

CARTA DE OPINIÓN

N° 18

20 de junio de 2008

**CHINA APUNTA HACIA LAS ESTRELLAS...
Y AMERICA LATINA SE SUBE AL COHETE**

Un overview sobre el estado de la industria aeroespacial en China

Mario Ignacio Artaza

Primer Secretario del Servicio Exterior
Embajada de Chile en la República Popular China

Continuando con una política no escrita de presentar hitos aeroespaciales a la población china durante el mes en que se conmemora un nuevo aniversario del triunfo de la revolución popular, la agencia gubernamental responsable de coordinar los proyectos espaciales ha anunciado que al menos un taikonauta (en los Estados Unidos se trata de un astronauta y en Rusia se les llama cosmonauta), realizará una caminata espacial durante el cumplimiento de la tercera misión tripulada que efectuará este país en su historia, programada para el mes de octubre del presente año.

Tres serán los taikonautas chinos que abordarán el cohete denominado "Shenzhou VII" ("navío divino" en mandarín), a ser lanzado desde un centro espacial ubicado en la provincia de Gansu. La misión ha sido catalogada como un paso importante hacia el establecimiento de pautas que deberán ser puestas en marcha para iniciar los preparativos logísticos y operacionales vinculados a la construcción de una estación espacial íntegramente china, a ser puesta en órbita al año 2020.

El programa espacial chino ha alcanzado varios hitos en sus más de 50 años de vida. Cerca de un centenar de lanzamientos exitosos para la ubicación de satélites para tareas civiles y militares, partiendo del Dongfanghong 1, en abril de 1970, al sistema Chang'e 1 (en conmemoración de la fábula "diosa de la luna"), el cual le permitió a este país sumarse a los Estados Unidos en lo que a exploración lunar de punta se refiere. A la fecha, unos 88 satélites han sido fabricados y puestos en órbita por la *China Academy of Space Technology*.

Para el 2010, año en que la ciudad de Shanghai será la sede de la Exposición Universal, se espera que la bandera china flamee sobre la superficie lunar, a través de un vehículo no tripulado que será responsable de recoger y analizar muestras de rocas y sedimentos. A la vez, en una fecha programada para el último trimestre del presente año - (lo más probable durante el mes de noviembre) - será lanzado al espacio por medio de un cohete "Larga Marcha", el segundo satélite latinoamericano previsto con tecnología capaz de cumplir misiones civiles y militares de última generación. Denominado "Simón Bolívar", esta plataforma de seis toneladas de peso representará un paso sustantivo en la relación bilateral entre China y Venezuela. Dotará a las Fuerzas Armadas de este país latinoamericano de capacidades de última generación en lo que a rastreo y monitoreo desde el Espacio se refiere. Así también potenciará la imagen de China en la región

latinoamericana, como una alternativa para tareas de cooperación en áreas de investigación y desarrollo espacial.

Cabe indicar que Venezuela es el país que hoy cuenta con la mayor cantidad de personal militar extranjero en China. Su misión de Defensa en Beijing cuenta con una dotación integrada por dos generales, cuatro coroneles y más de medio centenar de efectivos profesionales que se encuentran realizando cursos de entrenamiento y de perfeccionamiento en diversas instituciones especializadas del estado chino.

AVIACIÓN CIVIL Y MILITAR

China también se está transformando gradualmente en una potencial fuente de equipos aéreos para operaciones de carácter civil o militar en América Latina. A modo de ejemplo, hace pocos meses la Fuerza Aérea Boliviana (FAB) incorporó dos aviones turbo hélice MA 60, fabricados por una de las dos principales fábricas estatales orientadas a la construcción de material aéreo, AVIC I. Con una capacidad para transportar a 50 pasajeros, la plataforma ha permitido a la FAB dar un salto cualitativo y cuantitativo en lo que a servicio aéreo a zonas de difícil acceso se refiere.

Ambas empresas estatales chinas de aviación –AVIC I y AVIC II– se encuentran próximas a unificar sus esfuerzos tecnológicos, financieros y operativos, por medio de la constitución de una sola industria aeronáutica local, a llamarse a partir del mes de julio próximo la *China Aviation Industry Group Corporation*, con el propósito de dar respuestas a las demandas que han sido descritas para este sector en el Décimo Primer Plan Quinquenal (2006-2010). Entre otras metas fijadas por el gobierno del presidente Hu Jintao, se especificó el desarrollo local de helicópteros, aviones civiles de transporte, equipamiento electrónico, sensores y plantas de poder para plataformas aéreas.

En la actualidad, AVIC II es el único fabricante local de helicópteros militares y comerciales; además mantiene una relación con la firma Embraer de Brasil para construir, en una planta ubicada en la ciudad de Harbin, aparatos ERJ 145, los cuales han sido adquiridos e incorporados a sus flotas por parte de varias empresas chinas de transporte regional. Tanto AVIC I como AVIC II producen componentes para aviones fabricados por Boeing y Airbus, ambas multinacionales con fuertes intereses comerciales en China.

Sabido es el interés de China por comenzar una campaña destinada a comercializar aviones a reacción capaces de transportar entre 60 a 90 pasajeros, como es el recientemente presentado ARJ-21. Concebido para competir directamente con la firma canadiense Bombardier y Embraer en los mercados de transporte aéreo de países en desarrollo, cuenta con una fuerte dosis de apoyo gubernamental para su éxito. De hecho, a la fecha ya se han concretado medio centenar de pedidos a firme de este aparato, por parte de líneas aéreas chinas para sus rutas internas. El objetivo es lograr comercializar este avión para servir rutas regionales en África, Asia Central y en América Latina, a un precio más competitivo que las alternativas que actualmente se encuentran disponibles en el mercado.

En todo caso, al igual a como le ocurrió a Airbus con su A-380, el ARJ-21 ha sufrido algunas inconvenientes que no le han permitido realizar vuelos experimentales en los plazos establecidos en su programa inicial de desarrollo. Al 2020, China apuntará a dar un paso aún más ambicioso en su desarrollo aeronáutico, al intentar poner en el aire y en los mercados globales, un aparato de transporte orientado a competir directamente con los aviones comerciales fabricados por Airbus y Boeing.

Ahora bien, en lo que a helicópteros se refiere, la estadounidense Sikorsky, el consorcio europeo Eurocopter (su modelo conjunto EC 175 tendrá su vuelo inaugural en el 2009), y

la rusa Rosoboronexport, son algunas de las firmas foráneas en China que mantienen operaciones con los consorcios locales AVIC I y AVIC II. Producto de los positivos comentarios recibidos de parte de observadores militares y civiles desplegados en la provincia de Sichuan, afectada recientemente por un trágico terremoto que causó la muerte de más de 70 mil personas y el desplazamiento de más de dos millones de personas de sus hogares, Rosoboronexport bien podría estar cerca de iniciar la producción en China de sus plataformas para transporte pesado tipo Mi-26. Esta firma rusa ya fabrica con un socio local aparatos Mi-17, los cuales han sido integrados tanto a las Fuerzas Armadas como a empresas de transporte civil que operan en China.

Especialistas locales han pronosticado que al 2010, China requerirá de, al menos, unos dos mil helicópteros de diversas características para abordar todas las necesidades en materia de transporte civil y militar. De ahí que todos los actores relevantes en la producción de estos equipos se encuentran, de alguna manera, trabajando en terreno con miras a posicionarse ante la opinión pública y los *decision makers* gubernamentales.

Finalmente, aún cuando los aviones de combate diseñados y fabricados en China han estado principalmente destinados a satisfacer las demandas que se han producido durante los diversos procesos de modernización de las flotas aéreas locales, está claro que algunos modelos de última generación –como el FC-1 Xialong o el Jianji 10– bien podrían surcar en los próximos años los cielos de sus tradicionales socios en materia aeronáutica en la región, como Pakistán, Bangladesh o Sri Lanka; además de transformarse en interesantes alternativas para las fuerzas en nuestra propia región, las cuales buscarán conjugar la operación de una plataforma avanzada y multirol, que sea a la vez económicamente viable, al no ser su pago necesariamente en dinero al contado o a plazo, sino también en *commodities*, como ha sido el caso de otras naciones que han adquirido material a cambio de petróleo, minerales e incluso hasta productos alimenticios.

Beijing, 20.06.2008