

US\$65.000 millones

US\$24.000 millones

OTROS MULTIMILLONARIOS QUE HAN INVERTIDO EN CRIPTOMONEDAS

- Bill Miller
- Daniel Colosi
- Elon Musk
- Erik Finman
- Jack Dorsey
- Mark Cuban
- Michael Novogratz
- Michael Saylor
- Paul Tudor Jones

US\$39.411,41
22/04/2022

Fuente: Forbes/Sondeo LR | Gráfico: LR-GR

las acciones de Tesla y su criptomoneda; por lo cual, es evidente que está buscando una vía de comunicación vital que, de cierta manera, beneficie a sus negocios", aseguró Martin Piqueras, profesor de OBS Business School y experto en estrategia digital.

Pero Musk no es el único multimillonario que ha entrado al mundo de las criptomonedas.

Otros empresarios que hicieron sus fortunas a través de la reciente innovación tecnológica también han invertido en



Martin Piqueras Caro
Profesor de OBS Business School

"Elon Musk está buscando un canal de comunicación que es vital para la salud de sus empresas. Ya hemos visto tweets que han impactado en Tesla y sus criptomonedas".



Patrick O'Neill
Partner en Sherlock

"La falta de conocimiento sobre la tecnología de blockchain sugiere que el entendimiento de muchas personas sobre esta área de inversión es aún bastante superficial".

Siganos en:



www.larepublica.co
Para conocer todas las noticias sobre los movimientos de las criptomonedas

58%

FUE EL CRECIMIENTO DE LOS MULTIMILLONARIOS DE LAS CRIPTOMONEDAS EN EL MUNDO FRENTE AL AÑO PASADO.



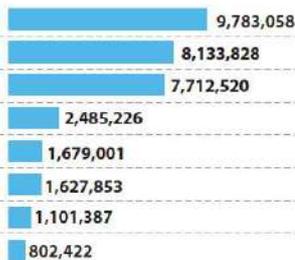
Escanee para ver el comment LR con la historia de los millonarios que apostaron a estos activos.

cripto como el fundador de Amazon, Jeff Bezos; el ex CEO de Twitter, Jack Dorsey; y Mark Zuckerberg, programador y creador de Facebook.

Pero también hay inversionistas tradicionales, como el reconocido gestor de fondos Bill Miller, que invirtió 50% de su patrimonio en bitcoin, Mark Cuban, empresario estadounidense y dueño de los Mavericks de Dallas de la NBA, que posee bitcoin, ethereum y polygon; y Michael Saylor, CEO de MicroStrategy, y que aseguró que ha invertido US\$425 millones en bitcoin.

XAVIER BECERRA SILVA
@XavierBecerra11

Recuento de votos



tantánea publicada después sugirió que los espectadores encontraron a Macron algo más convincente. Los mercados se tranquilizaron.

Sin embargo, sus diferentes visiones del mundo se hicieron evidentes, especialmente en Eu-

ropa. Le Pen dice que quiere transformar la Unión Europea en una alianza de naciones. Macron dijo que sus vínculos con Rusia y otros euroescépticos destruirían el bloque desde adentro. Los líderes europeos están siguiendo las elecciones de cerca y con preocupación. El canciller alemán Olaf Scholz, el primer ministro español Pedro Sánchez y el primer ministro portugués António Costa pidieron a los votantes que no respalden a Le Pen y no respalden explícitamente a Macron, en una columna conjunta publicada en varios periódicos.

La elección es entre la titular que valora "la democracia, la soberanía, la libertad y el estado de derecho" y un nacionalista que se pone del lado de gobernantes autocráticos como Vladimir Putin, que ha despertado "recuerdos de los tiempos más oscuros de Europa", dijeron.

MOVIMIENTO MARÍTIMO ENTRE CHINA Y JAPÓN

Datos del 21 de abril



Fuente: MarineTraffic | Gráfico: LR-AL

COMERCIO. CASI 500 BUQUES NO PUEDEN MOVERSE POR LAS MEDIDAS ANTICOID

Barcos quietos en Shanghái presionan la crisis de suministros

BOGOTÁ

Desde hace casi un mes China volvió a revivir los temores comerciales y económicos del covid-19, la razón, las cuarentenas más estrictas no vistas en ese país desde 2020, cuando empezó la pandemia.

Empresas del sector financiero pidieron a sus trabajadores dormir en las mismas oficinas para no afectar los mercados, y personal de varias industrias permanecen en pausa generando un stop comercial que según JP Morgan podría intensificar la ya existente crisis de suministros que vive todo el mundo.

MarineTraffic, el servicio de monitoreo de tráfico marítimo, hizo un seguimiento satelital a las aguas que hay entre las costas de China y Japón, la situación para el comercio es preocupante, pues las imágenes dejan ver cómo hay casi 500 barcos que están detenidos por la falta de operación en puertos.

Shanghái por ejemplo fue el primero y más estricto de China en implementar cierres al tráfico comercial en las costas. Además, Global Trade reportó que de los 15 servicios de logística y transporte terrestre para el movimiento de mercancías en esa zona, al menos 13 permanecían suspendidos total o parcialmente desde el pasado 5 de abril hasta la fecha. Eso muestra que así como en el mar, el movimiento comercial está quieto en las carreteras, la situación no es muy diferente.

"La crisis de suministros fue lo que puso a hablar al mundo de la subida de precios, de la inflación como tal desde finales del año pasado, por eso podría ser esta una situación que se intensifique para este año, también es una muestra del papel de China", agregó el exdirector del Banco de la República y

Petróleo, pendiente del consumo chino

El petróleo va camino de su tercera pérdida semanal en cuatro registros, con China enfrentando un gran impacto en el consumo. Se espera que la demanda de combustible en China, el mayor importador de crudo del mundo, caiga hasta 20% al cierre de abril, respecto al año anterior, según reportes de movimiento interno. Ayer, de momento el Brent y WTI se movía a la baja, la primera referencia con caídas de hasta 2% moviéndose entre US\$105 y US\$106, y por el lado de la West Texas Intermediate, retrocediendo al rango de US\$101 y US\$102.



Javier Díaz Molina
Presidente de Analdex

"Afectará sin duda la normalización de la logística internacional, ahora se va a demorar más. China tiene confinados a 400 millones de habitantes de 45 ciudades, Shanghái en primer lugar".

profesor de la Universidad de Columbia, José Antonio Ocampo.

El reporte de Global Trade también apunta a que una cifra de cerca de un millar de barcos detenidos genera presión sobre el costo de los fletes no solo en esa zona sino a nivel mundial, porque una cantidad tan grande de unidades marítimas detenidas significa menor movimiento de las embarcaciones desde y fuera de las aguas chinas.

Igualmente, el comercio internacional presiona para que los contenedores estén principalmente en disposición a los grandes puertos del mundo, por lo cual otros de países emergentes como Colombia serán los más azotados por el déficit.

Otro informe de El Mundo en España, con base en el seguimiento satelital de MarineTraffic, deja ver que así como desde el 13 de abril los barcos quietos eran cerca de 500, desde la semana anterior fueron 300; la cifra sube al punto que para finales de este mes podría superar fácilmente ese millar.

Informes de comercio entretegados por Bbva detallan que las

exportaciones que salen desde Shanghái equivalen a 7,2% del movimiento total de China, mientras que 20% de los contenedores utilizados para las ventas externas de ese país circulan en las costas de esa ciudad.

Los índices bursátiles chinos han estado en rojo el último mes por las proyecciones de más cortes en la cadena de suministros. El 1 de abril, las autoridades de Shanghái bloquearon toda la ciudad para detener la propagación del virus y pidieron a sus más de 25 millones de residentes que se quedaran en casa.

Javier Díaz Molina, presidente de Analdex, también ve con preocupación que la situación "nos va a afectar porque la normalización de la logística internacional se va a demorar más. China tiene confinados a 400 millones de habitantes de 45 ciudades, Shanghái en primer lugar. Es Indudable que va a pasar la cuenta porque toda la infraestructura portuaria, o buena parte de ella, está cerrada. Nos va a causar más problemas en crecimiento económico".

JOAQUÍN MAURICIO LÓPEZ B.
jlopez@larepublica.com.co