



China, dominio en vehículos eléctricos



Por **Gabriel Quadri de la Torre**

Viernes 19 de Enero de 2024 - 00:10

La electrificación vehicular es pilar de la descarbonización de la economía global y de la lucha contra el calentamiento global, ya que los vehículos de combustión interna representan la primera o segunda fuente de emisiones de gases de efecto invernadero en casi todos los países del mundo (en México, la primera).

Implica una revolución tecnológica e industrial que está siendo dominada por China, lo que incluye la fabricación de baterías de litio; China produce el 70% de las baterías en el mundo. El gigante asiático entendió rápido el destino de la industria automotriz, pasó de un salto de los vehículos de combustión interna a los vehículos eléctricos (VE). La aceleración de este proceso es vertiginosa; también de los propios VE: modelos accesibles pueden ir de 0 a 100 Km/h en apenas 4 segundos (equivalente al desempeño de vehículos deportivos a gasolina que pueden costar varios cientos de miles de dólares).

En 2023, China logró ser el primer exportador mundial de vehículos, gracias a la explosiva venta de VE. Empresas chinas (BYD) ya han superado a Tesla, y apuntan a desplazar también al resto de las empresas automotrices de Europa, Estados Unidos, Japón y Corea. Inteligentes subsidios gubernamentales, la existencia de casi 150 empresas productoras de automóviles (la gran mayoría desaparecerá y la industria se consolidará en 10 o 15 grandes empresas) y que compiten ferozmente (lo que repercute en menores costos y precios), economías de escala por el gran mercado interno chino, la disponibilidad de minerales críticos para las baterías, una reinterpretación profunda del automóvil como plataforma de software y hardware de información interactiva y tecnología, y la integración de dinámicas y extensas cadenas de proveeduría explican el éxito chino.



Es resultado de una visionaria política industrial. Actualmente, empresas chinas como BYD manufacturan hasta 3 millones de VE al año, y exportan a más de 70 países. Incluso, están en desarrollo varias plantas ensambladoras chinas en Europa. (Por ejemplo, en Hungría). El mercado interno chino es gigantesco (22 millones de vehículos vendidos anualmente), lo que les da una ventaja muy significativa.

Diversas empresas automotrices tradicionales han establecido alianzas con empresas chinas, como VW, BMW y Stellantis (Fiat, Peugeot, Citroën, Alfa Romeo, Maserati, Dodge, Jeep, Chrysler, Opel). Tesla tiene su fábrica más grande en Shanghái. Es impresionante que más del 42% de los vehículos que hoy en día se venden en China son eléctricos (puramente de baterías o híbridos), mientras que en Europa este porcentaje es del 25% y en Estados Unidos apenas del 10%. Claramente hay un rezago. Para 2030 se calcula que más del 90% de los vehículos comercializados en el gigante asiático serán eléctricos.

El ciclo productivo de las empresas automotrices chinas también las distingue de sus pares occidentales y asiáticos. Son capaces de generar una amplia gama de modelos en poco tiempo, y de sustituir rápidamente aquellos que no representan un suficiente éxito comercial. (A empresas occidentales, que están acostumbradas a ciclos de producción largos, les lleva entre 5 y 7 años concebir, diseñar y poner en producción un nuevo modelo).

Las empresas automotrices chinas se ven a sí mismas como empresas de tecnología, fundadas por multimillonarios tecnológicos. Mientras Apple no ha sido capaz de concretar su proyecto de hacer un VE, Xiaomi (que también fabrica teléfonos celulares), acaba de lanzar su primer modelo de VE (un sofisticado sedán). Huawei –gigantesca empresa de telecomunicaciones– y Baidu –una “Google” china– pronto presentarán sus primeros VE.



El caso es que, en el contexto de la electrificación, las empresas automotrices tradicionales están perdiendo sus ventajas comerciales y de marca, que les permitían tener generosos márgenes de utilidad. Peligra su propia permanencia, si no son capaces de adaptarse con celeridad. Y esto es irreversible; el mundo va desbocado hacia la electrificación vehicular. De hecho, Europa ya ha prohibido la venta de vehículos de combustión interna a partir de 2035, mientras que Estados Unidos ofrece jugosos subsidios a empresas y compradores de VE a partir de la Inflation Reduction Act del presidente Biden.

Tarifas o impuestos a la importación de VE chinos no han dado resultado; son suficientemente baratos para mantener aun así su competitividad. Más aún, empresas chinas han adquirido diversas empresas automotrices tradicionales europeas para ganar una mayor penetración en el mercado. Tal es el caso de Geely que ahora es dueña de Volvo (antes sueca) y Lotus (antes británica), y SAIC que es propietaria de la igualmente antigua automotriz británica MG.

Ya, más del 9% de los VE vendidos en Europa son chinos. En América del Norte, varias inversiones automotrices chinas (BYD, Geely, SAIC) están en proceso en México, con la finalidad de exportar a los Estados Unidos. Por lo pronto, ya uno de cada 5 vehículos vendidos en México es chino, y sus ventas crecieron más de 45% en 2023.

@g_quadri