

Cómo una victoria de Trump amenazaría el éxito de Tesla en China

El abrazo de Elon Musk al expresidente complica las cosas en un mercado vital para el fabricante estadounidense de vehículos eléctricos. China es el mayor mercado de Tesla fuera de Estados Unidos y alberga su fábrica más productiva, capaz de fabricar alrededor de un millón de vehículos al año.

Tim Higgins /
THE WALL STREET JOURNAL

Tesla ha tenido una relación especial con China que le ha permitido hacer cosas en el país que han sido la envidia de otros fabricantes de automóviles estadounidenses.

Esa conexión se pondrá a prueba si Donald Trump es elegido para un segundo mandato en la Casa Blanca y estalla una guerra comercial mayor.

El abrazo del presidente ejecutivo Elon Musk al republicano podría poner poca luz de día entre él y una segunda administración Trump a ojos de Beijing, según los expertos chinos.

No es difícil ver por qué los funcionarios chinos podrían concluir que los dos hombres están unidos, especialmente porque Musk no sólo está gastando dinero para ayudar a que Trump sea reelegido, sino que está haciendo campaña por él en toda Pensilvania. A su vez, Trump, que ha empezado a mencionar a Musk por su nombre durante los actos de campaña, ha dicho que le nombraría miembro de una comisión de eficiencia cuyo objetivo es reducir el gobierno.

“El gobierno chino, creo, está viendo esa estrecha relación como algo bueno y... Elon podría ser visto como una extensión de la administración Trump y, en última instancia, algo que puede ayudar al gobierno chino a suavizar la postura de Estados Unidos sobre los vehículos eléctricos y la tecnología”, me dijo Tu Le, fundador de la consultora Sino Auto Insights, en un correo electrónico.

La importancia del negocio de Tesla en China quedó patente la semana pasada, cuando el fabricante de coches eléctricos presentó sus resultados del tercer trimestre, en los que los ingresos procedentes de ese país aumentaron un 13% respecto al año anterior. China es el mayor mercado de Tesla fuera de Estados Unidos y alberga su fábrica más productiva, capaz de fabricar alrededor de un millón de vehículos al año.

“China sigue superando a Estados Unidos y Europa”, declaró el jueves a los analistas Vaibhav Taneja, director financiero, sobre el sector de los vehículos eléctricos (VE). “Y si hay algo que aprender de ello, es una señal de lo que está por venir en otras regiones: a medida que crece la aceptación del VE por parte de los clientes, creemos que es la estrategia adecuada para fabricar vehículos asequibles y más atractivos”.

La fábrica de la compañía en el área de



Shanghái, que comenzó a producir en 2019, cambió la trayectoria de Tesla, impulsando una gran expansión que ha ayudado a convertirla en el fabricante de automóviles más valioso del mundo. La construcción de esa fábrica gigante requirió un acceso sin precedentes por parte de los líderes del gobierno, que estaban ansiosos por dar la bienvenida al principal fabricante de vehículos eléctricos del mundo, ya que China impulsó el desarrollo de su propia industria de vehículos eléctricos autóctonos.

Tesla se convirtió en el primer fabricante extranjero autorizado a controlar totalmente su propia fábrica en el país, mientras que empresas como Volkswagen y General Motors tuvieron que crear empresas conjuntas con socios locales a cambio de acceder a un mercado en rápido crecimiento.

Desde entonces, los incipientes rivales locales se han convertido en feroces competidores, amenazando la posición de Tesla.

Mientras tanto, Musk, caminando aparentemente por la cuerda floja, se ha mostrado deferente con China. Un ejemplo de este comportamiento es su visita al país el año pasado, cuando las tensiones eran mayores, y su declaración a los funcionarios de Pekín de que se oponía a la desvinculación de los dos mayores economías del mundo.

“Es muy interesante visitar China en general y ver las percepciones porque... tanto como, digamos, la gente en Estados Unidos puede desconfiar de China, del mismo modo la gente en China en el gobierno desconfía de Estados Unidos”, declaró tras el viaje. “Lo que tiende a mitigar esa desconfianza... son realmente las con-

versaciones, especialmente las conversaciones en persona”, agregó.

La relación de Trump con China es menos diplomática.

Su administración trató de reforzar la producción de las fábricas estadounidenses encareciendo las importaciones chinas con aranceles, lo que provocó un fuerte descenso de las importaciones. Si vuelve a la Casa Blanca, Trump ha dicho que aumentaría los aranceles sobre las importaciones chinas hasta el 60% o más, lo que podría llegar en un momento inoportuno para la tambaleante economía china.

En medio de la escalada retórica, los líderes chinos en Beijing están “tratando de averiguar si hay un posible contrapeso, con los principales líderes chinos hablando sobre el papel de Elon Musk en una administración Trump”, escribió recientemente en su boletín Ian Bremmer, fundador de la consultora Eurasia Group, con sede en Nueva York.

No pasó desapercibido en Pekín, señaló Bremmer, que después que Musk se reuniera con el primer ministro chino Li Qiang en abril, Trump mencionara en la Convención Nacional Republicana la idea de permitir a los fabricantes chinos de vehículos eléctricos construir vehículos en Estados Unidos. El expresidente también ha dado marcha atrás en su apoyo a la prohibición de TikTok.

“La decisión de Elon de alinearse con Trump esencialmente ha atado su futuro en China a si puede o no cumplir políticamente”, concluyó Bremmer.

Michael Dunne, un veterano consultor de la industria automovilística china, dijo que ve algunas ventajas potenciales para Musk en un es-

cenario en el que su estrecha alineación permita acuerdos que beneficien a las tres partes.

“Los chinos ven a Trump como un hombre al que le encanta hacer tratos”, explicó Dunne, director ejecutivo de Dunne Insights. “Creo que eso jugaría bien” para Musk, sostuvo.

Dunne añadió: “A China y a Tesla les sigue yendo bien exportando desde China y vendiendo en el mercado chino, y quizá se pueda llegar a un acuerdo en el que un fabricante chino invierta en Kansas y construya una planta completamente nueva, emplee a gente, traiga dinero”.

Las operaciones de Tesla ya se han visto afectadas por la perspectiva de las barreras comerciales de una nueva administración Trump.

En julio, Musk aseguró que los planes para una nueva planta de ensamblaje en México estaban en pausa. “Tenemos que ver cómo quedan las cosas después de las elecciones”, indicó Musk. “Trump ha dicho que pondrá fuertes aranceles a los vehículos producidos en México, así que no tiene sentido invertir mucho en México si ese va a ser el caso”, reconoció.

En las últimas semanas, Trump planteó otra idea que podría beneficiar a Musk en lo que respecta a la competencia china. En un mitin previo a la presentación por parte de Tesla de su robotaxi, el republicano sugirió que impediría que los coches sin conductor fabricados en China circularan por las carreteras estadounidenses.

“Continuaré con mis esfuerzos de primer mandato para proteger a Estados Unidos de la amenaza de los automóviles chinos”, dijo en un acto en Detroit.

Por su parte, Musk criticó en mayo los aranceles estadounidenses a los vehículos eléctricos chinos introducidos ese mes por el gobierno de Biden. “En general, estoy a favor de que no haya aranceles”, comentó Musk a los participantes en un acto en París.

Aún así, en la campaña electoral en Pensilvania este mes, Musk ha promocionado su apoyo a Trump con un lenguaje que podría no gustar a los líderes en China.

“Esta es realmente una elección pivotal, supergran cosa”, transmitió Musk a una multitud. “Es realmente la diferencia entre libertad y oportunidad u opresión y... comunismo”, cerró. **WSJ**

Traducido del idioma original por PULSO.