

31.3.6

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
SUBSECRETARIA DE MARINA

DEL SUBSECRETARIO DE MARINA
TOMAS PUIG CASANOVA

AL SR. SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES SUBROGANTE
DON CARLOS PORTALES

REF.: Algunos antecedentes de Relaciones
Chile-Malasia en el campo de la
Defensa.

I.- Respecto al tema de la referencia, el Subsecretario de
Marina que suscribe, ha podido reunir algunos antecedentes, que a
continuación se comunican a US..

A.- ANTECEDENTES GENERALES

1.- ASMAR

a.- Proyectos para la Armada de Malasia

1) Buque Hidrográfico:

ASMAR ha estado participando desde el
comienzo del Proyecto para proveer un Buque
Hidrográfico (Hydrographic Survey Vessel),
para la Armada de Malasia.

En el mes de mayo de 1992, hizo entrega de un
Ante Proyecto, el que fue discutido con la
Armada de Malasia y aprobado en principio.

En el presente mes de agosto, el Ministerio
de Defensa de Malasia llamará a propuestas
para ese Proyecto.

El buque que se ofrece satisface los
estándares requeridos y su precio es
competitivo.

Valor del Proyecto: Sobre 25 millones de
dólares.

Principales competidores: India, Corea.

2) Buques para el control de la Zona Económica
Exclusiva.

ASMAR está participando en la propuesta para
proveer cinco Buques para el control de la
Zona Económica Exclusiva (Off-Shore Patrol
Vessels). Se hizo entrega de un Ante
Proyecto, el cual fue discutido y encontrado
apropiado en principio por la Armada de
Malasia.

Aún no se ha llamado a propuesta, pero deberá ser pronto, ya que se encuentran considerados para ser adquiridos con el presupuesto de 1993.

Los Buques ofrecidos cumplen a cabalidad con las especificaciones que normalmente se piden para este tipo de Buques, y su precio es mas bajo que el de los competidores conocidos.

Valor del Proyecto: Sobre 100 millones de dólares.

Principales Competidores: Corea, España, Inglaterra.

CARACTERISTICAS GENERALES DE LA OPERACION

Diseño de Ingeniería

El Diseño de Ingeniería de estos proyectos sería asociado con la firma canadiense Polar Design Associated.

Alternativas de construcción

Para ambos proyectos se ofrecen tres alternativas:

Alternativa "A":

Todos los Buques a ser construidos en Chile

Alternativa "B":

Parte de los Buques construidos en Chile y parte en Malasia asociados ASMAR con un Astillero local, privado o estatal. Se han considerado en principio los Astilleros de LUMUT (estatal) y SABAH (privado), sin que haya restricciones en caso de que se elija otro.

Alternativa "C":

Todos los Buques construidos en Malasia, asociados ASMAR y el Astillero que se elija en Malasia. ASMAR entregaría tecnología, ingeniería, apoyo técnico y de gestión.

COSTOS NACIONALES V/S COSTOS EXTRANJEROS

En buques de tecnología intermedia los costos nacionales son significativamente menores que los de los Astilleros Europeo y de Extremo Oriente, por menor costo de un insumo significativo en ese tipo de Buques, cual es la mano de obra.

b.- Otros posibles Proyectos

1) INDUSTRIA PESQUERA

Se han ofrecido diversas alternativas para la modernización de la flota pesquera de Malasia, mediante la previsión de Buques Pesqueros de los tipos Long-Liners, Purse-Seiners y Trawlers, para diversos tipos de pesca.

Ha habido conversaciones con Astilleros privados y con autoridades del Ministerio de Agricultura (Secretaría de Pesca).

Valor del Proyecto: No evaluado aún. Se estima que inicialmente sería de alrededor de 5-10 millones de dólares.

2) PROYECTO FORTUARIO

Malasia esta efectuando el Proyecto de desarrollo del Puerto de Klang, el cual requiere de grúas para contenedores, remolcadores de puerto, equipos de playas y otros varios, que están dentro de las capacidades de ASMAR.

ASMAR ha estado recibiendo información y está participando actualmente en un proyecto para proveer dos Remolcadores de Puerto.

Valor del Proyecto Remolcadores: Alrededor de 1 millón de dólares.

2.- FAMAE

a.- Ha efectuado ofertas de todo el material de fábrica. Se aprecia que las mayores posibilidades de éxito se encuentran en el área de la electrónica militar, que se trata a continuación, en conjunto con ASMAR y SISDEF.

3.- ENAER

a.- Se ha estado en conversaciones para la fabricación del Avión de Entrenamiento básico "PILLAN", con la Empresa "AIROD", la que se interesaría en armarlo en Malasia para venderlo regionalmente y efectuar el servicio Post-Venta.

b.- AIROD ha manifestado interés en conversar con ENAER para discutir la posibilidad de que ENAER quisiera participar en su Proyecto para fabricar un Helicóptero multiuso de tamaño mediano.

II.- Como complemento a lo anterior me permito adjuntar un documento descriptivo sobre las relaciones Chile-Malasia, elaborado por la Empresa GARTHA LTDA., la que cuenta con oficinas en Santiago y Kuala Lumpur.

SALUDA ATTE. A US.,



TOMAS PUIG CASANOVA
SUBSECRETARIO DE MARINA

MARCO GENERAL DE LA COOPERACION CHILE - MALASIA

Y EN PARTICULAR EN EL AREA DE LA INDUSTRIA DE DEFENSA

1.- ANTECEDENTES

- 1.1 Como es de público conocimiento, existe entre Malasia y Chile; dos países de economía abierta y pujante, no sólo el proyecto, sino que la clara voluntad, tanto del sector privado como público, de potenciar un enorme campo de cooperación en diversas áreas, lo que obviamente tendrá que beneficiar a ambos países.
- 1.2 La visita de S.E. el Presidente de la República de Chile a Malasia, que ha sido oficialmente anunciada para el Segundo Semestre del año 1992, hace útil y conveniente proporcionar a las Autoridades respectivas toda la información disponible para contribuir a que ella sea lo más exitosa posible en la promoción de los intereses nacionales.
- 1.3 Las relaciones entre Chile y Malasia se vieron reactivadas durante 1991, principalmente en los ámbitos económicos y diplomáticos. Esta reactivación se gestó por dos motivaciones principales:
 - a) Por parte de Chile, como materialización de la política de re inserción internacional propiciada por el Gobierno, particularmente en su componente de relaciones con países en desarrollo y en especial del Sudeste de Asia.
 - b) Por parte de Malasia, como hecho resultante de la orientación Sur-Sur de la política exterior de ese país, la que es propiciada activamente por su Primer Ministro.
- 1.4 Estas relaciones se han traducido en las siguientes actividades concretas:
 - a) 1991 - Activa promoción de la imagen de Chile y su Gobierno por parte del Sr. Embajador de Chile en Malasia, don Jaime Lagos Erazo.
 - b) 19 al 24 de junio de 1991 - Visita a Chile del Primer Ministro de Malasia Sr. Mahatir Mohamad, acompañado de un nutrido grupo empresarial. En la ocasión se firmó un "CONVENIO DE COOPERACION ECONOMICA CIENTIFICA Y TECNICA" entre ambos gobiernos (Anexo "A", Convenio de Cooperación).
 - c) 23 al 25 de agosto de 1991 - Viaje exploratorio a Malasia del Presidente de la Empresa Chilena GARTHA Ltda. para informarse y confirmar lo tratado en Chile con miembros de la delegación que acompañó al Primer Ministro don Mohammed Mohatir, en el área de defensa.

- d) 17 de octubre al 6 de noviembre de 1991 - Visita a Malasia de un amplio grupo de miembros de la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA).
- e) Octubre de 1991 - Viaje a Malasia y concreción de negocio de venta de zapatos, por parte de una empresa privada nacional.
- f) Noviembre de 1991 - Visita a Malasia de un grupo negociador de C.A.P. para estudio y formalización de venta de Pellets de Hierro.
- g) Del 8 al 17 de diciembre de 1991 - Viaje a Malasia de las Empresas de Defensa Estatales y Privadas, encabezadas por el Subsecretario de Guerra don Marcos Sánchez Edwards e integrada por los Directores de las tres firmas, FAMAE, ENAER, ASMAR y el Presidente de GARTHA Ltda.
- h) Gestión de Malaysia Airlines para abrir la ruta Trans-Pacífico a Santiago, con posible prolongación a Buenos Aires y Río de Janeiro.
- i) Septiembre de 1991 - Apertura de la Embajada de Malasia en Chile bajo la responsabilidad del Encargado de Negocios don Iskandar Sarudin y designación del Embajador don Dennis Ignatius, quien asumió en marzo de 1992.
- j) Invitación por parte de la Fuerza Aérea de Chile y concurrencia del señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Malasia, General don Yunus Bin Mohamed Tasi, a la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE'92), realizada en Santiago, del 9 al 15 de marzo de 1992.

1.5 Concurrente con lo anterior, están en proceso de gestación las siguientes actividades:

- a) Asistencia y participación con Stand conjunto de las Empresas de Defensa Estatales y Privadas a la Feria "Defense Services Asia" a efectuarse en Kuala Lumpur (Malasia) entre los días 27 y 30 de abril de 1992.
- b) Invitación por parte de ASMAR y concurrencia a Chile del Gerente General del Astillero Naval de Lumut, Malasia, don Harry Arasu, en el mes de abril próximo.
- c) Visita del señor Ministro de Defensa de Malasia a Chile, durante el año en curso, accediendo a una invitación formulada por el señor Ministro de Defensa Nacional de Chile, don Patricio Rojas Saavedra.
- d) Concurrencia de S.E. el Presidente de la República de Chile don Patricio Aylwin Azócar a Malasia, anunciada oficialmente para realizarse en el Segundo Semestre del presente año.

2.- COOPERACION ESPECIFICA EN ACTIVIDADES DE LA DEFENSA Y PARTICIPACION DE LAS EMPRESAS PROMOTORAS GARTHA LTDA. Y SAMEN GROUP.

2.1 La empresa GARTHA Ltda., persona jurídica chilena, formada por socios chilenos, según escritura pública de fecha 23 de noviembre de 1990, ante Notario Público, Sr. Fernando Opazo Larraín, ha estado involucrada desde hace algún tiempo en negocios con el Reino de Malasia, en representación de FAMAE, ASMAR y ENAER, tanto en su producción militar como civil, así como por cuenta propia para otro tipo de actividades comerciales y productivas. Esta relación, que incluye dos visitas a ese país, en los últimos seis meses, le ha permitido a dicha empresa, obtener una amplia visión y conocimiento de la situación en Malasia. Este conocimiento se ha facilitado por el hecho de que uno de sus ejecutivos haya vivido en esa región en los años 1987 y 1988, mientras se desempeñaba como Agregado Naval de Chile en la Embajada de Singapur, Tailandia y Corea del Sur.

2.2 Por su parte, SAMEN GROUP es una prestigiosa y antigua sociedad malaya que se ha asociado con GARTHA Ltda., con el propósito de impulsar en general, las relaciones a todo nivel entre Chile y Malasia; particularmente en el campo de la Defensa. Esta asociación ha permitido acceder fluidamente a altas autoridades políticas, económicas y administrativas de ese país,

2.3 Visita oficial a Malasia del Grupo de Industrias de Defensa:

2.3.1 Esta visita, encabezada por el Subsecretario de Guerra don Marcos Sánchez E. en representación del Sr. Ministro de Defensa Nacional, se llevó a cabo entre los días 08 y 17 de diciembre de 1991, y estuvo integrada por las siguientes personas:

- Brigadier General don Fernando Hormazábal D.
Presidente del Consejo Ejecutivo de FAMAE.
- Mayor don Carlos Sepúlveda C.
Gerente Comercial de FAMAE
- Contraalmirante don Sergio García G.
Director de ASMAR
- Capitán de navío don John Volker Ch.
Gerente Comercial de ASMAR
- General (R) don Caupolicán Boisset M.
Director de ENAER
- Comandante (R) don Alejandro Vargas B.
Gerente Comercial de ENAER
- Contraalmirante (R) don Guillermo García L.
Presidente de GARTHA Ltda.
- Capitán de Navío (R) don Fernando Thauby G.
Gerente General de GARTHA Ltda.

2.3.2 Entre los antecedentes para dicha visita se consideraron los siguientes elementos relevantes:

- a) Política del Gobierno de Chile de promoción del comercio exterior y apoyo a las exportaciones industriales, particularmente a las que incluyen alta tecnología, expresada por el señor Ministro de Economía en el Seminario efectuado por ASMAR en el mes de noviembre de 1991, sobre la Industria de Defensa en Chile (Anexo "B"), Publicación de las Ponencias del Seminario).

- b) Recomendación por parte del Jefe de Estado Mayor de las FF.AA. de Malasia, General Abdul Rahman, de acordar y firmar un Memorandum de Entendimiento entre ambos Gobiernos, para la materialización de la cooperación en el área de la venta y co-fabricación de equipo y material de defensa.
- c) Acuerdo entre las Empresas y sus representantes en Malasia (GARTHA Ltda. - SAMEN GROUP), en cuanto a la conveniencia de gestar una visita oficial y de obtener la participación activa y protagónica de las autoridades del Gobierno de Chile, en esta empresa comercial, actuando en el marco del CONVENIO DE COOPERACION firmado entre ambos mandatarios.

2.3.3 La mencionada visita a Malasia se realizó considerando el siguiente programa (Anexo "C", Programa de la Visita):

- a) Recepción con Honores Militares correspondientes al rango de Vice-Ministro de Estado por parte del Sr. Vice-Ministro y Sr. Ministro de Defensa de Malasia.
- b) Exposición por parte del Ministerio de Defensa de Malasia, de sus políticas de desarrollo; de transferencia de tecnología y cooperación.
- c) Exposición por parte de los Directores de las Industrias de Defensa de Chile, de las capacidades y áreas de mayor experiencia tecnológica de gestión y capacidad administrativa de cada empresa.
- d) Seminario y contacto personal con las FF.AA. de Malasia, para discusiones a nivel técnico sobre eventuales áreas de cooperación (Participaron más de 60 oficiales de alto rango de las Instituciones de Defensa y de la Política; así como empresarios privados).
- e) Conocimiento en terreno de las instalaciones, fábricas y astilleros existentes en ese país (para lo cual el señor Primer Ministro de Malasia puso su avión personal a disposición del grupo).
- f) Propositiones concretas de ventas, co-producción y joint-ventures que se podrían efectuar, por parte de FAMAE, ASMAR y ENAER (se redactaron los borradores y se encuentra pendiente su entrega oficial, al Ministro de Defensa de Malasia, lo que podría ocurrir durante su visita a Chile en 1992.

Los conceptos para la promoción de nuestra industria fueron:

- Asociación para la producción y comercialización.
- Compartir mercados actuales y potenciales a mediano plazo.
- Transferencia de tecnología por parte de Chile.
- Provisión inicial del capital y mercado por parte de Malasia.
- Expansión de la presencia de Chile en Malasia y de Malasia en Chile.

2.3.4 Conclusiones de la visita oficial

Teniendo presente que :

a) Malasia :

- Tiene un programa de desarrollo militar, al cual ha asignado la cantidad de US\$ 2.068 millones (M\$ 6.000 millones), a ser invertidos en un período de 5 años, a partir de 1990.
- No desea limitarse sólo a la adquisición de materiales y equipos, sino que también aspira a obtener transferencia de tecnología en ese proceso.
- Tiene la voluntad política de expandir su área de relaciones diplomáticas y económicas hacia América del Sur, y particularmente hacia Chile.
- Desean evitar una dependencia militar excesiva de los EE.UU., de Japón y de los países de Europa Occidental.
- Tiene empresas estatales y privadas deseosas de asociarse con empresas extranjeras del área de defensa.

b) Las industrias de Defensa de Chile :

- Identificaron intereses complementarios específicos y mutuamente convenientes, que permitirían generar actividades y ganancias a las empresas nacionales de defensa, estatales y privadas.
- Reconocieron que muchas de las actividades industriales militares posibles de realizarse, son de uso dual, civil y militar, y con buenas perspectivas en ambas áreas. Asimismo, que muchas de ellas pueden dar acceso a áreas industriales de carácter civil, de mucho interés y potencial.

Sólo a modo de ejemplo se puede indicar que :

FAMAE ha identificado áreas de asociación para la producción de explosivos y propelentes de uso civil.

ASMAR ha establecido contactos para la eventual construcción de buques pesqueros y equipo portuario (grúas de grandes dimensiones).

ENAER ha identificado posibles áreas de trabajo en el área de fabricación e intercambio de partes y piezas, de la mantención de motores de aviones y de la co-fabricación de aviones de entrenamiento básico, tanto militar como civil.

- Tiene un interesante nivel de desarrollo tecnológico militar en áreas de significativa irradiación hacia la industria civil, tales como el área electrónica, aeronáutica, de la construcción naval, de vehículos para aplicaciones especiales y otras.

c) Se concluye que :

- Malasia ofrece una oportunidad de desarrollo de nuestros intereses económicos, diplomáticos y estratégicos, en una zona de gran dinamismo, en el Pacífico Sur Occidental.
- La cooperación en el área industrial militar ofrece ventajas en dos aspectos principales: Contribuye al financiamiento de nuestra propia seguridad y abre una amplia variedad de campos para la aplicación civil de nuestra industria militar, reforzando su carácter dual.
- Los sólidos contactos establecidos a nivel comercial y personal aseguran altas posibilidades de éxito a corto y mediano plazo.
- La participación de Chile en la satisfacción de sentidas aspiraciones nacionales de Malasia y su Gobierno, como es la de elevar su estatura política y estratégica mediante la obtención de un cierto grado de autonomía industrial-militar, contribuirá positivamente para hacer de la visita de S.E. el Presidente de la República de Chile a Malasia, un éxito significativo y duradero.

2.3.5 Recomendaciones :

- a) Liderar la aproximación a Malasia y la participación activa en los asuntos del Pacífico, tomando la iniciativa política y adelantándose a otros países de Sudamérica.
- b) Cooperar y beneficiarse de la decisión de Malasia de crear una Industria de Defensa en ese país, firmando un Memorándum de Entendimiento en las mejores condiciones posibles, enmarcado en el CONVENIO DE COOPERACION suscrito entre ambos Mandatarios (Anexo "A").

3.- OTROS

Sin perjuicio de lo anterior, la delegación que asistió a Malasia, pudo constatar que existen muchos otros campos de una cooperación, potencialmente fructíferos entre ambos países. Simplemente a modo de ejemplo, puede destacarse el interés que existe de parte de los malayos para que el sector privado chileno co-participe en actividades en que nuestro país ha ganado experiencia en los últimos años, como es el caso de la Pesca y de la Administración y Gestión de Servicios Portuarios, Silvicultura, Acuicultura y otros tradicionales, como Minería y Construcción Naval.

p **GUILLERMO GARCIA LEMAITRE**
PRESIDENTE
GARTHA LTDA.

MINUTA (13/08/92)

MOSCA MEDITERRANEA (MOSCA DE LA FRUTA)

SITUACION ACTUAL :

Posición Japonesa:

Si existe un foco de infección de mosca mediterránea, llamada mosca de la fruta, se considera que todo el territorio nacional se encuentra infestado. En este sentido, Japón solo acepta el concepto de "país libre de plaga", y no el de zonas en particular.

Con respecto al tema, y de acuerdo a lo informado por el Embajador Rodriguez, las autoridades japonesas rechazan la solicitud de Chile, de ser considerado país libre de este flagelo. Esto obedece a factores de carácter técnico y no de orden político. Por otra parte, no desean visitar Chile para evaluar la situación y señalan que expertos chilenos deben viajar a Japón a exponer nuestra posición.

Posición Chilena:

Debido a que no es factible que en el corto plazo, Chile sea considerado un país libre de la mosca mediterránea, el Subsecretario de Agricultura, ha manifestado que una opción es el tratamiento cuarentenario. Otra alternativa es solicitar al Gobierno japonés la colaboración para erradicar el flagelo, sin embargo ésta se considera como la menos atractiva.

GESTIONES A REALIZAR:

1. Envío de una carta del Ministro de Agricultura a su homólogo japonés que plantee el tema y los elementos sobre los cuales Chile desea ser considerado un país libre de esta plaga.

Esta carta se reforzaría con la visita del Subsecretario de Agricultura a Japón, en el mes de Septiembre próximo, quien iría acompañado por un grupo de expertos del SAG. En esa ocasión, se cursaría una invitación a las autoridades japonesas competentes para que efectuaren un viaje a nuestro país, de manera preferente en Octubre.

2. Envío de una carta del Ministro de Relaciones Exteriores a su homólogo japonés con el objeto reforzar la gestión a nivel de la Cancillería japonesa solicitando la evaluación del problema y una acogida favorable tanto, a la delegación chilena, encabezada por el Subsecretario de Agricultura, como a la invitación a Chile de técnicos japoneses.

M I N U T A

MAT.: CASO MALASIA.-

- 1.- Desde Mayo de 1991, en que por iniciativa de Malasia se tuvieron los primeros contactos con su autoridad aeronáutica, ese país ha estado presionando y manifestando interés porque su línea aérea opere hasta Chile y más allá hacia otros países de la región latinoamericana.
- 2.- Una 2ª. reunión, más formal, también por iniciativa de ese país, se llevó a efecto nuevamente en Santiago en Octubre de 1991, insistiendo en su interés por operar con derechos de tráfico entre Malasia y Chile y, también, entre Chile y algunos terceros países (Australia, Fidji, Tahiti, Argentina y Brasil).

En esta ocasión se firmó un nuevo Memorandum entre autoridades, por medio del cual se concede a una empresa aérea designada de Malasia el derecho a operar hacia Chile, vía Pacífico Sur (sin derechos entre Chile y terceros países) y, por el Atlántico Sur vía Asia, India y Africa con derechos en terceros países, salvo en la región latinoamericana. (Se excluyó Argentina y Brasil).

- 3.- Las restricciones fijadas por Chile a estas operaciones corresponden a puntos muy sensibles para las empresas chilenas, en donde están restringidas; como son los casos de Tahiti, Australia, Argentina y Brasil. No procedería, entonces, aceptar una competencia bajo estas condiciones desventajosas y sin beneficio recíproco.
- 4.- Las empresas chilenas LAN, Ladeco y Fast se han opuesto a que se le concedan a Malaisyan Airlines derechos de tráfico entre Chile y terceros países, ya sean de Latinoamérica o del Pacífico Sur, por las razones señaladas, pero están dispuestas a entrar en conversaciones para operaciones de reencaminamiento y redistribución del tráfico del Asia, en la región latinoamericana. En estas eventuales negociaciones a nivel interempresarial, la autoridad no se inmiscuye.

5.- En una 3ª reunión, celebrada en Santiago el 6 de Octubre pasado, una delegación de Malasia encabezada por el Ministro de Transportes de ese país, insistió en la posibilidad de obtener derechos de tráfico en países intermedios en el Pacífico, incluyendo, además de Tahiti, a Honolulu, Los Angeles y México, en sus rutas por este Océano y, Buenos Aires y Brasil, en su ruta por el Atlántico Sur.

6.- En el análisis de concesión de derechos de tráfico se tomaron en cuenta, esta vez, los siguientes antecedentes:

- a) La ruta del Atlántico Sur es la más corta entre Malasia y Chile y, por lo tanto, la mejor para el usuario. También tiene ventajas para la empresa Malaysian porque reúne al llegar a América cuatro mercados relativamente próximos. (Río y Sao Paulo, Buenos Aires y Santiago).

Es la menos conflictiva de las rutas desde el punto de vista del efecto adverso sobre las empresas chilenas por lo que Chile confirmó su predisposición a otorgar derechos de tráfico en esta ruta a la empresa Malaysian, en todos los terceros países intermedios entre Malasia y Chile, salvo en Brasil y Argentina por ser, estos últimos, mercados en que operan con restricciones las empresas chilenas.

En compensación a todos estos derechos que se cederían por el Atlántico, se solicitó una ruta para Chile por el Pacífico con derechos en puntos intermedios hasta Malasia, considerando que las empresas chilenas no podrán operar por la ruta Atlántica vía Buenos Aires y Sudáfrica. Esta solicitud fue denegada por Malasia que indicó que otorgaría la ruta si se diera a Malaysian una ruta por el Pacífico.

- b) La ruta proyectada por el Pacífico Norte, vía Los Angeles y México, es la más larga y no aporta ninguna ventaja a los usuarios para unirse con Malasia. Existe una variedad de combinaciones de servicios aéreos de otras empresas y no tiene sentido agregar un nuevo operador con derechos de tráfico México-Santiago, en donde las empresas chilenas han iniciado con dificultades sus servicios por falta de apoyo en puntos intermedios y más allá, contando actualmente con 5 frecuencias semanales, las que serán aumentadas a 7 próximamente y son suficientes para atender la demanda.

- 3 -

- c) La ruta por el Pacífico Medio, vía Honolulu, no ha sido aún estudiada por Malasia y su única posibilidad práctica pareciera ser con escala en Pascua, situación que generaría un problema muy sensible al Gobierno, como sería el eventual retiro de las tarifas rebajadas que está entregando LAN a los residentes en la Isla.
- d) La ruta por el Pacífico Sur, con escalas en Tahiti y, eventualmente en Pascua, es la otra ruta más lógica, levemente más larga que la del Atlántico Sur, llega al Continente Sudamericano por Santiago y sería útil si se interrumpiera aquí el servicio y las empresas chilenas redistribuyeran el tráfico por la región latinoamericana.

Sin embargo, aparte del caso de Pascua ya analizado, otorgar derechos en Tahiti en las actuales circunstancias en que se encuentran los servicios de LAN, obligados a interrumpirse en Tahiti por falta de derechos en Australia, significaría crear una condición muy desventajosa y de falta de justas condiciones de competencia para la empresa chilena, que la llevaría a tener que levantar este servicio.

- e) Cabe considerar, además, entre las razones para evaluar la cesión a la empresa Malaysian Airlines de derechos de tráfico en terceros países competitivos con los de las empresas chilenas, su carácter de empresa estatal, subsidiada, en la medida que se usa como instrumento de penetración de mercados, aún a costa de operaciones no rentables, o como una inversión a muy largo plazo.

Santiago, 20 de Octubre de 1992.

Santiago, Octubre 19 de 1992

Excelentísimo Señor
Presidente de la República
Don Patricio Aylwin Azócar
Palacio de La Moneda

PRESENTE

Excelentísimo Señor Presidente:

Conscientes del propósito del Supremo Gobierno de promover un tráfico fluido de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo entre Chile y Asia , especialmente con Malasia y teniendo presente que la compañía aérea malasia ha manifestado formalmente su interés en volar directamente a Chile por la vía del Pacífico Sur, Atlántico Sur y desde Ciudad de México, nos permitimos hacerle llegar las siguientes consideraciones:

1. Actualmente, la ruta por el Pacífico Sur es operada sólo por Lan Chile, lo que demuestra su caracter estacional y de baja rentabilidad.

En conjunto con los ministerios de Relaciones Exteriores y de Transportes y Telecomunicaciones se está gestionando la obtención para Chile de los derechos de Tráfico a Australia para nuestro país, lo que permitiría a Lan Chile extender sus vuelos a Australasia, ampliando su mercado en esta zona.

2. La autorización de frecuencias de tráfico aéreo para la compañía malasia a Santiago de Chile por el Pacífico Sur, hace imposible -para Lan Chile- la operación por esa ruta, toda vez Malaysian Airlines recibe un abierto subsidio estatal. Sin embargo, sería compatible con nuestros intereses nacionales autorizar derechos de tráfico por la ruta del Atlántico Sur: Kuala Lumpur/Johannesburgo/Santiago, lo que complementaría los esfuerzos que Lan Chile realiza por el Pacífico Sur.

PRESIDENCIA

S.E. Don Patricio Aylwin A.

19.Oct.92

Pág. 2

3. Para implementar lo anterior estamos en condiciones de ofrecer la posibilidad de perfeccionar un sistema de **Special Prorate Agreement** para completar los itinerarios y frecuencias que actualmente desarrollan ambas compañías conectando sus pasajeros en diferentes puntos de manera expedita y fácil, como si se tratara de un solo vuelo.

Estas posibilidades son las siguientes:

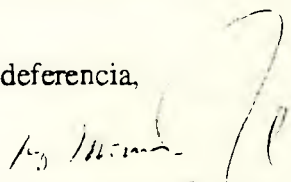
- a) Cuatro frecuencias semanales conectando en Los Angeles;
- b) Dos frecuencias semanales conectando en Sidney (a partir de Noviembre próximo, cuando Lan Chile obtenga los derechos de tráfico);
- c) Tres frecuencias semanales conectando en Frankfurt, Alemania; y
- d) Tres frecuencias semanales conectando en Sao Paulo, Brasil.

Lo anterior significa, en la práctica, poner a disposición del mercado chileno y malasio una oferta potencial de 2.000 asientos semanales (con conexión inmediata) y una capacidad de carga suficiente como para satisfacer las necesidades de transporte aéreo entre Chile y Malasia, en una primera etapa.

Lo expresado tiene por finalidad compatibilizar los intereses del Estado y del Gobierno de Chile y de las compañías Lan Chile y Malaysian Airlines, sin amenazar las posibilidades de desarrollo de la aeronavegación comercial chilena.

Quedo a la más entera disposición frente a cualquier consulta o información adicional que Su Excelencia pueda requerir sobre esta materia.

Le saluda con la mayor atención y deferencia,


José Luis Moure O.
Presidente Ejecutivo

Santiago, Octubre 27 de 1992

Señor
Ministro de Relaciones Exteriores
Don Enrique Silva Cimma
Ministerio de Relaciones Exteriores
PRESENTE


De nuestra mayor consideración:

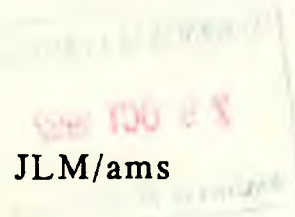
Con motivo del viaje que S.E. El Presidente de la República efectuará en Noviembre próximo, en cuya oportunidad se reunirá con el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Señor Carlos Salinas de Gortari, consideramos oportuno hacer presente -por su intermedio- la posibilidad de incluir en la Agenda Presidencial, la solicitud efectuada por el Gobierno de Chile para la otorgación de los derechos de tráfico aéreo de Quinta Libertad entre Ciudad de Mexico/Los Angeles y Los Angeles/Ciudad de Mexico.

En efecto, como es de su conocimiento, la Cancillería chilena, ha venido realizando en los últimos años, las gestiones que permitan a las compañías chilenas gozar de este derecho.

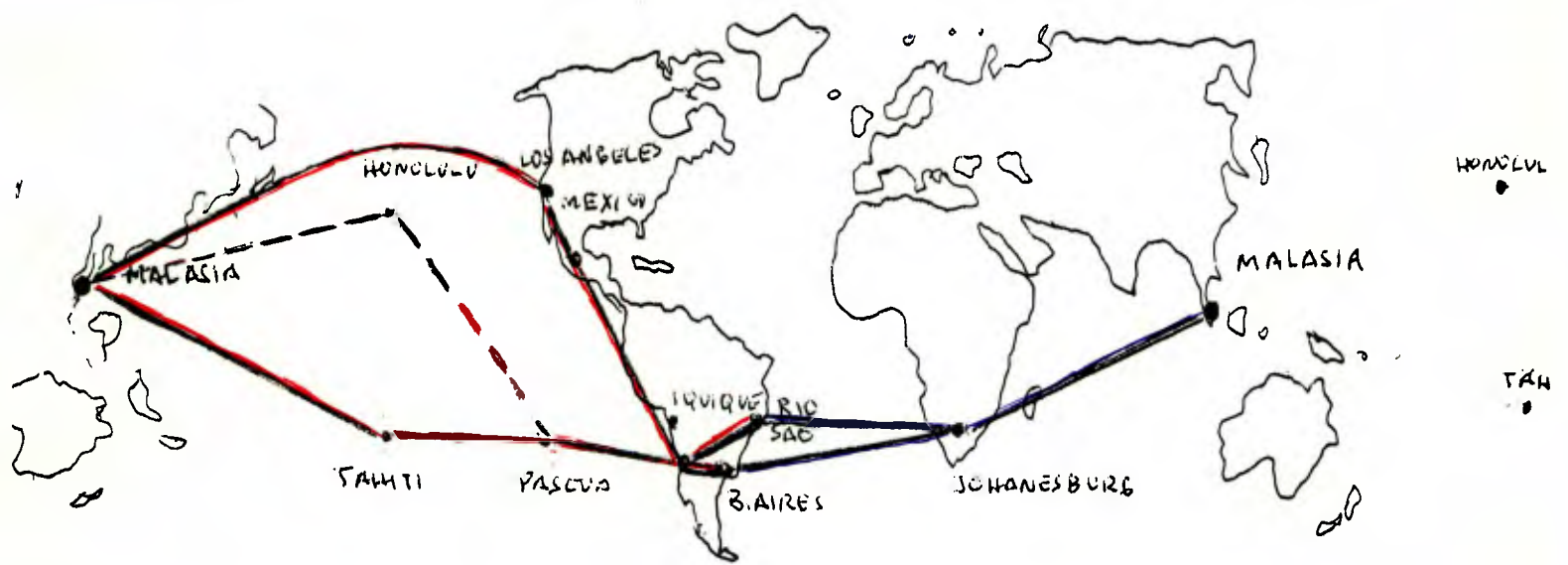
Lamentablemente, ello aún no se ha logrado, motivo por el cual consideramos que esta ocasión constituye una excelente oportunidad para alcanzar dicho objetivo.

Esperando una favorable acogida a la presente, le saluda muy atentamente,


José Luis Moure O.
Presidente Ejecutivo


JLM/ams

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
29 OCT 1992
ARCHIVO PRESIDENCIAL



● RUTAS SOLICITADAS POR EL PACIFICO

● RUTA POR EL ATLANTICO

Santiago, Septiembre 29 de 1992

Señor
Carlos Bascuñán
Jefe de Gabinete de Su Excelencia
Presidencia de La República
Palacio de La Moneda
PRESENTE

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de enviar a usted la presente carta a propósito del próximo viaje que Su Excelencia, el Presidente de la República, efectuará a Asia, en relación al interés manifestado por diversos personeros del sector público y, en particular, algunos del sector privado, referente al hecho que la Línea Aérea Malasia pueda ejercer derechos de tráfico de Quinta Libertad, hacia y desde Chile.

Estimo que es importante dar a conocer a usted la política que Lan Chile ha venido desarrollando y que piensa continuar implementando en el Pacífico Sur.

Asimismo, considero relevante reseñar los efectos que una medida de esta naturaleza tendría respecto de Lan Chile:

1. En efecto, Lan Chile opera la ruta Pacífico Sur, Santiago-Isla de Pascua-Papeete, desde hace 23 años. Dicha ruta ha sido desarrollada en base a un gran esfuerzo económico por parte de la Compañía, la cual no ha podido extenderse más allá de Papeete por no haberse obtenido derechos de tráfico de Quinta Libertad, en otros destinos. (Debe tenerse en consideración que, por años y hasta hoy, siendo una línea aérea privada, subvenciona voluntariamente los pasajes de los chilenos residentes en Isla de Pascua, hecho poco común en la industria aeronáutica).

Sr. Carlos Bascuñán

29/Sep/92

Pág. 2

2. Lan Chile no podrá desarrollar tráficos aéreos al Asia si no obtiene primero los permisos para operar Australia, cosa que en la práctica nos ha sido denegada por dicho gobierno, al permitirsenos sólo una frecuencia semanal.
3. Tal como ocurre en todos los mercados aéreos del mundo, las posibilidades de explotarlos están condicionadas a negociaciones bilaterales entre ambos países, llevadas a cabo por sus respectivos gobiernos, lo que, junto con apreciar las ventajas económicas y comerciales que ellas conllevan, no pierden de vista los intereses de las compañías aéreas de sus respectivos países que sirven esas rutas o pretenden servir las en el futuro.
4. Coincidente con lo anterior, siempre debe tenerse presente el concepto de reciprocidad, al considerar otorgar un derecho aéreo de Quinta Libertad, puesto que estos derechos, una vez otorgados, son en la práctica muy difíciles de reconsiderar.
5. Es interesante destacar que, al otorgar Chile a Malasia un derecho de Quinta, este último país, exhibirá este derecho como el mejor argumento para obtener las Quintas Libertades Aéreas con Australia, Fidji, Islas Cook y Francia, sepultando -de por vida- la posibilidad de Lan Chile de operar esa ruta.
6. La dinámica tradicional del ejercicio de los derechos de tráfico nos indica que si Malasia opera el Pacífico Sur con derechos de Quinta otorgados por Chile, su próxima petición será la de ejercer derechos de tráfico domésticos (Isla de Pascua/Santiago).
7. No es tan claro y efectivo argumentar que una mayor oferta beneficiaría al consumidor chileno, en razón que el tráfico que actualmente se tiene en la ruta es fundamentalmente étnico australiano (el 34% de las ventas de la ruta se efectúan en Australia) y en lo que respecta al mercado turístico a Papeete, más del 75% de su venta se hace fuera de Chile.

Sr. Carlos Bascuñán

29/Sep/92

Pág. 3

8. Si Chile otorgase eventualmente derechos de Quinta Libertad a Malaysian Airlines, por la ruta del Pacífico Sur, no habría argumentos para denegar una eventual petición, en el mismo sentido, que mañana formularan Singapore Airlines, Japan Airlines o Korean Airlines.

En consecuencia, otorgar derechos de Quinta Libertad a una Compañía asiática en la ruta del Pacífico Sur, significa postergar definitivamente las pretensiones justificadas de la industria aeronáutica chilena de mantener su presencia en dicha región, dado el exagerado proteccionismo con que otros países del Asia actúan en beneficio de sus compañías nacionales.

Para formarnos una idea, bastaría señalar que Francia demoró más de dos años en autorizarnos a volar más allá de Papeete, y luego la respuesta de Australia, en la práctica, fue una negativa, invalidando la posibilidad de utilizar los derechos obtenidos con Francia.

El delicado tema de los Derechos de Tráfico, que implican una concatenación de derechos de Tercera, Cuarta y Quinta Libertad de distintos estados de una misma región, inteligentemente desarrollados, debe ser asumido a través de una política integral de mediano y largo plazo, en la cual se conjugen los intereses de los usuarios y de las líneas transportadoras nacionales, con las posibilidades de ejercer una efectiva reciprocidad en dicha materia con los países que se negocie.

Por otra parte, y conscientes de nuestra obligación de buscar fórmulas que permitan compatibilizar los intereses nacionales, el interés de los usuarios en general y el desarrollo de la industria aeronáutica, especialmente en un destino de tanto futuro como lo es el Asia, o el denominado Australasia, creemos más que suficiente el poder ofrecer a los mencionados usuarios, hombres de negocios y turistas en general, la posibilidad de implementar un sistema Special Prorate Agreement con Malaysian Airlines, con :

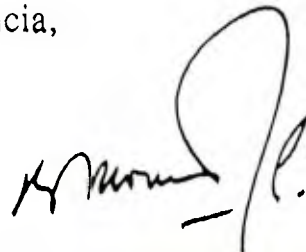
Sr. Carlos Bascuñán
29/Sep/92
Pág. 4

- a) 3 frecuencias semanales en alta temporada y 2 en baja temporada en el Pacífico Sur (conectando en Papeete),
- b) 4 frecuencias semanales (conectando en Los Angeles - E.E.U.U.)
- c) 14 frecuencias semanales Santiago/Buenos Aires, pudiendo conectar en esa ciudad con la cantidad de vuelos que la Compañía Malasia efectúe normalmente en su ruta Kuala Lumpur/Johannesburgo/Buenos Aires.

Las posibilidades establecidas en los puntos a), b) y c) son factibles de implementar en breve plazo, sin causar perjuicios ni amagar expectativas para ninguna de las compañías aéreas involucradas, pero disponiendo de un servicio eficiente y regular con múltiples alternativas de rutas e itinerarios para alcanzar el mismo destino.

Mientras tanto, nuestras autoridades -en conjunto con las compañías nacionales interesadas- deberán perseverar y persuadir a la autoridad australiana a fin de ir ganando posiciones en la ruta Pacífico Sur, área de operaciones que le ha sido reconocida preferentemente por todos los gobiernos del mundo a Lan Chile, hecho que no siempre fue valorado como corresponde en nuestro propio país.

Le saluda con toda atención y deferencia,



José Luis Moure O.
Presidente Ejecutivo

CON ANEXO

Santiago, 08 OCT 1992

DE : SECRETARIO GENERAL DE LA JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL

A : SR. SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES

Tengo el agrado de remitir a US. una copia del Memorandum de Entendimiento suscrito en la reunión de autoridades aeronáuticas de Chile y Malasia, que se llevó a efecto en Santiago, el día 6 de Octubre de 1992.

Saluda atentamente a US.



Juan Pablo Langlois V.

JUAN PABLO LANGLOIS V.
Secretario General

MINISTERIO R.R.E.E.

13:09

15321

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES			
Subsecretario R.R. E.E.			
27			
	13	OCT	1992
ENTRADA			
TRAMITE			
SALIDA			

AGREED MINUTES OF DISCUSSION
BETWEEN THE AERONAUTICAL AUTHORITIES OF
MALAYSIA AND CHILE

Representatives of Aeronautical Authorities of Malaysia and Chile met in Santiago on 6 October, 1992 to discuss the operation of air services between both countries by their respective designated airlines.

The members of delegations are listed in the Attachment "A".

In the discussion, the Malaysian delegation presented their proposal as follows:

ATLANTIC ROUTE.-

- 1) Kuala Lumpur-Johannesburg-Rio/Sao Paulo-Buenos Aires-Santiago with fifth freedom traffic rights.
- 2) Kuala Lumpur-Johannesburg-Buenos Aires-Santiago with fifth freedom traffic rights.
- 3) The designated airline of Malaysia be allowed to carry own stopover traffic from Rio/Sao Paulo and/or Buenos Aires to Santiago.

44
-

JAL

PACIFIC ROUTE.-

- 1) Kuala Lumpur-Fiji-Tahiti-Santiago with fifth freedom traffic rights.
- 2) Kuala Lumpur-a point in Asia-Honolulu-Easter Island and/or Iquique-Santiago with fifth freedom traffic rights. (The Malaysian carrier will not carry domestic passengers).
- 3) Kuala Lumpur-Taipei-Los Angeles-México City-Santiago with fifth freedom traffic rights.

The Chilean Authority reiterated that the route via South Atlantic, as established in the 1991 Memorandum of Understanding, granted 5th freedom traffic rights from Africa, but without 5th freedom traffic rights from points in South America, to Santiago. However, the request for stop-over traffic rights from points in South America will be given further consideration.

The Chilean Authority stated that at this point of time it is not possible to reconsider the granting of fifth freedom traffic rights from points in South Pacific. Regarding the operation through Honolulu with fifth freedom traffic rights and a commercial/technical stop over in Easter Island and the fifth freedom traffic rights from Mexico, the Chilean Authority pointed out that this request needed further evaluation.

ls
-

JAL

The Chilean Authority proposed that the designated airline/airlines of Chile be allowed to operate a route from Chile-Tahiti-New Zealand/ Australia - Malaysia with fifth freedom traffic rights from the intermediate points. The Chilean Authority clarified that this is the only possible route for the Chilean airline/airlines. This route and the requested traffic rights would be in exchange for the Atlantic route and traffic rights given to the Malaysian designated airline.

In regard to the Chilean request, the Malaysian delegation informed that the granting of routes should be on a quid pro quo basis. Thus the Chilean request could be considered if the designated airline of Malaysia were allowed to operate a similar route in the Pacific.

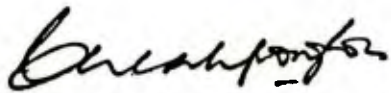
Regarding the new proposals made by the Malaysian Delegation, the Chilean Authority was of the view that these proposals might be considered together with the agreements that could be reached at the airlines level and the granting of equivalent traffic rights for the designated airline/airlines of Chile.

64
1

The Aeronautical Authorities noted the sympathetic and understanding attitude which prevailed during the negotiations which is a reflection of the cordial relationship between the governments of Malaysia and Chile.

FOR THE MALAYSIAN
AERONAUTICAL AUTHORITIES

FOR THE CHILEAN
AERONAUTICAL AUTHORITY



CHEAH KONG WAI



JUAN PABLO LANGLOIS

CHILEAN DELEGATION

CONSULTATION MEETING, OCTOBER 6, 1992.

- 1.- Sr. JUAN PABLO LANGLOIS
Secretario General de la
Junta de Aeronáutica Civil

- 2.- Sr. JAIME GIBSON
Consejero de la Junta de
Aeronáutica Civil

- 3.- Sr. JORGE ANSTED ROJAS
Jefe del Departamento Legal
de la Junta de Aeronáutica Civil

6
-

JAR

MALAYSIAN DELEGATION

CONSULTATION MEETING, OCTOBER 6, 1992.

- 1.- MR. CHEAH KONG WAI
Deputy Secretary General (Planning)
Ministry of Transport

- 2.- MR. ABDULLAH MAT ZAID
Director
Corporate Planning
Malaysian Airlines System

- 3.- MR. ISKANDER SARUDIN
Embassy of Malaysia



MINUTA ACORDADA SOBRE CONVERSACIONES
ENTRE AUTORIDADES AERONAUTICAS
DE MALASIA Y CHILE

Los representantes de las autoridades aeronáuticas de Malasia y Chile se reunieron en Santiago el 6 de Octubre de 1992, para conversar sobre las operaciones de servicios aéreos entre ambos países por sus respectivas líneas aéreas designadas.

Los miembros de las delegaciones se incluyen en el Anexo "A".

En las conversaciones, la delegación de Malasia presentó las siguientes proposiciones:

RUTA ATLANTICA.-

- 1) Kuala Lumpur-Johannesburg-Río/Sao Paulo-Buenos Aires-Santiago, con derechos de tráfico de quinta libertad.
- 2) Kuala Lumpur-Johannesburg-Buenos Aires-Santiago, con derechos de tráfico de 5a. libertad.
- 3) Que la línea aérea designada de Malasia sea autorizada para hacer tráfico de stop-over desde Río/Sao Paulo y/o Buenos Aires a Santiago.

RUTA DEL PACIFICO

- 1) Kuala Lumpur-Fiji-Tahiti-Santiago, con derechos de tráfico de 5a. libertad.
- 2) Kuala Lumpur a puntos en Asia-Honolulu-Isla de Pascua y/o Iquique-Santiago, con derechos de tráfico de 5a. libertad. (El transportador de Malasia no podrá hacer tráfico doméstico de pasajeros).
- 3) Kuala Lumpur-Taipei-Los Angeles-Ciudad de México-Santiago, con derechos de tráfico de 5a. libertad.

La autoridad chilena reiteró que la ruta a través del Atlántico Sur, establecida en el Memorandum de Entendimiento de 1991, garantiza derechos de tráfico de quinta libertad desde Africa, pero sin derechos de tráfico de quinta libertad desde puntos en Sudamérica a Santiago. Sin embargo, la solicitud de efectuar derechos de tráfico de stop-over desde puntos en Sudamérica, se considerará más adelante.

La autoridad chilena dejó establecido que por el momento no es posible reconsiderar el otorgamiento de derechos de tráfico de 5a. libertad desde puntos en el Pacífico Sur. En lo que dice relación a la operación a través de Honolulu, con derechos de tráfico de 5a. libertad y una parada-estancia comercial o técnica en la Isla de Pascua, así como los derechos de 5a. libertad desde México, la autoridad chilena dejó establecido de que esta solicitud necesita de una mayor evaluación.

La autoridad chilena propuso que la línea o líneas aéreas designadas de Chile sean autorizadas para operar una ruta desde Santiago-Tahiti-Nueva Zelanda-Australia-Malasia, con derechos de tráfico de 5a. libertad desde puntos intermedios. La autoridad chilena dejó en claro que esta es la única ruta posible para las líneas aéreas de Chile. Esta ruta y los derechos de tráfico solicitados, se otorgarían a cambio de la ruta por el Atlántico y de los derechos de tráfico otorgados a la línea aérea designada de Malasia.

En relación a la solicitud chilena, la delegación de Malasia informó que el otorgamiento de rutas se haría sobre una base de reciprocidad. Así la solicitud chilena podría ser considerada, si la línea aérea designada de Malasia fuera autorizada para operar una ruta similar en el Pacífico.

En atención a las nuevas propuestas hechas por la delegación de Malasia, la autoridad chilena fue de opinión que estas propuestas pudieran ser consideradas en conjunto con los acuerdos que puedan alcanzarse a nivel de empresas y el otorgamiento de derechos de tráfico equivalentes, para las líneas o líneas aéreas designadas de Chile.

Las Autoridades Aeronáuticas dejaron constancia de la actitud deferente y comprensiva que prevaleció durante las negociaciones, lo cual es reflejo de las cordiales relaciones existentes entre los Gobiernos de Malasia y Chile.

Por las autoridades
aeronauticas de
Malasia

Por las autoridades
aeronáuticas de
Chile

CHEAH KONG WAI

JUAN PABLO LANGLOIS V.



**REUNION DE REPRESENTANTES DE CHILE Y MALAYSIA
13 DE OCTUBRE DE 1992**

**DESARROLLO NUCLEAR : TRANSFERENCIA TECNOLOGICA
A LOS SECTORRES MINEROS E INDUSTRIALES**

- 8:30 hrs.** Llegada del señor Director de Políticas Especiales de la Cancillería y de los señores Embajadores de Malaysia y Chile
- 8:40 hrs.** Inicio de la reunión-desayuno
- Comisión Chilena de Energía Nuclear , su desarrollo y su marco de acción.
 - Marco general de las relaciones industriales, comerciales y científico-técnicas entre ambos países.
 - Resumen de visita realizada por el Director Ejecutivo de la CCHEN a la UNIT TENAGA NUKLEAR (Kuala Lumpur).
 - Proposición de áreas que podría contener un acuerdo general de colaboración en el Desarrollo Tecnológico Nuclear para fines pacíficos - basados en las riquezas naturales de ambos países - con énfasis en el desarrollo económico e industrial de materiales avanzados.
 - Programación del calendario de trabajo para la elaboración del marco de colaboración y de un acuerdo general
- 10:45 hrs.** Cierre y término de la reunión



REPUBLICA DE CHILE
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
COMISION CHILENA DE ENERGIA NUCLEAR

C.CH.E.N. () Nº...../

COLABORATION AREAS

- Development of International Conventions and Treatises in order to preserve Environments during production, transport and uses of nuclear materials
- Uses of Nuclear associated Knowledge to strengthen Technology and Support Environmentally Sustainable Development.
- Nuclear Techniques in development of Advanced ceramic Technologies : Materials Science and Technology.

MINUTA PREPARADA POR ASMAR

Contralmirante
SERGIO GARCIA GREENE
Director de ASMAR

RESUMEN DE LOS POTENCIALES NEGOCIOS QUE ASMAR PERSIGUE EN MALASIA:

1. PATRULLEROS DE ALTURA (OPV)

Según fuentes del propio Ministro de Defensa de Malasia, tienen un programa de construcción de entre 6 y 18 OPV y un buque oceanográfico, buques de unas 1.500 toneladas, 70 metros de eslora, 24 nudos de velocidad, con capacidad para operar helicóptero y unos 50 tripulantes. Su rol es el patrullaje de la ZEE.

ASMAR ofrece el proyecto en conjunto con "Polar Design" de Canadá, y cada buque cuesta aproximadamente US\$ 20 millones, sin armamento.

Se han propuesto tres alternativas de cooperación:

- a. Construirlos todos en Chile (poco factible, pues ellos quieren hacerlos en Malasia. Tienen la capacidad física pero no la tecnología).
- b. Construir dos en Chile y el resto en conjunto en Malasia (es la que más nos gusta y podría ser aceptable para ellos).
- c. Construirlos todos en Malasia, formando un consorcio con su astillero (es la menos favorable, pero aún aceptable para nosotros).

Tenemos un buen precio en relación a los 22 competidores actuales, y nuestras debilidades son:

1. Nos encuentran muy lejos.
2. Dudan de nuestro apoyo futuro (atención post venta).

3. No tenemos ninguno para mostrar.

Todo ello es desvirtuable, especialmente el apoyo post venta, ya que como empresa del Estado no desaparecemos por largo tiempo.

¿Qué se requiere de la intervención de S.E.?

Pedirle al P.M. de Malasia que nos dé la oportunidad de trabajar con ellos, insistiendo en la alternativa de hacer los dos primeros en Chile.

Como retribución, ofrecemos transferir nuestra tecnología en pesqueros y construir en sus astilleros pesqueros para el mercado asiático a precios mejores que el de la competencia.

2. **PROYECTO PESCA**

Para vender pesqueros, es necesario hacer crecer la industria pesquera en Malasia. ASMAR está liderando un grupo de empresarios medianos y pequeños para formar un "joint venture" con empresas de Malasia, y de esa manera, crear un mercado para los buques pesqueros.

Ya se presentó un proyecto escrito al P.M. a través de nuestro agente en Malasia.

Se requiere del señor Presidente que pida al P.M. apoyo para este proyecto, y que designe o indique a los interlocutores válidos.

3. **EQUIPOS ELECTRONICOS PARA LA DEFENSA**

Se han ofrecido pequeños equipos para mejorar los sistemas de armas, desarrollados por ASMAR, y que se pueden coproducir en Malasia, fundamentalmente para probar los esquemas de cooperación. (Incluso, el primero lo ofrecimos sin cargo si no lo aceptaban después de la prueba). Aún no ha habido respuesta.

Estos son los principales negocios, insistiendo que lo más interesante son los OPV, donde sólo pedimos la oportunidad de demostrar que podemos cooperación con ellos.

ENVIADO POR
ERNESTO TIRONI



TRADUCCION AUTENTICA

I-687/92

Sírvase acusar recibo

DISCURSO DEL PRIMER MINISTRO
HONORABLE DATO SERI, DR. MAHATHIR BIN MOHAMAD
EN EL FORO ECONÓMICO EUROPA/ASIA DEL ESTE
EN HONG KONG
EL DÍA MIÉRCOLES 14 DE OCTUBRE DE 1992
A LAS 8:30 P.M.

REGION DE ASIA DEL ESTE
HACIA UN FUTURO PRÓSPERO

Distinguidos Invitados,
Señoras y Señores,

Permítanme felicitar al Foro Económico Mundial (FEM) por la organización de esta primera reunión del Foro Económico Europa/Asia del Este. También quisiera agradecerles haberme invitado a pronunciar este discurso inaugural. La celebración de este foro es extremadamente oportuna dado el creciente proteccionismo existente en el comercio internacional y la creación de bloques

-- // --

comerciales exclusivos. A menos que se restablezca el sentido común habrá mucho que perder. Y el sentido común sólo resurgirá cuando la interacción y el diálogo dejen al descubierto el peligro que enfrentamos.

2. Para el mundo Eurocéntrico del pasado, Asia del Este constituía el Lejano Oriente. Y el Lejano Oriente evocaba muchas imágenes extrañas y románticas de exóticos Catays y dragones, del té, opio y de la exquisita seda, de personas extrañas con costumbres más extrañas aún.

3. Desafortunadamente para los románticos europeos, el Lejano Oriente se ha convertido ahora en el Asia del Este, una región que preocupa no a los románticos, que ya no quedan muchos, sino a los políticos y economistas. La preocupación europea parece sugerir que Asia es hoy en día una amenaza más seria de lo que fue el militarizado Japón en la primera mitad del siglo. A través de esta percepción fluye una corriente de desconfianza y temor. Porque Asia del Este está habitada por diferentes pueblos, no por europeos sino por no europeos.

4. De este modo, un Asia del Este económicamente progresivo en el período posterior a la Segunda Guerra



-- // --

Mundial no parece ser tan bienvenido como una Alemania e Italia prósperas, los socios europeos del Eje de la Segunda Guerra Mundial. Si bien la recuperación y crecimiento económico de los dos miembros europeos del Eje no se vieron perjudicados, incluso fueron bienvenidos, el crecimiento económico de un Japón pacífico y de los pequeños "Japones" del Lejano Oriente parecen no ser tan bienvenidos.

5. Y así Europa, junto con la Comunidad Europea original trasplantada, Estados Unidos han tratado de reprimir el crecimiento de los estados de Asia del Este a través de varios impedimentos. Aparte del intento por imponer el modelo occidental de democracia, se han hecho claros intentos por restar competitividad a las economías de los estados de Asia del Este.

6. Esto es lamentable. El mundo ha ganado mucho con la aproximación hacia el desarrollo de Asia del Este. Después de aceptar que la vía militar no resultaba productiva, Japón volcó su tremenda capacidad y energía hacia la creación de un mundo donde los pobres puedan vivir casi tan confortablemente como los ricos. Son los japoneses quienes lograron disminuir los costos sin sacrificar la calidad y así poner al alcance de más personas los lujos de antaño. Ciertamente esto no es




-- // --

altruista, pero los resultados finales son los mismos.

Señoras y señores,

7. Es difícil imaginar un mundo sin Japón ahora, pero convendría tratar de hacerlo. Sin Japón, Europa y América dominarían el mundo industrial. Serían ellos quienes fijarían las normas y los precios que ellos y el resto del mundo tendrían que pagar por los bienes que sólo ellos podrían producir.



8. En su búsqueda de estándares de vida cada vez más altos para su pueblo, su probable actitud a falta de competencia sería aumentar los precios a fin de recuperar los costos. Su filosofía socialista e igualitaria exigiría que a su fuerza laboral se le pagara lo que ellos a sus gremios creyeran merecer. Los europeos satisfacerían todas sus demandas y las consiguientes demandas inconsecuentes de sus ejecutivos. El costo subiría a medida que aumentarían los sueldos mientras que las oportunidades de trabajo serían cada vez menores.

9. Las materias primas importadas desde el pobre sur serían fijadas al nivel mínimo al ser el Norte Europeo los únicos compradores. Esto convertirá al Sur en un

-- // --

mercado pobre. En lugar de pagar precios más altos, se otorgarían préstamos y ayuda. Los términos del comercio siempre se volverían en contra de ellos, haciéndolos más y más pobres y cada vez menos independientes. Además la situación de la deuda convertirá a estas naciones en esclavas de la deuda.

10. Como todos los productos del Norte Europeo tendrían precios elevados, quizás tres veces más de los que tienen en la actualidad, el empobrecido Sur no estaría en condiciones de costear las radios y televisores y los pocos electrodomésticos que en la actualidad se adquieren en forma cotidiana, ni tampoco los pequeños agricultores tendrían camionetas, camiones y automóviles pequeños. En general, el Sur tendría un estándar de vida mucho más bajo que el que tiene hoy en día.

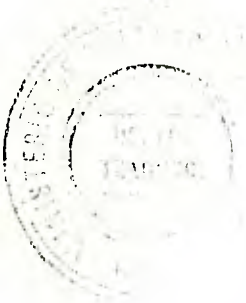
11. Tampoco habría sido posible el desarrollo económico de algunos de los estados del Sur y la emergencia de un número de vibrantes países industrializados en Asia del Este. Es importante recordar que fue la necesidad de competir con los japoneses lo que motivó que la Compañías Multinacionales (CMN) invirtieran en el Sur cuyo costo de mano de obra era bajo. Sin esta necesidad, no habría inversiones en los países en desarrollo. Y como no habría japoneses que invirtieran,



-- // --

no existiría el estímulo al crecimiento a raíz de las inversiones extranjeras.

12. Asimismo, sin Japón y la historia del éxito japonés, no habría ningún modelo de roles para las naciones de Asia del Este. Estos seguirían creyendo que los europeos no podrían ser derrotados en los campos en que habían incursionado y perfeccionado. Las industrias sofisticadas no eran precisamente para los asiáticos. A lo más podrían imitar y producir productos inferiores. Y por lo tanto no habría tigres ni dragones que inquietaran a Occidente.




13. Fue Japón quien demostró que se podía hacer, y hacerlo bien. Y los demás países de Asia del Este se atrevieron a intentarlo y para su sorpresa y la del resto del mundo tuvieron éxito. Los asiáticos del Este ya no se sienten presa de un complejo de inferioridad. Ahora creen lo que Japón es capaz de hacer, ellos también pueden. Y lo lograron.

14. Un mundo sin Japón por cierto sería muy diferente. No sería duro decir que el enriquecido Norte sería más rico y que el empobrecido Sur sería más pobre. La dominación del mundo por parte de Europa del Norte sería permanente. Los Países como Malasia continuarían

-- // --

plantando caucho y extrayendo estaño y vendiendo a cualquier precio dictado por sus ricos clientes industrializados.

15. Es un escenario que muchos impugnarán. Pero es un escenario posible al fin y al cabo. Si tratamos de imaginar lo que ocurriría si los japoneses no invirtieran en Europa y América y mantuvieran todo su efectivo en casa podríamos tener una leve idea de las consecuencias. Los Europeos tendrían que pagar precios más altos por los productos manufacturados por ellos mismos y no tendrían el dinero necesario para dar rienda suelta a sus costosos estilos de vida.



16. Tal como está, si Europa se vuelve proteccionista, los Europeos tendrán que pagar más por todo. Por otra parte, los países que se abren a los productos de Asia del Este disfrutarán de productos de alta calidad a precios más bajos. Quizás Asia del Este no logrará las economías de escala sin los mercados europeos. Pero ellos han demostrado que incluso las pequeñas partidas de producción pueden hacerlos competitivos. Con abundante mano de obra de bajo costo, las inversiones en maquinaria para producción a alta velocidad no serán necesarias. En cualquier caso, la inversión de Asia del Este en los países en desarrollo tarde o temprano

-- // --

enriquecerá sus mercados y compensará las pérdidas del mercado europeo.

17. Los países de Asia del Este y del Sudeste constituyen ahora un mercado muy substancial para los productos de Europa, América y Japón. Esto se debe a su rápido desarrollo económico que es el resultado de las inversiones efectuadas inicialmente por Japón. A medida que prosperaban, los países de Asia del Este comenzaron a invertir en sus vecinos menos prósperos. Hoy en día, los Países de la ASEAN, todavía clasificados como países en desarrollo, están invirtiendo efectivamente en Indochina. Con esto las posibilidades de los estados de Indochina de progresar del modo que lo están haciendo los países de la ASEAN son muy buenas. Una vez que Indochina se desplace hacia la línea central, el Este Asiático se convertirá en un gran mercado y en una poderosa región económica.


Señoras y Señores,

18. Hay quienes creen que el sistema de libre mercado sólo está reservado para los países democráticos. No deberíamos apoyar a los países no democráticos para usufructuar de los mercados libres. Deberíamos insistir en la democracia primero o en la democracia juntamente con los mercados libres antes de extender una mano de

-- // --

ayuda para desarrollar un país.

19. En Asia del Este, existen países que no son democráticos pero en cierta medida han rechazado la economía que impone el Comunismo. Ellos se han adherido a la empresa privada y al libre mercado. Los signos son indicadores de que ellos pueden prosperar económicamente. Sus pueblos, si bien todavía se mantienen políticamente atados, ahora están mucho mejor. ¿Debemos impedir que sigan prosperando para forzarlos a ser democráticos o los ayudamos ahora?



20. En los países de la ex-Unión Soviética y de Europa del Este, la democracia fue introducida conjuntamente con el libre mercado. El resultado es el caos y el aumento de la miseria. Los países no sólo se han derrumbado, principalmente a través de sangrientas guerras civiles, sino que también existe una recesión real y con más dificultades para las personas que cuando gobernaban los Comunistas. Uno podría preguntarse si la democracia es el medio o el fin. La democracia a toda costa no es tanto más diferente que el autoritarismo comunista del cañón. Ambos en teoría son para beneficio de las masas. Sin embargo, claramente los resultados de la democracia en algunas de las Repúblicas de Europa del Este y de la ex-

-- // --

Comunismo en lo que se refiere a las personas. Incluso las naciones inestables y destruidas, no están en mejores condiciones.

21. En varios países del Este de Asia, mientras todavía se evita la democracia, se ha aceptado el libre mercado y éste ha traído prosperidad. Quizás sea la estabilidad autoritaria la que hace que esto ocurra. ¿Debemos solidificar la democracia en pueblos que no sean capaces de manejarla y destruir la estabilidad?, ¿Debemos permitir una evolución natural de la democracia? En realidad un gobierno autoritario no se puede sostener una vez que un país logra prosperidad a través de economías de libre mercado. Tarde o temprano el pueblo de un libre mercado próspero exigirá más libertad y el gobierno debe ceder. De ese modo, finalmente no sólo habrá una economía de mercado sino también democracia. Quizás todas estas sean ilusiones pero los acontecimientos en varios países demuestran que la gente de un libre mercado próspero no puede permanecer encadenada toda la vida. De modo que ayudar a las naciones no democráticas a prosperar bajo sistemas de libre mercado es una forma positiva de lograr la democracia.

22. Los países del Este de Asia, para rehabilitar los

-- // --

-- // --

22. Los países del Este de Asia, para rehabilitar las economías de sus miembros menos democratizados es quizás una mejor forma que la adopción precipitada de la democracia en Europa Occidental y Rusia. La democracia debe llegar en forma gradual. Esta es la forma del Este Asiático. Esto es culturalmente más propio del Este Asiático.

23. Y la cultura es importante. Asia del Este no es simplemente una entidad geográfica. Es también en gran medida una entidad cultural. Para ser una nación del Este Asiático ésta no sólo debe estar en la ubicación geográfica correcta. También debe ser culturalmente del Este Asiático. Y las culturas del Este Asiático son muy diferentes de las culturas de Occidente. Por ejemplo, nosotros no somos muy aficionados a dar consejos que no se nos han solicitado ni a sentarnos a juzgar a otros. Para nosotros la timidez es señal de buenos modales. No así la brusquedad.

24. Y así, a pesar de las diferencias en las ideologías políticas, los Países del Este Asiático pueden evolucionar en el futuro cercano para llegar a ser la fuente de naciones prósperas que se extiendan desde el Noreste Asiático hasta el Sudeste Asiático. Este crecimiento económico creará en la libre empresa y en la

-- // --

-- // --

prosperar y triunfar sin necesidad de ser introvertido ni de confabularse. Está en condiciones de competir y competir libremente.

Señoras y señores,

25. La única agrupación en torno a ellos hasta ahora es el grupo de la ASEAN. Este grupo es más político que económico. No es proteccionista. No es un bloque comercial. Cuando dentro de un plazo de 15 años se forme el Area de Libre Comercio de la ASEAN (AFTA), ésta proporcionará ciertas ventajas a los miembros en el comercio intra regional. Pero por otra parte los miembros serán libres de negociar con el resto del mundo.




26. A pesar del dominio del proteccionismo en Europa y Norteamérica, Asia del Este no ha mostrado un interés por formar un bloque comercial propio. No ha habido ninguna propuesta gubernamental para un acuerdo o área de libre comercio. No ha habido ninguna propuesta para un Acuerdo Comercial Preferente de Asia del Este (PTA), un Area de Libre Comercio (FTA), una unión aduanera, un mercado común ni una unión económica en la última década a pesar de que Corea del Sur propuso un "Mercado Común Asiático" en 1970 y el/la MITI de Japón una "Red

-- // --

-- // --

Asiática" en marzo de 1988.

27. Sin embargo, ha habido una propuesta de la ASEAN para una Agrupación o Junta Económica del Este Asiático. Esto no es una PTA, una FTA, una unión aduanera un mercado común ni una unión económica. Es simplemente un foro para los países del Este Asiático en el cual analizar problemas relacionados con el comercio internacional a fin de adoptar una postura común en relación con mantener el libre comercio internacional. Adicionalmente, puede ayudar a los miembros menos desarrollados a acelerar el crecimiento económico del mismo modo que los países de la ASEAN se ayudan entre sí.



28. Los países de la EAEC pueden continuar negociando libremente con el resto del mundo incluida la CE y el NAFTA. Creemos que no les hará ningún daño. Esto es porque sin ningún acuerdo formal ellos siempre han podido negociar con el mundo para lograr el crecimiento.

29. Y pueden negociar entre sí. Sin la intervención de los Gobiernos ni la deliberada integración de iniciativas para Asia del Este, el comercio dentro del Este Asiático ha crecido vigorosamente a un 40,8 por ciento de su comercio total en 1990, a pesar del hecho

-- // --

de que el PIB de Asia del Este fue de sólo 18 por ciento del PIB de todo el Mundo.

30. El año pasado, EE.UU. captó sólo un quinto de las exportaciones de la economía de Asia del Este, a diferencia de un tercio en 1985. En la actualidad Japón exporta más a Asia que a los Estados Unidos a pesar de que Asia del Este sin Japón constituye sólo el 19 por ciento del tamaño de la economía norteamericana.

31. Queda claro que para las naciones del Este Asiático no es necesario un convenio o acuerdo o comunidad formal para poder prosperar. Simplemente reaccionando a las fuerzas de mercados abiertos, ellos pueden lograr que sus economías sean complementarias y mutuamente estimulantes. Sin embargo, para su propio bien y el del mundo entero, necesitan defender el sistema de libre mercado del mundo.

32. Mientras tanto, ¿qué sucede en Europa? El temor de otra guerra europea destructiva al igual que la desintegración de sus imperios en el extranjero había forzado a los europeos a unirse en los años inmediatamente posteriores a la Segunda Guerra Mundial. Se sometió a debate la creación de una Comunidad Económica Europea a fin de reconstruir Europa y reducir



el tipo de beligerancia europea que había impedido que ese continente lograra la paz durante siglos. Esencialmente la CEE debía ser un bloque económico. Estaría en una mejor situación para competir con su similar cultural, Estados Unidos de América.

33. La Comunidad Europea fue una idea sensata y debería haber tenido éxito de no ser por la emergencia de Japón como una potencia económica. Esto convirtió en un caos su plan cuidadosamente elaborado. En lugar de limitarse a una competencia leal en un ambiente de libre comercio, como lo propugnaban Europa y Estados Unidos, Europa del Norte optó por el proteccionismo y las presiones. Es cierto que los japoneses habían protegido innecesariamente su mercado. Pero la estrategia adoptada por Europa a través del Grupo de los 7 es contraria al principio de competencia leal.

34. La imposición de cuotas voluntarias y la revaluación del yen pueden ayudar a Europa pero el costo les podría resultar alto. En el caso de las cuotas, son los europeos quienes deben pagarlas. La revaluación del yen simplemente hizo más ricos a los japoneses. Ellos no podían comprar sus propias materias primas, incluido el petróleo a mitad de precio, pero sus inversiones y compras en el exterior les cuestan mucho menos.