



“Demuestra el ascenso de la China industrial”: BYD también busca instalarse en Argentina

Posted on Marzo 29, 2025

Por Sergio Pintado

El interés de la empresa china BYD en instalarse en Argentina no solo demuestra su creciente poderío, sino que podría alentar la instalación de fábricas de baterías de litio o ensambladoras, afirmaron expertos consultados por Sputnik. Para los analistas, resultaría irónico que BYD aproveche un espacio que Javier Milei abrió pensando en Tesla.

Argentina podría comenzar a ponerse al día en el mercado de los vehículos eléctricos —un rubro en el que venía retrasado con respecto a otros países de América Latina— con el inminente desembarco en el país de la empresa china BYD, que prevé comercializar sus vehículos en el mercado argentino e incluso evaluar la fabricación de baterías.

Según el medio argentino *Ámbito*, BYD incluye a Argentina dentro de sus planes de expansión para 2025, lo que llevaría a la compañía a establecer una red de concesionarios oficiales en el país sudamericano para comenzar a comercializar sus vehículos. El medio argentino asegura que no hay una fecha estipulada para la instalación, pero sí que los próximos meses serán determinantes.

El aterrizaje de BYD, muy presente en mercados vecinos como Brasil, Chile, Bolivia, Paraguay y Uruguay, se maneja como una posibilidad desde hace meses debido a las visitas de representantes de la empresa a las provincias de Jujuy y Buenos Aires, donde incluso podrían instalarse plantas de la firma.

En diálogo con Sputnik, el experto en negocios internacionales e integrante del Grupo de Estudio sobre China y Argentina de la Universidad Nacional de Rosario (UNR), Marcelo Robba, subrayó que, más allá de los detalles que resten para oficializar la noticia, “la empresa tarde o temprano va a llegar” al mercado argentino, debido a su política de constante expansión global.

“Se trata de un fenómeno histórico que demuestra el ascenso de la China industrial, disputándole cada vez más sectores productivos a EEUU en todos los rincones del planeta. Antes veíamos a China buscando hacerse de recursos o invirtiendo en infraestructura, pero ahora vemos otro paradigma vinculado a la disputa del plano industrial a Occidente”, remarcó el analista.

Para Robba, la llegada a Argentina no tiene tanto que ver con un “voto de confianza” desde Pekín hacia la situación económica argentina, sino de una estrategia de “expansión internacional” delineada por BYD, que en 2024 reportó ingresos por 107.200 millones de dólares, superando a la estadounidense Tesla, propiedad de Elon Musk.

El experto subrayó que, así como la industria de los vehículos de combustión interna estuvo tradicionalmente dominada por Occidente y Japón, China ha logrado consolidarse en el campo de los vehículos eléctricos, una industria que, según previsiones, acabará por absorber gran parte del mercado automotriz.

Algo más que venta de vehículos

Parte de ese éxito está, afirmó Robba, en la capacidad de BYD de “bajar costos” en la fabricación de vehículos eléctricos para poder ser competitivos en todos los mercados. Según el analista, esta lógica permite augurar que la compañía podría querer desarrollar procesos industriales en Argentina y no solamente comercializar sus vehículos terminados.

Robba estimó que tanto las recientes visitas de representantes de la empresa a Jujuy, una de las provincias argentinas con reservas de litio, como la instalación de una planta de fabricación de autos eléctricos de BYD en Brasil, fomentan esa hipótesis.

“Si la empresa quiere fabricar autos en Brasil con baterías de litio extraído en Argentina, debería enviar ese litio a China para luego volverlo a traer a Brasil, con lo que el costo se vería multiplicado. Si logran fabricar baterías en Argentina, podrían bajar esos costos”, razonó el experto.

Sergio Cesarín, investigador del Conicet (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas) especializado en las relaciones entre China y Argentina, comentó a Sputnik que la concreción de una inversión de BYD en el país sudamericano “reforzaría la relación entre Argentina y China en el capítulo económico, el comercial y el tecnológico” en contraposición a algunas diferencias que el Gobierno de Milei ha tenido con otras inversiones chinas.

“Permitir una inversión o la locación de una planta de una empresa líder como BYD sería una importante señal por parte de nuestro Gobierno porque demostraría que, aunque tenemos problemas con China en algunas inversiones como represas y otras obras que están con demoras, podemos avanzar en otros sectores”, evaluó Cesarín, con relación a obras financiadas por China que el Gobierno de Milei suspendió en los primeros meses de su gestión.

Para el experto, docente de la Unidad Nacional Tres de Febrero (Untref), si la compañía china amplía sus intenciones en Argentina e instala una planta de ensamblado, sería importante por su capacidad de “promover el comercio intraindustrial” y “generar cadenas de valor” dentro de Argentina. Del otro lado, la compañía encontraría en la nación austral “mano de obra con experiencia industrial como para operar una planta de este tipo”.

¿Una victoria sobre Tesla?

Desde que asumió como presidente argentino, Javier Milei intentó devolver al magnate estadounidense Elon Musk su apoyo público, facilitando la llegada de algunas de sus empresas al mercado argentino. Tesla siempre fue una de las marcas de Musk preferidas del mandatario argentino, quien visitó una planta de la compañía en Austin, Texas, en 2024 y hasta se mostró conduciendo una de las camionetas cybertruck de la firma.

A mediados de marzo de 2025, el Gobierno de Milei pareció querer dar ese guiño que Tesla necesitaba y habilitó por primera vez la importación con arancel cero de vehículos eléctricos. El decreto firmado por el líder libertario habilita la llegada de 50.000 coches eléctricos e híbridos cero kilómetro sin pagar el arancel correspondiente, que hasta el momento era de un 35%.

Para Robba, resultaría “una gran paradoja” que esa posibilidad, quizás firmada por Milei pensando en los negocios de Musk, termine siendo aprovechada por BYD, su principal competidora. “Es probable que se haya pensado en Tesla en primer lugar, aunque Argentina de todas maneras en algún momento iba a tener que ir por ese lado”, razonó.

Cesarín, en tanto, consideró que en estos casos “la única verdad es la realidad”, por lo que los intereses concretos terminan superando a las afinidades que pudiera tener el Gobierno argentino.

“Me parece más factible una operación más pronta de BYD u otras marcas chinas como JAC o Beijing Automotive Group (BAIC) que Tesla de Elon Musk, que hace parecer todo muy lindo, pero todavía no puso un peso en Argentina”, ironizó el analista.

El Maipo/Sputnik