

Las empresas chinas constructoras de automotores. Características y ventajas competitivas

The Chinese Automotive Construction Companies. Characteristics and Competitive Advantages

Juan José Ramírez Bonilla
ORCID: [0000-0001-6109-2269](https://orcid.org/0000-0001-6109-2269)
jrami@colmex.mx
El Colegio de México, A.C.,
Centro de Estudios de Asia y África
Tlalpan, Ciudad de México, México

Fecha de recepción: 28 de agosto de 2024
Fecha de aceptación: 24 de septiembre de 2024



Resumen El trabajo analiza el surgimiento de China como el principal productor de vehículos automotores y su consolidación como el segundo exportador de bienes automotrices. Para ello, destacamos la especialización de China en la producción de vehículos para el transporte privado de personas, como principal ventaja para desplazar a sus principales competidores en los mercados internacionales. Además, insistimos en que las empresas chinas constructoras de automotores son avatares del Estado y que su competitividad está basada tanto en el respaldo financiero estatal, como en una estrategia de implantación en el territorio continental chino. Estos factores, en conjunto, explican la capacidad de algunas empresas chinas para producir y exportar vehículos eléctricos.

Palabras clave: Sensibilidad industria automotriz; capacidades productivas; competitividad; internacionalización; vehículos eléctricos.

Cómo citar: Ramírez-Bonilla, J. J. (2024). Las empresas chinas constructoras de automotores. Características y ventajas competitivas. *China Global Review*, 2(4), 7-31. <https://doi.org/10.53897/RevChinaGR.2023.04.01>

Abstract. The paper analyzes the emergence of China as the main producer of automobile vehicles and its consolidation as the second largest exporter of automotive goods. To this end, we highlight China's specialization in the production of vehicles for the private transport of people, as the main advantage to displace its main competitors in international markets. In addition, we insist that Chinese automobile construction companies are avatars of the State and that their competitiveness is based both on state financial support and on a strategy of localization in the Chinese mainland. These factors, taken together, explain the ability of some Chinese companies to produce and export electric vehicles.

Keywords: Automotive industry sensitivity; productive capacities; competitiveness; Internationalization; electric vehicles.

Introducción

El automotriz es un sector industrial sensible a múltiples factores globales. Así, el portal electrónico RSM (2022) lo considera sensible a la inflación y a las tasas puestas en práctica por las autoridades monetarias para controlar el incremento de precios. Luego de la crisis financiera global, la International Labor Organization (ILO 2010) consideraba la sensibilidad de la demanda a los altos precios de los vehículos en India y en otros países. Analistas de la OECD (2009) consideraban la naturaleza política de la sensibilidad del sector. En la actualidad, es considerado sensible tanto al cambio climático como al desarrollo de nuevas tecnologías de la información y de la comunicación (TICs); esta peculiaridad permite explicar los retos sectoriales actuales: el rápido desarrollo de los vehículos eléctricos, de conducción autónoma y permanentemente conectados (United Nations Development Program, 2021).

Comenzamos analizando la sensibilidad del sector automotriz a las variaciones del entorno económico global, durante el periodo 2000-2023, y los cambios inducidos en la estructura geográfica de la producción de los vehículos automotores¹. Con ello, analizamos la inserción de la industria

1 En el lenguaje común, el sustantivo "automóvil" tiene dos acepciones: la primera y más común es de carácter restringido y es utilizada para referirse a los vehículos de uso particular, para transportar hasta seis personas; la segunda acepción es de carácter general y hace referencia a todos los vehículos rodantes, con excepción de los ferrocarriles, dotados de un medio de propulsión autónomo. Por precisión, optamos por utilizar "automóvil" en el primer sentido señalado y, para referirnos al segundo tipo de vehículos, optamos por utilizar el sustantivo "automotor".

automotriz china en el sector global, poniendo de realce las ventajas de las empresas chinas constructoras de vehículos automotores: la propiedad estatal y/o el respaldo financiero del Estado chino; el carácter local de la producción orientada hacia el mercado internacional; el cambio tecnológico hacia la producción de vehículos eléctricos. En términos generales, examinamos los principales factores explicativos del éxito productivo y comercial de las empresas chinas constructoras de automotores.

I. China y la producción de vehículos automotores

Nos interesa destacar el ascenso, y la consolidación de China, como el principal constructor de vehículos automotores. Nuestro análisis tiene como base los cambios estructurales en los indicadores estadísticos de la producción de vehículos automotores, y en los valores (medidos en millones de dólares) de las exportaciones del sector 87 del Harmonized System (HS), correspondientes a los principales países productores de vehículos automotores durante el siglo XXI; incluimos México, como punto de referencia; pues, siendo un productor secundario, es un exportador relevante de bienes automotrices.

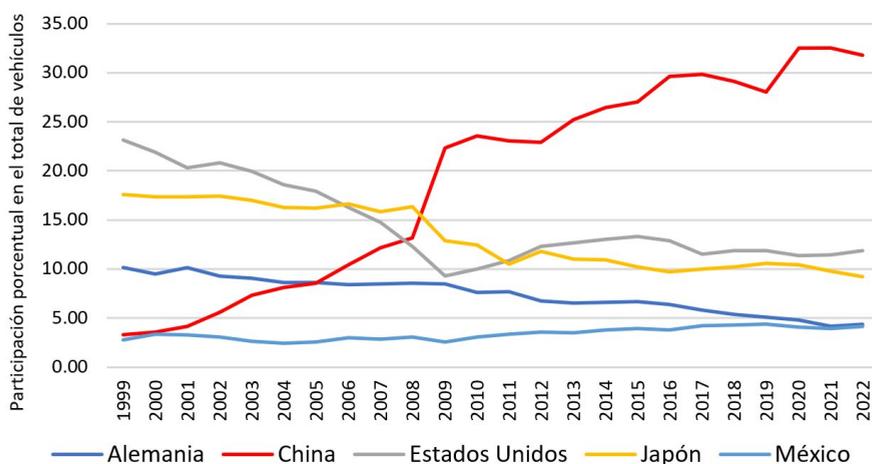
En la gráfica 1 se destaca el cambio en la dinámica de la producción de automotores a partir de la crisis financiera global de 2008-2009. Hasta antes de 2008, las inversiones productivas de las grandes empresas constructoras de automotores fueron canalizadas hacia China, provocando el retroceso de la producción en las cuatro economías nacionales incluidas en la gráfica 2. Los símbolos de la desindustrialización del sector automotriz fueron la sustitución de General Motors por Toyota como principal productor de automotores, en 2007 (The Economic Times 2008), y, en julio de 2013, la declaración de bancarrota de Detroit, el principal centro industrial constructor de automotores en Estados Unidos (Adams Kirshner 2019).

La transformación de la crisis del *subprime market* (2007), en crisis financiera estadounidense (2008), y la extensión de ésta a Europa (2009), indujeron tres cambios importantes en el sector automotriz internacional, apreciables en la gráfica 2: el primer cambio importante fue el surgimiento de China como principal productor de bienes automotrices; en efecto, en 2009, produjo el 22.33% del total mundial de vehículos automotores y, luego, consolidó continuamente su posición hasta alcanzar el 32.54%, en 2021. La segunda modificación relevante fue el inicio de la reconstrucción de la industria automotriz en América del Norte; la gráfica 2 muestra que las curvas de participación de Estados Unidos y de México, en la producción mundial,

experimentaron un cambio de pendiente; aunque en Estados Unidos la producción sufrió retrocesos en 2016 y 2018, el mismo fue compensado por el incremento continuo de la producción en México y en Canadá. Un tercer giro fue la reducción de prácticamente seis puntos porcentuales de la participación de Japón en la producción mundial entre 2008 y 2011. Debemos tener en cuenta que se trata de la producción de las empresas localizadas en Japón, sin considerar la producción de las empresas japonesas localizadas en otros países.

Esta reorganización de la industria automotriz en la región del Pacífico tuvo como complemento la continua disminución de la participación relativa de Alemania en la producción mundial de automotores.

Gráfica 1. Principales productores de vehículos automotores



Fuente: Elaboración propia, con información de la OICA 2024.

China: Una economía especializada en la producción de Vehículos para el Transporte de Personas (VTP)

La tabla 1 nos muestra otra faceta de la producción de automotores en la escala global: la especialización de las economías nacionales en la producción de ciertos tipos de vehículos automotores. La tabla 1 tiene en cuenta dos variables principales: por un lado, los 15 países más importantes durante

cada año; 12 países aparecen durante todo el periodo 1999-2022 entre los 15 más importantes; la excepción es Tailandia, pues se incorpora a los 15 países más importantes hasta 2004. La segunda variable es la tasa de especialización de cada país en la producción de vehículos comerciales; esta tasa permite establecer dos grupos de países: los especializados en la producción de VTP y los abocados a la producción de vehículos comerciales.

El grupo de países especializados en la producción de vehículos comerciales está constituido por cuatro países: los tres de América del Norte y Tailandia.

Estados Unidos registra una tasa de especialización que progresa casi continuamente desde 56.71%, en 1999, hasta 82.59%, en 2022. Se trata no sólo del único caso-país en esa situación, sino también de la más alta tasa de especialización registrada.

Tabla 1. Tasa de especialización en la producción de vehículos comerciales de los principales países productores de vehículos automotores, 1999-2022

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	29.33	29.39	29.27	29.89	30.82	30.92	29.49	27.89	27.39	25.29	22.65	24.93	25.02	25.11	24.94	24.5	24.5	24.08	24.51	26.28	26.84	28.07	28.81	27.55
Estados Unidos	56.71	56.7	57.29	59.13	62.77	64.72	63.83	61.24	63.6	56.45	61.54	64.73	65.63	60.24	60.52	63.53	65.59	67.75	72.89	75.29	76.9	78.16	82.95	82.59
México	35.88	33.92	45.64	46.8	50.87	42.73	49.77	46.34	42.29	43.84	39.6	40.82	38.19	39.7	41.99	43.12	44.8	44.6	53.3	61.57	65.32	69.54	77.49	81.25
Canadá	46.83	47.65	49.67	47.93	47.5	50.75	49.54	45.98	47.95	42.59	44.83	53.24	53.61	57.77	59.44	61.84	61.09	66.16	65.93	67.54	75.93	76.2	74.15	76.45
Tailandia						67.73	75.28	74.98	75.5	71.21	68.64	66.29	63.1	61.09	56.41	60.48	59.68	58.6	58.85	59.54	60.51	62.33	64.72	68.46
Francia	12.44	13.99	12.32	8.58	11.04	11.96	12.29	14.07	15.42	16.47	11.14	13.69	13.91	14.48	16.2	17.68	21.13	21.9	21.51	22.33	23.94	29.52	32.07	26.95
Brasil	17.99	19.6	17.37	15.14	17.65	19.61	20.51	19.88	19.68	20.84	19.09	23.57	26.07	23.9	26.65	20.47	16.9	17.52	15.94	17.12	16.86	20.12	24.04	23
España	20.01	21.98	22.41	20.61	20.81	20.24	23.77	25.16	24.01	23.55	16.47	19.87	22.51	22.21	18.89	21	18.81	18.43	19.55	19.58	20.35	20.61	20.78	19.56
India	34.84	35.37	19.65	21.33	21.83	22.02	22.86	27.07	23.97	20.85	17.65	20.4	22.59	21.04	19.05	17.75	18.12	18.07	17.36	21.45	19.77	16	17.46	18.65
Japón	18.14	17.57	16.97	15.98	17.58	17.04	16.51	15.04	14.24	14.23	13.51	13.69	14.77	13.97	14.96	15.32	15.6	14.46	13.88	14.09	14	13.73	15.65	16.2
China	69.1	70.78	69.86	66.48	54.57	52.62	31.06	27.2	28.16	27.54	24.71	23.91	21.36	19.45	18.23	16.03	13.97	13.15	14.51	15.39	16.95	20.74	17.92	11.79
Corea del Sur	16.93	16.47	16.12	15.77	12.91	10	9.25	9.14	8.88	9.83	10.09	9.49	9.35	8.65	8.82	8.86	9.24	8.72	9.22	9.11	8.56	8.41	8.66	8.48
Alemania	6.65	7.14	6.66	6.33	6.56	6.78	7.08	7.24	8.12	8.5	4.71	5.99	4.47	4.62	4.87	5.14	5.39	5.21	0	0	0	6.07	6.42	5.37
Turquía																								
Indonesia																								
Bélgica	9.79	11.72	10.83	11.38	12.39																			
Rep. Checa																								
Irán										17.7	16.04	14.53	14.34											
Italia	17.09	18.18	19.49	21.11	22.33	27.01	14.24	26.34	29.08															
Rusia	19.32	19.6	18.31	19.65	20.99	19.92	21.11	21.91	22.38	17.92		13.89	12.36	11.78	12.07	10.82	12.25							
Reino Unido	9.47	9.51	11.44	10.59	10.23	11.27	11.47	12.52	12.32	12.3	8.32	8.83	8.21	7.1	5.51	4.42	5.62	5.17	4.47	5.29				

Las cifras representan la participación porcentual de los vehículos comerciales en el total de vehículos automotores producidos por cada país, durante cada año contemplado en el cuadro.

Fuente: Elaboración propia, con información de OICA 2024

México ocupó el segundo lugar, en términos de la tasa de especialización, en 2022; sin embargo, la economía mexicana experimentó una larga transición de una relativamente baja especialización (35.88%, en 1999) a una especialización media (53.30%, en 2017). A partir de entonces, la especialización en la producción de vehículos comerciales se acentuó, hasta alcanzar 81.25% del total de vehículos, en 2022. Canadá se sitúa en el tercer lugar; pero, a diferencia de México, la especialización rebasó 50.00%, en 2010, y, en 2022, llegó a 76.45%. Tailandia, como hemos indicado, entró en el grupo de los 15 principales productores de automotores en 2004 y, con altibajos, ha mantenido una tasa de especialización entre 67.73% (1999) y 68.46% (2022).

La especialización de Estados Unidos, en los vehículos comerciales, parece haber inducido las de México, Canadá e, incluso, Tailandia; esto último en la medida en que la producción tailandesa de automotores ha sido el resultado de la relocalización de empresas de origen japonés asentadas anteriormente en Japón y/o en China; éstas, en consecuencia, han seguido produciendo VTP en Japón, pero las asentadas en Tailandia se han especializado en la producción de vehículos comerciales destinados a la exportación.

Los países restantes son esencialmente productores de VTP. Entre todos destaca China, por haber transitado de una especialización alta (70.78%, en 2000), en la producción de vehículos comerciales, a la cuarta más baja (11.79%, en 2022), solo por encima de las registradas por Corea del Sur, Alemania y República Checa. Este rasgo peculiar de China es explicado por el abandono del sistema de planificación central por el de mercado; así, la demanda de la población por VTP explica en gran medida este cambio estructural. En todo caso, la especialización en la producción de VTP es la segunda característica de la producción de automotores en China.

China en las exportaciones del sector 87 del Harmonized System

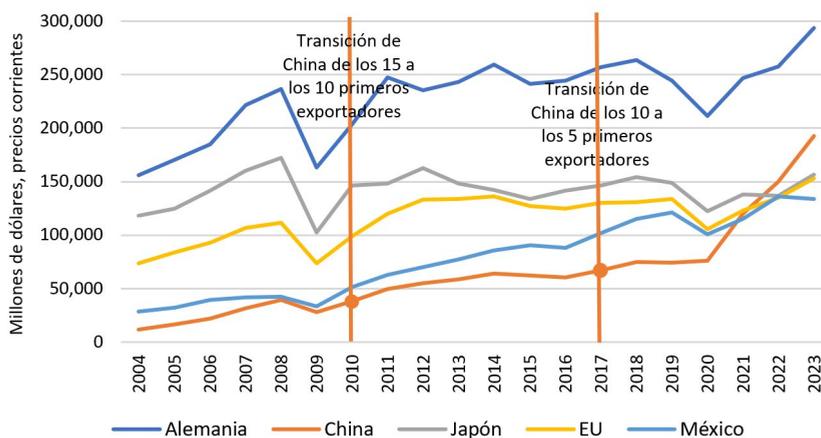
Otro aspecto importante es la participación de China en las exportaciones mundiales del sector automotriz. Para nuestro análisis, utilizamos la clasificación del sector "87. Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios", del Harmonized System (HS). En consecuencia, no tenemos en consideración las autopartes clasificadas en otros sectores de dicho sistema clasificatorio. Pese a esta limitante, las estadísticas del sector 84 dan cuenta del valor de las exportaciones, medidas en millones (M)

de dólares (DIs) total de vehículos automotores, así como de una proporción considerable de las autopartes exportadas para su mantenimiento.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, la gráfica 2 nos muestra la evolución de China como exportador de bienes automotrices. Mediante la gráfica podemos apreciar tres fases importantes: la primera se extiende hasta 2009 y, durante ella, China formaba parte de los países exportadores de bienes automotrices que ocupaban los lugares 11 a 15 en el ranking mundial. La segunda fase va de 2010 a 2016, cuando China logró formar parte del grupo del 6º al 10º lugar entre los principales exportadores. La tercera fase, finalmente, abarca de 2017 a 2023 y está marcada por el ascenso de China al grupo de los 5 principales exportadores.

La tercera fase es particularmente importante debido al cambio radical que ha implicado el antes y el después del cierre de las fronteras, derivado de la difusión del virus SARS-CoV-2. En efecto, hasta 2020 y pese a que, desde 2009, era el principal productor de bienes automotrices, el desempeño de China como exportador había sido siempre inferior al de México. Ese año había logrado alcanzar el 5º lugar como exportador. Durante la postpandemia, el ascenso de China como exportador de bienes automotrices ha vuelto a ser fulgurante; pues, en 2021, China desplazó a México del 4º lugar y, durante 2022 y 2023, se ubicó como segundo gran exportador, relegando a Japón al 3er lugar, Estados Unidos al 4º y México al 5º.

Gráfica 2. China entre los principales exportadores del sector 87



Fuente: Elaboración propia con información de International Trade Center 2024.

Las claves del éxito chino como exportador de bienes automotrices

Un factor explicativo del éxito chino, en la exportación de bienes automotrices, es perceptible mediante las estadísticas de la tabla 2; éstas nos muestran un cambio de naturaleza estructural: hacia 2004, la participación de los vehículos automotores en el valor total de las exportaciones del sector 87 de China era del 34.25%, mientras que la de las autopartes era del 65.75% restante; en 2023, las proporciones habían cambiado diametralmente: la cuota de los automotores era de 61.16% y la de las autopartes de 38.84%.

Ese cambio se produjo en dos tiempos: el primero, de 2004 a 2020, estuvo marcado por un progreso lento: la participación de los automotores en el valor total de los bienes automotrices pasó del 34.35% al 37.48%; cierto, durante esta fase, las exportaciones chinas de automotores experimentaron altibajos, entre 33.00% (2015) y 40.12% (2008). Ahora bien, hasta 2016 el valor de las exportaciones chinas de vehículos para transportar mercancías superaba el de los VTP; a partir de 2017, China exportó un valor superior de VTP, con respecto al valor de los vehículos comerciales.

En 2021 comenzó el segundo tiempo del cambio estructural: las exportaciones chinas de VTP experimentaron grandes incrementos anuales: +7.30, +9.43 y +10.55 puntos porcentuales en 2021, 2022 y 2023. Para totalizar 40.30%, contra un exiguo 6.02% correspondiente a los vehículos utilizados para transportar mercancía, durante el último año cubierto por el cuadro 2.

En efecto, la tabla 2 permite apreciar tres tipos de comportamiento entre los principales competidores de China en el mercado global de bienes automotrices. En primer término, Japón aumentó su capacidad exportadora de automotores de 74.78% a 80.69% de 2021 a 2023; en el caso de los VTP, el aumento fue de 62.06% a 70.29% (+8.23 puntos porcentuales); por supuesto, son exportaciones desde Japón, sin tener en cuenta las exportaciones de las empresas japonesas ubicadas en terceros países.

En segundo lugar, las exportaciones de automotores de Alemania pasaron de 69.05% a 73.29%; esto fue básicamente resultado del incremento de las exportaciones de VTP de 57.32% a 60.89% (+3.56 puntos porcentuales).

En tercera instancia, Estados Unidos y México experimentaron un retroceso en la producción de automotores (65.48% a 63.92%, -1.56 puntos porcentuales). El aspecto interesante es que ambos países sufrieron una disminución de la participación de los VTP, pero un incremento de la de los

vehículos comerciales. Con esto, prosiguieron con la tendencia hacia la especialización en la producción y en la exportación de vehículos comerciales indicada en la primera sección; pero, su producción y exportación de VTP parece haber sido minada por la fuerte competencia china y secundariamente nipona. Ahora bien, como veremos a continuación, esta irrupción de China como un competidor de primer orden, en el mercado global de bienes automotores, es explicado por la naturaleza y la estrategia de internacionalización de las empresas chinas.

Tabla 2. Estructura de las exportaciones de bienes automotrices correspondientes al sector 87 del Harmonized System

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2022	2023	
Alemania	156,101	170,403	185,194	221,717	235,230	161,933	202,024	246,322	234,222	242,022	258,173	240,118	242,659	255,585	262,253	242,594	210,166	243,955	256,506	290,986
Vehículos	7712	7722	7615	7653	7536	7573	7527	7458	7431	7331	7321	745	7328	7194	7039	7036	7019	6905	7193	7329
8703*	6387	6378	6263	626	5997	6374	6431	6278	6262	614	621	6369	6273	6143	5912	5903	5846	5732	607	6089
8704**	553	573	551	586	638	409	443	486	467	46	421	416	428	405	455	452	459	42	375	445
Autopartes	2288	2278	2385	2347	2404	2427	2473	2542	2569	2669	2679	253	2672	2806	2961	2944	2981	3095	2807	2671
China	11,823	16,594	22,273	31,810	39,273	27,931	38,398	49,539	55,117	58,550	64,193	62,652	60,417	67,358	75,094	74,306	76,224	120,021	150,235	192,698
Vehículos	3425	3609	3878	3992	4012	3478	3466	3797	3741	3461	3269	33	3213	3518	3564	3626	3748	4454	5248	6116
8703*	268	512	687	884	762	497	574	755	865	79	708	661	82	1066	1149	1162	1302	2032	2975	403
8704**	1681	1457	1428	1204	1225	1096	1144	1175	999	994	892	976	987	99	1007	1029	1128	1026	796	602
Autopartes	6575	6301	6122	6008	5988	6522	6534	6203	6259	6539	6731	67	6787	6482	6436	6374	6252	5546	4752	3884
Japón	117,957	125,126	141,692	160,286	172,203	102,611	146,752	148,057	162,212	148,249	142,514	134,044	141,943	146,212	154,054	148,853	122,473	137,910	136,686	156,681
Vehículos	7803	7772	7972	8001	8024	7316	7332	7173	7207	7282	7427	7589	7516	7414	746	7507	7599	7478	7678	8069
8703*	6343	6375	6668	6747	6704	6068	6158	5899	5982	6172	6213	6419	6481	6386	6434	6587	6607	6206	638	7029
8704**	467	488	452	592	335	31	213	226	192	191	21	181	17	195	198	165	172	203	232	223
Autopartes	2197	2228	2028	1999	1976	2684	2668	2827	2793	2718	2573	2411	2484	2586	254	2433	2401	2522	2322	1931
Estados Unidos	73,918	83,687	92,703	106,994	111,457	73,602	99,149	120,012	133,078	134,085	135,972	127,267	124,702	130,407	130,679	138,835	105,561	122,828	134,886	132,827
Vehículos	5348	5727	5838	6215	6566	6172	6163	6334	6352	6256	6326	6052	6048	6032	5941	627	6381	6548	6392	
8703*	3431	3748	3819	4186	4549	3853	3966	4035	4102	4273	4536	4347	4317	4108	3936	4218	4355	4473	4289	4125
8704**	46	485	502	454	528	504	453	548	61	463	447	399	319	355	447	45	376	43	467	518
Autopartes	4652	4273	4162	3785	3434	3828	3837	3666	3648	3744	3674	3948	3952	3968	4059	373	3619	3452	3619	3608
México	27,285	28,562	32,092	39,695	41,371	42,822	33,756	51,739	62,901	70,231	77,193	85,525	90,363	86,082	101,740	115,809	120,738	100,270	112,535	134,115
Vehículos	7327	6952	6787	6932	7015	7138	7157	7223	7194	7149	722	719	705	6869	7191	7249	7256	7158	7055	6874
8703*	4598	4146	4177	4408	4516	5046	4474	4463	4268	4152	4196	3775	3635	3567	4038	4277	4193	4014	3546	3499
8704**	268	461	375	356	317	338	717	698	919	839	721	892	985	623	66	834	841	666	76	902
Autopartes	2673	3048	3213	3068	2985	2862	2843	2777	2806	2851	278	281	295	3131	2809	2751	2744	2842	2945	3126

Las cifras totales por país son en millones de dólares, en precios de mercado. Las cifras correspondientes a los rubros "Vehículos" y "Autopartes" indican la participación porcentual en el valor total de las exportaciones clasificadas en el sector 87 del HS.

* Automóviles de turismo y vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de <10 personas. Incluye camionetas y automóviles de carreras; pero, excluye vehículos automóviles de la partida 8702.

** Vehículos automóviles para transporte de mercancías; incluye los chasis con motor y las cabinas.
Fuente: Elaboración propia, con información de International Trade Center 2024.

II. Las empresas chinas del sector automotriz: Avatares del Estado

La tabla 3 contiene el número de empresas constructoras de automotores registradas por la base de datos de Mark Link (2024), y sintetiza la información de la tabla del anexo estadístico y cubre el periodo 2014-2023. El primer aspecto sobresaliente es la tendencia hacia el decrecimiento del número de automotores producidos en China durante 2017-2020; durante esa fase, el total de vehículos pasó de 29.015 a 25.225 (-13.06%) millones de vehículos. El impacto negativo del cierre sanitario de las fronteras, en 2020 (-0.495 millones de vehículos, con respecto a 2019), fue menor que el de los problemas estructurales del sector 2019 (-2.088 millones de vehículos, con respecto a 2018). En todo caso, el cuatrienio 2017-2020 estuvo marcado por el peor desempeño del sector durante el periodo abarcado por el cuadro 3, pero fue ampliamente cubierto por la expansión de la producción durante 2021-2023, pues en 2023 el número de automóviles producidos en China (30.161 millones de vehículos) fue superior al máximo registrado en 2017 (29.015 millones de vehículos).

Otro aspecto que nos interesa destacar es el cambio estructural experimentado por la industria automotriz localizada en China: este cambio se realizó en dos etapas: De 2017 a 2020 la producción total de automotores de las empresas chinas pasó de 11.669 a 10.426 (-1,243) millones de vehículos, mientras que el número de empresas chinas aumentaba de 26 a 28. Las empresas foráneas experimentaron un fenómeno análogo, pero más pronunciado: por un lado, su número aumentó de 17 a 18 y su producción pasó de 16.262 a 14.479 (-1.783) millones de vehículos.

De 2021 a 2023 la producción de las empresas chinas y foráneas experimentó un cambio contrastado; pues, en 2021, 28 empresas china producían 11.753 vehículos, mientras la producción total de 17 empresas foráneas era de 13.668 millones de vehículos. En 2023, el cambio estructural fue evidente: 26 empresas chinas producían 16.573 millones de vehículos, mientras 17 empresas foráneas producían 12.885 millones de unidades; por primera vez, la producción de las empresas chinas sobrepasó la de las empresas foráneas.

Las variaciones en el número de empresas chinas y foráneas es uno de los rasgos específicos de la producción de automotores en China. En efecto, durante esa fase, tres empresas chinas dejaron de proporcionar información

al Automotive Industrial Portal y fueron sustituidas por otras tres empresas². De las foráneas, tres dejaron de producir en China³ (Tata, en 2016, y Tesla, en 2020) y dos comenzaron a construir vehículos en territorio chino.

La consolidación de las empresas chinas está basada en un cambio cualitativo adicional: la pérdida de importancia de las empresas estatales en favor de BYD y Geely, consideradas como empresas privadas. Este proceso se desarrolló con avances y retrocesos:

Tabla 3. China: estructura de la producción de automotores, por tipo de empresas

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
A. TOTAL	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####
B. Empresas Chinas	8,670,733	9,313,666	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####
B como % de A	36.55	38.01	39.96	40.22	39.72	39.71	41.33	45.06	47.76	54.95
a. 13 empresas chinas más importantes	7,156,620	7,672,203	9,437,487	9,975,601	9,802,628	9,347,670	9,712,009	#####	#####	#####
a como % de B	82.54	82.38	83.99	85.49	88.75	91.51	93.15	92.52	91.2	91.41
1. BYD y Geely	870,184	1,007,966	1,389,643	1,858,979	2,180,090	2,018,481	1,939,594	2,290,867	3,602,085	5,128,530
1 como % de B	10.04	10.82	12.37	15.93	19.74	19.76	18.6	19.49	27.91	30.94
2. 11 empresas estatales	6,286,436	6,664,237	8,047,844	8,116,622	7,622,538	7,329,189	7,772,415	8,582,848	8,167,234	#####
2 como % de B	72.5	71.55	71.62	69.55	69.01	71.75	74.54	73.03	63.29	60.46
b. empresas restantes	1,514,113	1,641,463	1,798,950	1,693,787	1,242,948	866,714	714,488	879,356	1,136,051	1,424,486
b como % de A	17.46	17.62	16.01	14.51	11.25	8.49	6.85	7.48	8.8	8.59
C. Empresas foráneas	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####
C como % de A	60.28	59.26	57.12	56.05	56.6	56.55	57.4	52.4	50.21	42.72
c. 13 empresas foráneas más importantes	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####
c como % de C	92.76	92.93	93.13	93.54	94.28	94.73	93.94	92.54	92.32	91.8
d. 8 empresas foráneas restantes	1,035,644	1,026,448	1,102,947	1,049,748	900,087	766,944	877,840	1,019,097	1,041,449	1,056,654
d como % de C	7.24	7.07	6.87	6.46	5.72	5.27	6.06	7.46	7.68	8.2
D. Otras	750,844	669,044	820,979	1,084,199	1,022,539	960,338	319,728	661,356	549,045	702,273
D como % de A	3.17	2.73	2.92	3.74	3.68	3.73	1.27	2.54	2.03	2.33

Las cifras absolutas expresan el total de unidades producidas anualmente, por un tipo específico de empresas.

Fuente: Elaboración propia, con información de Mark Link 2024.

2 Lifan Technology y Hawtai Automobile suspendieron la información.

3 Las empresas foráneas que se retiraron de China fueron Proton (2015), Mitsubishi (2017) y Yulon (2019). En la práctica, la alianza Fiat-Chrysler (bajo las siglas FCA) dejó de producir en territorio chino, en 2019; pero registró una unidad en 2020. Posteriormente formó parte de la alianza Stellantis, a la cual se incorporó la empresa francesa PSA, en 2021.

Durante 2014-2016, la producción de las empresas de estatales⁴ pasó de 6.286 a 8.047 millones de vehículos; la participación de estas empresas en la producción de las empresas chinas osciló entre 72.50% y 71.55%, mientras que la de BYD y Geely, las dos empresas privadas, aumentó de 0.870 a 1.389 millones de unidades, equivalentes a 10.04% y 12.37% de la producción total de las empresas chinas.

A lo largo de 2017-2022, la producción de las empresas estatales osciló entre 7.329 y 8.582 millones de unidades, en términos absolutos, y, en términos relativos, entre 63.29% y 74.54% del total de unidades producidos por las empresas chinas. La producción conjunta de BYD y Geely osciló entre 1.859 y 3.602 millones de unidades o entre 15.93% y 27.91% de la producción total de las empresas chinas. En 2023 estaban dadas las condiciones para el gran salto de estas dos empresas privadas.

En 2023, la producción de las empresas estatales experimentó un nuevo aumento: 10.020 millones de vehículos, equivalentes al 60.46% de la producción total de las empresas chinas; pero, BYD y Geely produjeron 5.128 millones de unidades, es decir 30.94% de la producción total de las empresas chinas.

Sin duda, el éxito reciente de BYD y Geely está ligado a que son las dos principales productoras de vehículos eléctricos. Ahora bien, el estatuto de las empresas privadas constructoras de automóviles es dudoso, pues siendo BYD la más exitosa, los informes de prensa indican importantes subsidios gubernamentales hasta antes de 2020, cuando empezó el éxito internacional de los vehículos eléctricos producidos por la empresa⁵. En ese sentido podemos afirmar que, en el terreno de los bienes automotrices, el éxito productivo y comercial chino se debe al Estado; en el mercado internacional, las empresas privadas foráneas compiten, en última instancia, con el Estado

4 Entre las principales empresas estatales destacan: SAIC, Chery, Changan, Great Wall Motor (Wikipedia s.f.a, b, c y d), GAC Motor (GAC Motor Nigeria. 2023), BAIC Motor Corp. Ltd. (Fitch Ratings 2023).

5 "Durante el periodo anterior a 2020, BYD dependió de subsidios gubernamentales para generar ganancias en la venta de vehículos de nueva energía. Por ejemplo, a lo largo de 2016, la empresa recuperó alrededor de mil millones de dólares en subsidios para vehículos de nueva energía para muchos de los casi 100.000 vehículos de nueva energía que vendió, más que su beneficio neto de 5.100 millones de RMB (750 millones de dólares estadounidenses) de ese año. También equivale a un poco más de una quinta parte de los 5 mil millones de dólares de BYD en ingresos por ventas de vehículos de nueva energía ese año. Entre 2017 y 2019, BYD Auto experimentó una desaceleración de las ventas y el beneficio neto cayó drásticamente durante tres años consecutivos, especialmente en 2019, cuando el beneficio neto de su empresa matriz fue de solo 1.600 millones de ¥. Según Wang Chuanfu, en aquel momento la empresa sólo tenía un objetivo: sobrevivir" (Wikipedia s.f.e)

chino; esa competencia es desigual y favorable al Estado chino, capaz de movilizar todos los recursos del país para enfrentar a las empresas foráneas.

La producción local, clave para explicar el éxito productivo y comercial de las empresas chinas

Otro aspecto destacable en la competitividad de las empresas chinas, en relación con las foráneas, en el mercado internacional, es la diferencia en las estrategias de implantación geográfica seguidas por unas y por otras. Para destacar esa diferencia, comparamos la estrategia de internacionalización de Toyota con las de las empresas chinas. Para nuestro ejercicio, volvemos a recurrir a la producción total de vehículos automotores de la constructora japonesa; además, a título de ejemplo, también nos limitamos a estudiar el proceso de implantación de Toyota y de las principales empresas chinas internacionalizadas, en los principales países de Asia y de América.

En ese sentido, un rasgo clave es el peso que tienen la producción total (en Japón y en los países de Asia y de América) de Toyota y de 13 empresas chinas, cuya internacionalización (en los países de Asia y América) es detectable mediante la base de datos de Mark Link (2024): mientras la producción total de Toyota osciló entre 8.197 (2020) y 10.250 (2023) millones de vehículos, la de las 13 empresas chinas varió entre 6,767 (2014) y 11,749 (2023) millones de unidades. Las tablas 4 y 5 muestran que, hasta 2019, la producción de Toyota superaba la de las 13 empresas chinas; durante la postpandemia, la situación se ha invertido y ahora la producción de las 13 empresas chinas supera la de Toyota. Pese a los diferenciales, la comparación es pertinente y permite afirmar que la capacidad productiva de Toyota es comparable con la de las 13 empresas chinas internacionalizadas.

Otro aspecto importante, de orden general, y derivado de las tablas 4 y 5, es la proporción de la producción nacional con respecto a la total; en el caso de Toyota, las tasas de la producción nacional variaron entre 32.93% (2022) y 45.32% (2014) de la producción total; en el caso de las 13 empresas chinas internacionalizadas, la variación promedio del conjunto fue entre 96.93% (2021) y 98.65% (2017). El punto es importante, pues muestra que, mientras Toyota busca aprovechar las ventajas existentes en cada localización geográfica, las 13 empresas chinas prefieren aprovechar las ventajas que les ofrece el Estado chino y producir en el territorio del país. Por supuesto, queda por ver si la imposición de tarifas arancelarias a los automóviles, eléctricos o

no, hechos en China, empujará a las empresas chinas a acentuar el proceso de internacionalización de su producción.

Tabla 4. Toyota: producción de automotores por países de América y Asia

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TOTAL	9,383,912	9,024,071	9,176,522	9,412,915	8,861,982	9,102,457	8,197,738	8,768,354	9,270,515	#####
Japón	45.32	44.94	43.83	44.95	40.08	42.01	41.43	37.08	32.93	35.28
América	22.27	23.47	24.29	22.49	23.41	21.86	20.76	22.08	21.59	21.3
Estados Unidos	14.31	14.92	15.17	13.52	14.13	13.24	12.32	13.05	12.19	12
Canadá	6.17	6.55	6.59	6.11	5.65	5.18	5.22	4.87	4.67	5.13
México	0.76	1.16	1.52	1.6	2.17	2.11	2.07	2.54	2.89	2.44
Argentina	1.02	0.84	1.01	1.26	1.46	1.33	1.15	1.63	1.84	1.73
Asia	32.41	31.59	31.88	32.56	36.52	36.13	37.82	40.83	45.48	43.42
China	12.55	13.51	14.38	15.17	18.77	19.45	24.66	25.25	27.32	24.47
India	1.58	1.76	1.6	1.63	1.82	1.28	0.62	0.87	1.29	3.11
Indonesia	7.6	6.61	7.29	8.17	8.76	7.96	4.77	7.43	9.03	7.84
Tailandia	6.64	5.37	5	4.25	4.15	4.46	5.06	3.84	4.16	4.84
Malasia	0.92	0.93	0.67	0.66	0.63	0.73	0.66	0.72	1.12	1.02
Filipinas	0.49	0.59	0.6	0.67	0.46	0.58	0.33	0.5	0.55	0.54
Taiwán	2.18	2.08	1.61	1.31	1.15	1.15	1.21	1.42	1.42	1.4
Pakistán	0.46	0.74	0.72	0.69	0.78	0.53	0.5	0.8	0.6	0.21

Las cifras del total corresponden a las unidades producidas cada año; las cifras por países o regiones corresponden a la participación porcentual en el total de unidades producidas.

Fuente: Elaboración propia, con información de Mark Link 2024.

En efecto, la producción de Toyota en China ha sido más grande que la producción en Japón, a partir de 2020. Esto fue el resultado de una expansión continua de la producción de Toyota en China, a lo largo de todo el periodo abarcado en la tabla 4. Sin duda, la excepción de esa expansión fue registrada en 2023, y cabe pensar que las empresas niponas han optado por replegarse sobre Japón para responder al reto que implica el cambio tecnológico impulsado por las empresas chinas productoras de vehículos eléctricos.

Por otra parte, el estadounidense es el segundo mercado de exportación para la empresa japonesa. En términos regionales, América del Norte es el más importante, seguido del de Asia del Sureste. En el caso de las empresas chinas, Malasia es un destino privilegiado debido a tres razones: es el destino más socorrido de las inversiones de las empresas chinas, por un lado, y, por el otro, es la implantación foránea más importante para Geely y de las empresas adquiridas por ella (Proton, Volvo Cars y Volvo Trucks). Debido a estas dos razones, Geely es la empresa china más internacionalizada;

sin embargo, sus tasas de internacionalización han pasado de un máximo de 28.91% (en 2014) a 7.86% (en 2023). Esta disminución drástica tiende a confirmar que las empresas chinas prefieren producir en territorio chino, bajo la tutela del Estado chino.

La tabla 5 permite establecer un diagnóstico sobre la evolución reciente de la internacionalización de la producción de automóviles en China⁶. Las 13 empresas chinas, incluidas en la tabla 5, son las promotoras de la internacionalización de la producción automotriz. Se trata de una internacionalización limitada en varios aspectos; en primer término, es limitada en términos cuantitativos: hasta 2018, la producción foránea total de las 13 empresas chinas fue menor a 200 mil unidades; durante 2019-2023, esa cifra aumentó progresivamente hasta 357 mil unidades; sin embargo, dada la rápida expansión de la producción doméstica de las 13 empresas chinas, la tasa de internacionalización de la producción se mantuvo alrededor del 3.00% durante ese quinquenio.

El segundo aspecto de la internacionalización de las 13 empresas chinas es cualitativo: sólo dos empresas mantienen tasas de internacionalización superiores a las de las once restantes. En efecto, ya hemos mencionado las características excepcionales de la internacionalización de Geely; en cuanto a SAIC, cabe mencionar que, de acuerdo con la información de la tabla 5, su internacionalización comenzó en 2015 y, a diferencia de lo sucedido en el caso de Geely, sus tasas se incrementaron constantemente hasta alcanzar 7.37% de la producción total de la empresa. De nueva cuenta, cabe pensar que Geely y SAIC, pese a haber alcanzado una internacionalización superior a la de sus congéneres, han optado por limitar la producción foránea para mantener los privilegios que les otorga el producir localmente.

Las once empresas restantes tienen como rasgo común el registro de tasas de internacionalización extremadamente bajas (en 2021, el valor máximo fue alcanzado por Chery: 4.01%). Sin embargo, pueden ser divididas en dos grupos, en función de la persistencia temporal de la producción foránea:

- Chery, BAIC y Dongfeng son las empresas que registraron alguna producción fuera del territorio chino, durante todo el periodo 2014-2023.

6 La información del cuadro 5 es limitada a los países de la región del Pacífico: Asia del Pacífico, Oceanía y América. Hemos dejado fuera los países de Europa, Medio Oriente y África, quedan fuera de nuestra área de interés.

- Changan, Great Wall, Anhui Jianghuai, Jiangling, FAW, Seres, Xiamen King Long y Hebei Zhongxing tuvieron una producción foránea aleatoria.

El comportamiento de las últimas ocho empresas indica la falta de consistencia de las políticas de internacionalización de las empresas chinas. Parecería que operan bajo la lógica de la prueba y el error, mostrando la renuencia a seguir el ejemplo de las empresas transnacionales no chinas de impulsar un fuerte proceso de internacionalización de la producción.

Tabla 5. China: producción nacional y transnacional de las empresas chinas internacionalizadas

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TOTAL	6,766,700	7,217,750	8,617,716	9,018,643	8,728,937	8,642,280	8,823,804	9,773,368	9,760,704	11,749,280
Producción nacional	6,585,352	7,046,689	8,493,621	8,896,891	8,574,435	8,376,962	8,562,619	9,473,326	9,442,505	11,392,102
% del total	97.32	97.63	98.56	98.65	98.23	96.93	97.04	96.93	96.74	96.96
Producción foránea	181,348	171,061	124,095	121,752	154,502	265,318	261,185	300,042	318,199	357,178
% del total	2.68	2.37	1.44	1.35	1.77	3.07	2.96	3.07	3.26	3.04
Geely	610,678	725,538	998,735	1,548,375	1,781,556	1,749,766	1,690,294	1,731,041	1,890,918	2,261,650
Producción nacional	71.09	77.02	88.32	92.95	92.87	89.37	89.49	89.18	91.01	92.14
Producción foránea	28.91	22.98	11.68	7.05	7.13	10.63	10.51	10.82	8.99	7.86
SAIC	233,669	220,152	390,780	667,296	905,913	907,754	966,884	1,157,963	1,186,768	1,397,068
Producción nacional	100	99.4	98.7	98.74	98.68	94.85	94.27	94.3	93.09	92.63
Producción foránea		0.6	1.3	1.26	1.32	5.15	5.73	5.7	6.91	7.37
Chery	461,547	513,560	608,784	546,383	590,068	665,634	647,505	899,934	1,211,418	1,778,118
Producción nacional	99.61	99.63	99.82	99.43	98	96.65	96.7	95.99	97.06	97.71
Producción foránea	0.39	0.37	0.18	0.57	2	3.35	3.3	4.01	2.94	2.29
BAIC Group	1,072,703	1,144,761	1,364,469	1,253,930	996,062	938,548	799,969	745,904	563,281	798,624
Producción nacional	99.88	99.97	99.99	99.97	99.95	99.94	99.9	99.94	99.75	99.84
Producción foránea	0.12	0.03	0.01	0.03	0.05	0.06	0.1	0.06	0.25	0.16
Dongfeng	985,456	975,817	1,181,075	1,210,348	1,001,403	953,522	1,002,677	1,039,015	745,876	737,814
Producción nacional	99.94	99.96	99.98	99.98	99.8	99.55	99.89	99.49	99.61	99.81
Producción foránea	0.06	0.04	0.02	0.02	0.2	0.45	0.11	0.51	0.39	0.19
Changan	1,210,710	1,305,249	1,421,089	1,338,601	1,121,683	1,146,069	1,313,572	1,493,118	1,675,803	1,964,768
Producción nacional	99.95	99.98	99.98	99.99	100	100	99.99	99.97	99.88	99.98
Producción foránea	0.05	0.02	0.02	0.01			0.01	0.03	0.12	0.02
Great Wall Motors	721,861	869,842	1,094,611	1,041,025	1,053,174	1,084,567	1,099,121	1,265,269	1,107,680	1,272,315
Producción nacional	99.96	99.97	99.98	100	100	100	100	100	99.52	99.37
Producción foránea	0.04	0.03	0.02						0.48	0.63
Anhui Jianghuai	479,596	592,550	663,295	505,662	456,716	412,136	418,857	445,966	400,907	473,841
Producción nacional	99.96	99.99	100	99.99	99.94	98.7	98.93	99.04	95.47	95.14
Producción foránea	0.04	0.01		0.01	0.06	1.3	1.07	0.96	4.53	4.86
Jiangling	313,918	313,906	398,096	411,438	379,144	284,483	334,984	339,696	260,105	260,063
Producción nacional	100	100	100	100	100	100	100	100	99.91	100
Producción foránea									0.09	
FAW, Seres Group, Xiamen King Long Motor, Hebei Zhongxing	676,419	556,186	496,773	495,585	443,218	499,801	549,941	655,462	717,948	805,019
Producción nacional	99.996	99.999	99.996	100	99.83	99.9	99.93	99.96	99.95	99.9
Producción foránea	0.004	0.001	0.004		0.17	0.1	0.07	0.04	0.05	0.1

Las cifras absolutas indican el número de vehículos producidos anualmente.

Fuente: Elaboración propia, con información de Mark Link 2024.

Finalmente, por orden de importancia, los países “privilegiados” por la internacionalización de las empresas chinas, son: Malasia, Indonesia, Tailandia y Filipinas. Taiwán y Pakistán también aparecen en la lista, pero, con un peso muy secundario; en el continente americano, Brasil, Estados Unidos, México y Argentina también aparecen en la tímida estrategia de internacionalización de las empresas chinas constructoras de automotores.

Mención especial merece Estados Unidos, pues, en 2019, fue el país que registró el mayor número de vehículos construidos por empresas chinas: 106 mil unidades (39.78% del total producido fuera de China); a partir de entonces la producción disminuyó constantemente hasta alcanzar un mínimo de 15 mil unidades. Esta tendencia, sin duda, es determinada por el inicio del diferendo sino-estadounidense, iniciado por la administración de Donald Trump un año antes.

En resumen, la competitividad de las empresas chinas, constructoras de automóviles, se ha basado esencialmente en el uso de los recursos productivos presentes en territorio chino y en el respaldo recibido del Estado chino dentro del territorio nacional. Ante las dificultades para sostener un ritmo de crecimiento económico rápido, las autoridades chinas privilegian la diversificación geográfica de la producción dentro del territorio continental; es muy probable que, en el futuro inmediato, la producción internacional de las empresas chinas seguirá siendo limitada a países con algún interés estratégico para China.

III. Vehículos eléctricos: Segunda clave del éxito comercial chino

Hemos indicado que China se ha consolidado como el principal productor de automotores, y como el segundo exportador de bienes automotrices. Detrás de ese éxito chino están once empresas estatales y dos empresas privadas. Entre éstas, BYD destaca como la principal constructora de VTP. Sin embargo, esta empresa no figura entre las involucradas en la producción de vehículos fuera de China, confirmando que su competitividad internacional se basa en las ventajas que tienen las empresas chinas que producen dentro del territorio nacional chino.

Ahora bien, la plataforma de información del *Automotive Industrial Portal* (2024) indica que, en marzo de 2024, en China, 46 empresas estaban involucradas en la construcción de vehículos eléctricos para el transporte

de personas y producían 279 modelos; esos dos indicadores muestran las ventajas de China como el país dominante en la producción de vehículos eléctricos, pero también dejan entrever sus debilidades. En efecto, la media de modelos producidos por cada empresa china era de 6.07, apenas por encima del valor medio de las empresas de España, República Checa, Rumania e India.

Cierto, es posible argumentar que la media de modelos es un indicador limitado; sin embargo, cuando vemos el desempeño de las empresas productoras del mayor número de modelos, las empresas más grandes de Japón (78 modelos), Francia (50 modelos) y Alemania (45 modelos) superan o, cuando menos, igualan a la más grande de China. Esto parece significar que las empresas más grandes de Japón, Francia y Alemania tienen capacidades productivas para competir con la empresa china más importante, al menos en lo que se refiere a la producción de modelos para satisfacer la demanda de su propio país y del mercado global.

A pesar de las capacidades de las empresas no chinas para competir con las empresas chinas en la construcción y comercialización de automóviles eléctricos, es imposible dejar de preguntarse si estamos ante una reedición de las condiciones que hicieron posible el milagro japonés de la posguerra; es decir, en aquel momento, la economía japonesa fue reconstruida bajo la égida del Estado desarrollista (Vogel, 1981), prácticamente desde cero y las corporaciones japonesas tuvieron la ventaja de construir progresivamente un sector industrial con tecnologías y procesos productivos que permitían garantizar una competitividad superior a las de sus contrincantes estadounidenses y europeas. En esta ocasión, se trata de la construcción de empresas respaldadas por el Estado chino, que recurren a un paradigma tecnológico (los motores eléctricos) no necesariamente nuevo, pero que incorpora los progresos de las TIC y que tiende a ser universalizado por las políticas ambientales gubernamentales de los países industrializados.

En ese sentido, un informe preparado para la firma alemana Porsche indica que los automóviles eléctricos son construidos bajo el paradigma denominado *Software Defined Vehicle* (SDV); esto significa que el automóvil posee una computadora central para controlar totalmente el automóvil y mantenerlo permanentemente en conexión constante con el fabricante. Éste, en consecuencia, controla las funciones y propiedades de los componentes del vehículo y el acceso de los clientes a las aplicaciones o funciones para actualizar el funcionamiento del automóvil. El informe pone el acento sobre el hecho de que Tesla ha desarrollado este sistema y que tanto los construc-

tores chinos, como los coreanos, “están desarrollando sus nuevos modelos de vehículos eléctricos en plataformas que siguen este paradigma” (MPH, 2023).

Tabla 6. Principales indicadores de la producción de los constructores de automotores eléctricos, para el transporte de personas

	Modelos eléctricos	Constructores	Media	Variación del número de modelos, por tamaño de empresas			
				Mínimo de modelos	Número de empresas	Máximo de modelos	Número de empresas
China	279	46	6.07	1	6	45	1
Japón	199	11	18.09	1	3	78	1
Alemania	142	7	20.29	1	1	45	1
EU	78	9	8.67	1	2	31	1
Francia	78	2	39.00	28	1	50	1
Corea	52	2	26.00	24	1	28	1
Suecia	20	1	20.00			20	1
Gran Bretaña	17	2	8.50	1	1	16	1
Vietnam	7	1	7.00			7	1
India	6	2	3.00			3	2
España	5	1	5.00			5	1
R. Checa	5	1	5.00			5	1
Rumania	4	1	4.00			4	1

Fuente: Elaboración propia, con información de Mark Link 2024

Empresas como TESLA o BYD, construidas desde cero, bajo este sistema, mantienen una gran ventaja sobre las empresas que basan su competitividad sobre los motores de combustión interna, y que deben adaptarse a la lógica de producción y de mantenimiento de los SDV. Por eso los informes de prensa, sobre los balances de 2023, de las empresas, no son sorprendentes. En enero de 2024 BYD anunció oficialmente:

BYD concluyó 2023 con un volumen de ventas récord, que supera el objetivo de ventas anuales de 3 millones [de vehículos] y se convierte en el campeón mundial de ventas de vehículos de nuevas energías (NEV o New Energy Vehicles), por segundo año consecutivo. Este año, BYD figura por primera vez entre los 10 principales fabricantes de automóviles a nivel mundial (BYD 2024).

La prensa, por otra parte, daba cuenta de la competencia entre la firma china y Tesla:

BYD (...) ha superado la producción de Tesla por segundo año consecutivo.

BYD dijo que produjo 3.02 millones de vehículos de nuevas energías en 2023. La multinacional estadounidense Tesla anunció el

martes que fabricó 1.84 millones de automóviles. Sin embargo, las cifras de ventas de BYD incluyen 1.6 millones de coches que sólo funcionan con baterías y 1.4 millones de híbridos, lo que significa que Tesla sigue siendo líder en la producción de coches eléctricos que sólo funcionan con baterías.

Sin embargo, en el último trimestre del año pasado [2023] BYD superó en ventas a Tesla en automóviles que sólo funcionan con baterías (526,000 frente a 484,000) por primera vez (Sweney y Simpson, 2024).

Ambos informes resumen la situación mundial de la competencia en el mercado de los automóviles: los constructores chinos, fuertemente respaldados por el Estado, y empleando un nuevo paradigma constructivo, han irrumpido en el mercado mundial automotriz, dominándolo y marcando el rumbo que habrá de seguir, cuando menos mientras son desarrollados motores que utilicen fuentes de energía no contaminantes.

Conclusiones

Las empresas chinas, constructoras de automotores, cuentan con ventajas competitivas para superar a sus competidores foráneos; entre esas ventajas destacan el respaldo de un Estado con la capacidad para movilizar los recursos económicos de todo el país, para alcanzar una finalidad específica. Esos recursos han sido utilizados plenamente por las empresas chinas constructoras de automotores, privilegiando la localización dentro del territorio chino, en vez de recurrir a una división internacional del trabajo para aprovechar la mano de obra y sus calificaciones, así como los recursos de terceros países.

Por si eso no bastara, el Estado chino ha canalizado cuantiosos recursos financieros para respaldar una empresa especializada en la construcción de automóviles eléctricos, y para impulsar otras a realizar la transición tecnológica hacia la producción de automóviles eléctricos. Quedaría por ver si la estrategia de expansión comercial global, basada en la producción localizada en territorio chino, basta para sostener en el largo plazo el éxito comercial de los automóviles chinos.

El punto viene a colación por la multiplicación⁷ de quejas por parte de compradores de vehículos de la marca Morris Garage, construidos por la empresa SAIC. Se trata de fallas no corregidas por los servicios de la automotriz; esta deficiencia se debe, sin duda, a problemas logísticos derivados

7 Con respecto a estas quejas, ver: en España, Romojaro, 2024; en Chile, You Tube, 2024; en México, Contreras, 2024.

de la localización de la producción en China y tiene como saldo la escasez de refacciones para corregir fallas de los vehículos vendidos en el mercado internacional, de ahí el descontento de los clientes.

La solución de estos problemas, parecería imponerse por sí misma: producir los vehículos y sus autopartes en los mercados de exportación. Esta solución, no obstante, pondría en entredicho las ventajas de la empresa china que la pusiese en práctica.

La razón obliga a ser cautelosos al considerar el anuncio de BYD sobre la apertura de una planta para producir vehículos eléctricos en México, para ser exportados al mercado estadounidense (Forbes, 2024). Esa inversión entrañaría riesgos para el país; en primer término, las autoridades mexicanas deberán ser cuidadosas con la forma de la inversión para garantizar la participación de empresas mexicanas y la transferencia de tecnologías de la constructora china a sus contrapartes mexicanas. Además, el anuncio del objetivo de exportar vehículos eléctricos, al mercado estadounidense, ha generado reacciones negativas en Estados Unidos (Shepardson, 2024) y éstas pondrían en riesgo un TMEC fragilizado por las políticas sectoriales del gobierno mexicano.

Referencias

- Adams, J. (2019). When a City goes Bankrupt: a brief History of Detroit c. 2010. <https://lithub.com/when-a-city-goes-bankrupt-a-brief-history-of-detroit-c-2010/>
- Mark, L. (2024). Automotive Industrial Portal. Information Platform. https://www.marklines.com/en/vehicle_production/
- BYD (2024). BYD Concludes 2023 with Record 3 Million Annual Sales, Leading global NEV Market. <https://www.byd.com/us/news-list/BYD-Concludes-2023-with-Record-3-Million-Annual-Sales-Leading-Global-NEV-Market.html>
- Contreras, J. (2024). ¿Por qué Profeco hace un llamado a los propietarios de autos MG? Esto debes saber. <https://www.youtube.com/watch?v=jyv0DoeMsCU>
- Fitch Ratings (2023). BAIC Motor Corporation Limited. <https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/baic-motor-corporation-limited-19-09-2023>
- Forbes (2024). China BYD planea nueva planta de vehículos eléctricos en México. <https://www.forbes.com.mx/china-byd-planea-nueva-planta-de-vehiculos-electricos-en-mexico-nikkei>
- GAC Motor Nigeria (2024). About GAC. <https://gacmotor.com.ng/about-gac>
- ILO (2010). Automotive Industry: Trends and Reflections. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_161519.pdf
- International Trade Center (2024). Trade Map. <https://www.trademap.org/>
- MHP (2023). The Software race. <https://www.mhp.com/en/insights/what-we-think/the-software-race-are-chinese-automakers-leading-the-pack-in-the-software-race#c5500>

- OECD (2009). The Automobile Industry in and beyond the Crisis. <https://www.oecd.org/economy/outlook/44089863.pdf>
- OICA (2024). Production Statistics. <https://www.oica.net/production-statistics/>
- Romero, R. (2024). El problema de la marca china de moda: muchos compradores de MG se arrepienten. <https://motor.elpais.com/actualidad/mg-sigue-de-moda-mientras-los-propietarios-reniegan-de-su-servicio/>
- RSM (2022). Automotive Industry Outlook: Fall 2022. <https://rsmus.com/insights/industries/automotive/automotive-outlook.html>
- Shepardson, D. (2024). US should block cheap Chinese auto imports from Mexico, US maker says. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/us-should-block-low-cost-chinese-automaker-imports-mexico-says-manufacturers-2024-02-23/>
- Sweney, M., y Simpson, J. (2024). China's BYD overtakes Tesla as top-selling electric car seller. <https://www.theguardian.com/environment/2024/jan/02/chinas-byd-overtakes-tesla-as-top-selling-electric-car-seller>
- The Economic Times (2008). Toyota likely to depose GM as world's largest automaker. <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/toyota-likely-to-depose-gm-as-worlds-largest-automaker/articleshow/2673614.cms?from=mdr>
- United Nations Development Program (2021). Automotive Industry. Analysis Report and Guide. <https://www.oecd.org/economy/outlook/44089863.pdf>
- Wikipedia. s.f.a. SAIC Motor. https://es.wikipedia.org/wiki/SAIC_Motor
- Wikipedia. s.f.b. Chery. <https://en.wikipedia.org/wiki/Chery>
- Wikipedia. s.f.c. Changan. https://en.wikipedia.org/wiki/Changan_Automobile
- Wikipedia. s.f.d. Great Wall Motor. https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Wall_Motor
- Wikipedia. s.f.e. BYD Auto. https://es.wikipedia.org/wiki/BYD_Auto
- You Tube (2024). La porquería detrás del problema con MG. <https://www.youtube.com/watch?v=jyv0DoeMsCU>