

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

T E S I S

*La importancia del Estado en el Proceso de Configuración Automotriz
dentro del Esquema de Desarrollo Nacional en China.*

MAESTRÍA: Estudios en Relaciones Internacionales

ASESORA: Mta. Elizabeth Gutiérrez Romero

MAESTRANTE: Mauricio Soto Rodríguez

Octubre de 2007

Ciudad Universitaria



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

LA IMPORTANCIA DEL ESTADO EN EL PROCESO DE CONFIGURACIÓN AUTOMOTRIZ DENTRO DEL ESQUEMA DE DESARROLLO NACIONAL EN CHINA.

CONTENIDO.

Introducción.	1
1. Marco Teórico.	28
1.1. Planteamientos teóricos sobre la interacción entre Estado y mercado en las relaciones internacionales.	28
1.2. Planteamientos teóricos sobre la importancia económica del Sureste de Asia, y particularmente China, en las relaciones internacionales.	38
1.3. Planteamientos teóricos sobre el Estado chino, y particularmente la industria automotriz, en las relaciones internacionales.	50
2. Marco Histórico.	52
2.1. Antecedentes.	52
2.1.2. Mao Zedong, fundador de las bases para el desarrollo contemporáneo de China.	54
2.1.2.1. El Gran Salto Adelante.	59
2.1.2.2. El sistema comunal.	61
2.1.2.2.1. Características.	62
2.1.2.2.2. Desarrollo.	64
2.1.2.3. La Revolución Cultural.	67
2.1.2.4. Los años posteriores a la muerte de Mao Zedong.	69
2.1.2.4.1. La lucha de clases.	72
2.1.2.4.2. La Comuna de Shanghai.	73

2.2. Principios rectores de las reformas económicas de 1979.	75
2.2.1. Reforma agraria.	78
2.2.1.1. La reforma agraria en la década de los ochenta, auge y estancamiento.	80
2.2.2. Reforma industrial.	81
2.2.3. Reforma en las empresas públicas.	82
2.2.4. Reforma en el sistema laboral.	83
2.2.5. Reforma en el sistema político.	84
2.2.6. Estrategia de tres pasos.	85
2.2.7. Reforma en el sistema económico.	86
2.2.7.1. Política monetaria y sector financiero.	86
2.2.7.2. Sistema bancario.	87
2.2.7.3. Política monetaria.	87
2.2.8. Creación de zonas económicas especiales.	88
2.2.8.1. Explotación del occidente chino.	90
2.3. Balance económico sobre las Reformas y crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB).	91
2.3.1. Estructura económica.	93
2.3.2. Crecimiento sectorial.	96
2.3.3. Crecimiento económico industrial.	96
2.3.4. Empresas de propiedad estatal.	97
2.4. Utilización de capital extranjero.	98
2.5. Comercio exterior.	100
2.6. Reducción de aranceles.	100
2.7. Promoción de la ciencia y la tecnología.	101
2.8. Ingresos.	101
2.9. Consumo nacional.	103

3. Políticas Estatales para Promocionar el Desarrollo Automotor.	105
3.1. Importancia automotriz de China.	105
3.1.1. Configuración de la industria automotriz en China.	107
3.1.1.1. Prioridad a los autos familiares.	109
3.1.1.2. Construcción de carreteras.	111
3.2. Fases en el desarrollo automotor chino.	112
3.3. Aspectos importantes en política automotriz.	116
3.4. Marco legal que permite la atracción de capital extranjero.	117
3.5. Subsidios a la industria automotriz.	118
3.6. Uniones y alianzas entre grupos automotores.	119
3.6.1. Estrategias y alianzas de las empresas automotrices chinas.	120
3.6.1.1. First Automobile Group (FAW).	121
3.6.1.2. Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC).	122
3.6.1.3. Dongfeng Motor Corporation (DFM).	123
3.6.2. Estrategias de las empresas automotrices extranjeras.	123
3.6.3. Estrategias de las empresas automotrices privadas chinas.	125
3.7. Entrada de China a la Organización Mundial de Comercio.	126
3.7.1. Antecedentes e ingreso.	126
3.7.1.1. Aspectos importantes del acuerdo previo sino-estadounidense.	128
3.7.1.2. Aspectos importantes del acuerdo previo sino-europeo.	133
3.7.2. Implicaciones de la adhesión de China a la OMC.	133
3.7.2.1. Compromisos generales.	136
3.7.2.2. Compromisos específicos comerciales.	137
3.7.2.3. Reducción de aranceles.	138
3.7.2.4. Otorgamiento de trato no discriminado.	138
3.7.2.5. Eliminación de fijación de precios duales.	139
3.7.3. Algunas disposiciones importantes en materia automotriz.	139
3.7.3.1. Algunos debates en materia automotriz.	141

4. El Desarrollo Automotor en China.	144
4.1. Constitución de las empresas automotrices.	144
4.1.1. Número de empresas automotrices.	144
4.2. Localización.	145
4.3. Producción automotriz mundial.	146
4.3.1. Producción automotriz china.	151
4.4. Valor de las ventas de la industria automotriz.	153
4.5. Importación y exportación de productos automotores.	154
4.5.1. Características de las exportaciones.	155
4.6. Empleo mundial en la industria automotriz.	157
4.6.1. Empleados contratados en la industria automotriz e industrias directamente relacionadas en China, I.	159
4.6.2. Empleo en la industria automotriz china y otras industrias directamente relacionadas en 2003, II.	159
4.6.3. Composición del empleo en la industria automotriz a fines de 2003, III.	160
4.7. Los salarios como componente de los costos totales.	162
4.8. Coinversiones y cooperación.	164
4.9. La industria de autopartes en China.	168
4.10. Inversión.	170
4.10.1. Gasto en Investigación y Desarrollo.	173
4.11. Tendencia en las compras de automóviles en China.	176
4.11.1 Factores que influyen en las compras de automóviles en China.	177
4.12. Protección ambiental y suministro de energía.	178
4.13. Tecnología (panorama general).	179
4.13.1 Diversificación de productos automotores.	182
4.14. Valor agregado en la producción china.	185

CONSIDERACIONES FINALES.	187
BIBLIO-HEMEROGRAFÍA.	194
Direcciones electrónicas.	204
ANEXO.	207
POLÍTICA INDUSTRIAL DE 1994, REFERENTE A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN CHINA.	208
X PLAN QUINQUENAL (2001-2005).	220
ALGUNAS POLÍTICAS IMPORTANTES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN 2003.	222
REVISION DEL DESARROLLO DE LOS PRINCIPALES GRUPOS AUTOMOTORES EN 2003.	232
DATOS GENERALES DE LOS PRINCIPALES GRUPOS DE EMPRESAS AUTOMOTRICES EN 2003.	261

LA IMPORTANCIA DEL ESTADO EN EL PROCESO DE CONFIGURACIÓN AUTOMOTRIZ DENTRO DEL ESQUEMA DE DESARROLLO NACIONAL EN CHINA.

Introducción.

Desde el surgimiento de la disciplina de Relaciones Internacionales en 1919, el desarrollo de su objeto de estudio ha estado fincado al igual que las demás Ciencias sociales, en la consideración de que el Estado-nación es el actor más importante. Sin embargo, han sido los Estados occidentales, principalmente los europeos junto con Estados Unidos (por algunas razones históricas y tecnológicas), quienes han incidido mayormente en la economía mundial. No obstante, en el último cuarto del siglo XX, y sobre todo a inicios del siglo XXI, los estudios sobre China revisten características *sui generis*¹ para las Relaciones Internacionales, por una razón fundamental: China, país no occidental, se perfila a ser una de las principales economías en el mundo.

El anterior enunciado genera diversas interrogantes para los estudiosos de las Relaciones Internacionales, algunas de ellas se dirigen a analizar la política internacional; otras hacia el papel que tomarán Estados Unidos, Europa, y principalmente los países asiáticos Japón y Corea. Otras interrogantes se dirigen a explicar los posibles cambios en los regímenes de comercio internacional, etcétera.

¹ El profesor Alfredo Romero propone: *una revisión de la idea relativa de que el dinamismo económico actual de China significa su incorporación al capitalismo cuando no se tiene una comprensión clara de los procesos de su historia más reciente que explican el fracaso del capitalismo en China debido a la fusión entre nacionalismo y marxismo. A partir de este antecedente debe explorarse la idea de que tal vez el proceso que se está gestando en China es una experiencia distinta de transformación histórica que aún no es posible comprender en su cabal dimensión.* Romero, Castilla, Alfredo. Arroyo, Pichardo, Graciela (coordinadores). Regiones del mundo. Problemas y perspectivas: Diálogos para su estudio. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2002, pág. 95.

El presente trabajo de tesis se dirige a explicar a la industria automotriz en China y su importancia en la industria automotriz mundial debido a las siguientes razones:

1. La industria automotriz es una de las industrias más importantes en el mundo y ha transformado a éste en su conjunto. El sistema fordista de producción en masa, nacido de la industria automotriz, ha hecho que la ciencia y la tecnología avancen rápidamente transformando al sector industrial mundial. La producción en masa de automóviles llega a casi todos los países del mundo con millones, de compradores de automóviles y autopartes.

2. La industria automotriz está internacionalizada. Existen 10 productores en el mundo que controlan el 70 por ciento de la producción y participan en las cuatro principales regiones automotrices del mundo: América del Norte, en la que se encuentran Estados Unidos, Canadá y México; la del pacífico asiático integrada por Japón, Corea del Sur, y en años recientes por China; la Europea compuesta por Alemania, Reino Unido, Francia, Italia, y España; y la de América Latina compuesta por los países del Cono Sur, Brasil, Chile y Argentina. Las compañías automotrices son mundiales y operan también de forma regional, establecen alianzas estratégicas y fragmentan su producción para aprovechar ventajas comparativas que otros países ofrecen.

3. Las ganancias por las ventas que obtienen las empresas trasnacionales automotrices son muchas veces superiores al Producto Interno Bruto de algunos países. En 1994, de una lista de 100 países y empresas, en la cual se medía el tamaño de la economía y ventas, Estados Unidos ocupó el primer lugar, Canadá el octavo, México el duodécimo, *General Motors* (E.U.A.) el lugar número 27, *Volkswagen* (Alemania) el 61, *Nissan Motors*

(Japón) el 53, *Ford Motors* (E.U.A.) el 32, y finalmente, *Chrysler* (E.U.A.) tenía el número 65.²

4. La industria automotriz en China ha podido colocarse en el tercer lugar mundial en cuanto a producción de vehículos se refiere, sólo por debajo de Estados Unidos y Japón. Su nivel de producción ha superado a países con más años de trascendencia automotriz; además, en China se lleva a cabo un proceso de desarrollo automotor que tendrá como meta el año 2010 para consolidar sus bases de competitividad frente a los retos del mercado mundial.

Desafío internacional ante el potencial chino.

China se ha posicionado como la sexta economía del mundo y la segunda en Asia. Su afianzamiento como potencia comercial, fuerte competidor internacional en productos manufacturados y principal receptor de inversión extranjera, caracterizan a China como la economía más dinámica del mundo. Además se ha convertido en el quinto exportador a nivel internacional y el cuarto en lo que respecta a las importaciones. En 2004, desplazó a México como segundo socio comercial de Estados Unidos, a pesar de la distancia geográfica.³

Debido a estos hechos cada vez toma mayor relevancia la visión de que China es una amenaza para muchas economías internacionales. Las estadísticas confirman el temor que tienen varios países, principalmente en los mercados americanos y europeos.

² Kegley, Charles & Wittkopf, Eugene. World Politics: Trend and transformation. Sixth Edition, St. Martin's Press, USA, 1994, pág. 194.

³ Gómez, Cavazos, Irma. "Condiciones y potencial de las relaciones México-República Popular China" en "China y México: ¿hacia una relación económica estable o conflictiva? en *Economía Informa*, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, no. 335, julio-agosto, 2005, pág. 7.

Otras posiciones, por su parte, señalan que el mercado en expansión de China representa excelentes oportunidades para invertir y exportar.

Desde el último cuarto del siglo XX hasta nuestros días (primera década del siglo XXI), la economía china se ha caracterizado por ser la más dinámica del mundo. Entre los indicadores macroeconómicos más importantes que prueban este hecho se encuentra la tasa media de crecimiento del Producto Interno Bruto entre 1980 y 1990, la cual fue de 10.4 por ciento anual. Entre 1980 y 2004, las tasas anuales de crecimiento fueron superiores a 9 por ciento.⁴

De esta situación se ha desprendido un extraordinario crecimiento en el consumo (entre 1979 y 2004 la tasa promedio anual de consumo fue de 9.3 por ciento). Además, el país ha registrado tasas de crecimiento en periodos de crisis mundial y las elevadas tasas de ahorro interno han permitido financiar grandes inversiones en infraestructura y educación y han hecho que el país esté posicionándose en el tercer sitio como exportador e importador mundial.⁵

A partir de 1990, el país ha triplicado su participación en el comercio mundial y ha contribuido a la tercera parte del crecimiento económico mundial. Algunos especialistas señalan que el ritmo de crecimiento empezará a disminuir a partir del primer cuarto del siglo XXI. A pesar de ello, si continúa la tendencia económica a la alta, la economía de China podría rebasar a la estadounidense en aproximadamente 35 años y a la del resto del mundo en diez.

⁴ Gan, Lin. "Globalization of the automobile industry in China: dynamics and barriers in greening of the road transportation". *Energy Policy*, no. 31, 2003, pág. 538.

⁵ Villalobos, Ángel, "Las relaciones comerciales entre China y México: prioridades y retos", en "China y México: ¿hacia una relación económica estable o conflictiva? en *Economía Informa*, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, no. 335, julio-agosto, 2005, pág. 11.

Este enorme crecimiento en China no tiene precedente histórico. Es decir, una sociedad prácticamente rural y autárquica se ha configurado en la más dinámica del mundo en tan solo 25 años. Con su ingreso a la Organización Mundial de Comercio (OMC) en diciembre de 2001 se ha perfilado como el principal receptor de inversión extranjera en el mundo, la sexta potencia económica, y la tercera comercial. Para las Relaciones Internacionales, el desempeño chino ha transgredido los cánones del liberalismo mediante una estructura estatal competitiva y autoritaria.⁶ En 25 años cuadruplicó su participación en la producción mundial y sacó de la pobreza extrema a casi 400 millones de habitantes.⁷

El país ha estado experimentando una rápida configuración (del latín *configuratio* o *configurare*, dar forma y figura a una cosa) hacia el desarrollo. La sorprendente transformación pretende involucrar – en los discursos oficiales – a toda la población china, a la mayoría de sectores, industrias, y escenarios. Así, resulta poco atractivo hacer resaltar una sola imagen exitosa en el país ya que el éxito ha sido macroeconómico, nacional e internacional. Sin embargo, el presente trabajo no pretende abarcar la mayoría de los resultados sino solamente el avance de la industria automotriz, la cual es representativa del desarrollo nacional.

⁶ Los líderes chinos no parecen ser tolerantes hacia algún tipo de forma de protesta, especialmente a temas locales como aquellos relacionados con la huelga o aquellos movimientos sociales que desafíen el régimen político y social. Preston, P. W. & Haacke Jürgen. Contemporay China. The dynamics of change at the start of the new millennium. Routledge Curzon, London, United Kingdom, 2003, págs. 333.

⁷ Rodríguez, Barocio, Raúl, “La relación de China con Estados Unidos y su efecto en México”, en “China y México: ¿hacia una relación económica estable o conflictiva? en *Economía Informa*, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, no. 335, julio-agosto, 2005, pág. 31.

*La estrella del proyecto desarrollista chino, como lo fuera del mexicano, es la industria automotriz, por su efecto de arrastre sobre el resto de la economía. Debido al ritmo de crecimiento de sus ventas, que en 2002 fue de 19.4 por ciento, en los próximos 10 años 150 millones de familias podrían comprar un automóvil.*⁸

*El desarrollo de la industria automotriz tiene una gran influencia en el crecimiento económico y el progreso social, y el nivel de la industria automotriz está siempre considerado como un reflejo del fortalecimiento económico.*⁹

En las últimas décadas el mercado automotor en China ha crecido extraordinariamente, en 2003 se situó como el tercer mercado más grande de automóviles en el mundo.¹⁰

Consideraciones generales en materia automotriz.

Con el arribo de los comunistas al poder en 1949, la bicicleta fue – y sigue siendo – el vehículo más popular ya que los trabajadores vivían muy cerca de las fábricas. La política de puertas abiertas iniciada a finales de los años setenta colocó en el mercado chino velocípedos de mayor calidad, de acero inoxidable como los modelos Phoenix o Forever. Sin embargo, las ventas de las bicicletas han caído en los últimos años en alrededor del 27 por ciento, ya que en la década de 1990 las fábricas y la creación de zonas residenciales se desplazaron fuera de las ciudades, lo que significó la necesidad de muchos trabajadores por adquirir un automóvil; no obstante, al parecer la bicicleta no ha dejado de ser el principal

⁸ Ramírez, Tamayo, Zacarías y Zambrana, Marga. “China estaciona la bicicleta” en *Revista Expansión*, México, vol. 34, no. 877, año 2003, pág. 90.

⁹ Itoh, Fumio (editor). *China In the Twenty-First Century: Politics, Economy, and Society*. United Nations University Press, Japón, 1997, pág. 107.

¹⁰ Min, Zhao. “Five Competitive Forces in Chinas’ Automobile Industry” *Journal of American Academy of Business*, Cambridge, 2005, pág. 99.

medio de transporte y se calcula que en el país 550 millones de personas cuentan con una bicicleta.¹¹

Las Reformas de 1979 han tenido gran impacto en el desarrollo automotor chino en las últimas décadas. Se ha gestado un proceso de adecuación de las empresas nacionales con las grandes empresas automotrices extranjeras, una adaptación de estas alianzas sino-extranjeras a las condiciones estructurales del país, un proceso de competencia regulado por el Estado para satisfacer las exigencias del mercado interno, así también un proceso de renovación y adaptación tecnológica y ambiental, y finalmente un proceso de adaptación de la sociedad china a convivir con los privilegios y desencantos del automóvil. Lo anterior se verá con más detalle a lo largo del presente trabajo de tesis.

La rectoría del Estado y la generación de crecimiento mediante el ahorro interno, las condiciones favorables para el desempeño de las actividades empresariales - seguridad, infraestructura, etcétera - el nacimiento de una clase social con poder adquisitivo¹² como para adquirir automóviles Mercedes-Benz y comprar relojes Rolex, así como el incipiente pero seguro incremento – al menos en el largo plazo según fuentes oficiales - del poder adquisitivo del ciudadano común, han atraído a los principales fabricantes de automóviles mundiales a establecer inversiones conjuntas con las empresas chinas para instalar plantas de ensamblaje de vehículos y producción de autopartes en el mercado chino. Tan sólo en 1998 se

¹¹ Ramírez, Tamayo, Zacarías y Zambrana, Marga. “China estaciona la bicicleta” en *Revista Expansión*, México, vol. 34, no. 877, año 2003, pág. 96.

¹² Aunque el dato resulta interesante, se omite la información sobre el número de personas que han incrementado su poder adquisitivos como para ser considerados ricos. Sin embargo, información no oficial de 2003 muestra que el desempleo total urbano se encontraba entre los 32 y 33 millones de personas aproximadamente, en contraste con datos oficiales de 15 millones de desempleados. No obstante, de acuerdo a cálculos oficiales chinos, un 8 por ciento de crecimiento anual simplemente crea 6.4 millones de empleo, en comparación con la demanda anual de cerca de 10 millones de personas. Véase: Preston, P. W. & Haacke Jürgen. *Contemporary China. The dynamics of change at the start of the new millennium*. Routledge Curzon, London, United Kingdom, 2003, págs. 331-332.

encontraban más de 600 inversionistas internacionales de la industria automotriz creando negocios en territorio chino. Unos 40 de esos 600 inversionistas representaban a las principales marcas de vehículos en el mundo.

El desarrollo automotor en China se desarrolla a la par de los procesos de crecimiento e integración paulatina en los niveles provincial, municipal y nacional junto al progreso paralelo de varias industrias, productos, bienes y servicios.

Asimismo, las políticas estatales tienen como objetivo fundamental mejorar la competitividad de los productores nacionales de autopartes, así como su vinculación y adaptación a los mercados mundiales a través de diversos instrumentos de política económica. Inicialmente, antes de 1979, las políticas proteccionistas crearon un blindaje alrededor de los autopartistas nacionales y se mantuvo fuera del mercado nacional a aquellos productos extranjeros más competitivos mediante altas tarifas, además la cuota de autopartes nacionales en el ensamblaje de vehículos permitía un valor agregado nacional entre un 40 y 80 por ciento.¹³ Mediante las Reformas de 1979, las alianzas entre productores nacionales y extranjeros han posibilitado el proceso de aprendizaje y adaptación de tecnologías y productos extranjeros, ayudando a la localización de una red de proveeduría cercana de autopartes para el ensamblaje de vehículos, intentando asimismo la reducción de costos en operaciones.

Algunos datos aislados señalan que la compra de automóviles privados se ha incrementado paulatinamente. Aunque en 1985, las ventas de los automóviles para uso privado sólo representaron el nueve por ciento del total de las ventas de vehículos en el país, en el año 2000 representaron el 60 por ciento con respecto al total de ventas de vehículos. Los propietarios privados de automóviles han estado creciendo a una tasa promedio anual de 25 por ciento. Algunos de los aspectos

¹³ Gan, Lin. "Globalization of the automobile industry in China: dynamics and barriers in greening of the road transportation". *Energy Policy*, no. 31, 2003, pág. 542.

más importantes a considerar en la compra de automóviles son el precio, las facilidades que otorgan las compañías y el gobierno para su adquisición y, por supuesto, el consumo de combustible. El incremento en el precio de la gasolina en China ha repercutido en los propietarios automovilísticos, sobre todo en los transportistas y taxistas, quienes han buscado adaptar sus vehículos a combustibles alternos de la gasolina, como el diesel.¹⁴

Con el objetivo de que algunos sectores de la población china se interesen - y principalmente puedan tener el poder de compra - en adquirir un vehículo, el Estado ha llevado a cabo un proceso de regulación en la industria automotriz para que los fabricantes automotores reduzcan el precio de sus productos y tengan una mayor competencia entre ellos.

Por otra parte, la entrada de China a la OMC trajo como consecuencia cierta incertidumbre y cierto temor de algunos sectores nacionales en relación a la eliminación progresiva de las barreras nacionales a la competencia internacional. Los retos o desafíos a vencer en términos generales hacen hincapié generalmente a la adecuación de diversos sectores e industrias para solventar la férrea competencia, es decir, los gobiernos buscan ante todo que sus industrias sean competitivas. Así, la industria automotriz en China tendrá principalmente que mejorar la tecnología, las formas y relaciones de producción y administración. Por su parte, los gobiernos central y estatales a través de la regulación inciden en el incremento de la productividad de los fabricantes automotores nacionales, para que éstos se adecuen a los cambios internacionales.

¹⁴ Ibid, pág. 543.

Marco internacional.

El sistema de mercado y los agentes económicos son fundamentales para entender el escenario internacional contemporáneo y las tendencias económicas mundiales. Estos han tomado una importancia crucial a partir de la Segunda Guerra Mundial, como consecuencia del incremento de las relaciones comerciales entre los Estados, los flujos financieros internacionales, las nuevas tecnologías y comunicaciones, la vasta red entre ciudadanos privados, asociaciones y empresas multinacionales.

La disciplina de las Relaciones Internacionales forma parte de las Ciencias Sociales y trata de comprender no sólo las fuerzas del mercado mediante el estudio de la Economía Política Internacional, sino de descifrar y analizar los distintos factores que afectan la dinámica de las relaciones económicas entre los Estados.

La década de los años ochenta resulta de suma importancia para entender las transformaciones económicas internacionales: la creación de regímenes económicos, la competencia oligopólica como consecuencia del incremento de empresas multinacionales, el incremento en el comercio internacional, la crisis mundial de los energéticos, el cambio del modelo sustitutivo de importaciones hacia la apertura comercial mediante el Consenso de Washington y el extenso debate que continúa hasta nuestros días sobre la redefinición del papel del Estado en las relaciones económicas y políticas internacionales.

Hacia la década de los años noventa el derrumbamiento del bloque soviético auspició un mundo de paz y cooperación debido a que prevaleció y se fortaleció el bloque capitalista con ayuda del resurgimiento y dispersión de la teoría económica liberal. Sin embargo, las crisis recurrentes que padecieron países y regiones provocaron cierta decepción en las ideas neoliberales, por lo tanto, se recuperaron

algunas teorías que consideraron importante la participación del Estado en los asuntos económicos tanto nacionales como internacionales.

Desde la segunda mitad del siglo XX las funciones del Estado y su quehacer en la vida social, política y económica se han replanteado. No sólo se ha presentado una dicotomía entre los objetivos esenciales del Estado *versus* intereses y capacidades de las empresas, sino entre el Estado *versus* actores internacionales (empresas, grupos, individuos, etcétera). Con el devenir histórico se han ido replanteando las funciones y eficacia del Estado, como resultado de otras fuerzas crecientes en el mundo. Este replanteamiento muchas veces sólo tergiversa las categorías de Estado con las de gobierno, o empresas con las de mercado. Sin duda alguna, este debate denota intereses económicos, políticos, ideológicos, y académicos, y puede aseverarse – toda proporción guardada – la vigencia de un debate entre un modelo económico nacionalista *versus* un modelo económico enfocado a los intereses grupales o de individuos, particularmente extranjeros.

De igual modo, las Relaciones Internacionales presuponen al mercado como una entidad intrínseca de los Estados nacionales, cuya formación originó otros elementos como el ejército regular, el patriotismo, la identidad, etcétera. Teóricamente, un Estado puede sustentar su economía únicamente en el mercado interno, sin embargo la realidad internacional ha demostrado que la autarquía es casi imposible de lograr, ya que un país no podría producir todos sus satisfactores. En nuestros días la teoría neoliberal – como respuesta al supuesto fracaso del modelo sustitutivo de importaciones – argumenta la primacía del modelo orientado hacia las exportaciones, o hacia el exterior. No obstante, en el caso de la industria automotriz, hasta el momento, el modelo orientado hacia el interior ha resultado de gran utilidad para el despegue automotor de China. Este país ha logrado fortalecer su mercado interno a través de un gran ahorro, el proteccionismo, la creación de infraestructura, la inversión en educación, ciencia y tecnología, junto a una serie de políticas encaminadas a fomentar el desarrollo automotor nacional.

En la década de los dos mil, el desarrollo de la industria automotriz en China tiene como base el fortalecimiento del mercado nacional y se espera que en los próximos años repunten las exportaciones de automóviles chinos en los mercados internacionales.

Por otra parte, las Relaciones Internacionales recurren a los planteamientos de la Teoría General del Estado en su versión contractualista –hobbesiana, lockiana, o russoniana – para afianzar la importancia del Estado; subrayando la meta fundamental, la autopreservación. Los Estados se forman por la voluntad de todos los individuos (o al menos de la mayoría), de esta manera el Estado debe de velar por las seguridades de sus miembros.

Al mismo tiempo, una de las nociones más sencillas que ayuda a dilucidar mejor el problema sobre la importancia del Estado, es la noción jurídica. Señala que el Estado está compuesto por cuatro elementos relacionados entre sí: un territorio delimitado, una población (heterogénea u homogénea), un gobierno (central como principal), y una soberanía (el poder supremo que posee un Estado). Por consiguiente, un gobierno que se incline a favor de intereses particulares o de grupos vulnera los principios del Estado. En este sentido, el Estado chino reafirma su importancia al mejorar notablemente las condiciones de vida de sus ciudadanos sacando de la pobreza extrema a 400 millones de personas, en contraposición a gobiernos que se han erigido como garantes de la democracia, el bienestar común, y el libre mercado. Paradójicamente algunos gobiernos latinoamericanos han llevado a cabo procesos de desregulación económica desmedida con base en argumentos neoliberales y como consecuencia de esto se ha extendido más la brecha entre ricos y pobres.

Por su parte, la teoría económica – clásica y neoclásica – señala que la meta fundamental del capitalista (poseedor de los medios de producción) es la obtención de la ganancia; el lucro. El mercado se concibe como el espacio donde se llevan a cabo diferentes actividades económicas por distintos agentes,

esencialmente compradores y vendedores (demandantes y oferentes), y afirma que los mercados son *cuasi* perfectos y más eficaces y que existe una demanda para cada oferta, lo cual generaría un equilibrio económico.

En contraposición al argumento económico, para las teorías estatocéntricas más realistas, lo anterior es simplemente una gran ilusión encubierta de intereses económicos tras bambalinas. Los mercados funcionan mejor donde existen menos distorsiones, y para que existan menos distorsiones el Estado corrige los fallos a través de instrumentos de política económica. Los mercados no tienden hacia el equilibrio porque la competencia es imperfecta, tanto vendedores como compradores influyen en los precios, y existen monopolios u oligopolios. También existe incertidumbre y desconfianza total por la falta de leyes claras e información, que generalmente es costosa, así todos los agentes de mercado no tienen información por igual y algunos agentes se benefician más que otros. La función del Estado es regular los mercados para crear menos distorsiones en ellos.

El mundo actual se ha vuelto más complejo y dinámico, y desde este punto de vista resultan inoperantes las respuestas dadas por la Economía para explicar el enorme crecimiento de la región del Este de Asia, particularmente en China y el desarrollo de su industria automotriz. Las respuestas deberán contemplar otros aspectos como el contexto internacional, la política y la sociedad.

El presente trabajo de tesis recurre al estudio de la Economía Política Internacional para analizar las interacciones entre Estado y mercado. Dicha subdisciplina de las Relaciones Internacionales ayuda a comprender con claridad las acciones cometidas por el Estado chino para aprovechar los beneficios de la economía de mercado.

En términos generales, la Economía Política Internacional estudia la interacción entre Estado y mercado, determinando el poder y la economía en las relaciones

internacionales, y señala que el mundo está conformado por economías mixtas que compiten entre sí.

Asimismo, la política afecta la producción y distribución de la riqueza y la economía incide sobre la distribución del poder político. El Estado, por su parte, controla los procesos de acumulación de capital y crecimiento económico, y el mercado tiende a maximizar las actividades más productivas.

Una vez señalado al Estado chino como el principal actor de estudio en la presente tesis, a continuación se muestran los objetivos pertinentes, la pregunta de investigación, y el argumento central.

Los objetivos generales de esta tesis son los siguientes:

1. Señalar la importancia del Estado en el desarrollo nacional de China a través de políticas encaminadas a propiciar el crecimiento económico del país.
2. Mostrar las distintas políticas estatales que han coadyuvado al mejoramiento de los sectores, agrícola, industrial y de servicios, de igual manera, a las distintas industrias, específicamente, la industria automotriz.
3. Presentar las distintas fases por las que ha transitado la industria automotriz en China, asimismo describir los cambios notables en el proceso de configuración automotriz dentro del esquema de desarrollo nacional.

Los objetivos específicos de esta tesis son los siguientes:

1. Mostrar las distintas propuestas teóricas que aluden a la importancia del Estado en la economía y que lo caracterizan como el principal actor en las relaciones internacionales contemporáneas.

2. Describir los antecedentes históricos que incidieron en el éxito de las Reformas de 1979, de igual manera, analizar el desempeño de dichas Reformas en distintos ámbitos de China, particularmente en la industria.

3. Mostrar las distintas políticas y regulaciones emitidas por el Estado chino, así como la importancia de la entrada de China a la Organización Mundial de Comercio, para entender la configuración automotriz china actual.

4. Analizar, con cierto detalle, algunos indicadores macroeconómicos y microeconómicos para exponer la importancia que tiene la industria automotriz china en el comercio internacional y las consecuencias para la economía nacional China.

La pregunta que servirá de guía para el presente trabajo de investigación es la siguiente:

1. ¿Cuáles son los factores que determinan el éxito de la industria automotriz en China?

El argumento central correspondiente se muestra en el siguiente párrafo:

1. Es el Estado chino el que, a través de un proceso de crecimiento económico de corto, mediano y largo plazo, ha promovido – mediante una serie de políticas en materia de planeación y crecimiento industrial (zonas económicas especiales, fortalecimiento del mercado interno, creación de empresas nacionales y alianzas con las grandes firmas automotrices, construcción de infraestructura, ahorro interno, inversión en educación, e Investigación y Desarrollo, etcétera) – las bases para el despegue automotor en el país. Dichas políticas han posicionado a la industria automotriz en China como la tercera en importancia a nivel mundial.

Consideraciones generales sobre el Estado en las relaciones económicas internacionales.

Algunos teóricos centran su análisis en la importancia del Estado y no consideran que haya terminado el modelo de bienestar estatal y las políticas económicas nacionales, debido a que una gran parte de las actividades económicas tienen sus raíces en los Estados. De igual manera, consideran que las firmas multinacionales son esencialmente compañías que tienen su sede principal en algún Estado y que operan internacionalmente. Además, afirman que no debemos hacer referencia a una economía global, sino a la división del mundo en tres grandes bloques económicos –norteamericano (Estados Unidos como líder), europeo (Alemania), y asiático (Japón y China) – donde los Estados mantienen el control y compiten para obtener ventajas económicas.

De igual manera, en el último tercio del siglo XX, principalmente, el Estado ha sido objeto de fuertes críticas desde varios ángulos y en la primera década del presente siglo XXI no hay duda que ha sufrido cambios importantes. Sin embargo, a mi juicio, las consecuencias y cambios han sido exagerados y los Estados siguen dominando el mundo. Es decir, a pesar de las grandes transformaciones, los Estados continúan poseyendo el monopolio de la fuerza, siguen emitiendo leyes en todo su territorio, extienden su soberanía hacia la creación de organismos internacionales estatales y se comprometen a cumplir o no los diferentes acuerdos internacionales.

No obstante, los impactos o beneficios de la economía internacional inciden de manera diferente en cada Estado, ya sea nacionalmente dentro de sus sectores o entre sus industrias. De hecho, los países más desarrollados son menos vulnerables que los países más pobres a tales cambios internacionales.

Por su parte, la ingerencia del Estado en los países de Asia del Este ha crecido de manera notable en varios ámbitos, como en la promoción de la competencia

internacional a través de su gran participación en Investigación y Desarrollo, en las políticas sobre tecnologías, o la ayuda a las firmas nacionales. Se puede aseverar que los Estados de Asia del Este constituyen el principal promotor de su desarrollo nacional, además éstos se interesan cada vez más en asuntos internos e internacionales, y sus políticas son responsables de grandes procesos económicos internacionales junto con importantes cambios tecnológicos en el mundo.

En definitiva, el Estado nacional se constituye como el actor más importante en organizar los asuntos económicos de las relaciones internacionales.

Consideraciones sobre el Estado en la economía nacional.

El nacionalismo económico ha sido un intento de los Estados por crear las condiciones necesarias para el crecimiento con base en la industrialización. De esta manera, las políticas estatales están encaminadas a controlar el poder y la riqueza en manos de grupos nacionales que impulsen no sólo la industria interna sino la imagen de un Estado fuerte y soberano, así como la autonomía y el bienestar interno.

Con el objetivo de tratar de controlar las fuerzas del mercado y poder encauzar el desarrollo nacional frente a otros países, los Estados recurren a políticas de ajuste estructural. Una vez que se ha logrado un desarrollo relativo que pueda hacer frente a las vicisitudes de la economía internacional, en seguida, las políticas se enfocan en proteger la industria interna mediante acciones de corte proteccionista.

Para Robert Gilpin, los Estados en su afán de desarrollar la economía hacen uso de los siguientes instrumentos de política económica:

1. Macropolíticas: Son los diversos esfuerzos del Estado para facilitar el funcionamiento de los mercados y la acumulación de los factores básicos

de producción. Incluyen no sólo las políticas macroeconómicas fiscales y monetarias, sino otras políticas generales que afectan la economía en su totalidad, como el apoyo a la educación, el financiamiento de la Investigación y el Desarrollo en áreas básicas y la promoción de altas tasas de ahorro nacional.

2. Políticas de ajuste estructural: Están diseñadas para afectar la estructura económica, es decir, la organización y composición nacional de los sectores económicos, reaccionan a las fuerzas externas o intentan asumir el liderazgo internacional en una industria. Tales políticas pueden incluir la selección de sectores industriales para intervenir en la investigación y de industrias y tecnologías específicas para su desarrollo comercial. Las políticas de ajuste corrigen principalmente los fallos de mercado y se enfocan en bienes colectivos.

3. Políticas compensatorias: Las actividades económicas producen ganadores y perdedores. Aunque ninguna sociedad podría afrontar la tarea de compensar a todos los perdedores, en épocas de rápidos cambios los costos pueden ser especialmente dolorosos y lesivos para ciertos grupos y, por lo tanto, es necesaria la ayuda estatal. Por ejemplo, el gobierno puede poner en práctica programas de ayuda a trabajadores cuyas habilidades han perdido vigencia, debido a cambios en los costos comparativos nacionales.¹⁵

El Estado es el actor principal para crear las bases del desarrollo nacional mediante la construcción de un mercado interno – a través del ahorro, infraestructura moderna, capital humano, condiciones de estabilidad, seguridad – con el objetivo de atraer importantes flujos de Inversión Extranjera Directa,

¹⁵ Gilpin, Robert. La Economía Política de las Relaciones Internacionales. Grupo Editor Latinoamericano, Argentina, 1990, pág. 227.

aprovechar las nuevas tecnologías, crear una espiral tecnológica y productiva, y pasar de la etapa de ensamblaje hacia una etapa de mayor valor agregado y de conocimiento. De esta forma, las empresas nacionales pueden competir con las extranjeras por medio de la demanda generada por un amplio mercado interno, los subsidios del gobierno, educación, Investigación y Desarrollo. Además, el Estado puede promover las exportaciones y reducir las importaciones de ciertos productos para proteger a las empresas nacionales.

Consideraciones generales sobre la región del Este de Asia.¹⁶

De esta forma, la explicación que da la teoría referente a la intervención estatal en la economía de los países de Asia del Este se remite al éxito obtenido por Japón junto con los llamados “Tigres asiáticos” – Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong y Singapur – y China (con un menor grado de crecimiento económico para Filipinas, Malasia, Tailandia, e Indonesia) en la década de años setenta e inicios de los ochenta, a pesar de un entorno de crisis económica mundial, las reconversiones económicas de algunos países y la importancia que se generó en torno a las actividades de las empresas multinacionales, así como el creciente número de regímenes internacionales.

¹⁶ En la literatura anglosajona se ha utilizado una serie de conceptos para identificar en forma parcial y en términos generales a la región, mismos que se han utilizado en su traducción al español. Entre los principales encontramos:

Lejano o Extremo Oriente. Este concepto refleja un arraigo colonialista en el que se ubica a Europa como el epicentro del mundo y se constituye el punto inicial para definir geográficamente las regiones no europeas.

Este de Asia. Hay una tendencia a extender las demarcaciones geográficas del Este asiático a lo que estrictamente sería el Sudeste asiático. Esto genera severas confusiones, por lo que es mejor utilizar en forma diferenciada tanto al Este de Asia (que integra a la península coreana, Japón, China y Taiwán) como el Sureste de Asia (compuesto por Indonesia, Tailandia, Malasia, Singapur, Laos, Camboya, Birmania, Brunei Darussalam, Filipinas y Vietnam).

Cuenca del Pacífico. En los años sesenta y setenta, se popularizaron los términos *Pacific Rim* o *Pacific Basin*, al iniciarse las propuestas para el establecimiento de esquemas de cooperación en el nivel regional. En México y América Latina se utilizó en forma más intensa durante los años ochenta. El concepto planteaba varios problemas: por una parte, su uso en el ambiente académico y al interior de las discusiones regionales incorporaba exclusivamente a los países del Este y Sudeste de Asia y Oceanía (Australia y Nueva Zelanda), así como a Estados Unidos y Canadá; por la otra, se utilizaba comúnmente como sinónimo de los Países de Industrialización Reciente (*NIC's*, por sus siglas en inglés).

Asia-Pacífico o Pacífico asiático. En forma frecuente estos términos son usados erróneamente como similares al de Cuenca del Pacífico. Esta situación ha sido estimulada en gran parte por el nacimiento en 1989 de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés). En términos geográficos, se excluiría a los países americanos. Una corriente apunta que este término refleja una perspectiva económica, como un espacio de relaciones comerciales y financieras que integra a 21 miembros.

Véase: Uscanga, Carlos. Regionalismo y mecanismos de cooperación en la Cuenca del Pacífico. Serie Cuadernos de Estudios Regionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2000, págs. 13-15.

En esta región se ha llevado a cabo un proceso intra-regional y de especialización. El crecimiento económico regional se ha manifestado a través del enorme volumen comercial. En 1997, la región absorbió 54 por ciento del total de las exportaciones de China, 53 por ciento del promedio de los Países de Reciente Industrialización, 50 por ciento del promedio de los cuatro de la ASEAN, sólo 41 por ciento promedio de las de Japón. En el comercio de importaciones y exportaciones chinas, el 70 por ciento de los negocios son llevados a cabo entre países de la región asiática.¹⁷

Del mismo modo, los flujos de Inversión Extranjera Directa dentro de la región han sido muy importantes, debido a que estas economías, generalmente, dependen del comercio exterior y de la inversión extranjera para su crecimiento. El comercio exterior, se concibe como transferencia de tecnología y desarrollo de mercado de exportación.

A pesar de la presencia e influencia directa o indirecta de las potencias extranjeras, las sociedades del Pacífico asiático lograron mantener los fundamentos de su estructura social y su memoria histórica.

*En el proceso de transición se observó una amalgama y adaptación a los ritmos del capitalismo occidental que fueron moldeados conforme a su proyecto político, económico y social. Es necesario precisar que los márgenes de maniobra no fueron los mismos para todas las sociedades del Pacífico asiático. Mientras algunas sociedades lograron contener los embates de las potencias capitalistas, otras fueron más endebles.*¹⁸

Originalmente, el capital provenía de occidente, especialmente de Estados Unidos. Posteriormente arribó el capital japonés a finales de 1970. Actualmente, la

¹⁷ Gungwu, Wang & Wong, John (editors). China: Two Decades of Reform and Change. Singapore University Press, Singapore, 1999, pág.107.

¹⁸ Uscanga, Carlos. Transiciones históricas y desarrollo capitalista en el Asia-Pacífico. Serie Cuadernos de Estudios Regionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2000, pág. 39.

Inversión Extranjera Directa japonesa es la más importante en la región. No obstante, desde la década de 1980 la región de Asia del Este había tenido una afluencia de Inversión Extranjera Directa de los Países de Reciente Industrialización y de China. Esto ha demostrado el mutuo apoyo económico en los países de la región.

En lo que respecta a China,¹⁹ este país se encuentra situado estratégicamente en una parte de Asia donde en las últimas décadas se ha generado un crecimiento económico pronunciado, fundamentalmente los “Cuatro Tigres Asiáticos” han incidido en dicho desarrollo regional. La mayoría de las explicaciones provienen de la Economía que considera como elemento fundamental la competitividad de estos países en los mercados mundiales. Sin embargo, tal competitividad es producto de la eficiencia de la intervención del Estado en la economía para aprovechar las oportunidades generadas por los mercados, la inversión y el comercio intra-regional e internacional.

La economía china se ha convertido en el destino más importante de Inversión Extranjera Directa de todas las economías en desarrollo. En primera instancia, algunas economías de Asia del Este – especialmente Hong Kong, Japón, Singapur y Corea del Sur – tuvieron un flujo importante de Inversión Extranjera Directa en China. Tal cooperación fue crucial para el despegue económico chino y en años recientes su participación ha disminuido, puesto que el gobierno chino ha realizado grandes esfuerzos por atraer inversión de Estados Unidos, Canadá, y la Unión Europea.²⁰

¹⁹ Tim Ambler señala que existen aproximadamente 60 millones de chinos que viven fuera del territorio o que son descendientes de chinos y que siguen manteniendo vínculos económicos muy fuertes, a éstos se les ha denominado como la diáspora china. Ambler, Tim & Morgen, Witzel. Doing Business in China. Routledge Taylor & Francis Group. London, United Kingdom, 2001, pág. 5.

²⁰ Gungwu, Wang & Wong, John (editors). China: Two Decades of Reform and Change. Singapore University Press, Singapore, 1999, pág.108.

Las inversiones, por lo tanto, son una combinación de capitales nacionales y de ultramar.

Sin embargo, para la Dra. María Teresa Rodríguez, existen tres razones por las cuales el crecimiento chino es relativamente distinto respecto al resto de las economías del Este y Sureste de Asia.

1) La comparación de China con las economías industrializadas de Asia, que iniciaron su despegue económico en la década de los sesenta, ... sigue dándole la ventaja a China, no sólo por su alta tasa de crecimiento, sino porque, a diferencia de éstas, comenzó su despegue sin el impulso externo del que gozaron en su momento Japón, Corea del Sur y Taiwán.

2) Otra razón por la que el crecimiento chino adquiere un carácter único, es porque involucró en el esfuerzo y en los beneficios a una gran cantidad de población.

3) La tercera razón es su independencia política y financiera respecto a un país o a un grupo de países avanzados.²¹

Con las Reformas de 1979, en China empezó a originarse un proceso de cooperación al interior del país, conducido por el Estado y con participación de los gobiernos locales y las empresas nacionales. Dicha proceso principalmente se desplegó en el sur con el delta del río Perla y desde las bajas extensiones hacia todo el río Yangtze, mientras en el norte se ha generado la cooperación alrededor del Mar Bohai. Mediante este proceso se ha mejorado la infraestructura, la distribución y estructura industrial, con el objetivo de cimentar una base de localización regional de recursos para mejorar el desarrollo nacional.²²

²¹ Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa. Agricultura, Industria y Desarrollo Económico. El caso de China. (Tesis de Doctorado). Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, 2006, pág. 365.

²² Shangquan, Gao (World Bank). Two Decades of Reform In China. World Scientific Publishing, Singapore, 1999, pág. 151.

De esta manera, más del 90 por ciento de las fábricas que se encontraban en Hong Kong fueron trasladadas al sur de China, en esa área – Guangdong-Hong Kong – existen más de 100 millones de habitantes y el crecimiento económico ha sido notable y se espera que llegue a convertirse en una de las áreas más importantes de la región de Asia Pacífico. Con el retorno de Hong Kong y Macao a la soberanía china se ha promovido el desarrollo económico intra-territorial en las áreas de Hong Kong-Shenzhen y Hong Kong-Macao-Guangdong por medio de la inversión para reestructurar la industria e infraestructura.

El proceso intra-territorial entre Hong Kong, Macao, y China, está en correspondencia con el principio de “un país, dos sistemas”. Permitiendo continuar las prácticas del socialismo en China y las otras regiones mantendrán su sistema capitalista y estilo de vida.²³

Además, el Estado no sólo ha promovido la cooperación al interior del país, sino que ha autorizado a los gobiernos locales a buscar sus propias fuentes de inversión a través de dos canales:

1. La apertura a otras partes del país: Para consolidar la cooperación y los intercambios en capital público, tecnología, materias primas, y personal calificado entre las distintas regiones.
2. La apertura al mundo: Mediante la captación de capital extranjero, la importación de tecnología de punta en equipos, y la promoción de las economías locales. Las provincias y municipios llegan a ser importantes destinos para la inversión extranjera, y al mismo tiempo, se convierten en importantes lugares para implementar políticas de desarrollo.²⁴

²³ Shangquan, Gao (World Bank). Two Decades of Reform In China. World Scientific Publishing, Singapore, 1999, pág. 152.

²⁴ Ibid, págs. 152 y 154.

Como ya se indicó anteriormente, antes de las Reformas de 1979 sólo existía la propiedad pública. Las empresas paraestatales representaban el 77.6 por ciento y las de propiedad colectiva el 22.4 por ciento. A partir de dichas Reformas, varios sectores, industrias y ramas de la economía se desarrollaron mediante las inversiones provenientes de Hong Kong, Macao y Taiwán, a través de empresas de propiedad privada.

En 2002, el valor total de la producción de las empresas de propiedad estatal junto con los grupos estatales constituyó el 52.8 por ciento del total de todas las empresas de propiedad estatal y de las empresas de propiedad no estatal cuyo ingreso anual por venta de productos superaron los cinco millones de yuanes. La representación de las empresas de propiedad colectiva fue de 8.8 por ciento. El resto correspondió a las empresas de propiedad no pública, que incluye las de capital extranjero y de las inversiones provenientes de Hong Kong, Macao y Taiwán.²⁵

Capitulado.

El primer capítulo de la presente tesis se divide en tres partes: la primera consiste en examinar algunos planteamientos teóricos de Robert Gilpin, Robert Wade, y Peter Evans, sobre la importancia del Estado en la conducción del desarrollo nacional, mediante el aprovechamiento de las fuerzas del mercado. En la segunda parte, el nivel de análisis desciende al nivel regional, se consideran algunos planteamientos teóricos de Wilson Dominic, Michel Sarel, Alice Amsden, y Mark Berger, para describir la importancia de los países de Asia del Este, y particularmente China, en las relaciones internacionales. La última parte, consiste en explorar algunas propuestas teóricas de Robert Gilpin y Jong Hak, que describen la importancia de China en el mundo, y específicamente el desarrollo automotor chino.

²⁵ Embajada china en México. China 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003, pág. 112.

En el segundo capítulo se describen los antecedentes de la Reforma de 1979, a la muerte de Mao Zedong, la importancia del líder chino, los principios más importantes de las Reformas de 1979, y se realiza un breve balance sobre dichas Reformas.

El tercer capítulo señala la importancia de la industria automotriz china, junto a las distintas políticas estatales que han coadyuvado a su desarrollo, y el proceso de adhesión de China a la Organización Mundial de Comercio.

En el cuarto capítulo, se realiza un análisis, mediante el uso de cuadros estadísticos, de distintos indicadores macroeconómicos y microeconómicos.

Posteriormente, se presentan las conclusiones, la biblio-hemerografía, y un anexo que integra las disposiciones más importantes de la política industrial de 1994 referente a la industria automotriz, una síntesis del X Plan Quinquenal, algunas disposiciones más importantes en materia automotriz de 2003, así como un análisis del desarrollo de las principales empresas automotrices en China y algunos de sus indicadores económicos más importantes en el mismo año.

De esta manera, el presente trabajo de tesis es interesante para el estudio de la disciplina de Relaciones Internacionales: por su relevancia contemporánea, las implicaciones que tiene para el comercio internacional, y particularmente para la industria automotriz mundial, donde existe una fuerte competencia no sólo en la industria de automóviles terminados sino en la industria de autopartes. De esta manera, la presente tesis procura dilucidar una arista de la complejidad caleidoscópica en las relaciones internacionales, la industria automotriz en China.

Finalmente, puede aseverarse que el devenir internacional de los últimos 60 años continúa generando escenarios atrayentes para el estudio de la disciplina de Relaciones Internacionales. Todos ellos son controversiales, como: la multipolaridad, la revitalización de Asia del Este, el próximo ascenso de China a

gran potencia, la industria automotriz en China dentro de la industria automotriz mundial, etcétera. Sin embargo, la coyuntura de los hechos internacionales es menos importante que el proceso histórico, ya que éstos tienen su antesala primordialmente en los albores del siglo XX.

1. Marco Teórico.

En el presente capítulo se expone un panorama general de algunos planteamientos teóricos en tres niveles de análisis: Nivel 1 Internacional: Relación entre Estado y mercado. Nivel 2 Regional: Importancia de los países de Asia del Este, y particularmente China. Nivel 3 Nacional: La industria automotriz china, dentro del complejo de relaciones internacionales. Estos planteamientos tienen como objetivo principal situar algunas de las distintas explicaciones que ayudan a dilucidar mejor el caso de la industria automotriz en China.

1.1. Planteamientos teóricos sobre la interacción entre Estado y mercado en las relaciones internacionales.

La paz de Westfalia de 1648 marcó el fin de la guerra de los Treinta Años y dio inicio a uno de los precedentes más importantes en la historia del Estado moderno. A partir de entonces, (para las Relaciones Internacionales) los Estados han fungido como los principales entes en organizar el orden político internacional. Asimismo, el Estado en la actualidad es el resultado de la transformación de formas premodernas de organización política como la tribu, la ciudad-Estado, o el imperio.

Por su parte, el mercado constituye en nuestros días el medio de organizar las relaciones económicas, desplazando otras formas de intercambio como el trueque, la redistribución, y las economías de los imperios.

Tales formas de organización social, el Estado y el mercado, han evolucionado juntas – ya que la conformación del Estado-nación trajo como consecuencia el surgimiento del mercado – y dicha interacción entre estas dos entidades se ha vuelto más compleja en la dinámica de las relaciones internacionales.

Sin embargo, ninguna de estas dos entidades puede existir en su forma pura, ya que la influencia de cada una de ellas cambia a lo largo del tiempo y según las distintas circunstancias. Su íntima interacción a lo largo del siglo XX ha traído como resultado un auge en los estudios de la Economía Política.

No obstante, una de las vertientes de tal subdisciplina, como ya se indicó en la introducción de este trabajo, es la realista, la cual admite que los mercados son imperfectos y deben ser regulados por los mismos Estados para reducir los fallos. Entre los que se encuentran: la carencia de información, el reducido número de ganadores, y las posibles vicisitudes que puedan mermar la vida social y política.

De igual manera, la Economía Política analiza la forma en la que la acción del Estado y los procesos políticos influyen sobre la producción y la distribución de los costos y beneficios de las actividades económicas. También considera el efecto que tienen los mercados y las fuerzas económicas en la distribución del poder y la riqueza entre los Estados y otros agentes políticos.

El Estado se basa en la territorialidad, lealtad y exclusividad (es decir, los derechos sobre los recursos naturales, la promulgación de leyes, etcétera), y posee el monopolio del uso legítimo de la fuerza. El mercado se basa en la integración funcional, las relaciones contractuales y la creciente interdependencia entre compradores y vendedores; es un ámbito integrado por precios y cantidades, cuyos agentes económicos responden a las señales de los precios, y éstos proveen la base de decisión.

De lo anterior se desprende el problema de la autonomía *versus* interacción.

Si el ámbito de competencia del Estado fuera únicamente lo político, y a su vez, el ámbito de competencia del mercado fuera la economía, tendríamos como resultado una serie de problemas sociales no resueltos ni por el Estado ni por el mercado. Esta situación resulta hipotética ya que en la realidad no existen formas

puras, por lo tanto la interacción entre Estado y mercado se hace inminente y no debiera ser conflictiva, puesto que únicamente el Estado es capaz de resolver los conflictos sociales.

La tendencia mundial económica desde fines de 1970 promovida por los gobiernos de Ronald Reagan y Margareth Thatcher en cuanto a hacer resurgir el liberalismo económico, ha desencadenado una espiral de desequilibrios sociales, políticos y económicos que tuvieron su apogeo en las crisis sociales, políticas y económicas de la década de 1990. Debido a lo anterior, en el mundo intelectual cobró importancia la recuperación del papel del Estado para resolver los problemas generados por el llamado “neoliberalismo”. Los mercados han tenido un impacto diferente del que supone la teoría económica, es decir no tienen un carácter neutro, y dan origen a poderosas reacciones políticas.

*Una de las consecuencias de la economía de mercado para la política nacional e internacional es que tiene efectos altamente distorsionantes en la sociedad. La introducción de las fuerzas del mercado y del mecanismo de precios en una sociedad, tiende a avasallar e inclusive a disolver las relaciones sociales y las instituciones tradicionales. La competencia de los agentes eficientes expulsa a los ineficientes y obliga a todos a adaptarse a nuevas pautas. Los mercados tienen una tendencia innata a expandirse y a absorberlo todo dentro de su órbita. Constantemente se estimulan nuevas demandas y se buscan nuevas fuentes de suministro. Además, los mercados están sujetos a fluctuaciones y alteraciones cíclicas, sobre las cuales la sociedad puede tener escaso control; la especialización y sus consecuentes dependencias incrementan la vulnerabilidad ante los acontecimientos adversos.*²⁶

El mercado es en pleno siglo XXI una fuente importante de cambio social y político y genera reacciones en las sociedades que intentan protegerse de las fuerzas de éste sin control alguno. Por consecuencia, únicamente los Estados que funcionan de manera eficiente y sensata – por liberales que sean – no permiten el desarrollo pleno y no regulado de las fuerzas del mercado.

²⁶ Gilpin, Robert. La Economía Política de las Relaciones Internacionales. Grupo Editor Latinoamericano, Argentina, 1990, págs. 33 y 34.

Algunos de los antecedentes más importantes de la intervención estatal se ubican en las décadas de 1950 y 1960, y uno de los autores que se inclina por esta línea estatista es Robert Wade, quien afirma que *ya es endeble el argumento clásico a favor del libre comercio como medio de mayor desarrollo.*²⁷

Wade prepondera la teoría del mercado gobernado (por el Estado) y señala que el crecimiento económico del Este de Asia es resultado de tres elementos:

1. El rendimiento económico se explica a través de un conjunto de políticas económicas estatales: incentivos, controles, mecanismos para disminuir el riesgo, etcétera. Estas políticas permitieron a los Estados guiar (o gobernar) los procesos mercantiles de asignación de recursos para generar resultados positivos sobre la producción y las inversiones.
2. Altos niveles de inversión productiva, capaz de crear una rápida transferencia de nuevas técnicas en la producción. Inversión en ciertas industrias clave. Exposición de estas industrias a los mercados internacionales y a la competencia nacional.
3. Las políticas se han desarrollado a través del tipo característico de organización estatal y del sector privado nacional.²⁸

Al mismo tiempo, Wade argumenta que las diferentes políticas corporativas y autoritarias de las economías de Asia del Este Asiático han constituido la base para controlar el mercado mediante el aumento de la oferta de recursos para la inversión, disminuyendo los riesgos de la inversión a largo plazo; de esta forma se guió la asignación de la inversión a través de métodos que combinan las

²⁷ Wade, Robert. El Mercado Dirigido. Economía y la Función del Gobierno en la Industrialización del Este de Asia. Edit. Fondo de Cultura Económica, 1999, pág. 47.

²⁸ Ibid, págs. 40 y 41.

preferencias gubernamentales con las empresariales. Particularmente, los Estados guiaron (o gobernaron) el mercado:

1. Redistribuyendo las tierras agrícolas a comienzos de la posguerra.
2. Controlando el sistema financiero y subordinando el capital financiero privado al capital industrial.
3. Manteniendo la estabilidad en algunos de los principales parámetros económicos que afectan la viabilidad de la inversión a largo plazo, en particular el tipo de cambio, la tasa de interés y el nivel general de precios.
4. Modulando el impacto de la competencia extranjera en la economía interna y dando prioridad al uso de las escasas divisas extranjeras.
5. Promoviendo las exportaciones.
6. Promoviendo la adquisición de tecnología de compañías multinacionales y construyendo un sistema de tecnología nacional.
7. Ayudando a determinadas industrias.²⁹

Wade se muestra interesado en las políticas adoptadas para ayudar a determinadas industrias, no por el hecho de que tales políticas para ciertas industrias sean de mayor importancia que otras, sino porque el tema no se ha tratado con bastante detenimiento. Agrega que la falta de atención a esas políticas es un error, puesto que es en la historia de ciertas industrias (como la automotriz) donde más puede observarse la acción del gobierno; su experiencia a través de éxitos o fracasos.

²⁹ Wade, Robert. El Mercado Dirigido. Economía y la Función del Gobierno en la Industrialización del Este de Asia. Edit. Fondo de Cultura Económica, 1999, págs. 62 y 63.

Además, asevera que la teoría del mercado gobernado acentúa las virtudes desarrollistas de un Estado autoritario, sea duro o blando, en las relaciones corporativistas con el sector privado. Un Estado capaz de delegar bastante autonomía a una burocracia centralizada, como para que influya en la asignación de recursos en conformidad con el interés nacional a largo plazo, y que a veces entra en contraposición con la maximización de las ganancias a corto plazo. Por lo tanto, la guía de la asignación de recursos por parte del Estado es el contrapeso económico en sus restricciones al libre mercado, sobre grupos de interés.

También afirma que hay una carga ideológica inevitable en el debate sobre el papel del Estado, en el seno de las disputas ideológicas y de poder entre las distintas potencias a nivel internacional.

Otro punto importante es que Wade no deja de lado los intereses disciplinarios. Señala que cada disciplina o subdisciplina intenta imprimir mayor importancia a cierto factor – Estado, mercado libre, cultura, etcétera – para atribuir una ventaja analítica comparativa. De lo que no hay duda, es que desde David Ricardo hasta nuestros días las opiniones siguen estando divididas en torno a la eficiencia o ineficiencia de la intervención del Estado en la economía. Lo importante es ofrecer pruebas serias en apoyo de cada afirmación. Esto demuestra que las experiencias intervencionistas estatales de las economías de Asia del Este han resultado contundentes, y en otros casos no necesariamente es así.

Otro de los autores que ayuda a dilucidar mejor el problema sobre la importancia de la intervención estatal en la economía es Peter Evans.³⁰ Señala que algunos analistas han centrado sus esfuerzos en la idea de que los países en vías de desarrollo podrían mejorar su situación nacional e internacional si pudiesen

³⁰ Véase: Evans, Peter. High Technology Industry in the Americas: Corporate Strategies and Government Policies. Symposium on Technology Policy in the Americas, Stanford University, december 1-3, 1988. Institute of the Americas, 1989. Para mayor información contactar al: Profesor Clark W. Reynolds, Director del Programa de las Américas. Room 306, FRI, Stanford University, Stanford, California 94305-6084.

desarrollar sus industrias propias y así crear sus propios productos (planteamiento similar al elaborado por el modelo sustitutivo de importaciones).

Además, en contraposición al anterior argumento, se encuentran aquellos quienes consideran un gasto innecesario para los países en desarrollo el invertir en la creación de capacidades industriales y tecnológicas, y que para estos países sería más sensato limitarse a aprovechar los beneficios que arrojan las actividades manufactureras por medio de subsidiarias, ya que el gasto en investigación es mucho mayor y sólo las corporaciones transnacionales de los países ricos cuentan con los recursos necesarios.

De manera paralela a este primer debate, Evans muestra un segundo debate entre aquellos especialistas que se inclinaron a favor de la intervención estatal para promover el desarrollo industrial, y aquellos quienes sugerían que cualquier tipo de intervención estatal resultaría un elemento contrario o destructivo para la economía de cualquier país.

Estos debates no sólo se originaron en el seno de los centros académicos, sino que también se extendieron hacia áreas políticas. La postura que tendió hacia la intervención estatal, implicó que distintos gobiernos fomentaran las actividades de Investigación y Desarrollo mediante incentivos económicos, subvenciones, y exenciones fiscales. Asimismo, ayudasen a empresas nacionales, o a la creación de empresas paraestatales, en el desarrollo de productos dentro de una estructura industrial nacional.

De lo anterior se desprendieron también posiciones políticas “ultranacionalistas”, las cuales consideraron que las alianzas entre empresas nacionales y extranjeras eran inconvenientes para los intereses nacionales, como tampoco eran convenientes las actividades de ensamblaje que podían propiciar empresas locales bajo licencia de las casas matrices extranjeras.

El primer argumento señalaba que las alianzas socavan los posibles incentivos estatales que buscaban el desarrollo de las empresas locales, y debido a los compromisos contraídos con dichas empresas extranjeras, los gobiernos de alguna manera dejarían de ocuparse del desarrollo de una clase empresarial nacional.

El segundo argumento se refiere al riesgo que implica que las empresas extranjeras coordinen las operaciones de las empresas nacionales, y a la vez, guíen el desarrollo del mercado interno en torno a las actividades de producción, distribución, etcétera.

Sin embargo, para Evans el extremo nacionalismo empezó a desvanecerse y en la actualidad esos grupos afirman la complementariedad entre empresas nacionales y extranjeras, los importantes vínculos internacionales, y la importancia del mercado (priorizando sobre todo el desarrollo nacional). De igual manera, algunos economistas y expertos de industrias que tenían poca simpatía por la intervención estatal o por aquellos políticos nacionalistas, han reconocido que los países menos desarrollados son capaces de fabricar eficientemente diversos productos, invertir en actividades de tecnología de punta, e incidir en el desarrollo económico del país, a través de la eficiente participación estatal.³¹

La evidencia empírica es poco discutible, puesto que en todo el mundo siguen desarrollándose diversas formas de conexión entre empresas locales y corporaciones transnacionales, a través de vínculos con gobiernos locales, organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales, etcétera. Con el objetivo de generar un crecimiento más dinámico cuyo número de actores y beneficios sea mayor.

³¹ Evans, Peter. High Technology Industry in the Americas: Corporate Strategies and Government Policies. Symposium on Technology Policy in the Americas, Stanford University, december 1-3, 1988. Institute of the Americas, 1989. Para mayor información contactar al: Profesor Clark W. Reynolds, Director del Programa de las Américas. Room 306, FRI, Stanford University, Stanford, California 94305-6084, págs. 1-13 y 31-47.

Lo anterior es producto de las tendencias económicas internacionales y tecnológicas en el mundo. En el cual se desenvuelve una serie de fuerzas contradictorias que generan beneficios y perjuicios para los diferentes actores. Una de las cuestiones más importantes es analizar los resultados de las políticas estatales a la luz de las tendencias internacionales sobre las empresas individuales. Además, los especialistas no sólo deben analizar y valorar los resultados de las políticas estatales, sino también las repercusiones sobre el resto de los actores de una sociedad, extendiendo los beneficios a un número mayor de actores, y evitando en lo posible la diseminación de los riesgos o los resultados negativos.

Evans también afirma categóricamente que sin el Estado, los mercados y otras instituciones maestras de la sociedad moderna no podrían funcionar.

En el siglo XXI, el Estado debe fomentar el desarrollo económico y garantizar, por lo menos, niveles mínimos de bienestar en su sociedad.

Para Evans, los Estados se involucran en la transformación económica a través de dos facetas: ³²

1. Implícitamente, el Estado está involucrado en el proceso de acumulación de capital. La creación de riqueza es una función del Estado mediante su habilidad política efectiva. A la vez, los Estados deben promocionar una clase empresarial y facilitar la creación de nuevas capacidades productivas – que requieren un involucramiento más complejo en los asuntos de la sociedad –, que sean leales a una clase social o política e imponer a sus ciudadanos una buena conducta y sanciones.

³² Véase: Evans, Peter. Embedded Autonomy: States & Industrial Transformation. Princeton University Press, 1995.

2. Ya que el Estado está inmerso en los procesos de acumulación de capital, su responsabilidad le resulta menos difícil en los asuntos económicos. Si las relaciones en el mercado son desiguales, los Estados se convierten en los responsables de los beneficios, es decir, de corregir los fallos de mercado y asignar mejor los recursos para promover el equilibrio entre los distintos agentes. Este involucramiento en cuanto a seleccionar la distribución y bienestar, muchas veces se torna conflictivo cuando existe cierta parcialidad.

Los Estados aumentan su interés en el sistema internacional a partir de un sistema de entidades políticas y soberanas para aprovechar la división internacional del trabajo.

Evans señala que las preguntas sobre “cuánto” intervienen los Estados no son pertinentes, y tienen que ser suplantadas con argumentos acerca de “qué tipos” diferentes de involucramiento hacen y “cuáles” son sus efectos. Las diferencias entre Estados dirigistas y liberales o intervencionistas y no intervencionistas se encuentra en el grado de atención que ponen en la orientación de los mercados. Sin embargo, la anterior caracterización no es tan relevante, puesto que en la actualidad el involucramiento del Estado en la economía es real, es decir, definitivamente, el involucramiento estatal es un hecho que hay que dar por sentado. Así, la pregunta apropiada no es “cuánto” sino “qué tipo”.

La hipótesis de Evans señala que las variaciones en el involucramiento dependen de las variaciones en los Estados mismos. Los Estados no son genéricos, varían drásticamente en sus estructuras y en las relaciones con su sociedad. Los distintos tipos de estructuras estatales crean diferentes capacidades de acción. Las estructuras definen el rango de papeles que el Estado es capaz de jugar.

Evans construye dos tipos primordiales de Estado: los depredadores y los desarrollistas.

Los Estados depredadores crecen a expensas de la sociedad, socavan el desarrollo aún en el sentido estricto de la acumulación de capital.

Los Estados desarrollistas esencialmente dirigen la transformación industrial y las condiciones de su sociedad, lo que posibilita una mejor entrada a la división internacional del trabajo.

1.2. Planteamientos teóricos sobre la importancia económica de Asia del Este, y particularmente China, en las relaciones internacionales.

Michael Sarel señala que Asia del Este, a partir de 1960, se ha convertido en la región más rica en el mundo. Para este autor, la parte oriental asiática creció durante ese periodo de manera muy similar a la de la economía mundial, pero como un todo, la mitad de las economías del Este y Sudeste (diez economías: China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea, Malasia, Filipinas, Singapur, Taiwán, y Tailandia) tuvieron un desempeño superior, aunque con variaciones entre sí. China, Japón, Indonesia, Malasia, y Tailandia, tuvieron tasas de crecimiento de entre tres y cinco por ciento. Este desempeño económico fue modesto en comparación con el de los llamados “Cuatro Tigres Asiáticos”, Hong Kong, Corea, Singapur, y Taiwán. Los Tigres han tenido tasas de crecimiento anual de producción por persona mayores al seis por ciento. Lo sorprendente es que esas tasas se han mantenido por 30 años. Ejemplificando: mientras un habitante promedio de un país no asiático en 1990 fue 72 por ciento más rico de lo que sus padres fueron en 1960, la proporción correspondiente para un habitante coreano es no menos de 638 por ciento.³³

³³ Sarel, Michael. “Growth in East Asia: What we can and what cannot infer”, *International Monetary Fund*, 1996, págs. 4 y 5.

Para Sarel, la pregunta más importante no está dirigida al crecimiento de las economías de Asia del Este, es obvio su desempeño, sobre todo en los Cuatro Tigres, sino la gran interrogante es ¿Por qué han crecido tanto esas economías?

Sarel muestra algunos debates teóricos sobre el crecimiento de las economías de Asia del Este.³⁴ Aún así, se percibe cierta inclinación teórica ya que analiza el desempeño de los Cuatro Tigres a partir de tres ángulos: la influencia del Estado, el grado en el que las inversiones y exportaciones pueden ser consideradas los principales motores del crecimiento, y la importancia del crecimiento sostenido de las condiciones económicas prevalecientes a comienzos del despegue económico de estos países.

Otra de las explicaciones del éxito de las economías de Asia del Este, según Sarel, es la que arrojan algunos economistas en identificar un grupo de políticas estatales que han servido para promover el crecimiento económico.

Sobre esta gran teoría existe un debate muy variado de opiniones sobre los efectos de las políticas estatales e intervenciones selectivas. El margen de aplicación de éstas, involucra:

Una primera teoría que da prioridad a los mercados libres, señalando que el gobierno debe remitirse a obtener derechos básicos (crear un ambiente para que la economía prospere: mantener el tipo de cambio estable, que las tasas de interés sean positivas, mantener una baja inflación, y que los impuestos no sean desfavorables para las actividades económicas) y se opone a cualquier tipo de intervención gubernamental.

La segunda concuerda con la primera en los derechos básicos, además defiende las políticas intervencionistas selectivas, particularmente en países en desarrollo.

³⁴ Sarel, Michael. "Growth in East Asia: What we can and what cannot infer", *International Monetary Fund*, 1996, págs. 4 y 5.

La tercera niega la posibilidad de poder analizar el crecimiento económico a través de las políticas públicas.

La segunda teoría que plantea Sarel dentro del debate teórico sobre la intervención estatal, es la que más se aproxima a explicar el éxito automotor chino. Esta teoría no comparte la idea neoclásica de la eficiencia de los mercados, especialmente en países pobres donde los mercados trabajan de manera imperfecta. En estos países, la producción crea externalidades negativas como (efectos proyectados no deseados, por ejemplo la contaminación ambiental), los créditos son limitados, el mercado es una lucha por obtener mejores posicionamientos de las empresas nacionales y extranjeras. Por lo tanto, los especialistas recomiendan Estados activistas, intervencionistas o reguladores, que moderen los excesos del mercado, o mejor dicho de otros agentes de mercado, y apoya al desarrollo de la economía mediante la adquisición de tecnología, además de asignar fondos para proyectos útiles que prometan una buena tasa de retorno.

Los Estados deben elegir ciertas industrias para que al mismo tiempo se desarrollen otras industrias de manera alterna. También es recomendable el uso activo de los impuestos para manipular los precios relativos de la economía. En cada una de las economías de Asia del Este y Sudeste de Asia, el Estado ha intervenido fehacientemente para incentivar el desarrollo a través de múltiples canales, por ejemplo, a través de créditos públicos, subsidios en las industrias seleccionadas, bajas tasas de depósitos iniciales, tasas tope en préstamos para incrementar beneficios, protección a la sustitución de importaciones de mercancías nacionales, subsidios a industrias en crisis, establecimiento y ayuda financiera de bancos del gobierno, inversión pública en investigación aplicada a la tecnología, asesoría sobre exportaciones de algunas empresas e industrias, desarrollo de instituciones para el mercado de exportación, además de crear múltiples canales de comunicación entre los sectores público y privado.

Sarel sugiere considerar con cautela el éxito de la intervención estatal en las economías de Asia del Este como un modelo exportable, ya que algunos países podrían no entender a bien las diferencias entre crecimiento, industrialización y desarrollo, es decir, podrían incentivar fuertemente la industrialización sin elevar las tasas de crecimiento del PIB y generar altos costos para la economía.

No obstante, el anterior planteamiento no es tan relevante como la pregunta que después se plantea: ¿son las políticas estatales responsables del éxito económico, o es el éxito de la economía el responsable de esas políticas?

Además, Sarel se inclina a preponderar la importancia del Estado en la economía señalando, que resulta particularmente interesante incluir otras variables explicativas cuya aceptación académica es importante, como son: las altas tasas de inversión y la orientación de las exportaciones. Estos factores también son considerados como motores del crecimiento y, al parecer, generan espirales benéficas en el resto de la economía cuando el gobierno utiliza instrumentos de política económica útiles para el desarrollo.

Sobre esta línea de pensamiento podemos ubicar también a Alice Amsden, quien señala que Prebisch renace en Asia en el sentido que los distintos gobiernos de las principales economías de esta región continúan promoviendo indiscutiblemente la sustitución de importaciones de componentes y piezas claves para su utilización en la etapa de desarrollo tecnológico.³⁵

Esta autora analiza el desempeño de las políticas sustitutivas de importaciones que fomentaron la producción de tecnología de punta en algunos países, principalmente en China, India, República de Corea y Taiwán. Asevera que estas políticas generaron menos distorsiones que aquellas que fueron utilizadas para

³⁵ Amsden, Alice., "La sustitución de importaciones en las industrias de alta tecnología: Prebisch renace en Asia" en *Revista de la CEPAL*, no. 82, abril de 2004, pág. 75.

promover las industrias de tecnologías medias, debido a que las industrias que requirieron tecnología de punta no tenían una alta protección arancelaria. De esta manera, las economías asiáticas basaron su crecimiento en las industrias de alta tecnología. Es decir, la participación del Estado (en las cuatro economías mencionadas) fue esencial para el desarrollo tecnológico. Esta participación se manifestó de diferentes maneras, una de ellas fue la selección de las empresas que tendrían que verse beneficiadas a través de los subsidios (o a través de su instalación en un parque científico), y otra fue la manera en que se desprendieron de cargas impositivas para crear nuevas empresas.

Un punto importante a tratar por Amsden se refiere a los incentivos estatales para promover la ciencia y la tecnología, así como el desarrollo regional en Asia, los cuales se apartaban de los cánones del libre mercado del Consenso de Washington. Asimismo, estas medidas intervencionistas eran (y son) aceptadas por la Organización Mundial de Comercio (OMC), ya que los miembros de la OMC todavía pueden promover la ciencia y la tecnología en el nivel empresarial, como se realiza en Estados Unidos a través de su Departamento de Defensa (aliado de la industria de las computadoras) y su Instituto Nacional de Salud (guía de la industria biotecnológica). Además, según la OMC puede promoverse el desarrollo regional a través de subsidios para las empresas que estén instaladas en zonas de bajo desarrollo, como lo hacen los países de la Unión Europea para contrarrestar las desigualdades de los ingresos entre norte y sur.

Sin lugar a dudas, el estudio de Amsden pone énfasis en la importancia de la intervención estatal para generar crecimiento económico industrial, así como la importancia de las empresas nacionales y no sólo de las de propiedad extranjera.

Agrega que debe generarse una serie de capacidades imprescindibles para el desarrollo a través de organizaciones estatales o privadas, pero las primeras tienen mayor incentivo para guiar este proceso. Las empresas nacionales tienen costos de oportunidad más bajos en comparación con las extranjeras y mejor

conocimiento del terreno. Debido a lo anterior, las primeras empresas que ingresaron al sector de alta tecnología en dichos países, probablemente, fueron de capital nacional (estatales o privadas).

Sin embargo, existe la posibilidad, según Amsden, de que algunas empresas transnacionales hayan tenido en algún momento, en las economías citadas, un papel formativo en la creación de industrias con uso intensivo de mano de obra y para mercados de exportación, y también existe la posibilidad de que estas empresas hayan ingresado al campo de las industrias de alta tecnología y hayan acelerado su crecimiento. No obstante, supone que los pioneros de la industria de alta tecnología en dichos países eran las empresas de propiedad nacional con experiencia directa o indirecta en sectores de tecnología media u otro tipo de actividad económica, como la comercialización de productos extranjeros.

Según Amsden, tanto la cantidad de empresas de capital nacional como extranjero y el grado de intervención del Estado tienen sus raíces históricas, principalmente, en la experiencia manufacturera y la transferencia de tecnología de la Segunda Guerra Mundial. La transferencia tecnológica supone dos tipos: por migración, y por colonización.

Lo relevante del estudio de Amsden es que la importancia que se le ha atribuido al capital nacional y a las propuestas estatales por incentivar las industrias de alta tecnología tiende a ser mayor en países con experiencias de tipo colonial que las de tipo migratorio.

En la experiencia de tipo migratorio, la capacidad tecnológica y la organización empresarial se transfirieron a través de personas (después por empresas) que emigraron y comenzaron a operar en ambientes de industrialización reciente. Por ejemplo, los estadounidenses y europeos que emigraron a América Latina, y los chinos a otras partes de Asia (Malasia, Indonesia, y Tailandia) han sido fuente de conocimiento técnico y comercial, y de formación de capacidades.

En lo que respecta a China, las empresas extranjeras fueron expropiadas por los comunistas. El proceso de descolonización allanó el terreno para el crecimiento de las empresas nacionales. Por su parte, estas empresas, sobre todo las que provenían de industrias de tecnología media frecuentemente fueron las que estuvieron detrás del crecimiento de industrias y servicios de alta tecnología (de computadoras, telecomunicaciones, finanzas y trenes de alta velocidad), como ocurrió en la República de Corea y en Taiwán.

La descolonización coadyuvó a una cultura nacionalista que originó la reforma agraria y las políticas estatales crearon empresas de propiedad nacional e industrias de alta tecnología.

Sin lugar a dudas, este nacionalismo asumió el objetivo principal de crear una alternativa de crecimiento económico sin la supervisión de la empresa extranjera y a crear los medios para ascender al desarrollo a través de la ventaja comparativa, superando así la etapa de las industrias con uso intensivo de mano de obra o materias primas. Para superar esta etapa, se establecieron laboratorios de Investigación y Desarrollo de propiedad nacional. China e India, primeramente lo hicieron con fines de defensa y posteriormente fueron la fuente de muchas industrias privadas nacionales de alta tecnología.

Finalmente, para Amsden, este nacionalismo fomentó un espíritu de igualdad que hacía falta en el régimen colonial. Estas economías (China, India, República de Corea, y Taiwán) llevaron a cabo un proceso de reforma agraria, con mayor o menor grado, (la más radical fue la de China, la menos radical fue la de India). Mediante estas reformas los latifundios que obtenían grandes rentas fueron abolidos y al desaparecer las posibilidades de lucro los costos de oportunidad de invertir en la manufactura bajaron, por consiguiente la inversión en el sector industrial fue una opción financiera más atractiva que las ofrecidas por las tenencias de la tierra y los derechos mineros. Así, la reducción de los costos de oportunidad fuera del sector manufacturero hizo menos oneroso para el Estado

subsidiar a industrias destinadas a atraer capitales y recursos humanos desde la agricultura hacia las actividades manufactureras, y por ende, crear nuevas industrias basadas en la sustitución de importaciones.

Esta estrategia de sustitución de importaciones incluía también la generación de proveedores de componentes en torno a una empresa guía (es decir, la primera empresa, entre las recién llegadas, en ingresar a una industria madura de alta tecnología). Mientras el Estado creaba nuevas industrias en la antigua economía (aprovechando las empresas estatales y los instrumentos de la política de sustitución de importaciones como la protección arancelaria, las exigencias de contenido nacional y los bancos de desarrollo) en la nueva economía se sirvió de subproductos de los institutos de investigaciones y los parques científicos, y de herramientas sustitutivas de importaciones (como subsidios para las actividades públicas y privadas de investigación científica y tecnológica, exenciones tributarias y condiciones financieras favorables para los que se establecieran en los parques científicos).³⁶

Otros investigadores del crecimiento asiático son Wilson Dominic y Purushothaman Roopa, quienes realizaron un estudio en 2003 para la consultoría *Goldman & Sachs*, aseverando que en los próximos 50 años, Brasil, Rusia, India y China – las economías BRICs – podrían transformarse en una fuerza mayor en la economía mundial.³⁷ Su análisis versa sobre algunos indicadores macroeconómicos, como son: el crecimiento del Producto Interno Bruto, el ingreso per cápita, y los movimientos monetarios de estas economías BRICs hasta el año 2050.

³⁶ Amsden, Alice., “La sustitución de importaciones en las industrias de alta tecnología: Prebisch renace en Asia” en *Revista de la CEPAL*, no. 82, abril de 2004, págs. 76-89.

³⁷ Véase: Wilson, Dominic. Purushothaman, Roopa. “Dreaming with BRICs: The Path to 2050”, *Goldman & Sachs*, Global Economics Paper no: 99, 1st October 2003.

Pare ellos, las expectativas de crecimiento que arroja su estudio son admirables. Según Wilson, si las expectativas se realizasen, en menos de 40 años, estos países podrían ser más grandes que los países del G6 (excluyendo a Estados Unidos y Japón) en términos de dólares estadounidenses. Para 2025, contarían con casi la mitad del tamaño del G6, y para 2050 el registro de las economías más grandes del mundo podría ser muy diferente de lo que es ahora.

Para la realización de su análisis Wilson utiliza: las últimas proyecciones demográficas, un modelo de acumulación de capital, y el crecimiento de la productividad.

Uno de los principales ejes de este estudio es la aseveración de que en estas economías se mantienen fuertes instituciones políticas y de desarrollo como soporte del crecimiento económico (Rusia y China fueron los principales países comunistas en el siglo XX).

Las predicciones de Wilson pueden parecer dramáticas y exageradas, pero si nos remitimos a unas cuantas décadas atrás, encontraremos que la economía mundial ha cambiado mucho. Tan sólo hace 60 años, Japón y Alemania reconstruyeron su economía después de la devastación causada por la Segunda Guerra Mundial. Corea comenzó hace más de 30 años su lucha contra los bajos ingresos en su población. Y en la última década, el mundo ha visto la importancia de China en la economía mundial.

Wilson sugiere la siguiente hipótesis: las economías en desarrollo tienen menos capital (por trabajador) que las economías desarrolladas (en un lenguaje de crecimiento simple, significa que estas economías son “estables” económicamente), sin embargo, existe más dinamismo en las economías en desarrollo, ya que el retorno del capital es más alto y la tasa de inversión resulta en crecimiento más alto en las reservas de capital. Además, los países en desarrollo utilizan mejor las tecnologías disponibles que los países desarrollados,

ya que los primeros quieren “actualizarse, ponerse al día o renovar” las técnicas de los países desarrollados (en inglés se conoce como *catching-up*, o ingeniería en reversa).³⁸

El desarrollo o aprovechamiento de las fuerzas mencionadas arriba (planteamiento similar al propuesto por la teoría del ciclo tecnológico o la teoría del ciclo del producto, para fines del presente trabajo no resulta determinante las teorías micro de la empresa) ha decaído, junto con las tasas de crecimiento de los países desarrollados. Por ejemplo, Japón y Alemania generaron altas tasas de crecimiento entre 1960 y 1970, y entre 1980 y 1990 su crecimiento ha sido moderado. Este ejercicio nos sirve para no exagerar el planteamiento, ya que si asumimos que el Producto Interno de China continuase creciendo a 8 por ciento anual, para 2030 la economía china será tres veces más grande que la estadounidense, y para 2050, 25 veces más grande en términos de dólares estadounidenses. Lo cual resulta prácticamente imposible que cualquiera de las economías en el mundo pueda mantener un alto crecimiento durante algunas décadas.

Wilson prevé que el PIB chino reduzca su crecimiento a 5 por ciento en 2020. A mediados de 2040, quizá sea de alrededor de 3.5. No obstante, algunas de sus condiciones económicas sobresalientes, como sus altas tasas de ahorro y de inversión, su gran mano de obra, entre otras capacidades, podrían hacer que China llegue a ser la economía más grande en el mundo para 2041.

Otro aspecto importante que sustenta la hipótesis de Wilson, es que estos cambios en la economía no son nuevos. En Japón, el PIB creció cerca de ocho por ciento entre 1955 y 1985 (de niveles iniciales de ingreso per cápita muy similar al de los BRICs), y el producto industrial bruto creció 10 veces. Entre 1970 y 1995, la apreciación nominal del yen fue de casi tres veces superior que el dólar

³⁸ Wilson, Dominic. Purushothaman, Roopa. “Dreaming with BRICs: The Path to 2050”, *Goldman & Sachs*, Global Economics Paper no: 99, 1st October 2003, pág. 6.

estadounidense. Otro ejemplo es el de Corea, su PIB creció cerca de nueve veces entre 1970 y 2000. Wilson añade que su argumento no da cabida al supuesto “milagro económico”.

Finalmente, estos autores señalan que las economías BRICs han estado construyendo algunas condicionantes para el desarrollo como son: las políticas macroeconómicas competentes, un fondo macroeconómico estable, una baja inflación, una política gubernamental sustentada, finanzas públicas competentes y un tipo de cambio administrado. Estas economías BRICs han tenido periodos de inestabilidad macroeconómica en las últimas décadas y algunos tienen grandes desafíos. Sin embargo, siguen teniendo éxitos significativos.

Otro de los autores que ayuda a dilucidar mejor el éxito de los países del Este de Asia es Mark Berger. Su obra, *De la descolonización a la globalización*, resulta fundamental para entender el crecimiento de Asia desde el punto de vista de la política internacional.³⁹ En la primera parte del libro, el autor analiza el debate teórico que se gestó durante la mitad del siglo XX para guiar el desarrollo de los países asiáticos.

Uno de los modelos teóricos fue el de economía capitalista; demócrata y liberal. Sustentado en los valores y creencias estadounidenses, y trasladado al escenario mundial a través de un fuerte aparato propagandístico, con un discurso liberal y anticomunista.

Un segundo modelo fue presentado por la ex Unión Soviética y la ascensión del Partido Comunista Chino al poder. El rápido crecimiento económico repercutió en el desarrollo nacional, político y militar, e hizo que la Unión Soviética se posicionara como la segunda hegemonía mundial. Igualmente la Revolución

³⁹ Véase: Berger, T. Mark. *The Battle for Asia: From decolonization to globalization*, Routledge Curzon is an imprint of the Taylor&Francis Group, London and New York, Reprinted 2005.

Cultural China causó admiración e inquietud en la mente de los líderes mundiales, así como en aquellos insurgentes que auspiciaban una nueva transformación y un modelo a seguir para las recién independizadas colonias.

El tercer modelo fue el desarrollista. El desarrollismo buscaba generar un crecimiento económico sostenido, para crear las condiciones necesarias que permitieran un desarrollo estable a largo plazo y romper con el umbral del subdesarrollo, posicionando a cada país a la par de Europa y Estados Unidos. El autor señala y analiza diversos teóricos del desarrollismo y sus principales postulados, incluyendo la importancia de la escuela latinoamericana o cepalina. El mérito del desarrollismo, al parecer, no fue trazar una serie de pasos más o menos consecutivos para alcanzar una meta, sino el error de algunos países por pretender seguirlos.⁴⁰

Es decir, Berger hace hincapié en el devenir histórico como factor fundamental a considerar en la elaboración de políticas públicas. En muchos casos la búsqueda de la transformación no alcanzó su cometido debido a que se omitió la experiencia histórica, la cual haría que el modelo se adaptara a las características de cada excolonia. Esta conjunción entre liberalismo y nacionalismo con una fundamental rectoría del Estado en la economía hacía del desarrollismo una combinación de postulados teóricos nacionalistas, liberales, marxistas, etcétera.

Posteriormente, Berger analiza los distintos procesos de descolonización de los países asiáticos, los cuales se erigieron en Estados nacionales. Con la conformación de colonias a Estados, el autor introduce otros factores que interactúan entre sí: la geopolítica; principalmente la política exterior norteamericana; y la geoeconomía, a través del interés de las trasnacionales, universidades, y fundaciones estadounidenses por la riqueza natural de Asia. Los

⁴⁰ Berger, T. Mark. The Battle for Asia: From decolonization to globalization. Routledge Curzon is an imprint of the Taylor&Francis Group, London and New York, Reprinted 2005, págs. 37-108.

actores que analiza Berger son los recién Estados nacionales asiáticos y la primera potencia mundial, Estados Unidos.

Mediante la interacción entre factores y actores, se determina la importancia de Asia en la política internacional contemporánea. Sin embargo, el planteamiento fundamental del autor se refiere al gran interés que tuvieron dichas sociedades y gobiernos por encauzar los beneficios y obstáculos del contexto nacional e internacional, en mejorar las condiciones en cada país. Por consiguiente, el grado de desarrollo varió dependiendo de las capacidades internas, y de otros factores, principalmente de las fuerzas históricas. No obstante, lo más destacado es la importante rectoría del Estado; común denominador que ha incidido en el crecimiento de Asia.

1.3. Planteamientos teóricos sobre el Estado chino, y particularmente la industria automotriz, en las relaciones internacionales.

En las últimas décadas del siglo XX se ha gestado una importante transformación en la distribución industrial mundial. De las economías más desarrolladas – Estados Unidos, Europa Occidental y Japón, - hacia las economías del Pacífico Asiático en rápido proceso de industrialización. Si bien Estados Unidos y otros países industrializados continúan acaparando una parte importante de la industria y riqueza mundial, ellos han declinado en términos relativos (no absolutos) hacia países en vías de desarrollo como China. Este país ha logrado mantener un balance económico mediante altas tasas de ahorro interno y una gran fuerza de trabajo a pesar de las crisis ocurridas en la década de 1990, lo que le ha permitido seguir siendo un actor importante en la economía mundial.⁴¹

⁴¹ Gilpin, Robert. Global Political Economy: Understanding the international economic order. Princeton University Press, 2001, págs. 10 y 11.

Para Jong Hak, la importancia que adquiere la política industrial en China se debe al interés del Estado en propiciar la industria automotriz en específico. Su estudio se concentra en lo que acontece dentro de la industria – es decir, dentro de una política intra-industrial (con interés especial en la política de la organización industrial) –, sobre las relaciones entre los distintos tipos de industria – es decir, la política inter-industrial.

Para este autor, es importante tomar en cuenta las capacidades del Estado en controlar las nuevas entradas y la capacidad de reorganización entre los actores beneficiados en la industria automotriz como factores críticos de una política industrial. Estos controles tienen el efecto de reducir el número de corporaciones multinacionales dentro de la industria. A la vez, se ayuda a las empresas nacionales o individuales a llevar a cabo economías de escala, sobre todo en la industria automotriz, en donde se fabrican productos estandarizados en grandes cantidades. Y el gobierno reduce las inversiones excesivas.

Además, no sólo la limitación en el número de multinacionales desempeña un papel importante en la promoción automotriz industrial, sino también una serie de políticas preferenciales como bajas tasas de interés, subsidios, exenciones de impuestos, etcétera. Lo que es cierto es que estas últimas políticas preferenciales no podrían ser exitosas sin el control del número de corporaciones en el país.

2. Marco Histórico.

Esta parte del capítulo tiene por objeto ubicar los antecedentes que se han llevado a cabo en el desarrollo nacional de China. Se expone la importancia del comunismo, su tránsito hacia la economía de mercado, las Reformas llevadas a cabo por el Estado, y un breve balance sobre ellas.

2.1. Antecedentes.

China ha sido un país muy importante para la humanidad, a través de la aportación cultural, conocimientos, y grandes inventos. Durante la dinastía Song (Song del Norte 960-1127 y Song del Sur 1127-1279), fueron cuatro los inventos científico-tecnológicos que se utilizaron en otras regiones del mundo: el papel, la impresión con tipos, la brújula y la pólvora.

Asimismo, cerca del año 1600, durante la dinastía Ming (1368-1644), China tenía una riqueza que representaba la tercera parte de la riqueza mundial. Aún en el siglo XVIII era el país más rico y más grande del mundo. La superficie era de casi 13 millones de kilómetros cuadrados, más de cuatro millones de territorio que el país tiene en la actualidad.

En el siglo XIX, China fue avasallada por los grandes imperios, principalmente por Inglaterra, Japón, Rusia, Francia y Alemania. Esta complejidad en sus relaciones internacionales incidió para que se gestara un mayor nacionalismo en el país. En 1884, Gran Bretaña impuso una guerra contra el gobierno Qing, ya que este prohibió el ingreso de enormes cantidades de opio comercializado en China por embarcaciones británicas. China se vio forzada a firmar el Tratado de Nanjing impuesto por Gran Bretaña, a soportar humillaciones y a perder una parte de su soberanía. Posteriormente, China se convirtió en una sociedad semicolonial ⁴² al

⁴² El término más adecuado referente a los territorios cedidos para su explotación es el de enclaves coloniales, por ejemplo: Hong Kong (por los británicos) y Macao (por los portugueses). Como señala la Dra. María Teresa Rodríguez y Rodríguez: *“Las potencias ultramarinas no quisieron la colonización total de China, sino la*

haber firmado una serie de tratados desiguales impuestos por Estados Unidos, Francia, Rusia y Japón. Tan sólo en 1911, China había cedido 35 puertos francos, había dado 27 concesiones y otras 27 zonas internacionales. Por lo tanto, el desempeño de los subsiguientes líderes chinos, de Sun Yat-sen a Mao Zedong, estaba fincado en recuperar la dignidad del pueblo chino, la unificación nacional, y la creación de las bases para el desarrollo integral del país, por estos motivos se movilizó una gran cantidad de personas y se arraigó más el nacionalismo. Existía – y sigue existiendo en menor grado y proporción – cierta hostilidad hacia lo extranjero, y esto a su vez, según Xulio Ríos, forma parte de su propia identidad. Debido a las intromisiones “bárbaras”, como también a las humillaciones padecidas bajo las grandes potencias coloniales del siglo XIX, hasta 1979 el Estado seguía manteniendo la prohibición de aceptar préstamos e inversiones del exterior.⁴³

En 1911, Sun Yat-sen dirigió la Revolución con el objetivo de poner término al dominio de la dinastía Qing y fundar la República de China. El Movimiento “4 de Mayo” de 1919 fue resultado de la serie de tratados desiguales que se impusieron a China después de la Primera Guerra Mundial. Quien guió el movimiento fue el nacionalismo estudiantil, con ayuda de distintos sectores sociales. Este movimiento dio pie a la ingerencia en el territorio de distintas ideologías, entre las que destaca el marxismo. En 1921, Mao Zedong y 11 delegados marxistas de distintas regiones de China se reunieron en Shanghai para celebrar el Primer Congreso Nacional; origen del Partido Comunista Chino.

El Partido Comunista guió al pueblo – esencialmente agrícola – a la “Revolución de la Gran Democracia” y mantuvo al pueblo en lucha en la Guerra de la Expedición al Norte (de 1924 a 1927), la Guerra de la Revolución Agraria (de 1927

obtención de concesiones territoriales para explotar el comercio y los recursos naturales de esa nación”. Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa. El siglo XX en China. Edit. Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001, págs. 19 y 35.

⁴³ Ríos, Xulio. China ¿Superpotencia del siglo XXI?. Edit. Icaria, España, 1997, págs. 15-17.

a 1937, la Guerra de Resistencia contra Japón (de 1937 a 1945) y la Guerra de Liberación Nacional (de 1945 a 1949). Resulta de especial interés la guerra que mantuvieron de manera conjunta el Partido Comunista y el *Goumindang* contra Japón, ya que este último, el *Goumindang*, desencadenó una guerra civil en 1945, al término de la Segunda Guerra Mundial, y el Partido Comunista de nuevo tuvo que dirigir al pueblo en la nueva lucha civil y derribar al régimen guomindanista en 1949.

El 1º de octubre de 1949, más de 300 000 personas se concentraron en la plaza Tian'anmen de Beijing para celebrar el triunfo del pueblo chino y la fundación de la nueva república. Mao Zedong se erigió como Presidente del Gobierno Popular Central y fundó oficialmente la República Popular China. En esta primera mitad del siglo XX el país se encontraba abatido y existía un rezago económico con respecto a la economía mundial.

2.1.2. Mao Zedong, fundador de las bases para el desarrollo contemporáneo de China.

Cuando los comunistas establecieron la República Popular China en 1949 se estableció una nueva estructura administrativa. El país fue dividido en seis regiones, zonas militares y de economía administrativa, cada una de ellas formada por varias provincias.

Los funcionarios del Partido Comunista supervisaban tanto a los órganos administrativos como a la administración industrial. El Consejo Administrativo del Estado (posteriormente se llamó el Consejo del Estado, en 1954) operaba principalmente a través de comités. Uno de estos era el Comité para Asuntos Económicos y financieros, que dirigía los asuntos económicos y controlaba los ministerios económicos del Gobierno. Estos órganos gubernamentales tuvieron que enfrentarse a la difícil tarea de recomponer las comunicaciones devastadas, resultado de las diferentes luchas al interior del país. La industria había llegado

casi al punto de paralizarse, el abasto de cereales y el mercado en general estuvieron a punto de dejar de funcionar, además, la inflación estaba en el punto más álgido. Debido a esta situación, la principal tarea para el nuevo gobierno era la de alcanzar la estabilidad monetaria.

Las únicas monedas importantes en la economía china eran las extranjeras, especialmente las monedas de los Estados Unidos y de México. En mayo de 1949 se emitió una moneda para todas las regiones bajo el control comunista, denominada Moneda Popular (*Jen Min Piac*). Posteriormente se inhabilitó el uso de monedas extranjeras como medio de intercambio.

Otra necesidad apremiante fue la de conseguir mayor libertad en el movimiento de mercancías, para suministrar alimentos a las ciudades y aumentar el intercambio regional.

En el transcurso de 1949, se formó una nueva red comercial de grandes empresas monopólicas, las cuales coadyuvaron al Gobierno comunista a detener la inflación. Estas empresas facilitaron el control de precios al permitir que el Gobierno dispusiera de reservas de arroz, algodón y otros productos básicos.

En el ámbito de las finanzas, el Gobierno concentró sus esfuerzos en la estabilización de precios. En marzo de 1950, las reservas monetarias de los órganos gubernamentales, empresas estatales y cooperativas se centralizaron en el Banco Popular. Se dictaron normas de austeridad para los pagos del personal militar, civil y de educación, mediante un sistema de “abastecimiento público”; el Gobierno cubría las necesidades diarias y fijaba una suma limitada en efectivo para gastos. Se emitieron “Bonos de la Victoria”, cuyas compras se hicieron casi obligatorias y se impusieron penas en contra del atesoramiento. De forma paralela se procuró restaurar el comercio exterior, mediante declaraciones tendientes a crear un ambiente de confianza entre los hombres de negocios, chinos y extranjeros.

Sin embargo, a pesar de estos esfuerzos, sin lugar a duda, los años que siguieron al arribo comunista fueron difíciles para que se consiguiera la estabilidad económica nacional.

Para muchas empresas particulares les resultaba muy difícil realizar negocios, debido a las políticas de discriminación deliberada y de impuestos elevados fijados por algunas administraciones locales. En algunos casos se expropiaron empresas sin razón alguna. En otros casos, se obligaba a los comerciantes a enviar sus productos al mercado – con pérdidas – para reducir la escasez.

La prensa occidental suponía que en marzo de 1950 miles de personas estaban muriendo de hambre, que muchas empresas cerraban y que cientos de campesinos se manifestaban en contra de las políticas estatales. Debido a esta información, el Gobierno reaccionó moderadamente. Así, las empresas estatales se utilizaron para estimular las actividades económicas, mediante préstamos y colocación de pedidos de las empresas particulares; se redujeron los impuestos; se estimuló el comercio privado, y posteriormente, se obtuvieron cosechas cuantiosas en verano y otoño de ese mismo año.

Como resultado de tales esfuerzos hacia la estabilización, el Gobierno pudo ocuparse de la rehabilitación a largo plazo y a la preparación del Primer Plan Quinquenal. Dichas tareas le ocuparían los siguientes tres años.

El 23 de septiembre de 1954, en la primera reunión de la primera sesión del Primer Congreso Nacional del Pueblo, Zhou En-lai, caracterizó a los primeros tres años del régimen comunista, como los años de la unificación de China continental, de la reforma del sistema agrario y de “rehabilitación de la economía nacional”.

Se indicó que a fines de 1952, el valor total de la producción industrial y agrícola aumentó 77.5 por ciento, en comparación a 1949. De acuerdo con las cifras oficiales, la producción de carbón había llegado a 63 millones de toneladas; la

producción de energía fue de 7 mil millones de kilovatios-hora; la de mineral de hierro fue de casi 2 millones de toneladas; la producción de acero se aproximó a las 1 350 000 toneladas; y la producción total de granos fue de casi 164 millones de toneladas. Por lo tanto, la economía en general se encontraba relativamente en equilibrio, y el Gobierno consideró crear las bases para iniciar un crecimiento más extenso y un mejor desarrollo nacional.⁴⁴

*En 1952, la rehabilitación estaba prácticamente terminada, y los anteriores índices de producción habían sido superados en casi todas las ramas de la economía nacional. El total de la producción bruta industrial y agrícola, en 1952 había excedido en 77.5 por ciento a la de 1949.*⁴⁵

Contrariamente a las críticas y fracasos de Mao Zedong, el idealismo o radicalismo del líder chino ayudó al país a sentar las bases del desarrollo agrícola e industrial.

Durante los primeros años del gobierno maoísta, el Estado llevó a cabo la reforma agraria en las regiones donde vivía el 90 por ciento de la población. La expedición de la Ley de Reforma Agraria, el 30 de junio de 1950 dio nuevo ímpetu al movimiento comunista. Para fines de 1952, la reforma, fundamentalmente se había llevado a cabo. Más de 300 millones de campesinos sin tierra o con poquísima tierra y sus dependientes resultaron directamente beneficiados. Más de 46 millones de hectáreas fueron repartidas. Los terratenientes, que recaudaban 32 millones de toneladas métricas de granos de esta vasta extensión de terreno, no quedaron completamente privados de su tierra, sino que se les dejó la misma cantidad que a cada uno de los demás.

⁴⁴ Hughes, T.J. y Luard, D.E.T. La China Popular y su Economía. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1969. págs. 37-46.

⁴⁵ Adler, Solomon. La Economía China. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1957, pág. 33.

En cuanto a los campesinos ricos, los errores cometidos con ellos en el período de 1931 a 1934 se trataron de evitar en gran parte.⁴⁶

De acuerdo con el artículo 6 de la Ley de Reforma Agraria:

“la tierra propiedad de campesinos ricos y cultivada por ellos mismos deberá ser protegida contra el reparto, así como sus demás propiedades”.

Se excluían las tierras dadas en arrendamiento, sin embargo, con ciertas excepciones, a los campesinos ricos se les permitió conservar la posesión de pequeños lotes rentados.

Al campesinado mediano – agricultores que poseen tierra, animales, e implementos, realizan todo o casi todo el trabajo y emplean asalariados muy poco - se les dio especial atención. Quienes tenía tierras mayores que el promedio, no se les quitaron, y quienes tenían menos, se les otorgaron lotes adicionales. .

El artículo 7 de la Ley de Reforma Agraria estipulaba que:

*“la tierra y otras propiedades de los agricultores medianos (incluyendo los de buena posición) deben ser protegidas contra el reparto”.*⁴⁷

En el Primer Plan Quinquenal (1953-1957), la renta nacional aumentó a una tasa promedio anual de 8.9 por ciento. Además se construyeron las bases para la industrialización del país que incluía la fabricación de aviones, automóviles, maquinaria pesada y de precisión, equipos de generación de energía eléctrica, siderurgia, instalaciones mineras, alineación de acero de alta calidad, fundición de metales no ferrosos, etcétera. Asimismo, dadas las fricciones en materia de política internacional, específicamente entre China, la URSS, y Estados Unidos, parte de la industria china se dirigió principalmente a la construcción de equipo

⁴⁶ Adler, Solomon. La Economía China. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1957, pág. 39.

⁴⁷ Ibidem.

bélico, favoreciendo la industrialización al interior del país,⁴⁸ ya que Mao Zedong consideraba que los enclaves eran menos vulnerables al ataque militar.⁴⁹

2.1.2.1. El Gran Salto Adelante.

Mao Zedong era un gran ideólogo que pensaba que a través de la convicción y entrega total podía conseguirse lo que se deseaba. Impuso la tesis de generar un “Gran Salto Adelante” para posicionar a China en un mejor estadio.

El antecedente del Gran Salto Adelante fue un proyecto de desarrollo agrícola presentado por Mao Zedong en enero de 1956, inicialmente fue rechazado por su radicalismo, pero finalmente fue aprobado en octubre de 1957.⁵⁰

En septiembre de 1956, en la sesión del Congreso del Partido Comunista Chino se señalaron los instrumentos que servirían para orientar la economía. Se afirmaba la prioridad al desarrollo de la industria pesada. Se buscaba expandir las industrias metalúrgicas, de energía, de petróleo, carbón, de construcción de maquinaria, química, y de materiales para construcción. Además, señalaba las ramas de la industria atrasadas y que era necesario modernizarlas. Por consiguiente, debían mejorarse las aleaciones de aceros y la refinación de metales raros, así también,

⁴⁸ En 1966, de los ocho ministerios de la construcción de maquinaria, al menos cinco de ellos se vinculaban al sector militar. El segundo ministerio se dirigió hacia la fabricación de armamento atómico; el tercero, a los armamentos convencionales; el quinto, hacia la artillería; el séptimo, a la aviación militar; y el cuarto, hacia las telecomunicaciones. Saltiel, Jean, Pierre. La economía según Mao. Edit. Sagitario, Barcelona, España, 1972, pág. III.

⁴⁹ Bustelo, Pablo. La Economía China ante el siglo XXI: Veinte años de Reforma. Edit. Síntesis, España, 1996, pág. 48.

⁵⁰ Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa. El siglo XX en China. Edit. Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001, pág. 51.

la instalación de una industria química sintética, de una industria de construcción de radios y de energía atómica.

En el sector agrícola se mejorarían los métodos de cultivo y de obtención de rendimientos. Los transportes y el comercio debían desarrollarse a la par de la industria y de la agricultura, y se resaltaba la importancia de aumentar los niveles de cantidad y calidad.

Otro aspecto importante, fue la recomendación de producir cierto volumen de algunos artículos al margen de las previsiones del Plan Quinquenal. En noviembre de 1957, se recomendó una mayor descentralización y autonomía de las empresas particulares en los nuevos reglamentos sobre control industrial.

También se confirieron amplias facultades a las autoridades locales para constituir y operar sus propias organizaciones comerciales. De igual manera, se ampliaron las facultades directivas de las empresas particulares.

Debido a los obstáculos para implementar los instrumentos guía de la política del Gran Salto Adelante, se presentaron muchas críticas, tanto dentro como fuera del Partido.

Se señaló que se habían producido mercancías de baja calidad, además las críticas se acrecentaron debido a la escasez de alimentos que tuvo lugar en esa época y la supuesta inutilidad de las comunas siderúrgicas para servir a la industria.

En agosto de 1959, el Comité Central admitió que mucha de la información del año anterior había sido exagerada. Se reconoció que la producción de acero de 1959 disminuyó de 18 a 12 millones de toneladas y la de carbón de 380 a 335 millones.

Asimismo, las esperanzas que se tenían en el último año del Gran Paso Adelante, se vinieron abajo por la mala cosecha de 1960, las desgracias ocasionadas por las inundaciones y tifones.

Para fines de 1960, varios objetivos de la industria pesada se habían alcanzado, sin embargo, la industria ligera y la agricultura – cuyos productos eran más importantes para mejorar el nivel de vida de los chinos – no pudieron lograrse. Las cifras sobre la producción de granos en las comunas eran falsas, las cuotas de producción no se alcanzaron, y se registró una gran hambruna entre 1959 y 1962.⁵¹

En esos mismos años, la producción agrícola y el ingreso nacional tuvieron tasas negativas de crecimiento, de – 4.3 y de – 3.1 por ciento promedio anual, respectivamente.⁵²

2.1.2.2. El sistema comunal.

Para Wheelwright y McFarlane, la gran mayoría de la literatura anglosajona que intenta explicar el fracaso del Gran Salto Adelante, tiene su origen en conceptos erróneos, puesto que mezcla la creación de comunas con el desarrollo de producción casera de acero.

La meta del sistema comunal, fue la intensificación del socialismo agrícola para incrementar el excedente agrícola y colocarlo en el mercado, además de ampliar las oportunidades de las economías locales y de otras inversiones.

⁵¹ Hughes, T.J. y Luard, D.E.T. La China Popular y su Economía. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1969. págs. 78-101.

⁵² Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa. El siglo XX en China. Edit. Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001, pág. 54.

La política industrial de “caminar sobre las dos piernas” tenía el objetivo primario de utilizar las fuentes de desarrollo industrial en los depósitos de carbón y de minerales de hierro, así como de emplear la tecnología local en pequeña escala, mediante el desarrollo rápido de la industria pequeña y mediana del país, tanto dentro como fuera de las comunas. Dicha política industrial podría verse como una “industrialización violenta”, pues carecía de la transferencia en gran escala de mano de obra.

Probablemente, el escepticismo en torno al éxito de las industrias pequeñas y medianas y la creencia en su producción de baja calidad, deviene de la identificación incorrecta entre el acero “casero” con la industria de la comuna. Para no caer en este error, debe diferenciarse el desarrollo de los altos hornos y convertidores pequeños y medianos dentro de la industria comunal, el crecimiento de las pequeñas fábricas de productos químicos y la construcción de maquinaria, y de la campaña “casera” que fue de corta duración.⁵³

2.1.2.2.1. Características.

El sistema comunal creado en abril de 1958, consistió en la fusión de todas las cooperativas de producción al nivel del *hsiang*, es decir, del subdistrito (antigua circunscripción administrativa comparable a un cantón francés).

Sus objetivos, fueron:

1. Crear una organización económica completa teniendo como base el poder político. La comuna une a la agricultura con la industria y el comercio. El ámbito de competencia es general; abarca la producción, la enseñanza, las finanzas, la seguridad, la justicia, e inclusive cuestiones militares a través de milicias.

⁵³ Charrière, Jacques. La construcción del socialismo en China. Edit. Era, México, 1977, págs. 50-57.

2. Colectivizar la vida mediante la creación de fábricas de pastas alimenticias, comedores, lavanderías, servicios de limpieza, jardines de niños, talleres de costura, etcétera. Debía permitir la liberación de la mujer de las tareas domésticas, luchar contra el individualismo capitalista, aumentar la productividad social, y desarrollar la ideología colectivista.

3. Transformar el sistema de distribución, reemplazando la distribución socialista “a cada uno según su trabajo” por la distribución comunista “a cada uno según sus necesidades”.

Sin embargo, dos hechos modificaron las previsiones. Por una parte, fue evidente que las estadísticas optimistas de 1958 eran erróneas y, por otra parte, la aceleración hacia la colectivización de la vida y hacia la eliminación de la remuneración del trabajo produjo reacciones hostiles entre los campesinos y una disminución del nivel de la producción.

Asimismo, debido a dichos resultados, se realizaron grandes cambios en el sistema comunal como unidad de producción rígidamente integrada. Los mecanismos se han hecho muy flexibles, y se diferencian según el sector: agrícola, industrial y comercial.

Dentro de la comuna coexistieron cuatro formas de propiedad:

- 1) La propiedad privada que comprende la habitación y la parcela individual.
- 2) La propiedad colectiva inferior al nivel de las brigadas, es decir, al de las antiguas cooperativas de 1958. Dentro de esta categoría se incluyen a los animales de tiro, el material, las construcciones para la explotación y el suelo. En cuanto al “equipo”, no es propietaria sino usufructuaria de cierto número de edificios y tierras. El “equipo” puede tener material propio.

3) La propiedad colectiva superior al nivel de la comuna. Abarca los talleres creados, los medios de transporte, el material agrícola pesado, las empresas cooperativas de comercio y de crédito, etcétera.

4) La propiedad nacional que sólo comprende las empresas que en 1958 pertenecían al Estado y que fueron otorgadas para su gestión a las comunas, y las empresas creadas recientemente por el Estado con la participación de las comunas.⁵⁴

2.1.2.2.2. Desarrollo.

En 1957, en ciertas áreas, se planteó la posibilidad de fusionar las cooperativas en comunas. En septiembre de 1958, después de su aprobación, las 750 000 cooperativas se habían organizado en 23 384 comunas que abarcaban al 90 por ciento de las familias campesinas. El tamaño de las comunas era variable; algunas incluían 5 000 hasta 10 000 personas, después el número aumentó a 70 000, y posteriormente, el tamaño se redujo en forma importante, puesto que eran demasiado grandes y tenían bajos rendimientos.

Otros aspectos que mermaron el desarrollo económico, fueron: los desastres naturales; el retiro de la ayuda económica soviética en 1960; y los problemas organizativos de las comunas. , El retiro de los técnicos soviéticos a mediados del verano de 1960 originó problemas muy graves en la industria pesada; se estaban construyendo alrededor de 150 empresas, donde se encontraban trabajando más de un millar de técnicos soviéticos.⁵⁵

⁵⁴ Charrière, Jacques. La construcción del socialismo en China. Edit. Era, México, 1977, págs. 59-62.

⁵⁵ A continuación se presentan algunos de los aspectos más importantes en las relaciones sino-soviéticas que ayudan a dilucidar mejor el distanciamiento político y económico:

Después de la Segunda Guerra Mundial dieron inicio dos series de pláticas entre funcionarios de la entonces Unión Soviética y representantes del gobierno nacionalista de Chiang Kai-Shek. La primera serie de negociaciones fue del 30 de junio al 13 de julio, y la segunda del 7 al 14 de agosto de 1945. Mediante estas negociaciones Stalin presionó a Chiang Kai-Shek para suscribir el Tratado de Amistad y Alianza ya que las tropas de Mao Zedong comenzaron a trasladarse hacia el Noreste (Manchuria).

El 26 de junio de 1946 las fuerzas nacionalistas atacaron a las fuerzas comunistas en Xuanhuandian, provincia de Hubei. Posteriormente, Mao notificó a Stalin del rompimiento del acuerdo político del 10 de octubre de 1945. Sin embargo, Stalin insistía en que los comunistas debían de formar una coalición con el gobierno nacionalista y reconocer a Chiang Kai-shek como jefe del Estado. No obstante, con el apoyo logístico estadounidense a los nacionalistas para ocupar la mayoría de las ciudades y la firma de un acuerdo comercial en 1946, Stalin creyó que Estados Unidos pretendía penetrar en China.

Es decir, Stalin por una parte defendía el pacto de amistad con el gobierno nacionalista chino y, por el otro, permitió que los comunistas se quedaran con las armas que los japoneses habían dejado en el noreste; suficientes para armar a casi 700 000 efectivos.

Al parecer, Stalin jamás consideró a Mao un verdadero marxista y creía se convertiría en antimarxista o antisoviético. Además existía un resentimiento fundado en el hecho que cuando Stalin le pidió a Mao atacar a los japoneses en China, en 1941, para aminorar la presión del avance nazi sobre Moscú y prevenir un posible ataque japonés sobre el este de Rusia, Mao Zedong se rehusó a entrar en combate directo contra un enemigo superior.

Hasta mediados de 1947 la Unión Soviética empezó a inclinarse definitivamente por los comunistas, sin embargo, en Moscú no se abandonó la relación formal con el gobierno nacionalista, hasta octubre de 1949.

Dos meses después, a mediados de diciembre de 1949, Mao Zedong visitó Moscú, pero su recibimiento en la estación de Moscú fue fría. Posteriormente, Mao se quejaría de que Stalin había tratado mejor a T.V. Soong y de que no quiso aceptar el tratado de amistad, sino después de dos meses.

Años después, en 1958 acontecieron algunos hechos que mermaron las relaciones sino-soviéticas.

Uno de ellos se debió que la República Popular renunció a la ayuda soviética para generar la autosuficiencia en la construcción socialista. En el ámbito militar Mao Zedong señaló que China debería apartarse de los métodos soviéticos porque eran ofensivos.

Por otra parte, otro hecho importante que influyó en el deterioro de las relaciones sino-soviéticas se situó en el ámbito internacional. En marzo de 1958 se realizó el Congreso del Partido Comunista Yugoslavo, donde se mantuvieron posiciones opuestas a la línea de Moscú, preservando la no alineación y promoviendo la cooperación con los movimientos socialistas de occidente y, finalmente, enfatizaba la autonomía e independencia de los grupos comunistas nacionales. Debido a este hecho, el Partido Comunista de la Unión Soviética respondió con mesura, mientras que en China se gestó una campaña en contra del supuesto revisionismo yugoslavo. La reacción del gobierno de Belgrado fue retirar a su embajador de Beijing, ya que los chinos habían cerrado prácticamente todo contacto con funcionarios y líderes yugoslavos.

Otro hecho internacional fue la crisis de Medio Oriente, comenzando con un golpe militar antioccidental en territorio iraní, provocando el desembarco de tropas estadounidenses a Beirut y la ocupación temporal de Jordania por los británicos. Nikita Khrushchev envió una carta a Eisenhower proponiendo pláticas entre Estados Unidos, Unión Soviética, Francia, Gran Bretaña, e India, en Ginebra, Suiza. Se sugirió que las conferencias se efectuaran en el Consejo de Seguridad de la ONU, sin embargo, China quedaba excluida, y peor aún, se permitía la participación de Taiwán, lo cual causó molestia para los líderes chinos, principalmente contra el líder soviético.

Con el fin de resolver las diferencias entre soviéticos y chinos, a iniciativa del gobierno de Moscú se llevaron a cabo una serie de pláticas en Beijing del 31 de julio al 3 de agosto de 1958. Días después China empezó a bombardear desde el litoral de Fujian a tropas del gobierno nacionalista en la isla de Quemoy, hasta el 6 de octubre. El gobierno estadounidense movilizó a la séptima flota y amenazó con acciones militares. Khrushchev, por su parte, declaró que en caso de un ataque contra China, la Unión Soviética se vería obligada a defenderla. No obstante, el gran descontento de Khrushchev se debió a que no se le había informado de los planes de tales ataques contra las tropas del gobierno nacionalista. Mao Zedong respondió que era un asunto

En la agricultura, el año de 1958 fue relativamente bueno. Los tres años siguientes fueron extremadamente malos. En 1959, casi la mitad de las tierras cultivadas fueron afectadas por inundaciones o sequías graves. En 1960, la sequía,

La respuesta de Mao fue que todo lo concerniente a la isla era un asunto interno de China, y que no tenían que haberlo consultado con otros países. Nueve meses después, en junio de 1959, Khrushchev declaró la suspensión del programa nuclear con China, ya que los chinos seguían enfrascados en la idea de que la guerra contra occidente sería inevitable.

Otros elementos que deterioraron aún más las relaciones sino-soviéticas, se deben a la reunión que sostuvieron Khrushchev y el presidente estadounidense Eisenhower, en septiembre de 1959 (la cumbre de Campo David), con el objetivo y para el cual el secretario del PCUS llegó dispuesto a negociar con Estados Unidos un posible acuerdo para impedir la expansión de las armas nucleares. Además, otro hecho, al parecer, fue el desacuerdo entre soviéticos y chinos con respecto a la cooperación nuclear. Los soviéticos pedían el libre acceso de submarinos soviéticos a puertos chinos, la creación de una flota sino-soviética en la costa china, y la instalación de una base soviética de detección de misiles estadounidenses en territorio chino. China, por su parte, solicitaba de Moscú apoyo para la construcción de submarinos, incluyendo los nucleares, además de aviones soviéticos en China pero bajo control local.

En febrero de 1964, se realizó una reunión en Moscú para discutir los problemas fronterizos sino-soviéticos. Pese a algunas acusaciones entre las dos partes, no parecía que el problema fronterizo trascendiera. Sin embargo, en julio de 1964, Mao Zedong complicó la situación al señalar en una entrevista a una delegación japonesa, que la Unión Soviética no necesitaba la superficie al este del Lago Baikal, ni Vladivostok o Kamchatka. Así, la prensa soviética interpretó este hecho como una manifestación del expansionismo chino.

En marzo de 1969, China atacó a tropas soviéticas en la isla de Zhenbao, en el río Ussuri (territorio en disputa), provocando el despliegue de tropas soviéticas, y dejando abierta la posibilidad de un ataque nuclear a territorio chino. Debido a este suceso, por una parte, se reiniciaron las negociaciones fronterizas prolongándose hasta la década de los ochenta, minimizando las consecuencias de otros problemas fronterizos que ocurrieron en los setenta y, por otra parte, China comenzó su acercamiento con Estados Unidos.

La visita del presidente estadounidense Richard Nixon a China en 1971 refrendó el reconocimiento de la República Popular China para ocupar el asiento correspondiente en la Organización de las Naciones Unidas, y el compromiso estadounidense a favor de la seguridad china, y la defensa en contra de un posible ataque soviético.

Ante las Naciones Unidas se presentaron tres iniciativas:

La primera estadounidense señalaba, que cualquier propuesta para privar a la República de China de su pertenencia a la ONU debería considerarse “asunto importante”. Para ser aprobada requería de una mayoría de dos tercios.

En la segunda también estadounidense, se solicitaba el ingreso de la República Popular China a la ONU y la permanencia de su asiento permanente en el Consejo de Seguridad. Además se pedía que la República de China siguiera teniendo representación ante la Organización.

La tercera propuesta albanesa, pedía el ingreso de la República Popular China y la expulsión de los representantes de la República China.

Finalmente, en el pleno de la Asamblea de la Organización de las Naciones Unidas se aceptó esta última. Véase: Anguiano, Eugenio (coordinador). China contemporánea: La construcción de un país (desde 1949). El Colegio de México. México, 2001, págs. 179-244.

inundaciones, tifones, y plagas arruinaron 800 millones de *mou*, representando más de la mitad del área cultivada. Inclusive, el Río Amarillo prácticamente se secó durante un mes en Shantung. De todo lo anterior, sobrevino una grave escasez de alimentos en el país.⁵⁶

Sin embargo, desde la formación de la República Popular China en 1949 hasta 1966, hubo un crecimiento muy importante de la industria y un desarrollo importante de la sociedad. Tan sólo entre 1957 y 1966, el activo fijo industrial de todo el país aumentó tres veces sobre el precio original y la renta nacional se incrementó en un 58 por ciento. Además la fabricación de varios productos industriales aumentó incluso decenas de veces, también se realizaron en el país un número importante de construcciones en infraestructura, hubo un avance importante de la tecnología de la agricultura.⁵⁷

2.1.2.3. La Revolución Cultural.

La Revolución Cultural tuvo como antesala las críticas de dos escritores de Shanghai, Zhang Chunqiao y Yao Wenyuan, en contra de una obra de teatro escrita por Wu Han, referente a un funcionario que había sido cesado injustamente por el emperador. Esta obra fue vista como una crítica a Mao Zedong y una analogía al caso del mariscal Peng Dehuai, quien fue suspendido de sus cargos en 1959 por haber criticado la política del Gran Salto Adelante.

Durante la Revolución Cultural se acusaron de contrarrevolucionarios al secretario general del partido, Deng Xiaoping, y al primer vicepresidente del partido y presidente de la República, Liu Shaoqi, quienes fueron humillados y después

⁵⁶ Wheelwright, E.L. y McFarlane, Bruce. Desarrollo y Revolución Cultural en China. Edit. Nuestro Tiempo, México, 1972, págs. 50-64.

⁵⁷ Embajada china en México. China: Hechos y Cifras 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003, pág. 26.

desaparecieron de la luz pública.⁵⁸ No obstante, a pesar de los problemas políticos al interior del país en la llamada Gran Revolución Cultural, para la especialista María Teresa Rodríguez, entre 1966 y 1976, el ingreso nacional tuvo un crecimiento promedio anual de 4.5 por ciento y el valor bruto de la producción agrícola e industrial de 6.1 por ciento.⁵⁹

Asimismo, otros especialistas confirman este hecho, como a continuación se muestra:

Para Eugenio Anguiano:

*Entre 1966 y 1970, en plena Revolución Cultural, las tasas de crecimiento del producto e ingresos nacionales fueron altas, con excepción del Primer Plan Quinquenal y de tres años de ajuste posteriores al Gran Salto Adelante. Durante las grandes movilizaciones de masas la producción agregada mantuvo una tasa de crecimiento superior al 9 por ciento anual, los ingresos estatales también aumentaron con rapidez, 7 por ciento anual, y sólo la productividad del trabajo en las empresas estatales redujo su ritmo de crecimiento en comparación con 1953 a 1957 y con los años citados del reajuste.*⁶⁰

Peter Knight señala que:

*Pese a los problemas que se generaron durante el Gran Salto Adelante (1958-1960) y la Revolución Cultural (1966-1976), el proceso de industrialización ha sido muy rápido, como resultado de las tasas altas de inversión y del ahorro interno.*⁶¹

⁵⁸ Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa. El siglo XX en China. Edit. Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001, págs. 58-60.

⁵⁹ Ibid, Rodríguez, pág. 64.

⁶⁰ Anguiano, Eugenio, en Novelo, Adriana (Compiladora). Asia Oriental: Opciones de Desarrollo. Edit. El Colegio de México, México, 1984, pág. 120.

⁶¹ Knight, Peter, Economic Reform in Socialist Countries, World Bank Staff Working Papers Number 579, Management and Development Series Number 6, United States, 1985, pág. 43.

Por su parte, Pablo Bustelo afirma que:

*Los problemas sociales, económicos, y climatológicos no impidieron que el período maoísta saldara con una media anual de crecimiento del 5 por ciento y una mejoría del nivel de vida de la población.*⁶²

Finalmente, puede citarse a Charles Bettelheim, quien afirma que:

*El balance económico global de los años 1966-1976 fue muy positivo. Se puede considerar que hubiera podido e incluso que hubiera debido ser mejor, y que, en el futuro, era necesaria una cierta aceleración de los ritmos de desarrollo. Pero nada prueba que esta aceleración no pudiera obtenerse sin abandonar la línea revolucionaria, mediante una rectificación de la misma. Esta es la razón por la cual, según mi parecer, dicho abandono no puede explicarse por las “necesidades económicas” sino únicamente por un cambio en las relaciones de fuerza entre las clases.*⁶³

2.1.2.4. Los años posteriores a la muerte de Mao Zedong.

Con la muerte de Mao Zedong, el 9 de septiembre de 1976, el discurso oficial hasta ese momento no fue cuestionado abiertamente. Todas las ceremonias se desarrollaron hasta el 11 de septiembre.

El 18 del mismo mes, Hua Guofeng reafirmó la línea revolucionaria. Declaró que la Revolución cultural “ha derrotado los complots de restauración planeados por Liu Shao-chi, Lin Piao y Deng Xiaping”, criticando fuertemente su línea revisionista contrarrevolucionaria.

En los días siguientes aparecen las señales de tensión al interior del Partido Comunista. Al parecer, el 19 septiembre Hua Guofeng se apoderó de los

⁶² Bustelo, Pablo. La Economía China ante el siglo XXI: Veinte años de Reforma. Edit. Síntesis, España, 1996, pág. 49.

⁶³ Bettelheim, Charles. China: Después de la muerte de Mao-Tse-Tung. Edit. Siglo XXI, México, 1979. págs. 86-87.

documentos personales de Mao Zedong, y así, acusó a los “cuatro” de haber modificado el pensamiento de Mao Zedong.

El 6 de octubre, Hua Guofeng acomete un golpe de Estado con apoyo de las fuerzas de seguridad y de los jefes militares de la China del Norte. Posteriormente, hace arrestar a los “cuatro”. En estas operaciones es muerto Mao Yuan-xin, un sobrino de Mao Zedong, también es muerto Mao Xiao-liu el dirigente de las milicias obreras de Pekín. Mediante estas acciones, Hua Guofeng, se autotituló presidente del Comité Central y presidente de la Comisión de Asuntos Militares, conservando paralelamente el cargo de Primer Ministro. Asimismo, tuvo el monopolio de la edición y de la interpretación de las obras de Mao Zedong, y el 10 de octubre libró la campaña en contra de los “cuatro”. Éstos fueron acusados de revisionismo y de tramar complots e intrigas.

El 21 de octubre se anuncian grandes manifestaciones para aclamar a Hua Guofeng y celebrar el aplastamiento de los “cuatro.” En este momento, se afirmó que Mao Zedong estaba en contra de los “cuatro”.

El 28 de octubre son destituidos Chang, Yao y Wang, de todas sus funciones en Shanghai, y la crítica a Deng Xiaoping se mantiene oficialmente.

*Los “cuatro”, no habían forjado alianzas sólidas con otras fracciones en el poder, e incluso había mostrado desprecio por Hua Guofeng, cuyo ascenso a la vera del moribundo líder se produjo a partir de la muerte de Zhou Enlai y de la segunda caída política de Deng Xiaoping.*⁶⁴

El editorial del *Renmin Ribao* y del *Sienfang-jun Bao*, del 25 de octubre, trataron de mostrar que la nominación de Hua Guofeng como Presidente del Partido Comunista Chino habría estado de acuerdo con una decisión tomada el 30 de abril de 1976 por el presidente Mao. Lo anterior genera la existencia de dudas al

⁶⁴ Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa, en Anguiano, Eugenio (coordinador). China contemporánea: La construcción de un país (desde 1949). El Colegio de México. México, 2001, págs. 250-251.

interior del Partido, en cuanto a su normalidad y legitimidad con base en los propios estatutos del Partido.

A partir de entonces, Hua Guofeng se presenta como el único sucesor legítimo de Mao Zedong. En noviembre los llamados a la disciplina se hacen más extensos y se decide restablecer las reglas racionales en las fábricas.

La crítica a Deng Xiaping termina a fines de noviembre.

En enero de 1977 diversas manifestaciones proclaman el regreso de Deng Xiaping a la vida pública. En febrero, Huang Hua, ministro de Asuntos Extranjeros, declara que el regreso de Deng Xiaping se producirá en el momento oportuno. Un mes después, Hua Guofeng propone otorgar responsabilidades a Deng Xiaping, debido a esto, Deng Xiaping parece haber vuelto al gobierno.

A fines de junio de 1977, el *Renmin Ribao* elogia las ideas de Deng Xiaoping que anteriormente habían sido criticadas; críticas hacia la línea revolucionaria.

Después de la III Sesión del Comité Central (16-21 de julio de 1977) Hua Guofeng es nombrado oficialmente presidente y Deng Xiaping recupera la totalidad de sus poderes.

Con el regreso de Deng Xiaping sus colaboradores más cercanos ocuparon puestos claves en el departamento de organización del Comité Central (del que dependen las promociones o revocaciones en todos los organismos del Partido) y en otros departamentos centrales, así como en numerosas provincias.⁶⁵

La habilidad política de Deng Xiaping consistió en unir a los comunistas veteranos en la idea de restaurar plenamente el proyecto político e institucional que con que

⁶⁵ Bettelheim, Charles. China: Después de la muerte de Mao-Tse-Tung. Edit. Siglo XXI, México, 1979. págs. 78-85.

*ellos habían llegado al poder e instaurado la República Popular y, a partir de allí, continuar la construcción económica para llevar a China a niveles de crecimiento acelerado, a la vez que se fortalecía la seguridad nacional y la posición del país como una nación importante en Asia y en el mundo.*⁶⁶

2.1.2.4.1. La lucha de clases.

Con el propósito de ampliar tener una idea más clara de lo que aconteció durante los subsiguientes años a la muerte de Mao Zedong, es importante señalar el problema de la lucha de clases y la denominada Comuna de Shanghai.

Los partidarios de la línea revolucionaria construyeron diversas alianzas entre las masas trabajadoras y los intelectuales, pero no siempre supieron tratar correctamente las contradicciones en el interior de la alianza. Por consiguiente, se generaron antagonismo. Algunos partidarios de la izquierda aplicaron medidas represivas, que generalmente no fueron dirigidas contra los verdaderos enemigos sino contra los que posiblemente eran. Estas prácticas fueron realizadas por oportunistas que buscaban obtener beneficios personales. Como resultado de estas acciones se desarrolló el terreno para una contraofensiva revisionista, bajo la bandera de la “liberalización”.⁶⁷

Asimismo, cabe señalar que una de las características principales de esta lucha fue la manera sectaria en que se realizó. Dicho sectarismo fue resultado de la ausencia de análisis de clase que pudiese haber permitido trazar las líneas de demarcación entre clases y luego pasar a establecer las alianzas entre ellas. Además, otro rasgo importante fue el dogmatismo de algunos partidarios del marxismo, lo que imposibilitó el diálogo y las acciones. Contrariamente a los

⁶⁶ Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa, en Anguiano, Eugenio (coordinador). China contemporánea: La construcción de un país (desde 1949). El Colegio de México. México, 2001, págs. 252-253.

⁶⁷ Bettelheim, Charles. China: Después de la muerte de Mao-Tse-Tung. Edit. Siglo XXI, México, 1979. págs. 93 y 94.

partidarios de izquierda, los revisionistas pudieron utilizar concepciones que eran a la vez dogmáticas y eclécticas.⁶⁸

Este eclecticismo le dio a la línea revisionista un aspecto que en apariencia era menos represivo. De esta manera, en el momento de la muerte de Mao Zedong, el descontento de los intelectuales y un cierto cansancio de las masas impulsaron a una parte de éstas (que por otra parte tenían una guerra civil) a vincularse con la línea revisionista, pero esto ocurrió después que los partidarios de la misma realizaron su golpe de estado.⁶⁹

2.1.2.4.2. La Comuna de Shanghai.

En noviembre de 1966, se realizaron en Shanghai (también en otras ciudades industriales, particularmente en Tientsin y en el Noreste), los Comités de la Revolución Cultural de Fábrica. Dichos comités instauran un doble poder en las empresas, mediante la dirección de doce puntos aprobada por el grupo central de la Revolución Cultural. Al mismo tiempo se desarrollaron organizaciones revolucionarias de masas llamadas “cuarteles generales”. Estas organizaciones difícilmente se ponen de acuerdo entre sí, pero cuestionan el poder de la municipalidad, y la acusan de revisionismo. El poder de la municipalidad se derrumbó a principios de enero de 1967, debido a manifestaciones que reunían a más de un millón de trabajadores.

El 9 de enero de 1967, 32 organizaciones establecieron el “Comunicado urgente”, en el cual se anunciaba una serie de reglas que prepararían una nueva forma de poder.

El 5 de febrero de 1967 se proclama la Comuna de Shanghai. Los líderes anunciaron que el Comité Municipal del Partido y el Comité Municipal de la ciudad

⁶⁸ Ibid, págs. 96-97.

⁶⁹ Bettelheim, Charles. China: Después de la muerte de Mao-Tse-Tung. Edit. Siglo XXI, México, 1979. pág. 97.

habían sido destruidos y que un nuevo órgano de poder se había establecido de acuerdo con la doctrina del presidente Mao Zedong y los principios de la dictadura del proletariado.

Sin embargo, la Comuna no fue congratulada por la prensa central. Además, sin ser desautorizada oficialmente, en cierta medida no fue reconocida por el Gobierno central. Por consiguiente, 20 días después de haberse fundado la Comuna de Shanghai, ésta fue sustituida por el Comité Revolucionario de Shanghai, presidido por Chang Chuen-kiao, quien había participado en los trabajos de la Comuna de Shanghai.

Al parecer Mao Zedong no cuestionó el principio de la Comuna, pero puso en entredicho el proceso seguido después de la formación de la Comuna. Uno de los principales problemas que planteó Mao Zedong, fue el Partido, pues se mostró preocupado por el destino de los cuadros y la tendencia de algunos radicales a reprimir a personas que supuestamente eran responsables.

Otro problema vinculado al fracaso de la Comuna, se debe a la incapacidad que encontraron diferentes organizaciones revolucionarias para unirse, puesto que tendieron a rivalizar y violentarse entre sí.

Por otra parte, la mayoría de los viejos cuadros, sin decirlo abiertamente, fueron hostiles a la Revolución Cultural, ya que prefirieron mantener la existencia y unidad del Partido.

A partir de ese momento, fue el Ejército Popular de Liberación, quien se encargó de “reconocer” a los movimientos de izquierda e imponer su poder sobre el movimiento de masas. Esta acción condujo al debilitamiento de masas y a incrementar el poder de los líderes del Ejército Popular.

En 1969, durante el IX Congreso del Partido, los dirigentes del Ejército Popular desempeñan un papel determinante en los subsiguientes procesos políticos. De los 25 miembros del secretariado político, 14 son generales del Ejército Popular. A partir de entonces, los movimientos de masas que fueron importantes en los primeros años de la Revolución Cultural fueron sustituidos, y las críticas se elaboraron desde las cúpulas del poder.

En 1971, existía cierta presión de los líderes del Ejército Popular sobre miembros de la corriente revolucionaria, ya que esta sólo representaba tan sólo un tercio de los miembros del secretariado político, y dicha corriente revolucionaria no pudo fortalecerse como para obstaculizar el número creciente de partidarios de la línea revisionista.⁷⁰

*El golpe de estado de octubre de 1976 —en el cual el Ejército Popular de Liberación y los servicios de seguridad desempeñaron un papel decisivo— fue, finalmente, la culminación, en el proscenio de la escena política, de un proceso que se desarrollaba desde hacía años.*⁷¹

2.2. Principios rectores de las reformas económicas de 1979.

Oficialmente la nueva fase de configuración económica china se inició en diciembre de 1978, mientras el Comité Central del Partido Comunista Chino celebraba su Tercera Sesión Plenaria del XI Congreso. En el discurso de Deng Xiaoping hubo por supuesto una justificación moral de la nueva política señalando algunos de los errores que se habían tenido 10 años atrás. Sin embargo, el discurso fue progresista e indicaba que el Estado debía concentrarse en la mejora de las condiciones de vida del pueblo chino a través del desarrollo económico. Por lo tanto, la economía debía abrirse sin olvidar el objetivo fundamental, o sea, el perfeccionamiento del socialismo, es decir, el bienestar del pueblo chino. Aunque

⁷⁰ Bettelheim, Charles. *China: Después de la muerte de Mao-Tse-Tung*. Edit. Siglo XXI, México, 1979. págs. 99-105.

⁷¹ *Ibid*, pág. 106.

el cambio económico supone la coyuntura en 1979, la continuidad histórica es realmente el elemento sobresaliente de un proceso que rendirá mejores oportunidades para el Estado Chino en el siglo XXI. Las políticas de Deng Xiaping no suponen un rompimiento con el pasado – puesto que ninguna nación o persona pueden evitar llevar a costas el devenir histórico (quien lo hace, está condenado al fracaso) – sino el rescate de variados elementos de la economía internacional para adaptarlas a las condiciones de China.

Para Eugenio Anguiano:

*Las llamadas “cuatro modernizaciones”, (la aceleración del desarrollo económico de China) no surgieron a mediados de la década de los setenta, ...sino que de una manera u otra formaron parte de los objetivos del Gobierno y del Partido Comunista Chino, desde periodos iniciales del nuevo régimen. El Primer Plan Quinquenal (1953-1957), el periodo de reajuste posterior a los años de crisis (1959-1961) dejados por le campaña del “Gran Salto Adelante”, y la etapa pos-Mao (1977-1980) son momentos de la historia de China en donde el énfasis sobre las cuestiones económicas y de desarrollo ocupan un lugar destacado en las preocupaciones del liderazgo chino.*⁷²

Literalmente lo que exponía Deng Xiaoping era la construcción de una economía de mercado con características socialistas o peculiaridades propias. Además, promovió el proyecto de “un país, dos sistemas”, en estos territorios ex coloniales (Hong Kong, Macao) su sistema económico capitalista y su propia administración.⁷³

Es una exageración nacida de la ignorancia o de la débil memoria afirmar que los chinos están apartándose del sistema económico socialista impuesto poco después del triunfo de la Revolución. O que los líderes actuales están desmantelando el “modelo maoísta” y se están arrojando en brazos del

⁷² Anguiano, Eugenio, en Novelo, Adriana (Compiladora). Asia Oriental: Opciones de Desarrollo. Edit. El Colegio de México, México, 1984, pág. 109.

⁷³ Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa. El siglo XX en China. Edit. Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001, pág. 84.

*imperialismo y de las grandes empresas y bancos del mundo capitalista. Ni existía un “modelo económico” único del maoísmo, ni tampoco los experimentos actuales son totalmente nuevos y distintos de los puestos en práctica en alguna etapa de los años de vida transcurridos de la República Popular China.*⁷⁴

Tres meses después, en marzo de 1979, se enunciaron los cuatro principios irrenunciables:

1. Perseverancia en la vía socialista.
2. Ejercicio del poder por parte del Partido Comunista.
3. Vigencia del marxismo-leninismo y del pensamiento Mao Zedong.
4. Dictadura del proletariado.

La meta fundamental de las políticas emitidas por el Estado era pragmática y residía en la modernización del país y el alcance de éste al estrato más alto de los países desarrollados en los niveles de bienestar, para entrar al siglo XXI con mayores y mejores capacidades para afrontar los distintos retos.

Los líderes chinos buscaron ganar legitimidad sobre la base del mejoramiento económico, la estabilidad política y social y un nacionalismo popular creciente.⁷⁵

Una década después de iniciadas las Reformas de 1979, en 1989, Jiang Zemin asumió el cargo de Secretario General del Comité Central del Partido Comunista de China y en 1993 el de Presidente de la República Popular China. Esta tercera generación del Partido Comunista Chino siguió los principios rectores de la Reforma llevada a cabo por Deng Xiaoping. Esto permitió mantener un progreso

⁷⁴ Anguiano, Eugenio, en Novelo, Adriana (Compiladora). Asia Oriental: Opciones de Desarrollo. Edit. El Colegio de México, México, 1984, pág. 109.

⁷⁵ Preston, P. W. & Haacke Jürgen. Contemporay China. The dynamics of change at the start of the new millennium. Routledge Curzon, London, United Kingdom, 2003, pág. 327.

lineal en materia económica y social, y a la vez, se legitimaba el actuar del Partido Comunista con el apoyo popular y el prestigio internacional.

En la Primera Sesión Plenaria del XVI Comité Central del Partido Comunista de China – efectuada en noviembre de 2002 – Hu Jintao fue elegido Secretario General del Comité Central del Partido Comunista Chino, y en la Primera Sesión de la X Asamblea Popular Nacional – celebrada en marzo de 2003 – fue elegido Presidente de la República Popular China.

2.2.1. Reforma agraria.

Debido a que algunas de las políticas más importantes se han dirigido principalmente al campo – en 1979 cerca del 80 por ciento de la población residía en áreas rurales, actualmente cerca de 800 millones de campesinos equivalente al 62 por ciento de la población – no es fortuito que las reformas políticas comenzaran en las zonas rurales. Una de las tácticas de Deng Xiaping fue recuperar la experiencia de Anhui (inspirada por Zeng Xisheng, secretario del Partido de la Provincia de Anhui en 1961), que consistía en abandonar paulatinamente buena parte del sistema comunal y otras formas colectivas de explotación para introducir otros sistemas económicos más productivos.

Debemos considerar que China es el tercer país más grande del mundo, sin embargo, las grandes zonas desérticas y montañosas hacen que la superficie cultivada sea de apenas el 10 por ciento, aproximadamente 150 millones de hectáreas. Un tercio de esta superficie es muy fértil, aunque una cuarta parte está sujeta a las adversidades meteorológicas provocadas por la influencia de los monzones y los desbordamientos periódicos de los grandes ríos. Además, es el primer productor mundial agrícola en valor absoluto, especialmente en lo que a

cereales y carne se refiere. Las principales cosechas son el trigo y el arroz, junto al maíz y la soja ocupan más del 60 por ciento de la superficie cultivada.⁷⁶

Por lo tanto, la productividad en el campo era una exigencia mayor y se eligió un sistema llamado de “Responsabilidad familiar para la producción agropecuaria” mediante el cual, el Estado – se reserva la propiedad última de la tierra – fundaba una serie de contratos con los agricultores a quienes se les concesionaba el uso de la tierra por arrendamiento y se le otorgaban algunos útiles para su producción. Los campesinos tomarían las decisiones sobre los cultivos con respecto a la producción y la comercialización de sus productos. Así, la distribución de las tierras se efectuaba considerando ciertos criterios como el número de integrantes en las familias, la calidad de las parcelas, etcétera. Este sistema es similar al de la época Tang en los siglos VII y VIII, en donde a cada familia se le concedía la explotación de la tierra suficiente para asegurar sus necesidades y el pago de impuestos.

Inicialmente, el Estado aseguraba la compra de los granos que se producían, posteriormente, el Estado sólo compraba una cuota y el excedente se vendía en el mercado. Al parecer, en la actualidad el sistema de cuotas sólo se utiliza en ciertos productos que son estratégicos como la soja, el tabaco, y el algodón. Otro punto importante y que dio confianza a los campesinos, fue el hecho de consentir que éstos pudiesen heredar sus contratos contraídos con el Estado, además se permitió que se contratase mano de obra para el campo pero en pequeña escala.

⁷⁶ Bustelo, Pablo. La Economía China ante el siglo XXI: Veinte años de Reforma. Edit. Síntesis, España, 1996, pág. 54.

2.2.1.1. La reforma agraria en la década los ochenta, auge y estancamiento.

Los artífices de la reforma agraria de fines de los años setenta, perseguían dos objetivos. Primero, liberalizar el mercado y los precios en la mayor parte de los productos a excepción del grano, algodón y oleaginosas. Segundo, suprimir a las comunas, responsabilizando a los distritos municipales de las decisiones de producción.

A partir de 1979, las comunas comenzaron a dividirse en unidades más pequeñas y se adoptaron políticas más flexibles. A fines de 1981, había 2 341 granjas estatales, que cultivaban 4.7 millones de hectáreas, ocupando a 5.6 millones de trabajadores que ya percibían un salario. En 1985, el Gobierno anunció la disolución oficial de las comunas.⁷⁷

En los siguientes cinco años se redefinió el concepto de propiedad. Los derechos de propiedad permanecen al Estado, que tiene la potestad de alquilar las tierras a campesinos. El periodo de alquiler era de unos años y luego aumentó a 50, pero si fallecía el titular antes del fin del periodo de arrendamiento, los derechos son heredados íntegramente. En 1988 se permitió la transferencia de los derechos de explotación de la tierra y la posibilidad de contratar mano de obra (sin sobrepasar el número de siete personas). Esta cuasi-privatización se acrecentó con la nueva organización, derogando el Sistema de Planificación hacia un Sistema de Responsabilidad. En 1988 se realizaron modificaciones a la Constitución para permitir la compra y venta de los derechos de propiedad, principalmente en las zonas más desarrolladas y próximas a las grandes ciudades, cuyos cultivos tradicionales se han sustituido por cultivos especializados.

⁷⁷ Bustelo, Pablo. La Economía China ante el siglo XXI: Veinte años de Reforma. Edit. Síntesis, España, 1996, pág. 58.

En el Sistema de Responsabilidad, las agencias estatales encargadas de la compra de productos agrícolas y los campesinos realizaban contratos que regulaban la venta a la agencia estatal de una determinada cantidad de productos al precio correspondiente. Además, este sistema contenía otras peculiaridades. Primero, se trataba de contratos voluntarios, y segundo, el campesino disponía del exceso de la producción contratada, que era vendida en el mercado libre. Para fines de los años ochenta, alrededor del 60 por ciento de la producción agrícola se vendía por encima de las cantidades contratadas, es decir, se comercializaba a través de la oferta y la demanda.⁷⁸

2.2.2. Reforma industrial.

China estaba constituida como una sociedad esencialmente agrícola, con una economía autárquica o de semi-autoabastecimiento. Sin embargo, el ritmo de transformación es realmente sorprendente. Actualmente, aunque casi el 80 por ciento de la población se ocupa en las actividades agrícolas, la sociedad china se ha diversificado en mayor medida – el sector social industrial está creciendo de manera significativa – y la economía es mucho más abierta al comercio internacional.

En lo que se refiere a la reforma industrial, ésta se implementó apenas en 1984. En 1949 la industria pesada representaba en la producción industrial bruta el 25 por ciento, y en 1978 era de casi 60 por ciento. El gran problema fue la preeminencia de la industria pesada sobre la ligera – herencia del modelo soviético – y la carencia de otras industrias que se desarrollasen paralelamente para beneficio de la población.

⁷⁸ Ibid, Bustelo, pág. 69.

2.2.3. Reforma en las empresas públicas.

En lo referente a las empresas públicas se instauró un sistema similar al llevado a cabo en el campo pero más complejo. Primero, se separó la propiedad de la administración y de la gestión, después se introdujo la figura del convenio. En éste, avalado por las partes, se señalaba su duración y el monto de porcentaje de ganancia que debía ser para el Estado. A las empresas se les hizo el señalamiento de que debían separar una parte de las ganancias para dirigirlas a la mejora de la producción y para estimular a los trabajadores. Si existía un excedente de producción, es decir se superaban las expectativas, el resto se podía comercializarse en forma directa por la entidad. Se cambiaron las subvenciones por los créditos. El Estado dejó de ser la entidad monopólica en el comercio exterior, permitiendo la exportación directa pero permitiendo conservar solamente una parte de las ganancias obtenidas. Posteriormente, se introdujo el sistema de impuestos sobre beneficios.

En 1996, se encontraban en China 14 000 grandes y medianas empresas estatales que desempeñaban un papel importante en la industria pesada y en los sectores energéticos y de transportes. Su participación en la producción nacional oscilaba en un 50 por ciento, y absorbía casi el 70 por ciento del empleo industrial y de la inversión en capital fijo, y el 20 por ciento de los préstamos bancarios.

Sin embargo, desde comienzos de 1985 el crecimiento del sector estatal ha sido moderado a comparación del sector no estatal. El avance de nuevas formas de propiedad, como las empresas colectivas, las empresas individuales y las de capital mixto o coinversiones, ha reducido sensiblemente la participación de las empresas estatales en la producción industrial total, que ha pasado del 81 por ciento en 1979 al 50 por ciento a fines de los años noventa.⁷⁹ Es decir, muchas

⁷⁹ Bustelo, Pablo. La Economía China ante el siglo XXI: Veinte años de Reforma. Edit. Síntesis, España, 1996, págs. 95 y 96.

empresas estatales han cambiado su estrategia planificada a una estrategia de mercado en respuesta a los efectos generados por la creciente competencia.⁸⁰

*No obstante, las empresas estatales seguirán desempeñando una función fundamental en la economía china puesto que no sólo garantizan el empleo de millones de trabajadores, sino que además constituyen una importante fuente de ingresos presupuestarios para el Estado.*⁸¹

2.2.4. Reforma en el sistema laboral.

En el sistema laboral también se implementaron importantes reformas. Anteriormente, a las empresas se les conferían los trabajadores a través de métodos administrativos, con la reforma las empresas elegirían a sus propios trabajadores. Se crearon procedimientos de promoción al interior de la empresa, atendiendo las capacidades de cada trabajador. Los salarios se fijan con respecto al puesto de trabajo efectivamente desempeñado, a la cantidad de producción de la empresa, y a la función de la calidad. Se ha dado mayor margen a las empresas en la toma de decisiones. Lo anterior se introduce a una región o zona para analizar sus resultados y posteriormente hacer se hacen correcciones para mejorar el desempeño laboral. Más adelante, la mejora se extiende al ámbito nacional.

El sistema laboral, el tipo de contratación, y la movilidad vertical, son temas que siguen en discusión. El Gobierno Central y los gobiernos locales han hecho significativas liberalizaciones en temas como la contratación, exportación, comercialización, distribución de incentivos, e inversiones, para incorporar al país a las condiciones de mercado.

⁸⁰ Yi-Min, Li. Between Politics and Markets Firms, Competition, and Institutional Change in Post – Mao China. Hong Kong University of Science and Technology. Cambridge University Press, United States, 2001, pág. 195.

⁸¹ Bustelo, Pablo. La Economía China ante el siglo XXI: Veinte años de Reforma. Edit. Síntesis, España, 1996, págs. 96 y 97.

2.2.5. Reforma en el sistema político.

Distintas opiniones insisten en señalar que después de la reforma económica sigue la política. Contrariamente a estas opiniones, otros expertos argumentan que las reformas políticas no se realizarán en el corto y mediano plazo, si es que se realizasen.

*Los líderes chinos han optado por una reforma gradual que introduce cambios en la economía sin recurrir a alteraciones políticas significativas. Asimismo, el crecimiento económico ha traído consigo una notable mejoría en el nivel de vida de la población cuya renta per cápita se ha multiplicado.*⁸²

Los países de la región del Sureste de Asia, y en general en el continente, no se caracterizan por tener regímenes democráticos. Pese a lo que algunos académicos puedan argumentar con respecto a un proceso paulatino de democratización, los líderes chinos han señalado que el Órgano principal del Estado seguirá siendo el Gobierno Central-Asamblea Popular Nacional a través del Partido Comunista Chino, formado por más de 66 millones de miembros en su mayoría de la etnia Han, el 13.91 por ciento proceden de las 55 minorías étnicas. Estas últimas han tenido más importancia en las decisiones de los gobiernos locales pero, en términos generales, es el Estado quien decide la vida política de los chinos. Por lo tanto, no hay indicios de una reforma política a mediano plazo.

Sin embargo, se han dado algunos ajustes políticos para adaptarse a los nuevos cambios internacionales. Aunque los principios rectores de la Revolución siguen vigentes.

En China se han promulgado cuatro versiones de la Constitución: la de 1954, 1975, 1978, y 1982. La Constitución de 1982, donde se establecen los principios de la reforma económica y la política de puertas abiertas, fue enmendada por la

⁸² Bustelo, Pablo. La Economía China ante el siglo XXI: Veinte años de Reforma. Edit. Síntesis, España, 1996, págs. 52 y 53.

Asamblea Popular Nacional en 1988, 1993, y 1999. Con el fin de estar a la par de las transformaciones económicas y sociales. En la enmienda de 1993 se establece “la economía de mercado socialista”, y en la de 1999, se señala la protección a la “economía de propiedad privada”.⁸³

2.2.6. Estrategia de tres pasos.

En 1987, el Estado formuló una estrategia económica de tres pasos:⁸⁴

Sobre la base de 1980, duplicar el Producto Interno Bruto para resolver el problema de alimentación y vestido de la población (el objetivo social se realizó a principios de 1990).

Para fines del siglo XX cuadruplicar el Producto Interno Bruto respecto de 1980 para que la población alcance una vida medianamente acomodada (objetivo social que se cumplió parcialmente en 1995).

Para mediados del siglo XXI, se espera realizar la modernización del país en lo fundamental y elevar el Producto Interno Bruto per cápita hasta el nivel de los países medianamente desarrollados y hacer que el pueblo tenga una vida relativamente holgada.

⁸³ La Asamblea Popular China ha emitido una ley que garantiza la propiedad privada, un proyecto rechazado siete veces en los pasados trece años. La segunda ley emitida, considera que China ha llegado a un estado donde puede permitirse dar por terminadas algunas ventajas a los inversionistas extranjeros, es decir, poner fin a algunos privilegios fiscales y gravar un impuesto de 25 por ciento a sus ganancias. Del mismo modo, las empresas extranjeras que estaban exoneradas de impuestos los dos primeros años pagarán ahora un impuesto de 15 por ciento y en los empresarios chinos el impuesto será de 33 por ciento. Véase: *Milenio*, “China abre la muralla”, 17 de marzo de 2007, pág. 30.

⁸⁴ Embajada china en México. China 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003, pág. 97.

2.2.7. Reforma en el sistema económico.

La reforma en el sistema económico tiene como táctica que el Estado se sirva de los instrumentos de la economía de mercado para modernizar la estructura de la economía nacional. El Estado recreó una estrategia de puertas abiertas para favorecer las inversiones extranjeras y mejorar la cooperación técnica, la innovación tecnológica y los sistemas de administración y gestión de otros países.

2.2.7.1. Política monetaria y sector financiero.

En 1993, Zhu Rongji, viceprimer ministro encargado de asuntos económicos, tomó la dirección del Banco Central, nombrándose gobernador y presentando un programa para sacar a China del atraso financiero. Las primeras medidas de su plan de austeridad influyeron en la modernización del sistema bancario, el desarrollo de los mercados interno de capital,⁸⁵ la ley del Banco Central y el sistema impositivo. También afectaron a la política monetaria, al aumentar su influencia en la gestión de la demanda agregada.⁸⁶

⁸⁵ El 30 Mayo de 2007 se anunció que en China, el índice accionario había retrocedido 6.5 por ciento al cierre de la jornada, luego de que el Ministerio de Finanzas de aquél país decidiera triplicar el impuesto sobre las transacciones bursátiles. El impuesto sobre las transacciones bursátiles se elevó de 0.1 a 0.3 por ciento.

Al parecer, el Gobierno chino buscaba enfriar los recalentados mercados bursátiles chinos. Sin embargo, el Banco Mundial señaló que el mercado no parece estar recalentado.

Por su parte, algunos analistas señalaron que la caída en el precio de las acciones es temporal, ya que la fuerte demanda de los inversionistas internos ha elevado el precio de las acciones. No obstante, otro grupo de especialistas, temen que se esté creando una burbuja en la bolsa de valores de dicho país. Por su parte, Alan Greenspan, advirtió que el mercado de valores chino podría experimentar una dramática corrección.

<http://www.diarioamanecer.com.mx/Amanecer/noticias/Mayo2007/272.php>

⁸⁶ Bustelo, Pablo. La Economía China ante el siglo XXI: Veinte años de Reforma. Edit. Síntesis, España, 1996, pág. 69.

2.2.7.2. Sistema bancario.

En los años ochenta se promovieron cambios importantes en el sistema bancario. La declaración de 1984 dotó al Banco Popular de rango de Banco Central y delimitó las competencias de los cuatro grandes bancos especializados. Al Banco de China le correspondió el área de divisas y comercio exterior; al Banco Industrial y Comercial de China el crédito comercial e industrial urbano así como los créditos asociados al desarrollado industrial y comercial de las empresas; el Banco Chino de Construcción se especializó en la inversión de activos fijos y en la distribución de los recursos de capital destinados a la construcción; por último, el Banco Agrario Chino se hizo cargo de las finanzas rurales y de la administración de los fondos estatales destinados al desarrollo agrícola.

La representación bancaria extranjera en China ha crecido lentamente. Desde el inicio de la reforma se permitió el establecimiento de bancos extranjeros. Al principio, sólo podían establecer oficinas representativas, posteriormente fueron autorizadas en abrir sucursales y a formar coinversiones en las Zonas Económicas Especiales. EL noveno Plan Quinquenal (1996-2000) permite que los bancos extranjeras puedan realizar operaciones en ciudades como Shanghai, Pekín, Guangzhou, Nanking, Fuzhou y Ningbo, entre otras.⁸⁷

2.2.7.3. Política monetaria.

La distribución del crédito sigue siendo la clave de la política monetaria en China. Su formulación toma en cuenta elementos nuevos como los objetivos anuales de inflación y el crecimiento real de la economía. Además, se han introducido instrumentos nuevos como son el crédito del Banco Central, el establecimiento de coeficientes de reserva y los tipos de interés. Por lo tanto, la actual política

⁸⁷ Bustelo, Pablo. La Economía China ante el siglo XXI: Veinte años de Reforma. Edit. Síntesis, España, 1996, págs. 70 y 71.

monetaria se aplica mediante una combinación de instrumentos de control, directos e indirectos.⁸⁸

2.2.8. Creación de zonas económicas especiales.

Una de las herramientas más importantes en política económica efectuadas por el Estado fue la promoción de zonas económicas especiales. Estas zonas han atraído en las últimas dos décadas impresionantes flujos de inversión, como parte del modelo de planificación centralizada.

La idea original pretendía convertir a las Zonas Económicas Especiales chinas en unidades exportadoras como las de otros países de Asia del Este y del Sureste. No obstante, a medida que evolucionaban tomaron características propias.. Las diferencias se deben al tamaño, estructura, y función.

La actividad económica difiere entre zonas, por ejemplo, Zhuhai, Shantou, Xiamen y Shenzen están regidas por sus gobiernos municipales. Hainan por el gobierno provincial. Censen, Xiamen y Hainan son zonas comerciales independientes que gozan de un amplio grado de autonomía, sus autoridades están encargadas de fortalecer los vínculos y fomentar la integración con las economías de Taiwán, Macao y Hong Kong.⁸⁹

⁸⁸ China amplió su banda cambiaria del yuan frente al dólar, el aumento fue de 0.5 por ciento. Esta medida se efectuó unos días antes de que ministros de Beijing asistan a una reunión en Estados Unidos para discutir la devaluación del yuan. La decisión fue tomada con cautela por Estados Unidos, ya que al parecer, no tiene implicaciones directas para la cotización del yuan frente al dólar. Sin embargo, los líderes chinos afirman que están mejorando el régimen cambiario. *Financial Times (edición mexicana)*, “Amplía China su banda cambiaria”, 21 de mayo de 2007.

⁸⁹ Bustelo, Pablo. La Economía China ante el siglo XXI: Veinte años de Reforma. Edit. Síntesis, España, 1996, pág. 117.

En 1979 comenzó la creación de estas zonas con la conformación de tres enclaves en la Provincia de Guangdong (Shenzhen, cerca de Hong Kong; Zhuhai, cerca de Macao y Shantou).

Posteriormente se conformaron otras zonas en Fujian (Xiamen, frente a Taiwán) y en la Provincia de Hainan.

En 1984, se realizó una apertura a la inversión extranjera en 14 ciudades a lo largo del litoral: Dalian, Quinhuangdao, Tianjin, Yantai, Qingdao, Lianyungang, Nantong, Shanghai, Ningbo, Wenzhou, Fuzhou, Guangzhou, Zhanjiang y Beihai.

Un año después, en 1985, se incluyeron los deltas de los ríos Changjiang y Zhujiang, el área triangular del sur de Fujian, las penínsulas de Shandong y Liaodong, la Provincia de Hebei y la región autónoma de la etnia Shuhang de Guangxi. En 1990, se decidió explotar y abrir la nueva zona de Pudong, en Shanghai, y un grupo de ciudades a orillas del río Changjiang. Debido a estas medidas se configuró una franja económica con Pudong como la “Cabeza de Dragón”.

En 1992, más ciudades fronterizas se unieron a la apertura junto con las capitales de todas las provincias y regiones autónomas, y se fusionaron ciudades grandes con medianas; 15 áreas de derechos arancelarios, 49 zonas nacionales de desarrollo económico y tecnológico y 53 zonas de desarrollo de altas y nuevas tecnologías.

Los resultados de estas reformas de apertura de zonas selectas han sido extraordinarios. Por ejemplo, en Shenzhen – la primera de las cinco zonas conformada por el Estado Chino – el valor bruto de la producción creció entre 1980 y 1993 a una tasa promedio anual de 35.9 por ciento. En ese último año, 1993, el 34 por ciento de la renta nacional se generó a través de cinco regiones costeras: Guangdong, Shandong, Jiangsu, Fujian y Liaoning. Y cuatro años

después, en 1997, esas mismas regiones costeras generaron el 12 por ciento de las exportaciones totales de China e ingresaron la séptima parte del capital extranjero disponible.⁹⁰

Las reformas estatales promovieron la unidad nacional a través de la creación de estas zonas. Como consecuencia de la cercanía geográfica que mantienen entre sí en el país se han creado nichos de producción y un dinámico crecimiento económico a través de la aglomeración productiva. Además, estas zonas significan la bisagra al comercio internacional; exportación, introducción de tecnologías avanzadas, y un aliciente al crecimiento de otras regiones al interior.

2.2.8.1. Explotación del occidente chino.

En 2000, dio inicio el programa de explotación del occidente chino. En dicho programa el Estado aplica una política de trato preferencial a la inversión de fondos, al ambiente de inversión, a la apertura al exterior, al desarrollo de la ciencia y la educación, a la incorporación de personas de valía y otros tópicos. De esta manera, entre 2000 y 2002, se iniciaron 36 proyectos con una inversión superior a los 600 000 millones de yuanes.

La región occidental incluye las provincias de Guizhou, Sichuan, Shaanxi, Qinghai, Gansu y Yunnan; las regiones autónomas del Tíbet, la uigur de Xinjiang, y de la etnia hui de Ningxia; y el municipio de Chongqing, bajo jurisdicción central. La parte occidental del país representa dos terceras partes de la superficie territorial de China y concentra sólo el 22.8 por ciento de la población china. Es una región que cuenta con grandes reservas minerales y tiene gran potencial en recursos energéticos (incluyendo la energía hidráulica), turismo y tierras. Tiene una línea fronteriza terrestre de 3 500 kilómetros y colinda con más de 10 países. El Estado tiene como objetivo que el occidente se convierta en la segunda área más

⁹⁰ Ríos, Xulio. China ¿Superpotencia del siglo XXI? Edit. Icaria, España, 1997, pág. 31.

importante hacia el exterior. En el programa integral para el desarrollo de occidente que elaboró el Estado, se contempla también la incorporación al desarrollo de la región autónoma de Mongolia Interior y la región autónoma de la etnia Shuhang de Guangxi.

Una de varias políticas preferenciales para estimular la inversión extranjera en la región se refiere a las empresas con capital extranjero que en los tres años siguientes a los correspondientes al plazo de cobro tributario preferencial – de una reducción del impuesto sobre la renta empresarial de hasta 15 por ciento y si son empresas orientadas a la exportación – disfrutarán de mayores reducciones y exenciones de impuestos, con el 10 por ciento de tasa mínima. Además – al igual que las regiones costeras – las regiones del occidente chino pueden autorizar proyectos por valor de menos de 30 millones de dólares de inversión extranjera.⁹¹

2.3. Balance económico sobre las Reformas y crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB).

Pese a las fuertes críticas sobre el atraso económico en China antes de las Reformas, es importante subrayar que entre 1957 y 1978, el Producto Interno Bruto registraba tasas medias anuales cercanas al 3.5 por ciento.

Lo anterior puede parecer importante, pero lo sorprendente se muestra entre 1978 y 1995, cuando en el país se registraron tasas de crecimiento anual promedio de 10 por ciento.⁹²

De 1991 a 1995 el Producto Interno Bruto fue de 12 por ciento promedio anual, el más grande del mundo. La economía creció cuatro veces más de lo previsto en 1978 (la expectativa de cuadruplicar la economía se planteó apenas en 2000, y

⁹¹ Embajada china en México. China 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003, págs. 154-160.

⁹² Ríos, Xulio. China ¿Superpotencia del siglo XXI?. Edit. Icaria, España, 1997, pág. 36.

resultó antes de lo previsto, en 1995). En este último año, 1995, el PIB disminuyó a 10.2 por ciento contra 11.8 por ciento en 1994 (4.4 por ciento en la agricultura y 14.4 por ciento en la industria). A finales de 1994 las reservas en divisas alcanzaron los 73 000 millones de dólares. En 1978 las ventas en el extranjero fueron de 9 800 millones de dólares y para 1995 China había logrado captar 145 000 millones de dólares. Es decir, en 1978 la economía ocupaba el lugar número 30 y para 1995 alcanzó posicionarse en el décimo lugar mundial. La cuota de mercado mundial es de cerca de 3 por ciento y en 1978 sólo llegaba al 0.3 por ciento. En 1995 se registró un superávit de 18 000 millones de dólares, y se espera que en el año 2025 la tasa promedio de crecimiento oscile alrededor de 7 por ciento.

En 1997, estimaciones del Fondo Monetario Internacional basado en el cálculo del PIB y del poder adquisitivo de la moneda, señalaron que China era una potencia en el terreno económico al situarse en el en el tercer lugar mundial después de Estados Unidos y Japón. Asimismo, un informe del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) situó a China en el lugar número 101, entre Mongolia y Líbano, con respecto al bienestar social y el desarrollo humano.⁹³ No obstante, debemos considerar que la meta social, esencialmente de las Reformas es a largo plazo, y que uno de los grandes logros de China fue haber sacado de la pobreza extrema a 250 millones de habitantes de una población de 1 300 millones en 25 años, lo que significa que se erradicó la pobreza extrema en una tercera parte de la población.

China anunció en mayo de 2007 una serie de políticas que ayudan al crecimiento equitativo. Funcionarios chino aseguran, que las políticas que permiten la educación básica estatal de 9 años y el seguro de salud en áreas rurales han sido implementadas más rápido de lo previsto. De igual manera, el gasto del gobierno central para dichos programas se prevé en cerca de 27 000 millones de yuanes

⁹³ Ríos, Xulio. China ¿Superpotencia del siglo XXI?. Edit. Icaria, España, 1997, pág. 37.

(casi 8 000 millones de dólares). Además se eliminó un tipo de impuesto o pago en educación, lo cual beneficia al segmento de la población más pobre en las áreas rurales.

Asimismo, el Gobierno Central pretende ayudar hasta con el 80 por ciento del pago de un seguro de salud en áreas rurales, además de otorgar subsidios hasta por 40 yuanes por persona, 20 de ellos los proporcionará el Gobierno Central y los otros 20 los otorgará el gobierno local.⁹⁴

2.3.1. Estructura económica.

Antes de la ejecución de los Planes Quinquenales, y más concretamente antes de 1949, China era un país económicamente débil. Su volumen de producción más grande, en ese entonces, no superaba los 150 millones de toneladas de cereales, 849 000 toneladas de algodón, 445 000 toneladas de hilo de algodón, 2 279 millones de metros de telas, 61.88 millones de toneladas de carbón, y los 6 000 millones de kw/h de electricidad. Pese a esas condiciones, el país ha podido llevar a cabo un proceso de desarrollo industrial, moderno y eficiente, capaz de producir grandes cambios al interior del país. Ante todo, no debemos olvidar la gran importancia de la planificación a gran escala que después de 50 años han tenido los Planes Quinquenales. Hasta el momento – de 1953 a 2005 – el país ha realizado 10 Planes Quinquenales, cosechando grandes logros, además de seguir sentando las bases para el proceso de desarrollo de la economía nacional china.

Tan sólo en 2002, el Producto Interno Bruto (PIB) superó los 10 billones de yuanes, a una tasa de crecimiento anual de 8 por ciento.

En los 30 años que siguieron al establecimiento de la República Popular China, el Estado fundó un modelo de economía planificada a través de la Comisión de

⁹⁴ World Bank. Quarterly Update. Mayo 2007. págs. 14 y 15.

Planificación, órgano estatal especializado en programar y definir los objetivos y metas en los diversos sectores. Por lo tanto, todo se producía y se cultivaba según los planes. Además los departamentos de planificación ayudaban a establecer los tipos, la proporción y los precios de todos los productos. Esto creó un desarrollo importante, sin embargo, la mayoría de la producción se encontraba en la industria pesada y se mantuvo el atraso tecnológico de China respecto al mundo. Asimismo, los líderes chinos tomaron conciencia de la importancia de modernizar la base industrial y económica y tomaron las decisiones de adecuarse a los cambios tecnológicos internacionales.

Con la reforma agrícola se liberalizaron de manera importante los precios de la mayoría de los productos agrícolas, se derogaron varias medidas restrictivas, permitiendo a los campesinos dedicarse a otras actividades. En 1984, la reforma de la estructura económica se extendió a las ciudades de la costa Este del país.

Para 1992, sobre la base de los proyectos realizados en 1979 y 1984, el Estado siguió definiendo las directrices que deberán tomar el país con respecto al desarrollo económico y social, sin embargo no se perdió el rumbo hacia la llamada “economía de mercado socialista”. Estas directrices – Reformas continuas – señalaban principalmente lo siguiente:

1. Persistir en la política según la cual la economía de propiedad pública es el componente principal, al tiempo que se desarrollan en conjunto los diversos elementos económicos.
2. Cambiar el mecanismo de gestión de las empresas de propiedad estatal y establecer una estructura empresarial moderna, acomodada a las exigencias de la economía de mercado.

3. Fundar un sistema nacional de mercados, abierto y unificado, y hacer realidad la integración de los mercados urbanos y rurales, y de los mercados nacional e internacional.

4. Fomentar una distribución optimizada de los recursos.

5. Cambiar las funciones del gobierno en cuanto a la administración de la economía, establecer un sistema mejorado de regulación y control macroeconómicos.

6. Establecer un régimen de distribución de los ingresos, en el que prive el principio de “a cada cual según su trabajo”, se priorice la eficacia y la equidad sea la regla, y se estimule a algunas zonas y personas a prosperar antes que los demás y seguir el camino de prosperidad conjunta.

7. Proporcionar a los habitantes tanto urbanos como rurales la seguridad social correspondiente a las circunstancias nacionales y promover el desarrollo económico y la estabilidad social.

En 1997, el Estado señaló que el sector no público – privado (nacional o extranjero) es un elemento importante para la economía socialista, ya que estimula el capital, la tecnología, y otros elementos de la producción a distribuir beneficios.

Para 2002, ya se había construido parcialmente la estructura de mercado socialista. Se ha estado fortaleciendo el mercado como un agente más – el Estado no ha relegado totalmente su papel de principal agente – en la distribución de recursos, y siguen mejorando los sistemas de regulación – no desregulación – y control de los indicadores macroeconómicos. La economía china ha fortalecido la propiedad pública como el cuerpo principal, y se desarrollan paralelamente y en conjunto otros tipos de propiedad como la privada, mixta, individual, y otros

dispositivos de la economía no pública. (De acuerdo con un estudio elaborado por Andersen Consulting, Cardiff Business School y la Universidad de Cambridge las empresas chinas buscan compensar sus desventajas mediante acuerdos de cooperación a largo plazo con socios occidentales.)⁹⁵

El crecimiento ha sido no sólo extensivo sino intensivo. Los líderes chinos han señalado que la estructura de economía de mercado socialista es un proceso que se sustentará en 2010 y que alcanzará una madurez relativa hasta 2020.

2.3.2. Crecimiento sectorial.

El crecimiento económico en China se ha manifestado de manera estructural. En 1978, la agricultura participaba en el PIB con 28.1 por ciento, la industria con 48.2 por ciento, y los servicios con 23.7 por ciento. En 1998, la parte de la agricultura ya había disminuido a 18 por ciento, y los servicios habían subido a 33 por ciento. En 1978, las materias primas representaban más de la mitad de las exportaciones chinas, para 1998 los productos manufacturados representaban el 84 por ciento de las exportaciones. También, la parte de las empresas propiedad del Estado han disminuido, de 78 por ciento que era en 1978 a 28 por ciento en 1998, lo que significa que China ha otorgado participación en la producción a otros agentes, principalmente a empresas mixtas y privadas.⁹⁶

2.3.3. Crecimiento económico industrial.

Entre 1979 y 2000 el valor agregado de la industria china ascendió a una tasa media anual de 11.6 por ciento. En 2002, los activos de las empresas industriales de propiedad estatal y de las de propiedad no estatal – cuyo ingreso anual por

⁹⁵ <http://www.automotriz.net/articulos/chinaexpasion.html>

⁹⁶ Gungwu, Wang & Wong, John (editors). China: Two Decades of Reform and Change. Singapore University Press, Singapore, 1999, pág. 3.

ventas de productos superó los cinco millones de yuanes – fue de 14.479 billones de yuanes, y el valor agregado alcanzó los 4.593 billones de yuanes, 10.2 por ciento más que en 2001.

Debido a este crecimiento industrial, los principales productos industriales se han multiplicado por decenas y aún por centenas de veces. Una extensa cantidad de productos chinos se venden en casi todos los países del mundo. En 1995, la producción de varios productos se había colocado en los primeros lugares mundiales, productos tales como: el acero, cemento, fertilizantes químicos agrícolas, carbón y televisores.⁹⁷

2.3.4. Empresas de propiedad estatal.

El Estado realizó una serie de pruebas en la estructura de las empresas con el objetivo de reducir pérdidas económicas. Esta reforma estructural se llevó a cabo en más del 90 por ciento de las empresas pequeñas y medianas. En 2002, 3 322 de las 4 371 empresas más importantes del país habían hechos ajustes mediante las reformas de reconversión y se habían convertido en grandes empresas. El Grupo Petróleo y Gas Natural de China, la Compañía de Petróleo Marítimo de China, el Grupo Industria Petroquímica de China, el Grupo de Telecomunicaciones Móviles de China, y otras muchas empresas habían entrado al mercado internacional.

En ese mismo año, 2002, tanto las empresas paraestatales como los grupos de propiedad estatal, habían obtenido un valor agregado industrial de cerca de 1.663 billones de yuanes, correspondiente a 11.7 por ciento más que en 2001. Además tuvieron ganancias por 263 610 millones de yuanes.

Casi todas las ramas industriales del país han dejado de tener pérdidas, y a su vez, han contribuido al Estado generando beneficios económicos y sociales.

⁹⁷ Embajada china en México. China 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003, págs. 110-112.

Simplemente, 11 empresas de propiedad estatal se unieron al *ranking* de las 500 empresas más poderosas del mundo.⁹⁸ Sin embargo, sigue habiendo pérdidas de las empresas del Estado, que se resuelve con nuevos préstamos de los bancos estatales, actuando como comerciales.

2.4. Utilización del capital extranjero.

En el país, el capital extranjero se utiliza de distintas maneras y por varios canales, cuyo origen se divide en tres grupos:

Empréstitos: incluidos préstamos gubernamentales, de instituciones financieras internacionales y bancos comerciales. Créditos para la exportación: así como bonos emitidos en el exterior.

Inversiones directas: que comprenden proyectos de inversión mixta, empresas de cooperación, empresas de capital exclusivamente extranjero y desarrollo mediante cooperación conjunta.

Otras inversiones extranjeras: que abarcan la renta internacional, el comercio compensatorio, el procedimiento y ensamblaje, y la emisión de acciones en el exterior.

Entre 1990 y 2001, en el país se utilizó en forma acumulativa 510 800 millones de dólares del exterior, de los cuales 378 000 millones fueron utilizados en inversión directa. En 2002, se utilizaron 55 000 millones de dólares, de los cuales 52 700 millones de ellos se dirigió a la inversión directa. En este año China se convirtió en el principal país receptor de Inversión Extranjera Directa en el mundo. Para funcionarios de la Comisión Estatal de Reforma y Desarrollo, el hecho de que la economía mundial se haya encontrado en la década de 1990 en un contexto internacional de poca prosperidad y de disminución en inversiones, no significó

⁹⁸ Embajada china en México. China 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003, pág. 113

que la economía china no pudiera crecer. En primer lugar, debido a los esfuerzos del Estado en mantener un ahorro interno, y por otra parte, a los beneficios emanados del ingreso de China – y la realización de sus compromisos – ante la Organización Mundial de Comercio. Sobre todo en lo que se refiere a la disminución arancelaria, la mayor apertura a las inversiones extranjeras, acceso a mejores tecnologías, y las revisiones, modificaciones y mejoramientos de leyes y reglamentos en relación al exterior.

En la década de los ochenta, el Estado asignó recursos humanos, materiales y financieros para construir grandes obras de infraestructura, creando excelentes condiciones para la inversión extranjera. El Estado ha decretado más de 500 leyes y normatividades de tipo económico relacionadas con el exterior, para así proporcionar una base de seguridad legal a las inversiones procedentes del exterior. En 1997, se publicó el Catálogo-Guía de las Actividades Industriales para el mejor desarrollo de la agricultura, el transporte, las materias primas y materiales importantes, la energía, las tecnologías de punta, la optimización de los recursos, la protección del ambiente, etcétera.

En el marco de la OMC, se revisaron aproximadamente 2 300 leyes y reglamentos, se anularon 830, y se modificaron 325. Al mismo tiempo se estableció un sistema jurídico que tiene como base la Ley de Empresas de Gestión, la Ley de Cooperación Mixta Sino-Extranjera, la Ley de Capital Extranjero, y sus normas de aplicación.

A fines de 2002, inversionistas de más de 170 países del mundo llevaron a cabo negocios e inversiones en China en más de 424 000 empresas. Igualmente, un número importante de grandes grupos financieros internacionales califican a China como uno de los principales países para invertir.⁹⁹

⁹⁹ Embajada china en México. China 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003, págs. 162-165.

2.5. Comercio exterior.

En el comercio internacional, China ocupaba el lugar número 32 en 1978, en 1989 el 15, en 1997 el décimo y en 2001 el sexto. En este último año, el volumen total de comercio de importaciones y exportaciones registró 509 650 millones de dólares, representando 24.7 veces más que en 1978, 4.6 veces más que en 1989, y 1.57 veces más que en 1997. Un año después, en 2002, el volumen total de comercio fue de 620 770 millones de dólares.

En 2003, 220 economías comerciaban con China. Sus primeros 10 socios fueron en el siguiente orden: Japón, Estados Unidos, Unión Europea, Hong Kong, ANSEA, República de Corea, Taiwán, Australia, Rusia, y Canadá.

2.6. Reducción de aranceles.

China ha disminuido un número importante de aranceles para acelerar su incorporación a la economía internacional. El 1º de abril de 1996, el Estado anunció la reducción de aranceles de importación para 4 971 *ítems*, por lo tanto la media bajó de 35 a 23 por ciento. El 1º de octubre de 1997, se reajustaron 4 874 *ítems*, disminuyendo la media de 23 a 17 por ciento. El 1º de enero de 2001, el Estado volvió a bajar la media arancelaria hasta 15.3 por ciento, repercutiendo en 3 462 *ítems*. En 2002, que fue el primer año de ingreso del país a la Organización Mundial de Comercio (OMC), el nivel total de los aranceles de importación bajó hasta la media del 12 por ciento (en 1992 la media era del 43.2 por ciento), es decir, 4 315 ítems fueron reducidos hasta los niveles más bajos, lo que representó un 59 por ciento del total de los *ítems* gravados. En 2005, la reducción de aranceles fue inferior a la media de los países en desarrollo y los aranceles para la importación de productos industriales descendieron hasta cerca del 10 por ciento.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Embajada china en México. China 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003, págs. 154-160.

2.7. Promoción de la ciencia y la tecnología.

En 2002, el Ministerio de Ciencia y Tecnología dio el espaldarazo al primer Programa de Franja de Explotación de Sectores de Nueva y Alta Tecnología de Nivel Nacional en la Provincia de Shaanxi. En el programa existe un proyecto denominado el “valle del silicio del oeste”, el cual tiene como eje el tramo de la Provincia de Shaanxi del ferrocarril Longhai (de Lianyugang a Lanzhou), enlaza además cuatro zonas de desarrollo de nivel nacional, tres de nivel provincial, varias decenas de parques industriales, científicos y tecnológicos. Con el objetivo de desarrollar tecnología de punta: electrónica, software, medicina biológica, navegación espacial y aérea, y nuevos materiales. Se prevé fomentar al interior del país el crecimiento de los estudios científicos y tecnológicos, el desarrollo de productos de la zona, a través del dinamismo de las diferentes zonas aledañas.

Esta zona – Shaanxi que se ubica en el centro del país – ha reunido alrededor de 90 000 científicos e ingenieros, 850 000 técnicos especializados en diversos temas, más de 1 000 centros de investigación científica y más de 50 centros de enseñanza superior.

2.8. Ingresos.

El futuro desarrollo de China depende no sólo del éxito de las reformas introducidas a finales de los setenta, sino en mejorar el consumo y los estándares de vida de la población china; dicho mejoramiento en los estándares de vida deberán extenderse a la mayoría de la población.

En los albores de las reformas el ingreso entre las regiones costeras y occidentales de China fue desigual, 50 por ciento más alto en las regiones costeras. La concentración de la Inversión Extranjera Directa en las provincias

costeras del Este chino ha contribuido a que el ingreso en las provincias costeras sea a más del doble que en el de la parte occidental china.¹⁰¹

Sin embargo, entre 1978 y 2000, el PIB per cápita en China creció a una tasa promedio anual de 7 por ciento. No obstante, el crecimiento en el consumo y los estándares de vida fueron desiguales. Entre 1978 y 1985, el consumo creció rápidamente (9 por ciento) sin haber extendido abruptamente la disparidad entre los ingresos. Posteriormente, entre 1986 y 1990, los estándares de consumo declinaron (4 por ciento), además creció la inflación y la desigualdad en los ingresos.¹⁰²

Por su parte, estimaciones oficiales han señalado que en 2002, el PIB per cápita promedio en todo el país era de casi 1 000 dólares anuales.

De hecho, desde hace más de 20 años han estado mejorándose los niveles de crecimiento económico y el ingreso de los habitantes (de manera desigual). Por ejemplo, en 1978 el ingreso neto per cápita de los habitantes de las zonas rurales era de 134 yuanes, para 2002, algunos chinos (sin determinar cuántos) habían logrado un ingreso de 2 476 yuanes, con una tasa media de aumento real anual de 7.2 por ciento. Asimismo, el ingreso per cápita en las ciudades y poblados aledaños ascendió de 343 a 7 703 yuanes, con un aumento real anual de 6.7 por ciento. Lo que significa que ha estado incrementándose más el promedio de ingresos en zonas rurales que en las urbanas, con casi un uno por ciento de diferencia. Sin embargo, podemos observar que el dato no es relevante, si consideramos que el ingreso promedio en la zonas rurales es más de tres veces

¹⁰¹ Chai, Joseph. China: Transition to a Market Economy. Studies on Contemporary China. Clarenton & Oxford University Press, United Kingdom, 1998, pág. 167.

¹⁰² Ash, Robert, & Y.Y. Kueh. The Chinese Economy Under Deng Xiaoping. Studies on Contemporary China. Oxford University Press, United Kingdom, 1996, págs. 247-249.

menor al ingreso promedio en las zonas urbanas, además de no saber con exactitud si el aumento del ingreso en las zonas rurales es el promedio anual.

Por otra parte, un indicador que nos permite observar el aumento en los ingresos son los montos de los depósitos bancarios de los habitantes chinos. En 1952, el saldo de ahorros promedio fue de 860 millones de yuanes, y para 1978, se incrementó a 21 060 millones de yuanes. Para 1979, el saldo se elevó de manera progresiva, ya que de 1979 a 1986 aumentó 10 veces. En ese último año, 1986, fue equivalente a 223 850 millones de yuanes, y para 1994 la cifra se elevó en cerca de 2 151 880 millones de yuanes, representando un crecimiento de 100 veces en 16 años; de 1979 a 1994. Seis años después, en 2000, el saldo fue de aproximadamente 6 433 240 millones de yuanes, lo que significó un crecimiento de 304 veces respecto de 1978. Un año después el saldo alcanzó los 7 376 200 millones de yuanes, y para 2002, de 8 691 100 millones de yuanes. Los datos aunque parezcan asombrosos, no especifican la tasa de inflación entre periodos para precisar las variaciones en el poder adquisitivo, es decir, el valor real del poder de compra. Sin embargo, otros datos que nos permiten constatar el incremento de los ingresos son el aumento en gran medida de los depósitos en moneda extranjera, acciones internas de los empleados, bonos, efectivos disponibles, acciones bursátiles, etcétera.

2.9. Consumo nacional.

El Estado se ha congratulado en haber eliminado la escasez de artículos de primera necesidad y de alimentos. La calidad de vida de los habitantes ha mejorado en mayor proporción. Al existir más y mejores productos, los gastos en alimentación, vestido y otros artículos de primera necesidad han bajado. No obstante, han aumentado rápidamente los gastos en vivienda, transporte, salud, educación, turismo, actividades recreativas, telecomunicaciones, y otras áreas.

Según estadísticas oficiales, el coeficiente Engel de consumo (el porcentaje de gastos en alimentos sobre el total de los egresos) en 2002 bajó de 57.5 a 37.7 por ciento para los habitantes urbanos, y de 67.7 a 46.2 para los habitantes rurales, en el mismo periodo, lo que significa que ha disminuido el gasto en artículos de primera necesidad como son los alimentos, y se ha incrementado el gasto en otros bienes y servicios.

Además se han producido nuevas tendencias en el consumo de los habitantes chinos. En las zonas urbanas la gente tiende a buscar alimentos de mejor calidad, con mayor nivel nutricional y más fáciles de preparar; asimismo la gente asiste con más frecuencia a restaurantes, en consecuencia, se han registrado ventas extraordinarias en almacenes y supermercados de alimentos congelados, alimentos semipreparados, comida rápida y verduras elaboradas. En las zonas rurales la gente consume más carne y menos alimentos básicos. La gente empieza a inclinar su elección por ropa más variada de categoría y calidad regular, y ha disminuido la compra de vestidos tradicionales por no estar a la moda. Así, la industria de la confección ha crecido de manera importante.

También han mejorado las condiciones – salvo con las particularidades que acarrea la modernidad – de vivienda, transporte, telecomunicaciones, artículos electrodomésticos; televisores de pantalla gigante, refrigeradores, lavadoras automáticas, estos tres productos son los más elegidos por los habitantes urbanos. También han crecido las compras de acondicionadores de aire, el cine en casa, los muebles de alta y mediana categoría, y los calentadores de baño. Sin embargo, existe otro grupo de artículos que empieza a tomar mayor importancia en el consumo: las computadoras, los aparatos para tonificar el cuerpo, y por supuesto, los automóviles.¹⁰³

¹⁰³ Embajada china en México. China 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003, págs. 164-165.

3. Políticas Estatales para Promocionar el Desarrollo Automotor.

Este capítulo muestra el desarrollo de la industria automotriz china, la importancia que han tenido las políticas emitidas por el Estado, las estrategias de las empresas nacionales y extranjeras, el acceso de China a la Organización Mundial de Comercio y algunas de sus implicaciones más importantes.

3.1. Importancia automotriz de China.

China se ha establecido como el mercado de mayor crecimiento de la industria automotriz, en donde los fabricantes automotores están sujetos a distintas reglamentaciones sobre Inversión Extranjera Directa. La importancia estratégica nacional se muestra en las leyes que regulan la estructura de las empresas de tipo mixto, alianzas conjuntas entre fabricantes de vehículos extranjeros y nacionales; y las autorizaciones a proveedores estadounidenses, europeos, y japoneses, para invertir en subsidiarias de propiedad exclusivamente china.¹⁰⁴

En 2003, China se situó como el tercer productor internacional de vehículos, detrás de Estados Unidos y Japón. Es el principal lugar de destino de las inversiones extranjeras directas de las principales multinacionales automotrices del mundo, y por ende, de los principales fabricantes de autopartes de primer nivel. Además, en ese mismo año alcanzó un volumen de ventas de vehículos ligeros de fabricación nacional en 1.12 millones de unidades (de un total de 4.4 millones de vehículos vendidos ese año). Los fabricantes automotores anunciaron planes de inversión por un monto superior a los 13 000 millones de dólares durante la primera década del siglo XXI.

¹⁰⁴ Organización Internacional del Trabajo. Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de componentes. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte. TMTEM/2005. Ginebra, Suiza, 2005, pág. 52.

Al mismo tiempo, es importante señalar las consecuencias que ha tenido el enorme crecimiento de la industria automotriz en China:

Por un lado se encuentra el aumento en la demanda de acero y petróleo de China a nivel mundial, fundamental para el desarrollo automotor. Sin embargo, algunas previsiones a largo plazo muestran con mucha desconfianza en dar un pronóstico sobre el desempeño automotor debido a los fenómenos desestabilizadores en los precios de esas materias primas; así como también la disminución de las reservas internacionales de petróleo. Como consecuencia en la continua demanda de estas materias en la fabricación de productos chinos, especialmente de automóviles.

Otros expertos afirman que mientras exista un crecimiento constante en la demanda de vehículos por parte de los consumidores de China e India, la industria automotriz mundial seguirá creciendo muy rápidamente. De acuerdo con un estudio realizado en 2003, los mercados tradicionales de la industria automotriz (América del Norte, Europa y Japón) podrían pasar de 42.8 millones de unidades producidas en 2002 a 51.8 millones en 2015. Y los mercados emergentes, encabezados por China, pasarían de 14.4 millones de unidades a 24.4 millones en el mismo periodo. Por lo tanto, el total de la producción mundial pasaría de 57.2 millones de unidades en 2002, a 76.2 millones en 2015. Para que se realice con éxito la meta anterior, deben de crearse 60 nuevas plantas de ensamblaje en el mundo, con una capacidad media anual de 300 000 vehículos.

En lo que se refiere a la producción automotriz china, se estima que crezca entre 2002 y 2008 a una tasa media anual de 15 por ciento, y que alcance un volumen de producción de 6.3 millones de vehículos para 2008.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Organización Internacional del Trabajo. Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de componentes. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte. TMTEM/2005. Ginebra, Suiza, 2005, pág. 49.

3.1.1. Configuración de la industria automotriz en China.

Es importante señalar que antes de las Reformas de 1979 ya existía una industria nacional automotriz asesorada por la entonces Unión Soviética. Sin embargo, la industria se constituía como un abastecedor de vehículos militares y agrícolas, principalmente. De 1979 a 1993, tuvo un desarrollo importante pero con poca participación de empresas extranjeras. En este lapso, se le dio más importancia a la construcción de vehículos de transporte y de carga. La primera coinversión que comenzó la fabricación de vehículos completos fue Beijing Jeep, después le siguió la de First Auto Works con Volkswagen (FAW-VW), y después Dongfeng-Citroen.¹⁰⁶

En 1994, el Estado aplicó una Política de Promoción de la Industria Automotriz, para fomentar la inversión extranjera y la transferencia de tecnología. En ella se hace hincapié en la producción de automóviles frente a los vehículos de transporte de pasajeros y frente a los vehículos de carga.

Asimismo, el gerente de operaciones de vehículos de la Villa de los Juegos Asiáticos de Beijing, el Sr. Su Hui, señaló que en el país existen siete automóviles por cada 1 000 chinos, cifra que al parecer han ratificado algunos institutos de investigación. De igual manera, algunos especialistas señalan que en los próximos años, al irse incrementando gradualmente el salario en la población china, al mismo tiempo que se conforma la base automotriz en el país, el parque vehicular en China será aproximadamente de 100 millones de vehículos.

No obstante, es indispensable señalar algunas de las contradicciones más importantes de este proceso. Una de ellas es el hecho de que no todos los chinos se beneficiarán en el mediano plazo. Otra se refiere al hecho, como ya se ha señalado, de que el Estado ha sido el promotor de las alianzas y acuerdos entre

¹⁰⁶ <http://usuarios.arnet.com.ar/aldoha/Presentacion2/La%20industria%20automotriz%20China%201.htm>

empresas chinas con estadounidenses, europeas, japonesas y coreanas; sin embargo, debido a la fuerte participación de las empresas europeas, algunos especialistas aseguran que pueden ser éstas las que se vean más beneficiadas del crecimiento automotor. El anterior planteamiento es importante puesto que el desarrollo nacional ha estado creando una nueva clase social con poder adquisitivo, la cual ha estado muy interesada en adquirir automóviles Mercedes-Benz, BMW y Audi, además de los vehículos Land Rover, Jaguar, y Porsche. Vehículos de lujo con un gran valor agregado y todos ellos europeos.

Debido a la enorme población, además de que el desarrollo se ha manifestado como un proceso de largo plazo, la Organización de las Naciones Unidas considera a China como un país en desarrollo. El Informe Mundial de 2003 sobre Inversiones, que se dio a conocer a través de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, aseguró que China es el país en vías de desarrollo que más atrajo inversión extranjera en 2002.

Es importante no dejar del lado que la demanda de transporte automotor está creciendo a tasas muy importantes. China se perfila a ser el mercado más importante en el mundo, y quizá para 2010, la demanda de vehículos se duplique.¹⁰⁷

Chen Hong, gerente general de General Motors en Shanghai señala que el gran crecimiento de la industria automotriz china, se debe a que el poder de compra de la población china ha aumentado mientras el precio de los vehículos se ha reducido lentamente, por lo que esperan comprar automóviles cuando esto

¹⁰⁷ <http://www.automotriz.net/cgi-bin/antiframe.pl?ref=http://www.automotriz.net/articulos/mercado-chino-2003.html>

sucedan; por último, un ambiente nuevo y propicio ha sido creado en China para poder adquirir un auto de forma sencilla y segura.¹⁰⁸

3.1.1.1. Prioridad a los autos familiares.

La industria automotriz ha sido una de las industrias estratégicas más importantes en países como Estados Unidos, Japón, Alemania, Francia e Italia, además contribuye con un porcentaje de participación importante en el Producto Interno Bruto de dichos países, y genera grandes ingresos. También puede impulsar el crecimiento de otras industrias, principalmente la de autopartes y materias primas, así también el sector de los servicios vinculados a la rama automotriz.

En la década de los dos mil, tres de cada cuatro vehículos fabricados en el mundo son automóviles, y 2.5 de cada tres son automóviles familiares. Desde hace una década, en China ha estado dándose prioridad a la fabricación de este tipo de vehículos, con el objetivo de fomentar la demanda interna y alentar el crecimiento económico.

Una de las grandes interrogantes se debe, a que si es posible que las familias chinas pueden tener, por lo menos, un automóvil, dadas las circunstancias de los bajos ingresos. Según los expertos, no existe precedente alguno que señale que una sociedad primeramente deba enriquecerse o elevar holgadamente su nivel de vida para después desarrollar su industria automotriz y el consumo interno. La respuesta se inclina más hacia la fortaleza económica que pueda ayudar a los pobres a mejorar su nivel de vida. También se debe a la expansión progresiva del consumo lo que puede incidir en la generación de nuevos empleos y formación de

¹⁰⁸ Bautista, Monroy, Claudia. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio y su impacto en el comercio entre México y Estados Unidos (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, pág. 131.

otras industrias en forma paralela. El caso del modelo "T" de Ford producido para familias de bajos ingresos demuestra que es posible fabricar vehículos en China a precios bajos.

Cabe destacar los casos de Alemania y Francia, donde surgieron industrias automotrices nacionales después de la devastación de su economía por la Segunda Guerra Mundial. Lo que significa que la industria automotriz fue una de las principales promotoras de la recuperación nacional de algunos países europeos, sobre todo los ya mencionados. En el caso de Japón, en 1950, se definió el desarrollo de la industria automotriz como una de las principales políticas estatales, cuando las condiciones salariales en la población eran muy bajas, el ingreso per cápita en ese entonces era de 280 dólares al año.

Debido a la enorme población china, al parecer no existe con exactitud un estándar aritmético en el número de personas que han incrementado su poder de compra. Sólo se sabe que en el país cada vez son más el número de familias con capacidad de compra de automóviles. En 2001, según la apreciación de ejecutivos de General Motors, la parte más rica de la sociedad china era equivalente al total poblacional de un país mediano europeo. Es decir, tanto China como Europa no son comparables en términos territoriales, de población, y de poder económico, pero si son comparables en términos de la posesión de automóviles familiares, aproximadamente 6 000 000 unidades existentes en China y la misma cantidad de personas en Polonia.

Es importante añadir al respecto que existen dos posiciones contrapuestas sobre el desarrollo de la producción de automóviles familiares.

Los especialistas que están a favor argumentan, que a través del desarrollo automotor los trabajadores de las industrias automotrices y aledañas incrementarán sus ingresos y por lo tanto crecerá su demanda, y como resultado de este proceso aumentará el ingreso de otras industrias y esto ayudará a que

más familias puedan comprar automóviles. Por consiguiente, la ampliación del mercado automotor traerá una baja en los precios de los automóviles y la compra de éstos será más común.

Los especialistas que están en contra señalan que son más importantes los costos externos de los automóviles (el costo interno, desde este punto de vista, son los costos en fabricación y el desgaste), es decir, los costos que resultan del uso extensivo de automóviles, como la degradación ambiental, el uso intensivo de recursos, la seguridad, y los congestionamientos del tránsito. Por lo tanto, estos especialistas se inclinan más por la construcción de trenes ligeros y por el metro, los cuales desempeñan un papel positivo en la protección del ambiente y el ahorro de recursos.

Lo que debe considerarse al respecto es el hecho de que la configuración automotriz en el país no tiene marcha atrás. Sin embargo, debemos hacer un hincapié en señalar que el desarrollo nacional está en proceso, mediante la construcción de una serie de políticas estatales para tratar de resolver las enormes dificultades que conlleva la modernidad.¹⁰⁹

3.1.1.2. Construcción de carreteras.

La construcción de infraestructura en carreteras ha sido fundamental para el proceso de desarrollo de la industria automotriz dentro del esquema de desarrollo nacional. El gobierno de Beijing invirtió 2 000 millones de dólares en construir 2000 kilómetros de carreteras y anillos de circunvalación.¹¹⁰ Durante 1998 y 2001, las inversiones estatales en la construcción de carreteras sobrepasaron los 200

¹⁰⁹ <http://www.bjinforma.com/fm/2001.9-fm-2.htm>

¹¹⁰ Ramírez, Tamayo, Zacarías y Zambrana, Marga. “China estaciona la bicicleta” en *Revista Expansión*, México, Vol. 34, No. 877, Año 2003, pág. 94.

000 millones de yuanes. En 2002, la inversión fue de cerca de 300 000 millones de yuanes, con el objetivo de construir 67 000 kilómetros de carreteras, de entre los cuales 5 700 kilómetros fueron de autopistas. A finales de ese año se ubicaron en servicio 1 765 200 kilómetros de caminos y carreteras, y 25 100 kilómetros de autopistas. El Estado ha priorizado la construcción en regiones centrales y occidentales para acelerar el proceso de modernización, a la vez que se han mejorado gradualmente las condiciones de transporte.

En 2003, el promedio nacional de carreteras fue de 18.4 kilómetros por cada 100 kilómetros de superficie. Se prevé que para 2008, el sistema nacional de vías troncales esté terminado. En ese año, 200 ciudades estarán comunicadas a través de una red de carreteras de primera categoría; principalmente autopistas. Así, tanto Beijing como Shanghai, Tianjin y Chongqing, estarán conectadas con las capitales de todas las provincias y regiones autónomas, sin olvidar la conexión con las demás grandes ciudades.¹¹¹

3.2. Fases en el desarrollo automotor chino.

Para Eun Jong-Hak, el desarrollo automotor en China puede dividirse en cuatro grandes fases: la primera corresponde a los años que precedieron la reforma de 1979; la segunda se sitúa en los años que corresponden a la reforma económica, hasta fines de los años ochenta; la tercera corresponde propiamente a la Política Industrial de 1987; y finalmente, la cuarta fase se sitúa específicamente en la Política Industrial de 1994.¹¹²

¹¹¹ Embajada china en México. China 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003, págs. 126 y 127.

¹¹² Jong, Hak, Eun. "Is an Industrial Policy Possible in China? The Case of the Automobile Industry" *Journal of International and Area Studies*, volume 9, no. 2, 2002, págs. 4-11.

Sin embargo, para fines del presente trabajo de tesis, es más importante resumir la propuesta de Lin Gan por ser más completa. Este autor señala cuatro fases, en periodos más específicos, en el desarrollo de la industria automotriz en China: ¹¹³

1953-1965: En esta fase, el Estado actuó como el principal promotor e inversor. El Estado invirtió casi 1 100 millones de yuanes y produjo alrededor de 60 000 vehículos por año. Para 1960, ya se habían establecido 16 fabricantes de automóviles y 28 ensambladoras nacionales. En esos años, el nivel regional llegó a ser importante y factible por las iniciativas de hechos rentables de los gobiernos provinciales. En 1950, el Gobierno chino se había acercado a la entonces Unión Soviética por asesoría para fabricar automóviles. Mediante esta ayuda se inauguró First Automobile Works (FAW) en 1956 en Changchun. Mediante el programa de colaboración tecnológica entre esos dos países, el desarrollo de la industria automotriz china se desarrolló al amparo de la tecnología soviética y estilo de administración.

La principal filosofía de este desarrollo masivo fue la “Política de Auto Confianza”. No existía prácticamente ningún contacto internacional con otros fabricantes de automóviles de países industrializados, la única colaboración era con la entonces Unión Soviética.

Después del deterioro de las relaciones entre estos dos países en 1960, los líderes chinos se preocuparon por un ataque a la planta de vehículos más grande, la de Changchun, y en 1965 el Estado aprobó la creación de Second Automobile Works (SAW), para que construyera fábricas de camiones en regiones desoladas y montañosas.

¹¹³ Gan, Lin. “Globalization of the automobile industry in China: dynamics and barriers in greening of the road transportation”. *Energy Policy*, No. 31, 2003, págs. 540 y 541.

1966-1980: En esos años hubo un modesto crecimiento y cierta turbulencia periódica en la industria. En 1965, por cuestiones de seguridad nacional, el Estado invirtió grandemente en la producción de automóviles en regiones del oeste, principalmente en las provincias de Sichuan, Shanxi, y Hubei. Los principales problemas se debieron a que en esas regiones no había infraestructura adecuada, y se carecía de proveedores de materiales y de energía. La producción se enfocó a vehículos pesados para uso militar, creando una sobrecapacidad y una débil demanda. A comienzos de la década de los setenta, la demanda de automóviles para pasajeros creció, pero la producción era insuficiente. El Estado descentralizó la producción automotriz, propiciando desarrollos diferentes en cada región. En 1980, había 58 fabricantes de automóviles, 192 compañías ensambladoras, y casi 2000 proveedores de autopartes. El Estado invirtió cerca de 5 100 millones de yuanes en incrementar la capacidad de producción a 160 000 vehículos. Para algunos especialistas, la política de descentralización limitó la capacidad de producción, al no tener la posibilidad de aprovechar las economías de escala y reducir los costos.

1981-1998: Este periodo se caracterizó como una fase de ajuste y de rápido desarrollo. La política de puertas abiertas de 1978 dio un incentivo a la industria automotriz. En 1980, la producción nacional pudo satisfacer, parcialmente, la demanda. Los gobiernos provinciales permitieron más inversiones, facilitando la política de descentralización. Entre 1983 y 1985, los fabricantes de automóviles casi se duplicaron, de 65 a 114, y se intensificó la competencia. En la segunda mitad de la década de los ochenta, los principales fabricantes automotores internacionales se establecieron en el mercado chino incentivados por la política estatal de puertas abiertas al comercio internacional, además de percibir el enorme potencial del mercado chino para los negocios. El desarrollo industrial se caracterizó por el aumento de las coinversiones, estableciéndose siete grandes corporaciones. Ellas cubren más del 60 por ciento del mercado automotor. En 1998, la inversión total fue de 120 000 millones de yuanes y la producción fue de 298 700 millones de yuanes, equivalente al 0.8 por ciento del PIB. El margen de

ganancia promedio para los vehículos vendidos en el mercado interno fue de 20 por ciento, si se compara con las ganancias de los fabricantes de automóviles extranjeros de entre 3 y 6 por ciento. Este rápido crecimiento no puede ser explicado sin la inversión estatal y los capitales y tecnologías extranjeras. El total de la inversión – incluyendo la inversión extranjera directa – fue de 530 millones de yuanes en el sexto Plan Quinquenal (1981-1985) a 2 030 millones de yuanes en el séptimo Plan (1986-1990) y 7 170 millones de yuanes para el octavo (1991-1995).

1999-al presente (2007): En los últimos ocho años, ha habido cambios significativos en la administración del transporte urbano y el desarrollo de la industria automotriz. En 1998, el Estado emitió una política de estímulos a los propietarios privados de automóviles de pasajeros. Diferentes incentivos resultaron de esa política como préstamos a bajo interés y reducción de tarifas y cuotas, así la demanda de automóviles privados se ha incrementado. En lo concerniente a los impactos ambientales de la contaminación causada por los vehículos de motor, los problemas de congestión vial, y el papel de los sistemas de transporte público hacia grupos sociales de bajos ingresos se han realizado políticas enfocadas a contrarrestar tales efectos y a mejorar la administración del transporte urbano. Se ha mejorado la eficiencia de los combustibles en los vehículos de motor a través de estrictas regulaciones ambientales. La competencia en el mercado es otra fuerza que ayuda al mejoramiento en la eficiencia de la energía de automóviles producidos recientemente. Muchos de los nuevos productos en el mercado se encuentran en los estándares de emisión Euro II, en China se aplican los estándares Euro I, mientras en las grandes ciudades como Beijing y Shanghai también se han introducido otras medidas estrictas. Por ejemplo, se ha sugerido que los autobuses utilicen gas licuado (LP) o gas natural comprimido.

Se ha incrementado el gasto en investigación para uso de Sistemas de Transportación Inteligentes (ITS) en la administración del transporte urbano. En el

año 2000, en Beijing se instaló un grupo de trabajo patrocinado por el Estado para desarrollar este tipo de sistemas. A pesar de lo anterior, la planeación de la administración de transporte sigue siendo un tópico reciente en la administración urbana. Únicamente 30 ciudades de 668 han atendido los asuntos de transporte y la inspección del tráfico, y sólo un número pequeño han empleado metodologías de planeación avanzada en transporte. Ciudades como Beijing, Shanghai, Tianjin, Shenzhen y Nanking han empezado a introducir Administración en el Sistema de Tráfico (AST) y Administración en la Demanda de Transporte (ADT) para abordar los problemas del transporte urbano.

3.3. Aspectos importantes en política automotriz.

El Estado declaró en 1985 a la industria automotriz uno de los principales pilares del país. La industria automotriz es una de las primeras industrias en ser regulada por una política industrial estatal formal. La política fue formulada primeramente en 1987, para restringir el número de firmas automotrices, principalmente para automóviles de pasajeros. Pese a los esfuerzos por mejorar las condiciones de la industria no se dio ese gran salto cuantitativo y cualitativo que se esperaba. En 1988, los automóviles para pasajeros representaron el 5.7 por ciento de la producción total automotriz. En 1990, la parte correspondiente era de 8.33, y apenas en 1994, los automóviles para pasajeros participaron con 15.33 por ciento del total.¹¹⁴

La política de 1987 se modificó para dar cabida a la política industrial de 1994, por lo que se puntualizaron tres puntos:

1. Cambiar la composición de producto, de la industria de vehículos comerciales (comunitarios, agrícolas) a automóviles para pasajeros.

¹¹⁴ Jong, Hak, Eun. "Is an Industrial Policy Possible in China? The Case of the Automobile Industry" *Journal of International and Area Studies*, volume 9, no. 2, 2002, pág. 7.

2. Estimular las economías de escala de la industria, de una situación de fragmentación hacia la concentración.

3. Seguir buscando la transferencia tecnológica, para lo cual habrá que invitar a los participantes de las compañías extranjeras.¹¹⁵

A pesar de los esfuerzos del Estado en promover la industria nacional, algunos grupos extranjeros como empresas chinas o privadas desean que el Estado no tenga más ingerencia en el proceso de configuración automotriz. Asimismo, ven mermada su capacidad de acción en las prácticas operacionales que involucran medidas límites a la inversión extranjera, los altos impuestos, grandes tarifas, barreras no arancelarias, y los requerimientos de contenido local.

3.4. Marco legal que permite la atracción de capital extranjero.

Con el objetivo de atraer capital del exterior, el Estado instituyó un sistema legal con el exterior relativamente completo. A continuación se presenta un listado de algunas importantes leyes emitidas en política económica:

Ley sobre Empresas Mixtas con Inversiones Nacionales-Foráneas, la Ley sobre Empresas de Gestión Cooperativa Sino-Extranjera, la Ley sobre Empresas de Capital Exclusivamente Extranjero (así como los reglamentos y las disposiciones detalladas para la aplicación de estas leyes), las Disposiciones Provisionales sobre la Orientación de las Inversiones Extranjeras, el Catálogo-Guía de las Actividades Industriales para las Inversiones Extranjeras, las Provisiones del Consejo de Estado sobre el Estímulo a las Inversiones Extranjeras, las disposiciones sobre la utilización de inversiones extranjeras por las ramas del transporte, las comunicaciones, la construcción, las ventas al por menor, el

¹¹⁵ Min, Zhao. "Five Competitive Forces in China's Automobile Industry" *Journal of American Academy of Business*, Cambridge, 2005, pág. 100.

comercio exterior, la banca, los organismos financieros no bancarios y el sector de evaluación de bienes, y las disposiciones sobre la recaudación tributaria, los créditos y la suscripción.

China ha firmado acuerdos sobre la protección de las inversiones con 55 países y acuerdos para evitar la doble tributación con más de 20 países, estos últimos acuerdos a fin de evitar el doble pago de impuestos, y para la simplificación de trámites burocráticos y devolución de impuestos.¹¹⁶

3.5. Subsidios a la industria automotriz.

La industria automotriz ha sido fuertemente subsidiada por el Estado. Entre 1995 y 2000, la inversión del Estado en esta industria fue de 58 800 millones de yuanes, de los cuales el 80 por ciento se dirigió a 13 grandes grupos propiedad del Estado. Esos grupos controlaban el 90 por ciento del mercado automotor chino y sus ventas eran de más de 600 000 unidades en 2001. De esta manera, el Estado ha promovido el desarrollo automotor, principalmente, en el décimo Plan Quinquenal (2001-2005).

Entre 1980 y 1990 el valor de las ventas de la industria automotriz se incrementó 32.8 veces, y los activos fijos se incrementaron 25.5 veces, y la fuerza de trabajo más del doble. En este periodo, el número total de compañías casi no cambió, lo cual implica un incremento en la escala de producción. Muchas fusiones se han consolidado dentro de Tres Grandes Grupos: First Auto Works, Shanghai Automotive Industry Corp., y Dongfeng Motors. Estos reciben ayuda del Estado y colaboran con el capital extranjero y reciben tecnologías avanzadas de los grandes fabricantes internacionales.¹¹⁷

¹¹⁶ <http://www.embajadachina.org.mx/esp/jm/t44254.htm>

¹¹⁷ Gan, Lin. Op. Cit., pág. 541.

3.6. Uniones y coinversiones entre grupos automotores.

Para Itoh Fumio, entre 1980 y 1990, algunos productores automotores chinos débiles perdieron los estímulos directos del Estado cuando la economía se encontraba en una etapa de ajuste; posteriormente, esos productores tuvieron que depender de una empresa fuerte, tal dependencia hizo posible la unión empresarial automotriz. Las uniones han sido promovidas por el Estado por medio de diversas políticas para evitar la quiebra masiva de empresas automotrices.

Tales uniones están motivadas por los deseos de desarrollo y por la presión de los mercados nacional y extranjero. En China, como en muchas partes del mundo, los grupos empresariales pequeños se aglomeran en torno a una gran empresa. Esto es más bien característico de la propia industria mundial. Así, la rama automotriz debe lograr mejorar su crecimiento para evitar las crisis. Las bases de ejecución de una empresa automotriz son la alta eficiencia de la administración, tecnología, y organización. Además debe tener la habilidad de desarrollar productos independientes, capacidad para desarrollar equipos para la fabricación, el poder reunir y utilizar capital, la destreza en el mercadeo y servicios pos-venta.

Los grupos empresariales están organizados de manera tal que pueden hacer ajustes a su estructura industrial; a su vez, tienen un soporte estatal que conduce al ajuste macroeconómico para construir una economía de mercado socialista. Por consiguiente, este hecho implica el fortalecimiento de la industria automotriz por medio del crecimiento de grupos empresariales chinos. Así, el decreto automotor de 1994 emitido por el Estado estimuló la construcción de grupos empresariales transdepartamentales y transregionales a través de formas de anexión, fusiones, y ventas de acciones. Además de las formas de combinación entre distintos tipos de propiedad e instaurar un sistema empresarial relativamente moderno. El Estado

ayudaría a dos, tres o cuatro grandes empresas automotrices a crecer dentro de un grupo empresarial para competir en el mercado mundial.¹¹⁸

3.6.1. Estrategias y alianzas de las empresas automotrices chinas.

El Estado confía en que las coinversiones favorezcan a las firmas nacionales por la transferencia tecnológica y el nivel de crecimiento, generando economías de escala y asegurando una presencia continua en el segmento de automóviles para pasajeros. También se ha apoyado a las empresas más importantes y se han anunciado medidas para reformar la industria. Además, se han otorgado incentivos económicos a la investigación en 10 ciudades costeras y se exigió que el 40 por ciento de las autopartes sea de producción nacional, según el acuerdo de acceso a la OMC.¹¹⁹ Asimismo, se pretende que el 40 por ciento de las empresas nacionales exporten más del 40 por ciento de sus ventas para 2010.¹²⁰

En 1990, por primera vez las autoridades del Gobierno central exhortaron de manera directa a los grupos automotores para que se fusionaran,¹²¹ y se designó a siete firmas automotrices nacionales como las “empresas claves” para competir/cooperar con las firmas extranjeras: First Automobile Works (FAW), Dongfeng Automotive Group (DFM), Shanghai Automotive Industry Corporation

¹¹⁸ Itoh, Fumio (compilador). China In the Twenty-First Century: Politics, Economy, and Society. United Nations University Press, Japón, 1997, págs. 118-121.

¹¹⁹ Ramírez, Tamayo, Zacarías y Zambrana, Marga. “China estaciona la bicicleta” en *Revista Expansión*, México, vol. 34, no. 877, año 2003, pág. 94.

¹²⁰ Suárez, Samper, Laura. “Es la tecnología, estúpidos: Olvidé los bajos costos: La debilidad de las autopartistas latinoamericanas frente a China, está en su escaso valor agregado. Brasil se las arregla. México, no” en *Revista AméricaEconomía*, México, vol. 9, no. 274, abril, año 2004, pág. 24.

¹²¹ Ramírez, Tamayo, Zacarías y Zambrana, Marga. “China estaciona la bicicleta” en *Revista Expansión*, México, vol. 34, no. 877, año 2003, pág. 94.

(SAIC), North China Auto Industry Corporate, China National Heavy Duty Truck Group, Beijing Automotive Industry Holding Corporation, y Tianjin Automotive Group.

De igual manera, en el Plan Quinquenal (2001-2005) se especifica que la industria automotriz está dirigida a formar tres “gigantes automotores” en los próximos años. Esos tres grupos son: First Automobile Works (FAW), Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC), y Dongfeng Motor Corporation (DFM). Ellos están en un proceso de consolidación, a la vez, se espera que aprovechen la tecnología y conocimiento de sus socios extranjeros, y en el largo plazo puedan ser competitivos en el mercado internacional; especialmente en el segmento de automóviles.¹²²

3.6.1.1. First Automobile Group (FAW).

En junio de 1991 se unieron FAW y Volkswagen, y empezaron a producir automóviles hasta 1996. Posteriormente, en 2002 FAW adquirió el 50.98 por ciento de las acciones de Tianjin Xiali (Tianjin es de origen chino y Xiali es un grupo coreano), y el 14 de junio de ese año se fundó Tianjin FAW Xiali Automobile Co., Ltd. Después se formó Tianjin FAW Toyota Motor Co., Ltd. (TFTM) una alianza sino-japonesa establecida por FAW, Tianjin FAW Xiali Automobile Co., Ltd., Toyota Motor Corporation (Japón), y Toyota Motor Investment Co., Ltd. (China). Las ventas de FAW en 2003 alcanzaron las 902 000 unidades, 55.5 más que en 2002 y se colocó como la 1ª industria automotriz en China, con un ingreso de ventas de 113 960 millones de yuanes, 34.8 por ciento más que en 2002.

¹²² Min, Zhao. “Five Competitive Forces in China’s Automobile Industry” *Journal of American Academy of Business*, Cambridge, 2005, pág. 100 y 101.

3.6.1.2. Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC).

Shanghai Automotive Industry Corporation es uno de los Tres Grandes grupos automotores en China, principalmente enfocado a la producción, la Investigación y Desarrollo, el comercio y los servicios financieros en automóviles para pasajero, autobuses, camiones, tractores, motocicletas, autopartes. Actualmente tiene 55 subsidiarias y emplea a 60 000 personas. Su principal alianza es con General Motors (Shanghai General Motors Co., Ltd.), de igual manera también realizó una alianza importante con Volkswagen (Shanghai Volkswagen Automotive Company Limited). A continuación se presentan seis alianzas SAIC y GM, con base en el trabajo de Elizabeth Sepúlveda:

Grupo Chino	Alianza	Fecha de Entrada	Porcentaje de participación
S A I C (Shanghai Automobile Company)	SAIC-GM Wuling Automobile, Co., Ltd	1997	SAIC 50 GM 50
	SAIC-Wuling GM Automobile, Co., Ltd	1999	SAIC 50.1. GM 34, Liouzhong Wuling 15.9
	Shanghai GM Yue Co., Ltd	2002	Shanghai GM 50 GM 25, SAIC 25
	Junbei General Motors Co., Ltd	2002	Shanghai GM 50 GM 25, SAIC 25
	Pan Asia Technical Automotive Center Co., Ltd	2003	GM 50 SAIC 50
	GMAC-SAIC Automotive Finance Co.	2004	GM Acceptance Finance 50, Shanghai Automotive Group Finance 50

Fuente: Sepúlveda, Reyes, Elizabeth. La industria automotriz china: creación, estructura e influencia de la inversión extranjera directa a partir de las reformas económicas de 1980 (Tesis), Maestría en Administración, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, 2004, pág. 134.

3.6.1.3. Dongfeng Motor Corporation (DFM).

Dongfeng Motor Corporation (anteriormente Second Automobile Works) fue establecida en 1969. La corporación ha formado algunas bases de producción, por ejemplo: Shiyang, base especializada en vehículos comerciales de tamaño mediano y de carga pesada, y autopartes. Xiangfan, especializada en vehículos comerciales de carga ligera y automóviles de pasajeros. Wuhan, está especializada en automóviles de pasajeros. Guangzhou, también se especializa en automóviles de pasajeros. Ha tenido grandes proyectos a través de coinversiones con extranjeros para constituir Dongfeng Citroen Automobile Company Ltd., Dongfeng Yueda Kia Automotive Co., Ltd, y Dongfeng Honda Automobile Company Ltd. En 2000 estableció una alianza con el grupo taiwanés Yulong – DFM 60 por ciento y Yulong 40 por ciento, sin embargo Yulong se ha considerado una sociedad mixta por su unión con Nissan. En 2003, DFM realizó la alianza más importante con Nissan (Japón), y es ubicada como una de las empresas más grandes sino-extranjeras mediante una inversión igualitaria 50/50.

3.6.2. Estrategias de las empresas automotrices extranjeras.

En razón de la estrategia de entrada al mercado chino, los fabricantes automotores pueden dividirse en dos clases:

El primer grupo incluye Volkswagen, General Motors, Toyota, Ford, Peugeot Citroën, Nissan, Daimler-Chrysler, y Suzuki. Estas empresas intentan constituirse en el mercado chino a través de coinversiones con empresas chinas. Su estrategia es maximizar su participación en el mercado interno. Utilizando las habilidades y la mano de obra barata de los mayores fabricantes de automóviles en China, estas compañías extranjeras reducen costos de producción y maximizan beneficios mediante el aprovechamiento de las condiciones creadas por el Estado, por ejemplo, la creación de infraestructura reduce los costos en transporte; el gran número de ingenieros y técnicos son empleados en las ensambladoras como

trabajadores calificados; el dinamismo del mercado en expansión implica la venta progresiva de vehículos, al tiempo que el marco legal y la estabilidad interna repercuten en mejorar el ambiente de los negocios.

Por ejemplo, Volkswagen se estableció en territorio chino a mediados de 1980 como el principal fabricante de automóviles de pasajero, participando en esa década con más de la mitad del mercado en China.

General Motors tiene una visión de largo plazo y una estrategia de entrada hacia la calidad de los servicios y el desarrollo de infraestructura. Ha anunciado que el 40 por ciento del crecimiento de la industria de vehículos en Asia vendrá de China. Por consiguiente, para 2025 se espera que sobrepase a Estados Unidos, siendo el más importante fabricante automotor en el mundo. Ha invertido en los últimos años aproximadamente 2 000 millones de dólares en cuatro grupos de alianzas, un centro de autopartes, y dos institutos de Investigación y Desarrollo que trabajan con universidades. Cerca de 1 520 millones de dólares se invirtieron en alianza con la planta de Shanghai, donde se produce una versión del Buick Regal/Century, un automóvil de lujo dirigido a compradores ricos y que se vende en 31 000 dólares. Además, se produce una minivan basada en el Pontiac Montana junto con otros productos. En Jinbei General Motors, una alianza 50/50 en Shenyang, se planea producir el Chevrolet Blazer SUV y la pick up S10.

El segundo grupo de fabricantes automotores tiene como estrategia primeramente exportar sus productos a China. Este grupo incluye principalmente fabricantes de automóviles de lujo, como Volvo, BMW, y Mercedes-Benz. Toman una posición cautelosa en su participación en el mercado, pero tarde o temprano quizá tengan más compromisos en la producción de automóviles en gran escala. BMW ha realizado ventas importantes y planea incrementarlas a 5 000 unidades. En términos generales, esos fabricantes intentarán expandir sus negocios, servicios y redes de proveeduría para disponer de autopartes. Su objetivo principal, hasta el momento, es vender automóviles a personas ricas con la capacidad de compra de

sus vehículos con un rango de precios de 400 000 a 600 000 yuanes, es decir 48 190 a 72 280 dólares a precios de 2003.¹²³

3.6.3. Estrategias de las empresas automotrices privadas chinas.

Geely Group Co., se fundó en noviembre de 1986. Comenzó con la fabricación de partes para refrigeradores, en 1994 produjo motocicletas y entre 1995 y 1996 su producción ascendió a 60 000 y 200 000 unidades por lo que se convirtió en el principal fabricante de motocicletas en China. En 1997 inició sus operaciones en la industria automotriz y un año después lanzó al mercado su primer vehículo Hoaqing. En 1999 obtuvo el segundo lugar de producción en Ningbo. Geely es el primer fabricante que ha conseguido con éxito comercializar un vehículo económico por debajo de 40 000 yuanes, y en mayo de 2000 comenzó la fabricación del modelo Merri equipado con motor de Toyota (fabricado por la coinversión Tianjing Toyota). En abril de 2001 las dos empresas se aliaron para fundar Zhejiang Geely Automobile Industrial Co.

Chery es una empresa privada china que tiene planes con Vehicles Visionary de Bricklin para llevar vehículos a Estados Unidos a partir de 2007. Sin embargo, esta empresa está demandada por General Motors por robarle diseños. Fue acusada de copiar el diseño del Magnus GM-Daewoo comercializado bajo el nombre de Oriental Sun. No obstante, Vehicles Visionary estima comercializar 250 000 vehículos Chery el primer año y posteriormente dos millones cada año. Se plantea vender vehículos Chery “con el alma de un BMW o un Lexus”, a precios entre 19000 y 30000 dólares, es decir, aproximadamente un poco más de la mitad de un BMW.

¹²³ Gan, Lin. “Globalization of the automobile industry in China: dynamics and barriers in greening of the road transportation”. *Energy Policy*, no. 31, 2003, págs. 541 y 542.

China Motor de Shelbur asegura haber firmado contratos con 30 concesionarios para ofrecer vehículos hechos en China, con un precio 30 por ciento menor que los de la competencia estadounidense. Señala que introducirá un sedán de cuatro puertas llamado Solo, con interiores de piel y con un precio de 6 995 dólares y garantía ilimitada. Además, calcula que venderá 75 000 autos de manufactura china en el primer año. ¹²⁴

3.7. Entrada de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC).

3.7.1. Antecedentes e ingreso.

El triunfo del Partido Comunista y la proclamación de la República Popular de China en octubre de 1949, agudizó las tensiones entre Estados Unidos y la URSS, extendiéndolas hacia el ámbito institucional internacional como la ONU y otros organismos. La supremacía de Estados Unidos en la diplomacia multilateral ocasionó que se reconociera como legítimo representante de China ante las Naciones Unidas al gobierno establecido en Taiwán. La República de China continuó siendo miembro del GATT unos meses más, pero por decisión tomada por los demás países miembros del Acuerdo, se convino en excluir a la República de China del organismo en 1950; 15 años después, en 1965, la República de China fue aceptada nuevamente en su interior, pero sólo en calidad de observador, condición que le sería retirada definitivamente en 1971, al traspasársele tal estatus a la República Popular China. ¹²⁵

En 1948, China fue uno de los 23 países que firmaron el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GAAT por sus siglas en inglés). Un año

¹²⁴ Norton, Leslie. “Los chinos vienen manejando” en *Revista Expansión*, México, vol. 36, no. 920, año 2005, pág. 104.

¹²⁵ Bautista, Monroy, Claudia. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio y su impacto en el comercio entre México y Estados Unidos (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, pág. 51.

después, en plena Revolución, el gobierno de Taiwán decidió retirarse del GAAT, y en 1986, el gobierno de la República Popular China informó al GATT su interés en recuperar su lugar como miembro. Un año después se creó un equipo de trabajo al interior del GAAT para analizar el caso (cuestión que se dilucidaría hasta 2001).

En 1995 se fundó la Organización Mundial de Comercio y China continuó las negociaciones para incorporarse a dicha organización. Durante esos años se redujeron los aranceles aduaneros y se hizo convertible el renminbi (moneda oficial desde 1994) en cuentas corrientes. En los años sucesivos el interés chino por incorporarse a la organización no se redujo y trató de cumplir sus compromisos internacionales como un país en vías de desarrollo y sobre la base del Acuerdo de la Ronda Uruguay. Sin embargo, el gran acontecimiento que marcó “el derrumbe de la muralla comercial china” se debió a los acuerdos bilaterales sino-estadounidense y sino-europeo. En 1999, China tuvo acuerdos con Japón, Australia, y Canadá. También logró acuerdos con Argentina; Brasil; Malasia, y parcialmente con México.¹²⁶

En 2001, bajo la presidencia del Embajador Pierre Louis Girard, de Suiza, el grupo de trabajo de la OMC concluyó casi 15 años de negociación y convino en presentar cerca de 900 páginas de textos jurídicos para su aceptación formal por los 142 gobiernos miembros de la Organización Mundial de Comercio.

China ingresó a la OMC bajo los términos del Protocolo de Adhesión, firmado durante la reunión de un grupo especial de la OMC el 17 de septiembre del 2001, dicho Protocolo fue presentado para su aprobación en la cuarta conferencia ministerial de la OMC, realizada en Doha Qatar, del 9 al 13 de noviembre de 2002. Un mes después, en diciembre de 2001, oficialmente para la OMC, China se

¹²⁶ <http://www.analitica.com/vas/1999.12.3/articulos/26.htm>

convirtió en miembro de dicha organización. Posteriormente, en un periodo de tres meses ratificó ante sus autoridades nacionales dicho Protocolo, después de ese periodo se completaron los procedimientos de ratificación y se convierte en miembro pleno de la organización.¹²⁷

Así, se estableció un periodo de tres a cinco años para empezar a liberalizar su economía con el objetivo de fomentar una reforma gradual con base en el programa nacional de reforma.¹²⁸

3.7.1.1. Aspectos importantes del acuerdo previo sino-estadounidense.

A finales de los ochenta, Estados Unidos repudia la violación a los derechos de propiedad intelectual porque muchos de los productos estadounidenses eran copiados en China sin pagar el uso de la marca. Así, en octubre de 1991 Estados Unidos inicia una investigación sobre la transparencia del comercio en China en cuanto a la legislación y la administración. En octubre de 1992, el embajador de Estados Unidos en China Mickey Cantor y el ministro del Ministerio de Comercio Exterior y Cooperación Económica Wu Yi realizaron un memorando del resultado de la investigación, concluyendo que la conducta de China era aceptable dentro del marco de la OMC.

No obstante, de acuerdo con el reporte de Estados Unidos en 1994, el 94 por ciento del software de computadoras en China es clandestino (CD's videos, juegos, libros y películas). Además alegó violaciones laborales (prisioneros y niños laboran en la producción de mercancías destinadas a las exportaciones) así inició el debate en el Congreso estadounidense sobre si se debía o no revocar el estatus

¹²⁷ Martínez, Bautista, Elizabeth. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) y sus repercusiones en el comercio exterior mexicano (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2003, pág. 66.

¹²⁸ http://www.cultura-china.com/chinaabc/08_apertura.htm

de Nación Más Favorecida para China por las violaciones a los Derechos Humanos, sobre todo después de lo ocurrido en 1989.

China no insistió en las negociaciones con la OMC porque su principal socio comercial, Estados Unidos, le concedió el trato de Relaciones Comerciales Normales, pero se convirtió en objeto de sanciones unilaterales por parte de Estados Unidos.

En 1992, ambos países firmaron un tratado sobre derechos de propiedad intelectual y acceso a mercados, y en 1994 firman un acuerdo sobre los mismos temas, renovado por tercera ocasión en 1998.¹²⁹

El 15 de noviembre de 1999, Estados Unidos y China firmaron un acuerdo comercial, la gran relevancia de este acuerdo comercial reside en que las condiciones y los tiempos de apertura y liberalización en él fijados se tomaron como base para la elaboración del protocolo de acceso de China a la Organización Mundial de Comercio.

Aspecto fundamental de esta negociación fue la inclusión de todos los productos agrícolas e industriales y de los servicios. A continuación se presentan algunos de los puntos más importantes de este acuerdo:

1. Reducción de tarifas arancelarias a productos industriales, de 24.6 por ciento a 9.4 por ciento en 2005.
2. Reducción de tarifas arancelarias a productos agrícolas, de 22 por ciento a 14.5 – 15 por ciento en 2004.

¹²⁹ Martínez, Bautista, Elizabeth. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) y sus repercusiones en el comercio exterior mexicano (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2003, págs. 64 y 65.

3. Financiamiento automotriz permitido. Añadido a los compromisos anteriormente adquiridos de liberalización de la importación (de 100 – 80 por ciento a 25 por ciento en 2006), distribución, venta y servicio de mantenimiento sin intermediación china.

4. Exhibición de 20 películas estadounidenses anualmente.

5. Reducción de los impuestos a la importación de productos referentes a la tecnología de la información (computadoras, semiconductores y equipo para Internet), de 13 por ciento a 0 por ciento en 2005. Las empresas estadounidenses tendrán acceso al 49 por ciento en el sector telecomunicaciones, y de servicios de Internet, dos años después tendrán la posibilidad de acceder a un 50 por ciento.

6. Reducción de tarifas arancelarias a productos alimenticios (carne de res, puerco, pollo, uvas, vino y queso), de 31.5 por ciento a 13.3 por ciento en enero de 2004.

7. Permitir un mayor acceso a productos estadounidenses con contenido de maíz, trigo, arroz, cebada, soya y algodón.

8. Eliminar los subsidios a la exportación de algunos productos agrícolas como maíz, arroz y algodón.

9. Compromiso de descentralizar el comercio de los productos industriales y ampliar el acceso al mercado de proveedores externos de servicios de telecomunicaciones (acceso al 49 por ciento en el sector de las telecomunicaciones; en el 2003, al 50 por ciento), banca y servicios financieros (acceso a 33 por ciento en 2002, y en 2005 a 49 por ciento), valores, seguros y servicios profesionales.¹³⁰

¹³⁰ Bautista, Monroy, Claudia. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio y su impacto en el comercio entre México y Estados Unidos (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de

Se reducirán drásticamente los aranceles y tarifas a las importaciones de agroalimentos desde una media del 47 por ciento a una media del 17 por ciento para 2005.

Se permitirá la importación y comercialización de estos productos fuera de los canales controlados por el Estado, es decir, que las empresas privadas (aun las de capitales extranjeros o mixtos, Joint Ventures) podrán importar y aun comercializar estos productos en el mercado interno (los canales de distribución internos estaban restringidos al Estado).

Se reducirán gradualmente hasta cerca de un 70 por ciento en cuatro años los aranceles de lácteos y derivados.

Se autorizará a los bancos extranjeros a operar transacciones en moneda local con clientes chinos (restringido a los bancos oficiales) y se mejorarán significativamente las condiciones para el financiamiento internacional de las operaciones.¹³¹

En este acuerdo, Estados Unidos fijó una serie de medidas para limitar las exportaciones chinas cuando éstas estuvieran dañando su mercado, a través de acciones de salvaguarda altamente proteccionistas. Además, al aplicar a China el criterio de economía de no mercado, se concluyó que vendía por debajo de los

Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, págs. 56 y 57. Véase también: Martínez, Bautista, Elizabeth. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) y sus repercusiones en el comercio exterior mexicano (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2003, pág. 65.

¹³¹ <http://usuarios.arnet.com.ar/aldoha/Presentacion2/FW16.htm>

costos de producción, en razón de lo cual se convino que recibiría tratamiento antidumping por un periodo de 15 años a partir de la suscripción del tratado.¹³²

En 1998 se realizaron las mejores negociaciones entre ambos gobiernos con la firma del acuerdo sobre exportación de alta tecnología, desarrollo de infraestructura, aplicaciones de Internet, políticas estándar de mercado y laborales. China condicionó el ingreso de Taiwán a la OMC, posterior a su propio ingreso, sin gozar de un estatus nacional, porque no es un país, por ello no disfruta de todos sus derechos, pero si tiene las obligaciones como cualquier otro miembro.

Fue así como el 24 de mayo de 2000, la Cámara de Representantes de Estados Unidos aprobó el establecimiento de Relaciones Comerciales Normales Permanentes con China.¹³³

Otro acuerdo sino-estadounidense se firmó el 8 de junio de 2001, en el se acordó un arancel promedio para ambos de 8 por ciento, China en forma voluntaria aceptó aplicar menos del 2 por ciento anualmente en subsidios a la agricultura.¹³⁴

¹³² Bautista, Monroy, Claudia. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio y su impacto en el comercio entre México y Estados Unidos (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, pág. 58.

¹³³ Bautista, Monroy, Claudia. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio y su impacto en el comercio entre México y Estados Unidos (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, pág. 58.

¹³⁴ Martínez, Bautista, Elizabeth. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) y sus repercusiones en el comercio exterior mexicano (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2003, págs. 64-66.

3.7.1.2. Aspectos importantes del acuerdo previo sino-europeo.

El 19 de mayo de 2001, China y la Unión Europea firmaron un acuerdo bilateral correspondiente a las medidas arancelarias que China otorgaría: de 150 productos importantes para la Unión Europea el arancel se reduciría de 18.6 por ciento a 10.6 por ciento. Los aranceles para calzado – que eran en 2001 el 70 por ciento de las exportaciones de Europa a China – se reducirían de 25 a 10 por ciento. En 52 productos de maquinaria y aplicaciones – que eran el 26 por ciento de las exportaciones de la Unión Europea – los aranceles de 35 por ciento se reducirían entre 5 y 10 por ciento. Otras concesiones que la Unión Europea obtuvo fueron en: mantequilla del 30 por ciento al 10, leche en polvo del 25 al 10 por ciento, pastas del 25 al 15 por ciento, vino del 65 al 14 por ciento, mandarinas del 40 al 12 por ciento.¹³⁵

3.7.2. Implicaciones de la adhesión de China a la OMC.

En los años previos a la adhesión de China a la OMC se planteó un gran debate sobre los resultados económicos al interior del país y las consecuencias comerciales que esto implicaba para el resto de los países miembros de la OMC.

En el marco de la OMC, las economías en desarrollo están sujetas a reglas menos fuertes, es decir, realizan menos reducciones de tarifas arancelarias y tienen periodos de tiempo más largos para la desgravación.

¹³⁵ Sepúlveda, Reyes, Elizabeth. La industria automotriz china: creación, estructura e influencia de la inversión extranjera directa a partir de las reformas económicas de 1980 (Tesis), Maestría en Administración, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, 2004, pág. 127.

El estatus de economía en desarrollo a China le proporciona poner restricciones comerciales en el caso de que tenga severos desequilibrios en cuenta corriente y para mantener protegidas a sus industrias menos consolidadas.¹³⁶

Para algunos sectores e industrias chinas, la adhesión implica únicamente liberalización y apertura de sus mercados a una mayor competencia del exterior, los cuales afrontarían nuevos retos y problemas debido al desmantelamiento progresivo de la protección estatal.

Otros sectores de la población vieron con optimismo la adhesión como una puerta hacia los negocios, la inversión, y tecnología, además de incentivar ventajas nacionales y aprovechar oportunidades del exterior.

Para los países en desarrollo, China representa una amenaza u obstáculo a sus economías por:

1. El desplazamiento de los productos chinos en los mercados tradicionales de exportación.
2. El desplazamiento de sus propios mercados internos.
3. El desplazamiento de la Inversión Extranjera Directa hacia China.

La preocupación de México no era gratuita, pues las condiciones en las cuales China se incorporara al organismo tendrían un impacto directo (aunque de complicada medición), a mediano y largo plazo, sobre la economía nacional.

De igual manera, fueron comunes las inquietudes por los demás países miembros de la OMC respecto a la entrada de China a la organización: su gran tamaño y

¹³⁶ Garnaut, Ross, & Yiping, Huang. Growth Without Miracles: Reading on the Chinese Economy in the Era of Reform. Oxford University Press, United Kingdom, 2001, págs. 418 y 419.

peso relativo, la particularidad de su régimen económico, el temor a que sus economías se lesionaran, su ingreso como país en desarrollo, y su política interna conjugada con su fuerte estatismo.

De los treinta y siete países que solicitaron realizar negociaciones bilaterales con China, México fue el último que concretó acuerdos de apertura comercial. Ello tuvo lugar el 13 de septiembre de 2001, esto es, un día antes de que el protocolo fuera aprobado por el grupo de trabajo; sin embargo, ésta acción formó parte de la estrategia mexicana para asegurar condiciones más favorables que las otorgadas a otras naciones.¹³⁷

México retrasó la firma de un acuerdo con China, para que este último país se comprometiera a no llevar a la Organización ninguna controversia antidumping que México pudiera ponerla en los siguientes seis años del ingreso de China a dicha organización de comercio (termina a fines de 2007). Sin embargo, esta acción sólo retrasa el enorme flujo de productos chinos al mercado mexicano.¹³⁸

Para los países desarrollados y regiones como la Unión Europea, la adhesión tiene ventajas puesto que es de conocimiento general que el comercio chino no operaba conforme a las reglas del comercio internacional, es decir, había sido y continúa siendo en cierta medida ilegal y desigual. Por lo tanto, la adhesión

¹³⁷ Bautista, Monroy, Claudia. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio y su impacto en el comercio entre México y Estados Unidos (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, págs. 59 y 60.

¹³⁸ Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa. Agricultura, Industria y Desarrollo Económico. El caso de China. (Tesis), Doctorado en Economía, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, 2006, págs. 372 y 373.

establece el cumplimiento de reglas de comercio internacional y sus correspondientes mecanismos de sanción en caso de incumplimiento.¹³⁹

3.7.2.1. Compromisos generales.

De manera general, China se comprometió a:

1. Reconstruir un esquema de seguridad social para los trabajadores.
2. Reformar el sector financiero. Se permitirá a los bancos extranjeros realizar operaciones en moneda extranjera. En cuanto a los servicios en moneda local, los bancos extranjeros deben esperar dos años para poder ofrecer sus servicios a las empresas chinas, y cinco años para poder ofrecer los servicios a la población en general.
3. Otorgar un trato no discriminatorio a todos los miembros de la OMC.
4. Suprimir el control de precios como elemento de protección a las industrias locales o a las proveedoras de servicios nacionales.
5. Eliminar las restricciones sobre el movimiento de capitales.
6. Introducir reformas legales más transparentes.
7. Limitar las subvenciones a la producción agrícola al 8.5 por ciento del valor del producto agrario.

¹³⁹ Las presiones de los legisladores estadounidense, principalmente de los demócratas, son cada vez más fuertes a favor de asumir sanciones contra China. País acusado de faltar a las reglas del comercio internacional, de destruir millones de empleos, de mantener artificialmente su moneda, y de no respetar la propiedad intelectual. Véase: *Milenio*, “China abre la muralla”, 17 de marzo de 2007, pág. 30.

8. Autorizar a los proveedores de servicios extranjeros a establecer empresas de capital mixto.

9. Anular el control de precios oficiales.

10. Eliminar las cuotas de importación y disminuir los aranceles.

11. Autorizar a los proveedores de servicios extranjeros a establecer empresas de capital mixto.¹⁴⁰

3.7.2.2. Compromisos específicos comerciales.

De manera específica, China se comprometió a:

1. Fomentar la liberalización del comercio, los derechos de aduana, los derechos de propiedad, la distribución, y el financiamiento.

2. Llevado a cabo una reducción arancelaria en las importaciones y anular las medidas extra-arancelarias.

3. Establecer nuevas normas y reglamentos para regular el acceso del capital extranjero en algunos departamentos de comercio de servicios.

4. Concluir la definición y revisión de leyes básicas sobre inversiones extranjeras directas y los detalles de su aplicación poniendo al servicio público el Catálogo Orientador de las Ramas de Producción para Inversiones Extranjeras.

¹⁴⁰ Sepúlveda, Reyes, Elizabeth. La industria automotriz china: creación, estructura e influencia de la inversión extranjera directa a partir de las reformas económicas de 1980 (Tesis), Maestría en Administración, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, 2004, págs. 127-130.

5. Revisar casi 2 300 leyes y reglamentos relativos a los asuntos económicos y de comercio exterior.

Entre los compromisos comerciales más importantes cabe destacar los siguientes:

3.7.2.3. Reducción de aranceles.

El 1º de abril de 1996, se anunció reducir aranceles de importación en 4 971 *ítems*; en consecuencia, la media arancelaria descendió de 35 a 23 por ciento. El 1º de octubre de 1997 se ajustaron otros 4 874, así la media bajó de 23 a 17 por ciento. El 1º de enero de 2001 se anunció una nueva reducción, hasta 15.3 por ciento, que afectó a 3 462 *ítems*. En 2002, el nivel de los aranceles de importación bajó hasta 12 por ciento (en 1992 era de 43.2 por ciento), 4 315 *ítems* lograron los índices más bajos de reducción y cesión arancelarias, representando 59 por ciento del total de *ítems* gravados.

El Estado se ha comprometido a seguir reduciendo aranceles gradualmente. En 2005, los aranceles fueron inferiores a la media de los países en desarrollo. Asimismo, los aranceles para importación de productos industriales descendieron alrededor del 10 por ciento.

3.7.2.4. Otorgamiento de trato no discriminatorio.

China otorga a todos los miembros de la OMC un trato no discriminatorio. Todos los participantes y empresas, incluidas las empresas con capital extranjero y las no registradas en China reciben un trato no menos favorable que el otorgado a las empresas chinas en lo que respecta al derecho a tener actividades comerciales.

3.7.2.5. Eliminación de fijación de precios duales.

China elimina la práctica de fijar precios duales, así como las diferencias en el trato otorgado a las mercancías producidas para la venta en China y las producidas para la exportación. No se utilizan los controles de precios para ofrecer protección a las industrias o proveedores de servicios nacionales.¹⁴¹

3.7.3. Algunas disposiciones importantes en materia automotriz.

Para la OMC, sólo los sectores de la industria primaria pueden disfrutar de protección especial, sin embargo, las autoridades chinas han considerado a la industria automotriz como una industria estratégica que merece protección especial.¹⁴²

De 1995 a 1999, los aranceles nominales de automóviles eran de entre 110 y 115 por ciento, y a partir de 1999 fueron de 80 a 100 por ciento.

Tres años después del ingreso de China a la OMC, en 2004, la tarifa arancelaria promedio se ubicó entre 34.2 y 37.6 por ciento. En automóviles, China ofreció reducir la tarifa en 80 y 100 por ciento, a 25 por ciento para julio de 2006. Algunas autopartes con arancel entre 28 y 40 por ciento para el 2006 tendrán un arancel promedio de 10 por ciento. Se prevé que con esta disposición las empresas extranjeras distribuyan más productos en el mercado chino. Cada año se distribuirá una lista mayor de productos nacionales y extranjeros.

¹⁴¹ Qingyuan, Wang, “La adhesión de China a la OMC: oportunidades para México”, en “China y México: ¿hacia una relación económica estable o conflictiva? en *Economía Informa*, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, no. 335, julio-agosto, 2005, pág. 19.

¹⁴² Martínez, Bautista, Elizabeth. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) y sus repercusiones en el comercio exterior mexicano (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2003, pág. 72.

El ingreso de China a la OMC ha servido para liberalizar, gradualmente, los servicios automotores, permitiendo a las empresas extranjeras la comercialización, distribución, servicios posventa, el financiamiento, los establecimientos concesionarios, la publicidad, y las importaciones de autopartes. En 2000, desaparecieron las subvenciones en préstamos en moneda extranjera a las empresas que exportaban automóviles, este privilegio se dirigía a las empresas que exportaban de entre 2 y 8 por ciento de su producción.

Continúa la limitante para los fabricantes automotores extranjeros que quieren invertir en el ensamblaje de vehículos en China. Los fabricantes extranjeros tienen que entrar al mercado chino en cooperación con sus contrapartes nacionales, y están limitados a un máximo de 50 por ciento como accionistas, aunque existe una posibilidad mayor para los extranjeros que quieran constituir una coinversión con fabricantes chinos con respecto a la construcción de motores. El Estado aprueba únicamente proyectos con un monto superior a 150 millones de dólares, y para 2007 será eliminada esta aprobación.

Los requerimientos de contenido local, aunque se irán desgravando, seguirán alentando a los fabricantes nacionales para llevar a cabo un complejo de desarrollo industrial a través de la confianza. Los contenidos locales en vehículos ensamblados varían según su tasa: la tarifa en kits CKD (Completely Knocked Down) se reduce si los contenidos locales se incrementan. Para los primeros tres años, la tarifa en las autopartes importadas CKD es de 50 por ciento. Después del cuarto año, la tasa de contenido local de entre 60 a 80 por ciento corresponde a la tarifa de 48 por ciento. De entre 40 a 60 por ciento a 68 por ciento tarifario, y menor a 40 por ciento corresponde a 80 por ciento tarifario.¹⁴³

¹⁴³ Min, Zhao. "Five Competitive Forces in China's Automobile Industry" *Journal of American Academy of Business*, Cambridge, 2005, pág. 100.

Para algunos especialistas, la reducción favorece la importación en detrimento de la producción local. Para otros especialistas, los retos del comercio exterior llevarán a coinversiones entre los autopartistas nacionales y los extranjeros, reducirán el número de empresas mediante fusiones y adquisiciones pero con acceso seguro a las ensambladoras a través de una red de proveeduría de primero, segundo, y tercer nivel, además de que se aprovecharán los flujos de Inversión Extranjera Directa y las tecnologías de punta.

3.7.3.1. Algunos debates en materia automotriz.

Teóricamente, las disposiciones de la OMC parecen contrarias a las políticas promovidas por el Estado chino. Es decir, en términos generales la OMC promueve la liberalización comercial y el desmantelamiento de las barreras al comercio. En contrapartida, el X Plan Quinquenal – así como las anteriores disposiciones en materia automotriz – estipula el uso de políticas preferenciales a los fabricantes nacionales y el apoyo del Estado para promover el desarrollo autónomo de las empresas automotrices chinas y su competitividad. Sin embargo, al parecer hasta el momento no se ha presentado controversias de carácter comercial. Debemos tomar en cuenta que las automotrices chinas han establecido coinversiones con los principales fabricantes automotores del mundo, la pregunta es qué empresa o país puede acudir a un panel de controversias cuando la industria es oligopólica y es la más globalizada en el mundo. La excepción la hace Chery al ser demandada por General Motors, y sin embargo, Chery es una empresa privada china que apenas acaba de consolidar una alianza con Daimler-Chrysler. En realidad, casi todas las empresas chinas se han fusionado en grandes grupos, y éstos a su vez, se han aliado con los fabricantes automotores más importantes del mundo.

Con respecto a la inversión compartida 50/50, algunos especialistas opinan que las empresas extranjeras podrían dar por terminadas sus coinversiones e instalar sus filiales de manera directa en el mercado chino, controlando así el 100 por

ciento de las operaciones. Otro grupo de especialistas opina lo contrario, puesto que ya existe un sistema de alianzas bien establecido con los principales automotores mundiales, las extranjeras aprovechan los beneficios de los grupos automotores chinos, como el conocimiento del mercado, el idioma, y la información de los negocios. Existe otro planteamiento que señala que si se llegase a derogar la ley de inversión 50/50, las empresas extranjeras podrían introducir sus armadoras en territorio chino, pero tendrían que competir no sólo con el resto de los fabricantes extranjeros, sino con los mismos nacionales que compiten con precios más bajos, ya que el principal segmento del mercado chino son los automóviles económicos para pasajero. Además, si llegasen nuevas empresas automotrices extranjeras con el 100 por ciento de inversión, el número sería reducido, puesto que las más importantes ya se encuentran instaladas en territorio chino a través del sistema de coinversiones.

Para China no son problema los desafíos planteados por su ingreso a la OMC. El Estado desde hace varias décadas ha estado construyendo las bases industriales, de infraestructura, educación, y el marco legal, para adentrarse en la economía internacional. Algunos especialistas aseguran que su ingreso dará pie al crecimiento más acelerado en su historia y su industria automotriz será la más poderosa en los próximos 20 años. Asimismo, se dice que la industria automotriz se ha convertido en el principal motor de la economía china, ya que ha estado elevando su participación en el PIB. En 1999, el crecimiento de la industria automotriz fue superior al resto de las industrias del país. En 2002, su participación en el PIB industrial fue de 11 por ciento, y en el primer trimestre de 2003 llegó a 13.6 por ciento. La industria automotriz destaca respecto al resto de las industrias chinas, en 1990 se posicionó en el lugar número 15, en 2002 en el 7º, y para el primer trimestre de 2003 ya estaba en el 5º lugar. Para 2010, se espera que la producción alcance los 10 millones de unidades. Asimismo, la demanda de automóviles para uso familiar se ha convertido en el motor de la producción. Tan sólo a finales de 2002 una de cada 100 familias poseía en promedio 2.8 automóviles, por lo tanto puede deducirse que aproximadamente

había 36 400 000 automóviles, de una población de un poco más de 1300 millones de habitantes. Por lo tanto, los expertos han señalado que las compras de automóviles se incrementarán a través del aumento progresivo de los salarios, ya que en ciudades como Beijing, Shanghai, Guangzhou y Shenzhen la expectativa de consumo se ha incrementado considerablemente.¹⁴⁴

¹⁴⁴ http://spanish.peopledaily.com.cn/spanish/200306/17/sp20030617_65212.html

Capítulo 4. El Desarrollo Automotor en China.

Este último capítulo ilustra el comportamiento de la industria automotriz china. Además, se muestran datos macroeconómicos referentes sobre todo a la producción, el empleo, y los salarios. Así también, se analizan datos más específicos de las industrias y empresas, como la inversión y la tecnología. Esto se llevó a cabo con el objetivo de conocer y exponer el ritmo de crecimiento de la industria y algunos posibles escenarios.

4.1. Constitución de las empresas automotrices.

En el año 2003, del 100 por ciento de las empresas automotrices establecidas en China: 64.1 fueron empresas dedicadas a las autopartes, 22.6 a vehículos renovados, 6.3 a motocicletas, 4.7 a automóviles, y 2.3 por ciento a la fabricación de motores.

4.1.1. Número de empresas automotrices.

De acuerdo a estadísticas oficiales, en 2003 existían 2 443 fabricantes automotores, creció 0.3 por ciento más que en 2002, incluyendo 115 fabricantes de vehículos completos, 551 productores de vehículos renovados, 154 constructores de motocicletas, 56 fabricantes de motores y 1 567 empresas de autopartes.

Empresas de la Industria Automotriz y de la Industria Manufacturera (en unidades)

Año	Número de Empresas Automotrices						Número de Empresas en la Industria Manufacturera
	Total	Automóviles	Vehículos Renovados	Motocicletas	Motores	Autopartes y Accesorios	
1999	2 362	118	546	107	51	1 540	143 413
2000	2 326	118	542	138	48	1 480	144 399
2001	2 401	116	525	148	54	1 558	152 508
2002	2 436	117	558	156	65	1 540	162 172
2003	2 443	115	551	154	56	1 567	181 079

Fuente: China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers.

China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág.29.

En el segmento de automóviles completos se encontraban 32 fabricantes con una producción de alrededor de 10 000 unidades, 15 fabricantes con producción de 10 000 a 50 000 unidades, 7 fabricantes con producción de 50 000 a 100 000 unidades, 10 fabricantes con una producción de alrededor de las 100 000 unidades. Y en el segmento de vehículos renovados, había solamente 4 fabricantes con una producción de alrededor de las 10 000 unidades.

Con respecto a los fabricantes de camiones, en 2003 se encontraban 97 empresas: 50 en camiones ligeros, 24 en pesados, 14 en medianos, y 9 empresas de camiones mini. Por su parte, el número de fabricantes de autobuses era de 141 empresas: 56 en autobuses ligeros, 45 en medianos, 28 en largos, 9 en mini, y 3 empresas en vagones largos especiales (autobuses de dos pisos y articulados).

4.2. Localización.

Debido al gran número de fábricas automotrices y lo disperso de la información, resulta complicado dar con precisión la ubicación de las automotrices; sin embargo, podemos deducir que en su mayoría se encuentran ubicadas en la zona litoral del Este de China, ya que en años recientes, algunas firmas como Volkswagen, Citroen, Mitsubishi, y Nissan, continúan instalando plantas de

producción mediante la inversión compartida 50/50 en ciudades como Tianjin, Shanghai, Wuhan, Chongqing, y Changchuan.¹⁴⁵

Del mismo modo, la política industrial de 1994 – capítulo siete sobre administración de importaciones – designa los puertos de Dalian, Tianjin, Shanghai, y Huangpu, para la importación de vehículos completos. Estos puertos se encuentran en la región Este del país. No obstante, existen plantas automotrices en otras regiones distantes como el centro y el oeste del país, lo que demuestra que el Estado ha cumplido el objetivo de industrializar esas zonas mediante la explotación del occidente chino.

Para César Flores, presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, sería un grave error si los proveedores multinacionales de autopartes no se instalasen en China, puesto que el ahorro en costos es de hasta 30 por ciento.¹⁴⁶

4.3. Producción automotriz mundial.

En 2002, las exportaciones de productos de la industria automotriz de los países miembros del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) – Canadá, Estados Unidos, y México –, en su mayoría a través del comercio intra-regional, aumentaron 4 por ciento. Las importaciones de los miembros del TLCAN principalmente desde Japón, la Unión Europea y la República de Corea, aumentaron más del 15 por ciento. Las exportaciones de México se estancaron y las importaciones descendieron, en contraste con el considerable aumento registrado durante el decenio de 1990.

¹⁴⁵ Ramírez, Tamayo, Zacarías y Zambrana, Marga. “China estaciona la bicicleta” en *Revista Expansión*, México, vol. 34, no. 877, año 2003, pág. 90.

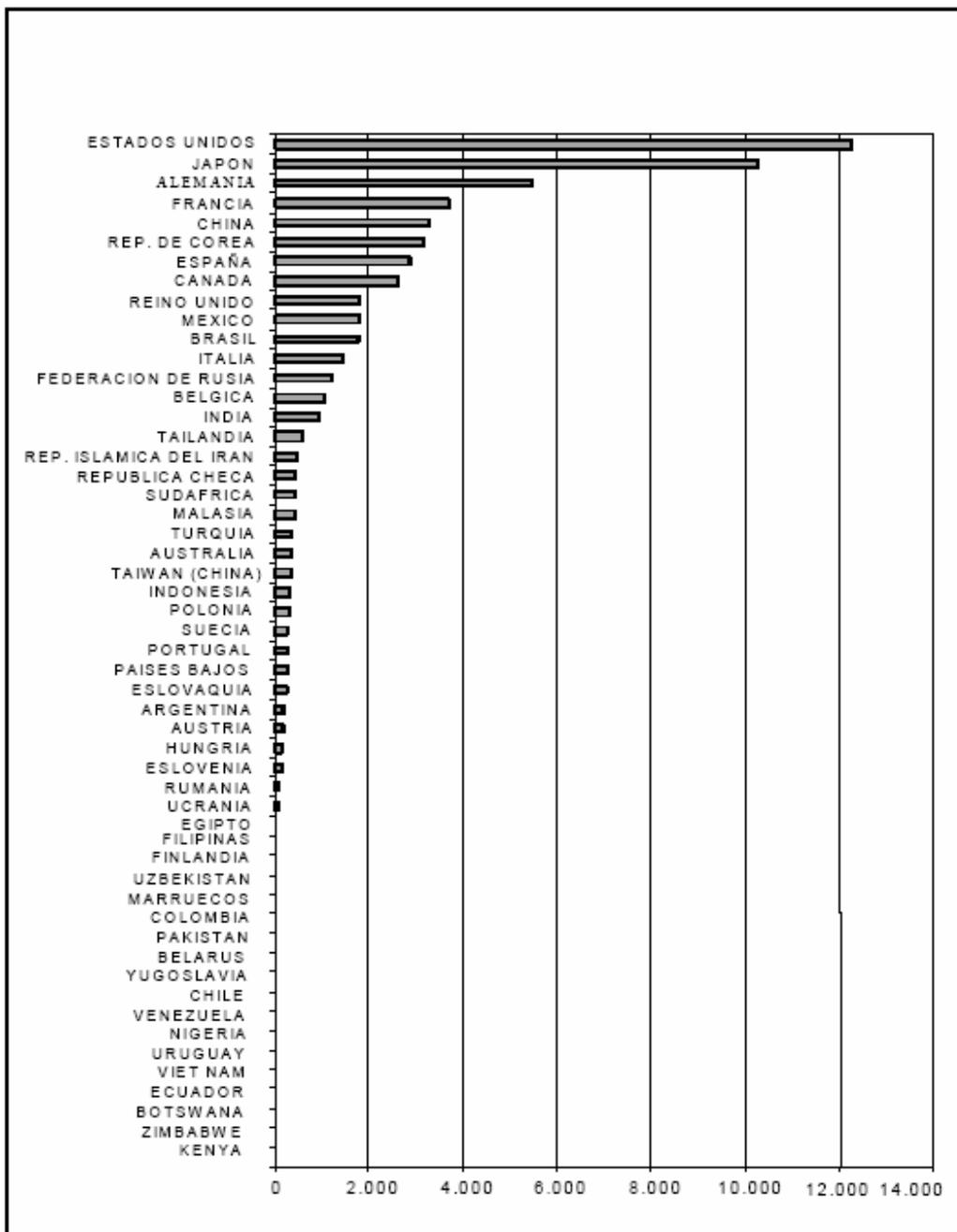
¹⁴⁶ *Ibidem*.

En lo que respecta a los países de Europa Central y Oriental, sus exportaciones e importaciones automotrices en 2002 siguieron registrando tasas de crecimiento de dos dígitos.

En lo que respecta a China, según algunos especialistas europeos, el proceso de liberalización comercial condujo a la reducción de los precios de los automóviles. Asimismo, para estos especialistas, la creciente entrada de Inversión Extranjera Directa y la gran demanda interna, dieron lugar en 2002 a un notable aumento de las importaciones de productos automotores en China. Sin embargo, a pesar del aumento de 42 por ciento en las importaciones, su proporción en relación con las importaciones mundiales fue de tan sólo el 1 por ciento en 2002. A mi juicio, lo que debemos considerar de estos datos, no es el hecho de que los automóviles hayan bajado de precio debido a la liberalización comercial, sino a un control más estricto del mercado por parte del Estado para regular el precio de los productos automotores con el objetivo de satisfacer las necesidades del mercado interno. Si esta respuesta no es totalmente aceptada, otra posible explicación es la que proporciona las condiciones mismas del mercado interno y los salarios, puesto que los automóviles producidos en otras regiones del mundo no podrían venderse masivamente en China debido a sus altos precios, ya que los automóviles producidos en el territorio chino son de una tecnología inferior, además de ser baratos a los vendidos en América y Europa, por el diferencial de salarios.

De igual manera, las importaciones de Asia de productos automotores permanecieron en 2002 por debajo del nivel máximo alcanzado en 1996, mientras que las importaciones totales de China procedentes de otras regiones del mundo aumentaron en un tercio en esos seis años. El nivel actual de las importaciones de productos automotores en muchos mercados asiáticos es en muchos casos bastante bajo debido a que las respectivas empresas nacionales del automóvil están protegidas mediante fuertes obstáculos a la importación. Por consiguiente, el comercio intra-regional de productos de la industria del automóvil estuvo limitado y representó sólo la quinta parte de las exportaciones de la región.

Producción de vehículos automotores en 2002 (miles de unidades)



Fuente: Organización Internacional del Trabajo. Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de componentes. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte. TMTEM/2005. Ginebra, Suiza, 2005, pág. 27.

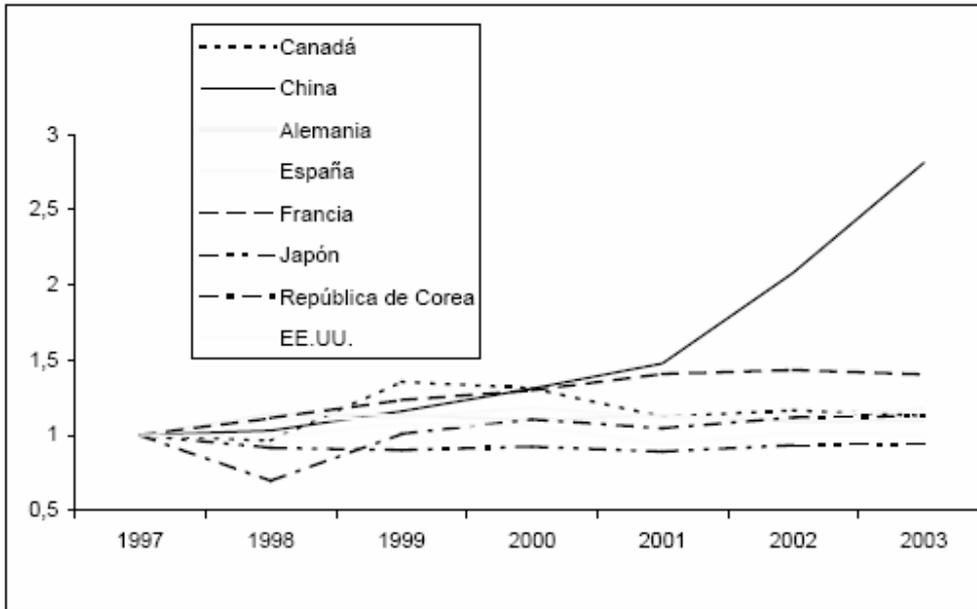
**Producción de automóviles, 2003 (unidades),
en determinados países (automóviles para pasajeros)**

Países	Unidades
Japón	8 478 328
Alemania	5 145 403
Estados Unidos	4 509 565
Francia	3 220 329
República de Corea	2 767 716
España	2 399 238
China	2 018 875
Reino Unido	1 657 558
Brasil	1 504 998
Canadá	1 339 607
Italia	1 026 454
Rusia	1 010 436
India	905 851
Bélgica	791 703
México	780 819
Demás Países	4 434 870
Total	41 991 750

Fuente: Organización Internacional del Trabajo. Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de componentes. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte. TMTEM/2005. Ginebra, Suiza, 2005, pág. 29.

El cuadro anterior muestra la producción total únicamente de automóviles para pasajeros. Sin embargo, estas cifras deben tomarse con cautela puesto que el lugar en que se sitúan los países puede variar año con año, lo cual representa un problema ya que sólo se contemplan cifras de 2003. Según esta fuente europea, en 2003 Japón y Alemania produjeron más automóviles para pasajeros que Estados Unidos.

La siguiente gráfica muestra que la producción china ha aumentado más del 250 por ciento desde 1997 a 2003, mientras que en otros países la producción automotriz se ha estancado. En conjunto, a los siguientes ocho países – Canadá, China, Alemania, España, Francia, Japón, Corea, y Estados Unidos – les corresponde casi las tres cuartas partes de las unidades producidas en el mundo en 2003.



Fuente: Organización Internacional del Trabajo. Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de componentes. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte. TMTEM/2005. Ginebra, Suiza, 2005, pág. 19.

En 2003, Estados Unidos, Japón y Alemania produjeron más de 5 millones de vehículos automotores cada uno, China produjo 4.4 millones de unidades y Francia 3.6 millones. Entre los países que produjeron más de 2 millones de unidades se incluyen Canadá, España y la República de Corea, seguidos por los que produjeron más de un millón de unidades cada uno, entre ellos el Reino Unido, Brasil, México, Italia, Federación de Rusia y la India. Entre los recién incorporados a esta categoría figuran en lugar destacado la India y la Federación de Rusia. En 2003, Tailandia, Turquía, Irán, Australia, y Sudáfrica produjeron más de medio millón de vehículos automotores cada uno. Por su parte, en 2002 China ocupaba el quinto lugar mundial y actualmente ocupa el tercer lugar mundial como productor de vehículos automotores.

Los diez principales países en desarrollo exportadores de automóviles, camiones, autopartes y piezas (clasificados según el promedio de valores de 2000-2001)

Exportaciones De vehículos Para pasajeros	% de las exportaciones de países en desarrollo	% de las exportaciones mundiales	Exportaciones De camiones	% de las exportaciones de países en desarrollo	% de las exportaciones mundiales	Exportaciones de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores	% de las exportaciones de países en desarrollo	% de las exportaciones mundiales
México	46.13	5.23	México	55.85	9.91	México	34.24	4.11
Rep. De Corea	34.93	3.96	Tailandia	13.12	2.33	Rep. De Corea	11.11	1.33
Brasil	5.43	0.62	Rep. De Corea	7.31	1.30	Taiwán	10	1.20
Sudáfrica	2.79	0.32	Brasil	5.87	1.04	Brasil	9.49	1.14
Argentina	2.45	0.28	Argentina	5.53	0.98	China	7.48	0.90
Turquía	2.34	0.26	Turquía	2.35	0.42	Filipinas	3.59	0.43
Tailandia	1.30	0.15	Sudáfrica	1.96	0.35	Tailandia	3.03	0.36
Omán	0.96	0.11	China	1.15	0.20	Turquía	2.99	0.36
Colombia	0.53	0.06	Colombia	0.87	0.15	Argentina	2.85	0.34
Emiratos Árabes Unidos	0.49	0.06	Chile	0.87	0.15	Singapur	2.69	0.32

Fuente: Organización Internacional del Trabajo. Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de componentes. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte. TMTEM/2005. Ginebra, Suiza, 2005, pág. 25.

El cuadro anterior muestra los principales países en desarrollo exportadores de productos automotores, entre los que México es el más importante. China no se encuentra en los primeros peldaños puesto que su producción se dirige principalmente al mercado interno, pero el proceso de solidez de su mercado interno para 2010, podría incidir sobre un mejor posicionamiento automotor en el mundo, puesto que en esta segunda mitad de la década de 2000, los productos automotores chinos empezaron a hacer su aparición en los mercados mundiales.

4.3.1. Producción automotriz china.

Para finales de 2003, la industria automotriz china había mantenido una tasa de crecimiento de 30 por ciento por dos años sucesivos. En ese año, 4.44 millones de vehículos de motor fueron producidos en China, lo que representó un crecimiento de 36.6 respecto a 2002. La producción de automóviles alcanzó 2.04 millones de unidades, 86.5 por ciento más que en 2002, con la tasa más alta de crecimiento entre todos los tipos de vehículos. La producción de camiones, autobuses, y automóviles contabilizó 27.6, 26.5, y 45.9 por ciento, respectivamente del total de la producción de vehículos. La producción conjunta de First Automobile Works (FAW), Dongfeng Motor Corporation (DFM), y Shanghai Automotive Industry

(SAIC) fue de 2.13 millones de unidades, contabilizando el 47.9 por ciento del total de la producción de la industria automotriz. El rápido crecimiento de la industria automotriz china se fundamenta en el rápido desarrollo de la economía nacional y el constante crecimiento de las ganancias de los productores en años pasados.

Producción Automotriz (por tipos) (en unidades).

Categorías	1994	1995	1996	1997	1998
Total					
Vehículos:	1 353 368	1 452 737	1 474 905	1 582 628	1 629 182
Chasises:	169 106	162 713	167 651	178 644	206 325
1. Camiones	785 876	721 822	688 614	659 318	660 976
Pesados	37 173	30 854	31 655	30 904	34 281
Medianos	313 308	247 982	211 789	185 726	178 167
Ligeros	334 706	331 517	303 422	297 091	302 482
Mini	100 689	111 469	141 748	145 597	146 046
2. Autobuses	317 159	405 454	395 192	435 615	460 345
Largos	4 062	3 863	3 632	4 663	6 151
Medianos	19 503	22 740	18 624	15 930	23 841
Ligeros	189 272	225 310	197 549	189 723	174 406
Mini	104 322	153 541	175 387	225 299	255 947
3. Automóviles	250 333	325 461	391 099	487 695	507 861

Categorías	1999	2000	2001	2002	2003
Total					
Vehículos:	1 834 349	2 068 196	2 341 528	3 253 655	4 443 522
Chasises:	229 113	252 063	317 946	425 601	381 116
1. Camiones	765 720	751 699	803 076	1 092 546	1 228 181
Pesados	46 679	82 146	157 405	255 406	261 712
Medianos	184 185	146 028	151 929	163 902	136 218
Ligeros	396 657	388 831	363 234	525 208	687 877
Mini	138 199	134 694	130 508	148 030	142 374
2. Autobuses	502 524	709 042	834 927	1 068 347	1 177 476
Largos	7 169	7 852	11 609	17 300	19 579
Medianos	30 063	36 206	53 420	64 619	53 328
Ligeros	178 328	254 685	278 221	332 523	445 174
Mini	286 964	410 299	491 677	653 905	659 395
3. Automóviles	566 105	607 455	703 525	1 092 762	2 037 865

China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. *China Auto: Automotive Industry of China 2004*, pág. 49.

Como ya se señaló, de los 4.44 millones de vehículos de motor producidos en China en 2003, la parte que correspondió a automóviles fue de 45.9 por ciento, a camiones 27.6 por ciento, y a autobuses 26.5 por ciento. Los principales grupos tuvieron una cuota de mercado de la siguiente manera: FAW 19.3 por ciento, SAIC

17.9, DFM 10.6, Beijing Automotive Industry Holding 7.8, China National Heavy Duty Truck Group 0.5, y otros 43.9 por ciento.

Por otra parte, es importante señalar que cerca del 90 por ciento de los vehículos que se producen en China, se destinan a las ventas internas.¹⁴⁷

4.4. Valor de las ventas de la industria automotriz.

En 2003, el valor de las ventas totales de los productos automotores fue de 814 410 millones de yuanes, con un crecimiento de 36.9 por ciento respecto a 2002 y representando 6.9 por ciento en la industria manufacturera. De los cuales el valor de las ventas de los fabricantes de automóviles fue de 514 160 millones de yuanes, representando 63.1 por ciento con respecto al valor de las ventas totales de la industria automotriz; para los productores de vehículos renovados correspondieron 60 240 millones de yuanes, 7.4 por ciento del valor total de la industria automotriz; para los productores de motocicletas fue de 55 980 millones de yuanes, 6.9 por ciento del valor total de las ventas; para los fabricantes de motores fue de 25 200 millones de yuanes, 3.1 por ciento con respecto al valor total de las ventas; y en las empresas de autopartes correspondieron 158 830 millones de yuanes, representando 19.5 por ciento del valor total de las ventas de la industria automotriz.

El valor de las ventas de FAW respecto de los 514 160 millones de yuanes en automóviles fue de 112 270 millones de yuanes, un crecimiento de 33.9 por ciento respecto a 2002. A DFM le correspondieron 96 530 millones de yuanes, un 80.9 por ciento de crecimiento con relación a 2002. Finalmente, Shanghai Automotive Industry Corporation obtuvo 125 880 millones de yuanes por el valor de sus ventas y un crecimiento de 53.3 por ciento con relación a 2002. Es decir, entre FAW,

¹⁴⁷ Bautista, Monroy, Claudia. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio y su impacto en el comercio entre México y Estados Unidos (Tesis). Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, pág. 132.

DFM, y SAIC, alcanzaron un valor de ventas en automóviles por 334 680 millones de yuanes.

Valor de Ventas, Fondos Disponibles y Volumen de Ventas de la Industria Automotriz y de la Industria Manufacturera (en 1000 millones de yuanes)

		Años				
		1999	2000	2001	2002	2003
Valor de las Ventas de la Industria Automotriz	Total	311.47	356.04	425.37	594.77	814.41
	1 Automóviles	166.08	201.45	245.77	340.68	514.16
	Vehículos					
	2 Renovados	26.52	32.7	36.53	57.32	60.24
	3 Motocicletas	49.65	51.64	50.09	53.82	55.98
	4 Motores	10.7	11.08	10.05	16.84	25.2
5 Partes y Accesorios	58.51	59.17	82.93	126.11	158.83	
	Valor de Ventas de la Industria Manufacturera.	5 887.09	7 060.21	7 906.77	9 273.47	11 818.38

Fuente: China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág. 34.

4.5. Importación y exportación de productos automotores.

En 2003 el comercio automotor chino fue deficitario por 6 810 millones de dólares y el desglose entre importaciones y exportaciones se muestra de la siguiente manera:

El valor de todos los productos automotores importados fue de 14 840 millones de dólares, incluyendo 171 710 vehículos completos (y chasis), 34.7 por ciento más que en 2002; 374 077 motores (el nivel de importación de motores es bajo), 146.1 por ciento más que en 2002; 1 286 motocicletas; y automóviles, motocicletas y autopartes para motor con un valor de 8 800 millones de dólares. El precio promedio de los vehículos completos importados fue de 31 000 dólares por unidad, 6 000 dólares más que en 2002, puesto que cada año crece la importación de vehículos más caros, como los de lujo, principalmente.

Los vehículos importados, automóviles de pasajeros, SUV (Sport Utility Vehicle por sus siglas en inglés) y autobuses de menor rendimiento (9 o menos asientos) fueron los más importantes en la lista de importaciones en 2003, contribuyendo con 89.4 por ciento del total. El monto fue de 103 000 unidades de automóviles para pasajeros, 39 700 de SUV, y 10 800 de autobuses de menor rendimiento, respectivamente 46.5, 23.3 y -12.4 por ciento más que en 2002 respectivamente. En 2003, las fuentes de importación más importantes de China fueron Japón, Alemania, Estados Unidos, Corea, y Suecia.

El valor de los productos automotores exportados en 2003 fue de 8 030 millones de dólares, incluyendo 45 777 vehículos completos (y chasis), 108.5 por ciento más que en 2002; 2 268 489 motores, 11.4 por ciento más que en 2002; 3 021 689 motocicletas; y autopartes (incluyendo automóviles, motocicletas, autopartes, y partes para motor) con un valor de 6 260 millones de dólares.

Entre los productos automotores exportados, las autopartes contribuyeron con 77.9 por ciento del valor total, y trailers y semi-trailers, camiones y chasis fueron los más importantes. En 2003, Hong Kong, Libia, Algeria, Sudan, y Vietnam fueron los importadores más importantes de vehículos chinos.

4.5.1. Características de las importaciones y exportaciones automotrices.

En 2003, el destino de las exportaciones de vehículos automotores se centró en el Sureste de Asia, los productos fueron automóviles para pasajeros de tamaño mediano y grande. Asimismo se exportaron los modelos Fengyun, QQ, Qiyun de Chery, Polo y Passat de Shanghai, GM y Flyer. Por su parte, la exportación de autopartes de alta tecnología comenzó a repuntar.

**Volumen de Exportación de Productos Automotores
(en millones de dólares)**

Año	Monto Total	Vehículos			Motores	Autopartes y Accesorios	Motocicletas	
		Camiones	Autobuses	Automóviles				
1999	1 187	108	30	25	14	18	933	127
2000	2 019	207	58	36	30	67	998	747
2001	2 712	213	55	54	32	119	1 632	746
2002	3 358	247	71	48	33	251	2 210	650
2003	8 026	371	159	43	61	300	6 255	1 061

Nota: La suma de camiones, autobuses y automóviles no coincide con la de vehículos, ya que 4 nuevos rubros fueron incluidos: acondicionadores de aire, luces y señales de aviso, dispositivos eléctricos, y compresores de aire equipados en el chasis.

Fuente: China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004. Documento proporcionado por el Licenciado Félix Rojas Cruz, Director General del Sistema de Información del Sector Automotor (SISAM), pág. 27.

**Volumen de Importación de Productos Automotores
(en millones de dólares)**

Año	Monto Total	Vehículos			Motores	Autopartes y Accesorios	Motocicletas	
		Camiones	Autobuses	Automóviles				
1999	2 580	779	259	69	450	270	1 527	3
2000	3 352	1 201	97	97	761	271	1 875	3
2001	4 703	1 712	120	92	1 260	371	2 617	1
2002	6 599	3 202	259	86	2 605	430	2 958	1
2003	14 839	5 275	426	75	4 437	749	8 795	3

Nota: A partir de 2000, la suma de camiones, autobuses y automóviles no coincide con la de vehículos, ya que 4 nuevos rubros fueron incluidos: acondicionadores de aire, luces y señales de aviso, dispositivos eléctricos, y compresores de aire equipados en el chasis.

Fuente: China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág. 27.

**Importaciones y Exportaciones de Productos
Automotores Chinos en 2003 (millones de dólares)**

Países y Regiones	Total	Importación	Exportación
1 Japón	5 916	4 958	958
2 Alemania	5 424	5 169	254
3 Estados Unidos	2 990	553	2 437
4 Corea	1 454	1 227	227
5 Taiwán	476	386	89
6 Canadá	465	320	144
7 Francia	458	362	95
8 Irán	420	0.008	420
9 Nigeria	387	0.003	387
10 Brasil	351	316	35
11 Hong Kong	335	5	330
17 México	190	92	98

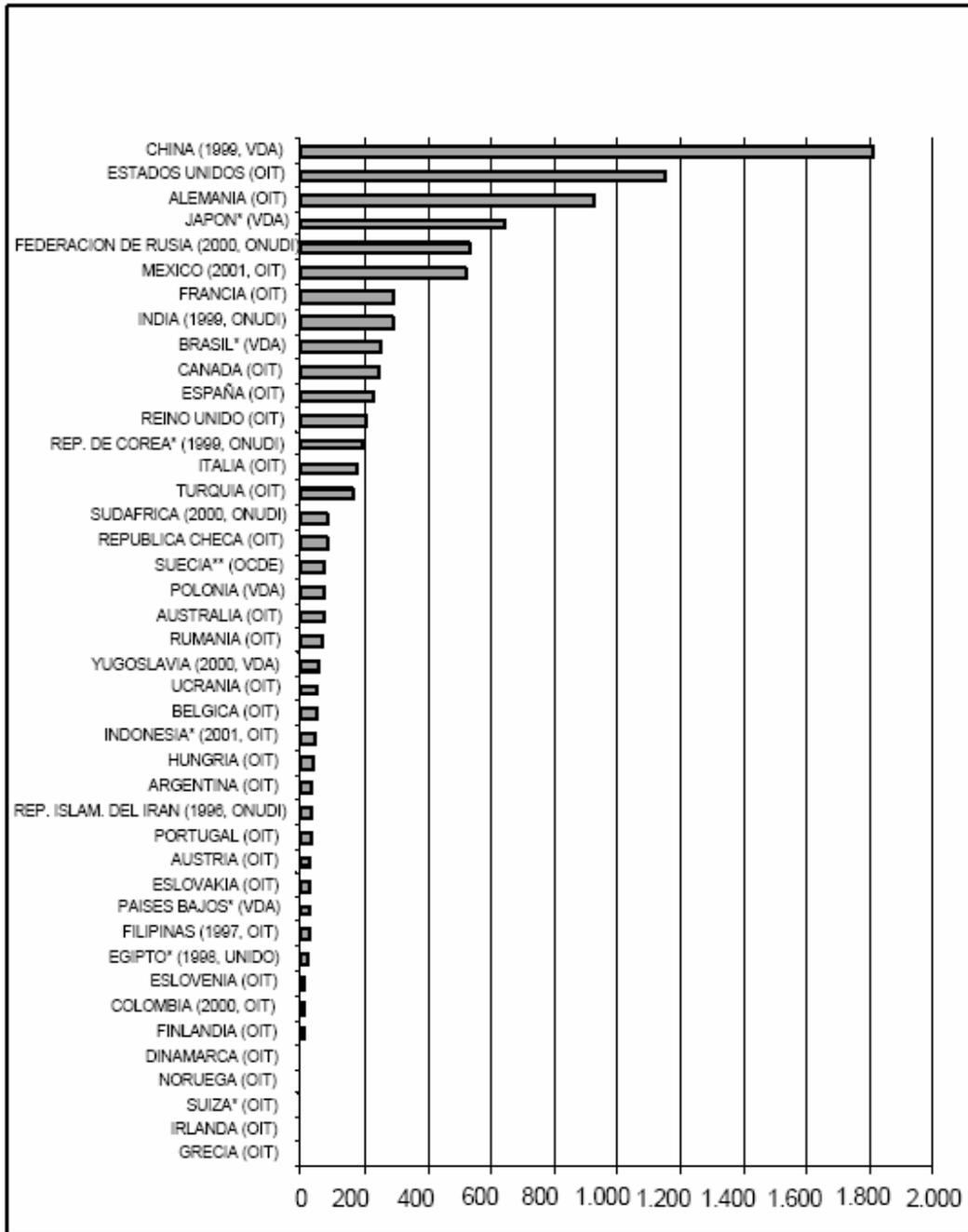
Fuente: China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág. 28.

Como se aprecia en el cuadro anterior, China tiene déficit comercial automotriz con Japón, Alemania, Corea, Taiwán, Canadá, Francia, y Brasil, y tiene superávit comercial en productos automotores con Estados Unidos, Irán, Nigeria, Hong Kong, y México.

4.6. Empleo mundial en la industria automotriz.

La industria automotriz en China se situó en 2002 como la industria automotriz más importante en el mundo con respecto al número de personas empleadas directamente. El siguiente cuadro muestra más de 1.8 millones de personas en la industria automotriz en China. Los datos entre fuentes no varían demasiado, la fuente china (China Automotive Technology&Research Center, China Association of Automobile Manufacturers) indica que en ese año se ocuparon 1.57 millones de personas. Después le siguen Estados Unidos y Alemania como los países donde se emplea a más personas en la industria automotriz. México se ubica en el lugar número seis con cerca de 500 000 empleos directos.

Empleo en la industria automotriz
(miles de asalariados en 2002)



Notas: La fuente de las estimaciones figura entre paréntesis. * = Personas ocupadas. ** = Obreros (trabajadores de producción remunerados por hora).

Fuente: Organización Internacional del Trabajo. Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de componentes. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte. TMTEM/2005. Ginebra, Suiza, 2005, pág. 25.

4.6.1. Empleados contratados en la industria automotriz e industrias directamente relacionadas en China, I.

Los empleados de la industria automotriz y de las industrias directamente relacionadas incluyen aquellos que trabajan en las empresas de fabricación de automóviles y también aquellos en los segmentos, tales como Investigación y Desarrollo, administración, ventas, servicios, etcétera, como también aquellas industrias relacionadas a la automotriz, por ejemplo, materias primas, combustibles, energía, departamentos de gestión automotriz entre otras. De acuerdo a cálculos basados en varias fuentes, el número total de personas empleadas en la industria automotriz y las industrias directamente relacionadas a finales de 2003 fue de alrededor de 36.389 millones, siendo el 9.6 por ciento del total de la fuerza laboral del país en el sector industrial (el total de la fuerza laboral del país a fines de 2003 sumó 378.86 millones). Entre el total de personas empleadas del país, una persona de cada 10 está relacionada a la industria automotriz. El desarrollo de la industria automotriz crea grandes oportunidades de empleo, debido a fuertes encadenamientos con otras industrias, a su vez, tiene también un efecto de arrastre de otras industrias dentro de la economía china.

4.6.2. Empleo en la industria automotriz china y otras industrias directamente relacionadas en 2003, II.

La siguiente información ¹⁴⁸ resume los distintos tipos de empleos con respecto a la producción y servicios automotores:

El total del empleo en China (en la industria): 378.86 millones (100 por ciento).

¹⁴⁸ China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág. 23.

Empleados en automóviles e industrias directamente relacionadas: alrededor de 36.389 millones (9.6 por ciento del total de la industria).

Empleo total de la industria automotriz: 1.605 millones.

Empleados en el segmento de ventas y servicios: alrededor de 3.43 millones.

Ventas de automóviles y servicios: 756 000.

Reparación y mantenimiento: 2.674 millones.

Empleo en el segmento de energía y materias primas: alrededor de 2.642 millones.

Combustibles y lubricantes: 631 000.

Energía para la producción de automóviles: 67 000.

Materias primas: 1.34 millones.

Empleados en unidades usadas: alrededor de 28.37 millones.

Conductores de automóviles: 23.616 millones.

Comunicación y transportación: 4.754 millones.

Empleados en departamentos relacionados: 342 000.

Unidades de información: 38 000.

Administración: 29 000.

Empleados en seguros de automóviles y otros departamentos: 275 000.

4.6.3. Composición del empleo en la industria automotriz a fines de 2003, III.

A fines de 2003, había aproximadamente 1.61 millones de empleados en la industria automotriz, distribuidos en la siguiente forma: 543 000 personas en las empresas de fabricación automotriz, 212 000 personas en las empresas de vehículos renovados, 137 000 personas en las empresas de motocicletas, 56 000 personas en las empresas de motores, y 657 000 personas en las empresas de autopartes. Entre el total de empleados en la industria automotriz, había 173 000

ingenieros y técnicos, contando con 10.8 por ciento del total y 0.1 puntos porcentuales más que 2002.

Asimismo, del 100 por ciento del empleo en la industria automotriz, el 40.9 correspondió en 2003 a autopartes, el 33.8 por ciento al segmento de automóviles, el 13.2 por ciento a vehículos renovados, el 8.6 a motocicletas, y el 3.5 a motores. Con respecto a las empresas automotrices, 7.7 por ciento correspondió a Dongfeng Motor Corporation, 6.7 a First Automobile Works, 4.0 a Shanghai Automotive Industry Corporation, 2.2 a Beijing Automotive Industry Holding, 1.5 a China National Heavy Duty Truck Group, y el 77.9 por ciento corresponde al resto de las empresas automotrices.

El siguiente cuadro muestra una disminución del empleo en la industria automotriz de cerca de dos millones de personas entre 1999 y 2003; sin embargo, a pesar del retroceso entre 1999 y 2000, entre 2000 y 2003 volvió a haber un crecimiento. No obstante, la disminución en el número de personas entre 1999 y 2003 se dio sólo en los trabajadores y no en técnicos e ingenieros. Este cambio en el número de personas empleadas puede verse como un proceso de sofisticación y readaptación de la industria automotriz a las nuevas necesidades tecnológicas que trajo consigo la entrada de China a la Organización Mundial de Comercio en diciembre de 2001.

Empleados en la Industria Automotriz (en 1 000 personas)

Año	Total (A)	Empleados		
		Trabajadores	Técnicos e Ingenieros (B)	B/A (%)
1999	1 807	1 150	16.9	9.4
2000	1 781	11 350	16.4	9.2
2001	1 506	10 210	15.6	10.4
2002	1 570	10 820	16.8	10.7
2003	1 605	1 113	17.3	10.8

Fuente: China Automotive Technology & Research Center, China Association Of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág.31.

Empleos en la Industria Automotriz y la Industria Manufacturera (en 1 000 personas)

Año	Número de Empleados en la Industria Automotriz						Número de Empleados en la Industria Manufacturera
	Total	Automóviles	Vehículos Renovados	Motocicletas	Motores	Autopartes y Accesorios	
1999	1 807	555	255	196	71	730	34 960
2000	1 781	600	273	180	72	656	32 400
2001	1 506	507	213	134	51	601	30 100
2002	1 570	533	226	136	54	621	29 070
2003	16050	543	212	137	56	657	48 820

Nota: El número de empleados en la industria manufacturera de 1998 a 2002, fue de las empresas industriales En áreas urbanas, mientras que el número del año 2003 indica las compañías propiedad del Estado y las compañías no estatales con un volumen de negocios anual que excedió los 5 millones de yuanes.

Fuente: China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers.

China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág. 31.

4.7. Los salarios como componente de los costos totales.

Es sumamente difícil para los expertos determinar con precisión los costos laborales como parte de los costos totales de fabricación de los vehículos por las distintas estructuras de fabricación global.

No obstante, en las provincias costeras chinas donde se encuentra un número importante de plantas de ensamblaje, los salarios son superiores que en otras regiones, sin embargo sigue habiendo salarios mucho más bajos que en cualquier otro país con una capacidad de producción automotriz comparable.

Según datos del Gobierno chino, en 2003 los fabricantes de Shanghai pagaron en general un dólar estadounidense por hora, más 42 centavos la hora por concepto de prestaciones. En las fábricas ubicadas en zonas rurales se pagaron 60 centavos la hora.

Asimismo, paradójicamente algunos fabricantes occidentales de equipo original (autopartes) han empezado a considerar los costos de las autopartes chinas como el punto de referencia mundial, sin embargo varias fuentes señalan que el costo de producción de autopartes en China es 15 por ciento más alto que en otros

mercados desarrollados, también han señalado que el costo de fabricar vehículos en ese país puede ser hasta un 30 por ciento superior al de otros lugares de fabricación (no especificados), ya que tienen que importarse muchos componentes sujetos a aranceles de importación, como motores y transmisiones. Algunos proveedores han señalado que el mercado chino requiere cada vez más autopartes de tecnología de punta, de primer nivel; por lo tanto, para los proveedores de segundo y tercer nivel el país dejaría de ser atractivo.¹⁴⁹

Pese a lo anterior, puede aseverar que los bajos salarios siguen siendo un factor para que los fabricantes mundiales de automotores se instalen en China; no obstante, no son determinantes. Existen otros factores o ventajas competitivas dinámicas más importantes, como son la infraestructura, los servicios, el dinamismo del mercado interno, el incremento en el número de compradores potenciales, el marco jurídico que garantiza el buen funcionamiento de los negocios, la competitividad interna, etcétera. Estos y otros factores son resultado del papel activo del Estado en promocionar el desarrollo automotor dentro del desarrollo nacional.

Por su parte, en 2002 la correduría Boston Consulting Group señaló que el promedio salarial de la industria manufacturera china era menor a 0.5 dólares por hora, mientras que en México fue de 1.01 dólares.¹⁵⁰

¹⁴⁹ Organización Internacional del Trabajo. Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de componentes. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte. TMTEM/2005. Ginebra, Suiza, 2005, págs. 60 y 61.

¹⁵⁰ Ramírez, Tamayo, Zacarías y Zambrana, Marga. “China estaciona la bicicleta” en *Revista Expansión*, México, vol. 34, no. 877, año 2003, pág. 92. Véase también: Bautista, Monroy, Claudia. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio y su impacto en el comercio entre México y Estados Unidos (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, pág. 132.

4.8. Coinversiones y cooperación.

Como se señaló anteriormente, las coinversiones han sido una parte fundamental de la producción automotriz china.

Según datos de China Automotive Technology & Research Center, en 2003 había 52 coinversiones sino-extranjero y empresas cooperativas conformadas de la siguiente manera: 10 coinversiones en la fabricación de vehículos completos, 30 en autopartes, y 12 coinversiones de negocios concernientes a la logística automotriz, acero, financiamiento, Investigación y Desarrollo, etcétera. Además dichas coinversiones representaron una inversión total de casi 4 880 millones de dólares, 75 por ciento más que en 2002. Con este desarrollo se generaron nuevos cambios en la industria automotriz:

1. Las coinversiones y la cooperación entre los Tres Grandes grupos automotores chinos y sus socios extranjeros prácticamente se han consolidado. Los proyectos de cooperación entre FAW y Toyota Motor Corporation (TMC) formalmente dieron inicio en 2003, y Dongfeng Motor Co., Ltd., también inició sus operaciones. TMC aceleró su expansión en China, y sucesivamente estableció Tianjing FAW Toyota Motor Co., Ltd., y FAW Fengyue Automobile Co., Ltd. Sus proyectos de cooperación con Guangzhou Auto Group también comenzaron. Volkswagen conformó las bases para mejorar la inversión y construir nuevas plantas en China. Daimler-Chrysler alcanzó acuerdos con Beijing Automotive Industry Holding y Fujian Auto Group para producir los automóviles Benz, camiones pesados, y automóviles comerciales ligeros en China.

2. Las coinversiones y la cooperación sino-extranjera se han extendido hacia áreas de financiamiento, información y petróleo, servicios, industrias, etcétera, lo que indica que los inversionistas extranjeros han mejorado sus estrategias de negocios en China. Además, las políticas estatales han

estimulado el desarrollo de la industria automotriz, creando mejores condiciones para las coinversiones y la cooperación. De igual modo, el crecimiento de la industria automotriz china ha incentivado el crecimiento de otros segmentos relacionados.

3. Por su distribución geográfica, en 2003 había seis fabricantes en la Ciudad de Changchun, ocho fabricantes en la Provincia de Hubei, y 10 fabricantes en la Ciudad de Shanghai. Además 15 coinversiones, de las 30 establecidas en la industria de autopartes, fueron realizadas por proveedores de los Tres Grandes grupos chinos.

4. Igualmente, se incrementó el número de empresas autopartistas extranjeras, debido a tres principales razones: las potencialidades del mercado automotor chino, el interés por realizar coinversiones con fabricantes de automóviles para pasajeros, y el objetivo de expandir sus propios nichos de mercado.

5. Por su parte, algunas nuevas coinversiones (como las efectuadas entre Dongfeng Motor Co., Ltd., y Shenyang BMW Brilliance, etcétera) comenzaron a adoptar formas de cooperación no convencionales. Es decir, el 27 de marzo de 2003, BMW y Brilliance Auto firmaron un contrato para establecer Brilliance-BMW; de acuerdo al contrato, los automóviles BMW y los automóviles Zhonghua de Brilliance deberán producirse en los mismos talleres y bajo las mismas líneas, iniciando así una nueva forma de cooperación.

6. De la misma forma, el 1º de julio de 2003, DFM y Nissan Motor Corporation formalmente establecieron Dongfeng Motor Co., Ltd. La compañía produce series de productos automotores bajo niveles de competitividad mundial, ayudando a la introducción de la marca Dongfeng al mercado mundial.

Breve Resumen de las Coinversiones sino-extranjeras en la Industria Automotriz

Fabricantes	Productos y Rango de Negocios	Inversión Total
1 Tianjin FAW Toyota Motor Co., Ltd.	Automóviles de grande y mediano tamaño	Capital registrado: 408.03 millones dls.
2 Tianjin Fawer Denso Air Conditioner Co., Ltd.	Acondicionadores de Aire	1 500 millones de Yenes
3 Tianjin Hyundai Hangsheng Electronics Co., Ltd.	Equipamiento acústico, AV, y sistemas de navegación, etcétera.	10 millones de yuanes
4 Zhongfa Fawer Spring Co., Ltd.	Ballesta de suspensión, etcétera.	60 millones de yuanes
5 Brilliance BMW Automobile Co., Ltd.	Serie de producción, ventas y mantenimiento BMW	450 millones de euros
6 FAW Fengyue Automobile Co., Ltd.	SUV de mediano y gran tamaño	Capital registrado: 250 millones de yuanes
7 ZF Fawer Chassis Tecnology (Changchun) Co., Ltd.	Sistemas de ejes traseros y frontales chasises, suspensiones	/
8 Changchun Fawer-Ishikawajima Supercharger Co., Ltd.	Supercargas turbo	Capital registrado: 1700 millones de yenes
9 Changchun FAW-Sihuan TYC Auto Lamp Co., Ltd.	Faros y autopartes relacionadas	/
10 Thyssenkrupp Fawer Auto Steering Column (Changchun) Co., Ltd.	Columnas de acero	110 millones de yuanes
11 Changchun Fawer Mekra Lang Auto Mirror Co., Ltd.	Espejos de autos	6.05 millones de Dólares
12 Dongkwang (Harbin) Light Plastic Auto Fittings Co., Ltd.	Accesorios interiores	65 millones de yuanes
13 Hitachi Highly Automotive Products (Shanghai) Ltd.	Arrancadores	Capital registrado: 21 millones de dólares
14 Shanghai Behr Termal System Co., Ltd.	Evaporadores y condensadore para aires acondicionados y motores	29.80 millones de Dólares
15 Shanghai Jiading Car Automatic Transmission Company	Transmisiones automáticas	29.90 millones de Dólares
16 Shanghai Lear-STEC Automotive Parts Co., Ltd.	Controladores, sistemas de distribución, cajas de control computarizadas	16 millones de dólares
17 Shanghai Lingzhong Supercharger Co., Ltd.	Supercargas turbo	Capital registrado: 8.5 millones de dólares
18 Shanghai Meridian Magnesium Products Co., Ltd.	Autopartes prensadas de aleaciones de Magnesio	20 millones de dólares
19 Shanghai Hino Engine Co., Ltd.	Motores	Capital registrado: 29.98 millones
20 Shanghai Zhonglian Steel Wire Co., Ltd.	Ballestas de acero para suspensiones	15 millones de dólares
21 Shanghai VW Engine Company	Motores	2 200 millones millones de yuanes
22 Nanjing Kaidi Special Vehicle Co., Ltd.	Vehículos especiales	10 millones de yuanes

23 Hangzhou Yatai FTE Auto Components Co., Ltd.	Bombas de aluminio y sistemas de Frenos	Capital registrado: 3600 millones de euros
24 Fujian Auto Group-DC Commercial Vehicle	Autobuses comerciales ligeros	188 millones de euros
25 Zhichu United Auto Component Co., Ltd.	Lámparas automotrices	Capital registrado: 5200 millones de dólares
26 Jinan Huawo Truck Co., Ltd.	Camiones	1600 millones de yuanes
27 Dongfeng Motor Co., Ltd.	Automóviles para pasajeros y comerciales	16 millones de yuanes
28 Dongfeng Honda Automobile (Wuhan) Co., Ltd.	Honda CR-V	44 millones de dólares
29 Dongfeng Visteon Auto Fittings System Holding Co., Ltd.	Accesorios interiores	Capital registrado: 30 millones de dólares
30 Honda Automobile (China) Co., Ltd.	Automóviles para pasajeros económicos	1030 millones de Yuanes
31 Chongqing Zongshen Automobile Engine Manufacturing Co., Ltd.	Motores, autopartes y componentes	40 millones de yuanes en la primera fase
32 Xi'an New Well Special Machine Co., Ltd.	Vehículos de motor, tres ruedas, dos Ruedas, motores y autopartes	5 millones de yuanes en fase inicial
33 Xi'an Eton Fast Gear Co., Ltd.	Transmisiones	29.80 millones de dls.

China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers.

China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág. 45.

Las coinversiones y cooperación entre los grupos automotores chinos y los extranjeros en la rama de autopartes son prometedoras. Actualmente, la rama de autopartes china ha estado realizando varias coinversiones para productos que son aplicables a varios modelos y proveedores de los mercados tanto chino como extranjero. Estas coinversiones han hecho grandes contribuciones por ejemplo: la introducción de tecnologías avanzadas, la formación de cadenas de proveedores, el mejoramiento de los productos combinados, y los incentivos a la competitividad de las autopartes chinas en el mercado mundial. Sobre esta base, las autopartes chinas han entrado gradualmente al mercado internacional y, bajo estas circunstancias, el contenido local chino se ha incrementado considerablemente.

Algunos especialistas señalan que el segmento de autopartes necesitará más mano de obra a nivel mundial y crecerá más rápido que la industria terminal (ensamblaje) como consecuencia del aumento de la subcontratación. Asimismo, el

crecimiento en el empleo en la rama de autopartes permitirá, parcialmente, absorber las pérdidas de empleo en la industria terminal.¹⁵¹

En la década de los noventa comenzaron a incursionar al mercado chino las grandes multinacionales autopartistas, a través del régimen de participación compartida 50/50. Algunas de estas empresas como Delphi, Bosch, Denso y Visteon, en 2002 representaron 9 por ciento del mercado de autopartes de China. La calidad, además de la capacidad para asegurar un volumen determinado de producción, son factores que han determinado la rapidez con la que los contenidos locales han podido sustituir a las autopartes importadas.¹⁵²

4.9. La industria de autopartes en China.

Esta industria tiene más años de existencia que la industria de ensamblaje, puesto que los primeros vehículos automotores fueron importados, pero se requería de repuestos para las unidades existentes. En la década de los sesenta se estableció una red de pequeñas fábricas dedicadas a la producción de autopartes. A mediados de los años ochenta, con el arribo de tecnología extranjera para el ensamblaje se gestó un cambio cualitativo en la industria de autopartes.

Según cifras oficiales de la Administración Estatal de la Industria de Maquinarias, en 1998, el segmento de autopartes generó un producto bruto de 6 930 millones de dólares y exportó 490 millones de dólares, representando 40 por ciento del total de las exportaciones de la industria automotriz.

¹⁵¹ Organización Internacional del Trabajo. Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de componentes. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte. TMTEM/2005. Ginebra, Suiza, 2005, págs. 31 y 34.

¹⁵² Ibid, pág. 34.

Tipos de componentes mayormente importados:

- Partes de carrocería incluidas las cabinas.
- Motores completos diesel y nafta, sobre todo los tecnológicamente más avanzados y algunas partes claves.
- Cajas de velocidad.
- Transmisiones y diferenciales.
- Amortiguadores especiales.
- Resortes de amortiguador para grandes vehículos de transporte de pasajeros.
- Sistemas de dirección asistidos hidráulicamente.
- Sistemas de purificadores catalíticos de tres vías.
- Sistemas de freno antibloqueo (ABS).¹⁵³

Según Jack Cheng, especialista en automóviles de Boshi Fund Management, en los próximos años se espera reducir el costo de las autopartes a nivel mundial, lo cual sucederá si China sigue suministrando más autopartes, principalmente a Estados Unidos. En 2004, las exportaciones de autopartes chinas totalizaron 7 000 millones de dólares. Se espera que para 2010 ese monto se incremente a 100 000 millones de dólares.¹⁵⁴

El arribo de los proveedores de autopartes mundiales a territorio chino ha preocupado a la rama de autopartes mexicana. Delphi, uno de los mayores

¹⁵³ <http://usuarios.arnet.com.ar/aldoha/Presentacion2/La%20industria%20automotriz%20China%201.htm>

¹⁵⁴ Norton, Leslie. “Los chinos vienen manejando” en *Revista Expansión*, México, vol. 36, no. 920, año 2005, págs. 103 y 104.

proveedores de autopartes señaló en 2003, que buscará nuevos receptores con menores costos de producción y amenazó con sacar sus plantas de México.¹⁵⁵

4.10. Inversión.

Los mercados automotrices tradicionales, América del Norte, Europa, y Japón, llegaron a su madurez hacia la década de los ochenta. Las expectativas de crecimiento de la demanda mundial se basan en un proceso acelerado de desplazamiento de los mercados tradicionales hacia los nuevos mercados asiáticos diferentes a Japón, destacando el mercado chino por su dinamismo.

En 2003, el total de la inversión en la industria automotriz fue de 49 860 millones de yuanes, creciendo 76.1 por ciento más que en 2002. De los cuales, la inversión de los fabricantes de vehículos completos fue de 31 310 millones de yuanes, representando 62.8 por ciento de la inversión total de industria automotriz; la inversión de los productores de vehículos renovados fue de 3 790 millones de yuanes, representando 7.6 por ciento del total; la inversión de los productores de motocicletas fue de 1 320 millones de yuanes, representando 2.6 por ciento del total; la inversión de los fabricantes de motores fue de 1 180 millones de yuanes, representando 2.4 por ciento del total; la inversión de las empresas de autopartes fue de 12 260 millones de yuanes, representando 24.6 por ciento del total.

El total de la inversión de First Automobile Works fue de 6 190 millones de yuanes, 244.1 por ciento más que en 2002; Dongfeng Motor Corporation invirtió 4 380 millones de yuanes, 61.9 por ciento más que en 2002; y Shanghai Automotive Industry Corporation tuvo una inversión de 3 920 millones de yuanes, 25.8 por ciento más que en 2002.

¹⁵⁵ Bautista, Monroy, Claudia. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio y su impacto en el comercio entre México y Estados Unidos (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, pág. 132.

Inversión Total en la Industria Automotriz y en Toda la Nación Durante Diferentes Periodos "Planes Quinquenales" (en 1000 millones de yuanes)

Planes Quinquenales				
		1º (1953-1957)	2º (1958-1962)	Periodo de Ajuste (1963-1965)
rubro 1	Total	.55	.2	.18
	Automóviles	.51	.07	.07
Inversión Total En la Industria Automotriz	Vehículos Renovados	0	.02	.02
	Motocicletas	0	0	0
	Motores	0	.01	.02
	Autopartes y Accesorios	.04	.1	.07
	Capital para Construcción	/	/	/
rubro 2	Transformaciones Técnicas y Otros	/	/	/
Total de la Inversión en Toda la Nación		63.53	126.91	49.66

Planes Quinquenales				
		3º (1966-1970)	4º (1971-1975)	5º (1976-1980)
rubro 1	Total	1.02	2.26	1.83
	Automóviles	.5	/	/
Inversión Total en la Industria Automotriz	Vehículos Renovados	.06	/	/
	Motocicletas	0	/	/
	Motores	.06	/	/
	Autopartes y Accesorios	.40	/	/
	Capital para Construcción	/	/	/
rubro 2	Transformaciones Técnicas y Otros	/	/	/
Total de la Inversión en Toda la Nación		120.86	228.0	31.86

		Planes Quinquenales			
		6º (1981- 1985)	7º (1986- 1990)	8º (1991- 1995)	9º (1996- 2000)
rubro 1	Total	4.44	17.24	75.61	96.77
	Automóviles	/	8.91	36.43	49.1
Inversión Total en la Industria Automotriz	Vehículos Renovados	/	2.26	6.99	7.31
	Motocicletas	/	.76	5.43	9.47
	Motores	/	1.35	5.71	4.43
	Autopartes y Accesorios	/	3.96	21.04	26.45
	Capital para Construcción	2.09	/	30.35	43.27
rubro 2	Transformaciones Técnicas y Otros	2.35	/	45.26	53.5
Total de la Inversión en Toda la Nación		799.76	2059.35	6 380.83	1 3884.63

		2001	2002	2003
rubro 1	Total	19.43	28.32	49.86
	Automóviles	12.11	17.03	31.31
Inversión Total en la Industria Automotriz	Vehículos Renovados	1.34	1.95	3.79
	Motocicletas	.86	1.22	1.32
	Motores	.32	.95	1.18
	Autopartes y Accesorios	4.81	7.17	12.26
	Capital para Construcción	8	10.56	20.43
rubro 2	Transformaciones Técnicas y Otros	11.42	17.76	29.43
Total de la Inversión en Toda la Nación		3 721.35	4 349.99	5 556.66

Fuente: China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág. 36.

4.10.1. Gasto en Investigación y Desarrollo.

En 2003, el gasto total en Investigación y Desarrollo de la industria automotriz fue de 10 730 millones de yuanes, 2.8 veces más que en 1998, con una tasa de crecimiento anual promedio de 23.1 por ciento anual. El gasto en Investigación y Desarrollo de los fabricantes de automóviles fue de 6 580 millones de yuanes, contabilizando 61.3 por ciento respecto del total de la industria automotriz; el de los productores de vehículos renovados fue de 840 millones de yuanes, 7.8 por ciento del total; el de los fabricantes de motocicletas fue de 550 millones de yuanes, 5.1 por ciento del total; el de los productores de motores fue 480 millones de yuanes, 4.5 por ciento del total; y para las empresas de autopartes fue de 2 280 millones de yuanes, 21.3 por ciento respecto del total de la industria automotriz.

First Automobile Works invirtió 1 280 millones de yuanes en Investigación y Desarrollo, 4.7 por ciento menos que en 2002. Dongfeng Motor Corporation invirtió 1 450 millones de yuanes, 42.2 por ciento más que en 2002. Y Shanghai Automotive Industry Corporation invirtió 2 780 millones de yuanes en Investigación y Desarrollo, 105.9 por ciento más que en 2002.

Gasto en Investigación y Desarrollo de la Industria Automotriz y Ratio de Valor de Ventas (en 1000 millones de yuanes)

Año	Gasto en Investigación y Desarrollo						Valor de Ventas (B)	A/B (%)
	Total							
	A	Automóviles	Vehículos Renovados	Motocicletas	Motores	Autopartes y Accesorios		
1998	3.82	1.73	.38	.47	.09	1.15	274.25	.139
1999	5.74	2.96	.45	.76	.25	1.32	311.47	.184
2000	6.77	3.77	.43	.86	.16	1.55	356.04	.19
2001	5.86	3.38	.44	.36	.13	1.55	425.37	.138
2002	8.62	5.63	.8	.56	.23	1.4	594.77	.145
2003	10.73	6.58	.84	.55	.48	2.28	814.41	.132

Nota: El número de empleados en la industria manufacturera de 1998 a 2002, fue de las empresas industriales en áreas urbanas, mientras que el número del año 2003 indica las compañías propiedad del Estado y las compañías no estatales con un volumen de negocios anual que excedió los 5 millones de yuanes.

Fuente: China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers.

China Auto: Automotive Industry of China 2004. pág. 37.

Institutos de Investigación y Desarrollo en la Industria Automotriz en 2003

Nombres	Total Empleados	Área de Tierra en m2	Activos Fijos (Valor Original) (10 000 yuanes)
1 China Automotive Technology & Research Center	786	120 000	20 500
2 Proving Ground for Highway and Traffic, Research Institute of Highway the Ministry of Communications	81	2 442 000	28 000
3 Beijing Automotive Research Institute	110	15 720	/
4 Tianjing FAW Xiali Automobile Co., Ltd., R&D Center	276	40 110	35 000
5 Tianjing Motorcycle Technology Center/Tianjing Internal Combustion Engine Research Institute	300	644 658	4 149
6 China FAW Group Corporation R&D Center	2 034	355 000	70 777
7 MMI Planning & Engineering Institute IX	536	38 200	6 000
8 Technological Equipment Institute, Changchun FAW Technical Equipment Co., Ltd.	91	1 300	450
9 Hafei Motor Research and Development Center	228	3 562	53 179
10 SAIC-Automotive Engineering Research Institute	646	51 668	/
11 Pan Asia Technical Automotive Center	613	176 469	26 259
12 Daimler-Chrysler SIM Technology Co., Ltd.	49	/	460
13 Nanjing Automobile Group Corporation	548	29 715	10 000
14 Nanjing Spark Plug Research Institute	85	11 100	660
15 Hangzhou Automotive Friction Materials Research Institute	53	4 000	1 490
16 Jiangling Motors Corporation Ltd., Product Development Technology Center	187	10 792	2 697
17 CNHTC-Special Vehicle Company Technology Center	102	6 800	828
18 SCIVIC Engineering Corporation	858	103 333	8 197
19 Zhengzhou Yutong Bus Co., Ltd. Technology Center	384	9 700	5 100
20 DMF-Technology Center	3 397	/	312 000
21 Hanyang Special-purpose Vehicles Institute	50	1 600	/
22 Changsha Auto Electric Research Institute	32	21 000	1 100
23 Guangxi Automobile & Tractor Research Institute	30	8 700	819
24 Guangxi Yuchai Machinery Co., Ltd.,			

Technology Center	285	35 000	14 073
25 Hainan Automobile Testing Research Institute	100	770 000	9 860
26 China Chongqing Automobile Research Institute	566	128 000	13 000

Fuente: China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág. 38.

Institutos Automotrices de Universidades en 2003

Nombres	*Total Empleados	Área de Tierra en m2	Activos Fijos (Valor Original) (10 000 yuanes)
1 Department of Automotive Engineering, Tsinghua University	71	14 000	6 000
2 School of Mechanical and Vehicular Engineering, Beijing Institute of Technology	324	160 000	11 500
3 Vehicle and Transportation Engineering Department, China Agricultural University	49	18 000	3 700
4 Vehicle Engineering Department, Hebei University of Technology	20	4 000	580
5 College of Automotive Engineering, Jilin University	186	7 000	12 500
6 Automotive Department, Changchun Junior College of Automotive Industry	42	/	800
7 Automotive Engineering Institute, Harbin Institute of Technology	72	30 000	1 500
8 College of Automobile, Tongji University	63	50 000	6 500
9 Automobile Engineering College, Shanghai University of Engineering Science	45	133 340	3 500
10 School of Automobile and Traffic Engineering, Jiangsu University	99	11 500	4 500
11 Power Machinery and Vehicular Engineering Institute, Zhejiang University	21	3 500	348
12 Vehicle Engineering Department, College of Mechanical Engineering and Automation, Fuzhou University	21	5 700	1 450
13 School of Automotive Engineering, Wuhan University of Technology	99	20 000	1 200
14 Hubei Automotive Industries Institute	736	534 136	23 213
15 College of Mechanical & Automotive Engineering, Hunan University	184	58 490	7 800
16 Automotive Engineering Department, College of Traffic & Communications, South China University of Technology	31	6 000	900

17 Transportation & Automotive Engineering Institute, Xihua University	63	/	1 000
---------------------------------------------------------------------------	----	---	-------

Fuente: China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág. 38.

* Número de profesores.

4.11. Tendencia en las compras de automóviles en China.

La revista China Business Update – Automotive publicó una encuesta en 1997 sobre la tendencia positiva del mercado automotor en China. El ejercicio consistió en encuestar tanto a profesionales como a consumidores particulares que vivían en zonas urbanas y arrojó los siguientes resultados: el 30 por ciento de los entrevistados señaló que deseaban comprar un automóvil en los subsiguientes dos a cinco años. Esto lo manifestaron principalmente los adultos con edades comprendidas entre los 20 y 29 años de edad. Un 36 por ciento de ellos señaló que pensaba obtener un automóvil lo más rápidamente posible, quizá entre uno y dos años.

Las instituciones han sido los principales compradores de vehículos, sin embargo, conforme los ingresos de los habitantes medios de las ciudades se han incrementado el consumo individual de automóviles ha repuntado en los últimos años. La tendencia quizá se revierta en favor de los consumidores particulares en relación con el consumo de las instituciones apenas en 2010. Sin embargo, la evidencia ha demostrado que los cambios de tendencia muy frecuentemente se producen más rápidamente que lo previsto.

Desde hace algunos años, el adquirir un automóvil es cada vez más importante para los habitantes de las ciudades. La mayoría de los encuestados señalaron que

estaban dispuestos a adquirir un automóvil, aunque fuera necesario invertir los ingresos familiares de tres años.¹⁵⁶

4.11.1. Factores que influyen en las compras de automóviles en China.

El crecimiento económico ha incentivado el poder de compra y el nivel de sofisticación de los consumidores. Las disposiciones estatales al respecto han influido directamente en el consumo mediante los sistemas de crédito y las regulaciones que dan mayor seguridad a los mercados.

Antes de 1990, el mercado automotor estaba compuesto principalmente por compradores públicos (grupos y dependencias estatales) y pocos compradores individuales. En 1995, los compradores privados ya representaron el 30 por ciento del total de las compras de vehículos. Los propietarios privados han crecido a un ritmo impresionante, de 0.8 millones de unidades en 1990 a 5 millones de unidades en 1999, es decir a una tasa de crecimiento anual de 23 por ciento en ese periodo. En 2000, la demanda privada de automóviles creció más del 50 por ciento, con más del 80 por ciento en minibuses y camiones medianos comprados por individuos. En 2002, el total de vehículos vendidos en el mercado chino fue de 3.25 millones de unidades, de los cuales más de un millón de unidades correspondieron a automóviles, un incremento de 58 por ciento respecto a 2001. Según la Comisión de Planeación del Desarrollo del Estado, para 2012 los automóviles representarán el 70 por ciento de las ventas de vehículos en China.

La parte de vehículos vendidos a crédito fue débil hasta el ingreso de China a la Organización Mundial del Comercio en diciembre de 2001, ya que se permitió la participación de los servicios financieros extranjeros; asimismo, se autorizó a

¹⁵⁶ <http://www.automotriz.net/articulos/chinaexpasion.html>

compañías como General Motors y Volkswagen proponer este tipo de servicio para incrementar las ventas.¹⁵⁷

4.12. Protección ambiental y suministro de energía.

Uno de los grandes temas en la agenda internacional del siglo XXI es la protección ambiental. En China ha surgido el debate entre el desarrollo automotor *versus* protección al medio ambiente. En 1990, el número de vehículos en China era de aproximadamente 18 millones. En Beijing se contaba con el 10 por ciento nacional, es decir, 1.8 millones de vehículos – equivalente a un cuarto de la planta de automóviles de Tokyo o de Nueva York – pero la emisión de gases contaminantes era superior a las de ambas ciudades.

A pesar de los grandes problemas de contaminación que se gestaron desde principios de 1990, en términos generales, en China prevalece el objetivo de lograr el desarrollo automotor. Al parecer, ningún país ha impuesto límites al desarrollo automotor nacional – pero si se han creado regulaciones – y existe la esperanza de que algún día el desarrollo tecnológico sea compatible completamente con la preservación del medio ambiente. En algunos países desarrollados existe una comunicación eficiente entre gobiernos, universidades, empresas, etcétera para mejorar las tecnologías en automóviles, a pesar del creciente número de vehículos. A nivel mundial, en los últimos 30 años la emisión de monóxido de carbono, hidrocarburo y oxígeno nitrogenado de los vehículos ha bajado notablemente. Lo anterior posibilita el equilibrio entre desarrollo automotor y medio

¹⁵⁷ Min, Zhao. “Five Competitive Forces in China’s Automobile Industry” *Journal of American Academy of Business*, Cambridge, 2005, pág. 103.

ambiente en el largo plazo, pero en el corto plazo los desequilibrios ambientales tienen altos costos.

Con respecto a la energía, China se ha convertido en un importador neto de petróleo. Según algunos expertos, las medidas para ahorrar combustible, disminuir el consumo de petróleo y utilizar combustibles alternos, garantizarán el consumo eficiente de petróleo. Además, se prevé que la industria automotriz fomentará el desarrollo de nuevos recursos energéticos. La Comisión Estatal de Planeación y Desarrollo de China señaló en 2001 los beneficios del progreso tecnológico. Según la Comisión, en la década de los setenta el promedio de consumo de combustible por vehículo era de 14 litros por cada 100 kilómetros, en 2000, el consumo promedio de combustible por vehículo disminuyó en 7 litros por cada 100 kilómetros. En la conferencia sino-germana de protección ambiental que se llevó a cabo en Beijing a finales del mismo año, Volkswagen de Alemania exhibió un automóvil capaz de consumir 2.38 litros por cada 100 kilómetros. Si la industria automotriz en China fuese capaz de ponerse al nivel tecnológico internacional – se prevé que lo logrará en 2010 – a principios del siglo XXI, el consumo de petróleo se mantendrá en un nivel equilibrado, pese a un posible 30 por ciento de aumento de los vehículos en circulación.¹⁵⁸

4.13. Tecnología (panorama general).

La mayor parte de la tecnología utilizada en la industria automotriz en China es importada. Los fabricantes automotores chinos tienen una limitada capacidad de Investigación y Desarrollo para innovar productos y diseños, frente a sus competidores extranjeros. Las coinversiones han servido para transferir tecnología

¹⁵⁸ <http://www.bjinforma.com/fm/2001.9-fm-2.htm>

y poder adaptar e innovar productos. Sin embargo, no toda la tecnología que llega a China es tecnología de punta. Es decir, es tecnología funcional a las condiciones del mercado chino, la tecnología de punta es más costosa y hace que se incrementen los precios de los vehículos. Los vehículos producidos en China consumen aproximadamente entre el 10 y 30 por ciento más que los productos hechos por tecnologías y diseños extranjeros. No obstante, la competencia en el mercado ha hecho que los fabricantes extranjeros introduzcan nuevas y mejores tecnologías. Lo anterior es un proceso reciente.

Por ejemplo, Volkswagen ha aprovechado la demanda de automóviles de gasolina y vehículos diesel mediante la introducción de sus últimas tecnologías. Su plan es introducir modelos con bajos costos – como el automóvil Lupo – con rendimiento más eficiente en el consumo de energía – más limpios – y en equilibrio con el medio ambiente.¹⁵⁹

El Estado sigue siendo el principal responsable de la inversión en Investigación y Desarrollo a través de los institutos de investigación estatal y las diferentes universidades. Se ha comprometido a reducir la contaminación y la dependencia hacia el petróleo. En abril de 1999, 13 organismos estatales importantes bajo el Consejo de Estado introdujeron el “Programa para Limpiar el Aire: Plan de Acción del Automóvil Limpio. Se aplicaron prácticas para: fomentar la investigación y el desarrollo de células de combustible, vehículos híbridos y totalmente eléctricos, y para extender tecnologías alternas a los combustibles fósiles.

Desde 1990, el Estado comenzó a invertir en Investigación y Desarrollo de vehículos eléctricos. Aproximadamente se invirtieron más de 350 millones de yuanes para estos proyectos de demostración; sin embargo, a pesar del esfuerzo efectuado no se han consolidado tales proyectos, debido a que la tecnología de

¹⁵⁹ Gan, Lin. “Globalization of the automobile industry in China: dynamics and barriers in greening of the road transportation”. *Energy Policy*, no. 31, 2003, pág. 543.

punta hace que se incremente el precio de los automóviles. En 1998, los vehículos que utilizaban combustibles alternativos, específicamente gas LPG y gas CNG,¹⁶⁰ eran aproximadamente 5 000. En 2000 la cifra ascendió a 80 000, y las estaciones proveedoras aumentaron de 40 a 228 en 12 ciudades.

Algunos de los principales obstáculos que se enfrentaron en los años noventa para producir vehículos más eficientes en combustibles fueron la reciente y aún incipiente capacidad en Investigación y Desarrollo, una baja red de mercadeo, y la baja difusión tecnológica.

La demanda de vehículos eléctricos es muy reducida, ya que a nivel mundial no se ha desarrollado suficientemente bien la vida de las baterías. Contrariamente, las tecnologías de combustible alternativo a las gasolinas han tenido mayor aceptación en el mercado y se extienden rápidamente en algunas ciudades como Beijing, Shanghai, y Shenzhen. Las principales tecnologías son importadas, por ejemplo, los motores de gas natural de origen estadounidense utilizados en los autobuses públicos de Beijing. Un problema ha sido que muchos propietarios privados, principalmente los taxistas, no aceptan este tipo de combustibles por su baja eficacia en aceleración.

La aceptación de los combustibles alternativos ha ido incrementándose debido a:

1. Las estrictas regulaciones ambientales que inducen a los compradores a adquirir vehículos más eficientes.
2. El crecimiento constante de los precios de la gasolina, ya que es un recurso no renovable con vías a desaparecer por su excesivo consumo.

¹⁶⁰ El Departamento de Energía de los Estados Unidos define a los siguientes combustibles como “alternativos” a la gasolina: biodiesel, combustible eléctrico, etanol, hidrogeno, metanol, gas natural (CNG/LNG por sus siglas en inglés), propano (LPG por sus siglas en inglés), P-series (por sus siglas en inglés), y combustible solar.

3. El incremento en la proveeduría de gas natural, pues tanto China como algunos de sus vecinos cuentan con enormes reservas de gas natural.

No obstante, se gestó un debate en torno a la efectividad de los combustibles alternativos. Al parecer, no reducen drásticamente la contaminación y son consideradas como tecnologías intermedias.

En años recientes, han cobrado importancia el uso de tecnología de células de combustible. Los vehículos híbridos siguen siendo más atractivos que los vehículos que utilizan diesel.¹⁶¹

Otro debate gira en torno al uso del automóvil *versus* desarrollo de sistemas de transportación pública. Por una parte, el Estado ha alentado el uso del automóvil para incrementar el desarrollo económico nacional, y por otra parte, existen varios temas críticos sobre los efectos de los automóviles en el medio ambiente, así como el excesivo uso del petróleo, las capacidades de transportación de los vehículos públicos, etcétera. Lo anterior ha forzado al Estado a replantear sus políticas en los sistemas de transportación pública y a reajustarlas a las políticas automotrices. A mediados de 2000, por ejemplo, quedó prohibido el uso de gasolina con plomo para producir energía eficiente en equilibrio con el medio ambiente.¹⁶²

4.13.1. Diversificación de productos automotores.

Las empresas automotrices han enfocado sus esfuerzos a la producción de nuevos productos comerciales. Entre 1990 y 1995, se produjeron 120 tipos de vehículos en las seis principales categorías: camiones, autobuses, sedanes,

¹⁶¹ Gan, Lin. "Globalization of the automobile industry in China: dynamics and barriers in greening of the road transportation". *Energy Policy*, no. 31, 2003, pág. 544.

¹⁶² *Ibidem*.

vehículos a campo traviesa, volquetes, y tractores. Además, se produjeron 750 tipos de vehículos con propósitos especiales: furgonetas, camiones tanques, camiones especiales de descarga, camiones abastecedores de combustible, y vehículos para operaciones especiales.

Lo anterior fue posible mediante un enorme monto de inversión por el Estado y las principales empresas automotrices en actividades de Investigación y Desarrollo. Se utilizó tecnología CAD/CAM ¹⁶³ y se realizaron diversas pruebas tecnológicas de simulación dinámica en desarrollo y análisis. Este gran avance no hubiese podido lograrse sin la importación de tecnologías de punta. ¹⁶⁴

De igual modo, con el objetivo de estar a la vanguardia en tecnología automotriz a inicios del siglo XXI, durante el Octavo Plan Quinquenal (1990-1995), la industria automotriz importó 313 tecnologías de punta para incrementar el desarrollo de algunas ramas: 26 tipos de tecnología para la fabricación de automóviles, 30 para la fabricación de motocicletas, 25 para ensamblajes esenciales, 153 para la fabricación de autopartes, y 79 tipos de tecnologías para otras ramas. Esto dio como resultado un importante incremento en la calidad de los productos. ¹⁶⁵

Igualmente, a principios de 2000 el estado tecnológico de los vehículos en China, oficialmente era el siguiente:

¹⁶³ Para mayor información visite la página web: Tendencias actuales de los sistemas CAD/CAE/CAM por Joan Vivancos Calvet, Felip Fenollosa Artés y Luis Costa Herrero, Departamento de Ingeniería Mecánica de la Universidad Politécnica de Cataluña, Centro CIM (UPC-ICT) <http://www.ctv.es/USERS/gesworld/Art019.htm> (Consultada en septiembre de 2003).

¹⁶⁴ Howe, Christopher (editor). China's Economic Reform: A study with documents. Routledge Curzon Press, London, 2003, págs. 183 y 184.

¹⁶⁵ Ibid, pág. 181.

En materia de vehículos de transporte de carga pesada, se ha importado tecnología de Steyr y Mercedes-Benz desde principios de la década de los ochenta 1980 y de General Motors desde finales de la misma década. Otros modelos desarrollados por corporaciones Chinas se producen con tecnología aun más antigua de la década de los setenta.

Los vehículos de carga de tamaño mediano se producen con tecnologías comparables desarrolladas en China pero un poco más avanzadas que las anteriores.

Los camiones ligeros, principalmente importados, como Isuzu e IVECO poseen tecnología de nivel internacional de principios de la década de los noventa 1990, así como también los vehículos de esta categoría desarrollados por Dongfeng o Yuejin.

Los vehículos de transporte de pasajeros, grandes y medianos se producen con tecnología y autopartes importadas principalmente Kassbohrer, Mercedes-Benz, Volvo, y Neoplan, de la década de 1990.

En el segmento de colectivos y camiones pequeños casi toda la tecnología es importada y data de mediados de los ochenta; y sin embargo, actualmente los fabricantes nacionales producen modelos en cooperación con empresas extranjeras cuyas tecnologías son comparables al nivel internacional de 1990.

En China se reconoce que el estado actual de la tecnología tiene un retraso promedio de diez años y en consecuencia se han elaborado políticas para aminorar la brecha. Se ha propuesto el cumplimiento de las normas de emisión Euro-II en 2004 – posteriormente Euro-III en 2008, y en 2010 se pretende estar a la par del nivel internacional –, y cumplir con los estándares internacionales en materia de seguridad, como los sistemas de frenos, etcétera. ¹⁶⁶

¹⁶⁶ <http://usuarios.arnet.com.ar/aldoha/Presentacion2/La%20industria%20automotriz%20China%201.htm>

4.14. Valor agregado en la producción china.

Parte de la tecnología en China evoluciona a la par de su crecimiento económico, así como la imagen de sus productos y empresas. El país cuenta con empresas de escala mundial como Lenovo, Lth. (computadoras), Haier Group (línea blanca, televisores, electrodomésticos), TCL ¹⁶⁷ (línea blanca, televisores, electrodomésticos), Huawei Technologies Co., Ltd. (Telecomunicaciones), Neusoft Grupo (software), Datang Telecom Technology and Industry Group (generación eléctrica y equipo de telecomunicaciones), ZTE Corporation (servicios en telecomunicaciones) y Ningbo Bird Sagem Electronics Co., Ltd. (fabricante de teléfonos celulares), entre otras.

Las causas de la mejora tecnológica se deben a una combinación de mayor gasto nacional y local en Investigación y Desarrollo con inversiones extranjeras directas, apoyos directos e indirectos del Estado, un mercado interno que permite rendimientos a escala (costos unitarios menores), espionaje industrial, y aprovechamiento de las nuevas tecnologías (catching-up, o ingeniería en reversa).

El papel de China en el comercio internacional podría cambiar, al menos parcialmente, de proveedor de mercancías de bajo costo y calidad a proveedor de productos con mayor valor agregado, cuyas marcas nacionales sean cada vez más importantes. Por ejemplo – la lista puede ser enorme –, los pisos italianos de porcelanato cada vez pierden terreno frente a la insuperable relación precio-calidad de los productos de Foshan. Las laptops Lenovo ganan terreno frente a las marcas japonesas o estadounidenses de computadoras portátiles. En los salones de exposición de automóviles – Auto Show o Car Show – de Detroit y Francfort se expondrán marcas totalmente chinas como Geely, Chery, Lifan, Zhongua y Yueda.

¹⁶⁷ Esta empresa china se ha fusionado con el grupo Thomson Electronics de origen francés. Los chinos controlan el 67 por ciento y el resto los franceses. El nombre de la alianza es TTE (TLC, Thomson Electronics) y tendrá su sede principal en Shenzhen, China.

Además, desde principios de los años noventa, la Universidad de Ciencias y Tecnología de Huazhong ha estado desarrollado prototipos eléctricos, como motocicletas, autobuses de doble cubierta y algunos vehículos para la limpieza de calles.

En los años dos mil, está en proceso de desarrollo un automóvil eléctrico que no contamina, con tecnología y propiedad intelectual nacional, por la Universidad de Ciencias y Tecnología de Huazhong, en la Provincia de Hubei.

El automóvil, 100 por ciento chino, tiene un sistema de conducción compuesto por un switch magnético y un controlador con tecnología digital avanzada. La caja de cambios ha sido sustituida por una caja al volante que hace que la aceleración se ajuste automáticamente. Posee, además, sistemas de reciclado de energía y freno mecánico, lo cual permite avanzar 250 kilómetros de manera continua.

Este modelo puede ahorrar energía y tener emisiones bajas e incluso nulas, lo cual significa un gran beneficio para el gran problema del consumo del petróleo por vehículos de motor. En el país, el 70 por ciento de la energía consumida por los vehículos proviene del petróleo, el 10 por ciento de diversas fuentes, y sólo el 20 por ciento corresponde a la energía eléctrica.

Finalmente, una de las consecuencias más graves si no se resuelve la cuestión del combustible y continúa el constante crecimiento de la industria automotriz podría ser la importación de 100 millones de toneladas de petróleo a mediados del siglo XXI, lo que provocaría una grave crisis en el país. Sin embargo, desde 2005, el crecimiento automotor en China ha sido lento comparado a la primera mitad de la década de los dos mil, principalmente en 2003, debido a los ajustes y adecuaciones en las nuevas condiciones de mercado automotor chino a las exigencias internacionales.¹⁶⁸

¹⁶⁸ <http://www.chicit.cl/181.htm#T15>

CONSIDERACIONES FINALES.

Las distintas crisis que se gestaron en el mundo a mediados de la década de 1990 han incidido preponderantemente en diversos ámbitos de la esfera nacional e internacional, y debido a los resultados en el mundo, asimismo, algunos políticos, académicos, economistas, etcétera, han recurrido al estudio y análisis del Estado para que éste corrija los fallos de mercado y genere equidad, justicia, competitividad, y sobre todo, mejore las condiciones de vida de sus ciudadanos a través de la cuidadosa y eficiente intervención en la economía; cuyo objetivo principal es fomentar el desarrollo nacional. El Estado, a través de políticas selectivas, aminora los efectos de una economía liberal de mercado, cuyo desenvolvimiento sin obstáculos genera una asombrosa riqueza a corto plazo, con secuelas graves sobre las oportunidades de competencia, el empleo, los salarios, y la igualdad a mediano y largo plazo. Por lo tanto, el papel del Estado (desarrollista) se hace cada vez más importante, al ser éste la entidad que encauce las distintas fuerzas económicas a favor de su sociedad.

De igual manera, es importante subrayar la importancia que han tenido los Estados en la región del Este de Asia en fomentar y crear las condiciones favorables para el desarrollo regional. En el caso de China, es el Estado a través de su Gobierno central, principalmente, quien ha posicionado al país mediante diversas políticas hacia un lugar preponderante en la economía mundial, y diversos estudios ubican a la economía china como la más dinámica del mundo. A la par, es importante señalar que no sólo el desarrollo automotor chino, sino el desarrollo nacional en China no tiene precedente histórico, pues no había habido en la historia de la economía mundial otro país que haya sostenido tasas de crecimiento cercanas a 11 por ciento anual durante varios años, pese a tener una población esencialmente agrícola, a la vez, de haber transitado del comunismo hacia una economía de mercado socialista sin haber recurrido a crisis económicas y políticas como se dieron en la entonces Unión Soviética.

El gran éxito que ha tenido China en la actualidad es resultado de un proceso histórico que tiene su antesala en el comunismo y el sistema de planificación de la economía. Sin lugar a dudas, el arribo de los comunistas al poder en 1949 significó la reorganización agrícola e industrial en el país. Además, es importante subrayar la importancia de los planes quinquenales para la conformación industrial, pese a algunos grandes errores que se cometieron durante la época maoísta. De igual modo, es importante señalar como un gran error metodológico y falta de consideración histórica, enunciar el éxito chino únicamente a través de las políticas de Deng Xiaoping de 1979, puesto que esas mismas políticas que han llevado al país a una economía socialista de mercado – como lo han denominado sus propios líderes chinos – tienen principios rectores en las bases del comunismo y además se han adecuando a las condiciones contemporáneas.

Por su parte, la industria automotriz china se ha convertido en uno de los pilares más importantes para la economía nacional, y en menos de 30 años la producción automotriz china se ha ubicado en el tercer lugar mundial. Lo anterior se logró mediante diversas políticas emitidas por el Estado para regular el comportamiento automotor en el país. Algunas de las más importantes son: la inversión compartida o coinversiones 50 por ciento nacional/50 por ciento extranjero; las distintas alianzas con socios en el exterior (*joint venture*); las diversas políticas en materia automotriz en las que destaca la de 1994; la entrada de China a la Organización Mundial de Comercio en 2001, con el objetivo de aprovechar los beneficios del libre mercado, la inversión, la tecnología, además de participar formalmente en el régimen comercial internacional. Asimismo, cabe destacar que la industria automotriz anterior a la política de puertas-abiertas de 1979, ya era considerada por el Gobierno chino como una industria estratégica para el país, pues la fabricación era principalmente de vehículos agrícolas, militares, y comunitarios; y así cubrir las necesidades del mercado interno. En la actualidad, existe una diversificación en los productos automotores ya que la sociedad china se ha vuelto más compleja y requiere otro tipo de necesidades y vehículos. Sin embargo, se

debe considerar el desarrollo automotor como un proceso que tendrá resultados más visibles a partir del 2010.

Las cifras más recientes sobre el comportamiento del sector automotor en la presente tesis se ubican en 2003, y muestran las siguientes tendencias:

1. La rama más importante con respecto al número de empresas fue la de autopartes con 64.1 por ciento, el resto corresponde a empresas fabricantes de automóviles, motores, y motocicletas, es decir, de las 2 443 empresas automotrices 1 567 fueron de autopartes.

2. Podemos deducir a través del presente trabajo de tesis que la mayoría de las empresas automotrices se encuentran en las ciudades costeras del Este de China, no obstante, los datos presentados muestran la existencia de empresas automotrices en la parte occidental del país, con una variedad importante en la fabricación de productos, por lo tanto, no se puede aseverar que exista un enclave automotor que tenga nichos de especialización en la producción.

3. Por lo tanto, se observa que las necesidades del mercado interno requieren una gama importante de productos y que los fabricantes automotores de talla mundial se han adecuado a las políticas gubernamentales en materia automotriz, ya que es a través de estas políticas donde se ubican las características de la producción. Así, el gran avance automotor, dado por el Estado chino para satisfacer las necesidades el mercado interno es la introducción de automóviles para pasajero al mercado interno. Tan sólo en 1994, el porcentaje que correspondió a la fabricación de automóviles con respecto al total fue de 18.5, y en 2003 aumentó a 45.9 por ciento.

4. La producción automotriz china se dirige básicamente a abastecer al mercado interno, ya que sólo hasta la presente segunda mitad de la década de 2000 las exportaciones automotrices chinas han comenzado a arribar a los mercados mundiales. Asimismo, el total de la producción automotriz en 2003 (cerca a los 4.5 millones de vehículos) se ubicó en el tercer lugar mundial sólo debajo de Estados Unidos y Japón. No obstante, hasta el momento no existen nichos de especialización automotriz tan destacados como en México, principal país en desarrollo en exportar automóviles para pasajero, camiones, y autopartes.

5. El valor de las ventas totales de los productos automotores chinos contabilizaron 814 410 millones de yuanes, representando 6.9 por ciento en la industria manufacturera.

6. El comercio automotor chino, en 2003, fue deficitario por 6 810 millones de dólares. El valor total de todos los productos automotores importados correspondió a 14 840 millones de dólares, y el valor total todos los productos automotores exportados fue de 8 030 millones de dólares. Las importaciones más importantes provinieron de Japón, Alemania, Estados Unidos, Corea, y Suecia, y las exportaciones se dirigieron principalmente a Hong Kong, Libia, Algeria, Sudan, y Vietnam. El déficit comercial automotor se explica a través de las necesidades del mercado interno en automóviles de pasajero, SUV (*Sport Utility Vehicle* por sus siglas en inglés) y autobuses de ligero rendimiento (9 o menos asientos), principalmente. En resumen, China tiene déficit comercial automotriz con Japón, Alemania, Corea, Taiwán, Canadá, Francia, y Brasil, y tiene superávit comercial en productos automotores con Estados Unidos, Irán, Nigeria, Hong Kong, y México.

7. La industria automotriz dio empleo de manera directa en 2003 a 1.605 millones de personas, y de manera indirecta a 36.389 millones de personas, representando 9.6 por ciento de la industria china donde se ocuparon

378.86 millones de personas de una población de 1 300 millones de habitantes. Lo que significa que de manera directa, la industria automotriz ocupó al 0.123 por ciento del total de la población china, y de manera indirecta se ocupó el 2.8 de la población china en la industria automotriz.

8. El salario en el sector chino no es el elemento que determina el arribo de las empresas automotrices extranjeras al país, sino el crecimiento y el tamaño del mercado interno, y sobre todo, las políticas en materia automotriz emitidas por el Estado chino.

9. El destino de la inversión extranjera automotriz se dirige principalmente a China, y el total de la Inversión Extranjera Directa en la industria automotriz en 2003 fue de 49 860 millones de yuanes.

10. El gasto total en Investigación y Desarrollo en la industria automotriz correspondió a 10 730 millones de yuanes, 2.8 veces más que en 1998. Asimismo es el Estado y no las empresas quien invierte más en este rubro.

11. La compra de automóviles privados en China está en correspondencia con el mejoramiento de los salarios y la vida del ciudadano común (al menos en el discurso oficial), sin embargo, el Estado ha formulado planes para resolver los futuros problemas con el aumento de vehículos, la contaminación ambiental, y el tráfico vehicular. Las principales políticas son: el mejoramiento del transporte público, la continúa creación de carreteras y sistemas de comunicación vial, y principalmente, el mejoramiento de la tecnología, ya que la mayoría de los vehículos en China cuentan con tecnología de hace 10 años. No obstante, hasta el momento no se ha podido dar el salto cualitativo tecnológico por el precio de dichas tecnologías, aunque ya existen proyectos chinos para fabricar vehículos que reduzcan la emisión de gases contaminantes con tecnologías alternativas.

De igual manera, se observa a la industria automotriz china consolidada a través del esfuerzo del Estado en mejorar las condiciones del pueblo chino. Dicha industria se encuentra en proceso de total madurez que tendrá mejores resultados en el comercio internacional a partir de 2010. La experiencia del presente trabajo, a mi juicio, es tan sólo la voluntad política del pueblo chino en mejorar las condiciones de vida de su sociedad a través de regular el mercado y de crear las condiciones necesarias para ser atractivos a la inversión extranjera. Cabe subrayar que dicho esfuerzo es producto de la disciplina, el nacionalismo, la confianza, y perseverancia del pueblo chino desde la época maoísta hasta nuestras días, y que en el futuro próximo China se perfila a ser el líder económico mundial, por ende, su participación en la política internacional será mayor, pues China será en los próximos años junto con la región del Este de Asia, el principal polo de crecimiento económico en el mundo.

No obstante, el país asiático deberá superar diversos obstáculos en los próximos años como:

- Reducir las diferencias de ingreso entre las regiones.
- Aprovechar de manera sustentable sus recursos naturales.
- Fortalecer el esquema legal para apoyar las capacidades de las empresas, así como incrementar la competitividad sin que ello se traduzca en menores empleos.
- Desarrollar un sistema efectivo de seguridad social.
- Promover el crecimiento de la pequeña y mediana empresa.
- Mejorar el aprovechamiento de los recursos.¹⁶⁹

Para la sinóloga María Teresa Rodríguez, China enfrenta un reto importante, el de saber aprovechar sus ventajas comparativas y superar los cuellos de botella. Si lo anterior se alcanzara, se cumplirían las metas de desarrollo para el año 2010, y el objetivo de ingresar al grupo de economías más avanzadas del mundo, aunque con un nivel de ingreso por habitante de rango medio. Sin embargo, existen dos

¹⁶⁹ Martínez, Bautista, Elizabeth. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) y sus repercusiones en el comercio exterior mexicano (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2003, pág. 85.

elementos, según la apreciación de esta especialista, que obstaculizan el desarrollo económico. El primero de ellos se debe a las desigualdades de ingreso por sectores de la sociedad y entre regiones del país y, el segundo, se sitúa en la seguridad alimentaria del país.

Sin embargo, como señala la Dra. Rodríguez, pese a los distintos problemas que plantea el desarrollo chino:

*la mayoría de los especialistas sostienen que el país asiático mantendrá un crecimiento relativamente alto en las próximas dos décadas, a condición de que se logren avances en materia ecológica, construcción de infraestructura de comunicaciones y mayor producción de energía.*¹⁷⁰

Además:

*Si en China no se establece pronto una verdadera política de desarrollo sustentable, la contaminación y la destrucción del medio ambiente alcanzarán niveles insostenibles para cualquier programa de crecimiento económico moderado.*¹⁷¹

¹⁷⁰ Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa, en Anguiano, Eugenio (coordinador). China contemporánea: La construcción de un país (desde 1949). El Colegio de México. México, 2001, págs. 393-396.

¹⁷¹ Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa. El siglo XX en China. Edit. Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001, pág. 104.

BIBLIO-HEMEROGRAFÍA.

Adler, Solomon. La Economía China. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1957.

Ambler, Tim & Morgen, Witzel. Doing Bussiness in China. Routledge Taylor & Francis Group. London, United Kingdom, 2001.

Amsden, Alice., “La sustitución de importaciones en las industrias de alta tecnología: Prebisch renace en Asia” en *Revista de la CEPAL*, no. 82, abril de 2004.

Anguiano, Eugenio (coordinador). China contemporánea: La construcción de un país (desde 1949). El Colegio de México. México, 2001.

Ash, Robert, & Y.Y. Kueh. The Chinese Economy Under Deng Xiaoping. *Studies on Contemporary China*. Oxford University Press, United Kingdom, 1996.

Bancomext. “Industria Automotriz: Reacomodo Global” en *Negocios Internacionales Bancomext*, año 15, no. 166, enero 15, 2006.

Bailys, John & Smith, Steve. The Globalization of World Politics: An introduction to international relations. Second Edition, Oxford, University Press.

Bautista, Monroy, Claudia. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio y su impacto en el comercio entre México y Estados Unidos (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004.

Berger, T. Mark. The Battle for Asia: From decolonization to globalization. Routledge Curzon is an imprint of the Taylor&Francis Group, London and New York, Reprinted 2005.

Bettelheim, Charles. China: Después de la muerte de Mao-Tse-Tung. Edit. Siglo XXI, México, 1979.

Bonilla, Arturo. Sotomayor, Margot (coordinadores). Conflicto geoestratégico y armamentismo en la posguerra fría. Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México, Ediciones el Caballito, México, 1998.

Boyer, Robert & Drache, Daniel. States Against Markets. The Limits of Globalization. Routledge Press, U.S.A., 1996.

Bustelo, Pablo. La Economía China ante el siglo XXI: Veinte años de Reforma. Edit. Síntesis, España, 1996.

Chai, Joseph. China: Transition to a Market Economy. Studies on Contemporary China. Clarenton & Oxford University Press, United Kingdom, 1998.

Charrière, Jacques. La construcción del socialismo en China. Edit. Era, México, 1977.

Chin, Gregory, Thomas. Building capitalism with China's characteristics: The political economy of model joint ventures in the automotive industry (PhD). University of York, Canada, 2003.

China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004. Documento proporcionado por el Licenciado Félix Rojas Cruz, Director General del Sistema de Información del Sector Automotor (SISAM).

China: Hechos y Cifras 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003.

China 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003.

Del Arenal, Celestino. Introducción a las relaciones internacionales. Edit. Tecnos, México, 1996.

Dunning, John. Multinational Enterprises and the Global Economy. Addison-Wesley Press, 1993.

Economía Informa. "China y México: ¿hacia una relación económica estable o conflictiva? *en Economía Informa*, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, no. 335, julio-agosto, 2005.

Esser, Klaus y Hillebrand, Wolfgang. "Competitividad Sistémica. Competitividad Internacional de las Empresas y Políticas Requeridas", *en Instituto Alemán de Desarrollo*, Berlín, 1994.

Evans, Peter. "Bureaucracy And Growth: A Cross-National Analysis Of The Effects Of "Weberian" State Structures On Economic Growth" *American Sociological Review*, vol. 64 (october: 748-765), 1999.

Evans, Peter. Embedded Autonomy: States & Industrial Transformation. Princeton University Press, 1995.

Evans, Peter. High Technology Industry in the Americas: Corporate Strategies and Government Policies. Simposium on Technology Policy in the Americas, Stanford University, december 1-3, 1988. Institute of the Americas, 1989. Para mayor información contactar al: Profesor Clark W. Reynolds, Director del Programa de las Américas. Room 306, FRI, Stanford University, Stanford, California 94305-6084.

Expansión. “La demanda china sólo beneficia al sur” en *Revista Expansión*, México, vol. 35, no. 890, 2004.

Financial Times (edición mexicana), “Amplía China su banda cambiaria”, 21 de mayo de 2007.

Gan, Lin. “Globalization of the automobile industry in China: dynamics and barriers in greening of the road transportation”. *Energy Policy*, no. 31, 2003.

Garnaut, Ross, & Yiping, Huang. Growth Without Miracles: Reading on the Chinese Economy in the Era of Reform. Oxford University Press, United Kingdom, 2001.

Gilpin, Robert. La Economía Política de las Relaciones Internacionales. Grupo Editor Latinoamericano, Argentina, 1990.

Gilpin, Robert. Global Political Economy: Understanding the international economic order. Princeton University Press, 2001.

Gómez, Chiñas, Carlos. “Las implicaciones de la adhesión de China a la Organización Mundial de Comercio”. Ponencia presentada para el Seminario de Estudios sobre el Pacífico, II Encuentro Metropolitano de Estudios sobre el Pacífico, “*China en el siglo XXI. Economía, política y sociedad de una potencia emergente*”, celebrado en la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, México, los días 25 y 26 de octubre de 2004.

Gungwu, Wang & Wong, John (editors). China: Two Decades of Reform and Change. Singapore University Press, Singapore, 1999.

Held, David & McGrew (editors). The Global Transformations Reader And Introduction to the Globalization Debate. Polity Press, Cambridge, United Kingdom, 2004.

Hirst, Paul & Thompson, Grahame. Globalization in Question. The International Economy and the Possibilities of Governance. Polity Press, U.S.A., 1996.

Howe, Christopher (editor). China's Economic Reform: A study with documents. Routledge Curzon Press, London, 2003.

Hughes, T.J. y Luard, D.E.T. La China Popular y su Economía. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1969.

Ianni, Octavio. Teorías de la globalización. Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la Universidad Nacional Autónoma de México, Edit. Siglo XXI, México, 1996.

International Motor Business. China's automotive industry and market: powerhouse of the 21st century. First Quarter 1994, ABI/INFORM Global.

Itoh, Fumio (editor). China In the Twenty-First Century: Politics, Economy, and Society. United Nations University Press, Japón, 1997.

Jong, Hak, Eun. "Is an Industrial Policy Possible in China? The Case of the Automobile Industry" *Journal of International and Area Studies*, volume 9, no. 2, 2002.

Kegley, Charles & Wittkropf, Eugene. World Politics: Trend and transformation. Sixth Edition, St. Martin's Press, USA, 1994.

Knight, Peter, Economic Reform in Socialist Countries, World Bank Staff Working Papers Number 579, Management and Development Series Number 6, United States, 1985.

Kosacoff, Bernardo y Ramos, Adrián. "El Debate sobre Política Industrial", en *Revista de la CEPAL (Comisión para América Latina y el Caribe)*, no. 68, agosto de 1999.

Krugman, Paul. *Increasing returns and the theory of international trade*. Working Paper Series No. 1752. National Bureau of Economic Research, 1050 Massachusetts Avenue, Cambridge, MA 02138, october 1985.

Krugman, Paul. "La nueva teoría del comercio internacional y los países menos desarrollados", en *El Trimestre Económico*, Edit. Fondo de Cultura Económica, vol. LV (1), México, enero-marzo, 1988, no. 2.

Krugman, Paul (compilador). Una política comercial estratégica para la nueva economía internacional. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1991.

Larraya, Juan. Historia del Auto. Edit. Vergara, España, 1963.

Martínez, Bautista, Elizabeth. El ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) y sus repercusiones en el comercio exterior mexicano (Tesis), Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2003.

Martínez, Cortés, Ignacio. "La Política Industrial y la Competitividad del Sector Exportador" en *Revista de Relaciones Internacionales*, no. 70, abril-junio, 1996.

Martínez, Cortés, Ignacio. "El desarrollo tecnoindustrial y su impacto en la economía mundial" en *Relaciones Internacionales*, no. 71, julio-septiembre, 1996.

Martínez, Cortés, Ignacio y Neme, Castillo, Omar. “La ventaja comparativa de China y México en el mercado estadounidense”, en *Comercio Exterior*, no. 54, 2004.

Milenio, “China abre la muralla”, 17 de marzo de 2007, pág. 30.

Min, Zhao. “Five Competitive Forces in China’s Automobile Industry” *Journal of American Academy of Business*, Cambridge, 2005.

Norton, Leslie. “Los chinos vienen manejando” en *Revista Expansión*, México, vol. 36, no. 920, 2005.

Novelo, Adriana (Compiladora). Asia Oriental: Opciones de Desarrollo. Edit. El Colegio de México, México, 1984.

Ordoñez, Sergio. “La nueva fase de desarrollo y el capitalismo del conocimiento: elementos teóricos” en *Comercio Exterior*, col. 54, no. 1, enero de 2004.

Organización Internacional del Trabajo. Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de componentes. Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte. TMTEM/2005. Ginebra, Suiza, 2005.

Petrella, Ricardo. “Globalization and Internationalization: the dynamics of the emerging world order”, en Boyer, Robert and Drache, Daniel. States Against Markets. The Limits of Globalization. Routledge Press, U.S., 1996.

Polanyi, Karl. La Gran Transformación: Los orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 2003.

Preston, P. W. & Haacke Jürgen. Contemporary China. The dynamics of change at the start of the new millennium. Routledge Curzon, London, United Kingdom, 2003.

Ramírez, Tamayo, Zacarías. "Cae la Exportación" *en Revista Expansión*, México, vol. 34, no. 875, 2003.

Ramírez, Tamayo, Zacarías y Zambrana, Marga. "China estaciona la bicicleta" *en Revista Expansión*, México, vol. 34, no. 877, 2003.

Ríos, Xulio. China ¿Superpotencia del siglo XXI?. Edit. Icaria, España, 1997.

Romero, Castilla, Alfredo. Arroyo, Pichardo, Graciela (coordinadores). Regiones del mundo. Problemas y perspectivas: Diálogos para su estudio. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2002.

Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa. Agricultura, Industria y Desarrollo Económico. El caso de China. (Tesis), Doctorado en Economía, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, 2006.

Rodríguez, y Rodríguez, María Teresa. El siglo XX en China. Edit. Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001.

Ros, Jaime. "Política industrial, ventajas comparativas y crecimiento" *en Revista de la CEPAL*, no. 73, abril, 2001.

Rosas, María, Cristina. México ante los procesos de regionalización económica en el mundo. Edit. Instituto de Investigaciones Económicas, México, 1996.

Saltiel, Jean, Pierre. La economía según Mao. Edit. Sagitario, Barcelona, España, 1972.

Sarel, Michael. "Growth in East Asia: What we can and what cannot infer", *International Monetary Fund*, 1996.

Shangquan, Gao (World Bank). Two Decades of Reform In China. World Scientific Publishing, Singapore, 1999.

Sepúlveda, Reyes, Elizabeth. La industria automotriz china: creación, estructura e influencia de la inversión extranjera directa a partir de las reformas económicas de 1980 (Tesis), Maestría en Administración, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, 2004.

Silva, Lira, Iván. "Desarrollo económico local y competitividad territorial", en *Revista de la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe)*, no. 85, abril, 2005.

Sims, Gallagher, Nelly. "Limits to leapfrogging in energy technologies? Evidence from the Chinese automobile industry" *Energy Policy*, no. 34, 2006.

Sistema de Información del Sector Automotor Mexicano (SISAM). Industria Automotriz, TLCAN y el Resto de América. Compilación Estadística, México, Edición 2005.

Soto, Rodríguez, Mauricio. Desarrollo, Problemas y Perspectivas, de la Industria de Autopartes en México a Seis Años de la Entrada en Vigor del TLCAN (1994-1999) (Tesis). Licenciatura en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 2003.

Suárez, Samper, Laura. “Es la tecnología, estúpidos: Olvidé los bajos costos: La debilidad de las autopartistas latinoamericanas frente a China, está en su escaso valor agregado. Brasil se las arregla. México, no” en *Revista AméricaEconomía*, México, vol. 9, no. 274, abril, año 2004.

The Automotive News. The 100 years Almanac. Crain Communications Press, U.S.A., 1996.

Torres, Gaytán, Ricardo. Teoría del comercio internacional. 20ª Edición, Siglo XXI, México, 1996.

United Nations Development Programme. The China Human Development Report. Oxford University Press, United States, 1999.

Uscanga, Carlos. Regionalismo y mecanismos de cooperación en la Cuenca del Pacífico. Serie Cuadernos de Estudios Regionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2000.

Uscanga, Carlos. Transiciones históricas y desarrollo capitalista en el Asia-Pacífico. Serie Cuadernos de Estudios Regionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2000.

Wade, Robert. El Mercado Dirigido. Economía y la Función del Gobierno en la Industrialización del Este de Asia. Edit. Fondo de Cultura Económica, 1999.

Wheelwright, E.L. y McFarlane, Bruce. Desarrollo y Revolución Cultural en China. Edit. Nuestro Tiempo, México, 1972.

Wilson, Dominic. Purushothaman, Roopa. “Dreaming with BRICs: The Path to 2050”, *Goldman & Sachs*, Global Economics Paper no: 99, 1st October 2003.

Womack, James. La máquina que cambió al mundo. Massachusetts Institute of Technology (MIT), Edit. McGraw Hill, España, 1992.

World Bank. Quarterly Update. Mayo 2007.

Xiuzhen, Che. Strategic Environmental Assessment and its development in China. *Environmental Impact Assessment Review*, 22 (2002) 101-109.

Yi-Min, Li. Between Politics and Markets Firms, Competition, and Institutional Change in Post – Mao China. Hong Kong University of Science and Technology. Cambridge University Press, United States, 2001.

Direcciones electrónicas.

<http://www.terra.com/autos/articulo/html/aut307.htm> (Consultada en septiembre de 2005)

http://www.foley.com/publications/pub_detail.aspx?pubid=1272 (Consultada en septiembre de 2005)

<http://www.embajadachina.org.mx/esp/jm/t44254.htm> (Consultada en agosto de 2005)

http://www.cultura-china.com/chinaabc/08_apertura.htm (Consultada en agosto de 2005)

http://spanish.peopledaily.com.cn/spanish/200306/17/sp20030617_65212.html
(Consultada en agosto de 2003)

<http://usuarios.arnet.com.ar/aldoha/Presentacion2/La%20industria%20automotriz%20China%201.htm> (Consultada en julio de 2005)

<http://usuarios.arnet.com.ar/aldoha/Presentacion2/FW16.htm> (Consultada en agosto de 2005)

<http://www.automotriz.net/articulos/chinaexpasion.html> (Consultada en mayo de 2005)

<http://www.automotriz.net/cgi-bin/antiframe.pl?ref=http://www.automotriz.net/articulos/mercado-chino-2003.html> (Consultada en julio de 2004)

<http://www.bjinforma.com/fm/2001.9-fm-2.htm> (Consultada en septiembre 2004)

<http://www.chicit.cl/181.htm#T15> (Consultada en septiembre de 2005)

<http://www.analitica.com/vas/1999.12.3/articulos/26.htm> (Consultada en marzo 2005)

http://www.autotransporte.com.mx/one_news.asp?IDNews=467 (Consultada en marzo 2005)

<http://www.researchandmarkets.com/reports/c25362> (Consultada en marzo 2005)

<http://proquest.umi.com/images/common/spacer.gif> (Consultada en marzo 2005)

http://www.elcarroconexion.com/Industria/Internacionales/China_batira_record_en_la_industria_automotriz.S1085.A8490.html (Consultada en junio 2004)

<http://www.cl.autocosmos.com/noticias/expand.asp?id=11897> (Consultada en julio 2004)

http://www.lanacion.com.ar/edicionimpresa/suplementos/comercioexterior/Nota.asp?nota_id=827317 (Consultada en junio 2005)

<http://www.terra.com.mx/Automovil/articulo/126015/> (Consultada en junio 2005)

<http://www.ctv.es/USERS/gesworld/Art019.htm> (Consultada en septiembre de 2003)

<http://www.ctv.es/USERS/gesworld/Art019.htm> (Consultada en septiembre de 2003)

<http://www.diarioamanecer.com.mx/Amanecer/noticias/Mayo2007/272.php>
(Consultada en mayo de 2007)

A N E X O

POLÍTICA INDUSTRIAL DE 1994, REFERENTE A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN CHINA.¹⁷²

La siguiente política fue emitida por la Comisión de Planeación Estatal el 3 de julio de 1994 y publicada oficialmente en el Diario Popular el 4 de julio de ese mismo año.

La política industrial sobre la industria automotriz está formulada con los siguientes propósitos (aspectos importantes, resumen):

Desarrollar la industria automotriz china (incluyendo la industria de motocicletas) dentro de una industria pilar de la economía nacional de China tan pronto como sea posible; cambiar la situación actual de inversión dispersa, escalas de producción pequeñas, y productos atrasados; reforzar el desarrollo de las capacidades de las empresas; mejorar la calidad de los productos y los niveles tecnológicos de equipos; racionalizar la estructura empresarial; y llevar a cabo economías de escala. A través de la implementación de esta política, una firme base será colocada para la industria automotriz china a finales del siglo XX. Para 2010, se desarrollará dentro de una industria pilar de la economía nacional y estimular el desarrollo de otras industrias relacionadas.

Capítulo 1: Objetivos de la Política y Enfoque sobre el Desarrollo de Productos.

1. El Estado guía a las empresas de la industria automotriz a hacer pleno uso de la inversión nacional y extranjera, explorar los mercados nacionales y extranjeros, y adoptar el método de producción de gran escala, producción multi-producto. Para 2010, el total de la producción de automóviles deberá encontrarse en más del 90 por ciento del mercado nacional, con una producción de automóviles para pasajeros arriba en más de la mitad de la producción total y satisfaciendo la necesidad emergente de automóviles familiares. La producción de motocicletas deberá básicamente encontrarse en la demanda interna y deberá también llevar a cabo ventas de la exportación.

2. El Estado promoverá la concentración de la inversión de la industria automotriz y la reorganización de la industria, y se concentrará en resolver los problemas de las fábricas supernumerarias, inversión dispersada, proyectos desordenados a prueba, importaciones repetidas de productos de bajo nivel, lenta construcción de fábricas designadas, y lenta localización (en efecto, dispersado, desordenado, bajo nivel, y lenta). Los objetivos escalonados son los siguientes: durante el "Octavo Plan Quinquenal", se concentra en apoyar los proyectos aprobados OEM (manufacturas de exportaciones orientadas) y componentes a ser completados e iniciar la producción tan pronto como sea posible, y así preparar para acelerar el desarrollo de la industria automotriz en China. Para finales de este siglo, apoyar a dos o tres empresas automotrices (o grupos empresariales) a convertirse en

¹⁷² Traducción propia con base en: <http://www.researchandmarkets.com/reports/c25362>

empresas de gran escala, seis o siete empresas automotrices (o grupos empresariales) en llegar a ser empresas pilares nacionales, de 8 a 10 empresas de motocicletas en convertirse en empresas clave en proveer tanto a los mercado nacional como extranjero. Inicialmente establecer un sistema de producción basado en la producción en masa y menos fábricas, y una estructura de mercado con una competencia ordenada entre un pequeño número de empresas de gran escala para habilitar las ventas totales de los Tres Grandes fabricantes del mismo producto estándar (categorías de acuerdo a la CQ/T59-93) para ocupar más del 70 por ciento del mercado interno. Mientras tanto, guiar a empresas de gran escala y empresas pilares a “unirse al coro con fuerza” y formar tres o cuatro grupos empresariales automotores de gran escala competitivos internacionalmente y tres o cuatro grupos empresariales de motocicletas de gran escala para 2010, realizando el desarrollo por ellas mismas, auto-producción, auto-mercadeo, auto-progreso, y participación y competencia internacional.

3. Puntos focales y desarrollo del producto:

(1) Componentes automotrices: componentes claves y automóviles para pasajeros.

(2) Vehículos para pasajeros (categoría M): economía tipo automóviles para pasajeros, chasis especiales para vehículos de pasajeros de gran tamaño y mediano.

(3) Camión (categoría N): especialidad vehículos, nuevos modelos de motores.

(4) Motocicleta (categoría L): motores.

(5) Equipo tecnológico: moldes.

(6) Básicos: pieza fundida (escayola) y fundición o herrería en blanco o al vacío.

Capítulo 2: Aprobación de Producto.

4. El Estado implementará la seguridad, el control de la contaminación, y el ahorro de energía en administrar medidas para productos automotores (incluyendo motocicletas) de acuerdo a la ley.

5. El Estado promulgará, en concordancia con las regulaciones técnicas, la aprobación del actual sistema automotriz internacional. Los productos que no se encuentren en los estándares deberán ser vendidos, importados, o usados.

6. Las empresas de la industria automotriz son requeridas a proponer una aplicación para la aprobación de acuerdo a los requerimientos de las “Regulaciones que Aprueban el Modelo de Producto Automotor”. Las organizaciones encargadas de dar concesión (subvencionar) las aprobaciones de productos automotores deberán emitir certificados de aprobación y marcas de

aprobación para productos aprobados y autorizarán para su publicación las listas de productos aprobados. Los departamentos de seguridad pública deberán manejar el registro de nuevos vehículos de acuerdo a los documentos arriba mencionados.

7. Después de los productos que fueron aprobados, las empresas de la industria automotriz asumirán toda la responsabilidad de los problemas de diseño y fabricación.

Capítulo 3: Política de Organización Empresarial.

8. El objetivo de ajustar la estructura de las empresas automotrices en estimular las empresas de la industria automotriz en formar grupos, publicar por fascículos los productos automotores, especializarse en la producción; hacer efectivo el uso de la base industrial automotriz existente; para completamente activar el entusiasmo multilateral del Gobierno Central, los gobiernos locales, y las empresas; evitar la ineficiencia, encubrir la competencia; y mejorar la estructura organizacional.

9. El Estado fomentará las empresas de la industria automotriz en formar grupos empresariales trans-departamentales y trans-regionales a través de uniones, adquisiciones, aportar ofertas, y demás. Esto también estimula a las empresas a sujetarse en la reforma de derechos de activos de las empresas propiedad estatal, la reestructuración acelerada del sistema corporativo, y el establecimiento a un sistema empresarial moderno.

10. El Estado centrará su ayuda en aquellas empresas fabricantes de automóviles, motocicletas y autopartes y grupos empresariales que tienen productos independientes y capacidades de desarrollo tecnológico y presumen de ciertas escalas de producción y posesiones de mercado. Empresas claves con ayuda estatal o grupos empresariales deberán encontrar las siguientes condiciones y desarrollar objetivos para finales de 1995:

(1) Para aquellas con una capacidad de producción anual de más de 300 000 unidades de vehículos, ventas anuales de más de 200 000 unidades, y desarrollo de tecnología en no menos de tres por ciento de las ventas anuales, el Estado sostiene un objetivo de desarrollo de llevar a cabo una escala de producción anual de más de 600 000 unidades.

(2) Para aquellas con una capacidad de producción anual de más de 150 000 unidades de vehículos automotores, ventas anuales de más de 100 000 unidades, y desarrollo de tecnología encontrada en no menos del 2.5 por ciento de las ventas anuales, el Estado sostiene un objetivo de desarrollo de llevar a cabo una escala de producción anual de más de 300 000 unidades.

(3) Para aquellas con una capacidad de producción anual de más de 100 000 unidades de vehículos automotores, ventas anuales de más de 80 000 unidades, y

desarrollo de tecnología encontrada en no menos del dos por ciento de las ventas anuales, el Estado sostiene un objetivo de desarrollo de llevar a cabo una escala de producción anual de más de 200 000 unidades.

(4) Para aquellas con una capacidad de producción anual de 20 000 unidades de vehículos de carga-pesada, ventas anuales de más de 15 000 unidades, y desarrollo de tecnología encontrada en no menos del dos por ciento de las ventas anuales, el Estado sostiene un objetivo de desarrollo de actualización de productos y movimientos hacia una escala de producción apropiada.

(5) Para aquellas con una capacidad de producción anual de más de 1 500 unidades de vehículos de pasajeros de gran tamaño y mediano o chasis para vehículos de pasajeros, ventas anuales de más de 1 000 unidades, y desarrollo de tecnología encontrada en no menos del dos por ciento de las ventas anuales, el Estado sostiene un objetivo de desarrollo de moverse hacia una escala de producción apropiada.

(6) Para componentes claves en los vehículos de pasajeros que demandan más del 25 por ciento del mercado interno para el mismo producto, llenan el espacio en el mercado interno, o cuyo desarrollo está urgentemente necesitado (listo a ser determinado), el Estado sostiene un objetivo de desarrollo de movimiento hacia una escala económica de producción.

(7) Para aquellas cuyas ventas de productos de motocicletas completan más del 10 por ciento del mercado interno, el Estado sostiene otra expansión de la producción y líneas de productos.

11. La escala de producción y el volumen de ventas de una empresa o grupo empresarial se refiere a la cantidad de series de productos, con el cálculo basado en la casa matriz, la propiedad total de las subsidiarias, la mayoría de participación de las compañías, y alianzas (*joint venture*) subsidiarias sino-extranjero.

12. Comenzando en 1996, cuando los productos en desarrollo listados en el Capítulo 3 a través de nueva construcción, renovación, o expansión (de fábricas), todas las empresas que se encuentren en las condiciones colocadas en el Artículo 10 se beneficiarán, con la aprobación del Estado, de las siguientes políticas:

(1) Exención de activos fijos orientación de la inversión en ajuste de impuesto.

(2) Prioridad en emisión y listado de acciones y bonos.

(3) Apoyo entusiasta de préstamos en blanco.

(4) Prioridad en usar capital extranjero bajo el plan de capital extranjero.

(5) Acuerdos convenientes de política de préstamos para automóviles de pasajeros económicos, componentes claves en automóviles para pasajeros,

moldeo de piezas fundidas (o vaciado, colado), y proyectos de forja.

(6) Una compañía financiera dentro de tales grupos empresariales puede ampliar su ámbito de negocios con la aprobación del departamento pertinente del Estado.

13. Los vehículos completos y los proyectos de motores (incluyendo las alianzas sino-extranjero) recientemente aprobadas por el Estado deberán, en principio, ser construidos de acuerdo a las siguientes escalas:

(1) Para proyectos de automóviles de pasajeros en producción con motores de capacidad menor a 1 600 cc, con una producción anual de no menos de 150 000 unidades.

(2) Para proyectos en producción de camiones ligeros, con una producción anual de no menos de 100 000 unidades.

(3) Para proyectos en producción de vehículos ligeros de pasajeros, con una producción anual de no menos de 50 000 unidades.

(4) Para proyectos en producción de camiones de carga-pesada, con una producción anual de no menos de 10 000 unidades.

(5) Para proyectos en producción de motocicletas con una capacidad de motor menor a 150 cc, con una producción anual de no menos de 200 000 unidades.

(6) Para proyectos en producción automotor de motores de gasolina con una capacidad menor de 2 500 cc, con una producción anual no menos de 150 000 unidades.

(7) Para proyectos en producción automotor de motores diesel con capacidad menor a 3 500 cc, con una producción anual de no menos de 100 000 unidades.

Capítulo 4: Política de Tecnología de las Empresas.

14. El Estado fomenta y apoya a las empresas de la industria automotriz a establecer su propio desarrollo de productos e institutos de investigación científica y a establecer sus propias capacidades de desarrollo de productos independientes para absorber la tecnología extranjera. El Estado proveerá del capital para la investigación científica en apoyo a importantes proyectos y grandes en investigación conjuntamente entre grupos empresariales desarrollados.

15. El Estado fomenta la aplicación de la tecnología automotriz en electrónicos y nuevas técnicas y materiales, como también la producción de ahorro de energía y productos automotores con baja emisión de contaminantes, junto con la investigación y el desarrollo de automóviles que usen nuevos combustibles y fuentes de poder.

16. En el proyecto de construcción, las empresas de la industria automotriz deberán garantizar el progreso del producto. El mejoramiento de los productos existentes y el diseño mismo de los productos deberá alcanzar el nivel internacional cercano a 1990; los productos con tecnología importada deberán alcanzar el nivel internacional del mismo periodo de 1990.

17. Los vehículos de pasajeros y de carga con capacidad arriba de 3.5 toneladas deberán, para 2000, gradualmente adoptar como combustible gasolina de sobre 90 octanos. Los automóviles para pasajeros con capacidad arriba de dos toneladas deberán todos usar gasolina sin plomo. Los vehículos de pasajeros y de carga con capacidad sobre las cinco toneladas deberán, después de 2000, primeramente usar combustible diesel.

18. El Estado apoya la construcción la construcción de automóviles, motocicletas, y componentes claves, pruebas, e instituciones de inspección en el nivel nacional a tomar la responsabilidad para las labores de colocación de estándares, aprobando productos, e inspeccionando materias primas importadas y exportadas.

19. El Estado estimula a las empresas de la industria automotriz en cooperar con las empresas extranjeras en establecer alianzas (*joint ventures*) y la cooperación en la investigación tecnológica y el desarrollo de compañías.

20. El Estado fomenta a las industrias de la industria automotriz en adoptar moderna tecnología en electrónicos, equipo de procesamiento flexible, y equipo de inspección automático en línea, y adoptar sobre una base de meta equipo automático selecto para incrementar la tasa promedio de automatización y el nivel tecnológico de equipo.

Capítulo 5: Política de Inversión y Financiera.

21. El Estado alienta a las empresas de la industria automotriz a desarrollar el crecimiento de fondos a través de varios canales.

22. El Estado guía a aquellas empresas o grupos empresariales con ventajas en administración y tecnología a estar asociadas en lugares con ambiente de inversiones y ventajas de capital, y desarrollar productos claves para la industria automotriz de acuerdo al plan estatal unificado.

23. Con la aprobación del Consejo Estatal, los proyectos de inversión en productos clave de la industria automotriz pueden incrementar el capital por la emisión de acciones.

24. El Estado formulará políticas pertinentes para fomentar la inversión trans-regional y trans-departamental, mientras salvaguarda los derechos legítimos y los beneficios de los inversionistas.

25. Cuando el tiempo sea correcto, las instituciones financieras no bancarias de la

industria automotriz pueden ser establecidas, con la aprobación de los departamentos nacionales pertinentes.

26. Con la aprobación del Consejo Estatal, las empresas de la industria automotriz pueden solicitar ser sitios de prueba para la capitalización del débito estatal.

Capítulo 6: Política de Utilización de la Inversión Extranjera.

27. El Estado fomenta a las empresas de la industria automotriz a hacer uso de la inversión extranjera en desarrollar la industria automotriz en China.

28. Mientras haciendo uso directo del capital extranjero, las empresas de la industria automotriz deberán escoger socios en alianzas extranjeras que se encuentren en las siguientes condiciones:

(1) Que posean patentes de productos independientes y marca de fábrica.

(2) Que posean diseño de productos y fabricación de tecnologías con los estándares de tecnología de los productos, estando en línea con los requerimientos de las leyes y regulaciones del país o región de las empresas.

(3) Que posean redes de ventas internacionales independientes o canales.

(4) Que posean capital suficiente elevando capacidades.

29. Las empresas extranjeras no pueden establecer más de dos alianzas en China en producir el mismo tipo de producto de vehículo completo.

30. El Estado ayuda a las empresas de la industria automotriz con tecnología de productos avanzados y tecnología de fabricación a hacer uso directo del capital financiero internacional o a hacer uso indirecto del capital extranjero para el desarrollo.

31. Las alianzas de la industria automotriz sino-extranjero son requeridas a encontrarse en las siguientes condiciones después establecidas:

(1) Un instituto de investigación tecnológica deberá ser establecido dentro de la empresa. Este instituto deberá tener la principal capacidad de desarrollo en mejorar la próxima generación de productos.

(2) La empresa deberá fabricar productos en el nivel tecnológico internacional de 1990.

(3) La empresa deberá resolver el problema del balance del intercambio extranjero en su propiedad, contando principalmente en sus exportaciones de sus propios productos.

(4) Cuando los componentes son seleccionados, las alianzas empresariales deberán dar prioridad a los productos locales en la misma categoría.

32. La parte del grupo chino en un vehículo completo o motocicletas completas o productos o motor, producto de una alianza deberá ser no menos del 50 por ciento.

33. Las aprobaciones deberán ser detenidas para todos los proyectos basados en el comercio para restaurar o desmantelar los automóviles importados usados y las motocicletas. Sin extensiones de contrato serán otorgados para tales proyectos que ya hayan sido aprobados. Medidas de inspección estrictas deberán ser implementadas para garantizar todos los automóviles renovados y motocicletas y todos los componentes desmontados serán vendidos en el exterior.

Capítulo 7: Política de Administración de Importaciones.

34. Mientras la industria automotriz en China no siga siendo internacionalmente competitiva, el Estado deberá implementar necesariamente medidas de administración para automóviles importados, motocicletas y ensamblajes claves.

35. De acuerdo al nivel de desarrollo de la industria automotriz en China, el derecho de importación sobre automóviles y motocicletas deberá ser bajado al tiempo apropiado y la estructura tarifaria para productos listados separadamente deberá ser ajustada.

36. El Estado designa los cuatro puertos marítimos el Puerto de Dalian Xingang, el Puerto de Tianjin Xingang, el Puerto de Shanghai, el Puerto Huangpu, etcétera, y los dos puertos terrestres de Manzhouli y Shenzhen (Huangguang) como puertos de importación de vehículos completos. Muelles especializados o almacenes de depósitos para importar vehículos, pueden ser establecidos sólo en esos puertos. Otros puertos no pueden establecer muelles especiales o almacenes de depósitos para importar vehículos.

37. Excepto para regulaciones y acuerdos diplomáticos y bilaterales, intergubernamentales en el Artículo 44 de esta política, todos los automóviles importados y motocicletas deberán pagar derechos y arancel de acuerdo a las regulaciones pertinentes.

38. De acuerdo a la demanda de mercado, la cantidad y variedad de automóviles importados cada año debe estar en la línea con el plan estatal de producción automotor y ser aprobada por el Consejo Estatal antes de comprarse. Las prohibiciones estatales de importación de vehículos viejos o motocicletas por medios de comercio o aceptación de donaciones.

Capítulo 8: Política de Administración de Exportaciones.

39. El Estado fomenta las empresas de la industria automotriz a expandir las

exportaciones y competir en el mercado internacional. Las empresas de la industria automotriz deberán hacer la expansión de las exportaciones y la participación en la competencia internacional como desarrollo de objetivos.

40. El Estado alienta a las empresas de la industria automotriz a establecer alianzas conjuntas y alianzas cooperativas, empresas totalmente propiedad, y centros de servicio mercado (después), en el extranjero cuando el tiempo sea correcto.

41. El Estado estimula a las empresas que pueden encontrarse en las siguientes condiciones a alargar la escala de exportación de productos y concesionándolos (subvencionándolos) prioritariamente ayuda para préstamos e inversión extranjera:

(1) Volumen de exportación de vehículos completos como una proporción del volumen de las ventas alcanzando los siguientes objetivos:

Vehículos de Pasajeros	
Categoría M1	3 por ciento
Categoría M2	5 por ciento
Categoría M3	8 por ciento

Vehículos de Carga	
Categoría N1	5 por ciento
Categorías N2 y N3	4 por ciento

Motocicletas	
Categoría L	10 por ciento

(2) Las empresas que produzcan autopartes (motocicletas) con un volumen de exportación compuesto del 10 por ciento del volumen de ventas anuales.

Capítulo: Política de Localización.

42. Las empresas de la industria automotriz son requeridas a realizar el trabajo de localización después de la importación de productos para la fabricación de tecnología. El paso a la localización de productos de tecnología importada deberá ser una de las condiciones para el soporte estatal en seguridad para la empresa en desarrollar un segundo modelo de vehículo.

43. Las empresas de la industria automotriz no deben usar componentes semi-desmontables – SKD, por sus siglas en inglés (*semi-knocked down*) – o componentes desmontables – CKD, por sus siglas en inglés (*component knocked down*) – aproximarse a la producción de ensamblaje de componentes importados.

44. El Estado formulará políticas de impuestos de importación preferencial de acuerdo al grado de localización de los productos de la industria automotriz. Las empresas que se encuentren de los siguientes estándares de localización pueden

disfrutar de diferentes políticas de impuestos preferenciales:

(1) 40 por ciento, 60 por ciento, 80 por ciento de tasa de localización de productos con tecnología OEM categoría M importada.

(2) 50 por ciento, 70 por ciento, 90 por ciento de tasa de localización de productos con tecnología OEM categoría N y L importada.

(3) 50 por ciento, 70 por ciento, 90 por ciento de tasa de localización de productos con ensamblaje de automóviles y motocicletas importado y componentes de tecnología clave.

Capítulo 10: Política de Consumo y Precio.

45. El Estado fomenta el uso de ahorro de energía y los productos automotores de baja contaminación.

46. Para cambiar gradualmente la estructura de consumo por el de sedanes que son principalmente comprados con fondos públicos por organizaciones administrativas, grupos masivos, unidades fundadas por el Estado, empresas propiedad estatal para su propio uso.

47. El Estado alienta a los individuos a comprar automóviles y, en el momento apropiado, a formular políticas concretas de acuerdo al desarrollo de la industria automotriz y los cambios en la estructura de consumo de mercado.

48. Ninguna institución local o departamento podrá usar medidas administrativas o económicas para interferir con las compras individuales y el uso de automóviles debidamente originados. Medidas positivas deberán ser adoptadas a sostener y proteger (compras individuales) a través de facilidades y regulaciones para el registro de placas, estacionamientos, estaciones de gas, escuelas de manejo, etcétera.

49. Las empresas de la industria automotriz deberán colocar su propio precio para vehículos de uso civil de acuerdo a la demanda de mercado. El precio para sedanes, sin embargo, temporalmente seguirá el precio guía estatal.

50. El Estado estimula las empresas de la industria automotriz a establecer sus propios sistemas de mercadeo y sistemas de servicios después del mercado de acuerdo a los principios y métodos practicados internacionalmente.

Capítulo 11: Políticas sobre Industrias Relacionadas y Seguro Social.

51. De acuerdo a los requerimientos del esquema del plan de desarrollo 2000 de la industria automotriz, las industrias metalúrgica, petroquímica, maquinaria, electrónicos, industria ligera, textil, y construcción de materiales deberán coordinar y planear el mantenimiento del desarrollo de la industria automotriz en las áreas

de metales, materiales, equipo para maquinaria, electrónicos automotores, caucho, ingeniería de plásticos, textiles, y vidrio.

52. Vías férreas, transportación, telecomunicaciones, poder, protección ambiental, y otros departamentos deberán adoptar medidas contundentes para cooperar con empresas de la industria automotriz y para proveerla con servicios complementarios para mantener el desarrollo de la industria automotriz, como una industria pilar.

53. Cuando se planea nuevas o renovadas residencias, distritos comerciales, hoteles, edificios de oficina, fábricas públicas, y fábricas de recreación, esto requiere considerar un adecuado aparcamiento (estacionamiento).

54. Planificar para el trazado y construcción de estaciones de gasolina de acuerdo a la tendencia del crecimiento para el número de vehículos de la localidad. La renovación y aumento de caminos urbanos deberán ser tratados como un importante cometido de planeación urbana.

55. Empezando desde el año escolar 1995, el conocimiento del tráfico deberá ser incluido en la educación escolar primaria para fortalecer la conciencia sobre el tráfico.

Capítulo 12: Política Empresarial, Planeación y Administración de Proyecto.

56. El Estado aprobó la política industrial de la industria automotriz y planea guiar el desarrollo de la industria automotriz. Todas las localidades y departamentos deberán ayudar al desarrollo de la industria automotriz de acuerdo al plan industrial de la industria automotriz y el programa de desarrollo emitido por el Consejo Estatal.

57. La política de producción de la industria automotriz será formulada y revisada por la Comisión de Planeación Estatal, a lo largo con la Comisión Económica Estatal y de Comercio, el Ministerio de Construcción de Maquinaria e Industria y otros departamentos pertinentes, y será implementada después de reportar al Consejo Estatal para su aprobación.

58. Las empresas comprometidas a establecer, expandir, o renovar alianzas y proyectos de tecnología importada en producir sedanes, vehículos de carga ligera, y motores deberán ser empresas claves ayudados por el Estado en correspondencia con las condiciones en el Artículo 10 de esta política industrial. Todos los otros vehículos OEM y proyectos de motor – si ellos están arriba o bajo el límite para el nivel nacional aprobado – deberán ser aprobados de acuerdo a los procedimientos bajo las regulaciones pertinentes sobre la aprobación estatal de los poderes y límites. Los registros para todos los proyectos aprobados por localidades y departamentos del gobierno deberán ser archivados con la Comisión de Planeación Estatal, la Comisión Económica Estatal y de Comercio, y el Ministerio de Construcción de Maquinaria e Industria. Antes de finales de 1995, el

Estado no aprobará algún proyecto adicional para fabricar sedanes completos o vehículos de carga ligera.

59. Considerando los proyectos a producir autopartes de repuesto y autopartes en correlación con los requerimientos de las políticas y planes de producción estatal, las localidades y departamentos pueden aprobar aquellos proyectos que puedan, sobre su propiedad, ocuparse del mercadeo, la construcción del capital, y balancear las condiciones de producción. Los registros deben ser archivados con la Comisión de Planeación Estatal, la Comisión Económica Estatal y de Comercio, y el Ministerio de Construcción de Maquinaria e Industria.

Capítulo 13: Otras Materias.

60. En relación con los requerimientos de la política industrial, los departamentos de administración de la industria automotriz deberán trabajar con el departamento pertinente en organizar y formular regulaciones técnicas pertinentes, regulaciones administrativas, y sistemas administrativos para la seguridad automotriz, el control de la contaminación, y la conservación de la energía, implementados a los beneficios de la política industrial.

61. Esta política industrial deberá ser implementada empezando el día de su emisión, y la Comisión de Planeación Estatal es responsable de interpretarla.

Notas:

(1) De acuerdo a los Estándares sobre Clasificaciones de Vehículos Motorizados emitidos por el Departamento de Inspección Técnica Estatal, la Categoría M se refiere a los automóviles para pasajeros, N se refiere a los vehículos de carga, y L se refiere a las motocicletas.

(2) Localización se refiere a la producción dentro de las fronteras de la República Popular China.

X PLAN QUINQUENAL, 2001-2005 (Resumen).¹⁷³

Para darnos una mejor idea de que el Estado sigue manteniendo el interés en desarrollar la economía a la par del bienestar social, se expondrá a continuación una síntesis del X Plan Quinquenal (2001-2005), el primero del siglo XXI, el cual contempla las siguientes metas:

La economía nacional mantendrá un ritmo de desarrollo relativamente rápido, el reajuste estratégico de la estructura económica logrará notables éxitos, la calidad y la eficiencia del incremento económico se elevarán notablemente, echando sólidos cimientos para duplicar en 2010 el PIB respecto al del 2000; se conseguirán importantes avances en la implementación de la estructura moderna en las empresas de propiedad estatal, se perfeccionará el sistema de la seguridad social, se darán pasos decisivos en el perfeccionamiento de la estructura de economía de mercado socialista, y se participará, en mayor medida y más amplias esferas, en la cooperación y competencia económicas internacionales.

Se espera un promedio anual del 7 por ciento en el crecimiento económico. En 2005 el PIB será alrededor de 12.5 billones de yuanes, en valor de 2000, y el PIB per cápita será de 9 400 yuanes; en esos cinco años, las ciudades y pueblos generarán 40 millones de empleos, se trasladarán 40 millones de trabajadores rurales excedentes y la tasa de desempleo registrado en las ciudades será de alrededor del 5 por ciento; en su conjunto los precios permanecerán estables; la balanza internacional estará básicamente equilibrada.

La producción verá optimizada y actualizada su composición, reforzándose su competitividad en la esfera internacional; en 2005, las proporciones de los valores agregados generados por los sectores primario, secundario y terciario en el PIB serán respectivamente del 13 por ciento, 51 y 36 por ciento, y las de empleados correspondientes serán de 44 por ciento, 23 y 33 por ciento del total social; el nivel de informatización de la economía nacional y de la sociedad se elevará de manera patente; las instalaciones infraestructurales serán aún mejores; estará bajo un eficaz control la ampliación de las diferencias de desarrollo interregional; el nivel de urbanización se elevará en cierta medida.

En 2005, los fondos de toda la sociedad que se destinarán a la investigación y explotación ocuparán más de 1.5 por ciento del PIB, la capacidad de creación científica y tecnológica aumentará y el progreso tecnológico se acelerará; el porcentaje de los alumnos ingresados en las escuelas secundarias del primer ciclo será de más del 90 por ciento, y el de los ingresados en las escuelas secundarias del segundo ciclo y en los centros docentes superiores será de alrededor del 60 por ciento y de 15 por ciento, respectivamente.

El crecimiento vegetativo de la población será inferior del 9 por ciento. En 2005, la población total será de menos de 1 330 millones de personas; la cobertura forestal

¹⁷³ Embajada china en México. China 2003. Edit. Nueva Estrella, China, 2003, págs. 98-100.

se elevará al 18.2 por ciento en el recinto nacional, y al 35 por ciento en las zonas urbanas; el medio ambiente urbano y rural mejorará, el volumen de los principales desechos contaminantes disminuirá en un 10 por ciento en comparación con el año 2000; se logrará notables éxitos en el ahorro y la protección de los recursos naturales.

El ingreso disponible per cápita de los habitantes urbanos y el ingreso neto per cápita de los habitantes rurales aumentarán en un promedio anual de 5 por ciento; en 2005, la superficie de vivienda construida será de 22 metros cuadrados per cápita en las ciudades; la televisión por cable entrará en el 40 por ciento de las familias; el servicio médico urbano y rural mejorará y se enriquecerá más aún la vida cultural.

ALGUNAS POLÍTICAS IMPORTANTES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN 2003.¹⁷⁴

Métodos provisionales para el manejo de fondos de subsidio para la regeneración del ELV.

Con el fin de regular la administración y el uso de los fondo de subsidios especiales para la regeneración del ELV y para fomentar la regeneración, en 2003, el Ministerio de Finanzas y la Comisión del Estado Económico y de Comercio (SETC por sus siglas en inglés), conjuntamente emitieron los Métodos Provisionales para la Administración de Fondo de Subsidio para la Regeneración del ELV. Los cuales señalan las provisiones que deben de tener la fuente del fondo, la determinación del alcance y el monto del subsidio, y el uso y supervisión de la concesión del fondo del subsidio.

El alcance del subsidio en 2003 fue: camiones y autobuses grandes que hayan sido usados de 8-10 años antes y fueron fragmentados y desmantelados entre el 1º de enero de 2003 y el 31 de diciembre de 2003. El monto del subsidio fue 4 000 yuanes por unidad. Los traileres y semi traileres, sin dispositivos de poder, no fueron incluidos.

Aviso que considera el fortalecimiento de la etapa nacional II en la emisión estándar de vehículos de motor.

Para la implementación del Acta de Prevención de la Contaminación del Aire P.R.C., se fortaleció el Control en la Emisión de Vehículos de Motor y la Etapa II de Límites de Emisión Especificados en Límites y Métodos de Medición para los Contaminantes Excesivos de Compresión por Ignición (C.I.) en Vehículos de Motor (GB 17691-2001) y Límites y Métodos de Medición para los Contaminantes Excesivos de Ignición Positiva (P.I.) en Vehículos de Motor y Automóviles Equipados con Motores P.I. (GB 14762-2002), el 27 de agosto de 2003. La Agencia Estatal de Protección al Ambiente (SEPA) emitió la declaración de ley de la etapa II nacional de la emisión estándar de vehículos de motor.

A partir del 1º de septiembre de 2003, todos los motores de C.I. (incluyendo motores diesel y motores C.I. que usan otros combustibles) para tipos aprobados y automóviles pesados (GVW>3.5t) equipados con motores C.I. deben encontrarse en la etapa II de emisión de límites especificados en GB 17691; todos los motores de P.I. (incluyendo motores de gasolina y motores que usan otros combustibles) para tipos aprobados y automóviles pesados (GVW>3.5t) equipados

¹⁷⁴ China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004, págs. 1-4.

con motores P.I. deben encontrarse en la etapa II de límites especificados en GB 14762.

Desde el 1º de septiembre de 2003, las empresas de automóviles o motores involucradas en la producción, exportación o distribución de los motores arriba mencionadas y automóviles deben declarar sus tipos de automóviles calificados o tipos de motores a la SEPA para examinar su aprobación.

Todos los tipos de automóviles o motores que no se encuentran en los límites de emisión, no deben ser aprobados. Los tipos de automóviles o motores que no han sido examinados y aprobados por la SEPA, serán considerados como fallidos en los límites fijados, no deben de producirse, importarse, distribuirse ni registrarse.

A partir del 1º de septiembre de 2003, el reconocimiento y aprobación de los tipos de automóviles o motores de acuerdo con la etapa I de emisión de límites especificados en GB 17691 y GB 14762 se suspende.

La producción, importación, distribución y registro de tipos de automóviles o motores examinados y aprobados de acuerdo a la etapa I de límites especificados en GB 17691 y GB 14762 puede ser extendida hasta el 31 de agosto de 2004.

Desde el 1º de septiembre de 2004, todos los motores nuevos de C.I. (incluyendo motores diesel y motores C.I. que usan otros combustibles) y automóviles pesados (GVW>3.5t) equipados con motores C.I. deben encontrarse en la etapa II COP del reconocimiento de límites especificados en GB 17691; todos los motores NUEVOS de P.I. (incluyendo motores de gasolina y motores que usan otros combustibles) y automóviles pesados (GVW>3.5t) equipados con motores P.I. deben ser encontrados en la etapa II de límites especificados en GB 14762. Mientras tanto, las declaraciones deben ser hechas a la SEPA para el reconocimiento COP.

Reglas específicas para la determinación de clase de autobuses urbanos publicados.

Para promover la modernización del tráfico urbano y mejorar el progreso de las tecnologías en autobuses, el 3 de junio de 2002, el Ministerio de Construcción emitió los requerimientos técnicos y las disposiciones para los autobuses urbanos, que se harán efectivos a partir del 1º de octubre de 2002. Para implementar este estándar, en julio de 2003, la Asociación de Tráfico Público de China y el Comité Experto en Vehículos Urbanos de la Comisión de Ciencia y Tecnología bajo el Ministerio de Construcción, que son los responsables para la determinación de clase, emitieron las Reglas de Implementación para la Determinación de Clase de Autobuses Urbanos.

El documento estipula: los autobuses sujetos a la determinación de clase serán aquellos que han sido aprobados para el uso de tráfico público urbano; para la determinación de clase de los autobuses de tamaño extra grande (incluyendo los de tamaño grande), los fabricantes deberán hacer aplicación para el Comité

Experto en Vehículos de la Comisión de Ciencias y Tecnología bajo el Ministerio de Construcción: la determinación de clase de autobuses de clase media y ordinario está confiada a la Asociación de Tráfico Público de cada provincia, región autónoma o municipalidad, y los fabricantes de autobuses deberán hacer la aplicación a la Asociación concerniente; para Áreas sin Asociación de Tráfico Público, la determinación de clase deberá hacerse por el Comité Experto en Vehículos de Ciencia y Tecnología bajo el Ministerio de Construcción de acuerdo con CJ/T162-2002 y los resultados serán publicados por la Asociación de Tráfico Público de China. De acuerdo con CJ/T162-2002, los símbolos de clase diferente autobuses urbanos de diferentes clases son: CJ cinco estrellas para clase extra, CJ cuatro estrellas para clase extra 1, CJ tres estrellas para clase de tamaño grande, CJ dos estrellas para clase media y CJ una estrella para clase ordinaria.

Notificación que considera la expansión adicional del ámbito de excepción de nuevos vehículos de inspección para registro.

El 19 de agosto de 2003, el Ministerio de Seguridad Pública y la Comisión de Desarrollo Nacional y Reforma (NDRC) conjuntamente emitieron la Notificación que Considera la Expansión Adicional del Ámbito de Excepción de Nuevos Vehículos de Inspección para Registro, estipula que los automóviles nuevos para pasajero de tamaño-pequeño y mini, producidos por fabricantes que han pasado el reconocimiento COP pueden ser exentos de inspección para registro.

Los tipos de vehículos nacionales y los fabricantes considerados por el documento son: automóviles para pasajero de tamaño-pequeño y mini producidos por 37 fabricantes de autos, incluyendo China FAW Group Corporation, FAW-VW Automotive Company Ltd., Dongfeng Motor Co., Ltd., Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd., Shanghai Volkswagen Automotive Company Limited, Shanghai General Motors Co., Ltd, etc.; rendimiento-ligero y camiones mini de la marca Isuzu producidos por Qingling Motors.

Bajo condición de que alguno de los fabricantes arriba mencionados cambie su nombre, por favor referirse al Anuncio de Fabricantes de Automóviles y Productos.

Cuando registrando, examinando o distribuyendo licencia a los vehículos mencionados arriba, el Buró de Administración Público en Seguridad y Tráfico de todos los niveles deberá, estrictamente seguir los requerimientos de los Métodos del Registro de Vehículos de Motor y las Especificaciones de Trabajo para el Registro de Vehículos de Motor, deberá examinar los datos de información presentados para el propietario del vehículo e inspeccionar el vehículo, aunque quizá no se haga alguna inspección de seguridad. Los vehículos que no han sido registrados desde hace 2 años en que se produjeron no deberá extenderse la inspección de seguridad.

Para el Aseguramiento del Acuerdo de Vehículos con Leyes Nacionales Referentes a Regulaciones y Especificaciones en Seguridad para los Vehículos de Motor que operan en Carreteras (GB 7258-1997), los fabricantes considerados por

este documento mejorarán la inspección de seguridad en los vehículos. Para los vehículos con defectos de seguridad potenciales u otros problemas reflejados por la sociedad o los departamentos de administración de tráfico, NDRC hará castigos apropiados con relación a los documentos referentes.

Este documento llegará a ser efectivo el 1º de septiembre de 2003 y la Notificación que considera el Acuerdo del Ámbito de Excepción de Vehículos Nuevos para Inspección y Registro emitidos por el Ministerio de Seguridad Pública y el anterior SETC fue anulado simultáneamente.

Políticas técnicas para la prevención de emisión de contaminantes de vehículos diesel.

Para la implementación del Acta de Prevención de la Contaminación del Aire del P.R.C. se reduce la contaminación causada por vehículos diesel, protegiendo la salud humana, proveyendo una guía a la prevención de contaminantes de vehículos diesel y promocionando el progreso técnico y el desarrollo sustentable en la industria de vehículos de motor, SEPA, anterior a SETC y el Ministerio de Ciencia y Tecnología (MOST) conjuntamente emitieron la Política Técnica para la Prevención de Emisión de Contaminantes de Vehículos Diesel. Esto es una revisión, enmienda y suplemento a la sección de vehículos diesel de la Política Técnica para la Prevención de Emisión de Contaminantes de Vehículos Diesel emitida por SEPA en 1999.

La política coloca adelante los objetivos en la reducción de emisiones de vehículos diesel en los siguientes años, por ejemplo, los vehículos diesel deben encontrarse en la Euro-II en 2004, y tratar de encontrarse en la Euro-III en 2008, y encontrarse en un nivel internacional después del 2010. Además, la política también requiere restricción gradual en la emisión de vehículos agrícolas y trae requerimientos para vehículos agrícolas a estar en línea con aquellas del los vehículos diesel.

Como un documento guía nacional, la política también fortalece el desarrollo de tecnologías pertinentes y equipo: fortalece el desarrollo del consumo bajo en combustible, bajas-emisiones y vehículos diesel confiables, y fortalece la adopción de dispositivos de medidas sobre humo y otros dispositivos de medidas sobre emisiones en vehículos diesel.

Cargas de diferentes tipos de vehículos sobre carreteras de peaje.

El 23 de abril de 2003, el Ministerio de Comunicaciones emitió JT/T 489-2003 - Cargas de Diferentes Tipos de Vehículos sobre Carreteras de Peaje, la cual llegó a ser efectiva el 1º de octubre de 2003. El principal contenido de este estándar es el siguiente:

Ámbito: este estándar es aplicable a todos los vehículos sobre carreteras de peaje.

Referencia normativa: el siguiente documento normativo contiene provisiones las cuales, hasta el final se refieren en este texto, constituyen provisiones de este estándar. Para referencias fechadas, enmiendas subsecuentes a/o revisiones de alguna de esas publicaciones no aplica. Sin embargo, grupos que se irán a ajustar con base en este estándar son fortalecidos a investigar la posibilidad de aplicar la más reciente edición del documento normativo indicado abajo. Para referencias sin fecha, la más reciente edición del documento normativo se refiere a aplicar.

Términos y definiciones: para el propósito de este estándar, los términos y definiciones en autobuses y camiones dados en GB/T 3730.1-2001 aplica.

Base de clasificaciones: los camiones son clasificados en términos de su carga en masa proporcionada (kg) ratificados por las autoridades gubernamentales pertinentes; los autobuses son clasificados en términos de sus asientos ratificados por las autoridades gubernamentales pertinentes.

Tipo de vehículo: el peaje para diferentes tipos de vehículos se refiere a la siguiente tabla.

Peaje para diferentes tipos de vehículos

Clase	Tipo de vehículo y especificaciones	
	Autobús	Camión
Clase 1	< 7 asientos	< 2 toneladas
Clase 2	8 – 19 asientos	2 – 5t (incluyendo 5t)
Clase 3	20 – 39 asientos	5 – 10t (incluyendo 10t)
Clase 4	> 40 asientos	10 – 15t (incluyendo 15t)
Clase 5		> 15t 40 pies contenedor

Nota: en caso de que un vehículo remolque a un trailer, tal combinación será considerada como el tipo más alto al cual el principal vehículo pertenece.

20 impuestos en artículos sobre vehículos de motor emitidos por el NDRC.

El 29 de agosto de 2003, MOF y NDRC emitieron 20 impuestos (cargos) en artículos administrativos relacionados con los automóviles, artículos de fuente gubernamental gravados por los departamentos de los gobiernos nacional y central y las autoridades. Esto es claramente puntualizado, excepto los cargos en artículos explícitamente especificados en leyes, regulaciones administrativas y notificaciones del Consejo Estatal, algunos gobiernos locales y departamentos gubernamentales centrales o autoridades no pondrán adelante nuevos artículos administrativos, artículos de fuente gubernamental y fondo gubernamental de artículos crecientes relacionados a los vehículos de motor.

Entre esos 20 artículos, 18 son artículos administrativos y 2 son artículos de fuente gubernamental. MOF y NDRC requieren a los departamentos de los gobiernos

locales responsables de financiar y apreciar el reconocimiento de impuestos en artículos administrativos relacionados a vehículos de motor que existen en su propia región administrativa. Todos los artículos sin razón alguna deben ser cancelados y los artículos reservados, incorporados o reajustados deben ser publicados. Excepto los derechos de pasajeros en carretera y los bienes de transporte adicional (en la Provincia de Hainan), todos los artículos con fuente en todos los gobiernos locales son artículos ilegales y deben ser cancelados.

17 medidas en la administración del tráfico emitidas por MOPS para el beneficio de la población.

El 7 de agosto de 2003, MOPS emitió 30 medidas para beneficio de la población, entre las cuales 17 se relacionan a la administración del tráfico, cubriendo el reconocimiento de licencias, la inspección en vehículos, cambio de licencias, verificación de licencias, ayuda a la gente discapacitada, y un número selecto de este estereotipo.

1. Extender los límites de edad en adelante para solicitar las licencias de conducir de entre 60 y 70 años de edad. En el caso de un conductor con licencia para un automóvil pequeño y que sea mayor de 70 años, su licencia debe ser examinada anualmente y el conductor deberá estar sujeto a exámenes físicos. Si sale satisfactorio, la calificación del conductor es reconocida.
2. El militar activo y el policía armado, en términos de su credencial militar o su credencial de policía ID y el certificado emitido por autoridades más altas que el regimiento, se les será permitido portar licencias de conducir con calidad civil.
3. La licencia de conducir para automóviles de pasajeros de tamaño pequeño AT está incluida y la aplicación de automóviles de pasajeros de tamaño pequeño y mini está aceptada.
4. La gente minusválida en su pierna izquierda se le permite solicitar la licencia de conducir para automóviles de pasajeros AT de tamaño pequeño o mini.
5. Los requerimientos para publicar la pérdida de licencias de conducir en un periódico y la emisión de la nueva licencia en 30 días son canceladas. La emisión de la nueva licencia de conducir deberá ser completada en 48 horas.
6. En el caso de la aplicación de residentes temporales, la verificación escrita en el lugar donde el solicitante originalmente registró es sustituido por la verificación vía Internet para el propósito de acelerar la emisión.
7. El cambio y el examen de licencias de conducir cuyo periodo válido expira serán delegados del departamento administrativo regional de vehículos al departamento local donde Internet está provisto.
8. La emisión de la matrícula de auto y licencia puesta a prueba en el país en el Buró de Administración de Vehículos; la emisión de la

- matrícula y licencia de vehículos agrícolas de 4-ruedas, vehículos agrícolas de 3-ruedas, motocicletas ordinarias, ciclomotores y tractores puestos a prueba en el grupo policíaco del tráfico.
9. El Buró Administrativo de Vehículos deberá colocar taquillas de matrículas y licencias en el mercado comercial competente de vehículos.
 10. En los seis años del primer registro, la inspección de vehículos de tamaño pequeño no comerciales para el transporte de pasajeros será bienalmente, en vez de ser anualmente.
 11. Los vehículos exportados y automóviles para pasajeros de tamaño pequeño y mini hechos nacionalmente, examinados por las autoridades nacionales pueden ser exentos de inspección para el propósito de registro; y están libres de derechos de inspección.
 12. Reducir el ciclo de notificación en el proceso de datos de vehículos importados y acelerar su aplicación para la declaración de vehículos hechos nacionalmente. El tiempo para expedir matrículas y licencias de vehículos importados y vehículos hechos nacionalmente nuevamente listados en la declaración está acortada de 1 mes a 48 horas.
 13. La distribución en el número de matrículas está abierta y conducida por computadora. Cada propietario de vehículos tiene dos oportunidades.
 14. Cuando la transferencia de un registro de vehículo, las partes incorrectas e incompletas en el expediente de registro deberán ser corregidas para su recibimiento por el Buró Administrativo de Vehículos. Regresar los expedientes no está permitido. En caso de que la información necesitare ser verificada, los dos departamentos deberán coordinarse uno al otro.
 15. Con el objetivo de evitar muchos “engorronamientos” entre el lugar de inspección y el Buró Administrativo de Vehículos, el registro deberá ser simplificado.
 16. Con el objetivo de facilitar la devolución de provisiones y preguntas en el examen simulado en la emisión de licencias y matrículas vehiculares, una información de primera plana deberá ser colocada en Internet, donde las tablas importantes y formas pueden ser encontradas y bajadas.
 17. El propietario del vehículo puede encargar a una agencia calificada expedita en el Buró Administrativo de Vehículos aplicar para la licencia y la matrícula. El servicio “único” deberá ser adoptado en matrículas vehiculares y la aplicación de licencias.

Notificación que considera el peaje de diferentes tipos de vehículos operados en cargos sobre carretera emitidos por MOC.

Para la implementación de JT/T 489-2003-Peaje de diferentes tipos de vehículos operados en cargos sobre carretera, 28 de abril de 2003, MOC emitió esta notificación en explicar asuntos importantes y requerimientos, incluyendo:

Para referirse a JT/T 489-2003, los departamentos de administración del tráfico en cada provincia, región autónoma o municipio deberán regular e integrar la proporción de peaje en términos de los tipos de vehículos operados sobre cargos en carreteras, y deberán reexaminar y determinar la proporción de peaje de cargos en carreteras en el área de cada propia jurisdicción junto con el financiamiento y los departamentos de cotización, y señalar los resultados a MOC para su anotación.

Para la realización del experimento de redes de cargos de Beijing – la autopista Shenyang está programada – los departamentos de administración del tráfico en la Ciudad de Beijing, la Ciudad de Tianjing, la Provincia de Hebei y la Provincia de Liaoning deben terminar el reajuste de la proporción de peaje de diferentes tipos operados entre las áreas cubiertas por la red antes del 1º de junio de 2003.

De acuerdo con la Notificación que considera el fortalecimiento que concede una proporción de peaje preferencial a los transportistas de contenedores en línea con los estándares internacionales con el propósito de promocionar el desarrollo de la industria de carretera de transportistas de contenedores, esto sugiere que el peaje de transportistas de contenedores de 40 pies en línea con el estándar internacional deberá ser cargado el mismo como el de la Clase 4 de camión, con el propósito de promocionar el desarrollo de la industria del transporte de contenedores.

El reajuste de la proporción de peaje en términos de los tipos de vehículos no debe exceder la proporción original. Está prohibido acrecentar la proporción a través del reajuste.

Acta de seguridad en el tráfico de carreteras del P.R.C. editado.

El Acta de Seguridad en el Tráfico de Carreteras del P.R.C. fue aprobada por la 5ª Sesión del Comité de Representación del 10º Congreso Nacional Popular el 28 de octubre de 2003 y llegó a ser efectiva el 1º de mayo de 2004. Sus principales contenidos incluyen:

Capítulo de “provisiones de tráfico de carreteras”: los peatones, vehículos conducidos sin poder, tractores, vehículos especiales con ruedas, autobuses articulados, traileres y otros vehículos los cuales tienen una velocidad diseñada de menos de 70 km/h no pueden operar sobre autopistas. La máxima velocidad indicada dentro de los límites de velocidad en carreteras no debe exceder los 120 km/h.

Capítulo de “el tratamiento de accidentes”: el propietario de vehículos de motor deberá tomar la responsabilidad del accidente del vehículo de motor y los conductores de vehículos conducidos sin-poder o el peatón.

Capítulo del “fortalecimiento y supervisión”: ninguna autoridad no debe colocar directa o indirectamente cuotas de multas a los departamentos de administración

del tráfico y el departamento de administración del tráfico no deberá evaluar la política de tráfico en términos de las multas que ellos recauden.

Capítulo de “responsabilidades legales”: aquel, quien no tiene licencia de conducir o aquellos que su licencia de conducir ha sido suspendida permanentemente o temporalmente quienes pertenecen a las personas arriba mencionadas en conducir vehículos de motor, quienes escapan después de un accidente de tráfico pero no en contra de leyes importantes, y quienes rompen las reglas una o más de ocho, por ejemplo conducir 50 por ciento más rápido en los límites de velocidad, serán multados o detenidos al menos por 15 días en el caso de asuntos severos. Aquel, quien escape después de haber provocado un accidente de tráfico, se le suspenderá su licencia de conducir y no pertenecerá a la vida de los que conducen vehículos de motor.

Reglas administrativas que gobiernan el financiamiento de las compañías automotrices.

El 3 de octubre de 2003, las Reglas Administrativas que Gobiernan el Financiamiento de las Compañías Automotrices fueron promulgadas por la Comisión Reguladora de la Banca China.

Capítulo I explica la definición de una compañía financiera automotriz. Las compañías financieras automotrices son supervisadas y reguladas por la Comisión Reguladora de la Banca China.

Capítulo II estipula que el establecimiento de una compañía financiera automotriz deberá ser sujeto a la aprobación de la Comisión Reguladora de la Banca China. Una compañía financiera automotriz deberá satisfacer las siguientes condiciones en orden de ser incorporadas: el monto mínimo de registro de capital requerido por las Reglas; Artículos de Asociación que cumplen con leyes importantes incluyendo la ley de Compañía de P.R.C. y las Reglas; el socio administrador familiar con autofinanciamiento y otros negocios relacionados; una estructura organizacional sólida, sistemas de administración y control de riesgos, edificios de negocios adecuados, medidas de seguridad y otras facilidades a las operaciones de negocios y otras condiciones expuestas por la Comisión Reguladora de la Banca China. El mínimo de capital registrado de una compañía financiera automotriz no deberá ser menor a 500 millones de yuanes o una cuenta equivalente en las monedas convertibles. El capital registrado deberá ser ingresado en capital.

Capítulo III explica el ámbito de negocios y la supervisión de una compañía financiera automotriz. Una compañía financiera automotriz será conducida toda o en partes de las siguientes líneas de negocios con la aprobación de la Comisión Reguladora de la Banca China: tomando depósitos con vencimiento de no menos de 3 meses de sus accionistas en el territorio de China; extendiendo préstamos para adquisiciones automotrices; extendiendo préstamos a distribuidores automotores con el propósito de adquirir automóviles o facilitar las operaciones (incluyendo la construcción del salón del automóvil, compras de autopartes de

repuesto y equipos de reparación); transfiriendo y vendiendo préstamos por cobrar; tomar prestado de instituciones financieras que proveen garantía al financiamiento de compras automotrices; y otros préstamos de negocios aprobados por la Comisión Reguladora de la Banca China.

Capítulo IV explica las responsabilidades legales de una compañía financiera automotriz. Las reglas ponen énfasis en que es aplicable a todas las compañías financieras automotrices incorporadas en el territorio Chino fundadas por inversionistas de la Región Administrativa Especial de Hong Kong, la Región Administrativa Especial de Macao y la Provincia de Taiwán.

REVISION DEL DESARROLLO DE LOS PRINCIPALES GRUPOS AUTOMOTORES EN 2003.¹⁷⁵

1. China FAW Group Corporation.

Ventas y beneficios económicos anunciados en todo el año.

En 2003, las ventas totales de FAW fueron de 902 000 vehículos, creciendo 55.5 por ciento sobre las de 2002, posicionándose como el primero entre los fabricantes chinos de automóviles, mientras que el ingreso de las ventas fue de 113 960 millones de yuanes, con un incremento de 34.8 por ciento sobre 2002, y el beneficio total ganado fue de 5 790 millones de yuanes, con un crecimiento promedio del 34.6 por ciento que en 2002.

FAW se ha comprometido a ajustar sus rangos de producción de acuerdo a la tendencia del mercado. Ahora ha habido grandes cambios en la preparación de sus productos. El automóvil se ha convertido en el primer producto entre todos los hechos por FAW, con las ventas, la utilidad de las ventas y los beneficios de los automóviles han sobrepasado los de los camiones medianos y pesados. Mientras tanto, también ha logrado un crecimiento rápido en vehículos ligeros y minis.

Enfrentando la fuerte competencia del mercado. El grupo FAW siguió el principio de negocios “El primero, el mejor” activamente mejoró la construcción de redes de ventas y venció los obstáculos del mercado en desarrollo, así como el proceso de construcción de infraestructura en la nación, SARS y el crédito garantizado, etcétera, y obtuvo mejores logros en negocios. En 2003, FAW vendió 95 336 camiones pesados, 66 742 camiones medianos, 1 429 autobuses largos y medianos, 72 348 camiones ligeros, 91 880 minibuses, 6 131 minicamiones y 568 463 automóviles.

En el área de mercadotecnia, FAW siguió el principio de consolidar la administración en todo su sistema de servicio completo y puso énfasis en el papel del servicio en la competencia del mercado. Sobre esta base, FAW ejecutó varias actividades nacionales, como el servicio itinerante para camiones Jiefang y entrevistas a fondo con los consumidores de motores diesel (hechos por FAW-Wuxi).

Producto mejorado en preparar la expansión de los mercados.

Con la expansión de la cooperación con fabricantes extranjeros, FAW alcanzó las oportunidades para lanzar una serie de productos nuevos al mercado. Reajustó el plan de manufacturación de vehículos, reconstruyó algunas bases de producción anticuadas, y recobró algunos capitales pasivos. En el segmento de automóviles, la primera planta de automóviles de FAW empezó a producir los automóviles

¹⁷⁵ China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. *China Auto: Automotive Industry of China 2004*, págs. 9-21.

Mazda6 y la producción de la marca de automóviles Red Flag, también fueron trasladados a esa planta. La compañía FAW-Fengyue Automobile Co., Ltd., adquirió una parte de la segunda planta de automóviles de FAW para producir el Toyota Land Cruiser SUV. La producción de los autobuses ligeros CA6440 (hechos por FAW-Jilin Automobile Co., Ltd.) y los minibuses TJ6341 (hechos por Huali Tianjin Motor Co., Ltd.) fueron trasladados a FAW-Hongta en la Provincia del Yunnan. En este sentido, FAW ha tenido ambos sitios de producción en las áreas del norte y sur de China; un completo plan estratégico geográfico de producción de FAW fue formado. La Planta de Vehículos Ligeros Harbin reacomodó su taller: todos los segmentos auxiliares fueron movidos lejos de la planta. La nueva base de producción de la compañía de autobuses FAW comenzó exitosamente su operación. La Compañía de Fundición logró un primer abastecimiento de cuerpos de cilindro y cubiertas para el FAW-VW. La producción de cigüeñales de la compañía de Motores Diesel FAW-Wuxi y de la Compañía de Motores Diesel FAW-Dalian fueron trasladadas a la primera planta de motores de FAW. Después de la bancarrota, la Planta de Automóviles Chengdu de FAW se convirtió en la base de producción de la Planta de Automóviles Qingdao de FAW. A través de la cooperación internacional, FAW ha adquirido beneficios considerables para la expansión. FAW, a través de la cooperación con Toyota Japón, ocupó una nueva área de desarrollo. A pesar de la completa facturación de vehículos, FAW y Toyota Japón también extendieron sus áreas de cooperación en ventas, la producción de ensamblajes y componentes y mejoró efectivamente su establecimiento sistemático en administración de recursos laborales y promoción, escuela de inteligencia y cambios de conceptos, etcétera. La construcción de la segunda planta de automóviles FAW-VW indica que la cooperación entre FAW y la VW de Alemania será extendida. En este sentido, FAW elevará su capacidad de producción, expandirá el rango de producto, éstos ofrecerán también más oportunidades para el desarrollo de los componentes y segmentos auxiliares de FAW. Además, algunos negocios auxiliares pueden hacer grandes progresos, la compañía importadora y de exportación fue envuelta en un área de logística internacional, las ventas de la compañía obtuvieron la calificación para comerciar autos usados. La compañía financiera de FAW entró exitosamente en el área de mercado e hizo muchos negocios a crédito concernientes al crédito al consumo junto con algunos distribuidores.

El encuentro de la Compañía de Camiones Jiefang y la Compañía de Vehículos Especiales indicó que todo el sistema corporativo ha sido completado en el Grupo FAW. El sistema para la ejecución ordenada de los miembros bajo el grupo también ha sido formado gradualmente. El programa para la separación de los negocios auxiliares del grupo y de sus principales negocios para reformar las operaciones auxiliares, fue terminado y ha sido puesto a prueba. La Compañía Qiming, la Compañía Import&Export y FAW-VW trataron de hacer experimentos con un nuevo sistema de recursos laborales y obtuvieron algunos mejores resultados. Además, el nuevo sistema y método también fueron introducidos en la administración de proyectos (como el CA6DL, etcétera).

La operación piloto y el sistema de supervisión para el manejo de las áreas claves del Grupo, como la estructura de la organización, la información y calidad, etcétera, fue formada. El sistema de evaluación para el costo laboral fue ejecutado y el escenario para la práctica de salario anual fue completado, y el sistema de estimación para el desempeño financiero y de mercado fue grandemente mejorado. Las capacidades de los miembros de las compañías para su auto-expansión fueron también mejoradas, por ejemplo, FAW-VW incrementó sus salidas. FAW-Fengyue reconstruyó sus talleres viejos, FAW-Xiali ejecutó el control de costos y FAW Car Co., Ltd., empezó a lanzar dos marcas de automóviles y a practicar el manejo TPS. Todas ellas proveyeron una buena fundación en mejorar la fuerza del grupo.

En 2003, FAW continuó mejorando la calidad de su producción. En el segmento de automóviles, el Grupo se ha apropiado de una combinación completa de productos, cubriendo los productos de todos los niveles, desde los automóviles con terminación-baja TJ101AU, hasta los de terminación-alto TJ7131A Audi A4, etcétera. Además para conocer las necesidades del mercado, algunos productos competitivos, como el recientemente introducido automóvil Golf (modelo en el mercado al día) y el corregido Bora modelo del año 2003 también fueron lanzados. Especialmente su nuevo automóvil Mazda 6 tuvo un gran éxito en el mercado de automóviles con características innovadoras y mejor ejecución. Ellos han tenido buenas ventas desde sus estrenos.

En el segmento de vehículos comerciales, a pesar de la nueva versión de los autobuses ligeros Toyota Coaster, camiones pesados y vehículos especiales siguen dominando los nuevos productos de FAW. De éstos, los más espectaculares fueron tres modelos corregidos de la serie camiones pesados "Sky-King" y un nuevo modelo de camiones pesados. Estos fueron equipados con motores Deutz importados desde Alemania, y la capacidad de carga fue de casi 30 toneladas. Además, algunos modelos nuevos de vehículos especiales (para aceite y carga de desechos, así como para calles con agua, etcétera) también han tenido mejores características y desempeño.

En los segmentos de MPV y SUV, FAW continuó mejorando el desempeño del Hainan Premacy MPV y sucesivamente lanzó sus nuevas variantes. A través de la cooperación con Toyota Japón, FAW introdujo los prototipos y tecnologías de SUV de Toyota y sucesivamente lanzó Prado (en la Ciudad de Chengdu), Terios (en la Ciudad de Tianjin) y Land Cruiser (en la Ciudad de Changchun). Todos ellos llenaron los espacios de FAW en este segmento.

En el segmento de motores, la Dalian Diesel Engine Branco Company de FAW lanzó la serie de motores diesel CA6DF series y los motores diesel CA6DE1, mientras que la Diesel Engine Branch Company de FAW-Wuxi hizo el debut de su recientemente desarrollado motor diesel CA6DL (Marca Awing).

A través del progreso de productos, el desarrollo exitoso de armadoras y el desarrollo de nuevos proyectos así como la absorción de tecnologías introducidas,

FAW logró sus metas de lanzar nuevos productos y cultivar talentos, estos fueron de gran ayuda para la formación de su sistema de desarrollo dependiente. El sistema independiente de Investigación y Desarrollo de camiones se está formando gradualmente, los fabricantes de automóviles han mejorado grandemente sus capacidades en el campo de alcanzar el año modelo y mejorando el desempeño del vehículo por completo. El sistema completo de Investigación y Desarrollo ha sido formado básicamente – FAW ha establecido los centros de Investigación y Desarrollo en la Ciudad de Changchun, la Ciudad de Wuxi, la Ciudad de Qingdao y la Ciudad de Tianjin, cada centro tiene sus productos específicos y tecnologías.

2. Dongfeng Motor Corporation.

En 2003, Dongfeng Motor Corporation (DFM) completó su unión y adquisición en gran escala: reconstruir su estructura de organización y su plan de desarrollo y definió su nueva meta de desarrollo “ser grande, ser fuerte” alcanzar los objetivos mediante el incremento de los mismos y el rediseño estratégico sobre un nivel estable. Bajo estas circunstancias, DFM hizo arduos esfuerzos durante todo el año y obtuvo mejores beneficios. Todos los miembros de DFM realizaron sus tareas específicas en el negocio.

En 2003, la producción total de DFM fue de 473 000 vehículos y vendió 469 000 con una tasa de crecimiento del 12.8 por ciento y 12.6 por ciento respectivamente. De lo anterior, en el segmento de vehículos de pasajeros, la producción total fue de 219 000 unidades (creciendo 65.5 por ciento), las ventas totales alcanzaron las 215 000 unidades (creciendo 60 por ciento y siendo el 46.3 por ciento del total del grupo). Las ventas crecieron 80 000 unidades más que en 2002. El auge de nivel de producción y ventas fue más alto que el nivel de crecimiento promedio de toda la industria de autos.

En el segmento de vehículos comerciales, la producción total fue de 254 000 unidades (cayendo 11.6 por ciento), y las ventas totales fueron de 255 000 unidades (cayendo 9.9 por ciento). El rango de caída fue menor que el de sus principales rivales. La producción y ventas de vehículos pesados alcanzaron el mismo nivel con aquellas del 2002, estando cerca del primero en el mismo segmento. La caída de vehículos medianos fue menor que el nivel promedio de toda la industria y sus principales rivales. La producción y ventas totales de los vehículos pesados y medianos fueron las más altas en la misma industria otra vez.

En el sector financiero, el ingreso de las ventas de DFM alcanzaron los 77 480 millones de yuanes, creciendo 10.1 por ciento sobre el 2002; los beneficios fueron de 4 200 millones de yuanes, estando cerca del nivel del año anterior. Mientras que el capital corriente aumentó 14.4 por ciento más que el año anterior, en el cual los activos corrientes crecieron 28.5 por ciento, y de las cuentas bajaron 22 por ciento. Los negocios mantuvieron beneficios en crecimiento.

Desarrollo de los miembros bajo DFM.

Enfrentando los desafíos grandes de los rivales anteriores y nuevos, el sector comercial de vehículos Dongfeng Motor Co. Ltd., sigue manteniendo un mejor crecimiento. Mientras que en el segmento de vehículos de pasajeros, su producción y ventas alcanzaron 65 000 unidades, guardando una tasa alta de crecimiento.

La producción y ventas de Dongfeng Citroen Automobile Co. Ltd., llegó a 100 000 unidades, con ingresos por ventas que excedieron los 10 000 millones de yuanes, y los beneficios de negocio sobrepasaron los casi 1 000 millones de yuanes. Adicionalmente, a través de la cooperación adicional con PSA, Dongfeng Citroen mejoró su nivel de funcionamiento en sistemas de administración, Investigación y Desarrollo, y la construcción de redes, etcétera, disponiendo de un buen fundamento para el rápido crecimiento.

Dongfeng Yueda Kia Automobil Co. Ltd., realizó un rápido crecimiento por la introducción de la marca Dongfeng y la participación del equipo de administración de DFM.

Dongfeng Chaoyang Diesel Co., Ltd., practicó nuevas formas de mercadeo, entró en costos más elevados en Investigación y Desarrollo de nuevos productos. Su producción y ventas sobrepasaron las 120 000 unidades.

Otras operaciones bajo DFM aceleraron las reformas y ajustes adquiriendo otras condiciones específicas, intensificaron la administración esbelta, e hicieron esfuerzos para mejorar la ejecución de los negocios. Su desempeño en los negocios tuvo resultados benéficos ya que habían estado mejorando en diferentes niveles en 2003. En el área de cooperación con socios extranjeros, DFM también obtuvo éxitos: DFM y Nissan Motor Corporation de Japón conjuntamente establecieron Dongfeng Motor Co., Ltd., como la más grande alianza china en la industria automotriz.

De acuerdo a la negociación alcanzada por DFM y el Grupo Francés PSA extendieron su ámbito de cooperación. Dongfeng Citroen decidió fabricar automóviles en Dongfeng Peugeot y automóviles Dongfeng Citroen en la misma planta.

Dongfeng Cummins Engine Ltd., fue reorganizada el 18 de abril de 2003 en la Ciudad de Xiangfan. Es la más grande base de producción para motores diesel (serie Cummins B y C) para camiones pesados y medianos en casa con niveles tecnológicos avanzados. Esto jugará un papel importante en la expansión de DFM en el mercado de motores de alta-producción y consolida las ventajas de DFM en el mercado de camiones pesados y medianos.

En el segmento de autopartes, DFM también obtuvo muchos éxitos. Algunas operaciones de autopartes bajo DFM habían alcanzado acuerdos con algunos

participantes famosos mundiales en la industria de autopartes en formar alianzas con China. Algunas alianzas había sido establecidas, tales como Dongfeng Yangfeng Visteon y Dongfeng Lier etcétera.

A través de la fusión y la adquisición, DFM ha separado sus operaciones de negocios principales y las operaciones de negocio auxiliares en el sistema de administración y bienes, cada uno deberá hacer negocios a su propia manera.

El Departamento de Administración Shiyan de DFM, una subsidiaria de la rama de las jefaturas, se mantuvo en buen desempeño en 2003.

Vehículos Comerciales Especiales Dongfeng Co., Ltd., fue establecido con ayuda a administrar los miembros antiguos de DFM que no fueron fusionados dentro de Dongfeng Motor Co., Ltd. Y la nueva compañía ha fijado alrededor de su trabajo en ajustar negocios y para cambiar la estructura de organización.

Las operaciones de algunas compañías ramificadas bajo DFM fueron reajustadas. La Dongfeng Siping Refitted Vehicle Co., Ltd., Dongfeng Siping Light Bus Co., Ltd., empezaron sus operaciones de la quiebra de Dongfeng Nanchong Automobile Co., Ltd., llegaron a ser operaciones independientes y completaron la reorganización. La transferencia de administración de Dongfeng Hangzhou Heavy Machinery Co., Ltd a las autoridades locales estuvo en progreso.

Desde el éxito del establecimiento de Dongfeng Off-road Vehicle Co., Ltd., (un alianza entre DFM y un inversionista privado – Xiang Torch). DFM continuó cooperando con empresas privadas y formó Dongfeng Yuan Vehicle Co., Ltd., junto con Chongqing Yuan, una compañía privada en la Ciudad de Chongqing.

Desde la determinación del nuevo sistema de operación, DFM realizó la transferencia de unir acciones en formas de miscelánea en organización financiera para invertir en valores y cambiar el foco de administración de producción a operaciones de capital. En 2003, las jefaturas de DFM exitosamente se movieron a la Ciudad de Wuhan desde la Ciudad de Shiyan, y redujeron las organizaciones operacionales y el personal a una extensión grande.

En 2003, DFM se modificó a fondo a través de la fusión y adquisición, poniendo una buena base para el desarrollo adicional.

3. Shanghai Automotive Industry Corporation (Group).

Shanghai Automotive Industry Corporation (Group) (SAIC) es uno de los tres grupos automotores chinos, con negocios en producción, Investigación y Desarrollo, servicios comerciales y financieros para automóviles, autobuses, camiones, motocicletas y autopartes. Actualmente, SAIC tiene 55 subsidiarias con más de 60 000 empleados.

Funcionamiento de los negocios.

En 2003, SAIC tuvo ingresos por ventas por 187 000 millones de yuanes, el valor total de la producción industrial fue de 155 000 millones de yuanes, el valor agregado industrial de 37 000 millones yuanes, y ambos producción y ventas de 800 000 vehículos completos. Vendió 597 000 automóviles de los cuales 396 000 automóviles fueron hechos por Shanghai VW, y 201 000 automóviles fueron hechos por Shanghai GM, mejorando en 185 000 automóviles sobre 2002, un alto nivel de registro en la historia.

Adicionalmente, SAIC también vendió 180 000 vehículos mini, 1 500 autobuses largos y automóviles grandes, 1 000 camiones pesados, 6 900 tractores y 41 000 motocicletas durante 2003.

Desarrollo del producto.

En 2003, SAIC lanzó 12 productos nuevos para resolver las necesidades del mercado, tales como el automóvil Regal de Buick lanzado por Shanghai GM en enero; El automóvil Gol hizo su entrada en febrero por Shanghai VW; el automóvil Polo (3-box) lanzado por Shanghai VW en junio; la marca Xindatong HL 100 de camiones pesados lanzados por Shanghai Huizhong en agosto; el automóvil Excelle de Shanghai GM fue formalmente puesto en el mercado en septiembre, y Spark un mini automóvil lanzado por Shanghai GM-Wuling en diciembre. Todos ellos ayudaron a SAIC a seguir dominando el mercado nacional de automóviles.

En la última mitad de 2003, SAIC decidió formar un equipo unido de trabajo para la independiente Investigación y Desarrollo de vehículos completos; el equipo fue compuesto de expertos de Shanghai Automobile Co., Ltd., y el Instituto de Ingeniería Automotriz de SAIC. El progreso de la Investigación y Desarrollo del automóvil híbrido Santana (LPG), del ensayo tipo-aprobatorio para el autobús ciudadano (CNG) y del experimento del motor de metanol, etcétera, fue grandemente avanzado. Especialmente en el área de combustible en celdas, el automóvil Chaoyue, el cual fue independientemente desarrollado por SAIC y la Universidad de Tongji como el primer automóvil combustible de celdas con derechos de propiedad intelectual nacionales, hizo su aparición y pasó la acreditación (en fase) conducida por el Ministerio de Ciencia y Tecnología.

Adicionalmente, la premier del concepto de automóvil "Kunpeng", el cual fue lanzado por el Centro Automotor Técnico Pan-Asia de Shanghai, fue celebrado en la Ciudad de Shanghai, y el automóvil "Kunpeng" de Shanghai se convirtió en el único de dos conceptos de automóvil de tamaño completo que ganó el premio en la Competencia de Desafío de Diseño Global en 2003, y fue escogido como el asistente a la Muestra Automotriz Internacional de América del Norte en 2004.

Mercadeo.

En 2003, SAIC intensificó el análisis e investigación de mercado y de consumidores, y realizó la valoración para la "Satisfacción del Consumidor". Los fabricantes de vehículos completos bajo SAIC activamente mejoraron sus programas y medidas del mercado, y optimizaron la disposición de las redes de ventas para ofrecer mejores servicios. Shanghai GM y Shanghai VW adoptaron la administración integrada para sus distribuidores, el número de sus distribuidores concesionarios creció de 376 a 445, los puntos de ventas alcanzados por Shanghai GM a 250; Shanghai Automobile Sales Company y Shanghai Automobile Co., Ltd, establecieron en conjunto AVIS Automobile Sales Company, el cual es un cargo de ventas y construcción de ventas de las redes de ventas de los automóviles Saibao.

SAIC también obtuvo grandes logros en negocio de servicio automotor. En marzo de 2003, el AVIS Auto Renting Co., Ltd., una alianza entre Compañía de Ventas de SAIC y la Compañía AVIS, formalmente inicio sus operaciones. En diciembre, Shanghai Haitong International Auto Port Co., Ltd., y Shanghai Haitong International Logistic Co., Ltd., empezaron sus operaciones. El puerto tiene un área tierra de 265 000 m² en la primera fase de construcción con una capacidad de estacionamiento de 7 000 automóviles. Es el primer y único puerto público dedicado en logística de importación y exportación automotriz.

Además, el Centro de Exhibición de la Ciudad Automotriz Internacional, el Museo del Auto, la Calle de Comercio Automotriz, etcétera han iniciado. El 24 de diciembre, 2003, Shanghai GM Automobile Finance Co., Ltd., una alianza entre la compañía de servicios financieros automotriz de GM y la compañía financiera de SAIC, obtuvieron la aprobación de la Comisión Reguladora de la Banca China en hacer los negocios financieros en la industria automotriz en China.

Fusión y adquisición.

En 2003, SAIC realizó activamente fusiones y adquisiciones en la industria automotriz nacional. La asignación de los activos anteriores de CAIC estuvo básicamente terminada. Para el final de octubre, SAIC comenzó formalmente a fusionar a la Planta de Maquinaria Pengpu según el acuerdo. En el mismo mes, Dongfeng Visteon Automotive Fitting System Holding Co., Ltd., una alianza formada por SAIC, DFM y Visteon de Estados Unidos fue formalmente establecida en la Ciudad de Wuhan.

Construcción de Infraestructura.

El 8 de agosto de 2003, el primer campo de prueba especializado en automóviles en China inicio sus operaciones. Este campo de prueba fue fundado con la inversión de Shanghai VW, diseñado por OBERMEYER Compañía Consultora de Diseño de Alemania y construido por la Compañía STRBGG de Alemania. El campo está localizado en Shanghai Anting Auto Town con un área de 1.44 km².

La construcción se había programado para 5 años. Su nivel técnico es igual (o aún más alto que) al de los campos de automóviles de VW-Ehra y de Audi, debido a la introducción de las tecnologías actualizadas. Shanghai VW ha probado sus automóviles Santana, los automóviles Passat, y los automóviles GOL en este campo.

En 2003, el Centro de Prueba de Vehículos de Motor Shanghai, el cual fue conjuntamente establecido por Shanghai Quality y el Instituto de Supervisión de Tecnología, el Instituto de Investigación Tecnológica de Pruebas de Medición de Shanghai, SAIC, Shanghai International Auto Town Development Co., Ltd y la Universidad de Tongji, formalmente comenzaron sus operaciones. El centro ocupa un área de 50 000 m², con una inversión total de 720 millones de yuanes (280 millones de yuanes en la primera fase). Puede realizar cerca de 47 pruebas detalladas obligatorias y del tipo-aprobado, supervisión la calidad, certificación de protección al ambiente, inspección de importación y exportación, etcétera.

El 1º de agosto de 2003, la Certificación Obligatoria China (3C) fue puesta en práctica. Mientras, todos los fabricantes de vehículos completos bajo SAIC, tales como Shanghai VW, Shanghai GM, Sunwin, Shanghai Huizhong, Shanghai GM-Wuling, SAIC-Yizheng y Shanghai Xingfu Motorcycle, etcétera, habían sido premiados con certificados "3C".

4. Auto Sector of China Aerospace Industry.

En 2003, China National Aerospace Industry Corporation mantuvo un crecimiento estable.

En el segmento de automóviles, en 2003, China Nacional Aerospace Industry Corporation realizó el valor total de la producción industrial en 9 260 millones de yuanes (de los cuales, China Aerospace Science and Technology Corporation registró 3 820 millones de yuanes, por arriba del 20 por ciento en 2002; y China Aerospace Science and Industry Corporation registró 5 440 millones de yuanes, por arriba del 87 por ciento en 2002); y el ingreso por ventas de 8 360 millones de yuanes (de los cuales, China Aerospace Science and Technology Corporation registró 3 890 millones de yuanes, por arriba del 23 por ciento en 2002; y China Aerospace Science and Industry Corporation registró 4 480 millones de yuanes, por arriba del 118 por ciento en 2002).

Mientras tanto, China National Industry Aerospace Industry Corporation produjo 18 camiones pesados, 150 autobuses ligeros, 1 375 vehículos re-equipados, y 199 747 motores; y vendido 118 camiones pesados, 337 autobuses ligeros, 1 301 vehículos re-equipados y 194 872 motores. De los cuales, el ingreso de las ventas de ocho miembros bajo la corporación sobrepasó los 100 millones de yuanes: Beijing Delphi Wanyuan Engine Management System Co., Ltd., Beijing Wanyuan Jinde Auto Sealing Products Co., Ltd., Shanghai Aerospace Automobile Electromechanical Co., Ltd., Shenyang Aerospace Mitsubishi Engine Manufacturing Co., Ltd., Shenyang Aerospace Xinguang Group Co., Ltd.,

Guangzhou Jiangnan Aerospace Machinery and Electric Industry Company, Tianjing Aerospace Chenguang Co., Ltd., y Wanshan Special Vehicle Manufacturing Plant propiedad-Estatal. Especialmente, Shenyang Aerospace Mitsubishi Engine Manufacturing Co., Ltd vendió 120 000 motores vehiculares con un volumen de ventas de 2 200 millones de yuanes.

Nuevos productos lanzados.

Sanjing Walite Special Vehicle Co., Ltd., lanzó el chasis WS5250A, el cual es indispensable en yacimientos petroleros.

Nanjing Aerospace Chenguang Co., Ltd., depende de tecnologías avanzadas introducidas desde Japón, construyó una línea de producción para camiones de tamaño grande, con una capacidad de producción anual de 500 unidades. Ellos han proveído a algunas grandes ciudades en el país, tales como la Ciudad de Beijing, la Ciudad de Shanghai, la Ciudad de Shenzhen, y la Ciudad Kunming, entre otras.

Shenyang Aerospace Mitsubishi Engine Manufacturing Co., Ltd., desarrolló la introducción de innovación de motores (con válvulas variables) desde Mitsubishi Japón con una inversión de 1 000 millones de yuanes.

Shenyang Aerospace Xinguang Group Co., Ltd., exitosamente lanzó el motor 4G22D4 y pasó la prueba de encendido.

Los nuevos productos de Shanghai Aerospace Automobile Electromechanical Co., Ltd., son acondicionadores de aire para los automóviles de Zhonghua y los automóviles Premacy. Los sensores ABS para los automóviles Jetta, autos Jinbei, y los sensores de velocidad para los automóviles Sail, se han colocado dentro del mercado, con ingresos de las ventas que se contabilizan por encima del 20 por ciento del total de la compañía

Construcción de infraestructura e innovación técnica.

Nanjing Aerospace Chenguang Co., Ltd., construyó un nuevo sitio de producción, la Zona Industrial Aeroespacial con un área de 630 000 m² y una inversión de 178.91 millones de yuanes en la primera fase en la Zona de Desarrollo Tecnológico y Económico de Nanjing.

Shenyang Aerospace Mitsubishi Engine Manufacturing Co., Ltd., invirtió 60 millones de yuanes para aumentar sus líneas de producción de motores. Después de esto, la capacidad anual de producción será mejorada desde 100 000 unidades a 150 000 unidades. Mientras que también comenzó a construir una nueva planta de producción (con un área de 300 000 m²) para alzar la capacidad anual de producción a 250 000 motores.

En agosto de 2003, Shenyang Aerospace Xinguang Group Co., Ltd., invirtió 470 millones de yuanes (en la primera fase) para construir un nuevo sitio de producción. El sitio cubre un área de 440 000 m², con una capacidad anual de producción de 300 000 sistemas de piezas y componentes y 200 000 motores.

Shanghai Aerospace Automobile Electromechanical Co., Ltd., invirtió 90 millones de yuanes para instalar nuevos talleres y un centro de Investigación y Desarrollo para autopartes. En 2003, la construcción había sido terminada, y el centro de Investigación y Desarrollo había conseguido la calificación. La reconstrucción y la expansión para los talleres de producción y la base de exportación del sistema de aire acondicionado de Delphi estaban en marcha.

Harbin Aerospace Fenghua Science and Technology Co., Ltd., acumulativamente invirtió 42.13 millones de yuanes (37 millones de yuanes en tan sólo 2003) para construir la Zona Industrial de Tecnología y Ciencia Aeroespacial (primera fase en construcción). Para septiembre de 2003, la construcción fue finalizada y la zona había sido puesta en operación.

Hubei Sanjiang Aerospace Jianghe Rubber Plastic Co., Ltd., invirtió cerca de siete millones de yuanes en colocar líneas de moldeo de inyección en necesidades pesadas de la fabricación en masa de vehículos de motor.

Certificación.

Beijing Chenguang Tianyun Special Vehicle Co., Ltd., obtuvo el certificado de "3C" (Certificación Obligatoria China).

Muchos nuevos productos lanzados por Shanghai Aerospace Automobile Electromechanical Co., Ltd, de la compañía de sensores y un grupo de empresas habían pasado la acreditación de Shanghai VW para sus proveedores de nivel-A. Sus filiales de Shuhang y algunas compañías pasaron las certificaciones QS 9000 y VDA6.1. Harbin Aerospace Fenghua Science and Technology Co., Ltd., empezaron a adoptar ISO/ TS16949: 2002 en operación.

5. China North Industries Group Corporation.

China North Industries Group Corporation (CNGC) es una propiedad muy grande del Estado directamente controlado por el Gobierno Central, con activos totales de 100 000 millones de yuanes, con más de 120 subsidiarias involucradas en Investigación y Desarrollo, comerciando y fabricando, y con cerca de 300 000 empleados. También ha instalado casi 100 filiales en docenas de países y regiones en el mundo.

Hay cerca de 30 fabricantes dedicados a la elaboración de productos automotores. El espectro de productos incluye camiones pesados (Benz), coches (Neoplan), los camiones pesados de explotación minera (Terex), vehículos ligeros, vehículos especiales, motocicletas y autopartes, etcétera.

En 2003, CNGC registró ingresos por ventas de 4 000 millones de yuanes, y una producción total de 26 674 vehículos, de los cuales, el total de ventas de camiones pesados Benz mejoraron por 107.1 por ciento en 2002; y las ventas totales de motores diesel crecieron 266.4 por ciento al año anterior; el total de ventas de motocicletas alcanzó un 259 por ciento sobre el año anterior.

En preparativos y desempeño de los miembros claves de CNGC.

En 2003, Baotou North-Benz Heavy-Duty Truck Co., Ltd., produjo más de 2 000 unidades y tuvo un ingreso por ventas en 700 millones de yuanes, un registro alto en su historia.

Inner Mongolia North Hauler Joint Stock Co., Ltd., lanzó nuevos camiones articulados basados en tecnología de Terex camiones rígidos en explotación minera. Además, la compañía exportó 45 camiones a Irán y a Sudán en 2003.

Beijing North Huade Neoplan Coach Manufacturing Co., Ltd., establecido por Beijing North Vehicle Group Co., Ltd., y otros cinco socios, es un fabricante especializado en coches de lujo con activos totales de cerca de 1 000 millones de yuanes y una capacidad de producción anual de 1 000 unidades. Su gama de productos incluye 5 series totalmente más de 40 modelos, tales como coches expresos, interiores de coches lujosos, y coches de turismo, etcétera. En 2003, sus productos fueron proveídos a las tropas estacionadas en Hong Kong (China) otra vez. El 28 de noviembre de 2003, Beijing North Vehicle Group Co., Ltd., y Beijing Gear General Plant juntamente formaron Beijing Bechi Qianfeng Propelling Products Co., Ltd.

Harbin Jiancheng Special Vehicle Co., Ltd., es una empresa especialista en negocios concernientes a Investigación y Desarrollo, producción y ventas de vehículos especiales con una historia de 30 años. Tiene derecho independiente de importación y exportación y pasó las certificaciones de ISO 9001 y "3C". Sus principales productos incluyen camiones cisterna, furgonetas y camiones de ingeniería, etcétera, totalizando 6 series y más de 60 modelos.

Chongqing Tiema Industry Group Co., Ltd., lanzó ejes para autobuses ligeros y chasis para autobuses de la ciudad.

Henan Hongyu Machinery Plant mantuvo un rápido crecimiento. Las ventas de la marca Hongyu de camiones refrigerantes registró el primer lugar en el mismo segmento en el país.

Hebei Huabei Diesel Engine Co., Ltd., lanzó los motores diesel BF6M y BF8M1015, los cuales fueron desarrollados con base en el motor diesel BFM1015 German Deutz (con los estándares de emisión encontrados en los requerimientos de Euro-II y Euro-III). Su producción será cercana a las 300 unidades para fines de 2004 de acuerdo al programa.

Hebei Lingyun Industry Group Co., Ltd., es una importante alianza con un área de 360 000 m², un total de activos de 1 400 millones de yuanes y 3000 empleados. Los principales productos incluyen piezas de auto balanceo, tubos de nylon, tubos PE y empalmes universales de velocidad constante, ejes de propulsión y tubos de aire acondicionado. En 2003, la compañía obtuvo ingresos por ventas en 900 millones de yuanes, con un 30 por ciento por encima de 2002. El 15 de agosto de 2003, una parte de Lingyun Industry Co., Ltd., fue enlistada en la Bolsa de Valores de Shanghai.

6. China South Industries Group Corporation.

Como un importante grupo empresarial propiedad del Estado, China South Industries Group Corporation ahora tiene más de 60 empresas, institutos y operaciones de negocios (incluyendo 4 compañías enlistadas), con activos totales de 70 000 millones de yuanes 160 000 empleados.

Los principales productos son vehículos de motor, motocicletas, autopartes, máquinas de ingeniería, productos químicos, productos y materiales eléctricos, etcétera. La producción de vehículos de motor y motocicletas corresponde a la mayoría de la producción total del grupo. Los mini vehículos y motocicletas del grupo toman una posición líder en la industria automotriz nacional. A través de la cooperación con importantes fabricantes automotores mundiales (tales como Ford, Honda, Yamaha y Suzuki, etcétera) bajo el grupo han llegado a ser importantes participantes en las industrias nacionales de vehículos y de motocicletas, como Ford de Chang, Suzuki de Chang, Jialing Honda, Jianshe Yamaha y Louyang North Ek-Chore, etcétera.

Investigación y Desarrollo automotor.

Hubo varios modelos nuevos lanzados por el grupo en 2003. Por ejemplo, Star de Chang (SC6350) series de mini vehículos, especialmente el SC6381 de Chang vehículos de pasajeros, el cual fue lanzado en noviembre de 2003. Este fue independientemente desarrollado, con derechos de propiedad intelectual propia; el camión ligero de Chang SC1022 fue equipado motor de alta producción, inyección eléctrica y emisiones estándares que se encuentran en los requerimientos de Euro-II; la nueva generación de vehículos SC7130 de Suzuki de Chang; el Ford Fiesta de Chang y el Mondeo.

En septiembre de 2003, Chang instaló un centro de Investigación y de Desarrollo en Italia.

Mercadeo.

En 2003, China South Industries Group Corporation totalmente produjo 407 900 vehículos, 24.2 por ciento arriba que en 2002, y vendió 411 800 vehículos. De los cuales, la producción y ventas de mini vehículos (y autobuses y camiones) fueron de 277 600 unidades y 281 200 unidades respectivamente, 11 por ciento y 22 por

ciento arriba de 2002 respectivamente. La producción y ventas de automóviles fueron de 120 600 unidades y 117 300 unidades respectivamente, 77.8 por ciento y 80.4 por ciento por encima de 2002 respectivamente. Chang continuó siendo número uno en el país en el segmento de mini vehículos, con una tasa de crecimiento más alta que el nivel promedio en el segmento de mini vehículos.

En 2003, la producción de mini vehículos representó 68.3 por ciento de la producción total de vehículos del grupo, y si los mini vehículos fueran incluidos, la parte sería de 83 por ciento. La parte de automóviles sólo fue de 28.5 por ciento. En 2003, el grupo cambió de nuevo su estrategia al focalizarse en mejorar la producción de automóviles.

Alianzas, cooperación y reorganización.

En octubre de 2003, Ford Motor Corporation decidió ampliar la cooperación con Chang mediante una inversión conjunta de 1 000 millones de dólares de los próximos años, con el objetivo de introducir nuevos productos y explorar mercados, como para mejorar la capacidad anual de producción de Chang. De 150 000 unidades de 200 000 unidades, e instalar la segunda planta de automóviles y una nueva planta de motor.

En diciembre de 2003, Suzuki de Chang anunció que mejoraría la capacidad de producción anual a 200 000 unidades. 100 000 unidades a través de la inversión de 800 millones de yuanes. La reconstrucción de nuevos talleres ha comenzado.

En 2003, comenzó la construcción de nuevas bases de producción del grupo en la Ciudad de Nanjing y la Provincia de Hebei (Zona Industrial Dingzhou de Chang). Según la estrategia, la base en la Ciudad de Nanjing deberá ser la segunda base de producción más grande de Chang. Para 2005, su capacidad de producción anual será de 200 000 unidades y 400 000 unidades para 2010.

De acuerdo al programa de desarrollo, el grupo realizará tanto una producción anual como ventas de vehículos de motor que excederán las 500 000 unidades entre 2002 y 2005; esto será de un 1 millón de unidades en el periodo comprendido de 2006 a 2010; y alcanzará de 2 a 3 millones de unidades de 2010 a 2020.

Motocicletas.

El grupo ha sido propietario de varios fabricantes de motocicletas completas, tales como Jiangling, Jianshe, Louyang North Ek-Chore, etcétera, y un número grande de proveedores de componentes. En 2003, estas empresas activamente realizaron el desarrollo de nuevos productos, reajustando la combinación del producto y la expansión de los mercados, dando como resultado buenos beneficios económicos.

7. China Aviation Industry Corporation I.

China Aviation Industry Corporation se dedica a la producción de autobuses y los automóviles, vehículos especiales, autopartes, motocicletas, y otros productos relacionados, etcétera. En 2003, el valor de la producción industrial y el ingreso de ventas crecieron 3.5 por ciento y 4.6 por ciento respectivamente. Mientras el ingreso de las ventas de autopartes, motocicletas y vehículos especiales mejoró en 53.9, 22.8 y 66.2 por ciento respectivamente.

En el segmento de motocicletas, el grupo Jincheng completó la Investigación y Desarrollo de modelos básicos 6 y modelos modificados 8 de motocicletas y modelos 5 de motores.

Shanghang Special Vehicle Co., Ltd., lanzó caravanas para recorrido.

En el segmento de autopartes, muchos productos (tales como tiras de lacre, limpiaparabrisas, silenciadores, interruptores, partes prensadas, bombas y frenos, etcétera) hechos por miembros bajo el grupo han sido empleados por algunos modelos famosos de automóviles, por ejemplo, Red Flag, Sunny, Gol, Fit Saloon, Excelle, Fiesta, Ideal y QQ, etcétera. Sus cerraduras en puertas han sido proveídas para algunos fabricantes de vehículos comerciales.

Mercadeo.

El grupo Jincheng exportó 362 662 motocicletas, por encima del 166 por ciento en 2002, registrando el primer lugar en el país en el segmento de motocicletas.

Las autopartes comenzaron a incorporarse al mercado internacional, con un volumen de exportación de 10 millones de dólares, las destinos fueron (GM) de Estados Unidos y (Citroen) de Francia etcétera.

Alianzas, fusiones y adquisiciones.

Existen en total 14 alianzas de vehículos de motor bajo el grupo, incluyendo 3 para autobuses y automóviles; 2 para motocicletas; y 9 para autopartes. La mayoría de ellas tuvieron buen desempeño.

Programa de desarrollo.

De acuerdo al programa de estrategia, el grupo se enfocará en desarrollar autobuses y automóviles medianos y de tamaño grande con velocidades máximas de 110 km/h, emisiones que se encuentran en los requerimientos del estándar Euro-III; camiones de saneamiento en la ciudad, vehículos especiales para aeródromo, y vehículos de carreteras con alta producción; e intentar llegar a ser el mejor socio cooperativo de los gigantes globales en la industria de autopartes.

La corporación ha sido premiada con los certificados ISO 9000, QS-9000, y VDA6.1. Existen 5 miembros bajo la corporación que pasaron las certificaciones ISO/TS 16949, y los fabricantes de motocicletas obtuvieron el certificado de Emark.

8. China Aviation Industry Corporation II.

Desde su establecimiento en 1999, China Aviation Industry Corporation II ha hecho grandes progresos en su desempeño, con capacidad de rendimiento, producción, y ventas duplicadas.

En 2003, la corporación mejoró su capacidad de producción anual de vehículos completos a 360 000 unidades (150 000 unidades en 1999), y la de motores fue de 450 000 unidades (150 000 unidades en 1999). La producción y ventas de vehículos completos fueron de 321 000 unidades y 323 000 unidades respectivamente, y en 1999 fue de 183 000 unidades y 184 000 unidades respectivamente. La producción y venta de motores fue de 426 000 unidades y 421 000 unidades respectivamente, y la de 1999 fue de tan sólo 150 000 unidades.

Investigación y Desarrollo.

La corporación ha tenido la capacidad de mejorar la calidad de los modelos y la revisión, en conjunto desarrollo con socios extranjeros y desempeño independiente. De acuerdo a la estrategia, se centrará en el auge de las cuotas de mercado de automóviles económicos con base a mantener sus ventajas en el mercado de mini vehículos, e intenta entrar en el mercado de los automóviles de rango mediano.

Hafei Motor Co., Ltd., estuvo activamente comprometido en desarrollar nuevos productos, tales como el Minyi, Lubao, Saima AT y vehículos especiales etcétera. En 28 de mayo de 2003, el automóvil Lubao de Hafei siguió en línea y fue formalmente puesto en el mercado.

La Compañía Changhe comenzó a transformar su gama de productos de mini vehículos a automóviles, y lanzó el Beidouxing y el Ideal los cuales fueron conjuntamente desarrollados por Changhe y sus socios italianos con emisiones que se encuentran en los requerimientos de los estándares de Euro-II y aún los estándares de Euro-III.

El motor de Harbin Dong aumentó sus líneas de producción para soldadura de aluminio, caja de transmisión, engranaje, etcétera, y lanzó varios nuevos modelos de motores desplazamiento de 0.8L a 1.3 L.

Mercadeo.

En 2003, el valor total de producción de la corporación fue de 22 870 millones de yuanes, 13 por ciento más que en 2002; el total de la producción y ventas fueron de 321 000 unidades y 323 000 unidades respectivamente (de automóviles corresponde 72 400 unidades y 71 600 unidades respectivamente), con una tasa de crecimiento de 106 por ciento y 121.8 comparado al año anterior. Para finales de 2003, la corporación había lanzado cinco modelos de automóviles económicos, con un monto de producción y ventas de 22.6 por ciento y el 22 por ciento del total de la corporación. La producción y ventas de motocicletas fueron 226 000 unidades y 221 000 unidades respectivamente, 36.4 por ciento y 28.6 por ciento más que en 2002 respectivamente. La producción y venta de motores representaron 426 000 unidades y 421 000 unidades respectivamente, 28.3 y 26.5 por ciento por encima de 2002.

Alianza, cooperación, fusión y adquisiciones.

A través de la fusión y adquisición de sus principales operaciones, la corporación estableció China Aviation Science and Technology Industry Co., Ltd., el 18 de mayo de 2003, y después la compañía fue enlistada en la Bolsa de Valores de Hong Kong el 30 de octubre de 2003. Las acciones totales de la compañía fueron de 3 120 millones de yuanes en acciones. En 2003 Harbin Dong y Austria AVL conjuntamente desarrollaron los motores DA3 y el DA465Q6MD.

Yuxin Machina Plant colocó Yuxin Machina Co., Ltd., el cual se ha convertido en un fabricante de diseño oficial para acondicionadores de aire de vehículos. La compañía introdujo tecnología de punta de Japón, Estados Unidos, y de Reino Unido, etcétera, e invirtió una gran cantidad de fondos para mejorar su nivel técnico y su capacidad de producción. Su capacidad de producción anual ha alcanzado los 450 000 grupos. La compañía ha sido premiada con los certificados ISO 9000, QS-9000, ISO/TS 16949 e ISO 14001.

Para finales del 10º periodo "F-Y-P", la corporación realizará la producción y ventas de 450 000 vehículos incluyendo 180 000 automóviles, 270 000 mini vehículos y 550 000 motores, de acuerdo al programa.

9. Zhongtong Vehicles & Machinery Group.

En 2003, Zhongtong Vehicles & Machinery Group produjeron 63 972 vehículos (incluyendo 47 876 autobuses y automóviles, 16 096 trailers y vehículos especiales, 9 por ciento menos que el año anterior) y vendieron 63 264 vehículos (incluyendo 45 157 autobuses y automóviles, 16 107 trailers y vehículos especiales 9.1 por ciento menos que en 2002) con un ingreso por las ventas de 12 810 millones de yuanes (1 730 millones de yuanes en trailers y vehículos especiales), teniendo un nivel similar al del año anterior.

Reorganización.

De acuerdo a la política gubernamental, en 2003, un gran número de empresas bajo el Grupo Zhongtong fueron transformadas en compañías de capital social, tales como Shandong Lufeng Special Vehicle Plant, Huaiyin Special Vehicle Plant, Yingkou Trailer Plant, Boshan Trailer Plant, Zhejiang Yuanzheng Special Vehicle Plant, Jiangxi Vehicle Refitting Plant, Zhengzhou Yutong Bus Co., Ltd., Dongfeng Hangzhou Bus Plant, Yantai Shuchi Bus Plant, Anhui Ankai Vehicle Manufacturing Co., Ltd., FAW-Dalian Bus Plant, Hunan Comercial Vehicle Plant, Huangshi Auto Refitting Plant, Xinjiang Bus Plant, y Yanbian Huatai Hyundai Auto Co., Ltd., etcétera.

Fusión y adquisición.

Para finales de 2003, Hefei Bus Manufacturing Co., Ltd., adquirió dos fabricantes de autobuses (Jianghuai Hongyun y Hefei Xinma) para formar la nueva Anhui Jianghuai Bus Co., Ltd.

El 8 de julio de 2003, el grupo Yutong se fusionó con Chongqing Bus General Plant para formar Chongqing Yutong Bus Co., Ltd. El 24 de julio de 2003, el grupo Yutong adquirió Henan Irrigation Machinery Plant. El 28 de agosto de 2003, el grupo Yutong adquirió Gansu Tuoling Bus Plant para formar Lanzhou Yutong Bus Co., Ltd. El 18 de noviembre de 2003, Yutong se fusionó con Zhengzhou Engineering Machine Plant (una gran empresa estatal de primer nivel) para formar Zhengzhou Yutong Heavy Engineering Machinery Co., Ltd.

El 27 de julio de 2003, Suzhou Kinglong terminó la construcción de su nuevo sitio de fabricación, el cual ocupa un área de 400 000 m² y con una capacidad anual de 15 000 autobuses y automóviles grandes y medianos. Yancheng Zhongwei Bus Co., Ltd., fue fusionado por el grupo Zhongda, y la construcción de la base de fabricación de autobuses de lujo de Zhongda Zhongwei empezó en junio de 2003.

Hunan Sanxiang Bus Manufacturing Co., Ltd., la empresa fabricante más grande en la Provincia de Hunan y una de las pocas fabricantes de autobuses con la capacidad de producir chasis para autobuses fue fusionada dentro del grupo Guangdong Midea en octubre de 2003. Para finales de 2003 Green Cool adquirió muchas de las acciones de Yangzhou Yaxing Motor Coach Co., Ltd.

Desarrollo de nuevos productos.

En 2003, el grupo Yutong lanzó los vehículos de lujo "Lion star", Suzhou Kinglong lanzó sus series de autobuses lujosos "Haiger", y Zhongtong Holding lanzó los automóviles de lujo "Caesar". Todos ellos tuvieron éxito en el mercado.

En el segmento de vehículos especiales, ha habido un rápido crecimiento en el mercado, sostenido en mejorar las circunstancias macroeconómicas en el Estado, el auge de la construcción de infraestructura, al rápido desarrollo de autopistas y la

práctica de estrategia del gobierno en explorar las áreas occidentales. Esto dio lugar a una gran demanda de varios vehículos especiales, tales como furgonetas, tanques, bumps, trailers, tractores y trenes. En 2003, Shandong Lufeng lanzó 15 nuevos productos y 8 nuevos modelos de vehículos especiales tales como camiones mezcladores de concreto, tanques de aceite y contenedores de acero-liquido, etcétera.

Mercadeo.

En 2003, Yutong obtuvo mejores negocios en la Provincia de Hainan. Para aumentar posteriormente sus cuotas de mercado en la Provincia de Hainan, Yutong, a través de la cooperación con Hainan Auto Transportation General Corp., se fusionó con Hainan Yaoxing Company (la segunda compañía de transportación de pasajeros más grande en la Provincia de Hainan) con una inversión de 10.20 millones de yuanes, con un monto del 51 por ciento de participación total de la compañía.

Yangzhou Yaxing Motor Coach Co., Ltd., formalmente firmó el acuerdo con Beijing Public Transport General Corp., en formar Beijing Long Distance Auto Passenger Transportation Co., Ltd. Yaxing invirtió 20 millones de yuanes, y Beijing Public Transportation contribuyó con bienes netos de sus compañías de la rama (Beijing Long Distance Auto Transportation Company) como inversión (valorada en 343 millones de yuanes). El total de la inversión total fue de 363 millones de yuanes.

Otras actividades.

Wuxi Shenzhou Automobile Manufacturing Co., Ltd., una alianza con la capacidad de producción anual planeada de 2 500 autobuses y automóviles, pasó la certificación de China Compulsory Certification, en 2003.

En marzo de 2004, el grupo Zhongtong exitosamente sostuvo la cuarta sesión de la "Exposición Comercial Internacional del Vehículo en Beijing". Hubo más de 80 asistentes que mostraron sus productos en la exposición.

China Road Vehicle Machinery General Corp., sigue siendo responsable de los trabajos rutinarios de la agencia de la secretaria de la rama de autobuses del Comité Nacional de Estándares Tecnológicos del Automóvil. Desde 1994, el comité ha conducido el establecimiento, la revisión y la aplicación de 23 estándares para el segmento de autobuses, de los cuales 18 estándares han sido puestos en práctica. La agencia es también responsable de valorar el grado de los autobuses y automóviles bajo confianza del Ministerio de Comunicaciones.

En 2003, la agencia, autorizada por el Ministerio de Comunicaciones, comenzó la preparación para el establecimiento de la rama derivada del Comité Nacional de Estándares Tecnológicos del automóvil.

10. Beijing Automotive Industry Holding Co., Ltd.

Beijing Automotive Industry Holding Co., Ltd., (BAIC) es un gran grupo corporativo propiedad del Estado establecido en base en el anterior Beijing Automotive Industry Group Corporation que era una base de fabricación de vehículos ligeros en autopistas, camiones ligeros y autopartes en el país, y también involucrado en el negocio del comercio internacional, bienes raíces, comercio, servicio, maquinaria agrícola, y materiales de construcción, etcétera.

Actualmente, BAIC tiene activos totales por 18 950 millones de yuanes, activos netos de 5 960 millones de yuanes, el área de 3.42 millones de m², y 43 300 empleados, incluyendo personal técnico de 7 277 personas, representando el 16.8 por ciento del total. Mientras que 26 miembros están dedicados a la producción de vehículos completos, autopartes, así como otros negocios relacionados.

En 2003, BAIC registró ingresos por ventas de 31 580 millones de yuanes, 184.1 por ciento más que en 2002, y beneficios de 2 160 millones de yuanes, mejorado por 2 530 millones de yuanes que el año anterior.

En años recientes, BAIC hizo grandes esfuerzos en fusión y adquisición y la cooperación con socios extranjeros, todo esto ha resultado en muchos logros, especialmente en la cooperación con la DC Hyundai de Corea.

El 28 de mayo de 2002, BAIC y Hyundai de Corea firmaron un contrato para la cooperación. Después de esto, el 8 de septiembre de 2003, BAIC y DC firmaron un acuerdo para su estrategia de cooperación en inversión. Éstos hicieron grandes contribuciones en mejorar la calidad de los productos de BAIC, el nivel de la tecnología, el fortalecimiento y la competitividad.

En 2003, BAIC se desempeñó bien en tres segmentos: Beijing Hyundai los automóviles se produjeron exitosamente, con una productividad anual centrada en objetivos y tomando autopartes considerables en el mercado; Beiqi Foton mantuvo una alta tasa de crecimiento, llegando al primer sitio en el mercado de camiones ligeros y obtuvo considerables logros en los segmentos de camiones pesados y de autobuses. Beijing Jeep dejó al lado el déficit y obtuvo superávit, duplicando la producción y ventas, descansando en buena base para su crecimiento en 2004.

Principales resultados económicos en 2003.

Producción de vehículo: 347 947 unidades, 92.8 por ciento más que en 2002, y 158.2 por ciento más arriba de las expectativas;

Ventas de vehículos: 336 657 unidades, 86.5 por ciento más que en 2002, y 153 por ciento sobre la expectativa;

Parte del mercado: alcanzó 7.8 por ciento (5.6 por ciento en 2002), con ventas e ingreso de ventas alcanzando la 5^a posición en la industria automotriz nacional;

Valor total de la producción industrial (precios corrientes): 30 290 millones de yuanes, 166.2 por ciento arriba de 2002;

Valor agregado industrial: 6 630 millones de yuanes, 342 por ciento más que 2002;

Ingreso de ventas: 31 580 millones de yuanes, 184.1 por ciento más que en 2002;

Beneficios: 2 160 millones de yuanes;

Pérdidas: hubo 8 ramas de la empresa que perdieron 370 millones de yuanes en total, 37.5 por ciento más bajo que en 2002;

Beneficios pre-impuesto: 3 860 millones de yuanes;

Productividad laboral por persona: 142 356 yuanes por persona, creciendo 357.5 por ciento más que el año anterior;

Volumen de exportación: 52 millones de dólares.

Desempeño en 2003.

En 2003, BAIC mantuvo una alta tasa de crecimiento en su desempeño; tres principales segmentos obtuvieron mejores resultados.

En los últimos tres años a 2003, BAIC realizó fusión y adquisición y reajustó la estructura de capital, inversión en producción y gama de productos, y finalmente formó tres segmentos importantes:

- El segmento de automóviles: Beijing Hyundai;
- El segmento de vehículos comerciales: Beiqi Foton
- El segmento de vehículo de carreteras: Beijing Jeep

Todos éstos tuvieron una buena base para la ampliación de BAIC.

11. Shenyang Jinbei Automotive Co., Ltd.

Shenyang Jinbei Automotive Co., Ltd., (Jinbei Auto) fue originalmente establecido en 1988, y fue enlistado en la Bolsa de Valores de Shanghai en 1992. Cuenta con 14 subsidiarias incluyendo 9 alianzas, con 10 700 empleados.

En 2003, Jinbei Auto registró el valor total de la producción industrial en 18 000 millones de yuanes (50 por ciento por encima de los registrado en 2002), y un ingreso por ventas de 12 100 millones de yuanes (35 por ciento más que lo de 2002), produjo 124 000 vehículos, 45 por ciento más que 2002; y vendió 119 000 vehículos completos (40.7 por ciento más que en 2002). Actualmente su gama de productos cubre a Jinbei Hiace y los autobuses ligeros Grace, automóviles Zhonghua, automóviles BMW, camiones ligeros de Jinbei y SUV, etcétera. Su

gama de componente incluye asientos para automóviles, cubos de ruedas de vehículos, eje propulsor (árbol de levas), componentes de goma, y accesorios etcétera.

En 2003, Jinbei Auto intensificó la gerencias en las áreas producción, calidad, finanzas, recursos laborales y ventas, etcétera, mejoró la gerencia técnica, las reglas y regulaciones, y practicó la operación esbelta en los segmentos de adquisición, fabricación, calidad, y tecnologías, etcétera, todos estos mejoraron grandemente su productividad laboral y la calidad de los productos.

A través de esfuerzos constantes años atrás, Jinbei Auto ahora tiene considerables ventajas en la industria automotriz nacional:

- A través de la cooperación con famosos fabricantes automotores mundiales, ha obtenido importante ayuda financiera y tecnológica para el desarrollo de vehículos completos y autopartes:
- Ha llegado ser un importante participante en la industria automotriz china;
- Ha sostenido un excelente personal;
- Con ayuda de las autoridades locales, ha llegado a convertirse en una de las 100 empresas más importantes de la Provincia de Liaoning, y registró el primer lugar entre ellas.

Como una de las bases de producción más grandes para autobuses ligeros, la productividad del autobús Hiace de Jinbei Auto se ha colocado en el primer lugar en el mismo sector nacional en varios años, con un 20 por ciento del mercado. Cerca de 35 000 automóviles de la marca Zhonghua han sido producidos desde su lanzamiento en masa. Hasta ahora han sido 5 modelos de la marca de automóviles Zhonghua, tales como el 2.0MT, el 2.0AT, y el 2.4MT, etcétera, fueron puestos en el mercado en buenas ventas.

En 2003, la serie de automóviles Jinbei BMW fueron lanzados, la demanda excedió la oferta.

Actualmente, la gama de productos Jinbei Auto cubre autobuses ligeros, camiones ligeros, SUV, pick-up, y automóviles, etcétera, con diversos grados y niveles.

En la industria de autopartes, Jinbei Auto también realizó varias alianzas con socios de Estados Unidos, Corea y la Provincia de Taiwán.

Con base en el éxito de la cooperación con gigantes internacionales en la industria automotriz, Jinbei Auto ha llegado a ser un participante de gran alcance en la industria automotriz china.

12. Nanjing Automobile Group Corporation.

En 2003, Nanjing Automobile Group Corporation se centró en la Investigación y Desarrollo de nuevos productos para asegurar su desarrollo sustentable. El grupo

invirtió más de 600 millones de yuanes en Investigación y Desarrollo para mejorar la calidad técnica, construir nuevas bases de producción, y ajustar la gama de productos; así obtener considerables beneficios.

Comenzaron a funcionar la base de producción de automóviles Wuxi y la base de vehículos comerciales en Nanjing Jiangning Science Zone; el recientemente desarrollado automóvil Fiat (Weekend Wind) y el autobús fueron lanzados, el sistema de pruebas de resistencia en la emisión de vehículos pasó la revisión realizada por la Administración Estatal para la Protección Ambiental. Algunas nuevas operaciones de negocios, tales como Nanjing Nanqi Special Vehicle Co., Ltd., Nanjing Nanqi Engineering Construction Supervision Co., Ltd., Nanjing Yuejin Auto Renting Co., Ltd., Yuejin Automobile Group Wuxi Branch Company y Nanjing Jinding Auto Standardized Parts Company, etcétera, fueron formadas después de la reorganización del grupo. Mientras en la división de alianzas, el grupo exitosamente estableció una alianza junto con algunos inversionistas privados, que serán fuertes soportes para el desarrollo sustentable del grupo.

El 28 de agosto de 2003, recapitalizó Nanjing Automobile Group Co., Ltd., el cual fue inaugurado. Después de la recapitalización el grupo tiene dos nuevos inversionistas - Jiangsu Guoxin Assets Management Co., Ltd., y Jiangsu Transportation Industry Group Co., Ltd., con una inversión de 4 millones de yuanes. Actualmente, los activos totales del grupo han alcanzado los 12 000 millones de yuanes.

En abril de 2003, el grupo terminó de ajustar su estructura organizacional. Sus jefaturas cubrieron 5 departamentos redundantes y recuperaron 100 empleados superfluos. Esto mejoró grandemente la eficacia de su funcionamiento.

En 2003, Nanjing Fiat sucesivamente lanzó el automóvil Palio de Fiat, el Siena y la furgoneta Weekend Wind.

La serie de camiones ligeros NJ1042MDB fue mejorada, con el rediseño de ensamblaje en las cabinas con base en tecnologías de punta mundial y el chasis optimizado en relación con las necesidades de los consumidores.

Yuejin Automobile Co., Ltd., lanzó la nueva generación NJ2030HDA serie de camiones para carretera. El camión adopta tecnologías avanzadas mundiales con características de alta producción, bajos costos en combustible, alta capacidad y comodidad. Se dirige principalmente a usuarios como el ejército, en los pastizales, campos petrolíferos, minas, y a las áreas con caminos en malas condiciones.

La preparación para el desarrollo del vehículo de carretera NJ2046 (para uso militar) ha sido terminada. El vehículo necesita más de 1 000 autopartes y componentes especiales. La acreditación técnica y la aprobación de la producción para esas autopartes y componentes se terminaron a finales de 2003. En enero de 2003, Nanjing Iveco Automobile Co., Ltd., completó la acreditación para el vehículo de muestra; la prueba de camino fue realizada de febrero a mayo; los

proveedores de autopartes aprobaron la examen total conducida por Nanjing Iveco.

Jiangning Science Zone Base dio inicio. Ocupa un área de 1.47 millones m², con una inversión total de 924 millones de yuanes en la primera fase. Incluye 828 millones de yuanes de Yuejin Share, 53 millones de yuanes para equipo de energía, 43 millones de yuanes para instalaciones logísticas. El total programado de área en la primera fase fue de 242 000 m², incluyendo 230 000 m² para Yuejin Share, 2 600 m² para talleres de energía, 9 400 m² para logística. La base cubre los talleres de estampado, soldadura, pintura y ensamblaje, una empresa constructora del cuerpo del vehículo, y un centro de logística, etcétera. En la primera fase, la capacidad de producción anual será de 80 000 camiones, incluyendo 60 000 camiones ligeros y 20 000 camiones pesados camiones medianos. MPV será lanzado en la segunda fase. Al final de 2003, el área de construcción terminada será de 133 200 m², contando con un 70 por ciento del total.

Wuxi Automobile Body Co., Ltd., fue establecido el 18 de enero 2003, Nanjing Automobile Group Co., Ltd., Wuxi Huishan Development Construction General Corporation, Wuxi Weifu Group Corporation y Wuxi Shuixing Group Corporation firmaron el acuerdo que establece la base de producción Wuxi de Nanjing Automobile Group Co., Ltd. La base está situada en la Zona de Desarrollo Económico de Wuxi Huishan, con un área de 400 000 m² y con un capital registrado de 100 millones de yuanes. La inversión total en la primera fase fue de 250 millones de yuanes. El 18 de marzo de 2003 la construcción de Wuxi Automobile Co., Ltd., empezó y la construcción de sus primeros talleres de trabajo fueron terminados a finales de 2003. Mientras que la mudanza, la instalación y la prueba de las instalaciones comenzaron en noviembre de 2003.

13. Anhui Jianghuai Automotive Group Corporation.

Anhui Jianghuai Automotive Group Corporation (JAC) es una de las 15 empresas dominantes en la Provincia de Anhui, fue establecida el 18 de mayo de 1997, con la anterior Hefei Automobile Manufacturing Factory (fundada en 1964) como el centro de operaciones. Actualmente, JAC tiene activos totales por 6 270 millones de yuanes, activos netos de 2 570 millones de yuanes, y una capacidad de producción anual de 150 000 vehículos, con empleos para 12 000 personas.

JAC es un fabricante oficial designado en autobuses y automóviles, chasises para autobuses, camiones y autobuses de negocios, etcétera, con más de 10 ramas, tales como Anhui Jianghuai Automobile Co., Ltd., (una compañía enlistada), Anhui Ankai Automobile Co., Ltd., (una compañía enlistada) y Anhui Jianghuai Bus Manufacturing Co., Ltd., etcétera. Sus negocios también se vinculan a la producción de máquinas de ingeniería pesada, autopartes, y logística, etcétera.

En el segmento de automóviles, JAC principalmente produce camiones con carga útil de 1 a 50 toneladas; autobuses de negocios de 7 a 10 pasajeros, chasises

para autobuses, autobuses y automóviles grandes y medianos con una longitud de 6 a 12 metros. En el segmento de maquinaria de ingeniería pesada, los principales productos son máquinas de ingeniería y vehículos especiales; mientras que en el segmento de autopartes, los productos claves son ejes (hechos por JAC y Ankai), y cajas de engranajes (hechas por Liuan Gear Box Company). Jianghuai Automobile Co., Ltd., es una de las empresas de alta tecnología dominantes en el país.

JAC se ha mantenido como un participante fuerte con altos niveles tecnológicos para camiones ligeros, chasises para autobuses, autobuses y automóviles. En 2003, JAC vendió 100 253 vehículos y chasises para autobuses, y registró un ingreso por ventas de 7 530 millones de yuanes, con un total de ventas que lo posicionan en el 11º lugar en la industria automotriz china. Sus ventas de chasises para autobuses lo han mantenido en el primer lugar durante 8 años sucesivos en la misma rama en el país. La exportación de camiones ligeros alcanzó el primer lugar en el país mientras que sus autobuses y automóviles de gran tamaño y medianos, fueron desarrollados con tecnologías introducidas de Alemania y Corea, también el nivel técnico es de los más altos en el país.

Para finales de 2003, el ingreso de las ventas de JAC se había mantenido en un crecimiento anual superior al 50 por ciento por 14 años sucesivos. El próximo objetivo de JAC es llegar a tener una base de fabricación de vehículos comerciales de alto nivel con una competitividad fuerte. Para 2010, su capacidad de producción alcanzará los 400 000 vehículos, y la venta de vehículos será de 360 000 unidades, con un ingreso por ventas de 35 000 a 40 000 millones de yuanes.

14. Guangzhou Automobile Industry Group CO., Ltd.

En 2003, los beneficios económicos de Guangzhou Automobile Industry Group Co., Ltd., crecieron alrededor de 40 por ciento en 2002, del cual, el valor total de la producción fue de 55.8 por ciento que el año anterior.

Desempeño de los miembros claves en 2003.

Guangzhou Honda sigue siendo el participante número uno en el grupo, con un ingreso de ventas y beneficios que contabilizan 72 y 95 por ciento respectivamente del total del grupo. Y lanzó el automóvil Accord modificado (modelo actualizado en el mercado mundial) y el sedán Fit.

La producción y ventas de Guangzhou Denway sobrepasaron las 1 000 unidades, mejoraron 200 unidades más que lo planeado.

Guangzhou Yangcheng básicamente alcanzó sus objetivos de negocios de vehículos completos e incluso ganó algunos beneficios en el segmento de autopartes, es decir el ingreso de ventas de los componentes de cabinas fue de

64.22 millones de yuanes, y de las autopartes para el mantenimiento y ensamblaje fue de 4.91 millones de yuanes.

Los beneficios económicos de las autopartes de la compañía mejoraron más del 50 por ciento en 2002, con beneficios crecientes en 92.8 por ciento que el año anterior.

Mientras que en 2003, la compañía de lujo de acondicionador de aire del grupo fue modificada y se formó Guangzhou Denso Co., Ltd., y Guangzhou Stanley Electric Co., Ltd., con socios de Japón.

La compañía de comercio del grupo ganó un ingreso por ventas de 2 210 millones de yuanes (24.5 por ciento más que en 2002) y beneficios totales de 63.73 millones de yuanes (15.5 más que el año anterior).

Nuevos logros.

En 2003, Guangzhou Toyota fue establecido: Guangzhou Honda completó su extensión e instaló una base de exportación, mientras que Guangzhou Honda también alcanzó su objetivo de mejorar la capacidad anual a 120 000 automóviles, y reconstruyó los talleres para incrementar la capacidad anual a 240 000 automóviles.

En 2003, el grupo llegó a ser uno de los principales líderes entre las "500 Empresas más Importantes en China", con mejores logros en cinco segmentos de negocios, tales como el ingreso de ventas y los beneficios totales etcétera, en el cual, los beneficios totales tomaron la 24ª posición en la nación y el margen de beneficios de capital se registro entre las primeras 17 empresas automotrices enlistadas en las "primeras 500", y sus ingresos de ventas y beneficios totales tomaron la 4ª posición.

El grupo se colocó en la 6ª posición en la Provincia de Guangdong y la primera en la Ciudad de Guangzhou dependiendo del ingreso de ventas; mientras de acuerdo a sus beneficios totales, el grupo tomó la segunda posición en la Provincia de Guangdong y la primera posición en la Ciudad de Guangzhou.

15. China National Heavy Duty Truck Group Co., Ltd.

De cara al retroceso de los mercados crecientes del SARS, la suspensión de seguro por préstamos para la compra de vehículo y la restricción del gobierno en sobrecarga en todo el país, etcétera, China National Heavy Duty Truck Group Co., Ltd. (CNHTC), en 2003 hizo grandes esfuerzos en mejorar su ejecución en los negocios y obtener mejores rendimientos, registrando una tasa de crecimiento anual del 60 por ciento.

En el segmento del funcionamiento de los negocios en 2003, CNHTC vendió aproximadamente 21 012 vehículos (creciendo 62.2 por ciento en 2002), y 96 247 motores Steyr (creciendo 81.8 por ciento en 2002); y registró un ingreso por

ventas de 15 120 millones de yuanes (creciendo 47.8 por ciento en 2002), con beneficios de pre-impuestos por 1 050 millones de yuanes (creciendo 135 por ciento en 2002), y un valor agregado industrial de 2 360 millones de yuanes (creciendo 24.8 en 2002).

En el segmento de Investigación y Desarrollo, basado en sus 4 plataformas de desarrollo, CNHTC lanzó más de 100 nuevos tipos y 569 modelos nuevos (297 modelos de vehículos completos y 272 modelos de chasises todos ellos han sido vistos por la Declaración Estatal de Productos Automotores) y se obtuvo más de 180 patentes. Ahora CNHTC tiene alrededor de 760 productos listados en la Declaración, formando una combinación completa de productos de camiones en el país.

El desarrollo de la nueva generación de la serie de camiones Hao Wo progresó en forma rápida. La serie de camiones Huanghe Prince ha sido puesta para producirse en masa. La recuperación de Steyr King, y las series de camiones Steyr y Feilong están en progreso; el desempeño de sus vehículos militares y vehículos especiales ha alcanzado niveles avanzados en el mismo sector en el país, mientras que el desarrollo de los autobuses y automóviles también tiene grandes progresos. Especialmente los camiones multi-ejes desarrollados, los camiones mezcladores de cemento y los camiones con producción que realizó un alto crecimiento en el mercado nacional, por ejemplo, las ventas de los camiones 6X4 y 8X4 contaron con 80 por ciento del total; mientras los camiones mezcladores de cemento llegaron a ser sustitutos para importarse ya que han dominado el mercado nacional desde hace mucho tiempo.

La recuperación en el segmento técnico, ayuda a incrementar la parte del mercado, debido a la capacidad de producción y a la competitividad a finales de 2003. CNHTC ha invertido más de 1 000 millones de yuanes (el total acumulativo) en el desempeño de innovaciones tecnológicas, y exitosamente completo el mejoramiento de sus motores, líneas de ensamblaje, líneas de pintado, líneas de perforación digitales controladas en chasises, robots de soldadura para cuerpos y la reconstrucción de una planta de cajas de ejes, una planta de fundición y campos de pruebas, etcétera. Para estos, los niveles técnicos de los principales componentes y ensambles de CNHTC, tales como motores, ejes, y cabinas, están en las más grandes alturas del segmento de camiones nacional. De acuerdo al desarrollo del programa, CNHTC continuará invirtiendo alrededor de 1 600 millones de yuanes en construir una nueva línea de ensamblaje, y reconstruir el centro de soldadura, la Zona Industrial Changqing y el centro técnico, etcétera.

En el segmento de mercado, en 2003, CNHTC invirtió más de 200 millones de yuanes en la construcción de las redes de mercado y anuncios, y resultó en mejores beneficios. Para finales de 2003, esto había colocado a 30 filiales de venta a todo lo largo del país, y formó una completa red de ventas que consiste en 500 agentes especiales, más que las 80 plantas renovadas asociadas, sobre las 60 tiendas 4S (de las cuales 19 ha sido calificadas) y más de 300 estaciones de servicio. En 2003, la parte de mercado de camiones de CNHTC se incrementó a

8.4 por ciento, 3 puntos porcentuales más altos que aquellos del año anterior, en el cual la parte del mercado de camiones pesados (con cargas de hasta 20 toneladas) sobrepasó el 60 por ciento en el mismo sector en el país.

En alianzas y cooperación, en junio de 2003, CNHTC formalmente firmó el contrato con Volvo de Suecia en formar una alianza. La construcción de la alianza está en progreso.

En fusiones y adquisiciones, en diciembre de 2003, la compañía de camiones CNHTC obtuvo la aprobación en adquirir partes del grupo Xiaoya. Y Weichai Dongli fue enlistada en la Bolsa de Valores de Hong Kong en marzo de 2004.

16. Fujian Motor Industry Group Corporation.

Fujian Motor Industry Group Corporation establecido en 1992 es un grupo empresarial directamente bajo el gobierno Provincial de Fujian, y es un fabricante designado en automóviles y vehículos ligeros, con independencia para importar y exportar.

Ahora el grupo tiene 20 miembros, con activos fijos en 2 000 millones de yuanes y 7 000 empleados, con una capacidad de producción anual de 150 000 vehículos. Sus principales productos incluyen los automóviles Lioncel, los autobuses ligeros Delica, RV Fresca, las pick-ups Forta, la marca Fujian de camiones ligeros, la marca Kinglong de autobuses y automóviles de lujo grandes y medianos, furgonetas, autopartes que cubren carrocerías, ejes, molduras, mecanismo de dirección, accesorios internos, etcétera.

Producción y ventas.

En 2003, el grupo produjo 110 000 vehículos (incluyendo 19 389 vehículos renovados) y registró un valor total de la producción en 18 170 millones de yuanes con un ingreso de ventas en 11 610 millones de yuanes, y beneficios de 1 130 millones de yuanes.

Recientemente, el grupo ha creado un plan de fabricación completa que cubre tres bases de producción (una de automóviles y autobuses ligeros; una para autobuses y automóviles grandes y medianos; y otra para vehículos agrícolas), y un sistema de proveeduría de autopartes.

Programa de desarrollo.

De acuerdo al programa, el grupo extenderá sus escalas de cooperación con socios para mejorar el desarrollo de vehículos completos y establecer plantas para ensamblajes claves, tales como motores, transmisiones, y mecanismos de dirección, etcétera, mientras también plantea colocar compañías financieras para mejorar la ejecución de los negocios, y construir centros de Investigación y Desarrollo a un nivel provincial y un centro de ventas.

De acuerdo a la meta de 2005, el grupo tuvo una capacidad de producción anual de 250 000 vehículos, y registró un valor de producción industrial de 40 000 millones de yuanes, y los beneficios pre-impuestos fueron de 4 000 millones de yuanes, llegando a ser un participante importante en la industria automotriz del país. Y para 2010, los activos totales del grupo alcanzarán los 10 000 millones de yuanes, siendo uno de los 8 grupos más importantes en China.

17. Geely Group Co. ¹⁷⁶

Este grupo es relativamente nuevo, se fundó en noviembre de 1986. Comenzó con la fabricación de partes para refrigeradores, en 1994 produjo motocicletas y entre 1995 y 1996 su producción ascendió a 60 000 y 200 000 unidades por lo que se convirtió en el principal fabricante de motocicletas en China. En 1997 inició sus operaciones en la industria automotriz y un año después lanzó al mercado su primer vehículo Hoaqing. En 1999 obtuvo el segundo lugar de producción en Ningbo. Geely es el primer fabricante que ha conseguido con éxito comercializar un vehículo económico por debajo de 40 000 yuanes, y en mayo de 2000 comenzó la fabricación del modelo Merri equipado con motor de Toyota (fabricado por la alianza Tianjing Toyota). En abril de 2001 las dos filias se reagruparon y crearon Zhejiang Geely Automobile Industrial Co.

En noviembre de 2001 la Comisión Estatal de Economía y Comercio aprobó que los modelos JL6360, HQ6360, MR6370, y MR7130 los cuales fueron publicados en el catálogo de productos automotores. Geely automotriz se convirtió en la primera empresa privada china aprobada en el mercado automotor chino.

En el 2003, el grupo produjo 34 360 unidades de vehículos, participando con el 3.84 por ciento del total del mercado automotor, y con el 13 por ciento del mercado de vehículos sedan.

Algunos de sus productos son: Hoaqing vehículo sedan, Hoaqing Bright Star, Hoaqing 300, Merrie, Beautiful Scenary, Uliou, Maple Beautiful Leopard, en cuanto a sedanes se refiere. Y en cuanto a camiones de transporte están Dic-up JL 1010N y Delivery Van JL 5010X.

¹⁷⁶ Sepúlveda, Reyes, Elizabeth. La industria automotriz china: creación, estructura e influencia de la inversión extranjera directa a partir de las reformas económicas de 1980 (Tesis). Programa de Posgrado en Ciencias de la Administración, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, 2004, pág. 119.

**DATOS GENERALES DE LOS PRINCIPALES GRUPOS DE EMPRESAS
AUTOMOTRICES EN 2003.**

Producción (en unidades)

Nombres	Vehículos	Vehículos		
		Camiones	Autobuses	Automóviles
1 China FAW Group	858 737	222 699	116 173	519 865
2 Dongfeng Motor Group Corporation	473 012	209 150	34 144	219 210
3 Shanghai Automotive Industry Corporation (Group)	796 969	51 101	133 003	612 666
4 China Aerospace Science and Industry Corporation	268	118	150	0
5 China Aerospace Science and Technology Corporation	0	0	0	0
6 China North Industries Group Corporation	3 882	3 716	166	0
7 China South Industries Group Corporation	407 882	60 098	227 166	120 618
8 China Aviation Industry Corporation I	1 613	0	331	1 282
9 China Aviation Industry Corporation II	321 016	31 275	216 679	72 432
10 Beijing Automotive Industry Holding Co., Ltd.	347 879	239 411	35 214	73 254
11 Shenyang Jinbei Automotive Co., Ltd.	124 439	11 485	78 613	34 341
12 Nanjing Automobile Group Corporation	99 469	43 940	18 885	36 644
13 Anhui Jianghuai Automotive Group Corporation	93 646	54 748	38 898	0
14 Guangzhou Automotive Industry Group Co., Ltd.	122 568	3 925	1 465	117 178
15 China National Heavy Duty Truck Group Co., Ltd.	21 136	21 136	0	0
16 Fujian Motor Industry Group Co.	91 913	5 258	50 968	35 687

Nombres	Vehículos Renovados	Motores	
		Gasolina	Diesel
1 China FAW Group	20 987	401 377	221 644
2 Dongfeng Motor Group Corporation	16 364	261 990	231 092
3 Shanghai Automotive Industry Corporation (Group)	182	577 106	0
4 China Aerospace Science and Industry Corporation	1 296	199 747	0
5 China Aerospace Science and Technology Corporation	79	0	0
6 China North Industries Group Corporation	3 242	0	0
7 China South Industries Group Corporation	192	401 145	0
8 China Aviation Industry Corporation I	652	0	0
9 China Aviation Industry Corporation II	630	426 485	0
10 Beijing Automotive Industry Holding Co., Ltd.	0	53 938	21 168
11 Shenyang Jinbei Automotive Co., Ltd.	0	0	0
12 Nanjing Automobile Group Corporation	0	38 791	15 812
13 Anhui Jianghuai Automotive Group Corporation	2 423	0	0
14 Guangzhou Automotive Industry Group Co., Ltd.	0	0	0
15 China National Heavy Duty Truck Group Co., Ltd.	5 306	0	54 463
16 Fujian Motor Industry Group Co.	19 389	0	0

Nota: Los camiones incluyen volquetes, tractores, tanques, vans y camiones especiales; los autobuses incluyen vans para propósitos especiales; SAIC excluye SAIC Chery Automobile Co., Ltd.

China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004. Documento proporcionado por el Licenciado Félix Rojas Cruz, Director General del Sistema de Información del Sector Automotor (SISAM), pág. 56.

**Principales Indicadores
Económicos
(en 10 000 yuanes)**

Nombres	Valor Total de Pro- ducción (Precios Constante 1990)	Valor Agregado	Empleo (Final del año) (Personas)	Equipo Principal (Unidades)
1 China FAW Group	12 772 407	2 821 095	108 249	26 709
2 Dongfeng Motor Group Corporation	9 969 794	2 958 305	124 296	26 130
3 Shanghai Automotive Industry Corporation (Group)	16 572 511	5 021 424	64 915	26 826
4 China Aerospace Science and Industry Corporation	622 094	133 040	12 902	7 480
5 China Aerospace Science and Technology Corporation	381 922	107 927	6 535	/
6 China North Industries Group Corporation	934 554	186 049	84 651	36 441
7 China South Industries Group Corporation	4 616 592	726 715	154 555	106 992
8 China Aviation Industry Corporation I	1 186 059	200 023	56 561	37 679
9 China Aviation Industry Corporation II	1 854 390	285 613	18 957	6 345
10 Beijing Automotive Industry Holding Co., Ltd.	2 940 453	663 642	35 459	/
11 Shenyang Jinbei Automotive Co., Ltd.	2 120 448	342 011	10 653	718
12 Nanjing Automobile Group Corporation	1 202 082	215 454	18 666	10 119
13 Anhui Jianghuai Automotive Group Corporation	621 575	178 334	9 350	2 801
14 Guangzhou Automotive Industry Group Co., Ltd.	3 063 195	905 213	14 059	/
15 China National Heavy Duty Truck Group Co., Ltd.	1 354 528	236 163	23 507	9 335
16 Fujian Motor Industry Group Co.	1 817 133	487 422	5 716	2 858

Nombres	Activos Totales	Inversión Total	Valor de Ventas
1 China FAW Group	10 185 410	619 410	11 227 060
2 Dongfeng Motor Group Corporation	8 707 469	438 390	9 652 946
3 Shanghai Automotive Industry Corporation (Group)	9 567 654	392 174	12 587 833
4 China Aerospace Science and Industry Corporation	660 157	14 101	447 459
5 China Aerospace Science and Technology Corporation	452 219	14 359	388 850
6 China North Industries Group Corporation	1 996 291	170 954	926 952
7 China South Industries Group Corporation	7 772 036	405 512	5 010 000
8 China Aviation Industry Corporation I	1 573 023	80 313	814 397
9 China Aviation Industry Corporation II	1 390 066	76 784	1 480 465
10 Beijing Automotive Industry Holding Co., Ltd.	2 501 934	289 689	2 871 231
11 Shenyang Jinbei Automotive Co., Ltd.	2 016 823	88 430	1 280 568
12 Nanjing Automobile Group Corporation	1 225 416	84 264	878 637
13 Anhui Jianghuai Automotive Group Corporation	427 938	81 288	649 722
14 Guangzhou Automotive Industry Group Co., Ltd.	2 222 267	141 813	2 833 789
15 China National Heavy Duty Truck Group Co., Ltd.	1 354 942	/	1 512 353
16 Fujian Motor Industry Group Co.	646 134	21 160	1 161 422

China Automotive Technology & Research Center, China Association of Automobile Manufacturers. China Auto: Automotive Industry of China 2004, pág. 56.

**Producción de las Principales
Empresas Automotrices por Tipo
(en unidades)**

Nombres	Total 2000			
		Camiones	Autobuses	Automóviles
1 China FAW Group	210 178	147 843	46 970	15 365
2 Dongfeng Motor Group Corporation	210 937	135 379	21 658	53 900
3 Changan Automobile (Group) Liability Co., Ltd.	203 127	49 111	105 781	48 235
4 Shanghai Volkswagen Automotive Company Limited	221 524	0	0	221 524
5 Beiqi Foton Motor Co., Ltd.	83 815	82 940	875	0
6 Shanghai General Motors Corp., Ltd.	30 024	0	0	30 024
7 Hafei Motor Co., Ltd.	122 007	11 737	110 270	0
8 SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.	111 508	53 174	58 334	0
9 Shenyang Jinbei Automotive Co., Ltd.	77 078	15 858	61 220	0
10 Jiangxi Changhe Automobile Co., Ltd.	103 233	12 920	90 313	0
11 Guangzhou Honda Automobile Co., Ltd.	32 228	0	0	32 228
12 SAIC Chery Automobile Co., Ltd.	2 767	0	0	2 767
13 Yuejin Motor Group Corporation	67 952	36 974	30 978	0
14 Anhui Jianghuai Automotive Group Co., Ltd.	47 889	20 459	27 430	0
15 South East (Fujian) Motor Corporation Ltd.	19 145	0	19 145	0
16 Zhejiang Geely Holding (Group) Co., Ltd.	14 594	64	14 530	0
17 Jiangling Motors Group Corporation	26 810	21 284	5 526	0
18 Great Wall Automobile Holding Company Limited	24 365	24 365	0	0
19 Beijing Hyundai Motor Corporation	/	/	/	/
20 Hainan Automotive Group Co., Ltd.	3 059	0	1 310	1 749
21 Qingling Motor (Group) Company Limited	42 266	34 862	7 404	0
22 Changfeng (Group) Co., Ltd.	10 467	0	10 467	0
23 Hebei Zhongxing Automobile Co., Ltd.	8 657	7 168	1 489	0
24 Shandong Kama Automobile Manufacturing Co., Ltd.	/	/	/	/
25 China National Duty Truck Group Co., Ltd.	2 874	2 669	205	0

Nombres	Total 2001	Total		
		Camiones	Autobuses	Automóviles
1 China FAW Group	256 941	169 394	66 059	21 488
2 Dongfeng Motor Group Corporation	262 869	160 763	29 914	72 192
3 Changan Automobile (Group) Liability Co., Ltd.	196 821	34 840	118 858	43 123
4 Shanghai Volkswagen Automotive Company Limited	230 281	0	0	230 281
5 Beiqi Foton Motor Co., Ltd.	97 788	94 093	3 695	0
6 Shanghai General Motors Corp., Ltd.	58 543	0	0	58 543
7 Hafei Motor Co., Ltd.	138 958	7 763	128 186	3 009
8 SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.	120 128	52 101	68 027	0
9 Shenyang Jinbei Automotive Co., Ltd.	95 766	30 178	65 588	0
10 Jiangxi Changhe Automobile Co., Ltd.	121 288	16 483	104 805	0
11 Guangzhou Honda Automobile Co., Ltd.	51 146	0	0	51 146
12 SAIC Chery Automobile Co., Ltd.	30 070	0	0	30 070
13 Yuejin Motor Group Corporation	56 868	30 299	26 569	0
14 Anhui Jianghuai Automotive Group Co., Ltd.	51 052	22 693	28 359	0
15 South East (Fujian) Motor Corporation Ltd.	31 079	0	31 079	0
16 Zhejiang Geely Holding (Group) Co., Ltd.	24 865	61	24 804	0
17 Jiangling Motors Group Corporation	36 848	29 651	7 197	0
18 Great Wall Automobile Holding Company Limited	28 676	28 676	0	0
19 Beijing Hyundai Motor Corporation	/	/	/	/
20 Hainan Automotive Group Co., Ltd.	10 171	0	5 785	4 386
21 Qingling Motor (Group) Company Limited	28 164	21 396	6 768	0
22 Changfeng (Group) Co., Ltd.	10 447	0	10 447	0
23 Hebei Zhongxing Automobile Co., Ltd.	8 770	8 762	8	0
24 Shandong Kama Automobile Manufacturing Co., Ltd.	/	/	/	/
25 China National Duty Truck Group Co., Ltd.	7 662	7 394	268	0

Nombres	Total 2002	Total		
		Camiones	Autobuses	Automóviles
1 China FAW Group	561 787	239 017	96 331	226 439
2 Dongfeng Motor Group Corporation	419 521	236 633	50 469	132 419
3 Changan Automobile (Group) Liability Co., Ltd.	328 917	48 069	213 002	67 846
4 Shanghai Volkswagen Automotive Company Limited	278 890	0	0	278 890
5 Beiqi Foton Motor Co., Ltd.	147 655	139 078	8 577	0
6 Shanghai General Motors Corp., Ltd.	111 623	0	0	111 623
7 Hafei Motor Co., Ltd.	173 030	17 183	145 781	10 066
8 SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.	149 368	60 541	88 827	0
9 Shenyang Jinbei Automotive Co., Ltd.	85 518	7 716	68 400	9 402
10 Jiangxi Changhe Automobile Co., Ltd.	154 941	26 669	126 903	1 369
11 Guangzhou Honda Automobile Co., Ltd.	59 080	0	0	59 080
12 SAIC Chery Automobile Co., Ltd.	50 398	0	0	50 398
13 Yuejin Motor Group Corporation	83 937	40 511	20 400	23 026
14 Anhui Jianghuai Automotive Group Co., Ltd.	76 371	38 859	37 512	0
15 South East (Fujian) Motor Corporation Ltd.	47 676	117	47 559	0
16 Zhejiang Geely Holding (Group) Co., Ltd.	43 457	0	39 559	3 898
17 Jiangling Motors Group Corporation	51 386	40 719	10 667	0
18 Great Wall Automobile Holding Company Limited	39 788	27 634	12 154	0
19 Beijing Hyundai Motor Corporation	1 356	/	/	1 356
20 Hainan Automotive Group Co., Ltd.	10 894	/	/	10 894
21 Qingling Motor (Group) Company Limited	31 893	29 549	2 344	0
22 Changfeng (Group) Co., Ltd.	15 067	0	15 067	0
23 Hebei Zhongxing Automobile Co., Ltd.	15 140	11 395	3 745	0
24 Shandong Kama Automobile Manufacturing Co., Ltd.	/	/	/	/
25 China National Duty Truck Group Co., Ltd.	13 047	12 910	137	0

Nombres	Total 2003	Total		
		Camiones	Autobuses	Automóviles
1 China FAW Group	858 737	222 699	116 173	519 865
2 Dongfeng Motor Group Corporation	473 074	209 212	44 652	219 210
3 Changan Automobile (Group) Liability Co., Ltd.	406 861	59 077	227 166	120 618
4 Shanghai Volkswagen Automotive Company Limited	405 252	0	0	405 252
5 Beiqi Foton Motor Co., Ltd.	250 110	232 080	18 030	0
6 Shanghai General Motors Corp., Ltd.	207 000	0	0	207 000
7 Hafei Motor Co., Ltd.	200 007	13 512	154 108	32 387
8 SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.	180 018	50 289	129 279	450
9 Shenyang Jinbei Automotive Co., Ltd.	124 439	10 605	79 493	34 341
10 Jiangxi Changhe Automobile Co., Ltd.	118 721	17 155	78 832	22 734
11 Guangzhou Honda Automobile Co., Ltd.	117 178	0	0	117 178
12 SAIC Chery Automobile Co., Ltd.	101 141	0	0	101 141
13 Yuejin Motor Group Corporation	99 469	43 940	18 885	36 644
14 Anhui Jianghuai Automotive Group Co., Ltd.	93 646	54 748	38 898	0
15 South East (Fujian) Motor Corporation Ltd.	86 655	0	50 968	35 687
16 Zhejiang Geely Holding (Group) Co., Ltd.	81 284	0	52 543	28 741
17 Jiangling Motors Group Corporation	63 169	47 418	15 751	0
18 Great Wall Automobile Holding Company Limited	59 283	28 719	30 564	0
19 Beijing Hyundai Motor Corporation	55 113	0	0	55 113
20 Hainan Automotive Group Co., Ltd.	42 381	0	0	42 381
21 Qingling Motor (Group) Company Limited	34 866	33 364	1 502	0
22 Changfeng (Group) Co., Ltd.	29 230	0	29 230	0
23 Hebei Zhongxing Automobile Co., Ltd.	27 490	18 334	9 156	0
24 Shandong Kama Automobile Manufacturing Co., Ltd.	24 036	24 036	0	0
25 China National Duty Truck Group Co., Ltd.	21 136	21 136	0	0

Fuente: Op. Cit. Pág. 57.