



Boletín Informativo No. 16/2015: Tips Económicos, Septiembre 2015

24 de Septiembre, 2015

Comisión de Relaciones Institucionales y con los Asociados

Contenido

✓ Créditos de la banca crecieron 104% en 1 año.....	Pag. 1
✓ Ingresos petroleros cayeron 44% en 1er. Semestre.	Pag. 1
✓ Bank of America alerta de peligro de hiperinflación.	Pag. 1
✓ FMI y CEPAL ven desaceleración en AL.....	Pag. 1
✓ ¿Por qué China devalúa el yuan?	Pag. 2
✓ Sector automotor Chileno cae 24% este año.....	Pag. 2
✓ Brazil prevé exportar 13.000 vehículos a Colombia...	Pag. 3
✓ Suzuki rompe alianza con VW.....	Pag. 3
✓ Toyota quiere competir con el Nissan Qashqai.....	Pag. 3
✓ Baojun 560, nuevo SUV low cost de GM en China.....	Pag. 4
✓ Ford piensa relanzar la Ranger y la Bronco	Pag. 4
✓ Nueva generación de la Kia Sportage	Pag. 4
✓ Precios materias primas y tipos de cambio Ago 2015.	Pag. 5

Créditos de la banca crecieron 100% en 1 año: Con un crecimiento de 104% cerró la cartera de créditos del sistema financiero venezolano al cierre de julio de 2015, respecto al mismo mes de 2014. En el séptimo mes del este año, la Banca experimentó un incremento de Bs. 895.739 millones por este concepto. Según el informe de Finanzas Digital, la cartera de créditos se ubicó en Bs 1.758.758 millones, equivalente a un crecimiento en julio de Bs 133.995 millones (8,25%), y de 51,62% respecto a Dic 2014, con una variación interanual de 104%. En detalle, *"la cartera agrícola registró un crecimiento en el mes de Bs 14.662 millones (5,48%), los microcréditos crecieron en Bs 6.845 millones (9,12%), los créditos al sector turismo reflejaron un aumento de Bs 2.681 millones (7,05%), los créditos hipotecarios un ascenso de Bs 6.005 millones (5,35%) y los créditos a la actividad manufacturera en Bs 13.341 millones (8,66%)."*

El Índice de Intermediación Crediticia (relación entre las captaciones del público y la cartera de crédito) se ubicó al cierre de julio 2015 en 56,76%. Eso quiere decir, que de cada Bs 100 captados Bs 56,76 se destinaron a créditos. Las captaciones del público crecieron en 85,33% entre julio 2014 y julio 2015, lapso en el que los depósitos aumentaron Bs 1.426.624 millones. La captación fue liderada por cinco bancos, Venezuela, Banesco, Provincial, Mercantil y Occidental de Descuento. En la banca privada se registró un incremento de Bs 100.998 millones (5,09%) con respecto a junio, mientras que los depósitos totales de la banca pública mostraron un aumento de Bs 25.054 millones (2,53%) intermensual, apunta el informe. *"Las captaciones de entidades oficiales se ubicaron en Bs 496.813 millones al cierre de Julio 2015, lo que representa una caída en el mes de Bs 4.907 millones, y con respecto a julio 2014 un crecimiento de Bs 228.621 millones. Es decir, de 85,25%".*

El patrimonio del sistema financiero totalizó en julio Bs 244.386 millones, para un aumento en el mes de 3,43%, equivalente a Bs 8.115 millones. Respecto al resultado neto (utilidad) para julio de 2015 fue de Bs 11.655 millones para el sistema financiero venezolano, con un crecimiento de 84,32%. Es decir, Bs 5.332 más que en julio del año pasado. Los ingresos financieros se ubicaron en Bs 36.847 millones, de los cuales Bs 31.092 millones corresponden a ingresos por cartera de crédito y Bs 5.388 millones a inversiones en títulos valores. Los gastos financieros fueron de Bs 7.947 millones, de los cuales 7.673 millones son gastos por captaciones del público. El margen financiero bruto se ubicó en Bs 28.900 millones.

(Fuente: El Universal)

Ingresos petroleros cayeron 44% en 1er. Semestre:

Debido a la caída de los precios del petróleo en el mercado internacional, los ingresos de Venezuela por este concepto cayeron 44% durante el primer semestre. La firma privada ECOANALITICA señaló que durante este período se produjo una disminución de 48,8% en la cotización del crudo. *"Esa menor disponibilidad de divisas ha obligado al Gobierno a hacer recortes, siendo la asignación de recursos al sector privado la más castigada, contrayendo el aparato productivo y generando una mayor escasez. Sin embargo, el componente inelástico de los egresos de divisas (relacionado con el servicio de deuda externa) ha requerido de un importante desembolso, y el uso de*

las reservas y de los fondos extrapresupuestarios han tenido un papel fundamental", destacó ECOANALITICA en un informe.

Esto ha originado una reducción de las importaciones entre abril y junio, las cuales según la consultora ECONOMETRICA se situaron en US\$9.300 millones, lo que refleja una baja de 12% con respecto al mismo período de 2014. *"La caída de las importaciones se inició en 2013, el desplome de los precios del petróleo solo ha agravado la situación. En los últimos 30 meses las importaciones se han contraído en 23%; siendo las mayores caídas hasta ahora las ocurridas en el primer semestre de 2014"*, indicó.

Esta disminución de la cesta petrolera venezolana ha generado preocupación entre las bancas de inversión que han emitido informes sobre la situación económica del país en caso de una mayor caída del crudo. Barclays Capital destacó que un petróleo mayor a US\$40, la puesta en marcha de un plan de ajuste macroeconómico y el financiamiento chino alejarían a Venezuela de un default. Sin embargo, apuntó, que de colocarse el barril por debajo de esa cifra, vaticina un impago de la deuda externa para 2016. *"Mantenemos la visión que tanto la República como Venezuela tienen un problema de liquidez, pero no de solvencia. No obstante, la falta de acción de las autoridades, en un escenario de bajos precios petroleros, puede llevar al país a no pagar sus deudas (...). De existir una cesación de pagos la esperamos para después del segundo trimestre de 2016"*. Eurasia Group, al igual que Barclays, modificó su previsión sobre Venezuela en relación con el default. Para esta banca de inversión existe *"un 60% de probabilidad de un impago de la deuda en el segundo semestre de 2016"*.

(Fuente: El Mundo, Economía & Negocios)

Bank of America alerta de peligro de hiperinflación:

La continuación del financiamiento monetario y la exacerbación del desequilibrio de los precios relativos *"pueden conducir a la hiperinflación"*, así lo destaca Bank of America Merrill Lynch en su último informe mensual. Aseguran que un prolongado período con precios del petróleo en US\$ 40 el barril puede incrementar significativa las probabilidades de default. Señala que los precios del petróleo volvieron a caer en agosto y afectó la cesta venezolana, que se ubicó en US\$ 39,6 el barril. Destacan que este precio es *"el nivel más bajo desde la crisis de LehmanBrothers"*.

Sin embargo, el banco estadounidense aclara que el contraste con la situación de los años 2008 y 2009 es que existían las perspectivas (que luego se cumplieron) de una recuperación del precio del crudo, lo que hoy no luce posible. Existe además el agravante de que el stock de deuda de Venezuela es hoy en día considerablemente mucho más grande. El informe indica que debe ser tomado de manera seria un escenario de precios de petróleo más bajo por un período prolongado de tiempo.

Bank of America también se refiere a los comicios parlamentarios y asegura que la suspensión de las elecciones haría crecer la inestabilidad política. Asegura que una pregunta que surge es si la oposición escogería la vía de la cesación de pagos de la deuda si alcanza el poder. Se refiere a quienes han considerado un refinanciamiento de las amortizaciones de deuda, lo que ha despertado preocupación sobre la voluntad de pago de la oposición.

Al respecto, el informe asegura que ven tales comentarios bajo la perspectiva de la política electoral, en la que *"la oposición ciertamente tiene un gran incentivo a hacer que el gobierno cargue con un costo político por pagar 5,5 millardos de dólares en servicio de la deuda en los cuatro meses anteriores a las elecciones"*.

Sin embargo, el banco estadounidense sostiene que en un gobierno de oposición sería muy probable que se lleve a cabo un ajuste económico al inicio de la administración, incluyendo una apertura del sector petrolero y así generar un bienestar significativo y una percepción positiva hacia los mercados.

(Fuente: El Nacional)

FMI y CEPAL ven desaceleración en AL:

Los organismos internacionales especializados en los temas económicos y financieros comienzan a alertar de nuevos tiempos en América Latina, con señales que alertan sobre el futuro en el continente, con repercusiones en los

Ventas vehículos Ago. 2015: 1.182 unids. (98,1% Nac. 1,9% Imp.) -o- **Producción vehículos Ago. 2015:** 1.202 unids.

Inflación Julio 2015(e): 12,8% **Anualizada(e):** 139,0% -o- **Tasas de Interés Jul. 2015:** Activa 19,83%; Pasiva 14,92%

Prestaciones Jul. 2015: 17,38% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 24 al 28/07): US\$/bbl 36,48.

(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)



sectores productivos. El Fondo Monetario Internacional (FMI) y la CEPAL hicieron sus previsiones.

El FMI recientemente volvió a recortar drásticamente las previsiones de crecimiento de Latinoamérica, que se expandirá apenas un 0,5% en 2015 y un 1,7% en el 2016, cuatro y tres décimas menos de lo esperado en abril, lastrada por la caída de los precios de las materias primas y el cambio de modelo en China. En la actualización de su informe de Previsiones Económicas Globales, el FMI prevé que Brasil concluya este año con una contracción del 1,5% y que México se expanda un 2,4%, en ambos casos con revisiones a la baja de cinco y seis décimas, respectivamente, frente a lo calculado tres meses atrás.

Por su parte, la CEPAL dijo hace poco, que la región vería una desaceleración de su crecimiento económico en el 2015, ante una contracción más profunda de Brasil y un ajuste a la baja en las previsiones de expansión de la mayoría de los países por un complejo entorno global y una débil demanda interna. La CEPAL pronosticó un crecimiento regional del 0,5% este año, por debajo del 1,0% estimado en abril pasado. En el 2014 la expansión fue de un 1,1%. *"En el ámbito externo, se destaca el lento crecimiento de la economía mundial durante 2015, en particular la desaceleración de China y las otras economías emergentes, con excepción de India"*, dijo el organismo, según un despacho de la agencia Reuters. Mientras que en el ámbito interno, *"la contracción de la inversión, junto con la desaceleración del crecimiento del consumo, explica entre otros factores la reducción de la demanda interna, factor principal tras el crecimiento en los últimos años"*, explicó.

En el caso de Brasil, la mayor economía de la región, la CEPAL espera ahora una contracción del 1,5%, desde un cálculo previo de una caída del 0,9%. *"El estancamiento de Brasil está relacionado principalmente con el persistente descenso de la inversión en los últimos años, que ha atenuado el aumento de los ingresos y del empleo y ha dado lugar a un menor nivel de consumo y de producción, lo que afectó la recaudación de impuestos, de manera que se incrementaron el déficit y la deuda pública"*, afirmó.

México empujaría la economía del bloque, con una expansión del 2,4% este año, mientras que Argentina crecería un 0,7%. El PIB de Venezuela se hundiría un 5,5%, mientras que Colombia y Chile crecerían un 3,4% y 2,5%, respectivamente. La economía de mayor expansión será Panamá, que crecerá un 6,0%. La CEPAL llamó a dinamizar el proceso de inversión para retomar el crecimiento y mejorar la productividad de las economías de la región. El menor crecimiento tendrá un impacto negativo en el empleo. Para 2015 se estima un aumento de la tasa de desempleo a cerca del 6,5% de la población, desde el 6,0% del año pasado, agregó el organismo con sede en Santiago de Chile.

(Fuente: Agencia Reuters)



¿Por qué China devalúa el Yuan?:

China sorprendió a los mercados mundiales con la devaluación más grande de su moneda (el yuan) desde 1994, en un movimiento motivado por varias razones, estas son algunas de las que se está hablando:

1.- De acuerdo con el Banco Popular de China (BPC) *"la paridad central del yuan se ha desviado del tipo de cambio del mercado en una gran extensión y con una larga duración, lo que, hasta cierto punto, ha debilitado su estatus de referencia"*

2.- El portal La Gran Época, especializado en información sobre China, señala que la medida responde a políticas neomercantilistas: aumentar la cantidad de reservas de divisas gracias a las exportaciones masivas y a la baja o nula importación. Y señalan que muestran la debilidad del modelo económico chino. Agregan que *"el Gobierno chino busca evitar que los índices inflacionarios sigan aumentando, y que la población olvide su descontento, tratando de depreciar su tipo de cambio, para buscar impulsar la economía"*.

3.- La devaluación del yuan hace más baratos los productos chinos, lo que se espera que permita una recuperación de las ventas al exterior que suavizaría los efectos de la ralentización por la que atraviesa la economía china, que en el primer semestre creció un 7% y va camino de registrar su expansión más débil en 25 años.

4.- La agencia de noticias EFE, reseña que el grupo bancario británico HSBC aseguró que este movimiento aumenta las posibilidades de ver realizada una de las aspiraciones de Pekín: la inclusión del yuan entre las divisas que componen los Derechos Especiales de Giro (SDR, en inglés), la moneda interna del Fondo Monetario Internacional (FMI).

5.- El departamento de investigación del banco español BBVA explicó que el movimiento del Banco Popular de China se debe a una confluencia de factores, entre los que se figura el impacto que han causado en los exportadores chinos las depreciaciones de las divisas de otras economías emergentes.

6.- Algunos analistas temen que China pueda entrar ahora en una guerra de divisas para abaratar sus exportaciones, una práctica de la que ya ha sido acusada en el pasado, aunque el FMI reconoció en mayo que el yuan había dejado de ser una moneda infravalorada.

Ahora bien para nuestro país, los efectos reales a partir de la devaluación del yuan, se verán en el mediano y largo plazo. No obstante, analistas difieren en las repercusiones que tendrá por lo pronto en nuestra economía y las relaciones comerciales con el gigante asiático.

El economista Ramiro Molina, identifica efectos positivos, tomando en cuenta que se abaratarán los productos que pagamos en dólares. China optó por promover su crecimiento con el aumento de sus exportaciones y en la actualidad, constituye el segundo socio comercial de Venezuela, por lo que el impulso de su actividad productiva nos beneficiará, dijo. A su juicio, la devaluación del yuan no tiene por qué interpretarse como una reducción de la tasa de crecimiento chino, por lo que la compra de petróleo a Venezuela tampoco tendría que verse afectada. *"Si China se hace más competitivo frente al resto del mundo, va poder exportar más, consumir y crecer, no va a dejar de crecer"*, aseveró. Considera que la relación comercial no debería impactarse, porque su consumo de petróleo está sujeto a acuerdos y plazos ya revisados.

Por su parte, el economista Francisco Faraco destacó que aunque se trata de una devaluación de 3,5%, esas pequeñas variaciones tienen gran impacto, sobre todo tratándose de un exportador mundial por excelencia como lo es China. Estima que seguramente en el tiempo este país recuperará su competitividad externa y quienes exportan a él, la perderán en ese mercado. Preciso que Venezuela exporta 14% de su crudo a China. Luego de cumplidos los acuerdos de venta, señaló que significará que recibiremos menos dólares o si se quiere mantener el flujo de divisas, habrá que exportar más barriles de crudo.

(Fuentes: El Universal y El Mundo, Economía & Negocios)



Sector automotor chileno cae 24% este año:

La Asociación Nacional Automotriz de Chile -ANAC- estima que la venta de vehículos nuevos para 2015 llegarán a unas 258.000 unidades, lo que representa una caída de 24% en relación al año pasado y de 32% respecto a

2013. Según el gremio empresarial sectorial, se trataría de la cifra más baja desde el periodo 2008-2009, plena crisis financiera global afirmó el Diario Financiero de Chile.

La ANAC advirtió que esta cifra podría variar en alrededor de 500 unidades, si es que se acelera la apreciación del tipo de cambio a niveles de 690 pesos por US\$. Para el mercado de camiones, las ventas en el 2015 se estiman en 11.250 unidades, lo que significa que existiría una baja de 11,5% respecto al año anterior y 24% en comparación a las ventas del 2013. *"Como se ha reiterado durante este año, la situación más importante que afecta al mercado automotor es la confianza de los consumidores y la baja credibilidad de las principales entidades de nuestro país, lo cual influye fuertemente en los parámetros que predicen en forma razonable las ventas del sector"*, dijo el gremio en su informe.

La ANAC adelantó también que a partir de los datos sobre el parque vehicular publicados en el informe pasado, se presentará un estudio de la tasa de motorización en cada una de las regiones. En Chile, ésta es actualmente de 4,4 personas por cada vehículo liviano y mediano, según se desprende de las cifras del 2014, lo que implica una mejora frente al 4,7 registrado en el 2013. Esto significa que en la actualidad en Chile hay 23 vehículos por cada 100 habitantes.

Ventas vehículos Ago. 2015: 1.182 unids. (98,1% Nac. 1,9% Imp.) -o- **Producción vehículos Ago. 2015:** 1.202 unids.
Inflación Julio 2015(e): 12,8% **Anualizada(e):** 139,0% -o- **Tasas de Interés Jul. 2015:** Activa 19,83%; Pasiva 14,92%
Prestaciones Jul. 2015: 17,38% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 24 al 28/07): US\$/bbl 36,48.
(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)



Las cifras de las ventas de automóviles siguen a la baja este primer semestre, en los vehículos livianos y medianos caen 20,9%, la comercialización en el mercado de camiones se ha ido atenuando llegando a 2,7%, mientras que la venta en buses cayó 26,5%. Para el próximo semestre, la Asociación estima que serán peores los datos, por *"la confianza de los consumidores y la baja credibilidad de las principales entidades de nuestro país"*.

Teniendo como piso el escenario económico del país, la ANAC cree que *"mientras la autoridad no presente un programa de reactivación de la economía, como ha sucedido en el pasado en momentos de desequilibrios financieros producto de situaciones externas o internas, será muy difícil que la economía se ponga nuevamente en la senda de crecimiento"*. Las proyecciones de la Asociación son magras, porque aseguran que las ventas para este 2015 *"son similares a las que se tuvieron entre 2008 y 2009, donde el mercado fue afectado por la crisis subprime"*.

La nueva proyección de ventas de vehículos livianos y medianos para el 2015 se estima en 258.000 unidades. De esta forma, las ventas del segundo semestre serían de 127.507 unidades, lo que representaría una caída de 24% respecto al año anterior y 32% en comparación a las ventas del 2013, año en el que el mercado empieza a caer. Para el mercado de camiones, la ANAC informó que las ventas en el 2015 se estiman en 11.250 unidades, lo que significa que existiría una baja de 11,5% respecto al año anterior y 24% en comparación a las ventas del 2013. En cuanto a los buses, la ANAC señala que las ventas se mantienen en la proyección inicial de 2.450 unidades. De materializarse este nivel de ventas, se cerraría el año 2015 con una caída en las ventas de 24% en comparación al año anterior y 53% respecto al 2012, año en el que empieza la baja de este mercado.

(Fuente: El Diario Financiero de Chile)

Brasil prevé exportar 13.000 vehículos a Colombia:

La noticia se regó en Bogotá y en los centros de poder en Brasil, Brasilia en lo político y Sao Paulo en lo referente a lo económico: se avanza en un acuerdo por el cual Brasil podrá exportar hasta 13.000 vehículos nuevos con cero arancel (exonerados del 16%) a Colombia. Algo de oxígeno para la debilitada industria automotriz brasileña, seriamente afectada con la caída en sus ventas domésticas y las exportaciones. Las informaciones de prensa hablan de que los Ministerios de Comercio de Colombia y Brasil afinan un acuerdo para establecer un cupo de entre 12.000 y 13.000 carros fabricados en el país amazónico que entrarían sin arancel, para la venta en el mercado del país andino. El diario El Tiempo de Bogotá conoció que la Ministro de Comercio, Industria y Comercio, Cecilia Álvarez Correa, tenía previsto viajar hace unos días para afinar detalles del acuerdo, pero lo aplazó por un cambio en la agenda. *"Hoy en día, un vehículo brasileño para entrar en el mercado colombiano paga arancel de importación del 16%. Eso no es competir"*, dijo a medios brasileños el titular de la cartera de Comercio Exterior de Brasil, Armando Monteiro Neto. Por su parte, el Presidente de la Asociación Nacional de Vehículos Automotores (ANFAVEA, el gremio que reúne a los fabricantes), Luiz Moan, dijo que lo que esté por encima de dicha cuota será bueno para la industria automotriz de Brasil.

Colombia, el tercer mercado más grande de Latinoamérica, podría representar un alivio para el sector automotor brasileño, en un momento en que han disminuido las ventas en el mercado interno y el comercio con Argentina se ha contraído. *"Es un mercado muy importante y crítico para nuestras exportaciones"*, dijo Moan, según el diario Estado de São Paulo. La demanda anual en Colombia es de alrededor de 300.000 vehículos y el ensamble local es del 40%, es decir, unas 120.000 unidades. Además, las marcas importadas han perdido competitividad este año frente a las locales, por la devaluación.

El Ministro brasileño admite, sin embargo, que la negociación con Colombia y acuerdos similares con otros países en Latinoamérica no son suficientes para resolver los problemas en el corto plazo de la industria automotriz brasileña. *"No se tienen canales de exportación del día a la noche, pero en un horizonte al 2016, por ejemplo, es algo muy importante"*. Para Monteiro, Brasil tiene la capacidad de volver a exportar 800.000 vehículos al año, nivel que registró entre el 2007 y el 2008, antes que el mercado interno pasara a consumir casi toda la producción nacional. Este año, las ventas de vehículos fuera del país no superarán las 220.000 unidades.

Se trata de una renegociación del Acuerdo Complementario Económico (ACE), el cual era un programa de desgravación arancelaria que arrancó en el 2004 y rigió hasta el 2011. En ese proceso, los

automóviles y camionetas procedentes de Brasil quedaron con un arancel del 16%, mientras que los camiones deben pagar un 7%. Sin embargo, con la nueva negociación, Brasil busca los mismos beneficios que Colombia ha firmado con otros mercados hasta llegar a reducir a CERO dicha carga y el plazo gradual en el que se haría el desmonte. En las condiciones actuales, el total de carros importados de Brasil suma unas 4.000 unidades anuales.

(Fuente: Motor de Colombia)



Suzuki rompe alianza con VW:

Suzuki anunció que recomprará todas sus acciones en manos de la alemana Volkswagen, como respuesta a la decisión de una Corte Internacional de Arbitraje que da por terminada la alianza

entre los dos fabricantes de automóviles. El fallo permite a Suzuki volver a adquirir el 19,9% de sus acciones que desde 2009 estaba en manos del grupo alemán, según reveló la compañía japonesa.

Suzuki inició en 2011 en Londres un procedimiento ante la Cámara de Comercio Internacional (ICC, siglas en inglés) para concluir su alianza con Volkswagen. El fabricante nipón recurrió al arbitraje internacional después de haber dado unilateralmente por terminada la alianza con Volkswagen sin que la compañía alemana hubiera respondido a la petición. De acuerdo con Suzuki, la Cámara de arbitraje reconoce que la alianza terminó el 18 de mayo de 2012.

La japonesa sostiene que se violaron los términos establecidos en el contrato ya que nunca tuvo acceso a la tecnología de la alemana, tal y como se especificaba en el acuerdo, por lo que pidió la devolución del capital adquirido por Volkswagen. El acuerdo firmado en 2009 buscaba reforzar a ambos fabricantes en el mercado a través del posicionamiento del grupo nipón en los países emergentes con sus vehículos compactos, y aumentar así su presencia en Europa, América del Sur y China. La alianza contemplaba además que Suzuki tendría acceso a la avanzada tecnología medioambiental de Volkswagen, sobre todo en el campo de los vehículos híbridos, algo que según el fabricante japonés no ha ocurrido.

La compañía de Wolfsburg expresó desde el inicio del conflicto su intención de mantener el acuerdo con el grupo japonés.

(Fuente: Automotive News)

Toyota quiere competir con el Nissan Qashqai:

Hace algo más de un año, en el Salón Internacional del Automóvil de París 2014 fue exhibido el Toyota C-HR Concept como anticipo de un futuro modelo destinado a competir con el Nissan Qashqai. Además, recientemente Mazda y Toyota han aunado esfuerzos en el desarrollo de nuevos trenes de potencia que podrían desencadenar en un futuro SUV compacto eléctrico. ¿Podría ser éste el caso del futuro rival del Qashqai? Por el momento, la compañía nipona está interesada en el mismo segmento de su rival Nissan, por lo que cada día está más claro que veremos un nuevo modelo SUV. Por el momento, tenemos muy pocos datos de lo que podríamos ver, y no parece que vaya a ser un modelo similar al C-HR en cuanto a su diseño, pero sí en cuanto a su tamaño. Potenciales clientes siguen imaginando sobre cómo podría ser la futura interpretación nipona, y es que parece que hay interés en el mercado sobre un posible SUV rival del Qashqai.

Hasta la fecha, el Toyota C-HR había sido creado por expreso deseo del Presidente de Toyota, Akio Toyoda, buscando un modelo sobre el que se ejerciese un diseño atrevido y aventurero, y este hecho ha posibilitado que en Toyota y en Lexus se replanteen la producción de este nuevo modelo. En principio, sería un modelo basado en la nueva plataforma modular llamada Toyota New Global Architecture y que sería el equivalente a la plataforma MQB de Volkswagen, una arquitectura sobre la que descansarán casi la mitad de los vehículos de Toyota en el 2020, tanto si son compactos como más grandes, y tanto si tiene tracción trasera, delantera o integral. De hecho, la siguiente generación del Prius sería la primera en utilizar esta nueva plataforma. De esta forma el nuevo Toyota SUV que compita con el Qashqai, estaría beneficiándose de numerosos trenes de potencia que serán incorporados en el nuevo Prius, y todo ello con un gran espacio interior y mucha capacidad de carga. Además, se beneficiará de un nuevo salto de calidad y nuevas funcionalidades que tendrá el interior. Finalmente, hay rumores que insinúan que el nuevo modelo de Toyota podría llegar

Ventas vehículos Ago. 2015: 1.182 unids. (98,1% Nac. 1,9% Imp.) -o- **Producción vehículos Ago. 2015:** 1.202 unids.

Inflación Julio 2015(e): 12,8% **Anualizada(e):** 139,0% -o- **Tasas de Interés Jul. 2015:** Activa 19,83%; Pasiva 14,92%

Prestaciones Jul. 2015: 17,38% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 24 al 28/07): US\$/bbl 36,48.

(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)



a conocerse como Auris Cross, aunque no hay ninguna confirmación al respecto.

De hecho, hace 18 meses el nuevo modelo ha sido encontrado en Alemania haciendo los primeros tests, mientras que Paul van der Burgh, Jefe de Toyota para el Reino Unido, declaró recientemente sobre este posible nuevo modelo que: *"El alto crecimiento en las ventas de este tipo de vehículos, hacen que sea muy positivo para nosotros. El concepto ya era excelente en cuando al diseño en particular, algo en lo que ha destacado. En el caso de que llegue a ser producido, estoy seguro de que será un bestseller"*
(Fuente: elmejorcoche.com)



El Toyota-C-HR-Concept fue un desarrollo presentado en el último "Mundial del Automóvil" y se beneficiaría de la plataforma modular Toyota New Global Architecture

Baojun 560, nuevo SUV low cost de GM en China: Hace algunos años, GM decidió lanzar una marca low-cost en China, con la intención de acaparar el nicho del mercado formado por consumidores jóvenes que buscan una buena relación precio-producto que no esté exenta de diseños atractivos ni interiores amplios. Así nació Baojun, que luego de desarrollar con muy buena aceptación un sedán mediano y un monovolumen de siete plazas, acaba de presentar un nuevo crossover: el Baojun 560 de 4,6 metros de largo y 460 litros de capacidad en su baúl. En cuanto al diseño, la nueva unidad ostenta una línea moderna y actual. En el frontal, integró ópticas con fondo efecto joya, luces diurnas de LED en el paragolpes y una parrilla central de importantes dimensiones. En tanto, las versiones más elegantes traen muchos cromados de serie, lo que mejora su imagen. Mientras que, en algunos aspectos, el nuevo 560 recuerda a los SUVs de Audi, el difusor inferior metálico y otros pequeños detalles otorgan esa sencillez tan necesaria en ese segmento. En tanto, en el interior el torpedo respeta el diseño que comparten varios modelos de GM, lo que implica la inclusión en algunos acabados del sistema de infotainment: acceso a internet, aplicaciones, etc.

Los materiales utilizados no son los más costosos, justamente para evitar elevar el precio de la unidad. Entre el equipamiento, se destacan el techo solar, tapizado en piel, climatizador automático, acceso sin llave y el arranque por botón. Por el momento, el Baojun 560 sólo se ofrece en el mercado chino con un único motor de gasolina de 1,8 litros y 138 CV, derivado del que portan los Chevrolet Cruze. Se puede comprar con una caja de cambios manual de cinco velocidades, aunque se anunció que para 2016 estará disponible una transmisión automática de seis relaciones. La tracción es delantera, y no se prevé una variante 4x4.

Se informó que el modelo base será comercializado a 76.800 yuanes, lo que equivale actualmente a 11.350 euros (US\$ 12.555), una cifra muy conveniente para el consumidor oriental.



(Fuente: Motor On Line)

Ford piensa relanzar la Ranger y la Bronco: Ford anunció que sacaría de Detroit la producción de sus autos pequeños Focus y C-Max, los cuales podrían fabricarse en México. El anuncio causó diversas reacciones, incluyendo una airada protesta y abierta amenaza del precandidato presidencial republicano Donald Trump. Ford, la segunda automotriz norteamericana más importante, analiza producir de nuevo las camionetas Bronco y Ranger en Estados Unidos, debido a la alta demanda de este tipo de vehículos en el país, dijo una persona con conocimiento de los planes de la empresa. Un despacho de la agencia Bloomberg dijo que al parecer los dos modelos serían producidos en la planta de Wayne, Michigan, que actualmente hace autos pequeños.

El regreso de los modelos Ranger y Bronco le permitiría a Ford competir directamente con vehículos de Toyota y General Motors. *"Vamos a trasladar la producción de la próxima generación del Ford Focus y C-Max, que actualmente se fabrica en la planta de montaje de Michigan, a partir del 2018"*, dijo el portavoz Kristina Adamski por correo electrónico. La empresa no ha confirmado a dónde mudará la producción del Ford Focus y C-Max mientras que Adamski se negó a comentar si las camionetas Bronco y Ranger en el futuro se armarían en la fábrica de Michigan.

La Ford Bronco también traería de vuelta un icónico nombre que ha gustado a compradores jóvenes aunque no ha sido producida casi 20 años. *"Es una decisión correcta"*, consideró John Wolkonowicz, un analista independiente. *"La generación Y ha descubierto la Bronco original. Ford ha visto todo lo que pudo hacer el Mustang por ellos y están trayendo de vuelta esos nombres icónicos"*, agregó. La Bronco debutó en 1966 como competidora del Jeep CJ, ahora conocido como Wrangler. Se ha vuelto popular entre los millennials del sur de California, señaló Wolkonowicz, quien trabajó en planeación de producto de Ford en el pasado. Ford fabricó su última Bronco en 1996 y la producción de la Ranger finalizó en el 2011.
(Fuente: Agencia Bloomberg)

Nueva generación de la Kia Sportage: Con el lanzamiento mundial en el próximo "Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt", el Grupo Hyundai dará a conocer la nueva generación del Kia Sportage, uno de los modelos más vendidos en el ámbito mundial de la marca menor del fabricante surcoreano. Exteriormente la nueva generación del Sportage muestra un estilo mucho más diferenciado y atractivo que hasta ahora, con una imagen robusta en la que el frontal gana protagonismo gracias a la incorporación de la parrilla trapezoide con la forma ya familiar de la marca. Los grupos ópticos son ahora más redondeados, y están separados de la parrilla. La vista de tres cuartos traseros también sufre modificaciones. Los pilotos traseros continúan con las formas alargadas de la generación precedente, aunque la mayoría de los trazos son ahora más afilados. Del interior no hay imágenes oficiales, aunque la marca, en su momento, hizo públicos algunos bocetos que anunciaban un habitáculo similar al que ya estrenó en su momento la nueva generación del Kia Sorento. Esto supone un gran salto adelante en términos de diseño, a lo que se añadirá una mejora en los materiales utilizados. Mecánicamente igualmente aún no se han desvelado detalles, aunque se espera que la marca coreana siga utilizando, con los convenientes ajustes, la unidad diésel 1.7 CRDi en varias etapas de potencia. En gasolina es posible que se introduzcan nuevas mecánicas turboalimentadas, una solución hoy por hoy de lo más popular en este segmento. Se ofrecerán variantes con tracción integral no permanente, así como transmisiones manuales de 6 velocidades y automáticas de doble embrague también de 6 relaciones.



(Fuente: Motor On Line)

Ventas vehículos Ago. 2015: 1.182 unids. (98,1% Nac. 1,9% Imp.) -o- **Producción vehículos Ago. 2015:** 1.202 unids.
Inflación Julio 2015(e): 12,8% **Anualizada(e):** 139,0% -o- **Tasas de Interés Jul. 2015:** Activa 19,83%; Pasiva 14,92%
Prestaciones Jul. 2015: 17,38% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 24 al 28/07): US\$/bbl 36,48.
(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)



PRECIOS INTERNACIONALES DE LAS MATERIAS PRIMAS Y TIPOS DE CAMBIO EN VENEZUELA
-Agosto 2015-

DÍA	Acero (Steel billet)	Aluminio primario	Aluminio aleado	Cobre	Níquel	Petróleo (WTI)	Plomo	Zinc	Tipos de cambio (Bs./US\$)			
	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	US\$/barril	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	CENCOEX	SICAD I	SIMADI	
3	150,00	1.564,00	1.646,00	5.176,50	10.775,00	45,17	1.681,00	1.891,00	6,30	12,80	197,91	
4	150,00	1.577,50	1.675,00	5.215,50	10.835,00	45,74	1.716,00	1.926,00			199,21	
5	150,00	1.569,50	1.695,00	5.171,50	10.790,00	45,15	1.710,50	1.888,00			198,20	
6	150,00	1.553,00	1.685,00	5.165,00	10.820,00	44,66	1.705,50	1.876,50			199,74	
7	150,00	1.556,50	1.680,00	5.135,50	10.800,00	44,66	1.685,50	1.847,00			198,52	
10	150,00	1.553,00	1.685,00	5.150,00	10.935,00	44,96	1.711,00	1.862,50			199,92	
11	150,00	1.547,00	1.770,00	5.140,00	10.700,00	43,08	1.719,00	1.832,00			197,75	
12	150,00	1.547,00	1.715,00	5.103,00	10.460,00	43,30	1.708,00	1.809,00			199,47	
13	150,00	1.539,00	1.700,00	5.148,00	10.520,00	42,27	1.720,00	1.821,00			198,56	
14	150,00	1.540,50	1.695,00	5.156,00	10.500,00	42,50	1.738,00	1.843,50			197,88	
17	150,00	1.523,50	1.675,00	5.101,00	10.560,00	41,87	1.716,00	1.808,50			199,47	
18	150,00	1.532,00	1.680,00	5.000,50	10.305,00	42,62	1.678,00	1.773,50			199,76	
19	150,00	1.538,00	1.675,00	5.030,50	10.340,50	40,80	1.690,00	1.790,00			198,50	
20	150,00	1.544,00	1.670,00	5.060,50	10.390,00	41,14	1.706,50	1.813,00			198,29	
21	150,00	1.523,50	1.660,00	5.046,00	10.110,00	40,45	1.693,00	1.771,50			199,97	
24	150,00	1.485,50	1.705,00	4.888,00	9.305,00	38,24	1.628,00	1.708,50			199,49	
25	150,00	1.526,00	1.680,00	5.032,00	9.670,00	39,31	1.677,50	1.744,50			199,49	
26	150,00	1.513,50	1.685,00	4.959,00	9.475,00	38,60	1.641,00	1.687,50			199,80	
27	150,00	1.528,00	1.610,00	5.029,00	9.730,00	42,56	1.652,50	1.726,00			199,99	
28	150,00	1.550,00	1.685,00	5.095,00	9.835,00	45,22	1.677,00	1.793,00			198,96	
31	150,00	1.560,00	1.655,00	5.095,00	9.887,00	49,20	1.700,00	1.807,00			13,50	199,65

Los días que no aparecen reflejados (N.D.) son porque son días feriados o bancarios, y la información no estuvo disponible en la fuente consultada

	Acero (Steel billet)	Aluminio primario	Aluminio aleado	Cobre	Níquel	Petróleo (WTI)	Plomo	Zinc
	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/barril)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)
Variación 31/08/2015 vs. 31/07/2015	0,0%	-2,1%	-2,1%	-2,4%	-9,5%	2,8%	0,7%	-5,9%
Variación 31/08/2015 vs. 29/05/2015	-47,4%	-8,5%	-3,5%	-16,3%	-22,0%	-16,0%	-13,2%	-18,3%
Variación 31/08/2015 vs. 27/02/2015	-50,8%	-13,1%	-7,5%	-13,4%	-29,6%	-1,1%	-1,5%	-12,3%
Variación 31/08/2015 vs. 29/08/2014	-65,9%	-26,2%	-19,0%	-27,2%	-46,4%	-48,1%	-24,7%	-23,4%

NOTAS: N.D.: Información no disponible en la fuente consultada

FUENTES: London Metal Exchange -LME- para Acero, Aluminio primario y aleado, Cobre, Níquel, Plomo y Zinc
West Texas Intermediate -WTI- para petróleo, tomado de VenEconomía
Tipos de Cambio (bs./US\$): Banco Central de Venezuela -BCV-

Ventas vehículos Ago. 2015: 1.182unids. (98,1% Nac. 1,9% Imp.) -o- **Producción vehículos Ago. 2015:** 1.202 unids.
Inflación Julio 2015(e): 12,8% **Anualizada(e):** 139,0% -o- **Tasas de Interés Jul. 2015:** Activa 19,83%; Pasiva 14,92%
Prestaciones Jul. 2015: 17,38% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 24 al 28/07): US\$/bbl 36,48.
(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)