

CHINA En la búsqueda de global players – REVISTA CONTAINER Nº 95

Por Raúl Ochoa

La “fábrica del mundo” encara una nueva etapa de consolidación de industrias claves, que tengan presencia global y para ello intentará adquirir empresas con marcas, tecnología y management en otros países y además lograr que grupos privados chinos – con apoyo estatal – logren insertarse competitivamente en diversas regiones.

En los próximos años se verá cada vez más inversión china fuera de sus fronteras y una reducción del ímpetu inversor industrial dentro del país y un mayor énfasis en la creación de servicios para la satisfacción de las necesidades de consumo y bienestar de las emergentes clases medias urbanas. El resultado sería una desaceleración del ritmo de crecimiento y mayor equilibrio entre el consumo – creciente – y el ahorro -decreciente –

Dentro de los planes del nuevo gobierno chino se encuentra la consolidación de diversos sectores industriales considerados claves, que deberían implicar reducir el número de firmas, mejorar la productividad y lograr que un grupo de estas obtengan, en un plazo de cinco años, una mayor presencia internacional

Los sectores seleccionados para cumplir con estos objetivos son: automotriz, siderurgia, cemento, astilleros, aluminio, tierras raras y electrónica y tecnologías informáticas.

Esta tarea puede ser una de las más difíciles a encarar por la conducción de Xi y Li, ya que para poner un ejemplo, contrariamente a lo que sucede en otros países que cuentan con acerías desarrolladas, la siderurgia china posee alrededor de 11.000 plantas y las tres primeras sólo reúnen el 14 % de la producción nacional, cuando lo normal es que el grado de concentración entre las plantas más importantes sea del 50 % o más del total del país que se trate. Para peor, en la última década en vez de reducirse el número de plantas, este se triplicó, indicador claro de la sobreproducción existente y de la ambición de cada gobierno provincial de tener sus propias acerías “campeones locales” y fuentes de recaudación autónomas.

El tema de consolidar y reducir el número de plantas es una decisión correcta de la conducción central del gobierno, pero el tema clave a develar es cuáles serán los mecanismos para obtener de gobernadores y prefectos el consentimiento para el “cierre voluntario” de esas fuentes de

ingresos y de empleos provenientes en buena parte de SOE's (State Ownership Enterprises) donde los empleados gozan de un régimen privilegiado en comparación con sus pares privados, hay gran opacidad de sus resultados y de las políticas de distribución de utilidades ¹

Otro caso es el de la industria automotriz, donde se intenta lograr una concentración del 90 % en las diez mayores empresas y obtener de estas, entre 3 a 5 que puedan llegar a ser competidoras globales; esto implica un esfuerzo enorme, pues si bien actualmente la producción y el mercado chino es el mayor del mundo, una parte sustancial de esa fabricación es llevada a cabo por joint ventures entre las grandes grupos internacionales y firmas locales, existiendo un grupo significativo de empresas con marcas locales, pero con escasa inserción internacional ganada a precios bajos (fase normal para las marcas sin prestigio y sin clientes fidelizados)

El gobierno colaboraría para apoyar a estas firmas en su consolidación en otros mercados, incluidos las inversiones en I&D&I, la modernización de la logística, el financiamiento de toda la operación, incluida las posibles M&A off shore, para impulsar la producción global y la red de servicios pre y posventa.

La primera prueba – para bien o para mal – se dará en nuestro mercado regional, ingresando a través del país de mayor potencial, Brasil y que posee a través del Programa Innova Auto un esquema de incentivos, premios y castigos tanto para las firmas ya establecidas, como para las nuevas montadoras dispuestas a invertir no solo en la instalación de plataformas, sino en atraer fabricantes de conjuntos y semiconjuntos que serán los responsables con los ensambladores en cumplir las exigencias de contenido y de las etapas del proceso de producción que necesariamente deberán fabricarse en ese país. Bajo este esquema por lo menos tres empresas chinas han anunciado su interés de participar en el Programa, estas son CHERY, LIFAN y JAC que integran el grupo de fabricantes autónomos chinos

Esto implica un enorme desafío para las firmas chinas que deberán competir con la casi totalidad de las grandes marcas mundiales, la mayoría de ellas ya instaladas desde hace varias décadas, aunque conviene tener en cuenta que en el mercado latinoamericano los modelos tienen un retraso frente al estado del arte de los vehículos automotores más avanzados de 7/10 años, con

¹ Las SOE's son unas 20.000 empresas estatales remanentes de la etapa maoísta, pero que son monopolios en algunas actividades: energía, transporte, petróleo, gas y carbón, tradings de productos estratégicos y en sectores de insumos difundidos donde conviven con holdings privados

lo cual los chinos, no parten tan atrás como en su momento los japoneses y posteriormente los coreanos.

Será muy importante seguir de cerca esta primera incursión china, su impacto sobre otras marcas especialmente las europeas y cómo quedará configurado el ensamble en la Argentina, habida cuenta que el Brasil con estas y otras inversiones ya comprometidas pasará a tener una capacidad productiva de 5/5,5 millones para 2015/16, mientras en nuestro país no se vislumbran, hasta ahora, inversiones significativas de las filiales ya instaladas y no hay nuevas ni chinas ni de otro origen.

El abandono del mercado australiano de 1 millón de unidades, por Ford y G Motors las dos plantas allí instaladas para ser atendidas desde el exterior, es para tener en cuenta en este CAMBIO de ÉPOCA a nivel mundial

www.raulochoa.com.ar