



Boletín Informativo No. 23/2017: Tips Económicos, Diciembre 2017

12 de Diciembre, 2017

Comisión de Relaciones Institucionales y con los Asociados

Contenido	Pag.
✓ ¿Qué significa reestructurar la deuda?	Pag. 1
✓ Arreció presión sobre el tipo de cambio	Pag. 1
✓ Activos de la banca suben 590,76% en 2017	Pag. 2
✓ OPEP: 2030 dejará de crecer demanda de petróleo ...	Pag. 2
✓ USA principal productor de petróleo y gas en 2040 ...	Pag. 2
✓ ¿Son seguras las cripto monedas?	Pag. 2
✓ Penetración fragmentada de los autos eléctricos	Pag. 3
✓ Sector automotor incluido en acuerdo USA-China ...	Pag. 3
✓ VW invierte 22.800 millones de euros	Pag. 3
✓ La UE plantea reducción de un 30% del CO ₂	Pag. 4
✓ Philips y Renault trabajan en conectar el auto y la casa	Pag. 4
✓ Primeras imágenes del nuevo Fiat Cronos	Pag. 4
✓ Precios materias primas y tipos de cambio Nov 2017.	Pag. 5

¿Qué significa reestructurar la deuda?: Cuando el Gobierno acometa con sus acreedores la negociación para reestructurar la deuda del país el escenario será todo menos halagüeño. Los problemas económicos le alejan de que su bien más preciado (el petróleo) le garantice la supervivencia. Mientras, Estados e inversores extranjeros afilan las garras para, en caso de default, acabar haciéndose con un suculento botín en forma de oro negro y refinerías. Todo lo desencadenó el bloqueo financiero total que decretó Estados Unidos este verano. La medida impide a cualquier banco estadounidense, o que opere en el país, adquirir bonos venezolanos o aceptar cualquier tipo de intercambio con nuevos títulos. Esto hace casi imposible cualquier reestructuración. Sin embargo, la idea de un colapso de Venezuela lleva tiempo rondando al mercado. Al menos, desde que el fin de la era del crudo a precios estratosféricos dio al traste buena parte de la política económica chavista. El Presidente Maduro anunció el 2 de noviembre la reestructuración de la deuda, algo que ha puesto en dificultad a los bonos del país, la rentabilidad del único soberano que cotiza en los mercados internacionales se ha disparado después de las palabras del presidente hasta superar el 200%. En cuanto al precio, registra pérdidas del 60% al cotizar en torno al 30% del nominal (se colocó al 97%). Una situación que prácticamente descuenta que Venezuela, con unos US\$ 60.000 millones de deuda, declare suspensión de pagos. Uno de los escenarios en los que puede derivar esta situación es que el Gobierno amague con un default, mientras que otro escenario es que Venezuela replique una operación ya conocida, negociar con Rusia y China el canje de barriles de petróleo por deuda, lo cual no parece tan fácil. Carlos Malamud, analista del Instituto Elcano, pone el acento en que la merma en la capacidad de bombeo de crudo de Venezuela hace difícil que el país produzca lo suficiente para realizar envíos continentales a Asia, y que ninguna empresa realice inversiones en la zona, ni el país tiene capacidad para endeudarse más para invertir en sus yacimientos. El reciente periplo de Maduro por Rusia no dio los frutos previstos y Putin solo accedió a reestructurar US\$ 3.000 millones. En China, por su parte, cada vez con peores ojos los acuerdos con Venezuela al tiempo que comprueban cómo el riesgo de ese país se dispara.

Esta situación ha llevado a que los venezolanos nacen endeudados. Los expertos ubican el monto actual de la deuda externa en US\$ 150 millardos, lo que implica que cada ciudadano debe US\$ 4.720 por ese compromiso que adquirieron el gobierno y PDVSA. El pago actual de la deuda externa por persona creció 64,1% con respecto a 1998, pues en ese año el monto individual era de US\$ 1.693,29. La deuda entonces era de US\$ 39,1 millardos, según cifras del Banco Central de Venezuela. El director de Ecoanalítica, Alejandro Grisanti, destacó que los venezolanos seguirán padeciendo el desabastecimiento y la inflación independientemente de si la deuda sea renegociada o reestructurada. Aclaró que renegociar y reestructurar la deuda soberana y de PDVSA no es lo mismo, pues en el primer caso se trata de una decisión, un acto voluntario, de canje de la deuda por otra. En el segundo, la acción no es voluntaria y se presenta cuando un país no tiene con qué pagar e intenta obligar a los tenedores a aceptar un bono en peores condiciones.

Grisanti considera que la renegociación podría significar un respiro para la población de 6 o 9 meses, si el gobierno destina el dinero de liberación de los pagos de la deuda a las importaciones de bienes esenciales, lo cual decantaría en una menor presión inflacionaria. Pero con la reestructuración, explicó, se profundizarán el desabastecimiento y la escasez porque habrá una oferta menor de bienes, dado que no se podrán importar por la falta de divisas. El economista Luis Oliveros indicó que 70% de los bonos de la deuda está principalmente en manos de inversionistas independientes, la mayoría de Estados Unidos. El resto de los tenedores son venezolanos, pero un gran porcentaje está en Norteamérica, lo que significa que **"preferirán no tratar directamente con el gobierno sino a través de sus abogados"**.

Por su parte, Víctor Álvarez, economista, investigador y ex ministro de Industrias Básicas y Minería, afirmó que el flujo de divisas de Venezuela ya no alcanza para pagar la deuda externa y garantizar el mínimo de importaciones esenciales. En entrevista para el diario Panorama, sostuvo que es necesario llegar a una **"reestructuración amigable"** de la deuda, a fin de evitar un default caótico y que haría la renegociación **"un proceso más difícil y traumático"**. Advirtió que el país se arriesga a una escalada de **"embargos y disputas judiciales si no se concretan acuerdos amistosos"**. El experto indicó que cualquier opción de refinanciamiento y acceso a recursos frescos solo será aceptada por los acreedores, incluyendo chinos y rusos, si la solicitud cuenta con un programa de estabilización macroeconómica y una política de reactivación del aparato productivo que contribuya a recuperar la capacidad de pago. Señaló que si Estados Unidos le suspende a PDVSA la compra de 700.000 barriles diarios, será muy difícil venderlos a un mercado internacional sobre abastecido, así que Rusia y China no son realmente los salvavidas de Venezuela. Álvarez explicó que ya Rusia es un exportador de petróleo y armas, es decir, solo supliría el embargo europeo de armamento. China, por su parte, podría comprarle al gobierno de Nicolás Maduro el crudo siempre y cuando lo pague con yuanes. **"El gigante asiático no perderá la oportunidad de convertir a Venezuela en su nueva mina y así asegurar el petróleo, gas y minerales que su colosal industria necesita. Hay que tener mucho cuidado con la solidaridad china"**, dijo.

La deuda externa de Venezuela está entre las más difíciles de reestructurar, advirtió recientemente la agencia de calificación de riesgo Moody's después de que varios actores financieros declararon en default al gobierno de Nicolás Maduro y a PDVSA. **"La hipotética reestructuración sería una de las más largas y complicadas"**, se lee en un comunicado emitido por la agencia. **"Moody's espera que la reestructuración combinada, que se produciría después de los pagos incumplidos de los intereses de bonos por parte de la empresa petrolera nacional, PDVSA, y del gobierno, superaría probablemente los US\$ 65.200 millones"**, añade la nota. De consumir Venezuela una suspensión de pagos, sería el cuarto "default" más grande registrado jamás por Moody's. **(Fuentes: Cinco Días y El Nacional)**

Arreció presión sobre el tipo de cambio: Arrecia la presión sobre el tipo de cambio incidiendo de manera importante en los niveles de precios que se aceleran con mucho dinamismo. Los movimientos especulativos en este mercado están a la orden del día, dentro de un escenario de aumento de liquidez de 39% entre el cierre de septiembre y el 3 de noviembre, según las cifras oficiales del BCV.

El tipo de cambio de equilibrio, tomando en cuenta la relación entre reservas internacionales y liquidez, se ubica en este momento alrededor de los Bs 3.500 por US\$, sin embargo la cotización paralela muestra un diferencial astronómicamente mayor con el dólar implícito. El economista Angel García Banchs asegura que el aumento de la liquidez **"no puede explicar ni 10% del nivel, ni 50% de la variación reciente del dólar negro"** y coloca el problema en el diferencial que existe con el dólar protegido que es vendido en estos momentos en Bs. 10 por US\$. Esta distorsión del mercado es aprovechada por "mafias" que trafican con las divisas.

Ventas vehículos Nov. 2017⁽¹⁾: 306 unidades. (77,8% Nac. 22,2% Imp.) -o- **Producción vehículos Nov. 2017**⁽¹⁾: 114 unidades.
Inflación (extra oficial) Noviembre 2017⁽²⁾: 56,7% **Anualizada**⁽²⁾: 1.369,0% -o- **Tasas de Interés Oct. 2017**⁽³⁾: Activa 21,53%; Pasiva 14,56%
Prestaciones Oct. 2017⁽³⁾: 18,05% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 20 al 24/11)⁽⁴⁾: 366,77 Yuanes (US\$ 55,46).
(Fuentes: Cavenez⁽¹⁾, Comisión de Finanzas AN⁽²⁾, BCV⁽³⁾, Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería⁽⁴⁾, y cálculos propios)



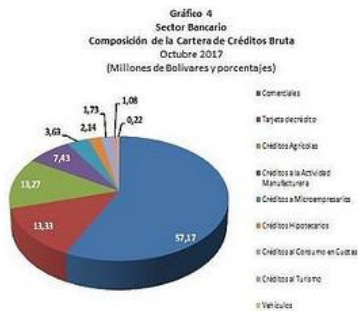
Desde el Gobierno el vicepresidente de Planificación Ricardo Menéndez señala que no existe ninguna justificación económica ni matemática para explicar el comportamiento del dólar paralelo. Sin embargo, reconoce que esta cotización tiene una incidencia importante en la determinación de los precios internos y es responsable del 70% de la inflación que está sufriendo el país. **"El dólar criminal hasta el 1º de mayo tuvo un incremento de 35%, luego del anuncio del proceso constituyente al presente aumentó en 897%, y desde el 30 de julio al presente subió en 311%"**, ha señalado el ministro Menéndez. Por otro lado, los agentes de la economía esperan por acciones en el tema cambiario que han sido anunciadas, sin embargo hasta ahora, ninguna se ha concretado. Asimismo ya se cumplieron dos meses sin subastas en el DICOM, a pesar del anuncio de una cesta monedas para redefinir la apuesta cambiaria del país. Si bien el volumen de transacciones en ese mercado resultaba bajo para las necesidades tradicionales del mercado venezolano, representaba una ventana y marcador para algunas operaciones.

(Fuente: El Mundo, Economía & Negocios)

Activos de la banca suben 590,76% en 2017: La Los activos de la banca venezolana cerraron el mes de octubre en Bs 65.563.093 millones, un incremento de 590,76% en comparación con el mismo mes del año 2016, según información difundida por la SUDEBAN. El mayor aumento interanual de los activos se dio en la banca privada que registró un alza de 595,97%, mientras en la banca pública creció 580,39%. **"Este comportamiento fue causado principalmente por el aumento presentado en los rubros disponibilidades y cartera de créditos"**, explicó el organismo supervisor en un mensaje a través de su cuenta en Twitter, donde difundió datos del sistema bancario. La cartera de créditos de la banca aumentó 473,06% al terminar el décimo mes del año en Bs 27.837.564 millones. La mayoría de los préstamos están concentrados en los rubros comercio, tarjeta de crédito y agrícola, que en conjunto abarcan 83,77% del total. Por otra parte, las disponibilidades crecieron 977,45%, al cerrar octubre en Bs 31.045.033 millones, desde los Bs 2.881.432 millones del mismo mes del año pasado.



Distribución de la cartera de créditos



La composición de la cartera de créditos bruta del sector bancario, se destaca que la mayor participación (83,77%) corresponde a créditos comerciales, tarjetas de crédito y financiamientos al sector agrícola.

La SUDEBAN también informó que la morosidad en el sistema sigue bajando y culminó octubre en 0,08% un descenso de 0,22 puntos porcentuales con respecto igual mes de 2016. **"Este bajo índice de morosidad ha sido la consecuencia tanto de las políticas individuales de cada banco, así como un logro de la normativa prudencial que ha emitido esta Superintendencia para evitar y corregir posibles desequilibrios en la gestión de la cartera de créditos"**, expresó la SUDEBAN.

(Fuente: El Mundo, Economía & Negocios)

OPEP: 2030 dejará de crecer demanda de petróleo: Una rápida adopción de los vehículos eléctricos podría causar un estancamiento en la demanda mundial de petróleo en la segunda mitad de 2030, según afirma un reporte elaborado por la OPEP. Sin

embargo, la demanda de crudo a países de la OPEP crecerá en los próximos dos años y alcanzará los 33.1 millones de barriles diarios en 2019, asegura el informe. Este crecimiento será menor al previsto en 2016 porque la recuperación de los precios del crudo ha estimulado la producción en países ajenos a la OPEP. No es la primera vez que el reporte anual de largo plazo de la OPEP, titulado **"Panorama Mundial del Petróleo"**, señala un escenario de estancamiento, pero en esta oportunidad ha llegado en un momento donde los vehículos eléctricos comienzan a equiparar sus costos con los de combustión. **"En unos pocos años, los vehículos eléctricos han pasado de ser completamente inaccesibles, poco prácticos y poco bonitos, a representar una opción válida para un nicho de consumidores"**, asegura el reporte. La OPEP ha dicho que, aunque se espera que el petróleo reduzca su participación ante el incremento de las energías renovables, en 2040 todavía será el combustible más utilizado, con casi un tercio del mercado energético. El informe señala que el consumo mundial de crudo crecerá de 95.4 millones de barriles por día (b/d) en 2016 a 102.3 millones b/d en 2022. En el largo plazo, la demanda alcanzará los 111.1 millones b/d en 2040 impulsada por China, India y otras economías emergentes, asegura el informe. La OPEP ha dicho que no se encuentra alarmada por estas cifras y ha destacado que su participación en el mercado crecerá del 40% registrado en 2016 hasta el 46% en 2040.

El aumento del precio del crudo en el último año ha estimulado la industria petrolera en países ajenos a la OPEP, donde la oferta aumentará en los próximos años, asegura el informe. **"El panorama de mediano plazo para el crecimiento de la extracción de petróleo en países ajenos a la OPEP ha cambiado considerablemente. La producción de shale oil ha excedido previsiones anteriores"**, dice el informe. La producción global de shale oil alcanzará los 7 millones de barriles diarios en 2020, cuando Argentina y Rusia se sumen a la lista de productores. El año pasado, las estimaciones de la OPEP se ubicaban en 4.55 millones b/d para 2020 y 6.73 millones b/d en 2030.

(Fuente: Cinco Días)

USA principal productor de petróleo y gas en 2040:

La AIE presentó en Londres su informe anual de previsiones para la energía mundial 2017, en el que predice además que la demanda global de energía se expandirá en el periodo un 30%, un ritmo inferior que hasta ahora pero equivalente a añadir **"otra India y otra China"** a la actual demanda. Sobre Estados Unidos, la AIE prevé que el país, que ya es un exportador neto de gas, se convierta en un exportador neto de petróleo **"a finales de la próxima década"**. Esto se debe, explica el organismo, a la **"destacada habilidad"** de Estados Unidos de producir nuevos recursos energéticos, como el petróleo y gas de lutita, con eficiencia de costes.

La agencia calcula que el aumento de la producción estadounidense de petróleo de esquisto en 8 millones de barriles (mdb) entre 2010 y 2025 supondría **"el periodo más largo de crecimiento sostenido de la producción de petróleo de un solo país en la historia de los mercados de petróleo"**. **"A mediados de la década de 2020, Estados Unidos se convierte en el mayor exportador del mundo de gas natural licuado y, pocos años más tarde, en un exportador neto de petróleo"**, señala la AIE en su informe.

En cuanto al aumento de la demanda global de energía, el organismo explica que los motivos del incremento serán la expansión de la economía mundial en una proporción del 3,4% anual, el aumento de la población de 7.400 a 9.000 millones de personas para 2040 y el proceso de urbanización, que aporta al mundo **"una ciudad del tamaño de Shanghai (China) cada cuatro meses"**. La mayor contribución al aumento de la demanda global de energía en las próximas dos décadas procederá de la India, cuyas necesidades energéticas crecen un 11%, hasta suponer el 30% del total, explica la organización. La AIE predice además un destacado avance en los próximos años de las fuentes de energía renovables y un incremento del uso de la electricidad frente al petróleo o la gasolina.

(Fuente: El Estímulo)

¿Son seguras las crypto monedas?: Los inversores aún no están convencidos de la seguridad de apostar su dinero a las crypto monedas y cuando sucede algún imprevisto, no dudan en retirar su dinero. Así ha ocurrido después de conocerse el robo de US\$ 31 millones (26 millones de euros) en la moneda virtual Tether, cuando la noticia fue publicada, la cotización del bitcoin cayó alrededor del 5%.

Ventas vehículos Nov. 2017(1): 306 unidades. (77,8% Nac. 22,2% Imp.) -o- **Producción vehículos Nov. 2017**(1): 114 unidades.
Inflación (extra oficial) Noviembre 2017(2): 56,7% **Anualizada**(2): 1.369,0% -o- **Tasas de Interés Oct. 2017**(3): Activa 21,53%; Pasiva 14,56%
Prestaciones Oct. 2017(3): 18,05% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 20 al 24/11) (4): 366,77 Yuanes (US\$ 55,46).
(Fuentes: Cavenez(1), Comisión de Finanzas AN(2), BCV(3), Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería(4), y cálculos propios)



Pero la cripto moneda más popular ya ha recuperado su valor y se vuelve a situar por encima de los US\$ 8.000, con alzas del entorno del 1%. Recientemente Tether envió un comunicado, que ya ha sido retirado, en el que informaba que habían sido sustraídos US\$ 30.950.010 y transferidos a una dirección no autorizada de bitcoin tras la acción de hacker externo. Este es uno de los mayores robos de divisas digitales, aunque no ha sido el único. En julio, en un periodo de 10 días, Ethereum sufrió varios robos en las cuentas de sus clientes por valor de cerca de US\$ 50 millones. Estas sustracciones llevaron a la divisa, que se había revalorizado más de un 1.700% desde enero, a caer un 50%. Mayor fue el robo ocurrido en el verano del 2016, varios piratas informáticos sustrajeron 119.756 bitcoins, 61 millones de euros según el cambio de entonces, lo que llevó a la plataforma de negociación de cripto monedas Bitfinex a suspender todas las operaciones; o el sucedido en 2014, cuando Mt Gox, el mayor operador de entonces, se declaró en bancarrota después de detectarse una vulnerabilidad de sus sistemas que había permitido el robo de unas 850.000 unidades.

En cualquier caso, estas vulnerabilidades no parece que estén echando para atrás a los inversores puesto que desde principios de 2017 el bitcoin se ha revalorizado más de 700%. Además, las previsiones de los analistas es que esta moneda alcance los US\$ 50.000 en unos años, aunque de seguir la tendencia de subidas actual, podría alcanzar el millón para la próxima década. No obstante, la situación de Tether no es tan favorable como la de bitcoin. Con una capitalización de US\$ 673 millones (frente a más de 137.000 millones de bitcoin), ocupa el puesto 20 de las monedas virtuales con mayor valor de mercado, según la clasificación de Coinmarketcap.com. Además, en torno a esta divisa han surgido algunas teorías que consideran que la revalorización experimentada en los últimos meses ha sido posible gracias a una manipulación del mercado, sobre todo por su relación con Bitfinex.

(Fuente: Cinco Días)

Penetración fragmentada de los autos eléctricos: España, reconocida como un mercado importante en el Viejo Continente, se sitúa fuera de la lista de los diez países de la Unión Europea con mayor cuota de mercado de vehículos con carga eléctrica (eléctricos e híbridos enchufables), al contar tan solo con una penetración del 0,3%, lo que supone 0,5 puntos porcentuales menos del 0,8% de Alemania, país que cierra el 'Top 10'. Según datos de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA) recogidos por la agencia Europa Press, España con un PIB per cápita de 24.000 euros y una reducción del 75% del impuesto anual de circulación para vehículos eléctricos y de bajo consumo, empató con países como Lituania (PIB per cápita de 13.500 euros), que no ofrece incentivos para la compra de vehículos alternativos, y Letonia, con un PIB per cápita de 12.800 euros. No obstante, la penetración de automóviles con carga eléctrica en el mercado español queda muy lejos de las cuotas que manejan Holanda (PIB per cápita de 40.900 euros), Suecia (PIB per cápita de 72.500 euros) y Bélgica (PIB per cápita de 37.400 euros), con cuotas de mercado del 6%, 3,6% y 1,7%, respectivamente. El "Top 10" lo completan Austria (1,5%, PIB per cápita de 40.000 euros), Reino Unido (1,4%, PIB per cápita de 36.100 euros), Francia (1,4%, PIB per cápita de 33.400 euros), Finlandia (1,2%, PIB per cápita de 39.000 euros), Dinamarca (0,9%, PIB per cápita de 39.000 euros), Portugal (0,9%, PIB per cápita 17.900 euros) y Alemania (0,8%, PIB per cápita 37.900 euros).

Por detrás de España se sitúan, por ejemplo, Italia (0,2%, PIB per cápita de 27.600 euros) o Estonia (0,2%, PIB per cápita de 15.900 euros), mientras que en países como Malta, Luxemburgo, Grecia, Eslovenia, Croacia y Chipre, donde el PIB per cápita varía desde los 10.900 euros hasta los 92.900 euros, la cuota de mercado de vehículos con carga eléctrica es del 0%. ACEA ha alertado de que existe una penetración fragmentada de los vehículos con carga eléctrica entre los distintos estados miembros de la UE, ya que casi la mitad de estos tiene una cuota de mercado de eléctricos del 0,5% o inferior. De este modo, la Asociación ha puesto de manifiesto que una cuota de mercado de vehículos con carga eléctrica superior al 1% tan solo se encuentra en los países de Europa Occidental, cuyo PIB per cápita es de más de 30.000 euros, mientras que en los países con un PIB per cápita por debajo de 17.000 euros, la cuota de mercado se sitúa cercana a cero.

(Fuente: Europa Press)

Sector automotor incluido en acuerdo USA-China: El Presidente estadounidense, Donald Trump, y su homólogo chino, Xi Jinping, develaron recientemente una serie de acuerdos comerciales por un monto total de US\$ 253.400 millones. Esta serie de acuerdos, en sectores tan variados como la energía, el sector automotor, la aeronáutica, la industria alimentaria y la electrónica, fueron firmados durante la reunión de ambos líderes en Beijing.

Trump, que durante su campaña prometió reducir el desequilibrio de la balanza comercial con China y acusó a Beijing de robar millones de empleos a los Estados Unidos, celebró los acuerdos. *"Tenemos un déficit comercial colosal con China, las cifras son chocantes"*, dijo Trump, que se declaró confiado en que ambas potencias puedan forjar un *"futuro económico común que sea más equitativo"*. En los 10 primeros meses del año, el déficit comercial estadounidense con China alcanzó los US\$ 223.000 millones. Bajo la mirada de Trump y el Presidente chino, Xi Jinping, en la ceremonia de rúbrica en Pekín, el fabricante de aviones Boeing, General Electric y el gigante de chips Qualcomm Inc. firmaron lucrativos acuerdos multimillonarios. El botín de un cuarto de billón de dólares subraya cómo Trump busca ser visto ocupándose del déficit comercial con la segunda mayor economía del mundo, el cual ha criticado largamente. Pero las empresas estadounidenses todavía tienen reclamos históricos para quejarse, que incluyen un acceso sin restricciones al mercado chino, la ciberseguridad y la creciente presencia del gobernante Partido Comunista dentro de firmas extranjeras. William Zart, Presidente de la Cámara de Comercio de EEUU en China, dijo que los acuerdos apuntaban a una *"fuerte, vibrante relación económica bilateral (...). Aún así, todavía necesitamos enfocarnos en equilibrar el campo de juego porque las compañías estadounidenses siguen estando en desventaja al hacer negocios en China"*. Compañías tecnológicas de EEUU como Facebook y Google están mayormente bloqueadas en China. Las automotrices Ford Motor y General Motors deben operar a través de una empresa mixta, mientras que las películas de Hollywood enfrentan un sistema de cupo estricto. *"Estos acuerdos permiten a Trump mostrarse como un maestro para sellar acuerdos, mientras distrae de la falta de progreso sobre reformas estructurales para la relación comercial bilateral"*, dijo en una nota Hugo Brennan, analista para Asia de la consultora Verisk Maplecroft.

Algunos grandes acuerdos fueron anunciados. Entre ellos, una inversión de US\$ 83.700 millones de China Energy Investment en desarrollos de gas de esquisto y proyectos químicos en West Virginia. Destaca también entre los acuerdos el alcanzado por tres compañías estatales chinas (China Petrochemical Group, China Investment Corporation y Bank of China) para la exploración y extracción de gas en Alaska, por valor de US\$ 43.000 millones. Por otro lado, la firma estadounidense Boeing y China Aviation Supply Holding Company acordaron producir aeronaves por valor de US\$ 37.000 millones. Además, Goldman Sachs y la compañía China Investment Corporation ratificaron un tratado de cooperación industrial que se materializará en un fondo de US\$ 5.000 millones, para invertir en la industria manufacturera estadounidense y en compañías de consumo y sector sanitario. Ambos países firmaron asimismo un acuerdo de venta de chips por US\$ 4.000 millones y otro para comprar soja estadounidense por parte de la compañía estatal china Cofco por valor de US\$ 1.600 millones. En las negociaciones del sector automotriz destaca la operación cerrada entre Ford y Ford China, por US\$ 9.500 millones, así como el documento firmado por General Motors y Shanghai General Motors por valor de US\$ 2.200 millones.

(Fuente: Automotive News)



VW invierte 22.800 millones de euros:

El grupo automovilístico Volkswagen anunció recientemente que invertirá en los próximos cinco años 22.800 millones de euros en sus fábricas en todo el mundo, pero especialmente en las de Alemania. VW informó de

que las inversiones en las factorías alemanas serán de 14.000 millones de euros, sobre todo en la movilidad eléctrica, en la producción mediante las plataformas modulares y en la ofensiva de modelos.

Ventas vehículos Nov. 2017(1): 306 unidades. (77,8% Nac. 22,2% Imp.) -o- **Producción vehículos Nov. 2017**(1): 114 unidades.
Inflación (extra oficial) Noviembre 2017(2): 56,7% **Anualizada**(2): 1.369,0% -o- **Tasas de Interés Oct. 2017**(3): Activa 21,53%; Pasiva 14,56%
Prestaciones Oct. 2017(3): 18,05% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 20 al 24/11) (4): 366,77 Yuanes (US\$ 55,46).
(Fuentes: Cavenez(1), Comisión de Finanzas AN(2), BCV(3), Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería(4), y cálculos propios)



El consejero delegado de la marca VW, Herbert Diess, dijo que *"el paquete de inversiones adoptado impulsará de forma decisiva la mayor ofensiva de producto y tecnología en la historia de la marca"*. En Alemania, VW quiere transformar la fábrica de Zwickau en un centro de producción en serie de vehículos eléctricos, que se basan en la nueva plataforma modular para eléctricos con una autonomía entre 400 y 600 kilómetros. En 2020 la principal marca del grupo VW va a lanzar la nueva generación de eléctricos, que incluirán innovaciones que antes sólo ofrecía el segmento de la gama alta y serán lanzados al mismo tiempo en Europa, China y Estados Unidos. Primero saldrán 100.000 vehículos al mercado y para 2025 están previstos un millón.

La producción del Golf y el Passat en Zwickau se trasladará a Wolfsburg y Emden, donde invertirá 2.900 y 1.100 millones de euros respectivamente. En Zwickau las inversiones serán de 1.000 millones de euros, añadió la marca VW. Las fábricas de Pamplona (España), Palmela (Portugal) y Bratislava (Eslovaquia) se preparan para producir vehículos con la anterior plataforma modular y las de México, Estados Unidos, América del Sur y Rusia para nuevos todo terreno. El Grupo VW anunció que invertirá 34.000 millones de euros de 2018 a 2022 en el desarrollo de vehículos eléctricos, sistemas de conducción autónoma, nuevos servicios de movilidad y digitalización. El director de Finanzas del grupo, Frank Witter, pronosticó al presentar las cifras de inversión para los próximos cinco años que las ventas subirán un 25% hasta 2020 en comparación con el 2016 dada la recuperación en algunos mercados como Brasil y Rusia y la buena acogida de los todo terreno, y el beneficio antes de impuestos mejorará más de un 30%.

(Fuente: Motor On Line)

La UE plantea reducción de un 30% del CO₂: La Unión Europea anunció la propuesta para límites más estrictos de dióxido de carbono (CO₂) para automóviles y furgonetas para cubrir el período comprendido entre 2021 hasta 2030, el año objetivo clave en la batalla contra el cambio climático. La medida impactará la industria automotriz global en los próximos años. La principal propuesta de la Comisión de 28 miembros, el organismo encargado de proponer legislación y el funcionamiento diario de la UE, es que las emisiones de CO₂ de los automóviles y furgonetas se reduzcan en un 30% con respecto a los niveles registrados en 2021, año en que las normas actuales ya no aplicarán. Para el año 2025, la Comisión quiere que los automóviles nuevos emitan un 15% menos de CO₂, con la tasa del 30% entrando en vigor cinco años después. Los fabricantes de automóviles que no logran alcanzar los objetivos deseados, según la legislación propuesta, estarán sujetos a sanciones de hasta 95 euros (US\$ 110) por cada gramo de CO₂ por encima del límite prescrito, lo que podría conducir a multas potencialmente grandes en caso de incumplimiento al por mayor.

(Fuente: 20minutos)



Philips y Renault trabajan en conectar el auto y la casa:

De acuerdo con un comunicado de la firma productos, sistemas y servicios de iluminación, Philips Symbios es una extensión de la casa, ya que la tecnología digital con la que cuenta lo convierte en un espacio interactivo que conecta a los pasajeros con otros vehículos, o con personas y tecnologías que se encuentren en un hogar inteligente, como la iluminación led. La finalidad de este diseño es fortalecer la unión entre el vehículo y la casa en la que habitan sus usuarios, para dar una mejor experiencia a los mismos, señaló el Vicepresidente senior de Diseño Corporativo, Laurens van den Acker. *"Symbios es realmente un proyecto único que nos ha permitido trabajar con nuestros planificadores, diseñadores e ingenieros, académicos y arquitectos, start-ups y sociologías para explorar nuevas fronteras en la experiencia del cliente, la tecnología y el uso de la energía y el diseño de armonía para formar una experiencia completa. La visión compartida con Philips Lighting nos permite iluminar para fortalecer el vínculo entre la casa y el coche"*, dijo.

Para el desarrollo del auto, ambas empresas colaboraron en un concepto que permite que las luces en el salón y la cocina se enciendan de manera automática antes de que el vehículo llegue a la

entrada de la casa, una vez que llega al nivel del suelo las paredes del lugar se iluminan. En la casa, Symbios se coloca en una plataforma que lo eleva a la sala de estar o a la terraza, y forma parte de la habitación en cuestión, en la que es iluminado con 5.368 puntos de luz que cambian su tono de blanco para indicar la conectividad entre el vehículo y el resto de la casa.

(Fuente: Motor On Line)

Primeras imágenes del nuevo Fiat Cronos: Fiat presentó las primeras imágenes oficiales del Cronos, la variante tri cuerpo del Argo que fue presentado en Argentina hace pocas semanas. Desarrollado sobre la misma plataforma del Argo (que combina componentes del Punto y, por ende, del Línea), el Cronos recurre a una estética tri cuerpo para ofrecer una propuesta muy demandada en nuestra región: en Brasil representa unas 330.000 unidades por año, mientras que en Argentina alcanza las 100.000 unidades.

Estéticamente tiene algunas diferencias en relación al Argo. Si bien las ópticas delanteras son iguales, la parrilla tiene un diseño diferencial y el paragolpes adoptó líneas más filosas con detalles cromados, que obligaron a reubicar las luces antiniebla. El sector posterior es realmente muy agradable, con faros LED (calculamos, para la versión más equipada) que invaden el portón del baúl y un paragolpes con una zona baja en plástico negro muy deportiva, describió el portal Infosobreruedas.com

Si bien Fiat no divulgó muchos detalles técnicos, se sabe que la distancia entre ejes no fue modificada (como sí sucede en el Volkswagen Virtus en relación al VW Polo), manteniendo su distancia de 2.52 metros. Sí ofrecerá un baúl mucho más amplio que el hatch, muy posiblemente llegando a superar los 550 litros de capacidad.

Las mecánicas serán las mismas con las que el Argo dice presente en el mercado del país sureño: dos a gasolina, una 1.3 FireFly de 99cv y la clásica 1.8 E.torQ de 130cv, ambas con posibilidad de ser equipadas con caja manual de 5 marchas o automática de 6.

El lanzamiento regional está previsto para el primer trimestre del 2018, donde se iniciará la guerra dentro del segmento B: lo disputan nada menos que 13 modelos de diferentes marcas y varias esperan la llegada tanto del Fiat Cronos como del Volkswagen Virtus.



El nuevo Fiat Cronos se producirá en Córdoba, Argentina, y será exportado a todo el Mercosur y el resto de países latinoamericanos

(Fuente: Motor OnLine)

Ventas vehículos Nov. 2017⁽¹⁾: 306 unidades. (77,8% Nac. 22,2% Imp.) -o- **Producción vehículos Nov. 2017**⁽¹⁾: 114 unidades.
Inflación (extra oficial) Noviembre 2017⁽²⁾: 56,7% **Anualizada**⁽²⁾: 1.369,0% -o- **Tasas de Interés Oct. 2017**⁽³⁾: Activa 21,53%; Pasiva 14,56%
Prestaciones Oct. 2017⁽³⁾: 18,05% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 20 al 24/11)⁽⁴⁾: 366,77 Yuanes (US\$ 55,46).
(Fuentes: Cavenez⁽¹⁾, Comisión de Finanzas AN⁽²⁾, BCV⁽³⁾, Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería⁽⁴⁾, y cálculos propios)



PRECIOS INTERNACIONALES DE LAS MATERIAS PRIMAS Y TIPOS DE CAMBIO EN VENEZUELA
-Noviembre 2017-

DIA	Acero (Steel billet) (US\$/Ton.)	Aluminio primario (US\$/Ton.)	Aluminio aleado (US\$/Ton.)	Cobre (US\$/Ton.)	Níquel (US\$/Ton.)	Petróleo (WTI) US\$/barril	Plomo (US\$/Ton.)	Zinc (US\$/Ton.)	Tipos de cambio (Bs./US\$)			
									DIPRO / CENCOEX	DICOM II		
									Mínimo	Máximo	Subasta	
1	528,00	2.188,00	1.855,00	6.918,00	12.695,00	54,30	2.452,00	3.332,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
2	535,50	2.152,00	1.850,00	6.855,00	12.630,00	54,54	2.466,00	3.272,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
3	528,00	2.165,00	1.850,00	6.914,50	12.560,00	55,64	2.475,00	3.265,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
6	525,50	2.152,00	1.855,00	6.902,50	12.830,00	57,35	2.490,00	3.290,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
7	523,00	2.131,00	1.855,00	6.863,00	12.805,00	57,20	2.483,00	3.259,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
8	526,00	2.103,50	1.855,00	6.812,00	12.565,00	56,81	2.499,00	3.235,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
9	516,00	2.078,00	1.855,00	6.777,00	12.230,00	57,17	2.504,00	3.232,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
10	519,00	2.090,00	1.855,00	6.797,00	12.285,00	56,74	2.547,00	3.289,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
13	519,00	2.100,00	1.850,00	6.768,00	12.280,00	56,76	2.502,00	3.244,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
14	519,00	2.085,00	1.850,00	6.822,50	12.255,00	55,70	2.477,00	3.224,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
15	519,00	2.095,50	1.850,00	6.793,00	11.912,50	55,33	2.450,50	3.215,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
16	519,00	2.106,00	1.850,00	6.764,00	11.570,00	55,14	2.424,00	3.206,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
17	520,50	2.077,00	1.850,00	6.728,50	11.470,00	56,55	2.409,00	3.199,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
20	528,00	2.067,50	1.845,00	6.752,00	11.510,00	56,09	2.429,50	3.199,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
21	533,00	2.062,00	1.845,00	6.828,00	11.605,00	56,49	2.460,50	3.205,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
22	534,00	2.085,00	1.840,00	6.872,50	11.730,00	58,04	2.459,50	3.271,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
23	534,00	2.090,00	1.840,00	6.895,50	11.625,00	58,55	2.437,00	3.263,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
24	536,50	2.104,00	1.825,00	6.967,50	12.015,00	58,95	2.480,50	3.271,50	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
27	545,00	2.109,50	1.825,00	6.892,00	11.600,00	58,11	2.452,00	3.224,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
28	547,00	2.100,00	1.865,00	6.800,00	11.400,00	57,99	2.445,00	3.178,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
29	549,00	2.062,00	1.865,00	6.756,50	11.305,00	57,30	2.431,00	3.146,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00
30	559,50	2.033,00	1.865,00	6.761,00	11.295,00	57,40	2.474,00	3.197,00	10,00	2.679,60	3.445,00	3.345,00

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

	Acero (Steel billet) (US\$/Ton.)	Aluminio primario (US\$/Ton.)	Aluminio aleado (US\$/Ton.)	Cobre (US\$/Ton.)	Níquel (US\$/Ton.)	Petróleo (WTI) (US\$/barril)	Plomo (US\$/Ton.)	Zinc (US\$/Ton.)
Variación 30/11/2017 vs. 31/10/2017	6,4%	-5,0%	0,5%	-0,6%	-4,7%	5,6%	2,2%	-3,7%
Variación 30/11/2017 vs. 31/08/2017	3,8%	-3,8%	3,0%	-0,5%	-2,8%	21,5%	4,3%	1,8%
Variación 30/11/2017 vs. 31/05/2017	29,2%	5,9%	13,0%	20,4%	28,2%	18,8%	19,2%	24,3%
Variación 30/11/2017 vs. 30/11/2016	72,2%	18,0%	19,2%	17,8%	3,0%	16,1%	6,2%	18,0%

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 El Mundo, Economía & Negocios
Tipos de Cambio (bs./US\$): El Mundo, Economía & Negocios

Ventas vehículos Nov. 2017⁽¹⁾: 306 unidades. (77,8% Nac. 22,2% Imp.) -o- **Producción vehículos Nov. 2017**⁽¹⁾: 114 unidades.
Inflación (extra oficial) Noviembre 2017⁽²⁾: 56,7% **Anualizada**⁽²⁾: 1.369,0% -o- **Tasas de Interés Oct. 2017**⁽³⁾: Activa 21,53%; Pasiva 14,56%
Prestaciones Oct. 2017⁽³⁾: 18,05% -o- **Cesta petrolera venezolana** (Semana del 20 al 24/11)⁽⁴⁾: 366,77 Yuanes (US\$ 55,46).
(Fuentes: Cavenez⁽¹⁾, Comisión de Finanzas AN⁽²⁾, BCV⁽³⁾, Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería⁽⁴⁾, y cálculos propios)