

Autos eléctricos, comercio e inversiones, ¿cómo entender a China en 2024?

ENRIQUE DUSSEL PETERS :: 20/06/2024

Según el Fondo Monetario Internacional, desde 2016 China es la principal economía mundial, desplazando a EEUU (midiendo el PIB según la paridad de poder adquisitivo)

La República Popular China está de moda en la actualidad: en múltiples medios de comunicación, empresariales, académicos y hasta en el sector público es complejo no encontrar alguna referencia cotidiana. En algunos casos nos quedamos en la China de Mao Zedong de los años 60 y 70, en otras, China es un país más que participa en la globalización de las últimas décadas; en algunas, el país es incluso un caso neoliberal, aunque en su Constitución, en su capítulo 1, indica que es un estado socialista gobernado por la dictadura democrática popular. ¿Cómo comprender entonces en 2024 a China?, ¿es un país del Sur, un país desarrollado o...?

Según el Fondo Monetario Internacional, desde 2016 China es la principal economía mundial, desplazando a EEUU (midiendo el PIB según la paridad de poder adquisitivo; aunque en precios corrientes y constantes su PIB pudiera requerir hasta fin de la década para ser la mayor economía mundial).

En 2020 prácticamente erradicó la pobreza absoluta, aunque ha incrementado sus desigualdades domésticas. En la actualidad se ha convertido en un líder en la innovación global, y compite con EEUU y la Unión Europea desde hace más de una década en múltiples cadenas globales de valor (CGV): en la CGV hilo-textil-confección (HTC) es el líder desde hace más de dos décadas, en la actualidad con un práctico monopolio en la maquinaria para la producción de la confección; procesos semejantes se han percibido en la electrónica, telecomunicaciones y en autopartes-automotriz.

En la cadena autopartes-automotriz -una CGV tan emblemática y debatida en América del Norte- China produjo menos de uno por ciento de los autos para pasajeros y vehículos ligeros en 2000 y 32.24 por ciento en 2023, comparado con 11.34 por ciento de EEUU y 4.3 por ciento de México en 2023, es decir, casi uno de cada tres autos a nivel global se produce en China. En los autos eléctricos, China fabrica hoy más de 60 por ciento de vehículos para pasajeros y camiones ligeros, con un enorme liderazgo tecnológico ¿Cómo entender estos cambios tectónicos en la economía política de China y con impactos globales (y en América Latina y el Caribe -ALC- y en México)?

Un concepto fundamental, con base en décadas de debates en el Centro de Estudios China-México (Cechimex) y en la Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China (Red ALC-China), es el del sector público en China. A diferencia de ALC y México, donde el sector público pareciera estar estrictamente vinculado al gobierno federal y a empresas estatales -por ejemplo Pemex y la CFE en México, y a debate incluso en cuanto a su justificación- la situación en China es diferente; se trata de una institución única. Se trata de la suma de la propiedad del gobierno central, de provincias, ciudades y municipios, con un altísimo nivel

de competencia entre sí, bajo la coordinación del Partido Comunista de China.

Esta institución -que no existe en Occidente, en ALC y en México- cuenta con la propiedad de más de 40 por ciento del producto interno bruto (PIB) de China en la actualidad. Si bien en la rama manufacturera el sector público cuenta con una participación menor -alrededor de 25.98 por ciento a nivel nacional en 2022- es muy superior en el área agrícola y particularmente en servicios: empresas de propiedad híbrida en la actualidad han logrado que el sector público controle a las respectivas empresas con activos minoritarios.

Los temas arriba señalados son de la mayor relevancia desde múltiples perspectivas.

Primero. Desde una perspectiva conceptual, la propiedad para el caso de China es un aspecto crítico de su economía política. Bajo esquemas de altísima competencia y coordinación ha logrado avances dramáticos en su economía política, a escala global y doméstica. Lo cual invita a una actualizada discusión desde Marx a Hayek y en la política económica de ALC y de México: el generalizado paradigma de las últimas décadas -la propiedad pública es ineficiente y la privada es competitiva- claramente no es válida para la mayor economía del mundo.

Segundo. La socioeconomía china actual no es comprensible sin comprender su omnipresencia. Veremos en futuras colaboraciones la relevancia del sector público en China y en su relación con ALC y México en múltiples aspectos.

Tercero. La experiencia China no se trata de cortar y pegar, invita a replantear el sector público en ALC y en México: si la principal economía global depende de su sector público, ¿podemos en México sólo depender de un sector público con base en dos empresas? ¿O, en otros casos de ALC, de plano eliminar al sector público? China nos invita a una reflexión de política económica diferente.

En ALC y en México, empresas, organismos empresariales, partidos políticos y funcionarios debieran comprender otros casos internacionales y ser menos tímidos ante las experiencias de desarrollo de China. ¿Será?

** Profesor del Posgrado en Economía y coordinador del Centro de Estudios China-México de la UNAM
La Jornada*

<https://www.lahaine.org/mundo.php/autos-electricos-comercio-e-inversiones>