



WSJ

CONTENIDO LICENCIADO POR
 THE WALL STREET JOURNAL

YOKO KUBOTA Y CLARENCE LEONG
 THE WALL STREET JOURNAL

BEIJING.— En 2019, un fabricante chino de automóviles poco conocido llamado Zhido quebró después de que Beijing redujera los subsidios para los minúsculos autos eléctricos que fabricaba, lo que acabó con sus ventas.

Ahora está de vuelta. A principios de abril, la compañía lanzó un nuevo minivehículo eléctrico cuadrado llamado "Caihong", o "Arcoíris" en chino, el que está disponible en siete colores pastel —lo que incluye "Mint Mambó"— y tiene un precio inicial equivalente a unos US\$ 4.400.

El renacimiento de Zhido se produjo después de que los fondos con respaldo estatal y docenas de otros inversionistas inyectaron capital fresco en la compañía a fines del año pasado; a pesar de las extensas señales de que China tiene demasiados fabricantes de automóviles para satisfacer sus necesidades. Las autoridades del gobierno local aplaudieron su resurgimiento.

"Espero que Zhido pueda contribuir al desarrollo sostenible y saludable de la industria de vehículos de nuevas energías", manifestó el gobernador de la provincia de Gansu en China, quien visitó la planta de Zhido en ese lugar en marzo, según informa el sitio web de la fábrica.

China tiene un largo historial de exceso de capacidad automotriz, con más de 100 marcas nacionales que producen más vehículos que los que compran los conductores del país cada año.

Sin embargo, el gobierno continúa apoyando a las empresas como Zhido y otras, animando a los fabricantes de automóviles no rentables a que sigan produciendo mientras las autoridades tratan de impulsar el crecimiento económico, conservar los empleos y expandir el papel de China en el negocio mundial de vehículos eléctricos.

Este estímulo, el que también se ofrece en forma de subsidios a los fabricantes, está agregando automóviles a un mercado mundial que corre el riesgo de tener un exceso de oferta aún mayor.

China actualmente tiene la capacidad para producir alrededor de 40 millones de vehículos al año, aunque vende solo cerca de 22 millones de automóviles a nivel nacional, según datos de capacidad de la firma de estrategia Automobility, con sede en Shanghai, y cifras de ventas de China

Competencia por hegemonía global:

Por qué China sigue haciendo más autos de los que necesita

A pesar del exceso de capacidad, las autoridades de gobierno siguen apoyando a los fabricantes automotores.

Passenger Car Association.

Esa situación ha llevado a una guerra de precios brutal con Tesla y otras empresas que reducen los precios en China, mientras provocan el temor en EE.UU. y Europa de que los fabricantes de automóviles chinos inunden otros países con autos no vendidos.

El exceso de capacidad es especialmente evidente en lo que respecta a los automóviles con motor de combustión interna, los que han perdido popularidad a medida que los consumidores chinos se cambian a vehículos eléctricos.

Sin embargo, la capacidad excesiva también es un problema para los vehículos eléctricos chinos, puesto que demasiadas empresas están luchando por una participación en el mercado. El año pasado, 123 marcas vendieron al menos un vehículo eléctrico en China, indicó Stephen Dyer, consultor automotor de AlixPartners, con sede en Shanghai.

Washington está preocupado que las empresas chinas traten de inundar el mercado estadounidense con vehículos subvencionados, a pesar de los elevados aranceles de EE.UU. sobre los autos chinos importados. El año pasado, Europa inició una investigación sobre los subsidios chinos a los vehículos eléctricos que probablemente resulte en aranceles a las importaciones en los próximos meses.

Las exportaciones chinas de automóviles casi se han quintuplicado durante solo tres años, hasta cerca de cinco millones de vehículos en 2023, lo que ha causado en parte preocupación a estadounidenses y europeos. Tres cuartas partes de las exportaciones el año pasado fueron de autos con motor de combustión interna, y muchos de ellos partieron a Rusia, aunque la cantidad de vehículos eléctricos que se envía al extranjero también está creciendo.

Las autoridades chinas dicen que las críticas a sus políticas relacionadas con la industria automotriz son injustas y que los automóviles nacionales son innovadores y ofrecen un buen valor; un punto que también plantean muchos expertos en la industria automotriz y ejecutivos de fábricas de automóviles extranjeras.



El fundador de Zhido, Bao Wenguang, en el extremo izquierdo, junto con funcionarios del gobierno local e inversores en el lanzamiento de su coche eléctrico "Caihong".

Estados Unidos igualmente utiliza el apoyo del gobierno para promover su industria de vehículos eléctricos, a través de la Ley de Reducción de la Inflación, lo que China ha puesto en tela de juicio en la Organización Mundial de Comercio.

Lo que está claro es que la industria automotriz de China está en modo de expansión, aun cuando el crecimiento de sus ventas a nivel nacional se haya desacelerado.

En la exposición Auto China en Beijing, la muestra automotriz más grande del país, que empezó la semana pasada, se están exhibiendo casi 300 modelos de vehículos eléctricos y recargables. Entre ellos, un sedán eléctrico deportivo que presentó Xiaomi, un fabricante chino de teléfonos inteligentes que recién ha incursionado en la fabricación de automóviles y planea entregar 100 mil vehículos este año.

Despliegue de "nuevas fuerzas productivas"

Hace mucho tiempo que Beijing identificó a los vehículos eléctricos como una industria que quiere dominar, y muchos gobiernos locales han competido para desarrollar nuevas fábricas de automóviles que puedan generar empleos.

La urgencia para hacer eso ha aumentado durante el último año, mientras otras partes de la economía del país se han estan-

cado y el líder chino Xi Jinping ha pedido a los líderes locales que promuevan "nuevas fuerzas productivas"; una palabra habitual en los círculos políticos chinos para referirse a la necesidad de promover las industrias de manufactura de alto valor.

El apoyo del gobierno a la industria incluye préstamos con tasas por debajo de las de mercado, y acero y baterías con descuento para los fabricantes de automóviles, según Kiel Institute for the World Economy, con sede en Alemania, en un informe de abril.

BYD, el mayor fabricante de automóviles eléctricos de China, recibió alrededor de US\$ 3.500 millones en subsidios de gobierno directos entre 2018 y 2022, indicó el instituto, y citó los informes anuales de BYD. Este último no respondió a una solicitud de entregar algún comentario.

En general, China destinó aproximadamente US\$ 173 mil millones a subsidios para apoyar al sector de nuevas energías, el que comprende vehículos eléctricos e híbridos recargables, entre 2009 y 2022, de acuerdo a la estimación más reciente que dispone Scott Kennedy, investigador de políticas económicas de China en Center for Strategic and International Studies.

Solo cuatro marcas de vehículos eléctricos en el mercado chino vendieron más de 400 mil unidades cada una el año pasado; un volumen considerado co-

mo un punto de equilibrio para los vehículos eléctricos en base a los datos financieros históricos de Tesla, observó Dyer de AlixPartners. Las cuatro fueron BYD, Tesla, Aion y Wuling.

Algunos fabricantes de vehículos eléctricos chinos han ido a la quiebra en los últimos años, y altos personeros han hablado a veces abiertamente sobre la necesidad de una mayor consolidación.

En marzo, el premier Li Qiang señaló en un informe anual de trabajo del gobierno que China consolidaría y acrecentaría su posición de liderazgo en las diversas industrias, entre las que está la de vehículos de nuevas energías.

Sin embargo, Li también puso énfasis en la intención de Beijing de seguir invirtiendo en la manufactura de alto nivel, y utilizó repetidas veces la frase "nuevas fuerzas productivas". Los gobiernos locales, los que siguen el ejemplo de Beijing en cuanto a prioridades económicas, han respondido respaldando a los fabricantes de automóviles en sus áreas.

Apoyo a las empresas en dificultades

En febrero, la ciudad de Zhengzhou en el centro de China se comprometió a fomentar las industrias de "nuevas fuerzas productivas" y convertirse en la "ciudad de los vehículos de nuevas energías", con una capa-

cidad anual de 700 mil para esos automóviles.

Un mes después, una entidad respaldada por el Estado en Zhengzhou se hizo cargo temporalmente de los activos que pertenecían a la unidad local de Haima Auto, la que tiene alrededor de 3 mil empleados y una planta en ese lugar. En los primeros tres meses del año, la fábrica automotriz en dificultades vendió menos de 2 mil automóviles, según indica un documento de la compañía.

El acuerdo de cinco años proporcionó a Haima el equivalente de unos US\$ 27.500 millones en efectivo que necesitaba. Haima señaló que se enfocaría en aumentar las exportaciones en mercados como Rusia y Vietnam para impulsar el crecimiento.

En Zhido, el estado de ánimo luego de su reciente reestructuración era eufórico. En un evento muy concurrido a mediados de abril, el fundador de la compañía, Bao Wenguang, levantó los brazos y exclamó: "¡Zhido está finalmente de vuelta!", según mostró un video del evento.

Ren Zhenhe, gobernador local de Gansu que visitó la planta, habría manifestado en ese entonces que esperaba que la fábrica automotriz pudiera desempeñar un papel en el aumento de las "nuevas fuerzas productivas".

En un punto, entre 2014 y 2017, Zhido estuvo entre los fabricantes de vehículos eléctricos de mayor venta en China y se especializó en miniautos eléctricos. En ese entonces, las compras de esos pequeños automóviles eléctricos estaban subvencionadas por el gobierno.

Cuando Beijing puso fin a esa política mientras trataba de fomentar los vehículos eléctricos para distancias más largas, las ventas se vinieron abajo, dejando a Zhido con deudas por cerca de US\$ 250 millones, según documentos de una plataforma en línea que dirige Alibaba Group para remates judiciales.

Después de su reestructuración en octubre, la que involucró a una unidad de la compañía estatal China Three Gorges y a la fábrica automotriz china Geely, Zhido ahora se propone duplicar las ventas anuales hasta 2026 y lanzar 16 nuevos modelos para 2028. Planea expandir la capacidad de producción en su planta de Gansu a 300 mil vehículos al año y "cultivar activamente los negocios en el extranjero".

Artículo traducido del inglés por "El Mercurio".