

China: el nuevo gigante automotriz

DOI: 10.32870/mycp.v11i33.315

Zacnicte Esparza Alba*

Introducción

En los últimos años, la industria automotriz china ha crecido de manera considerable y también se ha convertido en la principal preocupación para el gobierno chino. Se le ha visto como una de las industrias de fomento para el desarrollo de dicho país. El crecimiento que ha experimentado, sobre todo desde su entrada a la Organización Mundial del Comercio, supera 200% (OMC, 2006); esto ha provocado diferentes opiniones en la industria a nivel mundial, por un lado la calidad de los productos se pone en duda, pero, por el otro contribuye de manera sorprendente al comercio internacional, lo que lo ha llevado a convertirse en el tercer productor de automóviles a escala mundial (OCDE, 2007), sólo después de Estados Unidos y Japón.

En este artículo se analiza la formación de los *joint ventures* como principal estrategia del gobierno chino para el crecimiento de la industria automotriz. En la primera parte se hace una breve descripción de la evolución de esta industria desde sus inicios hasta la actualidad; en el segundo apartado se explica la composición de la industria (actores, producción, empresas y legislación); finalmente, en el último apartado se enfatiza la importancia de los *joint ventures* en la expansión de la industria automotriz china.

Antecedentes históricos de la industria automotriz china

La industria automotriz china dio sus primeros pasos con la formación del First Auto Works (FAW) en 1956. En 1958, el gobierno maoísta decide al-

* Egresada de la Licenciatura en Estudios Internacionales de la Universidad de Guadalajara.

canzar la autosuficiencia en sus industrias, de tal forma que los gobiernos locales invirtieron en esta industria, pero solamente para el área de tractores y motocicletas (Álvarez, 2007).

En los años sesenta se construyó la Second Auto Works, la cual después cambió de nombre a Dong Feng Motor Co. Con esta nueva fábrica se buscó la especialización de la industria, además de la formación de un oligopolio para reducir los costos de producción.

En 1964 China contaba con más de 417 fábricas automotrices, y para 1970 existían 1950; sin embargo, no se lograba una clara evolución en esta industria debido a que se encontraba muy fragmentada, tenía una tecnología obsoleta y costos de producción muy altos.

Posteriormente, en 1980 se emprendieron reformas económicas cuyo objetivo fue alcanzar el desarrollo de las industrias; es en este momento cuando la industria automotriz china comienza a desarrollarse. Durante esta década el Estado accede a la inversión extranjera directa (IED) dentro de las industrias; se permitió que 49% del capital pudiera ser extranjero y el restante 51% debería ser capital del Estado chino (Sims, 2007). Con esta medida no sólo se atraería capital financiero, sino que también se podría obtener la tecnología del extranjero, así como las innovaciones que fueran surgiendo.

De esta forma, el gobierno chino creó sus dos grandes grupos automotrices: First Automotive Group (FAW) y Shanghai Automotive Group Co. (SAIC); dichas empresas se dedicaron a la mejora de sus productos para que posteriormente se pudieran utilizar como elementos de exportación y, con ello, poder incrementar el desarrollo económico.

Ya para finales de 1995, se anunció el noveno plan quinquenal, donde se exponían los detalles de las políticas concernientes a la investigación, localización doméstica, partes industriales, así como la promoción de las exportaciones para la industria automotriz. (Chunli, 2003). El plan abarcaba el periodo 1996-2000 y concebía a esta industria como prioritaria para el desarrollo de la economía china. La principal preocupación era establecer proyecciones de crecimiento de producción y consumo.¹ Estas medidas se adoptaron al considerar la industria como factor importante para el desarrollo económico y social de China.

1. Hasta antes de los años noventa, el consumo de automóviles estaba muy restringido, ya que era considerado como un artículo de lujo; sin embargo, al comienzo de ese decenio se comenzó por cambiar el enfoque hacia uno de consumo masivo para los chinos.

La siguiente fase arrancó con la formulación del décimo plan quinquenal, elaborado para el periodo 2001-2005 y donde se establecía que debía haber dos o tres grupos automotrices capaces de competir en el terreno internacional. Asimismo, la industria de autopartes desempeñó un papel crucial para el desarrollo del sector y la exportación se convirtió en el principal elemento del desarrollo. Este décimo plan quinquenal, publicado en junio de 2001, reconoció los problemas asociados con la industria automotriz, por lo cual se decidió a emprender las medidas necesarias para lograr una alta competitividad en dicha industria. Las medidas que se tomaron fueron las siguientes:

1. Promover la consolidación de la industria de autopartes con recursos locales para favorecer a las compañías.
2. Promover el desarrollo y uso de nuevas tecnologías.
3. Identificar los componentes del potencial de los grandes mercados y promover su desarrollo y utilización.
4. Aprovechar el deseo de las firmas extranjeras de invertir en China con ventaja para los productores locales chinos y con esto incrementar las exportaciones.
5. Promover el desarrollo de los sistemas de componentes y hacerlos competitivos en el mercado global (Santucci, 2002).

Finalmente, en el onceavo plan quinquenal (2006-2010) se busca convertir a China en un jugador global automotriz. En dicho plan se manifestó que la calidad sería comparada con las marcas mundiales, así como un estricto control de calidad en la producción (*China Economic Review*, 2007). En estos años se podrá observar si China es capaz de competir con las grandes empresas automotrices globales; el reto es llegar a conquistar no sólo el mercado interno, sino también el mercado global.

Composición de la industria

Como ya se mencionó anteriormente, China pone especial atención a la industria automotriz debido a que es uno de los sectores más productivos; a través de esta industria y de la inversión extranjera directa se puede tener mayor número de empleos, desarrollo económico, incrementar la competitividad y por supuesto un PIB per cápita más alto para la sociedad (Jiménez, 8: 2006). ¿Pero, cómo se compone esta industria en dicho país?

- Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC). Esta empresa tuvo sus comienzos en 1955, sólo contaba con capital chino; sin embargo, para 1988 la compañía comienza a utilizar los *joint ventures* como un mecanismo para su desarrollo y para poder competir con las grandes transnacionales automotrices. Es importante destacar que las medidas que utilizó fueron para aprovechar la innovación tecnológica de las empresas extranjeras, ya que esta empresa no contaba con la infraestructura tecnológica adecuada para lograr un gran desarrollo.
- Dongfeng Motor es una empresa que se dedica principalmente a la fabricación de partes automotrices y se ha convertido en un eslabón de suma importancia para las cadenas productivas de la industria automotriz.

En la actualidad, un tercio de los vehículos a la venta en el mercado pertenecen a empresas automotrices locales. La firma First Automobile Works (FAW) es el más grande fabricante local y ya posee 29 marcas dentro del mercado doméstico.

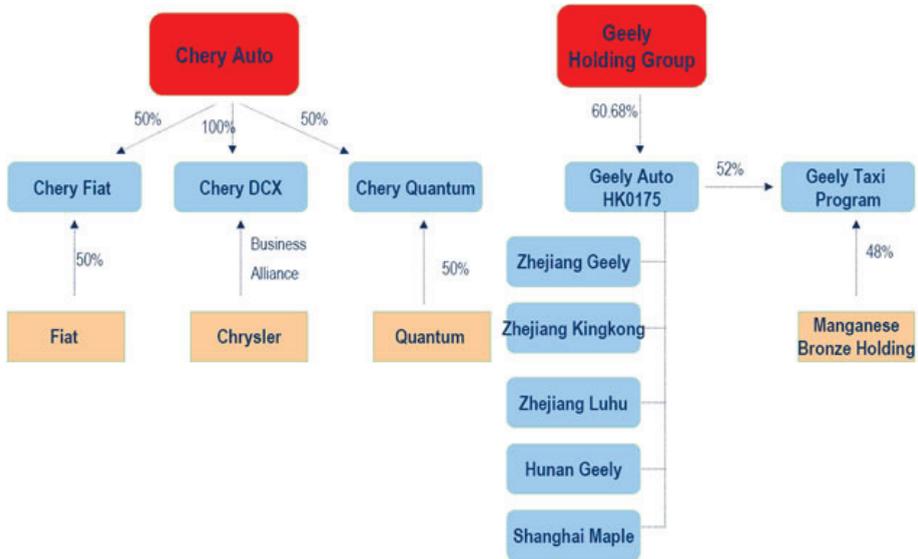
El segundo grupo está constituido por los fabricantes mundiales de vehículos que participan mediante sus empresas en sociedad con los grupos chinos (Interchina, 2006). En esta clasificación se incluyen todas empresas extranjeras que están manufacturando en China, tales como las instaladas en México, por ejemplo: Ford, GM, etcétera.

De igual forma tanto GM como Ford plantean colocar más de sus empresas en esta región por las grandes ventajas que les representa, tales como bajos costos de producción y tratamiento especial por llevar IED.

El tercer grupo corresponde a las empresas fabricantes de vehículos de capital chino (Inter. China, 2006). Aquí el capital de las empresas es totalmente chino, con la finalidad de que la industria nacional crezca. Las principales firmas que lo constituyen son Geely Auto y Chery Automotive. Cabe destacar que el gobierno local es el que otorga más beneficios a estas empresas, ya que el gobierno central apoya más a los *joint ventures*. En el siguiente cuadro se puede observar la estructura de estas dos firmas y los porcentajes de capital usados para cada uno de los modelos que se producen.

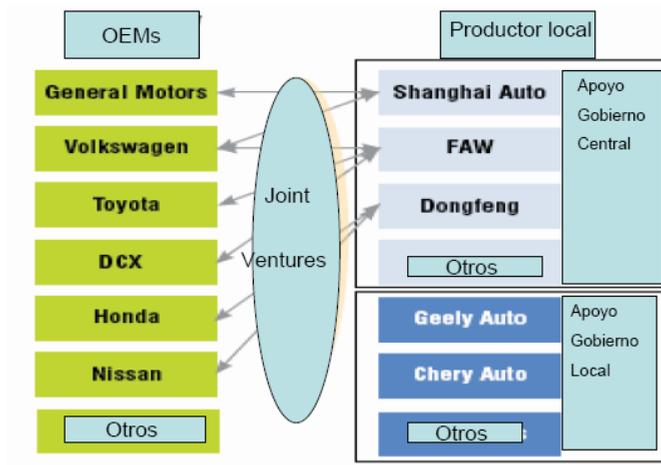
La estructura de la industria anteriormente descrita se puede observar en el siguiente cuadro, donde se muestran los tres grupos que conforman la industria y la relación entre ellos.

Chery & Geely



Fuente: www.autoinfochina.com.

Estructura de la industria



Fuente: Álvarez (2006).

Pero, además de las constructoras, existen otros aspectos que forman parte de la industria automotriz china; la legislación es de suma importancia, porque de ella depende si se puede propiciar un correcto desarrollo. La primera vez que China anunció la existencia de una política automotriz fue en el año 1994, la cual constaba de 13 capítulos y 61 cláusulas. Tras el comienzo del noveno plan quinquenal (1996- 2000)

En lo que se refiere a los derechos de propiedad, China no ha mostrado mucha disposición a colaborar con la OMC para evitar la copia de modelos de automóviles

se siguió con la misma política automotriz, sólo que ahora el Banco Central de China sería el encargado de supervisar los proyectos de las empresas automotrices (Chunli, 2000: 90). Estas medidas se adoptaron para consolidar la industria nacional, al verse la necesidad de obtener la tecnología, el capital y el manejo para poder desarrollarse.

La principal preocupación del gobierno chino era que los objetivos de esta industria se cumplieran de la mejor manera, sabían perfectamente que se trataba de un aspecto clave para el desarrollo tanto económico como tecnológico de China.

Las políticas industriales para este tipo de industrias están definidas por una serie de compromisos para el comercio internacional. Dentro de estos podemos encontrar la Política Industrial del Sector Automotriz (PISA).³

Ésta tiene como principal objetivo incentivar la inversión extranjera directa, para así poder cooperar con las economías emergentes a que su economía crezca de una manera favorable. De igual forma, buscar los mecanismos pertinentes para el desarrollo eficaz y armonioso con el resto de las industrias, todo esto llevado de la mano con la elaboración de infraestructura dentro de las ciudades industriales donde se localizan las plataformas automotrices mundiales, así como la protección ambiental.

En lo que se refiere a los derechos de propiedad, China no ha mostrado mucha disposición a colaborar con la OMC para evitar la copia de modelos de automóviles. El productor local de autos chinos copia el diseño del cuerpo del automóvil pero el producto no ofrece todos los beneficios del original, puesto

3. La política industrial del sector automotor consta de 13 capítulos y 78 artículos.

que la tecnología utilizada es diferente y de menor calidad; sin embargo, la imagen que se vende es la de “lo mismo pero más barato”.

En lo que respecta a las medidas arancelarias, podemos observar que en su afán para proteger su industria interna y reducir la importación, el gobierno chino impuso un impuesto a la importación de 180%. Sin embargo, con la entrada de China a la OMC en 2001, se comprometió a bajar sus tarifas año con año. En 2006 se redujo a sólo 25%, pero aun así la tarifa sigue muy alta si consideramos a los países que tienen una tasa de aranceles cero (Álvarez, 2006: 96).

Infelizmente, las medidas arancelarias tuvieron varias dificultades. La primera de ellas fue el paso ilegal de productos automotrices. La segunda, corresponde a las fluctuaciones en el precio de los automóviles producidos internamente: los productores locales se aprovecharon para poder subir sus precios en el mercado.

Los controles de divisas extranjeras fueron una de las medidas no arancelarias para el mejoramiento de la competitividad industrial; sólo cuatro de los puertos chinos podían realizar importaciones de autos: Dalian, Tialin, Shanghai, y Huanpung (Álvarez, 2006: 97). Gracias a esto la producción de las industrias locales se incrementó, sobre todo las apoyadas por el gobierno local.

Lo que se pretendía con la medida anterior era controlar de una manera más efectiva el sistema de cuotas sobre los automóviles, para así regular los niveles de importación y que los niveles de exportación fueran más altos.

Joint ventures, principal motor de la industria automotriz china

Los chinos sueñan con una industria automotriz y de manufactura controlada por ellos y nadie más, pero no poseen el conocimiento ni tienen la experiencia que años en el negocio otorga. Además quieren aprender: como condición a las empresas interesadas en invertir, les demandan entrenamiento, participación y desarrollo de tecnología.

Es por ello que deben implementar más y más medidas para satisfacer los mayores estándares de competitividad internacional. Con el fin de mejorar la competitividad en los autos, en 2002 se estableció una nueva ley de *joint ventures*, la cual permitió a los fabricantes aplicar un abastecimiento internacional sin obligación de un porcentaje local de partes y componentes comprados en China. Con esto el complejo industrial se hizo más grande, lo que originó que la innovación tecnológica se volviera más elevada (Álvarez, 2006: 97).

A partir de esto, el crecimiento de los *joint ventures*⁴ fue exponencial, pues todas las empresas optaron por tomar esta nueva ley para mejorar su competitividad industrial. Lo anterior trajo como consecuencia que a partir de la década de los años noventa se diera un crecimiento acelerado en dicha industria. El plan establecido por el gobierno chino dio resultados.

Cabe señalar que en la última década la industria automotriz china se ha transformado profundamente. La combinación masiva de inversión por parte de las firmas extranjeras y las nacionales, el rápido crecimiento del mercado privado y el acceso a la OMC han creado un intenso mercado competitivo, así como un incremento en las capacidades productivas. Esto marca una evidente e inmensa gama de oportunidades y riesgos para los productos de automóviles mundiales (Thun, 10: 2006).

Una de las principales estrategias utilizadas por las industrias chinas para su crecimiento han sido las *joint ventures*; consisten en estructuras societarias mediante las cuales los socios crean una nueva entidad o asociación contractual, donde comparten inversión, gastos operativos y responsabilidades de gestión, así como pérdidas y ganancias (Inter. China: 2006).

El gobierno chino ha utilizado esta estrategia principalmente para la transferencia de tecnología y técnicas de gestión, para así poder construir una industria nacional fuerte.

Todas las grandes manufactureras automotrices chinas establecieron *joint ventures* con compañías extranjeras, principalmente con las Tres Grandes⁵ (Ford, General Motors y Chrysler). La razón principal de esto es la transferencia tecnológica (Sims, 2006: 1).

El objetivo era que las empresas nacionales se aliaran con las grandes empresas del mundo para poder aprender de su tecnología y así llegar a ser competitivas en el mercado internacional. A partir del establecimiento de las *joint ventures* de empresas chinas con empresas extranjeras, surgieron cuatro compromisos fundamentales entre estas alianzas.

En primer lugar está la modernización de los automóviles, es decir, la creación de nuevos modelos que cumplieran con las expectativas de los cambios ocurridos en el mundo globalizado. De esta forma, ambas empresas se

-
4. Este crecimiento se debe principalmente a la flexibilidad industrial que ofrece China, lo que representa una de las mayores oportunidades para invertir en dicho país. China es el principal país en cuanto a recepción de capital extranjero se refiere.
 5. Se les considera como las Tres Grandes debido a que son las que hasta hace unos años eran las principales productoras y exportadoras a escala mundial.

beneficiarían⁶ puesto que las ventas de las empresas extranjeras se incrementarían y China aprendería de la experiencia tecnológica.

El segundo punto es el control de emisiones: con la invención de automóviles menos contaminantes, la industria crece y contribuye a enfrentar uno de los grandes problemas que aquejan a nuestro sistema internacional en estos momentos.

Como tercer punto podemos rescatar la eficiencia tecnológica. Con el compromiso de lograr productos de mayor calidad y que beneficien de una mejor forma a la sociedad, para lograr también el desarrollo social.

Eficiencia en combustibles. En la búsqueda de nuevos elementos que sean sustitutos de la gasolina —tales como el etanol, o los autos eléctricos—, para con esto poder afrontar la crisis energética. Sin embargo, no se han hecho todos los esfuerzos necesarios porque la industria automotriz tal como la conocemos representa un gran negocio todavía. Los cambios se deben hacer de manera paulatina.

Dentro de las *joint ventures* podemos observar la división de dos grupos, los cuales son utilizados por las empresas chinas. Existen dos tipos de empresa mixta: la empresa mixta de participación societaria (EJV, Equity Joint Venture) y empresa mixta contractual (CJV, Contractual Joint Venture). Ambas sociedades requieren la redacción y acuerdo mutuo de un contrato de empresa mixta entre el socio extranjero y el socio chino, que especifique de forma detallada las responsabilidades, derechos y participaciones de cada socio (Wang). Mientras que la EJV define esta división mediante un coeficiente de la participación societaria, la división en una CJV es decisión de los socios. La EJV es la principal sociedad de inversión extranjera utilizada en China.

Las empresas extranjeras se han visto en la necesidad de aceptar estas condiciones para poder obtener los beneficios que China les brinda, tales como mano de obra barata y bajos costos de producción. Así mismo comparten responsabilidades, sobre todo desde que China entró a la OMC y ahora debe cumplir con los objetivos que le han fijado. Aunque también ha ocurrido a la inversa: las compañías chinas se comprometen a mejorar sus procesos de calidad, reducir sus costos y ser unos exportadores más competitivos (Sims, 2006).

6. Es importante mencionar que esto implica una amenaza para las Tres Grandes, puesto que en un futuro las compañías chinas pueden absorber el mercado, dejando sólo como abastecedoras a dichas empresas.

La innovación es una de las características de este *joint venture* cuyo principal objetivo es la colocación en el mercado de nuevos productos más atractivos, y así poder tener un mayor número de ventas.

En China existen cinco principales *joint ventures*, los cuales se dividen en los tres grandes y los tres pequeños. Del primer grupo podemos decir que constituye el esqueleto de la producción automotriz (Qiu, 2005), y en él encontramos los siguientes: Shanghai Automotive Volkswagen Company. Establecida en 1986. En 2004 se firmó un acuerdo para que la sociedad empresarial estuviera hasta el año 2030. Este acuerdo ha tenido enormes beneficios, pues hasta 2005 estuvo clasificada como la mayor *joint venture* con la inversión más alta (Álvarez, 2006: 107).

Esto significa que la inversión en desarrollo tecnológico es mayor que en el resto. Los chinos aprovechan estas inversiones, ya que después aprenden de los procesos de producción y así se capacitan para utilizarlos en la industria nacional.

First Automotive Works-Volkswagen Automotive Company (FAW-VW). Este es el *joint venture* que mayor volumen de producción mantiene (Álvarez, 2006: 108).

Dong Feng-Citröen es el tercer gran *joint venture*, formado en 1990 por la compañía francesa Peugeot y la asiática Dong Feng.

Los pequeños *joint ventures* son designados principalmente para alimentar la cadena productiva de la industria automotriz mediante la producción de autopartes (Qiu, 2005). Estos abastecen la red de proveedores de la industria, de tal forma que la mayor parte del capital circule en China, sin tener que depender del mercado externo.

Guangzhou Honda Automóvil se estableció en 1998. Ha sido el primer *joint venture* en establecer una red de servicios en China (Álvarez, 2006: 108). Esto significa que pretenden estar más cerca de los compradores y así poder ganar su preferencia y ser más competitivo en cuanto a servicios se refiere.

DaimlerChrysler AG ahora pretende comprar 24% de las acciones de la armadora China Beiqi Foton Motor Co. Ltd. Lo que es un ejemplo más de lo agresivos y ambiciosos que son los chinos en su afán por controlar la industria automotriz mundial. Este acuerdo con la empresa alemana le dará a la armadora acceso a la tecnología de manufactura de DaimlerChrysler en vehículos pesados. Es este otro ejemplo de un buen funcionamiento de *joint venture*.

Finalmente, el último *joint venture* Beijing Jeep Corporation Chrysler, además de producir autopartes, también realiza producto terminado. En el siguiente cuadro se puede observar su constitución.

Peres, Wilson (coord.), *Políticas de competitividad industrial*, Siglo XXI, México, 1997.

Porter, Michael E., *Estrategia competitiva: técnicas para el análisis de los sectores industriales y de la competencia*, CECSA, México, 2006.

Páginas electrónicas

Álvarez Medina, Lourdes, “Reformas económicas, inversión extranjera directa y cambios en la estructura automotriz china (1980-2004)”, *Contaduría y Administración*, núm. 218, UNAM, México, enero-abril, 2006, pp. 87-113.

Álvarez Medina, Lourdes, *La industria automotriz china: Posibilidades de competir en la industria automotriz de México*, UNAM, 2006. Disponible en: <http://www.ejournal.unam.mx/rca/218/RCA21805.pdf>. Fecha de consulta: 25 de mayo de 2007.

Chen, Xiaoyu, *Situación actual y la tendencia de la industria automotriz de China*. Disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/395/39521805.pdf>. Fecha de consulta: 18 de febrero de 2007.

Asociación de la circulación de Automóviles de China, 2006. Disponible en: http://www.bancomext.com/Bancomext/aplicaciones/directivos/documentos/SemNRPC_CXiauyu.pps#1. Fechas de consulta: 4 y 20 de mayo de 2008.

Chunli, Lee y Takahiro, Fujimoto, “The Chinese Automobile Industry and the Strategic: Alliances of China, Japan, the US’s Firms”, *Actes du GER-PISA*, Japón, 2003, núm. 34, pp. 27. Disponible en: http://imvp.mit.edu/papers/0304/leefujimoto_chineseauto.pdf.

Dyer, Geoff, “Prevén guerra automotriz”, *El Universal*, 10 de agosto de 2005. Disponible en: http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=47003&tabla=finanzas. Fecha de consulta: 15 de marzo de 2008.

El Economista, “China amenaza industria automotriz de México”, *El Economista*, México, 2007. Disponible en: <http://www.economista.com.mx/articulos/2008-05-26-63533>.

Goldman, Sachs, *The Chinese Auto Industry*, Estados Unidos de América, 2003, pp. 48. Disponible en: http://www.businessweek.com/globalbiz/content/mar2007/gb20070328_609715.htm

- Interchina, *Constitución en China de empresas mixtas (JV; joint venture)*, 2006. Disponible en: <http://www.casaasia.es/pdf/4250610418PM1145963058319.pdf>.
- OCDE, *The impact of globalization on the Chinese*, 2006. Disponible en: <http://www.gerpisa.univ-evry.fr/actes/34/34-6.pdf>. Fecha de consulta: 16 de abril de 2008.
- , “Regional case studies in the automotive area”, *Globalization and Regional Studies*, 2007, pp. 119-170. Disponible en: http://www.oecd.org/home/0,2987,en_2649_201185_1_1_1_1_1,00.html. Fecha de consulta: 12 de mayo de 2008.
- , “Dynamics of Development in the New China”, *Chinese Economic Performance in the long run 920- 2030 dc.* (capítulo 3), 2007. pp 59-91. Disponible en: http://www.ggdc.net/maddison/China_book/Chapter_3.pdf.
- OMC, *Estadísticas del Comercio Internacional 2006*, Ginebra, 2006, pp. 260. Disponible en: http://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/statis_s.htm. Fecha de consulta: 4 de mayo de 2008.
- Qiu, Larry D. *China's Automotive Industry*, 2005. Disponible en: <http://www.bm.ust.hk/~larryqiu/China-Auto.pdf>.
- Shao, Da, *Auto Industry Facing Challenges*, China 2005. Disponible en: <http://www1.china.org.cn/english/2005/Apr/126874.htm>. Fecha de consulta: 15 de abril de 2008.
- Sims Gallagher, Kelly, *Foreign Technology in China's Automobile Industry: Implications for Energy, Economic Development, and Environment*, China environment series, 2007. Disponible en: http://www.wilsoncenter.org/topics/pubs/2-feature_1.pdf. Fecha de consulta: 12 mayo de 2008.
- Stephen, Cooney, *China's Impact on the US Automotive Industry*, CRS Report for Congress, Estados Unidos de América, 2006, pp. 17. Disponible en: <http://www.fas.org/sgp/crs/misc/RL33317.pdf>.
- Wang, Hua, *Policy reforms and foreign direct investment: the case of the Chinese automotive industry*, Ninth GERPISA International Colloquium, Reconfiguring the auto industry: merger & acquisition, alliances and exit, 7-9 junio, Palais du Luxembourg, París, Francia, 2001. Disponible en : <http://www.gerpisa.univ-evry.fr/rencontre/9.rencontre/S15Wang.pdf>.

Otras fuentes electrónicas

Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC). Disponible en: <http://www.saicmotor.com/english/xwzx/gysq/index.shtml>. Fecha de consulta: 10 de abril de 2008.

First Automotive Works (FAW). Disponible en: www.faw.com. Fecha de consulta: 10 de abril de 2008.

La Jornada. Disponible en: <http://www.jornada.unam.mx/2008/07/01/index.php>.

http://www.novexcn.com/equity_jv_chin_foreign.html.
www.autoinfochina.com.