



Presupuesto de la nación y perspectivas 2011:

Ya ha sido presentado y está en discusión en la Asamblea Nacional el proyecto de Presupuesto de la Nación para 2011. En opinión de expertos economistas, este proyecto de Presupuesto es un ejercicio de fantasía que presagia más inflación para

los venezolanos. La serie de premisas sobre las que fue montado este Presupuesto son utópicas, y están cargadas de un aventurado optimismo. Para comenzar, se basa en un aumento de 2% del Producto Interno Bruto, cuanto todo indica que en 2011 habrá una nueva contracción económica. Más aún cuando en el documento que sirvió de introducción del proyecto de presupuesto, el Gobierno Nacional reconoce que la economía nacional caerá 2,5% este año, lo que implica que Venezuela será el único país de América Latina en recesión al término de 2010. En el Marco Plurianual, documento que sirvió de base al presupuesto nacional, el Gobierno calcula que el PIB no petrolero caerá un 2,6% al cierre de este año, mientras que la actividad petrolera se contraerá un 1,4%. *"En el año 2010 se han prolongado los efectos de la crisis externa y se ha combinado con la crisis eléctrica"*, dice el documento. El Gobierno calculó inicialmente un crecimiento de la economía del 0,5% en el presupuesto para este ejercicio. Pero en los dos primeros trimestres del año, el comportamiento ha sido negativo, con caídas de un 5,2% y un 1,9%, respectivamente.

En segundo lugar, se proyecta una inflación de 23% a 25%, cuando los analistas independientes avizoran que la inflación no bajará de 30%. Además, se estima que la tasa de cambio mantendrá su paridad dual de Bs. F 2,60 y Bs. F 4,30 por US\$, cuando los analistas proyectan una nueva devaluación en enero de 2011, a fin de reducir la sobrevaluación de la moneda y para generar los ingresos adicionales que tanto requiere el Gobierno. Finalmente, se habla de un barril de petróleo a US\$ 40, cuando existe a nivel mundial el consenso de que éste se mantendrá en promedio entre US\$ 70 a US\$ 80 por barril. Incluso Arabia Saudita ha indicado que hará lo necesario para mantener los precios dentro de su rango actual, lo que no es de dudar por cuanto es el único país del mundo con capacidad adicional de producción cerrada. Esta subestimación de al menos US\$ 30 por barril, estaría compensada parcialmente por una sobreestimación del volumen exportado. El Gobierno estima a éste en 2,7 millones de b/d, cuando la realidad es que las exportaciones netas apenas llegarán a 1,75 millones de b/d.

Así, las exportaciones petroleras proyectadas de US\$ 39 millardos representarían una subestimación de unos US\$ 5 millardos, el equivalente de Bs. F 21,5 millardos al cambio de Bs. F 4,30 por US\$, y más de 10% del gasto proyectado. Lo de la subestimación de los ingresos ya es tradicional. Al Gobierno le conviene por cuanto cuando se materialice el ingreso mayor de lo presupuestado, el Ejecutivo tendrá la flexibilidad para decidir el destino de los fondos a través del mecanismo de créditos adicionales. Pero quizás la mayor distorsión del proyecto de Presupuesto está en el hecho de que el gasto total es de Bs. F 204,2 millardos, apenas 2,4% más que el gasto proyectado para este año. Si a esto se aplica la inflación del 23%, sugerida en las premisas del presupuesto, se estaría proyectando una contracción del gasto de 16,5% en términos reales.

Así mismo, también se presupone un endeudamiento neto de Bs. F 40,5 millardos. Esto equivaldría a más de US\$ 9 millardos al cambio de Bs. F 4,30 por US\$, lo que claramente supera con creces la

capacidad de endeudamiento del país. Otra de las premisas que se exponen en la Ley de Presupuesto de 2011, es la de lograr una mayor eficiencia en la recaudación interna, a fin de fortalecer el aparato productivo doméstico, y con el impulso a otros sectores no petroleros. Ante esta perspectiva, se le exige al Seniat una recaudación efectiva de Bs. F 110 millardos, y con la inclusión de los impuestos por actividad petrolera se prevé que por recursos internos entren a las arcas de la Tesorería Nacional Bs. F 118,402,9 millones, lo que equivale a 57,9% del presupuesto total de gastos. Esto, a su vez, indica que la contribución por ingresos internos es de 35,7% más que la contribución petrolera, con precio del barril promedio fijado en el presupuesto. Para el 2011 se le fija al Seniat una meta de recaudación por impuesto sobre la renta por personas jurídicas de Bs. F 23,4 millardos y por personas naturales Bs. F 6,7 millardos. La recaudación por IVA se fijó en Bs. F 61,3 millardos, y en los impuestos por las importaciones Bs. F 8,5 millardos. En impuestos por tasas (servicios de aduanas y timbres fiscales), el Seniat estima recaudar Bs. F 1,21 millardos para el ejercicio fiscal de 2011. La contribución fiscal por el ingreso petrolero es de Bs. F 45.293,0 millones, monto que representa 22,2% del total de recursos previstos para el año 2011.

Por otro lado, el proyecto de Presupuesto 2011 prevé asignación de Bs. F 43.403,9 millones para gobernaciones y alcaldías, lo cual representa el 21,25% del total presupuestado. De la anterior cifra, las distintas regiones del país recibirán por concepto de situado constitucional Bs. F 32.739,8 millones, 16 % del total. También se destinarán Bs. F 10.664,1 millones, 5 % del total, por intermedio del Consejo Federal de Gobierno, instalado en mayo de este año. En paralelo, se inicia la aplicación del Fondo de Compensación Interterritorial nuevo instrumento financiero que sustituyó al Fides. El Fondo de Compensación Interterritorial, adscrito al Consejo Federal de Gobierno, tendrá como fuente el equivalente al menos 15% del Impuesto al Valor Agregado (IVA), también contará con los recursos extraordinarios que apruebe el Ejecutivo Nacional, así como las gobernaciones y alcaldías e incluirá recursos de la Ley de Asignaciones Especiales (LAE).

En complemento a esta información, al final del presente boletín se muestran una serie de tablas con las estimaciones de las principales variables macroeconómicas para el 2010 y 2011, realizadas por la Gerencia de Investigación Económica del Banco Mercantil

(Fuente: Publicaciones de varios analistas económicos)

Resultados de la nueva colocación de Bonos PDVSA: El Bono 2017 de Pdvsa superó las 100 mil órdenes de compra (105.357 para ser exactos) y alcanzó un total de US\$ 6.985 millones, que fue colocado en su totalidad entre personas naturales y jurídicas. El anuncio oficial dice lo siguiente: *"En la presente emisión se recibieron 105.357 órdenes de compra, por un total de US \$ 6.985 millones, con lo que se superó ampliamente el monto máximo señalado en la convocatoria para la oferta pública del Bono Amortizable PDVSA 2017, de hasta US \$ 3.000 millones"*. El monto asignado en esta emisión, fue el siguiente: Nuevo Título Valor Nominal Vencimiento Bono PDVSA 2017 US\$ 3.000.000.000,00 2 de noviembre de 2017. Los criterios aplicados para la adjudicación fueron:

- Personas Naturales:
- a) Órdenes por US \$ 3.000: Se adjudicaron el 100% del monto solicitado.
- b) Órdenes de US \$ 6.000, en adelante: Se adjudicaron US \$ 5.000, para cada orden.

Ventas vehículos Oct. 2010: 10.384 unids. (80% Nac. 20% Imp.) -o- **Producción vehículos Oct. 2010:** 7.226 unids.

Inflación Oct. 2010: Mes 1,5%; Acum.: 23% -o- **Tasas de Interés Sept. 2010:** Activa: 17,43%; Pasiva: 14,77%

Prestaciones Sept. 2010: 16,10% -o- **Cesta petrolera venezolana** (25 al 29/10/2010): US\$/bbl 73,88.

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



Personas Jurídicas:

a) Órdenes desde US \$ 3.000 hasta US \$ 750.000: Se adjudicaron el 100% del monto solicitado.

b) Órdenes mayores a US \$ 750.000: Se adjudicaron US \$ 750.000, para cada orden.

Las adjudicaciones de este segmento serán ligeramente ajustadas, a los efectos de hacer coincidir el total de la adjudicación con el monto de la oferta pública (Total: US \$ 3.000 millones). El comunicado oficial concluye diciendo: *"Estos resultados confirman, una vez más, la forma responsable con que PDVSA ha manejado su política de endeudamiento, así como la confianza de los inversionistas y de la comunidad financiera en la principal industria de todos los venezolanos"*.

Esta segunda emisión o PetroBono 2017, tendría como objetivo financiar proyectos de inversión de PDVSA, incluyendo el *"desarrollo social e integral del país"*. Sin embargo, se piensa que esta emisión terminará en un saco roto sufragando gastos de consumo del Gobierno Central. Esta emisión vence en 2015, 2016 y 2017 y viene con un cupón al 8,5%. El bono está denominado en dólares y se ofrece a los inversores para su pago en bolívares a Bs. F 4,30 por US\$. Se supone que la gran mayoría de los compradores revenderán los bonos en el mercado europeo para obtener las divisas que requieren y así cubrir urgentes necesidades de las empresas, en especial para la compra de materia prima, servicio de deuda y otras obligaciones. A esto se le agrega el hecho de que US\$ 1 millardo, sería adquirido por el Banco Central para ser revendido poco a poco a través del Sistema de Transacciones con Títulos en Moneda Extranjera (SITME). Los analistas estiman que la emisión 2017 se podría negociar a precios que oscilen entre 65% y 75% de su valor nominal, lo que sugiere un precio permuta implícito de Bs. F 6,0 a Bs. F 7,0 por US\$. Si se supone que el bono se negocia al mayor de los precios (75%), el mismo podría terminar rindiendo 16,5% hasta su vencimiento. Ese 16,5% sería el costo real de la emisión para PDVSA y el país.

En la semana previa a la emisión del bono, lejos de declinar, el monto total negociado en el Sitme aumentó US\$ 43,1 millones, totalizando US\$ 242,81 millones, con un promedio diario de US\$ 48,56 millones (frente a US\$ 39,95 millones de la semana previa). Por lo pronto, es vox populi que esta nueva emisión de Bonos de Pdvsa busca abastecer al menos un trimestre de negociaciones en el Sitme, y a reducir la apreciable demanda de divisas acumulada entre quienes no tienen acceso al Sitme, dado el diseño de sus normas. El mercado da por descontado que las emisiones serán atractivas y bien recibidas, en virtud de la fuerte demanda de activos en los mercados internacionales, con todo esto se estima que se pueda mantener estable la banda del mercado cambiario en 4,38 Bs. F a 5,34 Bs. F por US\$, manteniendo el implícito promedio en 5,30 Bs. F por US\$.

(Fuente: Publicaciones de varios analistas económicos)

Europa aspira recortar su déficit en 4 años: Los Estados europeos encogen sus previsiones económicas; la crisis de deuda pública de primavera desencadenó una primera fase de drásticos planes de ajuste a lo largo y ancho del continente, dirigidos a contener la furia de los mercados. Pero las tensiones no han terminado de remitir, y la vuelta del verano, con la presentación de los respectivos presupuestos, ha dado ocasión a una nueva oleada de ajustes. Los ciudadanos británicos acaban de conocer la peor parte. El Gobierno conservador-liberal de David Cameron anunció un plan de austeridad a cinco años valorado en más de 120.000 millones de euros, que acabaría con el déficit estructural en 2014-2015 y rebajaría el desequilibrio hasta el 2% (nueve puntos de PIB). Un avance más que notable desde los 7.000 millones de los que habló Cameron cuando accedió en mayo al poder. Las medidas incluyen dramáticos recortes de ayudas sociales, que Downing Street quiere compensar en parte instaurando un impuesto sobre los pasivos bancarios.

Sin llegar al cariz británico, también el Gobierno español ha vuelto a mover ficha. Después del drástico recorte de mayo (que incluyó

rebajas de sueldo de los funcionarios y congelación de las pensiones), Moncloa ha aprovechado los Presupuestos de 2011 para incluir nuevas medidas, entre las que destaca una disminución del 16% en los gastos ministeriales y un frenazo a la obra pública. Con todo, la vicepresidenta Elena Salgado ya ha advertido de que habrá más sacrificios si el crecimiento no es suficiente para cercenar el déficit hasta el 6% el año que viene, algo que suscita dudas a organismos como el FMI. Los expertos consultados calculan que la restricción adicional podría alcanzar los 10.000 millones de euros, o el 1% del PIB.

También Portugal está en trámite de aprobar un serio plan de austeridad por valor de 5.100 millones de euros, más del 2% del PIB. El ministro de Finanzas, Fernando Teixeira, habló de emergencia nacional, y de que, si el plan no sale adelante, los mercados situarán al país en el nivel de Grecia. Este último país e Irlanda afrontan las situaciones de partida más dramáticas, con déficits superiores al 14%.

Alemania anunció en junio su pretensión de recortar su déficit en 82.000 millones en cuatro años; dos tercios de esa cantidad provendrán de reducción del gasto y, el tercio restante, de subidas impositivas. Pese a su elevado montante global, los recortes y nuevos ingresos previstos para 2011 apenas alcanzarán el 0,5% del PIB. Berlín elevó su previsión de crecimiento para 2010, hasta el 3,4%, y no descartó reducir el déficit en 2012 hasta el 2,5% del PIB, medio punto más que el anterior objetivo.

Por su parte, el Gobierno francés apuesta por recortes modestos y fía su futuro fiscal a previsiones de crecimiento que pueden pecar de optimistas. Sin embargo, el retraso de la edad de jubilación hasta los 62 años ha suscitado, hasta ahora, la mayor respuesta social entre los grandes países de Europa.

Al otro lado del Atlántico, las elecciones legislativas del próximo mes determinarán la capacidad del Gobierno de Barack Obama para poner fin a un buen número de ayudas fiscales para las empresas y las grandes fortunas. De momento, Washington mantiene su opción de preservar los estímulos, una estrategia contestada por la UE en el G-20.

(Fuente: Quinto Día Digital)



El sector automotor es estratégico a nivel mundial:

Expertos norteamericanos y europeos firmaron una declaración conjunta en el Automotive Intelligence Center (AIC) en favor de potenciar la

industria automotriz de Estados Unidos y de Europa. Según estos expertos el sector automotriz es estratégico a nivel mundial por su peso específico en la economía de los países y por su nivel de gestión, calidad, investigación, medio ambiente, seguridad, logística, etc., además de por las implicaciones sociales que conlleva. Por ello, el futuro del sector en EE.UU. y Europa pasa por el refuerzo de la industria y sus capacidades, como base sólida de la economía sobre la que se debe construir la innovación. Además, en la actualidad están apareciendo nuevas tecnologías, nuevos modelos de negocio, nuevas necesidades de movilidad y nuevas oportunidades dentro del sector automotor, que obligan a planteamientos de colaboración abierta, para poder dar respuestas eficaces y rápidas a los cambios que se están produciendo en el sector. Estas respuestas tienen que encararse desde una perspectiva global en la que todos los agentes conjuntamente y no sólo sobre el vehículo, sino también sobre la legislación, las infraestructuras y el consumidor final. Por otra parte, destacan que el papel de las instituciones es fundamental para ofrecer seguridad regulatoria a los agentes implicados. Especial énfasis se hace del mundo de la electrificación de los vehículos con sus nuevos desarrollos. Estas conclusiones son fruto de la "Primera Cumbre Transatlántica" organizada por el Automotive

Ventas vehículos Oct. 2010: 10.384 unids. (80% Nac. 20% Imp.) -o- **Producción vehículos Oct. 2010:** 7.226 unids.

Inflación Oct. 2010: Mes 1,5%; Acum.: 23% -o- **Tasas de Interés Sept. 2010:** Activa: 17,43%; Pasiva: 14,77%

Prestaciones Sept. 2010: 16,10% -o- **Cesta petrolera venezolana** (25 al 29/10/2010): US\$/bbl 73,88.

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

Intelligence Center (AIC) y Clemson University International Center for Automotive Research (CU-ICAR) con expertos norteamericanos y europeos. La segunda edición ya está en marcha y tendrá lugar en Estados Unidos. Esta primera edición trató específicamente de las nuevas tendencias de movilidad, las preferencias de los consumidores para los nuevos vehículos y lo que ello implica para constructores y proveedores. El "1st Automotive Transatlantic Summit" reunió a representantes de gobiernos, constructores de vehículos, proveedores, universidades y centros de investigación para intercambiar experiencias y encontrar unas bases comunes en la evolución del sector de automoción. Entre los participantes destacaron Charles Wessner, Director de Tecnología, Innovación y Aprendizaje de la National Academy of Sciences de EE.UU.; Georgette Lalis, Directora de DG Enterprise de la Comisión Europea (CE); Ivan Hodac, Secretario General de European Automobile Manufacturers' Association (ACEA); Kathryn Clay, Directora de Investigación de la Alliance of Automotive Manufacturers; y Julian Weber, Director de Estrategia de BMW.

(Fuente: Motor OnLine)

Temen a la competencia desleal de la industria de Corea del Sur:

La Unión Europea (UE) suscribió con Corea del Sur su mayor Tratado de Libre Comercio (TLC) con un país, que deseó sea el primero de una serie de acuerdos similares con Asia, defendiendo que la liberalización del comercio es "clave" para la recuperación económica - reportó la agencia francesa de noticias AFP. El acuerdo, firmado en una cumbre en Bruselas en la que participó el Presidente surcoreano, Lee Myung-Bak, entrará en vigor el 1º de julio de 2011 y permitirá suprimir prácticamente todos los aranceles entre ambos países en los próximos años. "Se trata del acuerdo comercial más importante jamás concluido por la UE con un país y el primer TLC con un país asiático", se felicitó el Presidente de la Comisión Europea, José Manuel Barroso, tras la ceremonia de la firma. Para los europeos, supondrá un aumento del volumen de sus exportaciones hasta 19.000 millones de euros (US\$ 26.000 millones) anuales y un ahorro arancelario de unos 1.600 millones de euros (US\$ 2.200 millones) al año. Los parlamentos europeo y surcoreano están llamados a ratificar en las próximas semanas el acuerdo, un voto que permitirá a Europa sacar una importante ventaja a EE.UU., cuyo TLC con Seúl, firmado en abril de 2007, sigue pendiente de la validación del Congreso estadounidense. Previamente al voto de la Euro cámara, los 27 gobiernos de la Unión Europea y los eurodiputados deberán acabar de definir una "cláusula de salvaguarda" prevista en el texto para el sector automotor. Esta excepción pretende calmar los temores de los constructores europeos sobre una competencia desleal de los pequeños autos surcoreanos. La Unión mantiene actualmente abiertas negociaciones para cerrar un TLC con varios países como India, Canadá y Malasia así como la región de Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay). En estas últimas, no obstante, la Comisión Europea, que negocia en nombre de los 27, topa con el rechazo de una decena de países europeos, liderados por Francia, que ven en un posible acuerdo con el Mercosur una amenaza para sus intereses agrícolas. Por otro lado, Bruselas suscribió otros tres TLC en mayo, con Colombia, Perú y los países de América Central, y confía en poder empezar próximamente tratativas con Japón.

En contraste con esta posición de la UE, Fabio Sánchez, Presidente de la Compañía Colombiana Automotriz (CCA), ensambladora de los vehículos Mazda en Colombia, sumó su voz a quienes advierten los riesgos que representa para la industria automotriz colombiana la próxima firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) con Corea. Entrevistado en el programa "Hora de Negocios", afirmó que "la amenaza de un TLC con Corea es total y absoluta. El sector ha pedido la exclusión definitiva del tema automotor en las conversaciones con los coreanos, pero tengo entendido que el gobierno colombiano ha propuesto unos términos de desgravación que están discutiéndose con los representantes del



Gobierno coreano. Hemos llamado la atención del gobierno sobre este hecho porque significa darle el certificado de defunción a la industria de ensamble". Aseguró que "sería un hecho lamentable, porque hoy representamos el tres por ciento de la actividad industrial y el 0,5 por ciento del PIB total. Son más de 16.000 empleos que definitivamente se perderían". Fabio Sánchez repasó el ejemplo del TLC de Colombia con México: "Desafortunadamente, el acuerdo comercial que firmamos con ese país hace trece años no ha dado los resultados esperados y actualmente sólo favorece a la industria mexicana. No tengo las cifras a la mano, pero mis cálculos indican que éste año se van a vender en el país (Colombia) cerca de 15.000 carros mexicanos. Nosotros, en cambio, no les vendemos ni una sola unidad..." El Presidente de CCA agregó en su análisis que hay marcas como Nissan, VW, Ford e incluso GM, que en virtud de ese acuerdo están entrando en Colombia con un arancel de apenas 5%. "Lo más preocupante es que para el año entrante ese arancel quedará en cero por ciento", enfatizó. Apunto Fabio Sánchez que renegociar ese acuerdo comercial que se firmó hace trece años "ha sido una petición permanente de toda la industria, no sólo del sector automotor. Hay otros sectores que también se han visto muy afectados con esto. Prueba de ello es que tenemos una balanza negativa con México de 3.000 millones de dólares, una cifra lamentable desde todo punto de vista y que corresponde en su gran mayoría al masivo ingreso de automóviles".

(Fuente: AFP y Motor OnLine)

Los resultados de la venta de vehículos en Europa no son favorables:

La caída de las ventas de vehículos en el Viejo Continente registrada en septiembre viene propiciada por los fuertes descensos contabilizados en los grandes mercados, tras la supresión definitiva en todos ellos de los programas de incentivos. España sufrió el mayor descalabro entre los principales países, con un desplome de las ventas del 27,3% (56.280 unidades), si bien también fueron significativos los descensos en Italia (-18,9%) y Alemania (-17,8%). En Francia, el descenso fue del 8,2% y en Reino Unido, del 8,9%. Tras la caída registrada en septiembre, el mercado automovilístico europeo acumula un descenso del 3,7% en los nueve primeros meses del presente ejercicio, con un volumen de ventas de 10,5 millones de unidades.

Volkswagen se situó como líder del mercado automovilístico europeo en septiembre pasado, con un volumen de ventas de 138.878 unidades, lo que representa una reducción del 11,2% respecto al mismo mes del pasado año. Ford se situó en segunda posición con 108.700 unidades (-19,5%), mientras que Opel también superó la barrera de las 100.000 unidades con 104.938 matriculaciones, un 4,6% menos. A continuación figuran Renault con 92.869 unidades (-11,5%) y Peugeot con 85.426 unidades (-2,9%). En un contexto de descenso generalizado de las ventas, destaca la evolución de las ventas de Mitsubishi, que crecieron un 38,9% en septiembre, con 12.168 unidades. Seat, la filial española de Volkswagen, aumentó sus entregas un 5,4%, con 23.562 unidades.

(Fuente: EuropaPress)



Toyota es el único fabricante japonés con caída de producción:

La mayoría de los fabricantes japoneses de vehículos han anunciado incrementos en su producción y exportaciones durante el mes de septiembre a excepción de Toyota, líder

mundial en este sector. Toyota Motor fabricó en septiembre 672.604 vehículos en todo el mundo, lo que supone una caída del 1,3% frente al año anterior. Este fue el primer descenso en su producción mundial en doce meses algo que, según la empresa,

Ventas vehículos Oct. 2010: 10.384 unids. (80% Nac. 20% Imp.) -o- **Producción vehículos Oct. 2010:** 7.226 unids.
Inflación Oct. 2010: Mes 1,5%; Acum.: 23% -o- **Tasas de Interés Sept. 2010:** Activa: 17,43%; Pasiva: 14,77%
Prestaciones Sept. 2010: 16,10% -o- **Cesta petrolera venezolana** (25 al 29/10/2010): US\$/bbl 73,88.
 (Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)

afectó especialmente a sus plantas en Norteamérica, Europa y Japón. Asimismo las exportaciones de Toyota cedieron un 11% hasta los 148.836 vehículos y sus ventas en Japón también declinaron en 6,3% (133.843 vehículos), su primera caída en once meses. La caída de las exportaciones de Toyota refleja el impacto negativo que ha tenido en el sector la fuerte apreciación del yen, pero el fabricante ha asegurado que seguirá trabajando en el país asiático. Por su lado, el segundo y tercer fabricante de vehículos japoneses, Honda y Nissan, informaron de aumentos en su producción y exportaciones en septiembre, frente a la crisis vivida hace un año. Honda Motor produjo en total 328.368 vehículos en todo el mundo (+ 9,2%). Sus exportaciones también se expandieron, por séptimo mes consecutivo, en un 67,1%, hasta las 28.293 unidades, aunque sus ventas locales disminuyeron un 8,1% hasta 56.995, su primera caída en quince meses. Nissan Motor, por su parte, anunció un aumento del 27,2% de su producción global en septiembre, hasta 395.658 vehículos, el récord mensual de su historia. Fuera de Japón, la producción de Nissan en su planta en México aumentó en 34,5%, hasta 45.371 unidades, mientras que su producción de Nissan en España aumentó en 89,9% en septiembre, a 10.366 unidades. En el apartado de las exportaciones, crecieron por décimo mes consecutivo, en 38,3% hasta las 67.888 unidades. Nissan fue el único fabricante japonés que hizo público los datos de sus ventas globales, que aumentaron en 22% en septiembre hasta las 381.428 unidades. Suzuki produjo en septiembre 257.850 vehículos (+ 23,3%), mientras sus exportaciones crecieron, por décimo mes consecutivo, un 39,3% hasta 25.150 vehículos. Las ventas de Suzuki aumentaron un 2% hasta 54.682 vehículos. Mazda Motor, por su parte, produjo 117.413 vehículos (9,4% de incremento) en septiembre, aunque sus exportaciones bajaron un 1,5% hasta los 61.348 vehículos. Las ventas en Japón de Mazda también cayeron el 20,6%, el primer descenso en doce meses, hasta los 20.623 vehículos.

(Fuente: EuropaPress)

Ford y VW con resultados favorables en lo que va del año:

El fabricante estadounidense de vehículos Ford registró durante los primeros nueve meses del presente ejercicio un fuerte incremento de su beneficio neto atribuido, que se situó en US\$ 6.371 millones, lo que supone un aumento del 247% en comparación con las cifras del mismo período del año anterior. La corporación Ford resaltó que este fuerte incremento de su beneficio neto atribuido es consecuencia de la buena acogida de sus productos, así como de la positiva evolución experimentada en el mercado norteamericano y por el "éxito continuado" de la división financiera (Ford Credit). Las ventas de la empresa alcanzaron 3,92 millones de unidades en todo el mundo en este período (+14,8%). La empresa prevé continuar implementando su plan de negocio, que se basa en su reestructuración "agresiva" para operar de manera rentable ante la actual demanda, así como en acelerar el desarrollo de nuevos productos, la puesta en marcha de un plan de financiación y en una mejora de su balance de resultados y trabajar para afianzar los activos de la empresa. Para el cierre de 2010, la empresa espera afrontar unos costos estructurales de la División de Automóviles y de materias primas que estarán en US\$ 1.000 millones por encima de los de 2009. Además, estima que en 2010 la División de Automóviles registre unos sólidos ingresos y un 'cash flow' positivo. Para 2011, Ford prevé que cada una de las operaciones de su División de Automóviles sea rentable, así como que Ford Credit logre una "sólida rentabilidad", todo ello en un entorno marcado por un aumento del volumen mundial de ventas de automóviles en comparación con 2010. El Presidente Ejecutivo de Ford, Alan Mulally, explicó que todo el equipo de Ford se mantiene centrado en mejorar continuamente las "operaciones clave" de la empresa y en la expansión de su negocio en regiones que están creciendo. La multinacional indicó que tiene previsto tomar medidas para reducir la deuda de su División de Automóviles y para mejorar su balance de resultados. Una de



estas acciones será el pago de una línea de crédito por un importe de US\$ 2.000 millones. Asimismo, Ford señaló que tiene intención de utilizar efectivo para el prepago de la totalidad de los US\$ 3.600 millones derivados de la deuda contraída con el fondo de pensiones de los trabajadores de la compañía. Por su parte, el primer fabricante automovilístico europeo, el Grupo alemán Volkswagen, aseguró en su sede corporativa de Wolfsburg que se encuentra en condiciones de lograr su objetivo de convertirse en la primera automotriz mundial en el 2018. La alta demanda mundial y la disciplina de costos aplicada por el Grupo están llevando a Volkswagen por el buen camino, indicó el Presidente de VW, Martin Winterkorn, durante la presentación de los resultados de los nueve primeros meses del año. "En los tres primeros trimestres del año continuamos nuestro exitoso desarrollo y por eso vamos por el buen camino para alcanzar nuestra Estrategia 2018", agregó, destacando que en los últimos meses Volkswagen mejoró su rentabilidad y afianzó su posición en el mercado mundial. Además, aumentó sus reservas y en sus cajas cuenta con cerca de 20.000 millones de euros (US\$ 27.650 millones), 3.000 millones más que hace tres meses. Con ello puede perseguir más eficientemente esa estrategia, recalcó Winterkorn. Volkswagen multiplicó por seis sus ganancias de enero a septiembre. En los nueve primeros meses del año la automotriz alemana obtuvo un beneficio neto de casi 4.000 millones de euros (más de US\$ 5.500 millones), frente a los alrededor de 655 millones de euros del mismo período de 2009. Por su parte, el resultado operativo ascendió a 4.800 millones de euros, frente a los 1.500 millones del ejercicio anterior, y las ventas mundiales ascendieron a 5,37 millones de vehículos, lo que supone un incremento de 12,7% respecto al mismo período de 2009.

(Fuente: Autodata y Motor OnLine)



El gobierno chileno y Nissan incentivarán los vehículos eléctricos:

Un Acuerdo Base para promover el uso de los vehículos eléctricos en Chile se firmó el marco del undécimo "Salón del Automóvil de Santiago". El documento se firmó entre el

Ministerio del Medio Ambiente y el fabricante japonés y los convoca a trabajar en conjunto en la identificación de oportunidades para el desarrollo de la infraestructura necesaria para el óptimo funcionamiento de los vehículos eléctricos en Chile y trabajar en conjunto para evaluar la factibilidad y la mejor manera de desarrollar la movilidad cero emisiones en Chile, incentivando el uso de vehículos que usen energía limpia, como la electricidad. El documento fue firmado por la Ministra del Medio Ambiente, María Ignacia Benítez, y el Director de Productos de Nissan Latinoamérica, Kenneth Ramírez. Con este acuerdo de cooperación público-privado, Chile está dando un paso importante en su política medioambiental, convirtiéndose en el cuarto país en Latinoamérica en trabajar concretamente en la materia, con el compromiso del Gobierno. Acuerdos similares ha firmado Nissan en México, Brasil y Colombia, donde ya se está trabajando para el despliegue de la tecnología de vehículos eléctricos. El Ministerio del Medio Ambiente trabajará en la evaluación de los requerimientos administrativos, legales y técnicos necesarios para la adecuada introducción de los autos eléctricos al país. Por su parte, Nissan aportará todo su conocimiento tecnológico que ha recabado en más de 70 años de investigación para el desarrollo de los vehículos movidos con energía eléctrica. Asimismo, la empresa colaborará con las autoridades chilenas en general, y el Ministerio del Medio Ambiente en particular, en la creación de planes que puedan determinar la futura introducción de vehículos eléctricos en Chile, tal como el Nissan Leaf, que es el primer auto que desarrolla la

Ventas vehículos Oct. 2010: 10.384 unids. (80% Nac. 20% Imp.) -o- **Producción vehículos Oct. 2010:** 7.226 unids.
Inflación Oct. 2010: Mes 1,5%; Acum.: 23% -o- **Tasas de Interés Sept. 2010:** Activa: 17,43%; Pasiva: 14,77%
Prestaciones Sept. 2010: 16,10% -o- **Cesta petrolera venezolana** (25 al 29/10/2010): US\$/bbl 73,88.
 (Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



marca japonesa con tecnología cero emisiones, y que se comenzará a comercializar en Estados Unidos a fin de año. Nissan espera llevar este innovador modelo a Chile a comienzos del 2012.

Nissan Motor Co ya inició, en su fábrica de Oppama, en Japón, la producción del nuevo Leaf, un vehículo 100% eléctrico de emisiones cero que Nissan sacará a la venta en diciembre en Japón y Estados Unidos. El modelo llegará a los primeros mercados de Europa a principios de 2011. En noviembre la compañía empezará a exportar unidades a Estados Unidos, mientras que los envíos para Europa comenzarán en diciembre. Carlos Ghosn, Presidente y CEO de Nissan, declaró en la ceremonia de salida de la primera unidad de la línea de montaje del Nissan Leaf: *"éste es un logro muy importante, no sólo para Nissan y la Alianza Renault-Nissan, sino también para toda la industria automotriz. Los consumidores lo tienen claro, quieren una movilidad sostenible y asequible, y la Alianza está liderando el cambio, con coches que puedan ofrecer estas condiciones junto con la fiabilidad, el entusiasmo y el rendimiento que piden los consumidores. El Nissan Leaf, un coche innovador y de gran calidad, transformará radicalmente las expectativas de los consumidores de todo el mundo sobre los fabricantes de coches."* El Nissan Leaf se fabricará en la planta de Oppama, junto con otros modelos de gasolina también muy populares como el Nissan Juke y el Nissan Cube. La aplicación del Nissan Production Way (NPW) en cada fase del proceso de montaje asegurará la calidad y eficiencia de la producción. Los módulos de baterías de iones de litio del Nissan Leaf se fabrican en la planta que Automotive Energy Supply Corporation (AESC) tiene en Zama, Japón, que es una empresa conjunta de Nissan y NEC Corporation. Los módulos de baterías, que contienen 4 células cada uno, se montan en la fábrica de Zama y después se envían a la planta de Nissan en Oppama. Cada conjunto de baterías que equipa al vehículo eléctrico está compuesto por 48 de estos módulos. Hidetoshi Imazu, Vicepresidente Ejecutivo de Producción, declaró: *"Oppama funcionará como 'fábrica nodriza' para la producción del Nissan Leaf. Utilizaremos todos los conocimientos y experiencia de la planta de Oppama para asegurar la mejor calidad en todas las fábricas que produzcan vehículos eléctricos de Nissan."* Dichas locaciones para la futura producción de vehículos eléctricos Nissan incluyen Smyrna, Tennessee, en Estados Unidos, y Sunderland, Inglaterra, en el Reino Unido. La fábrica de Oppama cuenta con una capacidad de producción anual de 50.000 unidades. La producción del Nissan Leaf comenzará en Smyrna (EE.UU) a finales de 2012, mientras que en Sunderland (UK) se iniciará a principios de 2013. A pleno rendimiento, la fábrica de Smyrna contará con una capacidad de producción anual de 150.000 unidades, mientras que Sunderland tendrá una capacidad de 50.000 unidades. El Nissan Leaf es el primer vehículo 100% eléctrico de emisiones cero que se producirá para la Alianza Renault-Nissan, que tiene el objetivo de convertirse en líder mundial en la movilidad de emisiones cero. Hasta la fecha, la Alianza ha firmado 80 asociaciones para la movilidad de emisiones cero con gobiernos, municipios y empresas de todo el mundo.

(Fuente: Motor OnLine y AP)

China producirá 1 millón de vehículos eléctricos en el 2020:

La capacidad de producción anual de automóviles eléctricos alcanzará el millón de unidades en el año 2020 en China. El Ministro de Ciencia y Tecnología, Wan Gang, aseguró que los vehículos eléctricos son la clave del desarrollo del mercado del automóvil y, por este motivo, China ha decidido apostar con fuerza en este sector, según ha recogido la publicación "China Daily". Por otra parte, es una forma de combatir la grave polución que sufre el país asiático, ya que se calcula que el 70% de esta contaminación proviene de la emisión de gases de los vehículos. Por este motivo, Wan Gang ha añadido que también se quiere potenciar el uso del transporte público. En este sentido, el

Gobierno también quiere intervenir en el auge de este producto sostenible, por lo que se pretenden ir cambiando progresivamente la actual flota de transporte público por vehículos eléctricos. Desde que en 2009 el automóvil eléctrico fue adquiriendo importancia y se consolidó como una cuota de mercado cada vez más viable y consolidada, se ha invertido en el sector 8,5 millones de yuanes (US\$ 1,3 millones). Por otra parte, cabe resaltar que China es líder mundial en el mercado automovilístico, ya que el 2009 se vendieron 13,6 millones de unidades y este año el sector ha crecido casi el 48% interanual. El gobierno anunció en junio que subvencionaría la compra de vehículos eléctricos con el objetivo de reducir las emisiones. En ciudades como Shanghai, Changchun, Shenzhen, Hangzhou y Hefei se darán subvenciones de hasta 60.000 yuanes (unos US\$ 9.000) para los ciudadanos que adquieran este tipo de automóvil.

(Fuente: Agencia EFE)

Mazda 2 sedán "Carro Interamericano del Año 2010": En un cerrado final se decidió la elección del "Auto y SUV del Año 2010" por parte de la Federación Interamericana de Periodistas del Automóvil (FIPA). Como pocas veces se había visto en los 10 años que los periodistas de FIPA han elegido los autos más idóneos para recibir los galardones anuales, el 23 de octubre de 2010 terminó el proceso de votación de la elección del Auto, SUV y Piloto del Año 2010, con resultados muy cercanos entre los tres primeros lugares de las categorías "Auto y SUV". La FIPA es una institución sin fines de lucro que vela por el desarrollo profesional y los valores éticos del periodismo especializado en el tema automotor, tanto desde el punto de mira social, industria como deporte a motor, FIPA fue fundada hace 10 años y está constituida por periodistas de todo el continente americano. El proceso de elección se realizó este año a través de la votación de los periodistas especializados de FIPA de Argentina, Barbados, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Perú, Puerto Rico, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Los ganadores fueron el automóvil Mazda2 sedán, con 123 puntos, que obtuvo el Premio "Auto Interamericano del Año 2010". Con 120 puntos le siguió el nuevo Fiat Uno y con 119 el Serie 5 de BMW. Por su parte, el Hyundai iX35 Tucson, con 155 puntos, se impuso en la categoría de utilitarios deportivo, haciendo suyo el Premio "SUV Interamericana del Año 2010". Con 141 le siguió la VW Amarok y con 133 el Kia Sportage. También el mexicano Esteban Gutiérrez fue proclamado "Piloto Interamericano del Año 2010", con 146 puntos. Según el informe del Consejo Superior de FIPA, los premios serán entregados al comienzo del próximo año en una gala a realizarse en Honduras.

(Fuente: Motor OnLine)

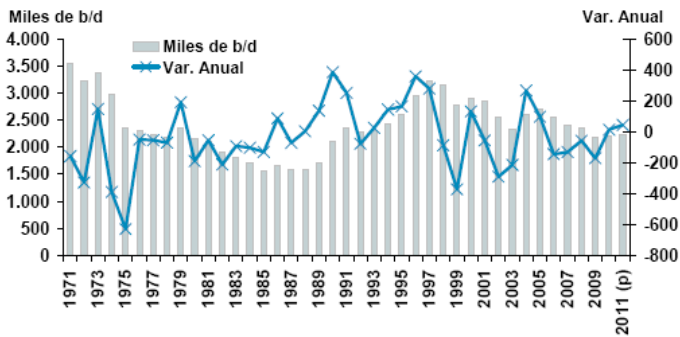


Ventas vehículos Oct. 2010: 10.384 unids. (80% Nac. 20% Imp.) -o- **Producción vehículos Oct. 2010:** 7.226 unids.
Inflación Oct. 2010: Mes 1,5%; Acum.: 23% -o- **Tasas de Interés Sept. 2010:** Activa: 17,43%; Pasiva: 14,77%
Prestaciones Sept. 2010: 16,10% -o- **Cesta petrolera venezolana** (25 al 29/10/2010): US\$/bbl 73,88.
 (Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)



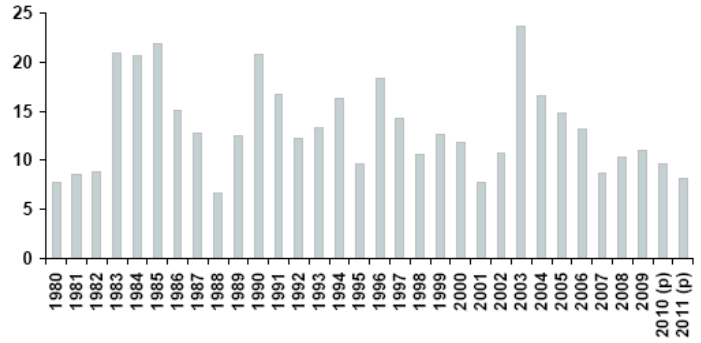
Proyecciones Macroeconómicas 2010-2011

Producción Petrolera Venezolana



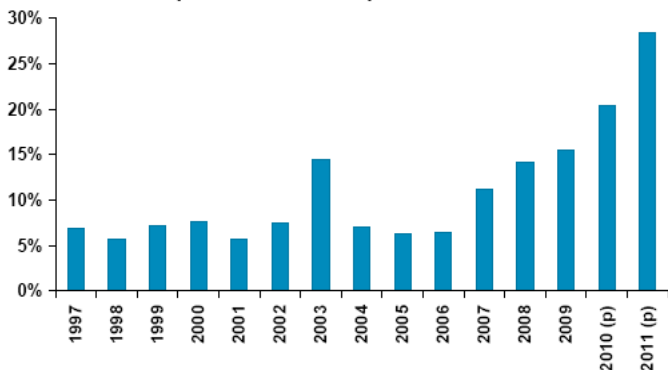
Nota: (p) Proyectado
Fuente: Bloomberg, Ministerio del Poder Popular para la Energía y Petróleo y Gerencia de Investigación Económica-Mercantil Banco

Cobertura Meses de Importaciones



Nota: (p) Proyectado
Fuente: Banco Central de Venezuela y Gerencia de Investigación Económica-Mercantil Banco

Participación de las Importaciones No Petroleras



Nota: (p) Proyectado
Fuente: Banco Central de Venezuela y Gerencia de Investigación Económica-Mercantil Banco

Proyecciones 2010 - 2011 PIB por Actividad Económica						
	2006	2007	2008	2009	2010 (p)	2011 (p)
Comunicaciones	23,5%	19,8%	18,2%	9,8%	8,2%	6,3%
Servicios de Gobierno General	3,0%	5,7%	5,3%	2,4%	1,4%	2,2%
Servicios Comunales, Sociales y Personales	16,5%	10,9%	9,5%	3,1%	1,2%	2,3%
PIB Petrolero	-2,0%	-4,2%	2,5%	-7,2%	0,2%	1,3%
Resto ^{1/}	3,7%	5,0%	5,6%	-0,3%	-1,2%	-1,8%
PIB TOTAL	9,9%	8,2%	4,8%	-3,3%	-1,5%	0,1%
PIB No Petrolero	10,9%	9,6%	5,1%	-2,0%	-1,7%	0,0%
Inmuebles y Servicios Prestados Empresas	8,6%	5,8%	2,7%	-2,0%	-2,2%	0,1%
Construcción	30,6%	15,5%	3,7%	0,2%	-2,5%	2,4%
Transporte y Almacenamiento	14,3%	13,3%	3,8%	-8,5%	-3,9%	-2,1%
Manufactura	8,3%	7,4%	1,4%	-6,4%	-4,2%	-2,3%
Comercio y Reparación	15,7%	16,7%	4,6%	-8,3%	-5,9%	-2,2%
Electricidad y Agua	4,9%	-1,5%	5,7%	4,2%	-6,0%	3,0%
Instituciones Financieras y Seguros	47,2%	16,4%	-4,6%	-2,4%	-8,9%	-5,6%
Minería	7,2%	1,5%	-4,2%	-11,2%	-12,3%	-5,1%

Nota: 1/ Incluye Agricultura Privada, Restaurantes y Hoteles Privado y Actividades Diversas Públicas. (p) Proyectado
Fuente: Banco Central de Venezuela y Gerencia de Investigación Económica-Mercantil Banco

Proyecciones 2010-2011 Sector Externo

	2007	2008	2009	2010 (p)	2011 (p)
En millones de US\$					
Exportaciones Totales	69.010	95.138	57.595	64.659	68.831
Petroleras	62.640	89.128	54.201	61.187	64.988
No Petroleras	6.370	6.010	3.394	3.471	3.843
Importaciones	46.031	49.482	38.442	38.458	44.256
Petroleras	4.414	4.262	3.970	6.094	8.221
No Petroleras	41.617	45.220	34.472	32.364	36.035
Públicas	4.642	6.365	5.321	6.614	10.247
Privadas	36.975	38.855	29.151	25.750	25.788
Balanza Comercial	22.979	45.656	19.153	26.201	24.575
Cuenta Corriente	18.098	37.392	8.561	14.414	12.522
Cuenta Capital y Financiera+ EyO	(23.840)	(28.117)	(18.823)	(18.451)	(13.276)
Aportes a Fondos Públicos	(18.374)	(17.420)	(14.627)	(11.424)	(9.564)
Saldo Balanza Global	(5.742)	9.275	(10.262)	(4.037)	(754)
Reservas Internacionales BCV	33.477	42.299	35.000	30.963	30.208
FEM	809	828	830	841	861
Activos Externos (BCV+FEM+Fondos Públicos)	53.158	62.633	56.395	48.660	41.974
Meses Importación Reservas BCV	9	10	11	10	8

Notas: (p) Proyectado; FEM: Fondo de Estabilización Macroeconómica; EyO: Errores y Omisiones.
Fuente: Banco Central de Venezuela y Gerencia de Investigación Económica-Mercantil Banco

Proyecciones 2010 - 2011 Necesidades de Financiamiento

	2007	2008	2009	2010 (p)	2011 (p)
En millones de US\$					
Necesidades Brutas de Financiamiento	(288)	10.773	23.560	15.001	13.978
a) Externo	1.975	4.812	5.862	7.056	7.154
b) Interno	4.344	2.224	16.238	11.781	11.929
c) Otros	(6.606)	3.737	1.460	(3.837)	(5.105)
Necesidades Netas de Financiamiento	(8.751)	2.878	17.062	6.136	5.017
a) Externo	(1.865)	1.669	4.557	3.653	3.609
b) Interno	(280)	(2.528)	11.045	6.320	6.513
c) Otros	(6.606)	3.737	1.460	(3.837)	(5.105)
Como % PIB					
Necesidades Brutas de Financiamiento	-0,1%	3,5%	7,2%	6,0%	5,3%
a) Externo	0,9%	1,5%	1,8%	2,8%	2,7%
b) Interno	1,9%	0,7%	5,0%	4,7%	4,5%
c) Otros	-2,9%	1,2%	0,4%	-1,5%	-1,9%

Nota: (p) Proyectado
Fuente: Gerencia de Investigación Económica-Mercantil Banco

Ventas vehículos Oct. 2010: 10.384 unids. (80% Nac. 20% Imp.) -o- **Producción vehículos Oct. 2010:** 7.226 unids.
Inflación Oct. 2010: Mes 1,5%; Acum.: 23% -o- **Tasas de Interés Sept. 2010:** Activa: 17,43%; Pasiva: 14,77%
Prestaciones Sept. 2010: 16,10% -o- **Cesta petrolera venezolana (25 al 29/10/2010):** US\$/bbl 73,88.
(Fuente: VenEconomía, BCV, Cavenez y cálculos propios)