

¿Quién es el líder mundial?

# Estos son los países que más auto fabrican

RODRIGO CASTILLO C.

Año 1999, las expectativas de un nuevo siglo se abren y en Japón celebran: un nuevo récord de producción lo ponen a la cabeza de los países constructores de automóviles: nada menos que 8.100.190 unidades de automóviles, sin considerar vehículos comerciales.

De cerca se encontraba Estados Unidos, que con las marcas de los "Tres Gigantes de Detroit", llegaban a 5.637.949 autos salidos de sus líneas de ensamblaje. El podio lo completó ese año la poderosa industria de Alemania, que fue capaz de fabricar 5.309.524. Todas cifras oficiales de OICA (Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles).

Hoy, enero de 2026, la situación mundial difiere completamente. Un gigante asiático se impuso en la construcción de vehículos con cifras inéditas para una industria que no ha parado de crecer: China se impuso por lejos en 2025, con la impresionante suma de 21.241.210 automóviles salidos de sus fábricas. Su más cercano seguidor, Japón, llegó a 5.329.880.

## El futuro del dragón

Desde la perspectiva de la producción, no es nada raro que en Chile, hoy los autos fabricados en China sean el principal origen. Según los datos de ANAC, en su último informe de 2025, este país domina los modelos que se venden en el país con un 41,4% de las colocaciones. En 2014, los automóviles chinos apenas llegaban al 14% del mercado.

Los especialistas son claros al considerar que esto parece no detenerse. China tiene, según el New York Times, la capacidad de producir más de 40 millones de automóviles con motor de combustión interna (ICE) al año.

Además lideran la producción de vehículos eléctricos, con nada menos que 16 millones de unidades producidas en 2025, por lo que no es nada raro que busquen más mercados donde vender sus soluciones de movilidad de cero emisiones.

Bill Russo, ex jefe de Chrysler en Asia y hoy CEO de Automobility, empresa que asesora a la industria global sobre China, comentó:

"Lo que China ha hecho en el siglo XXI es que empezó siendo más grande. Y eso fue una atracción gravitacional para que todos construyeran la infraestructura que ahora tenemos para producir automóviles".

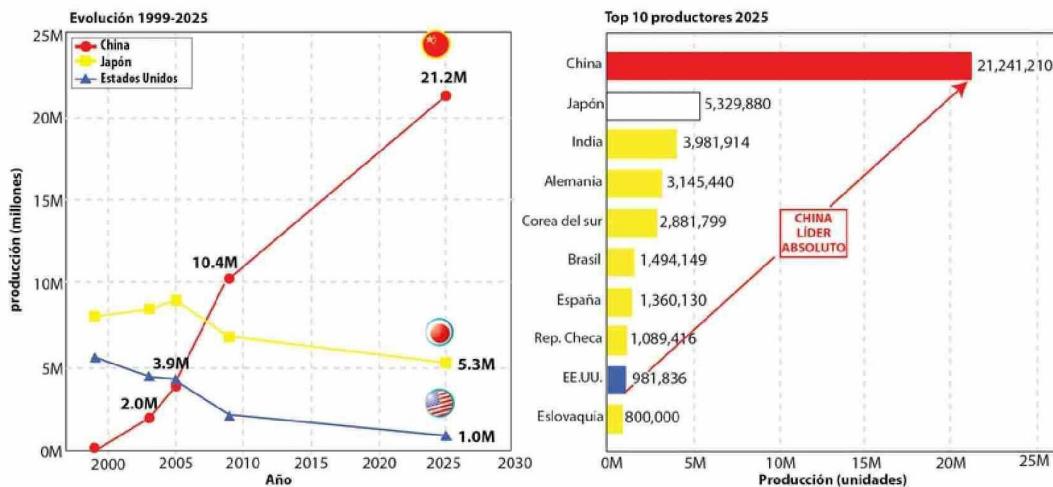
En parte se explica- según The New York Times por que, "China tiene una política industrial a una escala sin precedentes en otras grandes economías, canalizando cientos de miles de millones de dólares hacia sectores estratégicos como los vehículos eléctricos y las baterías".

## Ex gigantes

Aunque con más de 5 millones de

## Producción mundial de automóviles

El ascenso de China y la caída de las potencias tradicionales



Fuente: datos de producción mundial de automóviles Enero 2026

**En las últimas décadas una revolución se vive en el sector automotor. De los tradicionales fabricantes que lideraron la industria, a nuevos actores emergentes con un poder industrial inédito ha cambiado para siempre los mercados globales de automóviles.**



automóviles producidos, Japón mantiene un digno segundo lugar global, varios constructores históricos, como Alemania, Francia, y Estados Unidos, han visto disminuir su capacidad de producción.

"Si no actuamos, el futuro de la automoción no se construirá en Europa. No se trata solo del cierre de fábricas, sino que amenaza el tejido social de la industria y la soberanía tecnológica de Europa". La cita es de Benjamin Krieger, secretario general de CLEPA (proveedores europeos de automoción). Vale decir que del tercer lugar alemán de 1999, hoy ocupa el cuarto lugar con 3.145.440 autos. Es decir 2.164.084 unidades menos.

Carlos Tavares, ex director ejecutivo de Stellantis, analizó, "nos enfrentaremos a un desafío, y diría que brutal, por la ofensiva china en el mercado europeo" y añade. "Se verá un cambio drástico en la base de proveedores. El abastecimiento se trasladará del mundo occidental a los países con los mejores precios. La carrera de los vehículos eléctricos se ha convertido en una carrera por la reducción de costos".

Por su parte, los grandes fabricantes de Estados Unidos, vieron perder gran parte de su poder en la crisis subprime de 2008. Robert Nardelli, entonces CEO de Chrysler dijo en el Congreso de Estados Unidos que GM y Chrysler "ya no podían obtener el crédito que necesitaban para realizar sus operaciones diarias".

La combinación de la crisis subprime, el consiguiente desplome del crédito y la caída de la demanda "drásticamente recortó la producción en Estados Unidos, reduciendo de 10,4 millones de vehículos livianos en 2007 a 5,6 millones en 2009".