

China despegando hacia el cielo

Por: [Marc Selgas Cors](#)

Globalización, 30 de enero 2017

[Observatorio de la Política China](#)

Hoy en día ya no sorprende que China encabece los rankings de los diferentes sectores de la economía mundial. Un sector, que todavía no ha llegado a ser el número uno, es el de la aviación, pero se espera que China se convierta en el mayor mercado de aviación del mundo en los próximos 20 años. ¿Cómo lo va hacer? Hay distintos factores que le permitirá llegar al número uno del pódium. El primer punto lo encontramos en la premisa que dio el Consejo de Estado de China, quien proyectó que China construya desde 2017 hasta 2035, más de 500 aeropuertos de aviación general en todo el país. China tenía 210 aeropuertos civiles a finales de 2015, y tendrá más de 260 para 2020, llegando a doblar la cifra en sólo 15 años, según el decimotercer plan quinquenal. Según este plan se estima un crecimiento anual del 6 al 7 por ciento en el tráfico de pasajeros, las adquisiciones de aviones y el total de horas de vuelo en las próximas dos décadas. En consecuencia, la Civil Aviation Administration of China (CAAC) anunció, en mayo de 2016, una inversión de 11.900 millones de dólares en infraestructuras de aviación.

Aunque la construcción de un aeropuerto en China es compleja, hay que destacar, como segundo punto, que varias compañías extranjeras ya tienen experiencia participando en tales proyectos, incluyendo la ayuda en el diseño del Aeropuerto de Beijing Capital y el Aeropuerto de Guangzhou Baiyun. Esto viene propiciado porqué a medida que se abre el mercado de servicios intermedios, los inversionistas, extranjeros calificados, pueden optar por participar en otras etapas del proceso de construcción, ya sea individualmente o como una empresa conjunta. Además, las nuevas directrices establecen que el capital privado puede invertirse en el desarrollo integral de los terrenos, la publicidad u otras instalaciones en la zona económica del aeropuerto.

La aprobación de la inversión privada en las operaciones comerciales de un aeropuerto, como terminales, logística, almacenamiento y servicio en tierra, ya no es necesaria. En cambio, un procedimiento simplificado elimina las barreras para que las empresas extranjeras inviertan en las operaciones de los aeropuertos civiles.

Como tercer punto de este despegue en el mundo de la aviación civil, hay que destacar que se espera que China posea más de 5.000 aviones multifuncionales para 2020. Además, China se está convirtiendo en un proveedor clave de sistemas de aeronaves y componentes. El gobierno está actuando como un ávido defensor de este crecimiento, enfatizando la importancia de la industria aeroespacial para el desarrollo y crecimiento del país.

Esto significa uno de los cambios más significativos y una de las oportunidades más exponenciales de crecimiento de la última década, ya que las demandas del país en la

aviación y las industrias aeroespaciales han aumentado. Este crecimiento se espera, en parte, debido a que los viajes aéreos son más asequibles en China, lo que significa que se requiere de inversiones significativas en nuevos aeropuertos y tecnología.

Un cuarto factor a tener en cuenta es el aumento de las rutas internacionales, la demanda de nuevas aeronaves y la aparición de compañías de bajo coste. Aunque este último tipo de vuelos puedan tener una menor calidad de servicio, la creciente clase media china aún busca los mejores precios, al menos en cuanto a rutas nacionales se refieren. Las aerolíneas de bajo coste solo representan el 10 por ciento de los vuelos en China, en la actualidad, se espera que aumenten su cuota de mercado en un futuro.

Los ingresos familiares también han aumentado de manera considerable. De ahí que decidan viajar más. Es lógico que se decanten por las aerolíneas de bajo coste, que ofrecen precios muy competitivos. Según las predicciones de Airbus para China, el número medio de vuelos por persona al año aumentará de 0,3 en la actualidad a 1,3 en 2035. Esta cifra, superior a la de Europa, es la razón por la que tanto Airbus como Boeing creen que China se convertirá en el mercado aéreo más grande del mundo.

El crecimiento de la industria de la aviación de China ha sido tan consistente y grande, que la gente a veces se olvida hasta qué punto, todo este proceso se ha producido en un tiempo relativamente corto. China se ha convertido en un actor global importante en la aviación. Por ejemplo, se espera que la expansión continúe en el sector de las líneas aéreas, impulsada por el rápido y continuo crecimiento de la economía y la rápida urbanización de la población.

Como resultado de estas proyecciones favorables, ya se puede comprobar el aumento en la compra de aviones de compañías europeas o estadounidense como Boeing y Airbus, así como de los fabricantes chinos, incluyendo COMAC, AVIC y otros.

La Universidad de Aviación Civil de China (CAUC) está formando una asociación para desarrollar la próxima generación de talento para la creciente industria de aviación de China. Esta formación viene impulsada por las políticas del Gobierno chino, quien está apostando por el desarrollo del talento y quiere seguir mejorando la formación profesional en los próximos años.

La clara apuesta por la aviación civil, se puede ver reflejada en los contratos que el gobierno de Pekín ha firmado con los constructores aéreos, Airbus y Boeing. Pero la apuesta no es sólo a nivel de compra a compañías extranjeras, sino que la gran apuesta es por la creación de una industria aeronáutica propia.

El motivo de esta apuesta es el quinto factor de esta carrera en el mundo de la aviación civil. En la última década se ha cuadruplicado el tráfico de pasajeros a nivel nacional en China, lo cual ha permitido disminuir el precio de los billetes de avión. Este indicador llevó en el año 2015, al gobierno de Pekín a realizar la primera gran compra de aeronaves, con la adquisición de 130 Airbus A320 y A330 por un montante de 15.500 millones de euros.

En 2016, un año después de la gran adquisición de Airbus, China compró 164 aviones de Boeing, por un valor de unos 11.000 millones de dólares, y convirtió al país en su mayor cliente. Pero para alcanzar los objetivos establecidos en su último plan quinquenal, China necesita casi 7.000 nuevas aeronaves valoradas en 1.025 billones de dólares en las próximas dos décadas, convirtiendo a la nación en el primer billón de dólares en el mercado

de aviación.

China representará el 30% de todas las 737 entregas de aviones de Boeing producidas en Washington, así como alrededor del 25% de todos los modelos de aviones fabricados en Washington y Carolina del Sur. Tales órdenes significarán 150.000 empleos, fijos, en Estados Unidos al año. A consecuencia del acuerdo comercial con Boeing, la compañía estadounidense anunció la construcción de sus primeras instalaciones offshore en China. Boeing, conjuntamente con la Corporación de Aeronaves Comerciales de China, han marcado el objetivo comercial de entregar alrededor de 100 aeronaves, Boeing 737, al año.

Boeing invertirá alrededor de mil millones de dólares cada año para apoyar la industria de la aviación de China, y los proveedores chinos tienen papeles en cada uno de los modelos de aviones comerciales.

Uno de los acuerdos entre Boeing y el gobierno de Pekín, ha sido que la creciente industria de comercio electrónico de China podría convertirse en el próximo gran éxito para Boeing. El mercado de comercio electrónico de China ya es el mayor en el mundo, con ventas esperadas para llegar a 900 mil millones de dólares. El gobierno chino pretende aumentar esa cifra a 5,7 billones de dólares en el año 2020.

China no sólo mira hacia fuera, también mira hacia dentro y este es el motivo que está llevando al gobierno chino a intentar crear su propia industria aeronáutica, para la construcción de aviones para el transporte de pasajeros. El objetivo de la Corporación China de Aviación Comercial (COMAC) es convertirse en el tercer mayor fabricante mundial de aviones de pasajeros en 2020, cuando tendrá capacidad para fabricar 25 ARJ-21 al año (en la actualidad sólo hay uno).

Para avanzar en el campo de la construcción de aeronaves de largo recorrido, con capacidad mínima de 300 pasajeros y una autonomía de 12000km, COMAC ha cerrado, un acuerdo, con su homóloga rusa United Aircraft Corporation (UAC) para desarrollar conjuntamente el primer avión chino de doble pasillo. A día de hoy esta aeronave no tiene nombre propio, aunque por los pasillos de la COMAC ya se le ha bautizado como el C-929. Esta aeronave competirá directamente con el Airbus A-350 o el Boeing 787. El principal objetivo para que la aeronave pueda ser competitiva a nivel de mercado es que el C-929 sea un 10% más eficiente en el uso de combustible, que los modelos occidentales. China empieza a despegar.

Marc Selgas Cors

Marc Selgas Cors: *Doctor en Estudios Interculturales y Master en Economía y Negocios en Asia Oriental.*

La fuente original de este artículo es [Observatorio de la Política China](#)

Derechos de autor © [Marc Selgas Cors](#), [Observatorio de la Política China](#), 2017

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **Marc Selgas**
Cors

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca