LITORALPRESS

Fecha: 26-04-2026
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera - MT Motores
Tipo: Noticia general
Título: 4 9000 o Salón de Beijing 2026: el futuro de la industria se construye detrás de la Gran Muralla

Pág. : 14
Cm2: 831,6

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: No Definida

Salón de Beijing 2026: el futuro de la industria se construye detrás de la Gran Muralla

Por Lorena Gallardo Gil / Fotos: Nicky Parkes y agencias. Una nueva edición del autoshow pekinés abre sus puertas por estos días, reuniendo la mayor ofensiva global del automóvil, con casi 1.500 ejemplares en exhibición. Todo ello, bajo un nuevo orden liderado por China, que ya domina con mano de hierro la era de la electrificación. Y es que mientras antes solo se limitaban a imitar, ahora son ellos quienes lideran en tecnología de autos eléctricos, software y baterías.

En los últimos años, el rótulo de "el -o la- más grande del mundo", parece pertenecerle a China. Prácticamente, todo lo que allí se construye o se hace lleva esa etiqueta. Que la planta hidroeléctrica más grande del orbe, que el puente marítimo más largo del planeta, que el radiotelescopio más grande jamás fabricado... solo por nombrar algunos.

Con todo este tipo de megaproyectos, se dice que China busca que el mundo sepa que no solo es un país grande en términos de superficie, sino también una potencia económica y tecnológica, cuyo protagonismo en la escena internacional futura será decisivo en todas las áreas.

Basta ver el vertiginoso avance de su industria automotriz, que hoy tiene a todos intentando seguirle el ritmo. Para muestra, el Salón del Automóvil de Beijing, que por estos días celebra una nueva edición, bajo el título del más grande autoshow de todos los tiempos. Casi 1.500 vehículos en exhibición, 181 estrenos mundiales, 71 conceptuales, 200 conferencias de prensa y 30 foros especializados, todo ello desplegado en 380.000 metros cuadrados, algo así como 38 canchas de futbol. Una verdadera locura y gran desafío para quienes recorren sus -17- pabellones.

FOTO: FRAN MUÑOZ

Así, y si antes los periodistas especializados organizábamos el calendario en torno a las grandes citas de la industria: Detroit, Ginebra y Frankfurt o París; hoy son los salones del Dragón Asiático (ya sea, Beijing o Shanghai, según corresponda por año), los que marcan la pauta mundial. Es aquí donde hoy se descubren la mayor parte de las novedades de la temporada, que más tarde llegarán al resto del mundo.

En palabras de muchos, este colosal despliegue de autos, no solo pone en evidencia la magnitud logística de la feria, sino también la ambición de un país que quiere redefinir el mapa de la industria automotriz. Así lo deja claro el lema de la presente edición: "Lead the Era, Shape an Intelligent Future", el cual más que una promesa publicitaria, es una declaración de intenciones: China pretende liderar la nueva era de la automoción y, de paso, moldear la forma en que el mundo entiende la movilidad, la conectividad y la digitalización.

En el Salón de Beijing 2026 hoy se dan cita todas las marcas, califíquense como extranjeras, locales, generalistas, premium, deportivas... todas. Y es que hoy más que nunca saben de la importancia de estar en China, el mayor productor y vendedor de autos del planeta desde 2009, y cuyos números lejos de estabilizarse, siguen en expansión.

El epicentro

Eso de que China es la fábrica del mundo, seguramente, lo han escuchado mil veces. Y no se exagera, todo tipo de producto se produce allá y en cantidades industriales. Juguetes, ropa, zapatos, carteras, relojes, teléfonos, etc, etc, etc.

En el sector automotriz, el gigante asiático alcanzó un récord de producción en 2025, con 34,78 millones de unidades, un 10,4% más que el ejercicio anterior, según datos de la Asociación de Fabricantes de Automóviles de China (CAAM, por sus siglas en inglés).

Por su parte, exportó 8,32 millones de vehículos, siendo México, Rusia y Emiratos Árabes, los principales países de envío. Una arremetida que pocos la habrían creído cuando su industria comenzó, allá por la década del 50, y que fue uno de los frentes clave en la guerra arancelaria desatada con Occidente el año pasado.

Al día de hoy, China no solo es el mayor fabricante del mundo, sino también el más grande mercado del orbe. Y ahí está otra de las claves de su éxito, pues de qué serviría fabricar tanto autos, si no hay a quién vendérselos. Con 1,407 millones de habitantes, la población china es una de las grandes -solo superada por India-, y el auge de una clase media urbana ha propiciado que, en las últimas dos décadas, producción y ventas de vehículos privados hayan aumentado en proporciones inimaginables en otros países.

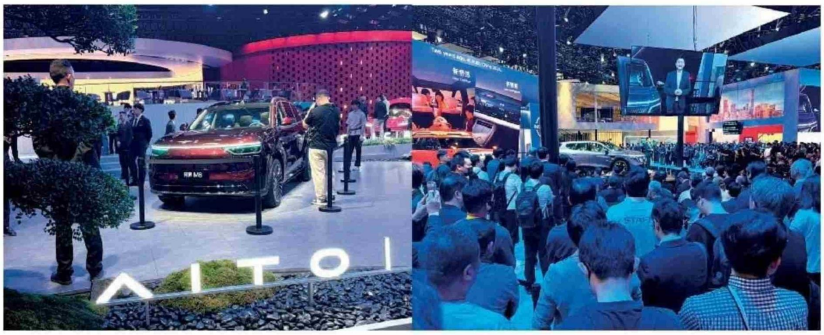
Tanto es así, que las ventas internas acompañaron el ritmo de producción durante 2025, alcanzando los 34,4 millones de matriculaciones, con un crecimiento interanual del 9,4%. Una

LITORALPRESS

Fecha: 26-04-2026
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera - MT Motores
Tipo: Noticia general
Título: **4 9000 o Salón de Beijing 2026: el futuro de la industria se construye detrás de la Gran Muralla**

Pág. : 15
Cm2: 792,7

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: No Definida



cifra que equivale a 65 autos vendidos por minuto.

En este vertiginoso avance de la industria china, hay ciertos factores que deben tomarse en cuenta, como la incalculable apuesta en I+D, el apoyo gubernamental -y por ende, una menor burocracia- y como no, la velocidad de reacción, con marcas que desarrollan hoy autos en solo 18 meses.

Eso sí, el punto de inflexión, fue su temprana apuesta por la electromovilidad, la gran respuesta a las demandas de una movilidad sustentable. Una nueva forma de concebir autos, que la nación asiática entendió y atendió desde su génesis, convirtiéndose en la llave que le abriría las puertas al mundo. Tanto es así, que casi la mitad de sus ventas actuales (16,5 millones) corresponden a vehículos electrificados.

Quién es quién

Además de su tamaño, lo que define esta edición del Salón del Automóvil de Beijing, es el cambio estructural que representa. Los grandes fabricantes chinos ya no son promesas emergentes, sino protagonistas globales, en plena conquista del mundo. Asimismo, el auge de nuevas submarcas y propuestas premium, deja en evidencia que la industria del Dragón Asiático ya no compite solo en volumen, sino también en valor añadido.

Y es que al día de hoy el mercado del automóvil en China es inmenso, complejo y lleno de marcas que se entrecruzan. Actualmente, existen más de un centenar de firmas del origen, muchas de ellas aglomeradas en grandes grupos. Vamos viendo.

BYD, Changan, Chery y Geely son los mayores fabricantes según las ventas de autos de marca propia. Los dos últimos son de propiedad estatal y reciben importantes subvenciones del gobierno chino.

Fundada en 1995, BYD se ha convertido en una de las marcas más relevantes de la historia reciente de la industria automotriz. Tal es su nivel de envergadura, que su planilla de trabajadores, por ejemplo, tiene tantas personas como un país pequeño: casi un millón de empleados, más que Tesla, Toyota, Ford, BMW y Renault juntos.

En 2025, alcanzó un récord histórico de ventas cercano a los 4,6 millones de vehículos, consolidando su liderazgo global en Vehículos de Nuevas Energías (NEV, por sus siglas en ingles) y superando a Tesla.

Para Changan fue un año extraordinario, con 2,9 millones de autos vendidos y un portafolio en plena expansión. En Chile, debutó con sus submarcas Deepal (vehículos electrificados) y Avatr (premium), estrategia que le valió para quedarse con el título a Mejor Marca en los premios Los Mejores de La Tercera.

En términos de exportaciones, el Grupo Chery fue uno de los primeros en salir de sus fronteras. En 2001, comenzó a exportar autos, mientras que en 2014 inauguró en Brasil su primera fábrica en el extranjero.

Así el consorcio chino -que entre sus marcas anota a OMODA|JAECOO, Jetour y Exeed- superó en 2025 los cinco millones de unidades exportadas acumuladas, convirtiéndose en el primer fabricante del país asiático en lograr este importante hito.

Geely, por su parte, destaca por su expansión global, marcada por la compra en 2010 del fabricante sueco Volvo, en ese entonces en manos de Ford. Hoy también posee o participa en marcas como Polestar, Lotus, Proton y Smart.

Fuera de estos cuatro gigantes, otros grupos también tienen peso. SAIC, por ejemplo, controla MG, Maxus, LDV, Roewe, IM Motors, Rising Auto y Wuling. Además, opera joint ventures clave con fabricantes occidentales, produciendo vehículos de marcas como Volkswagen, Skoda, Audi, Chevrolet, Buick y Cadillac en China.

Aquí también ubicamos a BAIC, GWM, JAC, Donfeng y DFSK, que a su haber tienen varias marcas, con distintos enfoques y para diferentes públicos.

Finalmente, existen startups que aún no han sido absorbidas por los grandes conglomerados. Entre ellas figuran Nio (con sus marcas Onvo y Firefly), Xpeng, Aiways, Neta, Xiaomi, Li Auto y Rox. Son empresas independientes, pero con una presión creciente para sobrevivir en un mercado tan competitivo con el de la Gran Muralla.

Con todo ello, qué duda hay de que son las marcas chinas quienes tienen el protagonismo en Beijing 2026.

GRUPOS AUTOMOTRICES	MARCAS
BYD	BYD - Denza - Yang Wang - Fang Cheng Bao
CHERY	Chery, OMODA|JAECOO, Jetour, Exeed, Kaiyi, Lepas, Luxeed, iCar, Soueast, Karry y Fulwin
GRUPO GEELY	Geely, Volvo, Polestar, Lynk & Co, Livan, Jidu, Galaxy, Zeekr, Farizon, Proton, Radar, Smart, LEVC, EMC, Geome y Belgee.
CHANGAN	Changan, Deepal, AVART, Nevo y Kaicene
SAIC MOTOR	MG, Maxus, Roewe, LDV, IM, Rising Auto y Wuling
DONGFENG	Dongfeng, Nammi, Aeolus, Mengshi, Forthing, Voyah y M-Hero
GWM	Poer, Haval, Tank, Ora y Wey
SERES	Seres, DFSK y AITO
JAC	JAC, Maextro, Evo y Nord
BAIC	BAIC, Arcfox, Foton, Tiger y Stelato