



Las exportaciones de automóviles de China a Rusia se duplicarán a principios de 2026.

Posted on Mayo 6, 2026

China exportó 108.392 vehículos de pasajeros a Rusia entre enero y febrero, casi el doble que en los dos primeros meses de 2025, cuando el mercado se contrajo drásticamente.

Por Claudio Alfonso

China exportó 108.392 vehículos de pasajeros a Rusia entre enero y febrero, casi el doble que en los dos primeros meses de 2025, cuando el mercado se contrajo drásticamente.

Varios fabricantes de automóviles estatales chinos entraron en Rusia a gran escala después de que las marcas occidentales y japonesas se retiraran tras la invasión rusa de Ucrania a principios de 2022.

El aumento interanual del 97,2% en los primeros meses de 2026 mantuvo a Rusia como el principal destino de exportación de vehículos de pasajeros para China, según datos publicados el lunes por la empresa china de investigación automotriz Gasgoo.

Las cifras corresponden a vehículos enviados desde China, no a matriculaciones de particulares dentro de

Rusia.

Los Emiratos Árabes Unidos ocuparon el segundo lugar con 103.926 unidades (un aumento del 53,0%), seguidos de Brasil con 98.898, que registró un incremento del 296,1%.

El mercado ruso en general sigue contrayéndose y los fabricantes de automóviles chinos se enfrentan a una presión cada vez mayor por parte de Moscú para que ensamblen localmente en lugar de importar.

El Reino Unido, Italia, España y Bélgica completaron la lista de los principales destinos, y todos, a excepción de Bélgica y México, registraron un crecimiento de dos o tres dígitos.

Pocos NEV

Sin embargo, al filtrar la lista para incluir solo vehículos totalmente eléctricos o híbridos, Rusia sale del top 10.

Brasil lideró esa categoría con 76.446 unidades de vehículos eléctricos (+398,1%), seguido por el Reino Unido (51.249, +139,9%) y los Emiratos Árabes Unidos (46.953, +187,9%).

La relación exportadora de China con Rusia está liderada por los vehículos con motor de combustión interna (ICE), mientras que sus exportaciones de vehículos eléctricos (NEV) se concentran en Europa, América Latina y Oriente Medio.

Un efecto base

El aumento interanual del 97,2 % en las exportaciones a Rusia es sorprendente, pero requiere contexto. El período de comparación —enero y febrero de 2025— fue excepcionalmente débil.

El mercado automovilístico ruso en general cayó un 25% interanual en el primer trimestre de 2025, ya que los altos tipos de interés, la depreciación del rublo y los fuertes aumentos en la tasa de utilización aplastaron la demanda en todos los sectores.

En Rusia, la situación sigue siendo de contracción.

En febrero de 2026, los vehículos de fabricación nacional superaron en ventas a los automóviles de marcas chinas por primera vez en tres años: 31.600 unidades frente a 31.100.

Los datos de exportación de Gasgoo y los datos de venta minorista rusos miden cosas diferentes: las cifras de exportación recogen los vehículos que salen de los puertos chinos, mientras que las cifras de venta

minorista incluyen lo que los consumidores rusos compran realmente.

La diferencia entre ambos refleja el inventario de oleoductos, los vehículos en tránsito y las unidades destinadas al ensamblaje local a partir de kits semidesmontados.

Del 9% al 62% — y vuelta

Los fabricantes de automóviles chinos entraron en Rusia a gran escala después de que las marcas occidentales y japonesas se retiraran tras la invasión rusa de Ucrania en 2022.

Según Avtostat, su cuota de mercado combinada aumentó del 9% en 2021 a aproximadamente el 61% en 2023 y a un estimado del 62% en términos de ingresos en 2024.

Rusia absorbió aproximadamente 1,16 millones de vehículos chinos en 2024, lo que la convierte en uno de los mayores mercados de exportación de vehículos de pasajeros de China a nivel mundial.

El pico alcanzado en 2024 —1,571 millones de ventas totales de automóviles de pasajeros en Rusia, la mejor cifra desde 2019— enmascaró las presiones estructurales que se acumulaban bajo la superficie.

En 2025, el mercado ruso de automóviles nuevos se contrajo un 15,6%, hasta aproximadamente 1,33 millones de unidades.

Según datos de la Asociación China de Fabricantes de Automóviles (CAAM), las ventas de vehículos fabricados en China cayeron un 23%, hasta las 769.600 unidades.

Las ventas de vehículos ensamblados en China e importados cayeron aún más —un 38%, hasta las 489.000 unidades—, mientras que las de vehículos de marcas chinas ensamblados localmente en Rusia aumentaron, a medida que las políticas proteccionistas de Moscú comenzaron a reorientar la producción.

La cuota de mercado de las marcas chinas en el sector de los turismos rusos finalizó 2025 en el 51,7%, frente al 58,5% del año anterior.

Su cuota de mercado total, incluyendo camiones y vehículos comerciales, cayó por debajo del 50% por primera vez en varios años, situándose en el 48,7%.

La tarifa de utilización

El factor más importante que explica este cambio es la tasa de utilización rusa, un cargo único por reciclaje que se aplica al matricular un vehículo y que funciona como un arancel de importación de facto.

La tasa se incrementó entre un 70 % y un 85 % en octubre de 2024 y actualmente asciende a aproximadamente 668 000 rublos (8700 dólares) para un automóvil estándar con motor de 1 a 2 litros, además de un arancel de importación del 15 %. Se prevén incrementos anuales del 10 % al 20 % hasta 2030. La tasa se reembolsa para los vehículos que cumplen con los umbrales de localización rusos, lo que genera una ventaja de costos estructural para los modelos ensamblados localmente.

Según Rhodium Group, para los exportadores chinos, la carga combinada de aranceles y tasas supera los 7.000 dólares por vehículo, una cifra superior a los derechos compensatorios de la Unión Europea sobre los vehículos eléctricos chinos.

El tipo de interés del 21% del banco central ruso ha deprimido aún más la demanda al encarecer excesivamente los préstamos para automóviles.

Estrategias de marca divergentes

La marca Haval de Great Wall Motor fue la única marca china importante que ganó cuota de mercado en 2025, pasando del 12% al 12,8% con aproximadamente 173.000 unidades vendidas.

Haval opera la única planta de fabricación de ciclo completo de propiedad totalmente china en Rusia, ubicada en Tula.

La planta produjo más de 130 000 vehículos en 2025 y se está ampliando para alcanzar las 200 000 unidades anuales. La producción local exime a Haval del pago de la tasa de utilización. Chery, la segunda marca china más importante en Rusia, con aproximadamente 99 800 unidades en 2025, optó por un camino diferente.

En lugar de invertir en la fabricación rusa, la empresa comenzó a ensamblar kits semidesmontados en la antigua planta de Volkswagen en Kaluga bajo la marca rusa Tenet.

El cambio de marca distancia el nombre de Chery de sus operaciones en Rusia en un momento en que la empresa busca cotizar en la bolsa de valores de Hong Kong y se enfrenta a la presión de reducir su exposición a Rusia para atraer inversores internacionales.

Geely, que recientemente ha superado a BYD en ventas nacionales, ha evitado la producción directa en Rusia y, en su lugar, fabrica a través de una empresa conjunta bielorrusa bajo la marca Belgee, que exporta a Rusia libre de impuestos.

Las ventas de Belgee crecieron un 96,5% en 2025.

Geely también está construyendo una fábrica en Almaty, Kazajistán, cuya puesta en marcha está prevista para 2027; esto se considera una vía secundaria de acceso al mercado ruso que evita la presión directa de la localización y la exposición a las sanciones.

Changan registró un descenso del 37,6%.

El silencio corporativo

Ninguno de los principales fabricantes de automóviles chinos —Chery, GWM, Geely o Changan— ha emitido declaraciones públicas sobre el descenso de las ventas en Rusia, el cierre de concesionarios o la presión para la localización de la producción.

Varias marcas chinas han comenzado a redirigir discretamente sus inversiones hacia Kazajistán y Uzbekistán, países que ofrecen menores barreras regulatorias, ausencia de exposición a sanciones y fronteras porosas con Rusia.

Localización de taxis

Desde el primer día de marzo, Rusia restringió el servicio de taxis a los vehículos que cumplen con ciertos umbrales de localización.

Actualmente, solo los modelos de Haval y Tenet cumplen los requisitos entre las marcas de origen chino. La restricción se implementará gradualmente en todas las regiones para el año 2030.

En enero y febrero de 2026, Haval lideró las marcas chinas en Rusia con 20.900 unidades (13% de cuota de mercado), seguida de Tenet con 17.600 (10,9%). / Vehículos eléctricos

El Maipo/BRICS