



Boletín Informativo No. 23/2014: Tips Económicos, Diciembre 2014

12 de Diciembre, 2014

Comisión de Relaciones Institucionales y con los Asociados

Contenido

- ✓ Plan anti inflación para proteger salario Pag. 1
- ✓ 60% de devaluación en el 2015 Pag. 1
- ✓ Prevén que caída de reservas siga en 2015 Pag. 2
- ✓ Consumo de acero en AL creció sólo un 1% Pag. 2
- ✓ Caída del petróleo afecta a los productores Pag. 2
- ✓ Mega plataformas, futuro de la industria automotriz . Pag. 2
- ✓ Crisis en industria automotriz argentina Pag. 3
- ✓ Confirmada recuperación del sector en Europa Pag. 3
- ✓ Posible fusión de VW con FCA Pag. 4
- ✓ Autos del año 2015 Pag. 4
- ✓ Precios materias primas y tipos de cambio Nov 2014. Pag. 5

Plan anti inflación para proteger salario: En 15 años, el salario mínimo se ha incrementado 28 veces. Lo que es motivo de orgullo para el Ejecutivo, es de preocupación para trabajadores y empresarios, quienes coinciden en que no hay salarios ni contratos colectivos que resistan la escalada inflacionaria. Si bien los aumentos salariales brindan una "sensación de bienestar", no es menos cierto que su efecto es cada vez más efímero debido a la inflación, aseguró Henkel García, director de Econométrica. Para que el poder adquisitivo del salario mínimo no se diluya, García sostuvo que es vital la adopción de una política seria en materia antiinflacionaria, que incluya orden fiscal y disciplina monetaria. De lo contrario, "ha pasado 28 veces que la inflación licúa el salario".

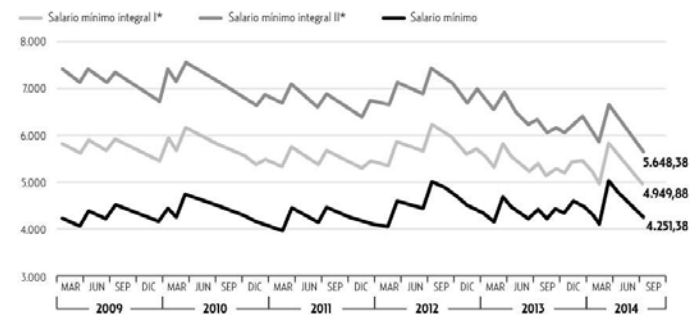
Eduardo Garmendía, presidente de la Confederación Venezolana de Industriales (CONINDUSTRIA), advirtió que si en el mediano plazo no se incrementa la productividad, el alza de 15% del salario mínimo a partir de diciembre alimentará aún más la inflación. "Lo ideal es abatir la inflación y no tener que incrementar los salarios con esta frecuencia". Al respecto Jorge Roig, presidente de Fedecámaras, insistió en que lo importante es frenar la inflación. "Esa carrera ante el alza de salarios y la inflación jamás la han ganado los salarios".

De acuerdo al Presidente Nicolás Maduro, el incremento acumulado del salario mínimo este año, incluyendo el bono de alimentación, es de 68,2%. Y tan solo al mes de agosto el Banco Central de Venezuela reportaba que la inflación anualizada se ubicaba en 63,4%, influenciada principalmente por un alza de los precios de los alimentos (91% en 12 meses).

La propia Central Bolivariana de Trabajadores, que ha sido consultada para los incrementos salariales, considera insuficiente el aumento de 68,2%. Su presidente, Wills Rangel, señaló que por eso se mantienen los subsidios de alimentación, vivienda, salud, entre otros. Froilán Barrios, portavoz del Frente Autónomo en Defensa del Empleo, el Salario y el Sindicato (FADESS), apuntó que "en 1998 un trabajador con un salario mínimo de Bs110 adquiría 80% de la canasta alimentaria y hoy con el salario aumentado a Bs 4.889 requiere para ello de tres salarios mínimos". De acuerdo a la firma Econométrica, el poder de compra del salario mínimo tendrá una caída de 2,7% este año. Si se incluye el beneficio de alimentación, el panorama no es mejor. "Los precios van reaccionando más rápido que los aumentos de salario", afirmó Henkel García. Explicó que si se mantiene la base de cálculo del bono alimenticio en 0,25 UT, la caída del salario mínimo integral sería de 7,1%; si se establece en 0,50 UT, la remuneración básica integral retrocedería 10,4%; y si se fija en 0,75 UT, "no caería (el salario mínimo integral) pero tampoco se recuperaría". Detalló que este fenómeno tiene que ver con el hecho de que la fijación de la Unidad Tributaria ha estado por debajo de la inflación. Preciso que solo el bono de alimentación registra una caída equivalente a 60% entre septiembre de 2008 e igual mes de este año. Estimular las inversiones, elevar la producción y una mayor disciplina en el gasto, son clave para darle poder de compra al salario, indicó García. Más allá del salario, el presidente de la Central Bolivariana señaló que lo importante es entender que "esto no va a seguir siendo la tradicionalidad de firmar convenciones colectivas solamente y reivindicativismo solamente. Aquí vamos a asumir el poder de la producción, la defensa de la producción y de la justa distribución de la riqueza".

El dirigente sindical refirió que elevar la producción es fundamental para recuperar el poder adquisitivo.

Salario mínimo ajustado por inflación INPC (Cifras en bolívares)



Fuente: Econométrica *El salario mínimo integral incluye bono de alimentación INFOGRAFÍA: EL UNIVERSAL

(Fuente: El Universal)

60% de devaluación en el 2015: Si los precios del petróleo siguen cayendo el gobierno de Nicolás Maduro estará obligado a realizar un ajuste cambiario mucho más agresivo de lo que tenía planteado inicialmente, informó Asdrúbal Oliveros, economista y director de Econalítica en el marco de la celebración del Foro Perspectivas 2015. Ajustes que se traducen en una devaluación entre el 39% y 60%, con el objetivo de "lograr estabilizar la economía", explicó. Otra de las medidas que Maduro deberá tomar en el próximo año es revisar el subsidio interno de la gasolina y los convenios petroleros que mantiene con Cuba, China y PetroCaribe.

Sin embargo, Pedro Palma, economista y también director de Econalítica, detalló que Venezuela aumentó el envío de petróleo a Cuba y China en el año 2013. "Para el 2012 Venezuela le enviaba 91,1 millones de barriles diarios (b/d) de petróleo a Cuba, pero en el año 2013 esta cifra aumentó a 99,3 millones b/d de crudo". Lo mismo ocurrió con China, agregó Palma, el cual en el año 2012 recibió 451 millones b/d, y en 2013 recibió 485 millones de barriles diarios de petróleo.

En relación al precio del barril de petróleo aseguró que desde Econalítica estiman que se ubique en US\$ 75 por barril y recalco que la baja en los precios se mantendrá a lo largo del año que viene. En cuanto a la inflación aseguró que cerrará en 75% y lamentó que Venezuela disponga de US\$ 600 millones en reservas líquidas porque "representa tan solo 10 días de importaciones". Estima que se registre una contracción económica de 4%. Además, explicó que PDVSA le debe al Banco Central de Venezuela Bs. 600 mil millones, "que representan US\$ 91 mil millones si se calcula a la tasa del CENCOEX (Bs. 6,30por US\$)". Palma aseguró que estiman que para el 2014 se registre un déficit de 21% del Producto Interno Bruto. "Hoy tenemos problemas económicos más profundos de los que teníamos un año atrás", dijo.

Otro de los ponentes del Foro Perspectivas 2015 fue Alejandro Grisanti, gerente para América Latina de Barclays, quien explicó que el gobierno debe reducir el gasto público para restablecer el equilibrio económico a mediano plazo. "Son decisiones muy difíciles de tomar porque en 2015 se realizarán las elecciones parlamentarias y el gobierno ya no contará con el mismo flujo de caja para asegurar su triunfo", agregó. Para Grisanti el año 2015 será muy duro para Venezuela y aseguró que "para el sector privado los próximos 12 meses serán peores que los 12 meses que han pasado". A su juicio, el gobierno de Maduro está atrapado en un modelo económico fallido. "La situación es peor de lo que muchos creen por la mala situación de PDVSA" aseguró al tiempo que explicó que "entre 2009 y 2014 comenzó un desahorro externo y un alto endeudamiento".

Por su parte, Luis Vicente León, presidente de Datanálisis, explicó que todo parece indicar que los precios del petróleo seguirán cayendo. Advirtió que "el coctel molotov de inflación y desabastecimiento no ha terminado de explotar". León no descarta que la inflación en el próximo año llegue a tener tres dígitos.

Ventas vehículos Noviembre 2014: 2.811 unids. (97,9% Nac. 2,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Noviembre 2014:** 3.002 unids.

Inflación Noviembre 2014: No disponible en la fuente -o- **Tasas de Interés Oct. 2014:** Activa: 18,39%; Pasiva: 14,90%

Prestaciones Oct. 2014: 16,65% -o- **Cesta petrolera venezolana (24 al 28/11/2014):** US\$/bbl 68,79.

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



En cuanto al control de precios, aseguró que "por primera vez en muchos años la sociedad venezolana piensa que se deben liberar los precios" y agregó que el descuento actual es mayor al que se registró en el paro petrolero.

(Fuente: Dinero.com.ve)



Prevén que caída de reservas siga en 2015:

Las reservas internacionales podrían caer hasta menos de US\$ 10.000 millones, de continuar una caída de los precios del petróleo para el próximo año. Analistas

sostienen que ante un menor ingreso en divisas, al tiempo que debe efectuarse pagos de deuda externa por US\$ 9.000 millones, habrá menos recursos para la importación. Al cierre de la jornada del 11/11/2014, las reservas internacionales del BCV, cerraron en US\$ 19.598 millones, para colocarse en el nivel más bajo desde el año 2003. Esta cifra representa una caída de US\$ 2.132 millones con respecto al monto con el que los recursos en divisas iniciaron el año (US\$ 21.730 millones).

Gustavo Rojas, director de la firma Polinomics, prevé para 2015 una baja de las importaciones a US\$ 43.000 millones y una caída de la actividad económica de 3% para el próximo año, debido a una merma de los ingresos en divisas. "Una simple estimación nos indica que, a finales de 2015, el país podría llegar a tener menos de US\$ 10.000 millones en reservas internacionales. Por eso cobra cada vez más fuerza la posibilidad de que ocurra un ajuste macroeconómico, aunque pensamos que el mismo posiblemente no sea anunciado de manera directa, sino muy por debajo de la mesa", destacó Rojas a través de un informe. Indicó que un típico ajuste debería incluir la devaluación de la moneda para poder mejorar las cuentas fiscales; la unificación y flexibilización total del control de cambios, o alguna opción que se traduzca en mayor posibilidad de acceso de divisas al sector privado, aun cuando la devaluación, paradójicamente, contraerá dramáticamente las importaciones. "Esperamos un fuerte deterioro en la asignación de divisas para las empresas privadas por parte de CENCOEX, SICAD 1 y 2, pero esperamos mayores libertades o permisividad para acceder al dólar paralelo".

Al Grupo ODH Consultores le preocupa que las reservas líquidas del BCV puedan encontrarse en niveles históricamente bajos (aproximadamente en US\$ 1.000 millones), a menos que el organismo emisor haya liquidado parte de sus reservas en oro. "En cualquier caso, un nivel de reservas más bajo implica mayor vulnerabilidad a shock externos que afecten el balance externo del país, en momentos con fuertes presiones cambiarias y con el precio del petróleo cayendo a sus niveles más bajo en los últimos tres años", destaca la firma. Explicó ODH Consultores en un informe que en un escenario de un precio del crudo venezolano por el orden de los US\$ 82 el barril para el próximo año, implicaría que, con respecto al presupuesto de divisas de 2014, en 2015 se contaría con US\$ 13.225 millones menos.

(Fuente: El Mundo, Economía & Negocios)

Consumo de acero en AL creció solo un 1%: La Asociación Latinoamericana del Acero (ALACERO), en su informe más reciente, señala que "la falta de dinamismo sigue caracterizando al mercado del acero de América Latina en los primeros ocho meses de 2014". Advierte que la producción regional de acero crudo creció 2% y la de laminados presenta una caída de 1% respecto del mismo período del año pasado. Por su parte, el consumo se expandió solo 1%. Sin embargo, las importaciones de acero laminado continúan ganando participación de mercado y ya representan 32% del consumo latinoamericano. La balanza comercial de la región sigue deteriorándose y entre enero y agosto el déficit en toneladas se profundizó 14% frente a igual lapso de 2013.

En ese período, el consumo de acero laminado en la región alcanzó 46,2 millones de toneladas, creciendo solo 1% respecto a 2013. Los mayores incrementos en consumo, tanto en volumen como en términos porcentuales, se registraron en México (14%), Colombia (20%) y Argentina (5%). Contrariamente, Venezuela, Brasil, Ecuador y Chile presentaron fuertes caídas, precisó ALACERO.

(Fuente: El Universal)



Caída del petróleo afecta a los productores:

La caída del precio del petróleo desde mediados de junio, que lo ha situado en torno a los US\$ 80 dólares el barril en promedio, es un problema para muchos países productores, que necesitan un precio alto para

financiar su gasto público. "Muchos países productores prevén precios de equilibrio presupuestario muy por encima del precio actual del petróleo. Si bien eso no convierte la producción de petróleo en algo no rentable, podría tener un impacto negativo en la estabilidad social, y por lo tanto afectar indirectamente a las perspectivas de producción", avisó la Agencia Internacional de Energía (AIE) en su último informe mensual.

-Venezuela: el país obtiene el 96% de sus divisas de las exportaciones de crudo. Cada vez que el precio del barril baja un dólar, el país ingresa unos US\$ 720 millones menos al año, según cálculos de Barclays. El proyecto de presupuesto 2015, recién presentado, está calculado sobre un precio del barril relativamente bajo (US\$ 60) pero según los analistas el precio de equilibrio estaría muy por encima de los US\$ 100.

-Ecuador: en su proyecto de presupuesto 2015, Ecuador cuenta con un precio promedio del barril de petróleo de US\$ 79,7, una estimación más baja que en sus cuentas de 2014 (US\$ 86,4) que ha sido cuestionada por la oposición. Según el ex ministro de Energía René Ortiz, el país necesita que el barril esté a US\$ 80 para equilibrar las cuentas.

-Rusia: el oro negro representa la mitad de los ingresos fiscales y el presupuesto de 2015 se construyó sobre un precio del petróleo proyectado en US\$ 96. Los economistas del banco Alfa de Rusia estimaron recientemente que una caída de US\$ 10 por barril cuesta US\$ 10.000 millones al presupuesto federal de Rusia y el 0,4% del PIB del país.

-Irán: el presupuesto iraní para el actual año fiscal (iniciado en marzo de 2014) se calculó con un precio de US\$ 100 por barril.

-Nigeria: el oro negro supone el 70% de los ingresos del gobierno, que rebajó el precio de referencia de los presupuestos 2015 de US\$ 78 a US\$ 73.

-Argelia: calcula su presupuesto sobre la base de un barril a US\$ 37. El excedente va a un fondo de ingresos reglamentarios que financian el déficit y todos los programas especiales del gobierno. Pero según el ex ministro de Finanzas, Karim Djoudi, para financiar el gasto público se necesita un barril a US\$ 110.

-Arabia Saudita: "Arabia Saudita, Qatar y los Emiratos Árabes Unidos tienen el precio de equilibrio mucho más bajo que la mayoría de la OPEP", lo que los hace más capaces de soportar un declive prolongado de los precios, destacó Commerzbank en una nota reciente.

(Fuente: El Mundo, Economía & Negocios)

Mega plataformas, futuro de la industria automotriz:

La enorme amplitud de diferentes vehículos y diferentes tecnologías que el cliente espera de las automotrices, sólo puede ser manejada en el futuro con una estrategia modular única: las mega plataformas, que son el futuro de la expansión global de las automotrices y sin ellas algunas estarán condenadas a cerrar. Tal es el caso de GM, que anunció un ambicioso plan para reducir las confusas plataformas de más de dos docenas a sólo cuatro mega plataformas modulares en los próximos 10 años. GM sabe que tener mega plataformas flexibles y compatibles a nivel mundial es la clave del éxito que le dará un volumen ultra competitivo en la fabricación de automóviles en rápida expansión.

En un mundo donde el automóvil pasó a ser un desarrollo global y con economías de escala, los costos de desarrollo más bajos, los tiempos más rápidos para los mercados y la capacidad de construir varios vehículos en una línea, son otros beneficios de mega plataformas. El dominio de esta parte de la empresa en última instancia podría decidir la sobrevivencia de los fabricantes de automóviles y cuando se intensifiquen las presiones de los clientes, los competidores y los reguladores.

La mega plataforma MQB de Volkswagen le pone años por delante de sus rivales en la carrera para la próxima etapa de la producción en

Ventas vehículos Noviembre 2014: 2.811 unids. (97,9% Nac. 2,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Noviembre 2014:** 3.002 unids.

Inflación Noviembre 2014: No disponible en la fuente -o- **Tasas de Interés Oct. 2014:** Activa: 18,39%; Pasiva: 14,90%

Prestaciones Oct. 2014: 16,65% -o- **Cesta petrolera venezolana (24 al 28/11/2014):** US\$/bbl 68,79.

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



masa. La producción de su Passat se ha sustentado en la ultra flexible matriz transversal modular del grupo, gracias al MQB. En Estados Unidos el lanzamiento del nuevo Golf y Golf GTI, utiliza la Matriz Modular Transversal para el mercado. La MQB utiliza conjuntos de herramientas modulares para crear en última instancia más de 40 autos de diferentes distancias entre ejes, anchos de vía, tamaños de rueda y las posiciones del asiento. Esto le permite aprovechar las sinergias no sólo en sentido horizontal a través de las marcas, pero verticalmente a través de segmentos enteros de subcompactos hasta sedanes medianos.

Anteriormente los fabricantes de automóviles no podrían variar las dimensiones básicas de un vehículo construido en una plataforma específica y sólo tenían la capacidad de poner un pequeño cambio diferente en el mismo chasis para diferenciar los modelos. Dos millones de autos o una quinta parte del volumen de Grupo VW, utilizarán la mega plataforma MQB este año. Y eso incluye los de su subsidiaria Audi que comparten motores montados longitudinalmente. Dos de los fabricantes de automóviles más grandes de Europa, PSA Peugeot Citroën y Fiat Chrysler Automóviles (FCA), no tienen mega plataformas globales y los analistas dicen que los hace vulnerables en un sector en el que más grande es a menudo mejor, sobre todo cuando se trata de la contratación y el establecimiento de una presencia en todo el mundo.

GM está finalmente terminando la renovación de esta plataforma gigantesca que finalizará en el 2025, y de ella se podría esperar un rápido cambio de estrategias ante el avance de la tecnología y la globalización en la industria automotriz. Según IHS Automotive, la estimación de los volúmenes del 2020 se empezará a crear ante arquitecturas de vehículos más grandes y modelos clave utilizando las plataformas que dio a conocer:

- 1. VW MQB A/B 5754000 VW Golf, Jetta, Tiguan, CrossBlue, Passat, Escarabajo; Audi A3; Skoda Octavia; Seat Leon;
- 2. Renault-Nissan CMF B 3503000 Renault Clio; Nissan Juke, marzo, Nota; Dacia Sandero;
- 3. Toyota NGA-C 2796000 Toyota Auris, Corolla, RAV4, Prius; Lexus CT;
- 4. Renault-Nissan CMF CD 2668000 Nissan Qashqai, X-Trail, Rogue; Renault Megane, Espace, Laguna, Escénic;
- 5. Honda CCA 2422000 Civic, CR-V, Accord;
- 6. GM Global Delta / D2XX 2314000 Opel Astra; Cruze, Equinox;
- 7. Hyundai-Kia PB 2305000 Hyundai Accent, Orgullo, i20, ix25, Solaris; Kia Rio, Venga;
- 8. VW MQB AO 2160000 VW Polo; Audi A1; Skoda;
- 9. Ford Focus 1946000 C2, Escape; y
- 10. Honda SGP (2) 1903000 Fit, City, Brio.

Las mega plataformas ejecutadas correctamente reducen los costos de desarrollo, racionalizan la cadena de suministro, reducen la complejidad, mejoran la calidad y aceleran el tiempo de comercialización. El resultado final es una gama de modelos que se puede ampliar con un mínimo esfuerzo para identificar segmentos de alta demanda, sistemas de propulsión alternativos o nuevos derivados de nicho que previamente no hubieran sido económicamente factibles.

(Fuentes: Automotive News)



Crisis en industria automotriz argentina:

La escasez de dólares modificó el mercado automotor argentino. Las cifras no ocultan una significativa baja; menos producción, caen las ventas y se reducen las exportaciones. El portal argentino La Voz ofreció un interesante análisis donde

afirma que lentamente el mercado automotor argentino se encuentra con que las restricciones a la importación y la falta de dólares para pagar el ingreso de vehículos extranjeros no es sólo un problema de la industria, sino que está cambiando el negocio de los autos. Entre enero y septiembre, se vendieron en Argentina 561.000 vehículos, un 26% menos que en igual lapso del 2013, según la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA). Durante el primer semestre del año, se entendía que la baja era resultado de la incertidumbre económica generada tras la devaluación y de menores ingresos por la incipiente recesión en la que entraba la

economía. Pero avanzado el segundo semestre, los datos empezaron a mostrar otra cosa. Las caídas más profundas se daban en las marcas más dependientes de la importación, mientras que las posicionadas con vehículos nacionales, o con buenas exportaciones, sobrepasaban la tormenta en mejores condiciones. Así por ejemplo, Toyota se convirtió en la figura que todos miran ya que, en un contexto de caída generalizada, es la única que ha visto incrementar sus ventas. En el lapso enero-septiembre acumula un aumento de 24,6% frente al mismo período de 2013. Su nuevo modelo Etios se ha ubicado entre los 10 primeros en ventas y muchos en el mercado no dejan de advertir el detalle de que la ensambladora japonesa en Argentina no tiene demasiados problemas para importar desde Brasil este y el nuevo Corolla. En el terreno negativo, hay ensambladoras cuyo volumen de exportación les ha permitido contar con una buena balanza comercial internacional, lo que sumado a los vehículos que fabrica en el país, les permitió frenar la caída, como es el caso de Ford, cuyas ventas bajan 18,7%, y Fiat, que mantuvo un descenso de 13,5%.

La contracara la muestran marcas como Audi, que en el mismo período vio caer sus ventas 84%, o Hyundai que registra un retroceso de 66%, según ACARA. El resto de las marcas líderes muestran reducciones de 24 a 36% en relación al año pasado. En el 2013, el mercado automotor vendió la cifra récord de 950.000 vehículos; si bien la industria automotriz vivió también un buen momento (ensambló casi 800.000 unidades), el 60% promedio de los autos vendidos en 2013 eran importados. Bajo la restricción de dólares, este escenario cambió. La porción de importados bajó al 66% y la tendencia a una mayor participación de unidades nacionales crecerá durante 2015.

"En un escenario en el que la demanda se contrajo, la producción cayó más intensamente. El peor momento de la industria fue julio y agosto; desde el momento en que las terminales acordaron una cuota de 25 millones de dólares semanales para la importación, la actividad dejó de caer y en septiembre empezó a mejorar, pero todavía está 25% por debajo del 2013", explicó Gonzalo Dalmasso, Coordinador de Sector Automotor de la consultora Abeceb.com. Según el economista, esta tendencia de un mercado interno más reducido con menos presencia de unidades importadas se mantendrá en el futuro próximo. En el 2014, las ventas en el país terminarían en 690.000 unidades y se proyecta que en 2015 se ubiquen un poco más abajo, en torno a 630.000 vehículos. *"Al principio no había unidades. La incertidumbre era alta, había expectativas de devaluación y las terminales no sabían qué hacer, porque producir un auto implica endeudarse en dólares (para importar las partes) y cobrar en pesos en el mercado local; entonces las terminales decidieron producir lo mínimo indispensable. Pero, finalmente, aquellas que asumieron la estrategia que pedía el Gobierno y lograron una balanza comercial superavitaria, fueron las que se vieron más liberadas para importar, como es el caso de Toyota, que creció con Etios y Corolla. Las más deficitarias, son las que peor relación tienen en este momento con el Gobierno",* explicó Dalmasso.

Mientras tanto, las concesionarias son las que sufren el ajuste del mercado, porque van a tener que achicar sus estructuras. Una importante firma local que vende marcas líderes ya comenzó a reubicar a su gente en las áreas de mayor actividad, pero al mismo tiempo, debió reducir su plantel de personal en un 10%. Mariano Cid, titular de la Regional Córdoba de ACARA, advierte que por ahora en el sector no se habla de caída de empleos, pero la gran mayoría no está renovando aquellos puestos en los que el trabajador se retira. *"Las marcas en problemas son aquellas que no tienen superávit en su balanza comercial con el exterior. Hay que ir chequeando el mercado mes a mes y (el resultado de) octubre será clave, ya que con él se definirá el año. En el 2015 es probable que algunas bajen sus ventas un poco más; de todas maneras, hay quienes esperan alguna solución a la deuda externa que inyecte dólares y permita llevar la situación un poco mejor que este año",* señaló el directivo.

(Fuente: Motor On Line)

Confirmada recuperación del sector en Europa: La recuperación del mercado automotor europeo quedó confirmada en octubre con un crecimiento de las ventas de vehículos en el continente del 6,5%, impulsadas por las buenas cifras de España (+26,1%), Reino Unido (+14,2%) e Italia (+8,2%). El mercado europeo de vehículos nuevos ha vivido su décimo cuarto mes de alzas consecutivas, según la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA). En total, 1.07 millones de vehículos fueron

Ventas vehículos Noviembre 2014: 2.811 unids. (97,9% Nac. 2,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Noviembre 2014:** 3.002 unids.

Inflación Noviembre 2014: No disponible en la fuente -o- **Tasas de Interés Oct. 2014:** Activa: 18,39%; Pasiva: 14,90%

Prestaciones Oct. 2014: 16,65% -o- **Cesta petrolera venezolana** (24 al 28/11/2014): US\$/bbl 68,79.

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



matriculados en la Unión Europea en octubre, contra un millón en el mismo mes del 2013. Pero aún está lejos de los niveles previos a la crisis del 2008-2013: más de 1.2 millones de unidades habían sido puestas en circulación en octubre del 2007. No obstante, la tendencia general es positiva ya que en septiembre el mercado ya había crecido 6,4%. En los 10 primeros meses del año, la progresión fue del 6,1%. La clara mejora es sobre todo atribuible a países cuyos mercados se habían derrumbado en los últimos cinco años, como es el caso de España e Italia. Gran Bretaña, segundo mercado del automóvil en la Unión Europea (UE), ganó 14,2% mientras que el primero, Alemania, progresó 3,7%. El peor resultado en el seno de la UE es el de Francia: el número de ventas de vehículos nuevos cayó en octubre un 3,8%, aunque en los diez primeros meses del año el número de matrículas francesas es positivo (+1,4% respecto al período anterior).

"A principios de año, los directivos de empresas automotoras hablaban de un crecimiento del mercado europeo del 3 ó 4%, pero ahora vamos más bien al 5-6%", destacó Jean-François Belorgey, del gabinete EY. Para este experto, "las marcas de gama media funcionan bien, sin duda debido a la crisis. Cuando la gente cambia de coche, opta sobre todo por una relación calidad-precio que sea razonable". En lo que respecta a las propias marcas, el mes de octubre permitió al Grupo Volkswagen consolidar su posición como primer constructor europeo; vendió 277.000 unidades (+6,9%) en ese mes, y debe ese resultado sobre todo a Seat (+20%) y Audi (+7,9%). Las marcas de Volkswagen poseen una cuota del 25,3% del mercado en la UE desde principios de año. En cambio, el Grupo francés PSA Peugeot Citroën ha reducido su cuota de mercado a 10,9% desde enero. El también francés Renault tuvo un crecimiento de ventas en octubre de solamente 5,6%, pero su filial Dacia confirma su excelente forma: +25,1% respecto a octubre de 2013. Por su lado, Ford progresó 4,3% en octubre, pero GM cayó 5,1%. En efecto, la desaparición en curso de la gama Chevrolet ha tenido un efecto más impactante para GM que el buen resultado de Opel (+12%).

(Fuente: EuroNews)

Posible fusión de VW con FCA: Una fusión entre Fiat Chrysler Automóviles NV -FCA- y Volkswagen AG crearía un equilibrado fabricante mundial de automóviles que sería muy rentable, dijo John Krafcik, Presidente de TrueCar Inc, sitio web de información para la compra de automóviles. "Esta es una combinación absolutamente brillante", dijo Krafcik, ex máximo responsable ejecutivo de Hyundai Motor America, en un discurso ante la Asociación de Prensa Automotriz en Detroit. "Por supuesto, estas dos compañías tienen una atracción natural entre sí", sostuvo.

La afirmación de Krafcik se basa en un análisis de los ingresos y en la mezcla de modelos de los negocios de las empresas en Estados Unidos. A Fiat Chrysler le va bien en la venta de vehículos utilitarios deportivos con su marca Jeep y tiene un fuerte negocio de camionetas Ram. VW funciona bien en el segmento de autos premium con Audi y tiene una buena gama de modelos de coches convencionales. Las dos automotrices negaron que estuvieran en conversaciones de fusión en julio, después que una revista alemana reportó que tales discusiones estaban en curso. El máximo responsable ejecutivo de Fiat Chrysler, Sergio Marchionne, dijo a la agencia Bloomberg este año que un nuevo fabricante de automóviles N° 1 podría surgir en el futuro, que sería más grande que Toyota Motor Corp., la compañía de automóviles más importante del mundo en ventas de vehículos. "Hay espacio para crear algo que será más grande", dijo Marchionne en una entrevista. "La industria lo necesita, ya que todavía está muy fragmentada", enfatizó. Krafcik, un ex ejecutivo de ingeniería de Ford Motor Co., dijo que su análisis era un "ejercicio académico" y no estaba basado en conocimientos reales sobre las dos empresas. También dijo que Ford y VW serían una buena opción, aunque tal combinación es "muy poco probable".

Carsten Krebs, un portavoz de VW, y Gualberto Ranieri, un portavoz de Fiat Chrysler, ambos se negaron a hacer comentarios. La combinación de Fiat Chrysler con VW es "sólo una posibilidad natural", dijo Krafcik. "¡Tiene mucho sentido!", insistió.

Al poner las dos empresas en conjunto, la nueva entidad obtendría US\$ 36.000 millones en ingresos de los Estados Unidos procedentes de los vehículos utilitarios deportivos, US\$ 20.200 millones de los tradicionales vehículos de pasajeros, US\$ 17.200 millones de las camionetas y US\$ 14.600 millones de los vehículos de lujo, dijo Krafcik.

"Se obtiene una empresa hipotética bastante interesante, que cubre todas esas bases bastante bien", dijo.

(Fuente: Automotive News)

Autos del año 2015: El VW Golf 7ma generación fue designado "Auto del Año 2015" en Norteamérica por la revista Motor Trend. El galardón fue otorgado considerando toda la gama Golf, con sus variantes de motorización disponibles en Estados Unidos: 1.8T, TDI, GTI y e-Golf. El reconocimiento fue recibido por Michael Horn, Presidente y CEO de Volkswagen of America. El Golf VII, también producido en México en la planta de Volkswagen ubicada en Puebla, fue evaluado dentro del programa "Motor Trend Car of the Year" junto con otros 23 modelos, en tres ciclos de pruebas antes de elegir a los diez vehículos finalistas. En la fase final, los jueces evaluaron cada vehículo frente a los seis criterios clave del premio: Avance en Diseño, Excelencia en Ingeniería, Eficiencia, Seguridad, Valor y Desempeño.



VW Golf VII premiado por Motor Trend como auto del año 2015

Por otro lado, y décimo cuarto año consecutivo, la Federación Interamericana de Periodistas del Automóvil (FIPA) ha elegido al ganador del reconocimiento "Auto del Año FIPA". La elección realizada a través de votación se ha caracterizado por la participación de periodistas especializados en el tema automotriz, domiciliados y en ejercicio profesional en todo el continente: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Puerto Rico, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. La Secretaría General de FIPA, con sede permanente en Guatemala, hizo del conocimiento que tras el escrutinio los ganadores fueron: "Auto del Año 2015" en Las Américas: BMW M4; y "SUV del Año 2015" en Las Américas: Nissan Qashqai.



BMW M4 seleccionado por la FIPA como auto del año 2015 en las Américas



Nissan Qashqai seleccionada por la FIPA como SUV del año 2015 en las Américas

(Fuente: Motor OnLine)

Ventas vehículos Noviembre 2014: 2.811 unids. (97,9% Nac. 2,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Noviembre 2014:** 3.002 unids.

Inflación Noviembre 2014: No disponible en la fuente -o- **Tasas de Interés Oct. 2014:** Activa: 18,39%; Pasiva: 14,90%

Prestaciones Oct. 2014: 16,65% -o- **Cesta petrolera venezolana** (24 al 28/11/2014): US\$/bbl 68,79.

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



PRECIOS INTERNACIONALES DE LAS MATERIAS PRIMAS Y TIPOS DE CAMBIO EN VENEZUELA
-Noviembre 2014-

D/A	Acero (Steel billet)	Aluminio primario	Aluminio aleado	Cobre	Níquel	Petróleo (WTI)	Plomo	Zinc	Tipos de cambio (Bs./US\$)		
	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	US\$/barril	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	CENCOEX	SICAD I	SICAD II
3	465,00	2.056,00	2.095,00	6.801,00	15.575,00	78,78	2.000,00	2.328,50	6,30	12,00	49,97
4	465,00	2.050,50	2.090,00	6.705,50	15.155,00	77,19	2.007,00	2.286,00			49,97
5	455,00	2.052,00	2.020,00	6.680,50	15.250,00	78,68	1.977,00	2.217,00			49,98
6	465,00	2.052,50	2.030,00	6.681,00	15.255,00	77,91	1.979,50	2.217,50			49,97
7	465,00	2.077,00	2.020,00	6.720,50	15.265,00	78,65	1.997,00	2.228,00			49,98
10	465,00	2.041,00	2.040,00	6.735,50	15.070,00	77,40	2.029,00	2.273,00			49,98
11	465,00	2.018,00	2.030,00	6.688,00	15.090,00	77,94	2.018,00	2.237,00			49,98
12	455,00	2.064,00	2.025,00	6.755,00	15.510,00	77,18	2.022,00	2.278,00			49,96
13	465,00	2.065,00	2.035,00	6.755,50	15.520,00	74,21	2.022,50	2.278,50			49,97
14	465,00	2.020,50	2.025,00	6.695,00	15.320,00	75,82	2.025,00	2.242,50			49,99
17	465,00	2.049,50	2.020,00	6.752,00	15.600,00	75,64	2.022,50	2.241,50			49,97
18	465,00	2.015,50	2.040,00	6.684,00	15.650,00	74,61	2.017,00	2.238,00			49,98
19	465,00	2.025,00	2.010,00	6.715,00	15.850,00	74,58	2.026,00	2.231,50			49,98
20	465,00	2.017,00	2.010,00	6.688,00	16.175,00	75,85	2.017,00	2.236,50			49,97
21	500,00	2.077,50	2.025,00	6.790,00	16.450,00	76,51	2.060,00	2.299,00			49,98
24	500,00	2.060,00	2.025,00	6.731,00	16.535,00	76,42	2.046,00	2.300,00			49,98
25	500,00	2.084,00	2.035,00	6.696,00	16.455,00	74,09	2.061,00	2.287,50			49,98
26	500,00	2.098,00	2.000,00	6.621,00	16.300,00	73,69	2.064,00	2.270,00			49,98
27	500,00	2.099,00	2.010,00	6.621,50	16.325,00	69,01	2.065,00	2.270,50			49,98
28	500,00	2.071,50	2.010,00	6.515,50	16.090,00	66,15	2.027,00	2.227,00			49,98

Los días que no aparecen reflejados (N.D.) son porque son días feriados o fines de semana

	Acero (Steel billet)	Aluminio primario	Aluminio aleado	Cobre	Níquel	Petróleo (WTI)	Plomo	Zinc
	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)	(US\$/barril)	(US\$/Ton.)	(US\$/Ton.)
Variación 28/11/2014 vs. 31/10/2014	7,5%	0,7%	-3,6%	-4,7%	1,7%	-18,0%	0,6%	-4,6%
Variación 28/11/2014 vs. 29/08/2014	13,6%	-2,0%	-2,2%	-6,8%	-12,8%	-30,2%	-10,2%	-5,6%
Variación 28/11/2014 vs. 30/05/2014	28,2%	13,6%	2,0%	-6,9%	-16,7%	-35,6%	-2,8%	7,4%
Variación 28/11/2014 vs. 29/11/2013	108,3%	21,1%	14,2%	-7,3%	19,9%	-28,7%	-1,2%	19,8%

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

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

Ventas vehículos Noviembre 2014: 2.811 unids. (97,9% Nac. 2,1% Imp.) -o- **Producción vehículos Noviembre 2014:** 3.002 unids.
Inflación Noviembre 2014: No disponible en la fuente -o- **Tasas de Interés Oct. 2014:** Activa: 18,39%; Pasiva: 14,90%
Prestaciones Oct. 2014: 16,65% -o- **Cesta petrolera venezolana (24 al 28/11/2014):** US\$/bbl 68,79.
(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)