

EL AUTOMÓVIL EN CHINA Y SU EVOLUCIÓN

1.- DEL ANTIGUO CARRUAJE AL AUTOMÓVIL

Huo Jianying

A pesar de que a mucha gente le gusta llamar “abuelo” a algunos coches, el automóvil moderno tiene sólo 100 años de existencia por lo que puede decirse, que comparado con los antiguos carruajes tirados por caballos, es, como mucho, un niño.

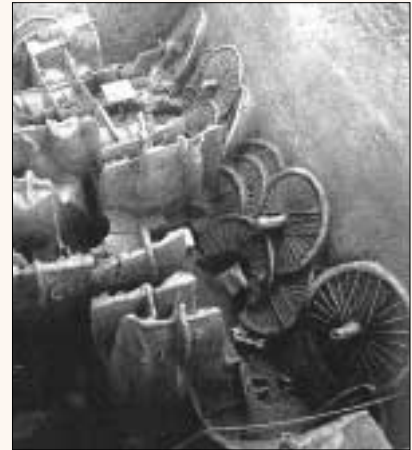
En las ruinas *yin* de la ciudad de Anyang los arqueólogos han desenterrado carruajes de hace 3.000 años pero, según sus estudios, la aparición del carruaje se produjo en tiempos aún más remotos. Por lo tanto, desde que los chinos comenzaron a utilizar carruajes hasta que han comenzado a tener automóviles han transcurrido cerca de 4.000 años. Pero, mil años atrás, en China el petróleo ya se usaba como combustible líquido.

En aquel entonces se le llamaba *zhishui* (agua grasienta) y era considerado en don de la Madre Tierra. El negro humo que producía al arder llamó la atención de **Shen Kuo** (1031-1095), científico de la dinastía *Song del Norte*, que utilizó su hollín para elaborar una tinta de mucho mejor calidad que la hecha a partir del car-

bón. Además, no sólo demostró que el petróleo es un excelente combustible, sino que predijo que su uso se extendería por todo el planeta y llevó a cabo experimentos sobre la elaboración de productos derivados mediante procesos de síntesis. Siendo un funcionario de rango, no pudo dedicarse de lleno a los estudios científicos y técnicos, y depositó sus esperanzas en el futuro.

Lamentablemente, el *agua grasienta* no volvió a despertar el interés de los chinos hasta ocho siglos después, concretamente hasta 1956, año del nacimiento de la industria automovilística nacional. Y ha sido preciso esperar hasta estos últimos años para ver cómo se generalizaba el consumo de petróleo.

Según se dice, el primer automóvil que llegó a China fue el que **Yuan Shikai** regaló en 1902 a **Ci Xi**, emperatriz madre de la dinastía *Qing*, con ocasión de su cumpleaños. Este vehículo, comprado en el extranjero, se parecía bastante a los viejos carruajes, pues su caja y sus ruedas también eran de madera. En la parte delantera había un asiento para el conductor y en la trasera, dos sillas para los pasajeros.



Carros de caballos de hace más de 2.000 años

Aunque este automóvil le gustó mucho, Ci Xi nunca lo condujo ni fue en él debido, según se cuenta, a la colocación de las sillas y a la posición que debía adoptar el chófer. A **Ci Xi** no le hacía ninguna gracia que el asiento del conductor estuviera delante del suyo. Además, no estaba dispuesta a que éste condujera sentado e insistió en que se pusiera de rodillas. La discusión llegó finalmente a un punto muerto. Ante tal situación, y temiendo que ocurriera una desgracia, los funcionarios intentaron persuadir a la emperatriz madre de que abandonase la idea de utilizarlo. No se sabe qué pasó al final, pero el automóvil se guardó primero en el Palacio Imperial y luego en el Parque Dehe del Palacio de Verano, donde ha permanecido hasta la actualidad.

Después, China experimentó grandes cambios, pero el automóvil siguió estando fuera del alcance de las familias chinas. Si bien el “automóvil imperial” dejó de ser el único privado, los que circulaban por Beijing podían contarse con los dedos durante largo tiempo.

En marcado contraste, durante la segunda mitad de la década 90 del siglo pasado, la “fiebre del automóvil”



Carretas y carruajes en un mural de una tumba de la dinastía Han (206 a.n.e.- 220)



Carruaje de bronce de la dinastía Han del Este (25-220) desenterrado en la ciudad de Wuwei (provincia de Gansu)

Los vehículos chinos antiguos

En la antigua China, los tres tipos de vehículos más importantes eran el carruaje, la carreta de bueyes y la carretilla.

- El carruaje, llamado también *vehículo ligero*, era usado por los nobles en sus viajes y combates.

- La carreta de bueyes, o *vehículo pesado*, se utilizaba para transportar mercancías.

- La carretilla, que era empujada por una persona, solía ser usada por la gente común y corriente para transportar mercancías y pasajeros.

Antiguamente, la caja de estos vehículos se llamaba *yu*. Al principio, quienes montaban en ellos solían ir de pie en la caja, razón por la cual en tres de sus lados llevaban tablas de madera que no sólo garantizaban la seguridad de los pasajeros, sino que ofrecían un apoyo sobre el que descansar de vez en cuando. La caja se cubría con un material flexible que, a modo unas veces de paraguas y otras de sombrilla, protegía de la lluvia y del sol. Al mismo tiempo, era un elemento simbólico, tanto es así que, cuando estos vehículos se usaban pa-

ra transportar a delincuentes, había que desmontar su cubierta.

Si todos los que tienen licencia de conducción saliesen a las calles de las ciudades con un automóvil, se produciría un colapso de la circulación sin precedentes, ya que de los dos millones de automóviles que hay circulando normalmente se pasaría a los tres millones y medio. El número de personas con licencia de conducción pero sin coche propio es muy elevado, circunstancia que augura un brillante porvenir a los vendedores de automóviles. Por otra parte, en los próximos ocho años el gobierno municipal de Beijing planea invertir 1,8 billones de yuanes en la construcción de vías de comunicación para hacer frente a las necesidades que se avecinan.



Carruaje con brújula y carruaje con tambor de corredera

ra transportar a delincuentes, había que desmontar su cubierta.

Posteriormente se habilitaron tres asientos: uno en el medio, para el conductor; otro a la derecha, para el acompañante; y otro a la izquierda, para el viajero más distinguido.

En la dinastía Han (206 a.n.e. 220) la gama de vehículos se amplió.



Carretilla en la pintura Fiesta de la Claridad Pura a la orilla del río, obra maestra de la dinastía Song (960-1279) que retrata la vida urbana. Fotos de Sun Shianing, Huo Jianying, Zhan Jingde, Potoe y de archivo



Carreta del período Qi del Norte (550-577)

El de mayor categoría era sin duda alguna el *luche* del emperador, alto, amplio y con exquisitos y lujosos adornos. Los funcionarios de rango utilizaban el *xuanche*, cuya caja tenía una cubierta inclinada hacia arriba en su parte delantera y llevaba a ambos lados esteras pintadas para cubrir las ventanillas. El *ziche*, el vehículo de las damas nobles, tenía más detalles: su caja, impregnada de agradables aromas, era como un pequeño cuarto decorado con cortinas, donde las mujeres podían sentarse y tenderse. En dicha dinastía, la carreta de bueyes, que venía usándose principalmente para transportar mercancías, comenzó a utilizarse cada vez más para llevar a personas, ya que, además de ser un vehículo tranquilo y seguro, era lo suficientemente espa-



El automóvil comenzó a llegar a China durante la dinastía Qing

cioso como para colocar en ella una mesa donde poder comer, tomar vino y solazarse.

En la dinastía *Song*, se extendió el uso del caballo, el asno y el palanquín, y los viejos vehículos volvieron a usarse para transportar mercancías. El llamado *taiping*, utilizado por primera vez en esta dinastía, era un vehículo tirado por cinco o siete bueyes que podía cargar más o menos lo mismo que un camión ligero actual.

En la evolución de estos medios de transporte, el carruaje con brújula y el carruaje con tambor de corredera marcaron un adelanto tecnológico puesto que su funcionamiento se basaba en los principios de la transmisión mediante engranajes.

El carruaje con brújula, equipado con una vara y dos ruedas, llevaba una figura de madera cuyo brazo levantado señalaba siempre al Sur.

Según datos históricos, el carruaje con tambor de corredera era de

Carruaje de la dinastía Qing (1644-1911)

dos pisos, en cada uno de los cuales había una figurilla de madera que tocaba el tambor; la del piso inferior lo tocaba cada medio kilómetro y la del superior cada cinco.

En tiempos de las dinastías del Sur y Norte (420-589) circulaba un vehículo equipado con un molino que, al mismo tiempo que se movía, convertía el grano en harina.

El valor simbólico

Aparte de su utilidad práctica, los vehículos han sido desde la antigüedad símbolo de posición social, riqueza y poderío nacional. Los carruajes tirados por cuatro caballos se llamaban *yisheng* (un *sheng*) y las dimensiones y el poderío de un reino se describían diciendo que era un reino de, por ejemplo, 100 *sheng* o 1.000 *sheng*. Por otra parte, la posición social y la situación económica de una persona eran fácilmente deducibles en función de la cantidad y la hechura de los vehículos que poseía.

En el *Zhouli*, libro escrito hace 2.000 años, se registran los reglamentos sobre la forma de los vehículos. Estrictos y recargados de detalles triviales, tratan de sus medidas, su color, su categoría y su capacidad, así como del modo en que debían alinearse en los ritos y otras actividades. El incumplimiento de dichos reglamentos era considerado una traición o un acto de rebeldía contra el gobierno.

El gran maestro **Confucio** ofrece un ilustrativo ejemplo. En el libro *Lunyu* se relata la siguiente anécdota. **Yanh Hui**, uno de sus discípulos predilectos, había muerto. Como su familia era tan pobre que no podía comprar un *guo* (un ataúd donde se colocaba otro más pequeño en el que se depositaba el cadáver), el padre de Yan pidió a Confucio que vendiera su vehículo para poder comprar uno. Confucio se negó y justificó su actitud explicándole que él era un alto funcionario del gobierno y, que como tal, si salía sin vehículo, contraven-



dría los reglamentos. Y añadió que, cuando su propio hijo murió, tampoco pudo vender su vehículo para darle un buen entierro. Confucio, célebre por su bondad, se vio obligado a rechazar la petición del padre de Yan Hui a fin de preservar la dignidad de los reglamentos y la ley.

Para convencer a **Jiang Ziya** de que lo ayudase a vencer al emperador de *Shang* (siglo XXII a.n.e.- siglo XI a.n.e.), **Ji Chang**, primer emperador de la dinastía *Zhou* (siglo XI a.n.e.- 771 a.n.e.), condujo en persona su vehículo hasta el retirado lugar donde vivía Jiang. Este proceder, inconcebible en aquella época, conmovió a Jiang tan profundamente que, con sus 80 años a cuestas, se puso al



Los chinos prefieren los productos nacionales

frente de las tropas y consiguió finalmente que el poder nacional pasase a manos de Ji Chang. Esta anécdota sobre el emperador Ji Chang se ha transmitido a lo largo de los milenios hasta llegar a nuestros días.

El tema de los vehículos y los automóviles parece inagotable. Incontables páginas web, numerosas exposiciones y nuevas marcas deslumbrantes de automóviles están tomando el relevo en la narración de la historia de estos medios de transporte cargados de simbolismo. ■

2.- PROBLEMAS POLÍTICOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA ACTUAL

Zhang Yaodong

Las políticas sobre la Industria Automovilística establecidas en 1994 pusieron fin al desorden imperante en este sector y promovieron su desarrollo. Sin embargo, el funcionamiento propio de la economía planificada choca con los cambios exigidos por la entrada de China en la **OMC** (Organización Mundial del Comercio).

En vista de ello, a finales de abril de 2003 la **Comisión Estatal de Reforma y Desarrollo** distribuyó el borrador de las nuevas políticas de desarrollo de esta industria.

Du Fangci, secretario general de la **Asociación de la Industria Automovilística de China** y uno de los artífices de las políticas promulgadas en 1994 y **Jia Xinguang**, primer analista de la **Compañía Asesora para el Desarrollo de la Industria Automovilística de China** y experimentado investigador del desarrollo de esta industria nacional e internacional, responden a unas preguntas.

- ¿Por qué se han elaborado estas nuevas políticas de la industria automovilística?

Jia Xinguang: En los últimos años se han producido grandes cambios en la industria automovilística



Du Fangci



Jia Xing

tanto nacional como internacional. Sobre todo desde el inicio del presente siglo, el mercado para esta industria se ha desarrollado tanto que ha entrado en una nueva etapa en la que la venta de coches particulares representa el mayor porcentaje y un sector muy activo del consumo. El ingreso de China en la **OMC** produjo una nueva oleada de ventas y ello ha contribuido a que hoy las leyes del desarrollo del mercado automovilístico sean totalmente diferentes.

Las estrategias de las empresas transnacionales establecidas en China han experimentado tres cambios importantes: antes de la década de 1990, se dedicaban principalmente a la venta de sus productos; a mediados de dicha década, comenzaron a establecer sus fábricas en nuestro país; y, a partir del 2001, empezaron a aplicar una nueva estrategia encaminada a incluir China en su sistema

general de gestión, consistente en cooperar con nuestro país en todos los aspectos, avanzar en todas direcciones y producir todas las series.

Du Fangci: Con el establecimiento de las nuevas políticas de la industria automovilística, China cumple uno

de los compromisos que suscribió antes de incorporarse a la **OMC**; a saber: fomentar el desarrollo de esta industria. Por eso, lo que debemos hacer ahora ya no es discutir la necesidad de elaborar nuevas políticas sino cómo elaborarlas.

- ¿De qué defectos adolecían las antiguas políticas?

Du: Las políticas anteriores eran relativamente buenas puesto que sirvieron de base para el desarrollo de la industria automovilística nacional. Algunas empresas extranjeras las criticaron, pero en realidad les favorecieron. Por ejemplo, el límite de posesión del 50% de las acciones es una restricción para ambas partes, pero esa restricción no hizo cambiar de planes a ninguna de las empresas foráneas que querían entrar en nuestro mercado. Los defectos de las antiguas políticas hay que buscarlos más

Automóviles fabricados por la Aelous-Citroën Automobile Co. En Hubei



Línea de producción de FAW-Volkswagen's Audi en la provincia de Jilin



bien en su aplicación ya que eran simplemente reglamentos, no leyes, hecho que dificultaba su ejecución.

Jia: Los defectos de esas políticas anteriores se ponían de manifiesto en los cuatro aspectos siguientes: En primer lugar, debido a la falta de disposiciones detalladas sobre su entrada en vigor, no podían ponerse en práctica; eso fue lo que sucedió, por ejemplo, con la certificación de los modelos y la política del consumo de automóviles. En segundo lugar, el monopolio de la economía planificada impedía que esta industria adaptase su desarrollo al de la economía de mercado; sirva de ejemplo la existencia de precios orientativos. En tercer lugar, algunas de dichas políticas contradecían varias normas de la **OMC**, entre ellas las relativas a la nacionalización, los subsidios a las empresas nacionales, la transferencia de tecnología, las restricciones a la importación y las atribuciones de verificación y aprobación. En cuarto lugar, no prestaban la debida atención a las industrias y los servicios auxiliares.

- En su opinión, ¿Qué problemas deben resolver las nuevas políticas del sector?

Du: Las nuevas políticas deben dispensar igual trato a todas las partes, sean empresas de capital extranjero sean empresas nacionales privadas. Algunas empresas de capital extranjero consideran que reciben un trato desigual, pero en realidad el trato dispensado a las empresas nacionales es aún más estricto; por ejemplo, a las empresas chinas de propie-

dad no estatal les resulta muy difícil obtener la aprobación para acceder al mercado.

Además, es necesario estimular la competencia y el desarrollo independiente. La restricción de la competencia implica la limitación del propio desarrollo.

Pero lo más importante es que las nuevas políticas del sector deben resolver la problemática derivada del hecho de que administración de esta industria no está unificada, sino repartida entre varios departamentos gubernamentales.

Jia: Los siete problemas más importantes son los siguientes:

- El primero es la inversión. El que el mercado de capitales del sector automovilístico se abra más o no, así como el que se permita o no la circulación de activos estatales entre las empresas automovilísticas son cuestiones de gran trascendencia para el desarrollo de la industria automovilística china. Además, es necesario tomar en consideración la entrada de capitales no estatales y la posesión de más del 50% de las acciones por parte del capital extranjero.

- El segundo es el acceso al mercado. ¿Cómo puede ponerse en juego el papel desempeñado por el mercado en la asignación de recursos?

- El tercer problema, el relacionado con la política del consumo, abarca varios aspectos, entre ellos el de aclarar explícitamente si es necesario desarrollar automóviles particulares y el de coordinar la urbanización y el desarrollo de la industria. Otro de los temas que preocupan a los consumidores es la sustitución del impuesto de circulación por un impuesto sobre el combustible.

- El cuarto es el sistema de ventas. La tendencia de desarrollo del sector es promover un sistema de ventas parecido al de las marcas prestigiosas. Pero hay que decidir si



Coches Buick embarcando en Shanghai para Filipinas

mediante dicho sistema pueden venderse productos de distintas marcas.

- El quinto problema es el relacionado con el combustible y la protección del medio ambiente. La búsqueda de recursos energéticos alternativos es una tarea apremiante. Hay que redefinir la política de incentivos al desarrollo de energías alternativas y baterías. Asimismo, quedan por resolver varias cuestiones relacionadas con la protección del medio ambiente, como las instalaciones viarias auxiliares, el control de las emisiones

también deben tenerse en cuenta ámbitos tan importantes como el consumo automovilístico, la financiación, el servicio posventa y el suministro de combustible

- ¿Cuáles son sus sugerencias para la elaboración de las nuevas políticas de la industria automovilística?

Du: En mi opinión, pueden hacerse varias objeciones al sistema de verificación y aprobación. La economía de mercado exige un ajuste y un control macroeconómicos por parte del

zas con el fin de estimular la fusión de los capitales industrial y financiero.

En segundo lugar, los departamentos gubernamentales pertinentes deberían aplicar de manera estricta el sistema de Certificación, de retirada de la circulación y de eliminación para reforzar la administración del mercado; poner en pleno juego el papel del mercado en la distribución de los recursos para promover la reestructuración de las ramas industriales; y diseñar estrategias de exportación para estimular la participación de las empresas nacionales en la competencia internacional.

En tercer lugar, hay que elaborar cuanto antes una política sobre el consumo, política que debería incluir la reforma del impuesto de circulación y de la tasa sobre el combustible, el fomento del desarrollo de los utilitarios, la mejora de las condiciones de uso de los automóviles, la eliminación de la discriminación que sufren los minicoches y la defensa de los derechos e intereses de los consumidores. Asimismo, los departamentos correspondientes deben apoyar el consumo de vehículos motorizados, la supresión de los impuestos y tasas irracionales, la publicación de datos e información, y la severa sanción de corruptelas como la subida arbitraria de precios, el cobro injustificado de tarifas y la imposición arbitraria de multas.

En cuarto lugar, hay que diseñar lo antes posible estrategias para el desarrollo de los recursos energéticos, perfeccionar la legislación sobre la protección del medio ambiente y acelerar la reforma de las Asociaciones.

Por último, es necesario acelerar el proceso de legislación y, en especial, la elaboración de la Ley de vehículos motorizados, la Ley de seguridad vial, la Ley de protección del medio ambiente, la Ley de protección de los derechos e intereses de los consumidores, la Ley de protección de los derechos e intereses de los comisionados, la Ley de retirada de circulación de vehículos motorizados y la Ley del reciclaje.

¿Hacia el colapso circulatorio?



de dióxido de carbono y el reciclaje de materiales.

- El sexto problema está vinculado a las políticas financieras. Tomando como modelo las experiencias de las empresas automovilísticas extranjeras, debe animarse a las empresas nacionales a establecer sus propias Instituciones financieras. Al mismo tiempo que financian préstamos para la compra a plazos, dichas Instituciones ofrecen apoyo a los comisionistas y a los fabricantes de piezas y repuestos, formando de esta manera un patrón de "préstamo-servicio posventa-servicios diversos".

- El séptimo y último problema tiene que ver con las industrias auxiliares. Al ser una industria relacionada con otros muchos sectores, su desarrollo repercute en el de éstos. Por lo tanto, en la elaboración de las políticas de la industria automovilística

Gobierno pero no es conveniente que éste intervenga demasiado en la microeconomía. Por ejemplo, si una empresa quiere poner un portaequipajes en el techo del coche, tiene que solicitar la aprobación del Departamento correspondiente. ¿Cómo es posible impulsar el desarrollo de esta industria si para hacer algo tan insignificante hay que pedir permiso?

Jia: En primer lugar, hay que reformar el sistema de inversión y de acumulación de capitales, flexibilizar el mercado financiero y permitir tanto la cotización de los capitales estatales en la Bolsa, como la entrada de otros tipos de capitales, entre ellos los aportados por los accionistas. Respecto a las empresas de inversión chino-foránea, la proporción de las acciones debería ser fijada por ambas partes. Además, hay que reformar el sistema administrativo de las finan-