



Boletín Informativo No. 05/2018: Tips Económicos, Marzo 2018

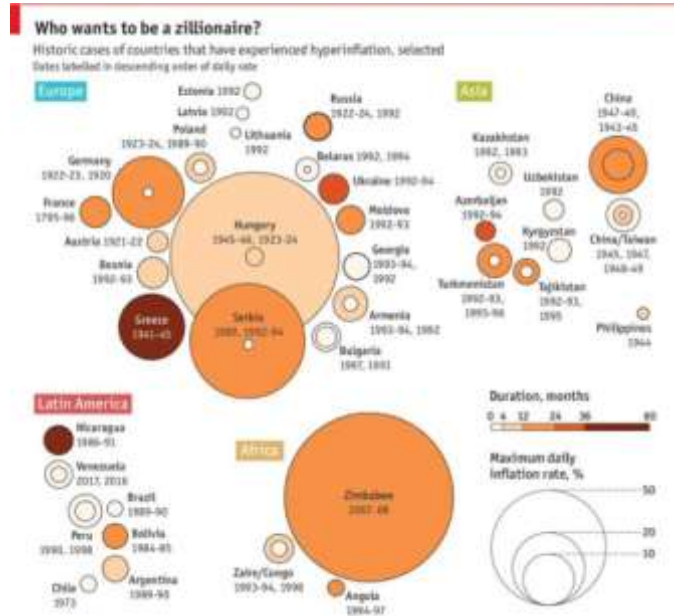
13 de Marzo, 2018

Comisión de Relaciones Institucionales y con los Asociados

Contenido

- ✓ **Inflación venezolana la más notoria de la historia ...** **Pag. 1**
- ✓ **Banca nacional no puede financiar la economía** **Pag. 1**
- ✓ **En circulación un billete de Bs 100.000 por persona .** **Pag. 1**
- ✓ **Advierten sobre riesgos de las criptomonedas** **Pag. 2**
- ✓ **Compradores online aumentaron 8% en 2017** **Pag. 2**
- ✓ **La UE multó a la industria automotriz** **Pag. 2**
- ✓ **El litio será el petróleo del futuro inmediato** **Pag. 3**
- ✓ **Toyota espera ganancias récord durante el 2018** **Pag. 3**
- ✓ **Informe de la industria automotriz mexicana** **Pag. 3**
- ✓ **Nuevo mini-utilitario deportivo Fiat** **Pag. 4**
- ✓ **GM inició venta de carros eléctricos en China** **Pag. 4**
- ✓ **Precios materias primas y tipos de cambio Feb 2018.** **Pag. 5**

Inflación venezolana la más notoria de la historia: La economía de Venezuela se contrajo durante cuatro años consecutivos y la inflación ha despegado. Según la información de la Asamblea Nacional los precios al consumidor aumentaron 2.616% en 2017, mientras que sólo en diciembre 2017 aumentó 85%. Steve Hanke, economista de la Universidad Johns Hopkins realizó un estudio sobre la alza de los precios. Calificó la economía del país, como muchos economistas y banqueros, como una hiperinflación, la cual se define si el aumento de los precios es al menos 50% en un mes, reseñó The Economist. Los bajos precios del petróleo, la poca producción del crudo y la mala administración dejaron al gobierno de Nicolás Maduro luchando para pagar sus cuentas, llevando el déficit presupuestario a casi 20% del PIB. The Economist señaló que los episodios conocidos de hiperinflación en todo el mundo terminaron en un año y solo una décima parte duró más de seis meses. *“La hiperinflación puede hacer que la vida diaria sea tan dura y los negocios tan inconvenientes que generalmente no se toleran por mucho tiempo, lo que a menudo lleva a un cambio en el gobierno, o al menos a las nuevas políticas económicas necesarias para restablecer el orden monetario”.*



(Fuente: El Nacional)

Banca nacional no puede financiar la economía: Si no se ajusta el patrimonio al ritmo de la inflación, el crédito no puede elevarse en las cantidades que exige la reactivación del aparato productivo nacional. Pero ante la hiperinflación que se ha desatado en Venezuela, esto sencillamente es imposible. El monto máximo de retiros en un cajero automático y por taquilla apenas alcanza para pagar el estacionamiento, el ajuste de las transferencias interbancarias

se queda corto ante el rápido incremento de los precios y, con frecuencia, el límite de la mayoría de las tarjetas de créditos ni siquiera alcanza para pagar un mercado de alimentos. La banca nacional dejó de otorgar créditos hipotecarios, no financia la compra de vehículos ni proyectos de inversión. En 2016 prestó Bs. 52 de cada 100 que recibió en depósitos, mientras que en 2017 apenas prestó Bs. 31 por cada 100. A todas estas, el BCV continúa emitiendo desmesuradas cantidades de dinero que es depositado en la banca. Con estos depósitos los bancos otorgan créditos, cuestión que aumenta el activo. Según la norma de la SUDEBAN, el índice patrimonio/activos no puede ser menor a 9%, y ya ha caído a 11,45%.

La SUDEBAN ha flexibilizado la base de cálculo de este índice para que el crédito no deje de fluir. Con este fin dejó de tomar en cuenta los bonos de la deuda pública y el encaje legal, también ha permitido la revalorización de los inmuebles y la capitalización de los dividendos de los accionistas. Pero esto no pasa de ser un artificio contable para inflar el patrimonio. La realidad es que actualmente la banca nacional no cuenta con la fortaleza necesaria para responder a las demandas de financiamiento que implica la reactivación agrícola e industrial. Para cubrir los mayores límites de crédito que requiere la reconstrucción de la economía venezolana, la banca tiene que revalorizar sus activos y recapitalizarse. En este sentido, el verdadero fortalecimiento patrimonial de la banca nacional tiene que considerar la conveniencia y viabilidad de abrirse a la inversión extranjera. Y para facilitar este proceso es necesario adecuar y relanzar el mercado de valores.

Con unas tasas de interés por debajo de la inflación, el fortalecimiento patrimonial de la banca es inviable y coloca a muchas instituciones ante un creciente riesgo. Ni siquiera logran generar los ingresos necesarios para ponerse al día con los estándares tecnológicos que tienen los demás países de América Latina. Las normas de SUDEBAN exigen grandes inversiones que la banca no puede generar.

La estabilización de la economía es un proceso que lleva tiempo y solo es posible a través de un plan bien pensado, con medidas pertinentes, aplicadas en la secuencia lógica y al ritmo adecuado. La política monetaria y financiera se debe manejar con prudencia y sensatez. Si se liberan las tasas de interés antes de que la inflación haya sido abatida, como las tasas de interés persiguen la inflación, los altos costos financieros harían inviable la reactivación agrícola e industrial. Es más, debido al aumento de las tasas de interés aumentarían los préstamos morosos y esto afectaría aún más la situación patrimonial de los bancos y otras instituciones financieras. La secuencia lógica sería corregir el déficit fiscal, erradicar el financiamiento monetario y abatir la inflación para que luego sea viable la flexibilización de las tasas de interés. Ni hablar del impacto que tendría una dolarización de la economía nacional sobre el patrimonio de la banca, si la sustitución oficial de la moneda nacional por el dólar se llegara a aprobar a una tasa de cambio cercana a la cotización de la divisa en el mercado paralelo.

Abatir la inflación pasa por crear un ambiente propicio a la inversión nacional y extranjera que ayude a reactivar la producción agrícola e industrial; exige disciplina fiscal, monetaria y restitución de la autonomía del BCV; implica sustituir el control de precios por estímulos a la inversión que ayuden a regenerar el tejido productivo para que millares de empresas compitan con una abundante oferta de mayor calidad y mejores precios.

(Fuente: El Impulso)

En circulación un billete de Bs 100.000 por persona: A pesar de la fuerte escasez de efectivo que padecen los venezolanos, en los últimos meses el BCV no ha incrementado de manera significativa el número de billetes que hay en circulación. Cifras del instituto emisor muestran que desde noviembre 2017, cuando entró en vigencia el billete de Bs. 100.000, hasta enero 2018 solo se ha puesto en circulación 38,1 millones de piezas del nuevo papel.

Tomando en consideración que, según el Instituto Nacional de Estadística, la población venezolana asciende a 31,82 millones,

Ventas vehículos Febrero 2018(1): 136 unidades. (75,7% Nac. 24,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Febrero 2018**(1): 72 unidades.
Inflación (extra oficial) Febrero 2018(2): 80,0% **Annualizada**(2): 6.147% -o- **Tasas de Interés Ene. 2018**(3): Activa 21,19%; Pasiva 14,51%
Prestaciones Ene. 2018(3): 17,85% -o- **Cesta petrolera venezolana** (al 23/02/2018) (4): 369,25 Yuanes (US\$ 58,33).
(Fuentes: Cavenez(1), Comisión de Finanzas AN(2), BCV(3), Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería(4), y cálculos propios)



entonces el BCV ha puesto en circulación poco más de un billete de Bs. 100.000 por persona. El BCV también sostiene que en el primer mes del año aumentó 0,3% la cantidad de billetes en circulación, mientras la Asamblea Nacional afirma que la inflación fue de 84,2%.

En el reporte del instituto emisor se destaca que el billete que más se consigue en la calle sigue siendo el de Bs. 100 que, de acuerdo con el presidente Nicolás Maduro, debía dejar de circular en diciembre de 2016. El BCV señala que aún hay en movimiento 6,4 millardos de billetes de Bs. 100, en tanto que de los de las nuevas denominaciones (Bs. 100.000; 20.000; 10.000; 5.000; 2.000; 1.000 y 500) hay 2,2 millardos de piezas.

Fuentes del sector financiero han insistido en que han mantenido la restricción de la entrega de efectivo por taquillas y cajeros automáticos porque el BCV no les despacha suficientes remesas. En la mayoría de los bancos están entregando entre Bs. 10.000 y 35.000 diarios, una cifra sumamente baja si se observa que hay carros por puesto que cobran más de Bs. 6.000 por viaje, y que un café grande pasa de Bs. 50.000. Usuarios aseguraron que la escasez de efectivo les ha alterado sus rutinas. Indicaron que tienen que dejar de hacer diligencias para hacer cola todos los días en los bancos y tener dinero con el cual movilizarse o comprar en sitios donde no aceptan dinero electrónico. Analistas de diferentes firmas de consultoría han afirmado que para poder cubrir la demanda de efectivo en el país es necesario que en este momento se duplique la cantidad de billetes que hay en circulación. Lo más recomendable es que el efectivo represente 14% de toda la base monetaria, pero actualmente representa menos de la mitad.

(Fuente: El Nacional)



Advierten sobre riesgos de las criptomonedas:

Ante el reciente auge de las cripto divisas y la elevadísima volatilidad que registran sus precios, el Banco de España y la

CNMV han alertado a los inversores minoristas sobre los riesgos que entraña tanto la inversión en cripto divisas como en emisiones de participaciones o tokens. Estos activos o divisas no gozan de ninguna protección y en ellas "existe un alto riesgo de pérdida o fraude". En un comunicado conjunto, ambos entes supervisores insisten en que experimentan "fuertes revalorizaciones que reflejan patrones propios de burbujas especulativas, acompañadas de variaciones extremas en sus precios". Por ello, no se pueden considerar, aseguran, un depósito de valor mínimamente estable. Respecto a las emisiones de participaciones (o tokens) por parte de entidades privadas, ambos organismos han explicado que, hasta la fecha, ninguna ha sido registrada, autorizada o verificada por ningún organismo supervisor en España. Esto implica que no existen cripto monedas ni tokens que puedan beneficiarse de las garantías o protecciones previstas en la normativa de productos bancarios o de inversión en España, es decir, el Fondo de Garantía de Depósitos (FGD) y el Fondo de Garantía de Inversiones (Fogain). Ambos recalcan que las cripto monedas no están respaldadas por un banco central u otras autoridades públicas, aunque se presentan en ocasiones como alternativa al dinero de curso legal. Es decir, no es obligatorio aceptarlas como medio de pago de deudas u otras obligaciones, tienen una circulación muy limitada y una oscilación muy fuerte de su valor.

Las entidades explican que el comunicado obedece a su obligación de informar al público para que los inversores y usuarios de servicios financieros afronten la creciente complejidad del mundo de las finanzas. "Es esencial que quien decida comprar este tipo de activos digitales o invertir en productos relacionados con ellos considere todos los riesgos asociados y valore si tiene la información suficiente para entender lo que se le está ofreciendo. En este tipo de inversiones existe un alto riesgo de pérdida o fraude." Entre los riesgos concretos asociados a las cripto divisas, los supervisores citan:

- 1.- Espacio no regulado: Si una persona compra o mantiene cripto monedas no se beneficia de las garantías y salvaguardias asociadas a los productos financieros regulados.
- 2.- Problemas derivados del carácter transfronterizo del fenómeno: La resolución de cualquier conflicto podría quedar fuera del ámbito competencial de las autoridades españolas y estaría sujeto al marco normativo del país en cuestión.

3.- Elevado riesgo de pérdida del capital invertido: Los supervisores alertan de que las cripto monedas carecen de valor intrínseco y son inversores altamente especulativas. "Asimismo, su fuerte dependencia de tecnologías poco consolidadas no excluye la posibilidad de fallos operativos y amenazas cibernéticas que podrían suponer indisponibilidad temporal o, en casos extremos, pérdida total de las cantidades invertidas".

4.- Problemas de iliquidez y volatilidad extrema: Las cripto monedas no cotizan en mercados organizados. Por este motivo, la venta de cripto monedas o tokens puede resultar complicada, puede haber falta de transparencia en relación con las comisiones aplicables y el precio puede registrar variaciones extraordinarias sin causa aparente.

Recientemente, el Parlamento español instó a regular de forma global las monedas digitales para proteger a los inversores de su gran volatilidad y generar confianza en los mercados. La iniciativa, impulsada por el Partido Popular, pide someter a las plataformas y monederos virtuales a la regulación de blanqueo de dinero, y obligar a los inversores a salir del anonimato e informar de las transacciones al regulador.

(Fuente: Cinco Días)

Compradores online aumentaron 8% en 2017: El crecimiento global de la Red está impulsado por el eCommerce, ya que 1.770 millones de internautas compraron productos online en 2017, un aumento de 8% en comparación con el año anterior, según datos del estudio Digital In 2018, realizado por We Are Social y Hootsuite.

Respecto a Venezuela, el informe destacó que la penetración de Internet en el país alcanza a un 60% de la población y que el tráfico web en el país a través de dispositivos móviles aumentó nada menos que 13% durante el último año. El incremento de los móviles da idea de la importancia de contar con sitios web responsive, es decir, adaptados para su visualización en dispositivos móviles.

El informe, que recoge datos de 239 países, también expone que Internet ya supera la cifra de los 4.000 millones de usuarios, lo que supone que más de la mitad de la población mundial está conectada. Además, los datos del estudio resaltan que 3.200 millones de internautas se relacionan entre sí a través de las redes sociales, el consumo de contenidos multimedia o el feedback con diferentes marcas.

En concreto, en Venezuela 44% de los usuarios de Internet son activos en redes sociales, 10 millones de internautas venezolanos acceden a las redes sociales a través de los móviles y el porcentaje de población total que accede a estas redes sociales con dispositivos móviles es de 31%.

En referencia al eCommerce, Penny Wilson, CMO de Hootsuite, destaca que "el crecimiento de Internet y de las plataformas de social media para consumidores y empresas es constante en todo el mundo. Esta dinámica ha alterado para siempre el viaje del consumidor, ya que tanto estos como los profesionales investigan y comparan más, toman decisiones de compra, buscan apoyo y recomiendan marcas en el entorno online. Para tener una ventaja competitiva, todos los ejecutivos deben hacer una inmersión en el mundo digital, encontrándose con sus usuarios o consumidores donde les puedan ofrecer una mejor experiencia de servicio y venta". El eCommerce en Venezuela está en plena expansión y en este sentido Florian Felsing, fundador de la startup alemana kaufberater.io, resalta que su proyecto se basa "en ofrecer productos de calidad para que el usuario pueda realizar una buena decisión de compra". Además, destaca este joven emprendedor, "la información veraz y un buen soporte de ayuda al cliente son aspectos clave a la hora de generar confianza en el consumidor", dos aspectos clave que sin duda son el motivo del incremento de visitas en el sitio web. En cualquier caso, y debido al crecimiento del eCommerce en América Latina, el ejecutivo ya está considerando "su expansión hacia el sur y centro de América".

Unidos.
(Fuente: El Nacional)

La UE multó a la industria automotriz: La Comisión Europea (CE), organismo ejecutivo de la Unión Europea (UE), impuso multas por un total de 546 millones de euros (US\$ 670 millones), a empresas que se habían agrupado en cuatro cárteles de la industria automotriz.

Ventas vehículos Febrero 2018⁽¹⁾: 136 unidades. (75,7% Nac. 24,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Febrero 2018⁽¹⁾:** 72 unidades.
Inflación (extra oficial) Febrero 2018⁽²⁾: 80,0% **Annualizada⁽²⁾:** 6.147% -o- **Tasas de Interés Ene. 2018⁽³⁾:** Activa 21,19%; Pasiva 14,51%
Prestaciones Ene. 2018⁽³⁾: 17,85% -o- **Cesta petrolera venezolana** (al 23/02/2018) ⁽⁴⁾: 369,25 Yuanes (US\$ 58,33).
(Fuentes: Cavenez⁽¹⁾, Comisión de Finanzas AN⁽²⁾, BCV⁽³⁾, Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería⁽⁴⁾, y cálculos propios)



Los cárteles estaban relacionados con el transporte marítimo de vehículos nuevos, la fabricación de bujías y el suministro de sistemas de frenado, lo que a juicio de la Comisión Europea impulsa los costos de producción de vehículos y daña la industria. *"Al final, sin embargo, los cárteles dañan a los consumidores europeos y tienen un impacto negativo en la competitividad del sector automotor europeo, que emplea a unos 12 millones de personas"*, adujo la Comisaria de Competencia (antimonopolio) de la UE, Margrethe Vestager.

El Ejecutivo europeo impuso multas por un total de 395 millones de euros (US\$ 486 millones) a una empresa chilena, tres empresas japonesas y una compañía de transportes noruego-sueca por operar un cartel entre 2006 y 2012 en el mercado del transporte marítimo de automóviles, camiones, tractores y otros grandes vehículos en todo el mundo. Según la Comisión Europea, esas empresas realizaron en el 2016 el transporte de casi la mitad de los vehículos entre la UE y otras regiones del mundo, y coordinaron sus estrategias de ventas en reuniones en sus oficinas y en otros lugares como bares y restaurantes, indicó la agencia alemana de noticias DPA.

En el mercado de bujías, el fabricante alemán Bosch y las empresas japonesas Denso y NKG acordaron respetar sus respectivos mercados y coordinaron algunas tácticas de venta, explicó la Comisión Europea. Denso sacó a la luz las prácticas del cartel y las otras dos empresas fueron castigadas con multas por 76 millones de euros (US\$ 93,5 millones). La Comisión también fue avisada de la existencia de dos cárteles en el mercado de sistemas de frenado que operaron entre 2007 y 2011 y en los que participaron las empresas alemanas Bosch y Continental, así como TRW, una antigua empresa estadounidense que actualmente también está en manos alemanas. Las multas impuestas a estas empresas totalizan la cantidad de 75 millones de euros (US\$ 92,3 millones).

(Fuente: Europa News)

El litio será el petróleo del futuro inmediato: Un reporte publicado por el portal norteamericano 'GlobalBlog', portavoz de la trasnacional minera norteamericana Posco, está definiendo al mineral de litio como el nuevo elemento fundamental del área de minería, en consecuencia con el aumento de su demanda por parte de la industria automotriz a fin de construir baterías de ión litio para autos eléctricos. Según los expertos en minería *"el futuro del vehículo eléctrico (EV por sus siglas en inglés) depende en exclusiva de sus baterías. Ya los fabricantes de autos han logrado que sus carros tengan rangos de autonomía entre los 160 y los 480 kilómetros con una sola carga, pero todavía eso no basta para competir con las mejores opciones de combustible tradicional"*. La publicación añadió que *"en la actualidad, la apetencia de los compradores apunta hacia carros que ofrezcan rangos largos de recorrido y sistemas de recarga rápida"*. Otras publicaciones técnicas que abordan el tema de los vehículos eléctricos o híbridos, explican que *"ahora mismo conseguir tiempos rápidos de recarga y largos rangos de autonomía son elementos opuestos. Si se busca uno, hay que sacrificar el otro"*. GlobalBlog añade que en la actualidad el 1% de las ventas totales de autos nuevos en USA corresponde a vehículos EV. El avance es lento, pero continuado y las proyecciones de especialistas como Bloomberg New Energy Finances, exponen que los vehículos eléctricos cubrirán más del 54% de la demanda por vehículos nuevos en el 2040 y ya en el 2029 un vehículo eléctrico será más barato que uno comparable que consuma gasolina o diesel.

Al analizar el área técnica, los expertos recuerdan que *"las baterías se componen de tres elementos básicos: los ánodos o electrodos negativos, los cátodos o electrodos positivos y un elemento electrolítico que haga interactuar la energía química entre los electrodos"*. La batería de litio (o litio-ion) entró en el mercado en 1991 gracias a la trasnacional japonesa Sony. Las baterías de ion litio están hechas a base de cátodos de litio-cobalto y de ánodos de grafito. Su agente electrolítico es una solución de sales de litio y solventes. La ventaja de esta combinación es su mayor capacidad para almacenar energía y generarla. Gracias a los últimos avances técnicos, es posible construir baterías de ión litio a un costo mucho menor al de una batería comparable de níquel-hidrógeno y por ello *"se espera que acaparen hasta el 70% de la oferta de autos eléctricos de aquí a 2025. Ello, expresado en volumen de negocios, supone un mercado de US\$ 112 billones"*.

Un análisis preliminar de Posco expone que *"por cada punto porcentual que ganen los autos eléctricos en el mercado global anual de vehículos nuevos, se generará una demanda de 70.000 toneladas de litio. Australia fue el mayor productor mundial de litio en el 2016, cuando se generaron 14.300 toneladas métricas. China y Zimbabwe son también grandes productores, con niveles de 2.000 y 900 toneladas métricas en el 2016. Luego viene el ya definido triángulo del litio que crean en Sudamérica Bolivia, Chile y Argentina, que por sí solo recoge el 75% de las reservas mundiales"*.

Como nota conclusiva se establece que *"el mundo tiene suficiente litio para satisfacer la demanda, pero no tiene suficientes minas para extraerlo. El proceso de explotación minera debe ser sumamente cuidadoso y controlado para no generar daños ambientales y no generar sobre explotación y riesgo físico en el trabajo de minería"*.

(Fuente: Automotive News)



Toyota espera ganancias récord durante el 2018:

Toyota Motor Corp espera una utilidad récord durante este año por la debilidad del yen, lo que contrarrestará los problemas que enfrenta la empresa japonesa en Estados Unidos, su mayor mercado y donde ha estado lidiando con una caída en sus ventas, según un reporte publicado en el portal swissinfo.

El mayor fabricante de automóviles de Japón pronosticó recientemente un salto en sus ganancias del 31% para el año fiscal nipón que concluye en marzo, a 2,4 billones de yenes (US\$ 22.020 millones), respaldado por un esperado aumento del 10% en sus ganancias operativas a 2,2 billones de yenes. Un año después de que la fortaleza de la moneda japonesa borrara casi 1 billón de yenes en las ganancias operativas de Toyota, el fabricante de automóviles ve este año un positivo impacto cambiario de 240.000 millones de yenes, contrarrestando una esperada caída en las ganancias operativas de Toyota, el vicepresidente Ejecutivo de Toyota, Koji Kobayashi, destacó que la firma necesita ser *"más resistente a la volatilidad monetaria. A pesar de que hemos actualizado nuestro pronóstico... excluyendo el impacto cambiario, nuestras ganancias operativas bajarían en 55.000 millones de yenes en el año. ¡Eso es inaceptable!"*, advirtió Kobayashi.

Para el tercer trimestre, Toyota reportó una ganancia operativa de 673.600 millones de yenes, un aumento del 54% con respecto al mismo periodo del año anterior y su mejor ganancia operativa trimestral en dos años. El resultado superó una estimación promedio de 527.220 millones de yenes de 11 analistas encuestados por Thomson Reuters I/B/E/S e incluyó una reducción de 291.900 millones de yenes en impuestos a la renta, en gran parte como resultado del impacto de una reforma tributaria en Estados Unidos. Sobre una base consolidada, Toyota vendió 2,29 millones de vehículos en todo el mundo entre octubre y diciembre del 2017, sin grandes cambios con respecto a igual periodo del año anterior. Las ventas en Japón subieron un 3,3%, pero cayeron un 1,3% en América del Norte, donde la automotriz está luchando con fuertes descuentos en su intento de producir y vender vehículos más grandes. América Central, América del Sur y otras regiones fueron un punto brillante en las ventas de Toyota, que aumentaron un 6,2%, mientras que en Europa subieron un 1,7%.

(Fuente: AP)

Informe de la industria automotriz mexicana: La División de Desarrollo Productivo y Empresarial de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) produjo un interesante estudio sobre la industria automotriz mexicana, en el que aborda desde diagnósticos hasta recomendaciones. El sector automotriz mexicano representa uno de los grandes éxitos de industrialización en América Latina. Sobre la base de inversión extranjera directa (IED), se ha transformado de una industria anticuada y enfocada al mercado nacional en una plataforma de exportación muy competitiva dirigida al mercado norteamericano. En la actualidad la industria automotriz de México enfrenta un gran desafío: duplicar su producción de vehículos.

Ventas vehículos Febrero 2018(1): 136 unidades. (75,7% Nac. 24,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Febrero 2018**(1): 72 unidades.
Inflación (extra oficial) Febrero 2018(2): 80,0% **Actualizada**(2): 6.147% -o- **Tasas de Interés Ene. 2018**(3): Activa 21,19%; Pasiva 14,51%
Prestaciones Ene. 2018(3): 17,85% -o- **Cesta petrolera venezolana** (al 23/02/2018) (4): 369,25 Yuanes (US\$ 58,33).
(Fuentes: Cavenez(1), Comisión de Finanzas AN(2), BCV(3), Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería(4), y cálculos propios)



Para lograrlo tendría que maximizar su renovado y amplio acceso a nuevos mercados, a través de tratados de libre comercio y otros acuerdos comerciales, como la Unión Europea, Japón y países de la región (Brasil y Argentina). Lamentablemente la base de proveedores de México es muy dependiente de la industria norteamericana y no logra cumplir con las normas de origen de estos acuerdos comerciales. Por lo tanto, la industria automotriz mexicana debería evolucionar desde una plataforma de exportación dependiente de insumos norteamericanos a un verdadero centro de manufactura que cuente con una base integrada de proveedores localizada en el país.

Basándose en extensas entrevistas a las empresas, las asociaciones sectoriales y las autoridades gubernamentales pertinentes, además de visitas a las plantas productivas de las ensambladoras de vehículos y los fabricantes de autopartes, se proponen tres medidas para lograr esta transformación:

- instrumentar una visión para la industria consistente con la estrategia nacional de desarrollo;
- atraer a los inversionistas extranjeros prioritarios que aún están ausentes; y
- integrar la base de proveedores y profundizar la cadena productiva automotriz en México.

Un capítulo especial se refiere a los Centros de Investigación y Desarrollo que están establecidos en tierras aztecas. Son 28 en total, lo que hace a México en el país líder en esta materia. La CEPAL señala que 13 de esos Centros son privados, asociados a fabricantes y proveedores. Otros 7 están vinculados a centros académicos y 7 más que funcionan como entes públicos. Otro es de capital mixto. El informe de la CEPAL además señala que los Centros de I+D mexicanos han sido desarrollados con capacidades en áreas centrales de la industria automotriz nacional, por lo que requieren una mayor inversión y sus objetivos han de incorporar las nuevas tendencias que están transformando la industria global en su conjunto.

(Fuente: Automotive News)

Nuevo mini-utilitario deportivo Fiat: Diversas informaciones han confirmado que la trasnacional Fiat Chrysler Automobile (FCA Group) está ultimando los detalles de concepción de un nuevo utilitario deportivo (SUV, por sus siglas en inglés) de tamaño subcompacto, que espera presentar en los mercados de Europa dentro de un año con su marca popular Fiat. El nuevo utilitario será una extensión de línea de la gama Punto, de la cual también Fiat prepara una nueva generación y medirá en torno a los 4 metros de largo, aunque no será una versión todo terreno derivada del Punto, sino un utilitario propiamente dicho. Las informaciones no dan detalles sobre el nombre del nuevo modelo, pero sí sobre su posicionamiento, ubicándolo entre los utilitarios compactos 500X (inspirado del Cinquecento) y los mini utilitarios Panda. El tren de mando recurrirá a elementos ya existentes en la estantería técnica de Fiat, que proporcionará motores que ya se instalan en los Panda y los 500X, con tres y cuatro cilindros, con hasta 1,5 litros de desplazamiento y con la posibilidad de conectarse a sistemas de tracción delantera o total. El mando a las cuatro ruedas estará proporcionado por el sistema Torque On Demand que ya usa el Fiat Panda y el nuevo carro tendrá sistema de doble diferencial electrónico, para ofrecer la ventaja de que el par motor sea repartido entre ambos ejes de mando en forma variable.



(Fuente: Motor On Line)

GM inició venta de carros eléctricos en China: La marca SAIC GM Wuling que representa en China las operaciones de la trasnacional automotriz estadounidense General Motors Co. acaba de iniciarse en el negocio de producción y ventas masivas de autos totalmente eléctricos (vehículos sin emisiones) al poner en venta su primera propuesta para ese mercado.

El vehículo se comercializa bajo la marca Bajoun (perteneciente a GM), como el Baojun E100 y su fabricante informó que mide 2.48 metros de largo, 1.60 m de ancho y 1.50 m de alto, lo cual le coloca dimensionalmente en las cotas de otros micro-autos occidentales.

Medios como el portal español Motorpasion.com añadieron que en menos de 6 meses de comercialización, SAIC GM Wuling ha comercializado ya 11.446 unidades del vehículo, lo cual propone nuevos estándares en la venta de carros sin emisiones en China, donde la demanda por este tipo de vehículos va creciendo paulatinamente.

El precio de venta propuesto por el Bajoun 100 es de algo más de US\$ 5.000, pero parte de la estrategia comercial de GM en China prevé dirigir este producto a las regiones que, por generar más polución ambiental en sus vías de comunicación, sean objeto de iniciativas de subsidio gubernamental.

En la localidad china de Liuzhou, el comprador de un Bajoun 100 se beneficia con ciertos incentivos otorgados por el ayuntamiento local y su valor apenas excede los US\$ 4.000.

Además de trasladar dos pasajeros, el Bajoun 100 puede desplazarse sin problemas por calles y autopistas, a velocidades en torno a los 100 km/h. Su rango de autonomía estándar se coloca en torno a los 155 km y puede recargarse de manera parcial o total a través de una toma de 110V, pero sus especificaciones no determinan el tiempo requerido para recargas, ni demás datos sobre este proceso. Por los momentos la oferta del Bajoun 100 se limita a ciertas regiones de China. No está planteada su exportación a Occidente.



(Fuente: Motorpasion)

Ventas vehículos Febrero 2018⁽¹⁾: 136 unidades. (75,7% Nac. 24,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Febrero 2018⁽¹⁾:** 72 unidades.
Inflación (extra oficial) Febrero 2018⁽²⁾: 80,0% **Actualizada⁽²⁾:** 6.147% -o- **Tasas de Interés Ene. 2018⁽³⁾:** Activa 21,19%; Pasiva 14,51%
Prestaciones Ene. 2018⁽³⁾: 17,85% -o- **Cesta petrolera venezolana** (al 23/02/2018) ⁽⁴⁾: 369,25 Yuanes (US\$ 58,33).

(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
-Febrero 2018-

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.)	Tipo de cambio (Bs./Euro) DICOM II
1	542,00	2.218,00	1.860,50	7.027,00	13.545,00	66,05	2.670,00	3.588,00	N.A.
2	542,00	2.228,00	1.880,00	7.066,00	13.795,00	65,13	2.683,00	3.577,00	N.A.
5	560,00	2.202,00	1.825,00	7.050,00	13.540,00	64,15	2.646,00	3.564,00	30.987,50
6	560,00	2.196,00	1.835,00	7.060,00	13.370,00	63,82	2.592,00	3.530,50	30.987,50
7	560,00	2.181,50	1.845,00	7.006,00	13.490,00	61,79	2.593,00	3.539,00	30.987,50
8	565,00	2.168,00	1.835,00	6.838,00	13.025,00	61,15	2.540,00	3.460,00	30.987,50
9	571,00	2.141,50	1.785,00	6.754,50	12.950,00	59,20	2.529,00	3.434,50	30.987,50
12	571,50	2.129,00	1.770,00	6.786,00	12.960,00	59,29	2.510,00	3.432,00	30.987,50
13	580,00	2.123,50	1.800,00	6.908,00	13.215,00	59,19	2.522,00	3.470,00	30.987,50
14	592,00	2.138,00	1.771,00	6.962,00	13.630,00	60,60	2.577,00	3.518,00	30.987,50
15	588,00	2.164,00	1.780,00	7.098,00	14.150,00	61,34	2.610,00	3.595,00	30.987,50
16	588,00	2.189,50	1.795,00	7.159,00	14.030,00	61,63	2.640,00	3.618,00	30.987,50
19	586,00	2.266,00	1.840,00	7.093,00	13.600,00	62,11	2.608,00	3.590,00	30.987,50
20	589,00	2.239,00	1.840,00	7.027,00	13.650,00	61,90	2.569,00	3.587,50	30.987,50
21	589,00	2.190,00	1.866,00	7.003,00	13.590,00	61,68	2.561,00	3.563,50	36.131,10
22	589,00	2.194,00	1.855,00	7.032,00	13.575,00	62,77	2.524,00	3.524,00	36.131,10
23	589,00	2.210,00	1.855,00	7.073,50	13.800,00	62,64	2.533,00	3.569,00	36.131,10
26	596,00	2.188,50	1.855,00	7.111,00	13.910,00	63,91	2.598,50	3.588,00	36.131,10
27	594,00	2.172,50	1.855,00	7.028,00	13.885,00	63,01	2.578,50	3.547,00	36.131,10
28	594,00	2.158,50	1.830,00	6.953,00	13.800,00	61,64	2.530,50	3.498,50	43.489,66

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) (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 28/02/2018 vs. 31/01/2018	8,5%	-3,0%	-3,9%	-2,1%	1,8%	-5,0%	-3,6%	-2,5%
Variación 28/02/2018 vs. 30/11/2017	6,2%	6,2%	-1,9%	2,8%	22,2%	7,4%	2,3%	9,4%
Variación 28/02/2018 vs. 31/08/2017	10,2%	2,1%	1,1%	2,4%	18,8%	30,5%	6,6%	11,4%
Variación 28/02/2018 vs. 28/02/2017	82,8%	13,9%	11,6%	17,1%	27,0%	14,1%	11,4%	24,4%

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

Ventas vehículos Febrero 2018⁽¹⁾: 136 unidades. (75,7% Nac. 24,3% Imp.) -o- **Producción vehículos Febrero 2018**⁽¹⁾: 72 unidades.
Inflación (extra oficial) Febrero 2018⁽²⁾: 80,0% **Anualizada**⁽²⁾: 6.147% -o- **Tasas de Interés Ene. 2018**⁽³⁾: Activa 21,19%; Pasiva 14,51%
Prestaciones Ene. 2018⁽³⁾: 17,85% -o- **Cesta petrolera venezolana** (al 23/02/2018) ⁽⁴⁾: 369,25 Yuanes (US\$ 58,33).
(Fuentes: Cavenez⁽¹⁾, Comisión de Finanzas AN⁽²⁾, BCV⁽³⁾, Ministerio del Poder Popular de Petróleo y Minería⁽⁴⁾, y cálculos propios)