



**FUNDOSMIL**

## EL ASEAN

Por una fortuita coincidencia un grupo de países con idiosincrasias totalmente distintas, en espacios geográficos del planeta opuestos, encuentran puntos de coincidencia en el mismo año (1967) e inician un camino de integración dejando de lado viejas y acendradas desconfianzas y desencuentros y, estos han sido por una parte los países de Sudamérica firmantes del Tratado de la Cuenca del Plata o más conocida como Acta de Brasilia, integrado por Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, iniciaron el dificultoso proceso de integración que, como resultado ha sido la Constitución del MERCOSUR y contar con el primer reglamento común de Transporte Fluvial de América y en el otro extremo en el denominado Sudeste Asiático los países integrantes de la península de Indochina más Indonesia y Filipinas acordaron en Bangladesh, capital de Tailandia objetivos y estrategias comunes en los campos de comercio, el desarrollo social y la afirmación de la identidad cultural de cada país determinando acciones conjuntas para conformar una región próspera que mejorase la calidad de vida de sus pueblos y siguiendo con las fortuitas coincidencias, también eran cinco países ya que a Malasia, Tailandia y Filipinas se le sumaron Indonesia y Singapur, si bien estos eran los objetivos escritos, la realidad en sus inicios era otra y se centraba en la necesidad y coincidencia de conformar un “dique de contención” del avance comunista. Fue un largo y dificultoso proceso de 32 años para integrar a todos los países de la región, es decir, sumar a los cinco restantes hasta conformar lo que hoy se denomina ASEAN-10 con la incorporación de Brunei Darussalam, Vietnam, Myanmar, Laos y Camboya.

Este grupo de países conforman un área geográfica de 4 millones y medio de km<sup>2</sup> y alberga a más de 500 millones de seres humanos. Su diversidad cultural y religiosa que, tiene a Indonesia como el país musulmán más densamente poblado del Planeta. Otras religiones son el budismo, el hinduismo y el cristianismo, es un área que “**siente**” la presencia y la influencia de sus dos gigantes vecinos: la India y China.



**FUNDOSMIL**

Pero, dejemos eso para los historiadores, regresemos ahora a su economía y las comunicaciones que es nuestro objetivo.

El 1992 reunidos en Singapur establecen una zona de libre comercio, el ASEAN Free Trade Area (AFTA) con el compromiso de comenzar un plan de reducción de tarifas para alcanzar un nivel cero para el 2015 en el ASEAN 5 y en el 2018 en el ASEAN ampliado.

Lo interesante es que establecen sus estrategias y objetivos en la educación y formación de sus profesionales y técnicos como tema esencial para su crecimiento y bienestar y la fijación de políticas de transporte e infraestructura regionales para mejorar sus ventajas comparativas y competitivas, pretenden ser en la mayoría de los casos países factorías como Malasia, Indonesia, Tailandia y Myanmar, otros como una isla logística, de hecho –al presente- cuentan con el segundo puerto más importante del mundo que es Singapur, Vietnam junto a Camboya seguirán siendo “las fábricas de arroz de la región”, especialmente el primero.

Es admirable la capacidad diplomática de los vietnamitas para crear condiciones amigables en donde, por muchos años vivió, especialmente en la etapa del mundo bipolar y la guerra fría, el criterio del “enemigo comunista”. Ellos se están encargando con una muy buena estrategia diplomática, crear amigos. Merecen ser observados con atención, porque no solo fueron buenos en la guerra, también lo son en el campo diplomático. Aprendieron la lección de la historia, decía DISRAELI (ex Premier de Inglaterra) que en política no había mayores o menores enemigos sino que permanentemente existían mayores o menores intereses. Seguramente serán muy cautelosos -los vietnamitas- en el relacionamiento del ASEAN con Washington porque las heridas aún se mantienen abiertas.

Como dicen Ivan Ignacio Piovani y Sebastián Baglioni, editores de ese muy buen libro “El Sudeste Asiático” –una visión contemporánea- “El ASEAN es un caso ilustrativo de una asociación pensada de acuerdo a la lógica de la Guerra Fría para contra restar el



**FUNDOSMIL**

avance comunista, evolucionó hacia otra orientada a la promoción del crecimiento económico y del desarrollo social, la integración cultural, la cooperación mutua y la estabilidad regional.”

Están volcando esfuerzos –el ASEAN- para el desarrollo nacional y regional, les resulta dificultoso actuar como atractores de las grandes inversiones extranjeras que se direccionan hacia China y la India principalmente, de todas maneras impulsan un plan regional de transportes para construir un ferrocarril que partiendo del puerto de Singapur cruce la mayoría de los países hasta alcanzar las provincias del sur de China, que son las provincias que, justamente al gobierno chino le preocupan porque es una de las regiones en donde todavía no llegó el boom del crecimiento. Son –de construirse- más de 5000 Km. de tendido vial que les favorecerá de manera notable para su crecimiento a partir de una mejor logística de las comunicaciones, el desafío y las ganas de concretar el proyecto está. Es muy probable que en los próximos años el comercio internacional pueda contar con un transporte eficiente y seguro. El país más entusiasta es Singapur para que su puerto no sea desplazado del lugar de privilegio que ostenta en este momento.



Para el turismo internacional de alto consumo, como es el que utiliza lujosos cruceros que surcan los mares, les resultará más que interesante desembarcarse en el puerto de esa pequeña isla Estado Singapur y continuar en trenes rápidos que les permitirá disfrutar desde adentro el paisaje y las ciudades de esos países casi exóticos y llegar a China, las perspectivas para el negocio lucrativo del turismo serán muchas y variables.



**FUNDOSMIL**

O las carreteras inteligentes programadas para Indonesia y Malasia. Quien por su ubicación geográfica y sus volúmenes de carga queda fuera del circuito del transporte marítimo internacional es Filipinas, quienes tienen la necesidad de constituir líneas marítimas regulares eficientes intra estados para acelerar su crecimiento económico, caso contrario en cualquier intercambio comercial de bienes y servicios siempre estará presente el “costo filipino”.

Desde la perspectiva del transporte, Filipinas es como la Argentina, en donde un buque va a llevar o retirar una carga o un contenedor, no son países considerados **de paso**, por ello deben darle mucha eficiencia a sus sistemas de comunicación.

Lo bueno de los sudasiáticos es su sentido de pertenencia como resultado de una componente cultural propia y ajena que les ha otorgado distingos especiales dentro de sus disparidades culturales y religiosas, es como si estuviesen avanzando hacia una única identidad regional que los fortalece en el pensamiento nacional.

Como todos los países en vías de desarrollo su debilidad está en no haber fortalecido sus instituciones democráticas flotando en el pensamiento colectivo –al menos de sus dirigencias- que el acceso a la cooperación regional y mundial como países responsables radica en preservar la independencia de la justicia y de los poderes del Estado.

La sucesión de cambios abruptos que pongan en riesgo la garantía de la continuidad jurídica no les será beneficioso porque les quitará protagonismo en los acuerdos y decisiones regionales y mundiales.

Por eso hay grandes progresos en el fortalecimiento de las democracias.



**FUNDOSMIL**

Ese orgullo nacional y un conocimiento acabado que el camino al éxito es la **educación**, países como Indonesia y Malasia, los más poblados pretenden alcanzar la prosperidad mediante el desarrollo tecnológico y la formación profesional.



Malasia aspira a convertirse en los próximos años en el vértice de la informática y las telecomunicaciones en el ASEAN, para ello el Súper Corredor Multimedia –un área de 750 km<sup>2</sup>- pretende en el futuro competir con “Silicon Valley” de California, un proyecto bastante ambicioso pero que ha quedado retrasado luego de la crisis Asiática de 1997 y 1998 con escaso entusiasmo por parte de los inversores extranjeros, pero que los malayos continúan apostando a su desarrollo, sumando como programa la constitución de Cyberjaya una pretenciosa ciudad tecnológica basada en el conocimiento. La competencia es poderosa pero, los malayos son persistentes en sus objetivos y están bien encaminados; si no cambian el rumbo serán –en el futuro- un centro importante del conocimiento informático al igual que Taiwan, Hong Kong y la India, quienes estarán muy por encima serán los centros informáticos estadounidenses y europeos, los pasos están dados para superar la etapa de la factoría que en cambio sí se da en Tailandia uno de los países de la región que tuvo un crecimiento sostenido desde 1970 hasta la crisis financiera y que hoy está retomando el ritmo. Junto a China fabrican el 80% de las motocicletas y bicicletas del mundo.



**FUNDOSMIL**

El crecimiento tailandés, como ocurre en todos los países de rápido desarrollo económico, tuvo efectos exponenciales en contaminación ambiental, siendo su capital Bangkok una de las más contaminantes del mundo.

La contaminación y la planificación descontrolada en Tailandia afectó hasta a los hombres del campo como resultado de una desigual distribución de los recursos forestales y del agua que afectó a los agricultores.

Por otra parte, supieron aprovechar muy bien los tiempos de la Guerra Fría y con recursos americanos y propios construyeron caminos y la infraestructura necesaria para las comunicaciones que beneficia el traslado de bienes y servicios, por ello es muy importante las exportaciones de manufacturas –aparte de las motocicletas y bicicletas– que incluyen textiles, electrodomésticos, alimentos con valor agregado y petroquímicos, entre otros.

La gran ventaja comparativa de los países asiáticos es que, en conjunto conforman un sistema portuario que les da competitividad seis de los diez principales puertos del mundo están en el Asia, medidos en la cantidad de contenedores anuales que operan.

Indonesia, el más habitado, es la cuarta población mundial por país. Está procurando superar los padecimientos que le dejó la crisis financiera de 1997 y 1998 cuando tuvo que renegociar 138.000 millones de dólares de su deuda externa, siendo más de la mitad contraída por corporaciones privadas que gozaban de excesivos privilegios en el gobierno entre quienes se encontraban los familiares directos del entonces presidente Suharto. La fuerte crisis económica se transformó en crisis social que dejó como saldo una secuela de muertes como resultado de enfrentamientos armados.

La recuperación de Indonesia se está produciendo de manera lenta, en gran parte gracias al actual precio del petróleo que le está permitiendo recuperar y equilibrar sus presupuestos.



**FUNDOSMIL**

Seguramente que en unos años más tendremos recuperado al más poblado país del ASEAN y como lección les habrá quedado las ansias y confianza del pueblo por ver fortalecida su democracia; y las luchas sangrientas por la decisión del gobierno sobre Timor Oriental, serán heridas que se tendrán que cerrar con el tiempo. El fortalecimiento de la democracia creará “las condiciones” para acelerar su crecimiento económico, todo hace suponer que las autoridades gubernamentales desde Yakarta –su capital- están decididas a mantener firme el timón en este rumbo. Sus exportaciones al mundo han comenzado a marcar una clara recuperación –petróleo mediante- superando los 56.000 millones del año 2001, año que marcaba, no solo los efectos de la crisis del '97 y '98 sino también el inicio de la contracción de la economía mundial como respuesta a los eventos del 11 de septiembre, cuenta con 4 puertos regionales importantes y 2 para hidrocarburos que con una red de caminos facilita las condiciones de recuperación de su economía y el crecimiento del transporte debiendo mejorar su intercambio comercial con Filipinas y Camboya, este último junto a Laos son los más retrasados en términos económicos de la región. A su vez, la sorpresa será Laos en donde aún –en el campo- se practica el trueque desconociéndose el circulante monetario pero, su relevamiento topográfico y geográfico les depara en el futuro agradables sorpresas para su desarrollo económico. El gobierno deberá definir normas claras de resguardo del medio ambiente. Está en el tiempo preciso para que las futuras inversiones cumplan con los acuerdos internacionales sobre fauna y flora. Como país mediterráneo los acuerdos del ASEAN le favorece para la facilitación de su futuro comercio exterior.

Laos al igual que Vietnam y Camboya pertenecían al bloque comunista.

El ASEAN cuenta con comités especializados con sede en distintas capitales como ser: Comité de Navegación tiene su Secretaría en Bangkok, comunicación, transporte y telecomunicaciones en Kuala Lumpur, comercio e industria en Manila, aviación civil en Singapur y la Secretaría de alimentación, turismo, ciencias y tecnología en Yakarta.





**FUNDOSMIL**



En 1999 se intensifica la cooperación con los vecinos del norte de la región en el marco del ASEAN más tres con China, Japón y Corea del Sur, consolidándose de esta manera en objetivos que incluye la cooperación técnica, las inversiones y el comercio.

Al esquema de integración subregional del ASEAN se suma uno de mayor envergadura en 1989 uniendo países de ambas márgenes del Pacífico: el Asia Pacific Economic Cooperation (APEC), constituido en Canberra en donde asistieron 24 países de ambas orillas del Pacífico alentados por el espectacular progreso del comercio recíproco. Hoy conformado por Japón, China, Hon Kong, Corea del Sur, Taiwan, Indonesia, Filipinas, Malasia, Tailandia, Brunei, Vietnam, Nueva Guinea, Canadá, Estados Unidos, Australia, Nueva Zelanda, Rusia, Perú, México y Chile.

Las razones que contribuyeron a su creación son; el alto crecimiento obtenido por los países del Asia Oriental, el interés de Estados Unidos en promover en el ámbito asiático las normas de la OMC y, si fuera posible avanzar más allá de ellas. También el propósito de los países asiáticos del Pacífico es asegurar su presencia en el mercado americano, contando con la asistencia política-estratégica de Estados Unidos para asegurar un orden no conflictivo en el área posterior a la denominada “Guerra Fría”.

Sus miembros procuran alcanzar dos objetivos: en el año 2010 la liberalización total de los mercados de sus integrantes desarrollados y en el 2020 de los considerados países en desarrollo.





**FUNDOSMIL**

La APEC procura lograr ventajas competitivas mediante los siguientes factores concurrentes: cooperación tecnológica, financiera y logística procurando influenciar en el comercio a través de los puertos y el transporte, con fletes integrados, creando consorcios navieros que monopolicen el traslado de las cargas entre las regiones para tener dominio sobre las tarifas y así regular el mercado.

Mientras tanto América Latina está perdiendo el tren de la historia al no procurar asociaciones mayores que le permitan integrarse a bloques de esta magnitud.

En conjunto, los países del APEC representan el 58% del PBI mundial y sus exportaciones se aproximan al 50% del comercio global.

Como corolario, el bloque regional del Sudeste Asiático por su posicionamiento estratégico es un área conflictiva pero que, integrado al denominado bloque ASIA-PACIFICO está llamado a ser un área de intensa actividad económica con fuerte desarrollo del transporte y las comunicaciones a veces actuando como **ciudades logísticas** como es el caso de Singapur, un muy pequeño país que de acuerdo a los parámetros del comercio exterior del ASEAN es el más significativo, lo que fundamenta la definición que le damos en el otro extremo de la comparación a Chile cuando se define como **país-puerto**, que de acuerdo al pensamiento de los chilenos tendrían que denominarse, “punto de confluencia logística de la Comunidad Sudamericana de Naciones”. Las pretensiones chilenas se limitarán seguramente al área pacífico desde el centro oeste de Sudamérica porque la realidad es que los volúmenes de carga como consecuencia de los conglomerados humanos está en la costa atlántica y **las cargas siempre respetan la naturaleza de la geografía** mal que les pese a mis queridos amigos chilenos de los puertos de Valparaíso, San Antonio y Antofagasta, a pesar que en el norte chileno cifran sus expectativas en Mejillones, como posible puerto HUB hacia el futuro lejano.



**FUNDOSMIL**

Estas características de coincidencia presentan las estrategias de los países del ASEAN y de Sudamérica tendrían que profundizar más en materia de intercambio comercial.

Los “tigres” y los “dragones” junto a la China y la India tendrán fuerte influencia en el comercio mundial en el próximo decenio y el rol del **transporte y las comunicaciones** serán fundamentales para su competitividad que, hoy por hoy se lo facilitan lo paupérrimos salarios y las condiciones laborales de sus trabajadores pero, que el mundo desarrollado les exigirá ajustar. Así lo está planteando la AFLCIO la central de trabajadores norteamericanos y los organismos sindicales internacionales, estos últimos hacen oír sus voces de reclamo en el seno de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

El transporte que viene es un **todo** desde el productor al consumidor; desde el satélite al barco, desde el avión al camión y desde el ferrocarril al puerto de confluencia y distribución, sean éstos marítimos, fluviales o secos y denominados telepuertos. En el futuro próximo disminuirán los contactos personales de los hombres de negocios todo será comandado electrónicamente con múltiples comandos que serán las PC desde cualquier lugar del mundo con un teléfono satelital y una computadora bastarán para poner una orden de compra o envío de cualquier producto a un punto de demanda del mismo que puede estar a miles de Km. del lugar de requerimiento, a su vez por el mismo medio se ordenarán efectuar los pagos al banco conectado a la red internacional bancaria, los “ojos” de los que efectuaron la operación estarán precisamente en los puertos de ahí la denominación de tele puertos, acá deberá controlarse la calidad y el encuadre a las normas de adquisición preestablecidas. Velocidad, eficiencia, calidad y responsabilidad serán los estandartes que enarbolan en el futuro las denominadas **ciudades logísticas**, todo estará automatizado hasta –inclusive- llegar a los hogares. Este avance tecnológico-informático le dará alta eficiencia a los países poseedores de transporte y comunicaciones, pero a su vez serán factor de desocupación que los mismos tendrán que atender.



**FUNDOSMIL**

Estas serán las nuevas condiciones del mercado resultado de la competencia, la seguridad y las normas ambientales, que serán aplicadas por los países consumidores. Ya dijimos que el rey de todo el proceso será el consumidor, todos harán lo posible e imposible para complacerlo, el segundo, pero tan importante como el primero será el productor local de los países desarrollados que, en este caso los gobiernos harán todo lo posible por protegerlo, usando todas las barreras posibles desde las ambientales hasta las antiterroristas, las cubiertas pararancelarias estarán a la orden del día, nadie dirá que no –por los propios procesos de integración- pero, llegar a las góndolas en Estados Unidos o Europa “costará un Perú”.

En el futuro la concreción de corredores de interconexión inteligente facilitarán, en buena parte a mejorar las condiciones para abrir nichos en el mercado de consumo mundial.

En otra parte del planeta y alejado de los centros del consumo mundial, en Oceanía, en 1981 quedó constituido entre Australia y Nueva Zelanda por una parte y por la otra un grupo de pequeños países oceánicos integrantes del Foro del Pacífico Sur, el acuerdo regional de Cooperación Comercial y Económica en el Pacífico Sur (SPARTECA).

El acuerdo se basa en un régimen de preferencias unilaterales de Australia y Nueva Zelanda hacia los países menos avanzados como Papúa , Nueva Guinea, Salomón Vanatu, Nueva Caledonia, Fidji y otros.

La motivación más que comercial es política y afirma el liderazgo de Australia como potencia en el Pacífico Sur junto a Estados Unidos.

De todas maneras estos acuerdos de cooperación intensifican el intercambio comercial cuando nuevas oportunidades para el transporte marítimo y aéreo en especial.

Jesús G. González

Ex Subsecretario de Puertos y Vías Navegables