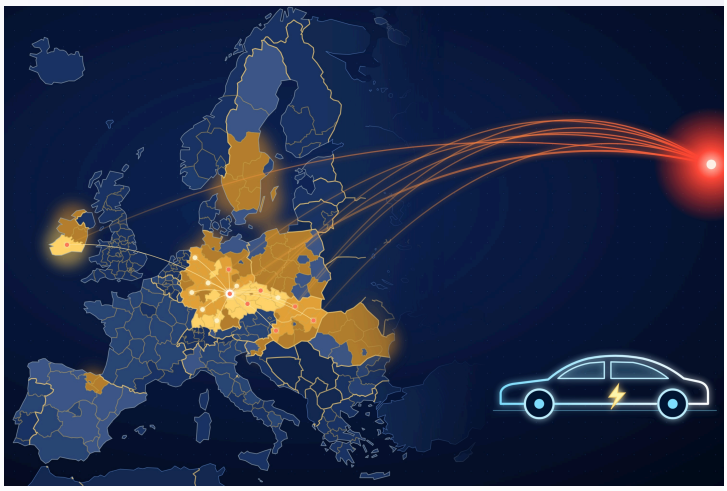
El Shock China 2.0 y la industria automovilística europea



OCTUBRE 2026

Institución promotora

CEPREDE

Instituciones patrocinadoras

Junta de Andalucía

Junta de Castilla y León

GENERALITAT VALENCIANA

ieex Instituto de Estadística de Extremadura

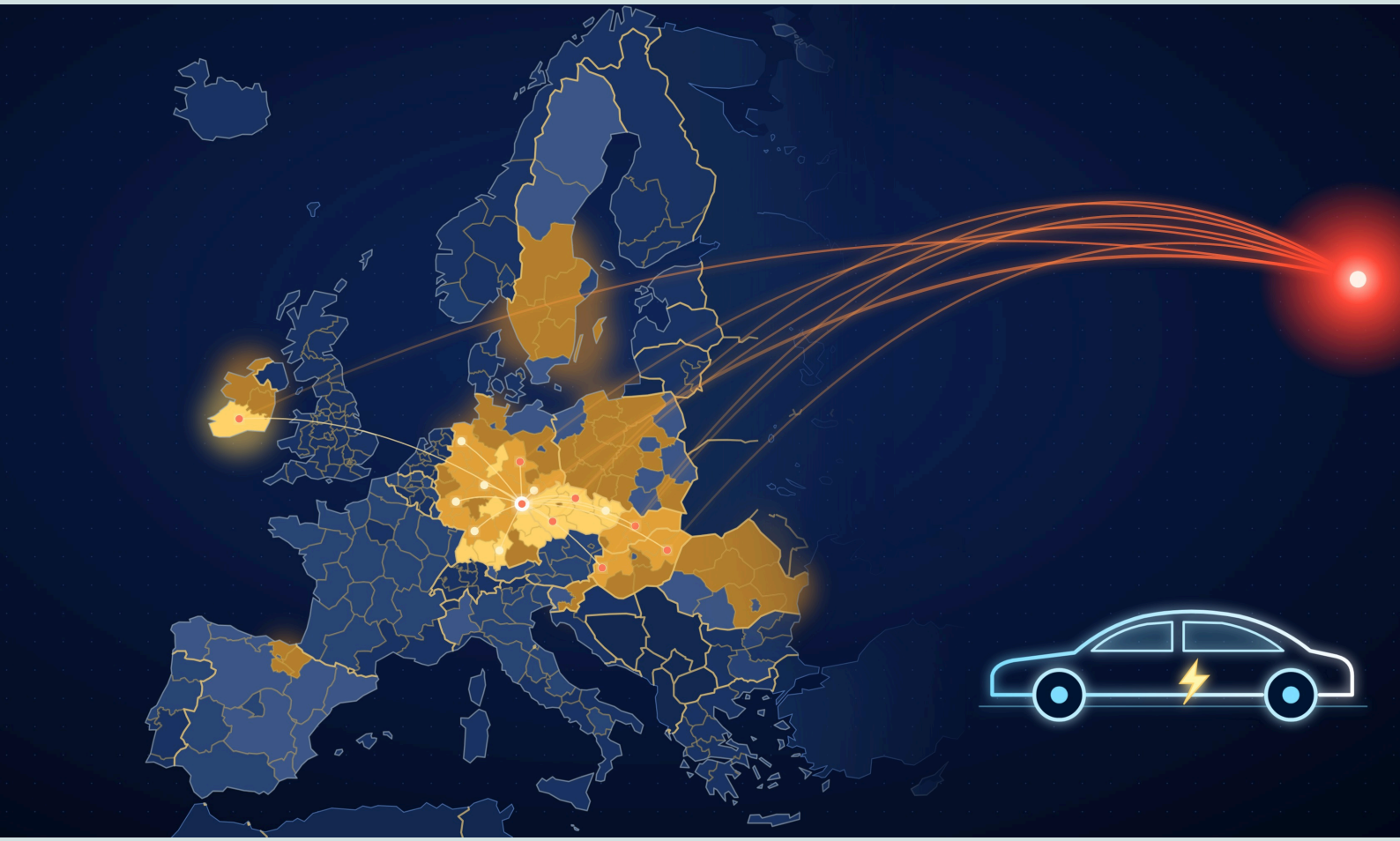
Comunidad de Madrid

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

Palabras clave

- Industria automovilística
- Shock China 2.0
- Vehículo eléctrico
- Cadenas de valor regionales
- Modelo MRIO

Cuadro específico



El Shock China 2.0 y la industria automovilística europea

Autores: Kurt Kratena, Andrea Frank-Stocker, Miguel Ángel Almazán-Gómez, Ignacio Cazcarro, Milagros Dones y Ana López.
Edición: Carlos Llano Verduras y Juan Pardo

La industria automovilística europea atraviesa un proceso de transformación estructural marcado por la electrificación del transporte, la digitalización de los vehículos, la creciente competencia de los fabricantes chinos y un contexto geopolítico cada vez más incierto. Aunque el debate público se ha centrado principalmente en Alemania, la realidad es que la producción de las marcas alemanas se apoya en una compleja red de cadenas de valor distribuidas por numerosos territorios europeos. Como consecuencia, los efectos de la actual crisis trascienden ampliamente las fronteras nacionales y afectan a regiones especializadas en la fabricación de vehículos y componentes repartidas por buena parte de Europa, con un claro reflejo en varias Comunidades Autónomas (CCAA).

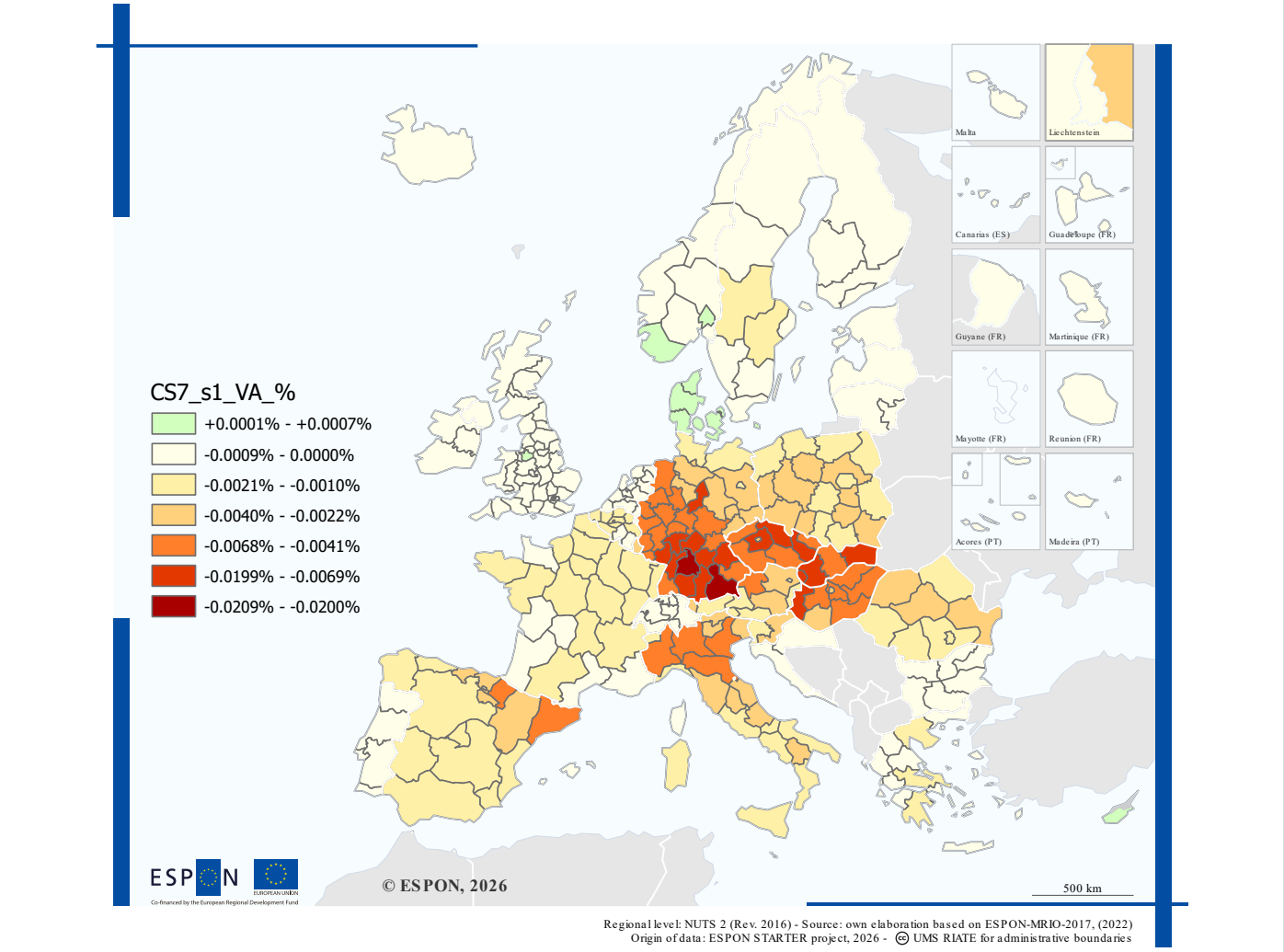
Como se ha comentado en algunos informes previos de C-intereg, varios investigadores de CEPREDE venimos colaborando en un amplio proyecto europeo (ESPON-STARTER) centrado en el análisis de posibles impactos territoriales de diferentes escenarios relacionados con el proceso de "derisking" y diferentes eventos de carácter geopolítico y tecnológico. Entre los últimos informes del proyecto, se ha elaborado uno dirigido a analizar esta cuestión mediante un modelo multirregional input-output (ESPON-MRIO-2017) capaz de cubrir 297 regiones europeas, 65 sectores productivos, conectadas con las principales economías del resto del mundo, incluidas China, Japón o los EEUU. A partir de este modelo, se ha podido estimar cómo los cambios observados en el comercio internacional y en las cuotas de mercado de la industria automovilística europea se transmiten a través de las cadenas de suministro regionales, afectando al valor añadido y al empleo.

El punto de partida del análisis es la pérdida de competitividad relativa de los fabricantes europeos, especialmente alemanes, frente a los productores chinos de vehículos eléctricos. Para cuantificar este fenómeno, el informe utiliza información procedente de bases de datos internacionales de comercio exterior y producción industrial, analizando la evolución de los flujos comerciales entre enero de 2002 y abril de 2026. A partir de modelos econométricos de series temporales y datos mensuales, se ha estimado una pérdida acumulada de cuota de mercado de los fabricantes alemanes en China del 29% respecto a la trayectoria que habrían seguido en ausencia de los cambios recientes en la competencia internacional. Paralelamente, se constata una creciente penetración de los fabricantes chinos en los mercados europeos, que en algunos países alcanza cuotas cercanas al 15% de las matriculaciones.

"…se ha estimado una pérdida acumulada de cuota de mercado de los fabricantes alemanes en China del 29%…"

"Las regiones más expuestas se localizan en Alemania, República Checa, Eslovaquia y Hungría, (…) entre ellos Navarra y Cataluña."

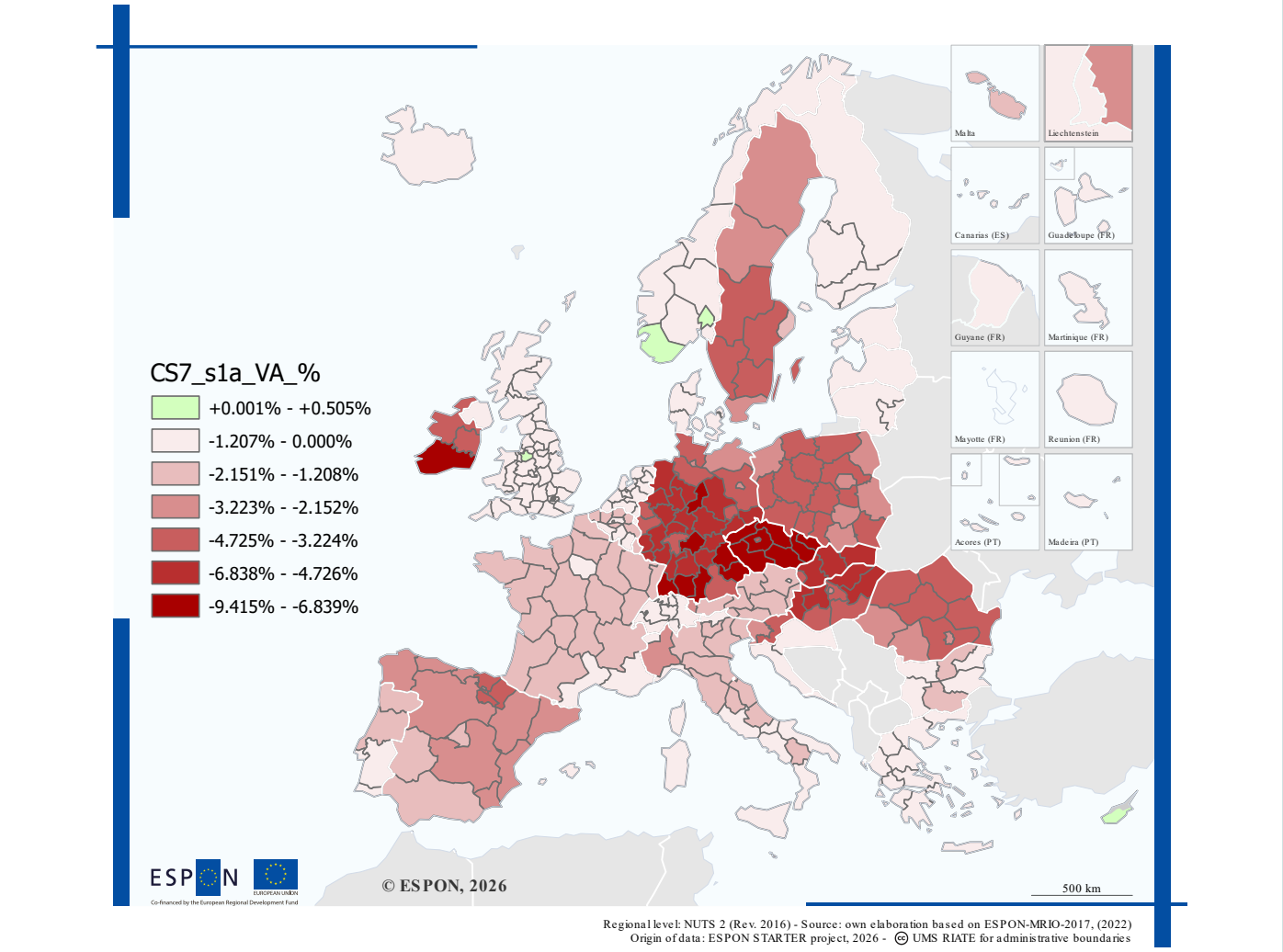
FIGURA 1. Impacto sobre el Valor Añadido regional del escenario de crisis actual de la industria automovilística alemana.



Fuente: ESPON STARTER, 2026.

Los resultados más relevantes se reflejan en dos escenarios. El primero incorpora las pérdidas de cuota de mercado ya comentadas, esto es, las basadas en los datos disponibles hasta abril del 2026. Aunque el impacto agregado resulta relativamente reducido desde una perspectiva macroeconómica, los efectos aparecen fuertemente concentrados en los territorios más especializados en la producción automovilística. Las regiones más expuestas se localizan en Alemania, República Checa, Eslovaquia y Hungría, así como en otros territorios integrados en las cadenas de suministro vinculadas a los fabricantes alemanes, entre ellos Navarra y Cataluña.

FIGURA 2. Impacto sobre el Valor Añadido regional del escenario extremo de total desaparición de la industria automovilística alemana.



Fuente: ESPON STARTER, 2026.

El segundo escenario analiza una situación extrema de desindustrialización, en la que la producción automovilística alemana sería sustituida por importaciones procedentes de terceros países. Más que considerarlo como un supuesto probable, se plantea como una vía para identificar la magnitud máxima de los riesgos potenciales. Los efectos económicos serían sustancialmente superiores, concentrándose especialmente en Europa Central. En algunas regiones las pérdidas de valor añadido y empleo alcanzarían niveles capaces de alterar significativamente la estructura económica regional.

Además de los escenarios principales, el informe explora un escenario alternativo, preguntándose hasta qué punto una parte de la capacidad productiva actualmente instalada en la industria automovilística alemana podría reorientarse hacia actividades relacionadas con la producción de equipamiento para defensa y seguridad. Los resultados sugieren que determinadas capacidades tecnológicas e industriales podrían contribuir parcialmente a amortiguar los efectos de una eventual contracción del sector automovilístico, si bien la moderación del escenario actual no sería capaz de neutralizar los efectos negativos de las caídas de cuotas observadas hasta abril del 2026.

La principal conclusión del estudio es que la crisis de la automoción europea debe incorporar todas las dimensiones territoriales, la europea, la nacional, pero también la regional. Las cadenas de valor europeas han generado fuertes interdependencias territoriales, de modo que los riesgos y oportunidades asociados a la transición automovilística se distribuyen de forma desigual entre regiones. La capacidad de adaptación tecnológica, la atracción de nuevas inversiones y la integración en actividades emergentes vinculadas a la movilidad eléctrica serán factores decisivos para determinar qué territorios logran mantener su base industrial.

Más allá de los resultados cuantitativos obtenidos, el informe pone de manifiesto la necesidad de seguir observando atentamente la evolución de este proceso de transformación. La industria del automóvil ha sido uno de los pilares históricos de la competitividad europea y continúa desempeñando un papel esencial en términos de empleo, innovación y cohesión territorial. La transición hacia nuevas formas de movilidad requerirá compatibilizar los principios del mercado abierto con unas condiciones de competencia equilibradas y recíprocas entre los distintos actores globales. En línea con los planteamientos europeos de autonomía estratégica abierta y de igualdad de condiciones competitivas, será necesario reforzar los mecanismos de cooperación, diálogo y adaptación industrial que permitan gestionar la velocidad y magnitud de los cambios actualmente en curso.

Europa afronta este desafío desde la experiencia acumulada de un sector que durante décadas ha ocupado posiciones de liderazgo mundial. La cuestión no es tanto preservar estructuras productivas del pasado como facilitar una transición ordenada que permita mantener capacidades industriales estratégicas, fomentar la innovación y asegurar que la renovación tecnológica del sector se traduzca en nuevas oportunidades de crecimiento y desarrollo para los territorios europeos.

“La cuestión no es tanto preservar estructuras productivas del pasado como facilitar una transición ordenada…”

Referencias

ESPON (2026). The Crisis in the European Automotive Industry. By Kurt Kratena, Andrea Frank-Stocker, Miguel Ángel Almazán-Gómez, Ignacio Cazcarro, Milagros Dones y Ana López.

Sobre C-intereg

C-intereg es un proyecto de vocación permanente centrado en el análisis del comercio interregional español. Inició su andadura en 2004 por iniciativa del **Centro de Predicción Económica CEPREDE** y el patrocinio de ocho comunidades autónomas. El proyecto está abierto a todas las comunidades autónomas que lo deseen

Contacto: info@c-intereg.es.

Notas

Nota 1: Los datos estimados por C-intereg no deben ser considerados como cifras oficiales de las instituciones patrocinadoras. Así mismo los comentarios e informes que se publican a partir de ellos recogen exclusivamente la opinión de los autores.

Nota 2: Se ruega citar la fuente de los datos indicando: "Fuente: Proyecto C-intereg. CEPREDE". Para usuarios del ámbito académico que utilicen dicha información, pueden citar alguno de los siguientes artículos de referencia donde se explica la base de datos:

* Llano, C., De la Mata, T., Diaz-Lanchas, J., Gallego, N, (2017) Transport-mode competition in intra-national trade: An empirical investigation for the Spanish case. Transportation Research Part A, 95, 334–355
* Nuria Gallego, Carlos Llano, Tamara De La Mata & Jorge Díaz-Lanchas (2015) Intranational Home Bias in the Presence of Wholesalers, Hub-spoke Structures and Multimodal Transport Deliveries, Spatial Economic Analysis, 10:3, 369-399.
* Llano. C., Esteban. A., Pulido. A., Pérez. J (2010): "Opening the Interregional Trade Black Box: The C-intereg Database for the Spanish Economy (1995-2005)". International Regional Science Review. 33. 302-337.

Institución promotora:

CEPREDE

Instituciones patrocinadoras:

Junta de Andalucía

Junta de Castilla y León

GENERALITAT VALENCIANA

ieex Instituto de Estadística de Extremadura

Comunidad de Madrid

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO