

TIPS ECONÓMICOS

Situación bancaria nacional: El Consejo Bancario Nacional (CBN) y la Asociación Bancaria de Venezuela (ABV), apoyaron el 1º de diciembre de 2009, la medida de intervención a puertas cerradas y la liquidación de los bancos acordada el 30 de noviembre de 2009 por Ejecutivo Nacional. Así lo dieron a conocer mediante un comunicado conjunto en el que expresan que las medidas adoptadas por el Gobierno demuestran una adecuada capacidad de seguimiento de respuesta ante posibles prácticas ilegales. A continuación el comunicado:

"El Consejo Bancario Nacional y la Asociación Bancaria de Venezuela consideran adecuadas y necesarias las medidas adoptadas por las autoridades del Ministerio del Poder Popular para Economía y Finanzas y de la Superintendencia de Bancos y Otras Instituciones Financieras, mediante las cuales se ordenó la intervención de un grupo económico al que pertenecen cuatro entidades financieras.

Las juntas directivas del CBN y de la ABV coinciden con el Ejecutivo Nacional en que la decisión de proceder a la liquidación del Banco Canarias de Venezuela, Banco Universal C.A. y del Banco Provienda C.A. Banco Universal (Banpro), y de continuar con la intervención a puertas cerradas de Bolívar Banco C.A. y del Banco Confederado S.A., con miras a su rehabilitación, están ajustadas a lo estipulado en la normativa legal que rige la materia, en protección de los depositantes.

Estas medidas demuestran la adecuada capacidad de seguimiento y de respuesta de las autoridades ante aquellos casos en que individuos o particulares, si así lo demostrara la autoridad judicial, pudieran haber incurrido en prácticas alejadas de la estricta ortodoxia que debe regir a la actividad bancaria, o reñidas con la ética de nuestro gremio, en perjuicio de los intereses de todos los venezolanos.

El Consejo Bancario Nacional y la Asociación Bancaria de Venezuela han apoyado y apoyarán todas aquellas medidas dirigidas a corregir y sancionar las conductas desvinculadas de las mejores prácticas bancarias en las que pudieran haberse visto envueltas empresas o personas que, sin poseer la trayectoria ni las credenciales suficientes, han incursionado en la actividad bancaria.

Creemos que estas medidas contribuirán de manera positiva a garantizar que el conjunto del sector financiero venezolano, caracterizado por una administración sana y prudente, no se verá afectado por ninguna situación relacionada con las medidas adoptadas por el Ejecutivo, y a reafirmar la plena confianza del público en la banca, un sector que el país conoce y respeta por haber trabajado incansablemente, bajo estrictas normas de profesionalismo y de ética, en favor del desarrollo de una economía próspera, productiva y al servicio de todos los venezolanos."

Ahora bien, ante la situación planteada, y en vista a las declaraciones del presidente de la República el pasado domingo 29/11/09, surge la siguiente pregunta: ¿Se justifica nacionalizar el sistema bancario venezolano? Según el Economista César Aristimuño, se plantea el siguiente análisis: En primer lugar se debe indicar que los sistemas bancarios sanos son fundamentales para la buena marcha de la sociedad. Resulta importante la definición de a quién le corresponde la operación de los bancos, si al Estado directamente como resulta en los países socialistas (República Democrática Popular de China, República Democrática Popular de Cuba, República Democrática Popular de Corea), o si los bancos deben ser operados por personas naturales o jurídicas colectivas privadas (Inglaterra, Estado Unidos, Alemania, Brasil, Colombia, México, Venezuela, Japón, etc, etc...).

Lo que llama la doctrina, nacionalización de la banca, puede significar políticamente la decisión de un gobierno de:

1. Que los bancos sean operados exclusivamente por ciudadanos nacionales de un determinado país, con exclusión de la participación de extranjeros, o,
2. Que los bancos sean operados exclusivamente por el Estado, ya sean en administración directa, o bien, a través de personas jurídicas colectivas, creadas ex-profeso para ese efecto.

El estado pudiera estar pensando que la banca es una actividad concesionada a los particulares y que por lo tanto hay que sustituirla por la decisión política de la nacionalización del servicio público de Banca y Crédito, colocando al sistema bancario plenamente en manos del Estado.

Este proceso se puede dar por tres vías:

1. Expropiación.
2. Nacionalización.
3. Estatización.

Esta última, jurídicamente no está contemplada en la ley, ni en la doctrina, como modo de adquirir bienes, por lo que se puede sostener que dicho término corresponde al campo político exclusivamente, refiriéndose en concreto a un sistema político que tiende a exaltar la plenitud del poder y la preeminencia del Estado sobre los demás órdenes y entidades. Una vez más el presidente de la República, coloca en la opinión pública la posibilidad de que la banca venezolana sea nacionalizada. Sin embargo, en el sistema bancario venezolano se mantiene un sistema de convivencia entre la banca pública y privada. Pero se observa cada vez más, que el Estado sin necesidad de apoderarse del capital de los bancos, estos se encuentran día a día más controladas por el gobierno, debido entre otras causales a: controles sobre las tasas de interés activas y pasivas; controles sobre las comisiones por servicios que cobran los bancos; y, una cartera crediticia obligatoria cada vez mayor, para los sectores: agrícolas, hipotecarios, microcréditos, turismo, manufactura. En este momento 47% de los créditos debe destinarse, a tasas preferenciales, a sectores considerados estratégicos, lo que está afectando el margen financiero de la banca.

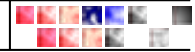
Ventas vehículos Nov. 2009: 10.067 unids. (92,6% Nac. 7,4% Imp.) -o- **Producción vehículos Nov. 2009:** 8.870 unids.

Inflación Noviembre 2009: Mes 1,9%; Acum.: 23,0% -o- **Tasas de Interés Oct. 2009:** Activa: 20,35%; Pasiva: 14,89%

Prestaciones Nov. 09: 17,09% -o- **Cesta petrolera venezolana (23/11 al 27/11/2009):** US\$/bbl 71,81.

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





Bajo esos términos, prácticamente, la banca ya está nacionalizada, porque además, el nivel de inversión que tiene la banca en bonos de la deuda pública significa que si el país es sólido la banca es sólida, y si el país se cae, nos caemos todos. Poco queda por señalar con nombre y apellido a quien se le va a prestar, pues las condiciones ya les han sido impuestas. Ante este hecho valdría la pena preguntarse, si ya el estado no tiene el control sobre el sistema bancario venezolano. El Estado ha convertido a los banqueros en administradores de fondos bajo sus directrices.

Pasar la banca privada a manos del Estado ante las circunstancias actuales, en lugar de generar un beneficio a la sociedad le crearía un grave problema. ¿Hemos visto el desempeño de la banca pública? De cada 100 bolívares que la banca pública tiene en depósitos, se direccionan 20 bolívares a crédito en el caso Del Tesoro y de 35 Bs.F en Banfoandes, mientras que el promedio del sistema es de 62,4 bolívares. Entonces podemos ver que el problema de intermediación del crédito no lo tiene la banca privada y eso es lo que el presidente de la República le ha reclamado a los banqueros, que den más créditos para financiar las actividades productivas. Con la excepción del recién adquirido banco de Venezuela, cuyo índice de morosidad es de 1,5%, el de Banfoandes es de 10,4%, Agrícola de Venezuela 6,7%, Del Tesoro 3,6%, Mientras que el promedio del sistema es de 2,6.

La liquidación de los bancos Banpro y Canarias, no es un problema de mala gestión del sector privado dedicado a la banca, pues estas instituciones han sido adquiridas por señores muy ligados al gobierno. En Venezuela hay una muy calificada gerencia bancaria, que obviamente no tiene nada que ver con la poca para no decir ninguna experiencia bancaria de los directivos de los dos bancos intervenidos. Es momento oportuno para recordar la crisis financiera de 1994. Durante los años 1994 y 1995 se presentó un proceso de insolvencia económica por algunos bancos en el que se produjo un colapso del sistema financiero venezolano y numerosas instituciones financieras desaparecieron. Esta historia comenzó con la intervención del Banco Latino en 1994 (el segundo banco para esa época) por parte de la Superintendencia de Bancos y que se esperaba fuera contenida con la intervención del Banco Progreso perteneciente al Grupo Latinoamericana Progreso. Pero en solo unos meses esta intervención arrastró consigo el colapso de otras instituciones financieras como el Banco Principal, Banco Ítalo, Banco Profesional, Banco Amazonas, Bancor, Banco Barinas, Banco de la Construcción, Banco La Guaira, Banco de Maracaibo, Banco Metropolitano, la Sociedad Financiera Fiveca, Banco de Venezuela y el Banco Consolidado.

Por lo tanto, no se justifica bajo ninguna circunstancia, la nacionalización de la banca venezolana, ni tomando como referencia los resultados actuales de la banca pública y mucho menos si evocamos el pasado, con sus catastróficos resultados.

(Fuente: Banca y Negocios.com)

Se desploman los petrobonos: La última colocación de bonos de Pdvsa ha obtenido un recibimiento frío por parte de los inversionistas, escépticos ante lo que denominan una sobreoferta de títulos venezolanos y la obligación de dirimir cualquier controversia en tribunales del país. El resultado es que los bonos que vencen en 2014 se cotizan a 57% de su valor, los que expiran en 2015 a 53,75% y los que vencen en 2016 a 50,75%, niveles que impulsan el precio del dólar en el mercado paralelo. Las empresas y los bancos venezolanos compran los bonos de Pdvsa, denominados en divisas, con

bolívares y luego los revenden en el exterior para obtener los dólares que en definitiva surten al mercado paralelo. En la medida en que reciben menos dólares por los bonos, los venden más caros en el mercado paralelo. La percepción de riesgo deriva en mayor rendimiento. Los bonos de Pdvsa que vencen en 2014 rinden actualmente 18,5% mientras que los de la empresa petrolera brasileña, Petrobras, rinden 4,40%. Analistas estiman que el Gobierno venezolano ha inundado el mercado. Entre Finanzas y Pdvsa se han emitido recientemente bonos en divisas por el orden de US\$ 8 mil millones, lo que resulta el monto más elevado en la lista de los países emergentes. Corredores explican que los compradores de los bonos venezolanos son pocos y por tanto, la oferta supera a la demanda, presionando a la baja el precio de los papeles.

Tan pronto aparezca en gaceta oficial la reforma a la Ley del Banco Central, este organismo podrá comprar y vender bonos de Pdvsa, con lo que tendrá la facultad de intervenir en el mercado paralelo de divisas. Al comprar bonos de Pdvsa hará que el precio de los papeles suba y por tanto, el dólar paralelo tenderá a la baja. Si hace falta una mayor oferta de bonos en dólares, podrá revender los bonos, calmando al mercado por esta vía. El Gobierno tiene la meta de disminuir la brecha entre el tipo de cambio oficial de 2,15 bolívares por dólar y el paralelo a no más de 60% a fin de contener la inflación. Cadivi, el organismo encargado de distribuir divisas al tipo de cambio oficial, cerró el grifo en los primeros nueve meses del año y a través del dólar paralelo se estima que las empresas han comprado 49% de los productos importados, lo que se traduce en una fuerte devaluación para una porción de la economía. Estadísticas del Banco Central de Venezuela indican que al cierre del tercer trimestre el precio al por mayor de los productos importados acumula un salto de 30,9% en el año.

(Fuente: Banca y Negocios.com)

El ingreso real del venezolano caerá 15 en el 2010:

El presidente del Consejo de Economía Nacional, Efraín Velásquez, indicó que para el próximo año se estima una caída del ingreso real del venezolano de 15%, producto de la escalada inflacionaria que se prevé. A su juicio, los precios al consumidor aumentarán por encima de 30% en 2010. Pero los empresarios, agrupados en Conindustria, esperan que la inflación se sitúe en 35,1% al cierre de ese periodo, de acuerdo con una encuesta que realizó el gremio industrial entre sus agremiados.

En el marco del foro Perspectivas Conindustria 2010, los asistentes consultados destacaron que sus pronósticos apuntan a un crecimiento marginal de 0,2% del Producto Interno Bruto para el próximo año. Al ser encuestados sobre el desempeño del sector industrial, apuntaron que la expectativa es una caída de -1,3% para ese periodo. Los aspectos que incidirán en este comportamiento negativo son, según Velásquez, el racionamiento de la energía eléctrica y la reforma de la Ley Orgánica del Trabajo que adelanta la Asamblea Nacional. Igualmente resaltó que la reforma de la ley que rige al Banco Central de Venezuela también incidirá en la situación económica del año 2010, con un crecimiento limitado.

El presidente del Consejo de Economía Nacional coincide con los agremiados de Conindustria en que el crecimiento económico será cercano a cero. Velásquez resaltó que, además, el consumo caerá entre 2 y 3% el próximo año. Otra de las preocupaciones que surgió en la encuesta realizada por Conindustria es el tema de las divisas. Para 63% de los consultados el suministro de dólares por parte de la Comisión de Administración de Divisas (Cadivi) ha sido deficiente, 35%

Ventas vehículos Nov. 2009: 10.067 unids. (92,6% Nac. 7,4% Imp.) -o- Producción vehículos Nov. 2009: 8.870 unids.

Inflación Noviembre 2009: Mes 1,9%; Acum.: 23,0% -o- Tasas de Interés Oct. 2009: Activa: 20,35%; Pasiva: 14,89%

Prestaciones Nov. 09: 17,09% -o- Cesta petrolera venezolana (23/11 al 27/11/2009): US\$/bbl 71,81.

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





no lo observa ni bueno ni malo, mientras que apenas 2% creen que el flujo de dólares oficiales ha sido bueno. Los asistentes indicaron que actualmente el dólar oficial está sobrevaluado en 134%, pero aseguraron que para el próximo año la sobrevaluación aumentará a 153%. En tal sentido, el presidente de Conindustria, Carlos Larrazábal, indicó que el problema de la sobrevaluación, que él calcula en 107%, se encuentra afectando seriamente la competitividad de las exportaciones venezolanas y, por lo tanto, a la industria local con respecto a la de los países de la región. En términos generales, Larrazábal estimó que el sector manufacturero se reducirá 6% al cierre de este año, y aclaró que no se trata solamente de la crisis internacional, sino que la situación es producto de las decisiones que ha tomado el Gobierno en los últimos años: "Tenemos unos escenarios sumamente complejos. Es hora de que el Gobierno tienda puentes porque los problemas no pueden ser resueltos únicamente por el Estado", manifestó el presidente de Conindustria. En otros aspectos la asesora laboral del gremio industrial, Maryolga Girán, alertó que la reforma de la Ley Orgánica del Trabajo incrementará los costos de las empresas y que el escenario laboral es negativo.

(Fuente: Conindustria)

Venezuela en recesión: Con la reciente publicación por parte del BCV del informe sobre el desempeño de la economía en el tercer trimestre de este año, en donde pese al anuncio de que la Balanza de Pagos registró un superávit de US\$2,95 millardos, lamentablemente este resultado "positivo" no tiene nada que ver con la fortaleza del sector externo de la economía, sino se debe a un adeudamiento irresponsable. En cuanto a la economía propiamente dicha, el BCV informa que ésta va palo abajo con una contracción de 4,5% en este tercer trimestre, lo que confirma que el país entró en franca depresión.

El BCV informa que la economía no petrolera se contrajo 3,0%, 1,4 puntos menos que el trimestre anterior, atribuible a que la producción de bienes transables disminuyó en 8,2%. Esta contracción se refleja en las áreas más importantes de la economía como son: manufactura con un bajón de 9,2% y minería con un desplome de 18,3%. La contracción no fue mayor gracias al crecimiento en los sectores: comunicaciones (11,4%), construcción (4,3%) y servicios de gobierno (2,3%). La economía petrolera, se contrajo en 9,5% debido principalmente a que cada vez se producen menos barriles, y cada vez más es mayor su costo de producción. Lamentablemente, el Gobierno Nacional en vez de asumir con responsabilidad esta grave situación y plantear políticas creíbles y sostenibles para salir de la crisis económica, se fue por la tangente. Por un lado, le echa la culpa a todos, menos al giro comunista que le ha dado al sistema productivo, entre otros responsabilizó: a) a la crisis mundial, aún cuando el presidente Chávez había jurado que Venezuela no sería afectada por la misma. b) al sector privado, al que tanto han golpeado sus políticas anti empresa privada. c) a los recortes impuestos por la OPEP.

Por otro lado, al igual que hizo el Instituto Nacional de Estadísticas con el cambio de medición del cálculo de las tasas de empleo y de la inflación, ahora asoman la posibilidad de hacer "ajustes" en las mediciones del Producto Interno Bruto, para adecuarlas a la economía socialista. Según Bernardo Ferrán, director del BCV, se debería ponderar la producción por su generación de empleo y no por su verdadero aporte en la creación de valor. Este criterio fue avalado tácitamente por el presidente Chávez, en un acto en el Teresa Carreño, donde cuestionó los mecanismos para medir el PIB, dado que a su entender "obedecen a la lógica

capitalista, y por ende no son apropiados para una economía en tránsito hacia el socialismo". Sin embargo, por mucho que lo intente al Gobierno le será muy difícil tajar las cifras rojas de la economía, pues eso es algo que el venezolano siente en el vacío de sus bolsillos. Y de seguir el Gobierno aplicando las políticas estatizadoras, imponiendo controles a diestra y siniestra y cercando con leyes al sector productivo privado, las distorsiones que esto genera seguirán campeando y agudizando la crisis económica en la que Chávez ha sumergido a Venezuela.

(Fuente: Portafolio de Inversiones.com)



Caen ingresos y sube deuda de PDVSA:

Los estados financieros de Petróleos

de Venezuela (Pdvsa) al cierre del primer semestre del año que han sido hechos públicos, mostraron a una industria con problemas de flujo de caja y un crecimiento en sus cuentas por pagar. Y ante ese saldo inició el segundo semestre con un incremento en el endeudamiento para poder atender sus compromisos. Los balances de la empresa al término de junio reflejaron que la caída de los precios del crudo y los menores volúmenes de producción afectaron las cuentas. Los ingresos de la estatal en seis meses fueron US\$ 32,4 millardos, registrando una caída de 52% respecto al mismo periodo del pasado año cuando fueron US\$ 67,6 millardos. Entre enero y junio, el barril venezolano promedió US\$ 47,33, mientras que en 2008 estaba en US\$ 96,12. Ante la merma de los fondos, la industria en el primer trimestre del año anunció una revisión de sus inversiones y sus gastos totales. Las cifras muestran que los costos y gastos de la estatal en seis meses fueron US\$ 27,6 millardos cuando en el primer semestre de 2008 ascendieron a US\$ 51,6 millardos, siendo el descenso 46%. Al término de la primera mitad del ejercicio, las ganancias se desplomaron 67% al pasar de US\$ 9,5 millardos en 2008 a US\$ 3,1 millardos. La caída de las ganancias no fue más pronunciada debido a que incidieron algunos factores como el menor aporte que se realizó al desarrollo social y el traspaso de recursos del Fondo de Desarrollo Nacional (Fonden). Los estados financieros muestran que las contribuciones al desarrollo social (misiones, programas especiales y Fonden) fueron US\$ 386 millones, siendo la contracción 79%. Para compensar la merma, los balances destacan que en una asamblea de accionistas realizada el 6 junio de 2009 "se decidió transferir a las ganancias acumuladas US\$ 1,4 millardos correspondientes a parte de los fondos recibidos del Fonden en diciembre de 2008". El Fondo de Desarrollo, al cierre del pasado año, le transfirió a la estatal US\$ 5 millardos para compensar la compra de las empresas eléctricas y lo invertido en proyectos de petroquímica y alimentación.

La contribución al fisco también tuvo una merma de 52%. Los pagos por regalías e impuestos se ubicaron en US\$ 5,3 millardos, cuando en 2008 fueron US\$ 11 millardos. Durante el semestre la producción fue 3,05 millones de barriles diarios, lo que incidió en el comportamiento de la actividad petrolera, que en ese periodo, según los datos del BCV, tuvo una contracción de 4,4%.

Por el menor flujo de caja, Pdvsa retrasó los pagos a las empresas que le prestan servicio. En el primer semestre del año, las autoridades de la estatal anunciaron que a los proveedores se les cancelarían las deudas si realizaban una rebaja de 40% en sus tarifas y luego de ese ajuste se definiría un esquema de pago. Los voceros, durante la primera mitad del año, insistieron en que se estaban atendiendo parte de las obligaciones, pero los estados financieros señalan que las deudas con los proveedores aumentaron 8%. Las cuentas por

Ventas vehículos Nov. 2009: 10.067 unids. (92,6% Nac. 7,4% Imp.) -o- Producción vehículos Nov. 2009: 8.870 unids.
Inflación Noviembre 2009: Mes 1,9%; Acum.: 23,0% -o- Tasas de Interés Oct. 2009: Activa: 20,35%; Pasiva: 14,89%
Prestaciones Nov. 09: 17,09% -o- Cesta petrolera venezolana (23/11 al 27/11/2009): US\$/bbl 71,81.

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





pagar de la estatal en junio fueron US\$ 8,1 millardos, mientras que en junio del pasado año estaban en US\$ 7,5 millardos. La merma de los ingresos y el incremento de los compromisos obligó a la estatal a buscar diferentes fuentes de financiamiento y en primera instancia se acudió a los entes públicos. En el primer semestre del año recurrió a Fogade y al Banderas para cubrir parte de sus obligaciones; los dos adquirieron certificados de inversión por US\$ 1,5 millardos. Pero las necesidades fueron mayores y por ello en este segundo semestre la estatal hizo dos emisiones de bonos por US\$ 6 millardos. Al término de junio de 2009, la deuda total de la estatal era US\$ 16 millardos, pero actualmente se encuentra en US\$ 22 millardos, lo que implica un aumento de 37%. En el contexto de menor cantidad de recursos y mayores deudas, la estatal decidió nacionalizar algunos de los servicios conexos, lo que tuvo incidencia en la nómina de la empresa. Los estados financieros de Pdvsa muestran que la estatal cuenta con una fuerza laboral de 83.457 trabajadores, elevándose 17%, respecto al primer semestre de 2008 cuando estaba en 71.426 empleados. En el informe operacional, la corporación indica que "la variación de la fuerza laboral se debe principalmente a las nacionalizaciones de los ex convenios operativos y asociaciones estratégicas así como también clubes y comedores. A ello se suman transportistas de combustible y los empleados de operaciones acuáticas en el occidente". Ese peso de la nómina se refleja en los costos operativos de la corporación. Los estados financieros indican que los gastos de operación fueron US\$ 8,8 millardos, mientras que en el primer semestre de 2008 fueron US\$ 10,4 millardos, lo que implicó una reducción de 15%.

(Fuente: VenEconomía)

Rusia interesada en instalar a Lada en Venezuela:

Rusia está realizando un proyecto para la construcción en Venezuela de una planta de ensamblaje de vehículos Lada junto con la Corporación de Industrias Intermedias de Venezuela (Corpivensa), para el próximo año. La información la suministró en rueda de prensa el Embajador de Rusia en Venezuela, Vladimir Zaemskiy, quien acotó que la compañía rusa Kamaz ya suministra a Venezuela camiones de diferentes modelos.

Mientras tanto, la parte venezolana está interesada en exportar a Rusia productos agrícolas como: café, cacao, arroz, melón, patilla, naranja, piña y plátano, así como entablar negociaciones con las organizaciones rusas interesadas en la producción mencionada.

Zaemskiy resaltó que el auge en las relaciones comerciales de ambos países mostró en el 2006 que el volumen de intercambio aumentó siete veces, es decir, alcanzó los US\$ 517 mil millones, mientras que durante el 2001-2005 éste estuvo entre US\$ 35-77 mil millones. Cabe destacar que uno de los principales acuerdos entre ambas naciones es la instalación de las oficinas en Moscú y Caracas del banco binacional Rusia- Venezuela, que tendrá un capital inicial de US\$ 4 mil millones. "Las relacionales bilaterales se están desarrollando exitosamente en todos los campos principales, ya que se ha establecido un diálogo político estable. Una gran importancia tiene el funcionamiento de la Comisión Intergubernamental de Alto Nivel Rusia-Venezuela, debido a que se están fortaleciendo los vínculos interparlamentarios, los contactos entre los ministerios y las regiones", acotó el Embajador ruso.

También es importante resaltar algunos de los proyectos conjuntos que en materia energética adelantan Rusia y Venezuela, estos son: Acuerdo de la compañía rusa Transneft y Petróleos de Venezuela (Pdvsa) para desarrollar la infraestructura de transporte en la Faja Petrolífera del Orinoco (FPO). El proyecto de transferencia tecnológica de la

compañía rusa Prominvest a Pdvsa para constituir en Venezuela una empresa mixta que tendrá como objeto principal prestar servicios de saneamiento integral de desechos petroleros. Así como el acuerdo de la compañía rusa Ruscaolin para constituir una empresa mixta con la Corporación Venezolana de Guayana (CVG) para la instalación de fábricas de hidropintura y baldosas en Moscú y la instalación de cinco plantas en el estado Bolívar para la producción de cerámica, pintura, entre otros, a base de caolín.

Otro proyecto es el plan que adelantan la empresa Rusal y la CVG para la construcción del complejo industrial integral de producción de aluminio en el estado Bolívar, entre otros.

(Fuente: Economía y Negocios.com)



GM Corp. no vendió a Opel:

General Motors anunció a principios de Noviembre que su Consejo de Administración decidió mantener la marca Opel,

descartando los anunciados planes de vender la filial alemana, la que intentará reestructurar en vista de la "coyuntura más favorable y en la importancia de Opel/Vauxhall para la estrategia global de GM", señaló el grupo de Detroit en un comunicado. "General Motors, presentará su plan de reestructuración a Alemania y a otros gobiernos con la esperanza de que lo reciban favorablemente", dijo Fritz Henderson, Presidente y Director Ejecutivo de GM en el comunicado. GM había anunciado sus planes de vender la marca alemana a la firma canadiense Magna y a su socio ruso Sberbank, pero la negociación estaba complicada desde febrero debido a consideraciones de la Unión Europea sobre manejo de fondos y la suerte no especificada de al menos 10.500 de los cerca de 50.000 empleados de la filial europea. La operación en favor de Magna contó desde un comienzo con el apoyo de Angela Merkel y finalmente GM anunció en septiembre la venta de un 55% de Opel y de la británica Vauxhall. Los empleados tendrían un 10% y el fabricante estadounidense el 35% restante. Pasados los primeros momentos de euforia por la noticia, numerosas voces cuestionaron el proyecto y sus posibles consecuencias en materia de cierre de fábricas y de supresión de empleos, pero también se puso en duda la viabilidad de Magna y la solidez de Opel, que desde hace años sufre pérdidas.

La decisión de no vender generó una reacción política con malestar hacia GM y automáticamente miles de trabajadores de la automotriz Opel en Alemania realizaron un paro en protesta contra la decisión de la empresa matriz. Según el corresponsal de la BBC en Alemania, Steve Rosberg, el paro afecta las cuatro fábricas que tiene la automotriz en el país. La producción se vio interrumpida por varias horas mientras los empleados participaban en protestas frente a las instalaciones de la compañía, cuya sede central se encuentra en Ruesselsheim. Sin embargo, los trabajadores de las otras plantas de GM en el Reino Unido y Polonia recibieron con beneplácito la decisión de la compañía. "El futuro es incierto, pero nuestro temor es menor", expresó Misorlaw Rzezniczek, del Sindicato Solidaridad de la fábrica en la localidad polaca de Gliwice. Por su parte, el Gobierno de Aragón confía en poder reunirse en los próximos días con los representantes de General Motors para saber qué papel desempeñará la planta

Ventas vehículos Nov. 2009: 10.067 unids. (92,6% Nac. 7,4% Imp.) -o- Producción vehículos Nov. 2009: 8.870 unids.

Inflación Noviembre 2009: Mes 1,9%; Acum.: 23,0% -o- Tasas de Interés Oct. 2009: Activa: 20,35%; Pasiva: 14,89%

Prestaciones Nov. 09: 17,09% -o- Cesta petrolera venezolana (23/11 al 27/11/2009): US\$/bbl 71,81.

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





de Figueruelas, una factoría que GM considera clave debido a su rentabilidad. El Director de Personal de la multinacional estadounidense en España, Pedro Escudero, confirmó que la factoría zaragozana tendrá una importancia estratégica en el futuro plan de reestructuración que la multinacional presentará en 2010.

El Gobierno de Estados Unidos parece mirar hacia otro lado en la confrontación abierta por General Motors (GM) y su repentina decisión de no vender Opel. "Si GM toma una decisión, esta corresponde íntegramente al gigante automovilístico". Así se expresó el portavoz de la Casa Blanca, Robert Gibbs, quien reiteró que las decisiones sobre los negocios de GM corresponden a los líderes corporativos de la compañía y no a la Casa Blanca.

El Presidente del Comité de Empresa (sindicato) de Opel, Klaus Franz, afirmó que "General Motors ha perdido el valor más importante de una empresa: la credibilidad. La perdió ante la opinión pública y ante quienes hacen posible la empresa, nosotros, los trabajadores". Klaus Franz quien apostó desde un primer momento por la venta de Opel al grupo austriaco-canadiense Magna y sintió en sus propias carnes la "traición" que a su juicio ha hecho GM a los trabajadores y revirtió el resentimiento y la frustración en amenazas. Franz adelantó que a partir del 30 de noviembre la representación sindical exigirá a GM la negociación de un nuevo convenio colectivo con la pertinente subida salarial y propuso incluir en ese convenio a los especialistas del Centro de Desarrollo de Rüsselsheim. "Hemos perdido esta batalla, pero seguiremos luchando, por la empresa y por un producto del que podemos sentirnos orgullosos", señaló el sindicalista. Franz hizo en ese contexto un llamamiento al personal altamente cualificado de Opel e ingenieros que trabajan en el centro de desarrollo de Rüsselsheim para que no abandonen la empresa, pues la "huida de cerebros puede hacernos en estos momentos mucho daño". Se ofreció a promover la negociación de un convenio salarial para ellos o su inclusión en el del resto de la plantilla. Franz, Presidente también del Comité Europeo, no esperó a conocer el nuevo plan de GM para Opel porque "en todos estos años GM ha demostrado que no tiene concepto ni nada que aportar". "El concepto de GM no es sostenible, no garantiza nuestro futuro y por eso tenemos que desarrollar ideas para asegurarnos un bien material en Opel", sostuvo Franz y explicó que sólo habrá diálogo con GM con condiciones, entre ellas la conversión de Opel en una sociedad anónima alemana y un nuevo convenio salarial.

La Canciller alemana, Angela Merkel, afirmó que General Motors deberá pagar con su propio dinero el costo principal del saneamiento de Opel. Según cálculos de la agencia de calificación Moody's, GM necesita unos 5.700 millones de euros (US\$ 8.548 millones) para el sanear su filial. Merkel criticó duramente al grupo automovilístico estadounidense, al que acusó de "no hacer justicia a su responsabilidad como consorcio matriz" y advirtió de que no será el contribuyente alemán quien asuma la carga principal del saneamiento de Opel. La Jefa del Gobierno alemán destacó, sin embargo, la disposición de las autoridades de Berlín y los cuatro estados federados con plantas de Opel a aportar su ayuda para la reestructuración de la marca Opel. Además, Angela Merkel señaló que estaba a la espera de que GM presentara un concepto y un plan de futuro sólidos para el fabricante europeo de automóviles. Asimismo recordó que los trabajadores de Opel han hecho en los últimos meses grandes sacrificios y esperado que General Motors tuviese una actuación fiable, pero "se han visto profundamente decepcionados". Sin ocultar su irritación por la reciente decisión de GM de suspender el proceso de venta de Opel, la

Canciller dijo que lamentaba que la operación, que contó desde un principio con el apoyo de Berlín, no se haya finalmente consumado.

Rusia, por su parte, no descarta la posibilidad de querellarse contra General Motors por haber cancelado la venta de Opel al consorcio integrado por la empresa canadiense Magna y el banco estatal ruso Sberbank. "Actualmente, estamos realizando consultas con GM, por cuanto habíamos entablado unas relaciones jurídicas que ahora tenemos que rescindir", dijo a la prensa el Presidente del Sberbank, Herman Gref. El ejecutivo indicó que Sberbank espera resolver sus problemas con GM "sin recurrir a los procedimientos judiciales". Según la agencia Interfax, Gref aseguró que "si hace falta, estamos dispuestos a defender nuestra postura en los tribunales". El Primer Ministro, Vladimir Putin, criticó la actitud de General Motors. "Esto no perjudicará nuestros intereses, pero habla sobre la singular actitud de los socios estadounidenses con sus contrapartes", el jefe del Gobierno subrayó que "ésta es precisamente una lección" y Rusia debe "tener en cuenta en el futuro este estilo de trabajo con los socios". Además, Putin se quejó de que GM no advirtió a nadie y que actuó con una política de "hechos consumados, pese a los acuerdos alcanzados, los documentos suscritos". Mediante la transacción con GM, el Gobierno ruso esperaba acceder a tecnologías modernas en el sector de automoción, aunque algunos economistas criticaron la posible compra de Opel por suponer una cuantiosa inversión en economías ajenas en tiempos de crisis.

Finalmente, General Motors nombró a David "Nick" Reilly, actual Vicepresidente y Director de Operaciones Internacionales del grupo, como Presidente interino de Opel/Vauxhall, mientras continúa la búsqueda de un Presidente Ejecutivo permanente para su filial europea. Reilly reemplazará a Carl-Peter Forster, quien ha sido separado por diferencias con la corporación a raíz de su decisión de rescindir el acuerdo con Magna para la venta de la marca alemana Opel. Por otra parte, el fabricante estadounidense reintegró 200 millones de euros (299,15 millones de dólares) de los 1.500 (2.243 millones de dólares) concedidos por el Gobierno alemán para evitar la quiebra de Opel, según anunció el jefe financiero de GM en Europa, Enrico Digirolamo.

(Fuente: Motor OnLine)



Ford invertirá US\$ 2.320 millones en

Brasil: Ford Motor Co, planea invertir US\$ 2.320 millones en Brasil para elevar en un 20% la producción, de 250.000 a 300.000 unidades en dos

plantas. Ford es la cuarta mayor empresa automotriz por ventas en Brasil que es un gran mercado para los fabricantes de vehículos con presencia global, como Fiat, Volkswagen, GM y Ford. Fabricantes asiáticos y franceses también están dependiendo cada vez más en Brasil para compensar la baja de sus ventas en sus mercados. El país amazónico se ha mantenido como un mercado atractivo para los grandes fabricantes de vehículos. Ford aprovechará la baja histórica en los costos para préstamos y el aumento de la demanda de vehículos gracias a la recuperación de la mayor economía de Latinoamérica, dijo Mark Fields, Presidente de Ford para todo el continente americano. La mayor parte de los fondos, 2.800 millones de reales (US\$ 1.613,83 millones), serán destinados a dos plantas en los estados de Ceará y Bahía en

Ventas vehículos Nov. 2009: 10.067 unids. (92,6% Nac. 7,4% Imp.) -o- **Producción vehículos Nov. 2009:** 8.870 unids.

Inflación Noviembre 2009: Mes 1,9%; Acum.: 23,0% -o- **Tasas de Interés Oct. 2009:** Activa: 20,35%; Pasiva: 14,89%

Prestaciones Nov. 09: 17,09% -o- **Cesta petrolera venezolana (23/11 al 27/11/2009):** US\$/bbl 71,81.

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





el noreste de Brasil, reveló Marcos de Oliveira, Jefe Ejecutivo para Brasil y el Mercosur. Fields aseguró que se trata de la mayor inversión realizada por la compañía en todo el mundo en los últimos cinco años. Se trata de una inversión de un monto incluso muy superior al Proyecto Onix, por el cual GM de Brasil comprometió mil millones de dólares en julio pasado. En el marco del plan de inversión, anunciado en una ceremonia a la que asistió el presidente de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, el Gobierno brasileño extenderá exenciones tributarias federales y estatales a la automotriz. Se prevé que las ventas de autos en Brasil alcanzarán una cifra récord en el 2009, ayudadas por incentivos tributarios por parte del Gobierno que ayudaron a bajar el precio de los vehículos y han llevado a los consumidores a las concesionarias. El fin de las exenciones impositivas está programado para diciembre, pero la asociación de concesionarios automotores de Brasil prevé otro crecimiento del 9% en ventas para el 2010, pues se espera que la economía brasileña crezca un 5% el próximo año. La empresa estadounidense es la cuarta en número de ventas en Brasil, por detrás de Fiat, Volkswagen y General Motors (GM), con poco más del 10% del mercado.

(Fuente: Motor OnLine)

El TLC de Colombia y la UE discute el tema automotor:

El gobierno colombiano empezó la que puede ser la última ronda de negociaciones del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Colombia y la Unión Europea (UE), proceso en el que también participa Perú y que debía finalizar en junio pasado. Luego de la pasada reunión en Bruselas (Bélgica) en donde se aprobó más del 90% de los temas a discutir, quedó pendiente, entre otros, el del sector automotor. Este tema se discutirá especialmente en la mesa de negociaciones y se concentrará en dos puntos claves: el tiempo de desgravación del impuesto en los vehículos que llegarán importados de la UE y el uso de los biocombustibles impositivos (biogasolina E85 y biodiésel) que Colombia aplicará en el 2012. En el primer caso, el gobierno y los voceros de las ensambladoras colombianas están pidiendo una desgravación entre 10 y 5 años, como una medida proteccionista a las ensambladoras colombianas: CCA (Mazda), Sofasa (Renault) y GM Colmotores (Chevrolet). Sin embargo, para la Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (Andemos), los autos que llegarán de la UE jamás serán competencia de los autos ensamblados en Colombia. "Se trata de segmentos diferentes y, aún con autos de motorizaciones de 1,6 litros (que son los que se ensamblan en Colombia), los carros europeos costarán el 40% más que los ensamblados. Y, en el caso de motorizaciones de 2,0 litros en adelante, serán el 70% más costosos", dijo Oliverio Enrique García, Presidente de Andemos. Por su parte, en cuanto al ensamble, Andemos cree que, al contrario, se abre una gran oportunidad para que las ensambladoras piensen en economías de escala y se especialicen en productos específicos de su portafolio, con el fin de convertirse en fábricas verticales o maquilas que aumentarían el empleo considerablemente en el país, aunque reconoce que eso solo es posible con el apoyo decidido del gobierno colombiano para motivar las ventas de vehículo. En el segundo caso, la imposición de los biocombustibles en el 2012, con biogasolina E85 y un biodiésel que será B20, sí hay un problema grave de fondo ya que todas las marcas de la industria automotriz mundial no tienen en todos sus modelos motorizaciones para aceptar ese tipo de combustibles. Según esa norma, los primeros vehículos en salir del mercado son los que provienen de México y los únicos, en el caso de la biogasolina, que aplicarían son los que llegan de Brasil. Esto quiere decir que los autos europeos están por fuera de esa ley y en el 2012 no

podrían ingresar a Colombia. Ni hablar del biodiesel, pues en ese porcentaje de mezcla y con normas anticontaminación Euro 4, no se han inventado un motor que resista ese combustible. Así, el TLC entre Colombia y la UE no podría firmarse, si no se llega a un acuerdo con cláusulas de cumplimiento al respecto y vigilado por autoridades internacionales.

(Fuente: EuropaPress)



C-Zero vehículo 100% eléctrico:

El Citroën C-Zero ya es todo un suceso. La propuesta del fabricante francés tiene ya mucho para asegurar que será bien recibido

cuando se inicie su comercialización como una solución 100% eléctrica. Con una longitud de 3,48 m y un diámetro de giro de 9 m el Citroën C-Zero se desenvuelve con mucha agilidad en entorno urbano. Sus prestaciones (velocidad máxima de 130 km/h, de 0 a 100 km/h en unos 15 segundos y aceleración de 60 a 90 km/h en 6 segundos) hacen de él un vehículo silencioso, capaz de moverse fácilmente por la ciudad, pero también capaz de aventurarse fuera de ella sin preocupaciones. Entre semana, los trayectos que realizan los franceses en automóvil se caracterizan por ser cortos, de menos de 40 km de media. El 70% de estos trayectos son de menos de 30 km. La recarga de las baterías del Citroën C-Zero es sencilla: basta con enchufar el cable de alimentación a una toma de 220V. Una recarga completa necesita seis horas. También es posible, utilizando un enchufe trifásico (de 400V), realizar una recarga del 80% en sólo 30 minutos... El manejo del vehículo es simple: basta con girar la llave del contacto y un sonido confirmará la puesta en marcha. El Citroën C-Zero se conduce como cualquier vehículo con una caja de cambios automática.

(Fuente: EuropaPress)

Ventas vehículos Nov. 2009: 10.067 unids. (92,6% Nac. 7,4% Imp.) -o- Producción vehículos Nov. 2009: 8.870 unids.
 Inflación Noviembre 2009: Mes 1,9%; Acum.: 23,0% -o- Tasas de Interés Oct. 2009: Activa: 20,35%; Pasiva: 14,89%
 Prestaciones Nov. 09: 17,09% -o- Cesta petrolera venezolana (23/11 al 27/11/2009): US\$/bbl 71,81.
 (Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)

