



Boletín Informativo No. 15/2013: Tips Económicos, Agosto 2013

12 de Agosto, 2013

Comisión de Relaciones Institucionales y con los Asociados

Contenido

✓ Estiman que el índice de escasez sea 12% en 2013	Pag. 1
✓ Liquidez monetaria aumentó 66% en un año	Pag. 1
✓ Bancos buscarán dinamizar créditos	Pag. 1
✓ FMI baja previsión de crecimiento mundial	Pag. 2
✓ Crece la desindustrialización en América Latina	Pag. 2
✓ Las automotrices norteamericanas crecen en Junio	Pag. 3
✓ China rumbo a los 20 millones de vehículos en 2013	Pag. 3
✓ Toyota mantiene 1er. lugar en ventas mundiales	Pag. 4
✓ Inconvenientes del gas como combustible vehicular	Pag. 4
✓ Precios de materias primas (Jul. 2013)	Pag. 5

Estiman que el índice de escasez sea 12% en 2013: El Instituto Nacional de Estadística (INE) es optimista en cuanto a la reducción del índice de escasez, que en mayo se ubicó en 20,5%, según el BCV. Elías Eljuri, presidente del INE, señaló que su retroceso será paulatino y para ello se activó una serie de medidas que permitirán avanzar hacia un importante abastecimiento de productos en los próximos meses. *"Calculamos que hacia el final del año estaremos entre 12 y 14%, que es un índice normal"*, refirió. Eljuri destacó que las importaciones realizadas recientemente por el Ejecutivo forman parte de una de las varias medidas para atender las necesidades del mercado. Detalló que también está en práctica el desarrollo de la producción nacional, incremento de la política de créditos, combate del contrabando de extracción en las zonas fronterizas y la lucha contra el acaparamiento y la especulación. Resaltó que ya se está regularizando la entrega de dólares mediante Cadivi. Además, afirma que con la reactivación del Sicad. *"Yo creo que quienes juegan en contra del país van a ser derrotados"*.

Sobre el Sicad, Eljuri agregó que son positivas las expectativas sobre el sistema, aunque reconoce que tendrá su impacto inflacionario. Para ello, sugirió profundizar la lucha contra la sobreproducción y supervisar a aquellas empresas que obtienen dólar Cadivi a Bs 6,30 y luego venden los productos a Bs 18. De acuerdo al ente oficial, la importación promedio de alimentos equivale a 30%, *"nunca ha llegado al 70%"*. Preciso que solo en casos puntuales el porcentaje es mayor, como el trigo que se importa el 100%.

A más de un año de la entrada en vigencia de la Ley del Trabajo, el INE resaltó que el mercado de empleo ha permanecido estable. Ve posible mantener la reducción del desempleo. La meta del INE es llevar la tasa de desocupación a 4% en 2019.

(Fuente: El Universal)



Liquidez monetaria aumentó 66% en un año: El incremento significativo de la liquidez obliga al Gobierno a evaluar la aplicación de medidas en el mercado monetario. Analistas consultados sostienen que hasta tanto las autoridades monetarias y financieras no le pongan coto a la gran expansión que ha tenido esta variable en los últimos años, continuará presionando al alza los precios en el mercado interno.

Cifras del Banco Central de Venezuela (BCV) indican que la liquidez monetaria aumentó 66% en el último año al cerrar el 21 de junio en 829.295 millones de bolívares, mientras que durante el mismo periodo del año pasado se encontraba en 500.549 millones de bolívares. Durante 2013 los recursos en moneda nacional han registrado un salto de 16%, cuando finalizaron en diciembre de 2012 en 715.756 millones de bolívares. A propósito de este tema, el ministro de Finanzas, Nelson Merentes, y el director del BCV, Armando León, señalaron recientemente que ambos despachos evalúan trabajar en esta variable en los próximos meses. *"Hemos adelantado el tema de la liquidez, aunque ya ha aumentado menos en estos dos últimos meses, estamos trabajando en cómo mantener la moderación del crecimiento monetario durante el resto del año. Creo que tendrá un buen comportamiento para el segundo semestre, lo que va a acompañar todas las políticas micro que se lleven adelante"*.

(Fuente: El Mundo, Economía&Negocios)



Bancos buscarán dinamizar créditos:

Si bien es cierto que la economía venezolana no está en su mejor momento y la demanda de crédito experimentó cierto dinamismo en el primer semestre de 2013, al sistema financiero se le vislumbran mejores meses para lo

que queda de año. Luego de la desaceleración que sufrió la cartera de crédito a causa de la disminuida actividad económica del país, las entidades bancarias intentarán aprovechar la leve recuperación que podría tener Venezuela en los próximos meses para emprender entonces una agresiva estrategia de promoción del crédito, aunque con cuidado extremo en la colocación de los préstamos. Era de esperarse que la demanda del crédito estuviera un poco más deprimida que el año pasado. En entornos como los actuales, con un crecimiento económico mucho menor al de 2012, las empresas no requieren apalancamiento, y las personas no están interesadas en solicitar financiamiento y complicar su ya apretado presupuesto.

"Hay una correlación del crédito y la actividad económica. Si está en retroceso la producción en el país, eso se refleja en el crédito, sobre todo en términos reales", explica Luis Zambrano Sequin, vicepresidente de la Academia Nacional de la Economía.

Y, en efecto, el comportamiento de la economía venezolana seguirá influyendo en el crédito bancario y provocará que los préstamos continúen en crecimiento, pero no a pasos agigantados como el año pasado. *"Lo que ocurrió con la desaceleración del crédito está asociado al tema macroeconómico. Había un grupo de empresas que no estaba produciendo, porque no podía importar los insumos necesarios, y en el sector comercio tampoco habían divisas para comprar en el exterior, eso disminuía la necesidad de solicitar préstamos"*, explica Alejandro Cáribas, analista financiero y ex superintendente de bancos. Este escenario cambiará para el segundo semestre, indica el experto, pero solo será una ligera mejoría. *"La situación puede cambiar en cierta medida, pero eso no provocará que el comportamiento del financiamiento bancario sea similar al del año pasado"*, agregó el experto. En efecto, según el último informe de la Superintendencia de Bancos (Sudeban), la intermediación financiera se ubicó al cierre del primer semestre en 50,36%, cinco puntos menos que lo que mostró en el mismo mes del año pasado. Sin embargo, desde el mes de abril, el indicador comienza a dar mayores pasos.

Recuerda Zambrano Sequin que en la disminución que experimenta la intermediación crediticia mucho tiene que ver el acelerado crecimiento de los depósitos del público, cuya velocidad no puede ser alcanzada por la entrega de financiamiento, tomando en cuenta además el estado débil de la demanda de préstamos. *"La caída en la intermediación crediticia se produce porque por un lado existe una expansión de la liquidez que impulsa un rápido crecimiento de los depósitos, pero por otro lado está una demanda del crédito que no evoluciona al mismo ritmo"*, señala el economista. *"Muchos bancos tienen exceso de bolívares por esta liquidez que se está inyectando a la economía vía el sector público"*, agregó Zambrano Sequin.

Según el informe de la Sudeban, al terminar el primer semestre, las captaciones del público en la banca crecieron 61,8%, al ubicarse en 951.814 millones de bolívares, mientras que los créditos subieron 47,7% en ese mismo periodo, al situarse en 479.318 millones de bolívares. Aunque el porcentaje de crecimiento es similar, el volumen de los depósitos es mucho mayor que el de los préstamos.

La política monetaria expansiva, sumada a un esquema cambiario más ágil, luego de la reapertura del Sistema Complementario de Administración de Divisas (Sicad), permiten presumir que la demanda del crédito se comportará un poco mejor en este segundo semestre versus el primero. Las elecciones municipales que se celebrarán en diciembre alejan la posibilidad de una merma en la circulación monetaria; por el contrario, acentúan la proyección de que el dinero en la calle seguirá aumentando, por lo que las entidades bancarias continuarán llenas de bolívares y deberán aumentar aún más sus estrategias para prestar recursos.

Ventas vehículos Jul. 2013: 8.694 unids. (81,9% Nac. 18,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Jul. 2013:** 6.914 unids.

Inflación Julio 2013: Mes 3,2%; Acum.: 29,0% -o- **Tasas de Interés Jun. 2013:** Activa: 15,26%; Pasiva: 14,50%

Prestaciones Jun. 2013: 14,88% -o- **Cesta petrolera venezolana (22 al 26/07/2013):** US\$/bbl 106,00.

(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



Al cierre del primer semestre del año, los números del BCV indicaban que la liquidez monetaria se ubicaba en 851.430 millones de bolívares, el monto implica un crecimiento de 64,9% en un año.

Para Zambrano Sequin, la aprobación de 76.000 millones de bolívares adicionales a través de la Ley Especial de Endeudamiento para el ejercicio de 2013 permite proyectar que el gasto público no disminuirá en el resto del año, y esto seguirá reflejándose en los depósitos. *"Si los bancos logran prestar todos esos bolívares que seguirán captando, cobrando por ello tasas de interés, para las entidades financieras seguirá siendo un negocio"*. Incluso, explica que este previsible crecimiento de las captaciones del público hace que también las carteras productivas y obligatorias resulten rentables, pues las instituciones bancarias tienen cantidades de bolívares en cuentas que en su mayoría no son remuneradas, mientras que estos créditos colocados de manera dirigida al menos implican el cobro de un interés preferencial.

No obstante, Alejandro Cáribas estima que las entidades estarán más interesadas en colocar créditos al consumo. Aunque los bancos cumplirán con el requerimiento obligatorio de las cinco gavetas, que en efecto les estarán generando un margen de rentabilidad, las estrategias estarán enfocadas en esa categoría. *"El producto con más salida seguirá siendo la tarjeta de crédito, aunque será una tarea difícil para la banca aumentar los préstamos por esta vía, posiblemente promocionando este tipo de préstamos"*.

Y es que lo que la banca todavía no tiene del todo asegurada es la reactivación de la demanda, sobre todo en el sector empresarial, pues así como los bancos, muchas compañías siguen con cantidades de dinero represadas y no necesariamente requerirán financiamiento. En todo caso, recuerda Zambrano Sequin, la cartera de créditos no dejará de expandirse, pues el alto índice de inflación hace que nominalmente la cantidad prestada aumente automáticamente, aun cuando sea menos el número de créditos aprobados. La inflación anualizada, según el BCV, está en 39,6%.

Ante la dificultad para la colocación del crédito, la banca aumentó la inversión en títulos valores. El último informe de la Sudeban mostró que el portafolio de bonos en las entidades bancarias subió 78,4% al terminar el primer semestre del año y la inversión en papeles se ubicó en 353.152 millones de bolívares. Y en eso también influyó el crecimiento de la liquidez monetaria y el gasto público, pues los títulos valores adquiridos por las instituciones bancarias son en su mayoría los emitidos por el Estado. Así, la banca compra papeles debido al aumento de la circulación de bolívares, el dinero regresa al Gobierno, se inyecta nuevamente a la economía y estimula de nuevo el crecimiento de la liquidez. De hecho, la banca mostró un mayor crecimiento en la cartera de títulos valores que el año pasado, dice Alejandro Cáribas. *"Las entidades se tuvieron que empapelar más, debido a la fragilidad del aparato productivo"*, reitera. Sin embargo, apuesta a que la banca hará todo lo posible por ampliar su cartera de crédito en lo que resta de 2013.

(Fuente: El Mundo, Economía&Negocios)

FMI baja previsión de crecimiento mundial: El Fondo Monetario Internacional (FMI) recortó su estimación de crecimiento económico mundial en el 2013 por quinta vez desde inicios del año pasado, debido a una desaceleración en las naciones emergentes y las dificultades generadas por la recesión en Europa. En su informe de medio año sobre la economía mundial, el FMI también advirtió que la expansión mundial podría enfriarse más ante el término de los estímulos monetarios de Estados Unidos, que podría provocar menores flujos de capital y afectar el crecimiento en las economías emergentes, dijo Reuters.

El FMI redujo su previsión de crecimiento mundial en 2013 a 3,1%, por debajo de su estimación de 3,3% brindada en abril. También recortó su pronóstico para 2014 a una expansión del 3,8% respecto del 4% previsto anteriormente. El FMI ha recortado su previsión de crecimiento para 2013 en todos sus grandes estudios desde abril del 2012 tras proyectar inicialmente que la economía crecería hasta un 4,1% este año, lo que sugiere que la recuperación de la crisis financiera internacional podría seguir siendo difícil. El FMI dijo que había subestimado los efectos de la recesión en Europa y que no esperaba que Estados Unidos aplicara recortes de gasto público significativos que afecten el crecimiento. Los mercados emergentes, que anteriormente fueron el motor de la recuperación global, se han sumado a los factores que pesan.

El ente recortó su previsión de crecimiento para los países en desarrollo al 5%, incluyendo proyecciones inferiores para China, Brasil, Rusia, India y Sudáfrica, los Brics.

Por su parte, la Cepal rebaja su expectativa de crecimiento económico para la región. Los países de América Latina y el Caribe crecerán en su conjunto un 3% en 2013, una tasa similar a la registrada el año pasado, según un nuevo informe de la CEPAL dado a conocer en Santiago de Chile en conferencia de prensa. Esto representa una caída de medio punto porcentual en el crecimiento con respecto a la última estimación (3,5 % en abril pasado) que según este organismo se debe en parte a la baja expansión de Brasil y de México. Además, varios países que venían creciendo a tasas elevadas, como Chile, Panamá y Perú, muestran una desaceleración de su actividad económica en los últimos meses, indicó la Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Puntualmente sobre Venezuela destaca el hecho de ser el país con la más baja expectativa de crecimiento de su Producto Interno Bruto (PIB) durante este año entre las demás naciones de América Latina. De hecho, la Cepal estima que la economía venezolana sólo crecerá 1% en 2013. Le sigue El Salvador, con una estimación de crecimiento de 2%. El aumento de precios a un nivel de dos dígitos, en países como Argentina y Venezuela, o su incremento más reciente en otros países de la región, significaría que el espacio para aplicar medidas monetarias (contra cíclicas) orientadas a promover un mayor dinamismo del crecimiento sería inexistente o se estaría reduciendo en varios casos. En Venezuela, el significativo incremento de los precios al consumidor obedece en buena medida al impacto en los precios internos de la devaluación de la moneda nacional ocurrida en febrero de 2013 y al aumento de la escasez de productos. Añade que en el futuro puede ser decisivo el aporte de las políticas macroeconómicas, especialmente las políticas fiscales, monetarias y cambiarias, al mayor crecimiento con igualdad. Durante el primer semestre de 2013 descendieron los precios de varios productos de exportación de la región, especialmente los minerales y metales, el petróleo y algunos alimentos, tendencia asociada a la recesión en la eurozona y la desaceleración del crecimiento de China. Se advierte, en tal sentido, que de continuar la desaceleración económica en China, los países más expuestos serían el Brasil, Chile, Cuba, Perú y Venezuela. El escenario pone de manifiesto problemas de sostenibilidad del crecimiento en la mayor parte de economías de la región y justifica plantear la necesidad de ampliar y diversificar sus fuentes de expansión, indicó la secretaria ejecutiva de la Cepal, Alicia Bárcena, al presentar el informe, reseñó Efe. *"Necesitamos un pacto social para aumentar la inversión y la productividad, y cambiar los patrones de producción para crecer con igualdad"*, indicó Bárcena.

(Fuente: El Universal)



Crece la desindustrialización en América Latina:

México y Sudamérica vienen gozando desde hace más una década de altos precios de las materias primas. Este año, los precios de los commodities han registrado algunas bajas, pero pocos se

animan a predecir que este ciclo positivo se acabará pronto.

Sin embargo, lo que ha ocurrido en los últimos años es que muchos países de la región descansaron en las altas cotizaciones de los bienes básicos para crecer y se preocuparon poco por desarrollar la industria o los servicios exportables. Varios países han padecido la llamada enfermedad holandesa, es decir, el fenómeno que sufrió Holanda en los 60, después de descubrir que tenía gas natural cerca del mar del Norte. Cuando comenzó a explotarlo, el florín se apreció tanto por el ingreso de divisas que terminó afectando la competitividad de su sector manufacturero. Lo mismo le ha sucedido en los años previos a 2013 a la mayoría de las monedas latinoamericanas, a excepción del bolívar venezolano y el peso argentino, no solo por la exportación de las encarecidas materias primas, sino también por el abundante ingreso de capitales especulativos ante los tipos de interés bajos de los países desarrollados.

La bajada de los precios de los bienes básicos sorprende a América Latina en pleno debate sobre su desindustrialización. Algunos economistas consideran que es normal en una economía

Ventas vehículos Jul. 2013: 8.694 unids. (81,9% Nac. 18,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Jul. 2013:** 6.914 unids.

Inflación Julio 2013: Mes 3,2%; Acum.: 29,0% -o- **Tasas de Interés Jun. 2013:** Activa: 15,26%; Pasiva: 14,50%

Prestaciones Jun. 2013: 14,88% -o- **Cesta petrolera venezolana (22 al 26/07/2013):** US\$/bbl 106,00.

(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



contemporánea más orientada a los servicios, pero otros advierten que no lo es, ponen el ejemplo de Asia y hasta de EE UU o la Unión Europea en sus intentos de reconstituir el sector fabril.

Entre 2001 y 2002, 27,6% de las exportaciones de América Latina era de materias primas; 16,6% de manufacturas derivadas de recursos naturales y 55,8% de otros bienes industriales. En 2010, los productos básicos representaban 42,4%, las manufacturas derivadas, 17,7% y el resto, solo el 39,9%, según un estudio de Sebastián Herreros y José Durán Lima, de la CEPAL, en el que advierten de que *"la tendencia a la reprimarización de las exportaciones regionales es fuente de preocupación"*. Ambos autores comparan el valor de las monedas entre 1990 y 2009 y alertan de que *"los elevados niveles de apreciación conspiran contra la competitividad de las exportaciones"*. Hasta ese momento, Venezuela –después devaluó varias veces–, Brasil, Colombia, Guatemala, Honduras y Uruguay lideraban en apreciación, mientras que solo Argentina, Nicaragua, Panamá y Perú habían depreciado, pero en los últimos cuatro años la competitividad cambiaria de casi todos se redujo aún más.

Brasil pasó que sus exportaciones de manufacturas no derivadas de recursos naturales supusieron el 71% del total en 2000 al 44% en 2010, según una investigación de Facundo Albornoz. México, con su industria de maquila (ensamblaje) de exportación a EE UU, pasó del 86% al 73%; Argentina, del 43% al 37%; Colombia, del 41% al 25%; Chile, del 30% al 23%; Perú, del 32% al 17% y Costa Rica, con desarrollo tecnológico, del 68% al 60%.

Las exportaciones diferenciadas de Brasil retrocedieron del 52% del total en 2000 al 28% en 2010; las de México, del 81% al 56%; las de Colombia, del 32% al 16%; las de Chile, del 17% al 11%; las de Perú, del 17% al 10% y las de Costa Rica, del 70% al 55%.

La excepción hasta 2010 era Argentina, donde se mantuvieron en el 30%. *"Argentina había empezado a exportar cosas no tradicionales, como químicos, productos de diseño, medicamentos, por la competitividad del tipo de cambio, pero eso seguro se fue frenando desde 2008 por la apreciación cambiaria derivada de la inflación"*, comenta Albornoz.

La mayoría de las exportaciones industriales de la región se destina a la propia región y a EE UU, que compra sobre todo productos de las maquilas de México y Centroamérica. La competencia de China ha desplazado manufacturas regionales en la misma América Latina, Estados Unidos y la Zona Euro.

Los principales países afectados han sido Brasil, México, Argentina y Colombia en productos como derivados de madera, químicos, maquinaria, eléctricos, de comunicación, metalúrgicos, coches y ordenadores, según el informe de Herreros y Durán.

Otro reporte de la CEPAL, elaborado por Nanno Mulder, muestra que en 2002 la industria proveía el 21% de los empleos en América Latina y suponía 18% del PIB. En 2010, había crecido el empleo industrial hasta representar 22%, pero vendría un descenso con respecto a 2007, cuando llegó al pico de 24%, mientras el peso en el total de la economía se redujo al 17%. Mulder recuerda que en Asia-Pacífico la industria representa más del 30% del PIB y genera más del 25% de los puestos de trabajo. El investigador de CEPAL advierte de que América Latina sufre una *"desindustrialización prematura"*, con bajos niveles de ingreso y productividad, a diferencia de lo que ha sucedido en economías avanzadas, donde las fábricas cedieron lugar al desarrollo de servicios cuando aquellas dos variables eran más elevadas.

El fenómeno descrito por Mulder *"podría tener como consecuencias un estancamiento de la inversión, una desaceleración del crecimiento, un aumento en el desempleo y la informalidad laboral, un incremento de la restricción externa (escasez de divisas, lo que impacta en el pago de importaciones y deuda externa). Con la productividad estancada, las exportaciones manufactureras se vuelven competitivas únicamente vía precio, es decir, tipo de cambio"*.

(Fuente: Alta Gerencia.net)

Las automotrices norteamericanas crecen en Junio: GM, Chrysler y Ford aumentaron el número de unidades vendidas un 6, 8 y 13%, respectivamente en el mercado automotor de los Estados Unidos. El mejor sexto mes de las compañías en varios años. GM vendió 264.843 vehículos en Estados Unidos en junio, sus mejores resultados mensuales desde septiembre de 2008. El fabricante estadounidense informó en un comunicado que todas sus marcas, excepto Buick, la marca de gama alta de GM, aumentaron sus ventas

en junio. El mayor aumento correspondió a Cadillac, la marca de lujo, con un 14,9% de crecimiento tras vender 13.929 automóviles. Chevrolet, la marca de mayor volumen de ventas, ganó un 7,4% y colocó 193.460 automóviles mientras que GMC, especializada en camionetas y todoterrenos, vendió 39.376 vehículos (+4,5%). Por su parte, Buick perdió un 4,1% con la venta de 18.078 unidades. El responsable de GM para Ventas en Estados Unidos, Kurt McNeil, señaló en un comunicado que los *"concesionarios Chevrolet, Buick-GMC y Cadillac tuvieron fuertes ventas a individuos en todos los mercados en junio así como durante los seis primeros meses del año. Tenemos un buen impulso de cara a la segunda mitad de 2013. Las perspectivas económicas son sólidas y nuestros nuevos vehículos están teniendo un buen rendimiento en el mercado"*.

El fabricante explicó que las ventas de sus autos más pequeños aumentaron un 59% en junio de 2013 en comparación con el mismo mes del año pasado, mientras que las ventas de camionetas de gran tamaño fueron un 29% superiores y las de vehículos de lujo un 22%. GM estima que las ventas de automóviles en el mercado estadounidense en 2013 se situarán por encima de los 15,5 millones de vehículos.

En cuanto a Chrysler, sus ventas se situaron en 156.686 unidades. Las cinco marcas que componen el Grupo Chrysler en Norteamérica (Ram, Dodge, Chrysler, Jeep y Fiat) disfrutaron de aumentos de las ventas durante el mes de Junio pasado. Ram, especialista en camionetas, fue la que tuvo los mejores resultados al aumentar sus ventas un 23%, a 30.935 vehículos, gracias a la fuerte demanda de su familia de camionetas pickup. El fabricante también dijo que la furgoneta Ram Cargo Van tuvo su mejor mes de ventas desde que fue lanzada en 2011. Las ventas de Dodge aumentaron un 12%, hasta 49.843 vehículos, con el crecimiento de la demanda del todoterreno Durango en un 39%, el mayor porcentaje de aumento de ventas de cualquier vehículo del Grupo Chrysler en el mes de junio. El auto Dodge Charger aumentó sus ventas un 15%, su mejor mes de junio desde 2007, mientras que los modelos Challenger y Dart tuvieron las mejores cifras de ventas en junio de toda su historia. Las ventas de la marca Chrysler aumentaron un 1% por ciento hasta alcanzar 27.249 unidades. Los mejores resultados correspondieron al modelo 200 que tuvo un aumento de la demanda del 14% y al monovolumen Town & Country, con un aumento de las ventas del 18%. Jeep, el especialista en vehículos de todoterreno, tuvo su mejor junio desde 2005 con la venta de 44.609 unidades, ligeramente más que hace un año, mientras que Fiat ganó un 1% y colocó 4.050 unidades. El jefe de ventas en Estados Unidos del Grupo Chrysler, Reid Bigland, destacó a través de un comunicado que *"el mes pasado, el Grupo Chrysler estableció siete récords de ventas de modelos y consiguió su 39º mes consecutivo de incremento de las ventas"*.

Las ventas totales de Ford se situaron en 235.643 unidades en junio, de las que 228.174 correspondieron a la marca Ford (+14%) y 3.383 a la de lujo Lincoln (-1%). La inmensa mayoría de las ventas de Lincoln correspondieron al modelo MKZ, con 3.180 vehículos vendidos en junio. Por segmentos, las ventas de camionetas del Grupo Ford aumentaron un 20% con respecto al mismo mes de 2012, mientras que las de autos subieron un 12% y las de todoterrenos un 8%. Ford dijo que sus pequeños vehículos (los modelos Fiesta, Focus y C-MAX) tuvieron unas ventas totales de 35.851 vehículos (+39%), el mejor resultado en junio en los últimos 13 años. También, el utilitario Escape tuvo el mejor mes de ventas en su historia con 28.694 unidades, un 1% más que hace un año. El responsable de Ventas de Ford, Ken Czubay, dijo a través de un comunicado que *"en junio, seguimos teniendo una fuerte demanda en toda nuestra gama. Estamos especialmente animados por la fuertes ganancias en la cuota de ventas a individuos, especialmente en los mercados de la costa"*.

(Fuente: Motor On Line)

China rumbo a los 20 millones de vehículos en 2013: El mercado de automóviles de China registró un crecimiento de dos dígitos en la primera mitad de 2013 y se estima que las ventas de todo el año superarán los 20 millones de unidades. No obstante, los fabricantes automovilísticos chinos se enfrentan al desafío de la desaceleración en la exportación y la creciente competitividad de los rivales extranjeros, que podría reducir su productividad. Los últimos datos de la Asociación de Manufactureros Automovilísticos de China (CAAM, siglas en inglés) muestran que, en los primeros seis meses, tanto la producción como la venta de vehículos superaron los 10

Ventas vehículos Jul. 2013: 8.694 unids. (81,9% Nac. 18,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Jul. 2013:** 6.914 unids.

Inflación Julio 2013: Mes 3,2%; Acum.: 29,0% -o- **Tasas de Interés Jun. 2013:** Activa: 15,26%; Pasiva: 14,50%

Prestaciones Jun. 2013: 14,88% -o- **Cesta petrolera venezolana (22 al 26/07/2013):** US\$/bbl 106,00.

(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



millones de unidades, un incremento interanual de más del 12%, cifras que superan las expectativas de la asociación. La situación se debió al buen comportamiento de la venta de vehículos de pasajeros, pues se vendieron 8,66 millones de unidades durante ese período, un 13,8% más que el año pasado.

Las empresas mixtas que dominan el mercado de vehículos de pasajero chino, como la Corporación de Industria Automotora de Shanghai, Dongfeng Motor, Grupo FAW, Chang'an Auto y Corporación de Industria Automotora de Beijing, contribuyeron al aumento de las ventas, dijo Namrita Chow, analista de alto rango de la empresa consultora IHS Automotive, con sede en Shanghai.

Las ventas combinadas de los diez mayores fabricantes automovilísticos del país representaron el 88,15% del total, un aumento del 0,9% frente al mismo período del año pasado. Entre enero y junio, las ventas de vehículos utilitarios deportivos, sedanes y furgonetas de múltiple uso fueron de 1.329.788, 5.841.270 y 567.524 unidades, respectivamente, lo que comporta un aumento del 40, el 11,69 y el 128,18%, respectivamente. Chow vaticinó que la venta de SUV mantendrá este rápido crecimiento en la segunda mitad del año, mientras que la de sedanes continuará con un ímpetu moderado.

El Secretario General de la CAAM, Dong Yang, señaló que la Asociación mantiene su estimación anterior de un crecimiento anual del 7% para 2013, con ventas de 20,8 millones de unidades, ya que aún pesan muchas incertidumbres sobre la segunda mitad del año. Sin embargo, el Subsecretario General de la Asociación de Vehículos de Pasajeros, Cui Dongshu, se mostró más optimista y pronosticó un crecimiento del 18% interanual en la venta de vehículos. China registró un crecimiento fabuloso en la exportación de automóviles en 2012 con más de un millón de unidades exportadas, un incremento interanual de 29,7 puntos porcentuales. Sin embargo, durante los primeros seis meses de 2013, China exportó 294.283 vehículos, lo que supone un aumento de sólo el 2,29% en comparación con el mismo período del año pasado. Chery, el principal exportador del país asiático, experimentó una reducción del 24,82% en el número de vehículos exportados, con tan sólo 68.246 unidades vendidas en el extranjero, mientras que el segundo mayor exportador, Geely, también registró un descenso del 28,64%. La situación forzará a los fabricantes chinos a considerar reducir la producción, dijo Boni Sa, analista de IHS Automotive.

(Fuente: Automotive News)



Toyota mantiene 1er. lugar de ventas mundiales:

Toyota, al margen de sus problemas de comercialización en China, se mantuvo en el primer semestre del año como el fabricante automovilístico con mayores ventas en el mundo, podio que ocupó su rival estadounidense General Motors Co. durante siete décadas

hasta 2008. Toyota Motor Corp. informó que en el periodo enero-junio 2013, colocó 4,91 millones de vehículos y camiones en el mundo, una reducción de 1,2% respecto del año anterior.

GM por su parte, anunció a principios de julio que había colocado en el semestre 4,85 millones de vehículos en todo el mundo, un incremento de 4%, debido a que el ritmo de sus ventas ha superado al de Toyota en Estados Unidos. Sólo en el segundo trimestre, las ventas de GM rebasaron ligeramente a las de Toyota por unos 10.000 vehículos. GM fue durante siete décadas el mayor vendedor de vehículos hasta que la desbancó en 2008 el fabricante japonés. GM recuperó el primer lugar en 2011 cuando las plantas de Toyota desaceleraron su producción debido a los perjuicios que el sismo y tsunamis causaron a los proveedores de partes ubicados en el nordeste de Japón. Toyota se ha recuperado desde entonces y regresó el primer lugar en 2012, aunque sus ventas en China bajaron a causa de la animosidad anti japonesa por una disputa territorial que devino en boicots y disturbios. El gran desplome de las ventas en China que comenzó en el segundo semestre de 2012 ha disminuido en los últimos meses y los fabricantes japoneses de vehículos estarían a punto de recuperarlas. Toyota superó en el primer semestre a GM debido a la solidez de sus ventas en otras regiones. La fabricante del híbrido Prius y del sedán Camry también tuvo un desempeño mejor de lo previsto en Japón, donde ha durado años el estancamiento del mercado automovilístico.

En la contienda global de las ventas, Volkswagen AG de Alemania, que incluye en su grupo a Audi, Porsche y otras marcas, fue tercero en ventas mundiales después de Toyota y GM; colocó 4,7 millones de vehículos en el primer semestre del año. Por otro lado, Toyota también cerró el semestre como primer productor japonés, con 5,05 millones de vehículos ensamblados, un 3,7% menos que en el mismo lapso del año anterior, cifra que le situó por delante de Nissan, que fabricó un total de 2,41 millones de unidades entre enero y junio (- 5,6%). El tercer lugar entre las marcas niponas fue para Honda, que logró una cifra de fabricación de 2,07 millones de unidades en la primera mitad de 2013 (- 4,2%), seguida de Mazda, con 611.948 unidades (+ 1,3%) y de Mitsubishi, con 569.572 unidades (+5,8%).

(Fuente: Motor On Line)

Inconvenientes del gas como combustible vehicular: El gas licuado del petróleo, o gas natural para vehículos, es el combustible alternativo más usado en el planeta, pero sin embargo recientes estudios a nivel mundial destacan ciertos inconvenientes con su uso. Es muy cierto que el Gas reduce la contaminación, es muy económico, y, que la autonomía del vehículo aumenta; pero los problemas más importantes con su uso son los siguientes: **Problemas de calibración;** los dispositivos de regulación del gas, ya sean de inyección en fase gaseosa o fase líquida, toman como referencia las órdenes de los dispositivos originales de los inyectores de gasolina. A través de un bypass al usar el gas estos dispositivos leen e interpretan los valores de regulación aire-combustible, anulando los inyectores de gasolina, usando a cambio los de gas. Dependiendo del kit empleado, esta calibración es mejor o peor, y hasta que no se utiliza la calibración adecuada, se produce un consumo de GLP anormal, avisos de avería por inyección pobre, y pérdidas de potencia y condiciones inestables del motor.

Autonomía a gas limitada; si se combina la autonomía de los dos combustibles, es indiscutible que es mayor; pero si nos ceñimos a autonomía exclusivamente a gas, es inferior. **Compatibilidad y existencia de surtidores a gas;** este problema en nuestro país es drástico, ya que la cantidad de estaciones de servicio que expendan el gas es mucho menor que las que venden gasolina, lo cual en muchos casos hace que el uso del gas no sea viable frente al de la gasolina. **Consumo residual de gasolina y aditivos;** dependiendo del kit empleado, el vehículo sigue utilizando gasolina, pero la cantidad es muy variable. El arranque del vehículo siempre se produce con gasolina, hasta que el motor toma cierta temperatura, pero también puede haber un consumo residual en condiciones de alta carga, o a partir de un número de revoluciones, podemos hablar de 0,1 a 1 litro por cada 100 km como valores más frecuentes. Otra posibilidad es que se use un aditivo para proteger las válvulas, como el gas aumenta la temperatura de la cámara de combustión a altas revoluciones, se hace necesario usar aditivos o gasolina para reducir esta temperatura y reducir el llamado resaca de válvulas, que provocará su fallo en 100.000 kilómetros o menos. **Pérdida de espacio útil de carga y aumento de peso;** el depósito de gas implica un aumento de peso en el vehículo, y el lugar más habitual para colocar este depósito es en el área de carga o maleta del vehículo, con lo cual la pérdida de espacio útil puede ser considerable. El aumento en el peso del vehículo afecta el centro de gravedad del vehículo y, por tanto, si no se realizan cambios en el sistema de suspensión del mismo, se afectan las condiciones seguras de manejo y estabilidad del vehículo.

(Fuente: Motorpassion.com)

Ventas vehículos Jul. 2013: 8.694 unids. (81,9% Nac. 18,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Jul. 2013:** 6.914 unids.

Inflación Julio 2013: Mes 3,2%; Acum.: 29,0% -o- **Tasas de Interés Jun. 2013:** Activa: 15,26%; Pasiva: 14,50%

Prestaciones Jun. 2013: 14,88% -o- **Cesta petrolera venezolana (22 al 26/07/2013):** US\$/bbl 106,00.

(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



PRECIOS INTERNACIONALES DE LAS MATERIAS PRIMAS –Julio 2013-

D/D	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.)
1	130,00	1.754,00	1.790,00	6.917,00	13.835,00	96,07	2.059,00	1.833,00
2	130,00	1.792,50	1.815,00	6.980,00	13.915,00	99,60	2.088,00	1.856,00
3	130,00	1.774,50	1.810,00	6.922,00	13.805,00	101,24	2.058,00	1.851,50
4	135,00	1.742,50	1.780,00	6.820,00	13.525,00	101,16	2.035,00	1.805,00
5	145,00	1.743,00	1.790,00	6.821,00	13.530,00	103,22	2.035,50	1.805,50
8	140,00	1.736,50	1.780,00	6.765,00	13.325,00	103,14	2.032,00	1.819,00
9	145,00	1.740,00	1.775,00	6.719,00	13.160,00	103,53	2.029,00	1.825,00
10	150,00	1.761,50	1.795,00	6.780,00	13.475,00	106,52	2.046,00	1.846,00
11	130,00	1.800,50	1.795,00	6.995,50	13.655,00	104,91	2.093,00	1.885,50
12	140,00	1.790,50	1.780,00	6.923,00	13.565,00	105,95	2.050,00	1.861,00
15	101,00	1.761,50	1.775,00	6.891,50	13.380,00	106,32	2.049,50	1.856,00
16	105,00	1.752,50	1.760,00	6.936,50	13.535,00	106,00	2.044,50	1.843,50
17	105,00	1.772,50	1.755,00	6.924,00	13.810,00	106,48	2.037,50	1.832,00
18	115,00	1.753,00	1.755,00	6.855,50	13.885,00	108,04	2.016,50	1.821,50
19	125,00	1.773,00	1.785,00	6.920,00	13.980,00	108,05	2.036,00	1.834,00
22	130,00	1.794,50	1.770,00	6.980,00	14.055,00	106,91	2.036,00	1.840,00
23	110,00	1.806,50	1.800,00	7.076,00	14.115,00	107,23	2.062,50	1.862,50
24	120,00	1.807,00	1.810,00	7.076,50	14.120,00	105,39	2.063,00	1.863,00
25	130,00	1.784,50	1.775,00	6.927,50	14.050,00	105,49	2.050,00	1.839,00
26	135,00	1.761,50	1.770,00	6.905,50	13.830,00	104,70	2.060,50	1.832,50
29	135,00	1.760,00	1.746,00	6.860,50	13.640,00	104,55	2.056,00	1.809,50
30	135,00	1.741,50	1.775,00	6.752,00	13.435,00	103,07	2.029,00	1.801,00
31	135,00	1.732,00	1.765,00	6.805,00	13.570,00	105,03	2.033,50	1.793,00

Los días que no aparecen reflejados son porque son días feriados o fines de semana

	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 31/07/2013 vs. 28/06/2013	0,0%	0,1%	-1,1%	0,8%	-0,8%	8,8%	-1,2%	-1,6%
Variación 31/07/2013 vs. 30/04/2013	22,7%	-6,2%	-0,8%	-3,8%	-10,7%	12,4%	0,7%	-3,3%
Variación 31/07/2013 vs. 31/01/2013	-50,0%	-16,5%	-4,9%	-16,7%	-26,1%	7,7%	-16,6%	-16,2%
Variación 31/07/2013 vs. 31/07/2012	-64,0%	-7,0%	1,1%	-10,2%	-15,2%	19,3%	4,5%	-3,1%

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

Ventas vehículos Jul. 2013: 8.694 unids. (81,9% Nac. 18,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Jul. 2013:** 6.914 unids.
Inflación Julio 2013: Mes 3,2%; Acum.: 29,0% -o- **Tasas de Interés Jun. 2013:** Activa: 15,26%; Pasiva: 14,50%
Prestaciones Jun. 2013: 14,88% -o- **Cesta petrolera venezolana (22 al 26/07/2013):** US\$/bbl 106,00.
(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)