

EMPRESAS

Las marcas chinas de coches eligen España para aterrizar en Europa

MERCADO RECEPTIVO/ Un total de 22 firmas automovilísticas chinas ya comercializan sus modelos en España, gracias a las condiciones propicias del mercado y a la mayor sensibilidad al precio.

C. Drake/D. G. Lifona. Madrid

Las marcas chinas de automóviles están en pleno desembarco en el mercado español, con la llegada de nuevas firmas y modelos a los principales mercados. Cada vez es más habitual ver algún automóvil de enseñas como BYD, MG, Omoda, Jaecoo, DFSK o Lynk & Co por las calles de nuestro país, uno de los preferidos por parte de los grupos del gigante asiático para su aterrizaje en Europa.

España es el quinto mercado europeo por volumen de ventas —el cuarto de la Unión Europea—, lo que ya de por sí representa un aliciente para las nuevas marcas que quieran entrar en el mercado europeo. Sin embargo, las firmas de automóviles del dragón asiático no solo valoran a España por su volumen de ventas —que no está en su mejor momento—, sino que ofrece otros atractivos para la llegada de nuevas compañías automovilísticas.

En los ocho primeros meses de 2024, las entregas de automóviles en España subieron un 4,5%, hasta 671.551 unidades, aunque todavía están lejos de los datos de antes de la pandemia. Con esta cifra, España no destaca en Europa, puesto que en Reino Unido se contabilizó la mayor subida del top 5 europeo (+5,1%), mientras que en Italia crecieron un 3,8%. Alemania (-0,3%) y Francia (-0,4%)

En España, las marcas chinas de coches cuentan ya con una cuota de mercado del 4,2%

Xpeng o Leapmotor serán las próximas marcas chinas de coches que llegarán al mercado español

recortaron sus registros.

Las marcas chinas de coches son especialmente fuertes en materia de tecnología eléctrica. España, sin embargo, tampoco es un adelantado en el despliegue de la movilidad eléctrica, con un Plan Moves que no acaba de incentivar las ventas y una infraestructura de recarga mejorable. Así, las ventas de coches eléctricos en España cerraron los ocho primeros meses de 2024 con un aumento del 2,5% y menos de 32.000 unidades, lejos de las fuertes subidas de meses anteriores, a causa de la incertidumbre europea en relación con el coche eléctrico.

España fue de los países del top 5 europeo (solo superado por Italia) en el que las matriculaciones de eléctricos crecieron menos en lo que va de año, ya que en Alemania subieron un 12,7%, en Francia un 8,1%, en Reino Unido un 10,5% y en Italia un 2,2%.

DESEMBARCO DEL AUTOMÓVIL CHINO

Marcas chinas de coches en España.

| | ENERO-AGOSTO | |
|-----------|--------------|-----------|
| | Unidades | Crec. (%) |
| Aiways | 23 | 76,92% |
| BAIC | 2 | --- |
| BYD | 1.828 | 1.087,01 |
| DFSK | 152 | -32,44 |
| Dongfeng | 1 | --- |
| DR | 5 | -99,67 |
| Evo | 287 | 697,22 |
| Hongqi | 1 | --- |
| Jaecoo | 63 | --- |
| Lotus | 2 | -80 |
| Lynk & Co | 945 | -74 |
| Maxus | 1 | -66,67 |
| MG | 20.134 | 17,65 |
| Omoda | 4.113 | 7.964,71 |
| Polestar | 413 | -26,51 |
| Seres | 13 | --- |
| Skywell | 5 | --- |
| Smart | 735 | 89,43 |
| SWM | 80 | -85,94 |
| Voyah | 9 | --- |
| Yudo | 51 | --- |
| Zhidou | 4 | -66,67 |

Expansión

Fuente: Anfac

Si España no es el país europeo que más crece ni el que más vende ni el que más demanda tienen los coches

eléctricos, ¿qué atractivos tiene para las marcas chinas? A diferencia de mercados como Francia, Italia o Alemania,

en España, pese a tener una marca nacional como Seat, no existe un claro dominador de ventas histórico, de-

PRODUCCIÓN

El grupo Chery ensamblará en 2025 vehículos en España mientras que SAIC (MG) o BYD han valorado instalar una planta en España.

bido a la gran competencia comercial, que hace que ninguna marca tenga una cuota de mercado superior al 10%, ni siquiera Toyota, líder indiscutible en España en los últimos tres años.

En España, los clientes tienen menos reparo a la hora de probar nuevas marcas, aunque sean chinas, lo que ha hecho que muchas firmas del gigante asiático, como Omoda, hayan optado por España como el primer mercado para probar en Europa. Además, los clientes españoles son muy sensibles al efecto precio, como se pone de manifiesto en que el modelo más vendido en nuestro país en los últimos años sea el Dacia Sandero.

Estos factores han llevado a que en España se vendan a día de hoy 22 marcas chinas diferentes, más del doble que en Italia o Alemania y casi el triple que las que operan en Reino Unido o Francia.

En conjunto, las enseñas chinas coparon el 4,2% de las ventas de coches en España entre enero y agosto de este año, con 28.867 unidades, lideradas por el empuje de MG, Omoda y BYD, mientras que en Alemania coparon el 1,1% del mercado, en Francia el 1,3%, en Italia el 4,4% y en Reino Unido el 5,1%.

Las que están por venir

En España, hasta el pasado mes de agosto se comercializaban 22 marcas de origen chino entre las que se encuentran además de las ya mencionadas otras como Polestar, Smart, Jaecoo, Yudo, Voyah, Zhidou, Dongfeng, Seres, Maxus o Hongqi.

Sin embargo, todavía quedan muchas nuevas firmas más por llegar, ya sea porque están operando ya en otros mercados europeos o porque están en China y se plantean introducirse en el mercado europeo y español.

Por ejemplo, en Alemania ya está comercializando vehículos la enseña Xpeng, cuyo debut en España no se hará esperar, puesto que está prevista su presentación oficial el próximo 24 de septiembre, de la mano de su socio portu-

MG confirma a Sánchez su “interés” por fabricar en España

C. Drake/D. G. Lifona. Madrid El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, se reunió ayer en Shanghái con el presidente del fabricante de automóviles SAIC Motor, Wang Xiaoqi, quien confirmó el “interés” de la empresa china en establecer en España la primera fábrica europea de la marca MG, propiedad de SAIC.

Según fuentes consultadas por EXPANSIÓN, los

directivos del fabricante de MG calificaron como “muy positiva” la reunión celebrada en el Hotel Shangri-La, donde Sánchez fue recibido también por directivos de Chery y Hunan Yuneng.

Ubicación estratégica

Aunque los ejecutivos de SAIC descartaron hacer un anuncio oficial y mantienen que España compite con otros países europeos, las

opciones de nuestro país son cada vez mayores para acoger la primera fábrica de MG en Europa.

Sánchez destacó el crecimiento económico de España y su entorno empresarial favorable para atraer inversiones, al tiempo que recordó la “ubicación estratégica” de España como “puente natural” con Latinoamérica y el norte de África.

SAIC sondea localizacio-

nes en España desde hace varios meses. Al interés de Galicia, Cantabria y Aragón se ha unido ahora el de otras regiones como Extremadu-

ra, Comunidad Valenciana y Andalucía, que también aspiran a la inversión de SAIC. La decisión final se conocerá en los próximos días.

Pedro Sánchez con el presidente de SAIC, Wang Xiaoqi, ayer.

