

Se acerca la guerra comercial entre Europa y China

MARC VANDEPITTE :: 26/06/2024

Es cierto que China está subvencionando su sector de vehículos eléctricos, pero al igual que EEUU, Europa también subvenciona su producción de energía 'verde'

Europa ha anunciado elevados aranceles a la importación de coches eléctricos chinos, una medida que no sólo es una mala idea, sino también arriesgada.

A mediados de mayo Biden llevó la guerra económica contra Beijing a nuevas cotas al imponer una serie de nuevos aranceles a los productos chinos. En aquel momento nos preguntamos si Europa se dejaría arrastrar a una guerra comercial destructiva o si lograría trazar su propio rumbo autónomo y construir una relación económica constructiva con China.

La respuesta definitiva llegó un mes después. Siguiendo el ejemplo de EEUU, la UE ahora también decide imponer altos derechos de importación a los automóviles eléctricos (EV) procedentes de China. Además de los derechos de importación existentes del 10%, habrá derechos adicionales del 17% al 38%. Es decir, aranceles de entre el 30% y el 50%. Unos aranceles altos, pero aún menores que el impuesto del 100% en EEUU. Los nuevos aranceles se aplican tanto a las marcas chinas como a las marcas occidentales fabricadas en China.

Esta decisión viene tras una investigación de siete meses de la Comisión Europea que "reveló" que toda la cadena de suministro de la industria de vehículos eléctricos de China está siendo supuestamente subsidiada por el gobierno chino, desde el refinado de litio (materia prima clave para las baterías) hasta la producción y el transporte de vehículos eléctricos.

"Rival estratégico"

Los nuevos aranceles de importación no surgieron de la nada, forman parte de una estrategia comercial más amplia de la Unión Europea. De seguir así las cosas, Occidente y, por tanto, Europa perderán su supremacía, tanto económica como tecnológica, a consecuencia del ascenso de China.

Según los centros de poder occidentales, China también está ganando demasiada influencia en Asia, África y América Latina. Quieren evitarlo a toda costa.

Para detener este ascenso y su influencia cada vez mayor, Occidente recurre cada vez más al proteccionismo. EEUU está tomando la iniciativa y Europa sigue dócilmente. En el pasado reciente la UE identificó a China como «rival estratégico» y la presidenta de la Comisión, von der Leyen, prometió una estrategia comercial agresiva y reforzada hacia China.

Ya existían impuestos sobre las importaciones de plástico de China y es posible que se introduzcan nuevas medidas contra las turbinas eólicas y los paneles solares chinos. Bajo la

presión de EEUU, la UE también está trabajando en un régimen de control de exportaciones para impedir que se exporten a China tecnologías «sensibles».

Las inversiones chinas dentro de la UE se verán gravemente obstaculizadas, mientras que las inversiones europeas en China estarán bajo estricta supervisión.

Acusaciones erróneas

Las subvenciones gubernamentales permitirían a China producir más barato y, según la Comisión, esto provocaría una competencia desleal que perjudicaría a empresas y trabajadores en Europa. Los principales medios de comunicación suelen adoptar acríticamente este razonamiento, al igual que con la guerra de Ucrania.

Sin embargo, estas acusaciones son infundadas. Es cierto que China está subvencionando su sector de vehículos eléctricos, pero al igual que EEUU, Europa también subvenciona su producción de energía 'verde'.

Por cierto, es hipócrita que Europa utilice este argumento. Durante décadas ha estado inundando los países del Sur con sus productos agrícolas fuertemente subvencionados y a precios de *dumping*, con todas las consecuencias que ello conlleva para los agricultores locales.

De hecho, China comenzó a utilizar energía verde mucho antes que el resto del mundo, tiene políticas económicas a gran escala y, quizás más importante, muy eficaces.

Según el director general de Volkswagen, Ralf Brandstätter, China lidera el mercado mundial debido a estar muy centrada en la innovación tecnológica y a sus progresos. «En ningún otro país la dinámica de transformación e innovación en el sector automovilístico es tan evidente como en China», afirmó Brandstätter.

Por estas razones China ha logrado ser puntera, lo que hace que su competitividad sea abrumadora.

Tampoco es cierto que los fabricantes de automóviles chinos estén tratando de vender sus vehículos eléctricos aquí [en Europa] a precios de *dumping*. Por ejemplo, un coche BYD se vende aquí al doble de precio que en China. El fabricante de automóviles no intenta comercializar sus coches en el extranjero lo más barato posible, sino que, por el contrario, intenta conseguir un alto margen de beneficio.

Según *The Economist*, los fabricantes de automóviles occidentales pueden aprender de la experiencia china. Al principio los chinos compraban un Tesla como símbolo de estatus, pero hoy compran un coche de su competidor BYD porque ofrece una buena relación calidad-precio.

La revista también señala que los vehículos eléctricos en EEUU o Gran Bretaña son de promedio entre un 40% y un 60% más caros que los automóviles no eléctricos, mientras que en China cuestan aproximadamente lo mismo. En Europa los vehículos eléctricos también son mucho más caros que los no eléctricos.

"Los fabricantes occidentales deberían centrarse menos en los modelos de alta gama y dejar de descuidar a la clase media. Hasta que lo hagan, los altos precios limitarán la demanda y harán imposibles las economías de escala", afirma *The Economist*.

Mala idea

Los aranceles comerciales no llevan a una mayor producción local, pero sí a precios más altos para los consumidores. Por tanto, estos nuevos aranceles frenarán el cumplimiento de los objetivos climáticos.

«Si se suman incluso las peores estimaciones de las exportaciones chinas de vehículos eléctricos a la propia capacidad de la UE, es muy inferior a lo que se necesita para [...] que Europa esté libre de emisiones para 2030», escribe el *Financial Times*.

The Economist, que tampoco puede ser sospechoso de simpatías prochinas, coincide: «Los gobiernos occidentales, preocupados por el cambio climático y los precios del petróleo, podrían hacer más para acelerar la revolución de los vehículos eléctricos dando a los fabricantes de automóviles chinos más acceso a sus mercados.»

Además, la introducción de estos aranceles llevará inevitablemente a medidas de represalia por parte de China. En 2020 China superó a EEUU como mayor importador y tercer socio exportador de Europa. Según el periódico económico belga *De Tijd*, estas nuevas medidas colocan a Europa «en una posición vulnerable».

La respuesta de China no se hizo esperar. Beijing ha iniciado una investigación antidumping sobre las importaciones de carne de cerdo procedentes de la UE que podría afectar duramente a los agricultores de España, Países Bajos, Dinamarca, Alemania y Bélgica.

Otras posibles contramedidas de China son aranceles a las importaciones de automóviles grandes de la UE, que afectarían principalmente a Alemania y Eslovaquia. Un tercio de todos los coches de los fabricantes alemanes se vende en China, mientras que VW, BMW y Mercedes producen y venden muchos más coches en China que en Alemania.

Además, también se pueden esperar medidas de represalia contra los aviones y los artículos de lujo europeos. Ya está en marcha una investigación sobre las subvenciones en el sector del brandy, que afectaría especialmente al coñac francés.

Aparte de las grandes pérdidas financieras potenciales por la pérdida de exportaciones a China, el país también tiene materias primas esenciales de las que depende Occidente en gran medida. Basta pensar en el litio, fundamental para las baterías de los vehículos eléctricos, u otros minerales esenciales para la producción de turbinas eólicas, vehículos eléctricos y otras tecnologías avanzadas. China suministra cerca del 98% de las materias primas raras que importa la UE.

Por último, unos aranceles de importación más altos no serán eficaces. Incluso con el aumento de los aranceles, los vehículos eléctricos chinos siguen siendo más baratos de lo que son capaces de ofrecer actualmente los fabricantes de automóviles europeos.

The Economist escribe que los aranceles serán incluso contraproducentes a largo plazo. Alentará a China a establecer nuevas fábricas en Europa que fácilmente vencerán a sus competidores europeos.

La primera empresa china ya está activa en Hungría y ya se han firmado varios contratos para fabricar coches también en España.

División

Hay mucho debate sobre esta medida dentro de la UE. Varios Estados miembros, especialmente aquellos con grandes sectores automovilísticos como Alemania y Suecia, se oponen a los aranceles y temen el impacto económico negativo.

El canciller alemán Olaf Scholz ha insistido en que las restricciones comerciales solo llevarán a mayores costos y declive económico. Según el canciller, tales acciones "encarecerán todo y empobrecerán a todos".

Alemania encabeza un grupo de Estados que se oponen a estos aranceles. Varios fabricantes de automóviles europeos han presionado a sus gobiernos contra estos aumentos arancelarios.

Los acuerdos entrarán en vigor el 4 de julio y serán definitivos el 2 de noviembre, a menos que haya oposición de 15 Estados miembros, pero esa posibilidad es pequeña.

* * *

Esperemos que estos aumentos arancelarios no sean la primera salva de una guerra comercial cada vez mayor. La historia demuestra que no beneficia a nadie y que una guerra así a menudo es precursora de una guerra real. No es nada tranquilizador en el contexto de la actual fiebre de guerra y la militarización cada vez mayor en Europa.

dewereldmorgen.be. Traducido para Rebelión por Katrien Demuynck

<https://www.lahaine.org/mundo.php/se-acerca-la-guerra-comercial>