

Pese a subsidios, autos eléctricos batallan en China

TREFOR MOSS

GUANGZHOU.- Los fabricantes de automóviles en China están encontrando que los vehículos eléctricos aún no cumplen con su promesa, al tiempo que producen más vehículos eléctricos de los que pueden vender para cumplir con las directrices del Gobierno.

En el Guangzhou Auto Show, las empresas están lidiando con el reto de atraer a compradores -y generar ganancias- al tiempo que cumplen con el requerimiento de Beijing de que los vehículos eléctricos representen entre el 3 y el 4 por ciento de su producción total en el 2019.

Volkswagen AG pretende construir 400 mil vehículos eléctricos para el 2020 para cumplir con los objetivos de automóviles ecológicos, pero no es realista esperar que los consumidores por sí solos compren tantos, consideró Jochem Heizmann, director ejecutivo de la compañía en China. La compañía, dijo, está estudiando opciones como los servicios de automóvil compartido para absorber el exceso.

La oferta de vehículos eléctricos ya supera la demanda: los fabricantes de autos produjeron 424 mil en los primeros nueve meses del año, pero sólo vendieron 398 mil, de acuerdo con la Asociación de Fabricantes de Automóviles de China. Y los analistas creen que los consumidores individuales representan tan sólo una cuarta parte del total, con el resto siendo comprado



Volkswagen lanzará cinco modelos de autos eléctricos en China.

por compañías de taxis estatales u otras flotillas de servicio público.

“Los clientes dudan para pagar mucho más dinero por un vehículo eléctrico”, indicó Hubertus Troska, director en China de Daimler AG, matriz de Mercedes-Benz. Y esa brecha de costos es con generosos subsidios de vehículos eléctricos. El Gobierno tiene programado ponerles fin en el 2020.

Aun así, los fabricantes automotrices se suman. La semana pasada, Ford Motor Co. se convirtió en la armadora extranjera más reciente en comprometerse a fabricar vehículos eléctricos en China, anunciando planes para una nueva planta de 756 millones de dólares. Tesla Inc. pretende construir una fábrica de vehículos eléctricos en Shanghái.

La política del Gobierno sí asegura un cierto nivel de demanda: en ciudades congestionadas como Guangzhou, las

nuevas placas para los autos a gasolina están severamente restringidas, haciendo más atractivos a los vehículos eléctricos. Y por ahora están los generosos subsidios. Por ejemplo, los consumidores pagan sólo 5 mil 400 dólares por el auto eléctrico Baojun E100, pero su fabricante -una empresa conjunta entre General Motors Co. y SAIC Motor Co.- obtiene 8 mil 760 dólares adicionales del Gobierno.

Incluso dados los costos a la baja de las baterías y otras tecnologías, el fin de los subsidios imposibilitará a muchos fabricantes obtener ganancias de los vehículos eléctricos, dijo Jing Yang, director asociado de Fitch Ratings. Tendrán que “sacrificar rentabilidad a corto plazo por participación en el mercado” o simplemente abandonar el negocio de los vehículos eléctricos, señaló Yang.

Los fabricantes de autos podrían enfrentar problemas similares en EU. Por ejemplo,

GM, que actualmente vende un vehículo completamente eléctrico ahí -el Chevrolet Bolt- planea dos más para principios del 2019. Pero la demanda es incierta fuera de los Estados que ofrecen incentivos cuantiosos, como Nueva York, California y Colorado. La compañía, que busca ser rentable con autos que funcionan con baterías para el 2021, ha dicho que las flotillas de recorridos compartidos, como los conductores de Lyft Inc., jugarán un papel importante en mantener viables las ventas de vehículos eléctricos.

Este ha sido un año fuerte para algunos fabricantes de autos chinos, pero no para los pioneros eléctricos como BYD Co. y BAIC Motor Co., cuyas ventas totales de autos en los primeros nueve meses del 2017 cayeron 19 y 26 por ciento, respectivamente. Algunos analistas opinan que se han comprometido en exceso con los vehículos eléctricos, al representar casi la mitad del mercado chino entre ellos.

Entre los lanzamientos de vehículos eléctricos en el auto show el viernes figuraron el BAIC Lite, un auto de dos plazas con un alcance de 200 kilómetros que busca destacar con llamativos paneles LED exteriores que atraerán a los compradores jóvenes, opinó el subgerente Lu Hao. Con subsidios, el Lite cuesta alrededor de 13 mil 100 dólares. Subir el precio cuando terminen los subsidios mataría las ventas, admitió Lu, por lo que para que los autos sean viables, BAIC necesitaría desarrollar in-

gresos por servicios.

BYD se está apegando a su meta de ventas del 2018 de 200 mil vehículos eléctricos, informó una portavoz de la compañía, en comparación son su objetivo de 170 mil este año. A octubre, había vendido 88 mil vehículos eléctricos.

Incluso mientras los líderes de los vehículos eléctricos en China batallan y a pesar de las preocupaciones por la fuerza de la demanda, los grandes actores extranjeros están preparando su ataque al mercado. Volkswagen invertirá casi 12 mil millones de dólares en el desarrollo de vehículos eléctricos y lanzará cinco al año en China hasta el 2025, destacó Heizmann. Daimler está invirtiendo alrededor de 750 millones de dólares en una planta local de baterías para impulsar autos eléctricos Mercedes-Benz.

“Vamos a entrar con todo”, dijo Troska.

Su determinación desafía las esperanzas chinas de dominar el mercado futuro de los vehículos eléctricos. Cuando se trata de vehículos eléctricos, “la rentabilidad se logrará con las ventas por volumen” y en última instancia, sólo los grandes fabricantes extranjeros tienen la escala, declaró Janet Lewis, directora general de investigación de capital en Macquarie Capital Research.

—John Stoll en Detroit contribuyó a este artículo.

Edición del artículo original