

#### IV. POLÍTICAS COMERCIALES, POR SECTORES

##### 1) AGRICULTURA

###### i) Panorama general

1. A pesar de un firme crecimiento de los sectores manufacturero y de servicios, la agricultura sigue siendo una parte importante de la economía de China: en 2010 aportó un 10 por ciento al PIB y representó el 37 por ciento del empleo en su conjunto. Si bien el número de personas que trabajan en el sector agropecuario ha ido disminuyendo y al mismo tiempo la producción ha ido aumentando, lo que indica un aumento de la productividad, la diferencia entre la contribución del sector al PIB y su contribución al empleo también indica que la productividad sigue siendo muy inferior a la de otros sectores y ayuda a explicar la desigualdad de ingresos entre las zonas rurales y las urbanas.

2. En 2010, el valor de las importaciones de productos agrícolas (definición de la OMC) en China fue de aproximadamente 67.000 millones de dólares EE.UU. (alrededor del 5 por ciento de las importaciones totales de mercancías) y el de las exportaciones, de aproximadamente 36.000 millones de dólares EE.UU. (alrededor del 2 por ciento de las exportaciones totales de mercancías).<sup>1</sup> China es el mayor productor mundial de numerosos renglones agrícolas importantes, como el arroz, el algodón, el trigo y las patatas (papas).<sup>2</sup>

###### a) Producción

3. El valor total de la producción agropecuaria en China ha mostrado un firme crecimiento en años recientes; llegó a 5.777 millones de yuan en 2010 y registró un aumento anual medio de más del 12 por ciento. Ello es resultado tanto del alza de los precios como del aumento de las cantidades producidas de las principales mercancías. En términos de valor de la producción, las legumbres y hortalizas son el producto principal (20 por ciento del valor de la producción) y les siguen los porcinos (16 por ciento), las aves de corral (10 por ciento), el arroz (8 por ciento) y el maíz (5 por ciento) (cuadro IV.1). La base de producción es amplia: los 10 productos principales representan poco más de la mitad del valor bruto de toda la producción agropecuaria.

4. El aumento de las cantidades producidas ha variado sustancialmente entre un producto y otro. La producción de leche casi se triplicó entre 2002 y 2008 y posteriormente se estabilizó en un nivel próximo a los 36 millones de toneladas. La producción de manzanas, carne de ave, maíz y trigo también experimentó un fuerte crecimiento. No obstante, el aumento de los volúmenes de producción de algunos productos importantes ha sido mucho menor y la producción de judías (porotos, alubias, frijoles, fréjoles) disminuyó en el mismo período (cuadro IV.2).<sup>3</sup> Los datos relativos a los rendimientos indican que, en el caso de los cultivos principales, la mayor parte del crecimiento de la producción se debe al aumento de la superficie cosechada, puesto que los rendimientos (en kg/ha) no han aumentado en la misma cantidad (cuadro IV.3).

<sup>1</sup> Base de datos en línea Comtrade de la División de Estadística de las Naciones Unidas. Consultada en: <http://comtrade.un.org/> [octubre de 2011].

<sup>2</sup> Base de datos en línea FAOStat. Consultada en: <http://faostat.fao.org/> [octubre de 2011].

<sup>3</sup> Base de datos en línea FAOStat. Consultada en: <http://faostat.fao.org/> [octubre de 2011]; y Base de datos de la OCDE sobre Estimación de la Ayuda a los Productores y Estimación de la Ayuda a los Consumidores. Consultada en: [http://www.oecd.org/document/59/0,3746,en\\_2649\\_33797\\_39551355\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/document/59/0,3746,en_2649_33797_39551355_1_1_1_1,00.html) [octubre de 2011].

**Cuadro IV.1**  
**Valor de la producción agropecuaria y de determinados productos, 2002-2010**  
(Miles de millones de yuan)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Valor total de la producción</b>	2.339	2.441	3.031	3.292	3.361	4.078	4.863	5.025	5.777
Legumbres y hortalizas	403	442	491	563	622	742	857	947	1.157
Porcinos	406	444	617	644	505	813	1.096	906	920
Aves de corral	256	276	328	373	377	420	488	517	564
Arroz	209	194	297	298	278	329	363	367	447
Frutas y frutos secos	149	157	177	209	230	280	318	352	439
Maíz	137	145	196	199	209	237	262	249	303
Trigo	105	106	142	162	161	183	198	235	235
Animales vivos de la especie bovina	83	95	109	125	136	136	174	183	200
Cultivos oleaginosos	68	79	100	96	87	123	156	138	162
Algodón	53	79	88	88	102	125	110	102	160
Ovinos y caprinos	48	56	65	74	56	90	108	118	140
Habas (porotos, frijoles, fréjoles) de soja (soya)	43	50	63	65	53	49	62	57	61

- Nota:
1. El valor total de la producción corresponde a los datos de los rubros "agricultura" y "ganadería" provenientes de la Oficina Nacional de Estadística.
  2. Los datos relativos a "frutas y frutos secos" correspondientes a 2009 y 2010 no incluyen los frutos secos.
  3. En 2009, los datos relativos a la agricultura y la silvicultura se ajustaron de conformidad con el nuevo Catálogo de productos para estadísticas.

Fuente: Datos de la Oficina Nacional de Estadística.

**Cuadro IV.2**  
**Volumen de la producción agropecuaria: determinados productos, 2002-2010**  
(Millones de toneladas)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Carne de cerdo	41,2	42,4	43,4	45,6	46,5	42,9	46,2	48,9	50,7
Carne de aves	12,0	12,4	12,6	13,4	13,6	14,5	15,3	15,9	16,6
Arroz	174,5	160,7	179,1	180,6	181,7	186,0	191,9	195,1	195,8
Manzanas	19,2	21,1	23,7	24,0	26,1	27,9	29,8	31,7	33,3
Maíz	121,3	115,8	130,3	139,4	151,6	152,3	165,9	164,0	177,2
Trigo	90,3	86,5	92,0	97,4	108,5	109,3	112,5	115,1	115,2
Carne de vacuno	5,2	5,4	5,6	5,7	5,8	6,1	6,1	6,4	6,5
Colza	10,6	11,4	13,2	13,1	11,0	10,6	12,1	13,7	13,1
Algodón	4,9	4,9	6,3	5,7	7,5	7,6	7,5	6,4	6,0
Carne de ovino mayor	2,8	3,1	3,3	3,5	3,6	3,8	3,8	3,9	4,0
Judías (porotos, alubias, frijoles, fréjoles)	22,4	21,3	22,3	21,6	20,0	17,2	20,4	19,3	19,0
Cultivos azucareros	102,9	96,4	95,7	94,5	104,6	121,9	134,2	122,8	120,1
Leche	13,0	17,5	22,6	27,5	31,9	35,3	35,6	35,2	35,8

Fuente: Datos de la Oficina Nacional de Estadística.

Cuadro IV.3

Rendimientos de la producción agropecuaria: determinados productos, 2002-2010  
(Kg/ha)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Arroz	6.189	6.061	6.311	6.260	6.280	6.433	6.563	6.585	6.553
Trigo	3.777	3.932	4.252	4.275	4.593	4.608	4.762	4.739	4.748
Maíz	4.924	4.813	5.120	5.287	5.326	5.167	5.556	5.258	5.454
Algodón	1.175	951	1.111	1.129	1.295	1.286	1.302	1.289	1.229
Habas (porotos, frijoles, fréjoles) de soja (soya)	1.893	1.653	1.815	1.705	1.620	1.454	1.703	1.630	1.771
Colza	1.477	1.582	1.813	1.793	1.833	1.874	1.835	1.877	1.775
Caña de azúcar	64.663	64.023	65.199	63.970	70.450	71.228	71.210	68.093	65.700

Fuente: Datos de la Oficina Nacional de Estadística.

5. De los 200 millones de explotaciones agrícolas que hay en China, prácticamente todas son pequeñas explotaciones familiares con una extensión media de solamente 0,6 hectáreas (ha). El reducido tamaño limita mucho la cuantía del capital que se puede dedicar a maquinaria y a otras inversiones para ahorrar mano de obra. Hasta hace poco, el bajo costo de la mano de obra significaba que este aspecto no suponía una restricción a la producción en todos los casos. La extensión limitada de las explotaciones agrícolas y los altos niveles de disponibilidad de fuerza de trabajo también significaban que la producción crecía con más vigor en el caso de los cultivos de uso intensivo de mano de obra, como las frutas y las legumbres y hortalizas. No obstante, las situaciones de escasez de mano de obra y el aumento del costo del trabajo pueden estar llegando a ser una limitación para la producción.<sup>4</sup>

#### b) Comercio

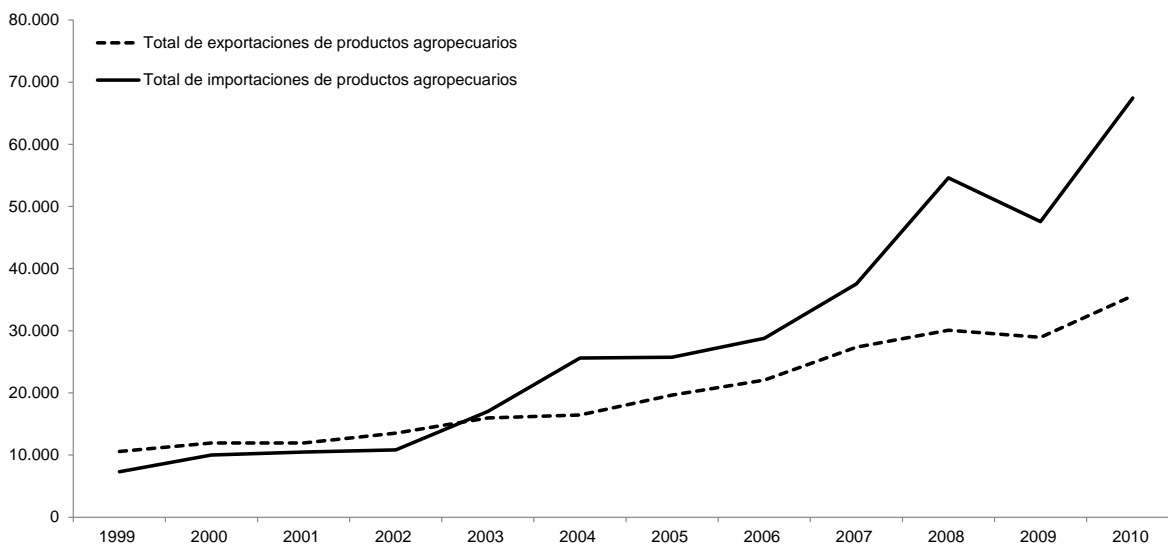
6. En los últimos 10 años, las importaciones y exportaciones de productos agrícolas (definición de la OMC) de China han aumentado considerablemente. La disminución del valor del comercio que se registró en 2009 en comparación con 2008 se debió más bien a la caída de los precios de los productos básicos, ya que los volúmenes de importación siguieron creciendo en ese período. Además, en 2010 las exportaciones e importaciones reanudaron su crecimiento en términos de valor.

7. Si se considera su valor, las importaciones han aumentado en promedio un 23 por ciento anual desde 2001, alcanzando 67.000 millones de dólares EE.UU. en 2010 (gráfico IV.1). Este ritmo de crecimiento es apenas más rápido que el de las importaciones de mercancías en su conjunto, y la agricultura todavía representa menos del 5 por ciento de las importaciones totales de mercancías. Los Estados Unidos son la principal fuente de las importaciones, seguidos del Brasil, la Argentina y Malasia. La tasa de crecimiento de las importaciones varía considerablemente entre un producto y otro. Entre los principales productos importados, el algodón, el aceite de soja (soya), los extractos de malta y el aceite de palma exhibieron un crecimiento particularmente elevado (cuadro IV.4).

<sup>4</sup> Zhang, Yang, y Wang (2010).

**Gráfico IV.1**  
**Exportaciones e importaciones de productos agropecuarios, 1999-2010**

Millones de \$EE.UU.



Fuente: Base de datos Comtrade de la División de Estadística de las Naciones Unidas, <http://comtrade.un.org/>.

8. Durante más de un decenio las habas (porotos, frijoles, fréjoles) de soja (soya) han sido, por amplio margen, el producto de importación más importante, al representar más de la tercera parte de todas las importaciones de productos agropecuarios; siguen el algodón, el aceite de palma y la lana. Los Estados Unidos son los principales proveedores de habas (porotos, frijoles, fréjoles) de soja (soya), seguidos por el Brasil y la Argentina. Los Estados Unidos también son los principales proveedores de algodón, delante de la India y Uzbekistán. Malasia es el principal proveedor de aceite de palma, seguido por Indonesia.

9. Las exportaciones también han aumentado considerablemente durante los últimos 10 años, y casi se han triplicado hasta alcanzar 36.000 millones de dólares EE.UU. en 2010 (cuadro IV.5). En este período se modificó mucho la estructura de las exportaciones, pues las exportaciones de determinados productos como las frutas, las legumbres y hortalizas y las preparaciones alimenticias crecieron a un ritmo mucho más acelerado que las de productos de exportación más tradicionales como el arroz y la seda cruda. El destino principal de las exportaciones de productos agropecuarios es el Japón, seguido de los Estados Unidos y Hong Kong, China.

**Cuadro IV.4**  
**Importaciones de determinados productos agropecuarios, 2001-2010**  
(Millones de dólares EE.UU., miles de toneladas y porcentaje)

Código del SA	Designación de las mercancías		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1201	Habas (porotos, frijoles, fréjoles) de soja (soya)	Millones de \$EE.UU.	2.810	2.483	5.417	6.979	7.778	7.489	11.473	21.815	18.787	25.093
		Miles de toneladas	13.939	11.314	20.741	20.230	26.590	28.237	30.817	37.436	42.552	54.798
5201	Algodón	Millones de \$EE.UU.	71	180	1.163	3.166	3.191	4.867	3.477	3.491	2.114	5.655

Código del SA	Designación de las mercancías	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	Miles de toneladas	56	171	870	1.901	2.568	3.641	2.458	2.110	1.526	2.836
1511	Aceite de palma	425	849	1.443	1.868	1.782	2.274	3.683	5.213	4.219	4.711
	Millones de \$EE.UU.										
	Miles de toneladas	1.517	2.221	3.325	3.857	4.330	5.069	5.095	5.282	6.441	5.696
5101	Lana	790	815	753	1.077	1.210	1.260	1.790	1.686	1.461	1.955
	Millones de \$EE.UU.										
	Miles de toneladas	250	192	165	221	247	277	309	280	305	315
4101	Cueros	606	565	712	959	1.023	1.204	1.290	1.413	1.142	1.514
	Millones de \$EE.UU.										
	Miles de toneladas	437	437	532	622	649	705	680	757	974	893
0402	Leche, nata (crema) concentradas	115	162	217	274	235	291	326	401	584	1.396
	Millones de \$EE.UU.										
	Miles de toneladas	60	112	135	146	108	136	99	102	249	417
0714	Raíces y tubérculos	153	143	195	344	421	621	660	393	890	1.207
	Millones de \$EE.UU.										
	Miles de toneladas	1.951	1.761	2.368	3.442	3.336	4.951	4.621	1.979	6.109	5.764
1507	Aceite de soja (soya)	24	408	1.015	1.549	908	800	2.146	3.334	1.842	1.203
	Millones de \$EE.UU.										
	Miles de toneladas	70	870	1.884	2.516	1.694	1.543	2.823	2.586	2.391	1.341
1901	Extracto de malta	71	105	101	145	175	282	355	581	847	979
	Millones de \$EE.UU.										
	Miles de toneladas	18	27	28	38	46	68	75	91	119	125
0207	Carne de ave	444	426	462	154	334	462	945	1.088	984	963
	Millones de \$EE.UU.										
	Miles de toneladas	707	574	644	185	383	588	804	833	750	542
	<b>Importaciones totales de productos agropecuarios</b>	<b>10.473</b>	<b>10.842</b>	<b>17.003</b>	<b>25.608</b>	<b>25.738</b>	<b>28.790</b>	<b>37.534</b>	<b>54.597</b>	<b>47.570</b>	<b>67.463</b>

Fuente: Base de datos Comtrade de la División de Estadística de las Naciones Unidas. Consultada en: <http://comtrade.un.org/>.

**Cuadro IV.5**  
**Exportaciones de determinados productos agropecuarios, 2001-2010**  
(Millones de dólares EE.UU. y porcentaje)

Código del SA	Designación de las mercancías	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
0703	Cebollas	269	403	462	541	714	996	1.048	797	1.269	2.612
	Millones de \$EE.UU.										
	Miles de toneladas	852	1.337	1.646	1.605	1.784	1.863	2.133	2.114	2.152	2.060
0712	Hortalizas secas	349	374	446	573	702	846	935	931	1.040	1.882
	Millones de \$EE.UU.										
	Miles de toneladas	202	188	214	230	242	274	318	318	316	369
2008	Frutas u otros frutos, conservados, no expresados en otra parte	507	551	712	830	947	1.128	1.484	1.809	1.565	1.868
	Millones de \$EE.UU.										
	Miles de toneladas	568	699	861	961	1.063	1.136	1.348	1.312	1.246	1.308

Código del SA	Designación de las mercancías		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1602	Otras preparaciones y conservas de productos cárnicos	Millones de \$EE.UU.	593	666	711	838	1.109	1.172	1.214	1.003	1.036	1.316
		Miles de toneladas	231	263	281	302	390	420	407	276	278	352
2309	Preparaciones del tipo de las utilizadas para la alimentación de los animales	Millones de \$EE.UU.	92	89	98	125	183	282	541	921	873	1.234
		Miles de toneladas	186	145	144	161	174	210	424	666	550	748
0808	Manzanas, peras y membrillos	Millones de \$EE.UU.	141	209	290	365	428	520	674	913	933	1.075
		Miles de toneladas	486	682	906	1.092	1.192	1.179	1.425	1.600	1.635	1.561
2005	Otras hortalizas preparadas o conservadas	Millones de \$EE.UU.	358	400	434	552	671	776	938	892	795	965
		Miles de toneladas	485	528	582	705	811	879	983	930	835	936
2009	Jugos de frutas	Millones de \$EE.UU.	179	199	285	366	525	671	1.353	1.259	762	864
		Miles de toneladas	258	323	453	533	707	746	1.141	794	897	896
0713	Hortalizas secas	Millones de \$EE.UU.	280	319	359	331	388	406	542	826	816	836
		Miles de toneladas	719	860	1.041	795	868	801	859	1.031	1.096	1.000
0504	Despojos	Millones de \$EE.UU.	284	291	399	505	510	548	574	843	791	832
		Miles de toneladas	52	56	65	63	64	71	69	68	70	76
<b>Exportaciones totales de productos agropecuarios</b>			<b>11.954</b>	<b>13.519</b>	<b>15.978</b>	<b>16.435</b>	<b>19.655</b>	<b>22.067</b>	<b>27.355</b>	<b>30.088</b>	<b>28.936</b>	<b>35.649</b>

Fuente: Base de datos Comtrade de la División de Estadística de las Naciones Unidas. Consultada en: <http://comtrade.un.org/>.

## ii) Políticas agrícolas

10. Las políticas agrícolas siguen las mismas tendencias que las constatadas en el último examen de las políticas comerciales de China. En el Duodécimo Plan Quinquenal (2011-2015) se reafirman los compromisos que figuran en planes anteriores para crear un nuevo campo socialista fortaleciendo el apoyo a los agricultores, dándoles más beneficios y promoviendo la modernización, con el fin de mejorar sus niveles de vida. El objetivo principal de la política nacional es salvaguardar la seguridad alimentaria mediante el aumento de la capacidad de producción y la mejora de la competitividad. En el plan se establecen objetivos más específicos, que incluyen un aumento de 50 millones de toneladas de la capacidad de producción de granos (definidos como arroz, trigo, maíz y habas (porotos, frijoles, fréjoles) de soja (soya)). Este aumento ha de lograrse mediante mayores inversiones y pagos en las zonas productoras de granos, mejorando al mismo tiempo las condiciones de la producción agrícola. En el plan también se resalta la necesidad de aumentar la mecanización agrícola y de desarrollar y adoptar biotecnología. Figuran en el plan otras medidas, como el aumento de los precios de compra mínimos de los principales granos y la mejora de la compra y el almacenamiento provisionales de productos agrícolas a granel.

11. También se hace hincapié en la diversificación de la economía rural mediante el desarrollo del turismo, los combustibles alternativos, las inversiones en infraestructura, una mejor urbanización

de pueblos y aldeas y el mejoramiento de los servicios públicos (con inclusión de la educación y la capacitación).

12. A nivel nacional, la política agrícola es responsabilidad del Ministerio de Agricultura. No obstante, como sucede en muchos países, también intervienen en ella otros ministerios y organismos públicos. En principio, las contribuciones de los distintos organismos se coordinan a nivel del Partido Comunista y del Consejo de Estado. También influyen las autoridades subnacionales, puesto que son las encargadas de aplicar y cofinanciar algunas medidas de política. La normativa básica en materia agrícola sigue siendo la Ley de Agricultura de 1993, que establece la división de responsabilidades desde el nivel nacional hasta el local, incluidos los agricultores.

13. Todas las tierras agrícolas de China son propiedad del Estado o de colectivos y son gestionadas por las autoridades locales de la zona. En virtud de la Ley de Agricultura de 1993 y de la Ley de contratos sobre tierras en zonas rurales de 2003, pueden otorgarse contratos de explotación agrícola a unidades familiares rurales. La duración del contrato es de 30 años en el caso de las tierras cultivables, de 30 a 50 años en el de las praderas y de 30 a 70 en el de los terrenos forestales y puede ser de más de 70 años en el caso de los terrenos forestales que contengan árboles especiales. Al vencer el contrato se atribuye prioridad al titular sobre otros solicitantes.<sup>5</sup> La Ley de Derechos de Propiedad de 2007, que en esencia concede derechos similares a los de la propiedad privada, dio mayor claridad a los derechos sobre la tierra. No obstante, la tierra no se puede vender, subarrendar ni utilizar como garantía para créditos, lo que es un grave impedimento para la inversión y la reestructuración.<sup>6</sup> En el decimoséptimo Congreso del Partido, celebrado en octubre de 2008, se aprobó la Decisión sobre determinadas cuestiones relativas a la promoción de la reforma y el desarrollo rurales, en la que se indicaba que la política de tierras podía cambiar a fin de conceder a los titulares más derechos para transferir, arrendar o intercambiar la tierra. La Decisión también tiene por objeto evitar más pérdidas de tierras agrícolas a favor del desarrollo inmobiliario.<sup>7</sup> Para finales de 2011, la Decisión no había pasado a ser ley y queda por ver si podrá aplicarse, y cómo.

14. Desde su examen anterior, China no ha modificado sustancialmente sus políticas ni sus programas de ayuda a la agricultura. Sigue utilizando una amplia gama de medidas que incluyen la protección arancelaria, precios de compra mínimos para el arroz y el trigo, compra y almacenamiento de esos productos por el gobierno, compra y constitución de reservas provisionales de otros productos básicos por el gobierno, subvenciones a los insumos y pagos directos.

a) Medidas relativas a las importaciones

15. China tiene 1.097 partidas arancelarias a nivel de 8 dígitos del SA para los productos agrícolas (definición de la OMC), con un arancel medio de 15,1 por ciento, en comparación con un 8,6 por ciento para todos los demás productos. Los aranceles aplicados varían mucho entre las distintas categorías de productos. Los aranceles más elevados se aplican a los cereales (capítulo 10 del SA), los azúcares (capítulo 17) y el tabaco (capítulo 24). Los aranceles más bajos se aplican a los forrajes y a los residuos y desperdicios de las industrias alimentarias (capítulo 23) y a los animales vivos (capítulo 01).

<sup>5</sup> Información en línea del Ministerio de Agricultura. Consultada en: <http://english.agri.gov.cn/ga/plar/> [octubre de 2011].

<sup>6</sup> OCDE (2009a), página 90.

<sup>7</sup> Partido Comunista de China (2008).

16. En cada capítulo del SA los aranceles pueden variar considerablemente, especialmente en los capítulos en que la protección media es más elevada. Los aranceles sobre los cereales (capítulo 10 del SA) van desde cero hasta el 65 por ciento, y los correspondientes a los azúcares (capítulo 17) se sitúan entre el 8 y el 50 por ciento, con desviaciones típicas de 32 y 17, respectivamente. Las variaciones de los aranceles en otros capítulos del SA son menores; por ejemplo, los aranceles sobre los animales vivos se cifran entre cero y 10 por ciento, con una desviación típica de 4,9.

17. En consonancia con los compromisos asumidos con motivo de su adhesión, desde 2006 China no aplica contingentes arancelarios al aceite de soja (soya), al aceite de palma ni al aceite de colza. No obstante, sigue aplicando siete contingentes arancelarios que abarcan 39 líneas arancelarias correspondientes al trigo, el maíz, el arroz, el azúcar, la lana y el algodón.

18. Según las autoridades, no ha habido cambios en la administración de contingentes arancelarios desde la última notificación que presentó China al Comité de Agricultura en 2003.<sup>8</sup> De conformidad con esa notificación, los solicitantes debían cumplir determinados criterios básicos, entre ellos registrarse en la Administración de Industria y Comercio y superar un examen anual de la empresa llevado a cabo por la Administración de Industria y Comercio y las autoridades de inspección y cuarentena. A continuación, se asignaban los contingentes según los volúmenes solicitados, las importaciones previas o la capacidad de producción, o por el orden de presentación de las solicitudes. Las empresas comerciales del Estado siguen teniendo un acceso predominante a los contingentes arancelarios, pues se les asignó el 90 por ciento del contingente correspondiente al trigo, el 60 por ciento del correspondiente al maíz, el 50 por ciento del correspondiente al arroz, el 70 por ciento del correspondiente al azúcar y el 33 por ciento del correspondiente al algodón.

19. Hasta febrero de 2011, la notificación más actualizada sobre las importaciones efectuadas dentro del contingente era la referente al año civil 2009. Junto con notificaciones anteriores, esta notificación muestra que las importaciones de arroz, trigo y maíz dentro del contingente han sido bajas en comparación con la cuantía contingentada.<sup>9</sup> En respuesta a preguntas formuladas en el Comité de Agricultura, China señaló que no tenía previsto revisar sus métodos de asignación de contingentes, y que los bajos niveles de las importaciones en comparación con el volumen del contingente arancelario se debían a los elevados niveles de producción nacional aunados a los altos precios internacionales.<sup>10</sup>

b) Medidas relativas a las exportaciones

20. De conformidad con las notificaciones que ha presentado al Comité de Agricultura y sobre la base de los compromisos que ha adquirido en el marco de la OMC, China no proporciona subvenciones a la exportación de productos agropecuarios.<sup>11</sup>

21. Con el fin de reducir la inflación de los precios de los alimentos, desde principios de 2008 se aplicaron impuestos a la exportación de cereales y sus productos, que empezaron a eliminarse gradualmente en diciembre de 2008, quedando eliminados los últimos en junio de 2009. No obstante, la tasa de desgravación del IVA de las exportaciones de la mayoría de los productos agropecuarios es

<sup>8</sup> Documento de la OMC G/AG/N/CHN/2, de 25 de septiembre de 2003.

<sup>9</sup> Documentos de la OMC G/AG/N/CHN/19, de 15 de abril de 2010; G/AG/N/CHN/16, de 10 de agosto de 2009; y G/AG/N/CHN/14, de 19 de febrero de 2009.

<sup>10</sup> Documento de la OMC G/AG/R/56, de 10 de noviembre de 2009.

<sup>11</sup> Documentos de la OMC G/AG/N/CHN/20, de 15 de abril de 2010; G/AG/N/CHN/15, de 10 de agosto de 2009; G/AG/N/CHN/13, de 18 de febrero de 2009; y G/AG/N/CHN/12, de 14 de septiembre de 2007.



actualmente del 5 por ciento, en comparación con el tipo legal del 13 por ciento, lo que significa que el IVA no se reembolsa totalmente. Además, en diciembre de 2007 se eliminó por completo la desgravación en el caso de varios productos, entre ellos los cereales, las habas (porotos, frijoles, fréjoles) de soja (soya) y sus harinas; en junio de 2008 se añadieron a la lista los aceites vegetales<sup>12</sup> y en julio de 2010<sup>13</sup>, el alcohol y el almidón de maíz.

22. Las exportaciones de arroz, maíz, algodón y tabaco se realizan mediante empresas comerciales del Estado y, al igual que las de otros granos, están sujetas a contingentes de exportación.

c) Ayuda interna

*Pagos directos*

23. La política de China en materia de pagos directos a los productores agrícolas no ha cambiado desde el último examen de sus políticas comerciales. Según la notificación presentada al Comité de Agricultura de la OMC, esta política se basa en la superficie de tierra contratada por la unidad familiar rural y está desconectada de la producción y los precios.<sup>14</sup> Actualmente los pagos directos se realizan en casi todo el medio rural, aunque las autoridades locales tienen la responsabilidad de decidir qué zonas de su jurisdicción pueden recibir pagos; el nivel de las subvenciones también puede variar según las localidades. La cuantía total prevista en el marco del programa de pagos directos fue de 15.100 millones de yuan anuales para el período 2007-2010.

*Programas de seguros*

24. En respuesta a la muy escasa cobertura de los seguros para la agricultura en China y al riesgo elevado de sequías o inundaciones, en 2007 se puso en marcha un programa piloto de seguros con cobertura geográfica limitada a seis provincias.<sup>15</sup> Para finales de 2010 su ámbito se había ampliado a 28 provincias. Las primas de los seguros están subvencionadas por el Gobierno central y los gobiernos locales y las unidades familiares rurales pagan la parte restante, que oscila entre el 20 y el 30 por ciento.

*Subvenciones a los insumos*

25. China utiliza varios tipos de subvenciones a los insumos. En 2006 se estableció la subvención global a los insumos agrícolas para compensar a los productores de cereales por los aumentos de los precios de los insumos. No obstante, los pagos no están supeditados al consumo de los insumos y, según las autoridades, se realizan sobre la base de la superficie cultivable imponible; por lo tanto, las autoridades consideran que funcionan como pagos directos y no como subvenciones a los insumos. La cuantía disponible en el marco de este programa aumentó constantemente de 12.000 millones de yuan en 2006 a 71.600 millones de yuan en 2010.

26. El programa de pagos para la ampliación de nuevas variedades, que se puso en marcha en 2006 para mejorar la calidad de las semillas y el ganado y que en un principio abarcaba el trigo, el arroz, el maíz y las habas (porotos, frijoles, fréjoles) de soja (soya), se ha ampliado para incluir los siguientes productos: colza y algodón en 2007; patatas (papas) en 2009; cebada en 2010, y, con

<sup>12</sup> OCDE (2011), página 231.

<sup>13</sup> *World Tax Rates* (Tipos impositivos mundiales) 2010/2011 información en línea. Consultada en: <http://www.taxrates.cc/html/07d-export-vat-refund.html> [noviembre de 2011].

<sup>14</sup> Documento de la OMC G/AG/N/CHN/18, de 25 de marzo de 2010.

<sup>15</sup> Banco Mundial (2007).

carácter experimental, cacahuates (cacahuets, maníes). El ganado que abarca el programa incluye porcinos, vacas lecheras, bovinos para carne y ovinos. El programa se ha ampliado para, además de aumentar el número de productos comprendidos, incluir una mayor superficie, de modo que desde 2008 están abarcadas todas las tierras sembradas con arroz y desde 2009 todas las tierras sembradas con trigo, maíz y algodón; en 2008 y 2009 se amplió considerablemente la superficie sembrada con habas (porotos, frijoles, fréjoles) de soja (soya) que reúne las condiciones requeridas para ser incluida en el programa.<sup>16</sup> La tasa de subvención varía según el cultivo, desde 10 yuan por unidad de superficie en el caso del arroz temprano hasta 15 yuan por unidad de superficie en el caso del algodón y del arroz semitardío y tardío.

27. Aunque la ayuda se proporciona mediante reducciones de los precios de los insumos en determinadas zonas, se ha informado de que hay una tendencia creciente a pagar las subvenciones directamente a los agricultores, sin vigilancia. De ser así, el programa de pagos para la ampliación de nuevas variedades podría estar funcionando como un pago directo vinculado únicamente a la superficie plantada.<sup>17</sup> La cuantía total proporcionada en el marco del programa ha aumentado junto con la superficie abarcada y el número de productos incluidos.

28. En 2008, las subvenciones para cerdas reproductoras se duplicaron hasta llegar a 100 yuan, pero después, en 2010, se circunscribieron a las cerdas reproductoras de calidad superior.<sup>18</sup>

29. Los costos de los abonos se controlan y subvencionan mediante diversas medidas. Las exportaciones están sujetas a impuestos de exportación, que se han ajustado varias veces en años recientes y que en octubre de 2011 eran del 75 por ciento.<sup>19</sup> Entre las medidas de importación que se han adoptado para reducir el costo de los abonos y de su producción figuran las siguientes: reducción de los aranceles sobre los abonos y las materias primas para producirlos; reducciones y exenciones del IVA; precios preferenciales para la electricidad, el gas natural y el transporte ferroviario; y una exención del fondo para la construcción de ferrocarriles.

30. También se conceden subvenciones comprendidas entre un 20 y un 30 por ciento del precio de venta a las compras de maquinaria agrícola. En 2008 el programa se amplió de modo que abarcara todo el país. Las autoridades locales son las encargadas de gestionar el programa y de decidir qué maquinaria está comprendida, para lo cual se guían por un catálogo de maquinaria agrícola emitido por el Gobierno central. La cuantía facilitada para la compra de maquinaria agrícola ha aumentado constantemente de 2.000 millones de yuan en 2007 a 15.500 millones de yuan en 2010.

#### *Sostenimiento de los precios internos*

31. Además de las medidas en frontera que protegen en cierta medida al mercado nacional de la competencia de las importaciones, China tiene varios programas de sostenimiento de los precios internos. La Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma fija cada año los precios de compra mínimos del arroz y el trigo. Si bien los precios han ido aumentando cada año (cuadro IV.6), el precio de compra del arroz ha sido generalmente inferior al precio del mercado mundial. Según las autoridades, en condiciones normales los agricultores venden los cereales a precio de mercado; sólo se permite a los agricultores vender cereales a los precios de compra mínimos a las empresas

<sup>16</sup> USDA FAS (2011b).

<sup>17</sup> OCDE (2011), página 228.

<sup>18</sup> USDA FAS (2011c).

<sup>19</sup> Se aplican tipos de derechos de exportación especiales a las partidas del SA 31021000, 31043000, 31049010, 31049090, 31052000, 31053000 y 31054000. Por otra parte, se aplica a los abonos un tipo de derecho de exportación provisional de hasta el 35 por ciento (partida 31502000 del SA).

designadas por el Estado en el caso de que en las principales zonas de cultivo los precios del arroz y el trigo sean inferiores a los precios de compra mínimos.

**Cuadro IV.6**  
**Precios mínimos del arroz y el trigo, 2007-2011**  
(Yuan por tonelada)

	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Trigo</b>					
Trigo blanco	1.440	1.540	1.740	1.800	1.900
Trigo rojo	1.380	1.440	1.660	1.720	1.860
<b>Arroz</b>					
Índica temprano	1.400	1.540	1.800	1.860	2.040
Índica semitardío y tardío	1.440	1.580	1.840	1.940	2.140
Japónica	1.500	1.640	1.900	2.100	2.560

Fuente: USDA y autoridades chinas.

32. Hasta 2010, Sinograin tenía la responsabilidad de realizar todas las compras en el marco del Programa de precios de compra mínimos, pero a partir de ese año, la *China National Cereals, Oils and Foodstuffs Corporation* (Corporación Nacional de Cereales, Aceites y Productos Alimenticios de China) (COFCO), y la *China Grain and Logistics Corporation* (Corporación de Granos y Logística de China) (CGLC) están habilitadas para realizar dichas compras.

33. Además del Programa de precios de compra mínimos, el Estado adopta otras medidas para ajustar la oferta y la demanda de determinados productos agrícolas, tales como la compra y almacenamiento *ad hoc* y la liberación de existencias de caña de azúcar y remolacha azucarera, habas (porotos, frijoles, fréjoles) de soja (soya), maíz, colza y algodón. Los principales distribuidores de granos son las empresas comerciales del Estado, como Sinograin, que compran a los productores y venden a las empresas de transformación en subastas semanales. Con el fin de reducir la demanda y los precios de los cereales, en noviembre de 2010 el Estado decidió restringir la participación en las subastas a los molineros, los fabricantes de piensos y los productores de ganado.<sup>20</sup> Según las autoridades, las compras y las ventas de las reservas nacionales de granos que lleva a cabo la Administración Estatal de Cereales se realizan a precios de mercado.

34. En el caso de la caña de azúcar, los gobiernos provinciales gestionan y fijan el precio de venta, que varía entre las distintas provincias, pero que ha aumentado constantemente en los últimos seis años y actualmente es de aproximadamente 500 yuan por tonelada. El Gobierno y las autoridades locales mantienen reservas de azúcar y realizan compras y ventas destinadas a estabilizar los precios sobre la base de las decisiones de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma. En el año que terminó el 30 de septiembre de 2010, se subastaron 1,71 millones de toneladas provenientes de las reservas estatales de azúcar.<sup>21</sup>

#### Conservación

35. En 1999 se puso en marcha el programa piloto *Green for Grain* con los objetivos de alentar la forestación, invertir el proceso de degradación ecológica y erosión del suelo y reducir la explotación excesiva de las tierras sensibles. En 2002 se amplió el programa a toda China, pero en 2007 se limitó a la forestación de tierras baldías debido a las preocupaciones por su impacto en la producción de granos. En un principio, se otorgaban subvenciones en efectivo y cereales a los agricultores que

<sup>20</sup> USDA FAS (2011b).

<sup>21</sup> USDA FAS (2011e).

participaban en el programa para compensarlos por las tierras detraídas de la producción. Desde 2004, la asignación de granos se realiza en efectivo. La subvención en efectivo es de 20 yuan por unidad de superficie y la subvención en granos (ahora convertida a efectivo al tipo de 1,4 yuan por kg) varía entre las distintas regiones.

36. Para finales de 2008, habían pasado a ser bosques 8,2 millones de ha de tierras cultivables y 27 millones de unidades familiares rurales participaban en el programa. El programa *Green for Grain* era, de las diversas medidas de forestación adoptadas, la de mayor magnitud y en el período 1998-2008 representó más de la mitad del gasto total en forestación, que ascendió a 284.000 millones de yuan.<sup>22</sup>

37. El gasto corriente del programa *Green for Grain* se dedica sobre todo a las tierras ya convertidas a pastizales o bosques, y la ayuda total para los programas disminuyó de 42.800 millones de yuan en 2009 a 24.300 millones de yuan en 2011.

d) Niveles de ayuda

38. La notificación más reciente sobre ayuda interna fue presentada al Comité de Agricultura en octubre de 2011 y corresponde a los años civiles 2005-2008.<sup>23</sup> Junto con notificaciones anteriores, esta notificación muestra que la ayuda se ha incrementado de manera significativa en los últimos 10 años, tanto en el compartimento verde como en el ámbar. En el compartimento verde la ayuda fue de 593.000 millones de yuan en 2008 y en el compartimento ámbar, de 89.000 millones de yuan (incluyendo la ayuda *de minimis* y restando la ayuda por productos específicos negativa).

39. La mayor parte de la ayuda notificada como correspondiente al compartimento verde se destina a los servicios generales, donde la infraestructura y otros servicios generales en conjunto representan casi la mitad del total. Si bien ha aumentado el gasto en todas las categorías (salvo la asistencia financiera a las familias de bajos ingresos), el aumento ha sido particularmente rápido en el caso de las compensaciones por pérdidas provocadas por desastres naturales y los pagos directos a los agricultores (que se introdujeron en 2004) (gráfico IV.2 a)).

40. La ayuda del compartimento ámbar notificada a la OMC también ha aumentado en años recientes al haberse incrementado los desembolsos presupuestarios para semillas y variedades de cultivos mejoradas, subvenciones a los transportes y subvenciones para mantener reservas nacionales. Según las notificaciones, los precios de compra mínimos del trigo y el arroz entre 2005 y 2008 y el precio de protección del maíz entre 1999 y 2003 fueron inferiores al precio de referencia externo (el precio de base correspondiente al período 1996-1998). Por lo tanto, en algunos años la ayuda por productos específicos fue negativa (gráfico IV.2 b)). Desde 2005, el valor de las subvenciones a los insumos ha aumentado significativamente y en 2008 llegó a casi 79.000 millones de yuan. El nivel de la ayuda, aunque está aumentando, sigue situado por debajo de los niveles *de minimis*, ya que la ayuda por productos específicos es inferior al 8,5 por ciento del valor de producción de cada producto y la ayuda no referida a productos específicos es inferior al 8,5 por ciento del valor total de la producción agrícola.

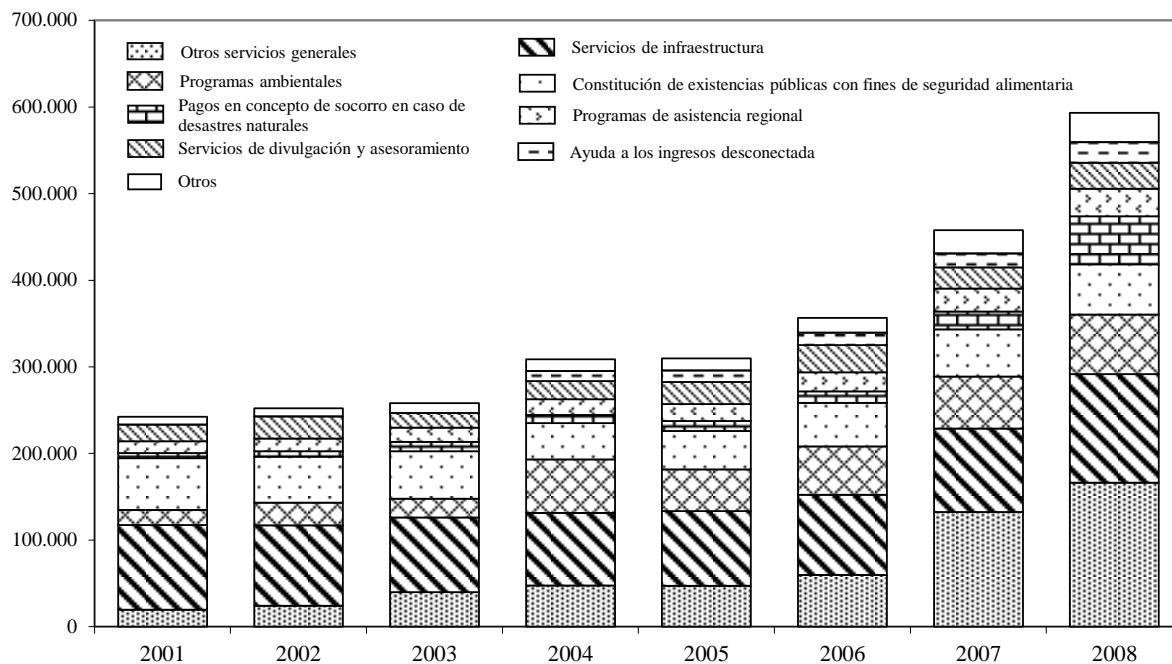
---

<sup>22</sup> Liu y Wu (2010).

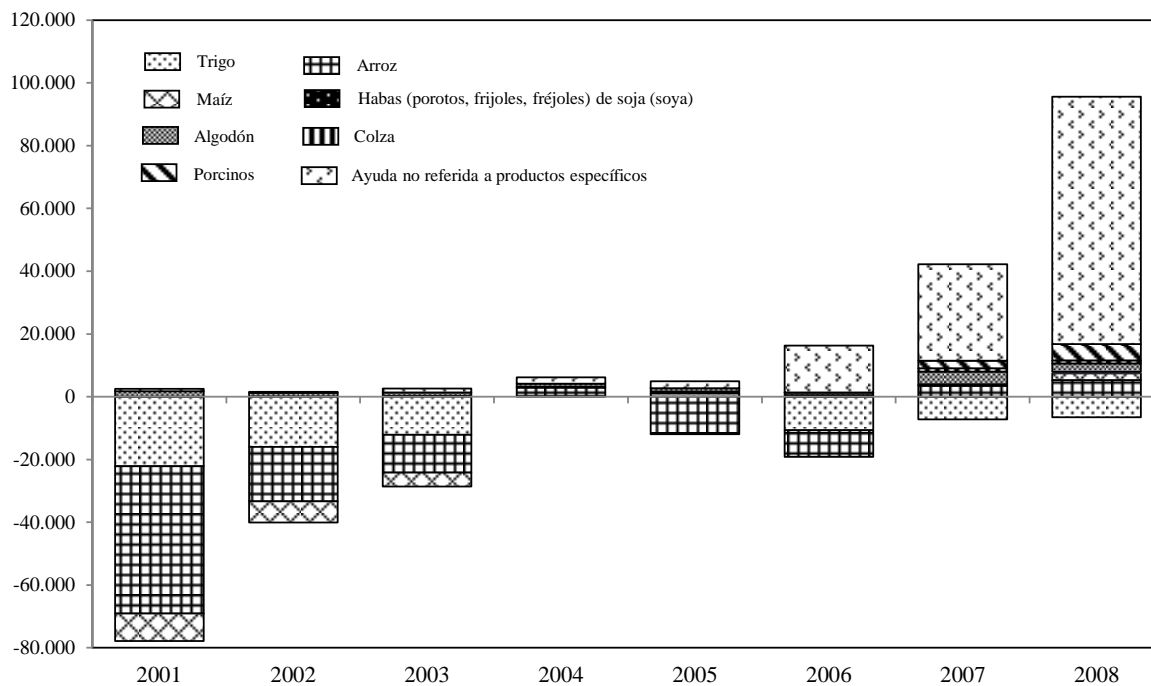
<sup>23</sup> Documento de la OMC G/AG/N/CHN/21, de 13 de octubre de 2011.

**Gráfico IV.2****a) Ayuda del compartimento verde, 2001-2008**

Millones de yuan

**b) Ayuda del compartimento ámbar, 2001-2008**

Millones de yuan



Fuente: Notificaciones presentadas a la OMC.

41. Desde hace varios años la OCDE publica exámenes de las políticas agrícolas de China y otras economías emergentes.<sup>24</sup> En estas publicaciones, el valor de las transferencias a los productores agrícolas se mide por medio de la Estimación de la Ayuda a los Productores (EAP) e indicadores conexos. La metodología para calcular estos indicadores es diferente de la utilizada para el cálculo de la MGA, y los dos conjuntos de datos no son compatibles ni comparables. La metodología utilizada por la OCDE está evolucionando y fue revisada para el informe de seguimiento y evaluación de 2007, que dio lugar a varios cambios, entre ellos las estimaciones de la ayuda a productos específicos.<sup>25</sup> La EAP total es "un indicador del valor monetario anual de las transferencias brutas de los consumidores y contribuyentes a los productores del sector agrícola, cuantificadas a nivel de la explotación agrícola, que se derivan de medidas de política de ayuda a la agricultura, independientemente de su naturaleza, objetivos o repercusión en la producción o en los ingresos de los agricultores. Incluye el sostenimiento de los precios del mercado, los pagos presupuestarios y los ingresos presupuestarios sacrificados, a saber, las transferencias, en cifras brutas, de los consumidores y contribuyentes a los productores del sector agrícola que se derivan de medidas de política sobre la base de: la producción efectiva, la utilización de insumos, la superficie plantada/el número de animales/las entradas/los ingresos (corrientes, no corrientes) y criterios no relacionados con los productos". Por lo tanto, la EAP comprende estimaciones del valor de la protección otorgada mediante las medidas de acceso a los mercados, como los aranceles y los contingentes arancelarios, las subvenciones a los insumos, los pagos directos a los productores vinculados a los precios o la producción y los pagos directos desconectados.<sup>26</sup>

42. No obstante, las autoridades también señalaron que, si bien las teorías y metodologías de investigación de diversas organizaciones internacionales son valiosas, también tienen limitaciones. Con respecto a las políticas agrícolas, en países distintos hay situaciones y problemas diferentes, especialmente cuando se compara a los países desarrollados con países en desarrollo que se encuentran en distintas etapas de desarrollo y persiguen objetivos de política diferentes. Al interpretar los informes de la OCDE habría que tener en cuenta estos factores.

43. La ayuda a los productores agrícolas de China, medida en términos de la EAP, ha ido en aumento en el último decenio, de un 5 por ciento de los ingresos agrícolas brutos en 2001 al 17 por ciento en 2010 (con una pronunciada disminución al 3 por ciento en 2008, cuando los precios internacionales alcanzaron un nivel máximo). Al mismo tiempo, el valor de la producción agrícola ha venido aumentando en China, de modo tal que el valor monetario de las transferencias a los productores agrícolas pasó de 65.000 millones de yuan a 995.000 millones de yuan en el mismo período. Aunque el valor total de la ayuda fue inferior al de la media de la OCDE, que se cifró en el 18 por ciento en 2010, la diferencia se ha reducido considerablemente en los últimos 10 años, puesto que la ayuda en la OCDE ha disminuido tras el nivel del 28 por ciento que representaba en 2001, mientras que la ayuda en China ha aumentado a partir de un nivel del 5 por ciento.

44. Las transferencias por productos específicos varían mucho; los niveles más elevados de ayuda se dirigen al algodón y el azúcar, en cuyos casos pueden superar la mitad del valor de los ingresos agrícolas. Los niveles más bajos corresponden al arroz y los huevos, para los que en realidad la ayuda es negativa, ya que las compras del Estado se hacen a precios inferiores a los precios de importación, lo que supone un impuesto neto sobre los productores (cuadro IV.7).

<sup>24</sup> OCDE (2009a) y (2011).

<sup>25</sup> OCDE (2007).

<sup>26</sup> OCDE (2010a).

45. Parece existir cierta contradicción entre los diferentes objetivos de política agrícola y las medidas adoptadas para alcanzarlos. Por una parte, en el Duodécimo Programa Quinquenal se resalta la protección del medio ambiente, mientras que las subvenciones y las medidas basadas en los precios han contribuido a un uso elevado de abonos, que se han convertido así en una de las causas principales de contaminación de los recursos hídricos subterráneos y de superficie.<sup>27</sup> Por otra parte, las autoridades han señalado que el objetivo de las políticas gubernamentales no es aumentar el uso de los abonos sino prevenir la escasez estacional. La utilización de precios mínimos y otros mecanismos basados en los precios a fin de reducir las fluctuaciones a distintos niveles para distintos cultivos, manteniendo al mismo tiempo aranceles a niveles diferentes según el producto, también puede distorsionar las señales sobre los precios que reciben los productores, lo que significa que éstos pueden no estar respondiendo a la demanda real.

**Cuadro IV.7****Estimación de la ayuda total a los productores y valor de las transferencias por producto en productos seleccionados, 2002-2010**

(Millones de yuan y porcentaje de los ingresos agrícolas brutos para los productos respectivos)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Estimación de la Ayuda a los Productores</b>									
Millones de ¥	203.004	255.613	239.543	295.244	436.230	440.899	168.762	708.642	994.780
De los cuales, para el sostenimiento de los precios del mercado	121.357	157.586	96.383	109.406	205.310	142.193	-139.352	342.526	609.209
EAP como % de los ingresos agrícolas brutos	8	10	8	8	12	10	3	13	17
<b>Transferencias por producto (TPP)</b>									
<b>Trigo común</b>									
Millones de ¥	-17.844	-14.429	-11.962	-15.364	53.569	20.818	26.774	65.161	66.149
TPP como % de los ingresos agrícolas brutos	-19	-15	-9	-11	34	13	14	31	28
<b>Arroz</b>									
Millones de ¥	12.980	17.582	38.669	3.288	-11.167	-2.433	-239.880	-168.599	-14.026
TPP como % de los ingresos agrícolas brutos	7	9	14	1	-4	-1	-66	-44	-3
<b>Maíz</b>									
Millones de ¥	25.349	31.741	11.611	32.161	43.598	32.833	-35.896	40.468	68.079
TPP como % de los ingresos agrícolas brutos	25	29	9	22	26	17	-15	16	23
<b>Habas (porotos, frijoles, fréjoles) de soja (soya)</b>									
Millones de ¥	5.885	10.417	-3.619	2.852	5.927	3.715	-4.620	12.210	12.767
TPP como % de los ingresos agrícolas brutos	17	25	-8	7	16	9	-8	23	24
<b>Algodón</b>									
Millones de ¥	15.836	37.015	-2.383	35.101	33.434	44.405	10.841	45.892	54.002
TPP como % de los ingresos agrícolas brutos	34	51	-3	47	37	44	14	54	51
<b>Colza</b>									
Millones de ¥	-162	1.948	3.056	407	2.326	601	15.010	11.477	8.122
TPP como % de los ingresos agrícolas brutos	-1	7	9	1	9	2	25	24	16
<b>Carne de cerdo</b>									
Millones de ¥	-10.803	-14.110	-4.409	-11.440	-14.656	-5.433	138.272	96.134	87.712
TPP como % de los ingresos agrícolas brutos	-3	-3	-1	-2	-2	-1	16	13	12

<sup>27</sup> OCDE (2009a), página 88.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Azúcar</b>									
Millones de ¥	6.245	2.509	6.562	12.200	1.617	12.577	6.447	25.482	10.715
TPP como % de los ingresos agrícolas brutos	41	18	39	54	7	46	20	70	29

Fuente: OCDE (2011), *Agriculture Policy Monitoring and Evaluation 2011: OECD Countries and Emerging Economies*, París.

46. Según la OCDE, casi toda la ayuda para los productos principales se otorga mediante medidas de sostenimiento de los precios del mercado (con inclusión de los aranceles) y se dedica una cuantía importante a las subvenciones a los insumos. La OCDE ha señalado que estas formas de ayuda a los productores agropecuarios figuran entre las menos eficaces y las que más distorsionan el comercio y son menos eficaces que las alternativas, como los pagos desconectados o basados en la superficie, porque una gran parte de los beneficios se pierde a causa de los costos más elevados de los insumos y los recursos; pueden, pues, distorsionar el comercio en mayor medida que otras alternativas más eficaces.<sup>28</sup>

## 2) PESCA

### i) Panorama general

47. En comparación con el sector agropecuario, en China el sector pesquero es pequeño. En 2010, la producción bruta fue de 642.000 millones de yuan, frente a una producción total de 6.932 billones de yuan en la agricultura, la silvicultura, la ganadería y la pesca. No obstante, China tiene el sector pesquero más grande del mundo: según la FAO, la producción total de China ascendió en 2009 a más de 60 millones de toneladas, frente a una producción mundial de 163 millones de toneladas. Esta posición delantera se da tanto en el sector de las capturas como en el de la acuicultura, en los que la producción china representa el 16 por ciento y el 62 por ciento de la producción mundial, respectivamente.<sup>29</sup> Los datos de la FAO difieren de los datos nacionales; de acuerdo con la Oficina Nacional de Estadística, en 2009 la producción total fue de algo más de 51 millones de toneladas (cuadro IV.8). No obstante, ambos conjuntos de datos indican que la producción total ha aumentado de forma considerable durante los últimos años, particularmente en la acuicultura, mientras que el sector de las capturas (o la cría natural) ha permanecido estable.

**Cuadro IV.8**  
**Producción del sector pesquero, 2002-2009**  
(Millones de toneladas)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Todos los productos de animales acuáticos	39,5	40,8	42,5	44,2	45,8	47,5	49,0	51,2
De agua salada	23,0	23,3	24,0	24,7	25,1	25,5	26,0	26,8
Cría natural	12,4	12,4	12,5	12,6	12,5	12,4	12,6	12,8
Cultivo	10,6	11,0	11,5	12,1	12,6	13,1	13,4	14,1
Pescado	8,9	8,9	8,8	9,1	8,9	8,9	8,6	8,8
Camarones, langostinos, cangrejos	2,7	2,6	2,7	2,8	3,0	3,0	2,9	3,0
Mariscos	9,7	9,6	9,7	10,1	10,5	10,7	10,7	11,2
Algas	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,5
Otros	0,5	0,9	1,5	1,3	1,3	1,5	1,2	1,3

<sup>28</sup> OCDE (2002).

<sup>29</sup> FAO, Departamento de Pesca y Acuicultura, estadísticas en línea. Consultado en: <http://www.fao.org/fishery/statistics/en> [noviembre de 2011].



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
De agua dulce	16,6	17,4	18,4	19,5	20,7	22,0	23,0	24,3
Cría natural	1,9	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,2	2,2
Cultivo	14,6	15,3	16,3	17,3	18,5	19,7	20,7	22,2
Pescado	14,8	15,5	16,3	17,4	18,2	19,1	20,0	21,1
Camarones, langostinos, cangrejos	1,1	1,2	1,3	1,4	1,7	2,0	2,1	2,3
Mariscos	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Otros	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4

Fuente: Oficina Nacional de Estadística, *China Statistical Yearbook 2010*. Consultado en: <http://www.stats.gov.cn/english/> [febrero de 2011].

48. Según los datos de la FAO, en 2009 el valor total de la producción acuícola (con inclusión de las plantas acuáticas) ascendió a 57.000 millones de dólares EE.UU., más del doble que en 2001, cuando era de 27.000 millones de dólares EE.UU. Tanto en la acuicultura marina como en la continental se produce una amplia variedad de especies. En 2009 el valor de la producción de la acuicultura continental fue de 44.000 millones de dólares EE.UU., el doble que en 2005, cuando ascendía a 22.000 millones de dólares EE.UU. Los principales productos son distintos tipos de carpa, tilapia, dorado y camarones. Tradicionalmente, la acuicultura continental, que se llevaba a cabo en estanques, lagos, embalses y arrozales con peces, se ha ido extendiendo a jaulas y recintos en ríos, lagos y embalses. El valor de la acuicultura marina durante el período 2004-2009 fue de aproximadamente 12.000-13.000 millones de dólares EE.UU., a pesar del incremento continuo en las cantidades. Los principales productos son el pescado, los camarones, los crustáceos, otros mariscos y las cenizas de algas. La producción de acuicultura marina se lleva a cabo principalmente en estanques, jaulas y zonas intermareales.

49. La FAO no dispone de datos sobre el valor de la pesca de captura. En términos de cantidad, se captura una amplia variedad de especies, entre ellas peces sable, peces globo, jureles, camarones y langostinos, calamares y moluscos. Según la FAO, en 2002 había en China 220.000 embarcaciones, y estaba previsto reducir su número a 192.000 para 2010.<sup>30</sup> Los aparejos de pesca más utilizados eran las redes de arrastre, aunque también se emplean redes de enmalle, redes estacionarias, sedales y anzuelos, así como redes cerqueras. Según informes, en 2005 y en 2010 había en China 90 empresas dedicadas a la pesca de altura, con 1.700 embarcaciones faenando en todo el mundo.<sup>31</sup>

## ii) Comercio

50. En 2010, China registró un superávit comercial de productos pesqueros, con exportaciones por valor de 13.200 millones de dólares EE.UU. e importaciones por valor de 6.200 millones de dólares EE.UU. Tanto las importaciones como las exportaciones han aumentado durante los últimos años, con la excepción de 2009, año en que disminuyeron antes de repuntar en 2010 (cuadro IV.9). Las principales exportaciones son los filetes de pescado (SA 0304), los invertebrados acuáticos (por ejemplo, crustáceos y moluscos) (SA 1605) y el caviar y sus sucedáneos (SA 1604). Las principales importaciones son el pescado congelado (SA 0303) y la harina, polvo y "pellets" impropios para la alimentación humana (SA 2301). Los principales mercados de exportación de los productos pesqueros chinos son el Japón, los Estados Unidos, la Unión Europea y Corea del Sur, y las principales fuentes de importaciones son el Perú, Chile, la Federación de Rusia y los Estados Unidos.

<sup>30</sup> FAO (2002-2011).

<sup>31</sup> Información en línea del Ministerio de Agricultura, *Featured Fishery*. Consultada en: [http://english.agri.gov.cn/sa/ca/fa/201001/t20100112\\_1572.htm](http://english.agri.gov.cn/sa/ca/fa/201001/t20100112_1572.htm) [febrero de 2012] y Guifang Xue (2006), páginas 651-658.

**Cuadro IV.9**  
**Comercio de productos pesqueros, 2002-2010**  
(Millones de dólares EE.UU.)

Partida SA	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Exportaciones totales</b>	<b>4.509</b>	<b>5.268</b>	<b>6.658</b>	<b>7.538</b>	<b>8.981</b>	<b>9.264</b>	<b>10.117</b>	<b>10.249</b>	<b>13.228</b>
0304 Filetes y demás carne de pescado	928	1.161	1.469	1.920	2.286	2.435	2.599	3.106	3.689
1605 Invertebrados acuáticos, preparados/conservados	762	1.101	1.405	1.846	2.401	2.362	2.599	1.782	2.360
1604 Preparaciones/conservas de pescado; caviar y sucedáneos	867	823	1.189	1.331	1.815	2.128	2.318	1.638	2.042
<b>Importaciones totales</b>	<b>2.251</b>	<b>2.430</b>	<b>3.133</b>	<b>4.003</b>	<b>4.162</b>	<b>4.544</b>	<b>5.158</b>	<b>4.998</b>	<b>6.206</b>
0303 Pescado congelado, excepto los filetes de pescado	1.005	1.195	1.519	2.194	2.414	2.635	2.729	2.711	3.132
2301 Harina, polvo, "pellets", etc., impropios para la alimentación humana	676	545	770	1.098	969	1.042	1.436	1.344	1.746

Nota: A los efectos de esta sección del informe, los productos pesqueros son los definidos en las partidas 03, 1603, 1604, 1605, y 2301 del SA.

Fuente: Base de datos Comtrade de la División de Estadística de las Naciones Unidas. Consultada en: <http://comtrade.un.org/>.

51. Los aranceles aplicados sobre las importaciones de pescado y productos de pescado oscilan entre el 0 y el 17,5 por ciento. En general, los aranceles más bajos son los aplicables a los insumos, tales como las crías de peces y otro material de cultivo.

### iii) La política de pesca

52. La política de pesca es competencia de la Oficina de Pesca del Ministerio de Agricultura. La principal ley que rige el sector pesquero es la Ley de Pesca de 1986, que se modificó en 2004 para atribuir una mayor importancia a la conservación de los recursos pesqueros.<sup>32</sup> De conformidad con esta Ley, el Consejo de Estado proporciona a distintos departamentos y ministerios instrucciones y objetivos relacionados con la gestión. Por debajo de la Oficina de Pesca están las autoridades pesqueras locales, que se encargan de la aplicación de la Ley de Pesca. El Comando responsable de la observancia de la Ley de Pesca de China se encarga de coordinar las actividades destinadas a asegurar la observancia de esta ley, mientras que las oficinas de gestión de las actividades pesqueras y de superintendencia de puertos pesqueros de cada uno de los mares regionales (el Mar Amarillo y la Bahía de Bohai, el Mar de China Oriental y el Mar de China Meridional) tienen a su cargo las actuaciones concretas para hacerla cumplir. La inspección técnica de las embarcaciones de pesca incumbe a la Oficina de Inspección de Embarcaciones de Pesca del Ministerio de Agricultura.<sup>33</sup>

53. China ha firmado acuerdos de actividad pesquera con el Japón (1997), Corea del Sur (2000) y Viet Nam (2005) con el fin de establecer regímenes para la gestión coordinada de las poblaciones ícticas comunes.

<sup>32</sup> La Ley de Pesca de la República Popular China (revisión de 2004) puede consultarse en inglés en: [http://www.fdi.gov.cn/pub/FDI\\_EN/Laws/GeneralLawsandRegulations/BasicLaws/P020060620320441563935.pdf](http://www.fdi.gov.cn/pub/FDI_EN/Laws/GeneralLawsandRegulations/BasicLaws/P020060620320441563935.pdf) [febrero de 2012].

<sup>33</sup> FAO (2002-2011).

54. La política pesquera de China limita en general el desarrollo de la pesca costera y de bajura y fomenta la mejora de la acuicultura y la pesca de altura. La gestión de la pesca marítima nacional se basa en el objetivo de "crecimiento negativo" establecido en 2001 con la finalidad de reducir gradualmente el número de embarcaciones dedicadas a la pesca marítima con respecto a 2002. De conformidad con este objetivo, China ha aplicado una serie de medidas entre las que se incluyen zonas cerradas, vedas estacionales, la recompra de embarcaciones y regímenes de licencias.

55. Se ha alegado que se practican ciertas actividades de pesca ilegal, particularmente en el sector pesquero que desarrolla su actividad en las zonas económicas exclusivas limítrofes.<sup>34</sup> Para reducir la pesca ilegal, China exige que todas las embarcaciones dispongan de una licencia de pesca válida. En 2005 funcionaban en China 41 embarcaciones encargadas de vigilar las zonas económicas exclusivas para reprimir operaciones ilegales, y se está ejerciendo un mayor control sobre la construcción de embarcaciones. Además, la Autoridad para la aplicación de la Ley de Pesca está colaborando con los organismos encargados de hacer cumplir la legislación pesquera de otros países para prevenir la pesca ilegal en el Océano Pacífico Septentrional.

56. De conformidad con la Ley de Pesca revisada, el Estado puede apoyar el desarrollo de la industria pesquera oceánica a través de medidas financieras, crediticias y fiscales (artículo 21 del capítulo III). Además, en 2006 el Ministerio de Agricultura puso en marcha un Plan de acción para fomentar la pesca oceánica y transoceánica y acelerar el desarrollo de la pesca de altura durante el Undécimo Plan Quinquenal y con posterioridad a él.<sup>35</sup>

57. En el marco del Undécimo Plan Quinquenal, el Gobierno otorgó ayudas para el desguace de embarcaciones viejas y para alentar a los pescadores a ampliar la acuicultura o a participar en actividades no pesqueras. Los gobiernos locales aportaron fondos adicionales, y se otorgó financiación suplementaria para la aplicación de la legislación pesquera, el reciclaje profesional, la creación de empleo y la concesión de ventajas fiscales para los pescadores retirados, así como para aumentar las poblaciones de peces y mejorar los hábitats. Según informes, se asignaron 270 millones de yuan al año para indemnizar a los pescadores que abandonaran la pesca de altura.<sup>36</sup>

58. No se dispone de datos oficiales sobre el valor de las ayudas al sector pesquero. Las estimaciones del valor de estas ayudas varían significativamente en función de la fuente y de la metodología empleada. Un informe indicaba que en 2003 el valor total estimado de las ayudas estatales a la pesca fue de 4.100 millones de dólares EE.UU., de los cuales se destinaron 2.200 millones a la construcción de embarcaciones, infraestructura relacionada con el combustible y otro tipo de apoyos a la actividad pesquera, y 1.800 millones de dólares EE.UU. a combustible.<sup>37</sup> Además, se han recibido informaciones según las cuales, en el marco de un programa introducido en 2006, se abona una subvención al combustible cuando el precio de la gasolina supera los 4.400 yuan por tonelada y el precio del diésel supera los 3.870 yuan por tonelada. La subvención cubre el 50 por ciento del precio que exceda de estos umbrales y el 100 por ciento cuando el precio de la gasolina supera los 5.480 yuan o el precio del diésel supera los 5.070 yuan. Se ha tenido noticia también de que de la subvención al combustible pueden beneficiarse las empresas pesqueras y los pescadores que utilizan embarcaciones pesqueras motorizadas para la pesca y la producción acuática cerca de la costa y en aguas interiores, así como las empresas forestales y las empresas de transporte público urbano de propiedad estatal. De acuerdo con algunos informes de los medios de

<sup>34</sup> Yu y Yu (2007).

<sup>35</sup> Información en línea del Ministerio de Agricultura, *Featured Fishery*. Consultada en: [http://english.agri.gov.cn/sa/ca/fa/201001/t20100112\\_1572.htm](http://english.agri.gov.cn/sa/ca/fa/201001/t20100112_1572.htm) [febrero de 2011].

<sup>36</sup> Zhou (2007) y Guifang Xue (2005), página 197.

<sup>37</sup> Sumaila *et al.* (2009).

comunicación, en 2006 se asignaron dos bloques de subvenciones al combustible por valor de 3.180 millones de yuan. De conformidad con el Duodécimo Plan Quinquenal (2011-2015), se va a reforzar la aplicación de esta política.<sup>38</sup>

### 3) ENERGÍA

#### i) Objetivos de política para el sector

59. El objetivo a medio y largo plazo de China para el sector de la energía es "establecer un sistema de suministro de energía estable, económico, limpio y seguro que permita satisfacer las demandas del desarrollo social y económico". Desde el examen anterior, China ha seguido destacando entre sus objetivos el uso limpio y seguro de la energía y la seguridad energética.

60. China ha creado un organismo de ámbito estatal para el sector de la energía, la Comisión Nacional de Energía, encabezada por el Presidente del Consejo de Estado. La Comisión Nacional de Energía actúa como órgano de coordinación y consulta, y tiene a su cargo la formulación de la estrategia nacional sobre la energía y el examen de las principales cuestiones relacionadas con la seguridad y el desarrollo de la energía nacional. La Administración Nacional de la Energía (NEA)<sup>39</sup>, dependiente de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (NDRC), desempeña funciones ejecutivas como organismo regulador y actúa como oficina general de la NEC. En principio, la NEA tiene un amplio mandato que abarca todo el sector de la energía: el carbón, el petróleo, el gas, la electricidad (incluida la energía nuclear), las nuevas energías y las energías renovables (incluida la energía hidráulica). La NEA es también el organismo encargado de la reglamentación de los sectores del refinado de petróleo, el combustible de carbón y el etanol carburante. El MIIT se encarga de la reglamentación de las industrias petroquímica y de la química del carbón no reguladas por la NEA.<sup>40</sup> La Comisión Estatal de Reglamentación de la Electricidad es el organismo regulador del sector de la electricidad. Por lo que se refiere a la fijación de los precios de la energía, la NEA desempeña una función consultiva para la NDRC.

61. El 5 de diciembre de 2011, la NEA hizo público el Duodécimo Plan Nacional Quinquenal para la tecnología de generación de energía con el fin de respaldar el desarrollo de las "industrias emergentes estratégicas" y del sector de la energía. La Secretaría no disponía de información sobre las medidas de aplicación del plan.

62. Las autoridades indican que se está terminando de redactar la Ley de la Energía, destinada a abarcar todo el sector de la energía.

#### ii) Servicios públicos de electricidad

63. La Ley de Energía Renovable modificada entró en vigor el 1º de abril de 2010; la ley modificada establece que el Gobierno debe implementar una administración unificada para el desarrollo y la utilización de las energías renovables, lo que incluye la adopción de un sistema que garantice la compra de toda la electricidad generada a partir de dichas energías. La Ley estipula

<sup>38</sup> English.xinhuanet.com. Consultado en: [http://news.xinhuanet.com/english2010/china/2011-03/07/c\\_13765575.htm](http://news.xinhuanet.com/english2010/china/2011-03/07/c_13765575.htm); y *People's Daily* en línea, "20 mln fishermen benefit from China's subsidy mechanism: official", 7 de marzo. Consultado en: <http://english.peopledaily.com.cn/90001/90778/90860/7311555.html> [noviembre de 2011].

<sup>39</sup> Programa de reforma institucional del Consejo de Estado, 2008. Consultado en: [http://www.gov.cn/2008lh/content\\_921411.htm](http://www.gov.cn/2008lh/content_921411.htm).

<sup>40</sup> Información en línea, consultada en: [http://www.gov.cn/gzdt/2008-07/29/content\\_1058473.htm](http://www.gov.cn/gzdt/2008-07/29/content_1058473.htm).

asimismo que el desarrollo y la utilización de energías renovables es el objetivo prioritario en el desarrollo de la energía nacional y "alienta" a todas las empresas, incluidas las extranjeras, a participar en el desarrollo de estas energías.

64. Las Medidas administrativas sobre la adquisición total por empresas de redes eléctricas de la electricidad generada por medio de energías renovables<sup>41</sup> disponen que los distribuidores (monopolios regionales) deben adquirir la electricidad en red generada por las centrales que emplean energías renovables dentro del ámbito de su red eléctrica. Por lo que se refiere al programa relacionado con el sector de la electricidad, se están introduciendo cambios en los procedimientos operativos de los distribuidores en virtud de los cuales las centrales eléctricas con menor consumo de combustibles fósiles gozarán de un acceso prioritario.

65. Para el desarrollo del sector de la energía renovable, se alienta la inversión privada, incluida la inversión extranjera. La nueva "Cláusula 36 sobre la inversión privada" (Circular 2010/13 del Consejo de Estado) "alienta" al capital privado del país a desarrollar nuevos sectores energéticos, tales como la energía eólica, la energía solar, la energía geotérmica y la energía de la biomasa. La generación de electricidad a partir de energía eólica, la energía solar o la energía de la biomasa también aparece incluida dentro de la sección de inversiones "alentadas" de la *Guía para las industrias con inversión extranjera*.

66. Aunque la energía nuclear no está incluida en la definición que la ley hace de la energía renovable, China también promueve la generación de electricidad a través de la energía nuclear; como en el caso de las energías renovables, también en este ámbito se alienta la inversión extranjera directa.

### iii) Petróleo y gas

67. Desde el 1º de noviembre de 2011 se aplica el impuesto sobre los recursos<sup>42</sup> con tipos *ad valorem* que oscilan entre el 5 y el 10 por ciento a las ventas de petróleo crudo y gas natural producidos en China, y se otorgan privilegios fiscales a la producción de aceite espesado, aceite con un elevado punto de fluidez, gas natural de alto contenido en azufre y otros productos del petróleo y del gas, aplicables por igual a todas las empresas nacionales (incluidas las empresas conjuntas contractuales).<sup>43</sup> Con anterioridad, los productores nacionales de petróleo y gas pagaban el impuesto sobre los recursos a tipos específicos sobre la producción, mientras que las empresas conjuntas contractuales que se dedicaban a la explotación terrestre o marina de recursos petroleros pagaban un gravamen por explotación minera a tipos progresivos de exceso sobre la producción total.<sup>44</sup>

<sup>41</sup> Decreto 2007/25 de la Comisión Estatal de Reglamentación de la Electricidad.

<sup>42</sup> El impuesto sobre los recursos, que se aplica a los recursos petroleros producidos en China a partir de yacimientos marinos, forma parte de los ingresos del Gobierno central.

<sup>43</sup> La reglamentación pertinente incluye el Reglamento provisional revisado relativo al impuesto sobre los recursos, el Reglamento revisado sobre la explotación de recursos petroleros marinos en cooperación con empresas extranjeras (Decreto 607 del Consejo de Estado) y el Reglamento revisado sobre la explotación de recursos petroleros terrestres en cooperación con empresas extranjeras (Decreto 606 del Consejo de Estado).

<sup>44</sup> De conformidad con el reglamento revisado, las empresas conjuntas contractuales con contratos de explotación petrolera firmados antes del 1º de noviembre de 2011 seguirán pagando el gravamen por explotación minera (pero no el impuesto sobre los recursos) hasta la expiración de los contratos; las actividades llevadas a cabo en virtud de nuevos contratos o de contratos renovados con posterioridad al 1º de noviembre de 2011 están sujetas al impuesto sobre los recursos.

68. El precio del petróleo refinado está limitado por el "precio máximo" de orientación, fijado por la NDRC. El actual mecanismo de precios, introducido en mayo de 2009, permite a la NDRC ajustar el precio de orientación cuando el promedio móvil de los precios fluctúa durante 22 días hábiles consecutivos más de un 4 por ciento en los mercados internacionales del petróleo.<sup>45</sup> Las autoridades estudian en la actualidad un nuevo mecanismo de precios para el petróleo refinado.

69. El precio del gas también está "orientado" por el Gobierno. El actual mecanismo de precios para el gas natural procedente de yacimientos terrestres se basa en un "costo incrementado" para determinar "el precio de referencia ex fábrica" del gas; el precio de referencia ex fábrica se ajusta una vez al año. No existen normas aplicables al precio ex fábrica del gas natural de yacimientos marinos. Las autoridades señalan que se va a proceder a revisar el actual mecanismo de precios y a estudiar un mecanismo nuevo basado en una fórmula para los precios del gas. En la actualidad se están llevando a cabo programas piloto de reforma del sistema de fijación de precios del gas natural en la provincia de Guangdong y en la región autónoma de Guangxi.

70. Las empresas petroleras están sujetas en China a las prescripciones en materia de reservas previstas en el programa nacional de reservas de petróleo. La capacidad actual en el marco del programa es de 16,4 millones de m<sup>3</sup>.

71. No existe en China ninguna disposición legal sobre el comercio de energía a través de ductos. En la actualidad existen tres ductos para importar petróleo y gas a China desde Kazajistán, Turkmenistán y la Federación de Rusia.

#### **4) SECTOR MANUFACTURERO**

##### **i) Evolución reciente**

72. Durante el período objeto de examen, el Gobierno siguió ejecutando los planes de revitalización industrial para 10 sectores anunciado en 2009 (para el período 2009-2011).<sup>46</sup> Los instrumentos de política previstos en los planes de revitalización incluyen incentivos fiscales y no fiscales. Entre los incentivos fiscales se encuentran las reducciones fiscales y arancelarias, la exención del IVA y las desgravaciones del impuesto a la exportación. Los incentivos no fiscales incluyen medidas para alentar y apoyar la reestructuración del sector a través de fusiones y adquisiciones de empresas, mejorar el entorno financiero y el apoyo crediticio y fortalecer las actividades de investigación y desarrollo. Las autoridades señalan que estas políticas se aplican tanto a las empresas nacionales como a las empresas con inversión extranjera.

73. El 10 de octubre de 2010, el Consejo de Estado anunció que tenía previsto acelerar el desarrollo de siete "industrias emergentes estratégicas" con el fin de incrementar su participación en el PIB hasta un 15 por ciento en 2020.<sup>47</sup> Se están elaborando en el ámbito central directrices detalladas de aplicación. Desde 2011, China ha puesto en marcha varios programas de financiación y

<sup>45</sup> Medidas administrativas provisionales sobre los precios del petróleo (Fa Gai Jia Ge 2009/1198).

<sup>46</sup> Los 10 sectores son: los automóviles, el hierro y el acero, la fabricación de equipos, la industria petroquímica, los metales no ferrosos, los textiles y las prendas de vestir, la electrónica y la tecnología de la información, los astilleros, las industrias ligeras y la logística. Consultado (en chino) en: [http://www.gov.cn/zwggk/2009-04/02/content\\_1276054.htm](http://www.gov.cn/zwggk/2009-04/02/content_1276054.htm).

<sup>47</sup> Decisión del Consejo de Estado para acelerar el desarrollo de las industrias emergentes estratégicas (Circular del Consejo de Estado 2010/32). Las siete industrias a las que se refiere la Decisión son las siguientes: tecnologías de información de nueva generación, fabricación de equipos de alta gama, materiales avanzados, vehículos propulsados por nuevas energías, ahorro de energía y protección del medio ambiente, energías alternativas y biotecnología.

establecido fondos para las "industrias emergentes estratégicas", costeados a través del presupuesto central o los presupuestos provinciales. Su objetivo es proporcionar apoyo financiero para el desarrollo de tecnologías comunes en las "industrias emergentes estratégicas", tales como la conservación de la energía y la protección del medio ambiente, las tecnologías de la información de nueva generación, la biotecnología, los nuevos materiales, la fabricación de equipos inteligentes, las nuevas energías y los vehículos propulsados por nuevas energías. Todas las empresas establecidas en China pueden beneficiarse de estos programas de financiación, que se dotan a través de la participación accionarial en fondos de inversión de riesgo. En el ámbito de los gobiernos locales, Beijing, Heilongjiang, Anhui y Guangdong han constituido fondos especiales para apoyar a las "industrias emergentes".<sup>48</sup>

74. En el marco de los planes de revitalización para 10 sectores, China anunció la política de "dos van al campo, dos en parte de pago", es decir, "se destinan aparatos de uso doméstico y vehículos automóviles a las zonas rurales" y "se toman como parte del pago los aparatos de uso doméstico y los automóviles viejos". En el marco de estas políticas, en 2009-2010 se gastó un total de 12.000 millones de yuan en concepto de subvenciones al consumo.<sup>49</sup> Las subvenciones para los automóviles destinados a zonas rurales finalizaron en 2011.<sup>50</sup> Las autoridades señalan que la política de "dos van al campo" generó ventas en el mercado interno superiores a los 50.000 millones de yuan y que la política de "dos en parte de pago" generó un consumo superior a los 17.000 millones de yuan durante el período 2009-2010.<sup>51</sup>

75. Las industrias con un exceso de capacidad, o que consumen mucha energía o son altamente contaminantes, como las del hierro y el acero, del automóvil y de los textiles y prendas de vestir, la industria petroquímica y la industria ligera, se enfrentan a la necesidad de un ajuste estructural.<sup>52</sup> Las autoridades tienen previsto aplicar un ajuste estructural mediante la revisión de los catálogos industriales<sup>53</sup> y las órdenes administrativas.<sup>54</sup>

---

<sup>48</sup> Comunicado de prensa del Ministerio de Hacienda, 31 de octubre de 2011. Consultado en: [http://www.mof.gov.cn/xinwenlianbo/quanguocaizhengxinilianbo/201110/t20111031\\_603378.html](http://www.mof.gov.cn/xinwenlianbo/quanguocaizhengxinilianbo/201110/t20111031_603378.html).

<sup>49</sup> Se asignaron 5.000 millones de yuan para los automóviles destinados a las zonas rurales (el plan de revitalización de la industria del automóvil) para el período entre el 1º de marzo de 2009 y el 31 de diciembre de 2009, 5.000 millones de yuan para la sustitución de automóviles viejos por nuevos en 2009 y 2.000 millones de yuan para la sustitución de aparatos de uso doméstico viejos por nuevos en 2009 (Circular sobre la aplicación de la política de fomento de la sustitución de automóviles y aparatos de uso doméstico viejos por nuevos, Guo Ban Fa 2009/44).

<sup>50</sup> Las subvenciones para las motocicletas destinadas a las zonas rurales seguirán concediéndose hasta el 31 de enero de 2013.

<sup>51</sup> Respuesta del Ministro Chen Deming a los periodistas en una rueda de prensa celebrada durante el Congreso Nacional del Pueblo, 7 de marzo de 2011.

<sup>52</sup> Para más información sobre las industrias con exceso de capacidad, véanse la Circular del Consejo de Estado sobre Distintos dictámenes relativos a la supresión de determinadas industrias con exceso de capacidad y duplicación para orientar un desarrollo sano de la industria (Circular 2009/38 del Consejo de Estado) y la Circular del Consejo de Estado para seguir reforzando las actividades de eliminación de capacidades obsoletas (Circular 2010/7 del Consejo de Estado).

<sup>53</sup> Desde el último examen de China se han revisado dos veces los Catálogos de las industrias que realizan tráfico de perfeccionamiento. En marzo de 2011 la NDRC hizo pública una nueva versión de la *Guía para la adaptación de la estructura industrial*.

<sup>54</sup> Las órdenes administrativas prevén entre otras cosas el cierre de las PYME que consumen mucha energía o son altamente contaminantes y el rechazo de las solicitudes para proyectos de inversión totalmente nuevos de elevado consumo de energía o altamente contaminantes.

76. Con el fin de apoyar las actividades de investigación y desarrollo, China sigue otorgando a las empresas que reúnen las condiciones requeridas (incluidas las empresas con inversión extranjera) un trato fiscal preferencial a través, por ejemplo, de reducciones o exenciones y de subvenciones monetarias.<sup>55</sup> Además, se otorgan concesiones fiscales a las empresas de alta tecnología certificadas. Toda empresa registrada en China puede solicitar que se certifique su condición de empresa de alta tecnología (cuadro IV.10). Para obtener esta certificación, el solicitante debe ser titular de derechos de propiedad intelectual "propios" sobre la "tecnología básica" adquiridos mediante la investigación y desarrollo internos, la transferencia o donación, las fusiones y adquisiciones de empresas o la posesión de una licencia exclusiva durante más de cinco años.<sup>56</sup>

77. China mantiene una política que tiene por fin desarrollar la fabricación de maquinaria avanzada, optimizar la transformación de los recursos naturales y modernizar las industrias que producen bienes de consumo.<sup>57</sup> Durante el período objeto de examen, el Gobierno siguió aplicando medidas para "orientar" los recursos hacia ciertos sectores de la economía y, en particular, hacia la industria manufacturera. El Ministerio de Industria y Tecnología de la Información (MIIT) es el principal organismo encargado de la reglamentación del sector manufacturero. Este Ministerio tiene a su cargo formular las estrategias industriales, elaborar los planes y normas industriales y supervisar las actividades de la industria. La NDRC también se encarga de coordinar el desarrollo industrial, promover la utilización de tecnologías y equipos clave y elaborar las estrategias de modernización industrial. El Ministerio de Ciencia y Tecnología también participa en las políticas industriales para la actividad manufacturera de alta tecnología.

**Cuadro IV.10**  
Empresas de alta tecnología certificadas, por sectores (2009-2011)

	2009	2010	2011
<b>Electrónica y tecnología de la información</b>			
Número de empresas solicitantes	566	791	771
Número de empresas certificadas	459	507	121
Empresas de propiedad estatal	42	24	7
Empresas privadas nacionales	95	342	83
Empresas con inversión extranjera	322	141	31
<b>Materiales avanzados</b>			
Número de empresas solicitantes	347	458	489
Número de empresas certificadas	278	315	114
Empresas de propiedad estatal	47	28	3
Empresas privadas nacionales	50	150	56
Empresas con inversión extranjera	181	137	55

*Fuente:* Información facilitada por las autoridades. No se dispone de información sobre el sector de la maquinaria y equipo ni sobre el sector del automóvil.

<sup>55</sup> Documentos G/SCM/N/155/CHN, de 21 de octubre de 2011, y G/SCM/N/186/CHN, de 21 de octubre de 2011, de la OMC.

<sup>56</sup> Se describen criterios más detallados en las Medidas administrativas para la autenticación de empresas de alta tecnología y las Directrices operativas para la gestión de la autenticación de empresas de alta tecnología. Consultado en: [http://www.most.gov.cn/gxjscopykwj/200810/t20081029\\_64626.htm](http://www.most.gov.cn/gxjscopykwj/200810/t20081029_64626.htm).

<sup>57</sup> Capítulo 9 del Duodécimo Plan Quinquenal.



**ii) Subsectores seleccionados****a) Automóviles, partes de automóviles y componentes**

78. Desde agosto de 2009, China ha eliminado las prescripciones en materia de contenido nacional para las empresas fabricantes de automóviles.<sup>58</sup> Las prescripciones en materia de contenido nacional contenidas en las Medidas de gestión para la importación de partes de automóviles utilizadas para el acabado de automóviles se eliminaron el 1º de septiembre de 2009. Otras medidas de importación y exportación en el sector del automóvil no han variado; debe obtenerse una licencia de importación automática del MOFCOM, y está prohibida la importación de vehículos, partes y componentes de segunda mano. Desde 2009 se han abierto tres puertos para la importación de vehículos acabados: Khorgos (de ruta terrestre), Qinzhou (costero) y la zona portuaria de Jiangyin del Puerto de Fuzhou; antes, las importaciones de vehículos acabados sólo podían realizarse a través de cuatro puertos costeros, dos puertos terrestres y el Paso de Alataw.

79. La fabricación de "vehículos propulsados por nuevas energías" está sujeta a la autorización de la NDRC y del MIIT. Para obtenerla, las empresas deben "dominar" la tecnología básica en al menos uno de los siguientes ámbitos: sistemas de energía para vehículos, sistemas de tracción o sistemas de control. Las empresas calificadas deben tener capacidad para producir prototipos de automóviles propulsados por nuevas energías.<sup>59</sup> Las autoridades señalaron que no se imponen prescripciones en materia de transferencia de tecnología, y que el requisito de "dominar" la tecnología básica de los automóviles propulsados por dichas energías se considera necesario para garantizar la seguridad y calidad de los productos.<sup>60</sup>

80. En enero de 2009 China puso también en marcha nuevas políticas para promover el uso de automóviles de consumo energético más eficiente y propulsados por nuevas energías.<sup>61</sup> La NDRC, el MIIT y el Ministerio de Hacienda publican conjuntamente el *Catálogo para la promoción de automóviles que ahorran energía*.<sup>62</sup> Los consumidores que adquieran automóviles nuevos incluidos

---

<sup>58</sup> Los artículos 52, 53, 55, 56 y 57 de la Política de desarrollo del sector del automóvil (versión de 2004) fueron derogados el 1º de septiembre de 2009.

<sup>59</sup> Para más detalles, véanse las Normas sobre la administración del acceso para la producción de vehículos propulsados por nuevas energías de la NDRC (en vigor desde el 1º de noviembre de 2007) y las Normas sobre la administración del acceso de las empresas fabricantes de automóviles propulsados por nuevas energías y sus productos del MIIT (en vigor desde el 1º de julio de 2009).

<sup>60</sup> Documento G/L/963 de la OMC, de 10 de octubre de 2011.

<sup>61</sup> Véanse la Circular sobre los programas piloto para la demostración y popularización del ahorro de energía y los vehículos propulsados por nuevas energías y las Medidas provisionales para la gestión de las ayudas económicas destinadas a demostrar y popularizar el ahorro de energía y los vehículos propulsados por nuevas energías, dictadas conjuntamente por el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Ciencia y Tecnología en enero de 2009; las Medidas administrativas provisionales sobre la ayuda financiera para la compra por particulares de vehículos propulsados por nuevas energías, promulgadas por el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Ciencia y Tecnología, el MIIT y la NDRC en mayo de 2010; y las Medidas de aplicación detalladas para promover los automóviles de consumo energético eficiente (vehículos de cilindrada igual o inferior a los 1.600 cc.) en el marco del proyecto Productos de consumo energético eficiente que benefician a las personas, dictadas conjuntamente por el Ministerio de Hacienda, la NDRC y el MIIT (Cai Jian 2010/219) el 26 de mayo de 2010.

<sup>62</sup> La actual versión del *Catálogo para la promoción de automóviles que ahorran energía* es la Versión 7. Véase el Anuncio 2011/26, publicado conjuntamente por la NDRC, el MIIT y el Ministerio de Hacienda.

en el catálogo tienen derecho a una subvención de pago único de 3.000 yuan (60.000 yuan en el caso de los vehículos propulsados por nuevas energías).<sup>63</sup>

81. El MIIT anunció que uno de los principales objetivos para 2010 y 2011 era la elaboración de normas industriales para los vehículos propulsados por nuevas energías. Está en proceso de redacción la Planificación industrial para los automóviles propulsados por nuevas energías.

82. Los Dictámenes para promover el desarrollo de la industria remanufacturera, emitidos conjuntamente por la NDRC y otros ministerios y organismos<sup>64</sup> en mayo de 2010, definen la fabricación de partes de automóviles como uno de los principales proyectos de desarrollo e introducen un programa piloto para intensificar la remanufactura de partes de automóviles. La NDRC también ha incluido la producción de partes clave de vehículos propulsados por nuevas energías en la categoría del sector del automóvil de la *Guía para el ajuste estructural de la industria* revisada (versión de 2011). La fabricación de partes para los vehículos propulsados por nuevas energías también es una de las categorías alentadas incluida en la *Guía para las industrias con inversión extranjera* (versión de 2011). Las autoridades señalan que se está redactando una revisión de la Política industrial sobre el sector del automóvil.

b) Electrónica y tecnología de la información

83. En el sector de la electrónica y la tecnología de la información operan empresas privadas nacionales y empresas con inversión extranjera. En 2010, las empresas con inversión extranjera realizaron el 72,3 por ciento de las ventas totales del sector.

84. La Circular sobre determinadas políticas para seguir alentando el desarrollo del sector de los programas informáticos y el sector de los circuitos integrados<sup>65</sup>, promulgada el 28 de enero de 2011, "sigue alentando el desarrollo" de la fabricación de circuitos integrados. De conformidad con la Circular, las empresas que reúnen las condiciones requeridas se benefician de un tratamiento fiscal preferencial que incluye la exención del impuesto sobre las actividades comerciales, la exención o reducción del impuesto sobre la renta de las sociedades durante cinco años y la exención de aranceles a la importación de equipos fundamentales. Se otorgan concesiones fiscales más favorables a las empresas que inviertan más de 8.000 millones de yuan o fabriquen circuitos integrados de anchura de línea inferior a 0,25  $\mu$ m.<sup>66</sup>

<sup>63</sup> Circular del Ministerio de Hacienda sobre la adaptación de la política de subvenciones para la promoción de los vehículos que ahorran energía (Cai Jian 2011/754), promulgada el 7 de septiembre de 2011. Para información detallada sobre las subvenciones a los automóviles propulsados por nuevas energías véanse las Medidas administrativas provisionales sobre las subvenciones a la adquisición por particulares de vehículos propulsados por nuevas energías (Cai Jian 2010/230), emitidas conjuntamente por el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Ciencia y Tecnología, el MIIT y la NDRC el 31 de mayo de 2010.

<sup>64</sup> Entre ellos cabe citar el Ministerio de Ciencia y Tecnología, el MIIT, el Ministerio de Seguridad Pública, el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Protección del Medio Ambiente, el MOFCOM, la Administración General de Aduanas, la SAT, la Administración Estatal de Industria y Comercio y la AQSIQ.

<sup>65</sup> Circular 2011/1 del Consejo de Estado.

<sup>66</sup> Los documentos de la OMC G/SCM/N/155/CHN y G/SCM/N/186/CHN, de 21 de octubre de 2011, contienen información más detallada sobre las preferencias fiscales aplicables a la fabricación de circuitos integrados.

85. Las autoridades esperan que el Fondo de Desarrollo de la Industria Electrónica incremente su apoyo al desarrollo de tecnologías básicas.<sup>67</sup> El Fondo se constituyó en 1986 con el fin de respaldar las actividades de investigación y desarrollo en el sector de los programas informáticos, el sector de los circuitos integrados y otros sectores informáticos.

c) Maquinaria y equipo

86. En 2010, el sector de maquinaria y equipo representó aproximadamente el 19 por ciento del valor añadido industrial de China y más del 9 por ciento de su PIB. El Duodécimo Plan Quinquenal prevé que el sector crezca a una tasa media anual del 12 por ciento.

87. La *Guía para el ajuste estructural de la industria* incluye dentro de las categorías "alentadas" los equipos de grandes dimensiones, así como las partes y componentes "esenciales" y los equipos complementarios de los de grandes dimensiones. La fabricación de aeronaves, partes y componentes de aeronaves y otros equipos aeronáuticos, por ejemplo, figuraba en el catálogo entre las actividades de fabricación de maquinaria "alentadas". En la versión de 2011 del Catálogo se añadieron como categorías "alentadas" los equipos propulsados por nuevas energías y los equipos ahorradores de energía. El 17 de agosto de 2011, el MIIT anunció las Políticas de desarrollo de la maquinaria agrícola (Anuncio 2011/26 del MIIT) con el objetivo de optimizar la fabricación de dicha maquinaria; las políticas identificaban además las esferas clave de desarrollo tecnológico para la maquinaria agrícola. Además, se otorgan incentivos fiscales para la fabricación y las actividades de investigación y desarrollo relacionadas con la maquinaria agrícola.<sup>68</sup>

88. En algunos Dictámenes sobre la aplicación activa de las estrategias de promoción de las importaciones de productos y maquinaria eléctricos durante el Duodécimo Plan Quinquenal, emitidos el 4 de marzo de 2011<sup>69</sup>, las autoridades especificaron las estrategias relacionadas con la importación de maquinaria con el fin de optimizar la estructura de la composición de productos importados mediante el incremento gradual de la proporción de las importaciones representada por las tecnologías avanzadas, los equipos clave y las partes y componentes esenciales<sup>70</sup>, y de satisfacer la necesidad de desarrollo de industrias emergentes estratégicas.<sup>71</sup> La Secretaría no ha recibido datos sobre cómo han de aplicarse las estrategias de promoción de las importaciones.

d) Hierro y acero

89. En 2010, el valor de la producción bruta del sector del hierro y el acero ascendió a 5,76 billones de yuan, de los que aproximadamente el 35 por ciento correspondía a empresas de propiedad estatal y cerca del 12,3 por ciento a empresas con inversión extranjera. En el mismo año se exportaron 42,56 millones de toneladas de materiales de acero y se importaron 16,43 millones de toneladas, mientras que las exportaciones netas de acero en bruto ascendieron a 27,26 millones de toneladas. Unas 32 empresas producían más de 5 millones de toneladas de acero en bruto al año, lo que representa aproximadamente un 76 por ciento de la producción de acero en bruto de China.

<sup>67</sup> Ministro Miao Xu del MIIT, en la Presentación de los objetivos logrados con el apoyo del Fondo de Desarrollo de la Industria Electrónica durante el Undécimo Plan Quinquenal (26 de junio de 2011).

<sup>68</sup> Documentos de la OMC G/SCM/N/155/CHN y G/SCM/N/186/CHN, de 21 de octubre de 2011.

<sup>69</sup> Shang Chan Fa 2011/48.

<sup>70</sup> Está previsto lograr este objetivo a través de la revisión de distintos catálogos, entre ellos el *Catálogo de tecnologías y productos cuya importación se fomenta*.

<sup>71</sup> Esto complementaría otras políticas industriales.

90. El subsector del hierro y el acero se caracteriza por un exceso de capacidad. El Plan de revitalización de la industria del acero mostró que a finales de 2008 la capacidad de producción de acero era de 660 millones de toneladas, mientras que la demanda interna era de aproximadamente 560 millones de toneladas. Las autoridades señalaron que el exceso de capacidad se concentra principalmente en la producción de acero de "gama baja".

91. El Plan de revitalización de la industria del acero fijó como objetivo la eliminación de 72 millones de toneladas de capacidad de producción de hierro y 25 millones de toneladas de producción de acero para finales de 2011. Esas cifras comprendían la eliminación de 25 millones de toneladas de capacidad de producción de hierro y 6 millones de toneladas de capacidad de producción de acero en 2010. Las autoridades declararon que se habían alcanzado los objetivos fijados para 2010.<sup>72</sup>

92. El MIIT comunicó a las provincias los objetivos de eliminación por "obsolescencia de la capacidad", y publicó una lista de equipos obsoletos y de empresas con tecnologías de producción atrasadas que debían cerrar. Los equipos obsoletos debían demolerse para finales de 2011. El incumplimiento de esta condición tendría como consecuencia la revocación de los permisos y licencias concernientes a la producción, la seguridad y la utilización de los sistemas de alcantarillado o la interrupción del suministro eléctrico.<sup>73</sup> La reglamentación limitaba también el número de autorizaciones de nuevas inversiones en el sector del acero a fin de controlar estrictamente la nueva capacidad de producción. No obstante, la capacidad de producción de acero en bruto sigue creciendo; a finales de 2011, la capacidad real era de 683 millones de toneladas.<sup>74</sup>

93. Por otro lado, las autoridades tienen previsto incrementar la proporción del acero de "gama alta" en la producción. La producción de materiales de acero de gama alta aparece incluida como categoría "alentada" en la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011. En 2010, China importó 16,43 millones de toneladas de acero de "gama alta".

## 5) SERVICIOS

### i) Panorama general

94. En 2010, el comercio de servicios de China (importaciones y exportaciones) alcanzó la cifra de 362.400 millones de dólares EE.UU., el quíntuplo de la registrada en 2001 (71.900 millones de dólares EE.UU.), y un crecimiento interanual del 26,4 por ciento (286.710 millones de dólares EE.UU. en 2009). Representó el 10,9 por ciento del valor total de las exportaciones e importaciones de bienes y servicios, porcentaje ligeramente inferior al de 2009 (11,5 por ciento del total). Las exportaciones ascendieron a 170.250 millones de dólares EE.UU. y las importaciones a 192.170 millones de dólares EE.UU.; por consiguiente, China siguió acusando un déficit estructural en materia de servicios. En conjunto, los servicios representaron en 2010 el 43,4 por ciento del PIB de China, lo que constituye un aumento de cerca de tres puntos porcentuales en seis años (40,5 por ciento en 2004) y del 0,4 por ciento con respecto a 2009. En 2010 se establecieron en China unas 14.852 empresas de servicios con inversión extranjera, lo que implica un incremento interanual del 21,6 por ciento, y la masa de inversión extranjera en el sector de los servicios ascendió a

<sup>72</sup> Anuncio conjunto del MIIT y la NEA (Anuncio N° 2011/36 del MIIT) del 29 de octubre de 2011. Consultado en: <http://www.miit.gov.cn/n11293472/n11293877/n13138101/n13138118/14323368.html>.

<sup>73</sup> Para más detalles, véase la Circular sobre el Plan de implementación para la eliminación de la capacidad de producción atrasada del MIIT (GONG XIN BU LIAN CHAN YE 2011/46, 26 de enero de 2011).

<sup>74</sup> Informe *China Construction Journal*, consultado en: <http://www.nbc.com.cn/zxqyzq/sczx/xykx/09/18455.shtml>.

49.960 millones de dólares EE.UU., guarismo que supone un incremento interanual del 29,6 por ciento.

95. Según las autoridades, China aplica una política general de apertura gradual, progresiva y administrada, con miras a promover el desarrollo mediante una estrategia que redunde en beneficio de los proveedores de servicios tanto nacionales como extranjeros. Desde 2009, el Gobierno chino ha formulado o revisado, con el fin de fomentar una mayor liberalización de los servicios, por lo menos las reglamentaciones y políticas aplicables a los siguientes sectores: servicios de agencias de viajes (mediante el Reglamento sobre las agencias de viajes (enero de 2009) y las Medidas provisionales para la supervisión de las actividades de turismo emisor desarrolladas por empresas conjuntas chinas y extranjeras como programa piloto (agosto de 2010)); servicios de información financiera (mediante el Reglamento sobre la administración de los servicios de información financiera prestados por instituciones extranjeras en China (abril de 2009)); servicios financieros (mediante las Medidas provisionales para la gestión de las compañías garantes de financiación (marzo de 2010)); servicios médicos (mediante los Dictámenes sobre un mayor estímulo y orientación a los capitales sociales para el establecimiento de instituciones médicas (noviembre de 2010)); y servicios editoriales (mediante el Reglamento sobre la administración del mercado de publicaciones (marzo de 2011)). Además, los Dictámenes del Consejo de Estado sobre una mayor utilización de inversiones extranjeras (abril de 2010) han liberalizado en mayor medida la inversión en varios sectores o esferas de servicios.

## ii) Servicios financieros

96. En la estructura de los servicios financieros de China siguen predominando los bancos sobre otros tipos de instituciones financieras. Por lo que se refiere a la capitalización bursátil, en 2010 el mercado de valores chino representó alrededor del 66,69 por ciento del PIB. La relación del crédito bancario total con respecto al PIB era en China del 19,81 por ciento aproximadamente.

97. Durante el período objeto de examen, China continuó la apertura de sus servicios financieros a los inversores extranjeros.<sup>75</sup>

### a) Sistema bancario

#### *Evolución reciente*

98. Desde el anterior examen ha habido pocos cambios en la estructura del mercado del sector bancario de China, en el que predominan los bancos de propiedad estatal. Durante el período objeto de examen, los cinco principales bancos comerciales de propiedad estatal<sup>76</sup> representaban alrededor del 50 por ciento de los activos totales de las instituciones financieras. El resto corresponde a los bancos comerciales de propiedad extranjera, los bancos por acciones, los bancos comerciales urbanos

<sup>75</sup> En Determinados Dictámenes del Consejo de Estado sobre la ulterior mejora de la utilización del capital extranjero (Circular N° 2010/9 del Consejo de Estado, promulgada el 13 de abril de 2010), China alienta a los bancos extranjeros a operar en la región del medio oeste y a los inversores extranjeros a establecer empresas de capital riesgo; también apoya las inversiones de capital extranjero en acciones nacionales y anima a las empresas con inversión extranjera a que emitan acciones, bonos y valores comerciales.

<sup>76</sup> Son los siguientes: Banco de China, Banco Industrial y Comercial de China, Banco Agrícola de China, Banco de la Construcción de China y Banco de Comunicaciones.

y los bancos comerciales rurales; las políticas recientes fomentan la inversión privada en los bancos comerciales urbanos y los bancos comerciales rurales.<sup>77</sup>

99. Las autoridades consideran que los "cuatro grandes" bancos comerciales de propiedad estatal ultimaron su constitución en sociedad cuando el Banco Agrícola empezó a cotizar en bolsa, en julio de 2010.<sup>78</sup> Según han indicado, las decisiones en materia de préstamos adoptadas por los bancos comerciales de propiedad estatal se basan enteramente en consideraciones de carácter comercial. Los bancos estatales especializados de China son el Banco de Desarrollo Agrícola de China y el Banco de Exportación e Importación de China.

100. A finales de 2010 había 37 bancos de propiedad exclusivamente extranjera, dos bancos conjuntos y una institución financiera de propiedad exclusivamente extranjera establecidos en China. También había 74 bancos extranjeros con un total de 90 sucursales.<sup>79</sup> Además de realizar actividades comerciales en moneda local, las entidades extranjeras presentes en el sector bancario chino pueden considerarse inversores estratégicos en los bancos nacionales chinos. Con excepción del Banco Agrícola de China, desde marzo de 2011 los "cuatro grandes" bancos comerciales de propiedad estatal, ocho bancos por acciones y 11 bancos comerciales urbanos cuentan con inversores estratégicos extranjeros. Los principales inversores extranjeros en un banco chino suelen designar uno o dos directores y no asumen una función de gestión.

101. La liquidación de créditos fallidos ha avanzado. Las autoridades afirman que los cinco mayores bancos comerciales de propiedad estatal no transfirieron ningún crédito fallido a compañías de gestión de activos en 2009 ni en 2010. A finales de 2010, los cinco mayores bancos comerciales de propiedad estatal tenían créditos fallidos por un valor total de 312.520 millones de yuan, y su tasa de créditos fallidos era de 1,3. La rápida acumulación de deudas de los gobiernos locales registrada en los últimos años, junto con los créditos laxos para infraestructura otorgados en el marco del paquete de incentivos económicos de 2009, suscitó la preocupación de que se produjera otro incremento súbito de los créditos fallidos.<sup>80</sup>

102. A finales de 2010, los grandes bancos comerciales habían cumplido las normas del Acuerdo de Basilea II.<sup>81</sup> Actualmente, la Comisión de Reglamentación Bancaria de China (CBRC) está realizando el proceso de evaluación, examen y aprobación de la aplicación del nuevo Acuerdo de Basilea por los grandes bancos. En abril de 2011, la CBRC dictó las Directrices para la aplicación de las nuevas normas reglamentarias (Circular N° 2011/44 de la CBRC) y exigió que se procediera a la

---

<sup>77</sup> Entre las políticas pertinentes figuran las siguientes: Determinados Dictámenes del Consejo de Estado sobre incentivos y orientaciones para el desarrollo adecuado de las inversiones privadas (Circular N° 2010/13 del Consejo de Estado, promulgada el 7 de mayo de 2010) y Opiniones orientativas de la Comisión de Reglamentación Bancaria de China (CBRC) sobre las fusiones y adquisiciones de cooperativas de crédito rural de alto riesgo (Circular N° 2010/71 de la CBRC, emitida el 1° de septiembre de 2010).

<sup>78</sup> Los "cuatro grandes" son el Banco de China, el Banco Industrial y Comercial de China, el Banco Agrícola de China y el Banco de la Construcción de China. Todos ellos cotizan en la Bolsa de Shanghái y en la Bolsa de Hong Kong.

<sup>79</sup> Documento S/FIN/M/71 de la OMC, de 4 de noviembre de 2011.

<sup>80</sup> La operación de saneamiento de los préstamos otorgados a la plataforma de financiación de los gobiernos locales comenzó durante la redacción del presente informe. La concesión de nuevos préstamos a esas plataformas es objeto de un estricto control. En el caso de los préstamos existentes, los plenamente cubiertos por el flujo de caja se tratarán como préstamos empresariales.

<sup>81</sup> Los "grandes bancos comerciales" son bancos que desempeñan una función activa en los mercados financieros de otros países o regiones y cuyas actividades en el exterior representan una proporción sustancial de sus actividades comerciales totales. Los demás bancos comerciales, incluidas las filiales de bancos extranjeros establecidas en China, podrán aplicar el Acuerdo de Basilea II de manera voluntaria.

aplicación del Acuerdo de Basilea III el 1° de enero de 2012. Se espera que los "bancos de importancia sistémica" cumplan las normas de este Acuerdo para finales de 2013 y que los "bancos sin importancia sistémica" lo hagan para finales de 2016.<sup>82</sup> En las directrices se destaca explícitamente la definición de "bancos de importancia sistémica" y supervisión cautelara. Los bancos de importancia sistémica estarán obligados a emitir bonos de autorrescate. Según las autoridades, no se ha publicado la lista de bancos nacionales de importancia sistémica, pero desde noviembre de 2011 el Banco de China figura en la lista de los 29 bancos globales de importancia sistémica.<sup>83</sup>

103. A finales de 2011, los depósitos en el Banco de Ahorro Postal de China ascendían a 3,91959 billones de yuan. El Banco está sujeto a las mismas leyes, reglamentos y normas, así como al mismo impuesto sobre la renta de las sociedades, que los demás bancos. Según las autoridades, este banco se considera un banco comunitario o rural y tiene una extensa red de oficinas por todo el país, especialmente en zonas rurales.

#### *Instituciones financieras no bancarias*

104. Desde el 12 de febrero de 2010, los inversores extranjeros están autorizados a establecer instituciones financieras de consumo privado de propiedad exclusiva; anteriormente, sólo se permitía la inversión extranjera en financiación personal en el subsector de los préstamos para la compra de automóviles mediante el establecimiento de empresas conjuntas o de propiedad exclusiva de financiación de automóviles. Las compañías de financiación del consumo privado no pueden realizar actividades de concesión de préstamos para la compra de automóviles.

105. Las "compañías garantes de financiación", que otorgan garantías de crédito, se rigen por las Medidas administrativas provisionales relativas a las compañías garantes de financiación (Decreto N° 2010/3 de la CBRC). El Gobierno designa un organismo regulador de esas compañías a nivel provincial (con inclusión de regiones autónomas de etnias minoritarias y municipios). Según las autoridades, no se prohíbe ni se restringe la inversión extranjera en dichas compañías.

106. De conformidad con las Medidas administrativas relativas al programa piloto de compañías financieras de consumo (Decreto N° 2009/3 de la CBRC), desde el 22 de julio de 2009 las instituciones financieras extranjeras con presencia en China durante más de dos años están autorizadas a convertirse en inversores principales (propiedad de hasta el 100 por ciento) de una compañía financiera de consumo.<sup>84</sup> Anteriormente, las instituciones financieras extranjeras sólo podían invertir

---

<sup>82</sup> En las nuevas normas reglamentarias se establecen tres nuevos requisitos de capital en sustitución de los dos actuales requisitos de coeficiente de garantía mínimo (coeficiente de capital básico de nivel 1:  $\geq 5$  por ciento, coeficiente de capital de nivel 1:  $\geq 6$  por ciento y coeficiente de capital total:  $\geq 8$  por ciento); se establece un marco de supervisión del capital contracíclico (colchón de conservación de capital del 2,5 por ciento y colchón de capital anticíclico del 0-2,5 por ciento); se fija el coeficiente de apalancamiento bruto (4 por ciento) como medida de control de apoyo; y se establece la tasa de reserva para préstamos y el coeficiente de cobertura de reserva (tasa de reserva para préstamos:  $\geq 2,5$  por ciento, coeficiente de cobertura de reserva:  $\geq 150$  por ciento).

<sup>83</sup> Financial Stability Board (2011).

<sup>84</sup> Con arreglo a las Medidas administrativas relativas al programa piloto de instituciones financieras de consumo (Decreto N° 2009/3 de la CBRC), los principales inversores en una compañía financiera de ese tipo deben cumplir los siguientes requisitos: 1) más de cinco años de experiencia comercial en materia de financiación del consumo; 2) activos brutos por un valor no inferior a 60.000 millones de yuan (o valor equivalente en otras monedas convertibles) al final del ejercicio más reciente; 3) obtención continua de beneficios durante los dos ejercicios fiscales consecutivos más recientes; 4) inexistencia de antecedentes de infracciones importantes en los dos ejercicios más recientes; 5) capital de inversión legal, es decir, se permiten préstamos o fondos de fideicomiso; 6) garantía, durante un período de inmovilización de tres años, de acciones

en empresas de financiación de automóviles.<sup>85</sup> A finales de 2010 había cuatro compañías financieras de consumo, entre ellas una de propiedad exclusivamente extranjera y dos de propiedad conjunta.<sup>86</sup> Con arreglo a lo dispuesto en las Medidas administrativas provisionales relativas a los préstamos personales (Decreto N° 2010/2 de la CBRC, de 12 de febrero de 2010), las filiales de bancos extranjeros pueden realizar actividades de concesión de estos préstamos. El crédito a particulares (mediante préstamos al consumo, préstamos hipotecarios para vivienda y préstamos para la compra de automóviles) ha crecido considerablemente desde el anterior examen de las políticas comerciales de China.<sup>87</sup> La tasa media de créditos fallidos en este sector era del 0,17 por ciento. La presencia extranjera es importante en el sector de los préstamos para la compra de automóviles; 11 de 13 empresas de financiación de automóviles son empresas con financiación extranjera: seis de propiedad exclusivamente extranjera y cinco de propiedad conjunta.

107. Las autoridades han indicado que los servicios de compensación interbancaria de las operaciones con tarjetas bancarias están comprendidos en la categoría de los "servicios de pago y compensación respecto de activos financieros", que desde su adhesión a la OMC en 2001 China no se ha comprometido aún a liberalizar.

#### *Marco normativo*

108. Las leyes y reglamentos vigentes en el sector bancario de China, con inclusión de las prescripciones y procedimientos en materia de licencias, apenas han variado desde el anterior examen. Los principales instrumentos legislativos por los que se rige el sector son: la Ley del Banco Popular de China, la Ley de Bancos Comerciales, la Ley sobre supervisión y reglamentación bancarias y la Ley contra el blanqueo de dinero. Según las autoridades, todas las medidas de reglamentación se aplican por igual a las empresas nacionales y extranjeras.

109. En China los bancos comerciales están sujetos a un marco normativo de múltiples niveles que abarca al Banco Popular de China (PBC) (por ejemplo, para fijar los tipos de interés y reglamentar y supervisar las transacciones interbancarias), la Comisión de Reglamentación Bancaria de China (CBRC) (para la mayoría de los aspectos de las actividades bancarias), la Comisión de Reglamentación de Valores de China (CSRC) (encargada de supervisar las actividades de custodia de fondos), la Comisión de Reglamentación de los Seguros de China (CIRC) (encargada, junto con la CBRC, de las actividades de seguros de la banca) y la Administración Estatal de Divisas (SAFE) (encargada de reglamentos relativos a transacciones en divisas). Por otra parte, el Ministerio de Hacienda supervisa la gestión de créditos fallidos de los bancos comerciales de propiedad estatal por

---

de la institución financiera de consumo de que se trate; 7) sana gestión empresarial y gestión de riesgos; y 8) observancia de otras normas en materia de cumplimiento.

<sup>85</sup> Los inversores en empresas de financiación de automóviles deben ser empresas que fabrican o comercializan automóviles completos o instituciones financieras no bancarias (incluidas actualmente las instituciones extranjeras).

<sup>86</sup> Las cuatro compañías financieras de consumo son las siguientes: Bank of Beijing Consumer Finance Co. Ltd (propiedad exclusiva del Banco de Beijing); Bank of China Consumer Finance Co. Ltd. (propiedad conjunta del Banco de China, Brilliance Group, y Shanghai Lujiazui Finance & Development Co. Ltd.); Sichuan Jincheng Consumer Finance Co. Ltd. (propiedad conjunta del Bank of Chengdu y el Hong Leong Bank, Malasia); y PPF Consumer Finance Co. Ltd. (propiedad exclusiva de PPF Group, Cze).

<sup>87</sup> En octubre de 2011, los préstamos al consumo pendientes de reembolso ascendían a 8,630 billones de yuan, lo que representa el 64,8 por ciento del total de préstamos otorgados a unidades familiares, frente a 5,121 billones de yuan en octubre de 2009.



las compañías de gestión de activos establecidas a tal efecto (véase *infra*).<sup>88</sup> Entre ellos, la CBRC es la máxima autoridad responsable de la regulación y supervisión de las instituciones bancarias, así como de las operaciones en el extranjero de las instituciones locales. El PBC es responsable de mantener la estabilidad financiera en el mercado y tiene facultades de reglamentación contra el blanqueo de dinero y sobre la liquidación de pagos; también tiene algunas facultades generales de supervisión, aparte del control ordinario del sector financiero en términos macroprudenciales.<sup>89</sup>

110. China no tiene un plan de garantía de depósitos; las autoridades están redactando actualmente un plan a tal efecto.

#### *Prescripciones y procedimientos para la obtención de licencias*

111. Al parecer, las prescripciones y procedimientos en materia de licencias no han variado desde el anterior examen de las políticas comerciales de China. La Ley de Bancos Comerciales y las Normas de la CBRC sobre el procedimiento de aplicación de las prescripciones para la obtención de licencias definen el ámbito empresarial y establecen requisitos para la obtención de licencias y otros requisitos que deben cumplir los bancos comerciales de capital nacional. El establecimiento de un banco comercial requiere la aprobación de la CBRC y la expedición de una licencia para realizar actividades.<sup>90</sup> El procedimiento para la obtención de una licencia consta de dos partes: el solicitante debe presentar una solicitud por escrito, junto con un estudio de viabilidad y "otros documentos" que especifique la CBRC; a continuación, se convoca al solicitante para que complete la solicitud mediante la presentación de la información exigida.<sup>91</sup> Si se aprueba el establecimiento, la CBRC expide un permiso para la realización de actividades bancarias. A continuación, el solicitante debe inscribirse en la Administración Estatal de Industria y Comercio (SAIC) y obtener una licencia

---

<sup>88</sup> Además de las entidades reguladoras, hay asociaciones (por ejemplo, la Asociación Nacional del Sector Bancario y la Asociación Nacional de Instituciones Financieras) que, según las autoridades, promueven la autodisciplina del sector, la cooperación empresarial y la innovación.

<sup>89</sup> El PBC tiene facultades para inspeccionar y supervisar: la aplicación de los reglamentos sobre necesidades de reservas; las actividades relativas a los créditos especiales que haya concedido; la aplicación de los reglamentos sobre divisas; la aplicación de los reglamentos sobre préstamos interbancarios y el mercado de bonos interbancario; la aplicación de reglamentos destinados a controlar las compensaciones; y la aplicación de los reglamentos establecidos para combatir el blanqueo de dinero. Además, el PBC tiene facultades específicas relativas a la inspección y supervisión de bancos. A este respecto, puede proponer que la inspección y supervisión de determinadas instituciones corra a cargo de la CBRC, y puede encargarse él mismo de esa inspección si existe la probabilidad de que la situación de determinada institución financiera incremente el riesgo general del sistema.

<sup>90</sup> La Ley permite a los bancos comerciales realizar, entre otras, las siguientes operaciones comerciales: aceptación de depósitos del público; concesión de préstamos; gestión de pagos interiores y exteriores; aceptación y descuento de instrumentos negociables; emisión de bonos financieros; compraventa de bonos públicos y bonos financieros; concertación de préstamos interbancarios; compraventa de divisas; suministro de servicios de carta de crédito y de carta de garantía; intermediación de seguros; y otras operaciones comerciales aprobadas por el órgano de reglamentación bancaria dependiente del Consejo de Estado (artículo 3 de la Ley de Bancos Comerciales, incluida su modificación introducida el 27 de diciembre de 2003).

<sup>91</sup> La información exigida incluye: un borrador de los estatutos de la empresa; documentos que acrediten los títulos de aptitud del director; un certificado de verificación de inversiones expedido por una organización autorizada; una lista de los nombres, las aportaciones al capital y la cartera accionarial de los accionistas; certificados de solvencia e información pertinente sobre los accionistas con un 5 por ciento o más de las acciones de la empresa; y políticas y planes comerciales y otros documentos que solicite la CBRC.

comercial.<sup>92</sup> Los bancos tienen que obtener la aprobación de la CBRC para cada nueva sucursal en el país o en el extranjero y una licencia comercial de la SAIC para las sucursales nacionales.<sup>93</sup>

112. Se requiere la aprobación de la CBRC para cualesquiera cambios, como los del nombre de la institución, el monto del capital social, la ubicación de la sede o de la sucursal, el ámbito de actividades empresariales (incluida la introducción de nuevos productos o servicios), los accionistas con un 5 por ciento o más de las acciones del banco, o los estatutos.<sup>94</sup> También deben notificarse a la CBRC los cambios en el personal directivo superior y los títulos de aptitud del nuevo personal directivo aprobado.<sup>95</sup> En el caso de los bancos comerciales de propiedad estatal, debe establecerse un consejo de supervisión para, entre otras cosas, fiscalizar sus operaciones y su relación entre activo y pasivo y mantener e incrementar el valor de los activos del Estado.<sup>96</sup> La Ley sobre supervisión y reglamentación bancarias establece límites temporales específicos para ciertas decisiones.<sup>97</sup>

113. Desde el anterior examen no se han introducido cambios en el capital social mínimo que se exige para establecer bancos, ni en el coeficiente de garantía. Se prescribe un mínimo de 1.000 millones de yuan para el establecimiento de un banco comercial, de 100 millones de yuan para un banco comercial urbano y de 50 millones de yuan para un banco comercial rural.<sup>98</sup> Además, el coeficiente de garantía no ha de ser inferior al 8 por ciento.<sup>99</sup> Otras condiciones son que la proporción de préstamos sin amortizar de un banco comercial concedidos a partes vinculadas no ha de exceder del 10 por ciento del capital total neto del banco (15 por ciento si el prestatario es un grupo), y que los préstamos interbancarios no deben representar más del 4 por ciento del total, ni los créditos interbancarios más del 8 por ciento.<sup>100</sup>

<sup>92</sup> Artículos 14 a 16 de la Ley de Bancos Comerciales.

<sup>93</sup> Idéntico procedimiento se aplica para la apertura de cada nueva sucursal. Una sucursal debe contar con fondos de explotación suficientes para la escala de sus actividades comerciales. El monto total de los fondos de explotación asignados a todas las sucursales no puede exceder del 60 por ciento del capital total de la oficina central. El banco solicitante deberá haber mantenido un saldo favorable en los tres ejercicios contables más recientes, así como cumplir otros requisitos reglamentarios (como que el coeficiente de garantía no sea inferior al 8 por ciento; que el saldo de inversiones accionariales no exceda en general del 50 por ciento de los activos netos; y que el saldo de los activos al final del ejercicio en el año anterior al de la solicitud sea por lo menos de 100.000 millones de yuan). Además, el banco solicitante deberá contar con fuentes lícitas y suficientes de recursos en divisas; deberá tener una buena estructura de gestión corporativa y un sistema de control interno seguro y eficaz; y sus principales índices de supervisión cautelar deben cumplir las prescripciones de supervisión.

<sup>94</sup> Otras cuestiones que requieren la aprobación de la CBRC son, por ejemplo, las modificaciones de los fondos de explotación de las sucursales chinas de bancos extranjeros o de bancos con inversión extranjera o bancos conjuntos, o la transferencia de activos de la sede a instituciones financieras extranjeras en China.

<sup>95</sup> Artículo 24 de la Ley de Bancos Comerciales.

<sup>96</sup> Artículo 18 de la Ley de Bancos Comerciales.

<sup>97</sup> Por ejemplo, las decisiones relativas al establecimiento de bancos se deben adoptar en el plazo de seis meses desde el momento en que la CBRC recibe la solicitud; las decisiones sobre la introducción de nuevos productos o servicios deben adoptarse en un plazo de tres meses; y las decisiones relativas al examen y aprobación de los títulos de aptitud de los directores y personal directivo superior se deben adoptar antes de 30 días (artículo 22 de la Ley sobre supervisión y reglamentación bancarias).

<sup>98</sup> Artículo 13 de la Ley de Bancos Comerciales.

<sup>99</sup> Además, la relación entre préstamos pendientes y depósitos no puede exceder del 75 por ciento, la relación entre el activo circulante y el pasivo circulante no ha de ser inferior al 25 por ciento, y la proporción de préstamos pendientes concedidos al mismo prestatario no debe exceder del 10 por ciento del capital neto del banco comercial (artículo 39 de la Ley de Bancos Comerciales).

<sup>100</sup> Véanse indicaciones más detalladas en las Normas sobre transacciones conexas de los bancos comerciales con directivos y accionistas (Decreto N° 3 de la CBRC, de 2004) y las Normas sobre la supervisión,

114. No existe ninguna licencia general para las operaciones de los bancos; no obstante, desde 2006 está en curso un programa piloto sobre "operaciones globales" de los bancos comerciales destinado a promover la innovación en las operaciones de esos bancos (por ejemplo, el establecimiento de sociedades gestoras de fondos propiedad de bancos comerciales). Según las autoridades, el programa piloto no modifica el marco normativo actual. Los bancos comerciales pueden necesitar además autorización para suministrar servicios específicos, como derivados y gestión de patrimonios de clientes fuera del territorio, de conformidad con principios de cautela y en función de la capacidad de los bancos. Se requiere una licencia distinta para todos esos servicios. Por ejemplo, de conformidad con las Normas administrativas provisionales sobre operaciones con derivados de instituciones financieras, los bancos comerciales (incluidas las sucursales de bancos extranjeros) que pretendan realizar operaciones con derivados deben obtener previamente la aprobación de la CBRC; deben cumplir ciertos requisitos cautelares, en particular en lo que se refiere a la composición de los equipos de comercialización y requisitos de títulos de aptitud de los profesionales que participen en la prestación de esos servicios. De conformidad con las Medidas administrativas provisionales sobre la gestión de patrimonios personales por bancos comerciales, éstos deberán solicitar la aprobación de la CBRC para poder prestar ciertos servicios de gestión de patrimonios personales con ingresos garantizados.<sup>101</sup>

115. En general, se prohíbe a los bancos comerciales: negociar y suscribir valores de renta variable (a menos que establezcan una filial para ese fin); suscribir pólizas de seguros (pueden actuar como agentes para vender productos de seguros); hacer inversiones en el interior (aparte de instrumentos crediticios emitidos por el Estado y por instituciones financieras, valores comerciales, bonos emitidos por instituciones no financieras habilitadas para ello y ciertos productos derivados); participar en inversiones en sociedades de gestión, operaciones con valores (excepto comercio de bonos), inversiones en propiedades inmobiliarias, excepto para su propio uso, e inversiones de capital social en instituciones financieras no bancarias (a no ser que el Consejo de Estado decida expresamente lo contrario); y prestar servicios de arrendamiento financiero directamente (salvo constituyendo una filial). Para poder realizar las actividades prohibidas indicadas *supra*, los bancos comerciales deben solicitar a las autoridades competentes una licencia distinta para cada actividad.

116. En 2008, las autoridades anunciaron un programa piloto destinado a permitir que los bancos invirtieran en compañías de seguros. Se ha aprobado la participación en el programa de cuatro bancos, de los que dos han recibido autorización para convertirse en accionistas de compañías de seguros. No se ha presentado ninguna solicitud extranjera para participar.

---

los indicadores y la evaluación de la gestión de activo y pasivo en los bancos comerciales (Circular N° 450 de la CBRC, de 1996).

<sup>101</sup> Además, las Medidas administrativas provisionales sobre los bancos comerciales que prestan servicios de gestión de patrimonios para clientes fuera del territorio (promulgadas por la CBRC, la SAFE y el PBC) autorizan a los bancos comerciales que hayan obtenido de la CBRC la pertinente calificación comercial a realizar inversiones en ciertos productos financieros fuera de China, en nombre de instituciones nacionales y de residentes de China. Los bancos comerciales deben ser ya titulares de una calificación comercial en divisas. La SAFE, previa solicitud, concederá a cada banco comercial calificado una cuota en divisas para sus actividades de gestión de patrimonios de clientes fuera del territorio, dentro de la cual el banco puede invertir en productos financieros en divisas con las divisas adquiridas con RMB. Las inversiones de clientes que inviertan directamente sus propias divisas (en lugar de las divisas compradas con RMB) no se contabilizan dentro de la cuota. Las inversiones en productos de renta fija extranjeros, así como en acciones y productos de alto riesgo, se rigen por la Circular relativa a servicios de gestión de patrimonios fuera del territorio por bancos comerciales y la Circular sobre el ajuste en el ámbito de los servicios de gestión de patrimonios fuera del territorio por bancos comerciales.

*Bancos extranjeros*

117. En el Reglamento de administración de bancos financiados con capital extranjero y las Normas para la aplicación del Reglamento de administración de bancos financiados con capital extranjero<sup>102</sup> se estipulan los requisitos (en particular, sobre la cuantía mínima del capital social y el capital desembolsado y el total del capital de explotación) para el establecimiento de bancos financiados exclusivamente con capital extranjero y sucursales de bancos extranjeros. Por otra parte, las inversiones extranjeras en instituciones financieras chinas se rigen por las Normas administrativas sobre la inversión en acciones de instituciones financieras extranjeras en instituciones financieras chinas.

118. Sólo pueden solicitar el establecimiento de un banco de capital totalmente extranjero (filial) los bancos comerciales extranjeros que hayan mantenido una oficina de representación en China durante un mínimo de dos años antes de presentar la solicitud, y cuyos activos totales sean como mínimo de 10.000 millones de dólares EE.UU. al final del año anterior a la solicitud. Ese mismo requisito de activos se aplica al establecimiento de un banco conjunto chino y extranjero. Un banco extranjero que desee establecer una sucursal deberá tener activos totales de 20.000 millones de dólares EE.UU. como mínimo al final del año anterior a la solicitud y deberá haber mantenido una oficina de representación en China durante dos años como mínimo en la zona en que solicita el establecimiento de su primera sucursal. El mínimo de activos exigido para el establecimiento de sucursales es superior al exigido para entidades constituidas localmente. Además, las instituciones financieras extranjeras que deseen establecer algún tipo de banco operacional financiado con capital extranjero deberán acreditar una capacidad persistente de rentabilidad y buena reputación; tener experiencia en actividades financieras internacionales; contar con un sistema eficaz que impida el blanqueo de capitales; y estar sujetas a supervisión -y haber sido aprobada su solicitud- por la autoridad reguladora de su país de origen.

119. El capital social desembolsado exigido como mínimo para el establecimiento de un banco financiado exclusivamente con capital extranjero o un banco conjunto chino y extranjero es de 1.000 millones de yuan. Las sucursales abiertas por bancos financiados exclusivamente con capital extranjero o por bancos conjuntos chinos y extranjeros deben tener una asignación de 100 millones de yuan como capital de explotación. El capital de explotación total asignado por un banco financiado exclusivamente con capital extranjero o por un banco conjunto chino y extranjero a todas sus sucursales no debe representar más del 60 por ciento del capital social agregado del banco matriz. Se debe asignar un capital de explotación de 200 millones de yuan a una sucursal de un banco extranjero.

120. Los bancos financiados exclusivamente con capital extranjero y los bancos conjuntos chinos y extranjeros pueden realizar las mismas operaciones comerciales que los bancos comerciales chinos, tanto en moneda nacional como en divisas. Sin embargo, las sucursales de bancos extranjeros no pueden emitir tarjetas bancarias; las autoridades sostienen que estas restricciones se han adoptado por motivos cautelares y consideran que son práctica habitual en muchos otros países. Las sucursales de bancos extranjeros solamente pueden recibir depósitos a plazo no inferiores a 1 millón de yuan cada uno de ciudadanos chinos dentro de China. Los bancos operacionales financiados con capital

---

<sup>102</sup> La expresión "banco financiado con capital extranjero" abarca: un banco de capital totalmente extranjero, financiado exclusivamente por un banco extranjero o conjuntamente con otra institución financiera extranjera; un banco conjunto chino y extranjero, financiado conjuntamente por una institución financiera extranjera y una compañía o empresa china; una sucursal de un banco extranjero; y una oficina de representación de un banco extranjero. Las tres primeras categorías se definen en el reglamento como "bancos operacionales financiados con capital extranjero".

extranjero que deseen participar en operaciones comerciales en moneda local deberán llevar en China tres años como mínimo y haber sido rentables durante dos años consecutivos antes de la solicitud.

121. La participación extranjera en el capital social de instituciones financieras nacionales está sometida a restricciones. De conformidad con las Medidas administrativas sobre la inversión en acciones de instituciones financieras extranjeras en instituciones financieras chinas<sup>103</sup>, ninguna institución financiera extranjera puede poseer por sí misma más del 20 por ciento del capital social de una institución financiera china. Además, si la inversión en capital social combinada de todas las instituciones financieras extranjeras en una institución financiera china no cotizada en bolsa es del 25 por ciento o más, la institución financiera china no cotizada en bolsa estará reglamentada como si se tratara de una institución financiera financiada con capital extranjero; si la inversión en capital social combinada de todas las instituciones financieras extranjeras en una institución financiera china cotizada en bolsa es del 25 por ciento o más, esta última estará reglamentada como institución financiera china. Las instituciones financieras extranjeras que la CBCR considere partes vinculadas se contabilizarán como una sola institución al calcular la participación de esas entidades en el capital social de bancos comerciales de China.

*Préstamos, tipos de interés e ingresos por conceptos distintos de los intereses*

122. Las operaciones de préstamo y toma de depósitos por los bancos están desreguladas desde 2004, pero todavía existen ciertas limitaciones.<sup>104</sup> El PBC aplica un ajuste dinámico de reservas en depósito legal diversificadas como instrumento de política macrocautelar y afirma que no se imponen restricciones administrativas al crecimiento de los préstamos. Otro instrumento que utiliza el PBC para influir en la orientación del crédito es el sistema de "orientación administrativa". El PBC ha celebrado reuniones periódicas con bancos comerciales para exponer sus preocupaciones en relación con las condiciones de crédito en los distintos sectores. Las autoridades han indicado que el sistema de "orientación administrativa" es diferente de los medios administrativos.<sup>105</sup>

123. Los tipos de interés están sujetos a tipos de referencia establecidos por el PBC<sup>106</sup> y a los límites inferior y superior fijados en torno a estos tipos; las instituciones bancarias deben establecer sus tipos dentro de dichos límites. Los bancos comerciales pueden aplicar a los préstamos tipos superiores al de referencia (pero no inferiores al 90 por ciento del tipo de referencia) y ofrecer intereses de depósito inferiores al tipo de referencia, pero no superiores.<sup>107</sup> Según algunos investigadores, los tipos de referencia pueden reducir el incentivo para que los bancos comerciales

<sup>103</sup> En las Normas se entiende por "instituciones financieras chinas" los bancos comerciales, las cooperativas de crédito urbanas y rurales, las compañías fiduciarias y de inversión, las compañías de arrendamiento financiero, las compañías financieras filiales de empresas y otras instituciones financieras chinas autorizadas por la CBRC que estén legalmente constituidas en el territorio de China.

<sup>104</sup> La Ley de Bancos Comerciales exige que los bancos tengan en cuenta "las necesidades del desarrollo económico y social nacional" y se ajusten a "la orientación de las políticas industriales del Estado". En consecuencia, además del crédito a sectores específicos proporcionado por los bancos estatales especializados, el PBC y otras autoridades administrativas alientan a los bancos comerciales a que adapten sus operaciones de crédito a prestatarios específicos a la luz de las políticas pertinentes del Gobierno.

<sup>105</sup> Según algunos investigadores, el sistema de "orientación administrativa" a los bancos comerciales, aunque es eficaz para controlar el crecimiento del crédito en algunos períodos, debilita la competencia y menoscaba la determinación de los tipos de interés por el mercado (OCDE, 2010b).

<sup>106</sup> Las instituciones bancarias deben establecer sus tipos dentro de dichos límites. Los bancos comerciales pueden aplicar a los préstamos tipos superiores al de referencia (pero no inferiores al 90 por ciento del tipo de referencia) y ofrecer intereses de depósito inferiores al tipo de referencia, pero no superiores. En las cooperativas de crédito rural se siguen aplicando a los préstamos tipos sujetos a tope.

<sup>107</sup> Los préstamos hipotecarios se rigen por una política diferente. Véase OMC (2008).

valoren apropiadamente el riesgo e impedir la competencia en el sector bancario.<sup>108</sup> Se permiten tipos de interés de mercado en los mercados monetarios interbancarios a corto plazo y los mercados de obligaciones.

124. En respuesta a informes de que las PYME tropezaban con dificultades de crédito, especialmente cuando los bancos comerciales de propiedad estatal endurecieron sus condiciones de crédito para esas empresas<sup>109</sup>, el PBC y la CBRC publicaron en 2010<sup>110</sup> circulares sobre las operaciones de financiación de las PYME en las que se pedía un rápido crecimiento de las provisiones crediticias para las PYME y se daban instrucciones a los bancos comerciales, en consonancia con las políticas nacionales de protección de la industria y el medio ambiente, de apoyar a las pequeñas empresas con solvencia y buenas oportunidades comerciales.

125. Desde enero de 2007 se aplican los tipos de referencia del mercado territorial: la Tasa Interbancaria Ofrecida de Shanghái (SHIBOR).<sup>111</sup> Entre los 16 bancos en que se basa la SHIBOR figuran dos bancos con inversión extranjera: HSBC y Standard Chartered. De acuerdo con informaciones recibidas, la SHIBOR sufre distorsiones por una volatilidad de alta frecuencia<sup>112</sup> y por los límites máximo y mínimo *de facto* resultantes de los tipos de referencia.<sup>113</sup> No obstante, según las autoridades, la SHIBOR puede reflejar en general la situación de la oferta y la demanda de capital en el mercado y se ha convertido en una importante referencia para la fijación de precios de productos comercializados. Trabajos de investigación recientes muestran que el tipo de referencia de los préstamos del PBC no tiene un efecto significativo en la formación de capital a nivel de empresas, en tanto que el tipo efectivo de los préstamos influido por la SHIBOR tiene una importante repercusión.<sup>114</sup>

126. Se ha establecido un tipo de interés máximo para ciertos depósitos en divisas de cuantía inferior a 3 millones de dólares EE.UU. con vencimiento a un año o menos.<sup>115</sup> Las divisas de que se

<sup>108</sup> OCDE (2010b), página 55.

<sup>109</sup> Se ha tenido noticia de que, con arreglo a las políticas de personal aplicadas en el sector bancario, los oficiales de préstamos son responsables de los préstamos durante el período de vigencia de éstos, independientemente del rendimiento ajustado al riesgo de sus carteras de préstamos, lo que puede dar lugar a que los bancos prefieran no asumir riesgos y otorgar créditos a sus clientes más pequeños (OCDE, 2010b).

<sup>110</sup> El 21 de junio de 2010, el PBC publicó, conjuntamente con la CBRC, la CSRC y la CIRC, Determinados Dictámenes sobre la mejora de las operaciones de financiación de pequeñas y medianas empresas (Circular N° 2010/193 del PBC); el 25 de mayo de 2011, la CBRC publicó una Circular sobre el apoyo a los bancos comerciales para mejorar los servicios prestados a las pequeñas y medianas empresas (Circular N° 2011/59 de la CBRC).

<sup>111</sup> La SHIBOR es un tipo de interés simple, no garantizado, al por mayor que se calcula obteniendo el promedio aritmético de todos los tipos de interés de los préstamos interbancarios en RMB ofrecidos por el grupo de bancos que cotizan precios y que gozan de una alta calificación crediticia. Ese grupo está integrado por 16 bancos comerciales, que son agentes primarios de operaciones de mercado abierto o creadores de mercados en el mercado de divisas, con un sólido mecanismo de divulgación de información y activas transacciones en RMB en el mercado monetario de China (información en línea de la SHIBOR. Consultada en: [www.shibor.org](http://www.shibor.org)).

<sup>112</sup> Porter y Xu (2009).

<sup>113</sup> OCDE (2010b), página 51.

<sup>114</sup> Conway, Chalaux y Herd (2010).

<sup>115</sup> No se imponen restricciones a los tipos de interés aplicados a los préstamos en divisas, los depósitos en divisas de cuantía superior a 3 millones de dólares EE.UU. y los depósitos en divisas de cuantía inferior a 3 millones de dólares EE.UU. con vencimiento a más de un año.

trata son el dólar EE.UU., el yen, el euro y el dólar de Hong Kong. Por lo que respecta a los ingresos por conceptos distintos de los intereses, determinados servicios están sujetos a precios regulados.<sup>116</sup>

b) Valores

*Evolución reciente*

127. Los principales componentes del mercado de valores de China son el mercado de acciones y el mercado de bonos.<sup>117</sup> Entre los inversores institucionales presentes en los mercados de valores de China figuran las sociedades de valores, las empresas de futuros, las compañías de seguros<sup>118</sup> y los fondos (por ejemplo, fondos mutuos, fondos de seguridad social y acciones privadas). Aparte de la tenencia de acciones de empresas conjuntas y sociedades gestoras de fondos, la presencia extranjera en los mercados chinos puede revestir la forma de banca de inversión y de inversores institucionales extranjeros calificados (IIEC).<sup>119</sup>

128. Durante el período objeto de examen, China liberalizó determinados aspectos del acceso a los mercados en la esfera de las operaciones con valores, al permitir que las filiales de bancos extranjeros suscribieran bonos financieros en el mercado interbancario. Los inversores institucionales calificados registrados en Hong Kong, China también pueden negociar acciones en el mercado de acciones de tipo A con RMB extraterritorial.

129. El 26 de octubre de 2011 se dio carácter permanente al programa piloto de operaciones a crédito. Las sociedades de valores que realizan operaciones a crédito deben solicitar la aprobación de la CSRC.

130. Según las autoridades, el programa de reforma para la conversión de las acciones no comerciables de las empresas de propiedad estatal (EPE) finalizó en mayo de 2011. Las acciones iniciales no comerciables serán objeto de comercio en las bolsas tras un período de inmovilización que comenzará cuando se ultime la conversión de las acciones no comerciables. La duración del período de inmovilización es de uno a tres años. La Secretaría no sabe con certeza si, tras la reforma, existe una proporción mínima determinada de participación estatal en las EPE. Las autoridades han indicado que el Estado debe garantizar el "poder de control, la influencia y la fuerza impulsora del capital estatal" de las EPE que operan en sectores importantes o esferas fundamentales para los medios de subsistencia de la población y para la economía nacional.

---

<sup>116</sup> Entre ellos, los servicios básicos de pago en RMB (por ejemplo, giros bancarios, aceptaciones bancarias, pagarés, cheques, recaudaciones por delegación) y otros servicios de bancos comerciales determinados por la CBRC y la Comisión de Desarrollo y Reforma del Estado sobre la base de la situación competitiva del mercado. Los bancos deben establecer las cargas por otros productos y servicios en función de la situación del mercado. Los precios regulados se basan en los costos y permiten que se obtengan "beneficios moderados".

<sup>117</sup> Desde 2005, la proporción de la financiación a través de emisiones de bonos u obligaciones es mayor que la de la financiación mediante la emisión de acciones; en 2010, la financiación a través de emisiones de bonos representó el 76,9 por ciento de la financiación directa total.

<sup>118</sup> Las compañías de seguros pueden tener acciones directas por un valor no superior al 10 por ciento de sus activos totales. Junto con sus participaciones a través de filiales de gestión de activos, no pueden poseer acciones por un valor superior al 25 por ciento de sus activos totales. En cuanto a su tenencia de bonos de sociedades, el límite máximo es del 30 por ciento.

<sup>119</sup> Los IIEC que invierten en acciones en China utilizando RMB extraterritorial se denominan inversores institucionales extranjeros calificados en renminbi (IIECR).

131. Las políticas y normas relativas a los IIEC apenas han variado desde el anterior examen de las políticas comerciales de China. Para ser IIEC, las instituciones extranjeras deben presentar la correspondiente solicitud a la CSRC, y también deben solicitar contingentes de inversión a la SAFE. Los IIEC están autorizados a invertir en acciones, obligaciones, garantías, fondos mutuos y futuros sobre índices bursátiles.<sup>120</sup> Pueden solicitar la condición de IIEC los bancos extranjeros, las sociedades de valores, los fondos mutuos y las compañías de seguros. Desde agosto de 2006, el capital mínimo exigido a los fondos mutuos y las compañías de seguros ha descendido de 10.000 millones a 5.000 millones de dólares EE.UU., en tanto que el exigido a los bancos y las sociedades de valores no ha variado. Desde septiembre de 2009, el contingente de inversión de cada inversor institucional extranjero calificado se ha incrementado de 800 millones a 1.000 millones de dólares EE.UU. y el contingente global de esos inversores ha aumentado a 30.000 millones de dólares EE.UU. El período de inmovilización del capital a largo plazo se ha reducido de 12 a 3 meses. En diciembre de 2011 había 124 IIEC, de los que el 70 por ciento eran fondos mutuos y compañías de seguros.

132. En el marco del programa piloto de inversores institucionales extranjeros calificados en renminbi (IIECR), a partir del 16 de diciembre de 2012 las filiales de sociedades gestoras de fondos o sociedades de valores nacionales registradas en Hong Kong, China podrán invertir en acciones de tipo A con RMB obtenidos en Hong Kong, China.<sup>121</sup> También las instituciones establecidas en Hong Kong deben presentar una solicitud a la CSRC para ser IIECR y una solicitud a la SAFE para obtener contingentes de inversión. Los contingentes de inversión de los IIECR se administran de modo diferente a los contingentes de los IIEC; el capital acumulativo neto (de entrada) en RMB de cada IIECR no puede ser mayor que el contingente aprobado; el contingente aprobado de cada IIECR puede reducirse si no se utiliza "efectivamente" en un plazo de un año a partir de su aprobación.<sup>122</sup> Según las informaciones, el actual contingente total de esos inversores, de 20.000 millones de yuan, está distribuido entre 21 instituciones. No se ha facilitado información detallada sobre el alcance que se prevé tengan las actividades comerciales de los IIECR.

133. Las políticas relativas a los inversores institucionales nacionales calificados (IINC)<sup>123</sup> apenas han cambiado desde el anterior examen de las políticas comerciales de China.

134. El 21 de abril de 2010, China empezó a permitir que las sociedades de valores y los fondos de inversión mobiliaria chinos y conjuntos participaran en el comercio de futuros sobre índices bursátiles. Desde el 4 de mayo de 2011 también pueden participar en ese comercio los inversores institucionales extranjeros calificados.

---

<sup>120</sup> El 4 de mayo de 2011, la CSRC publicó las Directrices sobre la participación de inversores institucionales extranjeros calificados en el comercio de futuros sobre índices bursátiles. Con arreglo a esas Directrices, ningún inversor institucional extranjero calificado puede poseer contratos de futuros sobre índices bursátiles por valor superior a su contingente de inversión al cierre de cualquier jornada bursátil. El valor de transacción de los futuros sobre índices bursátiles en cualquier jornada bursátil no puede exceder del valor de los contingentes de inversión de los IIEC.

<sup>121</sup> Decreto N° 2011/76 de la CSRC.

<sup>122</sup> Circular N° 2011/50 de la SAFE, en vigor desde el 20 de diciembre de 2011.

<sup>123</sup> El programa de IINC, que comenzó en abril de 2006, permitió gradualmente a los inversores institucionales chinos aprobados invertir en valores extranjeros. A las sociedades gestoras de fondos y los bancos comerciales calificados se les autorizó por primera vez a hacerlo en 2006; a las compañías fiduciarias y las compañías de seguros se les permitió realizar inversiones en el exterior en junio de 2007, y a las sociedades de valores, en septiembre de 2009.



*Mercado de acciones*

135. La tabla ChiNext, establecida en el mercado de valores de Shenzhen en octubre de 2009, es una nueva "tabla de desarrollo empresarial" que tiene por finalidad "apoyar" a empresas innovadoras y otras compañías en expansión. A finales de 2011 cotizaban en ella 281 empresas, por un valor aproximado de 195.913 millones de dólares EE.UU. Según las normas pertinentes de la CSRC, antes de abrir una cuenta e invertir en ChiNext, los inversores deben familiarizarse con las normas de la "tabla de desarrollo empresarial", conocer bien los riesgos del mercado y poseer la correspondiente tolerancia al riesgo.

136. Como se acordó en el Diálogo Económico Estratégico China-Estados Unidos celebrado en diciembre de 2007 y en el Diálogo Económico y Financiero entre China y el Reino Unido mantenido en mayo de 2009, las empresas extranjeras (registradas fuera de China) que cumplan las condiciones requeridas han de ser autorizadas a cotizar en la Bolsa de Shanghái en el momento "apropiado".<sup>124</sup> Según las autoridades, se está preparando la "Tabla internacional", aunque no se ha establecido un calendario estricto para su establecimiento.<sup>125</sup>

*Mercado de bonos*

137. En tanto que los bancos nacionales (sin inversión extranjera) estaban ya autorizados a emitir bonos financieros en RMB, las filiales de bancos extranjeros establecidas en China pueden emitir bonos financieros en RMB en China continental desde mayo de 2009 y en la RAE de Hong Kong desde julio de ese mismo año. Entre 2010 y 2011, se autorizó a dos bancos con inversión extranjera a emitir bonos en el mercado interbancario de China continental<sup>126</sup> y a dos bancos con inversión extranjera constituidos en sociedad en el país a emitir bonos en RMB en la RAE de Hong Kong.<sup>127</sup> Además, las filiales de bancos extranjeros pueden suscribir bonos financieros en el mercado interbancario y bonos de sociedades (desde 2004). Según las autoridades, siempre y cuando se satisfagan determinadas condiciones<sup>128</sup>, no hay ninguna prescripción especial en materia de licencias para que las instituciones financieras con inversión extranjera constituidas en sociedad suscriban bonos. Las sucursales directas de bancos extranjeros no están autorizadas a emitir o suscribir bonos financieros. Se ha permitido a determinados bancos comerciales establecer en sus sucursales ventanillas en las que los inversores particulares puedan comprar y vender bonos. Este "mercado secundario bancario" se halla aún en una etapa incipiente.

138. En las bolsas de valores (Shanghái y Shenzhen) se negocian letras del Tesoro, bonos de los gobiernos locales, bonos de sociedades y bonos de suscripción. A finales de 2011 había en el mercado secundario (es decir, en las bolsas) 640 bonos por un valor nominal total de 842.800 millones de yuan, lo que representa un aumento del 34,25 por ciento aproximadamente con respecto a finales de 2010. Tanto los inversores particulares como los inversores institucionales, incluidos los IIEC, pueden negociar bonos en el mercado secundario. Además, actualmente se

---

<sup>124</sup> Esto se prevé también en Determinados Dictámenes del Consejo de Estado sobre la promoción de Shanghái como centro financiero internacional y centro de transporte internacional mediante la aceleración del desarrollo de un sector de servicios moderno y el fomento del sector manufacturero (Circular N° 2009/19 del Consejo de Estado).

<sup>125</sup> Información en línea. Consultada en: <http://www.ccstock.cn/stock/gupiaoyaowen/2011-05-18/A458709.html>.

<sup>126</sup> Esos dos bancos eran el Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ y el Bank of East Asia.

<sup>127</sup> Esos dos bancos eran HSBC y el Bank of East Asia.

<sup>128</sup> Las condiciones se explicaban en las Medidas administrativas para la emisión de bonos financieros en el mercado de bonos interbancario nacional (Decreto N° 2005/1 del PBC).

permite a 16 bancos comerciales participar, a título experimental, en el comercio de bonos que tiene lugar en las bolsas de valores. En septiembre de 2010, la CSRC publicó, conjuntamente con el PBC y la CBRC, una Circular sobre determinadas cuestiones relacionadas con el programa piloto de participación de los bancos comerciales cotizados en bolsa en el comercio de bonos que se realiza en la bolsa.<sup>129</sup>

139. Desde el 16 de agosto de 2010, los bancos de compensación en RMB establecidos fuera de China, con inclusión de Hong Kong, China y Macao, China, pueden (dentro del contingente aprobado) utilizar RMB obtenidos de sus operaciones de compensación para invertir en el mercado de bonos interbancario. A finales de 2011, este mercado administraba 21,20 billones de yuan, un 7,44 por ciento más que en 2010; las liquidaciones de operaciones acumulativas ascendían a 180,60 billones de yuan, con un crecimiento interanual del 10,93 por ciento.

#### *Mercado de futuros*

140. Los futuros sobre índices bursátiles empezaron a ser objeto de comercio el 16 de abril de 2010. Pueden negociar futuros de ese tipo las sociedades de valores, los fondos de inversión mobiliaria, las compañías fiduciarias<sup>130</sup> y los IIEC. La CSRC ha publicado varias directrices relativas al comercio de futuros sobre índices bursátiles.<sup>131</sup>

#### *Marco reglamentario y legislativo*

141. El organismo regulador de los mercados de valores de China es la Comisión de Reglamentación de Valores de China (CSRC). El instrumento legislativo más importante es la Ley de Valores.<sup>132</sup> De conformidad con esta Ley y con las normas administrativas, incluidas las Medidas sobre la administración de las bolsas de valores, las bolsas son entidades jurídicas que se autorregulan.<sup>133</sup>

142. La CSRC instrumenta la clasificación reglamentaria de las sociedades de valores y las empresas de futuros.<sup>134</sup> Esa clasificación se determina sobre la base, entre otras cosas, de la capacidad de gestión de riesgos, la competitividad de la empresa y la existencia de un continuo historial de observancia de la ley en sus operaciones. Existen cinco categorías: A, B, C, D y E; con arreglo a la

<sup>129</sup> Circular N° 2010/91 de la CSRC.

<sup>130</sup> Circular de la CBRC sobre las Directrices para la participación de las compañías fiduciarias en el comercio de futuros sobre índices bursátiles (Circular N° 2011/70 de la CBRC).

<sup>131</sup> El 21 de abril de 2010, la CSRC publicó las Directrices para la participación de las sociedades de valores en el comercio de futuros sobre índices bursátiles y las Directrices para la participación de los fondos de inversión mobiliaria en el comercio de futuros sobre índices bursátiles. El 4 de mayo de 2011 publicó las Directrices para la participación de los inversores institucionales extranjeros calificados en el comercio de futuros sobre índices bursátiles.

<sup>132</sup> Otras leyes y reglamentos importantes son la Ley de Sociedades, la Ley sobre fondos de inversión mobiliaria, el Reglamento sobre la administración del comercio de futuros y diversos reglamentos sobre las siguientes materias: oferta de suscripción y cotización de valores, transacciones de valores y de futuros, gestión empresarial, fusiones y adquisiciones de empresas que cotizan en bolsa, intermediación en el mercado y fondos de inversión mobiliaria.

<sup>133</sup> Además, la Securities Depository and Clearing Company ofrece un registro centralizado y servicios de custodia y compensación para el comercio de valores, y ejerce la autorregulación en la materia.

<sup>134</sup> La CSRC publicó el Reglamento revisado sobre la administración y supervisión de la clasificación de las sociedades de valores el 14 de mayo de 2010 y el Reglamento sobre la administración y supervisión de la clasificación de las empresas de futuros el 12 de abril de 2011.

reglamentación, las empresas de la categoría D pueden asumir riesgos mayores que los que pueden soportar.

143. Las clasificaciones las realiza la CSRC anualmente y sus resultados pueden tenerse en cuenta como condiciones cautelares cuando las empresas solicitan autorización para emprender nuevas actividades comerciales o abrir nuevas sucursales. También se utilizan esos resultados como referencia para establecer los gravámenes que han de pagar las empresas al Fondo de protección de los inversores en valores de China y al Fondo de protección de los inversores en futuros de China.

144. En el Reglamento sobre la gama de inversiones y otras cuestiones conexas relativas a las operaciones realizadas por las sociedades de valores con su capital, que entró en vigor el 1º de junio de 2011, la CSRC define la gama de actividades comerciales que pueden realizar con su capital propio las sociedades de valores. Las sociedades de valores pueden establecer filiales que se especialicen en productos financieros y otras inversiones más allá de la gama de operaciones con valores que pueden realizar con su capital definida en el Reglamento; no obstante, no pueden proporcionar financiación ni garantías a esas filiales.

145. Los consultores en inversión mobiliaria deben obtener el correspondiente título de aptitud e inscribirse en el registro de la Asociación de Valores de China. No pueden registrarse simultáneamente como analistas de valores.<sup>135</sup> Se están manteniendo consultas sobre inversiones en futuros en empresas de futuros, a título experimental, previa aprobación por la CSRC. En las Medidas provisionales relativas a los servicios de consultores en inversión en futuros prestados por empresas de futuros, que entraron en vigor el 1º de mayo de 2011, las autoridades hacen hincapié en la prevención de conflictos de intereses y exigen que los oficiales principales de riesgos de las empresas de futuros les comuniquen especialmente las medidas de prevención de conflictos de intereses en sus informes trimestrales y anuales. Los particulares no pueden suministrar servicios de asesoramiento en materia de inversión mobiliaria ni servicios de consultores en inversión en futuros.

146. Durante el período objeto de examen, la reglamentación relativa al capital extranjero que entra en los mercados de valores chinos apenas varió. En principio, los proveedores extranjeros pueden entrar en los mercados de valores de China estableciendo una empresa conjunta con un asociado chino o adquiriendo una participación en una sociedad de valores ya existente que cotice en bolsa.<sup>136</sup> La participación de capital extranjero (participación extranjera acumulada total) en sociedades de valores chinas que cotizan en bolsa está limitada al 25 por ciento, y un solo inversor extranjero no puede tener una participación superior al 20 por ciento. Para obtener la aprobación de la participación de capital extranjero, las empresas deben haber operado de manera continuada en el mercado de valores durante cinco años. El límite para el capital extranjero en sociedades de valores conjuntas es del 33 por ciento.

147. Desde 2008 no se han modificado las Medidas sobre la administración de sociedades gestoras de fondos de inversión mobiliaria, que regulan el establecimiento de sociedades conjuntas de gestión

---

<sup>135</sup> Artículo 7 de las Normas provisionales sobre las actividades de asesoramiento en materia de inversión mobiliaria, en vigor desde el 1º de enero de 2011.

<sup>136</sup> Las actividades comerciales permitidas a estas empresas conjuntas incluyen la suscripción de emisiones de acciones (de los tipos A, B y H) y obligaciones (bonos del Estado y de sociedades), el corretaje de acciones de los tipos B y H únicamente, y el corretaje y la negociación por cuenta propia de bonos (del Estado y de sociedades). Las empresas conjuntas calificadas pueden ampliar gradualmente su ámbito de actividades para abarcar, por ejemplo, el corretaje de acciones en RMB, la gestión de activos y operaciones con capital propio.

de activos chinas y extranjeras y sociedades de gestión de activos de capital nacional.<sup>137</sup> El límite total a la inversión extranjera en capital (participación directa e indirecta) para las sociedades conjuntas de gestión de fondos es del 49 por ciento.

148. Desde 2005 se permite a los bancos comerciales establecer sociedades gestoras de fondos en el marco de un programa piloto. Actualmente hay ocho bancos comerciales que tienen como filiales sociedades gestoras de fondos. Según las autoridades, el programa piloto ha finalizado y se está evaluando para determinar si se ampliará su alcance.

149. Las Medidas administrativas revisadas sobre la reestructuración de activos esenciales de empresas que cotizan en bolsa, que entraron en vigor el 1º de septiembre de 2011, abarcan tres aspectos relativos a las fusiones y adquisiciones y a la reestructuración, en particular entre EPE: la cotización indirecta a través de filial, el sistema de compra de activos mediante la emisión de acciones, y la financiación de apoyo.

c) Seguros

*Panorama general del mercado*

150. En el mercado de seguros de China predominan las compañías de seguros de propiedad estatal. El 31 de mayo de 2011 había en él 125 compañías de seguros, entre ellas 51 de seguros de vida, 57 de seguros distintos de los de vida y 7 de reaseguros. De las 125 compañías de seguros, 74 eran nacionales y 51 extranjeras. Desde 2009, la Comisión de Reglamentación de los Seguros de China (CIRC) ha aprobado 15 nuevas compañías de seguros, 10 nacionales y 5 de propiedad extranjera. A finales de 2010, las tres mayores compañías de seguros de vida poseían aproximadamente el 55,6 por ciento de la cuota de mercado y las tres mayores compañías de seguros distintos de los de vida el 66,5 por ciento.

151. Las Medidas provisionales para la administración de la utilización de los fondos de seguros, que entraron en vigor el 31 de agosto de 2010, permiten que las compañías de seguros coloquen sus fondos de seguros en depósitos bancarios, transacciones de valores (bonos, acciones y títulos de fondos), inversiones inmobiliarias e inversiones en el extranjero. Los fondos de seguros se deben confiar a un tercero profesional –por ejemplo, un banco comercial– para su depósito y supervisión. Las compañías de seguros pueden confiar los fondos a compañías de gestión de activos de seguros o realizar las actividades de inversión por sí mismas.

152. Las Normas provisionales sobre la administración de las compañías de gestión de activos de seguros (revisadas en abril de 2011)<sup>138</sup> permiten a las compañías de seguros extranjeras y nacionales constituir compañías de gestión de activos de seguros. Para ser accionista de una compañía de ese

<sup>137</sup> Con arreglo a estas medidas, se fija en 100 millones de yuan el capital social mínimo para establecer una sociedad gestora de fondos. Los accionistas principales, que son aquellos que poseen una participación no inferior al 25 por ciento en el capital social total de la sociedad, deben tener un capital social mínimo de 300 millones de yuan; el capital social y el activo neto de los demás accionistas no pueden ser inferiores a 100 millones de yuan. Los accionistas extranjeros de estas sociedades deben cumplir los siguientes requisitos: a) ser una institución financiera establecida de conformidad con la legislación de su país de origen; b) estar radicados en un país que tenga "una legislación y un sistema de reglamentación perfectos en materia de valores", y cuya institución reguladora haya firmado un memorándum de entendimiento con la CSRC sobre cooperación en materia de valores y haya mantenido una relación de cooperación eficaz en esa esfera; y c) contar un capital desembolsado en moneda convertible equivalente a 300 millones de yuan como mínimo, aunque no sean accionistas principales.

<sup>138</sup> Circular N° 2011/19 de la CIRC.

tipo, la compañía de seguros debe haber operado en el mercado de los seguros durante más de cinco años y tener activos totales de 10.000 millones de yuan como mínimo (de 15.000 millones de yuan como mínimo en el caso de las compañías colectivas de seguros) con un coeficiente de solvencia no inferior al 150 por ciento. El capital social de una compañía de gestión de activos de seguros debe haberse desembolsado por un importe mínimo de 100 millones de yuan o su valor equivalente en otras monedas convertibles.

153. Los bancos y otras instituciones financieras que adquieran licencias concurrentes de agencia comercial pueden actuar como agencias de ventas de seguros.<sup>139</sup>

#### *Marco reglamentario y legislativo*

154. El organismo regulador del mercado de los seguros de China es la Comisión de Reglamentación de los Seguros de China (CIRC), a la que incumbe conceder permisos para el establecimiento de nuevas compañías de seguros y nuevas sucursales de compañías de seguros y para el suministro de nuevos productos y la realización de nuevas actividades. La CIRC también está encargada de la supervisión cautelar de todo el mercado.

155. El principal marco legislativo del sector de los seguros comprende la Ley de Seguros (revisada en octubre de 2009)<sup>140</sup>, el Reglamento sobre la administración de las compañías de seguros con financiación extranjera (Decreto N° 336 del Consejo de Estado, en vigor desde el 1° de febrero de 2002), las Normas detalladas para la aplicación del Reglamento sobre la administración de las compañías de seguros con financiación extranjera (Decreto N° 2004/4 de la CIRC, en vigor desde el 15 de junio de 2004)<sup>141</sup> y las Normas sobre la administración de las compañías de seguros (Decreto N° 2009/1 de la CIRC, en vigor desde el 1° de octubre de 2009). En la ley y el reglamento revisados más recientes se concede el mismo trato a las compañías de seguros con financiación extranjera y a las compañías de seguros nacionales.

156. En 2008 se estableció el Fondo de protección de los seguros de China.<sup>142</sup> Todas las compañías de seguros que operan en el país, es decir, las compañías nacionales y las compañías con financiación extranjera, deben pagar gravámenes a dicho Fondo.

157. En las Medidas provisionales para la administración de las compañías colectivas de seguros, promulgadas el 12 de marzo de 2010, se define la gama de actividades comerciales de dichas compañías, que consisten principalmente en la inversión y la gestión de capital. Se establecen topes de inversión para las compañías colectivas de seguros y sus filiales, las empresas financieras no relacionadas con los seguros, las empresas no financieras relacionadas con los seguros y las inversiones en el exterior. Las medidas también tienen por objeto fortalecer el control interno de las

---

<sup>139</sup> Circular de la CBRC sobre el fortalecimiento del cumplimiento de las ventas y la gestión de riesgos de los servicios de agente de seguros prestados por los bancos comerciales (Circular N° 2010/90 de la CBRC). Normas administrativas propuestas por la CIRC sobre la designación por compañías de seguros de instituciones financieras como agentes de seguros (en proceso de consulta desde el 7 de abril de 2011).

<sup>140</sup> En el artículo 185 de la Ley de Seguros se dispone que la Ley también se aplica a las compañías de seguros con financiación extranjera.

<sup>141</sup> Las compañías de seguros con financiación extranjera incluyen las compañías de seguros de propiedad exclusivamente extranjera, las compañías conjuntas chinas y extranjeras y las sucursales de compañías de seguros extranjeras.

<sup>142</sup> El 11 de septiembre de 2008 entraron en vigor las Medidas administrativas relativas al Fondo de protección de los seguros, publicadas conjuntamente por la CIRC, el Ministerio de Hacienda y el PBC.

filiales de grupos aseguradores, y son aplicables a la gestión de capital y la divulgación de información de los grupos aseguradores.

158. Las compañías de seguros y sus sucursales deben realizar sus actividades comerciales dentro de los límites territoriales de la provincia, el municipio o la región autónoma en que estén registradas.<sup>143</sup> Las compañías de seguros deben establecer por lo menos una sucursal a nivel provincial en el territorio en que se propongan realizar sus actividades. Sin embargo, las compañías de reaseguros, incluidas las sucursales de compañías de reaseguros extranjeras, pueden operar en todo el país.

159. Las disposiciones y los requisitos para el establecimiento por inversores extranjeros de compañías de seguros, con inclusión de compañías con financiación exclusivamente extranjera y compañías conjuntas, siguen siendo los mismos. En las Medidas para la administración del capital de las compañías de seguros (Decreto N° 2010/6 de la CIRC, en vigor desde el 10 de junio de 2010) se estipula que el umbral para determinar si una compañía de seguros debe clasificarse como compañía de seguros con financiación extranjera es una participación de los inversores extranjeros en el capital del 25 por ciento. Un solo inversor (incluidas sus filiales) no puede poseer más del 20 por ciento del capital social de la compañía de seguros. Los inversores en compañías de seguros deben ser personas jurídicas nacionales o instituciones financieras extranjeras.<sup>144</sup> Los principales accionistas que posean más del 15 por ciento del capital, o menos del 15 por ciento pero con derecho a control (directo o indirecto) de la compañía de seguros, deberán haber obtenido beneficios de manera continuada durante los tres ejercicios fiscales consecutivos más recientes; tener unos activos netos de 200 millones de yuan como mínimo; y ocupar una posición de liderazgo en el sector. Toda modificación o alteración en el caso de un accionista que posea más del 5 por ciento de las acciones requiere la aprobación de la CIRC. Si un solo inversor adquiere en la bolsa más del 5 por ciento de las acciones de una compañía de seguros, la compañía debe informar de ello a la CIRC en los cinco días siguientes a la adquisición para que dé su aprobación.

160. Las instituciones financieras extranjeras que inviertan en acciones de compañías de seguros establecidas en China deberán haber obtenido beneficios de manera continuada durante los tres ejercicios fiscales consecutivos más recientes; tener unos activos brutos al final del ejercicio más reciente de 2.000 millones de dólares EE.UU. como mínimo; haber recibido de las agencias internacionales competentes una calificación crediticia a largo plazo de nivel A o superior durante los tres ejercicios consecutivos más recientes; no haber cometido infracciones importantes de la normativa en los tres ejercicios consecutivos más recientes; cumplir las normas de supervisión cautelar del país de origen; y cumplir otras prescripciones de las leyes y reglamentos chinos, incluidas las normas de la CIRC.

161. Las compañías de seguros con financiación extranjera no pueden prestar al mismo tiempo servicios de seguros personales y seguros de propiedades.<sup>145</sup> La tenencia de acciones por extranjeros en una compañía de seguros conjunta china y extranjera que realiza actividades de seguros de vida no

---

<sup>143</sup> Se conceden exenciones a las compañías de seguros que realizan operaciones de coaseguro, actividades de seguros comerciales en gran escala o pólizas generales, y operaciones transprovinciales a través de actividades de comercialización por Internet o por teléfono. Artículo 42 de las Normas sobre la administración de las compañías de seguros.

<sup>144</sup> Excepto en el caso de los inversores que adquieren acciones de compañías de seguros en la bolsa. Véase el artículo 12 de las Medidas para la administración del capital de las compañías de seguros.

<sup>145</sup> Artículo 16 del Reglamento sobre la administración de las compañías de seguros con financiación extranjera.

puede exceder del 50 por ciento.<sup>146</sup> Las compañías de seguros con financiación extranjera que proporcionan seguros de vida no pueden disolverse.<sup>147</sup>

162. Con arreglo a las Medidas para la administración de depósitos de capital de compañías de seguros, que entraron en vigor el 7 de julio de 2011, en un plazo de 30 días contados desde la concesión del permiso para operar o aumentar el capital social, el 20 por ciento del capital social de la compañía de seguros debe quedar ingresado en una cuenta de depósito de capital.<sup>148</sup> Ese depósito sólo se ha de utilizar para pagar deudas en caso de liquidación de la compañía de seguros. Actualmente se están realizando consultas públicas sobre el Reglamento relativo a la administración de la Oficina de control de las organizaciones de seguros extranjeras en China.

d) Información financiera

163. Los servicios de información financiera ofrecidos por proveedores extranjeros se rigen por la Administración de la prestación por instituciones extranjeras de servicios de información financiera en China, que entró en vigor en junio de 2009. Los servicios de información financiera se definen como servicios suministrados a usuarios que se dedican a análisis o transacciones financieros o a la adopción de decisiones u otras actividades de carácter financiero en relación con el suministro de información y/o estadísticas financieras que puedan afectar a los mercados financieros.

164. El organismo regulador de los servicios de información financiera de China es la Oficina de Información del Consejo de Estado. Para poder operar en China, los proveedores de servicios deben obtener la aprobación de la Oficina de Información.<sup>149</sup> Los proveedores de servicios aprobados deben presentar a dicho organismo cada contrato de servicios concertado con clientes nacionales en un plazo de 30 días contados a partir de la firma, terminación o modificación del contrato.<sup>150</sup> Los proveedores de servicios aprobados por la Oficina de Información también necesitan el permiso del MOFCOM, y deben registrarse en la SAIC dentro de los 30 días siguientes a la concesión del permiso.

iii) Telecomunicaciones

a) Estructura del mercado

165. Según los datos de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), en 2010 China tenía 64,4 abonados de telefonía móvil por cada 100 habitantes, es decir, unos 859 millones de abonados, en comparación con 393 millones en 2005. Este incremento de más del doble en cinco años representa una tasa de crecimiento anual compuesta del 16,7 por ciento. Paralelamente, el número de líneas fijas disminuyó de 350 millones a 294 millones entre 2005 y 2010, es decir, se redujo de 26,80 a 21,95 líneas por cada 100 habitantes. En conjunto, la tasa de penetración de la telefonía en China sigue aumentando, del 79,9 por ciento en 2009 al 84,6 por ciento en 2010.

<sup>146</sup> Artículo 3 de las Normas detalladas para la aplicación del Reglamento sobre la administración de las compañías de seguros con financiación extranjera. Las compañías de seguros de propiedad exclusivamente extranjera y las sucursales de compañías de seguros extranjeras no pueden realizar actividades de seguros de vida en China.

<sup>147</sup> Con excepción de divisiones o fusiones. Artículo 26 del Reglamento sobre la administración de las compañías de seguros con financiación extranjera.

<sup>148</sup> Exige ese depósito el artículo 97 de la Ley de Seguros.

<sup>149</sup> La decisión de conceder o no la aprobación comercial se adopta en un plazo de 20 días hábiles a partir de la recepción de la solicitud. Cada aprobación es válida por dos años.

<sup>150</sup> La información que se ha de presentar incluye productos de información, métodos de suministro, identidad de los clientes y período de validez del contrato. En el artículo 12 de las Disposiciones se establece que toda la información presentada goza de protección y que sólo se utilizará con fines de reglamentación.

166. Tras la atribución de la tercera licencia 3G a China Telecom en enero de 2009, actualmente hay tres grandes operadores en el mercado de telefonía fija y telefonía móvil. Estos operadores también suministran servicios de datos, servicios de telefonía mediante el protocolo Internet (telefonía IP), y servicios por satélite. CITIC Networks sólo suministra servicios por satélite (cuadros IV.11, IV.12 y IV.13).

167. Aunque las tres compañías son de propiedad mayoritaria del Estado, cotizan en bolsa y, por lo tanto, están abiertas a la participación de inversores privados, incluidos los extranjeros, que pueden adquirir acciones. La participación extranjera es del 25,80 por ciento en China Mobile, del 28,99 por ciento en China Unicom, y del 17,15 por ciento en China Telecom.

Con respecto a las tarifas telefónicas, en 2009 las tarifas medias para la marcación directa nacional en las líneas fijas tradicionales y las líneas móviles eran de 0,27 yuan por minuto y de 0,33 yuan por minuto, respectivamente (con una tasa de acceso de 0,1 yuan por minuto). Las tarifas medias para la marcación directa internacional en las líneas fijas tradicionales y las líneas móviles eran de 3,40 yuan por minuto y 3,01 por minuto. En 2010, la media era de 0,26 yuan por minuto y de 0,23 yuan por minuto para la marcación directa nacional en las líneas fijas tradicionales y en las líneas móviles respectivamente; y de 2,85 yuan por minuto y 2,14 yuan por minuto para la marcación directa internacional en las líneas fijas tradicionales y en las líneas móviles respectivamente.

**Cuadro IV.11**  
Proveedores de servicios de telecomunicaciones básicas, 2011

Servicios	Proveedores
Servicios de línea fija	China Telecom, China Mobile, China Unicom
Servicios de telefonía móvil	China Telecom, China Mobile, China Unicom
Servicios de transmisión de datos	China Telecom, China Mobile, China Unicom
Servicios de telefonía IP	China Telecom, China Mobile, China Unicom
Servicios por satélite	China Telecom, China Mobile, China Unicom, CITIC Networks

*Fuente:* Información facilitada por las autoridades de China.

**Cuadro IV.12**  
Cuota de mercado de la telefonía fija, 2011

Operador	Parte correspondiente del total de usuarios (%)	Parte correspondiente del total de ingresos (%)
China Telecom	61,4	62,5
China Unicom	32,6	32,9
China Mobile	6	4,6

*Fuente:* Información facilitada por las autoridades de China.

**Cuadro IV.13**  
Cuota de mercado de la telefonía móvil, 2011

Operadores	Parte correspondiente del total de usuarios (%)	Parte correspondiente del total de ingresos (%)
China Telecom	12,4	9,7
China Unicom	20,3	14,3
China Mobile	67,3	76

*Fuente:* Información facilitada por las autoridades de China.



168. Con respecto a la estructura tarifaria, en los últimos años el Gobierno ha mantenido los principios de romper el monopolio e introducir la competencia en el sector de las telecomunicaciones. El Ministerio de Industria y Tecnología de la Información (MIIT) viene promoviendo reformas en la gestión de las tarifas de las telecomunicaciones, mejorando progresivamente el mecanismo de formación de esas tarifas en función del mercado. En esas circunstancias, en conjunto, las tarifas de las telecomunicaciones han disminuido considerablemente. Por lo que se refiere a la estructura tarifaria de la telefonía móvil, en 2009 el MIIT publicó un "Aviso sobre la simplificación de las tarifas de las llamadas de larga distancia desde teléfonos móviles", que simplificó la estructura tarifaria de las llamadas locales de larga distancia desde teléfonos móviles y combinó las tarifas de las llamadas locales con las de larga distancia. En cuanto a la telefonía fija, las tarifas máximas convencionales para los servicios de marcación directa entre zonas comerciales han venido disminuyendo progresivamente en todo el país, bajo la orientación del MIIT y de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma. A finales de junio de 2011 se redujo el umbral de tarifa máxima a 0,2 yuan por minuto en 29 provincias; y se suprimieron las tarifas por minuto en Beijing, Shanghái, Tianjin, y Heilongjiang.

169. A fin de fomentar la competencia en el mercado y promover la reducción de los costos de las comunicaciones, desde el 18 de noviembre de 2009 el Gobierno no fija precios sino límites superiores (precios máximos). Este método se ha utilizado para las tarifas mensuales básicas de los servicios de telefonía local fija y las tarifas por las llamadas locales en zonas comerciales, así como las tarifas mensuales básicas por el acceso inalámbrico a la red local, las tarifas por llamadas locales con Netcom, y las tarifas por arrendamiento de circuitos a largo plazo.

170. A finales de 2011, el número de usuarios de Internet en China llegó a 513 millones (tasa de penetración de 38,3 por cada 100 personas), y el de abonados a servicios de banda ancha sobre línea fija fue de 156 millones (tasa de penetración de 11,69 por cada 100 personas).

b) Régimen de reglamentación

171. El MIIT es el principal organismo de reglamentación de la industria de las telecomunicaciones. Se encarga, entre otras cosas, del trámite de licencias, de fijar las tarifas de interconexión, establecer las normas técnicas, asignar las radiofrecuencias, vigilar el espectro, gestionar la numeración y homologación y supervisar el control de la calidad de los servicios. También son de su competencia el servicio universal, las normas de calidad de los servicios, el cumplimiento de las obligaciones en materia de calidad de los servicios, y las tecnologías de la información. El MIIT comparte sus competencias de reglamentación con la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma por lo que se refiere a la regulación de los precios; con la Administración Estatal de Radio, Cine y Televisión en lo referente a la radiodifusión; y con la Oficina de Información del Consejo de Estado, el Ministerio de Seguridad Pública, la Administración Estatal de Radio, Cine y Televisión, y la Administración General de Prensa y Publicaciones por lo que respecta a los contenidos de Internet.<sup>151</sup>

172. Los compromisos contraídos por China en materia de telecomunicaciones en el marco del AGCS y de los acuerdos de libre comercio (ALC) comprenden cuatro grandes categorías; excepto en el caso de los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao, que establecen un régimen *sui generis*, y de la

<sup>151</sup> Unión Internacional de Telecomunicaciones, base de datos "ICT EYE". Consultada en: <http://www.itu.int/ITU-D/icteye/>.

Zona de libre comercio ASEAN-China, que no comprende compromisos relativos a las comunicaciones.

173. La primera categoría de compromisos abarca todos los servicios de telecomunicaciones de valor añadido, "incluidas" las partidas h) a n) de la nomenclatura utilizada en MTN.GNS/W/120, a saber, h) correo electrónico; i) correo vocal; k) servicios de intercambio electrónico de datos; l) servicios de facsímil ampliados/de valor añadido (incluidos los de almacenamiento y retransmisión y los de almacenamiento y recuperación); m) conversión de códigos y protocolos; y n) procesamiento de datos y/o información en línea (con inclusión del procesamiento de transacción). Para esos servicios, las condiciones de entrada en modo 1 son las del modo 3 ("véase el modo 3"), el modo 2 no tiene restricciones y se autoriza la presencia comercial en forma de empresa conjunta, con una inversión extranjera máxima del 50 por ciento. En la columna correspondiente a los compromisos adicionales se indica que se aplican a esos servicios las obligaciones que figuran en el documento de referencia. Los compromisos contenidos en los ALC con el Pakistán, Nueva Zelandia, Singapur, y Chile son idénticos a los compromisos contraídos en el marco del AGCS (en este último caso, por referencia). No obstante, las obligaciones que figuran en el documento de referencia no se aplican a los servicios de telecomunicaciones de valor añadido en los acuerdos con Nueva Zelandia, Singapur y el Perú.

174. La segunda categoría de compromisos comprende servicios de telecomunicaciones básicas -los servicios de mensajería- con sujeción a condiciones idénticas a las de los servicios de valor añadido (modo 1: "véase el modo 3", modo 2: ninguna restricción; y modo 3: sólo en forma de empresa conjunta, con una participación extranjera máxima del 50 por ciento; se aplican las obligaciones que figuran en el documento de referencia), en el marco del AGCS y de los ALC con el Pakistán, Nueva Zelandia, Singapur, y Chile (en este último caso, por referencia).

175. La tercera categoría, los servicios móviles de voz y de transmisión de datos, abarca tanto los servicios celulares analógicos o digitales como los servicios de comunicación personal. En los compromisos contraídos por China en el marco del AGCS, las condiciones del modo 1 son las del modo 3, el modo 2 no tiene restricciones y se autoriza la presencia comercial en forma de empresa conjunta, con una participación extranjera máxima del 49 por ciento; y se consignan las obligaciones que figuran en el documento de referencia. Los compromisos son idénticos en los ALC con el Pakistán, Nueva Zelandia, Singapur, y Chile (en este último caso, por referencia).

176. La cuarta categoría abarca los servicios nacionales e internacionales de telecomunicaciones básicas por línea fija, a saber, los servicios de telefonía, servicios de transmisión de datos con conmutación de paquetes, servicios de facsímil, servicios de circuitos privados arrendados, y servicios internacionales de telefonía y de transmisión de datos para grupos cerrados de usuarios. En este último caso, en el compromiso se indica que se permite el empleo de servicios de circuitos privados arrendados. El régimen aplicable es el mismo que en el caso de los servicios móviles (modo 1: véase el modo 3; modo 2: ninguna restricción; modo 3: empresa conjunta, con una participación extranjera máxima del 49 por ciento; y con sujeción a las obligaciones que figuran en el documento de referencia), tanto en el marco del AGCS como en el de los ALC con el Pakistán, Nueva Zelandia, Singapur, y Chile (en este último caso, por referencia).

177. Los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao contienen un amplio compromiso formulado con una clasificación y definiciones *sui generis* extraídas de la "Clasificación de empresas de telecomunicaciones de la China continental", y no de las categorías del documento MTN.GNS/W/120 y la "Nota del Presidente" (S/GBT/W/2/Rev.1) a que se hace referencia en los compromisos de China

en el marco del AGCS. Los proveedores de servicios de las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao pueden "establecer empresas conjuntas para suministrar los cinco tipos siguientes de servicios de telecomunicaciones de valor añadido: 1) servicios de centros de datos de Internet, 2) servicios de almacenamiento y envío, 3) servicios de centros de llamadas, 4) servicios de acceso a Internet, y 5) servicios de contenido", con una participación máxima del 50 por ciento. Además, los proveedores de servicios de las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao pueden establecer empresas conjuntas, con una participación máxima del 50 por ciento, para suministrar servicios IP de redes privadas virtuales. Los proveedores de la Región Administrativa Especial de Hong Kong pueden distribuir tarjetas de telefonía fija/móvil en la provincia de Guangdong, que sólo pueden utilizarse en Hong Kong/Macao (con exclusión de las tarjetas de telefonía móvil por satélite); esto no se aplica a los proveedores de Macao.

178. Desde 2009 no ha habido cambios importantes en el régimen vigente ni en la estructura institucional. Sigue en preparación un proyecto de ley de telecomunicaciones, que empezó a redactarse en julio de 2004; se trata de un proceso de investigación, verificación, consulta, y modificación, presidido por la Oficina de Asuntos Legislativos del Consejo de Estado. No se prevé suprimir o suavizar las disposiciones relativas al capital social mínimo exigido.

179. Desde 2009 el Ministerio de Industria y Tecnología de la Información (MIIT) ha promulgado o modificado las normas siguientes: Medidas para la administración de las pruebas sísmicas del equipo de telecomunicaciones (Orden N° 3 del MIIT, de 1° de marzo de 2009, en vigor desde el 10 de abril de 2009); Decisión relativa a la derogación de las 8 normas (disposiciones) del Ministerio de Correos y Telecomunicaciones sobre la compensación por los daños causados a las líneas de telecomunicaciones, etc. (Orden N° 4 del MIIT, de 1° de marzo de 2009, en vigor desde el 10 de abril de 2009); las Medidas administrativas para la concesión de licencias a empresas de telecomunicaciones (Orden N° 5 del MIIT, de 5 de marzo de 2009, en vigor desde el 10 de abril de 2009); y las Medidas para la administración de la protección de la seguridad de las redes de comunicaciones (Orden N° 11 del MIIT, de 21 de enero de 2010, en vigor desde el 1° de marzo de 2010).

180. Se trata, fundamentalmente, de reglamentos técnicos que no afectan al acceso a los mercados en el caso de la inversión extranjera. No obstante, las Medidas administrativas para la concesión de licencias a empresas de telecomunicaciones modifican las normas vigentes, estableciendo de forma más detallada y específica la documentación que debe presentar el solicitante de una licencia, así como el procedimiento de aprobación de las licencias y los requisitos específicos en lo referente a la conducta de los solicitantes (cumplimiento de las leyes y reglamentos, prohibición de las prácticas engañosas y fraudulentas que perjudican a los consumidores, prohibición de las prácticas anticompetitivas, etc.). Las normas se aplican sin discriminación a los solicitantes nacionales y extranjeros, siempre que estos últimos cumplan las condiciones fijadas en las Disposiciones sobre la administración de las empresas de telecomunicaciones con financiación extranjera (Decreto N° 534 del Consejo de Estado de la República Popular China).

181. La Orden N° 11 del MIIT sobre las Medidas para la administración de la seguridad de las redes de comunicaciones, publicada en enero de 2010, impone requisitos técnicos a los operadores para garantizar la seguridad de la red contra los virus y los ataques dolosos, que deben garantizar la integridad de la red y sus beneficios económicos y sociales. Los requisitos técnicos convencionales comprenden la presentación de un informe de análisis de riesgos y exámenes periódicos de las medidas de seguridad por el organismo de reglamentación. La Orden N° 11 se aplica a los proveedores de servicios de telecomunicaciones básicas y a los de servicios de valor añadido, incluidos los proveedores de acceso a Internet. Viene a complementar el nuevo requisito de la CCC

(Certificación Obligatoria para China) para los productos de seguridad de la tecnología de la información, promulgado en 2009 por el Ministerio de Seguridad Pública.

182. En la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011, se clasifican como actividades "restringidas" las de empresas de telecomunicaciones que prestan "servicios de telecomunicaciones de valor añadido (la participación extranjera debe ser inferior al 50 por ciento), servicios de telecomunicaciones básicas (la participación extranjera debe ser inferior al 49 por ciento)". Se clasifican como actividades "prohibidas": "los sitios Web de noticias, los servicios de programas audiovisuales de Internet, los sitios operativos que ofrecen servicios de navegación por Internet, así como los servicios culturales en Internet (con exclusión de la música)".

183. En la Cláusula 9 del artículo II del documento "Diversos dictámenes del Consejo de Estado sobre la promoción y orientación del desarrollo favorable de las inversiones privadas" se estipula que las autoridades chinas deben "alentar la entrada de capital privado en el mercado de las telecomunicaciones básicas mediante la utilización compartida, el apoyo al desarrollo privado de los servicios de telecomunicaciones de valor añadido y el fortalecimiento de la supervisión de los monopolios y la competencia desleal en el sector de las telecomunicaciones, con miras a promover la competencia leal y la disponibilidad del recurso".

184. Según las normas vigentes, al menos el 50 por ciento del capital de las empresas de telecomunicaciones básicas debe ser propiedad del Estado. Sin embargo, en aplicación de esa política, seis subsectores de telecomunicaciones básicas se han abierto a la inversión privada, y los nacionales chinos pueden tener el 100 por ciento del capital. Se trata de los servicios de red troncal de telecomunicaciones analógica; los servicios de radiomensajería; los servicios nacionales de comunicación con estaciones terrenas terminales de muy pequeña apertura; la "segunda categoría" de servicios de comunicación de datos (incluidos los servicios de transmisión nacional de datos por redes fijas y redes inalámbricas); los servicios de red de abonados; y los servicios de hospedaje de sitios Web. Es así que estos seis servicios de telecomunicaciones básicas reciben ahora el mismo trato que servicios de valor añadido que, excepto en el caso de las telecomunicaciones entre múltiples partes nacionales, están totalmente abiertos a la inversión privada desde hace mucho tiempo. Según las autoridades de China, sólo dos de estos servicios -los de radiomensajería y la segunda categoría de servicios de comunicación de datos- entran en el ámbito de los compromisos de China en el marco de la OMC, abarcados en las entradas correspondientes a los servicios de radiomensajería y de "transmisión de datos con conmutación de paquetes"; por lo que están abiertos a la inversión extranjera.

185. Con respecto a la interconexión, China ha publicado dos nuevos reglamentos para fortalecer la supervisión y administración de las operaciones de la red de telecomunicaciones y asegurar la estabilidad y fiabilidad de sus operaciones. En primer lugar, en el artículo 25 del capítulo III de las Medidas de supervisión y administración de las operaciones de las redes de telecomunicaciones (Nº 187, 2009 del MIIT) se estipula que los operadores de servicios de telecomunicaciones básicas aplicarán medidas de protección de la estructura de la red en la interconexión entre redes. En segundo lugar, para fortalecer la supervisión y administración de la calidad de la interconexión entre las redes troncales de Internet, así como para reglamentar el proceso de interconexión, y garantizar su buen funcionamiento, el MIIT publicó las Medidas de supervisión y administración de la calidad de la interconexión entre las redes troncales de Internet (Nº 48, de 10 de mayo de 2011). Las demás normas relativas a la interconexión no se han modificado desde el último examen de las políticas comerciales de China<sup>152</sup>, salvo el concepto de "principales operadores de telecomunicaciones" que en

---

<sup>152</sup> Véase el documento WT/TPR/S/230/Rev.1 de la OMC, párrafo 94, páginas 104 y 105.

los reglamentos actuales se definen como los "operadores que controlan infraestructuras de telecomunicaciones esenciales, que tienen una participación relativamente importante en el mercado de las telecomunicaciones y que pueden influir sustancialmente en la entrada de otros operadores en el mercado de las telecomunicaciones".<sup>153</sup>

186. China ha publicado muchos reglamentos sobre los servicios de Internet (cuadro IV.14).

**Cuadro IV.14**  
**Reglamentos sobre los servicios de Internet**

Título	Publicado por	Fecha de publicación	Fecha de entrada en vigor
Reglamento sobre Telecomunicaciones de la República Popular China	Decreto N° 291 del Consejo de Estado de la República Popular China	25 de septiembre de 2000	25 de septiembre de 2000
Medidas para la administración de los servicios de información por Internet	Decreto N° 292 del Consejo de Estado de la República Popular China	25 de septiembre de 2000	25 de septiembre de 2000
Disposiciones sobre la administración de las empresas de telecomunicaciones con financiación extranjera	Decreto N° 534 del Consejo de Estado de la República Popular China	10 de septiembre de 2008	10 de septiembre de 2008
Medidas administrativas para la concesión de licencias a empresas de telecomunicaciones	Orden N° 5 del Ministerio de Industria y Tecnología de la Información de la República Popular China	5 de marzo de 2009	10 de abril de 2009
Disposiciones sobre la administración de los servicios de mensajes electrónicos por Internet	Orden N° 3 del antiguo Ministerio de la Industria de la Información	6 de noviembre de 2000	6 de noviembre de 2000
Disposiciones provisionales sobre la administración de las publicaciones en Internet	Decreto N° 17 de la Administración General de Prensa y Publicaciones y del antiguo Ministerio de la Industria de la Información	27 de junio de 2002	1° de agosto de 2002
Medidas para la administración de los nombres de dominio de Internet de China	Orden N° 30 del antiguo Ministerio de la Industria de la Información	5 de noviembre de 2004	20 de diciembre de 2004
Medidas para la administración de los archivos de los servicios de información por Internet no operativos	Orden N° 33 del antiguo Ministerio de la Industria de la Información	8 de febrero de 2005	20 de marzo de 2005
Medidas para la administración de los archivos de las direcciones IP	Orden N° 34 del antiguo Ministerio de la Industria de la Información	8 de febrero de 2005	20 de marzo de 2005
Medidas para la administración de los servicios de información por Internet	Orden N° 37 de la Oficina de Información del Consejo de Estado y del antiguo Ministerio de la Industria de la Información	25 de septiembre de 2005	25 de septiembre de 2005
Medidas para la administración del servicio de correo electrónico en Internet	Orden N° 38 del antiguo Ministerio de la Industria de la Información	25 de septiembre de 2005	25 de septiembre de 2005
Reglamento sobre la administración de programas audiovisuales en Internet	Orden N° 56 de la Administración Estatal de Radio, Cine y Televisión y del antiguo Ministerio de la Industria de la Información	20 de diciembre de 2007	31 de enero de 2008
Catálogo de servicios de telecomunicaciones	Orden N° 73 del Ministerio de la Industria de la Información	21 de febrero de 2003	1° de abril de 2003

Fuente: Información facilitada por las autoridades de China.

187. En el *Catálogo de servicios de telecomunicaciones* los proveedores de servicios de Internet (es decir, proveedores de acceso) y los proveedores de contenidos de Internet se clasifican en la categoría de los servicios de telecomunicaciones de valor añadido. De conformidad con el artículo 7 del Reglamento sobre Telecomunicaciones (Orden N° 291 del Consejo de Estado), los proveedores de servicios de acceso a Internet deben obtener una licencia comercial de las autoridades de administración de las telecomunicaciones, para funcionar sea como centros de datos de Internet

<sup>153</sup> El artículo 17 del Reglamento sobre Telecomunicaciones (Decreto N° 291 del Consejo de Estado, de 25 de septiembre de 2000, en vigor desde esa fecha) y el artículo 5 del Reglamento sobre la interconexión entre redes públicas de telecomunicaciones (Orden N° 9 del antiguo Ministerio de la Industria de la Información, de 10 de mayo de 2001, en vigor desde esa fecha).

(categoría 1 de los servicios de telecomunicaciones de valor añadido) o como servicios de acceso a Internet (categoría 2 de empresas de telecomunicaciones de valor añadido).

188. Además, en el Catálogo los proveedores de contenidos de Internet se dividen en "proveedores de contenidos de Internet operativos" (conforme al artículo 3 de las Medidas para la administración de los servicios de información por Internet, proveedores de "servicios de suministro de información o de diseño de páginas Web prestados a los usuarios de Internet previo pago") y "proveedores de contenidos de Internet no operativos" (proveedores de "servicios de información ofrecidos gratuitamente a los usuarios de Internet").

189. Los proveedores de servicios de Internet están sujetos a varios niveles de reglamentación. Las empresas con participación extranjera deben cumplir en primer lugar las Disposiciones sobre la administración de las empresas de telecomunicaciones con financiación extranjera (Decreto N° 534 del Consejo de Estado). En la última revisión de estas disposiciones, que se efectuó en 2008, se simplificaron los requisitos y los procedimientos de examen y aprobación, en particular eliminando el requisito de producir un informe de estudios de viabilidad, y se redujo el capital social mínimo exigido a las empresas de telecomunicaciones (para los servicios de telecomunicaciones básicas suministrados en todo el país o entre provincias, regiones autónomas o municipios bajo la autoridad directa del Gobierno central, se redujo de 2.000 millones a 1.000 millones de yuan, y en el interior de una provincia, región autónoma o municipio bajo la autoridad directa del Gobierno central, de 200 millones a 100 millones de yuan).

190. Las empresas de servicios de acceso a Internet y de servicios de información (incluidos los servicios de información por Internet) pertenecen a la segunda categoría de empresas de telecomunicaciones de valor añadido de la Clasificación de empresas de telecomunicaciones de China. Los servicios de información están clasificados como "actividades de consulta de información y de bases de datos en línea", que entran en el ámbito de los compromisos de China en el marco de la OMC. Por lo tanto, las empresas con participación extranjera pueden solicitar licencias comerciales de conformidad con las Disposiciones sobre la administración de las empresas de telecomunicaciones con financiación extranjera, las Medidas administrativas para la concesión de licencias a empresas de telecomunicaciones, y las Medidas para la administración de los servicios de información por Internet.

191. Ciertas actividades en Internet (sitios Web de noticias, servicios de programas audiovisuales, administración de sitios que ofrecen "servicios de navegación por Internet", así como las "actividades culturales" en Internet (con exclusión de la música)) figuran entre las actividades "prohibidas" en la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011.

192. Los proveedores de Internet deben solicitar una licencia. Las disposiciones aplicables a la tramitación de licencias para los proveedores de servicios de Internet y los proveedores de contenidos de Internet operativos figuran en las Medidas administrativas para la concesión de licencias a empresas de telecomunicaciones; y, en el caso de los proveedores de contenidos de Internet no operativos, en las Medidas para la administración de los archivos de los servicios de información por Internet no operativos (Orden N° 33 del antiguo Ministerio de la Industria de la Información). Con respecto a los procedimientos para el trámite de licencias, el Reglamento sobre Telecomunicaciones establece un sistema de permisos para la explotación de actividades comerciales de telecomunicaciones. La explotación de los servicios de telecomunicaciones de valor añadido que cubren dos o más provincias, regiones autónomas y/o municipios bajo la autoridad directa del Gobierno central, requiere el examen y la aprobación del departamento del Consejo de Estado encargado de la industria de la información y la obtención de un "Permiso de explotación de servicios

de telecomunicaciones interregionales de valor añadido". La explotación de los servicios de telecomunicaciones de valor añadido que abarcan sólo una provincia, una región autónoma o un municipio bajo la autoridad directa del Gobierno central, requiere el examen y la aprobación de las autoridades de administración de las telecomunicaciones de la provincia, la región autónoma o el municipio de que se trate, así como la obtención de un "Permiso de explotación de servicios de telecomunicaciones de valor añadido".

193. A los proveedores de contenidos de Internet se les aplican las Medidas para la administración de los servicios de información por Internet y el Reglamento sobre Telecomunicaciones -así como su reglamento de aplicación-, las Medidas para la administración de los archivos de los servicios de información por Internet no operativos, y las Medidas administrativas para la concesión de licencias a empresas de telecomunicaciones (estas sólo para los proveedores de información por Internet operativos).

194. Además, de conformidad con las disposiciones pertinentes de las Medidas para la administración de los servicios de información por Internet, el suministro de tales servicios en relación con las noticias, las publicaciones, la educación, los servicios médicos, los medicamentos, los instrumentos médicos, etc., requiere el examen y la aprobación de la autoridad competente conforme a las leyes, los reglamentos administrativos, y demás disposiciones pertinentes del Estado, así como el examen jurídico y la aprobación de la autoridad competente antes de presentar una solicitud de licencia comercial o de iniciar las formalidades de registro.

195. Las actividades de los proveedores de contenidos de Internet se rigen por diferentes reglamentos publicados por las autoridades competentes, según la naturaleza de los servicios suministrados.

196. Con respecto a los servicios de noticias, las Disposiciones sobre la administración de los servicios de noticias por Internet (Orden N° 37 de la Oficina de Información del Consejo de Estado y el Ministerio de la Industria de la Información) estipulan las condiciones para el establecimiento de los proveedores de noticias por Internet, los documentos que han de presentarse para la solicitud, los procedimientos de examen y aprobación, los códigos de conducta aplicables, las medidas de supervisión y administración tomadas por las autoridades, y las responsabilidades jurídicas conexas. Además, las Medidas para la administración de los servicios de información por Internet reglamentan los servicios de información ofrecidos a los usuarios de Internet, establecen una distinción entre los servicios de información por Internet comerciales y no comerciales, y estipulan disposiciones sobre los criterios conexos de acceso a los mercados, los procedimientos de obtención de licencias administrativas, los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios y la responsabilidad jurídica por actividades ilegales.

197. Las Medidas para la administración del servicio de correo electrónico en Internet (Orden N° 38 del Ministerio de la Industria de la Información) se aplican al suministro de servicios de correo electrónico por Internet, así como al acceso a esos servicios y la transmisión de mensajes de correo electrónico por Internet. En virtud de esas Medidas, el proveedor de esos servicios debe ser titular de un permiso de explotación de servicios de telecomunicaciones de valor añadido o seguir los procedimientos de inscripción en el archivo de servicios no operativos de información por Internet. Además, estas Medidas estipulan los códigos de conducta, las actividades prohibidas conexas, el mecanismo de tramitación de informes y la responsabilidad jurídica de los proveedores de servicios de correo electrónico en Internet y los proveedores de servicios de telecomunicaciones que ofrecen acceso al correo electrónico en Internet.

198. Las Disposiciones para la gestión de los servicios de boletín electrónico en Internet (Orden N° 3 del Ministerio de la Industria de la Información) reglamentan la publicación en Internet de información por los abonados a servicios interactivos, como por ejemplo, pizarras electrónicas, tableros de anuncios, boletines electrónicos, foros de debate y *chats*. Estipulan que todo proveedor de servicios de información por Internet que desee ofrecer servicios de mensajería electrónica deberá presentar una solicitud a tal fin. Además, fijan las condiciones y los procedimientos de examen y aprobación, así como las normas de conducta que deben observar los proveedores de servicios de mensajería electrónica. El procedimiento específico de solicitud para el suministro de servicios de mensajería electrónica por Internet fue remplazado por el sistema de licencias para los servicios de información por Internet, a raíz de la promulgación de la Decisión del Consejo de Estado sobre la publicación de la quinta serie de procedimientos de examen administrativo y aprobación anulados o transferidos a un nivel inferior de la Administración por descentralización (Guo Fa [2010] N° 21), que se publicó el 4 de julio de 2010. El suministro de servicios de información por Internet y de servicios de boletín electrónico está sujeto al examen y la aprobación de la autoridad administrativa especial (es decir, la Oficina Nacional de Información por Internet) encargada del contenido de los servicios de boletines electrónicos.

199. Las Disposiciones provisionales sobre la administración de las publicaciones en Internet (Orden N° 17 de la Administración General de Prensa y Publicaciones y el Ministerio de la Industria de la Información) definen el concepto de publicación en Internet y se fijan las condiciones para el examen y la aprobación, así como la documentación que ha de presentarse para prestar servicios de publicación en Internet, los derechos y obligaciones de los proveedores de esos servicios, y la responsabilidad jurídica por las actividades ilegales conexas.

200. Las Disposiciones administrativas sobre los servicios de programas audiovisuales en Internet (Orden N° 56 de la Administración Estatal de Radio, Cine y Televisión y el Ministerio de la Industria de la Información) definen los servicios de programas audiovisuales en Internet, los organismos de reglamentación de esos servicios y sus competencias, las condiciones y la documentación que se ha de presentar a fin de solicitar autorización para prestar servicios de programas audiovisuales en Internet, los procedimientos de examen y aprobación, los reglamentos aplicables a los servicios, las normas relativas a la protección de los derechos e intereses de los usuarios, y la responsabilidad jurídica conexas, etc.

201. El 29 de diciembre de 2011 el Ministerio de la Industria de la Información (MII) promulgó una Orden sobre la reglamentación de los servicios de información por Internet, que entró en vigor el 15 de marzo de 2012. Las disposiciones de esta Orden se refieren a la competencia (prohibición de prácticas desleales entre operadores de sitios Web, las normas relativas a la agregación/desagregación de programas informáticos), y la protección de los consumidores (derechos de los usuarios, requisito del consentimiento de los consumidores antes de descargar programas informáticos, normas relativas a la aparición de ventanas publicitarias, protección de los datos personales de los usuarios, seguridad de la información y procedimientos de reclamación).

202. La presencia de extranjeros en el sector de los servicios de telecomunicaciones sigue siendo marginal: hasta abril de 2011, se habían concedido 25 licencias de servicios de telecomunicaciones de valor añadido a extranjeros (se habían recibido 60 solicitudes, 42 de las cuales habían pasado la primera fase del procedimiento: "Dictámenes relativos a la validación de la inversión extranjera en empresas de telecomunicaciones"), cuando se habían concedido 23.259 licencias a nacionales o empresas chinas (el 90 por ciento de las cuales eran privadas). Prácticamente todas las empresas con participación extranjera (23 de un total de 25) están en el subsector de los servicios de telecomunicaciones interregionales de valor añadido, en el que representan el 1,1 por ciento de un



total de 2.087 titulares de licencia; en cambio, hay 106 empresas de propiedad estatal (el 85,08 por ciento del total) y 1.958 empresas privadas chinas (el 93,82 por ciento del total).

203. Las autoridades de China no han recibido solicitudes de licencias de ningún operador extranjero para prestar servicios de telecomunicaciones básicas.

204. Aún no se ha establecido el fondo previsto para la prestación del servicio universal.

#### **iv) Transporte**

##### **a) Servicios de transporte marítimo**

###### *Estructura del mercado*

205. En 2010, en torno al 90 por ciento del volumen de carga internacional de China se transportaba por mar. Esto representaba un volumen de carga de 581 millones de toneladas (4.599.900 millones de toneladas/km), frente a 517 millones de toneladas (3.952.400 millones de toneladas/km) en 2009. El transporte marítimo de exportaciones e importaciones representaban, respectivamente, el 69 por ciento del valor total de las exportaciones y el 61,8 por ciento del valor total de las importaciones (1.088.600 millones de dólares EE.UU. y 861.100 millones de dólares EE.UU.), frente a un 67,9 por ciento y un 61,7 por ciento en 2009 (815.700 millones de dólares EE.UU. y 620.700 millones de dólares EE.UU.). La diferencia entre el volumen y el valor puede explicarse por la participación intermodal del transporte aéreo de carga, que transporta un bajo volumen de mercancías de elevado valor, y las diferencias entre la participación intermodal de las exportaciones y las importaciones marítimas por el hecho de que China importa grandes cantidades de materias primas a granel y exporta, en contenedores, grandes cantidades de productos manufacturados, cuyo valor va de intermedio a elevado.

206. El comercio marítimo nacional (de cabotaje), un segmento reservado a las empresas de propiedad exclusivamente china con pabellón nacional, ascendió a 1.323 millones de toneladas (1.689.300 millones de toneladas/km) en 2010, frente a 1.104 millones de toneladas (1.339.900 millones de toneladas/km) en 2009.

207. Al 1º de enero de 2011, China contaba con 2.044 buques de más de 1.000 toneladas brutas registrados bajo pabellón nacional (que representaban 46.207.468 toneladas de peso muerto, TPM), de los que 1.136 (21,28 millones de TPM) faenaban en aguas internacionales, frente a los 2.024 buques (41.026.075 TPM) y los 1.069 buques (18,1 millones de TPM), respectivamente, que tenía el 1º de enero de 2010.

208. China está a punto de renovar su política especial de matriculación exenta de impuestos aplicable al programa para la flota que navega bajo pabellón de conveniencia chino durante el período del Duodécimo Plan Quinquenal (2011-2015), a fin de alentar a esos buques a matricularse en China. Según las estadísticas de la UNCTAD, al 1º de enero de 2010 había 1.609 buques de este tipo que representaban un tonelaje de 63.326.314 TPM. Si se suman las dos flotas, China resulta ser la tercera nación en términos de tonelaje marítimo después de Grecia y el Japón, puesto que ya ocupó en 2010.

209. Entre 2009 y 2010 el volumen de tráfico de los 10 principales puertos de China aumentó (cuadro IV.15).

**Cuadro IV.15**  
**10 principales puertos marítimos de mercancías, por volumen de carga, 2009-2010**  
(10.000 toneladas y %)

Posición	Puerto	2009	2010	Crecimiento interanual (%)	Porcentaje del volumen de tráfico
1.	Ningbo-Zhoushan	57.684	63.300	+9,7	7,8
	Ningbo	38.385	41.217	+7,4	5,1
	Zhoushan	19.300	22.084	+14,4	2,7
2.	Shanghái	49.467	56.320	+13,9	7,0
3.	Tianjin	38.111	41.325	+8,4	5,1
4.	Guangzhou	36.395	41.095	+12,9	5,1
5.	Qingdao	31.546	35.012	+11,0	4,3
6.	Dalian	27.203	31.399	+15,4	3,9
7.	Qinhuangdao	24.942	26.297	+5,4	3,2
8.	Tangshan	17.559	24.609	+40,2	3,0
9.	Rizhao	18.131	22.597	+24,6	2,8
10.	Yingkou	17.603	22.579	+28,3	2,8
	Total	697.159	810.180	+16,2	

Fuente: Información facilitada por las autoridades chinas.

210. La clasificación facilitada por las autoridades chinas abarca todo tipo de mercancías manipuladas, con inclusión del embarque a granel de petróleo, cereales y carbón. En el caso del embarque de contenedores, la clasificación es ligeramente diferente (cuadro IV.16). En 2010, el puerto de Shanghái se convirtió en el mayor puerto de contenedores del mundo por volumen de tráfico, por delante de Singapur. Ese mismo año, los puertos de Shenzhen (Nº 4), Ningbo (Nº 6), Guangzhou (Nº 7), Qingdao (Nº 10), Tianjin (Nº 14), Xiamen (Nº 19), Lianyungang (Nº 29) y Yingkou (Nº 35) también figuraban en la lista de los 50 principales puertos de contenedores por volumen de tráfico, publicada en septiembre de 2011 por la revista *Containerization International*. A pesar de la crisis económica, la tasa de crecimiento del volumen de tráfico siguió siendo de dos cifras.

#### Régimen comercial

211. El Ministerio de Transporte se encarga de redactar y formular la política de transporte marítimo y la política portuaria. El objetivo general de las políticas es abrir el mercado gradualmente, de conformidad con los compromisos adquiridos en el marco de la OMC, promover una competencia plena en el mercado internacional de transporte marítimo y mejorar constantemente la competitividad de China en el sector. En China hay cuatro niveles de reglamentación comercial del transporte marítimo (compromisos en el marco del AGCS, acuerdos de libre comercio, otros regímenes preferenciales y régimen aplicado *erga omnes*).

**Cuadro IV.16**  
**10 principales puertos marítimos de contenedores, por volumen de carga, 2009-2010**  
(10.000 TEU y %)

Posición	Puerto	2009	2010	Crecimiento interanual (%)	Porcentaje del volumen de tráfico
1.	Shanghái	2.500	2.907	+16,3	20,0
2.	Shenzhen	1.825	2.251	+23,3	15,4
3.	Ningbo-Zhoushan	1.050	1.315	+25,2	9,0
	Ningbo	1.042	1.300	+24,8	8,9
	Zhoushan	8	14	+78,8	0,1
4.	Guangzhou	1.120	1.255	+12,0	8,6
5.	Qingdao	1.026	1.201	+17,0	8,2

Posición	Puerto	2009	2010	Crecimiento interanual (%)	Porcentaje del volumen de tráfico
6.	Tianjin	870	1.009	+15,9	6,9
7.	Xiamen	468	582	+24,4	4,0
8.	Dalian	458	526	+15,0	3,6
9.	Lianyungang	303	387	+27,7	2,7
10.	Suzhou	254	334	+31,6	2,3
	Total	12.208	14.571	+19,4	

Fuente: Información facilitada por las autoridades chinas.

212. Por lo que se refiere al tráfico de cabotaje, actualmente China impone estrictas limitaciones y, en principio, prohíbe la participación de empresas de capital extranjero y de barcos extranjeros en el tráfico de cabotaje nacional (con inclusión del transporte interior de carga internacional (international relay). No obstante, una vez cumplidos los trámites de registro, las empresas navieras extranjeras pueden transportar contenedores vacíos de su propiedad o arrendados entre los puertos costeros de China. Aunque la legislación prevé la posibilidad de conceder exenciones, no se ha concedido ninguna.

213. Los compromisos adquiridos por China en el marco del AGCS en relación con el transporte internacional de pasajeros y de carga no contienen limitaciones para los modos 1 y 2<sup>154</sup>, y condicionan el establecimiento de una empresa que pueda enarbolar el pabellón chino a la constitución de una empresa conjunta con una participación extranjera de un máximo del 49 por ciento y a que sea la parte china quien designe al presidente de la junta directiva y al gerente general. China no ha contraído compromisos en relación con otras formas de presencia comercial, es decir, respecto del establecimiento de operadores de transporte marítimo en territorio chino. No obstante, de conformidad con las exenciones de las obligaciones del artículo II (trato NMF) consignadas por China, las partes interesadas, mediante acuerdos bilaterales, pueden constituir empresas de capital exclusivamente extranjero para prestar servicios diarios de agencia marítima a buques propiedad de los inversores o explotados por éstos, de conformidad con las leyes y reglamentos chinos aplicables a las empresas de capital exclusivamente extranjero. Además, la Notificación sobre el fortalecimiento de las tareas administrativas relacionadas con el examen y la aprobación de empresas navieras de propiedad exclusivamente extranjera (Jiao Shui Fa [2011] N° 40), publicada el 15 de agosto de 2011, permite el establecimiento de empresas navieras de propiedad exclusivamente extranjera en ciudades con puertos libres donde contarán con una fuente estable de carga o de pasajeros. Una vez que la empresa naviera haya integrado la totalidad de su capital social y realizado actividades comerciales durante un año entero, se le permite abrir sucursales en ciudades con puertos libres en los que cuente con una fuente estable de carga o de pasajeros. Según las autoridades chinas, la ausencia de compromisos relativos a "otras formas de presencia comercial" se explica porque China quiere conservar la posibilidad de aplicar un trato recíproco o de adoptar represalias en los casos en que sus propios operadores de transporte marítimo sean objeto de discriminación o de que se les niegue la posibilidad de una presencia comercial en el extranjero.

214. A finales de 2010, unas 150 empresas navieras chinas y extranjeras habían obtenido autorización para explotar servicios de transporte marítimo internacional por buques de línea, de conformidad con el Reglamento sobre el transporte marítimo internacional de la República Popular China, y llevaban a cabo estas actividades en China. De ellas, 105 son compañías navieras internacionales registradas en el extranjero. Además, se establecieron en China como empresas

<sup>154</sup> Desde 2008, China y el Taipei Chino han acordado abrir algunos de sus puertos para permitir el tráfico marítimo directo entre ellos. Este tráfico sigue cerrado a terceros.

navieras de capital exclusivamente extranjero 41 empresas navieras internacionales registradas en el extranjero.

215. Los acuerdos de libre comercio de China con Nueva Zelanda, Singapur, el Pakistán, el Perú y Chile contienen compromisos idénticos a los del AGCS (en este último caso, por referencia). El ALC con la ASEAN no contiene ningún compromiso en materia de transporte marítimo. En virtud de los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao, los proveedores de servicios de transporte marítimo de esas Regiones Administrativas Especiales pueden establecer empresas navieras de propiedad exclusivamente extranjera en China continental para otras formas de presencia comercial. Además, los proveedores de servicios de transporte marítimo de las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao están autorizados a emplear buques de línea regular para transportar libremente contenedores vacíos de su propiedad o arrendados entre los puertos de China continental, siempre que hayan efectuado los trámites aduaneros.

216. Por lo que respecta a los regímenes preferenciales no basados en ALC, China ha establecido dos excepciones al trato NMF en relación con el transporte internacional de mercancías y de pasajeros. La primera de ellas se refiere a los acuerdos bilaterales en virtud de los cuales "(l)as partes interesadas pueden, mediante acuerdos bilaterales, establecer entidades para realizar operaciones comerciales normales en China como empresas conjuntas o como filiales de propiedad total, con sujeción a las leyes chinas sobre empresas conjuntas y empresas de capital extranjero, en lo que se refiere a buques de propiedad de transportistas de las partes interesadas u operados por éstos". En la actualidad, China permite a las empresas de transporte marítimo registradas en países o regiones que tienen acuerdos bilaterales de transporte marítimo de mercancías con ella establecer filiales de propiedad exclusiva en China para prestar servicios diarios de agencia marítima a los buques propiedad de los inversores u operados por éstos. China ha firmado acuerdos bilaterales de transporte marítimo con más de 60 países y regiones, entre otros los Estados Unidos, la Unión Europea y otros países o regiones importantes en el ámbito del transporte marítimo. La segunda excepción al trato NMF se refiere a los acuerdos de reparto de carga firmados con Argelia, la Argentina, Bangladesh, el Brasil, Tailandia, los Estados Unidos y la República Democrática del Congo (Zaire). Sin embargo, el acuerdo marítimo con los Estados Unidos ya no incluye (desde 2003) reservas de carga.

217. Por lo que se refiere al régimen aplicado, las reservas bilaterales de carga y las reservas de carga previstas en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas, en el que China es parte, no se han aplicado nunca. Asimismo, no existen reservas unilaterales de carga (con inclusión de las que afectarían a la carga de ayuda alimentaria y a la financiada por el EXIM Bank). China aplica el trato nacional a las subvenciones y a los fondos de transporte marítimo para el retroalquiler. La legislación para establecer una empresa naviera bajo pabellón chino refleja los compromisos contraídos en el marco del AGCS, sobre la base del *statu quo*.

218. En cuanto a la política de competencia en el caso de los servicios de línea regular, se deben presentar al Ministerio de Transporte para que los registre los acuerdos de conferencias marítimas, los acuerdos operacionales o los acuerdos de flete relacionados con los puertos de China firmados por las empresas navieras internacionales que se dedican al transporte internacional en buques de línea regular.<sup>155</sup> Es necesario remitir las tarifas de flete de las líneas regulares (e informar de ellas) en el formato requerido. La Bolsa Marítima de Shanghai es el órgano designado por el Ministerio de

---

<sup>155</sup> De conformidad con el Reglamento sobre el transporte marítimo internacional de la República Popular China, promulgado en 2002, y el Anuncio sobre las normas de aplicación del sistema de registro de cargas de los buques portacontenedores de líneas internacionales, promulgado por el Ministerio de Transporte en 2009.

Transporte para inscribir y registrar las tarifas de flete. Los operadores de transporte marítimo internacional deben aplicar las tarifas de flete válidas que se hayan registrado. Las organizaciones parte en acuerdos de conferencias marítimas o acuerdos de flete tienen que designar organismos de enlace y representantes en China para establecer un mecanismo de consulta válido con las empresas de transporte marítimo o las organizaciones de empresas de transporte marítimo en China.<sup>156</sup> En 2008, China formuló la Ley Antimonopolio para prohibir en principio los acuerdos monopolísticos. La Ley no se aplica a las demás circunstancias especificadas en las leyes y por el Consejo de Estado, incluidas las disposiciones relativas a las conferencias marítimas estipuladas en el Reglamento sobre el transporte marítimo internacional.

219. China no ha contraído compromisos en el marco del AGCS ni en el marco de los ALC en relación con el arrendamiento de buques con tripulación, el mantenimiento y la reparación de buques o los servicios de apoyo al transporte marítimo, pero en la actualidad no aplica ninguna restricción a estos sectores. Tampoco ha contraído compromisos sobre los servicios de tracción y remolque que, al ser operaciones de cabotaje, están reservados a las empresas de propiedad exclusivamente china bajo pabellón chino. En la actualidad, China impone estrictas restricciones, y una prohibición en principio, a la participación de empresas de capital extranjero y de buques extranjeros en los servicios de tracción y remolque. Sin embargo, algunos puertos tienen accionistas extranjeros, lo que implica la existencia de cierta inversión extranjera en el ámbito de los servicios de tracción y remolque.

220. Por lo que se refiere a los compromisos contraídos por China en el marco del AGCS, respecto de la manipulación de la carga objeto de transporte marítimo, no se impone ninguna restricción en el modo 2 y se consigna una limitación a las empresas conjuntas en las que se permite una participación mayoritaria de capital extranjero en el modo 3. Los ALC con Nueva Zelandia, Singapur, el Pakistán, el Perú y Chile son idénticos al AGCS (en este último caso, por referencia). Los ALC con la ASEAN no contienen ningún compromiso sobre este tipo de servicio, mientras que los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con Hong Kong, China y con Macao, China, permiten el establecimiento de empresas de propiedad exclusivamente extranjera. Por lo que respecta al régimen aplicado, el artículo 5 de la Ley de Puertos de la República de China, de 28 de junio de 2003, alienta a las organizaciones económicas y a los particulares "nacionales y extranjeros" a invertir en la construcción y explotación de puertos, y la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011 incluye la construcción y gestión de los muelles públicos en los puertos en la categoría de actividades "alentadas", sin mencionar ninguna condición de propiedad. En la práctica, se permiten las filiales de propiedad exclusiva, y son muchas; entre los accionistas de la mayoría de las empresas que gestionan terminales de contenedores en China hay inversores extranjeros. Entre los inversores en grandes instalaciones están Hutchison Whampoa Holding (de Hong Kong, China), AP Moller Terminals (Dinamarca), PSA (Singapur), Dubai Port World (Emiratos Árabes Unidos), Mediterranean Shipping Company (Suiza), NYK in (Japón) y Dragados (España). Además, hay otros muchos inversores extranjeros en instalaciones más pequeñas.

221. En cuanto a los servicios de despacho de aduanas y los servicios de depósitos y estaciones de contenedores, los compromisos contraídos por China en el marco del AGCS y los contraídos en el marco de los ALC con Nueva Zelandia, Singapur, el Pakistán, el Perú y Chile (en este último caso, por referencia) permiten las empresas conjuntas de capital mayoritariamente extranjero. Los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao permiten el establecimiento de empresas de propiedad exclusivamente extranjera para explotar depósitos y estaciones de contenedores destinados

---

<sup>156</sup> Con arreglo al Anuncio para reforzar la supervisión y el control de las conferencias marítimas y los acuerdos de flete, promulgado por el Ministerio de Transporte en 2007.

al transporte marítimo internacional o para prestar servicios de agencias marítimas a los buques propiedad de sus empresas matrices u operados por ellas, con inclusión del despacho de aduanas y la declaración de inspección.

222. En cuanto a los compromisos asumidos por China en el marco del AGCS y los contraídos en el marco de los ALC con Nueva Zelandia, Singapur, el Pakistán, el Perú y Chile (en este último caso, por referencia) sobre los servicios de agencias marítimas, no se impone ninguna restricción en los modos 1 y 2, y en el modo 3 se consigna una limitación a las empresas conjuntas con una participación extranjera del 49 por ciento. Los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao permiten a las empresas navieras de propiedad exclusivamente extranjera prestar servicios diarios de agencias para el transporte marítimo entre Hong Kong y los puertos de la clase II de la provincia de Guangdong por buques de China continental arrendados por sus empresas matrices. En el caso de las empresas que prestan servicios públicos de agencia marítima a terceros, sigue siendo necesario que China continental/la parte china sea el accionista mayoritario. Por lo que respecta al régimen aplicado, la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011 clasifica las agencias marítimas en la categoría "restringida", con la indicación de que el accionista mayoritario debe ser el socio chino.

223. En el marco del AGCS China ha adquirido compromisos adicionales sobre el acceso, en términos y condiciones razonables y no discriminatorios, a los nueve servicios portuarios enumerados en el modelo de lista sobre el transporte marítimo, y sobre la utilización de éstos.<sup>157</sup> Los compromisos adquiridos en virtud de los acuerdos de libre comercio con Nueva Zelandia, Singapur, el Pakistán, el Perú y Chile (en este último caso, por referencia) son similares. Los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con Hong Kong, China y Macao, China, y el ALC con la ASEAN no contienen compromisos en este ámbito. Por lo que se refiere al régimen aplicado, por razones de seguridad nacional, seguridad de la navegación y protección del medio ambiente, China impone un servicio obligatorio de practicaje a los buques extranjeros y concede la igualdad de trato en relación con las tasas de practicaje. Desde 2009, las actividades de practicaje ya no corresponden a las empresas portuarias que las realizaban y se han encomendado a instituciones públicas que se encargan de prestar servicios públicos a los buques.

224. El MOC y la NDRC fijan las tasas portuarias teniendo en cuenta los costos y la competencia en el mercado; las tasas se aplican de manera uniforme en todo el país. Los operadores portuarios pueden establecer algunas tasas, como las aplicables a los servicios de almacenamiento y depósito de contenedores.

225. China no ha contraído compromisos adicionales en el marco del AGCS o de los ALC sobre el acceso a los servicios de transporte multimodal. No obstante, conforme al régimen aplicado el operador podrá "arrendar, alquilar o fletar camiones, vagones de ferrocarril, buques y barcasas y equipo conexo, para el tránsito por el interior de la carga objeto de transporte marítimo internacional, o tendrá acceso a esas formas de servicios de transporte y podrá utilizarlas a fin de prestar servicios de transporte multimodal", por citar la fórmula utilizada en el modelo de lista sobre el transporte marítimo.

---

<sup>157</sup> 1) Servicios de prácticos, 2) servicios de remolque y tracción, 3) aprovisionamiento de víveres, combustible y agua, 4) recogida de basuras y eliminación de lastre, 5) servicios de capitanía de puerto, 6) ayudas a la navegación, 7) servicios en tierra esenciales para la explotación de buques con inclusión de comunicaciones y abastecimiento de agua y de electricidad, 8) instalaciones para reparaciones urgentes y 9) servicios de fondeo, muellaje y atraque.

226. En los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao, China ha adquirido compromisos sobre una serie de servicios de transporte marítimo que no figuran en las dos clasificaciones clásicas de los servicios de transporte marítimo del AGCS (MTN.GNS/W/120 y el modelo de lista sobre el transporte marítimo), a saber: el aprovisionamiento de buques, el arrendamiento de contenedores, las actividades de remolque, la inspección de buques, la gestión de buques y el fletamento (en el caso de este último, sólo entre las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao y la provincia de Guangdong). Las empresas de Hong Kong, China y Macao, China, que sean de propiedad exclusivamente extranjera están autorizadas a prestar servicios diarios de agencia marítima a los buques propiedad de los inversores o explotados por éstos, así como a realizar actividades de gestión internacional de buques.

227. Conforme al régimen aplicado a estos servicios, las empresas de propiedad exclusivamente extranjera pueden prestar servicios generales a los buques propiedad de los inversores o explotados por éstos, mientras que los servicios de gestión internacional de buques quedan reservados a empresas conjuntas de capital o empresas conjuntas contractuales en que la participación extranjera no supere el 49 por ciento.

228. El cuadro AIV.1 contiene un resumen del régimen comercial de los servicios de transporte marítimo.

b) Transporte por vías navegables interiores

*Estructura del mercado*

229. Debido a la progresiva industrialización de China occidental el transporte por vías navegables interiores ha pasado a ser una forma cada vez más importante de transporte para el desarrollo chino. Los costos y estrangulamientos del transporte terrestre (por ferrocarril, carretera o vías navegables interiores) pueden contrarrestar la ventaja competitiva que representan para las provincias occidentales sus costos laborales más bajos, por lo que las autoridades chinas han hecho del desarrollo de este sector una prioridad nacional.

230. En los 10 últimos años el sector ha experimentado tasas de crecimiento muy superiores al 20 por ciento. Sólo en el río Yangtsé se transporta el mayor volumen de carga fluvial del mundo, que ascendió a 1.660 millones de toneladas en 2011<sup>158</sup> y a 6,48 millones de TEU (unidades equivalentes a veinte pies) de tráfico de contenedores en 2009, en comparación, por ejemplo, con el tráfico de 25 millones de TEU registrado en el puerto de Shanghái ese mismo año.<sup>159</sup> La flota que efectúa este tráfico está compuesta por 145.000 buques con un tamaño medio de 250 TPM por buque. De aquí a 2020 se prevé uniformar el tamaño medio de los buques a 2.000 TPM a fin de poder satisfacer la expansión del tráfico.<sup>160</sup> En el Yangtsé hay 246 puertos, 42 de los cuales se encuentran en los cursos principales del río; 22 de estos puertos están abiertos al tráfico internacional.

*Régimen comercial*

231. En el marco del AGCS y en relación con el transporte de carga por vías navegables interiores China ha contraído los siguientes compromisos parciales (11.B.b, CPC 7222): en el modo 1, "sólo se permitirá el transporte marítimo internacional en puertos abiertos a buques extranjeros", en el modo 2

<sup>158</sup> *Fairplay magazine*, 19 de febrero de 2009.

<sup>159</sup> *Containerization International*, mayo de 2010.

<sup>160</sup> *Fairplay magazine*, 26 de mayo de 2007.

no se impone ninguna limitación, el modo 3 sigue sin consolidar y el modo 4 está sujeto a compromisos horizontales. La entrada del modo de suministro 1 corresponde al régimen aplicado *erga omnes*, como se describe *infra*. En los acuerdos entre China y Singapur, China y el Pakistán, China y el Perú y China y Nueva Zelanda se reproducen los compromisos adquiridos en el marco del AGCS, mientras que en los otros ALC suscritos por China (con la ASEAN; Hong Kong, China; Macao, China; y Chile) no se menciona este sector. Los compromisos adquiridos por China sobre los servicios auxiliares de todos los modos de transporte en el contexto del AGCS o de los ALC (véase el cuadro AIV.6) no se aplican a los servicios auxiliares del transporte por vías navegables interiores.

232. El Ministerio de Transporte es el organismo administrativo encargado de los servicios de transporte por vías navegables interiores. La *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011 clasifica en la categoría "alentadas" la "construcción y gestión de los muelles públicos en los puertos" y la "construcción y gestión de instalaciones de almacenamiento relacionadas con servicios de transporte". La reparación, diseño y fabricación de buques (incluidos los subsectores), las "empresas de transporte de agua" y "agencias navieras y servicios de recuento para el transporte marítimo" figuran en la categoría "restringidas".

233. Las empresas internacionales de transporte marítimo, incluidas las extranjeras, pueden prestar servicios directamente a los puertos que se encuentran río arriba, particularmente en Nanjing, y ofrecer servicios internacionales en ellos (como lo hizo, por ejemplo en 2006 CVX, el enlace intraasiático de la empresa Gold Star Line, radicada en Hong Kong). En principio, el tráfico por vías navegables interiores (es decir, el tráfico de cabotaje entre dos puertos fluviales chinos o entre un puerto fluvial y un puerto marítimo chinos) está reservado (tanto en el caso de las mercancías como en el de los pasajeros), a empresas con pabellón chino y de propiedad totalmente china. Sin embargo, los agentes de transporte extranjeros (por ejemplo, TNT, APL Logistics, OOCL Logistics) y los transportistas marítimos extranjeros pueden fletar libremente, y lo hacen, servicios secundarios locales. Una empresa de capital noruego y estadounidense, con sede en Suiza, la Viking River Cruises, organiza desde 2003 cruceros por el río Yangtsé; los gestiona en el marco de un contrato de servicios de hostelería y los comercializa en todo el mundo, mientras que su asociado local, New Century Cruises, aporta el buque.<sup>161</sup>

234. El cuadro AIV.2 contiene un resumen del régimen comercial del sector del transporte por vías navegables interiores en China.

c) Transporte aéreo

*Estructura del mercado*

235. El mercado del transporte aéreo de China ha crecido sin interrupción durante los 25 últimos años, a una tasa media anual compuesta del 23 por ciento entre 1900 y 2000 y del 91 por ciento entre 2000 y 2010. En 2010, el volumen total del transporte de pasajeros, mercancías y correspondencia de China fue el segundo mayor del mundo.

236. Por lo que respecta al tráfico internacional, en el verano y el otoño de 2011 (temporada estival de la IATA de 2011), 99 aerolíneas extranjeras explotaron 1.960 vuelos regulares de pasajeros y de carga a la semana entre 107 ciudades extranjeras y 32 ciudades chinas (1.579 vuelos de transporte de pasajeros y 381 de transporte de carga). Además, 20 aerolíneas nacionales explotan 2.236 vuelos

<sup>161</sup> *Fairplay Magazine*, 6 de mayo de 2004 y 10 de junio de 2004; *Containerization International*, 21 de agosto de 2003; e información en línea, consultada en: <http://www.vikingrivercruises.com/>.



internacionales regulares de pasajeros y de carga a la semana entre 39 ciudades chinas y 124 ciudades de 55 países extranjeros (1.933 vuelos de pasajeros y 303 de transporte de carga).

237. En cuanto al tráfico interno, durante el mismo período, 32 compañías aéreas nacionales (incluidas las que se dedican al transporte de carga) realizaron 45.484 vuelos internos a la semana en 1.469 rutas aéreas (44.660 vuelos de pasajeros y 824 vuelos de carga); en China el cabotaje, como en casi todo el mundo, está reservado a las compañías aéreas nacionales. En la actualidad, las compañías aéreas prestan servicios a 173 ciudades y 175 aeropuertos.

238. El cuadro IV.17 contiene información más detallada sobre el tamaño del sector chino del transporte aéreo.

**Cuadro IV.17**  
Sector del transporte aéreo, principales indicadores, 2009-2010<sup>a</sup>

Indicador	Unidad	2009	2010
Tráfico total	10.000 toneladas/km	4.270.726	5.384.490
Capacidad de transporte de pasajeros	10.000 personas	23.052	26.769
Tráfico total de pasajeros	10.000 personas/km	33.752.354	40.389.960
Capacidad de transporte de carga	10.000 toneladas	446	563
Transporte de carga y de correspondencia	10.000 toneladas/km	1.262.307	1.788.982

a Estas cifras sólo indican las actividades de las aerolíneas chinas.

Fuente: Información facilitada por las autoridades chinas.

239. En China hay 47 líneas aéreas; 38 son de titularidad estatal y 16 tienen participación de capital extranjero (cuadro IV.18); 5 figuran como sociedades anónimas. Desde 2009, la Administración de Aviación Civil de China ha autorizado cuatro compañías aéreas privadas o con participación privada: ShunFeng Airlines, Yunnan Ying'an Airlines, Uni-top Airlines y Changlong International Cargo Airlines. Changlong International Cargo Airlines aún no ha empezado a funcionar.

240. China ha realizado importantes inversiones en su red aeroportuaria. Entre 2006 y 2010 se construyeron 33 aeropuertos nuevos, se renovaron y ampliaron otros 33 y 4 se cambiaron de lugar. En la actualidad, se están construyendo 11 aeropuertos y en el plan quinquenal para 2011-2015 se prevén 70 aeropuertos nuevos (en la actualidad hay 175). En 2010, el aeropuerto internacional de Beijing Capital pasó a ser el segundo aeropuerto de más tráfico del mundo después del de Atlanta, y el aeropuerto internacional de Shanghai Pudong ocupó el tercer puesto del mundo en términos de carga. El tráfico en 21 aeropuertos chinos es superior a los 10 millones de pasajeros al año.<sup>162</sup> Sin embargo, muchos de los aeropuertos construidos recientemente en ciudades de menor tamaño tienen problemas financieros (en 2010, 130 aeropuertos presentaban pérdidas acumuladas por valor de 1.680 millones de yuan<sup>163</sup>), porque el sistema aeroportuario está empezando a sentir la presión competitiva de la red de ferrocarriles de alta velocidad.

<sup>162</sup> *Engineering and Technology Magazine*, "Most Chinese airports 'are losing money'". Consultado en: <http://eandt.theiet.org/news/2012/jan/china-airports.cfm>.

<sup>163</sup> Presidente de la Administración de Aviación Civil de China, citado en *Airport International News*, marzo de 2011.

**Cuadro IV.18**  
**Participación extranjera en el capital de las aerolíneas chinas, 2011**

Razón social	Accionistas extranjeros	Participación (%)
Air China Limited	HKSCC Nominees Limited	17,00
	Cathay Pacific Airways Limited	18,10
	Acciones públicas, acciones de las categorías H y A	12,04
China Eastern Airlines Corporation Limited	Acciones de categoría H cotizadas en el exterior	32,20
China Southern Airlines Company Limited	Acciones públicas, acciones de categoría H	17,89
China Cargo Airlines Ltd.	Concord Pacific Limited	16
	Singapur Airlines Cargo Pte Ltd	16
Shandong Airlines Co., Ltd.	Acciones extranjeras cotizadas en China	35,87
Yangtze River Express Airlines Co., Ltd.	China Airlines Ltd.	25
	Yangming Line (Singapur) PTE. Ltd.	12
	Wan Hai Lines (HK) Ltd.	12
	China Container Express Lin, Inc	6
Hainan Airlines Co., Ltd.	American Aviation	3,06
Air China Cargo Co., Ltd.	Cathay Pacific Airways Limited	25
	Brighten Star Technology Co., Ltd.	24
Great Wall Airlines Co., Ltd.	Singapur Airlines Cargo Pte Ltd	25
	Dahlia Investments Pte Ltd	24
Jade Cargo International Company Limited	Lufthansa Cargo	25
	DRG German Investment and Development Co., Ltd.	24
Shanghai Airlines Cargo International Co., Ltd.	Concord Pacific Limited	25
	Juniper Estate B.V.	20
	Hong Kong East Pacific (Holdings) Limited	25
Donghai Airlines Co., Ltd.	Hong Kong East Pacific (Holdings) Limited	25
China Express Airlines Company Limited	High Hero International Limited	25
	Tampines International Limited	24
	Starstep Limited	9,571
Grand China Air Co., Ltd.	Pan American Aviation Holding	3,998
	Union Trans-Atlantic Limited	0,666
	Perfect Star Investment Limited	0,400
Henan Airlines Co., Ltd.	Pingshan Co., Ltd.	25
	Mountains Trust	24
Grandstar Cargo International Airlines Co., Ltd.	Korea Air Lines (sociedad con capital extranjero)	25
	Asiana Airlines (sociedad con capital extranjero)	13
	Shinhan Corporation	11

Fuente: Información facilitada por las autoridades chinas.

### *Régimen comercial*

241. La Administración de Aviación Civil de China (antes denominada Administración General de Aviación Civil de China) es el principal organismo encargado de la reglamentación del sector del transporte aéreo. En marzo de 2008, de ser un organismo que dependía directamente del Consejo de Estado pasó a ser una Oficina Estatal administrada por ministerios o comisiones. En marzo de 2009, las 33 Oficinas supervisoras de la seguridad del funcionamiento de la aviación civil pasaron a llamarse Oficinas administrativas de la seguridad del funcionamiento de la aviación civil. En 2011, el número de oficinas administrativas aumentó a 39. Entre 2009 y 2011, China completó las fases finales de la reforma iniciada en 2007 para separar el funcionamiento del sistema de control del tráfico aéreo de su reglamentación.

242. Desde 2009, la Administración de Aviación Civil de China ha promulgado 1 reglamento administrativo y 13 normativas departamentales y ha derogado 9 normativas departamentales. Todas ellas son de carácter técnico, excepto dos que tienen importancia comercial: las Disposiciones suplementarias N° IV sobre la inversión extranjera en la aviación civil, que permiten a los proveedores de servicios de Hong Kong, China y Macao, China prestar servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves en China continental mediante una inversión participativa o mayoritaria; y las

Disposiciones suplementarias N° V, conforme a las cuales los proveedores de servicios del Taipei Chino pueden invertir en China continental en el sector de la reparación y el mantenimiento de aeronaves mediante una inversión participativa o una empresa conjunta, a condición de que el proveedor sea una sociedad o, si se trata de una inversión realizada por varios proveedores, de que el principal inversor sea una sociedad.

243. En virtud de los compromisos contraídos por China en el marco del AGCS en relación con la reparación y el mantenimiento de aeronaves, China no impone ninguna limitación en el modo 2 (un modo importante para este tipo de servicios) y autoriza la presencia comercial en el marco de una empresa conjunta con participación mayoritaria china y con sujeción a la realización de un examen de las necesidades económicas. Dos de los ALC firmados por China (con el Pakistán y con el Perú) contienen compromisos idénticos a los que figuran en el AGCS. En cuatro de los ALC (con la ASEAN, Chile, Nueva Zelandia y Singapur), no se exige un examen de las necesidades económicas. La *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011 incluye en la categoría "permitida" el mantenimiento y la reparación de aeronaves. El régimen aplicado, que se define en el párrafo 4 del artículo 6 del Reglamento sobre inversión extranjera en aviación civil de 2002, es idéntico a los compromisos contraídos en el marco del AGCS, que se basan en la consolidación del *statu quo*.

244. El régimen comercial de los servicios informatizados de reserva es bastante complejo. Los compromisos contraídos por China en el marco del AGCS en relación con este sector en el modo 1 incluyen tres secciones. En la primera se estipula que los servicios informatizados de reserva extranjeros que tengan acuerdos con empresas de aviación y sistemas informatizados de reserva de China pueden prestar servicios a empresas y agentes de aviación chinos conectándose a los sistemas informatizados de reserva de China. Según la segunda sección, un servicio informatizado de reserva extranjero puede prestar servicios a las oficinas de representación y de venta establecidas en las ciudades de destino en China por empresas de aviación extranjeras que tienen derecho a operar en virtud de acuerdos de aviación bilaterales. Conforme a la tercera sección, las empresas de aviación chinas y los agentes chinos de empresas de aviación extranjeras sólo tienen acceso directo a los sistemas informatizados de reserva extranjeros y sólo pueden utilizarlos previa autorización de la Administración General de Aviación Civil de China. No se imponen limitaciones en el modo 2, y el modo 3 sigue sin consolidar.

245. Todos los ALC contienen compromisos idénticos a los del AGCS en el modo 1, excepto el acuerdo entre China y Chile, en el que en el modo 1 no se exige que los proveedores de servicios informatizados de reserva de Chile concluyan un acuerdo con una empresa china de aviación para poder prestar servicios a esta empresa y a agentes de aviación conectándose a un sistema informatizado de reserva chino. En cuanto al modo 3, cuatro ALC (firmados con la ASEAN, Chile, Nueva Zelandia y Singapur) permiten la creación de empresas conjuntas con una propiedad extranjera limitada al 49 por ciento y una prueba de necesidades económicas, mientras que el modo 3 sigue sin consolidar en los ALC con el Pakistán y el Perú.

246. Por lo que se refiere al régimen aplicado, en la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011 los servicios informatizados de reserva están en la categoría "actividades permitidas". El régimen aplicado refleja los compromisos contraídos en el modo 1 en el marco del AGCS, de modo que los servicios informatizados de reserva extranjeros pueden prestar servicios a las oficinas de representación y de venta establecidas en las ciudades de destino en China por empresas de aviación extranjeras que tienen derecho a operar en virtud de acuerdos de aviación bilaterales. La Administración de Aviación Civil de China no ha recibido hasta la fecha ninguna solicitud de acceso y utilización de servicios informatizados de reserva extranjeros por parte de empresas de aviación chinas o de agentes chinos de empresas de aviación extranjeras sujetos a compromisos

conforme al apartado c) del párrafo 1 de la lista de compromisos en el marco del AGCS. No se ha aprovechado la posibilidad de crear empresas conjuntas de servicios de sistemas informatizados de reserva prevista en cuatro de los ALC firmados por China. Se está elaborando un nuevo proyecto de reglamento para aclarar los criterios de autorización en que se basa la Administración de Aviación Civil de China para conceder el acceso directo y la utilización de servicios informatizados de reserva extranjeros por parte de empresas de aviación chinas o agentes chinos de empresas de aviación extranjeras. El proyecto de reglamento es objeto de consultas con las partes interesadas.

247. China no ha asumido ningún compromiso en el marco del AGCS en relación con la venta y la comercialización de los servicios de transporte aéreo. La situación es similar en lo que respecta a los ALC suscritos con la ASEAN, Nueva Zelandia, Singapur, el Pakistán y el Perú. El ALC entre China y Chile contiene compromisos en virtud de los cuales no se imponen limitaciones en los modos 1 y 2, y en el modo 3 las empresas extranjeras que los acuerdos de aviación bilaterales pertinentes designen para efectuar operaciones pueden establecer oficinas en China. El régimen aplicado *erga omnes* sólo permite la presencia comercial en forma de oficinas de representación.

248. Los proveedores de Hong Kong, China y Macao, China, se benefician de disposiciones preferenciales: el derecho a establecer agencias de venta de billetes aéreos que son de propiedad exclusiva y gozan de trato nacional en lo que respecta al capital social y a las garantías bancarias; la ausencia de comprobación previa por parte de las oficinas locales de representación de la Asociación de Transporte Aéreo de China; y el derecho a vender billetes para rutas nacionales.

249. China no tiene compromisos en el marco del AGCS en relación con los servicios de transporte aéreo no mencionados explícitamente en el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS, pero ha asumido varios en el marco de los ALC. El ALC entre China y Chile contiene un compromiso sobre los servicios de explotación de aeropuertos en virtud del cual no se impone ninguna limitación en los modos 1 y 2, y el modo 3 sigue sin consolidar. Los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con Hong Kong, China y Macao, China, contienen amplios compromisos relativos a los servicios de explotación de aeropuertos: los proveedores de servicios de Hong Kong, China o Macao, China pueden prestar servicios de gestión aeroportuaria por contrato a los aeropuertos pequeños y medianos, en virtud de un contrato de duración de un máximo de 20 años, en forma de suministro transfronterizo, empresas conjuntas contractuales, empresas conjuntas de capital o empresas de propiedad exclusiva. A través de las mismas formas jurídicas, también pueden prestar servicios de consultoría y de formación en gestión aeroportuaria.

250. Por lo que respecta al régimen aplicado desde 2009, no se han introducido cambios en la estructura que regula los servicios auxiliares. En el Reglamento sobre la administración de los aeropuertos civiles, promulgado el 1º de julio de 2009, se definieron las obligaciones que corresponden al organismo encargado de la gestión aeroportuaria, las compañías aéreas y otras unidades aeroportuarias; el Código de Conducta por el que se rigen actividades como los servicios de venta al por menor, restauración, servicios de escala, etc.; así como los requisitos que han de cumplir las empresas de abastecimiento de combustible, y su Código de Conducta.

251. La construcción y gestión de los aeropuertos civiles figuran en el catálogo de inversiones de 2011 como categoría "alentadas", con la condición de que el asociado chino ha de ser el accionista mayoritario. Hay varias empresas conjuntas con una participación accionarial extranjera importante que intervienen en la gestión de los aeropuertos chinos como, por ejemplo: el aeropuerto de Frankfurt (Fraport), que tenía una participación del 24,5 por ciento en el aeropuerto de Xian; la empresa conjunta entre la Autoridad Aeroportuaria de Shanghái (SAA) y la Autoridad Aeroportuaria de

Hong Kong (AAHK); y muchos proyectos de consultoría (como los del aeropuerto de Changi con los aeropuertos de Chongqing, Qingdao y Chengdu).

252. Por lo que respecta a los servicios de escala, el acuerdo de libre comercio entre China y Chile contiene compromisos que no imponen ninguna limitación en los modos 1 y 2, y que autorizan la presencia comercial en forma de empresas conjuntas con una propiedad extranjera limitada al 49 por ciento. Algunos acuerdos bilaterales sobre los servicios aéreos, como el firmado entre China y los Estados Unidos, contienen además cláusulas preferenciales sobre los servicios de escala.<sup>164</sup> Se está elaborando un nuevo proyecto de reglamento a fin de seguir liberalizando los servicios de escala. No se dispone de información sobre los plazos ni sobre su contenido.

253. Por lo que se refiere a los servicios aéreos especializados, en el marco del ALC entre China y Chile no se impone ninguna limitación en los modos 1 y 2 y se deja sin consolidar el modo 3. En cuanto al régimen aplicado, las compañías de aviación general que efectúan actividades relacionadas con la agricultura, la silvicultura o la pesca están clasificadas en la categoría "alentadas" en el catálogo de inversiones de 2011, siempre que se trate de empresas de capital o empresas conjuntas contractuales. Las compañías de aviación general que efectúan actividades relacionadas con la fotografía, la prospección y la industria están clasificadas en la categoría "restringidas", con la condición de que haya una participación china de más del 50 por ciento del capital.

254. Conforme a la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011, el establecimiento de compañías de transporte aéreo sigue estando en la categoría "alentadas"; la participación china debe ser mayoritaria. Desde 2002, en China los inversores extranjeros en compañías aéreas de transporte exclusivo de carga, de transporte exclusivo de pasajeros o de transporte mixto pueden poseer el 49 por ciento del capital, mientras que la participación de cada inversor extranjero (incluidas las empresas a él vinculadas) no puede exceder del 25 por ciento.<sup>165</sup> Los inversores extranjeros han establecido algunas empresas conjuntas de conformidad con estas disposiciones.<sup>166</sup> Además, algunas compañías aéreas de transporte de pasajeros, como Air China Limited, han emitido acciones H en Hong Kong, China.

255. La asignación de rutas de transporte aéreo interior está regulada por las Disposiciones sobre los permisos de explotación de las rutas nacionales de la aviación civil de China (Orden N° 160 de la Administración de Aviación Civil de China), el Procedimiento de obtención de permisos de explotación de rutas nacionales de la aviación civil de China, el Anuncio sobre la ulterior reglamentación de turnos para los vuelos de cabotaje (Anuncio N° 102 [2009] de la Administración de Aviación Civil de China), el Anuncio sobre la ulterior reglamentación de la supervisión de los turnos para los vuelos no regulares en rutas nacionales (Anuncio N° 1 [2010] de la Administración de Aviación Civil de China), el Anuncio sobre la ulterior reforma de las medidas de supervisión de los

<sup>164</sup> Base de datos WASA de la OACI (WASA).

<sup>165</sup> Documento S/C/M/89 de la OMC, de 19 de noviembre de 2007. De conformidad con el artículo 6 de la Orden 110, "cuando inviertan inversores extranjeros en aeropuertos civiles, la parte china será titular de una mayoría relativa del capital. Cuando inviertan inversores extranjeros en empresas de transporte aéreo público, la parte china será titular de la mayoría absoluta del capital, y la participación correspondiente a cada inversor extranjero (incluidas las empresas a él vinculadas) no podrá superar el 25 por ciento. Cuando inviertan inversores extranjeros en empresas de aviación general dedicadas a la operación de vuelos de negocios, vuelos de turismo aéreo, o a la prestación de servicios a la industria, la parte china será titular de la mayoría absoluta del capital; cuando inviertan en empresas de aviación general dedicadas a actividades relacionadas con la agricultura, la silvicultura o la pesca, la proporción de la inversión extranjera será determinada conjuntamente por las partes china y extranjera mediante negociación".

<sup>166</sup> Para más información, véase el documento S/C/W/270/Add.2 de la OMC, de 28 de septiembre de 2007, página 333.

permisos de explotación nacionales y los vuelos (Anuncio N° 16 [2010] de la Administración de Aviación Civil de China) y las Disposiciones sobre la administración del transporte aéreo civil de mercancías peligrosas (CCAR-276). Estas normas establecen un sistema de dos niveles.

256. Las licencias de explotación de rutas aéreas y los vuelos regulares entre los cuatro aeropuertos de Beijing, Shanghai y Guangzhou están sujetos a la aprobación y gestión de la Administración de Aviación Civil de China. Las rutas aéreas y los vuelos regulares entre los demás aeropuertos nacionales son objeto de un proceso de registro en que la solicitud, el examen preliminar, la autorización y la publicación se gestionan en línea a través del sistema de gestión (supervisión) de la información sobre vuelos de la aviación civil de China desde las oficinas regionales competentes de la Administración de Aviación Civil de China. Una compañía aérea a la que se asigna una nueva ruta tiene la exclusividad durante dos años, incluidos los diferentes tramos que integran la ruta.

257. Se ha procedido a una importante reforma del sistema de fijación de precios de las compañías aéreas nacionales. De conformidad con una decisión de la Administración de Aviación Civil de China y de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, a partir del 1° de junio de 2010 han quedado plenamente liberalizados los precios de los billetes de primera clase y de clase preferente de los vuelos civiles nacionales. Desde entonces son las compañías aéreas las que fijan las tarifas. En el caso del transporte internacional, se aplica de oficio el Reglamento sobre la supervisión de las tarifas aéreas internacionales, si la cláusula sobre precios contenida en los acuerdos bilaterales sobre los servicios aéreos pertinentes no establece otra cosa (como, por ejemplo, la libre fijación de precios). De conformidad con este reglamento, los transportistas deben anunciar sus precios 60 días antes de que empiecen a aplicarse; la Administración de Aviación Civil de China funda su decisión respecto de la aprobación del precio propuesto en los precios internacionales vigentes, las condiciones del mercado, los tipos de cambio pertinentes y las políticas estatales conexas.

258. Según las autoridades chinas, no se ha adoptado ninguna política específica de apoyo o de subvenciones para las compañías aéreas nacionales, con la excepción del apoyo a las compañías aéreas que abren rutas secundarias para crear enlaces con zonas remotas o económicamente poco desarrolladas a fin de garantizar un servicio universal. Asimismo, el Gobierno chino proporciona un seguro de responsabilidad civil frente a terceros por riesgos de guerra a todas las compañías aéreas chinas. El seguro cubre la responsabilidad por encima de los 250 millones de dólares EE.UU. y hasta los 1.000 millones de dólares EE.UU. por siniestro. La póliza debe renovarse cada año.

259. El transporte internacional regular de pasajeros y de mercancías está reglamentado por acuerdos bilaterales sobre los servicios aéreos. Puede consultarse información detallada sobre la política aeronáutica de China hasta 2005 en el "perfil QUASAR" de China.<sup>167</sup> El índice de liberalización aérea ponderado de China era de 5,5, y los índices superior e inferior de los acuerdos que abarcaba el estudio fueron de 0 y 14, respectivamente. Desde la publicación del perfil, China ha modificado o concluido 18 nuevos acuerdos (cuadro IV.19).

---

<sup>167</sup> Documento S/C/W/270/Add.2 de la OMC, "perfil QUASAR" de China, páginas I.350 a I.361. El índice abarca una escala de 0 (los acuerdos clásicos "Bermuda II") a 50 (mercado único de la aviación). Puede consultarse más información sobre la metodología QUASAR en el documento S/C/W/270/Add.1, páginas I.9 a I.22.

Cuadro IV.19

Liberalización de los servicios de transporte aéreo en virtud de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos suscritos por China, 2011

Socio	Fecha	5 <sup>a</sup>	7 <sup>a</sup>	Cabotaje	Coop	Designación	Denegación	Tarifas	Capacidad	Estad	ALI
Afganistán	2006	S	N	N	N	Multi	PMCE	DA	PreD	S	10
Argelia	2006	S	N	N	S	Multi	PMCE	DA	PreD	S	13
Myanmar	2006	S	N	N	S	Multi	PMCE	DA	Libre	S	21
Arabia Saudita	2007	S	N	N	S	Multi	PMCE	DA	PreD	S	13
Tayikistán	2007	N	N	N	N	Multi	PMCE	DA	PreD	S	4
Zambia	2007	S	N	N	S	Multi	PMCE	DA	PreD	S	13
Estados Unidos <sup>a</sup>	2007	S	S	N	S	Multi	PMCE	DD	PreD	S	25
Angola	2008	S	N	N	S	Multi	PMCE	DA	PreD	N	13
Tanzanía	2008	S	N	N	S	Multi	PMCE	DA	PreD	S	13
RDP Corea	2008	N	N	N	N	Uni	PMCE	DA	PreD	S	0
Sudán	2009	S	N	N	S	Multi	PMCE	DA	PreD	S	13
Chile	2009	S	N	N	S	Multi	PMCE	PO	Libre	S	24
Croacia	2009	S	N	N	S	Multi	PMCE	DA	PreD	S	13
Rusia	2010	S	N	N	S	Multi	PMCE	DA	PreD	S	13
ASEAN	2010	S	N	N	S	Multi	PMCE <sup>b</sup>	PO	Libre	S	24/26
Suiza	2010	S	N	N	N	Multi	PMCE/PCA <sup>c</sup>	PO	PreD	S	17
Camerún	2010	N	N	N	S	Multi	PMCE	PO	PreD	S	10
Georgia	2011	N	N	N	S	Multi	PMCE	PO	PreD	S	10

a Protocolo modificatorio.

b Con una cláusula optativa de CI (comunidad de intereses) para las partes de la ASEAN.

c PMCE para China, PCO para Suiza.

Nota: "5<sup>a</sup>": derechos de quinta libertad; "7<sup>a</sup>": derechos de séptima libertad; "Coop": cláusulas de cooperación; "Estado": estadísticas; "ALI": Índice de liberalización aérea; "S": sí; "N": no; "Multi": designación múltiple; "Uni": designación única; "PMCE": propiedad mayoritaria y control efectivo; "PCA": principal centro de actividad; "DA": doble aprobación; "DD": doble desaprobación; "PO": país de origen; "PreD": predeterminación; y "Libre": libre determinación.

Fuente: Base de datos WASA de la OACI, base de datos SciencePo-RITS e información facilitada por las autoridades chinas (índice de liberalización aérea (ALI) calculado por la Secretaría).

260. Los acuerdos bilaterales suscritos recientemente por China son mucho más liberales que los contenidos en el perfil QUASAR de 2005. Con la excepción del acuerdo con la República Democrática Popular de Corea, en todos ellos el índice de liberalización aérea es igual o superior a 10, resultado cercano al índice superior registrado en el perfil QUASAR (14), y muy por encima del mismo en cuatro de los acuerdos (Myanmar (21), los Estados Unidos (25), Chile (24), ASEAN (24/26)). Fundamentalmente la liberalización se ha concretado en las cláusulas sobre los derechos de quinta libertad (presentes en todos los nuevos acuerdos salvo en cuatro), la designación múltiple (presente en todos los nuevos acuerdos salvo en uno) y la cooperación para el uso compartido de códigos, que es parte integrante de los acuerdos "modernos" (presente en todos los nuevos acuerdos salvo en cuatro). Además, se ha introducido una cierta (semi)liberalización en la cláusula "país de origen" en materia de fijación de tarifas (en cinco casos) y en la infrecuente pero muy liberal libre determinación de la capacidad (en tres casos).

261. Las compañías aéreas nacionales y extranjeras están obligadas a solicitar turnos a los departamentos de gestión de turnos de las oficinas de administración regionales de la Administración de Aviación Civil de China. Esos departamentos asignan los turnos de conformidad con las Medidas para la administración de los horarios de vuelo de la aviación civil (Min Hang Fa N° 51, de 2010), y comunican los resultados a la Oficina de Gestión del Tráfico Aéreo de la Administración de Aviación Civil de China. De conformidad con las disposiciones pertinentes de las Medidas para la administración de los horarios de vuelo de la aviación civil, en la coordinación y asignación de turnos

se respetan los principios siguientes: apertura, imparcialidad y equidad; precedencia histórica de los turnos, y prioridad a la continuación de los horarios de la temporada anterior; fomento de la construcción de grandes plataformas aeroportuarias de trasbordo y de un desarrollo coordinado de las rutas aéreas principales y secundarias; promoción del buen desarrollo del vuelo, primacía del principio de la buena fe; y coordinación de los aeropuertos principales y auxiliares.

262. Las normas prevén también que si el turno asignado no se utiliza en el plazo de una semana se pierde y en principio prohíben el intercambio de turnos entre compañías aéreas. Las solicitudes de turnos presentadas por las compañías aéreas nacionales y extranjeras se examinan teniendo en cuenta los cuatro principios de "imparcialidad, publicidad, justicia y transparencia".

263. El cuadro AIV.3 contiene un resumen del régimen comercial de los servicios de transporte aéreo.

d) Servicios de transporte ferroviario

#### *Estructura del mercado*

264. Gracias a sus repercusiones relativamente escasas sobre el medio ambiente, su mínima afectación de los terrenos y su capacidad para atender zonas densamente pobladas, el transporte ferroviario se adapta particularmente bien a las necesidades de desarrollo económico de China. Esto explica por qué China es uno de los pocos países del mundo donde se siguen construyendo líneas ferroviarias interurbanas clásicas para el transporte combinado de pasajeros y de carga a velocidad normal, además de las líneas dedicadas al transporte de carga y las líneas de alta velocidad para el transporte de pasajeros. China dispone de la red ferroviaria de alta velocidad más larga y más rápida del mundo.

265. En 2010, la red ferroviaria china comprendía 91.178,5 km (lo que corresponde a una densidad ferroviaria de 95,0 km/10.000 km<sup>2</sup>), de los que 37.487 km (el 41,1 por ciento) eran líneas de doble vía y 42.464 km (el 46,6 por ciento) líneas electrificadas. En comparación, en 2008, la longitud total de la red ferroviaria china era de 79.687,3 km, de los que el 36,2 por ciento correspondía a líneas de doble vía. El plan de desarrollo de la red a mediano y largo plazo elaborado por el Consejo de Estado de China en 2004 y revisado y acelerado en 2008, prevé una red de 120.000 km de aquí a 2020, con un 50 por ciento de líneas de doble vía y un 60 por ciento de líneas electrificadas. El objetivo es prestar servicio a todas las ciudades de más de 200.000 habitantes.

266. En agosto de 2008 se inauguró la primera línea de alta velocidad destinada al transporte de pasajeros entre Beijing y Tianjin. De aquí a 2020 China prevé construir una red especial de ferrocarriles de más de 16.000 km para el transporte de pasajeros. El programa de construcción de nuevas líneas férreas incluye muchas líneas interregionales, que transportarán pasajeros y mercancías, a fin de promover el desarrollo regional y reducir los estrangulamientos en el transporte por ferrocarril. En particular, se prevé construir 12.000 km de vías férreas en China occidental, donde la red ferroviaria superará entonces los 50.000 km.

267. Además, se va a proceder a la modernización de la actual red con la electrificación de 25.000 km, la conversión de 19.000 km a líneas de doble vía, la rehabilitación o construcción de 1.066 estaciones, y la renovación e incremento del material rodante. También se están modernizando las vías férreas destinadas al transporte de mercancías y, en particular, al transporte de carbón. Se ha renovado la línea ferroviaria de Daqing, construida entre 1985 y 1992 para trenes de 5.000 toneladas y con una capacidad anual de 100 millones de toneladas de carbón, para que puedan transitar por ella trenes de 20.000 toneladas, con una capacidad anual de 400 millones de toneladas.



268. En 2010 el volumen de transporte de mercancías (con inclusión del equipaje) por ferrocarril ascendió a 3.500 millones de toneladas, lo que corresponde a 2.764.400 millones de toneladas/km. El transporte de pasajeros por ferrocarril alcanzó los 1.700 millones de personas, lo que corresponde a 876.200 millones de personas/km.

269. China cuenta también con una de las mayores redes de transporte urbano por ferrocarril del mundo (que incluye el metro, los trenes ligeros y los trolebuses), ya que son muchas las ciudades que están construyendo o ampliando sus redes. A finales de 2011, 13 ciudades tenían una red de ferrocarriles urbanos con una longitud total de unos 1.600 km, y se están construyendo otros 1.400 km. Está previsto que la longitud total de la red de ferrocarriles urbanos de China supere los 3.000 km en 2015.

#### *Régimen comercial*

270. El Ministerio de Ferrocarriles es el organismo de reglamentación del transporte ferroviario interurbano, y el Ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano y Rural se ocupa de la planificación y construcción de la red urbana de transporte por ferrocarril. El Ministerio de Ferrocarriles regula y explota la red nacional de ferrocarriles, y lleva a cabo sus actividades a través de sus empresas ferroviarias y, en particular, de sus oficinas regionales. Sin embargo, el sistema se va a reformar para separar las funciones reglamentarias de las operativas. Además, se volverá a reformar el sistema de fijación de precios en el sector de los ferrocarriles, así como los mecanismos de inversión y financiación de la construcción de ferrocarriles y los mecanismos de subvención de los servicios públicos de transporte ferroviario. Por lo que se refiere a la inversión y la financiación de los ferrocarriles, se va a proceder a una mayor apertura del mercado para fomentar la inversión privada en la construcción y explotación de los ferrocarriles.

271. China no ha contraído ningún compromiso en el marco del AGCS o de los ALC (excepto en uno de ellos) en relación con el transporte de pasajeros por ferrocarril. Gracias al Acuerdo para establecer una asociación económica más estrecha con Hong Kong, China, los proveedores de servicios de la Región Administrativa Especial de Hong Kong pueden explotar y gestionar la línea 4 del metro de Shenzhen a través de empresas de propiedad exclusivamente extranjera.

272. La *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011 incluye la construcción y gestión del metro y de la red urbana de tranvías eléctricos como categoría de proyectos "alentados", con la condición de que el asociado chino sea el accionista mayoritario. Se está elaborando un nuevo proyecto de reglamentación de la red urbana y suburbana de tranvías eléctricos para fomentar la comercialización y atraer inversión privada y extranjera a un sector en gran parte regulado como un servicio público de titularidad y gestión estatales. Aún no se dispone de información sobre su contenido ni sobre el calendario.

273. La *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011 sigue clasificando a las empresas de transporte de pasajeros por ferrocarril como categoría "restringida", con la condición de que el asociado chino sea el accionista mayoritario.

274. Por lo que se refiere al transporte de mercancías, los compromisos contraídos por China en el marco del AGCS no imponen ninguna limitación en los modos 1 y 2, y permiten la presencia comercial en forma de filiales de propiedad exclusiva. Los ALC firmados por China con la ASEAN, Singapur, Nueva Zelanda, el Pakistán, el Perú y Chile reproducen (en este último caso, por referencia) sus compromisos en el marco del AGCS, mientras que los Acuerdos para establecer una

asociación económica más estrecha con Hong Kong, China y Macao, China, no contienen ninguna referencia a este subsector.

275. La *Guía* sigue clasificando de "restringidas" las empresas de transporte de mercancías por ferrocarril, sin limitaciones en lo que respecta a la participación extranjera.

276. Aunque la construcción de vías férreas forma parte de los servicios de construcción y no de los servicios de transporte ferroviario, debe abordarse junto con el transporte ferroviario, ya que, en la práctica, los inversores privados y extranjeros participan por intermedio de empresas que se encargan de la construcción y de la gestión de las líneas férreas.

277. Los compromisos adquiridos por China en el marco del AGCS sobre la construcción de vías férreas son los mismos que los aplicables a la construcción en general: se permite la presencia de empresas totalmente extranjeras, pero sólo pueden realizar cuatro tipos de proyectos (proyectos de construcción totalmente financiados por capital extranjero; proyectos de construcción financiados por instituciones financieras internacionales; proyectos de construcción conjunta sinoextranjeros con una inversión extranjera igual o superior al 50 por ciento, o proyectos en que la inversión extranjera es inferior al 50 por ciento pero que, por sus dificultades técnicas, las empresas de construcción chinas no podrían realizar por sí solas; y proyectos técnicamente difíciles, sujetos a la aprobación de las autoridades provinciales).

278. Los ALC con la ASEAN, Chile, Nueva Zelanda, Singapur, el Pakistán y el Perú reproducen los compromisos contraídos por China en el marco del AGCS. Los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con Hong Kong, China y Macao, China, contienen un conjunto complejo de compromisos preferenciales relativos fundamentalmente a las prescripciones en materia de títulos de aptitud (véase el cuadro AIV.4).

279. La *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011 incluye en la categoría "alentadas" la construcción de ferrocarriles, la construcción de "redes principales de ferrocarriles nacionales" y "ferrocarriles secundarios, ferrocarriles locales y puentes conexos, túneles e instalaciones para transbordadores", la "construcción y gestión de la red de transporte ligero por metro" y "el mantenimiento integral de la infraestructura de los ferrocarriles de alta velocidad, redes especiales de ferrocarriles y redes interurbanas". En todos los casos, el asociado chino debe ser el accionista mayoritario, excepto cuando se trata de la "construcción de ferrocarriles secundarios, ferrocarriles locales y puentes conexos, túneles e instalaciones para transbordadores", en que se permiten las empresas conjuntas de capital y las empresas conjuntas contractuales sin imponer un límite a la participación extranjera.

280. China fomenta la inversión privada, incluida la extranjera, en la construcción y explotación de vías férreas. En 2010, el Consejo de Estado publicó las Opiniones para fomentar y orientar el buen desarrollo de la inversión privada (Nº 13 [2010] del Consejo de Estado). Este texto prescribe las siguientes directrices de política: propiciar el estudio del plan de reforma del régimen ferroviario con el objetivo de introducir la competencia en el mercado; promover la diversidad de inversores; fomentar la participación de la inversión privada en la construcción de líneas férreas principales y secundarias, transbordadores de ferrocarril y estaciones; estudiar la posibilidad de establecer fondos de inversión para los ferrocarriles, alentar activamente a los operadores a constituirse en sociedades cotizadas en bolsa, y ampliar el acceso del capital privado a la construcción de ferrocarriles. Para hacer efectivas estas directrices de política, el Ministerio de Ferrocarriles está terminando de redactar el Reglamento sobre la construcción de vías férreas y la regulación del transporte ferroviario a fin de desarrollar un sistema de acceso a los mercados abierto, equitativo e imparcial y políticas

administrativas que favorezcan la inversión privada, en particular gracias a la participación de fondos de seguros y de seguridad social, otros inversores institucionales y empresas conjuntas de construcción y explotación de vías férreas.

281. A finales de 2010 se habían establecido en China 180 empresas conjuntas de ferrocarriles. Estas empresas efectúan sus adquisiciones mediante licitación. No reciben subvenciones ni cuentan con el aval financiero del Estado chino o del Ministerio de Ferrocarriles. Estas empresas conjuntas representan en torno al 10 por ciento del tráfico; el resto corresponde a las oficinas del Ministerio de Ferrocarriles.

282. Entre las 180 empresas conjuntas de ferrocarriles establecidas figuran la empresa ferroviaria Suohuang (una empresa conjunta del Ministerio de Ferrocarriles y del Shenhua Group), pero no Baoshen Railways, Shensuo Railways ni Dazhun Railways, financiadas exclusivamente por el Shenhua Group. Tres de estas empresas conjuntas cuentan con participación extranjera: la Jing-Hu High-Speed Railway Company, en que el Bank of China Group Investment Limited (Hong Kong) posee el 4,537 por ciento de las acciones; la Jin-Yu-Lu Railway Transport Corporation, en que el Bank of China Group Investment Limited (Hong Kong) posee el 14,45 por ciento de las acciones, y la Guang-Shen Railway Company Limited, que hizo una oferta pública de acciones H en Hong Kong, China, en abril de 1996, y cuya American Depository Share cotizó en la Bolsa de New York en mayo de 1996. En la actualidad, la participación extranjera se eleva al 20,2 por ciento del número total de acciones. Existen tres empresas de ferrocarriles de titularidad estatal que cotizan en bolsa: Daqin Railways, Guang-Shen Railways y Tielong Logistics.

e) Servicios de transporte por carretera

#### *Estructura del mercado*

283. El tamaño del sector del transporte de mercancías por carretera en China concuerda con el tamaño del país y con su dinamismo económico. En 2010, 11,33 millones de vehículos comerciales (de los cuales 10,5 millones estaban destinados al transporte de mercancías - camiones y camionetas) transportaron por carretera a 30.530 millones de pasajeros (lo que corresponde a 1.502,08 millones de pasajeros/km) y 24.480 millones de toneladas de mercancías (4.338,97 millones de toneladas/km). El crecimiento respecto del año anterior fue de dos cifras (excepto por lo que se refiere al tráfico de pasajeros/km y a los vehículos de pasajeros).<sup>168</sup>

284. Como cabía esperar, el mercado del transporte internacional por carretera parece relativamente pequeño en comparación con el mercado interno. En 2010, ascendió a 7,8 millones de pasajeros (350 millones de pasajeros/km) y 29,6 millones de toneladas (1.600 millones de toneladas/km) de transporte de carga. Tanto el tonelaje (+90,4 por ciento) como las toneladas/km (+65,8 por ciento) aumentaron considerablemente con respecto a 2009. El transporte internacional de mercancías sólo emplea a 20.000 conductores, comparado con un total de 17,4 millones de conductores comerciales.

285. Por lo que respecta a su participación en el transporte intermodal, el 93 por ciento del transporte de pasajeros y el 76 por ciento del transporte de mercancías se realizaron por carretera. En 2010, el sector del transporte por carretera (excluido el tráfico urbano de pasajeros) empleó a 24,55 millones de personas. Las empresas dedicadas al transporte de carga por carretera crecieron

<sup>168</sup> Número de pasajeros: +9,8 por ciento; pasajeros/km: +11,2 por ciento; tonelaje de carga: +15 por ciento; toneladas/km: +16,7 por ciento; flota de vehículos para transporte de mercancías: +15,8 por ciento; flota de vehículos para transporte de pasajeros: +5,9 por ciento.

constantemente durante 10 años, hasta 2008, año en que hubo 6,1 millones de empresas de ese tipo, mientras que el número de empresas de servicios de pasajeros se redujo a la mitad a raíz de un proceso de concentración e integración. El grado de concentración del sector del transporte de mercancías no es muy elevado, ya que más del 85 por ciento del sector está integrado por operadores particulares que sólo tienen un camión y no están constituidos como sociedad. Las empresas que poseen más de 100 camiones representan del 4 al 8,5 por ciento del total, según el segmento de que se trate (transporte de mercancías especiales, transporte de contenedores, transporte de carga pesada o transporte de mercancías peligrosas). En el sector del transporte de pasajeros la concentración es algo mayor, ya que la mayoría de las empresas poseen una flota de 10 a 49 vehículos de pasajeros. No obstante, la concentración varía de un segmento a otro (líneas de autobús, taxis, autocares).<sup>169</sup>

### *Régimen comercial*

286. China ha asumido amplios compromisos en el marco del AGCS en relación con el transporte de carga por carretera en camiones o automóviles (CPC 7123/w120 11.E.b). No se imponen limitaciones en los modos 1 y 2 en relación con el acceso a los mercados o el trato nacional, y en el modo 3 se permiten las filiales de propiedad exclusiva. No se imponen limitaciones en el modo 3 en relación con el trato nacional, y el modo 4 está sin consolidar, como se indica en los compromisos horizontales en relación con el acceso a los mercados y el trato nacional. China no ha contraído compromisos en el marco del AGCS en relación con el transporte de pasajeros por carretera u otros servicios relacionados con el transporte por carretera (alquiler de vehículos comerciales con conductor, mantenimiento y reparación de equipo de transporte por carretera y servicios de apoyo relacionados con los servicios de transporte por carretera).

287. Todos los acuerdos de libre comercio firmados por China reproducen sus compromisos en el marco del AGCS en materia de transporte de mercancías. Los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con Hong Kong, China y Macao, China, contienen otros compromisos sobre el transporte de mercancías por carretera, en concreto el derecho de los proveedores procedentes de estos dos Miembros a prestar servicios de transporte de carga sin escalas entre Hong Kong o Macao y China continental y el derecho de las empresas de producción con capital de Hong Kong o de Macao a prestar servicios de transporte de carga por carretera en Guangdong, con sujeción a la autorización de las autoridades provinciales.

288. Además, algunos de estos ALC contienen compromisos en relación con otros servicios de transporte por carretera, por ejemplo, parte de los servicios de transporte de pasajeros y de los servicios de mantenimiento y reparación de vehículos.

289. Éste es el caso de los ALC con la ASEAN, Singapur y el Pakistán, en los que China ha asumido compromisos en relación con una parte del transporte de pasajeros por carretera CPC 71213, es decir, el transporte interurbano regular<sup>170</sup> (en el caso del acceso a los mercados, los modos 1 y 2 están sin consolidar, mientras que para el modo 3 únicamente es posible en forma de empresas conjuntas con una inversión extranjera limitada al 49 por ciento y se exige una prueba de necesidades económicas, y el modo 4 está sin consolidar, excepto por lo indicado en los compromisos horizontales; en lo que respecta al trato nacional, los modos 1 y 2 están sin consolidar y el modo 3 contiene la anotación "Ninguna"), así como en relación con una parte de los servicios de

---

<sup>169</sup> Unión Internacional de Transportes por Carretera (2009).

<sup>170</sup> Definido como el "transporte interurbano regular de pasajeros, por carretera, realizado en autobuses, incluido el equipaje de los pasajeros".

mantenimiento y reparación (CPC 61120)<sup>171</sup>, con un régimen liberal (ninguna limitación en los modos 1 y 2, y una autorización para que las filiales extranjeras de propiedad exclusiva operen en el modo 3).

290. En el ALC entre China y el Perú el compromiso es idéntico en relación con el transporte de pasajeros, pero no en relación con el mantenimiento y la reparación de vehículos, mientras que el ALC entre China y Nueva Zelandia contiene el mismo compromiso en relación con los servicios de mantenimiento y la reparación que los tres acuerdos mencionados, pero no sobre el transporte de pasajeros. El ALC entre China y Chile no contiene ninguna referencia a los servicios de transporte por carretera, pero los compromisos adquiridos por China en el marco del AGCS sobre el transporte por carretera quedan incorporados por referencia.

291. Los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con Macao, China, y Hong Kong contienen amplios compromisos en relación con el transporte de pasajeros por carretera y los servicios auxiliares del transporte por carretera, y prevén el derecho de los proveedores de Hong Kong, China y Macao, China, a prestar servicios de transporte de pasajeros por carretera por intermedio de filiales de propiedad exclusiva en las zonas occidentales de China continental; a establecer empresas conjuntas en China continental para prestar servicios regulares de transporte interurbano de pasajeros; a prestar servicios directos de transporte de pasajeros por autobús entre Hong Kong o Macao y nueve provincias; a establecer empresas de su plena propiedad en las ciudades de China continental con el fin de prestar servicios de transporte público de pasajeros y servicios de alquiler de automóviles en esas ciudades; y a establecer terminales de pasajeros y plantas de reparación en la provincia de Guangdong previa autorización de las autoridades provinciales. Los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha también contienen compromisos en relación con las "estaciones para el transporte de carga por carretera", pero estos servicios no están clasificados como servicios de apoyo para el transporte por carretera (sino como servicios auxiliares de todos los modos de transporte). Lo mismo se aplica a los compromisos en relación con la "formación de conductores" (servicios de educación).

292. Los compromisos contraídos por China en lo relativo a los servicios auxiliares de todos los modos de transporte en el marco del AGCS o de un ALC (véase el cuadro AIV.6) se aplican al transporte por carretera.

293. El Ministerio de Transporte es la autoridad administrativa encargada de los servicios de transporte de mercancías por carretera. En la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011 las empresas de transporte de mercancías por carretera se clasifican en la categoría "alentadas". Las "empresas de transporte transfronterizo de vehículos automóviles" figuran en la categoría "restringidas".

294. El régimen interno aplicado en China al transporte de mercancías por carretera parece liberal. No existe ninguna restricción en el marco del AGCS ni reglamentos cuantitativos sobre la capacidad o los precios (que todavía subsisten en muchos países de la OCDE).<sup>172</sup> La Disposición sobre la administración de la inversión extranjera en el transporte por carretera<sup>173</sup>, de 20 de noviembre de 2001, estipula que los inversores extranjeros pueden establecer filiales de propiedad exclusiva o

---

<sup>171</sup> Con exclusión de los servicios de reparación no clasificados en otra parte de vehículos automotores, remolques y semirremolques (CPC 8867) a comisión o por contrato.

<sup>172</sup> Para más detalles sobre los regímenes de transporte interno por carretera, véase el documento S/C/W/324 de la OMC, páginas 17-23 y 61-69.

<sup>173</sup> Consultado en: <http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/potaortswfi886/>. Véanse, en particular, los artículos 2, 3, 6 y 16.

empresas conjuntas en los sectores del transporte de mercancías por carretera, porteo de bienes por carretera, carga y descarga, el almacenamiento de mercancías transportadas por carretera y otros servicios complementarios, así como el mantenimiento de vehículos relacionados con el transporte por carretera.

295. Los inversores extranjeros también tienen derecho a constituir empresas conjuntas para el transporte de pasajeros por carretera siempre que: al menos uno de los inversores tenga más de cinco años de experiencia en el transporte de viajeros por carretera en China; la participación de la inversión extranjera no supere el 49 por ciento; y el 50 por ciento del capital registrado se utilice en la construcción o reconstrucción de terminales de pasajeros. Los vehículos utilizados deben ser de gama intermedia o alta. Tanto en el caso del transporte de mercancías como en el del transporte de pasajeros, la duración de la empresa conjunta no puede superar los 12 años, aunque puede prorrogarse hasta 20 si se ha empleado más del 50 por ciento del capital registrado en la construcción de terminales para pasajeros y mercancías. Estas condiciones se aplican también a los operadores procedentes de la ASEAN, Singapur, el Pakistán, Hong Kong (China), Macao (China) y el Perú. A finales de 2010 había 3.852 empresas de transporte por carretera con inversión extranjera, lo que supone un crecimiento interanual del 34,5 por ciento. Las empresas de transporte de pasajeros habían aumentado un 7,3 por ciento y las empresas de transporte de carga un 39,8 por ciento.

296. El transporte internacional por carretera está regulado por 11 acuerdos bilaterales, con contingentes de transporte que se fijan cada año y que se comparten a partes iguales.<sup>174</sup> Estos acuerdos abarcan también el transporte de pasajeros. Las características de estos acuerdos son en gran parte similares a las del acuerdo modelo de la CEMT imperante en Europa<sup>175</sup>, salvo por lo que se refiere a las rutas prescritas, debido a limitaciones de infraestructura. China también es parte en tres acuerdos plurilaterales: el acuerdo sobre transporte por carretera entre China, la República Kirguisa y Uzbekistán (no aplicado todavía); el acuerdo entre China, Kazajstán, el Pakistán y la República Kirguisa; y el acuerdo de transporte transfronterizo de la gran subregión del Mekong (CBTA-GMS) entre la R.D.P. Lao, Viet Nam, Tailandia, China, Camboya y Myanmar. Este último prevé un contingente multilateral que no se aplica aún plenamente. Asimismo, aunque el tráfico en tránsito es jurídicamente posible en el marco bilateral y plurilateral, es prácticamente inexistente.

297. El cuadro AIV.5 contiene un resumen del régimen comercial del sector del transporte por carretera en China.

**v) Turismo**

**a) Estructura del mercado**

298. En 2010 China fue el tercer destino turístico del mundo detrás de Francia y los Estados Unidos, con 55,7 millones de turistas, es decir, un aumento del 9,4 por ciento respecto de 2009. En términos de ingresos fue el cuarto destino, detrás de los Estados Unidos, España y Francia, con 45.800 millones de dólares EE.UU., en comparación con 39.700 millones de dólares EE.UU. en 2009 (+15,5 por ciento). La Organización Mundial del Turismo prevé que de aquí a 2020 China haya pasado a ser el primer destino turístico del mundo.

<sup>174</sup> Los acuerdos se han concluido con Kazajstán, la República Kirguisa, la Federación de Rusia, Mongolia, Uzbekistán, Tayikistán, la República Popular Democrática de Corea, el Pakistán, Nepal, R.D.P. Lao y Viet Nam.

<sup>175</sup> Para más detalles sobre el acuerdo modelo de la CEMT, véase el documento S/C/W/324 de la OMC, páginas 24-28.

299. En lo que respecta al turismo emisor, en 2010 China se situó en el tercer puesto, detrás de Alemania y los Estados Unidos, en cuanto a gasto turístico internacional, con 54.900 millones de dólares EE.UU. Este volumen de gasto se ha cuadruplicado en solo 10 años, y ha registrado un crecimiento del 26 por ciento en comparación con 2009, lo que hace de China el mercado de turismo emisor de más rápido crecimiento del mundo. En conjunto, el mercado de turismo emisor chino representa el 6 por ciento del mercado mundial en este ámbito.

300. El sector chino del alojamiento se ha desarrollado considerablemente en los 20 últimos años, pasando de ser un sector en gran parte de propiedad estatal a una industria floreciente, impulsada por el crecimiento económico y el desarrollo inmobiliario, en la que participan inversores privados y extranjeros. Tiene todavía un gran potencial de desarrollo, si se consideran las tasas de penetración en los países desarrollados. Está dominado por los establecimientos de gama intermedia y baja, entre ellos hoteles y pensiones independientes, no clasificados y no pertenecientes a cadenas, cuya cuota de mercado combinada es del 95 por ciento (en número de habitaciones). Los hoteles clasificados por número de estrellas representan el 4,5 por ciento de la oferta total del mercado (el 3,8 por ciento son hoteles de 1 a 3 estrellas y el 0,7 por ciento, hoteles de 4 y 5 estrellas) (cuadro IV.20).

**Cuadro IV.20**  
Estructura y desarrollo del sector turístico, 2000 y 2008

Categoría del hotel	2000		2008		Crecimiento anual compuesto 2000-2008 (%)
	Número	% del total	Número	% del total	
Hoteles de 4 y 5 estrellas	469	0,2	2.253	0,7	+22
Hoteles de 1 a 3 estrellas	5.560	2,3	11.846	3,8	+10
Hoteles económicos	23	0,0	2.805	0,9	+82
Hoteles no pertenecientes a una cadena, pensiones <sup>a</sup>	231.748	97,5	298.989	95,5	+3
<b>Total</b>	<b>237.800</b>	<b>100</b>	<b>315.893</b>	<b>100</b>	<b>+4</b>

a No se dispone de estadísticas de la Administración Nacional de Turismo de China para esta categoría.

Fuente: Administración Nacional de Turismo de China, Euromonitor, Inntie.

301. Según las previsiones, el sector de las cadenas de hoteles económicos, que sólo representa el 15 por ciento del total del sector hotelero en China, frente al 70 por ciento en los Estados Unidos, será el que más crecerá. China podría registrar el mayor desarrollo hotelero del mundo, sólo inferior al de los Estados Unidos. Sin embargo, en algunas zonas, como Beijing, Shanghái y las regiones costeras, hay un exceso de capacidad localizada y en algunos casos las tasas de ocupación disminuyen.

b) Régimen comercial

302. La autoridad encargada de reglamentar los servicios de turismo es la Administración Nacional de Turismo de China.

303. Los compromisos asumidos por China en virtud del AGCS en materia de servicios de hoteles y restaurantes indican "ninguna" limitación al acceso a los mercados para los modos 1 y 2 y permiten la presencia comercial de filiales de propiedad exclusivamente extranjera. También comprenden una anotación relativa específicamente a este sector en el modo 4, en virtud de la cual "se permitirá que presten servicios en China los gerentes, especialistas (incluidos los jefes de cocina) y los ejecutivos superiores que hayan firmado contratos con empresas conjuntas de hoteles y restaurantes".

304. En los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha (CEPA) con Hong Kong, China y Macao, China, y en los Acuerdos de libre comercio (ALC) con Nueva Zelandia, Singapur, el Pakistán, el Perú y Chile (mediante remisión en el caso de este último) se reproducen los compromisos asumidos por China en virtud del AGCS. El ALC firmado con la ASEAN no contiene ninguna referencia a hoteles y restaurantes ni a ningún servicio de turismo. Los compromisos asumidos en virtud del AGCS y de los ALC reflejan el régimen aplicado y se basan en la consolidación del *statu quo*.

305. La cuota de mercado de las cadenas hoteleras extranjeras es sustancial en el segmento de lujo (el 60 por ciento en el caso de los hoteles de cinco estrellas), pero muy inferior en los demás segmentos: el 25 por ciento en los hoteles de cuatro estrellas y el 14 por ciento en las cadenas de hoteles económicos.<sup>176</sup> La participación extranjera es prácticamente inexistente en el segmento de los hoteles individuales. La presencia extranjera no siempre se traduce en filiales de propiedad exclusivamente extranjera, ya que también son frecuentes los acuerdos de gestión, los acuerdos de franquicia, los acuerdos de arrendamiento y explotación y las empresas conjuntas.

306. Los compromisos de China en materia de servicios de agencias de viajes y organización de viajes en grupo indican "ninguna" para los modos 1 y 2, permiten las filiales de propiedad exclusivamente extranjera, sin restricciones en cuanto a la creación de sucursales, y conceden el trato nacional en lo que respecta al capital social. Los compromisos también incluyen una restricción del trato nacional en el modo 3, conforme a la cual las empresas conjuntas o las agencias de viaje de propiedad exclusivamente extranjera pueden desarrollar actividades de turismo emisor, es decir, organizar viajes en grupo o reservar viajes para ciudadanos chinos que viajan al extranjero.

307. Los compromisos asumidos por China en virtud de ALC en lo que respecta a los servicios de agencias de viajes y organización de viajes en grupo son un tanto heterogéneos. El acuerdo con la ASEAN no contiene ninguna referencia a las agencias de viajes y los organizadores de viajes en grupo; en el acuerdo con Chile sólo se reproducen una parte de los compromisos asumidos por China en virtud del AGCS; en los acuerdos con Nueva Zelandia y Singapur figuran exactamente los mismos compromisos que en el AGCS; sin embargo, en los acuerdos con el Perú y el Pakistán se indica "ninguna" restricción respecto de todo el modo 3 en la columna acceso a los mercados. Los Acuerdos para establecer una asociación económica más estrecha con Hong Kong, China y Macao, China contienen una serie de concesiones preferenciales en beneficio de las agencias de viajes y los organizadores de viajes en grupo de Hong Kong y Macao: los agentes de viajes de Hong Kong o Macao establecidos en nueve provincias y en las municipalidades de Beijing y Shanghai pueden organizar viajes en grupo a Hong Kong y Macao, respectivamente, y las condiciones mínimas que debían satisfacer en lo relativo a la admisión eran inferiores a las que generalmente se aplicaban en el momento de la firma. Sin embargo, desde 2007 esas condiciones son las mismas para todos los Miembros de la OMC y se basan en el principio de trato nacional, como demuestra el Reglamento sobre la administración de las agencias de viajes promulgado en mayo de 2009.

308. En lo que respecta al régimen aplicado, de conformidad con la reglamentación de las agencias de viajes de enero de 2009, en agosto de 2010 China introdujo las Medidas provisionales para la supervisión y administración de las actividades piloto de turismo emisor de agencias de viajes de capital chino y extranjero (Orden N° 33 de la Administración Nacional de Turismo y el Ministerio de Comercio), por las que, a título experimental, se autorizaba la apertura gradual de las actividades de organización de viajes de turismo emisor para los residentes en China continental a las agencias de viajes con capital extranjero. En mayo de 2011, la Administración Nacional de Turismo estableció

---

<sup>176</sup> CB Richard Ellis Research Asia (2009).



una primera lista de tres agencias de viajes sinoextranjeras constituidas en empresas conjuntas para los viajes organizados de ciudadanos chinos, a saber: TUI China Travel Co. Ltd.; CITS American Express Business Travel; y JTB New Century International Tours. Los resultados de este programa experimental se evaluarán y, si se consideran satisfactorios, el programa se extenderá a otras agencias de viajes extranjeras mediante un mecanismo de concesión de licencias.

309. Hasta la fecha se ha otorgado licencia para operar en China a 58 agencias de viajes.<sup>177</sup>

310. El programa de reconocimiento de la condición de destino autorizado tiene por objeto facilitar los viajes en grupo de turistas chinos gracias a la concertación de medidas consulares y de otras medidas de facilitación con países o regiones participantes. Sin esa condición, esos grupos no podrían visitar esos países o regiones. Sin embargo, según las autoridades, esa condición se concede previa solicitud y no constituye una restricción, sino una medida de facilitación. En mayo de 2011 se había otorgado la condición de destino autorizado a 140 países o territorios, incluidos 11 nuevos destinos desde el anterior EPC de China, de 2009 (Papua Nueva Guinea, Ghana, Micronesia, Cabo Verde, Montenegro, Malí, el Canadá, los Emiratos Árabes Unidos, el Ecuador, Guyana y Dominica).

311. China no ha asumido ningún compromiso en materia de servicios de guías turísticos en virtud del AGCS o de ALC, salvo con las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao, cuyos residentes permanentes que tengan nacionalidad china pueden someterse al correspondiente examen a fin de obtener la licencia de acompañante de grupos turísticos en el extranjero y ser contratados por las agencias de viajes de China continental, Hong Kong, China y Macao, China que estén autorizadas para prestar servicios de viajes en grupo al extranjero. Esta ausencia genérica de compromisos puede deberse a que, con arreglo al régimen aplicado, esta actividad se reserva a los ciudadanos chinos que hayan obtenido el diploma correspondiente.

312. El régimen comercial aplicable a los servicios de turismo se resume en el cuadro AIV.7.

#### **vi) Servicios relacionados con el medio ambiente**

##### **a) Estructura del mercado**

313. La importancia del mercado chino de servicios ambientales es proporcional a la gran población del país y a su rápido desarrollo. Por ejemplo, el número de plantas de tratamiento de aguas residuales urbanas casi se multiplicó por seis entre 1995 y 2005 (de unas 100 plantas a 764), y de 2005 a 2010 el mercado aumentó de 44.290 millones de yuan a 107.380 millones de yuan, lo que supone una tasa anual compuesta de crecimiento del 19,5 por ciento.<sup>178</sup> En 2010, los residuos sólidos totales producidos por el conjunto de las regiones habían alcanzado los 2.400 millones de toneladas. Se afirma que el mercado de gestión de residuos sólidos, incluida la gestión de materiales peligrosos, representa el 11 por ciento del mercado mundial y asciende a 10.061.040 millones de dólares EE.UU.<sup>179</sup>

314. Se prevé que el crecimiento de este mercado supere el 30 por ciento en los próximos años, cuando el Gobierno realice grandes inversiones (se han proyectado 170.000 millones de yuan entre 2011 y 2015, lo que representa más del doble de lo invertido entre 2005 y 2010)<sup>180</sup>, y aplique (para los servicios ambientales en general) una política destinada a atraer inversores privados y

<sup>177</sup> Documento S/C/W/344 de la OMC, de 28 de octubre de 2011.

<sup>178</sup> Innovation Center Denmark (2009).

<sup>179</sup> Icon Group International (2004).

<sup>180</sup> *China Daily/Xinhua*, 29 de abril de 2011.

extranjeros con el fin de diversificar el tipo de operador, promover la conversión en servicios de mercado e importar las tecnologías más avanzadas. Esta política aún se está elaborando, ya que inicialmente los servicios ambientales estaban sujetos al mismo régimen que los servicios públicos, que son mayoritariamente de propiedad municipal. Por ejemplo, el Reglamento de franquicias de infraestructura urbana de Beijing, promulgado por el Comité Permanente del Congreso del Pueblo de Beijing en diciembre de 2005, prevé la franquicia de proyectos de gestión de aguas residuales y residuos sólidos en modalidades como la de construcción, explotación y retrocesión. Las Medidas para la administración de la franquicia de servicios públicos municipales de Tianjin, promulgadas en julio de 2005 por el gobierno municipal de Tianjin, permiten la participación de capital extranjero en actividades de franquicia de servicios públicos municipales, como el tratamiento de aguas residuales y la gestión de residuos, en las modalidades de titularidad exclusiva, empresa conjunta o cooperación.

b) Régimen comercial

315. Los compromisos en materia de servicios ambientales asumidos por China en virtud del AGCS comprenden los servicios de alcantarillado, servicios de eliminación de desperdicios, servicios de limpieza de gases de combustión, servicios de amortiguamiento de ruidos, servicios de saneamiento, servicios de protección de la naturaleza y el paisaje y otros servicios de protección del medio ambiente según la clasificación W/120.

316. Sin embargo, están excluidos, horizontalmente, la fiscalización de la calidad del medio ambiente y la inspección de las fuentes de contaminación. El régimen es común a todos estos servicios: "sin consolidar" para el modo 1, salvo en lo que respecta a los servicios de consultoría; "ninguna" para el modo 2; presencia comercial permitida sólo en forma de empresa conjunta con propiedad extranjera mayoritaria.

317. Los compromisos asumidos en los ALC son más liberales en el caso de los acuerdos con la ASEAN, Chile, Nueva Zelanda, Singapur y el Pakistán, que permiten empresas de propiedad exclusivamente extranjera en el modo 3 (sólo para cuatro servicios en el caso del Pakistán: alcantarillado, eliminación de desperdicios, limpieza de gases de combustión y amortiguamiento de ruidos). En el ALC entre China y el Perú, el nivel de los compromisos de China en lo relativo a los servicios ambientales es el mismo que en el marco de la OMC. En 2008, China continental firmó con las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao el quinto suplemento de los CEPA, en el que se estipula que la provincia de Guangdong puede aprobar las cualificaciones de los proveedores de servicios de Hong Kong o Macao para establecer empresas de explotación de instalaciones de control de la contaminación ambiental en Guangdong.

318. En lo que respecta al régimen aplicado, la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011 clasifica la "construcción y gestión de plantas de tratamiento de aguas residuales, basuras y residuos peligrosos (incineración y vertido) y las instalaciones de tratamiento de la contaminación ambiental" en la categoría "alentadas". En cambio, la construcción y explotación de redes de gas, calefacción y drenaje de aguas en ciudades de más de 500.000 habitantes están clasificados en la categoría "restringidas" y se exige que la parte china tenga una participación accionarial mayoritaria. Las Medidas para la administración de la licencia de cualificación para la explotación de instalaciones de control de la contaminación ambiental, anunciadas en noviembre de 2004 por la anterior Administración Estatal de Protección del Medio Ambiente (Decreto N° 23 de la SEPA), no establecen ningún límite respecto de las empresas con participación extranjera dedicadas a la explotación de las categorías profesionales de instalaciones de control de la contaminación ambiental, tales como el alcantarillado residencial, las aguas residuales industriales, la eliminación de polvo, y la desulfuración de gases residuales industriales, residuos sólidos industriales (salvo los residuos peligrosos) y basuras.

319. Según los compromisos contraídos por China en la OMC, en el modo 3 (presencia comercial), los proveedores extranjeros sólo pueden participar en servicios ambientales en forma de empresas conjuntas, aunque el inversor extranjero puede poseer una participación mayoritaria. En la práctica, ya hay empresas de propiedad exclusivamente extranjera que se dedican a los servicios de evaluación del impacto ambiental.

320. En el cuadro AIV.8 se resume el régimen comercial de los servicios ambientales en China.

#### vii) Servicios postales y de mensajeros

321. La Ley de Correos modificada, que entró en vigor el 1º de octubre de 2009, estableció las normas relativas al servicio postal universal y al sistema de supervisión y administración del mercado postal chino. Dispone que la supervisión y administración de las empresas postales y las empresas de entrega urgente incumben a las administraciones postales. Actualmente, las administraciones postales son la Administración Postal del Consejo de Estado y, bajo su dirección, los organismos postales de las provincias, regiones autónomas y municipios.

322. La recién constituida sociedad China Post Group Corporation, empresa de propiedad íntegramente estatal, está resuelta a lograr la universalidad de los servicios postales ejerciendo al mismo tiempo actividades comerciales competitivas. De conformidad con la Ley de Correos, los servicios de entrega de correspondencia (incluidas las cartas y tarjetas postales) comprendidos en el ámbito prescrito por el Consejo de Estado deben ser prestados exclusivamente por empresas postales. Actualmente las autoridades competentes son quienes determinan el ámbito de los derechos exclusivos de las empresas postales. El Estado subvenciona a las empresas postales para la prestación de un servicio postal universal, que consiste en la entrega de correspondencia e impreso de menos de 5 kg de peso, así como paquetes que no pesen más de 10 kg, y remesas postales. Se establecerá un fondo para apoyar la prestación del servicio postal universal. Conforme al Duodécimo Plan Quinquenal para los servicios postales, a fin de complementar la reglamentación del sector postal, se promulgarán las Medidas administrativas relativas a la contribución, uso y supervisión del Fondo para el servicio postal universal, así como las Disposiciones sobre el régimen de exclusividad de las empresas postales.

323. El desarrollo de los servicios de entrega urgente ha sido constante y rápido; en los cinco últimos años, la tasa media de crecimiento de los ingresos de las empresas de entrega urgente ha sido del 19 por ciento. En 2010 los servicios de entrega urgente representaron el 45 por ciento de los ingresos totales del sector postal chino. Con arreglo a la nueva Ley de Correos, los inversores extranjeros no están autorizados a prestar servicios de entrega urgente de correspondencia a nivel nacional; este servicio figura en la categoría "prohibidas" en la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011. Sin embargo, el sector de entrega urgente internacional en China está dominado por empresas de entrega urgente con participación extranjera, a saber, los cuatro "integradores internacionales" (FedEx, DHL, UPS y TNT).

324. La autoridad postal también ha reforzado la administración de los servicios de entrega urgente. Con arreglo a la Ley de Correos, para prestar servicios de entrega urgente ha de obtenerse una licencia específica de la autoridad postal. Además, se determinó que las empresas de entrega urgente establecidas de conformidad con la reglamentación pertinente que no cumplieran las prescripciones de la nueva Ley, debían satisfacer las prescripciones en materia de licencias de entrega urgente antes del 30 de septiembre de 2010. Junto con las disposiciones aplicables de la Ley de Correos, el 1º de octubre de 2009, también entraron en vigor las Medidas administrativas sobre el régimen de licencias de servicios de entrega urgente. El Duodécimo Plan Quinquenal relativo a los

servicios postales prevé la modificación de las Medidas administrativas sobre el mercado de entrega urgente. Hasta julio de 2011, la autoridad postal había expedido 6.891 licencias de entrega urgente y había autorizado a empresas con participación extranjera a prestar servicios de entrega urgente.

325. Con el fin de seguir ampliando los servicios de entrega urgente, en 2010 China Post estableció la empresa China Courier and Logistics Co. Ltd, que se está preparando para cotizar en bolsa. Si tiene éxito, pasará a ser la primera empresa de entrega urgente que cotiza en China. Según el Duodécimo Plan Quinquenal para los servicios postales, China profundizará la reforma de las empresas postales y las fortalecerá. El objetivo es que entren en la clasificación Global 500 y, en especial, crear grandes empresas de entrega urgente.

#### viii) Servicios de distribución

##### a) Panorama general

326. El sector chino de distribución sigue desarrollándose rápidamente. En total el comercio mayorista y minorista pasó de unos 9.300 billones de yuan en 2005 a más de 27.660 billones de yuan en 2010. Al final de 2010 había 111.770 empresas dedicadas a servicios de distribución mayorista o minorista en China, con 8,52 millones de empleados. El valor añadido del comercio mayorista y minorista ascendió a 3.570 billones de yuan en 2010, lo que representaba el 8,9 por ciento del PIB y el 20,7 por ciento del valor añadido total del sector terciario. La inversión extranjera en este sector también siguió creciendo. Al final de 2010 había 4.266 empresas (personas jurídicas) con participación extranjera dedicadas a la distribución mayorista y/o minorista de tamaño superior al designado, que empleaban a 967.141 personas; el 71,1 por ciento de ellas eran empresas de propiedad exclusivamente extranjera. La inversión extranjera total en la distribución mayorista y minorista alcanzó los 103.200 millones de dólares EE.UU.<sup>181</sup> Entre enero de 2009 y junio de 2011, China aprobó el establecimiento de 748 empresas de comercio minorista con participación extranjera, que requirieron una inversión extranjera de 2.980 millones de dólares EE.UU. Según una comunicación presentada por China a la OMC en octubre de 2011, el número total de empresas con participación extranjera en el conjunto del sector de distribución (incluidos los servicios de comisionistas, los servicios comerciales al por mayor y los servicios comerciales al por menor) ascendía a 5.983.<sup>182</sup>

327. Los grandes supermercados y los grandes almacenes de categoría son relativamente nuevos en el sector minorista chino y en su mayoría estas empresas están gestionadas por minoristas con participación extranjera. En esta esfera, los minoristas con participación extranjera predominan sobre los nacionales. En enero de 2010 había 604 empresas minoristas generalistas con participación extranjera, con una inversión extranjera de 2.260 millones de dólares EE.UU. principalmente en forma de grandes almacenes (360) y de grandes supermercados (160), que utilizaron una inversión extranjera de 1.780 millones de dólares EE.UU. y 440 millones de dólares EE.UU. Estos grandes almacenes y supermercados estaban principalmente en la región costera del Este.

328. No ha habido grandes cambios en las leyes, reglamentos y normas que rigen los servicios de distribución. Desde 2008 el Ministerio de Comercio ha delegado en las administraciones locales competentes la facultad de examinar y autorizar las empresas con participación extranjera en algunos sectores de servicios, incluido el comercio minorista. Para impedir que los grandes minoristas abusen de su posición de ventaja en el mercado, el Ministerio proyecta mejorar las normas y reglamentos pertinentes, además de asegurarse de que se apliquen las Medidas administrativas para operaciones comerciales equitativas entre minoristas y proveedores. El Ministerio también procura formular

<sup>181</sup> National Bureau of Statistics of China (2011).

<sup>182</sup> Documento S/C/W/344 de la OMC, de 28 de octubre 2011.

---

Medidas administrativas relativas a los establecimientos comerciales urbanos para reglamentar la construcción de grandes centros comerciales.

b) Comercio minorista en línea

329. En los últimos años, con el rápido desarrollo del comercio electrónico, las ventas al por menor en línea han experimentado un crecimiento explosivo en China. Según las estadísticas del Centro de Información sobre Internet de China, 194 millones de personas -el 37,8 por ciento de los usuarios de Internet- compraban en línea en China al final de 2011. Las ventas al por menor en línea aumentaron un 44,6 por ciento en 2010, alcanzando los 756.600 millones de yuan, lo que representa el 4,2 por ciento de las ventas minoristas totales de bienes de consumo en China. El comercio minorista en línea en China reviste varias formas, entre ellas: las ventas de empresas de Internet dedicadas principalmente a la venta al por menor en línea, algunas de las cuales son grandes almacenes en línea, y otras están especializadas, por ejemplo en libros o productos audiovisuales; las ventas de minoristas tradicionales; las ventas en plataformas de transacciones electrónicas; y las ventas en línea por fabricantes.

330. La principal plataforma de venta al por menor en línea es Taobao.com, que cuenta con 50.000 comerciantes registrados. Según Analysys International, una firma especializada en estudios sobre Internet, en el segundo trimestre de 2011 Taobao.com representaba casi un tercio de las ventas al por menor de empresas a consumidores (B2C) en China, seguido de 360buy.com (12,4 por ciento) y amazon.cn (2,3 por ciento). Las prendas de vestir, el calzado, los productos electrónicos de consumo y los productos mediáticos constituyen los principales artículos vendidos en línea. El rápido desarrollo de las compras en grupo en línea impulsa la venta en línea de servicios locales, como los de restauración, belleza y entretenimiento.

331. La mejora de la infraestructura de telecomunicaciones, incluidos el acceso de banda ancha y la mejora de los sistemas de pagos electrónicos, han contribuido a la expansión del comercio electrónico en China, incluido el comercio minorista en línea. En respuesta al floreciente negocio de las ventas al por menor en línea, el Gobierno chino está estableciendo un marco de reglamentación. Según las autoridades, el Reglamento administrativo sobre el comercio minorista en línea, que se está redactando, regulará, entre otras cosas, el acceso a los mercados de las plataformas de comercio minorista en línea y establecerá normas para la protección de los consumidores en línea. Al parecer, el comercio minorista en línea se rige por las leyes, reglamentos y normas aplicables al comercio electrónico y a Internet en general. En 2004 se promulgó la Ley de firma electrónica, y en 2005 el Consejo de Estado publicó una Circular sobre la aceleración del comercio electrónico, con miras a facilitar las transacciones por Internet. En 2010 el Banco Central promulgó las Medidas administrativas sobre los servicios de pago prestados por instituciones no financieras, que establece las normas que rigen los pagos en línea. El comercio electrónico también está sujeto a las reglamentaciones aplicables a Internet. Las empresas de Internet que participen directamente en servicios de venta al por menor en línea o proporcionen plataformas de comercio minorista en línea han de obtener una licencia de proveedor de contenidos de Internet (ICP). Los procedimientos y prescripciones relativos a las licencias de ICP se establecen principalmente en el Reglamento sobre Telecomunicaciones, las Medidas administrativas sobre los servicios de información por Internet, y las Medidas administrativas sobre las licencias para las operaciones comerciales en el sector de las telecomunicaciones, etc. El comercio minorista en línea sigue figurando en la categoría "restringidas" de la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011.

c) Franquicias

332. En China el marco reglamentario de las franquicias se estableció en mayo de 2007 con la entrada en vigor del Reglamento sobre la administración de franquicias comerciales. Para aplicar ese Reglamento entraron en vigor al mismo tiempo dos normas específicas: las Medidas administrativas sobre las solicitudes de explotación de franquicias comerciales y las Medidas administrativas sobre la divulgación de información de las franquicias comerciales. Al final de 2011, más de 1.700 empresas en régimen de franquicia, incluidos 39 franquiciadores extranjeros, se habían inscrito en el Sistema de información sobre franquicias comerciales. Según el estudio más reciente de la Asociación de Cadenas de Tiendas y Franquicias de China, al final de 2010 había más de 4.500 unidades en régimen de franquicia, que explotaban más de 400.000 tiendas franquiciadas en más de 70 sectores, con lo que se crearon más de 5 millones de empleos. En 2011 el Ministerio de Comercio revisó dos medidas ministeriales que rigen la franquicia. La revisión de las Medidas administrativas sobre las solicitudes de explotación de franquicias comerciales ha finalizado y entrará en vigor en febrero de 2012. A partir de ahora la inversión extranjera en franquicias ya no está limitada. China ha excluido las franquicias de la categoría "restringidas" de la *Guía para las industrias con inversión extranjera* de 2011. Los franquiciadores extranjeros se han de inscribir en el Ministerio de Comercio, mientras que los nacionales deben dirigirse a las autoridades comerciales competentes a nivel provincial.

ix) Servicios de logística

a) Panorama del mercado

333. El sector de la logística chino ha crecido rápidamente desde la adhesión a la OMC.<sup>183</sup> Según la Federación China de Logística y de Contratación, el valor total de la logística externa fue de 125.400 billones de yuan en 2010, es decir 6,3 veces más que en 2000. El aumento se debe principalmente a los valores logísticos de los productos industriales, las importaciones y las exportaciones. El valor logístico total de los productos industriales fue de 113.100 billones de yuan en 2010, lo que representa un 90,2 por ciento del valor total de la logística externa. De 2000 a 2010, la tasa media de crecimiento anual de la logística externa fue del 22 por ciento. El valor añadido de la logística también ha crecido anualmente, a una tasa del 14 por ciento desde 2000; alcanzó los 2.700 billones de yuan en 2010, lo que representa en torno al 16 por ciento del valor añadido total del sector terciario de China, y el 6,9 por ciento de su PIB. Al mismo tiempo, los gastos de China en logística han disminuido, del 19,4 por ciento del PIB en 2000 al 17,8 por ciento en 2010. Con todo, siguen siendo muy superiores a los de los países desarrollados, en que los gastos en logística representan normalmente el 10 por ciento del PIB. Los gastos en transporte y en almacenamiento representaron, respectivamente, el 54 y el 33,9 por ciento de los gastos totales en logística de China en 2010. Según el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, en 2010 China ocupaba el 27º puesto entre 130 economías, frente al 30º en 2007.<sup>184</sup> Según el Banco Mundial, el desempeño

---

<sup>183</sup> En el Plan de reestructuración y revitalización del sector de la logística, que el Consejo de Estado hizo público en 2009, se definió por primera vez el sector. Según ese documento, el sector de la logística es un sector de servicios compuesto que integra transporte, almacenamiento, servicios de transitario y tecnología de la información. Según las autoridades chinas, aunque en la práctica toda empresa que ejerza actividades de transporte, almacenamiento o prestación de servicios de transitario se considera una empresa de logística, el Gobierno alienta a las empresas de logística a que integren esas actividades introduciendo las políticas pertinentes.

<sup>184</sup> Según el Índice de Desempeño Logístico de 2010, los 26 países o regiones clasificados por delante de China eran todas economías desarrolladas, salvo cuatro: Singapur, Hong Kong (China), Corea del Sur y los Emiratos Árabes Unidos.

logístico de China es muy superior a lo que cabría esperar atendiendo únicamente a su nivel de ingresos.

b) Infraestructura de logística y transporte de mercancías

334. En consonancia con el rápido aumento de las inversiones en activos fijos que se produjo en los dos o tres últimos decenios, la infraestructura de logística de China ha mejorado notablemente. La mejora de la infraestructura y el aumento de la demanda de los fabricantes y los comerciantes han contribuido al rápido crecimiento del sector de la logística. Según la Federación China de Logística y de Contratación, las inversiones de China en activos fijos del sector de la logística ascendieron a 3.070 billones de yuan en 2010, el 75,7 por ciento de los cuales (2.300 billones de yuan) se destinaron al transporte y el 7,2 por ciento (223.800 millones) a los sectores del almacenamiento y los servicios postales. De 2000 a 2010, la inversión en activos fijos del sector de la logística aumentó un 24,1 por ciento cada año.

335. El tráfico de mercancías parece haber aumentado en todos los modos de transporte en los últimos años. En 2010 se transportaron por carretera 24.500 millones de toneladas de mercancías, con un volumen de actividad de 4.340 billones de toneladas/km, más del cuádruple que en 2006 (cuadro IV.21). El volumen del transporte de contenedores por carretera fue de 52,82 millones de EVP y 595,9 millones de toneladas en 2009, un 50,1 y un 62,2 por ciento más que en 2006.

**Cuadro IV.21**  
Condiciones básicas del transporte de mercancías, 2006-2010

Elemento	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Longitud de las rutas de transporte (10.000 km)</b>					
Vías férreas en funcionamiento	7,71	7,80	7,97	8,55	9,12
Carreteras <sup>a</sup>	345,70	358,37	373,02	386,08	400,82
Autopistas	4,53	5,39	6,03	6,51	7,41
Vías navegables interiores	12,34	12,35	12,28	12,37	12,42
Rutas de aviación civil totales	211,35	234,30	246,18	234,51	276,51
Oleoductos y gasoductos	4,81	5,45	5,83	6,91	7,85
<b>Tráfico de carga total (10.000 toneladas)</b>	<b>2.037.060</b>	<b>2.275.822</b>	<b>2.585.937</b>	<b>2.825.222</b>	<b>3.241.807</b>
Vías férreas	288,224	314,237	330,354	333,348	364,271
Carreteras	1.466,347	1.639,432	1.916,759	2.127,834	2.448,052
Vías navegables	248,703	281,199	294,510	318,996	378,949
Aviación civil	349,4	401,8	407,6	445,5	563,0
Oleoductos y gasoductos	33,436	40,552	43,906	44,598	49,972
<b>Carga total en toneladas/km (100 millones de toneladas/km)</b>	<b>88.840</b>	<b>101.419</b>	<b>110,300</b>	<b>122.133</b>	<b>141.837</b>
Vías férreas	21,954	23,797	25,106	25,239	27,644
Carreteras	9,754	11,355	32,868	37,189	43,390
Vías navegables	55,486	64,285	50,263	57,557	68,428
Aviación civil	94,3	116,4	119,6	126,2	178,9
Oleoductos y gasoductos	1,551	1,866	1,944	2,022	2,197
<b>Posesión de vehículos a motor civiles (10.000 unidades)</b>	<b>3.697,35</b>	<b>4.358,36</b>	<b>5.099,61</b>	<b>6.280,61</b>	<b>7.801,83</b>
Vehículos particulares	2.333,32	2.876,22	3.501,39	4.574,91	5.938,71
<b>Posesión de otros vehículos a motor (10.000 unidades)</b>	<b>8.797,67</b>	<b>9.434,03</b>	<b>9.756,92</b>	<b>10.489,01</b>	<b>11.305,55</b>
<b>Posesión de embarcaciones civiles de transporte (unidades)</b>	<b>194.360</b>	<b>191.771</b>	<b>184.190</b>	<b>176.932</b>	<b>178.407</b>
Embarcaciones a motor	157,805	157,544	152,247	149,367	155,624
Barcazas	36,555	34,227	31,943	27,565	22,783

Elemento	2006	2007	2008	2009	2010
Volumen de las mercancías despachadas en puertos costeros de tamaño superior al designado (10.000 toneladas) <sup>b</sup>	342.191	388.200	429.599	475.481	548.358

a Desde 2005 la longitud de las carreteras incluye las carreteras rurales.

b Desde 2009 se incluyen en las estadísticas los puertos costeros de tamaño superior al designado, es decir, los puertos costeros con una capacidad de más de 10 millones de toneladas anuales y los puertos fluviales con una capacidad de más de 2 millones de toneladas anuales.

Fuente: China Statistical Yearbook 2011.

336. Aunque el volumen de las mercancías transportadas por ferrocarril es inferior al de las transportadas por carretera, más de la mitad de los ingresos del transporte ferroviario proceden del transporte de mercancías (139.300 millones de yuan en 2006). Los principales tipos de mercancías transportadas por ferrocarril son el carbón, el petróleo, los materiales de fundición (coque, mineral metálico, acero, etc.), los materiales de construcción, los cereales, los fertilizantes y los contenedores. El carbón representa casi la mitad de las mercancías transportadas por ferrocarril. En 2010, las inversiones en activos fijos del sector ferroviario alcanzaron los 842.700 millones de yuan, con un crecimiento anual de casi el 20 por ciento.

337. En 2010 el volumen de las mercancías despachadas en los puertos costeros de tamaño superior al designado fue de 5.500 millones de toneladas, y el tráfico total por vías navegables fue de unos 3.800 millones de toneladas. Carbón, minerales, materiales de construcción, petróleo, acero y maquinaria y productos eléctricos fueron los principales tipos de mercancías transportados. El carbón representa casi la quinta parte del volumen total de mercancías transportadas por vías navegables.

338. El transporte aéreo, que representaba menos del 2 por ciento del tráfico total de mercancías en China, llegó a 5,63 millones de toneladas en 2010, de las cuales 1,93 millones de toneladas se transportaron por rutas internacionales y 3,70 millones de toneladas por rutas nacionales. En 2009 el volumen de las mercancías despachadas en los aeropuertos fue de 8,6 millones de toneladas, un 14,3 por ciento más que en 2006. Los 10 principales aeropuertos por volumen de transporte de mercancías en 2007 fueron: Shanghai Pudong; Beijing Capital; Guanzhou Baiyun; Shenzhen Baoan; Shanghai Hongqiao; Chengdu Shuangliu; Kunming Wujiaaba; Hangzhou Xiaoshan; Xiamen Gaoqi; y Nanjing Lukou. El aeropuerto Shanghai Pudong fue el que registró el volumen de transporte de mercancías más elevado de China, y el de Nanjing Lukou tuvo la mayor tasa de crecimiento.

c) Servicios de almacenamiento

339. Según el segundo censo económico de China, en 2008 había 17.415 empresas de almacenamiento, con activos por valor de 569.450 millones de yuan, que empleaban a 5,11 millones de personas y generaban ingresos de 89.700 millones de yuan. En 2007 los ingresos de los servicios de almacenamiento fueron de 302.100 millones de yuan. Se trata de un subsector relativamente pequeño del sector de la logística chino, y representa el 7,6 por ciento de los activos totales, o el 9,6 por ciento de los ingresos totales del sector. Sin embargo, este subsector ha crecido rápidamente (la tasa de crecimiento anual de los ingresos generales fue del 35 por ciento entre 2004 y 2008). En 2010 las inversiones en activos fijos de almacenamiento fueron de 181.200 millones de yuan, lo que representa sólo el 6,5 por ciento de las inversiones totales en activos fijos de los sectores de transporte, almacenamiento y postal.<sup>185</sup>

<sup>185</sup> National Bureau of Statistics of China (2011).



340. Las instalaciones de almacenamiento existentes apenas satisfacen las necesidades del mercado, que van en rápido aumento. Según un estudio de la Asociación de Transporte y Almacenamiento de Materiales de China, en 2008 la tasa de desocupación de almacenes en China era del 3 por ciento, cifra muy inferior a la que se considera normal en el sector, que es del 20 por ciento. En este contexto, las empresas de logística de China -no sólo las de almacenamiento, sino también los transitarios y los proveedores de logística de terceros (3PL)-, han aumentado su inversión en edificación y mejora de las instalaciones de almacenamiento, incluidos los almacenes especializados (por ejemplo, para mercancías peligrosas o para almacenamiento refrigerado).

341. Las empresas nacionales que se dedican principalmente a los servicios de almacenamiento suelen ser muy pequeñas. En 2008, la media de empleados por empresa sólo era de 29. Las recientes fusiones y adquisiciones en el sector de la logística han afectado sobre todo a empresas de almacenamiento.<sup>186</sup> Con activos de 12.500 millones de yuan, 8,31 millones de m<sup>2</sup> de terrenos, 6.700 empleados y 6.200 millones de toneladas de facturación anual, la China Material Storage and Transportation Corp (CMST), empresa de propiedad estatal, es el líder del sector.

342. También hay empresas de logística extranjeras que prestan servicios de almacenamiento en China. Prologis, el líder mundial en construcción y explotación de almacenes, estableció su primera empresa conjunta en Suzhou en 2004. Ahora, Prologis está presente en 20 ciudades chinas costeras y del interior, y explota 8,1 millones de m<sup>2</sup> de almacén.

d) Servicios de transitario

343. Hasta el 1º de julio de 2004, para prestar servicios de transitario en China era necesario obtener la autorización administrativa de las autoridades competentes de comercio exterior. El 1º de julio de 2004 habían obtenido autorización 5.012 empresas, 2.555 de las cuales eran personas jurídicas y 2.457, sucursales. Actualmente, las empresas que se dedican o desean dedicarse a la prestación de servicios internacionales de transitario sólo tienen que inscribirse ante las autoridades locales de comercio. En mayo de 2010 había 25.606 transitarios internacionales "inscritos", el 20 por ciento de los cuales eran de propiedad del Estado o estaban bajo su control, el 20 por ciento eran empresas con participación extranjera y el 60 por ciento eran empresas privadas nacionales. Los transitarios de propiedad estatal o controlados por el Estado son mayoritarios en cuota de mercado y en facturación global. Un estudio realizado en 2010 indica que las empresas de propiedad estatal o bajo control del Estado explotan en torno al 40 por ciento de las empresas de servicios de transitario en China, las empresas con participación extranjera, un 30 por ciento y las empresas privadas nacionales, otro 30 por ciento.<sup>187</sup> Según la Asociación de Transitarios Internacionales de China, el mayor transitario de China es la China National Foreign Trade Transportation Corp (Sinotrans), una empresa de propiedad estatal, con una cifra de negocios de 74.300 millones de yuan en 2009 cuando la cifra de negocios total de los 10 principales transitarios privados rondó los 30.000 millones de yuan. Los grandes transitarios chinos se están transformando o se han transformado ya en proveedores de logística de terceros y ahora realizan una amplia variedad de actividades a lo largo de la cadena logística.

e) Logística de terceros (3PL)

344. El concepto de logística de terceros (3PL) sigue siendo relativamente nuevo en China, y el mercado de 3PL está dando sus primeros pasos, ya que la mayoría de las empresas nacionales siguen

<sup>186</sup> Información en línea de la Asociación de Almacenamiento de China. Consultado en: [www.caws.org.cn](http://www.caws.org.cn).

<sup>187</sup> Mei Zanbin & Liu Jianxin (2010).

realizando sus propias actividades logísticas como actividad interna. Según un estudio realizado por KPMG en 2008, aunque en China la mayoría de las grandes multinacionales hacen uso de servicios de logística de terceros, sólo el 15 por ciento de las empresas nacionales contrata a empresas de logística. Se estima que la cuota de mercado de la logística de terceros en China es aproximadamente del 20 por ciento, cifra que se considera baja en comparación con la UE (35 por ciento), los Estados Unidos (57 por ciento) y el Japón (80 por ciento).<sup>188</sup> Según otro estudio, el costo total de la logística de terceros en China fue de 230.000 millones de yuan en 2006, lo que representa menos del 6,1 por ciento del costo nacional total en logística (3.800 billones de yuan).<sup>189</sup>

345. En China las empresas nacionales de logística pueden ser de propiedad o control estatal o privadas. La mayor parte de las empresas de logística de propiedad o control estatal eran inicialmente empresas de transporte o almacenamiento estatales tradicionales. Algunas son filiales de empresas estatales de otros sectores (por ejemplo, de los sectores químico, electrónico o minero) que participan en el sector de la logística para diversificar sus actividades. Las empresas estatales o controladas por el Estado tienen una cuota del 50 por ciento del mercado chino de la logística. La mayor parte de las empresas de logística privadas son pequeñas y sólo ejercen actividades a nivel local. Hay más de 700.000 empresas de logística registradas en China, pero menos del 1 por ciento de ellas están verdaderamente integradas; la mayoría presta un único servicio de logística, como los servicios de transitario o la gestión de almacenes. Incluso la mayor empresa de este sector tiene una cuota de mercado de menos del 2 por ciento.

346. Según la Federación China de Logística y de Contratación, los ingresos conjuntos de las 50 mayores empresas de logística de China (es decir, las que tienen ingresos anuales de más de 1.000 millones de yuan) fueron de 450.600 millones de yuan en 2009. De las 50 mayores, 18 eran empresas de propiedad estatal y 6 empresas con participación extranjera; 30 eran empresas de logística cuya principal actividad era el transporte; 8 prestaban principalmente servicios de almacenamiento; y sólo 12 eran empresas de logística integrada; el 80 por ciento de ellas estaban en el este de China.

347. La China Ocean Shipping Group Corp (COSCO), la mayor empresa nacional de logística, tuvo ingresos de 155.000 millones de yuan en 2006. Entre las demás principales empresas nacionales de logística figuran: la China Shipping Corp; la China National Foreign Trade Transportation Corp (Sinotrans); la China Material Storage and Transportation Corp (CMST); la China Railway Express Corp (CRE) y la China Post. La CRE tiene la mayor red de servicios de alcance nacional, mientras que la red de COSCO abarca principalmente las zonas costeras.

348. Según estadísticas del MOFCOM, entre 1998 y finales de 2011 había 6.415 empresas con participación extranjera que prestaban servicios de transporte, almacenamiento y servicios postales, con un capital extranjero total utilizado de 24.790 millones de dólares EE.UU., lo que representaba el 2,6 por ciento de las entradas totales de inversión extranjera en el mismo período. Según un estudio los servicios prestados por empresas de logística con participación extranjera representaban en torno al 22 por ciento del mercado chino de la logística.<sup>190</sup> Las empresas con participación extranjera predominan en el mercado chino de servicios de entrega urgente internacional, servicios de transitario de transporte marítimo y servicios de logística especializados. Por ejemplo, la filial de Schenker en China fue elegida como transitario y agente de despacho de aduana para los Juegos Olímpicos de Beijing de 2008. Schenker tiene establecimientos en más de 50 grandes ciudades de toda China y emplea a más de 4.700 personas.

---

<sup>188</sup> KPMG (2008).

<sup>189</sup> China Knowledge Online. Consultado en: [www.chinaknowledge.com](http://www.chinaknowledge.com).

<sup>190</sup> Mei Zanbin & Liu Jianxin (2010).

349. Otros destacados operadores en el sector mundial de la logística (por ejemplo, Agility, YRC Worldwide, EAS, BAX, Panalpina, Kuehne+Nagel, FedEx, TNT, UPS, Maersk Logistics, APLL, ZIM Logistics, NYK Logistics, etc.) tienen presencia en China, en forma de empresas conjuntas los primeros años, o con filiales en plena propiedad, desde 2005. En los últimos años se ha acelerado su expansión en China, en particular gracias a la adquisición de empresas de logística nacionales. Por ejemplo, en 2007 Agility adquirió Guangzhou Runtong International Transportation Co Ltd, un transitario de transporte transoceánico establecido en Guangdong, y Cosa Freight, un transitario de transporte transoceánico establecido en Shenzhen, conocido por su experiencia en servicios de transporte desde varios países a un mismo destino y servicios de valor añadido, como programas de transbordo directo al punto de venta. En 2008 Agility adquirió también Baisui United Logistics (Shanghai) Co., Ltd. Agility, que presta servicio en más de 150 ciudades chinas, tiene ahora en China más de 40 oficinas, 1.500 empleados, más de 200.000 m<sup>2</sup> de capacidad de almacenamiento y posee su propia flota, así como camiones y vehículos contratados. Análogamente, YRC Worldwide adquirió en 2005 JHJ International, una empresa de transporte por camión, y, en 2007, Shanghai Jiayu Logistics Co., Ltd. (Jiayu), uno de los mayores proveedores nacionales de servicios de transporte por camión a carga completa y carga parcial.

350. Los "cuatro grandes" operadores integrados tienen una participación importante en el mercado de la logística de China. TNT tiene en China 34 sucursales y 5 portales internacionales de entrega internacional urgente, así como 57 centros de operaciones y 1.600 almacenes para distribución nacional por carretera. TNT emplea a 21.000 profesionales y presta servicios en más de 600 ciudades de China, por lo que éste es su segundo mercado, después de Europa. TNT dispone de Boeing 747 dedicados exclusivamente al transporte de carga, que efectúan siete vuelos por semana entre Shanghái y Europa y cinco vuelos por semana entre Hong Kong y Europa. FedEx creó su centro de operaciones para Asia y el Pacífico en Guangzhou y mantiene 30 líneas de transporte semanal entre los Estados Unidos y China, incluidos enlaces aéreos semanales con Shanghái, Beijing y Shenzhen. FedEx emplea a más de 6.000 personas en China y su red de servicios abarca ahora más de 300 ciudades chinas. DHL tiene más de 200 agencias que prestan servicios a más de 400 ciudades chinas. UPS presta servicios a 330 ciudades chinas y opera 200 vuelos semanales entre China y mercados de todo el mundo. Sus vuelos operan ahora en seis ciudades chinas.

f) Parques logísticos (incluidos parques logísticos francos) y centros de logística

351. Según un estudio realizado por la Federación China de Logística y de Contratación, en 2008 había 475 parques logísticos en China, 122 de los cuales estaban en funcionamiento, y el resto estaba en fase de construcción o de planificación. Más del 54 por ciento de esos parques logísticos estaban en las regiones costeras. En lo que respecta a su tamaño y sus funciones, los parques son muy diversos, desde pequeñas zonas con unos cuantos almacenes o centros de distribución, hasta zonas industriales integradas que agrupan a varias empresas de logística. Algunos parques logísticos fueron construidos y explotados por gobiernos locales a modo de servicios auxiliares prestados a las empresas. También hay parques logísticos gestionados por capital privado o extranjero.

352. Los parques logísticos francos, que están en zonas francas o en puertos especiales cercanos a estas zonas, operan bajo supervisión de la Aduana para facilitar las importaciones y exportaciones, particularmente en el tráfico de perfeccionamiento y el tráfico en tránsito.

353. Shanghái tiene el mayor puerto marítimo del país y el segundo aeropuerto en volumen de tráfico aéreo de mercancías. Aprovechando la ventaja de sus puertos de aguas profundas, sus aeropuertos, sus transportes terrestres y sus instalaciones portuarias completas, Shanghái está construyendo cuatro grandes parques logísticos, situados en WaiGaoQiao, Pudong Airport, el

noroeste, y el puerto de aguas profundas de Yangshan. Suzhou es el centro logístico secundario en el delta del río Yangtsé, donde hay muchos fabricantes extranjeros. En la misma región, el volumen de transporte de mercancías del puerto de Ningbo fue el tercero mayor en China en 2010.

354. En el delta del río Perla, donde las industrias se centran en el perfeccionamiento y la exportación, Shenzhen ha pasado a ser el centro logístico más importante del sur de China, por su proximidad a Hong Kong y porque tiene su propio puerto. En los últimos años, el gobierno municipal de Guangzhou ha promovido la región como centro logístico, aprovechando su condición de centro manufacturero, su red de transporte bien establecida y el rápido desarrollo de sus infraestructuras logísticas.

355. La región de la bahía de Bohai tiene una fuerte demanda de logística y de tráfico de mercancías. La provincia de Shangdong registra el mayor volumen de tráfico de mercancías de China. Las actividades logísticas en Tianjin, el centro económico del norte de China, se centran actualmente en torno al aeropuerto de Tianjin y la Zona Nueva de Binhai, que comprende el puerto de Tianjin y la Zona de desarrollo económico y tecnológico de Tianjin (TEDA). El Gobierno Central ha determinado que la logística es una esfera de crecimiento clave para la ciudad y ha apoyado firmemente los planes municipales para desarrollar la Zona Nueva de Binhai y mejorar las infraestructuras logísticas de la ciudad. Dalian es la vía de entrada para las mercancías procedentes del noreste que salen por el mar de Bohai.

356. Aunque las actividades logísticas siguen centrándose en las zonas costeras, están emergiendo nuevos centros logísticos en el interior de China. Chengdu, Hangzhou y Shenyang tienen importantes mercados de consumo, mientras que Chongqing, Wuhan, Nanjing, Harbin, Changchun, Xian y Zhengzhou son los principales centros industriales de un mercado interior en rápida expansión. A diferencia de los centros logísticos costeros, en que las importaciones y las exportaciones son los principales factores de desarrollo logístico, los mercados de logística de las ciudades del interior se ven impulsados principalmente por el crecimiento de la economía nacional. También tienen la ventaja de que el costo del suelo y de la mano de obra es más bajo.

g) Marco reglamentario

357. No hay una única autoridad competente que supervise el sector de la logística en China, sino más de una docena de departamentos gubernamentales encargados de la reglamentación relacionada con la logística. Para facilitar la coordinación interna, en 2005 se estableció la Reunión conjunta interministerial nacional sobre logística moderna. Esta institución, liderada por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, engloba a 15 ministerios y organismos que se reúnen una o dos veces por año.<sup>191</sup> En marzo de 2009 el Consejo de Estado hizo público el Plan de reestructuración y revitalización del sector de la logística; y en agosto de 2001 la Oficina General del Consejo de Estado emitió los Dictámenes sobre las políticas y medidas para promover el correcto desarrollo del sector de la logística, en los que se prevén, entre otras cosas, reducciones de impuestos y nuevas políticas de ordenación territorial favorables a las empresas de logística, la eliminación o reducción de los peajes de carretera, y más inversiones en infraestructura de logística. En los Dictámenes se alienta a las

<sup>191</sup> Los 15 departamentos y organismos son: el Ministerio de Comercio; el Ministerio de Ferrocarriles; el Ministerio de Transporte; el Ministerio de Industria y Tecnología de la Información; la Administración General de Aviación Civil de China; el Ministerio de Hacienda; el Ministerio de Seguridad Pública; la Administración General de Aduanas; la Administración Estatal de Impuestos; la Administración Estatal de Industria y Comercio; la Administración Estatal General de Supervisión de la Calidad; Inspección y Cuarentena; la Comisión Estatal de Normalización; la Federación China de Logística y de Contratación; y la Asociación del Transporte de China.

grandes empresas de logística a unificar el sector, muy fragmentado, mediante fusiones y adquisiciones, y a dar prioridad a la logística de los productos agropecuarios. También en junio de 2010, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma hizo público el Programa de desarrollo de la logística de la cadena del frío para los productos agropecuarios. En la nueva versión de la *Guía para las industrias con inversión extranjera*, los servicios modernos de logística, y los servicios técnicos conexos, así como los servicios de consultoría de información sobre logística están clasificados como "alentados".

358. Las leyes, reglamentos o normas relativos a la logística están dispersos en varios sectores. Por ejemplo, muchos de los reglamentos que rigen el transporte, especialmente el de mercancías, también se aplican a los servicios de logística, a saber: las disposiciones de la Ley Marítima que rigen el transporte marítimo (1992); el Reglamento sobre el transporte marítimo internacional (2002) y sus Normas de aplicación (2003); las Disposiciones provisionales sobre el examen y la aprobación de compañías navieras de propiedad exclusivamente extranjera (2000); las Disposiciones sobre la administración de la inversión extranjera en el transporte marítimo internacional (2004); las Medidas administrativas sobre la gestión portuaria (2004); el Reglamento sobre el transporte por carretera (2004); las Medidas administrativas sobre el transporte por carretera internacional (2005); las Medidas sobre la administración de la inversión extranjera en el transporte por carretera, y sus disposiciones suplementarias (2001, 2003, 2004); las Medidas administrativas sobre el transporte por carretera de sustancias radiactivas (2011); las Medidas administrativas sobre el transporte por carretera de mercancías peligrosas (2011); las Medidas administrativas sobre el transporte por carretera de mercancías y su almacenaje (2009); las Medidas provisionales sobre el examen, aprobación y administración de las inversiones extranjeras en el transporte de mercancías por ferrocarril (2000); el Reglamento administrativo sobre el transporte por vías navegables (2009) y sus Normas de aplicación (2009); las Disposiciones sobre inversión extranjera en aviación civil, y sus disposiciones suplementarias (2001, 2004, 2007, 2008, 2010). La Ley de Correos (2009) y las Medidas administrativas sobre el régimen de licencias de servicios de entrega urgente (2009) establecen normas en relación con la entrega urgente (véase *supra*).

359. En China el Ministerio de Comercio es la autoridad competente en materia de servicios de transitario. Entre los principales reglamentos y normas figuran los siguientes: el Reglamento administrativo sobre los servicios de agencia expedidora internacional y sus Normas de aplicación (2004); las Medidas administrativas sobre las empresas de agentes expedidores internacionales con inversión extranjera (2005); y las Medidas provisionales para el registro de transitarios internacionales (2005). Se permite a los inversores extranjeros establecer agencias expedidoras internacionales de propiedad totalmente extranjera en China, con sujeción al mismo requisito de capital social que los transitarios nacionales (no menos de 100 millones dólares EE.UU.). Los agentes expedidores con inversión extranjera tienen permitida una amplia variedad de actividades, incluidas las siguientes: reserva de embarcaciones, despacho de aduana, almacenamiento, servicios de transitario, entrega urgente internacional, transporte multimodal internacional, transporte de contenedores, consultoría. La solicitud de establecimiento de un agente expedidor con participación extranjera se presenta a la autoridad comercial competente a nivel provincial, que ha de adoptar una decisión al respecto en el plazo de 30 días. Todos los agentes expedidores internacionales están registrados en el Ministerio de Comercio. Como los agentes expedidores y los operadores de logística también prestan servicios de despacho de aduana, también están sujetos a los reglamentos y las normas aplicables a este respecto, como las Medidas administrativas sobre el registro en la Unidad de declaración en aduana (2005), y las Medidas administrativas sobre las agencias de inspección aduanera y cuarentena (2002).

360. Como parte de sus esfuerzos por integrar el sector logístico el Gobierno está promoviendo la aplicación de normas técnicas uniformes en materia de logística en todo el país. En 2003 se estableció una subcomisión sobre normalización técnica de la logística bajo la dirección de la Comisión Estatal de Normalización. En 2010, esta última, junto con otros ministerios y organismos, hizo público el Programa nacional específico para la normalización de la logística, en el que se enumeraban las tareas de normalización de la logística en 13 esferas, incluidos el transporte, el almacenamiento, la expedición de mercancías, la logística de algunos productos especiales (cereales, cadena del frío, fármacos, piezas de automóviles, etc.) y los servicios postales y de entrega urgente. Al final de 2010 se habían dictado 22 normas de logística nacionales y más de 20 normas de logística sectoriales.

361. China ha consignado compromisos en materia de servicios de logística en el marco del AGCS. Aparte de sus compromisos en relación con los servicios de transporte, también ha asumido compromisos de introducción progresiva con respecto a los servicios de almacenamiento (CPC 742) y los servicios de agencia de transporte de carga (agencia expedidora) (CPC 748 y 749, con exclusión de la inspección de carga). Con arreglo a esos compromisos, se permiten las filiales de propiedad exclusivamente extranjera en esos dos sectores desde 2004 y 2005, respectivamente. En general, no hay limitaciones al trato nacional, salvo en el caso de los servicios de agencia expedidora. Las agencias expedidoras extranjeras han de tener al menos tres años consecutivos de experiencia antes de establecerse en China; sólo puede establecerse una segunda empresa conjunta cuando la primera lleve dos años funcionando; el plazo de explotación de una agencia expedidora conjunta no puede exceder de 20 años; y una agencia expedidora conjunta puede establecer sucursales tras un año de explotación en China. En los ACPR suscritos por China se confirman los compromisos asumidos por el país en virtud del AGCS en estos sectores.

**FUENTES**

Anderson, Robert D., Anna Caroline Müller, Kodjo Osei-Lah, y Philippe Pelletier (2011), "Assessing the value of future accessions to the WTO Agreement on Government Procurement: Some new data sources, provisional estimates, and an evaluative framework for WTO Members considering accession", OMC, Documentos de trabajo, División de Estudios Económicos y Estadística-2011-15, Ginebra.

Banco Mundial (2007), *China: Innovations in Agricultural Insurance: Promoting Access to Agricultural Insurance for Small Farmers*, mayo de 2007. Consultado en: [http://www.globalagrisk.com/Pubs/2007\\_WB\\_ChinaAgInsurance\\_may.pdf](http://www.globalagrisk.com/Pubs/2007_WB_ChinaAgInsurance_may.pdf).

Banco Mundial (2012), *China 2030: Building a Modern, Harmonious, and Creative High-Income Society*. Consultado en: [http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2012/02/28/000356161\\_20120228001303/Rendered/PDF/671790WP0P127500China020300complete.pdf](http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2012/02/28/000356161_20120228001303/Rendered/PDF/671790WP0P127500China020300complete.pdf).

CB Richard Ellis Inc. (2009), *Hotel Operator in China: New Opportunities in a More Sophisticated Marketplace*, Special Report, abril de 2009, Los Ángeles.

Communist Party of China (2008), *China liberalizes farmers' land use right to boost rural development*, 20 de octubre de 2008. Consultado en: <http://english.cpc.people.com.cn/66102/6517721.html>.

Conway P., T. Chalaux y R. Herd (2010), *Reforming China's Monetary Policy Framework to Meet Domestic Objectives*, OECD Economics Department Working Papers N° 822, París.

EXIM Bank (2010), *Annual Report 2010*. Consultado en: <http://english.eximbank.gov.cn/annual/2010/2010nb23-34.pdf> [13 de octubre de 2011].

Export & Credit Insurance Corporation, *2010 Annual Report*. Consultado en: <http://www.sinosure.com.cn/sinosure/gywm/xbkw/gsnb/default.html>.

FAO (2002-2011), Departamento de Pesca y Acuicultura, *Perfiles sobre la pesca y la acuicultura por países, China*, Roma. Consultado en: [http://www.fao.org/fishery/countrysector/FI-CP\\_CN/en](http://www.fao.org/fishery/countrysector/FI-CP_CN/en) [8 de diciembre de 2011].

Financial Stability Board (2011), *Policy Measures to Address Systemically Important Financial Institutions*. Consultado en: [http://www.financialstabilityboard.org/publications/r\\_111104bb.pdf](http://www.financialstabilityboard.org/publications/r_111104bb.pdf).

FMI (2011a), *People's Republic of China: Staff Report for the 2011 Article IV Consultation*. IMF Country Report N° 11/192. Consultado en: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/sr/2011/cr11192.pdf>.

FMI (2011b), *People's Republic of China Sustainability Report*. Consultado en: <http://www.imf.org/external/np/country/2011/mapchina.pdf> [18 de enero de 2012].

Guifang Xue (2005), *China and international fisheries law and policy*, Martinus Nijhoff Publishers.

Guifang Xue (2006), "China's distant water fisheries and its response to flag state responsibilities", *Marine Policy*, volumen 30, número 6, noviembre de 2006.

Icon Group International (2004), *The 2005-2010 World Outlook for Remediation and Waste Management Services*, 1º de abril de 2004. Consultado en: <https://trade.britishcolumbia.ca/Partnerships/Documents/China-Solid%20and%20Hazardous%20Waste%20Management.pdf>.

Innovation Center Denmark (2009), *Waste water treatment in China*, agosto de 2009. Consultado en: [http://www.shanghai.um.dk/NR/rdonlyres/8483FA1C-DC53-4C7D-ADAB-E6148C25C99C/0/Industry\\_Analysis\\_Report11082009.pdf](http://www.shanghai.um.dk/NR/rdonlyres/8483FA1C-DC53-4C7D-ADAB-E6148C25C99C/0/Industry_Analysis_Report11082009.pdf).

International Road Transport Union (2009), *Road transport in the People's Republic of China*, diciembre de 2009. Consultado en: <http://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=mix-publications/RTinChina.pdf>.

KPMG (2008), *Logistics in China, 2008*. Consultado en: [http://www.kpmg.com.cn/en/virtual\\_library/Property\\_Infrastructure/LogisticsChina.pdf](http://www.kpmg.com.cn/en/virtual_library/Property_Infrastructure/LogisticsChina.pdf).

Liu C. y B. Wu (2010), '*Grain for Green Programme*' in China: *Policy Making and Implementation?*, The University of Nottingham, China Policy Institute, Briefing Series - número 60, abril de 2010.

Mei Zanbin y Liu Jianxin (2010), *Report on China's International Freight Forwarding Development*. China Materials Press, Beijing.

National Bureau of Statistics of China (2011), *China Statistical Yearbook of 2011*, Beijing.

OCDE (2002), *Agricultural Policies in OECD Countries. A Positive Reform Agenda*, París.

OCDE (2007), *Agricultural Policies in OECD Countries Monitoring and Evaluation 2007*, París.

OCDE (2009a), *Agriculture Policies in Emerging Economies 2009: Monitoring and Evaluation*, París.

OCDE (2009b), *OECD Reviews of Regulatory Reform: China: Defining the Boundary Between the Market and the State*. Consultado en: <http://www.oecd.org/dataoecd/35/45/42390089.pdf>.

OCDE (2010a), *Agricultural Policies in OECD Countries, at a glance, 2010*, París.

OCDE (2010b), *OECD Economic Surveys: China*, París.

OCDE (2010c), *OECD Territorial Reviews: Guangdong China 2010*, París.

OCDE (2011), *Agriculture Policy Monitoring and Evaluation 2011: OECD Countries and Emerging Economies*, París.

OMC (2006), *Examen de las Políticas Comerciales: China*, Ginebra.

OMC (2008), *Examen de las Políticas Comerciales: China*, Ginebra.

OMC (2010), *Examen de las Políticas Comerciales: China*, Ginebra.

OMPI (2010), *Indicadores mundiales de propiedad intelectual 2010*. Consultado en: [http://www.wipo.int/ipstats/es/statistics/patents/pdf/941S\\_2010.pdf](http://www.wipo.int/ipstats/es/statistics/patents/pdf/941S_2010.pdf).



Porter N y T. Xu (2009), What Drives China's Interbank Market?, IMF Working Papers WP/09/189. Consultado en: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2009/wp09189.pdf>.

State Intellectual Property Office of the PRC (2011), *China's Intellectual Property Protection in 2010*, Beijing. Consultado en: <http://www.nipso.cn/onevs.asp?id=11395>.

Sumaila UR, A. Khan, AJ. Dyck, R. Watson, G. Munro, P. Tydemers y D. Pauly (2009), *A Bottom-up Re-estimation of global fisheries subsidies*, University of British Columbia, Working paper #2009-11. Consultado en: <http://www.fisheries.ubc.ca/publications/working-papers> [noviembre de 2011].

UNCTAD (2011), *World Investment Report 2011*. Consultado en: <http://www.unctad-docs.org/files/UNCTAD-WIR2011-Full-en.pdf>.

US EXIM Bank (2010), *Report to the US Congress on Export Credit Competition and the Export-Import Bank of the United States for the Period January 1, 2009 through December 31, 2009*. Consultado en: [http://www.exim.gov/about/reports/compet/documents/2009\\_competitiveness\\_report.pdf](http://www.exim.gov/about/reports/compet/documents/2009_competitiveness_report.pdf).

USDA FAS (2011a), *China - General Rules for the Labeling of Prepackaged Foods*, 25 de mayo de 2011, GAIN Report Number CH 110030. Consultado en: [http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/General%20Rules%20for%20the%20Labeling%20of%20Prepackaged%20Foods\\_Beijing\\_China%20-%20Peoples%20Republic%20of\\_5-25-2011.pdf](http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/General%20Rules%20for%20the%20Labeling%20of%20Prepackaged%20Foods_Beijing_China%20-%20Peoples%20Republic%20of_5-25-2011.pdf).

USDA FAS (2011b), *China - Grain and Feed Annual*, 8 de marzo de 2011, GAIN Report Number CH 11014. Consultado en: [http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Grain%20and%20Feed%20Annual\\_Beijing\\_China%20-%20Peoples%20Republic%20of\\_3-8-2011.pdf](http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Grain%20and%20Feed%20Annual_Beijing_China%20-%20Peoples%20Republic%20of_3-8-2011.pdf).

USDA FAS (2011c), *China - Livestock and Products Semi-annual Report*, 4 de abril de 2011, GAIN Report Number CH 11012. Consultado en: [http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Livestock%20and%20Products%20Semi-annual\\_Beijing\\_China%20-%20Peoples%20Republic%20of\\_3-10-2011.pdf](http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Livestock%20and%20Products%20Semi-annual_Beijing_China%20-%20Peoples%20Republic%20of_3-10-2011.pdf).

USDA FAS (2011d), *China - Regulation on Inspection of Exit-Entry Dairy Products (Draft)*, 24 de marzo de 2011. Consultado en: [http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Regulation%20on%20Inspection%20of%20Exit-Entry%20Dairy%20Products%20\(Draft\)\\_Beijing\\_China%20-%20Peoples%20Republic%20of\\_3-24-2011.pdf](http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Regulation%20on%20Inspection%20of%20Exit-Entry%20Dairy%20Products%20(Draft)_Beijing_China%20-%20Peoples%20Republic%20of_3-24-2011.pdf).

USDA FAS (2011e), *China - Sugar Annual*, 15 de abril de 2011, GAIN Report Number CH 11019. Consultado en: [http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Sugar%20Annual\\_Beijing\\_China%20-%20Peoples%20Republic%20of\\_4-15-2011.pdf](http://gain.fas.usda.gov/Recent%20GAIN%20Publications/Sugar%20Annual_Beijing_China%20-%20Peoples%20Republic%20of_4-15-2011.pdf).

Xiaochen Wu (2008), "Overview of China's 10 Years of Antidumping Law and Practice", en *Global Trade and Customs Journal*, volumen 3, número 7/8 (Kluwer).

Xiaochen Wu (2009), *Anti-dumping Law and Practice of China*, Kluwer Law International, Países Bajos.

Yang F. (2002), *Introduction of Chinese Government*, Peking University Press, Beijing.

Yu H. y Y. Yu (2007), *Fishing capacity management in China: Theoretic and practical perspectives*, *Marine Policy* 23 (2008) 351-359. Consultado en: <http://www.sciencedirect.com> [noviembre de 2011].

Zhang X, J. Yang y W. Wang (2010), *China Has Reached the Lewis Turning Point*, IFPRI Discussion Paper 000977, mayo de 2010, Washington D.C.

Zhou Y. (2007), *Managing fishing capacity and eliminate IUU fishing in China*, Shanghai Fisheries University.