

Vehículos eléctricos en China

A. CIFRAS CLAVE

En 2018 China produjo más de un millón de vehículos de nuevas energías (NEV, por sus siglas en inglés), más de la mitad de la producción mundial. De estos, los vehículos eléctricos son los que están cobrando mayor importancia. China ha convertido la industria de NEV en prioritaria para su desarrollo económico. En 2010, los vehículos de nuevas energías fueron identificados como una de las siete "Industrias Estratégicas Emergentes" y, desde entonces, el país ha hecho de estos una prioridad absoluta. El mayor salto en la política NEV se produjo en 2015, con el lanzamiento del plan Made in China 2025, que consolidó los vehículos eléctricos como objetivo clave de la administración de Xi Jinping para guiar al país en la transición de ser un seguidor tecnológico a un líder en el sector de automoción, ayudar a reducir la dependencia del país del petróleo importado y a mejorar la calidad del aire. Los vehículos de nuevas energías son un mercado prometedor, donde destacan el segmento de los vehículos eléctricos (EV) por su alto crecimiento y BYD, con sede en Shenzhen, como empresa de referencia por ser el mayor productor de coches eléctricos del mundo.

PRODUCCIÓN Y VENTAS DE EV EN CHINA

2018	Vehículos de pasajeros (VP) eléctricos	VP híbridos enchufables	Vehículos comerciales (VC) eléctricos	VC híbridos enchufables	TOTAL EV
Producción (unidades)	792.000	278.000	194.000	6.000	1.270.000
Producción (variación a/a)	↑65,5%	↑143,3%	↑3%	↓58%	↑59,9%
Ventas (unidades)	788.000	265.000	196.000	6.000	1.256.000
Ventas (variación a/a)	↑68,4%	↑139,6%	↑6,3%	↓58%	↑61,7%

Fuente: Elaboración propia con datos de China Association of Automobile Manufacturers (CAAM).

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

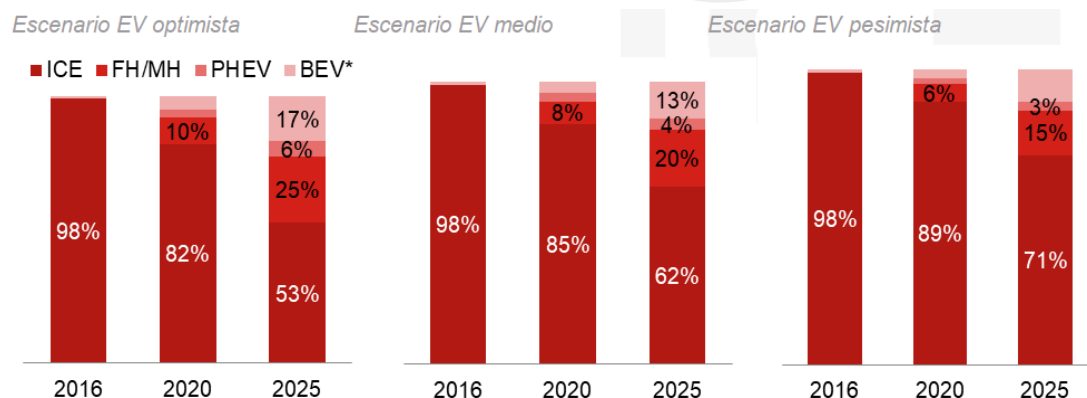
B.1. Definición precisa de las actividades / productos del sector

Los vehículos de nuevas energías incluyen los vehículos eléctricos puros, los híbridos, híbridos enchufables, los vehículos eléctricos de celda de combustible, vehículos impulsados por hidrógeno, etc. Este estudio se centra en los vehículos eléctricos puros e híbridos, por su mayor relevancia y peso en el sector.

B.2. Tamaño del mercado

- El plan “Made in China 2025” tiene por objetivo que los productores nacionales aumenten su participación en el mercado NEV al 70% para 2020 y al 80% para 2025. Por otro lado, el “Plan de desarrollo a medio y largo plazo para la industria automotriz” tiene por objetivo que la producción total de NEV alcance los 2 millones de vehículos en 2020 y el 20% de todas las ventas de automóviles en 2025.
- En 2018 se produjeron 1.270.000 unidades de NEV en China, un 59,9% más que en 2017. La meta establecida por el Gobierno apunta a 7 millones de unidades en la carretera para 2025, aunque a las tasas de crecimiento actuales se prevé que pueda ser ampliamente superada. Actualmente hay más de 200 proyectos de vehículos eléctricos en China, con una inversión de más de un billón de RMB (aproximadamente 135.000 millones de euros) y una capacidad productiva potencial de más de 21 millones de unidades.
- En 2014, el Gobierno central ordenó que al menos el 30% de los vehículos nuevos comprados por los ministerios centrales y las agencias del gobierno local en ciertas ciudades fueran NEV. Asimismo, a principios de 2019, se ha impuesto a los fabricantes cuotas obligatorias de ventas mínimas de vehículos de nuevas energías mediante un sistema de créditos con el fin de incentivar la producción¹.
- China tiene la mayor flota de autobuses eléctricos del mundo, con 200.000 unidades a finales de 2017 y se espera que el país suponga el 39% del mercado global en 2030. En 2015, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Finanzas y el MIIT emitieron un reglamento conjunto que obligaba a las provincias a aumentar anualmente la proporción de autobuses NEV en sus flotas.

EVOLUCIÓN PREVISTA DEL CRECIMIENTO DE NEV EN CHINA



* ICE: Internal Combustion Engine vehicles; FH/MH: Full Hybrid and Mid Hybrid Electric Vehicles; PHEV: Plug-in Hybrid Electric vehicles (vehículos de batería eléctrica).

Fuente: Elaboración propia con datos de Global Automotive Supplier Study 2018; Lazard; Roland Berger.

B.3. Principales actores

- Agentes Gubernamentales:
 - **Ministerio de Ciencia y Tecnología (MOST):** otorga subsidios para I+D en baterías y otras tecnologías relacionadas con NEV.

¹ <https://www.bbc.com/news/business-46745472>

- **Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (NDRC):** otorga el derecho a fabricar NEV a empresas.
- **Ministerio de Industria y Tecnología de la Información (MIIT):** aprueba los planes de motores, determina qué baterías de coche son elegibles para recibir subsidios en relación con las ventas y establece los requisitos del producto para la seguridad del vehículo.
- Organizaciones que desempeñan un papel en el establecimiento y la implementación de políticas de NEV:
 - **China EV100:** grupo de expertos nacionales del Gobierno, la industria y el mundo académico con liderazgo en el sector y en la normativa que lo configura, desde tipos alternativos de tecnología de baterías hasta la demanda de los consumidores y el acceso al mercado.
 - **Centro de Investigación y Tecnología Automotriz de China, Co., Ltd. (CATARC):** brinda asesoramiento sobre políticas, establece los estándares para NEV y prueba y certifica sus componentes.
 - **Asociación China de Fabricantes de Automóviles (CAAM):** grupo industrial estrechamente vinculado al Gobierno, ofrece orientación industrial a los fabricantes y coordina los esfuerzos de estandarización y autorregulación entre los fabricantes.
- Principales **empresas locales de vehículos:** BYD, SAIC, FAW Group, Geely, BAIC, Dongfeng.
- Los 10 principales **fabricantes de baterías para vehículos eléctricos (2017)**²: Contemporary Amperex Technology, CATL (China, 19% de la cuota de mercado mundial), Panasonic (Japón, 16%), BYD (China, 12%), Optimum Nano (China, 9%), LG Chem (Corea, 7%), Guoxuan High-Tech (China, 5%), Samsung SDI (Corea, 4%), Beijing National Battery Technology (China, 3%), BAK (China, 3%) y Funeng Technology (China, 2%).

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

España es el segundo mayor productor de vehículos en Europa y en octavo del mundo, pero, a finales de 2018, apenas el 1% de su producción era de vehículos eléctricos. Aun así, junto con Alemania, Reino Unido y Francia, se ha fijado para 2040 la prohibición de los coches contaminantes, lo que supone, en principio, una apuesta clara por este mercado. Según declaraciones del director general de SERNAUTO, la asociación de fabricantes de piezas y componentes en España, sus asociados están trabajando ya en piezas para los EV e híbridos, aunque las baterías, el componente más caro y de mayor valor añadido, principalmente se produce fuera de España.

La mayoría de las empresas españolas de autopartes presentes en el mercado chino se están posicionando para competir en el sector de los NEV:

- **Cie Automotive:** Desarrolla, diseña y fabrica piezas específicas para el coche eléctrico como el soporte de las baterías o techos solares y electrificados.
- **Batz Group:** proveedor global de soluciones de automoción especializado en el diseño y fabricación de soluciones de aligeramiento mediante tecnologías propias en composites avanzados.
- **Grupo Antolín:** La empresa ha recibido un préstamo para la transformación del sector de la automoción dirigido al coche conectado, autónomo y eléctrico.
- **Grupo Ficosa:** Ficosa cuenta con un laboratorio de coche eléctrico, un *hub* de *e-Mobility*, dedicado a la electromovilidad para vehículos, especialmente híbridos y eléctricos, para desarrollar sistemas de gestión de baterías (BMS), cajas eléctricas (BDU/EBOX) y cargadores a bordo (OBC).
- **Gestamp automoción:** La compañía trabaja en piezas como la caja para la batería, la carrocería o el chasis de los vehículos eléctricos. Además, realiza actividades de I+D+i, comprometiéndose a desarrollar proyectos de aligeramiento de peso, vehículo eléctrico, chasis y estampación en caliente, dedicado específicamente al Battery Box para los vehículos con movilidad eléctrica.
- **Fagor Ederlan:** Centrada en el chasis y motor (*powertrain*), cuenta con soluciones específicas, como un motor de combustión y un generador eléctrico, diseñado específicamente para aplicaciones de vehículo eléctrico de autonomía extendida.
- **Grupo Inauxa:** Fabricante de componentes especializado en el chasis, componentes estructurales, etc. Tiene una unidad de I+D+i que actualmente se encuentra trabajando en el AIC (Automotive Intelligence Center) para desarrollar nuevos conceptos para vehículos eléctricos.
- **Caucho Metal Automotive Group (CMP):** La empresa inició en 2017 como proyecto para el diseño y desarrollo de un nuevo sistema de Soporte Motor específico para el vehículo eléctrico puro.

²Mercator Institute for China Studies (MERICS), www.merics.org

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

- Los vehículos de nuevas energías son un mercado prometedor, que el Gobierno chino está impulsando en el marco del Plan “Made in China 2025” mediante subsidios a fabricantes e incentivos y descuentos en la compra a clientes. Asimismo, para orientar la industria, China está reduciendo gradualmente los subsidios y estableciendo reglas más estrictas para el acceso a los mismos, beneficiando especialmente a empresas extranjeras tecnológicamente más avanzadas, que ya cumplían estándares más altos que muchas empresas chinas.
- Los NEV exigen componentes de mayor calidad y tecnología (menor peso, mayor autonomía, aerodinámica, etc.) que los fabricantes locales buscan en empresas extranjeras.
- En 2040 el 55% de todas las ventas de vehículos nuevos y el 33% de la flota global serán eléctricas. China es y seguirá siendo en los próximos años el mercado de vehículos eléctricos más grande del mundo, y espera liderar el sector no sólo en producción, sino en calidad³.
- El “Plan de desarrollo a medio y largo plazo para la industria automotriz” y su objetivo de tener 2 millones de vehículos de nuevas energías circulando para 2020, es decir, el 20% de todas las ventas de automóviles para 2025, es un ambicioso plan que requerirá tanto actores locales como internacionales.
- El segmento de los autobuses eléctricos es otro que hay que tener en cuenta, ya que está previsto que estos se electrifiquen antes que otro tipo de vehículos. Algunas ciudades, como Shenzhen, ya cuentan con flotas enteras de autobuses eléctricos suministrados por la empresa BYD, mayor productor de coches eléctricos del mundo.
- Una de las mayores trabas a que se enfrenta el sector es la infraestructura de carga insuficiente, que se encuentra concentrada en provincias como Beijing, Shanghai, Guangdong, Jiansu y Shandong.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

PRINCIPALES CLÚSTERES DE PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN CHINA



Las empresas del sector de componentes de automoción para NEV, recurren de manera generalizada a los mismos canales de distribución y acceso al mercado que las orientadas al vehículo tradicional ya que en la gran mayoría de los casos se trata de las mismas empresas.

Sus principales clientes, fabricantes de NEV, pueden dividirse en 3 grupos en China:

1. Grandes fabricantes locales, como BYD, que ya es el mayor productor de vehículos eléctricos del mundo.
2. *Joint Ventures* entre empresas chinas e internacionales, que provienen del vehículo tradicional de combustión y están cambiando su producción al NEV.
3. Empresas de nueva creación centradas completamente en NEV. Obtienen activos de diversas fuentes dentro y fuera de China. Hay ejemplos prometedores como Xpeng Motors, con sede en Guangzhou, financiada conjuntamente por Alibaba, Foxconn y el fundador de Xiaomi. Otras destacables son Byton, con sede en Nanjing, o NIO, que ha atraído financiación de Tencent, CITIC Capital, Sequoia, TPG, Temasek o Warburg Pincus.

Fuente: Automotive Industry Portal, Marklines.

³ Bloomberg <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/#toc-download>

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

- De acuerdo con la nueva versión de la “Special Administrative Measures on Access to Foreign Investment (Negative List)” China eliminará gradualmente las restricciones de accionariado para empresas extranjeras. Esta medida limitaba a un máximo del 50% la propiedad de los fabricantes extranjeros y la nueva normativa, en vigor desde 2018 para los vehículos eléctricos, permitirá la implantación de fabricantes de coches en el país con empresas de capital 100% extranjero.
- Certificación CCC: China Compulsory Certification (certificación obligatoria de China). Todos los vehículos y sus partes deben obtener un certificado CCC para entrar legalmente en China. Los componentes que requieren la certificación CCC son: llantas, vidrios de ventanas, iluminación externa y reflectiva, espejos retrovisores y cámaras, y bocinas y otras señales audibles, entre otros⁴.

E.3. Ayudas

Se estima que el Gobierno chino ha invertido más de 390.000 millones de RMB (más de 52.000 millones de euros en ayudas en el periodo 2009-2017)⁵. Las políticas gubernamentales clave incluyen: financiación de I+D, pautas de emisiones, requisitos de una proporción mínima de NEV a empresas, subsidios para compradores, exenciones de impuestos, restricciones de matrículas, etc. Además, están aumentando los desincentivos a los vehículos tradicionales, que probablemente continuarán fortaleciendo la posición de China como principal productor mundial de NEV. Por otra parte, los gobiernos provinciales han sido autorizados a ofrecer subsidios a los NEV siempre que cumplan con requisitos mínimos. Las provincias originalmente podían ofrecer subsidios tan altos como los otorgados por el Gobierno central, pero desde 2017 este apoyo se ha limitado al 50% del que brinde el Gobierno.

E.4. Ferias

- The International EV Industrial Ecology Chain Exhibition & Global EV Leadership Summit (Guangzhou): <http://www.evexpovip.com/en>
- China Nanjing New Energy Auto Expo (Nanjing) <http://www.winbtb.com/en/project/item/1522198741>
- China Guangzhou International New Energy Automobile Industry Expo (Guangzhou) <http://www.guangzhouauto.cn/en/gaofengluntan/>
- EVSE: Shanghai International Electric Vehicle Supply Equipment Fair (Shanghái) <http://www.evsechina.com/en/>
- Automechanika (Shanghái) <https://automechanika-shanghai.hk.messefrankfurt.com/shanghai/en.html>

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

- El Grupo de Trabajo de Automoción organizado por la Cámara de Comercio de España en Shanghái: http://www.spanishchamber-ch.com/cms/page_workinggroup.do?i18=sp
- La regulación aplicable para los diferentes componentes de automoción según la certificación CCC: <http://www.cnca.gov.cn/cnca/cncatest/20040420/column/227.htm>
- AEDIVE: Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico. <http://aedive.es/>

⁴ <https://incompliancemag.com/article/an-overview-of-automotive-vehicle-and-component-regulations-in-china-2/>

⁵ *China's Risky Drive into New Energy Vehicles*, CSIS.

G. CONTACTO

La Oficina Económica y Comercial de España en Cantón está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en China.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de China, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

503, R&F Center 10, Huaxia Lu
Tianhe District
GUANGZHOU, 510623 - China
Teléfono: +86 20 3892 7687
Email: canton@comercio.mineco.es

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global
900 349 000 (9 a 18 h L-V)
informacion@icex.es

INFORMACIÓN LEGAL: Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTORA
Nerea Sanz Gamarro

Oficina Económica y Comercial
de España en Cantón
canton@comercio.mineco.es
Fecha: 20/04/2019

NIPO: 114-19-040-2

www.icex.es

