

China fabrica más autos de los que necesita. Llegó la hora de la reorganización

En un mercado dominado por los vehículos eléctricos y los híbridos enchufables, es probable que la “ronda de eliminación” se lleve a los más débiles.

Clarence Leong /
 THE WALL STREET JOURNAL

El exceso de capacidad de los fabricantes de automóviles chinos está llevando al mayor mercado automovilístico del mundo a una fase de reorganización.

En conjunto, las ventas de automóviles en China aumentaron un 5,5% el año pasado, hasta los 22,9 millones de vehículos, según informó el jueves la Asociación China de Turismos. Sin embargo, la demanda es muy inferior a la capacidad que las empresas han acumulado, lo que les ha llevado a recortar precios y a introducirse en los mercados extranjeros para mantenerse en el mercado.

“El periodo comprendido entre 2025 y 2027 marca la ronda de eliminación de la industria automovilística”, escribió He Xiaopeng, director ejecutivo del fabricante de vehículos eléctricos Xpeng, en una carta interna a la fecha del 31 de diciembre y publicada por The Wall Street Journal. “La competencia en 2025 será más feroz que nunca”.

Entre los primeros perdedores están las marcas extranjeras. General Motors, Volkswagen y Toyota han ido perdiendo cuota de mercado en favor de sus rivales nacionales. Las marcas nacionales representaron el 61% del mercado local el año pasado, 8,6 puntos porcentuales más que un año antes, según la asociación automovilística china.

Pero las marcas locales también se enfrentan a un ajuste de cuentas.

Según Stephen Dyer, Director General de AlixPartners, el año pasado 23 marcas de vehículos eléctricos abandonaron China o se integraron en otras, mientras que una docena de marcas nuevas salieron al mercado. Según Dyer, 112 marcas vendieron al menos un vehículo eléctrico en los nueve primeros meses del año pasado.

Dyer calcula que el año pasado los fabricantes de automóviles chinos sólo utilizaron la mitad de su capacidad.

“Las empresas estatales y las grandes empresas privadas pueden sobrevivir, pero habrá mucha consolidación y desgaste entre las empresas más pequeñas, especialmente las que no tienen una huella exportadora”, comentó Sam Fiorani, que hace previsiones de producción y ventas de vehículos a nivel mundial para AutoForecast Solutions.

La reorganización es una consecuencia habi-

tual de la política industrial de Beijing. Los gobiernos centrales y regionales primero fomentan las industrias favorecidas con subvenciones y apoyo político, y luego -una vez alcanzada una masa crítica- dan rienda suelta a una lucha darwiniana. Una dinámica similar se ha dado recientemente en los paneles solares y las turbinas eólicas, así como en el acero y la electrónica en el pasado.

Las empresas que sobreviven a la lucha suelen convertirse en campeonas mundiales y fuente de orgullo nacional. Fabricantes chinos de automóviles como BYD ya se encuentran entre los primeros productores mundiales de vehículos eléctricos.

Más de la mitad de los autos nuevos que se venden en China son vehículos eléctricos o híbridos enchufables. En su discurso de Año Nuevo, el líder chino Xi Jinping destacó el hito de que la producción de este tipo de vehículos alcanzara los 10 millones en 2024.

El número de VE e híbridos enchufables vendidos en China se acerca ya al tamaño de todo el mercado automovilístico de EE.UU., donde el año pasado se vendieron unos 15,9 millones de vehículos, según Wards Intelligence.

En 2024, hasta 227 modelos de autos redujeron sus precios, frente a los 148 del año anterior, según Cui Dongshu, secretario general de la asociación automovilística. Tesla de China ha estado ofreciendo cero interés durante cinco años en sus préstamos para coches y ha rebajado el Model Y al equivalente de menos de US\$33.000.

Tesla ha resistido mejor que muchos de sus homólogos occidentales y japoneses. El año pasado vendió unos 662.000 autos en China, un 8% más, según GlobalData. Aun así, ha quedado por detrás de sus rivales locales, encabezados por BYD, que vendió casi cuatro millones de vehículos en China el año pasado.

Las ventas de las empresas conjuntas de GM en China cayeron más de la mitad entre 2018 y el año pasado. Fiorani, de AutoForecast Solutions, comunicó que las seis plantas de GM en China eran más de las que necesitaba. El mes pasado, la compañía dijo que esperaba tomar más de US\$5 mil millones en cargos no en efectivo debido a la debilidad de su negocio en China. GM no hizo comentarios.

Tener patrocinadores con mucho dinero no garantiza el futuro de una empresa. En diciembre, aparecieron videos en las redes sociales chinas que mostraban a empleados de una empresa china de vehículos eléctricos rodean-



do a su jefe y expresando su preocupación por si recibirían sus salarios y otros pagos. Los propietarios de la empresa, el gigante tecnológico Baidu y Geely, afirmaron que sus operaciones se enfrentaban a dificultades y que los empleados que se marcharan recibirían un trato justo.

William Li, director ejecutivo del fabricante de vehículos eléctricos premium NIO, declaró el mes pasado que “las empresas automovilísticas no pueden permitirse tener ningún defecto”, y añadió que el sector ha entrado en “la fase más feroz y brutal de la competencia”.

Según Eunice Lee, analista de Bernstein, es probable que las ventas de automóviles en China disminuyan en 2025 debido a la debilidad de la economía en general. Algunos incentivos ofrecidos el año pasado, como el programa “Dinero por chatarra” para subvencionar las compras, crearon una demanda puntual que probablemente no se iguale este año, aunque Beijing prorrogó el programa de subvenciones el miércoles.

Los fabricantes de automóviles chinos buscan en el extranjero la forma de absorber su producción. Esto es cada vez más difícil debido al

aumento de las barreras comerciales.

En octubre, la Unión Europea impuso aranceles de hasta el 45% a los vehículos eléctricos fabricados en China, y el año pasado el gobierno de Biden impuso un arancel del 100% a los vehículos eléctricos chinos. Los datos de la Asociación China del Automóvil muestran que las exportaciones chinas de vehículos eléctricos siguen aumentando, pero a un ritmo más lento en los últimos meses.

Los fabricantes de automóviles chinos han establecido fábricas en el extranjero para evitar los aranceles, pero una de las más destacadas -la fábrica de BYD en Brasil- ha tenido problemas. El gobierno brasileño declaró a finales de diciembre que había paralizado las obras mientras investigaba lo que consideraba condiciones análogas a la esclavitud para algunos de los trabajadores. BYD declaró que había despedido a un subcontratista y que no toleraba violaciones de los derechos humanos ni de la legislación laboral. WSJ

Traducido del idioma original por PULSO.