



UNIVERSIDAD
EAFIT® | Centro de estudios
Asia Pacífico



REVISTA DIGITAL

MUNDO ASIA PACÍFICO

MAP

CENTRO DE ESTUDIOS ASIA PACÍFICO
UNIVERSIDAD EAFIT

Vol.6 | Número 10 | Enero - Junio 2017 | ISSN 2344-8172

REVISTA DIGITAL

MUNDO ASIA PACÍFICO

MAP

CENTRO DE ESTUDIOS ASIA PACÍFICO
UNIVERSIDAD EAFIT

Vol.6 | Número 10 | Enero - junio 2017 | ISSN 2344-8172

www.eafit.edu.co/map

Nombre corto: revistadigi.mundoasiapacifico

doi: 10.17230/map

map@eafit.edu.co

Medellín-Colombia

La Revista Digital Mundo Asia Pacífico es una publicación académica semestral del Centro de Estudios Asia Pacífico de la Universidad EAFIT. Tiene como objetivo primordial realizar una aproximación y fomentar la investigación de la región en la comunidad académica interesada, a través de una exploración sistémica y metodológica del Asia Pacífico, siguiendo como parámetros las siguientes líneas de análisis: economía y finanzas, negocios y mercadeo, relaciones internacionales, cultura, educación, innovación y tecnología.

DIRECTORA

Adriana Roldán Pérez

Centro de Estudios Asia Pacífico

Universidad EAFIT

EDITORA

Maria Teresa Uribe Jaramillo

Centro de Estudios Asia Pacífico

Universidad EAFIT

EDITOR COLABORADOR

Camilo Pérez Restrepo

Centro de Estudios Asia Pacífico

Universidad EAFIT

COORDINADORA EDITORIAL

Juanita Sánchez Restrepo

Estudiante de Negocios Internacionales

Universidad EAFIT

COMITÉ EDITORIAL

Ignacio Bartesaghi, PhD

Coordinador del Observatorio América Latina-Asia Pacífico

Wonho Kim, PhD

Decano de la Escuela de Estudios Superiores

Internacionales y de Área

Universidad de Hankuk de Estudios Extranjeros de Corea

Thomas H Treutler, PhD

Director de la Maestría en Negocios Internacionales (MIB)

Universidad EAFIT

Oswaldo Morales, PhD

Director de Educación a Distancia de la Escuela de

Administración de Negocios para Graduados

Universidad ESAN

Pío García, PhD

Coordinador Línea de Investigación de Estudios Asiáticos

Universidad Externado de Colombia

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Claudia Giraldo Ramírez

Departamento de Comunicación

Área de Comunicación Creativa

Universidad EAFIT

CONTENIDO

NUEVO TIEMPO DE LA COOPERACIÓN CHINA – ALC: SEGUIR ADELANTE Y CREAR UN FUTURO PROMISORIO	6
REFORMA EDUCATIVA EN INDONESIA	11
ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS POLÍTICAS DE DESARROLLO AGRÍCOLA DE LA PALMA DE ACEITE EN INDONESIA: LA VIABILIDAD EN EL CASO COLOMBIANO	27
ANÁLISIS DE LA APLICABILIDAD INTERNACIONAL DEL SISTEMA VIAL DE TARIFA ELECTRÓNICA (ERP) DE SINGAPUR Y SU IMPACTO A LA MOVILIDAD: UN ENFOQUE SOCIO-AMBIENTAL PARA LA CIUDAD DE MEDELLÍN	41
ESTADOS UNIDOS – JAPÓN: EL DILEMA MILITANTE DE UN ANTIGUO IMPERIO	59
<hr/>	
ACTUALIDAD EN ASIA	
CHINA: CRECIMIENTO DEL PIB, COMERCIO, COMPETITIVIDAD Y PUERTOS MARÍTIMOS	70
WHAT IS GOING TO HAPPEN IN THE RELATIONS BETWEEN CHINA AND THE U.S. IN THE WAKE OF PRESIDENT TRUMP'S RISE TO POWER AND THE CURRENT SITUATION?	89
ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO DE SINGAPUR EN EL PERÍODO 1970 - 2016: UN MODELO DE DESARROLLO PARA LA COMUNIDAD INTERNACIONAL	96
RESEÑAS	116
FERIAS EN ASIA	119
ESPECIAL CONTACTO ASIA PACÍFICO	123
ESPECIAL DE IDIOMAS: APRENDE JAPONÉS	125





NUEVO TIEMPO DE LA COOPERACIÓN CHINA – ALC: SEGUIR ADELANTE Y CREAR UN FUTURO PROMISORIO

New time for China – LAC cooperation: move forward and create a promising future

doi: 10.17230/map.v6.i10.01



Fernando Barbosa¹
Universidad de los Andes
fernandobarbosa.reorient@gmail.com

¹ Fernando Barbosa, Político de la Universidad de los Andes. Desde 1973 se ha dedicado a los temas de Asia y, particularmente, de Japón: en el sector privado y en el público, la diplomacia, la academia, el periodismo, la consultoría y la traducción.

El 28 de noviembre de 1520, Magallanes abrió una puerta a lo desconocido. Ese día, según su bitácora, dejó el estrecho al sur del continente americano, para penetrar en el Océano Pacífico. Navegando hacia el occidente la expedición llegó a Asia. Se podría decir que aquella fue la culminación del sueño de Colón quien había intuido que, viajando desde Europa en ese sentido, se llegaría al Lejano Oriente.

Muerto Magallanes en Filipinas, Elcano continuó la travesía y regresó finalmente a Europa. Pero las rutas tienen que funcionar en ambos sentidos. Se necesitaron 45 años —casi medio siglo— para encontrar la ruta del tornaviaje entre Filipinas y México. Dentro de cuatro años se cumplirán 500 años de esta aventura y la región de América Latina y el Caribe se encuentra frente a una realidad paradójica: se reconoce bien qué hay en las riveras tanto en el lado asiático como en el americano. Pero en el medio sigue presente un gran desconocido que no se sabe si une o separa a estas dos regiones: el Océano Pacífico.

Cuando pienso en esta indefinición me pregunto si aquello de la comunidad del Pacífico es solo una ficción. Y en esta perspectiva, se quiere sugerir un mayor debate intelectual alrededor del tema que podría llevar a un replanteamiento de las relaciones entre China y América Latina y el Caribe.

La visita más fructífera que he hecho a China fue en 1985 cuando vine como miembro de la delegación que acompañó al Canciller de mi país. El Primer Ministro nos dedicó un tiempo muy generoso para explicarnos qué estaba pasando y qué iba a pasar a raíz de las reformas. Quisiera señalar dos datos: Primero nos señaló para el año 2000, 15 años adelante, la población de China se incrementaría en 200 millones. Colombia tenía entonces 30 millones de habitantes, con lo que la comparación era apabullante: en tres décadas China tendría en recién nacidos 6.6 veces el total de colombianos. O más dramático aún, esta nueva generación sería tan numerosa como todos los Estados Unidos de ese entonces.

Lo segundo, fue el anuncio de que la meta para alcanzar a los Estados Unidos era el año 2050. No dijo en qué se igualarían, ni cómo. Pero no hacía falta. Lo sucedido en las últimas décadas ha mostrado resultados que, como en el caso de las aguas del Océano Pacífico, resultan de tal dimensión, tan amplios y tan profundos, que tienden a volverse inescrutables. Lo anterior se anota para llamar la atención sobre las dificultades que se tienen en Latinoamérica para entender las magnitudes y los tiempos chinos. Ahora, si se observan los avances desde otro ángulo, posiblemente lo más evidente es que los plazos han disminuido: las metas se han cumplido antes de lo previsto y el objetivo de alcanzar a los estadounidenses ya muestra frutos visibles. Y este marco quizás sirva de ayuda para entender las expectativas que se generan en materia de cooperación.

La intención de estas notas, como puede deducirse, es la de alimentar los alcances de la cooperación desde unas perspectivas menos rigurosas y más eclécticas con el fin de buscar alternativas. Por ejemplo, es un hecho notorio que las nuevas tecnologías están afectando nuestra visión del mundo, de la sociedad en que vivimos, de nosotros mismos, como también están afectando nuestra salud, nuestras capacidades, nuestro trabajo y, por supuesto, nuestros sueños.

El 18 de septiembre de 2016, la Comisión Internacional para el Financiamiento de Oportunidades Educativas Globales presentó a la Asamblea General de las Naciones Unidas el reporte “La Generación del aprendizaje”. El trabajo que está dedicado a la educación, presenta varios datos que invitan a una profunda reflexión en términos de lo que está sucediendo y del impacto que tiene en el hombre actual.

La Comisión ha encontrado en su investigación que un 40% de los empleados en el mundo ya tiene problemas para encontrar trabajadores calificados y que, de acuerdo con su diagnóstico, se estima que en el 2030 de los cuatro



billones de empleos que hay hoy en día, la mitad desaparecerá, es decir, dos billones. La razón es que serán desplazados por la automatización. Y más aún, las expectativas indican que unos 800 millones de niños, la mitad de los que estudian hoy en día y que terminarán sus estudios secundarios en ese mismo año, 2030, no estarán adecuadamente preparados para integrarse a la nueva economía que los espera. Con una consideración más que agudiza lo dramático de la situación: no se sabe con certeza qué tipo de trabajos serán los que creen o necesiten en el próximo futuro ni qué capacidades y destrezas se requerirán.

Con estas consideraciones, se debe admitir que uno de los elementos que serán cruciales para despejar el futuro de las sociedades, será el de cómo se logrará encausar y entender la vertiginosa velocidad a la que se avanza en unos campos y la lentitud que presiona desde la otra orilla. Se ha visto la celeridad con que marchan los sectores de la producción y de los servicios que son los beneficiarios de la innovación científica y tecnológica. También se ha identificado la lentitud y la incertidumbre que rodea el campo educativo. Y esto ejemplifica los cambios y diferentes ritmos que muestran las sociedades en sus distintos niveles de progreso que incluyen el retroceso y el estancamiento, por una parte, y que en el otro extremo alcanzan una aceleración desmedida. Entre tales extremos surge la preocupación de cómo encontrar una mejor formulación de lo que pueden ser los objetivos, los programas y los esquemas para la cooperación internacional.

Mientras en América Latina resulta difícil encontrar medios para generar un desarrollo regional de ponderada extensión, debido entre otras cosas a los distintos modelos económicos que juegan papeles a veces contradictorios, China, de manera contraria presenta unos retos conceptuales de gran calado. Con esto se refiere al muy ambicioso proyecto de la Nueva Ruta de la

Seda (*One Belt, One Rout - OBOR*) y a resaltar unas características culturales de lado y lado que se deben considerar para calibrar las expectativas.

Si por un lado los chinos se han nutrido en las fuentes de la acción —o de la no-acción como la proponen los taoístas— Latinoamérica, por otro lado, se ha alimentado de la retórica y de la especulación griega. Y eso conduce a que mientras China piensa en cómo empezar, Latinoamérica entre tanto, se concentra en imaginar cómo será el final. De tal manera se contraponen culturalmente lo pragmático, lo que puede hacerse, con lo ideal que es lo que quisiera hacerse. El efecto, en términos de lo que generalmente se plantea, es que cada cual desarrolla su propio lenguaje que no logra encontrarse con el del otro. La consecuencia es que muchas veces el único resultado se traduce en una inmensa frustración.

Si se miran las relaciones de América Latina y el Caribe con China, surgen de inmediato dos Américas: una que mira al Pacífico y otra que mira al Atlántico. O, en otras palabras, una América que se aleja y otra que se acerca. En efecto, con la Nueva Ruta de la Seda, China ha enfilado su desarrollo en la misma dirección de Magallanes: hacia el occidente. Que terminará en el Atlántico y se alejará del Pacífico. Se siente que el vagón de Latinoamérica está desenganchado de este formidable esfuerzo, cuyos fundamentos no son solo ambiciosos sino sensatos en la medida en que buscan el desarrollo equilibrado y armónico de todos los participantes.

Después de cinco siglos, el Océano Pacífico continúa aislándonos. Si en el pasado el imaginario europeo situó a China en el Lejano Oriente, la actual China parece situar a América en el Extremo Occidente. Si esta conjetura resulta cierta, Latinoamérica está obligada a replantear todas las formas de relacionarse, incluyendo, por supuesto, los proyectos de cooperación. Será necesario buscar temas novedosos que logren captar el interés mutuo de nuestros pueblos.

Se han señalado dos preocupaciones que están relacionadas con la cooperación y que podrían fundamentar un nuevo enfoque de este mecanismo: 1) la velocidad de los cambios que se dan y se darán en el mundo; y 2) el desarrollo de las grandes proyecciones de China que hasta donde se observa tendrían la capacidad de alejar a Latinoamérica. Estas conjeturas quizás puedan ser de utilidad y den pie para repensar y reconstruir unas vías de entendimiento más realistas a las cuales habría que agregar la escogencia de los ejecutores y la formulación de nuevas metodologías.

Los problemas que crea el factor tiempo son variados. Lo primero es que no toda la sociedad avanza a la misma velocidad. Algunos sectores van más allá de lo necesario y otros van más atrasados que lo deseable para construir sociedades armónicas. Frente a esto se requeriría que la cooperación se formulara desde una perspectiva holística que permitiera sincronizar el progreso de los distintos sectores. Lo segundo es que con las variaciones tan notables que se dan con rapidez inusitada, los planes de antaño (los decenales, los quinquenales, etc.) han terminado siendo desplazados por las visiones de mediano y largo plazo. La enorme producción de conocimiento está llevando a Latinoamérica a la necesidad de planear para un año, o un mes y seguramente sobrepasará los límites semanales y diarios. La necesidad que surge para sobrevivir a tal espiral es la de aguzar la flexibilidad para el cambio dentro de un equilibrio entre lo cauto y lo arriesgado.

Ahora, en cuanto a las relaciones entre China y América Latina y el Caribe, es necesario reconocer que Latinoamérica sigue siendo desconocidos y lejanos y que la velocidad a la que se aproxima no es mayor a la de Magallanes. Y eso, en un mundo digitalizado que les ha puesto fin a las distancias, resulta alarmante. La verdad es que no se han logrado construir intereses conjuntos. Por lo menos en el caso de Colombia, el gobierno ha venido haciendo esfuerzos para acercarse en lo político en donde han alimentado una cercanía tímida.



Pero la sociedad civil y el sector empresarial, no son sensibles al potencial y a las oportunidades que podrían consolidarse.

Hasta ahora, la cooperación —bien entre poderosos y débiles, entre ricos y pobres como también entre iguales— se ha caracterizado por ser un instrumento de política gubernamental. Por tal razón, los actores que la han desarrollado son los gobiernos. Sin embargo, los tiempos han modificado las realidades y hoy no es posible —y quizás no sea deseable— dejar de lado a la sociedad civil y al sector privado.

Lo anterior puede verse mejor si se tiene en cuenta que la cooperación sigue atada al concepto de ayuda, que si se mira en términos de resultados ha sido muy positiva en lo político, pero no tan exitosa en los resultados prácticos ni en el acercamiento de los pueblos. En tal sentido, se podría reevaluar el enfoque de ayuda para substituirlo por el de “emprendimiento de riesgo compartido” en el que participen los gobiernos, el sector privado y los beneficiarios. Cambiar ayuda por riesgo podría estimular el mejor uso de los recursos y activar mecanismos de control eficientes.

Los cambios por los que ha atravesado el mundo en los últimos 70 años parecen no haber tocado con profundidad el concepto de cooperación que se gestó después de la Segunda Guerra Mundial. La cooperación para el desarrollo económico, sigue centrada en la asistencia técnica, tecnológica y financiera. Y los objetivos continúan dirigiéndose al mejoramiento de las condiciones materiales de vida de los habitantes de los países receptores. Es posible que este sea un buen momento para reevaluar los contenidos y, principalmente, los objetivos de la cooperación.

La crisis por la que atraviesan los modelos económicos del mundo es evidente. Los paradigmas están en quiebra. Frente a esta realidad, más que una necesidad, lo que existe es una oportunidad para reformular el destino de. No sería una sorpresa si se encuentra que las personas del XXI estén dispuestas a cambiar buena parte de sus ambiciones materiales por un poco de felicidad. Y en esa misma dirección, podríamos proponer nuevos horizontes para la cooperación internacional: la búsqueda de sociedades armónicas y de un mundo en el que todos se benefician. En otras palabras, se trata de resolver el dilema sobre las prioridades: construir un mundo más rico o construir un mundo mejor.

Asia y América llevan cinco siglos navegando en la inmensidad del Océano Pacífico y pareciera que todo se sale de las manos entre semejantes dimensiones. Pareciera también que el momento es el propicio para volver a lo fundamental con el fin de redirigir el destino de América.

El vértigo generado por la velocidad de los cambios y la profundización de la incertidumbre, reclama del mundo una pausa. Nada está quieto y todo se mueve. Quizás se requiere de un reposo para retomar después la marcha:

El hombre no utiliza como espejo el agua que corre, sino el agua que duerme —dijo Confucio— Solo la calma puede calmarlo todo.

>>>

Referencias

- Comisión Internacional para el Financiamiento de Oportunidades Educativas Globales. (2016). La Generación del aprendizaje. Recuperado de http://report.educationcommission.org/wpcontent/uploads/2016/09/Learning_Generation_Full_Report.pdf
- Zi, Z. (1998). Los capítulos interiores de Zhuang Zi. (González España, Pilar y Pastor Ferrer, Jean Claude, Trads.) Madrid: Trotta.



Evi Yuliana Siregar

REFORMA EDUCATIVA EN INDONESIA

Educational Reform in Indonesia

doi: 10.17230/map.v6.i10.02



Evi Yuliana Siregar
El Colegio de México
esivegar@colmex.mx

Resumen

Este trabajo es una parte de un proyecto de investigación que aún está en proceso. El tema central del proyecto de investigación gira en torno de la reforma educativa que se planteó en 1999 y los cambios que se presentan en las Instituciones de Educación Superior públicas durante 2000 y 2017 en Indonesia. El objetivo de este trabajo es identificar los impactos de los cambios que han hecho las IES públicas ante la reforma educativa relacionados con la calidad y equidad en la educación y la comercialización del conocimiento universitario. En este proyecto de investigación se hace un análisis bibliográfico y un trabajo de campo entre 2015 y 2017 en donde se realizan encuestas individuales a personas claves. La investigación examina a fondo los datos de la Universidad de Indonesia.

Palabras claves

Indonesia, educación superior, reforma educativa, calidad educativa, equidad educativa.

Abstract

This paper is part of a research project that is still in the process. The central subject of the research project turns around the education reform implemented in 1999 and the changes in the higher education during 2000 and 2017 in Indonesia. The aim of this paper is to identify changes in institutions of higher education and its impacts related with educational quality and equity and practice of commercialization of university knowledge. In this research project the work is divided into two: a review of the literature on the topic and a fieldwork between 2015 and 2017, which include interviews with key persons. The research project is focused on reviewing data from the University of Indonesia.

Keywords

Indonesia, higher education, education reform, educational quality, educational equity.

Introducción

El término reforma quiere decir 'cambio', así como también puede ser considerado como 'innovación'. Sin embargo, a diferencia de la innovación, la reforma tiende a realizarse por medio de acciones políticas y legislativas. Así, las reformas educativas son los cambios de las políticas educativas en el nivel nacional.¹ Estos cambios fundamentales tienen que ver con o se presentan en: (1) el gobierno y la administración del sistema escolar en su conjunto o en el de las escuelas; (2) la organización y la estructuración en niveles, etapas, o ciclos del sistema escolar; (3) la financiación del sistema escolar, la forma de asignar los recursos financieros; (4) el currículum; (5) el profesorado; y (6) la evaluación de los resultados del sistema educativo (Pedró y Puig, 1998, p. 43-44).

A pesar de que hay contrapuntos entre reforma e innovación, Pedró y Puig (1998) insisten que "las reformas incorporan importantes elementos de innovación que afectan a los procesos de enseñanza y aprendizaje y los contenidos curriculares" (p. 39). En América Latina existen varios estudios sobre innovación educativa. Por ejemplo, Ezpeleta (2004) realizó un estudio sobre este tema en donde propone que los proyectos actuales de innovación educativa en América Latina están basados en una idea de reforma sistémica, una reforma impulsada y forzada por agentes internacionales y por intereses económicos nacionales e internacionales. En sus trabajos se refirió a varios estudios entre los que destacan los de Coraggio y Torres (1997), Bonal (2002) y Wells et al., (1998). Sobre estos temas, Ezpeleta sostiene que "estos proyectos han sido implementados por la activa promoción del modelo de Reforma Educativa Global por los organismos financieros y técnicos internacionales que derivó en su adopción por los gobiernos de

¹ En algunos países de América Latina, como México, el término reforma educativa se aplica para la educación básica, mientras que para la educación superior se usa el término modernización (Villa, 2013; Rodríguez y Casanova, 2004). No obstante, para fines del presente trabajo se ocupará el término reforma, pues en el caso de Indonesia, el término reforma tiene que ver con el cambio político que se dio en ese país después de la caída de Soeharto, el segundo presidente, en mayo 1998. Por lo tanto, para la educación de Indonesia, tanto nivel básico, media superior como superior, se utiliza el término reforma educativa.



Evi Yuliana Siregar

la región e inevitablemente se multiplicó en variantes nacionales” (p. 407). El proyecto de innovación educativa en Finlandia, por mencionar un ejemplo, fue el primer proyecto de Reforma Educativa Global asesorado por la OCDE y la Unión Europea.

No obstante, Pedró y Puig (1998) afirman que la reforma educativa es un instrumento de las políticas públicas, que funcionan como eje o dirección para la gestión administrativa, como, por ejemplo, “para disponer de regulación, sistemas, herramientas concretas, y para la gestión política, como, por ejemplo, para satisfacer la demanda pública, en el sector educativo” (p. 39). Easton (1953) y Weber (1948) explican que, más allá de dar orientación o dirección, las políticas públicas son símbolos de autoridad o poder legitimado. También son productos de varios compromisos del gobierno (Ball, 1994). Taylor, Rizvi, Lingard y Henry (1997) sostienen que las políticas públicas no solo se tratan de documentos y legislaciones, sino también del contexto. En ese sentido, Ball (1994) argumenta que, para conocer y comprender las reformas educativas, es necesario revisar los textos, discursos y efectos, y decodificarlos. Rizvi y Lingard (2010) añaden que el proceso de producción e implementación de las políticas públicas son también importantes; por lo tanto, es necesario revisar el proceso desde el inicio hasta final, como, por ejemplo, cómo surge, cómo se convierte en parte de la agenda del gobierno, cómo se construye el texto, cómo se implementa y quizá hasta el proceso de la evaluación (p.14). Hasta aquí es claro que la reforma educativa se refiere al cambio de las políticas públicas en el sector educativo; se trata de una redirección de la consideración del gobierno.

Rizvi y Lingard (2010) también afirman que hoy en día las reformas educativas en el mundo van hacia una misma dirección, que es a las políticas globalizadas emanadas de las agencias internacionales, como UNESCO, OCDE y Banco Mundial; por lo tanto, las agendas importantes en la reforma educativa son iguales, como, por ejemplo, el currículo-pedagogía-evaluación, la gestión educativa, la equidad educativa, la movilidad universitaria, entre otros. Por otro lado, Ezpeleta (2004) considera que los principales problemas y retos asociados con la implementación de la reforma son, en primer lugar, el económico, para lo cual menciona que está dirigido a “producir cambios estructurales en la provisión de servicios sociales y educativos” (p. 407); el segundo elemento es pedagógico, aun cuando menciona que no siempre se articula con el anterior, está referido al tipo de enseñanza deseable y a las estrategias para buscarla, así como a lo que considera los resultados del ajuste en cada país, que consistirían en un referente histórico-político presente en la configuración de cada escuela y del sistema que las regula.

Derivado de estos razonamientos las preguntas pertinentes para el estudio son ¿Cómo surgió la reforma educativa en Indonesia? ¿Cuáles son las agendas principales de la reforma educativa en nivel superior? ¿Qué ha hecho la Universidad de Indonesia ante esa reforma educativa? Si ha hecho cambios, ¿cuáles son los impactos de esos cambios relacionados con calidad y equidad en la educación y la comercialización del conocimiento universitario? El trabajo se divide en dos publicaciones: la primera se concentra en responder las primeras dos preguntas y la segunda se concentra en responder la última pregunta. La estructura de este trabajo se divide en cuatro: 1) Crisis financiera-política-social, caída del Presidente Soeharto y reforma política, 2) La reforma educativa del nivel superior, 3) Cambios en la Universidad de Indonesia y 4) Impactos de los cambios relacionados con calidad y equidad en la educación y la comercialización del conocimiento universitario.

Crisis financiera-política-social, caída del Presidente Soeharto y reforma política

La crisis financiera en Indonesia en 1998 fue el resultado del colapso del sector financiero en el Sureste de Asia, que empezó con el anuncio de la devaluación del *baht*, la moneda nacional tailandesa, el 2 de julio de 1997. Laplamwanit (1997) comenta que tan pronto después de ese anuncio, el *baht* se devaluó un 15%-20% más. Sin embargo, el problema no se detuvo ahí, pues la devaluación del *bath* seguía sin parar en manera muy drástica en los siguientes meses. Tan solo en seis meses, el valor del *bath* había caído hasta un 70%. Fue una devaluación que jamás sucedió la historia financiera en ese país desde 1969, como sostiene Laplamwanit (1997):

El 2 de julio de 1997, Tailandia se había convertido en país bajo un sistema de tipo de cambio flexible. Después del anuncio, el *baht* tailandés se devaluó en aproximadamente un 15%-20% (28,80 *baht* por US\$1). Desde entonces, el valor de la moneda se había ido hacia abajo de forma continua y llegó a la parte inferior en 48,80 *baht* por US\$1 en diciembre del mismo año. Fue el tipo de cambio más alto (con un valor del *baht* más bajo) desde que Tailandia comenzó a llevar el registro en el año 1969 (párrafo 11).

Sin embargo, el mundo se sorprendió aún más, porque el problema se extendía a toda la región: el valor de la moneda nacional de Indonesia, Malasia y Filipinas también comenzaron a colapsar. Wade (1998) comenta que era tan fuerte la crisis económica, por lo que “se expandió a otros países, como Taiwán, Hong Kong y Corea, incluso llegó hasta Rusia, Brasil, Estonia, Australia y Nueva Zelanda” (p. 1535). El autor opinó que se trataba de una crisis de deuda muy severa, como la describe en lo siguiente:

La crisis de la deuda se ha convertido en una crisis de desarrollo. Normas de producción y de vida que caen destrozadas a medida que aumentan el desempleo y los efectos de enormes devaluaciones de trabajo hacia mayores precios de importación. Millones de personas pobres están en una situación de riesgo, y millones de personas de clase media se sienten despojados de su ahorro y seguridad. Esto no es una tragedia humana en la escala de Corea del Norte, pero la pérdida de la seguridad y la productividad son una tragedia, casi tan cruel como la guerra (p. 1535).

Nadie esperaba una crisis tan profunda como ésta. Los gobiernos del Sureste de Asia no lo preveían, ya que los desarrollos económicos el principio del año 1997 mostraron buenos resultados. El Fondo Monetario Internacional (FMI) incluso consideraba que los países de esa región eran “ejemplos para otros países en desarrollo, porque aplicaban la política fiscal de manera exitosa y tenían tasas de ahorro interno bastante altas” (FMI, 1998a, p. 3).

Muchos expertos intentaban explicar cuáles eran las causas de esa crisis. El FMI (1998a) creía que los países del Sureste de Asia eran víctimas de su propio éxito, que el crecimiento constante que se había logrado desde el inicio de los noventa (ver la información completa en Tabla 1), hizo que los gobiernos de la región no evaluaran adecuadamente los problemas y deficiencias de su estructura financiera. Por otro lado, Guillermo y Lederman (1998) explicaron que “el temor provocó la especulación de las monedas de la región, y esas circunstancias llevaron a la depreciación de la moneda en sí, a través del gasto masivo sobre las inversiones amenazadas por la devaluación del *bath*” (p.17-20). Por su parte, Rosenberger (1997) “culpó al modelo económico del liberalismo extremo, que permitió a las empresas privadas obtener préstamos del extranjero demasiados grandes y de corto plazo” (p.

22). Wade (1998) opinó que además del alto nivel de deuda que tuvieron las empresas de los países de la región, el problema fue también causado por el modelo de ahorro que adoptó su población, pues la mayoría invirtieron casi todo su ahorro en el hogar, y si ahorraron, prefirieron depositar su dinero en banco en vez de una acción. Además, “cuanto mayor sea el coeficiente de endeudamiento mayor será la probabilidad de que cualquier choque depre-sivo hará la falta de liquidez, el defecto y la quiebra” (Wade, 1998, p. 1540).

Tabla 1. Indicadores macroeconómicos de algunos países seleccionados

Nombre de país	Crecimiento (porcentaje/año)	Inflación (porcentaje/año)	Balance Fiscal (porcentaje/PIB)	Saldo de la Cuenta Corriente (porcentaje/PIB)
Durante 1975-1985 (en promedio)				
China	7.9	2.7	-1	0.4
Indonesia	5.7	13.4	0.3	-0.2
Corea del Sur	7.6	13.5	-2.2	-3.7
Malasia	6.3	4.8	-5.3	-3.2
Filipinas	2.9	15.6	-2	-5.1
Singapúr	7.2	3.4	1.9	-7.2
Tailandia	6.6	7.2	-3.7	-5.5
Brazil	4.1	101.2		-3.6
Chile	2.2	81	0.9	-6.5
México	4.7	39.5	-5.2	-2.3
Durante 1986-1996 (en promedio)				
China	9.9	11.6	-1.9	0.4
Indonesia	7.4	8.2	-0.5	-2.8
Corea del Sur	8.6	5.7	-0.1	0.9
Malasia	7.8	2.6	-2.4	-2.6
Filipinas	3.7	8.9	-2.3	-2.5
Singapúr	8.4	1.9	9.1	9.5
Tailandia	9.1	4.5	2.1	-4.9
Brazil	2.6	983.1	-1.3	-0.6
Chile	7.7	15.8	2.6	-3.1
México	2	45.7	-4	-2.8

Fuente: Tomado del Fondo Monetario Internacional (1998b)

En el caso de Indonesia, Tubagus (1997) comentó que en el inicio había una estabilidad económica e Indonesia no se había afectado por los problemas que sucedieron en los países del vecino. El autor argumentó que el gobierno de Indonesia se confiaba demasiado y no se dio cuenta rápidamente del cese de la fluidez financiera en efectivo, y, por eso, las primeras decisiones de política económica, como el uso de la liquidación y elevar las tasas de interés, siguiendo el modelo que se utilizaba para fortalecer el tipo de cambio de la rupia frente al dólar, fallaron. No obstante, Wade (1998) opinó que el factor importante fue que la confianza de los inversionistas bajó drásticamente, porque después de que se estalló la caída del *baht* “surgió una percepción de que los riesgos de invertir en los países de esa región eran muy altos” (p. 1542). A pesar de que la economía de Indonesia demostró grandes ventajas para los inversionistas, en corto tiempo su deuda externa había crecido demasiado, particularmente en el sector privado, y el problema empeoró por la debilidad estructural del sistema financiero, la corrupción, la colusión, el nepotismo, y el descontrol por parte de la reforma financiera.

Todos estos factores mencionados causaron la pérdida de confianza de la comunidad internacional e incluso del propio pueblo de Indonesia. El valor de la rupia, la moneda nacional de Indonesia, frente el dólar americano que aún estaba en nivel de Rp2,500.00 por US\$1 en agosto de 1997 cayó hasta Rp17,000.00 por US\$1 en enero de 1998. En marzo de 1998 el total de la deu-

da externa alcanzó a US\$138 mil millones, donde tan solo unos US\$72.5 mil millones eran la deuda del sector privado y dos terceras partes de ésta eran de corto plazo, que vencía en el mismo año, es decir, en 1998, mientras que en ese momento las reservas de divisas quedaron US\$14.44 mil millones. Durante tan solo unos meses, más del 70% de las empresas quedaron en bancarota y 20 millones de personas perdieron su empleo, y el ingreso per cápita bajó hasta US\$610, por lo que calculaban que, si la crisis continuaba, dos terceras partes de la población quedarían en una pobreza extrema.² De acuerdo con el reportaje del FMI (1998b), la crisis financiera en Indonesia se convirtió en la más profunda en toda la región Sureste Asiático (ver la información completa en la Tabla 2).

Tabla 2. Desarrollos macroeconómicos de ASEAN+1 durante 1997- primer semestre de 1998

Nombre de país	Desarrollo durante el año 1997				Proporción de Deudas por PIB 1997 (porcentaje)*	Desarrollo durante periodo enero-junio 1998				Proporción de Deudas por PIB 1998 (porcentaje)*
	Tasa de interés	Inflación	Crecimiento	Tipo de cambio		Tasa de interés	Inflación	Crecimiento	Tipo de cambio	
Deudas Externas										
Indonesia	8	7	5	-52	47	13	43	-12	-50	88
Corea del Sur	8	4	6	-43	40	10	6	-5	6	39
Malasia	8	3	8	-33	29	10	4	-5	-1	39
Filipinas	9	6	5	-29	26	10	7		-5	30
Tailandia	9	6		-44	48	9	5	-8	16	35
Deudas Internas										
Indonesia	27	7	5	-52	14	44	43	-12	-50	11
Corea del Sur	13	4	6	-43	3	21	6	-5	6	13
Malasia	8	3	8	-33	-3	11	4	-5	-1	3
Filipinas	13	6	5	-29	1	20	7		-5	4
Tailandia	16	6		-44	10	24	5	-8	16	

* Es una estimación de crecimiento acumulativo de la proporción de las deudas al respeto con el PIB de cada país.

Fuente: Tomado del Fondo Monetario Internacional (1998b).

Sin embargo, en ese momento Indonesia no solo enfrentó un caos económico, sino también político y social. A partir del 4 de mayo de 1998, el movimiento anti-Soeharto, que inició en julio de 1996 por la solidaridad después de que el gobierno intentó destruir el partido opositor, Partido Democrático de Indonesia, liderado por Megawati Soekarnoputri, fue cada vez más intenso y extendido en todo el país. La confrontación con los estudiantes era cada vez más severa y el clímax ocurrió cuando mataron a cuatro estudiantes de la Universidad Trisakti, el 12 de mayo de 1998, pues el día siguiente el pueblo pidió la renuncia del Presidente Soeharto. El 18 de mayo los estudiantes universitarios lograron tomar el Palacio Nacional de Senadores y Diputados, por lo que, finalmente el 21 de mayo Soeharto tuvo que abandonar su cargo como presidente después de 32 años en el poder como autócrata. La agenda del cambio que demandó el pueblo, a través del movimiento estudiantil, consistía en: 1) realizar un juicio a Soeharto y sus aliados, 2) eliminar la función dual del ejército nacional, 3) lanzar una nueva autonomía estatal, 4) respetar el estado de derecho, y 5) limpiar el gobierno de la corrupción, la colusión y el nepotismo.

Al salir Soeharto, surgió un gobierno con un presidente interino poco más de un año, encabezado por Bacharuddin Jusuf Habibie, quien era el vicepresidente en el gobierno de Soeharto. Con el fin de resolver los problemas económicos, políticos y sociales, así como numerosos conflictos internos ge-

2 Información tomada de un reportaje hecho por un grupo de periodistas en Indonesia. La información completa se puede ver en http://www.seasite.niu.edu/indonesian/reformasi/krisis_ekonomi.htm.



nerados por el cambio político, y reestablecer la paz social en todo el país, el nuevo gobierno propuso un conjunto muy amplio de reformas al Estado indonesio, llamada *Reformasi* ('la reforma'), que consistió en implementar el concepto de la descentralización y la autonomía, poniendo énfasis en el balance del poder político entre el gobierno central y los gobiernos estatales (Resosudarmo, 2005; Kingsbury y Avelino, 2003; LIPI, 2006).

El 7 de mayo de 1999 el nuevo gobierno lanzó la Ley Número 22/1999 sobre la reforma política (después se renovó con la Ley Número 32/2004, que es una versión completa de la reforma) que dictaba implementación del sistema descentralizado y la autonomía estatal, y así inició el cambio estructural en las políticas públicas de Indonesia. La descentralización y la autonomía son dos ejes centrales de la reforma en las políticas públicas en Indonesia. Por supuesto surgen preguntas como ¿por qué la descentralización y la autonomía son agendas principales de la reforma política en ese país?, ¿qué significan la descentralización y la autonomía para Indonesia? Para entenderlo, es necesario analizar las políticas del gobierno de Soeharto.

Soeharto inició su poder prácticamente el 1 de octubre de 1965, después de que ocurriera un conflicto interno muy profundo dentro del Ejército Nacional de Indonesia, y anunció que él dirigió el ejército para establecer la situación política nacional que lo convirtió en el segundo presidente del país, hasta su término el 21 de mayo de 1998. Durante su gobierno, Soeharto mantuvo una política centralizada bajo un régimen de control militar. Entre los reglamentos importantes que implementó para asegurar su poder estuvo el que estableció tres partidos políticos, donde uno de ellos, el partido Golkar, era del gobierno y los empleados del gobierno debían votar por ese partido en las elecciones, y la ley de subversión que se aplicaba fácilmente a todas las ciudadanías.

Durante el gobierno de Soeharto, el pueblo estuvo excluido del proceso político del país, pues no tenía libertad de expresarse, dejando al presidente como el actor principal y único en el escenario político y el desarrollo del país. Durante su poder, Soeharto se personificó por sí solo y de manera distorsionada como representante del pueblo, por lo que, todas las repercusiones del desarrollo del país sólo pretendían mantener la continuidad de su poder. Su régimen autoritario era cada vez más notable, principalmente en la víspera de la elección del año 1997 cuando se involucró en la división política del Partido Democrático de Indonesia dirigido por Megawati Soekarnoputri, la hija del ex presidente Soekarno, quien fuera destituido después de la muerte de siete generales que llevó a la conquista del poder por Soeharto. Ahí empezó a surgir finalmente una confrontación del pueblo y de parte de la clase política en Indonesia, en contra del gobierno. Cuando Soeharto anunció su renuncia, la petición más importante que solicitó el pueblo era eliminar la política de Soeharto y crear un sistema descentralizado y autónomo. El nuevo gobierno “aceptó esta propuesta para reconstruir la necesaria confianza del pueblo” (Haris, 2006, p. 5).

De acuerdo con el Director General del Asunto de Autonomía Estatal de Indonesia, en términos generales, el planteamiento de la descentralización y la autonomía tenía dos objetivos: lo político y lo administrativo; primero, “para posicionar al gobierno estatal como responsable de la educación política para el pueblo a nivel local, que era también una contribución al nivel nacional”; segundo, “para posicionar el gobierno estatal como una entidad propia de gobierno en el nivel local, que funciona para servir al pueblo de manera eficaz, eficiente y económicamente sustentable” (Ratnawati, 2006, p. xi-xii). Bajo la Ley Número 22/1999 que después se renovó con la Ley Número 32/2004, el gobierno central no solamente “reconoce el derecho de los gobiernos estatales para realizar sus proyectos de desarrollo estatal”, sino también “muestra su agenda política que incluye la participación del pueblo” (Haris, 2006, p. 5). Sin embargo, Haris (2006) comentó que en realidad la descentralización y la autonomía no son nuevos conceptos para el país, ya que habían surgido desde el inicio de la construcción de Indonesia como nación independiente. Muhammad Hatta, quien después se convirtió en primer vice-presidente de Indonesia, había escrito su idea sobre una política descentralizada y autónoma en su libro *Kumpulan Karangan Amsterdam-Jakarta-Surabaya* publicado en 1932. En ese libro, Hatta propuso la descentralización, como la base para la construcción política del país, y la autonomía como derecho de la participación política de la ciudadanía de definir sus propios destinos. Haris (2006) opinó que la descentralización significa “ceder la autonomía a los gobiernos locales para ejercer su política y economía” (p. 11), y comentó que la descentralización y la autonomía son objetivos del cambio político, sino instrumentos para la democratización del país. Es decir, el objetivo del cambio político es alcanzar un estado democrático. Y, entendiéndolo, se puede tomar la propuesta de Sargent (1979), de que la democracia posee elementos como la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones y la equidad y la libertad en elegir, expresar, practicar una religión, crear organización, reunirse y formar un sistema de representación, entre otros.

Sin embargo, hay que subrayar que la autonomía que se ha planteado en Indonesia, no es una autonomía total, porque el gobierno central considera que los gobiernos estatales no son competentes en algunos asuntos, tales como la política exterior, la defensa nacional, el sistema de justicia, el sistema monetario y fiscal, el desarrollo nacional, el presupuesto de balance financiero, la economía nacional, el desarrollo de recursos humanos, el uso de recursos naturales y su alta tecnología estratégica, así como la conservación y la estandarización nacional. Además de la Ley Número 22/1999, el gobierno también lanzó la Ley Número 25/1999 sobre el balance financiero entre los gobiernos central y estatales, para la implementación de la descentralización.



Evi Yuliana Sirégar

De acuerdo con esa ley, entre el gobierno central y estatal, habría un sistema de presupuesto proporcional. No obstante, con esto, al parecer el concepto de la descentralización y la autonomía que se derivaba de Muhammad Hatta fue complementado.

Otro cambio en las políticas públicas se reflejó notablemente en la reforma constitucional, particularmente en materia de política electoral. Justo después de que Soeharto renunció y fuera reemplazado por Bacharuddin Jusuf Habibie, el pueblo insistió en que se llamara a nuevas elecciones inmediatamente. Entonces el gobierno de Habibie decidió llevar a cabo las elecciones el 7 de junio de 1999, ya que el principal interés de realizar la elección general era para obtener la confianza del pueblo y la sociedad internacional. Es importante mencionar que en la elección de 1999 participaron 48 partidos políticos; el número de partidos políticos que se había registrado en el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos era de 141 partidos, gracias a la reforma que dio la libertad de establecer partidos políticos, ya que durante el gobierno de Soeharto solo se limitaba a tres partidos políticos. En esa elección por primera vez el Partido Democrático de Indonesia ganó el mayor porcentaje con un 33.7% de votos, mientras que el partido Golkar recibió un 22.4% de votos (Ananta, Arifin y Suryadinata, 2005, p. 10). En 2000, Indonesia tuvo un nuevo presidente, Abdurrahman Wahid, que era uno de los personajes claves para impulsar la reforma. Surgieron nuevas propuestas de ley sobre partidos políticos, elecciones y reestructuración de la Asamblea Consultiva del Pueblo y del Consejo de Representantes del Pueblo. En 2004 se llevó a cabo otra elección, y a partir de ese año el pueblo de Indonesia vota por el presidente³, y se implementó nueva ley de que el presidente solo puede ser elegido por dos periodos consecutivos. Tres años después, la Ley Número 22/2007 entró en vigor, lo cual significa que a partir de ese año el pueblo también vota por los jefes estatales.

Al parecer esos cambios fueron establecidos para garantizar la tranquilidad del pueblo y reestablecer la situación de paz. Sin embargo, otra realidad muestra que la reforma también era necesaria para estabilizar la economía del país, ya que, en el mismo tiempo, el nuevo gobierno tuvo que adoptar otro modelo económico: un modelo que favoreciera al crecimiento económico, que tuviera un mejor sustento entre la población y que pudiera elevar el poder adquisitivo de la clase media con una competencia más sana. Para plantear ese modelo económico, era necesario contar con un sistema político democrático (Damanhuri, 1999), porque es un requisito dictado por organismos como el Fondo Monetario Internacional y de otras agencias internacionales. Según Wade (1998), después de que Indonesia cayó en una profunda crisis financiera, el FMI ofreció “un programa de rescate emergente, apoyado por el gobierno de Singapur, Japón y Estados Unidos Americanos” (p. 1543). Sanjoto (1999) y Sjahrir (1999) comentaron que el gobierno de Indonesia recibió un total de US\$43 mil millones del FMI, así como del Banco Mundial y del Banco Asiático de Desarrollo, y otros US\$13 mil millones más de Singapur, Japón, Estados Unidos, y de otros países. Sin embargo, estas agencias condicionaron el apoyo financiero a la implementación de una reforma política. Por ejemplo, el FMI dio recomendaciones a los países de Asia para realizar una reforma estructural que se divide en cuatro: en el sector financiero y corporativo, en las políticas de competencia y de gobierno, en el comercio y en las políticas sociales. Entre las recomendaciones que ofreció la agencia se encuentran: “establecer procedimientos competitivos para la privatización, anunciar la prohibición de los límites a la utilización de los fondos públicos para rescatar a las empresas privadas y acelerar la privatización o cierre de las empresas públicas” (FMI, 1998b, p. 105).

3 Anteriormente votaba por el partido.

Por la condición en la que se encontraba Indonesia en ese momento, era difícil de rechazar el apoyo que ofreció el FMI, pero eso significó que el gobierno de Indonesia aceptó las recomendaciones que planteó el FMI. La aceptación de esas recomendaciones se reflejó claramente en la agenda política del presidente Megawati Soekarnoputri (2001-2004), y esto hizo que su gobierno recibiera muchos apoyos internacionales (Manning y Van Diermen, 2000, p. 4). En los primeros meses de su gobierno, Megawati vendió acciones de varias empresas estatales a las empresas extranjeras; entre estas acciones de las grandes empresas: del sistema de telecomunicación, de bancos, de productores principales de carbón, de gas natural, de cemento y de farmacéuticos.

El año 2003, a través de la Ley Número 19 /2003, el gobierno de Indonesia hizo una reforma de las empresas estatales y definió la privatización como venta, todo o parcialmente, de las acciones de las empresas estatales. Sin embargo, si se usa el término de Beesley y Littlechild (1989), que define la privatización como un acto de transferir la propiedad de gobierno al sector privado, Indonesia, en teoría, ya inició la "privatización" desde que se lanzó la Ley Número 1/1967, que permitía a los extranjeros administraran una parte de las empresas de minas, que luego se renovó con la Ley Número 6/1968 sobre la inversión extranjera. Desde entonces, las empresas estatales se dividieron en tres grupos: 1) del gobierno, 2) del gobierno y sociedad indonesia y 3) del gobierno, sociedad indonesia y extranjera. En 1989, a través de la disposición oficial del Secretario de Finanzas Número 740/KMK.00/1989, el gobierno de Indonesia hizo una reforma de las empresas estatales, re-definiendo esas tres categorías: 1) del gobierno central y estatal, 2) del gobierno y empresas estatales y 3) del gobierno y sector privado.

Sentosa (2009) comentó que "en muchos países la creación de las empresas estatales inicialmente era para superar los problemas causados por las fallas del mecanismo del mercado y la privatización de esas empresas es una política que debe ser ejecutada por gobierno que quiere reestructurar su economía" (p. 196-197). Durante la administración del presidente Soekarno se permitía la inversión del sector privado hasta 49%, pero en la época de Soeharto se permitía hasta 25%. La crisis económica del año 1997 que afectó mucho los ingresos y gastos nacionales, hizo que el gobierno de Megawati tuviera que vender las acciones de las grandes empresas estatales, porque de esa venta se esperaba una gran contribución para cubrir las necesidades emergentes. Sentosa (2009) comentó que "la privatización de esas empresas estatales se enfocaba en reducir la carga de sector público y el monto de subsidio y ganar la popularidad política" (p. 199). El autor también señaló que varios estudios muestran que "la privatización podría mejorar las condiciones de las empresas estatales, pues puede incentivar hacia una mejoría de la gestión" (p. 200). El autor concluyó que la privatización de la empresa de telecomunicación Telkom en 2002, por ejemplo, "mostró ese beneficio, sobre todo en la proporción financiera, como número de venta, operacional y actividades, y la rentabilidad" (p. 217).

Sin embargo, la toma de decisión de privatizar las empresas estatales era solo para resolver el problema financiero nacional de corto plazo, y para el largo plazo el gobierno de Indonesia debía plantear una reforma estructural. Wihardja (2009) comentó que "Indonesia debe pensar seriamente en reformar sus instituciones nacionales" (p. 473), que no solo se trata de cambiar las reglas, como lo define North (1990), sino de cambiar el sistema que consta de la regla, de la gestión o de las partes interesadas, tales como las creencias, las normas y las conductas implícitas de las organizaciones, como lo define Greif (2006). Tubagus (2003) también opinó lo mismo, que, para restaurar la economía, retener la confianza de los inversionistas y promover el crecimiento económico, "el gobierno de Indonesia a fuerza tenía que hacer una reforma estructural, que sobre todo para crear una estabilidad macro-



Evi Yuliana Siregar

económica, un buen gobierno (*good governance*) y una política pública de mercado amigable” (p. 266). Sobre el segundo elemento, el buen gobierno, es otro tema importante en los cambios políticos de Indonesia después de la democracia. ¿Qué es el buen gobierno y cómo se plantea? De acuerdo con el planteamiento del Banco Mundial (1992), el buen gobierno es un proceso de desarrollo sólido y responsable bajo una gestión que posee principios de la democracia y mercado eficaz, que evita el mal uso del presupuesto y la corrupción, tanto de manera política como administrativa, y usa disciplinadamente el presupuesto y crea un marco legal y político para las actividades económicas. El Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas (o UNDP, por sus siglas en inglés) explica que para tener un buen gobierno se debe contar con nueve elementos, los cuales son: la participación ciudadanía y una orientación hacia un consenso, una visión estratégica, la sensibilidad, la eficacia y la eficiencia, la rendición de cuentas y transparencia, la equidad y el marco legal (UNDP, 1997). En algunas discusiones, los indonesios han planteado sus propias interpretaciones sobre el concepto. Por ejemplo, Syaukani, Gaffar y Rasyid (2002) plantean el buen gobierno en el marco de la autonomía estatal como un servicio justo al pueblo, como lo sostienen en lo siguiente:

Primero, la autonomía estatal muestra la intención de realizar un paradigma que coloca el desarrollo como marco del servicio al pueblo. El desarrollo mismo no tiene un valor intrínseco en absoluto, porque solo es un instrumento del gobierno, pero el servicio al pueblo es lo fundamental. Segundo, la autonomía estatal solo funciona como el marco para el servicio al pueblo, por lo que el interés del pueblo no puede ser sacrificado por el desarrollo. Tercero, el sistema del gobierno debe mostrar un sistema de servicio justo para el pueblo y con autonomía estatal debe ser un sistema óptimo en todo el país. Cuarto, la autonomía estatal es una política del gobierno para recobrar el honor del gobierno y del pueblo (Syaukani, Gaffar y Rasyid, 2002, p. 171-172).

Observando las peticiones del pueblo y las recomendaciones de los agentes internacionales, se puede interpretar que el planteamiento sobre la descentralización y la autonomía como eje de la reforma de las políticas públicas es la respuesta que ofrece el gobierno de Indonesia para el cambio, para satisfacer las peticiones internas y externas. La descentralización y la autonomía sirven para reestablecer la democracia, reviviendo la participación del pueblo

a través del modelo de la autonomía estatal con el principio de buen gobierno y del modelo de la votación directa (Mahatma, 2006; Hiz, 2006; Lema, 2006; Kelrey, 2006). Sin embargo, Pepinsky y Wihardja (2010) comentan que, a los diez años de la implementación de la descentralización, no encontraron “efectos positivos de la descentralización en el desarrollo de Indonesia, pero tampoco efectos negativos” (p. 23). Los autores sostienen que, para que la descentralización diera un efecto positivo, como requisito “un país debe tener regiones relativamente homogéneas, el trabajo y un capital altamente móvil, y una fuerte responsabilidad para los líderes locales”. La experiencia de Indonesia demuestra la forma en que la falta de estos tres requisitos puede incapacitar la efectividad de la descentralización, sobre todo en los mismos distritos donde más se necesita un buen gobierno” (p. 22-23).

La reforma educativa del nivel superior en Indonesia

Pese a que el FMI recomendó realizar una reforma estructural, acelerar la privatización y minimizar el uso de los fondos públicos, esta entidad también aconsejó a Indonesia “proveer más gasto para el sector de salud y educación” (FMI, 1998b, p. 105). Sin embargo, el presidente de Indonesia emitió una disposición oficial, la Número 61/1999, en la cual el gobierno de Indonesia dio a conocer un nuevo estatuto para las Instituciones de Educación Superior públicas (en adelante IES) llamada *Badan Hukum Milik Negara* (en adelante BHMN, ‘entidad legal del Estado’)⁴. Este nuevo estatuto significó un cambio hacia a una nueva política: la política escolar autónoma. Sin embargo, la autonomía institucional implicó que el gobierno se distanció de sus anteriores funciones, porque dejó de ser responsable de financiar los gastos educativos. Como consecuencia, las IES públicas que recibieron ese estatuto debían buscar sus fuentes financieras para cubrir los gastos educativos y las primeras políticas institucionales que se plantearon eran diversificar las fuentes de ingreso financiero, por ejemplo: incrementar las colegiaturas y solicitar donaciones a los padres de nuevos alumnos que iban a ingresar a la universidad. A pesar de que en los discursos se proponía que ese ingreso se utilizara para mejorar los proyectos de investigación, el hecho de que la sociedad se responsabiliza en financiar los gastos educativos puede ser considerado como una práctica de privatización educativa. No obstante, las facultades no han considerado el fenómeno como una privatización.

BHMN no es una privatización... el presupuesto educativo viene del gobierno y de la sociedad y lo que se recibe de la sociedad es para satisfacer la necesidad interna (Yuwono, profesor titular y ex director educativo de la Facultad de Ciencias Humanidades de la Universidad de Indonesia, 7 de julio 2015).

El estatuto BHMN entró en vigor en 2000, y el gobierno de Indonesia lo aplicó solo a cuatro IES públicas, dentro de las cuales están la Universidad de Indonesia, la Universidad de Gadjah Mada, el Instituto de la Agricultura de Bogor y el Instituto Tecnológico de Bandung; unos años después, lo aplicó a otras tres IES públicas: la Universidad de Sumatra del Norte (en 2003), la Universidad Pedagogía de Indonesia (en 2004) y la Universidad Airlangga (en 2006). Sin embargo, hasta diciembre de 2001 el gobierno envió la propuesta y apenas hasta el año 2003 lanzó la Ley Número 20/2003 que describe algo sobre la autonomía. De acuerdo el Artículo 53 de ese reglamento, las IES son entidades legales para la educación superior, que dan servicios de educación superior y que son instituciones sin fines de lucro, pero ellas pueden manejar

⁴ Es difícil de hacer una buena traducción y además descubrir el significado de BHMN es parte de esta investigación, por lo que hasta este momento se utiliza el nombre original.



Evi Yuliana Siregar

sus finanzas en manera independiente, y para ser BHMN las IES deben crear tres elementos:

1. Junta de gobierno, que es un órgano universitario que funciona con representantes del gobierno y de la sociedad, cuyas sus tareas son elegir o destituir al rector, evaluar el trabajo del rector y su equipo, dar consejos al ministro sobre la gestión universitaria, entre otros.
2. Senado académico, que es un órgano universitario con representantes de cada facultad cuyas sus tareas se enfocan en asuntos académico.
3. Autonomía en manejo financiero y académico, que es un poder para manejar sus propios recursos con los principios de eficiencia y rendición de cuentas.

La idea de implementar el estatuto BHMN que al principio solo se aplicó en 4 IES públicas era para que estas se convirtieran en proyectos pilotos y modelos para las demás IES públicas. No obstante, ninguno sabía cómo realizarlo. El reglamento sobre BHMN que planteó el gobierno de Indonesia tampoco había sido claro, por lo que la gente cuestionaba, sobre todo del presupuesto recibido del pueblo que se suponía se usaba para el desarrollo de la investigación.

En 2009 el gobierno de Indonesia anunció la Ley *Badan Hukum Pendidikan* (en adelante BHP, 'entidad legal de la educación'), sobre todo para el manejo de las IES autónomas. De acuerdo con ese reglamento, las IES autónomas trabajan con los siguientes principios:

1. Son instituciones sin fines de lucro, pero si obtienen un saldo positivo, pueden invertir una parte de sus riquezas para crear proyectos educativos de calidad.
2. Tienen libertad y poder para manejar sus actividades académicas y no-académicas.
3. Realizan rendición de cuentas y transparencia basada en leyes y normas establecidas.
4. Aseguran la calidad educativa sistémica y continuamente para cumplir con la estandarización de la educación nacional.
5. Ofrecen mejor servicio y acceso para todos para garantizar la equidad.
6. Consideran la diversidad y la educación para toda la vida en sus programas.
7. Son responsables de la educación de la nación.

De acuerdo con la Ley BHP 2009, el gobierno central, el gobierno estatal y la sociedad tienen la misma responsabilidad de financiar la educación superior, donde el gobierno central junto con el gobierno estatal solo se responsabilizo por cubrir la mitad de los gastos operativos a través de un fondo concursable, mientras que la sociedad se responsabiliza de cubrir una tercera parte de los gastos operativos. Para cubrir todos los gastos operativos, las IES públicas podrían crear un portafolio de inversión a través de los proyectos educativos. Según el financiamiento que reciben, las IES públicas se dividieron en tres grupos: las IES del gobierno central, las IES del gobierno estatal y las IES de la sociedad. Sin embargo, por la Corte Constitucional en marzo de 2010, el gobierno tuvo que cancelar la Ley BPH 2009, pues había fuertes críticos de parte del pueblo, por sus preocupaciones hacia la práctica de comercialización y privatización de la educación superior. Además, la ley significa que deja la educación pública al mecanismo del mercado sin protección. En el Artículo 57 letra b de esa ley se menciona que las IES públicas están sujetas a la

Ley Número 37/2004 relativa a la quiebra y suspensión de pagos, y no ofrece protección contra la amenaza de la quiebra. La ley también está en contra de la Constitución 1945, de que el gobierno es la responsabilidad principal de la educación pública.

En 2012 se lanzó la Ley Número 12/2012. De acuerdo con esa ley, tanto el gobierno central como el gobierno estatal debían financiar la educación superior y el presupuesto provendría de los presupuestos nacional y estatal. La sociedad podría apoyar para cubrir los gastos educativos, pero a través de una donación voluntaria; mientras que, para cubrir los gastos operativos, las IES podrían establecer cuotas de colegiatura, pero los alumnos pagarían una cantidad de acuerdo con su capacidad financiera. Para aumentar el apoyo al financiamiento educativo, el gobierno facilitaría la colaboración entre las IES y las empresas privadas, y daría incentivos a las empresas y la sociedad cuando apoyaran los proyectos universitarios. Bajo la Ley Número 12/2012 se establecen tres estatutos de IES públicas: *Perguruan Tinggi Negeri Badan Hukum* (en adelante PTN-BH, 'institución de educación superior pública de la entidad legal'), *Perguruan Tinggi Negeri Badan Layanan Umum* (PTN-BLU, 'institución de educación superior pública del servicio público'), *Perguruan Tinggi Negeri Satuan Kerja* (PTN-Satker, 'institución de educación superior pública de la unidad de trabajo').

Al parecer, la Ley Número 12/2012 es tan similar a la Ley BHP 2009, pues hay tres grupos de IES públicas, y las IES BHMN se convirtieron en IES PTN-BH y las IES PTN-BH trabajan con los mismos principios que se mencionan en la Ley BHP 2009. Como un ejemplo, los gastos educativos de la Universidad de Indonesia están cubiertos por presupuesto del gobierno (23%), colegiatura-donación (41%), sector social (36%).

Conclusión temporales

Hasta aquí se puede ver que la reforma educativa en Indonesia que se implementó en 1999 es parte de la reforma total del gobierno de Indonesia para reestablecer la estabilidad económica, política y social después de la crisis de 1997. La reforma no solo fue un cambio emanado por la presión interna, por el pueblo indonesio, sino también externo, por las agencias internacionales. Las agendas principales de la reforma son la descentralización y la autonomía, que en el sector educativo del nivel superior se pueden interpretar como una reducción de responsabilidad del gobierno en gastos educativos. Como impacto de esa reforma, las IES públicas deben buscar sus propios ingresos para cubrir sus necesidades, a través de colegiaturas y donaciones de la sociedad y colaboraciones con sector social (incluyendo el gobierno, la sociedad y las empresas privadas).

A pesar de que la Ley BHP 2009 fue anulada por una preocupación de que las IES iban hacia la práctica de comercialización y privatización de la educación superior y constituida por la Ley Número 12/2012, no hay gran cambio. Las IES PTN-BH siguen haciendo las mismas actividades como las hacían antes con el estatuto BHMN, como plantean altas cuotas de colegiaturas y donación, ya que el presupuesto educativo del gobierno no alcanza a cubrir los gastos educativos. La diferencia es que ahora las IES PTN-BH aumentan sus cooperaciones con el sector social para recibir financiamiento educativo.

>>>

Referencias

- Ananta A., Arifin E. N. y L. Suryadinata (2005). *Emerging Democracy in Indonesia*. Singapur: ISEAS.
- Banco Mundial (1992). *Governance and Development*. Recuperado de <http://documents.worldbank.org/curated/en/604951468739447676/pdf/multi-page.pdf>
- Beesley, M. E. y S.C. Littlechild (1989). *The Regulation of Privatized Monopolies in the United Kingdom*. *The RAND Journal of Economics*, 20 (3), 454-472. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/pdf/2555582.pdf>

- Bonal, X. (2002). Globalización y política educativa: un análisis crítico de la agenda del Banco Mundial para América Latina. *Revista Mexicana de Sociología*, LXIV (3), 3-35. Recuperado de [http://www2.facsoc.uchile.cl/psicologia/epe/_documentos/GT_cultura_escolar_politica_educativa/recursos%20bibliograficos/articulos%20relacionados/bonal\(2002\)globalizacionypoliticaeducativaanalisisagendabancomundial.pdf](http://www2.facsoc.uchile.cl/psicologia/epe/_documentos/GT_cultura_escolar_politica_educativa/recursos%20bibliograficos/articulos%20relacionados/bonal(2002)globalizacionypoliticaeducativaanalisisagendabancomundial.pdf)
- Coraggio, J. y R. Torres (1997). *La educación según el Banco Mundial. Un análisis de sus propuestas y métodos*. Buenos Aires-Madrid: Miño y Dávila.
- Damanhuri, D. S. (1999). *Pilar-pilar Reformasi Ekonomi Politik: Upaya Memahami Krisis Ekonomi dan Menyongsong Indonesia Baru*. Jakarta: Penerbit Pustaka Hidayah y Centre for Information and Development Studies.
- Ezpeleta, J. (2004). Innovaciones educativas: reflexiones sobre los contextos en su implementación. *Revista Mexicana de Investigación Educativa*, 21 (9), 403-424. Recuperada de <http://www.redalyc.org/pdf/140/14002106.pdf>
- Fondo Monetario Internacional (1998a). *World Economic Outlook*, edición de mayo. Washington D.C.: FMI.
- Fondo Monetario Internacional (1998b). *World Economic Outlook*, edición de octubre. Washington D.C.: FMI.
- Greif, A. (2006). *Institutions and the Path to the Modern Economy: Lessons from Medieval Trade*. Cambridge: Cambridge University Press. Recuperado de https://web.stanford.edu/~avner/Greif_Institutions/0%201%20Chapter%201%20Introduction.pdf
- Guillermo, P. y D. Lederman (1998). *Financial Vulnerability, Spillover Effects, and Contagious: Lessons from Asian Crisis for Latin America*. Estudios de América Latina y Caribe. Washington D.C.: World Bank. Recuperado de <http://documents.worldbank.org/curated/en/820481468769795580/pdf/multi-page.pdf>
- Haris, S. (2006). *Format Baru Otonomi Daerah. Membangun Format Baru Otonomi Daerah*. Jakarta: LIPI.
- Hatta, M. (1932). *Ke Arah Indonesia Merdeka: Kebangsaan dan Kerakyatan*. Yakarta: Dekopin.
- Hiz, E.M.Z. (2006). *Demokrasi dan Partisipasi Rakyat. Membangun Indonesia dari Daerah*. Yakarta: Centre for Strategic and International Studies.
- Kelrey, A.K. (2006). *Demokrasi dan Penadbiran (Good Governance) di Daerah. Membangun Indonesia dari Daerah*. Yakarta: Centre for Strategic and International Studies.
- Kingbury, D. y H. Aveling. *Autonomy and Disintegration in Indonesia*. Londres-Nueva York: Routledge Curzon.
- Laplamwanit, N. (1997). *A Good Look at the Thai Financial Crisis in 1997-98*. Recuperado de http://www.columbia.edu/cu/thai/html/finacial97_98.html
- LIPI (2006). *Membangun Format Baru Otonomi Daerah*. Jakarta: LIPI.
- Lema, Y.F.A. (2006). *Pilkada dan Arus Balik Demokrasi. Membangun Indonesia dari Daerah*. Yakarta: Centre for Strategic and International Studies.
- Mahatma, M. (2006). *Pembasisan dalam demokrasi. Membangun Indonesia dari Daerah*. Yakarta: Centre for Strategic and International Studies.
- Manning, C. y P. van Diermen (2000). *Indonesia in Transition: Social Aspects of Reformasi and Crisis*. Singapur: ISEAS.
- North, D. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pedró, F. y I. Puig (1998). *Las Reformas Educativas: Una perspectiva política y comparada*. España: Paidós.
- Pepinsky, T. y M. Wihardja (2010). *Decentralization and Economic Performance in Indonesia*. Recuperado en <https://courses.cit.cornell.edu/tp253/docs/decentralization.pdf>
- Ratnawati, T. (2006). *Potret Pemerintahan Lokal di Indonesia di masa perubahan*. Jakarta: Pustaka Pelajar.
- Resosudarmo, B. P. (2005). *The Politics and Economics of Indonesia's Natural Resources*. Singapur: ISEAS.
- Rizvi, F. y B. Lingard (2010). *Globalizing Education Policy*. London y Nueva York: Routledge.
- Rodríguez, R. y H. Casanova (1994). *Universidad contemporánea. Racionalidad política y vinculación social*. México: UNAM-CESU y Miguel Angel Porrúa.
- Rosenberger, L. R. (1997). *Southeast Asia's Currency Crisis: A Diagnosis and Prescription. Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*, 9 (3), 223-251. Singapur: ISEAS
- Sanjoto (1999). *Reformasi dalam perspektif Sanjoto*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Sargent, L. T. (1979). *British and American Utopian Literature 1516-1975: An Annotated Bibliography*. Boston, Massachusetts: G.K. Hall.
- Sentosa, S. P. (2009). *Privatization Policy and Its Implications: The case of PT. Telekomunikasi Indonesia. The Indonesian Quarterly*, 37 (2). Yakarta: CSIS.
- Sjahrir (1999). *Krisis Ekonomi Menuju Reformasi Total*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Syaukani, A. Gaffar, R. Rasyid (2002). *Otonomi Daerah dalam Negara Kesatuan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Taylor, S., F. Rizvi, B. Lingard y M. Henry (1997). *Educational Policy and the Politics of Change*. London: Routledge.
- Tubagus, F. (1997). *Survey of Recent Development. Bulletin of Indonesian Economic Studies*, BIES 33 (2), 3-39.
- Tubagus, F. (2003). *Escaping the Debt Trap. Governance in Indonesia: Challenges Facing the Megawati Presidency*. Singapur: ISEAS.
- UNDP (1997). *Governance for Sustainable Human Development*. Nueva York: UNDP. Recuperado de <http://www.pogar.org/publications/other/undp/governance/undppolicydoc97-e.pdf>

- Villa, L. (2013). Modernización de la educación superior, alternancia política y desigualdad en México. *Revista de la Educación Superior*, XLII (168), 81-100. Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/resu/v42n168/v42n168a4.pdf>
- Wade, R. (1998). The Asian Debt-and-development Crisis of 1997-?: Causes and Consequences. *World Development*, 26 (8), 1535-1553. Recuperado de http://ac.els-cdn.com/S0305750X98000709/1-s2.0-S0305750X98000709-main.pdf?_tid=66c15df0-2486-11e7-aa0a-00000aacb35d&acdnat=1492554712_65ffe495c3f0d397aa59582c56622af4
- Wells, A., S. Carnochan, J. Slayton, R. Allen y A. Vasudeva (1998). Globalization and educational Change. *International Handbook of Educational Change*. Dordrech: Kluwer Academic Publishers.
- Wihardja, M. (2009). The need to reform political and economic institutions in Indonesia. *The Indonesian Quarterly*, 39 (4), 473-481. Yakarta: CSIS.



Shutterstock.com

ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS POLÍTICAS DE DESARROLLO AGRÍCOLA DE LA PALMA DE ACEITE EN INDONESIA: LA VIABILIDAD EN EL CASO COLOMBIANO

Comparative study of the palm oil agricultural development policies in Indonesia: the viability in the Colombian case

doi: 10.17230/map.v6.i10.03



Miguel Andrés Giraldo Gómez
mgiral51@eafit.edu.co
Universidad EAFIT

Resumen

Indonesia demuestra la importancia de generar sinergias entre los diferentes eslabones de la cadena productiva de aceite de palma a través de sus políticas públicas, con el fin de crear oportunidades en cuanto al acceso de bienes y servicios, capacitación y oportunidades de crecimiento principalmente a los pequeños campesinos. Este modelo podría ser implementado para el desarrollo agrícola de Colombia en el actual contexto de posconflicto. En ese sentido, el presente artículo tiene como objetivo identificar las políticas públicas de desarrollo agrícola enfocadas en el sector de palma de aceite en Indonesia que se convierten en referentes para la inclusión social en Colombia en el escenario de posconflicto, a partir de un enfoque comparativo de política pública.

En primer lugar, se expondrá un contexto general sobre la palma de aceite en Indonesia y Colombia. Posteriormente, se analizarán las políticas agrícolas implementadas por Indonesia y Colombia principalmente en el sector palmero. Por último, se presentarán unas conclusiones y recomendaciones de política pública.

Palabras clave

Indonesia, políticas públicas, pequeños campesinos, Colombia, desarrollo agrícola, aceite de palma.

Abstract

Indonesia demonstrates the importance of generating synergies between the different parts in the palm oil production chain through its public policies, in order to create opportunities for access to goods and services, training and growth opportunities mainly for small farmers. This model could be implemented for agricultural development in Colombia at the current post-conflict context. In that sense, this paper aims to identify agricultural development policies in the palm oil sector of Indonesia, which become reference to social inclusion in Colombia's post-conflict scenario, taking into account a comparative approach of public policy.

First, a general context on palm oil in Indonesia and Colombia will be exposed. Afterwards, the paper will analyze the agricultural policies implemented by Indonesia and Colombia focusing in the palm oil sector. Finally, some conclusions and public policy recommendations will be highlighted.

Key words

Indonesia, public policies, small farmers, Colombia, agricultural development, palm oil.

Introducción

La terminación del conflicto con las FARC que ha fragmentado por más de cincuenta años a Colombia es una condición necesaria para construir un mejor país; pero no es suficiente para construir una paz que le de sostenibilidad en el tiempo a la implementación de los acuerdos.

A partir de lo anterior, es necesario diferenciar entre la finalización del conflicto y la construcción de la paz. En el primer caso, el objetivo es negociar el nuevo orden, las reglas de juego y los mecanismos que hacen posible el tránsito para superar el conflicto. Construir la paz, en cambio, implica generar esfuerzos para eliminar la violencia como instrumento de resolución de conflictos. La problemática alude a los retos del aparato institucional para



fomentar el capital humano en las zonas donde se asienten los reintegrados en el contexto del postconflicto. Así, el deber del Estado debe ser brindarle a los reintegrados una serie de garantías que aseguren su vinculación completa a la sociedad.

Uno de los caminos para garantizar la construcción de paz se da en la medida en que se logren perfilar políticas públicas capaces de generar oportunidades de trabajo y desarrollo de la comunidad civil por medio del desarrollo agrícola.

Dado que Indonesia es el mayor productor de aceite de palma en el mundo, las prácticas que ha tenido en cuanto al desarrollo agrícola enfocados específicamente en el sector de palma de aceite pueden servir como un referente para Colombia.

Ahora bien, aprovechando que la industria de aceite de palma y el consumo a nivel mundial ha tenido un crecimiento exponencial en los últimos tiempos,¹ se puede considerar como una potencial oportunidad para generar desarrollo social y económico a partir de la coyuntura del posconflicto.

Así las cosas, la importancia del aceite de palma en el contexto mundial recae en que este es utilizado para diversos productos en el mercado, tales como chocolate, helado, sopas, cosméticos y combustible para carros. A continuación, se listan varias razones por las cuales el aceite de palma es un cultivo muy importante:

- Es el cultivo de aceite vegetal de más alto rendimiento, por lo cual se necesita menos de la mitad del terreno requerido por otros cultivos para producir la misma cantidad de aceite. Esto hace que sea el aceite vegetal menos caro del mundo y que tenga altas tasas de productividad comparadas con otros productos.

¹ Se estima que de 55,49 millones de toneladas en el periodo 2012/13 pasó a 58,46 millones de toneladas en el periodo 2014/15 (The Statistics Portal, s.f).

- Reemplazar el aceite de palma por otros tipos de aceites vegetales (como el de girasol, el de canola o el de grano de soya) significaría mayor utilización en la cantidad de tierras requeridas, debido a que la palma de aceite produce entre cuatro y diez veces más aceite que otros cultivos por unidad de tierra (The Roundtable on Sustainable Palm Oil, RSPO, s.f). Es decir, la productividad de los aceites de canola, girasol y soya está alrededor de 0,80, 0,60 y 0,40 toneladas por hectárea al año respectivamente, no obstante, el aceite de palma tiene una productividad de cuatro toneladas por hectárea al año.
- El aceite de palma tiene un efecto de preservativo natural el cual extiende el tiempo de durabilidad de los alimentos en los que éste se utilice.
- En los países productores, millones de campesinos y familias dependen del sector de aceite de palma, al mismo tiempo, desempeña un papel muy importante en la reducción de la pobreza en las áreas utilizadas para el cultivo de este producto. En Indonesia y Malasia, por ejemplo, aproximadamente cuatro millones y medio de personas viven de la producción de palma de aceite (RSPO, s.f).

Este trabajo identificará las políticas públicas de desarrollo agrícola enfocadas en el sector de palma de aceite en Indonesia que se convierten en referentes para la inclusión social en Colombia en el posconflicto, a partir de los de los aportes teóricos con respecto al enfoque comparativo y de políticas públicas de los autores que se mencionarán en el siguiente apartado de marco teórico.

Marco teórico

Dentro del campo de las ciencias sociales existen cuatro métodos principales para el análisis de las políticas públicas: método experimental, estadístico, histórico y comparativo (Bulcourn y Cardozo, 2008). Para el caso específico de esta investigación el método más adecuado sería la comparación, en la medida en que la experimentación no es aplicable, ya que se tendría que dar en un ambiente en donde las variables puedan ser manipuladas y en donde las condiciones del ambiente se encuentren estables. Por otra parte, el procedimiento estadístico es poco aplicable ya que es casi imposible hacer una cuantificación de las variables generando así vacíos para la aplicación de la teoría. En cuanto al método histórico, es aplicable en ámbitos generales, pero a la hora de individualizar el análisis se quedaría corto (Bulcourn y Cardozo, 2008).

Así pues, el presente trabajo se enmarcará bajo los planteamientos del enfoque comparativo, para por medio de este generar un estudio de las políticas públicas y los procesos de gestión territorial en cuanto al desarrollo de áreas rurales y agrícolas enfocándose en el sector del aceite de palma en Indonesia y en Colombia.

También, se utilizará el método comparativo como herramienta para medir que tan eficiente es el Estado en cuanto a la implementación y puesta en marcha de las políticas públicas, que en un contexto específico la sociedad y el mismo Estado consideran prioritarios.

Una política pública, en sentido estricto, es una acción de gobierno en la que confluyen tres elementos: recursos, voluntad política y conocimiento (Ordoñez, 2014, p.21).

De la misma manera, las políticas públicas actúan como una herramienta del gobierno para resolver problemas sociales previamente identificados, por medio del diagnóstico y el análisis de estos mismos. Lo anterior con el fin de resolver las principales causas de la problemática que se pretende solu-



cionar, donde se haga el mejor uso posible de los recursos públicos (Corzo, 2014). Es importante también, que se incluyan las opiniones de la ciudadanía, especialmente las de los afectados por el problema público en el diseño de política pública, ya que le otorga legitimidad a este proceso y permite que la sociedad esté incluida y sea copartícipe en la solución de los problemas públicos (Corzo, 2014).

En la administración pública se necesita estar comparando para saber si una ley o una política es o no exitosa, y para saberlo se toma como referente la experiencia adelantada en otros países en materia de políticas públicas para de esta manera acoger los resultados positivos y aplicarlos a la problemática que se quiere solucionar.

Vale la pena hacer énfasis en que el método comparativo permite fortalecer la capacidad analítica para evaluar experiencias políticas en varios niveles geográficos: internacional, nacional, regional y subnacional (Bulcourn y Cardozo, 2008). De igual manera, este método incorpora elementos históricos, políticos, económicos y sociales con el fin de generar comprensión en la evolución o evoluciones de las políticas públicas, y a la vez los diferentes rasgos que se encuentran dentro de contextos desiguales.

Teniendo en cuenta lo anterior, el estudio de las políticas públicas facilita la comprensión de las relaciones que se establecen entre el Estado y la sociedad, y como a través de estas políticas se logra beneficiar a la sociedad y así mismo generar institucionalidad dentro del área en las que éstas son aplicadas (Bulcourn y Cardozo, 2008).

De esta manera, el uso de la política comparada para el análisis de las políticas públicas es de gran pertinencia, ya que:

Este enfoque aumenta el grado de validez de los conocimientos y proporciona nuevas hipótesis. Así mismo, estimula la capacidad de aprender de los demás y aminora los peligros de implementar a ciegas. Todos los campos especializados de la ciencia política son plausibles de ser abordados con el método comparado,

y la política pública comparada se nos presenta como una sub-rama de la política comparada y de las *politics sciences*. Es posible una doble entrada: por un lado, el estudio de procesos de políticas públicas en diferentes casos (nacionales, regionales o subnacionales) o la comparación de políticas sectoriales de forma diacrónica (Bulcourn y Cardozo, 2008, p.12).

A partir de la utilización del método comparativo, se podrían identificar los procesos de administración pública y de desarrollo rural en Indonesia que han tenido éxito en la resolución de problemáticas sociales enfocadas al sector rural y así aplicarlos a la situación de Colombia, teniendo en cuenta la coyuntura del postconflicto.

El examen de estas dos realidades permite un análisis sectorial enfocado en la identificación de diferencias y similitudes. El uso conceptual de las políticas públicas permite simplificar la observación comparada y analizar si existen diferencias en la definición del problema, o en la configuración de la red de actores. Este trabajo tendrá como metodología el análisis de política pública con enfoque comparativo y la revisión de fuentes bibliográficas tanto primarias como secundarias. En primer lugar, se mostrará un contexto general sobre la palma de aceite en Indonesia y Colombia. Posteriormente, se analizarán las políticas públicas implementadas por Indonesia en materia agrícola enfocadas al sector palmero, por consiguiente, se hará lo mismo con respecto a las políticas públicas para el desarrollo rural en Colombia. Por último, se presentarán unas conclusiones y recomendaciones de política pública.

Breve perfil de la palma de aceite en Indonesia y en Colombia

Indonesia y Colombia son países con una economía basada en la agroindustria y son dos de los principales productores de palma de aceite, pero las diferencias en la producción son considerables. Indonesia cuenta con cerca de ocho millones de hectáreas cultivadas (Indonesian Investments, 2016) mientras que en Colombia tan sólo alcanzan las 500.000 hectáreas aproximadamente (Procolombia, 2015).

Si bien la diferencia en el número de hectáreas es grande, las oportunidades de expansión pueden ser mucho mayores para Colombia. Mientras la industria de aceite de palma crece en Indonesia y la capacidad de los terrenos se reducen, Colombia ofrece territorios y condiciones para desarrollar las plantaciones y promover la industria entre los dos países.

Indonesia es reconocida por ser la cuarta nación más poblada del mundo, identificada como la decimosexta economía en el panorama mundial. Se considera que en los próximos años el rol de Indonesia en el desarrollo mundial será notable, considerando que posee abundantes recursos naturales, una fuerza laboral joven con formación técnica y un mercado interno en constante crecimiento (Procolombia, 2015). La economía indonesia se soporta en gran medida en el sector agroindustrial en el que se destacan productos como el arroz, el café, el caucho y la palma de aceite.

En cuanto al cultivo de palma de aceite, Indonesia es el mayor productor a nivel mundial, con una producción total para el año 2015 de 33 millones de toneladas de este producto, de las cuales 24,5 millones de toneladas estuvieron dirigidas a la exportación (Indonesian Investments, 2016).

En la actualidad, el área cultivada de palma de aceite es de ocho millones de hectáreas ubicadas principalmente en las regiones de Sumatra y Kalimantan. De igual manera, se estima que el 50% de la extracción de palma de aceite les corresponde a empresas privadas, el 35% corresponde a los pequeños y medianos agricultores y el 15% restante les corresponde a plantaciones del gobierno (Indonesian Investments, 2016).

El sector de palma de aceite en Indonesia ha generado oportunidades laborales para las personas de las regiones productoras. Por lo tanto, se puede identificar el impacto de la industria palmera en la promoción del desarrollo social y económico principalmente en las áreas rurales, ya que al incluir a los pequeños y medianos agricultores se aumentan los ingresos económicos de la población y de igual manera el tránsito de bienes y servicios.

Por otra parte, Colombia es el primer productor de América de aceite de palma, sus plantaciones se encuentran principalmente en los departamentos de Cesar, Meta, Magdalena, Santander, Bolívar y Casanare.

En esos territorios hay cerca de 500.000 hectáreas sembradas en palma de aceite, de las cuales más de 300.000 se encuentran en etapa productiva y las restantes en su desarrollo (Procolombia, 2015). Para el año 2015 la producción total de aceite de palma fue de 1'130.000 toneladas de las cuales 310.000 toneladas estuvieron dirigidas a la exportación (Procolombia, 2016).

Por otra parte, el país cuenta con más de 44 millones de hectáreas aptas para actividades agroindustriales, en donde los cultivos de palma de aceite cuentan con relevancia ya que este sector cuenta con potencial de desarrollo y oportunidades de inversión bajo los parámetros de sostenibilidad (Portafolio, 2015).



Estrategias de desarrollo social enfocadas en el sector de aceite de palma en Indonesia

El desarrollo rural es uno de los principales objetivos de las políticas públicas en Indonesia. En el año 2000 se implementó un marco de autonomía regional que impulsó el desarrollo en las áreas agrícolas, ya que éstas se encontraban con un atraso significativo en comparación a las áreas urbanas (PASPI, 2014).

Este proceso de descentralización se dio de la siguiente manera:

El sector forestal pasó de un manejo centralizado hasta 1999 a uno descentralizado desde entonces, por medio de la reforma a la constitución para la descentralización a nivel distrital UUNo. 22/1999. Luego, por medio del decreto PP No. 25/2000 se les concedió la autoridad a los gobiernos distritales para administrar y regular sus propios recursos. En el sector forestal, se dio la autoridad al gobierno local sobre varios aspectos del manejo de bosques: la reforestación; la conservación de suelo y agua; los criaderos de gusanos de seda y abejas; la extensión forestal; el manejo de los bosques protegidos; el control de productos forestales no-madereros; el control de la caza tradicional de fauna no protegida; y la capacitación de las comunidades locales en el sector forestal. Igualmente, se les dio la facultad de otorgar los permisos de concesión de tierra para cultivos industriales, lo cual incrementó este tipo de concesiones de forma acelerada para promover el desarrollo económico a nivel distrital (Uribe-Jaramillo, 2015).

Según el gobierno indonesio, generar crecimiento en la economía agrícola a los niveles más altos posibles, es la clave para aumentar el ingreso rural y alivianar la pobreza (ADB, 2004). Lo anterior impulsó al gobierno de Indonesia a apostarle al desarrollo de las plantaciones de aceite de palma pertenecientes a pequeños agricultores, empresas privadas o compañías del gobierno esparcidas en las áreas rurales de cada provincia para generar un considerable beneficio económico el cual se ve reflejado en los siguientes estipulados:

- En primer lugar, las compañías activas de las zonas rurales y las plantaciones de aceite de palma funcionan como organizaciones de producción, las cuales generan empleo e ingresos para las personas de las áreas campesinas.
- Por consiguiente, la inversión en las plantaciones de aceite de palma son lo suficientemente grandes como para atraer crecimiento en otros sectores económicos en las zonas donde se establecen.

Asimismo, a lo largo de los años se han generado una serie de beneficios a partir del desarrollo agrario en Indonesia, los cuales se reflejan en el rol del aceite de palma en la generación de nuevos centros de crecimiento rural, en donde las zonas campesinas toman importancia por medio de la actividad económica gestada. De esta manera, la evolución del desarrollo del aceite de palma en Indonesia cuenta con tres fases principales:

Fase de gestación: esta fase se refiere a la elección de áreas desoladas, por parte de empresas del gobierno o empresas privadas para generar un proyecto de desarrollo de palma de aceite. En este caso, las empresas actúan como un núcleo de desarrollo económico en la medida en que invierten en infraestructura (vías, puentes y plantas de extracción y producción), facilidades públicas y sociales, en donde los habitantes y pequeños palmicultores de la región se ven beneficiados.

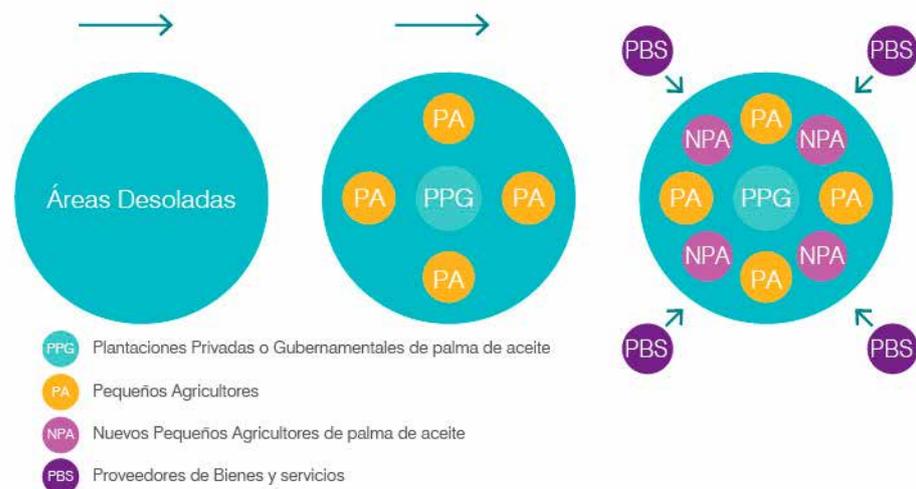
Fase de crecimiento: durante esta fase se da una atracción de nuevos agricultores locales los cuales trabajan en conjunto con el núcleo. Lo anterior genera un surgimiento de pequeños y medianos negocios tales como cooperativas generando insumos para la comunidad local, facilitando el flujo de bienes principalmente agrícolas capaces de suplir las necesidades alimenticias de la población local dentro del nuevo sistema palmicultor.

Fase de "agropolis": el desarrollo otorgado a partir de las dos fases anteriores, el producto de la articulación entre las grandes empresas, los pequeños agricultores y la comunidad local genera una serie de sinergias en donde la región es capaz de producir el crudo de aceite de palma y un mercado local en donde el flujo de bienes y servicios es sostenible para la comunidad. Estos

bienes y servicios se reflejan en infraestructura, transporte, comunicación, en el sector financiero, comercio, restaurantes y hoteles, químicos básicos, fertilizantes, combustible y minería, comida procesada, equipos electrónicos, entre otros.

Teniendo en cuenta los planteamientos anteriores, se presenta el siguiente cuadro, el cual evidencia la articulación entre los diferentes actores y escalafones del sector, tanto en la producción de palma como en el desarrollo y el crecimiento rural de las poblaciones.

Figura 1. Producción de palma para el desarrollo y el crecimiento rural de las poblaciones



Fuente: PASPI (2014).

De igual manera, se puede decir que hay un rol existente de las plantaciones de aceite de palma con respecto a la disminución de la pobreza en áreas rurales en la medida que, el número total de personas pobres en Indonesia bajó de 42,30 millones de personas en 1980 a 28,55 millones en el 2013 gracias a las políticas implementadas por el gobierno en materia de agricultura enfocadas al sector palmero (PASPI, 2014).

Ahora bien, la pobreza en las áreas rurales de Indonesia se caracteriza por la limitación en la cantidad de tierras disponibles; la desnutrición; la falta de educación; los bajos ingresos; la ausencia estatal y las bajas expectativas de vida. Así mismo, se cuenta con bajos niveles con respecto a los servicios de salud e infraestructura (agua potable, transporte, electricidad), medidas insuficientes para el saneamiento y una baja capacitación laboral.

Para superar las problemáticas anteriores, se requiere de crecimiento económico en las áreas rurales con altos índices de escasez. Por eso, las políticas de desarrollo de Indonesia han apuntado a la erradicación de la pobreza, puesto que si suben los ingresos de la gente que lo necesita, les daría la oportunidad para acceder a la educación, la salud y la prosperidad.

Para lograr lo anterior, el gobierno de Indonesia ha basado su política agrícola en cuanto al aceite de palma en convertir a los campesinos en pequeños empresarios capaces de autogenerar desarrollo en las áreas en las que se encuentran. Así las cosas, el gobierno aprovecha que la principal fuente de ingresos de la población rural pobre de Indonesia, es su propia mano de obra en agricultura y las plantaciones a pequeña escala para plantear el objetivo de incrementar la economía agrícola en materia del acceso a ingresos suficientes para mantener la vida y el sustento diario (ADB, 2004).

Este objetivo se lleva a cabo por medio del proyecto “*The Nucleus Estate Smallholder*” (El Núcleo de pequeños agricultores, NES). Este proyecto fue desarrollado por el gobierno como punto de entrada para la participación de los pequeños agricultores en las compañías de aceite de palma pertenecientes al Estado. Dentro de sus distintos programas se pueden incluir: subsidios, créditos corporativos, rehabilitación de las plantaciones y desarrollo local, todos direccionados a los pequeños agricultores de palma de aceite. El NES tuvo éxito no solo con los pequeños agricultores, sino que también fueron incentivos para las personas que habitaban zonas aledañas a los cultivos, ya que dimensionaron la oportunidad de generar ingresos a través del trabajo en las plantaciones de palma de aceite.

Para el gobierno de Indonesia el proyecto se implementó de manera efectiva en la medida en que el número de unidades de pequeños negocios de aceite de palma aumentó rápidamente, pasando de 142,000 unidades en 1990 a 3,70 millones de unidades en el 2013. De igual manera, el número de hectáreas utilizadas por los pequeños agricultores tuvo un aumento considerable, ya que pasaron de 291,000 hectáreas en 1990 a 3,80 millones de hectáreas en 2013 (PASPI, 2014).

Actualmente, el número de unidades de negocios familiares es aproximadamente de 3,70 millones de familias que anteriormente se encontraban bajo la condición de pobreza, pero que se transformaron en pequeños empresarios de palma, generando así mayores ingresos y oportunidades para ellos y su comunidad (PASPI, 2014).

El gobierno indonesio no solo promovió el *know how* para generar pequeños empresarios y ciudades agrícolas, sino que se enfocó en la creación de nuevas oportunidades de empleo para la fuerza de trabajo rural, con el fin de reducir la pobreza.

La propuesta para reducir la pobreza, se implementó con nuevas oportunidades para la fuerza de trabajo rural (ADB, 2004). De esta manera se decide absorber la fuerza de trabajo adecuándola a las condiciones rurales y las habilidades individuales de cada persona para introducirlos en el nuevo sistema de desarrollo rural enfocado en el sector de palma de aceite. Teniendo en cuenta lo anterior, se plantea el siguiente ejemplo: la absorción de fuerza laboral en las plantaciones de aceite de palma en Indonesia ha incrementado año tras año gracias al crecimiento del número de personas involucradas y la expansión de las áreas plantadas. En el 2000, el número de trabajadores requeridos en las plantaciones de aceite de palma pasó de 3,40 millones de personas a 9,30 millones en el 2013 (PASPI, 2014).

Estrategias de desarrollo social enfocadas en el sector de aceite de palma en Colombia

Las diferencias entre Indonesia y Colombia frente a la producción de palma de aceite, son exponencialmente altas, igualmente Colombia cuenta con un potencial en tierras y capacidades para mejorar el desarrollo del sector palmero y a partir de este el desarrollo de las áreas rurales y la inclusión de poblaciones vulnerables.

Vale la pena mencionar, que desde el año 2000 en Colombia se ha buscado generar una política sectorial capaz de asegurar la competitividad del sector de la palma de aceite por medio de la integración de las áreas rurales promoviendo el desarrollo equitativo y sostenible del campo (Restrepo, 2000). En esta medida, esta política busca contribuir con el logro de la paz, la convivencia y la justicia social, por medio de la focalización del papel del estado como facilitador de un entorno favorable para el sector rural.

Así, la política ha pretendido desarrollar por medio de cadenas productivas núcleos de desarrollo a través de grandes productores de palma de aceite, sin embargo, el papel del Estado se reduce simplemente a facilitar el nexo entre los grandes productores privados y los pequeños productores rurales (Restrepo, 2000). En este mismo orden de ideas, se plantea el desarrollo de alianzas estratégicas para superar la realidad que se vive actualmente en el campo la cual se ve enmarcada en dinámicas asimétricas, en donde un gran empresario con alta capacidad controla las áreas de siembra, mientras que un grupo de pequeños agricultores con bajos niveles educativos y limitaciones en la capacitación y acceso a nuevas tecnologías, continúan desarticulados del aparato productivo de la nación (Restrepo, 2000).

Ahora bien, dentro del contexto actual en materia de palma de aceite se está implementando el Plan Colombia Siembra², el cual busca expandir los cultivos de este producto con el fin de aprovechar las cadenas productivas frente a este producto (y otros que no tienen relevancia en este trabajo). Los objetivos principales de este plan son aumentar la oferta agropecuaria del país para garantizar la seguridad alimentaria de la nación, incrementar el área y los rendimientos a la producción agropecuaria y agroindustrial con el fin de mejorar los ingresos de los productores, y fortalecer el desarrollo tecnológico y los servicios en el sector agropecuario (Colombia Siembra, 2015).

Se espera que la implementación del Plan Colombia Siembra genere los siguientes resultados:

- Un millón de nuevas hectáreas, de 7.131.500 hectáreas sembradas a 8.131.500.
- El área plantada se incrementará en 18,30%.
- El Gobierno aportará US\$ 551.776.000 (1.6 billones COP) para financiar el Plan Colombia Siembra entre el 2016 y el 2018.
- El Plan Colombia Siembra aportará 1,70% adicional al crecimiento anual del PIB del sector agropecuario.
- Las exportaciones agropecuarias crecerán 4% anual entre los años 2015 y 2018 (El Tiempo, 2015).

Si bien Colombia ha implementado planes para el desarrollo rural, su principal objetivo se enmarca dentro de generar mayor competitividad comercial en cuanto a los productos de exportación. Por consiguiente, se debe generar desarrollo rural en las zonas agro del país. No obstante, este proceso sigue estando desarticulado de las realidades rurales ya que el fin último no es generar desarrollo ni inclusión de las poblaciones de las áreas rurales.

Ahora bien, según Jens Mesa Dishington, presidente ejecutivo de Fedepalma (Federación Nacional de Cultivadores de Palma de Aceite en Colombia), en los últimos años Colombia ha avanzado en materia social frente al sector palmero, por medio de la vinculación de la mano de obra al proceso de plantación y extracción de estos cultivos. La adhesión de la mano de obra al proceso productivo de palma de aceite se encuentra por encima de la mayoría de subsectores dentro de la agricultura nacional.

De igual manera, los resultados de estudios recientes de Fedesarrollo demuestran que los trabajadores vinculados al sector de palma de aceite en Colombia tienen ingresos 20% más altos que otros trabajadores en otros campos agroindustriales.

En la actualidad, el sector genera aproximadamente 135 mil puestos de trabajo, entre directos e indirectos. Estos empleos son bien remunerados, con alto grado

² El Plan Colombia Siembra es el plan del gobierno colombiano para generar la reducción de la mitad de los productos agrícolas importados (productos alimenticios principalmente). Este plan cuenta con un lapso de dos años de 2016 hasta 2018.

de formalización, acompañados frecuentemente de programas de capacitación y de promoción empresarial. Así mismo, se adelantan varios programas dirigidos a mejorar el bienestar, vivienda, salud, educación y recreación de las comunidades asentadas en zonas de influencia del cultivo (Dishington, 2013).

El cultivo de palma puede ser una alternativa para desarrollar cultivos incluyentes con responsabilidad sociales ya que este subsector es generador de aproximadamente 135.000 empleos con beneficios sociales, capacitación y entrenamiento a los trabajadores, promotor de programas de vivienda, educación, salud y recreación; al mismo tiempo que incentiva las alianzas productivas (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, 2011).

En esta medida, podemos identificar que la producción de palma de aceite puede generar altos beneficios para el desarrollo de áreas rurales, la inclusión de las pequeñas sociedades agrícolas, y las poblaciones antes excluidas, por medio de sinergias en donde todos los actores cuenten con participación y articulación en las actividades del sector palmero.

Conclusiones

Por medio de la utilización del método comparado como herramienta analítica a lo largo de este trabajo, se puede decir que Indonesia ha tenido una serie de políticas públicas enfocadas en el desarrollo rural a través de las plantaciones de palma de aceite, en donde se ha dado una articulación efectiva entre los actores (empresas privadas o estatales y pequeños agricultores).

El proceso implementado en Indonesia demuestra la importancia de generar sinergias entre los diferentes eslabones de la cadena productiva con el fin de crear oportunidades en cuanto al acceso de bienes y servicios, capacitación y oportunidades de crecimiento principalmente a los pequeños campesinos.

La inclusión se hace efectiva, cuando el Estado es el garante de generar desarrollo, no solo por medio de la inversión, sino por medio de identificación de las problemáticas, presencia y articulación del Estado en las zonas rurales, como lo es en el caso de las políticas públicas de autosuficiencia regional en Indonesia.

Teniendo en cuenta lo anterior, Colombia podría identificar los procesos de desarrollo rural en Indonesia, y así aplicarlos a su situación, teniendo en cuenta la coyuntura del postconflicto. Así, Colombia debería dirigir la importancia que le da a los procesos de exportación y competitividad comercial hacia el desarrollo rural, para generar autosuficiencia y autodeterminación de los pequeños agricultores y por consiguiente ser más productivos.

De igual manera, es necesario que exista una mayor articulación entre el Estado y los actores rurales, ya que no es suficiente que actúe como facilitador en generar nexos entre empresas privadas y los pequeños agricultores. En esta medida, las políticas públicas implementadas en Indonesia pueden servir como un referente para Colombia en materia agrícola y específicamente frente al sector de palma de aceite.

Ahora bien, a modo de reflexión personal y con el ánimo de mostrar proporciones a grandes rasgos en cuanto a la posibilidad de generar desarrollo a través de la palma de aceite se pretende hacer el siguiente ejercicio:

Colombia cuenta con más de 44 millones de hectáreas aptas para actividades agroindustriales, en donde los cultivos de palma de aceite representan (500.000) hectáreas. Si estas son divididas por la totalidad del número de personas empleadas directa e indirectamente (135.000), habría un estimado de (3,70) personas requeridas para trabajar en una hectárea.

Ahora bien, si se divide el estimado de reintegrados de las FARC, entre

guerrilleros y colaboradores no armados (17.500), por el número de personas requeridas por cada hectárea (3,70), daría un resultado aproximado de (4.729) hectáreas requeridas para emplear a todas estas personas antes excluidas y reintegrarlas a la legalidad, al tejido social y a las dinámicas de mercado.

Vale la pena hacer énfasis en que, de 44 millones de hectáreas cultivables, solo se necesitarían 4.729 hectáreas para darle trabajo a los reintegrados. Si esto fuera posible, el Estado debería garantizar la inclusión de esta población por medio de la enseñanza que da el proceso de desarrollo rural y superación de la pobreza en Indonesia.

Colombia puede tomar como ejemplo el desarrollo en la industria de aceite de palma en Indonesia y aprender de su trayectoria en este sector, esto se puede materializar con herramientas de cooperación internacional, tales como el Memorando de entendimiento entre el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural de la República de Colombia y el Ministerio de Agricultura de la República de Indonesia a partir de:

- Misiones empresariales y técnicas.
- Compra de semillas.
- Programas de capacitación en manejo técnico y administrativo de plantaciones y agroindustria.
- Elaboración, manejo y comercialización de las herramientas y equipos utilizados para el cultivo y procesamiento de la palma de aceite.
- Producción, aplicación y comercialización de fertilizantes utilizados en la producción de palma de aceite.
- Desarrollo del mercado de oleo-química.
- Desarrollo en la industria de Biorefinería.
- Intercambio de experiencias e información en el proceso de la palma de aceite.
- Convenio con el Centro de Investigación del aceite de palma en Indonesia.
- Extensión (transferencia de tecnología, capacitación y apoyo a la asistencia técnica).
- Transferencia de nuevas tecnologías.
- Realización de entrenamientos, simposios y talleres.
- Fortalecimiento empresarial y técnico para pequeños y medianos productores.
- Pasantías empresariales entre los dos países.
- Diversificación de productos y la mejora de la calidad.

Finalmente, cabe concluir que es de gran importancia promover la cooperación en el sector agrícola entre Indonesia y Colombia, especialmente en el desarrollo de los cultivos estatales, la gestión de agro-negocios, procesamiento de alimentos, la diversidad científica, el contacto empresarial y la promoción de los productos agrícolas. Estos aspectos son necesarios para brindar oportunidades en Colombia que atraviesa un escenario de posconflicto, con planes para la reintegración de los excombatientes y una necesidad inminente de desarrollo rural.

>>>

Referencias

- ADB. (2004). Agriculture and Rural Development Strategy Study. Asian Development Bank and Ministry Agriculture of Indonesia.
- Álvarez C. G. (2015). Colombia apuesta al millón de hectáreas de palma de aceite. Portafolio. Recuperado de <http://www.portafolio.co/negocios/empresas/colombia-apuesta-millon-hectareas-palma-aceite-39680>
- Bulcourf, P., y Cardozo, N. D. (2008) ¿Por qué comparar políticas públicas? Política Comparada.

- Corzo, J. F. (22 de septiembre de 2014). ¿Que Son las Políticas Públicas? (IEXE, Escuela de Políticas Públicas). Recuperado de <https://www.iexe.edu.mx/blog/que-son-las-politicas-publicas.html>
- Dishington, J. M. (3 de septiembre de 2013). Sostenibilidad social del sector palmero colombiano. FEDEPALMA. Recuperado de <http://web.fedepalma.org/sostenibilidad-social-del-sector-palmero-colombiano>
- Ministerio de Agricultura (2015). Colombia Siembra. Recuperado de <https://www.minagricultura.gov.co/ColombiaSiembra/Paginas/Inicio.aspx>
- Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. (2011). Palma de aceite. Bogotá, Colombia.
- The Statistics Portal (2017). Vegetable oils: global consumption by oil type 2012/13 to 2016/2017 The Statistics Portal. Recuperado de <https://www.statista.com/statistics/263937/vegetable-oils-global-consumption/>
- The Roundtable on Sustainable Palm Oil (RSPO). (s.f). Sustainable palm oil. Recuperado de <http://www.rspo.org/about/sustainable-palm-oil>
- Ordóñez G. (2014) Manual de análisis y diseño de políticas públicas, p. 21-22. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Indonesian Investments. (2016). Palm oil. Recuperado de <http://www.indonesia-investments.com/business/commodities/palm-oil/item166>
- Palm Oil Agribusiness Strategic Policy Institute (PASPI). (2014). The Sustainability of Indonesian Palm Oil Industry (Vol.I). Bogor, Indonesia.
- Procolombia. (2017). Perfil Sectorial Palma de Aceite en Indonesia. Yakarta, Indonesia.
- Procolombia (2015) Procolombia destaca oportunidades de inversión extranjera en aceite de palma en seis regiones. Recuperado de <http://www.inviertaencolombia.com.co/noticias/980-Procolombia-destaca-oportunidades-de-inversion-extranjera-en-aceite-de-palma-en-seis-regiones.html>
- Ramírez M. (2015). Lanzan apuesta para sustituir la mitad de alimentos importados. El Tiempo. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/plan-colombia-siembra-del-ministerio-de-agricultura/16392543>
- Restrepo, J. L. (2000). Política para el desarrollo del cultivo de la palma de aceite en Colombia 2000-2020. Dirección de Desarrollo Agrario del Departamento Nacional de Planeación. Bogotá, Colombia.
- Uribe Jaramillo, M. (2015). La encrucijada entre el desarrollo económico y la sustentabilidad ambiental en la política forestal de Indonesia (Tesis de maestría). El Colegio de México, México D.F.



Andrés Arcila

aarcila4@eafit.edu.co

**Juan Fernando Quintero
Franco**

[jqunt52@eafit.edu.co](mailto:jquint52@eafit.edu.co)
Universidad EAFIT

ANÁLISIS DE LA APLICABILIDAD INTERNACIONAL DEL SISTEMA VIAL DE TARIFA ELECTRÓNICA (ERP) DE SINGAPUR Y SU IMPACTO A LA MOVILIDAD: UN ENFOQUE SOCIO- AMBIENTAL PARA LA CIUDAD DE MEDELLÍN¹

Analysis of the International Applicability of Singapore's Electronic Road Pricing (ERP) and its Impact on Mobility: A Socio-Environmental Approach for the City of Medellin.

doi: 10.17230/map.v6.i10.04



¹ Especial agradecimiento a Camilo Pérez, profesor y coordinador académico del Centro de Estudios Asia Pacífico de la Universidad EAFIT y a Carlos Miguel Cadena, profesor de la Universidad EAFIT y coordinador académico de departamento Urban – Centro de Estudios Urbanos y Ambientales de la Universidad EAFIT.

Abstract

This project aims to inquire and analyze the international applicability of the Electronic Road Pricing (ERP) Project implemented in Singapore since 1998, which seeks to reduce the vehicular congestion levels in an urban centre or city. Therefore, decrease the gas emissions that lowers the air quality around the city and maximize the local productivity by standardizing transportation times. Essentially, the high vehicular volume that has been augmenting in the past few years in Medellin has caused severe social and environmental problems for the local population. Even more, the constantly increasing demand of vehicles at certain time lapses per day is actually decreasing the productivity of Medellin as an industrial and urban centre. Due to the fact that the currently active regulations on mobility have failed to give the problem a definitive solution, this paper aims to determine the applicability of implementing an ERP system within Medellin city taking into consideration the ERP Singapore case.

Key words

ERP, Mobility, Pollution, Development, Singapore, Medellin, Environment.

Resumen

El presente proyecto de investigación tiene como fin indagar y analizar la aplicabilidad internacional del proyecto de *Electronic Road Pricing* o ERP implementado en Singapur desde el año 1998 con el fin de disminuir los niveles de congestión vehicular en un centro urbano o ciudad, reducir las emisiones de gases que perjudican la calidad del aire y maximizar la productividad a nivel local al generar un tiempo de transporte más estandarizado. En efecto, la alta congestión vehicular que ha venido aumentando en los últimos años en la ciudad de Medellín ha sido causa de severos problemas ambientales y sociales para la población local. Aún más, la creciente demanda vehicular a ciertas horas del día logra disminuir la productividad de un centro urbano e industrial como lo es la capital antioqueña. Dado que las presentes regulaciones locales para mejorar la movilidad no han generado una solución definitiva, este proyecto busca analizar la aplicabilidad de un nuevo sistema de tarifas de congestión en la ciudad de Medellín con base al caso del ERP de Singapur.

Palabras clave

ERP, Movilidad, Contaminación, Desarrollo, Singapur, Medellín, Medios ambiente.

Introducción

La ciudad de Medellín (Colombia) posee un problema similar al de muchas urbes con una población más extensa respecto a su área metropolitana total. Este se basa en la cantidad de vehículos que se movilizan a través de sus vías y la calidad del aire por emisión de gases.

Adicionalmente, la alta congestión vehicular en ciertas áreas de la ciudad a determinados horarios durante el día, reduce actualmente la eficiencia de la ciudad como centro de industria y negocios estancando el tráfico de personas y factores productivos. En efecto, la reducción en la movilidad genera diariamente un retraso en ámbitos financieros, comerciales y sociales; afectando no solo la productividad de la ciudad sino la calidad de vida de la población.



Shutterstock.com

El presente estudio tiene como objetivo indagar y analizar la aplicabilidad internacional del proyecto de *Electronic Road Pricing* o ERP implementado en Singapur desde el año 1998 con el fin de disminuir los niveles de congestión vehicular, reducir las emisiones de gases que perjudican la calidad del aire y maximizar la productividad a nivel local al generar un tiempo de transporte más estandarizado; esto, buscando una mejora en la calidad de vida poblacional para la ciudad de Medellín. Se formula la incógnita ¿Qué tan factible es la aplicación del Sistema Vial de Tarifa Electrónica a la ciudad de Medellín y que repercusiones socio-ambientales traería?

A fin de responder a la incógnita anteriormente planteada, es imperativo analizar las condiciones presentadas en la ciudad-estado de Singapur al momento de implementar el ERP para su sostenibilidad y mantenimiento. De igual manera, es necesario identificar la política pública utilizada para su buen desarrollo y la necesidad del centro urbano para implementar un proyecto de cobro electrónico eficiente.

Uno de los puntos clave de este estudio radica en analizar el impacto social, económico y ambiental en Singapur y la forma en que la población logra responder a este nuevo proyecto de movilidad y desarrollo en el centro urbano. De esta manera se busca generar un marco comparativo de aplicación a la ciudad de Medellín, con el fin de impulsar la movilidad en ciertos sectores del área metropolitana, reducir las emisiones de gases malignos, aumentar la productividad local y mejorar la calidad de vida de la población. Por medio de un análisis detallado del sistema ERP de Singapur, se busca identificar las condiciones que impulsaron el uso de un sistema de cobro vial en la ciudad-estado. Adicionalmente, una detección y explicación de la política pública usada para implementar el sistema de ERP en Singapur resulta fundamental con el fin de entender el enfoque dado a la implementación del sistema. Todo esto con la finalidad de analizar los efectos del sistema de cobro vial a la movilidad y la calidad del aire en Singapur, examinar el impacto social del sistema ERP en la ciudad-estado de Singapur, estudiar la aplicabilidad del sistema ERP a la ciudad de Medellín y las posibles repercusiones socio-ambientales de implementar el sistema ERP a la ciudad de Medellín.

Electronic Road Pricing (ERP)

El sistema *Electronic Road Pricing*, traducido al español como 'Tarifas de Congestión' es un sistema de cobro electrónico de tarifas o peajes urbanos que buscan regular el tráfico vehicular en ciertos sectores del centro urbano o ciudad. El fin fundamentado del sistema ERP radica en desincentivar el uso del automóvil en ciertas vías de la ciudad por medio de una tarificación al tránsito vehicular. Adicionalmente, el sistema ERP consiste de estructuras elevadas con señalización que se alzan sobre la vía indicando el estado del servicio y costo por transitar esta ruta.

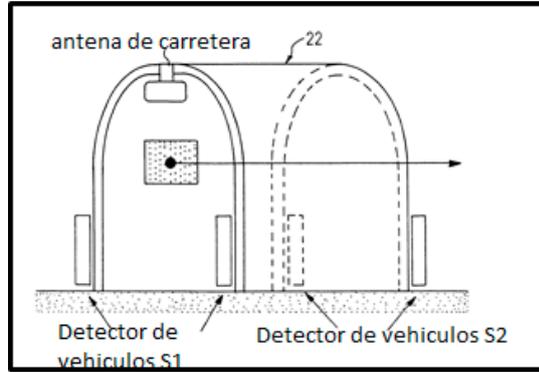
Estas Tarifas de Congestión o Sistema Vial de Tarifa Electrónica son impulsadas mediante el concepto de cobro electrónico de peajes o ETC (*Electronic Toll Collection*). Este sistema electrónico de tele-peaje posee la característica de no generar congestiones vehiculares al no parar el tráfico con el fin de recolectar la tarifa por el paso a cierta vía. El sistema ETC funciona electrónicamente mediante una estructura metálica de tres piezas o 'pórtico' que se eleva sobre la carretera y posee, en la parte superior, dispositivos de lectura electrónica que, por medio de comunicación inalámbrica, envían y reciben información a otro dispositivo instalado en los vehículos que circulan a través del 'pórtico'. En contraste, este dispositivo ubicado en los vehículos recibe el nombre de *transponder*; el cual posee la función de recibir y emitir señales entre los dispositivos electrónicos del pórtico y el vehículo.

En efecto, es por medio de esta comunicación inalámbrica entre el 'pórtico' y el *transponder* que es posible generar el cobro de la tarifa por el tránsito de dicha vía. Esto, por medio del dispositivo de pago que el usuario del vehículo haya estipulado; siendo generalmente una tarjeta de crédito o débito del usuario. Adicionalmente, este servicio de cobro electrónico de peajes requiere la previa instalación del *transponder* en los vehículos que transitan la vía. De esta manera, el dispositivo es puesto en la parte interior del parabrisas del automóvil y al momento en que este se acerca al 'pórtico' este debita automáticamente el cobro por tránsito en la vía. Con el fin de generar un buen funcionamiento, los 'pórticos' se encuentran dotados con un lector electrónico para recibir y emitir la señal al *transponder* en cada carril de la vía y así generar el cobro al vehículo. En efecto, el ETC resultaría poco efectivo sin un sistema de multas para los infractores. Debido a esto, con el fin de incentivar el buen uso del sistema y reducir la evasión ilegal, estas estructuras elevadas sobre la carretera cuentan con cámaras de video y fotográficas que tienen la función de registrar los vehículos que atraviesan el 'pórtico' y su placa, al igual que registrar aquellos vehículos que no cuentan con el *transponder* necesario e infringen el sistema al transitar por la vía (Ferno, 1993).

El procedimiento de pago se basa en el acercamiento del vehículo a la estructura de arco sobre la vía, donde las cámaras fotográficas registran la placa y las cámaras de video detectan al vehículo para así generar el cobro por tránsito en milésimas de segundo. Al momento del cobro, el *transponder* genera un pitido característico para indicarlo y el resultado de la transacción.

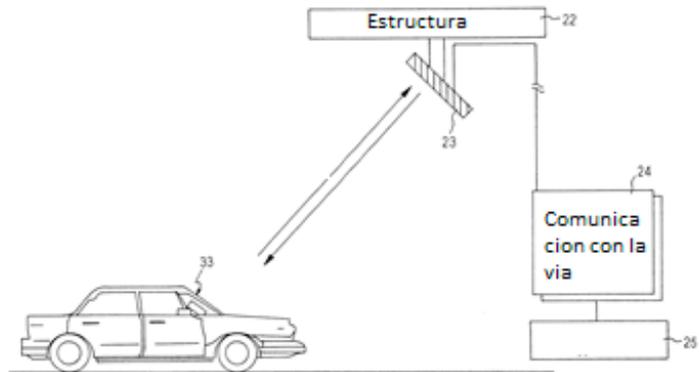
A continuación, gracias a la patente-concesión US6509843 B1 publicada el 21 de enero del año 2003 en los Estados Unidos de América, respecto a la invención de un sistema electrónico de cobro de peaje vial, se exponen los siguientes croquis orientados a prevenir la desviación multi-trayecto de las señales de radio entre el 'pórtico' y el *transponder*:

Figura 1.1. Croquis de un sistema ETC Básico



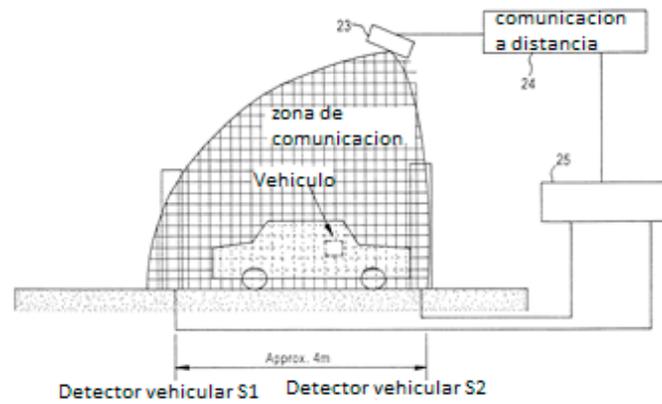
Fuente: traducción propia con base en figura de Fuyama, S. (2003).

Figura 1.2. Croquis de un sistema ETC Básico



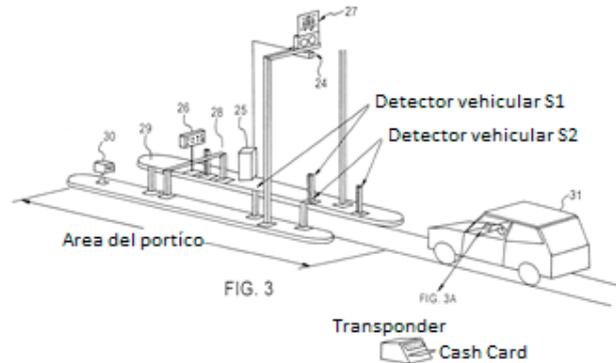
Fuente: traducción propia con base en figura de Fuyama, S. (2003).

Figura 1.3. Croquis de un sistema ETC Básico



Fuente: traducción propia con base en figura de Fuyama, S. (2003).

Figura 1.4. Croquis de un sistema ETC Básico



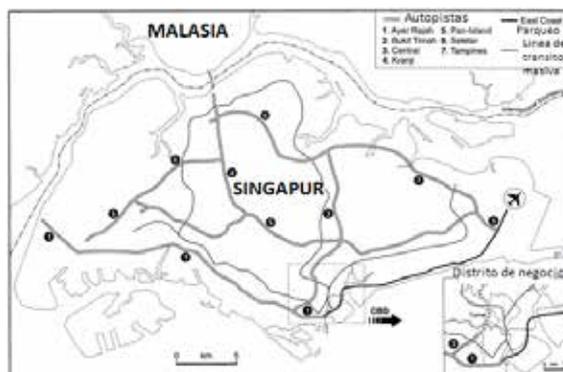
Fuente: traducción propia con base en figura de Fuyama, S (2003).

En los gráficos anexados, se expone la estructura básica de un sistema de cobro de peaje vial en sus comienzos. Este sistema presentaba en un principio, problemas de comunicación adecuada entre los vehículos y la estructura elevada sobre la vía. Esto, debido a la reflexión de las ondas de radio que comunicaban el 'pórtico' con el *transponder*. En adición, estas reflexiones se producen por la interferencia generada por otro vehículo transitando la vía o algún objeto cercano que afectará la calidad de la señal de radio. En efecto, se logró llegar a una mejora en reflexiones de ondas de radio mediante la aplicación de material impermeable a estas a lo largo de la estructura ERP y sus cercanías.

ELECTRONIC ROAD PRICING (ERP) EN SINGAPUR

La ciudad-estado de Singapur cuenta con tan solo 3496 km de carretera (2004) (*Land Transport Authority*). Existen ocho autopistas con una longitud total de 164 km (2004) (Ver Figura Anexa Mapa de Singapur). Adicionalmente, para el año 1999 existía un total de 688.811 vehículos automóviles matriculados se encontraban transitando en la ciudad, había alrededor de 1,1 vehículos por cada cinco metros de carretera. Esto, daba lugar a un tráfico a-parachoques. El problema creciente de la movilidad y el flujo de vehículos se ha presentado en Singapur desde 1970 y ha forzado al gobierno local a tomar medidas que controlen el tráfico de automóviles en sus vías (Goh, 2002).

Figura 2.1. Mapa de Singapur



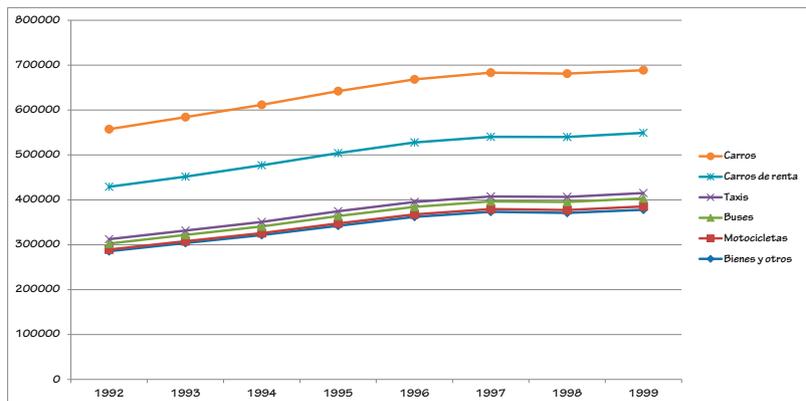
Fuente: traducción propia con base en figura de Goh M. (2002).



En la década de 1990 (Ver Figura Anexa Población de Vehículos en Singapur 1992-1999) y, con la expansión tecnológica del siglo XXI, este fenómeno ha incrementado potencialmente.

En Singapur, el problema de la congestión vehicular se ha combatido por el lado económico de la ecuación; el cobro de altas primas o impuestos para poseer un vehículo ha sido una práctica común en la ciudad-estado para desincentivar la compra y uso de automóviles. Adicionalmente, se tiene por hecho que el uso de las vías públicas genera un costo social; en efecto, mientras los conductores y dueños de vehículos estén dispuestos a pagar por este costo, podrán circular por las vías de la ciudad tanto como lo deseen.

Figura 2.2. Población de Vehículos en Singapur 1992-1999



Fuente: *Data.gov.sg* (2017)

Estas medidas impuestas por el gobierno de Singapur para enfrentar el alza en la cantidad de vehículos automóviles en las vías incluyen la imposición de impuestos a los vehículos, impuestos a la gasolina, extra cargos al parqueo, *Area Licensing Scheme* (ALS), *Road Pricing Scheme* (RPS) y el Sistema de Cuota Vehicular (VQS) (Goh, 2002). Gracias a la imposición de altos costos a la posesión de un vehículo automóvil, se ha logrado una disminución en los niveles de tráfico a lo largo de las vías de la ciudad-estado. Sin embargo, no

todos los cargos a la posesión de automóviles han sido exitosos; en 1972, el gobierno buscó aumentar los aranceles a los vehículos de un 30% a un 40%. Sin embargo, debido al estado favorable de la economía y a las altas aspiraciones de los consumidores, la imposición de los aranceles no logró su objetivo principal.

En la tabla anexa a continuación, se exponen algunas de las medidas tomadas por el gobierno de Singapur con el fin de disminuir el nivel de automóviles en circulación dentro de la ciudad entre 1972 y 1999.

Tabla 1. Medidas de congestión y cobro del Sistema Vial de Tarifa Electrónica en Singapur 1972-1999

Año	Medida	Concisa descripción de la medida/sistema	Rango de Éxito
1972	Pago Adicional de Registro (ARF)	Sobrecargo impuesto a los vehículos nuevos, valorado del 5% al 140% del valor del vehículo en el mercado abierto dependiendo de las capacidades y funciones del automóvil.	Medida temporal y revisada en 1975 y 1975.
1975	Area Licensing Scheme (ALS)	Restricción al acceso al Centro de Negocios de 7.30 a.m. a 6:30 p.m. Entre semana y de 7:30 a.m. a 2:00 p.m. los sábados mediante la adquisición de licencias suplementarias.	Inicial disminución en el tráfico hacia el Centro de Negocios del 45%. Para 1988 la disminución no fue sostenida debido al incremento del empleo en el Centro de Negocios.
1987	Metro de Singapur (MRT)	Sirve para el transporte masivo de pasajeros.	La cantidad de pasajeros aumentó de 346 millones en 1998 a 360 millones en 1999. Un aumento de 14 millones.
1990	Sistema de Cuota Vehicular (VQS)	El Certificado de Propiedad (COE) es introducido. Los conductores ahora necesitan "pujar" para poseer un carro.	Con el VQS, 41.000 vehículos menos fueron registrados entre 1990 y 1993.
1994	Esquema de Carro Fuera de Pico (OPC)	Ofrece a nuevos y antiguos dueños de carros la posibilidad de ahorrarse tarifas e impuestos de registro a cambio de un menor uso vehicular.	No muy efectivo ya que muchos conductores prefirieron el uso a libertad del carro por conveniencia.
1995	Esquema de Precio Vial (RPS)	Esquema de cobro vial manual introducido para paso lineal del flujo de vehículos con el fin de descongestionar ciertas áreas de la ciudad fuera del Centro de negocios.	Reducción inicial en el volumen del tráfico a lo largo de las autopistas monitoreadas por el RPS del 41% de 12.400 a 7.300 vehículos. Mientras que la velocidad del transporte público aumentó un 16%.
1998	Tarifas de Congestión (ERP)	Sistema de cobro vial automatizado con el fin de reducir el personal necesitado para el sistema RPS y reemplazar los sistemas ALS, OPC y RPS.	Volumen de tráfico en vías monitoreadas con el sistema ERP disminuyó en un 17%.
1999	Tránsito de Riel Ligerero (LRT)	Sirve como alimentador de pasajeros para el Sistema de Metro de Singapur o MRT.	Actualmente transportando 39.000 pasajeros diariamente.

Fuente: Goh M. (2002).

Con el fin de alentar a los conductores a usar medios alternos de transporte, Singapur implementó un esquema de cobro vial por área para una área acordonada que pasó a ser llamada Área Restringida (RZ) en el año 1975. Bajo el sistema ALS, los conductores tenían la obligación de adquirir una licencia que debía ser dispuesta en el parabrisas del vehículo con el fin de transitar dentro del Área Restringida. Esta licencia, estaba disponible para su adquisición en ciertos puntos específicos cercanos al área acordonada, algunas gasolineras y tiendas de conveniencia.

En lo que respecta a las consecuencias del sistema de ALS, la respuesta del público fue subestimada, llegando a una reducción del flujo de vehículos dentro del Área Restringida de 45%. Esto, después de haber proyectado una

respuesta poblacional en la reducción del tráfico vehicular de alrededor de 30% en un principio. Sin embargo, aunque se logró disminuir el flujo de vehículos dentro del área acordonada, fuera de las horas de monitoreo ALS la cantidad de vehículos era conflictiva. Además, en horas de monitoreo ALS, el tráfico vehicular fuera del Área Restringida era notablemente alto.

Por otro lado, con el fin de disminuir la demanda de automóviles, el gobierno de Singapur optó por aumentar los impuestos a las vías y costos por estacionamiento de vehículos hasta en un 100%. Esto, seguido de exorbitantes precios en la gasolina. Sin embargo, estas medidas no lograron detener el radio de crecimiento vehicular (Goh, 2002).

Sistema ERP

Con el establecimiento del sistema ERP en Singapur, se expandió el sistema ALS a un cobro electrónico de tarifas. Este sistema de cobro electrónico tenía el fin de monitorear el flujo de vehículos al Centro de Negocios de la ciudad. Adicionalmente, por medio de este cobro electrónico se elimina el tiempo de espera producido por la previa intervención manual para cobro de tarifas en el sistema ALS. El sistema ERP logra cobrar una tarifa sensible a la demanda de vehículos dentro de la zona monitoreada y todo esto de manera electrónica sin generar tiempos de retraso por manipulación.

Un punto clave a tener en cuenta es el hecho de que este sistema ERP se intentó implementar en Hong Kong desde julio de 1983 a marzo de 1985, donde, aunque técnicamente posible, fue públicamente rechazado y su implementación no fue posible. En efecto, cuando un sistema ERP fue probado en Países Bajos, el tema de la privacidad de movilidad también fue impedimento para ejercer este tipo de medida. En un principio, el sistema implementado en Singapur contaba con 42 pórticos (70 hoy en 2017) situados en posiciones fijas alrededor del Centro de Negocios y en puntos de la ciudad que presentaban alto tráfico de vehículos a ciertas horas del día. Sin embargo, actualmente solo hay pórticos de recolección de tarifas alrededor del Centro de Negocios de la Ciudad.

En términos simples, el sistema ERP de Singapur funciona mediante la combinación de frecuencias de radio, tecnologías de tarjetas inteligentes, detección óptica, cámaras y computadores; todo trabajando unificadamente para prestar un servicio virtualmente sin fallas (Goh, 2002). Aún más, la implementación del sistema de tarifas electrónicas en Singapur, logró una disminución en el tráfico del 17%. Esto, entrando en el margen de proyecciones esperado de una reducción de entre 10% y 20% en el flujo de vehículos al Centro de Negocios de la Ciudad (Kaur, 1998). Adicionalmente, las ventajas de implementar este sistema electrónico son: primero que todo, al ser un sistema electrónico y totalmente automatizado, el personal y los costos previamente asignados para mantenerlo son reasignados a otras áreas en la ciudad; segundo, el sistema ERP permite cargar la tarifa apropiada dependiendo del tipo de vehículo, la vía circulada y el horario del día, generando así una tarifa ajustada a las diversas variables que actúan en el sistema de cobro vial eficiente. Adicionalmente, no es necesaria la disminución de la velocidad para que el cobro sea eficiente, ya que gracias al sistema del *Electronic Road Pricing* y su sistema integrado de pórticos y *transponder*, la tarifa puede ser aplicada a vehículos que transitan a una velocidad de hasta 100 km/h; evadiendo así contratiempos generados por una disminución en la velocidad para transitar la vía en cuestión. Más aún, el sistema de cámaras integrado al pórtico del ERP logra captar los vehículos que transitan bajo el pórtico, sus placas y la velocidad a la que se encuentran al momento. Gracias este sistema, junto con el *transponder* y su acción de tarjeta personal, el sistema de cobro de tarifas electrónicas logra cubrir las necesidades de la ciudad en términos del



flujo vehicular, cobro de impuesto de rodamiento y calidad del aire de una manera eficaz y precisa respecto a cada tipo de vehículo, vía y horario establecido y finalmente dan a los conductores un conocimiento del verdadero costo social de usar vehículos automóviles para desplazarse por distintas vías y a ciertos periodos de la jornada.

Desafíos y Contratiempos del Sistema ERP

Aunque el sistema de cobro electrónico sea una buena opción para combatir los problemas de movilidad en áreas urbanas en crecimiento, este ha tenido sus desafíos y problemáticas en la ciudad estado de Singapur y de los cuales es necesario un propio análisis antes de saltar a conclusiones respecto a su aplicabilidad internacional. Según Ison (1998), la intención o factibilidad de aplicar un sistema de cobro vial depende de básicamente cuatro factores: voluntad política, aceptación pública, restricciones presupuestarias y la disponibilidad de alternativas. Correspondientemente, con el fin de implementar un sistema de cobro vial efectivo, es necesario tener en cuenta estas variables y de ser necesario asegurar el buen desarrollo del sistema en base a estos cuatro aspectos.

Adicionalmente, dentro de las complicaciones proyectadas para el sistema ERP se encuentra el hecho de generar un cobro efectivo respecto a la demanda de vehículos por carretera y un horario determinado. Aún más, el factor de la privacidad influye altamente en el aspecto de aceptación pública. Esto pues, el sistema de cámaras y pórticos empleados en el ERP puede en algún grado ser tomado como un método de violación a la privacidad ciudadana al tomar registro de flujo de vehículos por ciertas vías en espacios del día selectos.

Manejo de Política ERP

El sistema en el cual está basado el ERP en la ciudad-estado de Singapur radica en el concepto de cobrar tarifas dependiendo de la hora del día, como se había discutido anteriormente. Específicamente, la política implementada busca cobrar tarifas elevadas en horas de la mañana y la tarde (horas pico respectivamente) y disminuir el costo de tránsito en el día o noche con flujo normal de vehículos.

Figura 3. ERP Tarifas & Localización 2000.

Tarifas del ERP por Autopistas (en dolares de Singapur)																														
Vias Arteriales																														
Hora	Calle Bendemeer Interacambio Woodsvile						Calle Kallang Westbud Rio Kallang						Calle Thomson Toa Payoh						Zona Restringida (Autopista Nicoli)						Zona Restringida (Todas las demás)					
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
7:30-8:00 a.m.	0.25	0.25	0.40	0.50	0.40	0.50	0.25	0.25	0.40	0.50	0.40	0.50	0.25	0.25	0.40	0.50	0.40	0.50	0.50	0.50	0.80	1.00	0.70	1.00	0.25	0.25	0.40	0.50	0.40	0.50
8:00-8:30 a.m.	0.25	0.25	0.40	0.50	0.40	0.50	0.25	0.25	0.40	0.50	0.40	0.50	0.50	0.50	0.80	1.00	0.70	1.00	1.25	1.25	1.90	2.50	1.70	2.50	1.00	1.00	1.50	2.00	1.40	2.00
8:30-9:00 a.m.	0.25	0.25	0.40	0.50	0.40	0.50	0.25	0.25	0.40	0.50	0.40	0.50	0.50	0.50	0.80	1.00	0.70	1.00	1.25	1.25	1.90	2.50	1.70	2.50	1.25	1.25	1.90	2.50	1.70	2.50
9:00-9:30 a.m.	0.25	0.25	0.40	0.50	0.40	0.50	0.25	0.25	0.40	0.50	0.40	0.50	0.25	0.25	0.40	0.50	0.40	0.50	1.00	1.00	1.50	2.00	1.40	2.00	1.00	1.00	1.50	2.00	1.40	2.00
9:30-5:30 p.m.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.50	0.50	0.80	1.00	0.70	1.00	0.50	0.50	0.80	1.00	0.70	1.00
5:30-6:00 p.m.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.75	0.75	1.15	1.50	1.00	1.50	0.75	0.75	1.15	1.50	1.00	1.50
6:00-6:30 p.m.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.00	1.00	1.50	2.00	1.40	2.00	1.00	1.00	1.50	2.00	1.40	2.00
6:30-7:00 p.m.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.50	0.50	0.80	1.00	0.70	1.00	0.50	0.50	0.80	1.00	0.70	1.00

Fuente: Goh (2002)

Como se observa en la Figura 3, las tarifas no solo varían dependiendo de la carretera o vía, pero también se tiene en cuenta, como ya está antes clarificado, el tipo de vehículo y el horario en cada jornada. Este enfoque está basado en el concepto de que no todas las vías transitables son iguales en amplitud y longitud o requieren del mismo tipo de mantenimiento al igual que cada vehículo posee características que varían el costo social que este representa (número de ejes, tamaño y emisiones de CO₂). Respectivamente, al día de hoy es posible, por medio de plataformas virtuales, conocer la tarifa aplicable a cada uno de los pórticos distribuidos en las distintas carreteras de la ciudad dependiendo del tipo de vehículo que vaya a transitar por estas.

En efecto, el intento por disminuir la congestión de tráfico en el área urbana sin ampliar las vías designadas para el flujo de vehículos lleva a otro nivel la forma de distribución del transporte en la ciudad. Asimismo, el desarrollo e implementación de un buen sistema de transporte público es vital para una red de transporte integrada eficiente desde un ámbito de aplicación del sistema ERP. Por consiguiente, el sistema de cobro electrónico vial busca incentivar a los viajeros a elegir el modo de transporte que se acomode mejor a sus necesidades; esto, teniendo en cuenta el costo y el tiempo empleado en ello. Por esta razón, el gobierno de Singapur se ha empeñado por sistematizar su sistema de transporte público y privado de manera tal que logren suplir de forma adecuada la demanda de los ciudadanos. Correspondientemente, la línea del metro se ha buscado ampliar a un total de 130 km o más en los últimos años y se ha buscado que las compañías privadas que ofrecen el servicio de buses logren implementar establecer un sistema puntual de servicio de transporte por medio del cual la llegada y salida de buses alrededor de la ciudad sea estandarizada para la comodidad de los usuarios. Adicionalmente, con el fin de proveer al usuario con mayor información respecto al tráfico y estado de las vías en diversos puntos de la ciudad, la ciudad cuenta con otros sistemas para la administración de la congestión como lo son el GLIDE o *Green Link Determining System* y el EMAS o *Expressway Monitoring and Advisory System*.

Política Pública

Conceptualmente, una política pública es tomada como un plan de acción por parte del gobierno que busca dar solución a problemáticas o aspectos de orden público que necesitan una mejora. Así, este plan de acción surge de un proceso de diagnóstico y análisis de factibilidad para la atención efectiva de estos problemas públicos específicos. En este tipo de casos de acción, la ciudadanía puede participar activamente en la definición de problemas y soluciones (Fischer, 2003).



Por otro lado, el enfoque dado a una política pública y su aplicación al problema a solucionar varía de caso a caso. Las variables afectando el tipo de enfoque tomado frente a una problemática de orden público puede ser social, económica, política e incluso ambiental; todo esto dependiendo del tipo de solución al que se quiera llegar. Al tomar el caso de Singapur y su sistema de cobro de tarifa por medios electrónicos, es posible inferir, después del análisis expuesto anteriormente, que el objetivo principal del gobierno de la ciudad-estado se basa principalmente en tres aspectos: movilidad, productividad y medio ambiente. Con el fin de dar solución al problema público del tráfico de vehículos en una ciudad con espacio terrestre reducido, el gobierno de Singapur optó por enfocarse en una mejora de la movilidad que posee repercusiones económicas y ambientales. Esto pues, como ya se ha mencionado anteriormente, la alta demanda de vehículos y poca oferta de vías que lleva a embotellamientos en el tráfico llega a afectar la productividad total del área urbana y la calidad del aire de la misma. Sin lugar a dudas, gracias a la implementación de distintos sistemas de control de tráfico y mejoras en el sistema público masivo y privado de la ciudad, Singapur ha logrado dar solución al problema público generado por la gran cantidad de vehículos automóviles frente a una cantidad constante de carreteras.

En efecto, aunque el estudio de la política general posee una larga historia, el concepto de política pública es, en términos generales, moderno y su definición y estudio no tomó rumbo sino hasta la primera mitad del siglo XX. De hecho, el grueso de las investigaciones y modelos de política pública no tienen más de cinco décadas desde su implementación y desarrollo conceptual (Birkland, 2015). Es claro pues, que el objetivo general de una política pública es dar solución a un problema de orden público que pueda afectar distintas variables en una sociedad. Para este fin y gracias a los estudios conceptuales de una política pública y su implementación, es necesario tener en cuenta que existen ciertos modelos a los cuales la mayoría estas pueden ser anexa-

dos y ciertos pasos necesarios para identificar el tipo de política aplicable a cada tipo de situación.

Con la finalidad de explicar más a fondo los modelos de política pública y el proceso para aplicarla, es posible tomar como referencia la siguiente imagen conceptual.

Figura 4. Las etapas para implementar un modelo de política pública



Fuente: Elaboración Propia, basada en Birkland (2015).

Como se puede observar en la imagen anteriormente anexada, la metodología de aplicación e implementación de cierta política de orden público radica principalmente en la evaluación del problema planteado. De esta manera, a partir de un problema definido y sus implicaciones sociales, económicas, ambientales, etc., se logra proseguir a sentar una agenda para evaluar las alternativas de acción y enfoque con el fin de llegar a una solución. Ya con un enfoque de política definido, la promulgación e implementación de esta serán definidas por la viabilidad de la propuesta respecto a las variables implicadas. Por ejemplo, si el problema que se busca resolver es, en efecto, mejorar la movilidad en el área urbana y la metodología de acción o modelo de política pública es definido por costos y beneficios del usuario de vehículos automóviles, resulta imperativo generar una propuesta de política pública a usar que considere las variables implicadas; ya sean, la aceptación del público, la cultura ciudadana, las alternativas de transporte público y hasta el presupuesto requerido para implementar este tipo de enfoque o acción. En contraste, después de una apropiada promulgación e implementación de política pública, se busca finalmente realizar otra evaluación general de la situación. En este caso, la finalidad es resaltar la efectividad de haber aplicado dicho modelo al problema inicial y comparar las proyecciones esperadas antes de su implementación con los resultados posteriores a esta.

Con relación a la teoría sobre políticas públicas, es posible encontrar marcos de modelos conceptuales con el fin de identificar y construir una política pública adecuada. Esto pues, teniendo en cuenta el enfoque y la metodología de resolución de problemas que se busca seguir. Dada la teoría existente referente a los enfoques de políticas públicas, es posible asociar el sistema ERP de Singapur con un análisis de costos-beneficios. Este análisis o modelo parte del hecho base de que con el fin de mejorar uno o más aspectos, en este caso público, económico y ambiental, es necesario tener en cuenta que hay costos a asumir. Por ejemplo, al emplear una política pública con el fin de cesar desechos plásticos perjudiciales al medio ambiente, puede ser necesaria una política de materiales reciclables para la cual, en ciertos casos, el costo del bien, empleando el nuevo material, puede llegar a incrementar. En efecto, con el fin de disminuir el daño de ciertos materiales de fabricación al medio ambiente, el costo del producto final aumenta a cambio de un beneficio socio-ambiental específico.

De esta manera, con el fin de aplicar un sistema de ERP basado en aquel empleado en Singapur desde el año 1998, es necesario tener en cuenta un enfoque de costos-beneficios con el fin de usar un modelo de política pública adecuado a este tipo de controles a la movilidad. Por otro lado, tener en cuenta las variables sociales, económicas, ambientales y regulatorias de la ciudad en su aplicación es imperativo para así generar una proyección adecuada de las consecuencias de un proyecto de infraestructura de la magnitud del cobro electrónico de tarifas.

Impacto Social

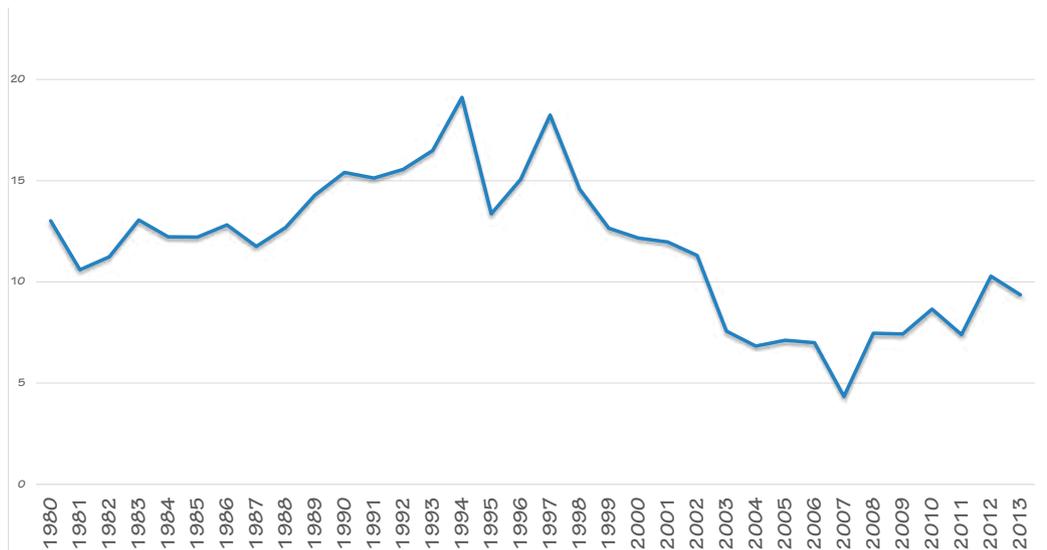
Desde la década de 1970, Singapur ha venido empleando medidas de control al tráfico vehicular en sus vías con el fin de disminuir tiempos de retraso, aumentar la movilidad general de la ciudad y la calidad del aire. Con este fin, se ha implantado en la población, la idea de que el poseer un vehículo automóvil y usarlo para transportarse dentro de la ciudad genera un costo social que impacta a la población como un todo. Por medio de campañas de concientización e información al público sobre las repercusiones de un alto tráfico de vehículos dentro de la ciudad, la población general ha venido encajando su diario vivir a las políticas públicas del gobierno local para aumentar la movilidad local. Con la incapacidad de construir más vías por un espacio territorial limitado, el transporte público en la ciudad tiene estándares de calidad y eficiencia elevados con el fin de incentivar su uso para un mayor beneficio poblacional. Estos enfoques públicos, como los altos costos para obtener la propiedad de un vehículo automóvil en el estado de Singapur, han creado una cultura ciudadana que se acopla adecuadamente a las necesidades de la ciudad.

Por el contrario, una política de restricción a la movilidad por un cobro electrónico en la ciudad de Medellín, puede traer repercusiones sociales parecidas a las presentadas en Hong Kong en el año 1983, donde el sistema falló debido a su rechazo público. Con el fin de disminuir las probabilidades de dichas repercusiones sociales, un fuerte enfoque inicial de educación ciudadana y concientización es fundamental. Esto, acompañado de una alta sistematización y estandarización del transporte público en la ciudad para así, dar la oportunidad a los ciudadanos de usar un método alternativo de transporte y encajar en un modelo de política pública de costos y beneficios eficiente. En efecto, el sistema de movilidad debe estar enfocado a ser altamente efectivo para la población general (Pineda, 2015). En sí, el tiempo de movilización dentro de una ciudad grande no debe exceder los 40 minutos y solo una pequeña parte de la población demora más de dos horas en el desplazamiento intra-urbano. Exceder este tiempo hace inefectiva la movilidad y expresa la necesidad de un cambio. Adicionalmente, una percepción local recalca que la movilidad por medio del transporte público resulta muy favorable, pero se deben tener en cuenta los factores del precio, la comodidad y la seguridad. Asimismo, para que el modelo sea exitoso, una infraestructura adecuada de movilidad debe ser implementada con el fin de suplir a la demanda de viajeros de una manera adecuada. En otras palabras, se requiere una aceleración y sistematización suficiente de los tiempos de respuesta y operación de los sistemas de transporte público en la ciudad con el fin de reducir la cantidad de vehículos automóbiles que circulan diariamente la ciudad, la cual llega a 1'200.000 según cifras de la Secretaría de Movilidad de Medellín. En efecto, el costo del transporte debe ser tomado más allá del factor económico; esto pues, menores tiempos de viaje generan beneficios en otros aspectos de orden económico y social.

Impacto Ambiental

Es claro pues, el hecho de la contaminación ambiental por medio de estancamientos en el tráfico. Esto, ya que vehículos automóviles en tráfico pesado tienden a emitir hasta tres veces más gases malignos para el medio ambiente que aquellos en movimiento constante (Soylemezgiller, Kuscuy y Kilinc, 2013). En contraste, el aumento en la movilidad gracias a la implementación del sistema ERP es un hecho; sin embargo, una relación directa entre el uso del sistema de cobro electrónico de tarifas y la calidad del aire en una urbe no se encuentra establecida conceptualmente. No obstante, gracias a las bases de datos del Banco Mundial, es posible identificar un patrón en la siguiente gráfica.

Figura 5. Emisiones de CO₂, Singapur. 1960-2017

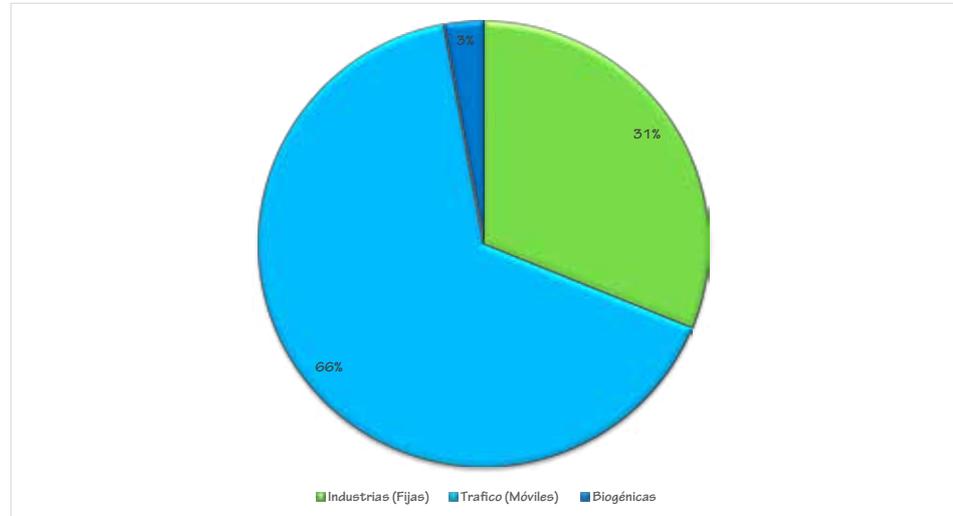


Fuente: Banco Mundial (s.f).

Con base a la ilustración anterior, es posible identificar un punto de quiebre a las emisiones de CO₂ en la ciudad-estado de Singapur. Donde se presenta un pico de baja alrededor del año 1998 en que comienza la medida de cobro vial de tarifas a ser implementada. Gracias a los datos de emisiones del Banco Mundial es posible tener una idea del impacto ambiental del sistema ERP. Sin embargo, a falta de datos concretos respecto al tema, las conclusiones en este ámbito son claramente limitadas. Por otra parte, respecto a la ciudad de Medellín, se pueden observar diversos contaminantes y fuentes de emisión de polución a lo largo de la ciudad y provenientes de variadas fuentes.

Problemática en Medellín

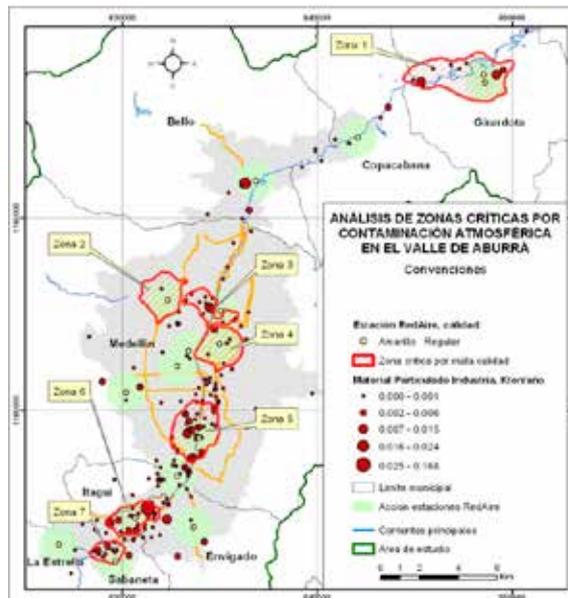
Figura 6. Área Metropolitana del Valle de Aburrá



Fuente: Elaboración Propia con base en UPB (2006).

En este caso, como es posible apreciar en la gráfica anterior, es claro que gran parte de la contaminación total dentro de la ciudad de Medellín proviene del tráfico pesado de vehículos en sus vías. Esta información genera una percepción de la necesidad de un control a la movilidad. Adicionalmente, existe un efecto pasivo poco enfatizado al momento de medir niveles de contaminación y es la emisión de gases cancerígenos y que llegan a afectar a la población de una forma aún más seria. En contexto local, estos se concentran en áreas con la mayor densidad poblacional como se puede apreciar a continuación.

Figura 6.1 Área Metropolitana del Valle de Aburrá



Fuente: Universidad Nacional (2007).

Impacto Económico

En esencia, el costo inicial de instalar el sistema de *Electronic Road Pricing* en Singapur en el año 1998 fue de US\$115.000.000 (SIEMENS, 2014). Adicionalmente, el costo anual de operación para el sistema es de tan solo US\$9.000.000 en contraste con los US\$45.000.000 que genera anualmente en ingresos por el cobro de tarifas a la movilidad. En comparación, construir un nuevo puente tiene un valor estimado de US\$69.318.700,00 (205.000.000.000 COP) según la alcaldía de Medellín para el año 2012. En su documento de prensa al 20 de abril del 2012, el alcalde de la ciudad entregó el puente interurbano más grande del país 'Gilberto Echeverri Mejía'. El cual, únicamente facilita los tiempos de movilidad temporalmente; esto debido a la creciente oferta de vehículos en las vías de Medellín.

Con base a la información previamente expresada, el análisis económico respecto a la implementación de dicho sistema de cobro de tarifas es clara. En efecto, una inversión inicial de US\$115.000.000 para la ciudad de Singapur ha generado alrededor de US\$612.000.000 en ganancias para la ciudad-estado y ha aumentado la movilidad con el paso de los años, casi totalmente independiente de la oferta de vehículos en tránsito.

Conclusiones

El sistema de *Electronic Road Pricing*, empleado en Singapur para el año 1998 como mejora al sistema manual de ALS es un método electrónico de recolecta de tarifas al tránsito por ciertas vías de la ciudad. Impulsada por los problemas de movilidad y pérdida de la eficiencia en ciertas zonas y debido a las restricciones de la ciudad-estado de expandir su malla vial por falta de masa terrestre, el sistema ERP ha sido la opción más viable para mejorar la movilidad, aumentar la productividad local; al reducir los tiempos de espera y mejorar la calidad del aire.

Este sistema electrónico, que funciona mediante cámaras fotográficas, cámaras de video y en conjunto con sensores de movimiento y tecnología para el cobro de tarifas a larga distancia, cumple también la función de incentivar a la población a usar medios de transporte alternativos. Gracias a la política pública empleada por el gobierno de Singapur por medio de un marco de costos y beneficios, la cultura e información respecto al costo social de usar un vehículo se ha fortalecido en la población. Adicionalmente, el modelo de costos y beneficios estimula a los locales a escoger el medio de transporte que más se acomode a sus necesidades y capacidades económicas, esto, teniendo en cuenta que transitar por una vía a velocidad constante terminaría siendo más costoso a cierta hora del día. El sistema ERP toma en cuenta la densidad de vehículos por vía y a cierto horario; generando así un cobro de tarifa mayor entre más oferta de vehículos se presente.

Adicionalmente, el volumen de tráfico en vías monitoreadas con el sistema ERP disminuyó en un 17% después de su implementación, incrementando así la movilidad general en la ciudad. Por otro lado, la contaminación ambiental en Singapur por partículas de CO₂ en la atmósfera ha logrado disminuir desde el año 1998 aludiendo a la teoría de contaminación ambiental por automóviles estancados en tráfico de Soylemezgiller. Sin embargo, los datos exactos de la relación ERP-calidad del aire en Singapur no están disponibles al público general generando una barrera a la información para expresar una conclusión con más exactitud.

Sin lugar a dudas, gracias al enfoque optado por el gobierno de Singapur buscando enfatizar la necesidad de un cobro de tarifas en la ciudad; con el paso de los años, la población de Singapur ha llegado a asimilar la necesidad económica, social y ambiental de un control a la movilidad apropiado a las condiciones de la ciudad. Esto, de la mano de un buen sistema integrado de

transporte masivo y transporte privado, han logrado un efecto social moderado para el tipo de política que se estandarizó localmente.

No obstante, con el fin de implementar un sistema de cobro electrónico de tarifas similar al ERP de Singapur en la ciudad de Medellín y así disfrutar de los beneficios que un buen sistema de control al tráfico vehicular ofrece, es necesario tener en cuenta la divergencia respecto a infraestructura y cambios socio-culturales entre las dos ciudades. Independientemente de la necesidad en que la ciudad de Medellín se encuentra respecto a una mejora en su movilidad y su calidad del aire, si se busca un efecto positivo a la movilidad con aceptación ciudadana, es necesaria la concientización poblacional respecto a la necesidad de implementar el sistema y las proyecciones a largo y mediano plazo del mismo. Igualmente, un sistema de transporte público apropiadamente articulado y sistematizado es necesario para brindar a los viajeros opciones de transporte más económicas con un desempeño sobresaliente. Finalmente, con el fin de profundizar en las proyecciones y aplicaciones del sistema ERP a la ciudad de Medellín se expondrán nuevos resultados del proyecto de investigación en los próximos meses conforme la información requerida sea obtenida y analizada.

>>>

Referencias

- A. (2006). Medellín y su Población. Documento Técnico de Soporte TOC, 83-90.
- Arrow, K. J., Cropper, M. L., & Eads, G. C. (science). Is There a Role for Benefit-Cost Analysis in Environmental, Health and Safety Regulation? [Resumen]. 221-222.
- Birkland, T. A. (2015). *An Introduction to the Policy Process* (Third Ed.). New York, USA: Routledge.
- Ferno, D. (1993, August). *Electronic Toll Collection Systems* [PDF]. College Station, Texas: Department of Civil Engineering, Texas A&M University.
- Fischer, F. (2003). *Reframing Public Policy*. Oxford, UK: Oxford University Press Inc.
- Fuyama, S. (21 Enero 2003). *U.S. Patent No. US6509843 B1*. Washington, DC: U.S. Patent and Trademark Office.
- Goh, M. (2002). Congestion management and electronic road pricing in Singapore. *Journal of Transport Geography*, 29-38. Faculty of Business Administration, National University of Singapore
- Ison, (1998) S. Ison *A concept in the right place at the wrong time: congestion metering in the city of Cambridge*. *Transport Policy*, 5 (3) (1998), pp. 139-146.
- Kaur, (1998) Kaur, K., 1998. *Good start for ERP gantries*. The Straits Times. April 2, 1998
- Phang, S., y Toh, R. S. (1997). From Manual to Electronic Road Congestion Pricing: the Singapore Experience and Experiment. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 33(2), 97-106.
- SIEMENS. (2014). *City Climate Leadership Awards*. Singapur.
- Soylemezgiller, F., Kuscu, M., & Kilinc, D. (2013). *A Traffic Congestion Avoidance Algorithm with Dynamic Road Pricing for Smart Cities*. Istanbul, Turkey: Provus Information Technologies Inc.



ESTADOS UNIDOS – JAPÓN: EL DILEMA MILITANTE DE UN ANTIGUO IMPERIO

United States - Japan: the militant dilemma of an ancient empire

doi: 10.17230/map.v6.i10.05

>>> **Daniela Vásquez Jaramillo**
dvasqu18@eafit.edu.co
Universidad EAFIT

Resumen

Las relaciones entre Estados Unidos y Japón han sido estrechas desde finales de la Segunda Guerra Mundial. Ambas naciones firmaron un Tratado de Mutua Cooperación y Seguridad que le garantizó a Japón la defensa de su nación sin recurrir a un armamento nacional para así evitar los comportamientos bélicos presentados anteriormente por el imperio asiático. Hoy en día el tratado sigue en marcha, y aunque la cooperación entre éstos se pone en duda, parece que sigue firme y con el apoyo de los países asiáticos que temen el control chino en la zona. El apoyo japonés a Estados Unidos en las tensiones de la península coreana demuestra la validez del trato hoy en día, y las iniciativas gubernamentales japonesas para el empoderamiento de la isla pueden interpretarse como una evolución a esta cooperación.

El objetivo de este artículo es analizar las dinámicas que ha tenido Japón desde su derrota en la Segunda Guerra Mundial, seguido por el impacto que la misma les ha traído a las políticas militantes de este antiguo imperio, sus proyecciones actuales con otras naciones de la región, y el debate sobre la relación de protección mutua con Estados Unidos.

Palabras claves

Japón, Estados Unidos, seguridad nacional, Tratado de San Francisco, relaciones bilaterales, apoyo militar.

Abstract

The relation between the United States and Japan has been close since the end of the Second World War. Both nations signed a Treaty of Mutual Cooperation and Security, which guaranteed the Japanese defense of their nation without incurring in national armament as mechanism to avoid bellicose behavior previously presented by the Asian Empire. Today the treaty is still going, and although cooperation among these is challenged, it seems that it remains firm and with the support of Asian countries who fear Chinese control in the area. Japanese support for United States in the Korean peninsula's tensions demonstrates the validity of the treaty today, and the Japanese government initiatives to empower the island can be interpreted as an evolution of this cooperation.

The aim of this paper is to analyze the dynamics in Japan since its defeat in the Second World War, followed by the impact of the militant policies of this ancient empire; its current projections with other Nations in the region, and the debate over the relation of mutual protection with the United States.

Keywords

Japan, United States, national security, Treaty of San Francisco, bilateral relations, military support.

Introducción

Las relaciones entre naciones potencias siempre son importantes al analizar el panorama mundial, las tensiones o alianzas entre las mismas determinan las interacciones internacionales e influyen en los procesos globales tanto económicos, como sociales, políticos y estratégicos. La naturaleza humana y su sociedad vienen determinadas por el cambio, las cuales en muchas ocasiones son pautadas por el conflicto mismo. La guerra es constante en la historia, y las naciones surgen, mueren o se deforman en el mismo. En el caso concreto de Japón, son estas interacciones las que han convertido



a la isla en una potencia con una larga trayectoria. Quizás, esa cualidad de potencia pueda ser cuestionada durante varios periodos en la historia, sin embargo, no se puede negar que Japón siempre ha sido un actor importante en las interacciones globales y aún más en los periodos de guerra.

Es precisamente durante la Segunda Guerra Mundial donde surge el matrimonio entre Estados Unidos – Japón; éste último se rinde al verse derrotado y es tarea de la potencia mayor de occidente redireccionarlo en el camino que consideraba necesario: lejos de las armas y el comunismo que acechaba en el oriente. Aún 70 años después el matrimonio sigue firme, los gobiernos de Japón y Estados Unidos se imponen y generan nuevas expectativas frente a su relación. La era Trump presenta nuevos desafíos, y sobre todo incertidumbre; igualmente parece que el país asiático tiene indicios de autonomía ¿pero son estos suficientes para amenazar esta alianza? Hay señales que demuestran que más allá de una ruptura es una evolución del mismo según las capacidades de sus países.

El objetivo de este ensayo es analizar las dinámicas que ha tenido Japón desde su derrota en la Segunda Guerra Mundial, seguido por el impacto que la misma les ha traído a las políticas militantes de este antiguo imperio; sus proyecciones actuales con otras naciones de la región, y el debate sobre la relación de protección mutua presentada con Estados Unidos, revisando su perspectiva actual. Finalmente, se contemplan más allá de los problemas tratados las alternativas finales que Japón tiene para cumplir con su deber nacional de garantizar seguridad, sin amenazar el balance de sus responsabilidades.

Políticas pacifistas: la esperanza de los caídos

El fin de la Segunda Guerra Mundial significó un cambio radical en el nuevo orden global, donde las potencias europeas se veían destruidas con el fin del conflicto; y países como Alemania y Japón empezaban a reconocer las implicaciones que conllevaban sus derrotas. Este sentimiento de derrota es

bien conocido por todos, cuando los sentimientos se ven heridos por ideales no cumplidos y cuando las iniciativas del vencedor, aquel que en su momento posee mayor poderío obligan a adoptar actitudes ajenas.

Con los ataques de Hiroshima y Nagasaki, además del arribo de las tropas de los aliados en 1945, comienza para Japón esa despedida al imperio invasivo y militarizado que se percibió a finales del siglo XIX y principios del XX, donde la rendición era la mejor de las alternativas. De hecho, según el historiador británico Henshall (2012), desde ese primer momento el General MacArthur tenía claro que de lado quedaban los odios y rencores de guerra, pasando en su lugar a una búsqueda de la paz, la cual recibió la cooperación mayoritaria por parte de los japoneses.

Sin embargo, Henshall (2012) también reconoce que más allá de una preocupación por la comida y el albergue, existía un estado general de ansiedad y confusión. Esas doctrinas radicadas en la fe a la superioridad e invisibilidad divina japonesa estaban en tela de juicio, al igual que la credibilidad a los líderes políticos y especialmente militares; muchos japoneses sentían rabia, desilusión y en cierto sentido, una traición por parte de éstos.

Es quizás aquí donde empieza a surgir MacArthur como un envió divino y superior, una deidad americana que garantizaba la superación japonesa por mejores medios. La influencia norteamericana se sentía con mayor potencia que cualquiera de los otros aliados, y Japón comienza a implantar en su seno el comportamiento pacifista como justificación a sus políticas exteriores. ¡Qué ironía pensar que ésta había sido solo años antes la potencia militar invasora que muchas naciones -incluso las poderosas- temían!

Para MacArthur recaía la responsabilidad de reconstruir la nación y con ello modernizarla, era necesario el establecimiento de un gobierno representativo, la abolición de la guerra, la destrucción del poder militar, modernizar la constitución y estimular la liberación económica. Al final, MacArthur reconocía que para recuperar la dignidad y la moral japonesa no se buscaba la renuncia a sus raíces, sino una mezcla saludable entre lo mejor de ellos y lo mejor de los japoneses.

Por medio del programa de Washington, la desmilitarización pasó como el objetivo clave, donde desmovilizaron el ejército y la marina en tan solo unos meses, algunos de los barcos japoneses fueron dados a los Aliados, mientras otros equipos y armas de guerra fueron destruidos, incluyendo aceleradores nucleares de partículas. Pero lo más significativo de todo el proceso fue la inserción de una nueva constitución, redactada a principios de 1946, la cual tiene la famosa cláusula japonesa de "No Guerra". El artículo IX de la misma dice:

Aspirando sinceramente a una paz internacional basada en la justicia y el orden, el pueblo japonés renuncia para siempre a la guerra como derecho soberano de la nación y a la amenaza o al uso de la fuerza como medio de solución en disputas internacionales.

Con el objeto de llevar a cabo el deseo expresado en el párrafo precedente, no se mantendrán en lo sucesivo fuerzas de tierra, mar o aire como tampoco otro potencial bélico. El derecho de beligerancia del estado no será reconocido.

Sería este entonces el instrumento más potente para la desmilitarización japonesa, que justificaría el pacifismo presente en la nación durante décadas y que, de cierta manera, autorizaba la influencia estadounidense en la misma. Hirohito conservó su posición como emperador, pero para alienar su cargo a los nuevos parámetros de la sociedad japonesa, debió renunciar al carácter de dios que poseía y permitir la secularización completa en el gobierno.

En septiembre de 1951 Japón firma el Tratado de San Francisco, por el cual se compromete a la paz y a la compensación de aquellos a quienes afectó



en tiempo de guerra (Hara, 2001). Posteriormente, el 19 de enero de 1960 el Primer Ministro de Japón, Nobusuke Kishi y el Secretario General de Estados Unidos, Christian Herter, firman un tratado histórico que compromete a Estados Unidos a defender a Japón bajo un ataque, y a proveer bases y puertos americanos en su territorio, el Tratado de Mutua Cooperación y Seguridad entre Estados Unidos y Japón. Según Packard (2010), esta sería la alianza más larga creada entre potencias desde la Paz de Westfalia en 1648 y un gran trato para todas las partes.

Japón podría recuperar por este medio su independencia, ganar seguridad de la nación más poderosa de la región a un bajo costo, y acceder al mercado estadounidense; todo esto sin la necesidad de construir una fuerza militar grande, dedicándose completamente a su recuperación económica. Por otro lado, Estados Unidos podría proyectarse como poder en la zona occidental pacífica, teniendo presencia de tropas y bases en Japón, haciendo efectivos sus tratados de defensa a Corea del Sur y Taiwán, además de cumplir con sus políticas de contención en la Guerra Fría que buscaban frenar el expansionismo del comunismo soviético y chino.

Sin embargo, según el mismo Packard, la nueva constitución y este tratado se convirtieron en un arma de doble filo para ambas naciones. Japón presentaba una relación asimétrica con Estados Unidos, reconociendo al segundo como el país más poderoso, una de las dos potencias mundiales de la Guerra Fría y, por tanto, lo suficientemente vigoroso para imponer sus intereses ante el gobierno japonés. Desde otra perspectiva, estos dos instrumentos daban justificaciones suficientes para que ese Tratado de Mutua Cooperación y Seguridad se convirtiera en un compromiso de acción meramente estadounidense, porque la constitución misma impedía la respuesta y ayuda militar por parte de Japón. Parecía entonces que desde el mismo surgimiento de la alianza hubiese una inestabilidad entre las partes que les impidiera prosperar bajo su máximo potencial.

Japón: un dilema de lealtades

La alianza Japón – Estados Unidos se mantuvo durante la Guerra Fría, y el debate sobre la oportuna existencia del Tratado de Cooperación no cesó. El país se dividió entonces en esa esfera que apoyaba la nueva sociedad pacífica, enfocada en los objetivos netos de desarrollo y crecimiento económico, y la otra, donde las influencias más conservadoras, como aquellas del Partido Democrático Liberal (LDP, por sus siglas en inglés), exigían la revisión de la constitución y argumentaban qué armamento ayudaba e impulsaba ese crecimiento y desarrollo económico, además que la relación tan dependiente a Estados Unidos no podía ser tan exitosa.

Sin embargo, tal como lo plantea Miller (2011), pareciera como si ambos países hubieran aceptado que la relación era realmente benéfica, agregando también los grandes volúmenes de ayuda y entrenamiento recibidos por el ejército japonés, jugando un rol constitutivo en el desarrollo militar japonés y vinculando directamente a la nación en los objetivos de la Guerra Fría que en su momento tenía Estados Unidos.

El temor por repetir los errores cometidos en el pasado era real, y quizás de ahí surge la incertidumbre de la población, donde un tratado como el que presentaban estos dos países podría ir directamente en contra de lo propuesto en la constitución. Un conflicto a nombre de Estados Unidos no era motivador suficiente para comprometerse en una guerra, y terminar tan mal, o peor que como lo hicieron al final de la Segunda Guerra Mundial.

Esta dicotomía entre población y gobierno logró el cuestionamiento mismo de la democratización impartida en Japón. ¿A quién se estaba beneficiando?

De pronto el gobierno estaba más sesgado por la búsqueda favorecedora ante Estados Unidos que a las mismas preocupaciones de la sociedad. Para resolver el problema de la espada de doble filo, se buscó en esas primeras décadas encontrar cualquier *loophole* que le permitiera a Estados Unidos justificar el rearmamento de Japón, pero esto fue todavía más difícil. La oposición creía fielmente que esto alimentaría la opresión occidental, y que el gobierno no valoraba realmente la “paz nacional”, lo que terminó en que cualquier esfuerzo sustancioso de este tipo haya fracasado (Miller, 2011).

Packard argumenta que el hecho de que Japón sólo tuviera que invertir menos del 1% de su PIB como presupuesto para defensa favoreció el exitoso acceso al mercado estadounidense, que, además luego le serviría como solvente de disputas marítimas. Esto le dio la oportunidad de nutrir las raíces frágiles de la democracia parlamentaria, convirtiéndolas en un sistema robusto y duradero. ¿Debería entonces agradecerse a este Tratado de Cooperación por la prosperidad tanto en la economía como en la política japonesa?

Se duda que el debate sobre la viabilidad del tratado cese, y mientras el mismo exista, Japón y Estados Unidos se verán cuestionados por la pertinencia del mismo, sin embargo, es para ambos un cuestionamiento aún vigente, especialmente para Japón, ¿es necesario depender del mismo para la defensa? ¿O ya se logró el desarrollo suficiente como para preocuparse en un desarrollo militar independiente?

Perfilándose en Asia como actor clave

No se pone en duda que el perfil japonés después de la Segunda Guerra Mundial pasó a ser el de una marioneta. A la nación no le quedaba más que hacer lo que los ganadores le imponían, razón por la cual se alejó como actor autónomo en las decisiones asiáticas, al menos en el ámbito de la seguridad internacional. Sin embargo, según observan algunos autores como Brendan Taylor y Evelyn Goh, Japón está resurgiendo como participante, y ha identificado que la alianza con esta zona puede ser beneficiosa para una futura emancipación.

Taylor (2011) hace una descripción de Japón como la ficha americana en el continente oriental y, de hecho, llega hasta nombrarla como “La Gran Bretaña de Asia”. La autora hace entender que la relación con Estados Unidos aún es muy fuerte, y que por tanto la interacción con la zona seguirá siendo bajo el patronato americano. Sin embargo, ella no pasa por desapercibido que hay un crecimiento y desarrollo japonés significativo, y de hecho cita a Daniel Twining, quien dice que el crecimiento tan cómodo presentado por Japón como Gran Potencia le permitirá mantenerse como actor indispensable de la estrategia americana en Asia. Ella argumenta que podrá enviar fuerzas militares a aguas internacionales y con esto aumentar las capacidades para combatir, garantizando la construcción activa por parte de Washington como el poder en esta nueva Asia, especialmente en el Orden Global de Seguridad presentado por el surgimiento de China.

Por otro lado, Evelyn Goh (2011), argumenta que Asia Oriental ha identificado dos objetivos comunes, evitar la dominación por parte de China y mantener la influencia estadounidense en la región. Para ello buscan la implementación de una estrategia con tres frentes: (1) mantener la preponderancia de Estados Unidos facilitando la continua presencia militar en Asia Oriental y su dominación global; (2) socializar e integrar pacíficamente a China en el Orden de Seguridad de Asia Oriental como uno de los Grandes Poderes de la región; y (3) cultivar el regionalismo como base de una comunidad putativa de seguridad que pueda asegurar la paz en el largo plazo.

Analizando estos frentes, Goh argumenta que sólo por medio de Japón es posible cumplirlo. En principio porque su acuerdo de asistencia y cooperación mutua

crean el vínculo directo con Estados Unidos y su permanencia en la zona; segundo, porque históricamente ha sido la potencia regional que ha abstenido los excesos potenciales de crecimiento del poder chino, mientras se compromete a socializar con él; y finalmente, su participación política y económica es crítica para el éxito de una integración regional.

Aunque ambos autores toman en cuenta la región asiática, es claro que una separación completa de Estados Unidos no es una opción. Pareciera que el matrimonio americano japonés va para largo según sus percepciones, ya que Estados Unidos no está dispuesto a renunciar a Japón, debido a que es su ficha clave en la zona; mientras que Japón muestra indicios de desarrollo militar, pero sin iniciativas de emancipación y fin del tratado de cooperación mutua.



Perspectivas de una relación... ¿duradera y estable?

Como se mencionó anteriormente, el debate de la viabilidad de cooperación entre Estados Unidos y Japón es de nunca acabar, pero dentro de éste surge la duda de cuándo podría apreciarse un fin. Al respecto, Berger (1993) no considera viable una militarización total japonesa en un corto o mediano plazo que le facilite su autonomía, y puede que los 23 años desde la redacción de este ensayo pareciese tiempo suficiente para cambiar el comportamiento japonés, pero no lo es si se consideran las justificaciones de Berger. Más allá de una justificación bélica por medio de intereses geopolíticos, económicos o estratégicos, se plantea que los japoneses vivieron de primera mano las atrocidades de la guerra y por ello reconocen el poderío que la tecnología actual posee. De este modo, la misma cultura japonesa que empezó a ser influenciada por la implantación de esa nueva constitución, y por las experiencias vividas en la Segunda Guerra Mundial, hacen de ésta una cultura anti militar. El pacifismo resultó como mecanismo de superación hace más de 60 años, y mientras el panorama no cambie de manera radical, los japoneses no conciben volver a caer víctimas de tal tipo de tragedias.

Esta relación obviamente acarrea para Japón ciertos dilemas entre el abandono y el atrapamiento, tal como lo asegura Evelyn Goh. Los líderes japoneses tienen que caminar una delgada línea, dando suficientes razones para

contribuir y prolongar la alianza, lo cual no es sencillo, pues deben evadir y al mismo tiempo ser vinculados con estrategias norteamericanas más amplias que puedan tener efectos adversos en la seguridad japonesa por su desproporción. Goh plantea que, en el ámbito regional, Tokio tiene que apoyar la disuasión estadounidense contra el aventurerismo chino sin comprometerse a participar en un posible conflicto entre los Estados Unidos y China en el estrecho de Taiwán; y finalmente, ella argumenta que, a nivel global, tiene que equilibrar el apoyo contraterrorismo de Washington con la desviación de estos recursos a amenazas de seguridad de Asia oriental.

Ser el aliado estratégico en la zona para Estados Unidos sin duda tiene sus beneficios, pero es una balanza de costo beneficio que obliga a estudiar claramente que tan balanceado realmente es. Sin embargo, la situación parece estable porque, aunque las tensiones internacionales son susceptibles al cambio y muchas veces volátiles, la relación entre estas dos naciones tiene un compromiso mayor a cualquier percance momentáneo que pudiese surgir. En el primer semestre del 2017 las tensiones en la zona han sido altas, y los enfrentamientos verbales y diplomáticos entre Estados Unidos y Corea del Norte validan la alianza con Japón. Justamente en la última semana de abril Japón despachó su mayor buque de guerra para proteger un buque de suministro de estados Unidos, lo que sería la primera operación de este tipo debido a la aprobación de leyes militares a favor de este tipo de acciones por parte de Japón (BBC News). Así como lo validan medios locales como *The Japan Times*, Japón ha estado estirando los límites de su constitución pacifista en los últimos años, particularmente bajo el Primer Ministro Shinzo Abe. Acciones como las del buque permiten la proyección de Japón como una potencia militar mucho más allá de su territorio.

No hay que ignorar que Japón es consciente de las limitaciones que posee, y justamente está buscando medios para superarlas, pero un reconocimiento de la necesidad mínima de armamento no implica un distanciamiento de la alianza con Estados Unidos, y los hechos lo comprueban.

La beligerancia de Corea del Norte ha motivado a impulsar una revisión de las limitaciones japonesas y, de hecho, el Primer Ministro Shinzo Abe anunció sus planes de buscar los primeros cambios en la constitución pacifista, para la cual pretende que las revisiones tengan efecto para 2020, y entre las cuales se debe reconocer el derecho japonés a la autodefensa (Channel News Asia, 2017). Considerando este último, si bien la Constitución nunca ha sido enmendada, los gobiernos de posguerra la han interpretado de una manera que ha alojado algunas de sus limitaciones, como el reconocimiento de la autodefensa como un medio para asegurar el derecho de Japón a defenderse. ¿Es entonces realmente efectiva una constitución que permite ser interpretada según convenga? Según Smith (2016), los intentos por reformas han surgido desde su misma creación, dejando claro que nunca ha sido muy efectiva su aceptación.

Buscando otras alternativas: la seguridad humana

Finalmente, teniendo presente las limitaciones presentadas a Japón para su defensa, y la poca autonomía de la misma, era de esperarse que la nación se viera obligada a depender de otros, interpretar sus propios medios y, finalmente, asumir nuevos retos. Llevando a cabo las dos últimas, se llega a la tercera por medio del interés a la seguridad humana. Para explicarlo mejor, García (2007) expone el término en su ensayo "Seguridad humana y política exterior japonesa: contexto, concepto y aplicación" de la siguiente manera:

La idea de la seguridad humana parte de la necesidad de redefinir la seguridad, complementando la idea de seguridad nacional, concebida en términos estata-

les, con la de una seguridad centrada en las necesidades básicas de las personas, para hacer frente a los retos planteados o subrayados por el fin de la Guerra Fría y la expansión del proceso de globalización (p. 79-80).

García da una luz a la alternativa encontrada por Japón, donde se responden a las obligaciones nacidas de demandas internas de una política exterior reactiva sin provocar choques o reacciones indeseadas de la opinión pública y los países de Asia Oriental que se puedan sentir amenazados.

Estas políticas son unos ceses paulatinos e inofensivos que autorizan a Japón a hacer cambios como la Ley de Cooperación por la Paz Internacional que les permite participar en acciones humanitarias que no conlleven al uso de la fuerza, igualmente la Ley de Medidas Especiales Contra el Terrorismo, o la ley que aprobó la contribución financiera y humana en la reconstrucción de Irak, todas iniciativas para el desarrollo de políticas exteriores cooperativas bajo acciones pacifistas. En palabras de García, esta política es válida y próspera “ya que deja un amplio margen de flexibilidad muy útil y cómodo para los decisores de la política exterior japonesa, deseosos de tener un papel más independiente en los asuntos internacionales pero conscientes de sus limitaciones políticas estructurales” (p. 92).

Conclusiones

Japón ha experimentado un trayecto constante desde la Segunda Guerra Mundial hasta la actualidad en temas de seguridad y cooperación, ha tenido una transición de un país atado y castigado por sus acciones a uno que reconoce sus limitaciones y busca superarlas.

El proceso de pacificación experimentado en la segunda mitad del siglo XX ha tenido repercusiones más profundas que las diplomáticas y militares, ha penetrado la cultura japonesa, influenciando la concepción de la guerra por parte de la población y ha alimentado la evolución de las políticas militares de la nación.

La alianza Japón – Estados Unidos no parece tener un fin cercano, de hecho, presenta una transformación favorable para las partes. Estados Unidos ha respondido a su Tratado de Mutua Cooperación y ha permitido la participación de Japón en problemáticas mundiales a su nombre, mientras que Japón por su lado empieza a considerar la participación más activa en este tipo de dinámicas, incluso la modificación de su constitución, herramienta que hoy en día lo limita. Por otro lado, a la alianza también la beneficia la percepción asiática que tiene la misma, donde los países de la región ven esta unión como el enlace entre Estados Unidos y Asia para la contención de China como hegemonía de la región.

Finalmente, mientras Japón tenga el apoyo de Estados Unidos para su evolución militar, el avance será evidente y con ello la cooperación entre ambas naciones. Al país occidental le beneficia el empoderamiento de la isla bajo el compromiso de cooperación, sobre todo en momentos de tensión como los presentados en el momento. Es cierto que Japón está buscando otras alternativas pacifistas que no vayan en contra de sus legislaciones, pero el avance hacia una autonomía militar es inminente y la respuesta por parte de Japón no se va a hacer esperar.

>>>

Referencias

- BBC News. (2017, Mayo 01). Japan sends biggest warship to protect US supply vessel. Consultado mayo 14, 2017, de <http://www.bbc.com/news/world-asia-39768110>.
- Berger, T. (1993). From Sword to Chrysanthemum: Japan's Culture of Anti-militarism. *International Security*, 17(4), 119-150. doi:10.2307/2539024.

- Channel News Asia. (2017, Mayo 03). Abe announces plan to revise Japan's pacifist charter. Consultado Mayo 10, 2017, de <http://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/abe-announces-plan-to-revise-japan-s-pacifist-charter-8814872>
- Goh, E. (2011). How Japan matters in the evolving East Asian security order. *International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-)*, 87(4), 887-902.
- Hara, K. (2001). 50 Years from San Francisco: Re-Examining the Peace Treaty and Japan's Territorial Problems. *Pacific Affairs*, 74(3), 361-382. doi:10.2307/3557753.
- Henshall, K. G. (2012). *A history of Japan from stone age to superpower*. London: Palgrave Macmillan.
- Miller, J. (2011). The Struggle to Rearm Japan: Negotiating the Cold War State in US-Japanese Relations. *Journal of Contemporary History*, 46(1), 82-108.
- Packard, G. (2010). The United States—Japan Security Treaty at 50: Still a Grand Bargain? *Foreign Affairs*, 89(2), 92-103.
- Ryall, J. (2017, Marzo 05) Japan's new drive to rewrite constitution amid North Korea threat 03.05.2017. Consultado mayo 11, 2017, de <http://www.dw.com/en/japans-new-drive-to-rewrite-constitution-amid-north-korea-threat/a-38672296>
- Segura, C. (2006). Seguridad humana y política exterior japonesa: Contexto, concepto y aplicación. *Revista CIDOB D'Afers Internacionals*, (76), 79-95.
- Smith, S. A. (2016, Julio 28). Early Postwar Attitudes on Constitutional Revision. Consultado mayo 01, 2017, de <http://blogs.cfr.org/asia/2016/07/28/early-postwar-attitudes-on-constitutional-revision/>
- Taylor, B. (2011). Asia's century and the problem of Japan's centrality. *International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-)*, 87(4), 871-885.
- The Japan Times (2017, Abril 30). MSDF warship to escort U.S. supply vessel in first since security laws' passage. Consultado Mayo 09 2017, de http://www.japantimes.co.jp/news/2017/04/30/national/politics-diplomacy/msdf-vessel-sent-guard-u-s-ship-first-time-peacetime/#.WRI6ReU1_IW

ACTUALIDAD EN ASIA

Actualidad en Asia





Shutterstock.com

CHINA: CRECIMIENTO DEL PIB, COMERCIO, COMPETITIVIDAD Y PUERTOS MARÍTIMOS

China: GDP growth, trade, competitiveness and seaports



Ángel Licona Michel
Universidad de Colima, México
almichel@uclm.mx

Abstract

Economic development and in particular, the expansion of global trade, generate an increase in the containers traffic, a condition that in time drives the development of seaports. In the 21st century, one of the countries that has the most trade with of the world is the People's Republic of China (hereinafter China). In the context of the global economy, China is the country with the largest exports and the second largest importer - after the United States. This has allowed this Asian economy to develop an extensive network of seaports, included six out of the top ten most important of the world, as measured by the amount of container movements.

For this reason, this article analyzes the economic and commercial relevance of China as well as the evolution of its seaports in the global ranking between 2000 and 2016. The article is divided into five sections: the first one the introduces a conduct a literature review; the second examines GDP growth, trade

dynamics and the pillars of competitiveness; the third section, reflects upon the dynamics of container traffic around the world; while the fourth analyzes the current situation of China's main ports and their importance in the world; the article concludes with some remarks about the contribution of port development to China's present and future.

Keywords

GDP growth, trade, competitiveness, seaports, People's Republic of China, economic development.

Resumen

El desarrollo económico y, en particular, la expansión del comercio mundial, generan un incremento en el tráfico de contenedores, condición que con el tiempo impulsa el desarrollo de los puertos marítimos. En el siglo XXI, uno de los países que tiene más comercio con el mundo es la República Popular de China (en adelante, China). En el contexto de la economía global, China es el país con las mayores exportaciones y el segundo importador más importante, después de Estados Unidos. Esto ha permitido a esta economía asiática desarrollar una extensa red de puertos marítimos, incluidos seis de los diez primeros más importantes del mundo, según lo determinado por la cantidad de movimientos de contenedores.

Por esta razón, este artículo analiza la relevancia económica y comercial de China, así como la evolución de sus puertos marítimos en el ranking mundial entre 2000 y 2016. El artículo se divide en cinco secciones: la primera introduce una revisión de la literatura; La segunda examina el crecimiento del PIB, la dinámica del comercio y los pilares de la competitividad; La tercera sección, reflexiona sobre la dinámica del tráfico de contenedores en todo el mundo; Mientras que la cuarta analiza la situación actual de los principales puertos de China y su importancia en el mundo; El artículo concluye con algunas observaciones sobre la contribución del desarrollo portuario al presente y al futuro de China.

Palabras clave

Crecimiento del PIB, comercio, competitividad, puertos marítimos, República Popular China, desarrollo económico.

Introducción

El comercio es la actividad que permite a los países incrementar sus vínculos y diálogos de cooperación, facilitando así las transacciones de bienes e incrementando la cantidad de oferentes y demandantes. En la economía mundial entre los cinco países que más comercian con el exterior se encuentran Estados Unidos, China, Alemania, Reino Unido y Japón, de igual manera, la economía más grande del planeta es Estados Unidos y la segunda es China (Banco Mundial, 2016).

Por ser una de las economías más importantes hoy en día, China necesita ser competitiva y destacarse frente a las otras economías. De acuerdo con The World Economic Forum (2016), se consideran 12 pilares para medir la competitividad de los países: instituciones, infraestructura, ambiente macroeconómico, salud y educación básica, educación superior y capacitación, eficiencia en mercados de bienes, eficiencia en mercado laboral, desarrollo de mercado financiero, preparación tecnológica, tamaño de mercado, sofisticación empresarial e innovación.

China se ha visto en la necesidad de incrementar su competitividad de forma constante, y como componente esencial para ello ha decidido promover el desarrollo de infraestructura que impulse el comercio. Muestra de ello es el desarrollo de los puertos marítimos, en particular los puertos de Shanghái, Shenzhen, Ningbo, Qingdao, Guangzhou y Tianjin, que se encuentran dentro de los diez puertos más importantes del mundo, por número de movimientos de contenedores.

El objetivo de este artículo es analizar la relevancia económica y comercial que tiene China, así como la evolución de sus puertos marítimos en el ranking global de acuerdo con el flujo de contenedores entre el período 2000 y 2016.

Marco teórico

El comercio internacional desempeña un papel importante en el desarrollo de la economía de los países, de igual manera contribuye a la satisfacción de diferentes necesidades que se presentan en la sociedad por medio del intercambio de bienes y servicios. Adam Smith y David Ricardo, demostraron con sus teorías que las naciones no son autosuficientes y necesitan intercambiar bienes y servicios con el resto del mundo. Los puertos marítimos han sido el principal escenario para estos intercambios desde hace muchos años, pero en especial desde el aumento de los flujos de exportaciones e importaciones en el marco de globalización económica de las últimas décadas.

Adam Smith en su obra de la Riqueza de la Naciones publicada en 1776, destaca con sus planteamientos de la ventaja absoluta que el comercio funciona acorde a la producción y división del trabajo, es decir, para que las economías sean capaces de desarrollarse necesitan especializarse y producir bienes en donde tienen ventaja de acuerdo a su disponibilidad de recursos naturales, en otras palabras, tiene que ser mejor que otro país en lo que hace (Smith, 1958). Con ello los países contribuyen a la especialización generando complementariedad entre las ramas productivas e impulsando los flujos de mercancías y servicios entre naciones, para así lograr una mayor oferta y demanda en el seno de sus economías.

Por su parte David Ricardo (1959), fortalece los planteamientos de Adam Smith, desarrollando la teoría de la Ventaja Comparativa, a partir de la cual se plantea que los países cuentan con particularidades que los hacen tener mejores condiciones que otros al momento de intercambiar una serie de bienes y servicios a través del comercio internacional. David Ricardo, establece que los países se desarrollan a partir de una ventaja relativa en su producción, donde la productividad se incrementa por medio de la división del trabajo, lo cual permite fortalecer las habilidades del trabajador para que puedan hacer más bienes en un menor tiempo y con mayor calidad.

Posteriormente a los planteamientos de Smith y Ricardo, aparecen investigaciones que continúan mostrando la relevancia del comercio entre países, tal es el caso de los trabajos de Heckscher-Ohlin-Samuelson, quienes presentan un análisis del comercio para mostrar que los países y sus industrias necesitan del intercambio de bienes y servicios, así como de la especialización, permitiéndoles alcanzar mayores niveles de productividad en favor de la dinámica del comercio (Krugman, Obstfeld y Melitz, 2012; Appleyard y Field, 2003).

En la dinámica de mayor intercambio de bienes que se refleja en las exportaciones e importaciones de China, en donde el dinamismo de su actividad portuaria ha estado por encima de la media mundial. Según cifras de la UNCTAD (2015), el volumen del tráfico marítimo en el mundo creció en un 3,4% en el año 2014, y la cifra para China en este mismo período fue superior.



Crecimiento del PIB, comercio y pilares de la competitividad

En 2007 el Producto Interno Bruto (PIB) de China creció a una tasa de 14,2% (cuadro 1), y alcanzó los US\$3.38 miles de millones. A partir de ese año se convirtió en la tercera economía más grande del mundo hasta el año 2010, año en el cual China logró un crecimiento de 10,4%, y el PIB fue valorado en US\$5.87 miles de millones, superando a Japón, el cual alcanzó una riqueza de US\$5.47 miles de millones, lo cual le permitió a China posicionarse como la segunda economía más grande del Mundo, sólo superada por Estados Unidos (Turner y Licona, 2015; Banco Mundial, 2016).

En la tabla 1, puede apreciarse el ritmo de crecimiento de la economía China, la cual en la primera década del siglo XXI tuvo un crecimiento promedio del PIB del 10,4%, cifra que habla de un incremento en la oferta de mercancías y servicios, así como de infraestructura, las cuales estimulan los niveles de producción y del comercio.

Tabla 1. Crecimiento del PIB en China 2001-2016 (cifras valoradas en %).

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
8.3	9.1	10	10.1	11.3	12.7	14.2	9.6	9.2	10.4	9.3	7.7	7.7	7.3	6.9	6.7

Fuente: Elaboración propia con base en indicadores de Economía y Crecimiento del Banco Mundial (2016).

Como se puede observar en la tabla 1, a pesar del crecimiento de la economía China durante la primera década del siglo XXI, al principio de la segunda década se comienza a notar una desaceleración en las actividades económicas. Lo anterior refleja que las empresas chinas se encuentran produciendo menores cantidades de mercancías y servicios, además de una reducción de la demanda. Este escenario hace necesario que las empresas incrementen su competitividad para lograr mayores transacciones en el mercado. De igual manera, el gobierno chino se ha visto la pertinencia de implementar políticas que estimulen e impulsen la actividad económica y volver a los ritmos de crecimiento que tenían en la primera década del siglo XXI.

Una revisión de los indicadores establecidos para evaluar la competitividad de los países revela que China se encuentra entre los 20 países con mejores condiciones a nivel mundial el pilar relacionado con el ambiente macroeconómico. Respecto a los pilares de innovación, eficiencia en el mercado laboral; salud y educación básica, el gigante asiático se ubicó entre los 40 primeros lugares. Además, en los aspectos relativos a los pilares de las instituciones, infraestructura, educación superior y capacitación, eficiencia en mercados de bienes y desarrollo del mercado financiero, China logró ubicarse entre los 50 primeros lugares. Sin embargo, respecto a la preparación tecnológica y sofisticación empresarial, todavía les hace falta desarrollarse (tabla 2), para que puedan seguir dinamizando las actividades económicas e impulsando el comercio. Lograr una mayor competitividad general le permitirá continuar proporcionando estabilidad en sus variables y dar mayor certidumbre a los diversos actores económicos. Estas son condiciones necesarias con el fin de emprender más proyectos y seguir creciendo en la producción de bienes y servicios para la economía del país.

Tabla 2. Posición que ocupa China en los pilares de la competitividad 2009-2016

Años/Pilar	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Instituciones	48	49	48	50	47	47	51
Infraestructura	46	50	44	48	48	46	39
Ambiente macroeconómico	8	4	10	11	10	10	8
Salud y educación básica	45	37	32	35	40	46	44
Educación superior y capacitación	61	60	58	62	70	65	68
Eficiencia en mercados de bienes	42	43	45	59	61	56	58
Eficiencia en mercado laboral	32	38	36	41	34	37	37
Desarrollo de mercado financiero	81	57	48	54	54	54	54
Preparación tecnológica	79	78	77	88	85	83	74
Tamaño de mercado	2	2	2	2	2	2	1
Sofisticación empresarial	38	41	37	45	24	43	38
Innovación	26	26	29	33	17	32	31

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de World Economic Forum, y The Global Competitiveness Report (2009-2016)

La dinámica que los pilares ejercen en las actividades económicas, permite que China se encuentre entre los 30 países más competitivos de acuerdo al ranking global de competitividad (tabla 3).

Tabla 3. Ubicación en el Índice Global de Competitividad de China 2008-2016

País/Año	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
China	30	29	27	26	29	29	28	28

Fuente: Elaboración propia a partir de datos World Economic Forum y The Global Competitiveness Report (2008-2015).

Los niveles alcanzados en los pilares de la competitividad, indican que China continuará impulsando la apertura del mercado para mejorar sus instituciones,

infraestructura y preparación tecnológica que robustezcan las bases de la estructura productiva. Con ello, se espera que la participación de China en la economía y en el comercio mundial continuarán creciendo pese al deterioro de algunos de sus indicadores económicos en el corto plazo.

De acuerdo a datos presentados por la Organización Mundial del Comercio (OMC), las exportaciones mundiales de mercancías chinas pasaron del 2,5% en 1993 al 9,0% en 2007; en el mismo periodo, las importaciones mundiales de mercancías adquiridas por el mercado chino, pasaron del 2,8% al 6,9%. En 2014 logran exportaciones por un valor de US\$2.342 mil millones e importaciones de US\$1.959 mil millones. En lo que respecta a las exportaciones de servicios, en el mismo año se alcanzaron los US\$222 mil millones, y en la importación de servicios logró llegar hasta los US\$382 mil millones, convirtiéndose en el segundo país en compras de servicios al exterior y el quinto en ventas de servicios con sus socios comerciales (OMC, 2016).

Tráfico de contenedores

Las mercancías que se intercambian entre países en su mayor parte se mueven en contenedores. China, para mantener su ritmo de participación en el comercio, se convirtió en miembro de la OMC desde el 2001 (OMC, 2016); asimismo, el gigante asiático tiene acuerdos para facilitar las transacciones de bienes y servicios con Corea del Sur, con los países de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (por sus siglas en inglés ASEAN), entre otros sociales comerciales, incluidos Chile, Perú y Costa Rica en América Latina (ASEAN, 2016). Esta política comercial de apertura tanto en el ámbito multilateral como a través de acuerdos bilaterales contribuye al crecimiento económico del país, beneficiando el desarrollo de infraestructuras, lo cual, a su vez, le permite contar con la red de vías navegables más extensa del mundo. Los principales socios comerciales de China son Estados Unidos, Japón, Corea del Sur, México, Brasil y países miembros de ASEAN y Europa. (Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China, 2016).

Como se mencionó anteriormente, China mantiene un crecimiento económico acelerado desde las últimas décadas del siglo XX (Licona, 2006; Turner y Licona, 2015), ello le ha permitido posicionarse en el siglo XXI como la segunda economía más grande del mundo desde 2010, y en el año 2015 alcanzó un valor de US\$10.7 miles de millones en su Producto Interno Bruto (PIB), sólo superada por Estados Unidos de América, que llegó a los US\$ 17,7 miles de millones también en el año 2015 (Banco Mundial, 2016). La riqueza generada en la economía china, le permite mantener un ritmo de crecimiento en el PIB, lo cual contribuye para que los puertos marítimos chinos mantengan un ritmo acelerado en el movimiento de contenedores.

En el año 2014, de acuerdo con datos del Banco Mundial (2016), China logró mover más de 181 millones de contenedores, y en 2015 superó los 184 millones de contenedores, convirtiéndose en la nación con el mayor tráfico marítimo. Asimismo, entre los diez puertos más importantes del mundo de acuerdo al número de contenedores que mueven, sobresalen los puertos de Shanghái en la primera posición, Shenzhen en el tercer puesto, Ningbo-Zhoushan en la cuarta posición, Guangzhou en la séptima, Qingdao en la octava y Tianjin en el décimo puesto. Ello sin considerar a Hong Kong, considerado parte de China y que se ubica actualmente en la quinta posición. En otras palabras, el 70% de los puertos más importantes en movimiento de contenedores en el mundo están en China (Licona, Reyes y Celaya, 2015; Top 100 Container Ports, 2016).

En la tabla 4, se muestran datos que ilustran la dinámica en el crecimiento del PIB, y su comportamiento respecto a la evolución de los movimientos de carga en puertos marítimos.

Tabla 4. Crecimiento del PIB y movimiento de contenedores en China 2000 - 2015

Año	Crecimiento del PIB (porcentaje)	Movimiento de contenedores
2000	7.6	41.000.000
2001	8.3	44.726.084
2002	9.1	55.717.488
2003	10	61.898.336
2004	10.1	74.725.444
2005	11.3	67.245.263
2006	12.7	84.810.503
2007	14.2	103.823.024
2008	9.6	115.941.970
2009	9.2	108.799.934
2010	10.4	130.290.443
2011	9.3	144.641.878
2012	7.7	160.058.524
2013	7.7	174.080.330
2014	7.3	181.635.245
2015	6.9	184.675.758

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Tráfico Marítimo de Contenedores del Banco Mundial (2016) y del Top 100 Container Ports (2016).

El ritmo de crecimiento en la economía y el movimiento en el tráfico de contenedores son un indicador del incremento en el desarrollo de infraestructura. De acuerdo con el reporte del World Economic Forum (2016), China se encuentra en la posición 48 en términos de infraestructura, siendo ésta uno de los pilares básicos para incrementar la competitividad.

Puertos marítimos de China

La dinámica económica y comercial que se vive en China, permite una diversificación en las mercancías y servicios creados. Asimismo, permite a los canales de comercialización concentrados en sus puertos marítimos dividirse en zonas geográficas a lo largo de una amplia línea costera, sobresaliendo el Golfo de Bohai, el Delta del Yangtsé y el Delta del río Perla. Las tres zonas que abarcan la costa China de norte a sur están especializadas y coadyuvan a mantener el ritmo de crecimiento en el PIB, así como en las exportaciones e importaciones de diferentes productos (Licon, et al 2015, Top 100 Container Ports, 2016).

De las tres zonas geográficas de la línea costera que influyen más en la economía y el comercio de China, sobresale la que se encuentra en El Delta del Yangtsé, la cual es la zona portuaria que mantiene el mayor volumen en el tránsito de contenedores, esto debido a que alberga el puerto de Shanghái (Shanghai Municipal Transportation Commission, 2015), así como los puertos fusionados en la primera década del siglo XXI que corresponden a Ningbo-Zhoushan. En la tabla 5, se muestra la lista de los 20 puertos que más contenedores mueven en el mundo.

Tabla 5. Lista de los 20 puertos que más contenedores mueven en el mundo 2004-2015 (miles de contenedores).

Ranking	Port	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
1	Shanghai	36.5	35.3	33.6	32.5	31.7	29.1	25.0	28.0	26.2	21.7	18.1	14.6
2	Singapore	30.9	33.9	32.6	31.7	29.9	28.4	25.9	29.9	27.9	24.8	23.2	21.3
3	Shenzhen	24.2	24.0	23.3	22.9	22.6	22.5	18.3	21.4	21.1	18.5	16.2	13.6
4	Ningbo-Zhoushan	20.6	19.4	17.3	16.8	14.7	13.1	10.5	11.2	9.3	7.1	5.2	4.0
5	Hong Kong	20.1	22.3	22.4	23.1	24.4	23.5	21.0	24.2	23.9	23.5	22.4	22.0
6	Busan	19.5	18.7	17.7	17.0	16.2	14.2	12.0	13.4	13.3	12.0	11.8	11.4
7	Guangzhou	17.6	16.6	15.3	14.7	14.4	12.6	11.2	11.0	9.2	6.6	4.7	3.3
8	Qingdao	17.5	16.6	15.5	14.5	13.0	12.0	10.3	10.3	9.5	7.7	6.3	5.1
9	Dubai	15.6	15.2	13.6	13.3	13.0	11.6	11.1	11.8	10.7	8.9	7.6	6.4
10	Tianjin	14.1	14.1	13.0	12.3	11.6	10.1	8.7	8.5	7.1	6.0	4.8	3.8
11	Rotterdam	12.2	12.3	11.6	11.9	11.9	11.1	9.7	10.8	10.8	9.7	9.3	8.3
12	Port Klang	11.9	10.9	10.4	10.0	9.6	8.9	7.3	8.0	7.1	6.3	5.5	5.2
13	Kaohsiung	10.3	10.6	9.9	9.8	9.6	8.9	8.6	9.7	10.3	9.8	9.5	9.7
14	Antwerp	9.7	9.0	8.6	8.6	8.7	8.5	7.3	8.7	8.2	7.0	6.5	6.1
15	Dalian	9.5	10.1	10.9	8.9	6.4	5.2	4.6	4.5	4.6	3.2	2.7	2.2
16	Xiamen	9.2	8.6	8.0	7.2	6.5	5.8	4.7	5.0	4.6	4.0	3.3	2.9
17	Tanjung Pelepas	9.1	8.5	7.6	7.7	7.5	6.5	6.0	5.6	5.5	4.8	4.2	4.0
18	Hamburg	8.8	9.7	9.3	8.9	9.0	7.9	7.0	9.7	9.9	8.9	8.1	7.0
19	Los Angeles	8.2	8.3	7.9	8.1	7.9	7.8	6.7	7.9	8.4	8.5	7.5	7.3
20	Long Beach	7.2	6.8	6.7	6.1	6.1	6.3	5.1	6.4	7.3	7.3	6.7	5.8

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de World Shipping Council, Top 50 world container ports (2016); Forbes (2016) y Top 100 Container Ports (2016).

De acuerdo a lo presentado en la tabla 5, se puede observar que hasta el año 2009, el puerto que tenía un mayor movimiento de contenedores era Singapur. A partir del año 2010, China comenzó a tener una mayor presencia en el tráfico marítimo con su puerto de Shanghái que según las cifras mencionadas, en 2015 movió 36.537.000 contenedores, mientras que en el año 2004 sólo movía 14.557.000 contenedores, teniendo un crecimiento en el desplazamiento de mercancías por encima del 100% en sólo diez años, dinamizando así la región y el desarrollo de infraestructura para tener una mayor conexión con la economía internacional (tablas 5 y 6) (Top 100 Container Ports, 2016; World Shipping Council, 2016).

Puerto de Shanghái

El Puerto de Shanghái está situado en la municipalidad del mismo nombre. Tanto el crecimiento del puerto como de la ciudad es influenciado por el incremento económico que ha sostenido China en las últimas décadas del siglo XX, así como en los últimos tres lustros del siglo XXI (tablas 4, 5 y 6) (Port of Shanghai China, 2016). Este puerto adquiere un importante dinamismo a partir de la década de los 90 debido a sus inversiones en infraestructura, la promoción del gobierno chino, y en general para la mayor apertura del país al comercio mundial (World Port Source, 2015; World Shipping Council, 2016 y (Top 100 Container Ports, 2016).



De acuerdo con Shanghai International Port Group (2016), Shanghái se encuentra dividido en las siguientes terminales:

Terminal 1: *Port of Shanghai Pudong International Container Terminals, Ltd.* Cuenta con una longitud de 900 metros, con tres embarcaderos, una profundidad de 12,8 metros y un total de diez grúas para contenedores. Su superficie es de 500.000 metros cuadrados, lo cual le permite albergar más de 30.000 TEU¹ a la vez, y una capacidad anual que se acerca a los dos millones de TEU.

Terminal 2 y 3: *SIPG Zhendong Container Terminal Branch.* Se trata de una continuación de la terminal 1, finalizada en el año de 1997. Agregó aproximadamente 1,6 km de puerto, con infraestructura de más embarcaderos, así como de más de diez grúas *post panamax*.

Terminal 4: *Port of Shanghai East Container Terminals Company, Ltd.* La terminal se encuentra a siete km de las otras que fueron mencionadas en los párrafos anteriores. Su construcción estuvo motivada por la necesidad de aumentar la capacidad portuaria. Dicha terminal concluye su construcción en el año 2002, contando con más embarcaderos y grúas pórtico.

Terminal 5: *Port of Shanghai Mingdong Container Terminals, Ltd.* La construcción finaliza en el primer lustro de la década del siglo XXI, permitiendo así desde el año 2005 un mayor tráfico en el movimiento de mercancías que se exportan e importan desde China al resto del mundo.

Las terminales construidas permiten que transiten desde el año 2014 más de 35 millones de contenedores por Shanghái. De igual manera, la dinámica del puerto obedece a que tiene como principales socios comerciales a las economías asiáticas de Japón, Corea del Sur, Hong Kong y países del Sudeste Asiático, permitiendo un crecimiento en el volumen de contenedores superior al 200% entre los años 2000 y 2010. En la tabla 6, se muestran las diferentes posiciones que ha ocupado en el ámbito mundial el puerto de Shanghái.

¹ TEU se refiere a Unidad Equivalente a Veinte Pies.

Tabla 6. Posición del puerto de Shanghái de 2000-2016

Año	Ranking Mundial	Total TEU
2000	7	5,613,000
2002	4	8,620,000
2003	3	11,280,000
2004	3	14,557,200
2005	3	18,084,000
2006	3	21,710,000
2007	2	26,152,400
2008	2	28,006,400
2009	2	25,002,000
2010	1	29,069,000
2011	1	31,739,000
2012	1	32,529,000
2013	1	33,617,000
2014	1	35,304,000
2015	1	36,537,000
2016	1	37.100.000

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de World Shipping Council (2016); Containerization International Online (2016); Container Traffic of the top 100 ports (2016); Shanghai Port (2016) y Top 100 Container Ports (2016).

El ritmo creciente en el volumen de contenedores que transitan, utilizando la infraestructura del puerto de Shanghái, muestra como dicho recinto portuario es estratégico en la apertura económica y comercial de China.

Puerto de Shenzhen

El puerto de Shenzhen, ubicado en la ciudad con el mismo nombre, es el segundo puerto más importante de China. El nombre “Shenzhen” (zanjas profundas), tiene su origen en la denominación que daban los habitantes de la zona a las zanjas de arrozales denominadas *zhen* o *chon*. La ciudad se encuentra localizada al sur de la provincia de Cantón (Shenzhen Port, 2016). El gobierno de China en el año de 1980, le dio a Shenzhen el estatus de Zona Económica Especial (ZEE), siendo la primera en todo el territorio. En dicha zona se contaba con abundante mano de obra barata, al igual que con precios bajos en los terrenos, lo cual hizo atractivo el territorio para empresas de Hong Kong y de otras economías con capital industrial, las cuales trasladaron sus producciones a Shenzhen, trayendo consigo un auge económico y urbanístico, y permitiéndole a Shenzhen convertirse en uno de los lugares con mayor crecimiento económico. La llegada de estas empresas catalizó el desarrollo de infraestructura, inversión en tecnología y dinámica del transporte multimodal (Shenzhen, 2016).

La cercanía del Puerto de Shenzhen con la economía de Hong Kong, lo convierte en la actualidad en el segundo más importante de China, desde el año 2013 supera en el movimiento de contenedores al puerto de Hong Kong y logra escalar al tercer puesto de los puertos que más contenedores mueven en el mundo. El puerto se divide en zona este y oeste, con nueve zonas

portuarias: Shekou, Chiwan, Mawan, Yantian, Tung Tau Kok, Fuyong, Sand Bay, Xiadong y Neihe (Shenzhen Port, 2016). Por el puerto de Shenzhen en su mayoría transitan bienes provenientes de los mercados de Hong Kong, Estados Unidos, ASEAN, Japón, Unión Europea, Taiwán, Corea del Sur, Australia, Canadá y México, entre otros importantes socios comerciales de China.

En la tabla 7, se observa el ritmo ascendente del puerto de Shenzhen, el cual pasa de estar ubicado en el puesto número 11 del ranking mundial en el movimiento de contenedores en el año 2000, a la cuarta posición en 2003. Debido al crecimiento económico experimentado por China durante las últimas décadas, pero en especial debido a las inversiones en infraestructura, el puerto de Shenzhen logró en diez años convertirse en el tercer puerto más importante del mundo, manejando 23.280.000 contenedores, superando al puerto de Hong Kong, el cual movió 22.352.000 contenedores (Shenzhen Port, 2016 y tabla, 5). A continuación, la tabla 7 muestra las posiciones del puerto de Shenzhen en el ranking mundial desde el año 2000 hasta el 2016.

Tabla 7. Posición en el mundo y movimiento de contenedores del puerto de Shenzhen 2000-2016

Año	Ranking Mundial	Total TEU
2000	11	3,993,714
2002	6	7,613,754
2003	4	10,614,900
2004	4	13,615,200
2005	4	16,197,000
2006	4	18,469,000
2007	4	21,103,800
2008	4	21,416,400
2009	4	18,250,100
2010	4	22,510,000
2011	4	22,570,000
2012	4	22,940,000
2013	3	23,280,000
2014	3	24,037,000
2015	3	24,204,000
2016	3	23.900.000

Fuente: Elaboración propia con base en datos de World Shipping Council, Top 50 world container ports (2016); Containerization International Online, (2016); Container Traffic of the top 100 Ports (2016), y Shenzhen Port (2016) y Top 100 Container Ports (2016)

Con base en los datos de la tabla 7, se puede notar como el puerto de Shenzhen en una década tuvo un crecimiento por encima del 400%, al pasar de 3.993.714 contenedores movilizados en el año 2000 a 22.510.000 contenedores en el año 2010, dicho crecimiento contribuye para que durante diez años (2003-2012), ocupe en el ranking mundial el cuarto lugar, y en los años de 2013, 2014, 2015 y 2016, logre la tercera posición y se acerque al puerto de Singapur en el tránsito de mercancías y consolidándose como un área estratégica en el comercio exterior de China.

Puerto de Ningbo-Zhoushan

Ningbo es de los puertos más concurridos de China, por esta razón, desde el año 2015 ocupa la cuarta posición en el ranking mundial de movimiento de contenedores, y al igual que los otros puertos importantes de China, su posición estratégica cercana al río Yangtzé, le facilita la navegación de grandes embarcaciones, así como sus vínculos con las economías más dinámicas del Noreste y del Sudeste Asiático. La dinámica creciente del comercio, así como el incremento de la infraestructura, forzó la fusión de Ningbo con el vecino puerto de Zhoushan, convirtiéndose así en un importante centro para las transacciones comerciales (Ningbo.China, 2016; Ningbo Port, 2016; Top 100 Container Ports, 2016).

El puerto de Ningbo se apoya para su crecimiento en las áreas de la zona puerto-puerto, entre las cuales sobresalen Yongjiang, Zhenhai, Beilun, Daxie y Chuanshan y Meishan. Se almacenan y transitan por estos puntos estratégicos del puerto: petróleo, carbón, hierro, producción agropecuaria – en donde se destacan los cereales, verduras, sésamo, ácido cítrico, plumas y pelusa, así como productos provenientes de la industria manufacturera y textil, como ropa, tejidos, juguetes, zapatos, valijas, bicicletas, electrodomésticos, herramientas, radares, entre otras mercancías (Ningbo Port, 2016). El puerto ha tenido mejoras sustanciales en su infraestructura y su conectividad con otros puertos, elementos que han sido fundamentales para su avances en el ranking mundial de movimiento de contenedores, al pasar del puesto 76 en el año 2000, al sexto en 2009, el quinto en 2014 y el cuarto a partir del año 2015, como puede apreciarse en la tabla 8.

Tabla 8. Movimiento de contenedores del Puerto de Ningbo-Zhoushan 2000-2016 (en TEU).

Año	Ranking Mundial	Total TEU
2000	11	3,993,714
2002	6	7,613,754
2003	4	10,614,900
2004	4	13,615,200
2005	4	16,197,000
2006	4	18,469,000
2007	4	21,103,800
2008	4	21,416,400
2009	4	18,250,100
2010	4	22,510,000
2011	4	22,570,000
2012	4	22,940,000
2013	3	23,280,000
2014	3	24,037,000
2015	3	24,204,000
2016	3	23.900.000

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de World Shipping Council (2016); Containerization International Online (2016); Container Traffic of the top 100 Ports (2016); Ningbo Port (2016) y Top 100 Container Ports (2016).

Puerto de Qingdao

El puerto de Qingdao se ubica en la provincia de Shandong. Debido a su cercanía con el mar Amarillo, el puerto de Qingdao se convierte en un importante puerto marítimo para el establecimiento de bases navales, así como centros industriales que dinamizan el comercio exterior (Qingdao Port International, 2016). En la década de los 80, Qingdao era un puerto importante para el comercio exterior, recibiendo grandes montos de inversión tanto del gobierno de China, como capital proveniente del extranjero; principalmente de Corea del Sur, Japón y Alemania, lo que permitió el desarrollo de la infraestructura y de las industrias, convirtiendo así a la ciudad y al puerto en puntos importantes para los negocios en la región. Qingdao cuenta con recursos minerales, así como empuje de la industria pesquera y grandes extensiones de tierras cultivables que dinamizan tanto el sector primario, secundario y terciario, generando nuevos proyectos que incrementan la infraestructura terrestre, marítima y aérea para conectarse con más mercados (Qingdao Port International, 2016; Qingdao Enciclopedia Británica, 2016).

El Puerto de Qingdao, al igual que la economía de China, ha experimentado un crecimiento constante, logrando cada año mayores niveles de competitividad que favorecen los negocios y el crecimiento de la infraestructura del puerto. Tanto es así, que en el año 2000 logró posicionarse en ranking de los 20 puertos que más contenedores mueven en el mundo. En el año 2007, se ubicó entre los diez puertos más importantes del mundo, y para 2013 ya se encontraba ocupando la séptima posición en el ranking mundial, en 2014, 2015 y 2016 baja al octavo lugar (tabla 9), convirtiéndose en el quinto puerto más importante de China.

Tabla 9. Movimiento de contenedores del puerto de Qingdao 2000-2016

Año	Ranking Mundial	Total TEU
2000	31	2,120,000
2002	16	3,410,000
2003	14	4,239,000
2004	14	5,139,700
2005	13	6,307,000
2006	11	7,702,000
2007	10	9,430,600
2008	10	10,024,400
2009	9	10,280,000
2010	8	12,012,000
2011	8	13,020,000
2012	8	14,503,000
2013	7	15,520,000
2014	8	16,624,000
2015	8	17,510,000
2016	8	18.100.000

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de World Shipping Council (2016); Containerization International Online (2016); Container Traffic of the top 100 Ports (2016); Qingdao Port International (2016) y Top 100 Container Ports (2016).

La dinámica en el movimiento de contenedores, obliga al incremento de infraestructura para poder responder a la demanda creciente de usar las instalaciones de los puertos. En la tabla 9, se observa como de mover 2.120.000 contenedores en el año 2000, para 2010 incrementa su movimiento a casi los diez millones, llegando a los 12.020.000 contenedores, para 2014 el tráfico supera los 16 millones de contenedores, en 2015 la cifra supera los 17 millones de contenedores y en 2016 mueve 18.100.000 contenedores.



Puerto de Guangzhou

El puerto de Guangzhou, se ubica en la ciudad de Cantón, provincia de China. Por su ubicación estratégica conectada con el río Perla, el puerto ha sido muy importante en el Sur de China. Desde finales de la década del siglo XX y principios del siglo XXI, con las inversiones del gobierno y de empresas privadas, el puerto adquiere un mayor crecimiento por la naturaleza económica de la provincia de Cantón, en la cual la actividad económica tiene un crecimiento en las manufacturas, y productos industriales, permitiendo que el movimiento de mercancías por el puerto se incremente, incluyendo movimiento de automóviles, acero, minerales y de combustibles como el petróleo, carbón, entre otros (Guangzhou Port Group, 2016; Port of Guangzhou China, 2016).

El puerto de Guangzhou con el desarrollo de infraestructura portuaria, incorpora más grúas porticas, las cuales permiten el crecimiento del comercio, permitiendo así el favorecimiento para el desarrollo de empresas y centros industriales, que a su vez han estimulado la inversión en crear más infraestructura marítima y terrestre, necesarias para atender las demandas de los exportadores e importadores de mercancías en la región, y con ello favorecer la competitividad del puerto y de la región (Guangzhou Port Group, 2016; Port of Guangzhou China, 2016).

Guangzhou en el año 2000, movió 1.429.000 contenedores, lo que le permitió ubicarse entre los 50 puertos más importantes del mundo, para el año 2002 movió 2.180.000 contenedores y se logró ubicar en el puesto 28 en el ranking, y con ello ser parte de los 30 puertos más importantes del mundo hasta 2004. Entre 2005 y 2007 se ubicó entre los 20 puertos más importantes, y a partir del 2008, se situó entre los diez puertos que más contenedores mueven en el mundo (tabla 10).

Tabla 10. Movimiento de contenedores en el puerto de Guangzhou 2000-2016

Año	Ranking Mundial	Total TEU
2000	41	1,429,900
2002	28	2,180,000
2003	23	2,761,700
2004	23	3,308,200
2005	18	4,685,000
2006	15	6,600,000
2007	12	9,200,000
2008	8	11,001,400
2009	6	11,190,000
2010	7	12,550,000
2011	7	14,400,000
2012	7	14,744,000
2013	8	15,309,000
2014	7	16,626,200
2015	7	17,624,900
2016	7	18.800.000

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de World Shipping Council (2016); Containerization International Online (2016); Container Traffic of the top 100 Ports (2016); Guangzhou Port Group (2016) y Top 100 Container Ports (2016).

De acuerdo con los datos de la tabla 10, el crecimiento sostenido del Puerto de Guangzhou se dio en un 600% en la última década, lo cual permite mostrar la relevancia que tienen en el movimiento de mercancías. El crecimiento en el movimiento de contenedores se debe a la mejora de la infraestructura, así como de las vías de comunicación por donde deben transitar las mercancías para llegar a los diferentes mercados.

Puerto de Tianjin

El puerto de Tianjin es uno de los puertos más importantes en el norte de China, pues es la puerta de entrada marítima al mercado de Pekín, esto debido a su ubicación estratégica y al crecimiento de su infraestructura en las últimas décadas del siglo XX. Estas características han permitido que el puerto crezca de manera exponencial y se ubique entre los diez puertos más importantes del mundo (tablas 5 y 11) (Tianjin Port, 2016; Tianjin Port Development Holdings Limited, 2016).

El Puerto de Tianjin, al igual que el resto de los puertos de China, se apoya en el movimiento de mercancías en otros puertos para cubrir la creciente demanda de servicios marítimos. Tal es el caso de Tianjin, pues se apoya en

Tanggu, el puerto más grande en el Norte de China. Este puerto cuenta actualmente con aproximadamente 11 embarcaderos de contenedores, siete de los cuales están especializados en la manipulación de carbón. Con el crecimiento de las inversiones, se incrementa la infraestructura de espacios y grúas que agilicen el tránsito de las mercancías que entran y salen por Tianjin (Tianjin Port, 2016; Tianjin Port Development Holdings Limited, 2016).

El puerto de Tianjin mantiene relaciones comerciales con los países de La Unión Europea, Estados Unidos, Japón, Corea del Sur, entre otros, los cuales mantienen mercados dinámicos con la presencia de sus productos en todo el mundo.

Tabla 11. Movimiento de contenedores del puerto de Tianjin 2000-2016

Año	Ranking Mundial	Total TEU
2000	36	1,708,423
2002	25	2,410,000
2003	21	3,015,000
2004	18	3,814,000
2005	16	4,801,000
2006	17	5,950,000
2007	17	7,102,100
2008	14	8,502,700
2009	11	8,700,000
2010	11	10,080,000
2011	11	11,500,000
2012	10	12,300,000
2013	10	13,010,000
2014	10	14,050,000
2015	10	14,100,000
2016	10	14,500,000

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de World Shipping Council (2016); Containerization International Online (2016); Container Traffic of the top 100 Ports (2016); Tianjin Port Development Holdings Limited (2016) y Top 100 Container Ports (2016).

Como puede apreciarse en la tabla 11, el puerto de Tianjin desde los inicios del presente siglo, se encuentra entre los 40 puertos más importantes del mundo, en el año 2000 se encontraba en la posición 36, para 2002 y 2003 escaló al lugar 25 y 21 respectivamente. De 2004 al 2011, siguió escalando y logró posicionarse entre los 20 puertos más dinámicos en el movimiento de contenedores, durante estos años logra ubicarse en la posición, 18, 16, 17 y en la 11 en los años de 2009 al 2011. En lo que respecta a los años de 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016 alcanza la décima posición, y con ello, una posición privilegiada dentro de los mayores puertos del mundo.



Conclusiones

De acuerdo con la información presentada, China logra mantener tasas de crecimiento económico por encima del 7% anual, permitiéndole incrementar sus transacciones comerciales con diferentes naciones del mundo. Con la dinámica en las compras y ventas que se hacen con el exterior, la economía de China se fortalece y en virtud de los compromisos adquiridos en 2001 con su ingreso a la Organización Mundial del Comercio, se ha proyectado hacia el mundo como una economía abierta, comprometida con la competitividad y los mercados internacionales.

Para mejorar los niveles de competitividad, China ha adelantado esfuerzos sistemáticos hacia el fortalecimiento como instituciones, infraestructura, ambiente macroeconómico, salud y educación básica. Estos esfuerzos han rendido frutos, permitiéndole que se ubiquen entre los 30 países con mayores estándares de competitividad a nivel mundial. Dentro de este plan de modernización para la competitividad, el desarrollo de los puertos marítimos ha jugado un papel fundamental.

Los puertos marítimos de Shanghái, Shenzhen, Ningbo-Zhoushan, Guangzhou, Qingdao y Tianjin lograron posicionarse en los últimos cinco años en el ranking de los 10 principales puertos del mundo por el movimiento de contenedores. De igual manera, se puede notar que el 70% de los diez puertos más importantes se encuentran en China (si se tiene también en cuenta a Hong Kong), lo que permite incrementar y mejorar las transacciones comerciales con los mercados domésticos e internacionales. Asimismo, todos estos puertos cooperan para que China se posicione como el país que más contenedores maneja en el mundo, ya que en 2015 logró superar los 184 millones de contenedores. Esto permite que China fortalezca la infraestructura de sus puertos para incrementar el comercio exterior con el resto del mundo y se proyecte a futuro para seguir creciendo económicamente.

>>>

Referencias

- Appleyard, Dennis y Alfred Field (2003), *Economía Internacional*, México, Ed., McGraw Hill.
- ASEAN (2016), External Relations, Recuperado de <http://asean.org/asean/external-relations/china/>
- Banco Mundial (2016), *Economía y Crecimiento* <http://datos.bancomundial.org/indicador>
- Banco Mundial (2016), *Crecimiento del PIB anual*, Recuperado de <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDPMKTP.KD.ZG>.
- Banco Mundial (2016), *Tráfico Marítimo de Contenedores*, Recuperado de <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHPGOOD.TU>.
- Containerization International Online (2016), Recuperado de <http://www.ci-online.co.uk>.
- Container Traffic of the top 100 Ports, (2016), Recuperado de <http://www.szport.net/eng/Statistics/index.jsp>
- Fairbank, John K. (1999), *The Cambridge History of China*. Ed. Cambridge University Press Cambridge. Londres, Inglaterra.
- Forbes (2016), *The World's 10 Busiest Ports*, Recuperado de <http://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2014/11/11/the-worlds-10-busiest-ports/#55f864eb53ba>.
- Gasster, Michael (1999). "The Republican Revolutionary Movement" y Chuzo Ichico. "Political and Institutional Reform 1901-11" en *The Cambridge History of China Vol 11*.
- Guangzhou Port Group (2016), Recuperado de <http://en.gzport.com/en/>.
- Krugman, Paul, Maurice Obstfeld y Marc Melitz (2012), *Economía internacional, teoría y política*, Madrid, Ed. Pearson Addison.
- Licona Michel, Ángel (2006), *Las reformas económicas como eje del crecimiento económico: Park Chung Hee en la República de Corea y Deng Xiaoping en la República Popular China*. En *Anuario de Economía 2006*. Revista Denarius. UAM Iztapalapa.
- Licona Michel, Ángel, Maricela Reyes López y Roberto Celaya Figueroa, (2016), *Puertos en el Noreste y Sureste Asiático: China, Japón, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Malasia, Tailandia y República Socialista de Vietnam*. Sonora, México, Ed. Instituto Tecnológico de Sonora, Recuperado de <http://www.itson.mx/publicaciones/Documents/ciencias-economico/puertosenelnoreste.pdf>
- Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China, (2016), Recuperado de http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/
- Ningbo Port (2016), Recuperado de <http://english.ningbo.gov.cn/>.
- Ningbo.China (2016), Recuperado de <http://english.ningbo.gov.cn/>.
- Ningbo Port (2016), Recuperado de <http://english.ningbo.gov.cn/>.
- Ningbo Port (2016), Recuperado de http://www.nbport.com.cn/portal/wps/portal/en!ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3hjdX_3Elsww9AAi1BHA08LR0tTV7dAI4NAA_2CbEdFAIrf-ME!/.
- OMC (2016), *World Trade Report 2015*, Recuperado de https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report15_e.pdf
- OMC (2016), *Miembros y Observadores*, Recuperado de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/org6_s.htm
- Port of Guangzhou Port, China (2016), disponible <http://ports.com/china/port-of-guangzhou-canton/>.
- Port of Shanghai, China (2016), Recuperado de <http://www.ship-technology.com/projects/portofshanghai/>.
- Qingdao Port, China (2016), Recuperado de <http://ports.com/china/port-of-qingdao/>.
- Qingdao Port International (2016), Recuperado de <http://www.qingdao-port.com/en/index.jsp>.
- Qingdao Port International (2016), Recuperado de <http://www.qingdao-port.com/en/index.jsp>.
- Qingdao Enciclopedia Britannica (2016), Recuperado de <http://global.britannica.com/EBchecked/topic/607765/Qingdao>
- Ranking of Container Ports of the World (2017), Recuperado de http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat_2_y_b5.pdf
- Ricardo, David (1959), *Principios de economía política y tributación*, México, Ed. FCE.
- Shanghai Municipal Transportation Commission (2015), Recuperado de http://www.shanghaiport.gov.cn/English/introduction/info_001.html.
- Shanghai Port, (2016), Recuperado de http://www.portshanghai.com.cn/jtwbs/webpages/server_te.html
- Shanghai International Port Group (2016), Recuperado de <http://www.portshanghai.com.cn/en/>.
- Shenzhen Port (2016), Recuperado de <http://www.szport.net/eng/Statistics/index.jsp>.
- Shenzhen Port (2016), Recuperado de <http://www.szport.net/eng/Statistics/index.jsp>.
- Shenzhen (2016), Recuperado de <http://shenzhen.made-in-china.com/info/about-shenzhen.html>.
- Smith, Adam (1958), *Investigación sobre la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones*, México, Ed. Fondo de Cultura Económica.
- Top 100 Container Ports (2016), Recuperado de <https://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/>
- Top 100 Container Ports (2016), Recuperado de <https://www.lloydslist.com/ll/incoming/article506151.ec>
- Turner Barragán, Ernesto y Ángel Licona Michel (2015), *Competitividad de la economía socialista de mercado chino*, en revista *Portes*, volumen 9, Núm. 17, enero-junio, págs.171-185. <http://www.portesasiapacifico.com.mx/revistas/epocaii/numero17/8.pdf>

- Tianjin Port Development Holdings Limited (2016), Recuperado de <http://www.tianjinportdev.com/en/home.htm>.
- Tianjin Port (2016), Recuperado de <http://www.chinadaily.com.cn/m/tianjinport/>.
- Top 50 World Container Ports (2016), Recuperado de <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>.
- UNCTAD (2015), Informe sobre el Transporte Marítimo 2015, Recuperado de http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2015_es.pdf
- World Economic Forum (2016), The Global Competitiveness Report 2009-2010, 2010-2011, 2011-2012, 2012-2013, 2013-2014, 2014-2015, 2015-2016, Recuperado de <https://www.weforum.org/reports>
- World Economic Forum (2015), The Global Competitiveness Report 2014-2015, Recuperado de <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015>.
- World Port Source (2015), Recuperado de http://www.worldportsource.com/ports/commerce/CHN_Port_of_Shanghai_411.php.
- World Shipping Council (2016), Top 50 world container ports, Recuperado de <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>
- World Trade Report (2015), Recuperado de https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report15_e.pdf



Shutterstock.com

WHAT IS GOING TO HAPPEN IN THE RELATIONS BETWEEN

CHINA AND THE U.S. IN THE WAKE OF PRESIDENT TRUMP'S RISE TO POWER AND THE CURRENT SITUATION?

¿Qué va a suceder con las relaciones entre China y Estados Unidos tras el ascenso al poder del presidente Trump y la situación actual?

doi: 10.17230/map.v4.i7.05



Catalina Escobar
cescob28@eafit.edu.co
Universidad EAFIT

Abstract

The following essay deals with the question of the future of U.S.- China relations in the wake of President Donald Trump's rise to power in the context of China's economic deceleration, territorial disputes that oppose the interests of U.S. allies in the region and Donald Trump's harsh talk about China during his presidential campaign. To answer this question there is an assessment of the background of the attitudes of both countries towards each other, as well as an assessment of the mistakes and good decisions made by both actors when handling its relations on the last decade and with the previous U.S. administration.

Key Words

Foreign policy, diplomatic relations, cooperation, conflict, United State, People's Republic of China

Resumen

El siguiente ensayo aborda el cuestionamiento sobre el futuro de las relaciones entre Estados Unidos y China tras el ascenso al poder de Donald Trump en el contexto de la desaceleración económica de China, las disputas territoriales opuestas a los intereses de aliados estadounidenses en la región y el duro discurso contra China por parte de Donald Trump durante su campaña presidencial. Para responder a este interrogante se hace una evaluación de los antecedentes de las actitudes de ambos países hacia la contraparte, al igual que un análisis de los aciertos y desaciertos por parte de ambos actores en el manejo de las relaciones de la última década y en la pasada administración de Estados Unidos.

Palabras Clave

Política exterior, relaciones diplomáticas, conflicto, Estados Unidos, República Popular de China

Introduction

The Trump administration among many things represents a turning point on the way the U.S. handles its economic and politic relations with the rest of the world. Asia, as home to the second and third largest economies in the world (China and Japan respectively) and as the region with a hegemon in many ways opposed to U.S. beliefs and practices, is especially sensitive to any change in diplomacy, policy and general approach of the U.S. administration.

Since U.S. President Donald Trump started his presidential campaign, one of his main points was his constant comments against China, calling it a U.S. 'enemy' who has 'destroyed' American industries and is 'the single greatest currency manipulator that's ever been on this planet' (Stracqualursi, 2017). On this discourse, Trump has promised to have a tougher foreign policy and a 'strong hand' when dealing with China, a threatening for instance to impose tariffs of more than 40% on Chinese goods (Hsu, 2016). These kinds of declarations lead many to fear for the U.S.-China relations in the future, as it is troublesome what Donald Trump actions against the Asian hegemon might cause in terms of security, economy, environmental governance and other pivotal issues and their impact on the rest of the world.

As of today, it is hard to give an exact prediction on the outcome of U.S.-China relations with Donald Trump's administration. However, making an assessment on the background of the current attitudes of both the U.S. and China as well as revising the mistakes and good decisions of both countries can shine some light on might happen on the years to come.

Theoretical Framework

Even though this essay and its analysis does not focus on the explanation of international relations theories, it does touch some of the main concerns of some major international relations theories such as the security dilemma and the use of force in realism and the interdependence; caused by international institutions and international trade of nations in liberalism. Having these concepts in mind will help understand the complexity and the different approaches used on U.S.-China relations. The balance and opposition of these two approaches is the backbone of the past and current state of American-Chinese relations.



What is going to happen in the relations between China and the U.S. in the wake of President Trump's rise to power and the current situation?

CHINESE-AMERICAN ATTITUDES

First and foremost, it is important to understand China's attitudes regarding both foreign and internal affairs. On the first place, China's rapid exit from the world crisis of 2008 led the Communist Party to believe that the Chinese model was better than the West, inflating the Chinese pride, encouraging nationalism, a more assertive pursuit of interests and alienation from both Western and regional powers and institutions (Shirk, 2017). However, this nationalism is faced with internal threats such as popular disapproval and divisions among the Communist Party that are a consequence of the deceleration of economic growth, high levels of debt and the permanent escapade of capital outside of the country.

Specifically, this has affected the U.S., since China has imposed measures over American companies such as the obligation to transfer intellectual property to Chinese companies to be allowed to do business in China, giving what can be seen as unfair advantage to domestic companies through regulations and strictly controlling foreign non-profit organizations (Shirk, 2017). In addition, its aggressiveness in territorial disputes such as the Senkaku Islands with Japan involve the United States with its duty to defend Japan's security (Christensen, 2015).

The U.S. on the other hand, has thrived to encourage cooperation with the Chinese government since Richard Nixon's administration in order to gain mutual economic benefits and work together as 'responsible stakeholders' in the world arena in topics such as security and environmental protection (Hsu, 2016). This relationship however has been developed under a mixture of prudence and strength framed under a 'cautious optimism', encouraging cooperation and positive diplomatic relations but also having a position of strength in the area through both economic and politic alliances and partnerships with

other Asian countries such as South Korea, Japan and other south east Asian countries (Hsu, 2016).

GAINS AND MISTAKES

During the time, handling this 'cautious optimism' the Obama administration has made some good decisions but also has made some mistakes. The Trump administration, nevertheless Donald Trump's non-collaborative and threatening discourse, should learn from the mistakes of the previous administration and should continue to enforce the positive decisions made in the past.

The most evident mistakes the U.S. made under the Obama administration were in terms of management of words and rhetoric. The first one was to use the 'expression pivoting back to Asia' to refer to the act of focusing its attention on Asia after the end of the conflicts in Afghanistan and Iraq. Some U.S. allies interpreted this statement as a way of saying the U.S. could not engage in two issues at the same time, leaving a feeling of insecurity towards the possibility of the U.S. abandoning its support in Asia if trouble stirred elsewhere in the world. This was a mistake from several points of view as the U.S. had not really stopped and measures such as the negotiation of a free trade agreement with South Korea were already on the way even before Obama's administration. China also made its own interpretation of the statement feeding theories of an American interest on controlling and restraining China (Christensen, 2015). The second misuse of words on the hands of U.S. administration was the wording of a joint statement made by China and U.S. during president Obama's Visit to China in 2009, which said, "The two sides agreed that respecting each other's core interests is extremely important to ensure steady progress in U.S.-China relations" (Christensen, 2015). Such a statement was a contradiction to the U.S. opposition of the Chinese territorial claims on Taiwan, the Senkaku Islands (in dispute with Japan, a U.S. ally) and the South China Sea (Christensen, 2015).

This wording led China to believe the U.S. would be more supportive of its actions than in the past, and later when the American government continued with its previous policy criticizing some Chinese internal restrictions to citizens, continuing to sell weaponry to Taiwan and meeting with the Dalai Lama (a leader who has publicly criticized the Chinese government), the Chinese government felt the U.S. was being disloyal to what was promised (Christensen, 2015).

However, these mistakes might have affected the U.S.-China relations, the previous U.S. administration made some good decisions and took steps toward a good direction even when handling some aggressive measures taken by China. Among these good choices is the management of North Korea's attack to South Korean sailors in 2010; after China failed to condemn North Korea and even blamed the U.S., the American government allied with South Korea and Japan on intelligence maneuvers in the Yellow Sea, which led China to stop North Korea from any further attacks (Christensen, 2015).

Another 'good move' by the U.S. government was its intervention on the dispute of the Senkaku Islands. In 2012, Japan purchased some of the islands to a Japanese family, which caused China to declare a defense identification zone and to intensify its air and maritime activity in the area. Even though the American government had previously avoided to take any sides in the matter, after China's action sent bombers to dissuade China from any attack, discouraged Japan from taking actions and convinced Japan to take a more active role on its alliance with the United States, all while preventing the incident from getting larger repercussions (Christensen, 2015).

Both these examples show a pattern that so far has work positively for the U.S.: responding to harsh Chinese measures with alliances in the area that dissuade the Chinese government (Christensen, 2015). Such behavior is a



pattern that the Trump administration should explore further, strengthening the existing relations with the powers in the area such as Japan, South Korea and the Association of Southeast Asian countries, strengthening its position in the region while keeping a prudent and impartial position among the regional disputes.

In addition, if the Trump administration learns from its predecessor's mistakes it will be extremely careful on the wording used to refer to the way it will handle both Asian and Chinese relations. In order to refrain from giving false expectations to the Chinese government that may play to its disadvantage later, but also, to prevent anything that may weaken its alliances in the region and may cause to lose its position of strength and its leverage against China.

SO FAR SO GOOD

Having all of this in mind, the first steps of the Trump administration in the management of Chinese relations have been troublesome, as it started with a call between then President-elect Donald Trump and Taiwan President Tsai Ing-wen. According to the Taiwanese government, the call covered topics such as supporting economic development and 'straightening defense' (Landler & E, 2016).

According to Landler & E., this move on the U.S. part has been widely polemic as it adds tension to Chinese relations and challenges the One China policy that since 1978 has been the basis of American and Chinese relations. Even though the internal opinion in China during the presidential campaign favored Donald Trump and portrayed him as a businessperson China "could work with" this kind of behavior is seen as a challenge towards the Communist Party regime and could become an obstacle for relations between both countries. However, it is shocking that China responded with an immediate statement saying, "China believes it does not change the China policy upheld by the American government for many years" not antagonizing the U.S. as it could have done and as it has done in the past but blaming the Taiwanese government instead (Landler & E, 2016).

Later in April, Donald Trump hosted a visit for China's President Xi Jinping to the United States, which was held not in the White House but on President Trump's country club in Florida. Such unusual invitation and an even more surprising acceptance on Xi Jinping's part challenges predictions made by many

diplomats, as it was expected that Trump's harsh talk about China during his presidential campaign would hurt Chinese-American relations.

As most things related to Trump's presidency this meeting was unusual, being addressed as "outstanding" and being of "truly progress". However, during the same night of the arrival of the Chinese leader, the U.S. launched an air attack on Syria as a response to the previous chemical attack of the Syrian government aging its citizens. A risky move as the meeting was still on the way and China has not publicly chosen to support any of the sides, and a leak of the information of the attack could have jeopardized the meeting between the leaders (Borger, 2017).

The public statement informing the public about the attack in Syria was released just after Xi Jinping's departure and was seen just as the call with the Taiwanese president as detrimental to the relations of both countries. However, a call between both presidents just a few days after the American attack on Syria was made public, resulted on a statement by the Chinese government that among many things mentioned that both leaders had 'have deepened the mutual understanding' and the countries would coordinate and communicate on international and regional issues through various mechanisms. More shockingly, the statement gave a slight support to American measures on Syria as China condemns any use of chemical weapons and reassures its willingness resolving the issue through the UN Security Council as well as confirming its intentions to work towards a denuclearized peninsula, a bold statement towards its ally North Korea (Abramson, 2017).

Such events challenged what was expected of American and Chinese relations in many ways and it can only be explained as Xi Jinping ignoring Donald Trump's 'stage acts' used to gain supporters on his campaign and differentiating this behavior from actual official and direct behavior towards China. China's attitude is not only surprising but also, shows a cautious optimism such as that the U.S. administrations have used towards China in the past, and leads to believe that China-U.S. relations in the future are not in the path for disaster.

It is also important to notice that one of the main axes of U.S.-China relations is economic policy towards the other country. Even though in Trump's case he threatened to respond to China's discriminatory actions against foreign companies with a 45% tariff on Chinese imported goods, after these conversations it is most likely that the U.S. President will use a subtler approach based more on the reciprocity than on harsh disproportionate economic measures against China (Shirk, 2017).

Conclusions

Despite the public declarations of good faith in the relations and the intentions of cooperation, Donald Trump will also seek to maintain the U.S. position of military, political and economic strength in the region through the various alliances that it holds with regional partners, since it assures its power of advantage when dealing with China, not only on security matter but also on economic ones. As for China, Xi Jinping will most likely continue to encourage cooperation but also, refraining from making any severe economic internal reforms or economic measures against the U.S., as he is on the verge of the Communist Party Congress in the end of the year, event that will character the decisions of the Communist Party and China's government in the next few years and is the pivotal point that will shape U.S.-China relations in the next decade.

Many factors can influence the U.S.-China relations beyond politics, some of them can be related with economy, culture, internal opinion among the population, security, social disparities, etc. It is likely to see multiple faces of these

relations, many of them determined not only by unilateral political interests but by many other factors and by the interdependence that characterizes the relations of the two world hegemon.

>>>

REFERENCES

- Abramson, A. (2017, April 12). President Trump and China's Xi Jinping Gave Very Different Reports of Their Phone Call. Retrieved from Time Magazine - Politics: <http://time.com/4737001/donald-trump-xi-jinping-phone-call-readout/>
- Borger, B. H. (2017, April 5). Xi Jinping holds all the cards ahead of Mar-a-Lago meeting with Trump. Retrieved from The Guardian: <https://www.theguardian.com/world/2017/apr/05/xi-jinping-holds-all-the-cards-ahead-of-mar-a-lago-meeting-with-trump>
- Christensen, T. J. (2015, September). Obama and Asia. Retrieved from Foreign Affairs: <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/obama-and-asia>
- Hsu, S. (2016, Noviembre 23). China Wary Of President-Elect Donald Trump . Forbes.
- Landler, M., & E, D. S. (2016, December 2). Trump Speaks With Taiwan's Leader, an Affront to China. Retrieved from The New York Times: https://www.nytimes.com/2016/12/02/us/politics/trump-speaks-with-taiwans-leader-a-possible-affront-to-china.html?_r=0
- Shirk, S. (2017, March). Trump and China: Getting to Yes in Beijing. Foreign Affairs.
- Stracqualursi, V. (2017, April 6). 10 times Trump attacked China and its trade relations with the US. Retrieved from ABC News: <http://abcnews.go.com/Politics/10-times-trump-attacked-china-trade-relations-us/story?id=46572567>



Shutterstock.com

ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO DE SINGAPUR EN EL PERÍODO 1970 - 2016: UN MODELO DE DESARROLLO PARA LA COMUNIDAD INTERNACIONAL

Analysis of Singapore's economic growth between 1970 and 2015: a development model for the international community



Sara Catalina Mesa Rivera

smesari1@eafit.edu.co

María Alejandra Villa

Tamayo

mvillat@eafit.edu.co

Juanita Sánchez Restrepo

jsanch55@eafit.edu.co

Luis Manuel González

Cadena

lgonza19@eafit.edu.co

Universidad EAFIT

Abstract

This article aims to analyze how Singapore, a country with a unique economic development, has become one of the greatest economies in the world. First, a brief history, its development, leaders and national security will be described. Secondly, the economy and the development of its indicators through history will be shown. Thirdly, the commerce of the country with the world and Colombia will be explained as how the business work in Singapore. Lastly, the conclusions about the development of this country and how it could be used as a model for other countries will be exposed.

The study takes places between 1979 and 2016, period when Singapore achieved a high level of development and improved its economy. Additionally, in the pursuit to sustain the analysis of its growth, it is intended to compare relevant aspects for economic growth with some economies of the Asia Pacific as are South Korea, Japan and Indonesia, as well as Colombia, a Latin-American country, which can find growth opportunities based on the development that Singapore has sustain for the last 45 years. In this way, it is expected to prove that Singapore has a driven model for success that could be used by the international community.

Key Words

Singapore, development model, economic model, progress, strategies.

Resumen

El presente artículo busca analizar cómo Singapur, un país con un desarrollo económico único, se ha convertido en una de las mayores economías en el mundo. Primero, se describe un poco sobre la historia del país, su desarrollo, sus líderes y la seguridad nacional. En un segundo momento, la economía y el desarrollo de sus principales indicadores serán expuestas. En la tercera parte, se mostrará cómo es el comercio de Singapur con el mundo y con Colombia, a la vez que se mostrará cómo funcionan los negocios en dicho país. Por último, se presentarán las conclusiones sobre el desarrollo económico de esta nueva potencia y cómo ésta puede servir de modelo para otros países que buscan desarrollarse.

Dicho estudio analiza el desarrollo económico de Singapur entre 1970 y 2016, tiempo en el cual Singapur alcanzó a desarrollar y mejorar notablemente su economía. Adicionalmente, en aras de sustentar el análisis de dicho crecimiento, se busca comparar aspectos relevantes para el desarrollo económico con algunas de las economías de la región de Asia Pacífico como lo son Corea del Sur, Japón e Indonesia, así como con Colombia, país latinoamericano, que puede encontrar oportunidades de crecimiento basándose en el desarrollo que ha sostenido Singapur durante los últimos 45 años. De esta manera, se espera comprobar que Singapur cuenta con un modelo impulsor de éxito que puede ser aprovechado por la comunidad internacional.

Palabras clave

Singapur, modelo de desarrollo, modelo económico, progreso, estrategias.

Introducción

Singapur se encuentra ubicado en el Sudeste Asiático y es considerado una isla pequeña ubicada entre Malasia e Indonesia. Asimismo, el país asiático es conocido por su gran diversidad, pues entre sus casi seis millones de habitantes, existen más de diez lenguas (siendo el chino mandarín el principal), cuatro grupos étnicos y más de siete religiones (Departamento de Estadísticas de Singapur, 2016).

El país fue colonia británica en 1819, la cual, como colonia, fue utilizada principalmente para el comercio internacional. En 1963, se unió a la Federación de Malasia, pero allí duró únicamente dos años, pues a partir de 1965 se independizó y, posteriormente, se convirtió en uno de los países más prósperos del mundo y con fuertes vínculos comerciales en el ámbito internacional – debido a que cuenta con uno de los puertos más activos del mundo-, y un PIB per cápita igual o superior a la de los principales países de Europa (National Library Board).

A lo largo de la historia, muchos países han luchado por establecerse como principales organismos dueños del poder en cuanto a riquezas y posesiones materiales, lo que también se ha evidenciado con una larga tradición de conflictos y guerras con el objetivo de controlar los sistemas que rigen el mundo, por lo que se ha creído que quien mayores riquezas tenga, mayor será su dominio; sin embargo, cabe resaltar que esta idea de éxito o progreso que en muchas ocasiones es considerado, consta de falencias, tal como lo han demostrado varios países, entre ellos Singapur, anteriormente un país en vía de desarrollo. Según Quah (2015), Singapur tuvo un desarrollo bastante notorio, pues en 1959 era considerado como un país del tercer mundo, con un PIB per cápita de US\$400 y una tasa de desempleo del 14%.

Con relación a lo anterior, en 2015, Singapur se convirtió en un país del primer mundo, con un PIB per cápita superior a los US\$50.000, y una reducción de la tasa de desempleo al 1,9%. Todo esto fue posible por medio de una consecución eficaz de logros, mediante la implementación de planes y estrategias orientadas a la generación de valor dentro de un país, para así transmitirlo al exterior.

Hablar de los países que en la actualidad son modelo de éxito económico se convierte en un aspecto crucial para cada una de las naciones, debido a las diferentes crisis económicas que se han presentado durante los últimos años. A consecuencia de la mala gestión de los recursos internos en los países, se hace evidente la difícil y constante tarea de los gobiernos de restaurar los sistemas que conducen a un determinado comportamiento político, económico y social, lo que determina el triunfo o fracaso de una nación al tratar de solventar eficiente y justamente sus necesidades, y de aprovechar las oportunidades presentes en el entorno.

De esta manera, se hace necesario recurrir a un modelo que ha logrado ser el centro de atención durante los últimos años y, que actualmente comparte las mayores ganancias de sus logros con el fin de servir como modelo impulsor de éxito. Por tal motivo, es de gran importancia reconocer cómo Singapur, un país que durante la década de 1980 aún era considerado un país en vía de desarrollo y, que en los últimos veinticinco años ha logrado mejorar sustancialmente su economía, ha llegado a proyectarse como una de las principales economías del mundo para los próximos años, pero ¿a qué se debe su éxito?

Ejes principales para el progreso de Singapur

Para alcanzar los buenos resultados económicos obtenidos hasta el momento, Singapur ha contado con el apoyo y la iniciativa de sus líderes políticos, quienes han sido considerados los grandes “gerentes del país”. Durante 30 años, el primer ministro de Singapur, “Lee Kuan Yew”, ha sido considerado como el padre de la Singapur moderna, ya que ha sido una de las personas que mayores influencias ha generado sobre el país y sobre el continente asiático. De esta manera, su influencia económica ha sido tal que, al dejar de ser primer ministro en 1990, pasó a ser “ministro mentor” para el gobierno hasta el año 2011 (Garrigasait, 2012).

Con el fin de lograr grandes cosas y de llegar a las metas propuestas, Lee Kuan Yew enfocó sus esfuerzos en varios aspectos importantes que merecen



ser resaltados, debido a las ventajas y contribuciones que presentaron en el momento de consolidar a Singapur como un país desarrollado y con gran éxito a nivel mundial.

El antes y el después de Singapur

Durante la década de 1960, Singapur se alejaba de ser la gran metrópolis y centro financiero que es en la actualidad. La pobreza, el desempleo, la inestabilidad política, la inseguridad ciudadana y la baja inversión en capital e infraestructura eran los fenómenos predominantes en una sociedad afectada por la Segunda Guerra Mundial.

Sin embargo, desde 1963, luego del ascenso al poder del Partido de Acción Popular, de tradición socialista, el país comenzó un nuevo camino hacia el desarrollo, marcado por grandes reformas impuestas por las autoridades, con las cuales se marcó la pauta hacia su progreso. Sin embargo, el país estaba sumido en la pobreza, motivo por el cual las autoridades, especialmente el Primer Ministro Lee Kuan Yew, descubrieron que la mejor manera de crecimiento no estaba en la sustitución de importaciones, sino en la importancia de aplicar una política de crecimiento hacia afuera, que condujera a crear instituciones fuertes y un buen ambiente para fomentar la inversión privada nacional y extranjera, que motivara el crecimiento de las exportaciones.

Además de la creación de instituciones fuertes, el Gobierno también se centró en aumentar el bienestar social, facilitando la actividad empresarial en Singapur y el aumento de la productividad, todo esto gracias a la construcción de una amplia red de infraestructuras sociales que incluyeron centrales eléctricas, puertos, acueductos y carreteras.

Es así como el Primer Ministro Lee diseñó un programa de reformas para sacar a Singapur del “pozo de la miseria y la degradación”, tal como él solía

mencionar en su programa de gobierno, y lo convirtió en un estado industrializado y moderno (BBC Mundo, 2015). Por medio del mejoramiento del comercio, la industria y las finanzas, fue reinventando el país durante las tres décadas que estuvo en el poder, sentando las bases de una nación que en la actualidad es líder de educación, sanidad y competitividad económica, cuya proyección, aún tiene mucho por ofrecer y enseñar al mundo.

La seguridad nacional

Debido a la agresividad de otros países asiáticos, el mandatario creó un potente ejército, siendo asesorado por Israel. Además, recibió la aprobación para que el país fuese miembro de la ONU, declarándose como un país no alineado. Pero también ante este factor es importante reconocer que, hacia la década de 1960, Singapur era considerado uno de los países más violentos del mundo, ocupando los primeros lugares en cuanto a los índices de criminalidad, impulsado principalmente por el tráfico de drogas. Además, existía entre la población el temor de que las mujeres fueran abusadas sexualmente y asesinadas. Posteriormente, hacia el año 2000, aparece uno de los mayores problemas de inseguridad que ha tenido la sociedad, el terrorismo. Este aspecto marcó notoriamente al país, puesto que, desde antes de 1960, Singapur era uno de los países más violentos del mundo. Sus índices de criminalidad alcanzaban a ocupar los primeros puestos y, existía impunidad y malos manejos del gobierno. En la década del 2000 el terrorismo apareció y los homicidios se convirtieron en un aspecto frecuente de inseguridad. Sin embargo, desde el año 2004, con la llegada de Lee Hsien Loong, hijo mayor del exmandatario Lee Kuan Yew, se produjeron grandes cambios que siguieron con las mejoras en cuanto a seguridad nacional, provocando cambios radicales, que han combatido notoriamente contra las drogas, la corrupción y las violaciones a la población femenina, lo que permite que hoy Singapur sea considerado uno de los países más seguros de Asia (Fumero, 2015).

Asuntos sociales

SANIDAD

En cuanto a la sanidad, el principio básico es que cada familia debe ganar y ahorrar suficiente para todo su ciclo de vida; esto no implica que no se ayude con sanidad gratuita a quien lo necesite, pero el país ha sido ejemplo para la comunidad internacional, puesto que en la actualidad es considerado el mejor sistema sanitario del mundo, cuyo dinero costado proviene de la riqueza generada, retenida y gestionada por sus individuos. Las cotizaciones se encuentran en una cuenta que posee cada ciudadano, la cual solo puede ser utilizada para fines ya establecidos, es decir: pensiones, educación, vivienda o sanidad. Esta cuenta se conoce como “*Medisave*”, y se emplea para costear visitas médicas, hospitalizaciones y medicamentos. Es por esto que la demanda de sanidad en Singapur se disciplina, lo que quiere decir que cada persona debe preocuparse por su salud y racionalizar el consumo de los servicios sanitarios, logrando así que el sistema no se sature y los costos no se eleven.

EDUCACIÓN

Es muy importante reconocer que Singapur no es solamente un ejemplo en su éxito económico, sino también en su sistema de educación, el cual aparece entre las primeras posiciones en el ranking mundial por países. El país ha conseguido atraer a estudiantes asiáticos a sus universidades, y se estima que, alrededor del 20% de todos los universitarios son extranjeros.

Además, Singapur cuenta con los mejores centros de educación, en donde los estudiantes hablan más de un idioma y, de acuerdo con las certificaciones presentadas, sus universidades se encuentran entre las mejores del mundo. De igual manera, presentan a la sociedad una fuerza laboral altamente calificada con el fin de contribuir al desarrollo nacional.

Economía



EL COMIENZO DE UN MODELO IMPULSOR DE ÉXITO

El éxito de Singapur se debe en primera instancia al dirigente político Lee Kuan Yew, quien fue primer ministro de este país entre los años 1959 y 1990. Con respecto a esto, es imprescindible resaltar la gran participación de Lee Kuan Yew en el desarrollo de Singapur, mediante la implementación de planes y estrategias, con el fin de que la pequeña isla se situara donde actualmente se encuentra, presentándose al mundo como un país con éxito y con mayores metas para superar, pues de acuerdo con Garrigasait (citado en Eleconomista.es, 2014):

Lee Kuan Yew promovió la creación de un favorable clima de negocios a la vez que luchó por mantener el ecosistema de la isla. Además, decidió remunerar a los máximos ejecutivos del Gobierno con los mejores sueldos de los mejores profesionales del sector privado... También potenció las infraestructuras creando lo que hoy es uno de los mayores puertos del mundo por tráfico de contenedores. Creó una fiscalidad pensada para atraer empresas y residentes extranjeros, logrando ser una de las plazas financieras más importantes de Asia.

De esta manera, es posible considerar a Singapur como un modelo de éxito económico en el mundo, motivo por el cual, se realiza un análisis más

profundo de cada uno de sus factores de éxito, lo que hará posible pensar de manera más crítica, sobre la gran cantidad de alternativas que tienen otros países que aún se encuentran en vía de desarrollo, lo que demuestra que sí es posible seguir los pasos de las grandes economías del mundo.

MEJORAMIENTO ECONÓMICO

Lee Kuan Yew, promovió un excelente clima de negocios en Singapur, país que, desde su independencia en 1965, se ha distinguido por la apertura económica y la atracción de inversión extranjera. Prueba de ello se encuentra el informe de 2014 de la UNCTAD, en el cual se destaca que Singapur es el sexto mayor receptor de inversión extranjera directa (IED) del mundo y, así mismo, se encuentra entre los 20 mayores emisores. Estos resultados han sido posibles gracias al patrocinio que ha recibido el país como un lugar de estabilidad, prosperidad y seguridad jurídica, y también, gracias a una buena gestión administrativa.

Por otro lado, Lee Kuan Yew también decidió remunerar a los altos ejecutivos del gobierno con los mejores sueldos profesionales, con el objetivo de mantener una institucionalidad sólida y capaz de luchar siempre a favor del pueblo. Uno de sus principales retos económicos fue atraer empresas y residentes foráneos para convertir a Singapur en la plaza financiera más importante de Asia, lo que favorece la creación de nuevos negocios, la recepción del ahorro nacional y mejoría de la formación financiera en el país (UNCTAD, 2014).

Se debe tener en cuenta que Singapur, como país actualmente encaminado hacia el éxito, tiene las características principales que poseen las mayores potencias del mundo, entre ellas se destaca su implementación de planes orientados al desarrollo de la industria, por lo cual se da un potencial crecimiento en la economía del país, gracias a la inversión extranjera y la expansión hacia otros mercados.

Progreso económico según los índices

Singapur no puede ser visto como un “milagro económico”, sino, como el resultado de buenas políticas, las cuales permitieron crear las condiciones apropiadas para el desarrollo que ha logrado hasta ahora. Las posiciones actuales del país en diversos índices son una muestra de cómo ha funcionado el liderazgo institucional; por consiguiente, el desarrollo socioeconómico alcanzado se ha debido en gran medida a los alcances y esfuerzos de los dirigentes políticos y a la implementación que hacen de estas políticas. Estos diversos índices que miden el clima de los negocios, la competitividad, el desarrollo humano, la percepción frente a la corrupción, entre otros aspectos, son aquellos que con el pasar de los años se han mantenido entre los mejores resultados, de ahí, los beneficios internos y externos de los que hoy en día goza Singapur.

Para los índices que serán expuestos a continuación, se realizaron comparaciones de la economía de Singapur con respecto a dos de los tigres asiáticos; Corea del Sur y Japón, países de la región de Asia Pacífico con un buen desarrollo económico a través de la historia; posteriormente con Indonesia y por último con Colombia.

PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB)

Singapur ha sido un país que ha tenido un desarrollo indudable, pues ha logrado crecer su economía desde 1970 hasta 2015 en un 150%, a diferencia de Colombia que ha logrado crecer un poco más del 40% desde el mismo año. Y, aunque ambos países en 2015 tuvieran cifras similares (US\$2.927,37 mil millones Singapur y US\$2.920,80 mil millones Colombia), el crecimiento del primero ha sido, indudablemente mejor que el de Colombia, pues además

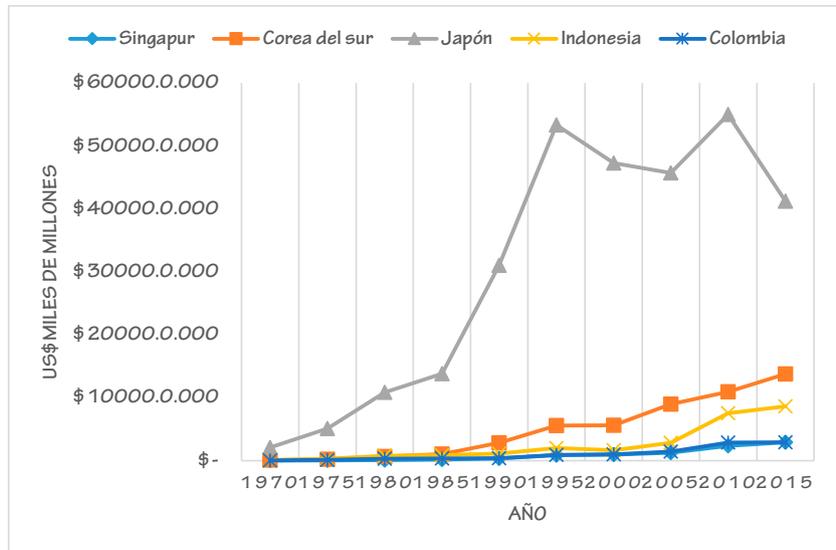
de que tuvo un crecimiento mayor a través de los años, Singapur cuenta con un territorio con menor superficie y menor cantidad de personas. En la tabla a continuación se presenta la trayectoria que ha tenido Singapur frente a otros países de la región del Asia Pacífico y Colombia (Banco Mundial, 2015).

Tabla 1. PIB 1970-2015 (US\$ miles de millones)

Año/país	Singapur	Corea del sur	Japón	Indonesia	Colombia
1970	\$19.195	\$94.098	\$2.091	\$96.567	\$71.984
1975	\$56.335	\$227.975	\$5.129	\$321.480	\$130.986
1980	\$118.936	\$678.024	\$10.870	\$780.132	\$334.007
1985	\$191.384	\$1.037.299	\$13.845	\$873.389	\$348.944
1990	\$361.528	\$2.847.571	\$31.037	\$1.144.265	\$402.742
1995	\$878.900	\$5.593.295	\$53.339	\$2.021.320	\$925.073
2000	\$958.339	\$5.616.330	\$47.312	\$1.650.210	\$998.866
2005	\$1.274.18	\$8.981.372	\$45.719	\$2.858.686	\$1.465.663
2010	\$2.364.22	\$10.944.993	\$54.987	\$7.550.942	\$2.870.182
2015	\$2.927.39	\$13.778.731	\$41.233	\$8.619.340	\$2.920.802

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Banco Mundial

Figura 1. PIB 1970-2015 (US\$ miles de millones)



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Banco Mundial

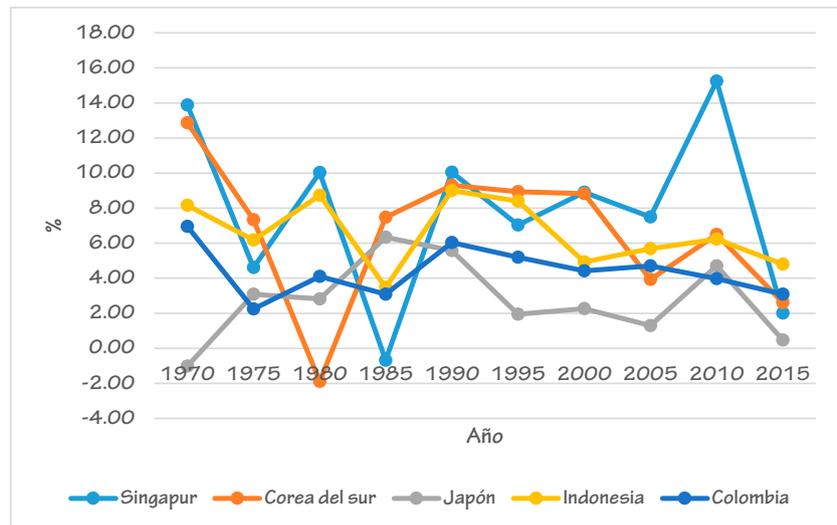
CRECIMIENTO DEL PIB

Tabla 2. Crecimiento PIB 1975-2015

Año/País	Singapur	Corea del sur	Japón	Indonesia	Colombia
1970	13.89	12.87	-1.02	8.15	6.96
1975	4.61	7.34	3.09	6.18	2.25
1980	10.03	-1.89	2.82	8.72	4.10
1985	-0.69	7.47	6.33	3.48	3.09
1990	10.04	9.30	5.57	9.00	6.04
1995	7.03	8.93	1.94	8.40	5.20
2000	8.90	8.83	2.26	4.92	4.42
2005	7.49	3.92	1.30	5.69	4.71
2010	15.24	6.50	4.71	6.22	3.97
2015	2.01	2.61	0.47	4.79	3.08

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Banco Mundial

Figura 2. Crecimiento PIB 1975-2015



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Banco Mundial

Cómo se pudo ver en la tabla y figura anterior, la economía de Singapur ha tenido un crecimiento y decrecimiento bastante variable a través del tiempo, pues un año como 1985 según el informe realizado por el *National Library Board* (s.f.), Singapur presentó su primera recesión desde que se independizó Del Reino Unido (1963), la cual surgió debido a factores tanto internos como externos:

- *Externos*: las economías industrializadas comenzaron a desacelerarse, especialmente Estados Unidos. Asimismo, Singapur estaba experimentando una menor demanda de sus bienes y servicios porque los países con los que comerciaba estaban negociando directamente sin usar a Singapur como puerto, además de que los países más cercanos a Singapur comenzaron a ponerle impuestos a sus productos.

- *Internos*: los altos costos de operación atribuidos a altos salarios y alquileres, hicieron a Singapur menos competitivo en el mercado global ya que no hubo un aumento en la productividad. La disminución de las construcciones, la elevada tasa de ahorro interno y la rigidez de la economía debilitaron aún más la economía.

PIB PER CÁPITA

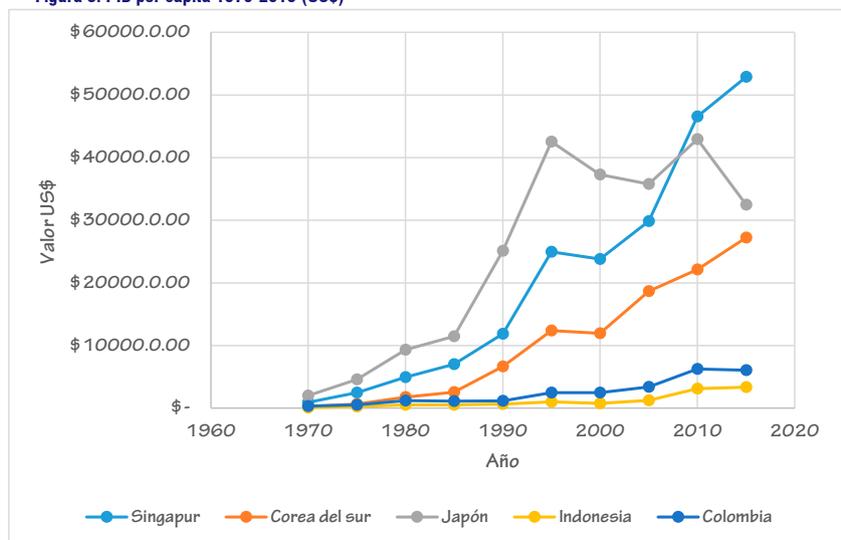
Según cifras del Banco Mundial, en 2015 el ingreso per cápita de Singapur fue de US\$52.888, la menor cifra que ha tenido desde el año 2010, donde el ingreso per cápita fue de US\$46.596. Sin embargo, esta disminución no es alarmante para los inversionistas, pues aún sigue siendo un alto ingreso para sus habitantes comparado con otras naciones, y muestra que sigue siendo una nación relativamente estable en términos económicos.

Tabla 3. PIB per cápita 1970-2015 (US\$)

Año/País	Singapur	Corea del sur	Japón	Indonesia	Colombia
1970	13.89	12.87	-1.02	8.15	6.96
1975	4.61	7.34	3.09	6.18	2.25
1980	10.03	-1.89	2.82	8.72	4.10
1985	-0.69	7.47	6.33	3.48	3.09
1990	10.04	9.30	5.57	9.00	6.04
1995	7.03	8.93	1.94	8.40	5.20
2000	8.90	8.83	2.26	4.92	4.42
2005	7.49	3.92	1.30	5.69	4.71
2010	15.24	6.50	4.71	6.22	3.97
2015	2.01	2.61	0.47	4.79	3.08

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Banco Mundial

Figura 3. PIB per cápita 1970-2015 (US\$)



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Banco Mundial

INFLACIÓN

De acuerdo con cifras del Banco Mundial (2015), Singapur ha tenido una inflación a través de la historia relativamente estable, pues datos muestran que desde el año 1990 se ha mantenido en menos del 6% y para el 2015, la inflación alcanzó el 1,6%. Asimismo, cifras del *Trade Economics* (s.f) muestran una expectativa de estabilidad en la inflación para los próximos años, pues las cifras que van hasta el 2020 no muestran niveles de inflación mayores al 3%. Esto puede ser una buena señal de inversión, pues la inflación baja reduce la incertidumbre ya que la rentabilidad y los resultados a largo plazo serán los esperados (Banco de la República de Colombia, s.f).

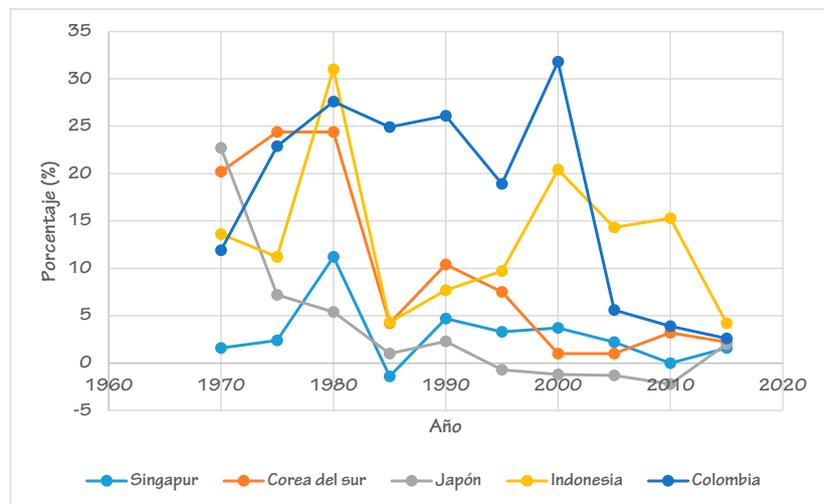
En la siguiente tabla se mostrará la inflación 1970-2015.

Tabla 4. Inflación 1970-2015 (%)

Inflación	Singapur	Corea del sur	Japón	Indonesia	Colombia
1970	1.6	20.2	22.7	13.6	11.9
1975	2.4	24.4	7.2	11.2	22.9
1980	11.2	24.4	5.4	31	27.6
1985	-1.4	4.2	1	4.3	24.9
1990	4.7	10.4	2.3	7.7	26.1
1995	3.3	7.5	-0.7	9.7	18.9
2000	3.7	1	-1.2	20.4	31.8
2005	2.2	1	-1.3	14.3	5.6
2010	0	3.2	-2.2	15.3	3.9
2015	1.6	2.2	2	4.2	2.6

Fuente: elaboración propia a partir de informes del Banco mundial (s.f) e *International Financial Statics, International Monetary Fund*, y *ERS Baseline Regional Aggregations* (2015)

Figura 4. Inflación 1970-2015 (%)



Fuente: elaboración propia a partir de informes del Banco mundial (s.f) e *International Financial Statics, International Monetary Fund*, y *ERS Baseline Regional Aggregations* (2015)

El Banco Mundial (s.f), utiliza en sus cifras el 2010 como el año base de 100 puntos del índice, y de acuerdo a esos datos, para el año 2015 hubo un aumento del 13,2% frente al 2010, llegando a los 113,5 puntos, y para el 2020 se espera que éste llegue a alcanzar 126, 4 puntos y siga aumentando a través del tiempo (International Monetary Fund, ERS Baseline Regional Aggregations, y International Financial Statistics, 2015).

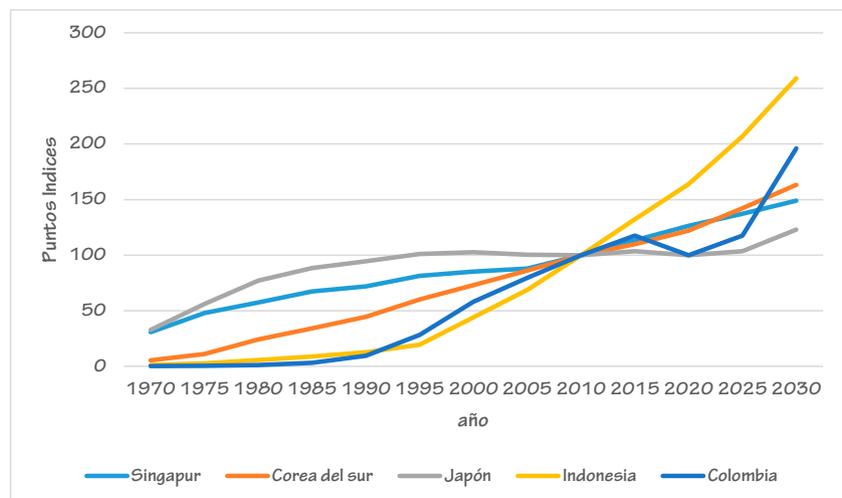
La tabla a continuación muestra el cambio en los puntos del IPC desde el año 2000 y el valor que se espera alcanzar para 2030.

Tabla 5. IPC 1970-2030 (Puntos índice)

IPC	Singapur	Corea del sur	Japón	Indonesia	Colombia
1970	30.7	5.4	32.7	1.2	0.2
1975	47.9	11	56	2.8	0.4
1980	57.5	24.3	77.2	5.6	1.1
1985	67.4	34.2	88.4	8.8	3.1
1990	71.9	44.5	94.5	12.7	9.4
1995	81.5	60.2	101.1	19.4	28.3
2000	85.3	73.1	102.7	44	58.2
2005	88	86.1	100.4	68.7	79.7
2010	100	100	100	100	100
2015	113.2	109.8	103.6	132.3	117.6
2020	126.43	122.18	100	163.85	100
2025	137.35	142.27	103.6	206.79	117.6
2030	148.91	163.26	123.12	259.19	196.10

Fuente: elaboración propia a partir de informes del Banco mundial (s.f) e *International Financial Statics, International Monetary Fund*, y *ERS Baseline Regional Aggregations* (2015).

Figura 5. IPC 1970-2030 (Puntos índice)



Fuente: elaboración propia a partir de informes del Banco mundial (s.f) e *International Financial Statics, International Monetary Fund*, y *ERS Baseline Regional Aggregations* (2015).

EMPLEO

Según el informe del Ministerio de Recursos Humanos de Singapur (2016), en el año 2015 la tasa de desempleo de Singapur estuvo en 1,9%, un porcentaje que ha tenido pocas variaciones desde 2011, lo cual muestra una alta estabilidad económica en el país, a pesar de que en el 2015 hubo una disminución de las ofertas laborales del 2,5%.

Según datos del Departamento de Estadísticas de Singapur (s.f.), Singapur cuenta con 3.6 millones de personas en capacidad de trabajar, las cuales en su mayoría trabajan en el sector de servicios (83,9%), y el resto entre los sectores de industria (14,8%) y agricultura (1,3). Asimismo, para el 2015 el salario promedio de los habitantes del país fue de aproximadamente SGD\$5483 (US\$3947) y la edad de jubilación de los ciudadanos es de 62 años, tanto para los hombres como para las mujeres. Para 2015 el crecimiento de ofertas de empleo disminuyó en la mayoría de los sectores; especialmente en los sectores de manufactura, venta mayorista y minorista y servicios inmobiliarios, pero otros sectores de servicios, construcción, comunicaciones, entre otros, lograron compensar este decrecimiento (Trade Economics, s.f).

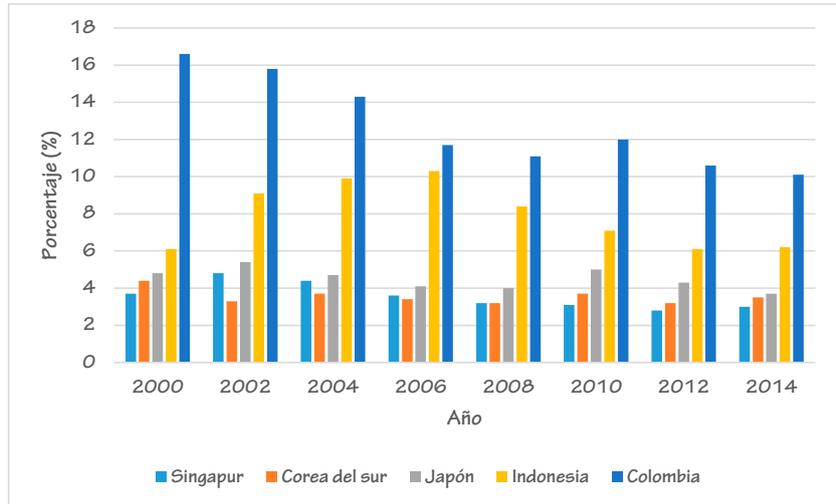
En 2013 y 2014 el crecimiento del empleo local tuvo un crecimiento del 4,0% y 4,4% respectivamente, mientras que para el 2015 este crecimiento no tuvo variación alguna (0.0%). Sin embargo, el empleo en el extranjero tuvo un pequeño aumento del 2,3% con respecto al año anterior, a pesar de que en años anteriores el aumento había sido mayor; 4,2% en 2013 y 2,6% en 2014 (Ministerio de Industria y Comercio de Singapur, 2015).

Tabla 6. Tasa de desempleo 2000-2014

Tasa desempleo	Singapur	Corea del sur	Japón	Indonesia	Colombia
2000	3.7	4.4	4.8	6.1	16.6
2002	4.8	3.3	5.4	9.1	15.8
2004	4.4	3.7	4.7	9.9	14.3
2006	3.6	3.4	4.1	10.3	11.7
2008	3.2	3.2	4	8.4	11.1
2010	3.1	3.7	5	7.1	12
2012	2.8	3.2	4.3	6.1	10.6
2014	3	3.5	3.7	6.2	10.1

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Banco Mundial (2014)

Figura 6. Tasa de desempleo 2000-2014



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Banco Mundial (2014)



COMPETITIVIDAD

La competitividad de un país a nivel global se mide principalmente por su capacidad de brindarle a sus habitantes un alto nivel de prosperidad y el manejo de sus recursos. De acuerdo al Foro Económico Mundial, Singapur ha obtenido 5,68 puntos en la tabla de comparaciones con respecto a los demás países, superando su puntaje del año anterior donde obtuvo 5,65. Según el World Economic Forum en un estudio anual realizado por un equipo de economistas liderado por el profesor catalán Xavier Sala i Martín, Singapur es el segundo país del mundo en términos de competitividad, solo superado por Suiza, y por delante de Suecia, Finlandia, Alemania y Estados Unidos (Garrigasait, 2012).

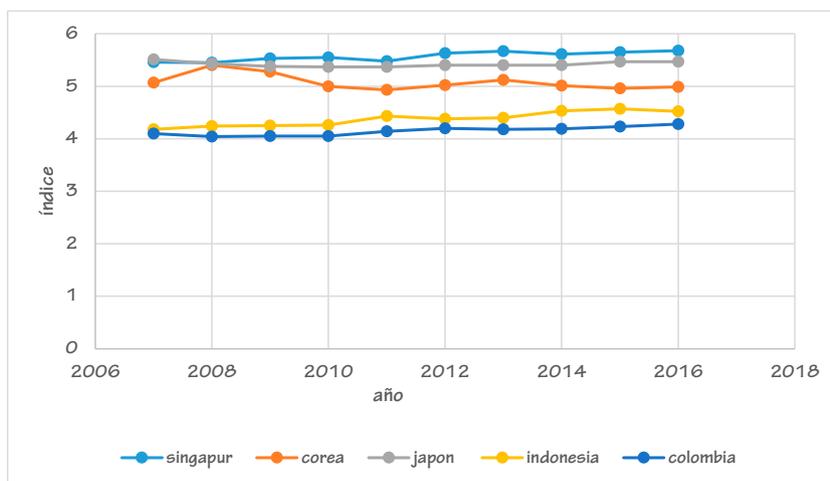
Singapur cuenta con una población que apenas supera los 5 millones de personas, y a pesar de su pequeña dimensión ha logrado volverse el paraíso de muchos inversionistas extranjeros, lo cual ha sido uno de sus mayores atractivos, logrando ser uno de los mejores países en temas de competitividad a nivel mundial por varios años.

Tabla 7. Índice de competitividad 2007-2016

Índice de competitividad					
Año/país	singapur	corea	japon	indonesia	colombia
2016	5.68	4.99	5.47	4.52	4.28
2015	5.65	4.96	5.47	4.57	4.23
2014	5.61	5.01	5.4	4.53	4.19
2013	5.67	5.12	5.4	4.4	4.18
2012	5.63	5.02	5.4	4.38	4.2
2011	5.48	4.93	5.37	4.43	4.14
2010	5.55	5	5.37	4.26	4.05
2009	5.53	5.28	5.38	4.25	4.05
2008	5.45	5.4	5.43	4.24	4.04
2007	5.46	5.07	5.51	4.18	4.1

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Banco Mundial (2016)

Figura 7. Índice competitividad 2007-2016



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Banco Mundial (2016)

Singapur ha logrado pasar de ser un país subdesarrollado, considerado en todo aspecto atrasado y superado por las grandes potencias del mundo, a ser un país altamente competitivo, en igualdad de condiciones a los países altamente desarrollados. Lo anterior se ha logrado gracias a su contribución en el desarrollo económico global, gracias a su participación en mercados externos y a la creación de una amplia gama de productos producidos internamente, como mecanismos para potenciar las exportaciones y la apreciación de los productos producidos en su país a través del consumo interno. Además, el informe anteriormente mencionado, también indica que Singapur ocupa el tercer puesto en el mundo frente a la fiabilidad y la solvencia de sus instituciones, lo cual presenta ventajas en el momento de negociar y llegar a nuevos mercados; el segundo puesto en cantidad y calidad de infraestructuras, lo que presenta oportunidades de inversión extranjera; el puesto decimoquinto a escala mundial en ambiente y clima macroeconómico, lo que fomenta las buenas prácticas empresariales y laborales; el tercer lugar en

atención prioritaria y educación primaria, otorgando educación de calidad para el bienestar social; el segundo en el mundo en cuanto a la eficiencia del mercado laboral, entre otros aspectos destacados. De igual manera, es importante reconocer el *Index of Economic Freedom*, realizado por *Heritage Foundation* con apoyo del *Wall Street Journal* (2016), donde se destaca de manera importante la libertad de Singapur para realizar negocios, los bajos índices de corrupción y lo limitado que es el gasto público del Gobierno, con lo cual puede distorsionar el libre funcionamiento de los mercados.

Comercio con el mundo

La economía de Singapur está basada en la importación de bienes intermedios y exportación de productos de alto valor agregado.

En 2015, según datos de *Trade Map*, Singapur importó US\$296.888 millones, principalmente en maquinaria eléctrica, combustibles, minerales, aeronaves, plástico, productos químicos, vehículos, entre otros., y sus principales socios comerciales en importación fueron China, Estados Unidos, Malasia, Taipéi, Japón, Corea del Sur e Indonesia. Asimismo, Singapur tuvo un valor de exportación de US\$346.806 millones, en productos como maquinaria, aparatos y material eléctricos, reactores nucleares, combustibles minerales, productos químicos orgánicos, plásticos, productos farmacéuticos, etc., sus socios comerciales principales fueron China, Hong Kong, Malasia, Indonesia, Estados Unidos, Japón, Corea del Sur, Taipei, Tailandia, Vietnam, Australia e India.

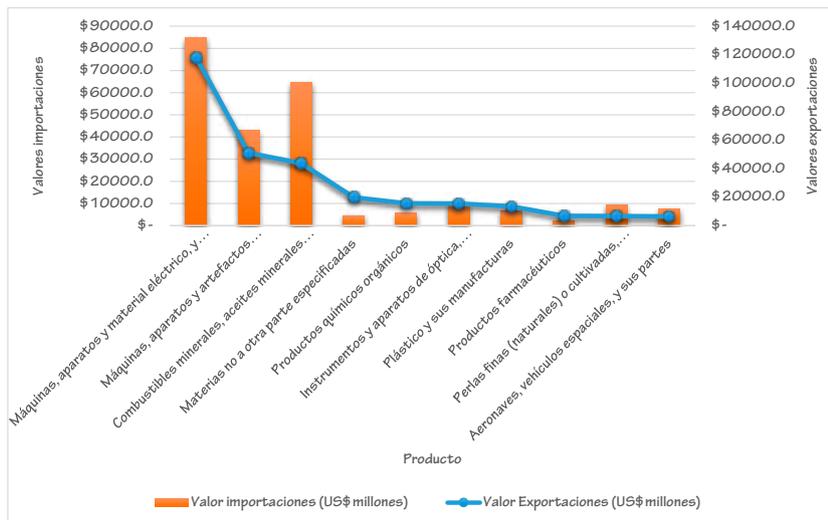
En la tabla a continuación se ven datos en donde se muestra los valores tanto de exportaciones como importaciones de Singapur con sus principales socios comerciales.

Tabla 8. Comparación exportaciones e importaciones Singapur 2015

Producto	Valor Exportaciones (US\$millones)	Valor importaciones (US\$millones)
Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción ...	\$118.216	\$84.829
Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas; partes de estas máquinas ...	\$50.959	\$43.080
Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ...	\$43.752	\$64.748
Materias no a otra parte especificadas	\$19.863	\$4.495
Productos químicos orgánicos	\$15.623	\$5.721
Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión	\$15.440	\$10.042
Plástico y sus manufacturas	\$13.450	\$6.673
Productos farmacéuticos	\$6.840	\$2.236
Perlas finas (naturales) o cultivadas, piedras preciosas o semipreciosas, metales preciosos	\$6.708	\$9.372
Aeronaves, vehículos espaciales, y sus partes	\$6.420	\$7.638

Fuente: elaboración propia a partir de datos de *Trade Map* (2015)

Figura 8. Exportaciones e importaciones en Singapur 2015



Fuente: elaboración propia a partir de datos de *Trade Map* (2015)

Comercio con Colombia

Las relaciones entre Singapur y Colombia no son tan fuertes como lo son (para ambos países) con China o Estados Unidos (las economías más grandes de la actualidad), sin embargo, existe un pequeño comercio entre ambos países, pues a través de los años las relaciones de Colombia con los países del Asia Pacífico han aumentado constantemente, especialmente desde la creación de la Alianza del Pacífico (Colombia, México, Chile y Perú), mecanismo de integración que puede servir como plataforma para que Colombia incursione en esta región. Asimismo, vale la pena mencionar que actualmente el TLC de Colombia con Singapur se encuentra en estudio (Colegio de Estudios Superiores de Administración, s.f.).

En 2015, Singapur exportó US\$77.333, y los principales productos de exportación fueron: máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, instrumentos y aparatos de óptica, fotografía y cinematografía, máquinas, aparatos y materiales eléctricos, vehículos, preparaciones a bases de cereales, productos químicos orgánicos, entre otros. Asimismo, Singapur importó de Colombia en el mismo año US\$421.429, entre los productos importados estuvieron: combustibles y aceites minerales, níquel y sus manufacturas, perlas finas, pieles y cueros, café, té, plástico y sus manufacturas, pescados y crustáceos, entre otros (Trade Map, 2015).

Los negocios en Singapur

En la actualidad, Singapur es uno de los países mejor posicionados a nivel mundial para hacer un negocio. Según el Banco Mundial (2016), en su informe *Doing Business 2016*, Singapur cuenta con un ranking nivel 1 en facilidad de hacer negocios. Esto gracias a la política de apertura económica y sus altos estándares de vida. Asimismo, según el informe, el país tiene un mejor ranking que otros países de la región como Corea del Sur y Japón, pues los mismos están en la posición 4 y 34 respectivamente. Para este ranking se miden factores (calificados de 0 a 100) tales como: empezar negocios (96.49), resolución de bancarrota (74.83), cumplimiento de contratos (84.91), comercio transfronterizo (89.35), pago de impuestos (96.56), protección a



Shutterstock.com

inversionistas minoritarios (83.33), obtención de crédito (75.00), registro de propiedades (85.66), obtención de electricidad (94.33) y lidiar con permisos de construcción (92.97). Entre más cerca se encuentren estos puntajes mejor, pues para el 2015 el puntaje de Singapur fue de 87.34, mientras que el de Corea del Sur fue de 83.88 y de Japón de 74.72.

Estrategias para el futuro

Lee Kuan Yew fue un hombre visionario y permitió posicionar a su país entre los mejores del mundo, por lo que su legado sigue hoy presente en Singapur y promueve, también, grandes planes para seguir fortaleciendo el futuro económico, sostenible y social en el país.

Entre las estrategias implementadas por Singapur, de las cuales se esperan seguir obteniendo grandes beneficios en el futuro, se destacan, en primera instancia, la disminución del consumo del agua a nivel nacional en una gran proporción, así como también un aumento progresivo en la utilización del transporte público. Además, se busca promover e incentivar una cultura entorno al cuidado ambiental, mediante la participación de todas las personas residentes en el país.

Con relación a esto, muchas de las estrategias que implementa Singapur tienen el fin de mejorar las prácticas que se llevan a cabo en todos los ámbitos que afectan la estabilidad del país, por lo que se procura que las medidas a implementar tengan alta probabilidad de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, y de esta manera crecer económicamente, como lo ha venido logrando en los últimos años.

Conclusiones

Singapur es un modelo impulsor de éxito para la comunidad global, ya que es un motor en el cual otros países se pueden apoyar para obtener mayores logros y ventajas en sus economías y en su relación con el entorno exterior. De igual manera, es necesario observar que el éxito de Singapur se debe a un conjunto de factores, como: el potencial de crecimiento comercial e industrial, los mecanismos de seguridad nacional, la promoción de una educación de alta calidad, los lineamientos políticos y económicos; así como también la colaboración constante por parte de dirigentes políticos y la comunidad social, que presentan un claro ordenamiento en los ideales y objetivos de las necesidades de la nación.

Sin embargo, es necesario resaltar que el éxito de un país no se debe a la estructuración jerárquica de los procesos que rigen el orden dentro de éste, sino por medio de planes y estrategias que conduzcan a solventar las necesidades que en primera instancia requiere la nación. De esta manera, se debe tener en cuenta que, al presentar a Singapur como un modelo y un mecanismo contribuidor al fortalecimiento económico de una región, no quiere decir que sus acciones han de ser las mismas que se deban implementar en otras economías, debido a las diferentes fuerzas internas y externas que caracterizan el funcionamiento de cada una de estas.

Asimismo, analizando los datos existentes, se puede notar como Singapur, un país con una historia distinta a la de cualquier país, ha logrado desarrollar una economía estable, la cual le ha permitido posicionarse a través del tiempo en la lista de países desarrollados del mundo. Singapur muestra una estabilidad económica que permite a los inversionistas mirar al país como un potencial lugar para invertir su dinero, teniendo una rentabilidad mucho mejor que la de otros países. Su buen puntaje en el informe de Doing Business muestra como el país, respecto a sus consumidores, presenta un alto nivel de facilidad de hacer negocios.

Singapur se ha convertido en un competidor en el ámbito internacional, además vale la pena recordar que Singapur –junto a Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong y Japón, hace parte del gran grupo de los ‘tigres asiáticos’, países que a finales del pasado milenio sorprendieron con su increíble desarrollo económico, pues lograron dejar de lado su dependencia del sector agrícola y avanzaron hacia el sector tecnológico, convirtiéndose así en países industrializados (González Chávez y Corona Aguilar, 2010).

La baja inflación, el alto PIB per cápita, las altas IED, el poder adquisitivo de las personas, el alto nivel de educación, entre otros factores, han permitido que este país se convierta en el eje principal que está en la mira para los nuevos inversionistas extranjeros interesados en realizar inversiones en la región del Asia Pacífico, pues el rápido desarrollo del país y sus altas oportunidades para tener resultados rentables convierte a Singapur en una economía potencial para la inversión.

Igualmente, además de contar con todos estos factores económicos importantes, vale la pena recordar que el país cuenta con el segundo puerto más importante del mundo en transporte de mercancía, lo que además le permite contar con acceso rápido a recursos, realizar inversiones y exportaciones más eficientemente y, puede llegar a ser un ‘puente’ para el comercio de bienes de las empresas interesadas en importar.

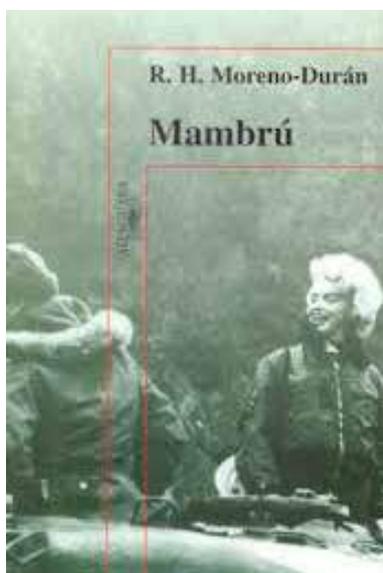
>>>

Referencias

- Banco de la República. (s.f.). *Índice de precios al consumidor (IPC)*. Recuperado de <http://www.banrep.gov.co/es/ipc>
- Banco Mundial. (2016). *Doing Business*.
- Banco Mundial. (s.f.). *Banco de datos Mundial - Indicadores del desarrollo mundial*. Obtenido de <http://databank.bancomundial.org/data/reports.aspx?source=2&country=KHM>
- BBC Mundo. (23 de Marzo de 2015). *Lee Kuan Yew, el hombre que convirtió a Singapur en una potencia económica*. Obtenido de BBC Mundo: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/03/150323_singapur_lee_kuan_yew_jm
- Business Monitor International. (2016). *Singapore Country Risk Report*.
- Colegio de Estudios Superiores de Administración. (s.f.). *Los TLCs de Colombia*. Obtenido de http://www.cesa.edu.co/CESA/media/TLC/infografia_TLC.html
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2015). *Informe sobre las inversiones del mundo*. Obtenido de http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/wir2015overview_es.pdf
- Departamento de Estadísticas de Singapur. (s.f.). *Population and Population Structure*. Obtenido de <http://www.singstat.gov.sg/statistics/browse-by-theme/population-and-population-structure>

- Eleconomista.es. (2014). *El éxito de un modelo económico liberal: Singapur multiplica por 5 su PIB en 25 años*. España: ecoprensa S.A. Obtenido de <http://www.eleconomista.es/internacional/noticias/6278559/11/14/El-exito-de-un-modelo-economico->
- Fumero, M. (2015). *¿Cómo Singapur resolvió el problema de la delincuencia? Venezuela: Asociación Venezolana de Ejecutivos de Seguridad*. Obtenido de <http://seguridadonline.com/aves/como-singapur-resolvio-el-problema-de-la-delincuencia/>
- Garrigasait, M. (19 de Diciembre de 2012). *El éxito de una ciudad-estado como Singapur como ejemplo*. Obtenido de <http://investorsconundrum.com/2012/12/19/el-exito-de-una-ciudad-estado-como-singapur-como-ejemplo/>
- González Chávez, D., y Corona Aguilar, E. (2010). *Los cuatro tigres o dragones asiáticos: Taiwan, Corea del Sur, Singapur y Hong Kong*. Obtenido de México D.F. Subdirección de Política Exterior.: <http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spe/SPE-CI-A-11-10.p>
- International Monetary Fund, ERS Baseline Regional Aggregations, y International Financial Statistics. (2015). *Projected Consumer Price Indices for Baseline Countries/Regions (in percent) 2010-2030*.
- Ministerio de Industria y Comercio de Singapur. (2015). *Economic Survey of Singapore*. Obtenido de https://www.mti.gov.sg/ResearchRoom/SiteAssets/Pages/Economic-Survey-of-Singapore-2015/FullReport_AES2015.pdf,
- Ministerio de Recursos Humanos de Singapur. (2016). *Labour Market 2015*. Singapur.
- National Library Board. (s.f.). *Singapore experiences its first post-independence recession*. Obtenido de Singapore Government: <http://eresources.nlb.gov.sg/history/events/9f9489cf-5432-4797-bf66-fd1b3bab7a2b>
- National Library Board. (s.f.). *Singapore Separates from Malasya and and Becomes Independent*. Singapur. Obtenido de <http://eresources.nlb.gov.sg/history/events/dc1efe7a-8159-40b2-9244-cdb078755013>
- Quah, J. S. (30 de junio de 2015). Lee Kuan Yew's enduring legacy of good governance in Singapore, 1959-2015. *Asian Education and Development Studies*, 4(4), 374 - 393. doi:<http://dx.doi.org/10.1108/AEDS-05-2015-0020>
- Trade Economics. (s.f.). *Singapore Unemployment Rate*. Obtenido de <http://www.tradingeconomics.com/singapore/unemployment-rate>
- Trade Economics. (s.f.). *Singapore Inflation Rate*. Singapur. Obtenido de <http://www.tradingeconomics.com/singapore/inflation-cpi/forecast>
- Trade Map. (s.f.). *List of importers for the selected product in 2015*. Obtenido de http://www.trademap.org/Country_SelfProduct.aspx?nvpm=1
- UNCTAD. (2015). *World Investment Report*. Obtenido de http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2015_en.pdf?lien_externe_oui=Continuar

RESEÑAS DE LIBROS



Aurora Echeverri Zambrano
aecheve9@eafit.edu.co
 Universidad EAFIT

Fuente: <https://porrua.mx/libro/GEN:165618/femina-suite/rafael-humberto-moreno-duran/9789582403522>

MAMBRÚ



Este libro es narrado por un historiador muy conocido, Rafael Moreno Durán, quien es primogénito de un comandante muerto en la guerra de Corea. Sin saber cómo fueron sus últimos días, Durán emprende una investigación donde entrevista a muchos de los sobrevivientes de la guerra en busca de alguna pista que dé con su padre. El libro, que no está narrado a manera de reportaje, se encuentra dividido en seis partes, en donde describe la búsqueda de su progenitor, haciendo uso de un lenguaje sencillo y con un humor muy sarcástico, mientras viaja en una comitiva de Virgilio Barco hacia Corea; y las narraciones de seis excombatientes del batallón, quienes relatan cómo fue el reclutamiento de sus miembros en su mayoría iletrados, desempleados, soldados y gente que huía de su vida actual. De la misma manera, explica las intenciones políticas del país para participar en la guerra y las condiciones de los comandantes quienes “han leído mucho sobre las guerras, pero nunca han estado en una”.

Mambrú es una obra invaluable en la que se alcanzan a rescatar muchas anécdotas de los soldados de una guerra de la cual no se tiene mucha información. En un lenguaje ameno y un poco sarcástico, Durán aprovecha para lanzar sátiras acerca de la ineptitud e ignorancia del Ejército Nacional y el poco conocimiento e interés del gobierno en el tema, así como también, ensalza las hazañas de cientos de soldados en una guerra incomprensible para ellos.

Sara Catalina Mesa Rivera
 smesari1@eafit.edu.co
 Universidad EAFIT



Fuente: <https://www.casadelibro.com/libro-el-gigante-enterrado/9788433979667/4692746>

EL GIGANTE ENTERRADO



“El gigante enterrado” es una obra del escritor Kazuo Ishiguro que re-crea una historia épica y fantástica por medio de dragones, ogros y duendes, pero, sin olvidar el lado humano, donde aparece también una princesa, un guerrero y el último caballero vivo del rey Arturo. Gracias a un hechizo en forma de niebla, se les ha robado a todos los habitantes de la región la memoria. Este hecho es sin duda una muestra de un relato conmovedor, perturbador e inquietante, capaz de generar debate sobre la necesidad de la memoria individual y la memoria colectiva, produciendo a su vez, una reflexión sobre la necesidad del olvido, las heridas y la vida.

El autor investiga sobre el pasado y el recuerdo a partir de sus protagonistas, Axl y Beatrice, una pareja de ancianos que un día deciden abandonar su aldea y emprender la búsqueda de su hijo, quien se encuentra desaparecido. Para ello, tendrán que atravesar un terreno oscuro y pantanoso, donde por momentos aparece, aún en tiempos de paz, el germen de las guerras, las rivalidades y las traiciones.

En el transcurso de la novela se puede apreciar que, las palabras del autor transportan a un mundo maravilloso de criaturas extrañas donde no hay otra opción que avanzar hacia adelante para poder dejarlas atrás. Sin duda, es una lectura hermosa y fascinante, que empieza al ritmo lento de sus dos protagonistas, pero que poco a poco se acelera y nos arrastra a una reflexión sobre la vida y los seres humanos.

María Alejandra Villa Tamayo
 mvillat@eafit.edu.co
 Universidad EAFIT



Fuente: <https://www.lib.city.minato.tokyo.jp/yukari/e/man-detail.cgi?id=49>

UN SUCESO



El autor japonés Naoya Shiga narra esta historia de manera simple, sencilla y fácil de comprender; en primera persona e introduciéndose en ella como protagonista y coautor de la misma.

Sentado en el vagón principal de un tranvía en Japón, relata lo que sería una fantasía introducida en una vivencia propia del personaje, experimentando un día caluroso en este tranvía, así como el aleteo juguetón de una mariposa y la extraña sensación de que por poco atropellarían a un pequeño niño que corría rápidamente entre los rieles del tranvía.

Su cálida sonrisa estremeció su interior, ya no era aquel joven voraz y egoísta que se llenaba de temor. Su presencia captaba su atención al igual que aquella bella mariposa que anteriormente se había posado en el techo del tranvía. Su aleteo pudo haber dejado un leve aire de audacia y, ahora el corazón de aquel hombre parecía totalmente libre. La situación que acababa de ocurrir había quedado borrada por completo de su interior, a pesar de que aquel niño, inocente y opacado por su ineptitud, había luchado contra ese malvado ser.

El molesto abrazo del joven, con su uniforme sucio, reflejaba el horror que él mismo soportaba al tener al niño, inquieto y testarudo, en sus brazos, después de haber mostrado un gesto amable, según su actitud, luego de que por poco el tranvía hubiera ocasionado una tragedia.

FERIAS DE ASIA PACÍFICO

Asia Pacific Fairs



Lina Marcela Restrepo Rivera
lrestr77@eafit.edu.co
 Universidad EAFIT



La comida hace parte fundamental de la vida de los seres humanos. Las culturas se fortalecen en su identidad gastronómica, en los colores, aromas y sabores que las caracteriza. La comida se convierte para muchos en una filosofía, como en el confucianismo, donde se cree firmemente que la comida y los amigos son partes inseparables de la vida; una vida sin comida y amigos se considera incompleta e impropia. La cultura alimenticia, se convierte en motivo de unión y celebración, y es por esto, que cada año alrededor del mundo, se realizan ferias que impulsan los negocios en torno al sector de los alimentos. Esta sección de ferias tiene como objetivo, llevar al lector en un recorrido por algunas de las ferias más importantes de alimentos en la región Asia Pacífico.

ASIA FRUIT LOGISTICA

Una feria frutal para los sentidos

ASIA FRUIT LOGISTICA es la feria comercial internacional centrada en la comercialización de frutas y hortalizas frescas en Asia. Por lo tanto, la feria es una plataforma para los que estén interesados en ampliar su conocimiento del mercado, los productos y toda la gama de variedades en productos orgánicos, especias, flores y frutos. Hong Kong se llena de olores frutales y se convierte en el centro de encuentro para empresas y organizaciones de todos los continentes, desde pequeñas empresas hasta las grandes organizaciones, que buscan inmersión en el mercado asiático y establecer contactos de negocio.

País: China

Lugar: AsiaWorld-Expo, Lantau, Hong Kong

Fecha: Del 6 al 8 de Septiembre de 2017

Website: <http://www.asiafruitlogistica.com/>



Fuente: <http://www.asiafruitlogistica.com/>



Fuente: <http://www.worldoffoodindia.com/TheFair.html>

ANNAPOORNA WORLD OF FOOD INDIA

El sabor del éxito...hecho comida

Annapoorna World of Food India se ha consolidado como la feria internacional más importante para el comercio de alimentos y bebidas, tanto en India como en los países vecinos. Además, es un lugar para el intercambio de ideas innovadoras y contactos de negocio, mientras se disfruta de la diversidad gastronómica del mundo en un solo sitio. El evento ofrece un viaje por los encantos de los productos frescos y congelados, cárnicos y lácteos, repostería, licores, pescados y mariscos, frutas y variedad de especias. El evento es organizado por Koelnmesse YA Tradefair Pvt Ltd y la Federación de Cámara de Comercio e Industria de la India (FICCI).

País: India

Lugar: Bombay Exhibition Centre, Mumbai, India.

Fecha: 14 al 16 de Septiembre de 2017

Website: <http://www.worldoffoodindia.com>

FOOD WEEK KOREA

Un banquete para el mundo



Fuente: <http://www.evna.in/?cat=2&paged=7>

Desde 2006, Food Week Korea se ha convertido en uno de los eventos internacionales alrededor de la comida más importantes en Asia. La feria reúne a compradores, distribuidores y empresarios del sector alimenticio. En una semana, podrán recorrer un mundo de sabores, desde comida tradicional coreana, vinos y cafés, hasta toda clase productos orgánicos. Además, Food Week Korea, tendrá exposiciones de maquinaria para procesamiento y empaque de alimentos, utensilios de cocina, materias primas y servicios.

País: Corea del Sur

Lugar: Coex Halls A, B, C, D

Fecha: Del 25 al 28 de Octubre de 2017

Website: <http://koreafoodweek.com/>

CAFEEX

Entre el éxito y tú...una taza de café



Fuente: <http://www.cafe-exhibition.com/2017/#page=weiShenMeCanZhan>

En Shanghai, una taza de café suaviza la vida agitada de ciudad, se ha convertido en un elemento indispensable de la vida moderna. Es por esto que CAFEEX, se convierte en una plataforma internacional y profesional para mostrar los encantos de la cultura alrededor del café. Productos a base de café, maquinarias, café verde e instantáneo, semillas y postres que acompañan bien esta calidad bebida, serán los protagonistas del evento. Los asistentes encontrarán en esta feria un espacio para la innovación y la comunicación de ideas sobre la bebida que está fascinando cada vez más a Asia.

País: China

Lugar: Shanghai World Expo Exhibition & Convention Center (SWECC) 1099 Guo Zhan Road, Shanghai, China

Fecha: del 24 al 26 de Noviembre de 2017

FI FOOD INGREDIENTS INDIA MUMBAI

Los ingredientes para llenar el mundo de sabor

La feria Food Ingredients en India, reúne a fabricantes, proveedores y especialistas en ingredientes alimentarios de la India y todos los rincones del mundo. Los asistentes podrán ver, saborear y oler una gran cantidad de ingredientes alimentarios locales e internacionales, representados en más de 100 mil productos y 3 mil proveedores. Cada nación ofrece sus colores, aromas y sabores, se crean nuevos lazos comerciales y se aprende sobre las nuevas tendencias y desarrollos dentro de la industria alimentaria.

País: India

Lugar: Bombay Exhibition Centre, Mumbai

Fecha: Del 9 al 11 de noviembre de 2017

Website: <http://www.figlobal.com/india/>



Fuente: <http://www.figlobal.com/india/visit/show-highlights>

VIETFOOD & BEVERAGE HO CHI MINH CITY

Desde Vietnam para el mundo



Fuente: <http://www.foodexvietnam.com/>

Vietfood & Beverage es una exposición internacional de alimentos y bebidas, que se celebra una vez al año en Ho-Chi-Minh. Los expositores incluyen fabricantes de origen y en el extranjero, mostrando toda su gama de productos, pero también las empresas que producen aditivos y suplementos dietéticos. La feria se destaca por su profesionalidad, origen y la diversidad de los visitantes, en campos como industria alimenticia y hotelera. Se celebra en simultáneo con el ProPack Vietnam, por lo tanto, es el lugar de reunión para productos como café, licores, comidas dietéticas, aditivos, productos congelados, suplementos nutricionales, dulces, vitaminas, entre otros.

País: Vietnam

Lugar: TBECC - Tan Binh Exhibition & Convention Center, Ho-Chi-Minh

Fecha: del 9 al 12 de Agosto de 2017

Website: <http://www.foodexvietnam.com/>



CONTACTO
ASIA PACÍFICO



Contacto Asia Pacífico es un programa radial emitido por Acústica, emisora web de la Universidad EAFIT y realizado por el Semillero de Investigación Asia Pacífico desde el 2010. Esta iniciativa, que ha producido aproximadamente 190 programas, pretende fomentar el conocimiento sobre Asia Pacífico, a través de la presentación de noticias de actualidad en la región; el análisis de sucesos históricos y entrevistas especiales con protagonistas del ámbito internacional, tanto latinoamericanos como asiáticos. El programa es transmitido todos los martes y jueves a las 2:30 P.M y los domingos a las 4:30 P.M. Si desea recibir semanalmente los programas de Contacto Asia Pacífico, puede escribirnos al correo: asiapacifico@eafit.edu.co

En esta decima edición de la Revista Digital Mundo Asia Pacífico, realizamos una compilación de los sucesos más relevantes del primer semestre de 2017. Los invitamos a que escuchen este resumen en la página web del Centro de Estudios Asia Pacífico: <http://www.eafit.edu.co/asiapacifico>

ACONTECIMIENTOS RELEVANTES 2017-1

>>> **La salida de Estados Unidos del TPP: ¿el reordenamiento de las políticas mundiales?**

En esta primera mitad del año, uno de los acontecimientos que tuvo impacto mundial, fue la sorprendente decisión del gobierno norteamericano de retirarse del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica - TPP. Luego de que el presidente Trump firmara la orden ejecutiva para el retiro del Acuerdo, el 23 de enero de este año, diversas naciones replantearon sus aliados económicos. Muchos analistas afirman que la política proteccionista del mandatario de Estados Unidos, podría acercar económicamente a Corea del Sur y a China. La administración Trump, también ha impulsado a Corea del Sur para que acelere las negociaciones para alcanzar acuerdos de libre comercio con países como México y Japón.

>>> **China y Estados Unidos: diplomacia en medio de tensiones**

Las relaciones entre las dos mayores potencias se debilitaron a raíz de las conversaciones que sostuvo el presidente estadounidense con la presidenta de Taiwán, Tsai Ing-wen, desatendiendo el principio de una sola China. Luego, Trump se reunió con su homólogo chino, Xi Jinping, en Florida. Aunque sus posiciones diferían en temas comerciales, medioambientales y en el modo de proceder con respecto a Corea del Norte; les unió un perfil nacionalista difícil de manejar en términos diplomáticos, puesto que ambos se consideran mutuamente adversarios.

>>> **China avanza en el fortalecimiento de sus relaciones internacionales**

A pesar de las múltiples tensiones mantenidas con el gobierno estadounidense, China continuó el camino de fortalecimiento de las relaciones bilaterales, como con Australia, Nueva Zelanda, Chile y Panamá. El 12 de junio, Panamá rompió relaciones con Taiwán y reconoció diplomáticamente a la República Popular de China. Poco después del anuncio, los ministros de exterior de ambos países firmaron el nuevo estatus diplomático y el inicio del trabajo conjunto para los primeros acuerdos bilaterales, en sectores como turismo, agricultura, asuntos marítimos o educación.

China es una sede importante para la toma de decisiones relevantes en materia económica. Este año, Nanjing congregó a diplomáticos y banqueros de países del BRICS para discutir los preparativos de la cumbre en Xiamen. Los diplomáticos de países del BRICS expresaron su apoyo al llamado de China para impulsar el libre comercio y oponerse al proteccionismo, mientras los mercados emergentes trabajan juntos para impulsar el crecimiento económico.

>>> **La península coreana: en el ojo del mundo**

La tensión militar vivida a comienzos de este año, puso en alerta a varios países del globo. Desde China, se instó al diálogo para resolver de manera pacífica la situación con Corea del Norte y su apoyo a la desnuclearización de la península. La instalación de la Terminal High Altitude Area Defense (THAAD), sembró la inconformidad entre los surcoreanos. A pesar de las múltiples tensiones vividas en la península, a finales de mayo los surcoreanos eligieron como nuevo presidente a Moon Jae-in del Partido Democrático de Corea. El mandatario asumió su cargo en tiempos turbulentos, donde priman la seguridad nacional, la base militar estadounidense, la tensión con Corea del Norte, entre otros temas.

>>> **Corea del Sur y Japón: futuro sin olvidar el pasado**

El presidente surcoreano Moon Jae-in y el secretario general del gobernante Partido Liberal Democrático de Japón, Toshihiro Nikai, se reunieron para discutir asuntos de interés para ambas naciones. Corea anunció que los lazos bilaterales con Japón están siendo determinados por cuestiones históricas, en una referencia a las *comfort women*, obligadas a trabajar en los burdeles de Japón. Por su parte, el secretario japonés anunció su descontento en vista de los planes para bloquear los lazos bilaterales, a raíz de asuntos del pasado.

>>> **Las economías de la Alianza del Pacífico: hacia la integración comercial**

La capital chilena fue el punto de encuentro para la XII Reunión de Ministros de Finanzas de la Alianza del Pacífico. En la reunión participaron los ministros de Colombia, Chile, México y Perú. En el encuentro, los ministros analizaron el estado de las economías de la Alianza y los desafíos para la integración comercial y financiera en el contexto internacional. También revisaron los avances técnicos para implementar la agenda establecida en la Declaración de Frutillar de 2016 y acordaron los próximos pasos para avanzar en la misma.



EL IDIOMA JAPONÉS

The Japanese language



Juan Pablo Abad Gómez
jabadgo@eafit.edu.co
 Universidad EAFIT

Introducción al idioma

El japonés es el idioma oficial de Japón, un país insular con 126 millones de habitantes ubicado al este de Asia. A pesar de lo intimidante que pueda parecer, especialmente al ver el idioma en forma escrita, aprender japonés no es más difícil que aprender cualquier otro idioma, sólo requiere dedicación. De hecho, para los hispanohablantes, puede ser más sencillo que otros idiomas, debido a la similitud de muchos sonidos del japonés con los del español. Las vocales del español, por ejemplo, son las mismas y se pronuncian de igual manera que las vocales en el japonés. Sin embargo, así como hay similitudes en el ámbito sonoro, hay grandes diferencias en la gramática y en la forma como se estructuran las oraciones. En el japonés el verbo siempre está al final y el sujeto de la acción dependerá de la partícula que lo preceda, una partícula puede cambiar el significado de una oración. Por otro lado, debido al gran número de palabras homófonas y homónimas que existen en el idioma, el japonés hablado es altamente contextual y, algunos casos, ambiguo. Es por eso que el aprendizaje del japonés no se puede limitar al estudio del idioma, sino que también se debe hacer un estudio acerca de la cultura, las tradiciones, los comportamientos y las supersticiones de los japoneses pues usar la palabra equivocada en el momento equivocado puede ser ofensivo.

Sistemas de escritura

A diferencia de la mayoría de idiomas, el japonés no tiene un único sistema de escritura, sino que usa tres diferentes sistemas, cada uno con características y funciones particulares. A estos sistemas se les conoce con los nombres de *Hiragana*, *Katakana* y *Kanji*.

Hiragana y Katakana

El *Hiragana* (ひらがな) y el *Katakana* (カタカナ) son dos silabarios usados para escribir en japonés, el primero está conformado por 46 caracteres y el segundo por 48. A pesar que ambos representan los mismos 50 sonidos o *gojūon*, tienen usos completamente diferentes. El *Hiragana* se usa para escribir palabras japonesas para las cuales no existe un *Kanji*, o este ha caído en desuso ya sea porque es poco común o porque es difícil de escribir. Por otro lado, el *Katakana* se usa para escribir palabras y nombres extranjeros, onomatopeyas y para representar sonidos.

Los orígenes de ambos grupos se remontan al período Heian (794 – 1185) de la historia de Japón. Durante este período, el país experimentó un período de paz en el cual hubo un inmenso desarrollo artístico y cultural (Sakamoto y Hurst, 2017). Sin embargo, los japoneses aún no tenían un sistema de escritura propio y, en cambio, usaban caracteres chinos de forma fonética, ignorando completamente su significado, para escribir las palabras propias de su idioma (Beermann, 2006). Con el paso del tiempo, se empezaron a desarrollar nuevos sistemas de escritura a través del uso fonético y la simplificación de ciertos caracteres chinos dando origen a dos de los tres sistemas de escritura que el idioma usa hoy en día (Sakamoto y Hurst, 2017).

Caracteres que componen el Hiragana



Caracteres que componen el Katakana



Kanji

Los *Kanji* (漢字) son un conjunto de caracteres chinos adoptados por el idioma japonés. Estos se utilizan para escribir palabras y nombres japoneses, y son de gran utilidad a la hora de diferenciar entre la multitud de palabras homófonas que existen en el idioma. A pesar que es considerado por muchos como la parte más difícil a la hora de aprender el idioma, sin ellos la lectura de textos escritos sería menos eficiente pues el idioma japonés no tiene espacios entre palabras, y la implementación de estos no haría la diferencia. Por ejemplo, la frase "me gusta Colombia" se escribe así: 私はコロンビアが好きです. Para el lector con un conocimiento de *Kana* (nombre que reciben los silabarios) y los *Kanji* básicos, sería sencillo notar las diferencias entre los diferentes sistemas de escritura usados y leer los diferentes bloques. Por

otro lado, si se toma la misma frase escrita solamente en *Kana*, se vería así **わたしはココロンビアがすぎ** (sin espacios) o así **わたしは コロンビア がすぎ** (espaciado). Aunque es una frase simple, al eliminar el Kanji se añade dificultad a la lectura, pues en vez de leer un único símbolo cuyo significado es conocido, se debe leer múltiples símbolos e interpretar el significado que tienen al estar juntos. De ahí el hecho que en Japón aún utilicen los símbolos con los que se escribía el idioma del país antes que nacieran los silabarios.

>>>

Referencias

- Beermann, R. E. (2006). Introduction to the Japanese Writing System (Primera ed.). Alemania: Universität Duisburg-Essen.
- Sakamoto, T., & Hurst, G. C. (13 de marzo de 2017). The Heian period (794–1185). Obtenido de Encyclopaedia Britannica: <https://www.britannica.com/place/Japan/The-Heian-period-794-1185>

REVISTA DIGITAL

MUNDO
ASIA PACÍFICO

MAP

CENTRO DE ESTUDIOS ASIA PACÍFICO
UNIVERSIDAD EAFIT

Vol.6 | Número 10 | Enero - junio 2017 | ISSN 2344-8172

Próxima edición: julio-diciembre 2017

A dark blue silhouette map of the Asia-Pacific region, showing the outlines of continents and islands. The map is centered on the Pacific Ocean, with Asia to the north and Australia to the south.

UNIVERSIDAD
EAFIT[®] | Centro de estudios
Asia Pacífico