



# Boletín Informativo No. 18/2015: Tips Económicos, Octubre 2015

20 de Octubre, 2015

Comisión de Relaciones Institucionales y con los Asociados

Contenido	Pag.
✓ Analistas estiman que el país no irá a default.....	Pag. 1
✓ 2015 cerraría con 185% de inflación .....	Pag. 1
✓ El modelo colapsó y ahora ¿qué viene? .....	Pag. 2
✓ BID ve a AL atrapada en empleo de mala calidad .....	Pag. 2
✓ ¿Qué pasó en VW? Fraude ecoambiental .....	Pag. 3
✓ Las exportaciones coreanas siguen en descenso .....	Pag. 3
✓ BAIC Group entraría en el capital de Daimler .....	Pag. 3
✓ Renault presentó su nueva PickUp Alaskan .....	Pag. 4
✓ Ford lanzará 5 SUV 's en 3 años .....	Pag. 4
✓ Precios materias primas y tipos de cambio Sep 2015.	Pag. 5

**Analistas estiman que el país no irá a default:** Dos entidades financieras internacionales han hecho análisis de riesgo de mercado que indican que el país no incurriría en default o cesación de pagos de su deuda. Esto es debido a la arquitectura financiera que el Gabinete económico y la directiva de PDVSA han estructurado para atenuar la emisión de fondos en dólares y así pagar las obligaciones pendientes en el exterior. En el más reciente informe de coyuntura del Bank of America se estima que Venezuela cuenta con los recursos necesarios para cumplir sus próximos pagos de deuda, a pesar de la drástica caída de los precios del petróleo. El despacho, difundido por la agencia Reuters, señala que confían en que las autoridades venezolanas tienen los recursos y la voluntad para cumplir con las amortizaciones de deuda de este año. En el mismo orden de ideas, otro banco internacional, Barclays Capital, estimó que pese a la baja del precio del crudo de más de 50% en lo que va de año, Venezuela ha cumplido con el pago de los intereses de su deuda soberana, al igual que Pdvs. La más reciente se pagó a final de Agosto y se ejecutó por US\$ 263 millones, correspondiente al cupón de los bonos PDVSA 2022 y el soberano 2018. En octubre se vence el PDVSA 2015 por lo que habrá que cancelar, al menos, US\$ 1.400 millones. El banco infiere que los recursos obtenidos por la transacción fueron reinvertidos en bonos PDVSA 15, que vencen este año, dado su desempeño en los mercados.

Los indicadores dicen que el fondo de pensiones de PDVSA debería tener alrededor de US\$ 1.100 millones en bonos PDVSA 15 y US\$ 1.000 millones del PDVSA17. Sin embargo, Barclays Capital mantiene una percepción muy negativa hacia Venezuela, porque como señala Alejandro Grisanti, jefe de investigaciones económicas para América Latina, sostienen que la ventana de oportunidades que tenía el Gobierno venezolano para ejecutar algunas medidas en materia cambiaria, inflación y de déficit fiscal se ha estado cerrando. *"El Gobierno después de haber anunciado desde hace dos años que ejecutaría medidas ha perdido credibilidad y el volver a generar confianza le costará mucho. Nuestro escenario base es que el Ejecutivo no hará nada de lo que debe hacer para restituir los desequilibrios económicos antes de las elecciones de diciembre. Y como todas las encuestas indican que las va a perder, tampoco lo hará durante todo el 2016"*, dijo en entrevista con DINERO. Acota Grisanti no tener conocimiento alguno sobre una experiencia en la que el Gobierno se sienta obligado a tomar decisiones y que a medida que tenga falta de convencimiento, en esa misma medida, no va a generar la confianza necesaria. *"Creemos que esta crisis que ya viven los venezolanos se puede prolongar por 18 meses más y nuestra recomendación a las empresas y a las personas naturales es que busquen planificar en este desierto que existe hoy en día, y aunque ya han caminado buena parte de él, todavía falta mucho para ver claridad. La pregunta es cómo sobreviven"*.

Muchos analistas locales sostienen que la economía hará implosión muy pronto, pero para Grisanti ya hay dos problemas importantes que ya explotaron. *"Hay una explosión que ya se dio en términos de escasez; el encontrar productos se ha vuelto muy difícil y se pondrá aún más difícil. Al igual que los precios, algunos indicadores apuntan a que en el mes de junio la inflación llegó al 15% mensual, por lo que sígo esperando un deterioro en términos inflacionarios. Estamos en un escenario de crisis continuada, es una crisis que ya arrancó"*.

Venezuela está llevando a cabo una serie de estrategias para obtener divisas en medio de una caída de los ingresos producto de menores

precios del petróleo en el mercado internacional. La alta dependencia de las importaciones de bienes y una depresión de la producción nacional que ha generado escasez en el país, hace que el Gobierno tome medidas poco usuales para aumentar su flujo de caja. El economista destaca que entre una de las acciones para obtener divisas de manera rápida, todo apunta a que pudo haberse realizado operaciones de swap con el oro de las reservas internacionales del BCV, ya que se tiene el conocimiento de que hubo contacto con varios bancos internacionales para tratar esta operación, pero los términos del contrato están bajo una cláusula de confidencialidad que impide tener la información exacta de cómo y cuándo fue la transacción. A pesar de ello y de otras estrategias, los recursos en divisas del BCV continúan sin poder fortalecerse de manera importante. *"Esperamos una contracción económica del 7% para finales de año, la cual sería una de las caídas más importantes en la historia de Venezuela y una inflación de 190%. No entendemos y no compartimos el hecho de que el BCV no haya publicado desde hace siete meses el índice de precios y del producto interno bruto. Se tiene que generar confianza y para ello es imprescindible la publicación de la data"*.

En el país se ha cuestionado desde hace tiempo que el BCV emita dinero inorgánico para financiar empresas estatales, entre ellas PDVSA, ya que ha generado una alta espiral inflacionaria. No obstante, algunos asesores del presidente Nicolás Maduro han señalado que la monetización no impulsa los precios. *"Venezuela que ya está en una hiperinflación o inflación muy elevada es necesario parar la monetización para poder reducir el crecimiento del índice de precios. Es fundamental que el Gobierno se abroche el cinturón, detenga la monetización, sincere el mercado cambiario buscando reducir las brechas entre los tipos de cambio para estabilizar la economía"*, sostiene Grisanti.

En el país también se ha dado una discusión de si Venezuela se encuentra o no en hiperinflación. Al respecto Grisanti responde: *"Las definiciones de hiperinflación, que datan de muchos años, alegan que este fenómeno ocurre cuando hay una tasa de 50% mensual, sin embargo, en el mundo actual donde este indicador ha sido controlado y que Venezuela mantenga una tasa de tres dígitos, se puede considerar como una hiperinflación. ¿Qué puede seguir aumentando? Sí, en la medida en que el Gobierno siga profundizando su actual política económica"*.

(Fuentes: Dinero y NotiTarde)

**2015 cerraría con 185% de inflación:** El alza indetenible de los precios de bienes y servicios y la desaceleración de la actividad productiva se ven reflejadas en la caída del consumo y del poder adquisitivo de los venezolanos. Hoy, Venezuela vive la peor crisis económica de toda su historia, un punto en el que coinciden las cifras y los análisis de firmas nacionales e internacionales.

Los pronósticos de LatinFocus Consensus, publicados recientemente, indican que 24 de las firmas consultoras y bancos que estudian el comportamiento de la economía venezolana proyectan un decrecimiento económico de entre 2% y 11% para el cierre de 2015. Adicionalmente, señala que el FMI calcula un descenso del PIB de 7% al finalizar el año; mientras que la CEPAL lo sitúa en 5,5%; y el Banco Mundial previó una merma en la actividad económica hasta el cierre de junio pasado de 5,1%. No existe ningún otro país que muestre una recesión de esta magnitud.

El informe señala que a medida que se acercan las elecciones parlamentarias la situación económica va empeorando. Una prueba del profundo deterioro, dice el reporte, es que el precio de la divisa estadounidense en el mercado paralelo pasó de Bs. 700 por US\$. Añade que las evidencias muestran que la escasez empeorará aún más en los próximos meses y que el alza de los precios no se vea en esta magnitud, pues desde hace meses superó 100%, en promedio.

Con respecto a la inflación, Alejandro Grisanti afirma que la previsión para el cierre de año es de 188%. Sobre cómo calcular este indicador sin cifras oficiales, señala que hay varias maneras: ver el comportamiento de los billetes y monedas en circulación o a través del comportamiento del impuesto al valor agregado, cuya recaudación aumentó 137% en un año. El también economista Francisco Rodríguez, de Bank of America Merrill Lynch, indica que la presión

**Ventas vehículos Sep. 2015:** 632 unids. (93,7% Nac. 6,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Sep. 2015:** No disponible.

**Inflación Septiembre 2015(e):** 16,9% **Anualizada(e):** 141,5% -o- **Tasas de Interés Ago. 2015:** Activa 20,37%; Pasiva 14,60%

**Prestaciones Jul. 2015:** 17,38% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 28 al 30/09): US\$/bbl 40,02.

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



inflacionaria puede cerrar el año en 179,8%. Afirma que esto se traduce en un deterioro progresivo de la calidad de vida de la gente. Si bien la cifra de descenso de la economía es una de las más conservadoras al ser calculada en 4%, Rodríguez añade que eso no significa que no se traduzca en una seria crisis. Ben Ramsey, de JP Morgan, considera que la inflación cerrará en 200% y que la caída del PIB puede estar por el orden de 8,9%.

Sobre los antecedentes de la crisis y si se preveía que 2015 sería tan duro para los venezolanos por la escasez, la inflación y la contracción económica, el economista Guillermo Quiroga, de la firma BancTrust, dice que 2014 dejó claro que la recesión de la economía venezolana (4%) no fue causada por la baja de los precios del petróleo. *"Según la data oficial disponible, el decrecimiento viene de trimestres anteriores a la caída de los precios. En esa línea, lo que va de 2015 ha dejado claro que el país sigue siendo igual o más vulnerable que en el pasado, a los shocks externos de precios del petróleo"*. Asegura que las políticas económicas del gobierno son las responsables del desempeño de la economía. *"El sistema de control cambiario y la sobrevaluación del bolívar oficial han distorsionado la dinámica de exportaciones e importaciones no petroleras, la corrupción y los controles de precios que paradójicamente, generan inflación por medio del desincentivo de la producción"*. También se refiere a los subsidios de la energía y servicios públicos como el de la gasolina y la electricidad: *"Han representado un costo de oportunidad enorme para el gobierno, que ante el escenario de precios del petróleo actual no son sostenibles en el tiempo. El modelo económico como un todo no era sostenible en el tiempo a precios altos del petróleo, y menos lo es ante el escenario actual"*. Otro punto que preocupa a Guillermo Quiroga en el futuro inmediato es el hecho de que la caída en la asignación de divisas al sector privado impedirá que cancelen su deuda con proveedores extranjeros, *"por lo que la reapertura de líneas de créditos comerciales para la importación es poco probable. En otras palabras, se pueden esperar peores niveles de escasez en lo que queda de año y a principios del siguiente"*.

(Fuente: El Nacional)



**El modelo colapsó y ahora ¿qué viene? :** En un foro reciente de Ecoanalítica se hizo dicha reflexión, del cual cabe destacar lo siguiente. En el 2015 la crisis económica se ha agravado entre otras cosas por la caída del precio petrolero, la

inacción como política, la destrucción de las cadenas de valor, contracción en las importaciones, liquidación de activos, mas endeudamiento, y aceleración de la inflación con fuerte caída del poder adquisitivo. Todo esto trae como consecuencia tres riesgos para el 2016: hiperinflación, posibilidad de default en pago de la deuda y una crisis política e institucional. Las distorsiones presentes en el ámbito cambiario, la sobre estimación del peso de los programas oficiales en la oferta de bienes y servicios controlados, y los efectos de la escasez y el desabastecimiento han generado que la correlación entre el INPC y el índice de inflación subyacente sea de 94,5%; en el 2014 y en lo que va del 2015 esa brecha se amplió 8,5%, al ubicarse en 23,5% y en lo que va del 2015 la inflación subyacente ha promediado de 15,0% mensual. Ante un escenario de hiperinflación, Ecoanalítica aconseja como medidas de cobertura que se hagan compra de activos, tanto mobiliarios como inmobiliarios y materia prima; se proceda al endeudamiento ya que las tasas de interés reales son negativas, por lo que los intereses serán absorbidos; se implementen múltiples relaciones con la banca; se actúe rápido realizando ajustes, nunca dejar inactivo el dinero, su valor en el tiempo cada vez es menor y mantenerlo improductivo implica pérdidas para la empresa; se mantengan reservas de inventario; realizar contratos en efectivo y no a crédito; es recomendable de manera interna, llevar los libros contables en más de una moneda para tener una idea de la realidad de su empresa; dar préstamos a sus empleados y así proteger su capital humano y aumentar la periodicidad de pago a sus trabajadores para disminuir el impacto negativo en el salario.

Ecoanalítica prevé que la estrategia fiscal en los próximos meses se centrará en un crecimiento del gasto público que será menor al de años electorales precedentes; que el gasto será doblemente focalizado: por población objetivo y zonas críticas, y que la ejecución

del gasto vendrá por dos vías: parafiscal y créditos adicionales. En el gasto parafiscal destaca la ejecución que vendrá vía: PDVSA, FONDEN, Tesorería Nacional, Fondo Chino y SFP y finalmente la expansión del gasto tendrá como vehículos multiplicadores: infraestructura, GMVV, programa de misiones, Sistema de Comunas, Gobierno de Calle, Gobernaciones y Alcaldías.

Es un hecho probado que la liquidación de divisas oficiales esta en niveles mínimos, según cifras oficiales, de Enero a Julio 2014 se habían liquidado US\$ 139,9 millones diarios en promedio (vía CADIVI, SICAD I y II) y para el mismo periodo de este año la liquidación promedia US\$ 46,4 millones diarios (vía CENCOEX y SIMADI). El 2015 es un año marcado por la escasez y desabastecimiento de bienes y servicios, y para el 2016 el flujo esperado de divisas será deficitario en aproximadamente unos US\$ 7.141 MM. El Gobierno renunció a la devaluación como mecanismo de ajuste fiscal a costa de destruir el poder adquisitivo del consumidor lo que se refleja al observar que el tipo de cambio ponderado al cierre del agosto 2015 es de Bs. 271,2 por US\$ frente a Bs. 27,5 por US\$ de agosto 2014. Esta demostrado que el anclaje cambiario no funciona por lo que en el 2016 se hace necesario un ajuste cambiario, todo lo cual llevará a las empresas a tomar acciones de cobertura, entre las que destacan: invertir en la marca, investigación y desarrollo y áreas no tradicionales de negocio; tomar acciones para la retención del capital humano; optar por opciones de financiamiento; adquirir activos que resguarden su valor (tecnología y bienes inmuebles) y acometer con persistencia la realidad del flujo de divisas.

(Fuente: Foro Ecoanalítica)

### BID ve a AL atrapada en empleo de mala calidad:

América Latina y el Caribe padece un peligroso "circulo vicioso" en su mercado laboral que mezcla la precariedad en los empleos, la informalidad y la baja productividad de los trabajadores, afirmó recientemente el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). *"A pesar de que la región ha crecido bastante en los últimos años, sigue muy atrapada en un círculo vicioso de empleos de mala calidad"*, señaló la jefa de la Unidad de Mercados Laborales y Seguridad Social del BID, Carmen Pagés, en una entrevista con EFE.

Ello se debe a un cúmulo de factores, como una baja productividad, una tasa alta de informalidad y una elevadísima rotación, con 33 % de los trabajadores manteniendo menos de un año el mismo empleo y cerca de la mitad de ellos acabando en un trabajo peor, indicó la experta. *"Estas tres cosas se retroalimentan entre sí. En una dinámica que no conduce al bienestar ni a la consolidación de las clases medias"*, consideró la especialista, una de las autoras del informe "Empleos para Crecer" del BID, presentado hace pocas semanas en México.

Las cifras hablan por sí solas; solo el 45 % de los empleos son formales en la región y los costos laborales salariales y no salariales suman el 39 % del PIB generado por trabajador. La baja productividad se debe superar *"trabajando de manera más inteligente y efectiva"*, recordando que, en ningún caso, debe implicar una pérdida de derechos. Esta rueda de precariedad laboral y poca productividad impide el crecimiento, por lo que el BID insta a países y empresarios a repensar sus políticas, dijo Pagés. *"Por un lado, creemos que la región tiene que enfocarse de manera decidida a aumentar la formalidad, pero para lograrlo hay varios elementos a tener en cuenta"*, apuntó.

En primer lugar, formalizar un trabajador es caro en relación a su productividad, por lo que se debe buscar un modo de adecuación que genere *"un mayor balance entre costo y beneficio"*, destacó. Ello se logrará con *"una apuesta mucho más decidida por la formación del trabajador"*, indicó Pagés, que detalló que a menudo el asalariado no se ajusta a la vacante.

Otro problema es que en América Latina solo 8 de cada 100 trabajadores reciben algún tipo de formación al año, contra el 50% en promedio de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), identificó. En este aspecto, el BID propone mejorar los servicios de empleo en aras de lograr formalización y estabilidad laboral y puso como buen ejemplo regional el Servicio Nacional de Empleo de México.

(Fuente: Agencia EFE)

**Ventas vehículos Sep. 2015:** 632 unids. (93,7% Nac. 6,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Sep. 2015:** No disponible.  
**Inflación Septiembre 2015(e):** 16,9% **Anualizada(e):** 141,5% -o- **Tasas de Interés Ago. 2015:** Activa 20,37%; Pasiva 14,60%  
**Prestaciones Jul. 2015:** 17,38% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 28 al 30/09): US\$/bbl 40,02.  
(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)



## ¿Qué pasó en VW? Fraude ecoambiental:

El Ex Presidente del Grupo Volkswagen, Martin Winterkorn, lamentó haber "roto la confianza" de sus clientes y del público tras ser acusada la empresa automovilística alemana por las autoridades de Estados Unidos de falsear las emisiones de algunos vehículos. La Agencia de Protección Medioambiental (EPA) de EE.UU. y el estado de California acusaron al grupo VW de falsear las emisiones de

algunos de sus vehículos. La EPA señaló en un comunicado que el Grupo VW utilizó un software en los automóviles de los modelos 2009 a 2015 dotados con motores diésel de cuatro cilindros que evita las regulaciones sobre emisiones de contaminantes. Según la EPA, el software detecta cuando el vehículo está siendo examinado para comprobar que cumple las regulaciones sobre emisiones y afecta las mediciones para cumplir las normativas federales y estatales, a pesar de que las emisiones reales de óxidos de nitrógeno son 40 veces superiores a lo permitido. La agencia estadounidense también dijo que VW admitió que utilizó el software en sus vehículos.

Surge la pregunta de ¿por qué lo hicieron?: La principal hipótesis es el ahorro de costos, ya que así no había que retocar el motor para cumplir con los criterios de la normativa ambiental de cada país. En Europa entró en vigor en septiembre de 2014 y se puso en marcha en el mismo mes de 2015 la llamada Euro 6, normativa que exige que los vehículos diésel no pueden emitir más de 80 mg de óxido de nitrógeno por km (60 mg por km en el caso de los vehículos gasolina), mientras que la anterior, Euro 5, contemplaba unas emisiones de 180 mg/km. Además, incluye una cuota de emisiones media para toda la gama ofertada de un fabricante, fijada en 130 mg/km. Las emisiones combinadas de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno deben reducirse a 170 mg/km, frente a los 230 mg/km de la normativa anterior (Euro 5). Para cumplir con la normativa en cuanto a las emisiones de óxido de nitrógeno, los fabricantes tienen dos opciones: un catalizador acumulador de NOx (óxido de nitrógeno) o un catalizador SCR con depósito de aditivo AdBlue. O hacer trampa, el camino que siguió el Grupo VW.

El periódico alemán 'Bild am Sonntag' publicó recientemente que el proveedor Robert Bosch ya alertó por escrito a VW en el 2007 de que el software que manipula las emisiones de gases contaminantes, elaborado por ellos (Bosch), era solamente para pruebas y no para su uso continuado en carretera, lo cual sería ilegal. "*Nuestro sistema de inyección de combustible estaba previsto sólo para llevar a cabo pruebas y no para el funcionamiento normal del automóvil*", señalaron desde Bosch.

El Grupo VW ha reconocido que montó en 11 millones de vehículos un programa que identifica cuando el vehículo está siendo sometido a una prueba de emisiones para que entonces el motor emita menos gases contaminantes y cumpla con los límites de las autoridades medioambientales. De esos 11 millones, cinco son de la marca Volkswagen (el resto de otras marcas del grupo: Audi, Seat y Skoda, principalmente) y unos 2,8 millones fueron vendidos en Alemania. Los demás están regados por todo el mundo, principalmente en Europa y Estados Unidos. Se espera que el Grupo VW presente un informe público detallando las marcas, modelos y años de producción de los vehículos que están incurso en lo que ya se conoce como el '*Volkswagengate*' o '*Dieselgate*'. Pero el comunicado oficial se hizo esperar. Mientras, uno de los medios europeos que ha estado más activo en torno al escándalo que compromete al mayor fabricante de Alemania y el Viejo Continente, 'Autobild.de' adelantó una investigación que, si bien no es oficial, sirve para orientarse sobre los alcances del caso de fraude ambiental que se investiga.

Advierte 'Autobild.de' que "*si tienes un coche con motores 1.6 TDI (potencias de entre 75 a 105 CV) o 2.0 TDI (de 84 CV a 180 CV) comprado entre 2009 y septiembre de 2015, estás afectado por el escándalo Volkswagen; sin embargo, mantén la calma: puedes seguir utilizando tu coche con toda normalidad*".

Después de conocer las claves del escándalo, llega el momento de descubrir cuáles son los vehículos y motores afectados. Como ya se ha dicho, en total son 11 millones de vehículos afectados, con 10 motorizaciones 1.6 TDI y 2.0 TDI con código de familia EA189 y 33

modelos de Seat, Skoda, Volkswagen y Audi. Además, el 3.0 TDI de Volkswagen también está bajo investigación de la EPA. Respecto a los modelos afectados por el 'Dieselgate', aquí los tienes, organizados por marcas:

Modelos Seat afectados: Alhambra, Exeo, Ibiza, León, Toledo, Altea y Altea XL.

Modelos Audi afectados: A1, A3, A4, A5, A6, Q3, Q5 y TT.

Modelos Volkswagen afectados: Golf, Polo, Touran, Passat, Passat CC, Scirocco, Tiguan, Jetta, Multivan, Sharan, Amarok y Beetle

Modelos Skoda afectados: Fabia, Octavia, Superb, Rapid, Rapid Spaceback, Yeti, Scout y Roomster.

(Fuentes: Motor On Line)



## Las exportaciones coreanas siguen en descenso:

Las ventas de los cinco fabricantes automotrices de Corea del Sur cayeron en agosto un 2,5% respecto al mismo mes del año pasado, debido a la debilidad de la demanda en el extranjero,

según datos de la industria presentados en Seúl, dijo la agencia surcoreana de noticias Yonhap.

Las ventas totales de los cinco fabricantes surcoreanos (Hyundai, Kia, GM Korea, Renault Samsung y SsangYong) alcanzaron en agosto 622.542 vehículos, por debajo de las 638.771 unidades vendidas en agosto del año pasado, según los datos presentados por las compañías. Estas cifras excluyen los kits completos para el ensamblado de automóviles (CKD) enviados al extranjero.

La caída se atribuye a un descenso en las exportaciones, que sumaron 502.142 vehículos con una caída interanual del 5,8%, mientras que las ventas en Corea del Sur subieron un 13,6% interanual hasta las 120.400 unidades. Las ventas acumuladas por los cinco fabricantes en los ocho primeros meses del año alcanzaron los 5.738.685 vehículos, un 2,1% de la cifra registrada en el mismo periodo del año anterior. Hyundai Motor, el mayor fabricante nacional, vio subir sus ventas un 3,3% interanual, pero su filial Kia Motors sufrió un descenso del 9,9% en el mismo periodo.

Las exportaciones de Corea del Sur se han reducido en agosto casi un 14,7% interanual a pesar de una serie de medidas gubernamentales para promover el comercio, anunció recientemente el Ministerio de Comercio, Industria y Energía. El mes pasado, las exportaciones del país sumaron US\$ 39.330 millones, un descenso del 14,7% en comparación con el mismo mes del año pasado, lo que supone el octavo mes consecutivo de reducción interanual de las exportaciones. Durante el mismo periodo, las importaciones también se contrajeron un 18,3% interanual hasta US\$ 34.980 millones. En consecuencia, Corea del Sur registró un superávit comercial por valor de US\$ 4.350 millones.

(Fuente: Automotive News)

**BAIC Group entraría en el capital de Daimler:** El Presidente de Daimler, Dieter Zetsche, confirmó recientemente que el grupo alemán está en negociaciones para que el grupo chino BAIC entre en su accionariado, un paso muy significativo para asegurarse el potencial de ventas en ese país asiático, por un lado, pero con una fórmula ingeniosa: la intención es hacerlo de tal modo que no se diluya a los actuales accionistas. En Daimler están presentes, con participaciones relevantes, Kuwait Investment (6,8%), Blackrock (5,6%), Renault (3,1%) y Norges Bank (3,05%); recordó el portal 'Hispanidad', el decano de la prensa digital española.

El fabricante de vehículos alemán da así, si finalmente se concreta, un paso singular: ceder parte de la propiedad. Su intención es asegurar su presencia en el coloso asiático, pero eso siempre es un riesgo por las complejidades propias de toda alianza con una compañía china. En otras palabras, a los chinos lo de copiar fórmulas occidentales no les provoca muchos escrúpulos precisamente - dijo 'Hispanidad'. En cualquier caso, para Daimler, que ya posee el 10% de BAIC Group desde el 2013, da paso muy positivo, según los analistas. Refuerza una alianza de más alcance. Con BAIC ya tiene un acuerdo para vender vehículos Mercedes-Benz en China.

Lo que ha confirmado Dieter Zetsche va en la misma línea de lo que ya adelantó en agosto el Presidente de DA1, Xu Heyi: su intención de

**Ventas vehículos Sep. 2015:** 632 unids. (93,7% Nac. 6,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Sep. 2015:** No disponible.

**Inflación Septiembre 2015(e):** 16,9% **Anualizada(e):** 141,5% -o- **Tasas de Interés Ago. 2015:** Activa 20,37%; Pasiva 14,60%

**Prestaciones Jul. 2015:** 17,38% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 28 al 30/09): US\$/bbl 40,02.

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



entrar en el grupo alemán. Pero lo relevante está en la fórmula empleada para no diluir los intereses de los accionistas que ya están en su capital de Daimler. Y eso, claro está, depende más del grupo chino que del alemán.

Que China es uno de los mercados más importantes para la industria del automóvil es evidente. Lo saben los chinos y de ahí su creciente interés por contactar con las empresas occidentales, y los saben también las empresas europeas y americanas: sin ese plato goloso es muy difícil asegurarse un crecimiento sostenido en las ventas mundiales. La novedad del acuerdo de Daimler, en cualquier caso, es la vía que abre a BAIC para entrar en el mercado mundial del automóvil, reservado fundamentalmente a las grandes marcas como la japonesa Toyota, la alemana Volkswagen o la americana General Motors, que están también en China desde hace años.

Los grandes fabricantes occidentales están en China, pero las empresas chinas han dado pocos pasos en sentido inverso, aunque también ha habido algunos movimientos: DongFeng compró no hace mucho una participación del 14% de PSA Peugeot Citroën y Geely, el primer fabricante chino que no gestiona el Estado, compró la sueca Volvo en 2010.

(Fuente: CincoDías)

**Renault presentó su nueva PickUp Alaskan:** Renault entra en el segmento de las camionetas PickUp de 1 tonelada; y es más, el fabricante francés no oculta su pretensión de convertirse en un actor de primer nivel en el mercado de los vehículos comerciales ligeros. El Grupo Renault presentó en el Salón del Automóvil de París el Alaskan Concept irrumpiendo de lleno en este segmento, que representa más de un tercio del mercado mundial de vehículos comerciales.

Los reportes de los especialistas europeos coinciden en que el Alaskan Concept ofrece un diseño atlético y moderno, que se adapta tanto a las exigencias de particulares como de profesionales. Además, es un vehículo robusto y estatuario en línea con el mercado de las PickUp y con la identidad de Renault en el diseño. El Director de la División de vehículos comerciales de Renault, Ashwani Gupta, afirmó en París que están preparados para poner en marcha un plan de crecimiento mundial para responder a las aspiraciones de los clientes profesionales y particulares con una gama de productos enriquecida. Es importante recordar que el Grupo Renault es el líder del mercado de los vehículos comerciales en Europa desde hace 17 años y cuenta asimismo con una fuerte implantación en Sudamérica y en África. Su reto actual consiste en crecer para convertirse en un actor de primer orden también a escala mundial en el mercado del vehículo comercial.

La futura camioneta pick up de una tonelada de Renault nacerá con el sólido respaldo que significa compartir plataforma con su media hermana, la pick up NP300 de Nissan. Pero hay que decirlo: la Alaskan Concept vislumbra una camioneta que tendrá diseño y personalidad muy propia, aunque el tren motriz sea el ya muy probado desarrollado por Nissan. La estrategia francesa será ofrecer tres versiones de su pick up de una tonelada, cada una con características muy propias y especialmente homologadas para los mercados metas. Serán producidas en Córdoba, Argentina; Cuernavaca, México; y en Barcelona, España.

Tal como la Alaskan será la primera camioneta pick up de una tonelada para Renault, también habrá igualmente una primera con el emblema Mercedes-Benz, fabricante alemán que debutará en esta categoría gracias al acuerdo de cooperación entre Nissan y Daimler. Unas y otras, a su debido tiempo, se producirán en Argentina, México y España, donde radica la mayor fortaleza de Nissan en la producción de comerciales ligeros.

La inversión en la planta de Renault en Córdoba ya está en marcha y el proyecto contempla que a principios del 2017 entrarán en producción las primeras pick ups. Serán las nuevas NP300 Frontier de la marca japonesa. Luego, en el 2018, comenzará la producción de las pick ups Renault y al año siguiente las de Mercedes-Benz.

Cuando las tres marcas de camionetas pick ups estén en producción, la planta de Santa Isabel, en Córdoba, producirá inicialmente unas 70.000 unidades/año, principalmente para el mercado argentino, para atender luego a los países del Mercosur y otros mercados latinoamericanos.



(Fuente: Motor OnLine)

**Ford lanzará 5 SUV's en 3 años:** Ford lanzará cinco nuevos o rediseñados modelos todoterreno durante los próximos tres años en Europa, entre los que se encuentra el Edge, que se desveló en el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt. Ford señaló que la presentación del nuevo Edge, que se lanzará comercialmente a principios del 2016 en Europa, forma parte de su ofensiva en el segmento todoterreno en el que prevé incrementar un 200% sus entregas entre 2013 y 2016.

Así, la compañía tiene el objetivo de comercializar 200.000 todoterrenos en el mercado europeo hasta el 2016, en línea con la previsión de crecimiento europeo del sector, que se estima que aumente un 20%. El Presidente de Ford Europa, Jim Farley, afirmó que su compañía está en la vanguardia mundial de segmento SUV desde hace décadas y destacó que ahora está consolidando una gama para el continente europeo que ofrece un diseño "elegante", una aerodinámica más propia de un vehículo de pasajeros y una eficiencia de combustible clave. Ford tiene previsto actualizar a finales de año sus modelos Kuga y EcoSport y logrará contar a principios del 2016 con ocho modelos con tracción total en las cuatro ruedas, lo que representa el 50% de su gama de producto.

Por otro lado, un estudio encargado por la firma del óvalo apunta que los SUV's son objeto de deseo por parte de los jóvenes de entre 17 y 34 años, denominados 'millennials', lo que adelanta que el boom de este tipo de vehículos aumentará según esta generación vaya adquiriendo la edad de comprar un vehículo. Este informe indica que los 'millennials', más que cualquier otro grupo de edad, son los que más propensos se muestran a la compra de estos modelos, ya que son adecuados para un estilo de vida activo. Así, el 52% de ellos opina que son los vehículos más seguros y el 54% que son los mejores para circular por carretera o ciudad.

Asimismo, el 84% de los jóvenes de entre 17 y 34 años encuestados considera que los todoterreno han mejorado en eficiencia de combustible y el 52% que está pensando en comprar uno opina que es el único segmento que combina solidez y estilo de vida.



(Fuente: CincoDías)



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

DIA	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
1	150,00	1.577,50	1.645,00	5.095,00	9.940,00	45,41	1.719,50	1.821,00	6,30	13,50	199,49
2	150,00	1.570,00	1.621,00	5.090,50	9.745,00	46,25	1.712,50	1.785,00			198,65
3	150,00	1.606,50	1.690,00	5.250,00	10.025,00	46,75	1.715,00	1.812,50			198,89
4	150,00	1.601,50	1.690,00	5.155,50	9.785,00	46,05	1.677,00	1.773,50			198,77
7	150,00	1.588,00	1.675,00	5.176,00	9.810,00	44,25	1.668,00	1.785,50			199,41
8	150,00	1.593,00	1.670,00	5.277,00	9.845,00	45,94	1.670,00	1.791,00			199,98
9	150,00	1.627,50	1.705,00	5.365,50	10.060,00	44,15	1.711,00	1.814,50			199,96
10	150,00	1.607,00	1.690,00	5.399,00	10.320,00	45,92	1.714,00	1.807,00			199,99
11	150,00	1.613,50	1.695,00	5.351,50	10.180,00	44,63	1.701,00	1.787,50			199,47
14	150,00	1.598,50	1.685,00	5.323,50	9.900,00	44,00	1.665,50	1.763,50			199,98
15	150,00	1.600,00	1.700,00	5.288,00	9.845,00	44,59	1.662,00	1.694,50			199,93
16	150,00	1.598,00	1.700,00	5.349,00	10.105,00	47,15	1.693,00	1.701,00			199,96
17	150,00	1.606,00	1.695,00	5.368,00	9.885,00	46,90	1.700,00	1.694,50			199,95
18	150,00	1.624,00	1.695,00	5.357,00	9.750,00	44,60	1.689,00	1.697,50			199,47
21	155,00	1.611,50	1.730,00	5.266,00	9.700,00	46,68	1.666,00	1.651,50			199,89
22	160,00	1.578,00	1.685,00	5.130,00	9.675,00	45,83	1.670,00	1.619,00			198,90
23	165,00	1.571,50	1.680,00	5.111,00	9.805,00	44,48	1.679,00	1.653,50			199,56
24	170,00	1.560,00	1.675,00	5.044,00	9.710,00	44,91	1.668,00	1.634,50			198,04
25	175,00	1.566,00	1.675,00	5.097,50	9.815,00	45,70	1.680,00	1.645,00			198,65
28	180,00	1.536,50	1.680,00	4.960,00	9.835,00	44,43	1.623,00	1.586,00			198,53
29	185,00	1.548,50	1.675,00	5.009,50	9.870,00	45,23	1.650,00	1.632,00			198,45
30	190,00	1.560,00	1.675,00	5.092,50	10.065,00	45,10	1.655,00	1.656,50			199,42

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 30/09/2015 vs. 31/08/2015	26,7%	0,0%	0,6%	0,0%	1,8%	-8,3%	-2,6%	-8,3%
Variación 30/09/2015 vs. 30/06/2015	26,7%	-5,3%	-6,2%	-11,0%	-13,8%	-24,2%	-5,6%	-16,9%
Variación 30/09/2015 vs. 31/03/2015	-36,7%	-12,8%	-5,9%	-15,8%	-19,2%	-5,3%	-11,1%	-20,9%
Variación 30/09/2015 vs. 30/09/2014	-57,8%	-19,4%	-19,9%	-24,4%	-39,0%	-52,4%	-20,5%	-27,7%

**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 Sep. 2015:** 632 unids. (93,7% Nac. 6,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Sep. 2015:** No disponible.  
**Inflación Septiembre 2015(e):** 16,9% **Anualizada(e):** 141,5% -o- **Tasas de Interés Ago. 2015:** Activa 20,37%; Pasiva 14,60%  
**Prestaciones Jul. 2015:** 17,38% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 28 al 30/09): US\$/bbl 40,02.  
(Fuentes: BCV, Ministerio del Poder Popular del Petróleo y Minería, Cavenez, www.preciopetroleo.net y cálculos propios)