

«Nada como antes» – China está superando a Occidente en vehículos eléctricos

El Ciudadano · 28 de diciembre de 2024

Occidente acusa a China de «exceso de capacidad» para culparla de su propia decadencia industrial



El año pasado, políticos occidentales, intelectuales del régimen y taquígrafos de los medios de comunicación realizaron un esfuerzo concertado para acusar a China de «exceso de capacidad». La narrativa coordinada ha acompañado una escalada coreografiada de la guerra económica de Occidente contra China. ¿Qué motiva estas acusaciones?

En mayo de 2024, la Casa Blanca anunció una serie de nuevos aranceles sobre los productos chinos, incluido un impuesto del 100 por ciento sobre las importaciones de vehículos eléctricos («EV», por sus siglas en inglés) chinos, que entrará en vigor a finales de este año. La Unión Europea le siguió de cerca. En julio, la Comisión anunció aranceles del 17,4 al 37,6 por ciento para fabricantes chinos de vehículos eléctricos. Y en agosto, Canadá anunció aranceles del 100 por ciento sobre los EV chinos, junto con aranceles del 25 por ciento sobre el acero y el aluminio chinos.

La Casa Blanca insistió en que las medidas «protegerían a los fabricantes estadounidenses de las prácticas comerciales desleales de China» y garantizarían que «el futuro de la industria automovilística será fabricado en Estados Unidos por trabajadorxs estadounidenses». La Comisión Europea citó la «subvención

desleal» de China en y Canadá advirtió de la amenaza de la «política intencionada de exceso de capacidad dirigida por el Estado» de China. En esta narrativa, ahora coreografiada y ritualizada en todo Occidente, el «exceso de capacidad» de China es el culpable de los crecientes déficits comerciales de Occidente y de su persistente incapacidad para reindustrializarse.

China ha respondido con firmeza a estas acusaciones. En mayo, en una reunión con el presidente francés Emmanuel Macron y la comisaria europea Ursula von der Leyen, el presidente chino Xi Jinping afirmó que no existe el «problema del exceso de capacidad de China» y subrayó la contribución de China a la transición ecológica. El Ministerio de Relaciones Exteriores chino afirmó que la tesis del «exceso de capacidad» era un «pretexto» para crear nuevas restricciones a los productos energéticos de China.

El «exceso de capacidad» de China y el declive industrial de Occidente

El exceso de capacidad puede medirse de tres maneras. En primer lugar, podemos fijarnos en la «tasa de utilización de la capacidad», o en el grado de utilización de la capacidad industrial disponible. En segundo lugar, podemos fijarnos en los niveles de existencias; un elevado número de bienes sin vender acumulando polvo en los depósitos podría sugerir que la producción supera a la demanda. En tercer lugar, podemos fijarnos en los márgenes de beneficio, que tendrían que disminuir para ayudar a vaciar los rebosantes depósitos y dejar paso a nuevos productos.

Como descubrió el comentarista económico francés Arnaud Bertrand, China no muestra signos de «exceso de capacidad» en ninguna de estas medidas. Al contrario, sus índices de utilización industrial y sus niveles de existencias son similares a los de los Estados Unidos, y los márgenes de ganancias chinos se están disparando.

Pero incluso si la tesis del «exceso de capacidad» fuera cierta, el declive industrial de Occidente precede de lejos al ascenso de China. En los Estados Unidos, la balanza comercial ha registrado un déficit sostenido desde finales de los años setenta. Al cambiar la estructura productiva de su economía, el capital industrial dio paso al capital financiero. El número de puestos de trabajo en el sector manufacturero disminuyó de unos 20 millones en su punto máximo en 1979 a menos de 13 millones en la actualidad, un periodo en el que los Estados Unidos vieron aumentar su población en 100 millones. Este año, el empleo en las fábricas de los Estados Unidos cayó a mínimos históricos.

Por su parte, Europa se enfrenta a presiones económicas históricas debido a la subida de los precios del combustible, provocada por la especulación con los precios y a los intentos de Europa de desvincularse de Rusia. Alemania se está desindustrializando. Volkswagen y sus filiales van a suprimir decenas de miles de puestos de trabajo en fábricas de toda Europa, y sus trabajadorxs se están movilizando desde Wolfsburg hasta Bruselas. «El verdadero problema aquí no es, de hecho, el exceso de capacidad, sino la competitividad», afirma Bertrand.

El milagro chino de los EV

En 2023, el jefe de Ford, Jim Farley, visitó China con su director financiero, John Lawler, por primera vez desde el Covid-19. Probaron un EV fabricado por Changan Automobile, uno de los antiguos socios de Ford en China. Según un informe del Wall Street Journal, la pareja se quedó atónita. «Jim, esto no se parece en nada a lo de antes», dijo Lawler a Farley. «Estos tipos nos llevan ventaja». Al parecer, Ford ha enviado varios EV chinos a los Estados Unidos para estudiarlos más a fondo, mientras intenta construir una oferta

propia de bajo costo, pero es difícil ver cómo podría competir con marcas como BYD, cuyos autos empiezan en sólo \$11.000 dólares.

En toda China se está gestando una revolución tecnológica. En 2024, el Ministerio de Industria y Tecnología de la Información de China se unió a otros cuatro ministerios para desarrollar los planos de la integración «carretera-nube-vehículo». El objetivo es dotar de inteligencia a todos los aspectos del tráfico vial —desde los semáforos y las estaciones de recarga hasta las carreteras y los canales logísticos, desde los movimientos de vehículos y peatones hasta los servicios de información— de forma que se puedan aprovechar las capacidades del floreciente mercado chino de vehículos eléctricos.

«En 2023, la penetración de nuevos EV era del 31,6 por ciento en toda China. En ciudades importantes como Shanghái, Pekín y Guangzhou, la cifra se acerca al 50 por ciento, y sólo han tardado 10 años en llegar ahí», me dijo en Pekín Haidong Chen, Director de Marketing del Centro Nacional de Innovación de Vehículos Inteligentes y Conectados. «En el primer trimestre de 2024, el porcentaje de nuevos EV vendidos era del 31,3 por ciento, pero saltó al 50,39 por ciento en abril».

Casi todos los EV lanzados en China son capaces de una automatización «L2» como mínimo, me dijo Haidong, lo que significa que pueden conducir y acelerar de forma autónoma bajo la supervisión del conductor. Pero con la integración «carretera-nube-vehículo», todos los autos lanzados en los últimos años podrían adquirir la capacidad de conducción autónoma completa sin necesidad de actualizaciones adicionales de hardware.

Ese grado de integración puede producir mejoras significativas en la seguridad vial. «Imagina que un conductor anciano se salta un semáforo en rojo en un cruce», explica Haidong. «El sistema puede evitar un accidente deteniendo o redirigiendo a los demás autos de la carretera, aunque el auto en cuestión no esté conectado a la red». Esto es algo que un Tesla no podría hacer. Por sí solos, los sistemas LIDAR (Light Detection and Ranging), que los vehículos eléctricos utilizan para cartografiar su entorno, sólo pueden ver hasta una distancia de 250 metros, y no pueden ver alrededor de las esquinas. «Se necesita una integración total», afirma Haidong.

La integración «carretera-nube-vehículo» también puede reducir el consumo de energía. Un sistema logístico integrado puede planificar la ruta más eficiente y menos congestionada para entregar mercancías desde un puerto determinado a una o varias ciudades. Una carretera puede ordenar a un auto que reduzca la velocidad en una pendiente o curva, dejando que la gravedad o el impulso hagan el trabajo mientras se conserva la energía de la batería.

Más de 40 ciudades han solicitado formar parte del programa piloto. Pekín, Shanghai, Chongqing, Guangzhou y otras ciudades importantes ya han empezado a probar la tecnología en vías públicas. El objetivo inmediato es implantar el programa en todas las grandes ciudades en pocos años. Pero la ambición a largo plazo es mayor. «Esta es la infraestructura», dijo Haidong, “que permitirá a China sustituir en el futuro los autos privados por flotas de vehículos autoconducidos de propiedad pública”.

Integración de la cadena de valor

Este grado de integración sólo es posible mediante el control de toda la cadena de valor del EV. Esto comienza con las materias primas minerales, de las cuales la más significativa es el litio, un componente clave en la fabricación de baterías. Aunque China tiene unas reservas nacionales de litio limitadas, ha desarrollado tecnologías de vanguardia que le permiten reciclar casi el 100 por ciento del litio de las

baterías usadas. En 2021, China tenía más capacidad de reciclaje de baterías de iones de litio existente o prevista que toda Europa y los Estados Unidos juntos. El director general de CATL, una de las mayores empresas de baterías del mundo, predice ahora que China no necesitará nuevos minerales para la producción de baterías en 2042.

Después de la batería está el software. Mientras que antes la fabricación de automóviles era principalmente una cuestión de ingeniería mecánica, los planificadores chinos pronto empezaron a verlos como «teléfonos móviles sobre ruedas», me dijo Haidong. El ímpetu por desarrollar una tecnología de la información soberana que los impulsara aumentó a medida que se aceleraba la guerra económica de Occidente contra China. En 2008, Microsoft acusó a China de piratería digital y «bloqueó» todos los equipos del gobierno», dijo Haidong. «Fue una gran humillación. El gobierno se dio cuenta de que tendría que desarrollar su propio software y su propio hardware».

En 2013 y 2014, cuando se aceleraron los ataques contra empresas tecnológicas chinas como Huawei, China empezó a avanzar rápidamente hacia la soberanía tecnológica en todos los ámbitos, desde los chips y la inteligencia artificial hasta los automóviles y las baterías. «Hoy», dijo Haidong, «la industria china se guía por un único principio: la autosuficiencia». Esto ha permitido el tipo de integración —de baterías y software, o carreteras y automóviles y tecnología en la nube— que actualmente está fuera del alcance de la imaginación en Occidente. Por eso, según Haidong, la industria china del vehículo eléctrico se considera una amenaza. No sólo compite con la industria del automóvil, históricamente dominio de Occidente. Ahora también compite con los gigantes tecnológicos de Silicon Valley.

El «exceso de capacidad» es una acusación política

La acusación de «exceso de capacidad» tiene un doble objetivo. En primer lugar, da a la clase dirigente occidental una licencia para recurrir a las mismas políticas de las que acusa a China —los subsidios y el proteccionismo— para proteger a sus propios monopolistas en una contienda que, de otro modo, no podrían ganar. En segundo lugar, permite a los dirigentes occidentales culpar a China del declive estructural a largo plazo de la economía capitalista mundial, que ya no puede albergar el nivel de vida de antes y, por tanto, sólo puede sostener su legitimidad haciendo referencia a amenazas externas.

Pero si las acusaciones de «exceso de capacidad» son exageradas, forman parte de una peligrosa y creciente guerra híbrida con ramificaciones mucho más allá de las fronteras de China. China ha aprovechado su economía de mercado socialista para desarrollar nuevas tecnologías que se necesitan urgentemente para hacer frente a la crisis climática. En la última década, esta estrategia ha hecho que los costos de la energía solar y eólica se reduzcan en un 90 por ciento, y los de las baterías en más de un 90 por ciento. Ahora que China está construyendo dos tercios de los proyectos eólicos y solares del mundo, estas fuentes de energía representarán el 39 por ciento de la combinación energética total de China a finales de 2024. China está ahora en vías de cumplir sus objetivos climáticos seis años antes de lo previsto.

Si los aranceles impuestos por los Estados Unidos, la UE y Canadá son una admisión de la incapacidad de sus monopolistas para competir con China —y una garantía de que el poder estatal está disponible para proteger los intereses capitalistas frente a una superpotencia socialista emergente—, también son una advertencia. Occidente está dispuesto a sabotear la economía china, y la transición ecológica mundial, en lugar de cooperar.

Me pregunté cómo veían los aranceles la industria china de vehículos eléctricos. «No nos preocupan especialmente los aranceles», dijo Haidong. «Si soy el único productor mundial, los aranceles significan

que los consumidores de los Estados Unidos pagarán más. Es un poco como dejar a tu mujer por tu amante. En un momento dado, querrás recuperarla, pero ahora el costo ha subido».

Autor/a: Paweł Wargan

Traducción: María Inés Cuervo

Foto: Especial

Recuerda suscribirte a nuestro boletín

➡ <https://bit.ly/3tgVlSo>

💬 <https://t.me/ciudadanomx>

📄 elciudadano.com



Fuente: El Ciudadano