

Informes sector automoción

Informe Componentes – China: Resumen ejecutivo)

Marzo de 2022



INFORME COMPONENTES – China

RESUMEN EJECUTIVO

PRINCIPALES MAGNITUDES DEL SECTOR A NIVEL MUNDIAL

China es el **primer mercado en términos de producción y ventas** de vehículos, con una cuota del 27% y 28% respectivamente; por delante de EE.UU. Japón y Alemania. A pesar de la **tendencia a la baja en la producción** en los últimos años, la **industria se recuperará en los próximos años**, hasta alcanzar los **29 millones de unidades fabricadas y vendidas** en **2024**, **traccionada** especialmente por los **OEMs internacionales** (por encima del 60% del total del mercado chino).

Además, gracias al **impulso del Gobierno** en los últimos años, el país asiático se ha convertido en **líder mundial en la nueva era de la electrificación** y los vehículos de nueva generación, acaparando un tercio de la producción en 2024, con **grandes apuestas** tanto de los **OEMs internacionales** (en solitario o en nuevas JV), así como de los **locales**, y de los **fabricantes de nueva creación**, dedicados exclusivamente a la producción de modelos eléctricos.

En términos del mercado global de **componentes** para automoción, la región de Asia-Pacífico supone el 40% del mismo, por delante de Norteamérica y Europa (25%). China es el **principal mercado a nivel mundial**, especialmente de las funciones de **electrónica e interiores**, con una cuota **superior al 25% del total** del mercado, y con presencia de los **principales Tier1, locales e internacionales**, con un elevado número de implantaciones productivas.

CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO CHINO

El mercado chino se encuentra en **decrecimiento en los últimos años** en términos de **ventas**, especialmente negativo en a raíz del Covid, previéndose una gran recuperación hasta 2024, año en el que **superarán los 29 millones** de vehículos vendidos, en los niveles del período 2016-2018. La **producción** también ha **descendido en los últimos años**, desde los más de 27 millones de unidades que se fabricaron en 2016, hasta los 24,3 en 2019. Con una **previsión para 2024 cercana a los 30 millones**, casi **dos tercios** de los vehículos estarán producidos **por fabricantes internacionales**. Tal y como sucede con las ventas, los OEMs internacionales son los **líderes en el país**, con una recuperación superior a la de los fabricantes locales, previendo alcanzar el **récord de producción en 2024**, frente al **estancamiento de los OEMs chinos**. Los **tres principales fabricantes** de vehículos en china son **OEMs internacionales**. **VW** es el líder y le **siguen dos OEMs japoneses**, Honda y Toyota. Entre los tres producen más de un cuarto del total de vehículos del país asiático.

Por tipología de motor, el **rápido avance de la electrificación en China** provocará que en los próximos años la **cuota de fabricación de vehículos de nueva generación** en el país adquiera un **peso relevante** sobre el total de unidades producidas (c.45% en 2024).

En términos de **Heavy Trucks**, los **OEMs chinos dominan el mercado**, con una **cuota superior al 99%**. El **mercado chino de Heavy Trucks venía creciendo** anualmente **desde 2016** hasta los **casi 2 millones de unidades** fabricadas en 2020; sin embargo, se prevé una **caída hasta 2022**, de **casi 700.000 unidades** fabricadas **recuperándose parcialmente en 2024**, pero aún lejos del pico alcanzado el 2020. Esto se explica por las

variaciones en la demanda, que dependen de los **incentivos** puestos en marcha por el Gobierno Central, que serán muy inferiores en los próximos años.

En lo relativo al mercado de **componentes**, los principales **países de importación** son **Alemania y Japón**, con una **cuota conjunta del 57%**. Los **principales** componentes importados por China son **cajas de cambios, partes de motores, motores de gran cilindrada y volantes, columnas de dirección y cajas de dirección**.

Euskadi **exporta componentes a EE.UU.** por valor de **26,3 M€** (el 13% del total de la exportación desde el Estado), suponiendo la partida relativa al **Sistemas de suspensión más del 50% del total**. Le siguen, a gran distancia, envíos relativos a **Demás partes y accesorios (24,3%)**. **Piezas de caucho-metal para automóviles (11,1%)** y **Piezas de dispositivos de encendido y arranque eléctrico y generadores (4,2%)**.

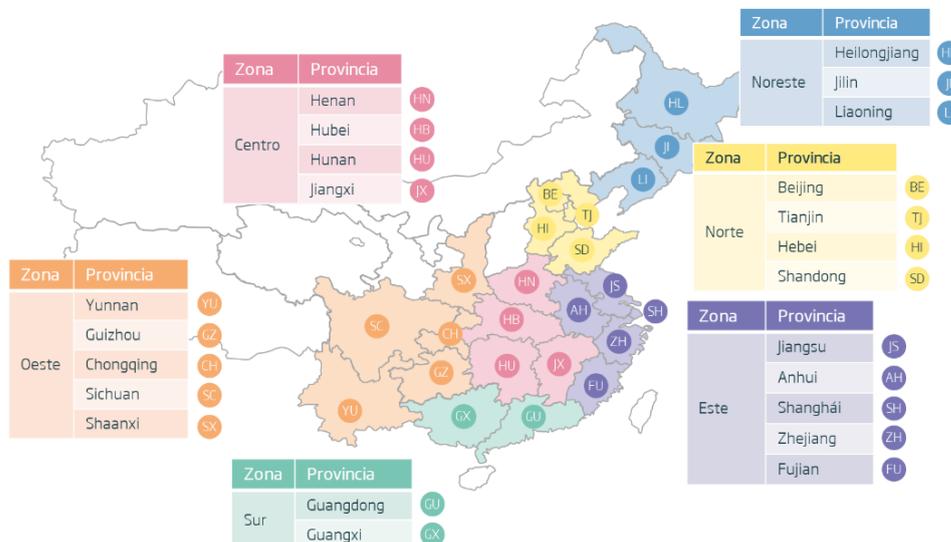
PRINCIPALES PLAYERS CON PRESENCIA

Las plantas de los OEMs internacionales en China se sitúan **principalmente en la zona del este del país**. Concretamente, en los hubs del norte (zona Pekín) y Este (zona Shanghái) hay un total de 32 plantas. Los OEMs internacionales tienen una **capacidad de producción por encima de los 23 millones de vehículos anuales**. En cuanto a los **OEMs locales**, acumulan una **capacidad anual de producción** cercana a los **25,5 millones de vehículos**. Destacan **BAIC y Geely**, con **19 y 20 plantas** respectivamente, acumulando **casi un tercio del total** de plantas del país, y más de un **cuarto de la producción (>7 millones de forma conjunta)**.

Entre los **principales Tier 1 del país (top20 con mayor número de plantas)**, el **total** de implantaciones productivas **supera las 400 ubicaciones**, concentradas principalmente en el **hub del Este**. Cabe destacar **Faurecia**, que acapara casi un cuarto de las plantas de los principales Tier1 internacionales, **con un total de 91**. Sólo con sus plantas de los hubs del Este y Oeste (42), ya cuenta con más implantaciones que cualquiera de los demás Tier1. En cuanto a los principales Tier1 chinos (top 20), el **total de implantaciones supera las 500**, destacando **Ningbo Huaxiang Electronic, HUAYU, Ningbo Huaxiang Electronic y Beijing Hainachuan Automotive**, que acaparan **casi un tercio** de las mismas. A diferencia de los OEMs internacionales, los Tier1 chinos **concentran gran parte de sus implantaciones en su hub de procedencia** (más de la mitad en muchos casos), esparciendo el **resto de plantas por los distintos hubs** en números muy inferiores al del hub principal.

POLOS DE PRODUCCIÓN DE REFERENCIA: HUBS

El mercado chino puede dividirse en **seis grandes regiones** o hubs: **Noreste, Norte, Este, Sur, Centro, Oeste**.



La producción de vehículos ligeros en China se encuentra muy repartida entre los distintos hubs, destacando el Este, con una previsión de más de 7 millones de unidades fabricadas en 2024 y una cuota del 25%. El Norte y Sur se situarán como segundo y tercer hubs productivos en 2024, con casi 5 millones de unidades fabricadas. El resto de hubs cuentan con un importante número de plantas y presencia de OEMs, aunque menores volúmenes de producción. Todos los hubs cuentan con mayor presencia de OEMs locales, salvo el Sur (con abundancia de plantas de fabricantes japoneses). A futuro, las plantas de fabricación en China continuarán a apenas el 50% de su capacidad, destacando negativamente los hubs del Centro y el Noreste. Las plantas del Sur, en su mayoría de OEMs japoneses, estarán funcionando por encima del 70% de su capacidad.

Los hubs del Sur, Este y Norte acogen la mayor parte de los Centros de I+D de fabricantes del país, más del 90%. De los 46 centros, 20 son ubicaciones compartidas entre OEMs locales e internacionales, a partir de las JV creadas. Los japoneses han establecido sus centros de I+D en el Sur, los europeos en los hubs del Este, Norte y Noreste, los americanos en el Este (con Ford también en el Oeste) y Hyundai en el Norte.

En lo relativo a los proveedores de componentes, el 20% del total de plantas de China pertenecen a empresas extranjeras. Por hubs, casi la mitad de plantas se ubican en el Este, siendo el Norte el segundo hub en número de plantas (aunque con menos de la mitad que el Este). Las funciones de interior y exterior cumplen con el patrón de plantas totales por hub, con casi la mitad de ellas ubicadas en el Este y el resto repartidas entre los demás, en 2021. Las funciones de powertrain, drivetrain y electrónica, sin embargo, presentan ciertas particularidades con respecto al reparto de plantas por hub. Por procedencia de las plantas, la función de Interior es la única que se sale del patrón del 20%-80% de plantas totales, con un mayor porcentaje de empresas extranjeras, casi un tercio (29% de las plantas), con las de powertrain y drivetrain en la situación opuesta (17% de extranjeras).

ESTRATEGIA CHINA PLUSONE

La estrategia ChinaPlusOne, (estrategia en la que las empresas intentan diversificar los riesgos de concentrar sus operaciones de fabricación en China estableciendo una base de producción en al menos otro país) por la que muchos fabricantes y proveedores apostaban en los últimos años, no ha tenido apenas impacto en el sector de automoción (más allá de casos muy puntuales). De hecho, existen notables barreras para que, en los próximos años, se produzca una apuesta significativa en este sentido: cualificación del personal, barreras culturales, nivel de desarrollo del país, experiencia en el sector, etc.

Los fabricantes apuntan que no se puede acabar con la dependencia de China para los componentes de automoción en un corto período de tiempo, siendo necesaria una estrategia a largo plazo para crear capacidades significativas en otras regiones. De esta forma, no existe una tendencia significativa de desvinculación de China y no se prevé que pueda convertirse en tendencia general, con pocos indicios hasta ahora de abandono global o parcial, anteponiendo los principales fabricantes/proveedores el conocimiento, capacidades y relacional ya establecidas en el país antes de aventurarse a otros mercados más desconocidos.

TENDENCIAS, FACILIDAD DE ACCESO VS BARRERAS DE ENTRADA Y PALANCAS CLAVE

ENTORNO NORMATIVO

El sector de automoción chino presenta algunos aspectos normativos relevantes de cara a la implantación de empresas (fabricantes y/o proveedores), especialmente estrictos para las compañías internacionales que

desean implantarse y comenzar su actividad en el país asiático. Pese a la **relajación de las principales medidas** (aranceles, establecimiento en JV, certificación) que regían el acceso de compañías extranjeras al país en los últimos años, se deben **seguir teniendo en cuenta una serie de aspectos** a la hora de **implantarse y comercializar** productos:

- China **eliminará gradualmente las restricciones de accionariado** para las **empresas extranjeras**. Esta medida limitaba a un máximo del 50% la propiedad de los fabricantes extranjeros y la nueva normativa **permitirá la implantación de fabricantes en el país con empresas de capital 100% extranjero**
- **Certificación CCC**: China Compulsory Certification (certificación obligatoria de China). Todos los **vehículos automóviles y sus componentes** deben obtener un **certificado CCC para poder entrar legalmente en China**.
- El Gobierno chino **redujo en 2018 los aranceles** correspondientes a 79 **componentes** de automoción a un **6%**, que hasta ese momento **eran del 8 al 25%**.

Asimismo, en los últimos años, tanto desde Europa (importaciones desde China), como desde el propio país asiático se han **intensificado las leyes de normativa antidumping** en torno a ciertos materiales y/o componentes.

TENDENCIAS

China es el **principal consumidor de vehículos eléctricos** del mundo, con un parque que **superará los 3 millones de vehículos** vendidos en 2021, lo que representa el **50% del total mundial**. Para 2025 se prevé que la cifra supere los **6 millones** de vehículos. En el largo plazo, para 2040 se espera que China tenga un **parque de 200 millones de vehículos eléctricos**. Sin embargo, en los últimos años se **anunció la eliminación prevista para finales de 2020 del programa de subvenciones** a los **nuevos vehículos eléctricos (NEV)**, que se ha **pospuesto a 2022**, aunque con reducciones graduales de las subvenciones durante ese periodo.

China **no cuenta con políticas específicas para los vehículos eléctricos después de 2023**, fecha en la que expira el crédito para vehículos eléctricos nuevos, pero ha anunciado **compromisos** claros. El **Plan de la Industria Automovilística de Nuevas Energías (2021-2035)** tiene como objetivo que el **20% de las ventas de vehículos sean ZEV para 2025**.

El **enfoque de China en tecnologías disruptivas** como los **vehículos autónomos, inteligentes conectados y de combustible alternativo** significa que existe un **potencial real para que lidere la transformación del mercado mundial** del automóvil. Tanto el plan estatal "Made in China 2025", de 2015, como el "Plan de desarrollo a medio y largo plazo de la industria del automóvil", publicado en 2017, se centran en los avances tecnológicos (aligeramiento, reducción del consumo de combustible, desarrollo de vehículos de nueva energía, baterías, infraestructuras de recarga...). Como respuesta, los fabricantes mundiales de automóviles siguen uniendo fuerzas con las empresas chinas (tanto OEMs como empresas de tecnología).

CLAVES EN LOGÍSTICA

Más del **80% del transporte interior de China se realiza por carretera**. Como parte de los **esfuerzos de China por mejorar las infraestructuras rurales**, el gobierno ofrece muchos **incentivos a los fabricantes y proveedores** de automóviles para que trasladen sus operaciones **a las provincias rurales**. Aunque son lucrativos, los incentivos **no siempre compensan las dificultades que pueden surgir al operar en estas provincias exteriores**. Los **hubs suelen ser relativamente "estancos"** en cuanto al movimiento de mercancías y componentes a otros hubs, **siendo aún más relevante, que, en el caso de otros polos productivos mundiales, el hecho de situarse en las proximidades de los clientes**.

De hecho, la mayoría de los **proveedores** se ven **obligados por los OEMs a seguirles**, aunque a veces esto implique construir una nueva fábrica en China a pesar de la capacidad disponible en otros lugares. Pese a

que los **proveedores de servicios logísticos de China** han alcanzado un **alto nivel** en los últimos años, sus servicios aún no son tan buenos como los de los países occidentales.

Como consecuencia de las grandes **distancias existentes entre los distintos hubs de China**, apenas se producen **intercambios de componentes entre ellos**. Los proveedores, especialmente los chinos, se ubican **cerca de las plantas** de los OEMs, de cara a **abastecer en el menor tiempo posible** a sus clientes.

FACILIDAD DE ACCESO VS BARRERAS DE ENTRADA

La industria de automoción en China se caracteriza por un **alto grado de competitividad interna** en todos los ámbitos (tecnología, ingeniería y comercial) y sigue presentando **altas barreras de entrada**, más allá de las derivadas del propio entorno normativo. En el ámbito de la **tecnología**, el sector se caracteriza por su **alto grado de automatización** (robots, sensores y monitorización de líneas de producción), también entre los proveedores de sistemas y componentes complejos. En el ámbito de la **Ingeniería**, es necesaria una **colaboración estrecha con los OEMs y Tier 1 locales** para reducir un excesivo peso de los costes de ingeniería, siendo relevante en este sentido el desarrollo de al menos cierta I+D a nivel local. Por último, **comercialmente**, el mercado se caracteriza por la **gran autonomía de los OEMs en China**, tanto locales como internacionales, **tomándose las decisiones allí**; siendo clave **establecer y mantener un alto nivel relacional**, en muchos casos personal.

Además, hay que tener en cuenta **otra serie de barreras y particularidades que van más allá del sector de automoción**, relacionadas con la cultura y mercado chinos: relacional con el socio chino, idioma, derechos de propiedad intelectual, acceso a financiación, comportamiento cambiante del consumidor chino, incremento de los costes salariales y cadenas de proveedores locales muy establecidas.

PALANCAS CLAVE PARA POTENCIALES OPORTUNIDADES

Empresa implantada o estudiando su implantación

La **eliminación de las restricciones a la inversión extranjera** en la industria automovilística ofrece, en teoría, a las empresas de automoción extranjeras la opción de **separar sus operaciones en China de sus socios** chinos de JV / alianzas, teniendo diversas opciones:

- **Comprar la participación del socio local:** será **legalmente posible** que las **empresas extranjeras posean la totalidad de la entidad de fabricación** y, por lo tanto, la alianza / JV se convertiría en una empresa de propiedad totalmente extranjera. Sin embargo, aunque estas reestructuraciones son legalmente posibles, serán **poco probables en la práctica**, ya que no pueden ser decididas unilateralmente por el socio extranjero. Cualquier reestructuración requerirá el acuerdo y la cooperación del socio chino. En la mayoría de los casos, los socios chinos de este tipo de alianzas son grandes compañías y, por lo tanto, es **poco probable que se comprometan a una venta del 100%**.
- **Abandonar la JV y crear una nueva empresa:** otra **opción** es que las **empresas abandonen su alianza / JV y creen su propia empresa de propiedad totalmente extranjera**. Sin embargo, es poco probable que esta sea una opción práctica debido al control del gobierno sobre la inversión en vehículos de combustible y componentes derivados, así como la **dificultad para construir canales propios de venta, financiación y red de suministro y clientes** en China **sin la participación de un socio chino**
- **Mantener el status quo** o similares: al menos **durante los próximos 5-10 años, mantener el status quo de estas alianzas**. Este puede ser además un **enfoque práctico para las empresas locales**, en especial, en términos de captación de tecnología desde sus socios internacionales.

Empresa focalizada en la exportación

La **reducción de los aranceles** a la importación de vehículos y piezas de automóviles ha tenido un **impacto significativo en la fijación de precios y la gestión de la cadena de suministro** de las entidades automovilísticas, además del impacto directo en los costes de importación. A medida que los costes de importación de vehículos y piezas de automóviles disminuyen y los beneficios aumentan, es **más que probable que las aduanas pongan en tela de juicio la fijación de precios** en las transacciones con partes vinculadas de vehículos y piezas importadas.

En productos que no se encuentren bajo la lupa de las leyes antidumping del Gobierno Chino, la reducción de aranceles ha permitido que las empresas internacionales incrementen sus exportaciones al país asiático.

Otras claves para hacer negocio en China

Otras **cuestiones relevantes** para las empresas vascas a la hora de embarcarse en negocios en/con el país asiático son **el conocimiento del mercado** (a través de interlocutores y players clave en los mercados y clientes objetivo), el conocimiento sobre el **marco legal** y la **presencia productiva**, con foco en proyectos locales, pero también en proyectos globales.

PRINCIPALES ÁMBITOS DE OPORTUNIDAD

Los principales **ámbitos de oportunidad** del sector en China giran en torno a los **grandes volúmenes de inversión** esperados en la industria (se prevé que el 45% de la inversión mundial en el sector durante los próximos cinco a diez años, que rondará los 120.500 millones de euros, se concentre en China); el rápido **avance del vehículo eléctrico** (lanzamientos de OEMs locales e internacionales, implantación y ampliación de su capacidad de fabricantes de baterías chinos, japoneses y coreanos) y los **coches conectados** (la creciente demanda de los consumidores, la fuerte política y el desarrollo tecnológico están impulsando el avance del vehículo conectado).

Además, las empresas vascas deben atender a los **gaps aun existentes en el desarrollo de la industria china** de componentes, en los que se puede **competir desde la exportación o la implantación en el país**. La mejora del **valor técnico añadido** de los productos de piezas y componentes locales, la **relación de la dirección y la inversión en I+D** y la **estandarización de las operaciones de mercado** son cuestiones importantes que las empresas de componentes chinas deben resolver.

EUSKADI
BASQUE COUNTRY



BasqueTrade
& Investment



Alameda Urquijo, 36 5ª Planta Edificio Plaza Bizkaia
48011 Bilbao info@basquetrade.eus
(+34) 94 403 71 60