LITORALPRESS

Fecha: 21-06-2024
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo B
Tipo: Noticia general
Título: Los fabricantes chinos de vehículos eléctricos vieron venir los aranceles europeos, y muchos ya tienen un plan

Pág. : 6
Cm2: 857,3

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

WSJ
CONTENIDO LICENCIADO POR THE WALL STREET JOURNAL

Ya han invertido millones de dólares:

Los fabricantes chinos de vehículos eléctricos vieron venir los aranceles europeos, y muchos ya tienen un plan

Frente a nuevos obstáculos, algunas marcas de automóviles eléctricos abren fábricas o forman empresas conjuntas en el continente mientras otras se retiran.

SELINA CHENG
THE WALL STREET JOURNAL

HONG KONG .—Los fabricantes chinos de vehículos eléctricos, que constituyen cada vez más una fuerza global, se han estado preparando durante meses para la perspectiva de elevados aranceles en Europa, uno de sus mercados más prometedores. Cuando ese día llegó la semana pasada, muchos estaban preparados.

Algunos ya han empezado a construir fábricas en el continente, mientras que otros han establecido operaciones conjuntas con compañías del bloque. Sin embargo, otros están considerando exportar a Europa desde un tercer país, como Tailandia, mientras que algunos están tirando la toalla definitivamente en Europa, dirigiendo su atención hacia otros mercados donde tengan una mejor oportunidad de desplazar a aquellos que operan ahí.

La Unión Europea (UE) señaló a fines del año pasado que iniciaría una investigación sobre si los subsidios les han dado a los fabricantes chinos de vehículos eléctricos una ventaja desleal. La semana pasada, el bloque comunicó a los fabricantes automotores que las importaciones de vehículos eléctricos podrían estar sujetas a aranceles adicionales de hasta un 38%, además del impuesto existente del 10%, suponiendo que siga adelante con su plan a principios de julio.

Aunque el resultado se había esperado desde hace mucho tiempo, el anuncio de la UE, sin embargo, frustra los planes para muchos fabricantes chinos de vehículos eléctricos, quienes tenían la esperanza de transformar su éxito en casa en un dominio global.

Después de años de beneficiarse con el apoyo del gobierno para promover la cadena de suministro de automóviles eléctricos más desarrollada del mundo en su país, muchos actores chinos abrigaban la ambición de convertirse en el siguiente Tesla o Toyota. Asegurar una posición firme en los mercados desarrollados como Europa y Norteamérica era indispensable para estos planes.

Ahora, muchos están reconsiderando esa hoja de ruta. El mes pasado, el gobierno de Biden señaló que estaba planeando elevar los aranceles a los vehículos eléctricos chinos a un 100%. Ahora, Europa también se ve más intimidante.

Varios fabricantes chinos importantes, entre ellos BYD, que cuenta con el respaldo de Warren Buffett, y NIO, que cotiza en EE.UU., ya han invertido millones de dólares en Europa, donde podrían vender sus vehículos con un margen más alto que el que podrían obtener en casa.

Los automóviles eléctricos BYD esperaban ser exportados en Yantai, China, en abril pasado.

AFP

Eso es fundamental a medida que las ventas de vehículos eléctricos disminuyen en China, gracias a la eliminación gradual el año pasado de los subsidios para la compra de esos vehículos a nivel nacional y a una desaceleración en la economía china en general, todo lo cual ha moderado el entusiasmo de los consumidores por los artículos caros y ha provocado una brutal guerra de precios.

He Yadong, vocero del Ministerio de Comercio de China, se burló de la medida de la UE y la catalogó como "proteccionismo flagrante", y dijo hace una semana que también podría haber violado las normas de la Organización Mundial del Comercio.

Ding Weishun, otro funcionario del ministerio, había reconocido el uso de subsidios durante una conferencia de prensa un día antes, pero los describió como algo común y de acuerdo con el derecho internacional, y rechazó la investigación de Europa refiriéndose a esta como "un nuevo truco de doble estándar y protección comercial".

La decisión de Europa sobre los aranceles justifica discutiblemente las decisiones de los fabricantes chinos de vehículos eléctricos BYD, Chery y Leapmotor de impulsar la manufactura en Europa, donde es más probable que eviten los derechos de importación.

Para otros, como Great Wall Motor, el que no ha hecho grandes incursiones en Europa, la perspectiva de un aumento de aranceles ha llevado a un retiro táctico. Great Wall, el que tiene una operación conjunta en China con BMW, señaló el mes pasado que cerraría sus oficinas centrales europeas en Alemania, tres años después de abrirlas. El mercado de vehículos eléctricos de Europa se ha vuelto "cada vez más desafiante", y la perspectiva de lo que describió como "numerosas incertidumbres en el futuro" significa que Great Wall seguirá respaldando a sus distribuidores y clientes actuales en el continente mientras se enfoca en explorar nuevos mercados, declaró.

Sin embargo, mientras las acciones de Europa están complicando o cambiando por completo algunos de los planes de los fabricantes chinos de vehículos eléctricos a corto plazo, analistas dicen que es probable que los aranceles solo retrasen temporalmente las ventas de esos vehículos chinos en forma más amplia en el continente y no desvíen su trayectoria a largo plazo, en especial en países que no tienen actores propios locales que proteger.

"Este no es un hecho sorpresivo", manifestó Yichao Zhang, consultor automotor de AlixPartners con sede en Hong Kong. "La dirección general para los fabricantes chinos de automóviles en la nueva era de estos aún no ha cambiado".

Los principales fabricantes chinos como BYD seguirán estando en Europa, en parte debido a las grandes inversiones que ya han hecho ahí, observó. Uno o dos con el tiempo se convertirán en marcas mundiales que se fabricarán en los mismos países donde se vayan a vender, igual como lo hacen los gigantes tradicionales, agregó Zhang.

BYD, el que ha operado desde hace tiempo fábricas de buses eléctricos en EE.UU. y Europa, estuvo entre los primeros que anunciaron planes de construir una planta en Europa para fabricar autos eléctricos de pasajeros. Empezó a explorar opciones a principios del año pasado y en diciembre anunció que su primera planta de vehículos eléctricos de pasajeros en Europa se abriría en Hungría. Las empresas chinas han disfrutado de una cálida bienvenida en los países de Europa del Este, donde BYD ya opera una planta que ha estado entregando buses eléctricos a los países europeos desde 2017.

Según la nueva medida de la UE, los autos BYD van a enfrentar alrededor de un 17% en aranceles adicionales. Aun así, su SUV Atto 3 —que actualmente tiene un precio de cerca de US$ 41 mil en una concesionaria en Alemania— seguiría siendo alrededor de un 4% más barato que el ID.4 Pro comparable de Volkswagen después de que entren en vigor los aranceles propuestos.

Analistas observan que BYD también podría introducir más vehículos eléctricos híbridos con recarga, otra categoría en la que es especialmente fuerte en Europa, donde no estarían sujetos a aranceles adicionales.

ARANCEL
La UE comunicó a los fabricantes automotores que las importaciones de vehículos eléctricos podrían estar sujetas a aranceles adicionales de hasta un 38%.

Leapmotor y Chery, dos compañías automotrices chinas que se habían mantenido alejadas de la venta de autos en Europa, ahora están avanzando con la ayuda de socios locales.

Leapmotor, una empresa emergente que cotiza en Hong Kong y vende vehículos eléctricos a precio más bajo, se asoció con la empresa matriz de Chrysler, Stellantis, cuya sede se encuentra en Países Bajos. Las empresas informaron el mes pasado que su operación conjunta recién formada empezará a vender en nueve países europeos en septiembre.

Mediante la operación conjunta, Leapmotor producirá vehículos eléctricos para Europa utilizando el exceso de capacidad de manufactura en el lugar de Stellantis, dijo un ejecutivo de Leapmotor a The Wall Street Journal. El acuerdo se estructuró de modo que Stellantis mantuviera una participación del 51%, en un esfuerzo para que la empresa conjunta fuera reconocida como una entidad europea, indicó el ejecutivo.

Chery, cuya sede se encuentra en la provincia de Anhui, al este de China, se unió con un socio español, Ebro-EV Motors, para armar automóviles en Barcelona. La marca no vendió ningún vehículo eléctrico en la UE el año pasado, pero ha disfrutado de ventas cada vez mayores en mercados como México y Australia.

El principal fabricante chino de vehículos eléctricos que exporta a Europa no es BYD, sino Shanghai Automotive Industry (Group) Corp., que se conoce como SAIC y pertenece en su totalidad al gobierno de Shanghái. La compañía, la que es propietaria de las marcas históricamente británicas MG y Maxus, enfrentaría hasta un 38,1% en aranceles adicionales, lo que la deja en el extremo superior del nuevo régimen arancelario.

El año pasado, el MG4 de SAIC, un auto eléctrico compacto, fue el cuarto modelo más vendido en la región paneuropea, lo que incluye el Reino Unido y Rusia, después del Model Y y el Model 3 de Tesla y el Enyaq de Skoda, según la firma de investigación GlobalData, con sede en Londres. Más de 80 mil vehículos eléctricos de pasajeros de marca MG se vendieron en la UE el año pasado, indica GlobalData.

MG también ha estado fabricando vehículos eléctricos en Tailandia, que está surgiendo como un importante centro de manufactura en el extranjero para los fabricantes chinos. Ejecutivos de SAIC afirman que la fábrica de MG en Tailandia podrá abastecer al mercado europeo, lo que podría ayudar a evitar los aranceles.

En respuesta al anuncio de los aranceles, SAIC reiteró los planes anteriores de construir algún día una fábrica en Europa, aunque aún no ha anunciado ningún plan concreto ni un lugar que tenga en perspectiva.

La compañía rechazó la sugerencia de que su éxito fuera un resultado del apoyo del gobierno, y señaló la semana pasada que ha invertido más de US$ 20 mil millones en investigación y desarrollo durante la última década y ha proporcionado productos de calidad a consumidores de todo el mundo "a través de innovación tecnológica y no subsidios de gobierno".

Artículo traducido del inglés por "El Mercurio".