

# **Puertos en el Noreste y Sureste Asiático: China, Japón, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Malasia, Tailandia y República Socialista de Vietnam**



**Ángel Liconá Michel**  
**Maricela Mireya Reyes López**  
**Roberto Celaya Figueroa**

# **Puertos en el Noreste y Sureste Asiático: China, Japón, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Malasia, Tailandia y República Socialista de Vietnam**

Para la realización del proyecto, se realizó una estancia de investigación de mayo a julio de 2015 en Corea del Sur, con apoyo de la Fundación Corea

## **Dr. Ángel Licona Michel**

Profesor de la Facultad de Economía y del Centro de Estudios e Investigaciones sobre la Cuenca del Pacífico y del Centro de Estudios APEC de la Universidad de Colima

## **Dra. Mireya Maricela Reyes López**

Profesora de la Facultad de Economía y del Centro de Estudios e Investigaciones sobre la Cuenca del Pacífico y del Centro de Estudios APEC de la Universidad de Colima

## **Dr. Roberto Celaya Figueroa**

Profesor del Departamento de Contaduría y Finanzas del Instituto Tecnológico de Sonora

### **Edición Literaria**

Lic. María de Jesús Cabrera Gracia

### **Gestión Editorial**

Mtra. Marisela González Román  
Oficina de Publicaciones



**ITSON**  
Educar para  
Trascender

**ITSON**

**Instituto Tecnológico de Sonora**

5 de Febrero, 818 sur, Colonia Centro, CP 85000  
Ciudad Obregón, Sonora, México  
Teléfono: (644) 410-90-00, Email: rectoria@itson.mx  
Web: www.itson.mx

**Puertos en el Noreste y Sureste Asiático: China, Japón,  
Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Malasia, Tailandia y  
República Socialista de Vietnam**

Primera edición 2015

Se permite la reproducción total o parcial de la presente obra,  
así como su comunicación pública, divulgación o transmisión,  
mediante cualquier sistema o método, electrónico o mecánico  
[incluyendo el fotocopiado, la grabación o cualquier sistema  
de recuperación y almacenamiento de información],  
siempre y cuando esto sea sin fines de lucro  
y con la condición que se señale la fuente

**ISBN** (libro electrónico en Internet): **978-607-609-132-6**

## **Directorio**

Dr. Isidro Roberto Cruz Medina

**Rector del ITSON**

Dr. Jesús Héctor Hernández López

**Vicerrector Académico**

Mtro. Jaime René Pablos Tavares

**Vicerrector Administrativo**

Mtra. Jesús Nereida Aceves López

**Directora de Ciencias Económico Administrativas**

## Índice

Introducción.....	7
1. China.....	12
Puertos marítimos de China.....	14
Puerto de Shanghai.....	17
Puerto de Shénzhen.....	22
Puerto de Ningbo-Zhoushan.....	27
Puerto de Qingdao.....	31
Puerto de Guangzhou.....	35
Puerto de Tianjin.....	38
2. Japón.....	46
Puertos marítimos de Japón.....	49
Puerto de Tokio.....	54
Puerto de Yokohama.....	58
Puerto de Nagoya.....	62
Puerto de Kobe.....	65
Puerto de Osaka.....	69
3. Corea del Sur.....	76
Puertos marítimos de Corea del Sur.....	82
Puerto de Busan.....	83
Puerto Yeuso- Gwangyang.....	90
Puerto Incheon.....	94
4. Filipinas.....	103
Puerto de Manila.....	104
Puerto de Cebú.....	109
Puerto de Davao.....	110
Puerto de Subic.....	112
5. Indonesia.....	117
Pelni.....	119
Puerto de Tanjung Priok o Puerto de Jakarta.....	120
Puerto de Tanjung Perak/Puerto de Surabaya.....	126
6. Malasia.....	129
Puerto Kelang (o Klang).....	132
Puerto Tanjung Pelepas.....	136
Puerto Penang.....	139

<b>7. Tailandia .....</b>	<b>142</b>
<b>Puerto de Bangkok.....</b>	<b>144</b>
<b>Puerto Laem Chabang .....</b>	<b>147</b>
<b>8. República Socialista de Vietnam.....</b>	<b>151</b>
<b>Puerto Ho Chi Minh o Puerto Saigón.....</b>	<b>153</b>
<b>Puerto Hai Phong .....</b>	<b>156</b>
<b>Puerto de Da Nang .....</b>	<b>160</b>
<b>Conclusión.....</b>	<b>163</b>

## Introducción

Sin duda alguna que una de las principales características de la globalización tiene que ver con el crecimiento casi exponencial en el intercambio de bienes y servicios entre los países del mundo. Este intercambio no hubiera podido seguir ese dinamismo si las economías participantes no hubieran realizado las inversiones en infraestructura necesaria para que los soportara.

De entre todas las inversiones que las economías hacen en este tipo de infraestructura una de las más significativas, por la cantidad de intercambio que en ese sentido puede soportar, es la de los puertos marítimos. La región Asia Pacífico no es la excepción.

Los puertos del Noreste y del Sudeste Asiático, gracias al crecimiento económico y comercial que se presenta en la región desde las últimas décadas del siglo XX, presentan un ritmo ascendente en las mejoras de la infraestructura marítima, terrestre y aérea, elevando con ello la competitividad, que les permite con el paso de los años exportar e importar más mercancías, posicionándose en el siglo XXI, entre los puertos más importantes del mundo por el volumen de contenedores que transitan por su aguas marítimas. El libro se conforma por ocho capítulos, que muestran un análisis de la economía de los puertos de China, Japón, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Malasia, Tailandia y República Socialista de Vietnam cuarto.

El primer capítulo dedicado al país de “China” muestra cómo es que el incremento en la generación de bienes y servicios para cubrir las necesidades de importación y exportación, permite a los chinos contar con la red de vías navegables más extensa del mundo, por ello 7 de los diez principales puertos del mundo se encuentran en China. De acuerdo a los datos del tráfico marítimo, se observa que inician el siglo XXI con un movimiento de 41 millones de contenedores y para el año 2005 superan los 67 millones, para 2010 por arriba de los 130 y en 2012

supera los 160 millones de contenedores movilizados a través de sus puertos. Dada la importancia de los mismos este capítulo analiza los puertos de Shanghai, Shénzhen, Ningbo-Zhoushan, Qingdao, Guangzhou y Tianjin.

Por su parte en el capítulo dos “Japón”, establece como es que el ritmo de crecimiento de la economía de Japón, también ha permitido que sus puertos marítimos mantengan un ritmo acelerado en el movimiento de contenedores superando los 20 millones en 2012 (BM, 2015), convirtiendo a Japón en un país importante en la economía y en lo que se refiere al tráfico marítimo de mercancías a través de los océanos, de igual manera de los 50 puertos más importantes del mundo, de acuerdo al número de contenedores que mueven, Japón cuenta con dos, sobresaliendo el puerto de Tokio en el lugar 28 y Yokohama en el 48, asimismo el puerto de Nagoya se acerca al ranking de los 50 puertos más importantes del mundo, ocupando la posición 51 en el año 2013. Por la importancia que tienen los puertos en este capítulo, se analiza más a detalle Tokio, Yokohama, Nagoya, Kobe y Osaka.

El capítulo tres se concentra en la reflexión sobre “Corea del Sur”, mostrando como la dinámica en el crecimiento de la economía y del comercio, también ha permitido que los puertos marítimos de Corea del Sur mantengan un ritmo acelerado en el movimiento de contenedores superando los 22 millones en 2013 (BM, 2015), coadyuvando para que el país se encuentre entre las 20 naciones con mayor tráfico de mercancías que son movidas por contenedor, de igual manera uno de los puertos surcoreanos de nombre Busan, se encuentra en el top de los 10 puertos más importantes del mundo, de acuerdo al número de contenedores que mueven, otros puntos importantes para el comercio internacional de Corea del Sur, son los puertos de Yeosu- Gwangyang, Incheon que se agrupan en la posición de los 70 puertos más importantes del mundo. Este capítulo analiza de manera específica los puertos de Puertos Busan, Yeuso- Gwangyang y de Incheon.

En lo que corresponde al capítulo cuarto, se observa que “Filipinas” de acuerdo a su ubicación es un país insular del Sureste de Asia. Está formado por el archipiélago del mismo nombre localizado en el Océano Pacífico. Con más de 7, 000 islas, sólo están habitadas unas 700. Las islas más grandes son la Isla de Luzón, isla Mindanao, Isla Palawan, Isla Mindoro, Isla Samar, Isla Masbate, isla Leyte, Isla Panay, Isla Negros, Isla Cebú e Isla Bohol. Cada una de estas islas tiene más de 20 puertos, aunque no todos son comerciales o manejan contenedores. De hecho, Filipinas tiene unos 1000 puertos. De ellos, 117 están catalogados como puertos internacionales, de entre todos estos y por la importancia de los mismos este capítulo analiza de manera específica los puertos de Manila, Cebú, Davao y Subic.

El capítulo cinco dedicado al país de “Indonesia” presenta un panorama acerca de la estrategia del gobierno, para que cuatro puertos permanezcan abiertos las 24 horas del día para motivar las actividades de importación y exportación comercial. La apertura respaldará los servicios de atraque, aduanas y servicios de inmigración. Así mismo, se pretende evitar que los buques gasten demasiado tiempo en el proceso de atraque y carga y descarga. El objetivo del actual gobierno es establecer un puerto internacional estándar que funcione como eje de la región. Se ha señalado que este puerto será el Tanjung Priok. El proyecto de remodelación y ampliación durará 5 años, a partir de 2014 y tiene un costo aproximado de 750 mil millones de dólares. Los cuatro puertos son Puerto Tanjung Priok en el norte de Jakarta, Puerto Belawan en Medan al norte de Sumatra, Puerto Tanjung Perak en Surabaya, Java Oriental y Soekarno-Hatta en Makassar al sur de Sulawesi. A excepción del último, este capítulo describe de manera específica los tres primeros y también hace referencia a PELNI, la Compañía Naviera Nacional de Indonesia pues controla gran parte del transporte marítimo en el área y porque ha sido parte de la historia de este país.

El capítulo seis se concentra en “Malasia”, y hace una referencia al desarrollo histórico de esta economía y su incidencia en el tema del este libro desde el

período colonial y hasta la fecha. Si bien los principales puertos de Malasia son Puerto Kelang (o Puerto Klang), Puerto Tanjung Pelepas, Puerto Penang, Puerto Pasir Gudang, Puerto Bintulu, Puerto Kota Kinabalu, Puerto Kuching, Puerto Miri, Puerto Labuan, Puerto Sandakan y Puerto Kuantan, este capítulo hace referencia por su importancia a los primeros tres.

En el capítulo siete dedicado al país de “Tailandia” muestra como en esta economía hay aproximadamente 122 puertos que pueden atender al comercio internacional. La mayor parte de la carga de contenedores la manejan dos puertos públicos, el Puerto de Bangkok y el Puerto Laem Chabang. La carga convencional se maneja a través de pequeños embarcaderos y muelles de tipo privado. Desde hace años, el comercio marítimo internacional de Tailandia no ha dejado de crecer. No obstante, hay un porcentaje bajo del volumen comercial total que se transporta en buques de pabellón tailandés. Esto se debe a que posee, relativamente, una pequeña flota mercante nacional. Dicha flota se ha incrementado desde 1981 (133 con capacidad de carga de 585,873 DWT a 390 con capacidad de 3, 529,299 DWT en el 2000), pero parece todavía insuficiente para los grandes cambios. Este capítulo analiza los puertos de Bangkok y de Laem Chabang.

El capítulo ocho concentrado en la “República Socialista de Vietnam” nos muestra como esta economía, aplicando una “política de puertas abiertas”, motivó la inversión extranjera, privatización de algunas industrias y mejoras en el transporte marítimo en apoyo para el desarrollo del país. Sus terminales de contenedores son Hai Phong, Hanoi, Danang, Quy Nhon, Nha Trang, Tan Cang y Ho Chi Minh City. Este capítulo los puertos a los que hace referencia son Ho Chi Minh, Danang, Hai Phong.

Todos los capítulos presentan un desarrollo histórico de la economía en función de la temática del libro así como datos actuales que permiten al lector la conceptualización clara de la importancia que en el intercambio de bienes y

productos han adquirido estas puertas de entrada y salida en el mundo globalizado actual.

## 1. China

El país de China mantiene un crecimiento económico acelerado desde las últimas décadas del siglo XX (Licona, 2006), ello le ha permitido posicionarse en el siglo XXI como la segunda economía más grande del mundo que alcanzó un valor de acuerdo a su Producto Interno Bruto (PIB) valuado en miles de millones de dólares de 11, 440, sólo superada por Estados Unidos de América que llegó a los 15, 290. El ritmo de crecimiento de la economía, también ha permitido que sus puertos marítimos mantengan un ritmo acelerado en el movimiento de contenedores superando los 170 millones en 2013 (BM, 2015), convirtiendo a China en la nación con un mayor tráfico marítimo, de igual manera de los 10 puertos más importantes del mundo de acuerdo al número de contenedores que mueven, China cuenta con seis, sobresaliendo Shanghái en la posición 1, Shénzhen en puesto 3, Ningbo-Zhoushan en la 6, Qingdao 7, Guangzhou 8, Tianjin 10, sin contemplar al puerto de Hong Kong que forma parte del país de China que por su puerto se ubica en la posición 4 durante 2013. Entonces China posee en sus litorales marítimos el 70% de los puertos que más contenedores mueven en el contexto de la economía internacional.

En el cuadro 1, puede observarse la dinámica del crecimiento económico de China, así como el movimiento a la alza en lo que corresponde al tráfico de contenedores.

Cuadro 1. Crecimiento del PIB y movimiento de contenedores en China

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

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG> 11 de mayo de 2015, y <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU> 11 de mayo de 2015.

El ritmo de crecimiento en la economía y en el movimiento de contenedores, se acompaña con el incremento de infraestructura. China en el año 2015 de acuerdo al reporte del año 2015 del World Economic Forum, ocupa el lugar 48 en lo que se refiere a la infraestructura, siendo ésta uno de los pilares básicos para incrementar la competitividad, y China avanza en el desarrollo de infraestructura en puertos y en vías de comunicación que le permiten incrementar sus tasas de crecimiento económico, así como el volumen de contenedores que transitan por sus puertos haciendo crecer las exportaciones e importaciones para con el resto del mundo.

De acuerdo a lo que hemos mencionado de los principales indicadores económicos de China, la convierten en la más grande del continente asiático, seguida por la India y Japón en lo que se refiere al valor del PIB, de igual manera su dinámica coadyuva en la transformación y dinámica económica de países de Asia, América, África, Europa y Oceanía.

El incremento en la generación de bienes y servicios para cubrir las necesidades de importación y exportación, permite a los chinos contar con la red de vías navegables más extensa del mundo, por ello 7 de los diez principales puertos del mundo se encuentran en China. De acuerdo a los datos del tráfico marítimo, se

observa que inician el siglo XXI con un movimiento de 41 millones de contenedores y para el año 2005 superan los 67 millones, para 2010 por arriba de los 130 y en 2012 supera los 160 millones de contenedores movilizados a través de sus puertos (cuadro 1).

El contenedor por vía marítima es el medio que más se utiliza para el transporte de mercancías en el contexto del comercio internacional, es por ello los países desarrollan infraestructura que los acerque o bien conecte con los océanos, para poder tener una mayor presencia de sus actividades económicas con los puertos, facilitando la entrada, así como la salida de bienes, y poder lograr una mayor interacción con los mercados internacionales, teniendo una mayor oferta y demanda en el mercado doméstico a través del comercio.

### **Puertos marítimos de China**

China divide sus puertos por zonas geográficas a lo largo de una amplia línea costera, 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 en productos diferentes.

El Delta del Yangtsé es la zona portuaria que mayor tránsito de contenedores experimenta, en esta área se ubican el puerto de Shanghái, así como los puertos fusionados en la primera década del siglo XXI de Ningbo-Zhoushan, que con mejoras en infraestructura logra convertirse en el tercer puerto más importante de China y sexto del mundo en 2013 (cuadro 2). De igual manera en China los puertos como Shenzhen ubicado como el tercer más importante del mundo en lo que corresponde al movimiento de contenedores, así como Guangzhou, Qingdao y Tianjin entre otros juegan un papel relevante en el crecimiento de las transacciones comerciales de China con la economía internacional.

Los puertos chinos mencionados en el párrafo anterior se encuentran en la segunda década del siglo XXI entre los diez más importantes del mundo de acuerdo al movimiento de contenedores (cuadro 2), de igual manera con su

dinámica incrementan las rutas comerciales para conectar los mercados y hacer que las exportaciones e importaciones no se detengan.

Cuadro 2. Lista de los 20 puertos que más contenedores mueven en el mundo (miles de contenedores).

Ranking	Port	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
1	Shanghai	33,617	32,529	31,700	29,069	25,002	27,980	26,150	21,710	18,084	14,557
2	Singapore	32,240	31,649	29,937	28,431	25,866	29,918	27,932	24,792	23,192	21,329
3	Shenzhen	23,280	22,940	22,570	22,510	18,250	21,414	21,099	18,469	16,197	13,615
4	Hong Kong	22,352	23,117	24,384	23,532	20,983	24,248	23,881	23,539	22,427	21,984
5	Busan	17,690	17,046	16,185	14,157	11,954	13,425	13,270	12,039	11,843	11,430
6	Ningbo-Zhoushan	17,351	16,670	14,686	13,144	10,502	11,226	9,349	7,068	5,208	4,006
7	Qingdao	15,520	14,503	13,020	12,012	10,260	10,320	9,462	7,702	6,307	5,140
8	Guangzhou	15,309	14,744	14,400	12,550	11,190	11,001	9,200	6,600	4,685	3,308
9	Dubai	13,641	13,270	13,000	11,600	11,124	11,827	10,653	8,923	7,619	6,429
10	Tianjin	13,010	12,300	11,500	10,080	8,700	8,500	7,103	5,950	4,801	3,814
11	Rotterdam	11,621	11,866	11,877	11,146	9,743	10,784	10,791	9,655	9,287	8,281
12	Dalian	10,860	8,060	6,400	5,242	4,552	4,503	4,574	3,212	2,665	2,211
13	Port Klang	10,350	10,000	9,604	8,870	7,309	7,970	7,120	6,326	5,544	5,244
14	Kaohsiung	9,938	9,781	9,636	8,872	8,581	9,677	10,257	9,775	9,471	9,714
15	Hamburg	9,302	8,864	9,022	7,900	7,007	9,737	9,890	8,862	8,088	7,003
16	Antwerp	8,578	8,635	8,664	8,468	7,309	8,663	8,176	7,019	6,482	6,064
17	Xiamen	8,010	7,202	6,461	5,820	4,680	5,035	4,627	4,019	3,342	2,872

18	Los Angeles	7,869	8,078	7,941	7,832	6,748	7,850	8,355	8,470	7,485	7,321
19	Tanjung Pelepas	7,628	7,700	7,500	6,530	6,000	5,600	5,500	4,770	4,177	4,020
20	Long Beach	6,731	6,046	6,061	6,263	5,067	6,350	7,316	7,289	6,710	5,780

Fuente: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> 8 de enero de 2015 y [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports) 15 de abril de 2015.

De acuerdo a lo presentado en el cuadro 2, observamos que hasta el año 2009, el puerto que tenía un mayor movimiento de contenedores era Singapur, a partir del año 2010 el país de China tiene una mayor presencia en el tráfico marítimo con su puerto de Shanghái, dicho puerto en 2013 logró mover 33 millones 617 mil contenedores.

La dinámica que presenta el puerto de Shanghái, lo convierte en uno de los más importantes de China y del mundo, asimismo se le puede considerar como la puerta de entrada y salida de mercadería a China. La localización geográfica del puerto de Shanghái es estratégica, situándose en el centro de la costa China y en el punto de confluencia de los flujos de transporte entre el norte y el sur de China y de Asia oriental, teniendo cercanía con los países de Corea del Sur y Japón que albergan ciudades muy importantes que se conectan por medio de Shanghái al gigante mercado de china, generando mayor transacciones en lo que se refiere a las exportaciones e importaciones, haciendo que la dinámica del puerto sea todavía mayor.

Durante el año 2004, Shanghái alcanza un movimiento de contenedores que supera los 14 millones, y para el año 2013 es superior a los 33 millones (cuadro 2), teniendo un crecimiento en el desplazamiento de mercancías por arriba del 100 por ciento en sólo 9 años, dinamizando la región y el desarrollo de infraestructura para tener una mayor conexión con la economía internacional. En la imagen 1, se

observa la cantidad de puertos marítimos que se encuentran en China y contribuyen al dinamismo económico del país.

Imagen 1. Puertos del País de China.



Fuente: tomada de [http://www.phoenixryzing.org/maps\\_schedules.html](http://www.phoenixryzing.org/maps_schedules.html) 11 de mayo de 2015.

### **Puerto de Shanghái**

El Puerto de Shanghái está situado en la municipalidad del mismo nombre Shanghái y el crecimiento del puerto como de la ciudad es influenciado por el incremento económico que ha sostenido el país de China tanto en las últimas décadas del siglo XX, como en los últimos tres lustros del siglo XXI (cuadro 1). Además por su ubicación geográfica cuenta con un puerto marítimo, y un puerto fluvial que lo hacen más dinámico, logrando a partir del año 2010 Shanghái superar al puerto de Singapur, convirtiéndose en el puerto de mayor tráfico de contenedores del mundo con 29.069 millones de TEU movilizados.

El puerto de Shanghái se sitúa en el Océano Pacífico, durante los siglos V y VII de nuestra era, se convierte en un pequeño pueblo pesquero y productor de sal. Para el siglo XII pasó a ser un centro algodonero, concentrándose las operaciones del puerto en el río Huangpu, posteriormente con el control de China de la dinastía

Ming (1368-1644) se dragó el río para mejorar los servicios de entrada y salida a través del puerto, asimismo como se presentaban ataques piratas por parte de los japoneses (Wokou), se construyó alrededor de la ciudad una muralla para frenar los ataques y que el puerto fuera seguro para el intercambio de mercancías. Es así, que para los años (1644-1912) durante la dinastía Qing, se continua impulsando a la ciudad y puerto de Shangháí convirtiéndose como el más importante de la región del Yangtzé (Port of Shanghai China, 2015), ello porque aceptaba buques oceánicos y tenía el control de las aduanas en el comercio exterior de la provincia de Jiangsu, pero para consolidarse el puerto durante estos años de 1644 a 1912, sucedieron en China diversos fenómenos que se mencionan a continuación:

De 1839-1842 se suscita la Guerra del Opio entre China y el Imperio Británico (Fairbank, 1999), al finalizar dicha Guerra en 1842, se firmó el Tratado de Nankín, con lo cual se obliga al país de China a mantener una apertura al comercio internacional de sus principales puertos marítimos, entre ellos Shangháí, además de ello el gobierno de China Cedía la isla de Hong Kong al gobierno Británico. Con la apertura se presenta la llegada de capitales y residentes, principalmente de los países de Francia, Estados Unidos y de Inglaterra que continúan fomentando el crecimiento de la infraestructura para que Shangháí se consolide como uno de los puertos más importantes desde comienzos del siglo XX. (Port of Shanghai China, 2015).

Por la importancia que tiene Shangháí, además de ser asediado por Europa y Estados Unidos, la nación vecina de Japón tiene sus ojos puestos en el puerto y en el año de 1937, tras la Batalla de Shangháí, las tropas de Japón derrotan al ejército Chino, logrando controlar tanto la Ciudad como el Puerto de Shangháí, con ello inicia la II Guerra Mundial en Asia, permaneciendo Shangháí bajo el dominio Japonés hasta el fin de la Guerra en 1945. De 1937 a 1945 la ciudad y puerto de Shangháí pierden poder económico y financiero, agravándose la situación en el año de 1949 cuando el Partido Comunista toma el poder y reduce drásticamente el

comercio exterior de China, asimismo provoca la salida de los capitales que se refugian en Hong Kong. (Shanghai Municipal Transportation Commission, 2015).

Para finales del siglo XX, en particular en la década de los noventa el gobierno Chino impulsa la ciudad y el puerto de Shanghái, volviendo a cobrar relevancia en el comercio, gracias al desarrollo de infraestructura que lo consolida en la segunda década del siglo XXI como el puerto que más contenedores mueve en el mundo. (World Port Source, 2015).

De acuerdo con la Shanghai International Port Group (2015), 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 3 embarcaderos, una profundidad de 12.8 metros y un total de 10 grúas para contenedores. Su superficie de 500 mil metros cuadrados le permite albergar más de 30,000 TEU a la vez, y una capacidad anual que se acerca a los 2 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 10 grúas post panamax.

Terminal 4: Port of Shanghai East Container Terminals Company, Ltd. Las terminales 4 y 5 se encuentran alejadas 7 km de las otras que fueron mencionadas en los párrafos anteriores (1, 2 y 3). Al igual que las otras consiste en incrementar la infraestructura para mejorar la capacidad del puerto, 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, que permite desde el año 2005 un mayor tráfico en el movimiento de mercancías que se exportan e importan

desde China al resto del mundo. En las imágenes 2 y 3, se puede apreciar la infraestructura del puerto de Shanghai, que le permite encontrarse en el top 10.

Imagen 2.



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-shanghai>

Imagen 3.



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-shanghai> 15 de mayo de 2015.

Shanghái tiene como principales socios comerciales a las economías asiáticas. Japón, Corea del Sur, Hong Kong y países del Sudeste Asiático. Por la dinámica económica y comercial de sus vecinos, Shanghái tuvo un crecimiento en el volumen de contenedores superior al 200% en lo que van del año 2000 al 2010, lapso de tiempo que le permitió ubicarse como el puerto que más mueve en el mundo. En el cuadro 3, se muestran las diferentes posiciones que ha ocupado en el ámbito mundial el puerto de Shanghái.

Cuadro 3. Posición del puerto de Shanghái de 2000-2013

<b>Year</b>	<b>World Ranking</b>	<b>Total TEU</b>
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

Fuente: Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports, [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports) 15 de abril de 2015, y <http://www.szport.net/eng/Statistics/index.jsp> 16 de mayo de 2015.

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, para que las

exportaciones e importaciones continúen dinamizando las actividades productivas y que el país asiático tenga una mayor participación en el comercio mundial.

### **Puerto de Shénzhen**

La ciudad de Shénzhen a la cual pertenece el tercer puerto más importante del país de China, el nombre de Shénzhen (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, siendo favorecida por el cauce de ríos navegables como el delta del río de las perlas que favorecen el comercio en la región (Shenzhen Port, 2015).

Shénzhen es una ciudad milenaria, dentro de los antecedentes como territorio se considera estuvo poblada dicha área desde antes de nuestra era, hasta el siglo XV de nuestra era los habitantes se dedicaban a la pesca, así como a la agricultura. Del año de 1573 a 1841, se crea el condado de Xinan que comprendía lo que conocemos con Shénzhen, así como el área territorial de la actual ciudad de Hong Kong (Shenzhen, 2015), los habitantes del condado expanden la actividad económica de dedicarse principalmente a la pesca y agricultura, se diversifican las actividades relacionadas con la explotación de la sal, té y especias.

A partir del año de 1842, después de la Guerra del Opio que pierde China contra Inglaterra, se firma el Tratado de Nankín, con el cual Hong Kong y otra parte del territorio del condado de Xinan pasan a ser ocupados por los británicos (Fairbank, 1999). Posteriormente en el año de 1913 cambia el nombre de Xinan, de igual manera ya existen más actividades económicas que permiten ir diversificando el mercado de la región. Para el año de 1979, el gobierno chino concedió a la ciudad el rango de prefectura y en 1980, se le dio el estatus de Zona Económica Especial (ZEE), siendo la primera en todo el territorio chino, como se contaba con abundante mano de obra barata, así como bajos precios en los terrenos, hizo atractivo el territorio para muchas empresas de Hong Kong y de otros lugares del planeta, trasladarán sus empresas a Shénzhen, trayendo consigo un auge

económico y urbanístico en la ciudad, como puede apreciarse en las imágenes 4 y 5. Convirtiéndose en uno de los lugares con mayor crecimiento económico y logrando que el puerto compita por un lugar cada vez más relevante en el contexto de la propia economía China y del mundo, gracias al desarrollo de infraestructura, inversión en tecnología y dinámica del transporte multimodal (Shenzhen, 2015).

Imagen 4. Puerto de Shénzhen.



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-shenzhen> 11 de mayo de 2015.

El puerto de Shénzhen cuenta con aproximadamente 140 muelles distribuidos en las áreas de Da Chan Bay, Shekou, Chiwan, Mawan, Yantian, Dongjiaotou, Fuyong, Xiadong, Shayuchong y Neihe. Asimismo siguen invirtiendo en la creación de más infraestructura que incrementé la vinculación de Shénzhen con el puerto de Hong Kong (Wikipedia, 2015).

Imagen 5. Puerto de Shénzhen.



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-shenzhen> 11 de mayo de 2015.

El acercamiento del Puerto de Shénzhen con Hong Kong, lo convierte en la actualidad en el segundo más importante de China, desde el año 2013 supera al puerto de Hong Kong y logra escalar al tercer puerto más importante del mundo en el movimiento de contenedores (Shenzhen Port, 2015).

El puerto se divide en zona este y oeste con 9 zonas portuarias: Shekou, Chiwan, Mawan, Yantian, Tung Tau Kok, Fuyong, Sand Bay, Xiadong y Neihe.

El puerto manejó 23,280 millones de TEU en 2013, superando al puerto de Hong Kong que movió 22,352, con ello Shénzhen se convierte en el segundo puerto más importante de China y el tercero en el ámbito mundial, con el desarrollo de más infraestructura, logra mantener un ritmo ascendente, permitiendo de igual manera que su crecimiento sea continuo por mantener costos inferiores a los que se tienen con su vecino Hong Kong, con lo cual más productos salen y entran por el mercado de Shénzhen (Shenzhen Port, 2015).

Antes de iniciar el siglo XXI, la infraestructura de la cual disponía Shénzhen no le permitía tener gran competencia con Hong Kong, pero gracias al crecimiento económico de China, así como de las inversiones canalizadas por parte del gobierno y emprendedores chinos, así como de otros países, hacen que el puerto de Shénzhen sea cada vez más dinámico, en 2014 sólo es superado por Shanghai y Singapur.

Por el puerto de Shénzhen en su mayoría transitan bienes provenientes de los mercados de Hong Kong, Estados Unidos de América, Asociación de Naciones del Sudeste Asiático, Japón, Unión Europea, Taiwán, Corea del Sur, Australia, Canadá y México. Países que se han convertido en los principales socios comerciales de China.

Como hemos mencionado, el puerto de Shénzhen mantiene lazos comerciales con las economías más dinámicas y mercados más grandes en el mundo, como son los Estados Unidos de América, Japón, La Unión Europea, Corea del Sur, Canadá, Australia, Hong Kong, Taiwán y México, así como las economías que integran la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático en las cuales sobresalen las economías de Singapur, Malasia, Indonesia, Filipinas, Tailandia y Vietnam, que con su dinámica de crecimiento económico y comercial necesitan expandir sus mercados tanto para las ventas y compras con el exterior, necesitando para ello utilizar la infraestructura de Shénzhen que les permita seguir incrementando sus transacciones comerciales.

En el cuadro 4, se observa el ritmo ascendente de Shénzhen, el cual de estar ubicado en el lugar 11 del ranking mundial en el movimiento de contenedores en el año 2000, logra subir 7 peldaños en el año 2003 y obtener la posición 4, deben transcurrir diez años para que se convierte en el tercer puerto más importante del mundo en 2013, ello muestra la competencia tan fuerte que existe en los puertos del mundo por desarrollar más infraestructura que les permita ser la mejor opción para el tránsito de mercancías que los conecte con el mundo.

Cuadro 4. Posición en el mundo y movimiento de contenedores del puerto de Shénzhen de 2000-2013.

<b>Year</b>	<b>World Ranking</b>	<b>Total TEU</b>
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

Fuente: Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports, [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports) 15 de abril de 2015, y Shenzhen Port <http://www.szport.net/eng/Statistics/index.jsp> 16 de mayo de 2015.

Analizando el ritmo de crecimiento que ha mantenido el puerto de Shénzhen, con base en el cuadro 4, nos damos cuenta que en una década tuvo un crecimiento por arriba del 400%, al pasar de 3, 993,714 en el año 2000 a 22,510,000 en el año 2010, dicho crecimiento contribuye para que durante 10 años (2003-2012), ocupe en el ranking mundial del movimiento de contenedores el lugar 4, y como ya fue mencionado en 2013, logre la tercera posición y se acerque al puerto de Singapur en el tránsito de mercancías. Con ello el valor de exportaciones e importaciones que salen o entran por Shénzhen, hacen que los servicios sigan creciendo y que el puerto represente una parte importante en lo que se refiere al comercio exterior de China.

### **Puerto de Ningbo-Zhoushan**

Los antecedentes del Puerto de Ningbo, se remontan a la dinastía Tang y Song, siendo un importante centro para el comercio, en 1522 los comerciantes provenientes de Portugal arribaron al puerto, mostrando la relevancia estratégica que tiene para las transacciones de mercancías con la región, se ubicaba entre los tres puertos más importantes de China para el comercio exterior. Asimismo después de la Guerra del Opio (Fairbank, 1999), con el Tratado de Nanjing en la década de los años 40 del siglo XIX, Ningbo fue uno de los cinco puertos (Ningbo, Guangzhou, Xiamen, Fuzhou y Shanghai) que se abrieron a los extranjeros para dinamizar el comercio exterior. (Ningbo.China, 2015; Ningbo Port, 2015 y Wikipedia, 2015).

Ningbo es de los puertos más concurridos de China, por ello en la segunda década del siglo XXI, ocupa la sexta posición en el ranking mundial del movimiento de contenedores, al igual que los otros puertos importantes de China, su posición estratégica cercana al río Yangtze, que facilita la navegación de grandes embarcaciones, así como sus vínculos con las economías más dinámicas del Noreste y del Sudeste Asiático, hacen que el puerto tenga un crecimiento en el movimiento de mercancías que requieren de su infraestructura para llegar a diferentes mercados. La dinámica creciente del comercio, así como el incremento

de la infraestructura, forzó la fusión de Ningbo con el vecino puerto de Zhoushan, convirtiéndoles en un importante centro para las transacciones comerciales. (Ningbo.China, 2015 y Ningbo Port, 2015). En las imágenes 6 y 7, se puede observar la infraestructura portuaria de Ningbo.

Imagen 6. Puerto de Ningbo



Fuente: tomada de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-ningbo> 11 de mayo de 2015.

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 se destacan los cereales, verduras, sésamo, ácido cítrico, plumas y pelusa, así como productos provenientes de la industria manufacturera y textil, sobresaliendo ropa, tejidos, juguetes, zapatos, valijas, bicicletas, electrodomésticos, herramientas, radares, entre otras mercancías. El trabajo de cada zona del puerto-puerto, conforma un área multifuncional de aguas profundas, que combina las zonas para hacer más competitiva la región, y de igual manera que el puerto escale en el ranking mundial del movimiento de contenedores, al pasar del lugar 76 en el año 2000, al sexto a partir del año 2009, como puede apreciarse en el cuadro 5.

Imagen 7. Puerto de Ningbo



Fuente: tomada de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-ningbo> 11 de mayo de 2015.

Ningbo, posee condiciones naturales que le permite ser uno de los puertos más importantes de China, mantiene rutas marítimas con los principales puertos del mundo, y con su dinámica económica permite que se transforme la estructura productiva en un espacio de alta competitividad, favorece las transacciones comerciales, así como la mejora constante de la infraestructura para cumplir con las diversas necesidades de las empresas y centros industriales, que requieren de los servicios del puerto al momento de hacer sus transacciones comerciales con los países de Asia-Pacífico, América, Europa, Oceanía y África, convirtiendo a la región en una de las más dinámicas en la entrada y salida de mercancías. En el cuadro 5, se presenta el ritmo de crecimiento del puerto de Ningbo, así como su acelerada competencia, ocupando mejores posiciones en el ranking global de competitividad de los puertos.

Cuadro 5. Movimiento de contenedores del Puerto de Ningbo-Zhoushan de 2000-2013.

Year	World Ranking	Total TEU
2000	76	902,000
2002	33	1,860,000
2003	22	2,772,000
2004	17	4,005,500
2005	15	5,208,000
2006	13	7,068,000
2007	11	9,258,800
2008	7	11,226,000
2009	8	10,502,800
2010	6	13,144,000
2011	6	14,686,000
2012	6	16,670,000
2013	6	17,351,000

Fuente: Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports, [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports) 15 de abril de 2015, y Ningbo Port <http://english.ningbo.gov.cn/>

El cuadro 5, muestra la relevancia adquirida del Puerto de Ningbo en el contexto de la economía mundial, de encontrarse en el lugar 76 en el año 2000, pasa al 33 en 2002, posteriormente al año 2003 forma parte de los 20 puertos más importantes del mundo al ocupar la posición 17 en el ranking mundial del movimiento de contenedores, y a partir del año 2008 se encuentra entre los diez puertos más importantes del mundo logrando la posición 7, en 2009 cae al lugar 8 y de 2010 en adelante se ubica como el sexto puerto del mundo.

## Puerto de Qingdao

El puerto de Qingdao se ubica en la provincia de Shandong, por su ubicación estratégica con conexión al mar Amarillo, lo convierten en un importante puerto marítimo para el establecimiento de bases navales, así como centros industriales que dinamizan el comercio exterior desde el siglo XVIII hasta la actualidad en el siglo XXI (Qingdao Port International, 2015). En las imágenes 8 y 9, puede verse parte de la infraestructura desarrollada en Qingdao, que lo posición en el top 10 de los puertos que más contenedores mueven en el mundo.

Imagen 8. Puerto de Qingdao.



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-qingdao> 11 de mayo de 2015.

La ciudad de Qingdao se forma cuando el gobierno Chino con la dinastía Qing en el poder decide crear un área de defensa contra posibles ataques navales en el año de 1891. Ocho años después el gobierno Chino en el año de 1898 otorga la

ciudad en concesión por 99 años a los alemanes, durante los años de 1898-1914 se convierte Qingdao en una base naval del gobierno alemán, dejando una influencia en la estructura productiva, así como arquitectónica y de organización en la ciudad. En 1914 durante la Primera Guerra Mundial, Japón le declara la guerra al país de Alemania, y la ciudad de Qingdao es ocupada por los japoneses hasta el año de 1922, fecha en la cual los chinos recuperan el control de la ciudad, volviendo a perderlo con Japón en el año de 1938, que ocupó de nuevo la ciudad hasta el final de la Segunda Guerra Mundial en 1945, posteriormente Estados Unidos convierte la ciudad en un cuartel general de la Marina estadounidense en el Pacífico. Es hasta el año de 1949 que China vuelve a tomar el control de Qingdao cuando las tropas comunistas lideradas por Mao Tse-tung ocupan la ciudad (Qingdao Port International, 2015; Qingdao Enciclopedia Britannica, 2015 y Wikipedia, 2015).

En la década de los años ochenta del siglo XX, Qingdao vuelve a ser un puerto importante para el comercio exterior, recibiendo grandes montos de inversión tanto del gobierno Chino, como capital proveniente principalmente de Corea del Sur, Japón y Alemania. Haciendo que la infraestructura crezca, así como las industrias que convierten a la ciudad y el puerto en un punto importante para los negocios en la región, dado que en el lugar se cuenta con recursos minerales, así como empuje de la industria pesquera, así como grandes extensiones de tierras cultivables que dinamizan tanto el sector primario, secundario, terciario y de igual manera hacen florecer nuevos proyectos que incrementan la infraestructura terrestre, marítima y aérea para conectarse con más mercados (Qingdao Port International, 2015; Qingdao Enciclopedia Britannica, 2015).

Imagen 9. Puerto de Qingdao.



Fuente: Tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-qingdao> 11 de mayo de 2015.

El Puerto de Qingdao, al igual que la economía del país de China, va en crecimiento constante, logrando cada año mayores niveles de competitividad que favorecen los negocios y el crecimiento de la infraestructura del puerto que hacen más eficientes las transacciones comerciales. Es así que de encontrarse en los 40 puertos más importantes del mundo en el movimiento de contenedores en el año 2000, pasó a ser parte de la lista del ranking de los 20 puertos que más contenedores mueven en el mundo durante los años de 2002 al 2008. A partir del año 2010 se ubica entre los diez puertos más importantes del mundo, ocupando la posición número 7 en el año 2013 (cuadro 6), y en China se convierte en el quinto puerto más importante, siendo superado por Shanghai, Shenzhen, Hong Kong y Ningbo-Zhoushan.

Cuadro 6. Movimiento de contenedores del puerto de Qingdao de 2000-2013.

Year	World Ranking	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

Fuente: Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports, [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports) , y Qingdao Port International <http://www.qingdao-port.com/en/index.jsp>

La dinámica de los puertos en el movimiento de contenedores muestra, como la dinámica de su crecimiento, obliga al incremento de infraestructura para poder responder a la demanda creciente para usar las instalaciones de los puertos. En el cuadro 6, se observa como de mover 2 millones 120 mil contenedores en el año 2000, para 2010 se incrementa en aproximadamente 10 millones, llegando a los 12 millones 20 mil contenedores, en 2013 el tráfico supera los 15 millones de contenedores, los cuales necesitan un mayor número de grúas que den abasto a la carga y descarga de la mercancía que entra y sale por el puerto de Qingdao.

## **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, siempre ha sido un puerto importante en el Sur de China, desde el periodo de las dinastías Ming 1368-1644 y Qing 1644-1912 conocido en estos años como el puerto de Cantón, estuvo operando como un puerto comercial estratégico en la Ruta de la Seda por el mar. Desde finales de la década del siglo XX y 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, que hacen 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, dicha bonanza genera que el puerto sea administrado por Guangzhou Port Group Co. Ltd, empresa estatal creada en el año de 2004, para con ello impulsar más el desarrollo de infraestructura terrestre, marítima y aérea que favorezca la competitividad del puerto y de la región. (Guangzhou Port Group, 2015; Port of Guangzhou China, 2015 y Wikipedia, 2015).

Las imágenes 10 y 11, ilustran como el puerto de Guangzhou con el desarrollo de la infraestructura portuaria, incorporando más grúas porticas, permiten el crecimiento del comercio, asimismo favorecen el desarrollo de empresas y centros industriales, que estimulan la inversión en crear más infraestructura marítima y terrestre para poder cubrir las necesidades de los exportadores e importadores de mercancías en la región.

Imagen 10. Puerto de Guangzhou



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-guangzhou> 11 de mayo de 2015.

Guangzhou, por sus números en el tráfico de contenedores se encuentra entre los más importantes de la zona sur de China. En el año 2000, transitaban por sus instalaciones 1 millón 429 mil contenedores, con lo cual pudo ubicarse entre los 50 puertos más importantes del mundo, en 2002 mueve 2 millones 180 mil contenedores, escalando del puesto 41 al 28 en el ranking mundial del movimiento de contenedores, y con ello ser parte de los 30 puertos más importantes del mundo hasta 2004, de 2005 al 2007 forma parte del grupo de los 20 puertos más importantes, de 2008 en adelante se integra en la lista de los 10 puertos que más contenedores mueven en el mundo, ubicándose en las posiciones 7 y 8 respectivamente, y moviendo en 2013 más de 15 millones de contenedores (cuadro 7).

Imagen 11. Puerto de Guangzhou.



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-guangzhou> 11 de mayo de 2015.

El crecimiento en el movimiento de contenedores del puerto de Guangzhou, 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.

Cuadro 7. Movimiento de contenedores en el puerto de Guangzhou de 2000-2013.

Year	World Ranking	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

Fuente: Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports, [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports), y Guangzhou Port Group (2015) <http://en.gzport.com/en/>

De acuerdo con los datos del cuadro 7, se observa el crecimiento sostenido del Puerto de Guangzhou que en una década tiene un incremento superior al 600%, mostrando con ello la relevancia que tienen en el movimiento de mercancías del mercado chino para con el mundo.

### **Puerto de Tianjin**

El puerto de Tianjin, es de los puertos más grandes del norte de China, así como la puerta de entrada marítima al mercado de Pekín. El nombre de Tianjin se relaciona con el significado de embarcadero de los emperadores, y durante la dinastía Ming, el puerto se convierte en una posición militar estratégica, por lo que se construyen murallas e instalaciones que resguarden a los soldados. (Tianjin Port, 2015; Tianjin Port Development Holdings Limited, 2015). Por su ubicación estratégica Tianjin, y el crecimiento de la infraestructura desde las últimas décadas del siglo XX, el puerto mantiene un crecimiento sostenido que le permite ubicarse entre los 10 puertos más importantes del mundo en lo que corresponde al movimiento de contenedores, llegando a superar los 13 millones de contenedores en el año 2013.

El Puerto de Tianjin, al igual que el resto de los puertos de China, se apoya para cubrir la creciente demanda de servicios marítimos para el movimiento de mercancías, en otros puertos. Tal es el caso de Tianjin que se apoya en Tanggu el más grande en el Norte de China, y que actúa como mencionamos en el párrafo anterior como puerta de acceso a Pekín. Cuenta aproximadamente con once embarcaderos de contenedores, siete de los cuales están especializados en la manipulación de carbón, y 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, 2015; Tianjin Port Development Holdings Limited, 2015 y Wikipedia, 2015). En las imágenes 12 y 13, puede observarse parte de la infraestructura que permiten al puerto de Nanjin encontrarse entre los más importantes del mundo.

Imagen 12. Puerto de Tianjin.



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-tianjin> 11 de mayo de 2015.

El puerto de Tianjin se encuentra localizado a una distancia aproximada de 4 kilómetros del Área de Desarrollo Económico y Tecnológico de Tianjin (TEDA), lo cual exige que el puerto mantenga una constante en las mejoras de los procesos que coadyuvan en ofertar servicios más competitivos, y que más empresas e industrias, lo tengan como punto de referencia para el movimiento de los bienes generados que se comercializarán en los diferentes mercados.

Imagen 13. Puerto de Tianjin.



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-tianjin> 11 de mayo de 2015.

El puerto de Tianjin mantiene relaciones comerciales con más de 300 puertos ubicados en distintos puntos del planeta, con los cuales las industrias establecidas en China, así como las que operan en otros países, tienen la necesidad de intercambiar los bienes y servicios generados con la intención de expandir sus mercados, sobresalen los países de La Unión Europea, Estados Unidos, Japón y

Corea del Sur, que mantienen mercados dinámicos, con presencia de sus productos en todo el mundo.

Cuadro 8. Movimiento de contenedores puerto de Tianjin de 2000-2013

<b>Year</b>	<b>World Ranking</b>	<b>Total TEU</b>
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

Fuente: Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports, [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports) y Tianjin Port Development Holdings Limited (2015), <http://www.tianjinportdev.com/en/home.htm>

Como puede apreciarse en el cuadro 8, el puerto de Tianjin desde los inicios del siglo XXI, se encuentra entre los 40 puertos más importantes del mundo, teniendo en el año 2000 la posición 36, para 2002 y 2003 escala al lugar 25 y 21 respectivamente, lo cual le permite ser parte de los 30 puertos que más contenedores mueven en el mundo. De 2004 al 2011, sigue escalando y se mete entre los 20 puertos más dinámicos en el movimiento de contenedores, durante estos años logra ubicarse en la posición, 18, 16, 17 y 11 en los años de 2009 al 2011. En lo que respecta a los años de 2012 y 2013 alcanza el lugar 10, y con ello

estar en el ranking global del top ten en el movimiento de contenedores. Coadyuvando con ello para que el país de China, sea el que más tránsito de contenedores tiene en el globo terráqueo que en 2012 supera los 160 millones contenedores movidos y en 2013 supera los 170 millones, mostrando con ello que la dinámica del crecimiento de la economía se mantiene y los puertos son un punto estratégico para el intercambio de mercancías con el resto del mundo.

Es importante hacer notar que el volumen de exportaciones por vía marítima que proceden de los diferentes puertos de China al resto del mundo, son mayores al de las importaciones. Sus principales socios comerciales son los países de Japón, Corea del Sur, Estados Unidos, Unión Europea y los países del Sudeste Asiático.

### **Bibliografía y fuentes electrónicas**

Banco Mundial (2015). Crecimiento del PIB anual <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG> 11 de mayo de 2015.

Banco Mundial (2015). Tráfico Marítimo de Contenedores <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU> 11 de mayo de 2015.

Containerization International Online (2015), <http://www.ci-online.co.uk> 8 de enero de 2015.

Fairbank, John K. (1999). The Cambridge History of China. Ed. Cambridge University Press Cambridge. Londres, Inglaterra.

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 (2015). <http://en.gzport.com/en/> 20 de febrero de 2015.

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.

Ningbo Port (2015). <http://english.ningbo.gov.cn/> 10 de abril de 2015.

Ningbo.China (2015). <http://english.ningbo.gov.cn/> 10 de abril de 2015.

Ningbo Port (2015) <http://english.ningbo.gov.cn/> 10 de abril de 2015.

Ningbo Port (2015) [http://www.nbport.com.cn/portal/wps/portal/en!/ut/p/c4/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3hidx\\_3EIsww9AAi1BHA08LR0tTV7dAI4NAA\\_2CbEdFAIrf-ME/](http://www.nbport.com.cn/portal/wps/portal/en!/ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3hidx_3EIsww9AAi1BHA08LR0tTV7dAI4NAA_2CbEdFAIrf-ME!/) 10 de abril de 2015.

Port of Guangzhou, China (2015). <http://ports.com/china/port-of-guangzhou-canton/> 20 de febrero de 2015.

Port of Qingdao, China (2015). <http://ports.com/china/port-of-qingdao/> 20 de abril de 2015.

Port of Shanghai, China (2015). <http://www.ship-technology.com/projects/portofshanghai/> 20 de enero de 2015.

Qingdao Port International (2015) <http://www.qingdao-port.com/en/index.jsp> 20 de abril de 2015.

Qingdao Port International (2015). <http://www.qingdao-port.com/en/index.jsp> 20 de abril de 2015.

Qingdao Enciclopedia Britannica (2015). <http://global.britannica.com/EBchecked/topic/607765/Qingdao> 15 de abril de 2015

Shanghai Municipal Transportation Commission (2015). [http://www.shanghaiport.gov.cn/English/introduction/info\\_001.html](http://www.shanghaiport.gov.cn/English/introduction/info_001.html) 15 de febrero de 2015.

Shanghai International Port Group (2015). <http://www.portshanghai.com.cn/en/> 15 de abril de 2015.

Shenzhen Port (2015). <http://www.szport.net/eng/Statistics/index.jsp> 20 de febrero de 2015.

Shenzhen Port (2015). <http://www.szport.net/eng/Statistics/index.jsp> 20 de febrero de 2015.

Shenzhen (2015). <http://shenzhen.made-in-china.com/info/about-shenzhen.html> 20 de febrero de 2015.

Tianjin Port Development Holdings Limited (2015). <http://www.tianjinportdev.com/en/home.htm> 25 de febrero de 2015.

Tianjin Port (2015). <http://www.chinadaily.com.cn/m/tianjinport/> 25 de febrero de 2015.

Top 50 World Container Ports <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> 8 de enero de 2015.

Wikipedia (2015). Ningbo <http://es.wikipedia.org/wiki/Ningbo> 11 de mayo de 2015.

Wikipedia (2015). Qingdao, <http://es.wikipedia.org/wiki/Qingdao> 11 de mayo de 2015

Wikipedia (2015). Shénzhen <http://es.wikipedia.org/wiki/Shenzhen> 15 de abril de 2015.

Wikipedia (2015). [http://en.wikipedia.org/wiki/Qingdao\\_Port](http://en.wikipedia.org/wiki/Qingdao_Port) 11 de mayo de 2015.

Wikipedia (2015). [http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_of\\_Tianjin](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Tianjin) 15 de mayo de 2015.

World Economic Forum (2015). The Global Competitiveness Report 2014-2015, <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015> 11 de mayo de 2015.

World Port Source (2015). [http://www.worldportsource.com/ports/commerce/CHN\\_Port\\_of\\_Shanghai\\_411.php](http://www.worldportsource.com/ports/commerce/CHN_Port_of_Shanghai_411.php) 15 de febrero de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-shenzhen> 11 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-ningbo> 11 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-qingdao> 11 de mayo de 2015.

[http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto\\_de\\_Cant%C3%B3n](http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Cant%C3%B3n) 11 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-guangzhou> 11 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-tianjin> 11 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-shanghai> 15 de mayo de 2015.

[http://www.phoenixryzing.org/maps\\_schedules.html](http://www.phoenixryzing.org/maps_schedules.html) 11 de mayo de 2015.

[http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports) 15 de abril de 2015.

## 2. Japón

El país de Japón mantiene un crecimiento económico relativamente bajo desde las últimas décadas del siglo XX, sin embargo ello no ha frenado su relevancia como una de las economías más importantes tanto en el siglo XX, como en el siglo XXI, siendo la segunda economía más grande del mundo hasta el año 2009, a partir del año 2010, el país de China ocupa la segunda posición y Japón pasa a la tercera en lo que corresponde al valor de su PIB valuado en miles de millones de dólares de en 2010 en 5, 495 y en 2013 corresponde a los 4,919 (BM, 2015).

El ritmo de crecimiento de la economía de Japón, también ha permitido que sus puertos marítimos mantengan un ritmo acelerado en el movimiento de contenedores superando los 20 millones en 2012 (BM, 2015), convirtiendo a Japón en un país importante en la parte económica y en lo que se refiere al tráfico marítimo de mercancías a través de los océanos, de igual manera de los 50 puertos más importantes del mundo, de acuerdo al número de contenedores que mueven, Japón cuenta con dos, sobresaliendo el puerto de Tokio en el lugar 28 y Yokohama en el 48, asimismo el puerto de Nagoya se acerca al ranking de los 50 puertos más importantes del mundo, ocupando la posición 51 en el año 2013. Entonces Japón además de competir con sus industrias en la mejora de sus procesos productivos, también juegan un papel importante sus puertos marítimos que hacen más eficiente los tiempos para la transacción de mercancías que se conectan con los diferentes mercados de la economía internacional.

En el cuadro 9, puede observarse la dinámica del crecimiento económico de Japón, así como el movimiento a la alza en lo que corresponde al tráfico de contenedores.

Cuadro 9. Crecimiento del PIB y movimiento de contenedores en Japón

Año	Crecimiento del PIB (porcentaje)	Movimiento de contenedores
2000	2.3	13,100,000
2001	0.4	13,127,144
2002	0.3	13,501,420
2003	1.7	15,055,696
2004	2.4	16,436,146
2005	1.3	17,055,082
2006	1.7	18,469,710
2007	2.2	19,164,522
2008	-1.0	18,943,606
2009	-5.5	16,285,918
2010	4.7	18,098,346
2011	-0.5	19,422,156
2012	1.8	20,115,479
2013	1.6	19,688,382

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG> 12 de mayo de 2015, y <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU> 12 de mayo de 2015.

El ritmo de crecimiento en la economía y en el movimiento de contenedores, se acompaña con el incremento de infraestructura. Japón en el año 2015 de acuerdo al reporte del World Economic Forum ocupa el lugar 6 en lo que se refiere a la infraestructura, siendo ésta uno de los pilares básicos para incrementar la competitividad, y Japón se encuentra entre los diez países que mejor infraestructura tienen, por ello la relevancia de su economía en el contexto mundial, y que parte de sus puertos ocupen una posición relevante en el tránsito de

mercancías que incrementan la oferta de bienes en los mercados domésticos e internacionales.

Como se ha mencionado en párrafos anteriores, Japón ocupa una posición relevante en los pilares de la competitividad, de igual manera su economía acompañada con mejoras en la infraestructura, mejoran los procesos de las diversas actividades económicas que se desarrollan en las fronteras de Japón, asimismo dicho país se convierte en un líder de las economías colindantes con las aguas de Asia-Pacífico, que con su dinámica coadyuva en la transformación económica de países de Asia, América, África, Europa y Oceanía.

El incremento en la generación de bienes y servicios para cubrir las necesidades de importación y exportación, permite a los japoneses contar con una red de vías navegables extensas sobre el Océano Pacífico, por ello los puertos marítimos de Tokio y Yokohama son parte del ranking mundial de los cincuenta puertos más importantes del mundo. Como se puede apreciar en el cuadro 9, de acuerdo con los datos del tráfico marítimo, se observa que los puertos de Japón inician el siglo XXI con un movimiento de 13 millones de contenedores, y para el año 2012 superan los 20 millones, bajando en 2013 a 19 millones 688 mil contenedores, que se mueven a través de sus puertos.

El tránsito de mercancías por los océanos, es el medio de transporte menos costoso en la actualidad, por lo tanto el movimiento de contenedores tiene un crecimiento en todos los mercados del globo terráqueo, siendo uno de los medios que más se utiliza para el movimiento de mercancías para conectarlas con los diferentes mercados, ante ello los países desarrollan infraestructura que los acerque o bien conecte con los océanos, para poder comercializar una mayor cantidad de bienes y servicios.

## Puertos marítimos de Japón

El país de Japón se localiza en un archipiélago, rodeado por las aguas del Océano Pacífico, y con ubicación en el Nordeste Asiático, se conforma el territorio por un conjunto de islas, siendo las más importantes de acuerdo al número de habitantes que en ellas residen, Honshu en la cual se concentra la población de Tokio, Yokohama, Osaka, Kobe, Kyoto y Nagoya, otra isla relevante es Kyushu que alberga las ciudades de Fukuoka, Kokura y Kitakyushu, le sigue la isla de Hokkaido que tiene la ciudad de Sapporo y por último Shikoku que tiene como principal ciudad a Takamatsu (Tokyo Port Terminal Corporation, 2015).

En la imagen 14, se puede ver la distribución del territorio de Japón, así como la localización de los puertos, que por su ubicación geográfica y estratégica, desde los primeros años de nuestra era cristiana, impulsan la economía y el comercio, asimismo permiten la transformación de la estructura productiva, por ser polos de atracción de inversiones de nuevas empresas, y centros industriales con procesos tecnológicos sofisticados que interactúan con los mercados globales.

Imagen 14. Puertos de Japón.



Fuente: tomado de [http://www.japanautopages.com/useful\\_resources/ports.php](http://www.japanautopages.com/useful_resources/ports.php) 12 de mayo de 2015.

Como se ha mencionado, la ubicación de los puertos de Japón al igual que otros ubicados en el Noroeste y Sudeste Asiático, desde los siglos XVII y XVIII han sido motivo de exploración y de exigencia de apertura para el comercio internacional por parte de potencias extranjeras, como Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Holanda y Rusia, que dándose cuenta de lo estratégico de dichos lugares, para el tránsito de las mercancías, han pactado diversos Tratados con la intención de verse favorecidos para el intercambio de bienes. Tal el caso entre otros del Tratado de Amistad y Comercio pactado entre Japón y Estados Unidos en el año de 1858 , en el cual se daba la apertura en el puerto de Tokio anteriormente conocido como Edo (de 1603 hasta el año de 1868), entre otros puntos del país nipón (Jansen, 1999).

Por las condiciones de su geografía conformada por islas, Japón cuenta con una amplia red de puertos que conectan al país, y de igual manera permiten a las empresas e industrias japonesas conectarse con los mercados mundiales, gracias al desarrollo de infraestructura marítima, terrestre y aérea, que fortalecen la competitividad de la estructura económica, generando una mayor demanda de diversas mercancías que son consumidas por la sociedad japonesa, así como un incremento en la oferta de productos nipones que son transportados para comercializarse en la economía internacional, jugando un papel relevante los puertos de Tokio que se encuentra entre los 30 puertos más importantes del mundo, y Yokohama como parte de los 50 puertos que más contenedores mueven en el contexto internacional, así como Nagoya, Kobe y Osaka que se ubican en el ranking de los 60 puertos que más contenedores mueven en el mundo.

Los puertos japoneses mencionados en al párrafo anterior se encuentran en la segunda década del siglo XXI entre los sesenta más importantes del mundo de acuerdo al movimiento de contenedores (cuadro 10), de igual manera con su dinámica incrementan las rutas comerciales para conectar los mercados y hacer que el tránsito de las mercancías no tengan impedimentos para llegar a su destino final.

Cuadro 10. Lista de los puertos que se encuentran entre el ranking de los 30 y 40 de mayor movimiento de contenedores en el mundo (miles de contenedores).

Ranking	Port	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
21	Tanjung Priok	6,590	6,200	5,618	4,715	3,800	3,984	3,900	3,280	3,282	3,170
22	Laem Chabang	6,032	5,830	5,731	5,068	4,538	5,134	4,642	4,123	3,834	3,529
23	Bremen	5,831	6,115	5,915	4,871	4,578	5,529	4,912	4,450	3,736	3,469
24	Ho Chi Minh	5,542	5,060	4,674	4,100	3,563	3,100	2,532	2,532	2,122	1,868
25	Lianyungang	5,490	5,020	4,850	3,870	3,021	3,001	2,001	1,302	1,005	N/A
26	New York	5,467	5,530	5,503	5,292	4,561	5,265	5,299	5,093	4,785	4,478
27	Yingkou	5,301	4,851	4,033	3,338	2,537	2,030	1,371	838	634	N/A
28	Tokyo	4,861	4,752	4,640	4,286	3,810	4,271	3,818	3,969	3,593	3,358
29	Jeddah	4,561	4,738	4,010	3,830	3,091	3,326	3,068	2,964	2,836	2,426
30	Algeciras	4,501	4,114	3,603	2,810	3,042	3,324	3,152	3,257	3,180	2,937
31	Valencia	4,328	4,470	4,327	4,207	3,653	3,593	3,043	2,612	2,410	2,145
32	Colombo	4,306	4,180	4,263	4,137	3,464	3,687	3,380	3,079	2,455	2,221
33	Mumbai	4,162	4,260	4,217	3,857	4,061	3,953	4,060	3,298	2,667	2,361
34	Port Said	4,100	3,631	4,272	3,646	3,300	3,202	2,127	2,127	1,522	869
35	Khor Fakkan	3,800	3,996	3,230	3,023	2,750	2,112	1,850	1,730	1,929	1,819
36	Manila	3,770	3,705	3,250	3,257	2,815	2,977	2,800	2,638	2,625	2,698
37	Felixstowe	3,740	3,700	3,519	3,400	3,100	3,200	3,300	3,000	2,700	2,717
38	Santos	3,446	3,172	2,985	2,716	2,252	2,675	2,533	2,208	2,240	1,883
39	Ambarli	3,378	3,097	2,686	2,540						
40	Colón	3,356	2,060	1,900	1,600	2,802	1,856	2,262	N/A	1,947	2,150

Fuente: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> 11 de mayo de 2015, y [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports) 15 de abril de 2015.

Como se puede apreciar en el cuadro 10, el puerto de Tokio se encuentra entre los 30 puertos que más contenedores mueven en el mundo, ocupando la posición 28 en 2013, pero hasta el año 2011 estuvo en el lugar 27 por arriba del puerto

Yingkou que se encuentra en el país de China, la dinámica en el tránsito de contenedores, muestra la competencia acelerada que se tiene entre puertos para incrementar sus redes y captar más buques, pero ello sólo se logra con mayor infraestructura que abarate los costos y eficiente los tiempos, haciéndolos más atractivos para las empresas e industrias que requieren sus servicios para exportar e importar diversos bienes.

Además del puerto de Tokio, en Japón se encuentran los puertos de Yokohama, Nagoya, Kobe y Osaka, los cuales se encuentran en el ranking de los 60 puertos más importantes del mundo (cuadro 11).

Cuadro 11. Lista de los puertos que se encuentran entre el ranking de los 50 y 60 de mayor movimiento de contenedores en el mundo (miles de contenedores).

Ranking	Port	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
41	Salalah	3,340	3,620	3,201	3,482	3,490	3,068	2,600	2,390	2,492	2,229
42	Taicang	3,267	4,015	3,058	2,212	1,510	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
43	Piraeus	3,164	2,745	1,680	1,198	665	434	1,373	N/D	N/D	N/D
44	Gioia Tauro	3,087	2,721	2,305	2,851	2,857	3,468	3,445	2,900	3,161	3,261
45	Balboa	3,064	3,251	3,232	2,759	2,012	2,011	2,167	988	663	N/D
46	Savannah	3,034	2,966	2,945	2,825	2,356	2,616	2,604	2,160	1,902	1,662
47	TanjungPerak	3,001	2,849	2,644	3,030	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
48	Yokohama	2,888	3,053	3,083	3,280	2,555	3,490	3,400	3,200	2,873	2,718
49	Vancouver	2,825	2,713	2,551	2,514	2,492	2,307	2,208	1,767	1,665	N/D
50	Marsaxlokk	2,750	2,540		2,371	2,260	2,300	1,900	N/D	N/D	N/D
51	Nagoya	2,709	2,655	2,623	2,549	2,113	2,817	2,890	2,740	2,470	2,304
52	Nanjing	2,670	2,300	1,493	1,400	1,160	1,292	1,056	N/D	N/D	N/D

53	Keelung	2,642	2,705	2,403	2,199	1,577	2,064	2,215	2,129	2,091	2,070
54	Durban	2,633	2,529	2,713	2,762	2,523	2,642	2,511	2,335	N/D	1,716
55	Tanger-Med	2,558	1,900	2,070	2,058	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
56	Kobe	2,553	2,568	2,470	2,556	2,247	2,556	2018	2,413	2,262	2,176
57	St Petersburg	2,515	2,525	2,365	1,928	1,341	1,983	1,697	N/D	N/D	N/D
58	Melbourne	2,492	2,548	2,507	2,348	2,236	2,157	2,256	N/D	1,863	1,910
59	Le Havre	2,486	2,306	2,220	2,400	2,240	2,488	2,638	2,130	2,119	N/D
60	Osaka	2,485	2,410	2,490	2,282	1,843	1,950	2,309	2,232	N/D	2,009

Fuente: [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports)  
y <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

Hemos mencionado que el país de Japón cuenta con 5 puertos que se ubican en el ranking de los 60 puertos más importantes del mundo en el movimiento de contenedores, siendo Tokio el que ocupa la posición número uno, en segundo Yokohama, en tercero Nagoya, en cuarto Kobe y en quinto Osaka (cuadros 10 y 11). Cada uno de los puertos ha tenido la siguiente dinámica en las transacciones comerciales que los conectan con el mundo.

Cuadro 12. Movimiento de contenedores de los cinco puertos de Japón que se encuentran, desde las últimas décadas del siglo XX en el ranking de los puertos más importantes del mundo en el movimiento de contenedores (Miles de contenedores).

Port	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2000
Tokyo	4,861	4,752	4,640	4,286	3,810	4,271	3,818	3,969	3,593	3,358	3,313	2,712	2,899
Yokohama	2,888	3,053	3,083	3,280	2,555	3,490	3,400	3,200	2,873	2,718	2,504	2,364	2,317
Nagoya	2,709	2,655	2,623	2,549	2,113	2,817	2,890	2,740	2,470	2,304	2,073	1,927	1,911
Kobe	2,553	2,568	2,470	2,556	2,247	2,556	2018	2,413	2,262	2,176	2,045	1,992	2,265

Osaka	2,485	2,410	2,490	2,282	1,843	1,950	2,309	2,232	N/D	2,009	1,609	1,514	1,474
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----	-------	-------	-------	-------

Fuente: Elaboración propia con datos de [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports), <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> y Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports.

El cuadro 12, muestra la dinámica de los puertos de Japón, los cuales en los primeros años de la primera década del siglo XXI, ubicaban a Tokio entre los 20 puertos que más contenedores movían, y entre los 40 más relevantes se encontraban Yokohama, Nagoya, Kobe y Osaka.

### **Puerto de Tokio**

El puerto de Tokio cobra una mayor relevancia durante el periodo Meiji que corresponde a los años de 1868-1912, durante este tiempo Tokio y el país en general, lograron reestructurar sus actividades económicas, modernizando la planta productiva y convertirse en una potencia económica, política y militar en el continente asiático, reconociendo su crecimiento en todos los aspectos los países de occidente (Jansen, 1999).

Como hemos dicho en párrafos anteriores, Tokio es el mayor puerto de Japón, y dicho país se considera posee la tercera flota marítima mercante más importante del mundo. Tokio cuenta con las principales vías que conectan Japón con las principales economías de Asia, América, Europa y Oceanía, de igual manera se contacta a través de ellas, con sus principales socios comerciales de la región, entre los cuales sobresalen China, Corea del Sur y países del Sudeste Asiático, por ello la infraestructura del puerto sigue crecimiento, para ofertar mejores servicios, acorde a las diversas necesidades que se exigen en el mundo de los negocios transfronterizos (Port of Tokyo Japan, 2015 y Tokyo Port Terminal Corporation, 2015).



Cuadro 13. Terminales y rutas de enlace del puerto de Tokio

Terminal	Rutas de funcionamiento
Oi Terminal Container	América del Norte, Europa, Nueva Zelanda, América del Sur, Asia, China.
Aomi Terminal Container	América del Norte, Europa, Asia, China, Corea del Sur.
Shinagawa Container Terminal	Asia, China, Corea del Sur.

Fuente: <http://www.tptc.co.jp/en/terminal/port/tabid/830/Default.aspx> 12 de mayo de 2015.

Imagen 16. Terminales del puerto de Tokio.



Fuente: tomad de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-tokio> 13 de mayo de 2015

Imagen 17. Infraestructura del puerto de Tokio



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-tokio> 13 de mayo de 2015.

Con la inversión para el desarrollo de más infraestructura, Tokio mueve año con año más contenedores, a lo largo del mundo, como puede verse en el cuadro 14.

Cuadro 14. Movimiento de contenedores del puerto de Tokio de 2000-2013

<b>Year</b>	<b>World Ranking</b>	<b>Total TEU</b>
2000	16	2,899,452
2002	20	2,712,348
2003	17	3,313,647
2004	22	3,358,000
2005	22	3,593,071
2006	23	3,969,000
2007	27	3,720,682
2008	26	3,727,300
2009	25	3,810,769
2010	25	4,286,000

2011	27	4,640,000
2012	28	4,752,000
2013	28	4,861,000

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports), <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> y Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports.

Siguiendo los datos del cuadro 14, se observa que hasta el año 2003, Tokio se ubicó en el top de los 20 puertos más importantes del mundo, la dinámica en el movimiento de contenedores siguió creciendo, pero el puerto descendió en la escala del ranking global, y desde 2004 se encuentra entre los 30 puertos que más contenedores mueven en los mares. Tienen un comportamiento similar los puertos de Yokohama, Nagoya, Kobe y Osaka, que también compiten por ser la mejor opción para el tránsito de mercancías en el Noreste Asiático.

### **Puerto de Yokohama**

Yokohama es el segundo puerto más importante de Japón, asimismo Yokohama es la segunda ciudad más relevante después de Tokio, formando parte del área metropolitana de la capital nipona (Port of Yokohama, 2015), lo cual la obliga al desarrollo de mayor infraestructura que le permita competir con Tokio y con el resto de los puertos de Japón y del Noreste Asiático.

La infraestructura moderna con que cuenta el puerto de Yokohama, le permite cubrir las necesidades tanto por vía marítima, como terrestre, a las empresas que relacionadas con el intercambio de bienes en los mercados internacionales (Yokohama, 2015).

Las imágenes 18, 19 y 20, muestran la modernidad de la infraestructura que rodea al puerto de Yokohama, que por sus niveles de desarrollado alcanzados también se convierte en un destino turístico que incrementa los niveles de inversión para contar con mejor infraestructura, que cubra las necesidades de los turistas, así

como de las empresas que mueven por dicho lugar las exportaciones e importaciones.

Imagen 18. Infraestructura del puerto de Yokohama.



Fuente: Tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-yokohama> 14 de mayo de 2015.

Como se mencionó en párrafos precedentes, Japón abrió su economía después de pactar diversos tratados con los países de Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Holanda y Rusia, antes de los acuerdos Yokohama como el resto de la economía tenían muy poca o nula participación en la economía internacional. Desde su conformación la ciudad de Yokohama fue un pueblo pequeño que se dedicaban principalmente a la pesca, así como actividades agrícolas, posteriormente durante el periodo Meiji que empujó el desarrollo industrial, económico y político de Japón, se crea en 1859 el puerto, diversificando sus actividades de la pesca, al comercio de la seda, intercambio de materias primas, así como el envío de mercancías elaboradas en las industrias japonesas. En la actualidad es la segunda ciudad más importantes de Japón, que impulsa el desarrollo de empresas con procesos tecnológicos de vanguardia, que coadyuvan al incremento de la infraestructura, así como de la competitividad (Port of Yokohama, 2015).

Imagen 19. Infraestructura del puerto de Yokohama.



Fuente: tomadas de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-yokohama> 14 de mayo de 2015.

Imagen 20. Infraestructura del puerto de Yokohama.



Fuente: tomadas de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-yokohama> 14 de mayo de 2015.

Como hemos mencionado en los párrafos precedentes, el puerto de Yokohama, cuenta con infraestructura muy sofisticada que le permite cubrir las necesidades de todo tipo de empresas e industrias que deciden exportar o importar bienes por dicho puerto (Yokohama Port Corporation, 2015). De igual manera cuenta con muelles abundantes y diversas terminales que le permiten operar tanto embarcaciones dedicadas al transporte de personas, como a los barcos que mueven mercancías industriales, así como alimentos frescos, la dinámica en el movimiento de diversos bienes, le permiten ubicarse en el año 2013, entre los 50 puertos más importantes del mundo en lo que corresponde al movimiento de contenedores (cuadro 15).

Cuadro 15. Movimiento de contenedores del puerto de Yokohama de 2000-2013

Year	World Ranking	Total TEU
2000	21	2,317,489
2002	26	2,364,516
2003	27	2,504,628
2004	27	2,717,631
2005	27	2,873,277
2006	28	3,200,000
2007	29	3,428,112
2008	29	3,481,492
2009	39	2,555,000
2010	37	3,280,000
2011	40	3,083,000
2012	43	3,053,000
2013	48	2,888,000

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports), <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> y Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports

En el cuadro 15, se muestra la dinámica mantenida por el puerto de Yokohama desde principios del siglo XXI, encontrándose del año 2000 al 2008 en el ranking del top 30, bajando de 2009 al 2010 al top 40, del año 2001 en adelante se ubica en top 50, ocupando la posición 40, 43 y 48. Si bien la infraestructura del puerto es de las más competitivas de mundo, también han florecido otros puertos en la región que han incrementado la oferta de servicios portuarios, generando que parte de la demanda se distribuya en la región, y que muchas empresas opten por desplazar sus mercancías por otros puertos ubicados en alguno de los países que forman parte de Asia-Pacífico.

### **Puerto de Nagoya**

El puerto de Nagoya se encuentra en la ciudad del mismo nombre, la cual es habitada por el hombre por miles de años, pero la ciudad como tal fue fundada en el siglo XIX, y el puerto a principios del siglo XX durante el periodo Meiji, caracterizado por transformar la industria y estructura productiva de Japón (Nagoya, 2015 y Nagoya Port, 2015). En las imágenes 21 y 22, se muestra la infraestructura desarrollada en Nagoya, la cual coadyuva en la competitividad del puerto, y que éste sea de los 100 más importantes del mundo.

Imagen 21. Infraestructura del puerto de Nagoya.



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-nagoya> 14 de mayo de 2015.

Al formar parte Nagoya de las ciudades distribuidas sobre la isla Honshu, tiene conexión con Tokio y Yokohama entre otras, lo cual obliga al gobierno y empresas para mantener un ritmo creciente en el desarrollo de infraestructura que permite mover un mayor número de contenedores con el resto del mundo (Nagoya Port Terminal Corporation, 2015).

Imagen 22. Infraestructura del puerto de Nagoya



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-nagoya> 14 de mayo de 2015.

Su ubicación geográfica le ha permitido a la ciudad y al puerto desarrollarse de forma continua en la economía y en la política a lo largo de los años, pero durante el conflicto de la Segunda Guerra Mundial, gran parte de su infraestructura fue destruida por el bombardeo que sufrió la ciudad durante la incursión bélica de los Aliados en Japón. Después de 1945, se inició con la reconstrucción de las vías de comunicación, marítimas, terrestres y aéreas, logrando que en dicho lugar empresas como Toyota y Mitsubishi motor entre otras, iniciaran sus operaciones y tuvieran un repunte en la economía doméstica y en los mercados internacionales, dinamizando la entrada y salida del puerto, tanto en el movimiento de autos, como en contenedores para ser parte del top 50 de los puertos más importantes del mundo (Port of Nagoya, 2015). En el cuadro 16, se muestra el ritmo en el movimiento de contenedores mantenido por el puerto de Nagoya desde los primeros años del siglo XXI.

Cuadro 16. Movimiento de contenedores del puerto de Nagoya de 2000-2013

<b>Year</b>	<b>World Ranking</b>	<b>Total TEU</b>
2000	28	1,911,920
2002	31	1,927,244
2003	31	2,073,995
2004	36	2,155,415
2005	34	2,491,000
2006	33	2,752,000
2007	35	2,896,221
2008	37	2,816,827
2009	49	2,112,738
2010	47	2,549,000
2011	48	2,623,000

2012	49	2,655,000
2013	51	2,709,000

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports), <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> y Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports.

Al igual que los puertos de Tokio y Yokohoma, Nagoya posee infraestructura que facilita el movimiento de mercancías a los diversos mercados del planeta, sin embargo va cediendo en el ranking de los puertos que más contenedores mueven en el mundo.

De encontrarse en el lugar 28 a finales de la década del siglo XX, en los primeros años del siglo XXI cae al lugar 31, después al 36, 34, 33, 35, 37 y 49, cerrando la primera década del siglo XXI en el lugar. Entrada la segunda década se ubica de nuevo en el 48 y 49, es decir pertenece al top 50 de los puertos que más mercancía mueven por medio de los contenedores, y en 2013 Nagoya pasa al grupo de países del top 60 (cuadro 16), como hemos mencionado, ello se debe a que en el comercio internacional los mercados son muy competitivos, y cada país estas generando condiciones propias, para incrementar la infraestructura que les permita conectarse de manera más rápida y eficiente con los principales puertos marítimos del planeta.

### **Puerto de Kobe**

Kobe forma parte de las cinco ciudades más importantes de Japón, y por medio de su infraestructura está conectada con el área metropolitana de las ciudades Kioto-Osaka-Kobe, que convierten el puerto en un corredor importante para el tránsito de mercancías en la región de Asia-Pacífico. (Port of Kobe Japan, 2015). Las imágenes 23 y 24, permiten ver la infraestructura con que cuenta el puerto de Kobe, mostrando modernidad y competitividad en sus instalaciones, para prestar servicios eficientes para la exportación e importación de mercancías.

Imagen 23. Infraestructura del puerto de Kobe.



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-kobe> 14 de mayo de 2015.

Imagen 24. Infraestructura del puerto de Kobe.



Fuente: tomado de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-kobe> 14 de mayo de 2015.

Los asentamientos humanos en Kobe datan de miles de años, asimismo el puerto tiene relevancia en el comercio exterior desde los siglos XII y XIII, en los cuales existía un comercio fuerte con el país vecino de China, de igual manera por su ubicación, se utilizaba como punto de enlace para conectarse con otros países y puertos de la región. La fundación de Kobe, tal como es conocida en la actualidad parte del año de 1889, y al igual que el resto de las ciudades niponas más sobresalientes, en la transformación de la industria y de las actividades productivas, deben su empuje al periodo Meiji (1868-1912), que desarrolló la economía en los puertos para estar mejor enlazado con el mundo para comercializar la creciente oferta de productos generados por las empresas japonesas. Otro punto importante es, que el puerto de Kobe también fue parte de los puntos estratégicos que se abrieron al comercio durante los Tratados de Amistad y Comercio que firmó Japón con los países de Occidente en la década de los cincuenta del siglo XIX (Port of Kobe Japan, 2015).

El Puerto de Kobe, también fue objeto de ataques durante la Segunda Guerra Mundial, lo cual trajo consigo la destrucción de la mayor parte de su infraestructura, teniendo que hacer nuevas inversiones desde los años cincuenta para crear las condiciones de competitividad desde los años ochenta y noventa del siglo XX, que para el siglo XXI, lo mantienen entre los puertos más importantes del mundo en el movimiento de contenedores (Ship-technology Port of Kobe Japan, 2015).

Como se ha mencionado, el puerto de Kobe mantiene un dinamismo creciente en el desarrollo de más y mejor infraestructura, que le permite mejorar la economía en la región. Asimismo forma parte del top de los 60 puertos que más contenedores mueven en el mundo (cuadro 17).

Cuadro 17. Movimiento de contenedores del puerto de Kobe de 2000-2013

Year	World Ranking	Total TEU
2000	22	2,265,992
2002	29	1,992,949
2003	32	2,045,714
2004	35	2,176,830
2005	39	2,262,000
2006	38	2,413,000
2007	54	2,018,980
2008	42	2,556,584
2009	46	2,247,024
2010	47	2,556,000
2011	51	2,470,000
2012	51	2,568,000
2013	56	2,553,000

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports), <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> y Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports.

Analizando el cuadro 17, se observa que el puerto de Kobe, al igual que sus hermanos los puertos de Tokio, Yokohama y Nagoya, van cediendo lugares en el ranking de los puertos que más contenedores mueven en el mundo. El ocupar posiciones más bajas en el top de los 100 puertos más importantes del mundo, no significa que los puertos de Japón, y en especial el de Kobe, carezcan de infraestructura, el bajar peldaños, sigue mostrando que se ha incrementado la oferta de puertos marítimos con infraestructura competitiva en la región de Asia-Pacífico, que conecta los mercados tanto del Noreste como del Sureste Asiático.

Kobe de estar en el lugar 22 en el último año del siglo XX, bajó al 51 en los primeros años de la segunda década del siglo XXI.

### **Puerto de Osaka**

Otro de los lugares importantes para el desarrollo de la economía de Japón, es el puerto de Osaka el cual también cuenta con la infraestructura más avanzadas en el mundo, logrando con ello una posición relevante en el contexto de la economía internacional (Port of Osaka, 2015). En las imágenes 25 y 26, se observa al igual que el resto de los puertos, una infraestructura muy competitiva para el tránsito de mercancías y personas por la región.

Imagen 25. Infraestructura del puerto de Osaka



Fuente: tomada de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-osaka> 14 de mayo de 2015.

Osaka forma parte de las cinco ciudades más importantes de Japón, las actividades productivas son impulsadas por diversos centros industriales (City of Osaka, 2015), que estimulan el comercio entre la población residente, así como con el exterior, haciendo de Osaka un atractivo para incursionar en nuevos

negocios con el mercado japonés, al formar parte de la triada metropolitana, Osaka-Kobe-Kioto.

Imagen 26. Infraestructura del puerto de Osaka



Fuente: tomada de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-osaka> 15 de mayo de 2015.

En sus orígenes Osaka fue conocido como Naniwa, y por órdenes del emperador Kotoku se convirtió en la capital del año 652-655, posteriormente volvió a ser la capital en 744 por orden del emperador Shomu, pero en el año 745 la capital se traslada al territorio de Kioto (conocido en esos años como Heijo-Kyo), su ubicación estratégica con conexión a los mares, contribuyó al fortalecimiento del comercio entre Japón, China y Corea. Para el siglo XVII y XVIII, Osaka se convierte en el centro económico de Japón, hasta la entrada del período Meiji, en el cual se designa al territorio de Tokio como la capital nipona, Osaka continuó desarrollándose pero fue paulatinamente perdiendo su influencia tanto económica

como política ante el florecimiento de Tokio como centro del poder (Osaka Prefectural Government, 2015 y Osakainfo, 2015).

También el conflicto de la Segunda Guerra Mundial, trajo efectos en la ciudad y puerto de Osaka, destruyendo gran parte de su infraestructura marítima, terrestre y aérea. Terminado el conflicto bélico se reconstruyó la infraestructura y volvieron a operar centros industriales que continuaron dinamizando el tráfico de contenedores a través del puerto, para ubicarlo entre los más importantes del mundo económico, que le permiten atraer inversiones tanto de los capitales domésticos, como de los mercados extranjeros, para hacer más eficientes las operaciones que se realizan en la ciudad, así como en el puerto (Osakainfo, 2015 y Osaka Port, 2015).

Como todo puerto competitivo, Osaka, opera con varios muelles y terminales para atender el tráfico marítimos, es así que el Centro Internacional de Contenedores Nanko, y el Centro Portuario Integral Osaka son entre otros de las fortalezas en la infraestructura que soporta la dinámica de las transacciones comerciales, relacionadas con lo que importa y exporta a los diversos mercados de Asia-Pacífico, América, Europa y Oceanía (Port of Osaka Japan, 2015).

En el cuadro 18, se muestra el ritmo de crecimiento que mantiene el puerto de Osaka en lo que corresponde al movimiento de contenedores, así como las diversas posiciones que ha ocupado en el ranking mundial de puertos, a partir de los primeros años del siglo XXI.

Cuadro 18. Movimiento de contenedores del puerto de Osaka de 2000-2013

<b>Year</b>	<b>World Ranking</b>	<b>Total TEU</b>
2000	36	1,474,201
2002	42	1,514,662
2003	47	1,609,632
2004	41	2,009,150

2005	N/D	N/D
2006	44	2,232,000
2007	45	2,309,820
2008	62	1,950,883
2009	56	1,843,067
2010	56	2,282,000
2011	52	2,490,000
2012	56	2,410,000
2013	60	2,485,000

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports), <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> y Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports.

Como puede apreciarse en el cuadro 18, el puerto de Osaka empieza el siglo XXI, ubicándose en el top de los 40 puertos que más contenedores mueven en el mundo, asimismo muestra con ello la importancia de dicho puerto para el comercio internacional de los productos que entran y salen del mercado japonés, contribuyendo al incremento de la oferta y demanda de más bienes que satisfagan a los consumidores.

Osaka genera una mayor competencia para que la infraestructura desarrollada, ofrezca mejores condiciones en lo que respecta al transporte marítimo, terrestre y aéreo. Por el puerto de Osaka, se mueven productos industriales, químicos, agrícolas, forestales, así como diversa maquinaria para fortalecer la estructura productiva de todos los mercados que conforman la economía global.

En el cuadro 18, se observa que hasta el año 2007, Osaka se ubicó en el top de los 50 puertos más importantes del mundo, la dinámica en el movimiento de contenedores tiene un descenso hasta el año 2010, para continuar con su ritmo de crecimiento en 2011, y vuelve a caer el número de contenedores que se mueven

en 2012 y 2013, haciendo que el puerto retroceda en el ranking del top 50, al top 60.

Con ello se muestra que los puertos se enfrentan cada vez más a una creciente competitividad en el comercio exterior, asimismo ello les exige continuar ofertando mejores servicios, porque cada país con conexión a los Océanos hará lo mismo con la intención de atraer más clientes a sus puertos, para tener economías dinámicas, como sucede en los puertos de China, que al impulsar el desarrollo de más puertos va ganando mayor presencia en el comercio internacional, y desplazando en importancia del movimiento de contenedores los puertos del país vecino Japón.

### **Bibliografía y fuentes electrónicas**

Banco Mundial (2015). Crecimiento del PIB anual <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG> 11 de mayo de 2015.

Banco Mundial (2015). Tráfico Marítimo de Contenedores <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU> 11 de mayo de 2015.

City of Osaka (2015), <http://www.city.osaka.lg.jp/contents/wdu020/port/> 8 de mayo de 2015.

Containerization International Online (2015). <http://www.ci-online.co.uk> 8 de enero de 2015.

Jansen, Marius B. (1999). The Cambridge History of Japan. Ed. Cambridge University Press Cambridge. New York, EUA.

Nagoya (2015). <http://www.nagoya-info.jp/en/about/> 8 de mayo de 2015.

Nagoya Port Terminal Corporation (2015). <http://www.nptc.co.jp/en/index.html> 8 de mayo de 2015.

Nagoya Port (2015). <http://www.japan-guide.com/e/e3307.html> 8 de mayo de 2015.

Port of Kobe Japan (2015). <http://www.kobe-meriken.or.jp/english/> 7 de mayo de 2015.

Osakainfo (2015). [https://www.osaka-info.jp/en/discover/learn/historical\\_overview.html](https://www.osaka-info.jp/en/discover/learn/historical_overview.html) 8 de mayo de 2015.

Osaka Port (2015). <http://www.mlit.go.jp/kankocho/cruise/detail/029/index.html> 4 de mayo de 2015.

Osaka Prefectural Government (2015). <http://www.pref.osaka.lg.jp/en/introduction/history.html> 10 de febrero de 2015.

Port of Nagoya (2015). [http://www.port-of-nagoya.jp/english/about\\_port.htm](http://www.port-of-nagoya.jp/english/about_port.htm) 8 de mayo de 2015.

Port of Osaka (2015). [http://www.searates.com/port/osaka\\_jp.htm](http://www.searates.com/port/osaka_jp.htm) 8 de mayo de 2015.

Port of Osaka, Japan (2015). <http://ports.com/japan/port-of-osaka/> 7 de mayo de 2015.

Port of Tokyo, Japan (2015). <http://ports.com/japan/port-of-tokyo/> 12 de mayo de 2015.

Port of Yokohama (2015). <http://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/english/history/> 11 de mayo de 2015.

Port of Yokohama (2015). [http://www.yokohamaport.org/portal/e/index\\_eng.html](http://www.yokohamaport.org/portal/e/index_eng.html) 11 de mayo de 2015.

Ship-Technology Port of Kobe Japan (2015). <http://www.ship-technology.com/projects/portofkobe/> 7 de mayo de 2015.

Tokyo Port Terminal Corporation (2015). <http://www.tptc.co.jp/en/terminal/port//tabid/830/Default.aspx> 12 de mayo de 2015.

Top 50 World Container Ports <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> 8 de enero de 2015.

World Economic Forum (2015). The Global Competitiveness Report 2014-2015, <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015> 11 de mayo de 2015.

Yokohama Port Corporation (2015). <http://www.yokohamaport.co.jp.e.df.hp.transer.com/> 11 de mayo de 2015.

Yokohama (2015), <http://www.yokohamajapan.com/things-to-do/jacks-tower/> 8 de mayo de 2015.

[http://www.japanautopages.com/useful\\_resources/ports.php](http://www.japanautopages.com/useful_resources/ports.php) 12 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-kobe> 14 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-nagoya> 14 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-osaka> 15 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-tokio> 13 de mayo de 2015

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-yokohama> 14 de mayo de 2015.

<http://es.wikipedia.org/wiki/Yokohama> 14 de mayo de 2015.

[http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports) 8 de febrero de 2015.

<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> 10 de enero de 2015.

[http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports) 15 de abril de 2015.

### 3. Corea del Sur

La economía de Corea del Sur mantiene un crecimiento acelerado desde la década de los años setenta del siglo XX, que le permite consolidarse como un país competitivo durante los años noventa (Nahm, 1993; Licona, 2011; Licona y Rangel, 2014). Asimismo entrado el siglo XXI, por su dinamismo económico y comercial, logra posicionarse como la doceava economía más grande del mundo que alcanzó un valor de acuerdo a su PIB valuado en miles de millones de dólares superior a los 1,300 en 2013, sólo superada por Estados Unidos, China, India, Japón, Alemania, Rusia, Brasil, Reino Unido, Francia, Italia y México (BM, 2015). El crecimiento económico, trae consigo el aumento constante en el ingreso per cápita, lo cual hace que los mercados crezcan y sean más dinámicos, por ello Corea del Sur, y el resto de los países necesitan mantenerse en un ritmo de mejoras que fortalezca permanentemente los procesos de las empresas, y de la infraestructura que les permite conectarse con los mercados mundiales, como es el caso de los puertos. En la imagen 27, se muestran las principales ciudades y puertos de Corea del Sur.

Imagen 27. Ciudades y puertos de Corea del Sur



Fuente: tomado de <http://www.koreanimmersion.org/4000/4200.php> 15 de mayo de 2015.

La dinámica en el crecimiento de la economía y del comercio, también ha permitido que los puertos marítimos de Corea del Sur mantengan un ritmo acelerado en el movimiento de contenedores superando los 22 millones en 2013 (BM, 2015), coadyuvando para que el país de Corea del Sur se encuentre entre las 20 naciones con mayor tráfico de mercancías que son movidas por contenedor, de igual manera uno de los puertos surcoreanos de nombre Busan, se encuentra en el top de los 10 puertos más importantes del mundo de acuerdo al número de contenedores que mueven, otros puntos importantes para el comercio internacional de Corea del Sur, son los puertos de Yeosu- Gwangyang, Incheon que se agrupan en la posición de los 70 puertos más importantes del mundo.

El ritmo de crecimiento económico, influye en el aumento del ingreso per cápita, lo cual hace que los mercados crezcan y sean más dinámicos, por ello Corea del Sur necesita mantenerse en un ritmo de mejoras que fortalezca permanentemente su estructura productiva. En el cuadro 19, puede observarse la dinámica del crecimiento económico de Corea del Sur, así como el movimiento al alza en lo que corresponde al tráfico de contenedores.

Cuadro 19. Crecimiento del PIB y movimiento de contenedores de los puertos de Corea del Sur

<b>Año</b>	<b>Crecimiento del PIB (porcentaje)</b>	<b>Movimiento de contenedores</b>
2000	8.8	9,030,174
2001	4.5	9,287,221
2002	7.4	11,719,500
2003	2.9	13,049,534
2004	4.9	14,363,194
2005	3.9	15,113,275
2006	5.2	15,513,935

2007	5.5	17,086,133
2008	2.8	17,417,723
2009	0.7	15,699,663
2010	6.5	18,542,804
2011	3.7	20,833,508
2012	2.3	21,609,746
2013	3.0	22,582,700

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG> 15 de mayo de 2015, y <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU?page=1> 15 de mayo de 2015.

La dinámica que mantiene Corea del Sur en el ritmo de crecimiento de su PIB y en el movimiento de contenedores, se acompaña con el incremento de infraestructura, en el año 2015 de acuerdo al reporte del World Economic Forum (2015), ocupa el lugar 14 en infraestructura siendo éste uno de los pilares más importantes para que los países alcancen mayores niveles de competitividad (Licona y Rangel, 2014), Corea del Sur al estar ubicado en el Noreste Asiático y tener entre otros vecinos a países como China y Japón, lo obligan al incremento de las inversiones tanto públicas como privadas que le permitan poder avanzar en el desarrollo de infraestructura marítima, terrestre y aérea para que tanto los mercados domésticos como internacionales estén mejor conectados, e ir ganando más espacios en el comercio exterior ante la creciente competencia que se presenta en el Noreste como Sudeste Asiático.

La inversión para disponer de puertos más sofisticados en el manejo de contenedores, así como el crecimiento en las vías de comunicación, le permiten al país de Corea del Sur tener mayores tasas de crecimiento económico, así como el volumen de mercancías que transitan por sus puertos, incrementando las exportaciones e importaciones para con el resto del mundo.

De acuerdo a lo que hemos mencionado en los párrafos anteriores acerca de los principales indicadores económicos de Corea del Sur, durante los primeros años de la segunda década del siglo XXI, convierten al país en la doceava economía más grande del mundo, y en la quinta del continente asiático, superada por China, India, Japón y Rusia, en lo que se refiere al valor del PIB, de igual manera con su ritmo de crecimiento coadyuva en la transformación económica de países de Asia, América, África, Europa y Oceanía.

El incremento en la generación de bienes y servicios para cubrir las necesidades de importación y exportación, permite a los surcoreanos contar con una extensa red de vías navegables, por ello, uno de los diez principales puertos del mundo se encuentra en Corea del Sur, y dos en el top de los 70 que más contenedores mueven en el contexto de la economía global. De acuerdo a los datos del tráfico marítimo, se observa en el cuadro 19, que inician el siglo XXI con un movimiento superior a los 9 millones de contenedores, y entrada la segunda década del siglo XXI superan los 20 millones, para 2012 mueven arriba del 21 millones y en 2013 superan los 22 millones de contenedores movilizados a través de sus puertos.

Hemos mencionado que desde la antigüedad, y hasta nuestros tiempos, el movimiento de las mercancías a través de los mares prevalece sobre cualquier medio de transporte, siendo el contenedor el medio que más se utiliza para el traslado de mercancías en el contexto del comercio internacional. Corea del Sur desarrolla infraestructura que los tenga mejor conectados con los océanos, para con ello poder tener una mayor presencia de sus actividades económicas, facilitando la entrada, así como la salida de mercancías, logrando una mayor interacción con los mercados internacionales, y que la economía siga ocupando un lugar relevante en el contexto del comercio mundial, por medio de disponer de una mayor oferta y demanda tanto en los mercados domésticos como internacionales.

En el cuadro 2, que muestra la lista de los 20 puertos más importantes del mundo, se observa que el puerto de Busan localizado en Corea del Sur, se encuentra desde los primeros años del siglo XXI en la posición cinco, sólo superado por los puertos de Hong Kong, Shénzhen, Singapur y Shanghái, perteneciendo los cinco a una gama de redes portuarias localizadas en el Noreste Asiático, que con el paso de los años, y con el incremento de la infraestructura, así como de centros industriales en los países de China, Singapur y Corea del Sur, hacen que la competitividad y el movimiento de mercancías crezca.

Corea del Sur, además de contar con el puerto de Busan, que tiene la posición número 5 en el ranking del top 10 de los puertos más importantes de la economía global, también cuenta entre sus fronteras con los puertos de Yeosu- Gwangyang, Incheon, localizados en el ranking del top de los 70 que más contenedores mueven en el mundo. Asimismo se tienen otros puertos relevantes como Ulsan, Pohang, Mokpo y Jeju, que si bien no figuran en el ranking del top 100 de los puertos más relevantes del mundo, por su ubicación han contribuido al desarrollo industrial de Corea del Sur, al contar con importantes centros industriales que han favorecido el crecimiento y la competitividad de la economía surcoreana.

En el cuadro 20, se muestran los puertos de Yeosu- Gwangyang e Incheon ubicados en el top 70 de los puertos más importantes en el mundo por los contenedores que mueven a los mercados internacionales.

Cuadro 20. Lista de los puertos que se encuentran entre el ranking de los 60 y 80 de mayor movimiento de contenedores en el mundo (miles de contenedores).

<b>Ranking</b>	<b>Port</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
61	Mundra	2,390	1,520	1,344	1,149	N/D	N/D	671
62	Oakland	2,347	2,344	2,343	2,330	2,045	2,236	2,387
63	Yeosu Gwangyang	2,285	2,154	2,253	2,073	1,810	1,810	1,736

64	Virginia	2,224	2,106	1,918	1,895	N/D	N/D	N/D
65	Incheon	2,161	1,982	2,329	1,903	1,559	1,770	1,663
66	Sydney	2,153	2,094	2,054	1,986	1,927	1,783	800
67	Yantai	2,150	1,850	1,709	1,527	N/D	N/D	1,250
68	Manzanillo (México)	2,118	1,992	1,763	1,509	1,130	1,409	1,411
69	Rizhao	2,027	1,749	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
70	Bruges-Zeebrugge	2,026	1,953	2,222	2,500	2,328	2,209	2,020
71	Cartagena	2,014	2,201	1,853	1,581	1,141	933	795
72	Genoa	1,988	2,065	1,847	1,759	1,533	1,766	1,855
73	Fuzhou	1,977	1,825	1,451	1,319	N/D	1,176	1,202
74	Houston	1,950	1,923	1,890	1,812	1,797	1,794	1,768
75	Callao	1,855	1,818	1,616	1,346	1,089	1,023	821
76	Shahid Rajae	1,763	2,318	2,762	2,593	2,206	2,000	1,686
77	Barcelona	1,720	1,756	2,014	1,946	1,800	2,569	2,610
78	Tacoma	1,718	1,711	1,489	1,455	1,545	1,861	1,924
79	Kingston	1,704	1,547	1,848	1,892	1,692	1,830	1,949
80	Dammam	1,659	1,622	1,492	1,333	1,227	1,247	1,087

Fuente: Elaboración propia con datos de [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports) y <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> y Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports.

Como se puede apreciar en el cuadro 20, el puerto de Yeosu Gwangyang desde los primeros años del siglo XXI es el segundo más importante de Corea del Sur, sólo en el año 2011, el puerto de Incheon movió más contenedores y ocupó la

segunda posición con 2 millones 329 mil, por Gwangyang en ese mismo año transitaron 2 millones 253 mil contenedores. En el cuadro 21, se puede observar la dinámica de los tres puertos más importantes de Corea del Sur.

Cuadro 21. Movimiento de contenedores de los tres puertos de Corea del Sur que se encuentran, desde las últimas décadas del siglo XX en el ranking de los puertos más importantes del mundo en el movimiento de contenedores (Miles de contenedores).

Port	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Busan	17,690	17,046	16,185	14,157	11,954	13,425	13,270
Yeosu Gwangyang	2,285	2,154	2,253	2,073	1,810	1,810	1,736
Incheon	2,161	1,982	2,329	1,903	1,559	1,770	1,663

Fuente: Elaboración propia con datos de [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports), <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> y Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports.

Revisando los cuadros 19 y 21, podemos darnos cuenta, que el Puerto de Busan mueve más del 70 por ciento de las mercancías que entran y salen por Corea del Sur, en el año 2010 representó el 76.3%, en 2011 el 77.6%, en 2012 el 78.8% y en 2013 el 78.3%, mostrando con ello la relevancia que tiene dentro del contexto del comercio exterior que realiza Corea del Sur. Asimismo muestra porque a lo largo de los años se ha mantenido en el top de los 10 puertos más importantes del mundo. Por su parte, los puertos de Yeosu Gwangyang e Incheon, también mantienen un ritmo de crecimiento coadyuvando para que la economía surcoreana no se detenga y continúen surgiendo nuevos polos de desarrollo, que empujan el crecimiento económico y comercial.

### **Puertos marítimos de Corea del Sur**

El país de Corea del Sur se encuentra rodeado por el Océano Pacífico, su conexión con las aguas marinas, le proporciona una ubicación estratégica para desarrollar diversos centros industriales relacionados con la parte del acero, naval,

automotriz, electrónica, entre otros, que al crecer, también empujan la modernización de los puertos por los cuales transitan insumos, y productos terminados de las empresas coreanas a los mercados del planeta (Nahm, 1993). Corea de Sur con la dinámica de sus puertos de Busan, Yeosu Gwangyang, Incheon, Ulsan, Pohang, Mokpo, Masan y Jeju, entre otros, incrementa las rutas comerciales para conectarse con los mercados, y hacer que las exportaciones e importaciones no paren.

### **Puerto de Busan**

Como se ha mencionado el puerto que se ha consolidado como el más importante de Corea del Sur es Busan (Port of Busan, 2015), que se encuentra en la ciudad del mismo nombre al sureste del país, la ciudad es muy extensa y se encuentra distribuida en varios distritos separados por el relieve montañoso del país, así como por la cuenca del río Nakdong. (Korea Visit Korea, 2015). Las imágenes 28, 29, 30, 31, 32, 33 y 34, se observa la infraestructura desarrollada en la ciudad y puerto de Busan.

Imagen 28. Ciudad de Busan.



Foto de Ángel Licona M.

Imagen 29. Ciudad de Busan.



Foto de Ángel Licona M.

Con su ritmo de crecimiento, y su contribución a la riqueza de Corea de Sur, la ciudad de Busan, con el soporte del puerto, es la segunda metrópoli más importantes después de Seúl (Life in Korea, 2015; Port of Busan, 2015 y Korea Visit Korea, 2015), y sigue construyendo más infraestructura con inversiones públicas y privadas, que hacen de la ciudad un atractivo para el movimiento de más contenedores, y de igual manera estimula el turismo, por su cercanía con ciudades de Japón y China.

Imagen 30. Puerto de Busan.



Foto de Ángel Licona M.

Imagen 31. Puerto de Busan.



Foto de Ángel Licona M.

Por su ubicación estratégica, el territorio en el que se ubica Busan, se encuentra habitado por el hombre desde hace miles de años, dedicándose los primeros pobladores a la pesca, así como a la alfarería. En el año 757 se le conocía por el nombre de Dongnae, cambiando por Busanpo durante el reinado de Goryeo (918-1392). Para el siglo XV con otra clase gobernante perteneciente a la dinastía Joseon, el puerto tiene apertura para el comercio con Japón, permitiendo el asentamiento de japoneses en dicho lugar. Para el siglo XVI, contando con una comunidad nipona en Busan, y por su posición relevante para el comercio, los japoneses se apropian del puerto al invadirlo en el año de 1592, después de una guerra intensa de 7 años entre japoneses y coreanos, el puerto es recuperado por Corea en 1598, después de tomar el control y expulsar a los japoneses, los coreanos no volvieron a permitir asentamientos de su país vecino, pero el ritmo de crecimiento obliga a reconsiderar la decisión, y es en el año de 1607, principios del siglo XVII que los coreanos permiten de nuevo el asentamiento de comunidades niponas en Busan (Nahm, 1993 y Dynamic Busan, 2015).

Con el desarrollo del comercio Busan adquiere mayor relevancia para el intercambio de las mercancías en el siglo XIX, y desde 1876 se permite la conexión con diferentes naciones tanto de Asia, como de Europa y de América. Por su dinámica en las transacciones comerciales, continúan los conflictos con los países vecinos que desean mayores concesiones en el lugar, entre ellos los Chinos, Rusos y Japoneses, hasta que estos últimos en 1905, convierten al país de Corea del Sur en protectorado, y de 1910 hasta 1945 (fin de la Segunda Guerra Mundial), en una colonia de Japón (Dynamic Busan, 2015).

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial en el año de 1945, el país de Corea es dividido en el Norte y Sur, durante los años de 1950 a 1953, se presenta la Guerra entre las dos Coreas (Historynet, 2015), el puerto de Busan sigue cobrando relevancia porque se convierte en la capital provisional del país, asimismo es punto de encuentro para el arribo de las tropas aliadas para combatir a las tropas

norcoreanas que habían tomado Seúl (Port of Busan, 2015 y Dynamic Busan, 2015).

Concluido el conflicto en 1953 con el Tratado de Armisticio entre las dos Coreas, se continúa impulsando el desarrollo del puerto de Busan, y durante los años sesenta, setenta y ochenta, durante el auge del desarrollo de centros industriales en Corea del Sur. Busan es el punto estratégico para la entrada y salida de los bienes que requieren las empresas e industrias exportar e importar, por ello el incremento de más y mejor infraestructura que lo posiciona como el puerto más importante de Corea del Sur y el quinto en el contexto mundial.

Imagen 32. Infraestructura de la ciudad y puerto de Busan.



Foto de Ángel Licona M

Imagen 33. Infraestructura del puerto de Busan.



Foto de Ángel Licona M.

Imagen 34. Infraestructura del puerto de Busan.



Foto de Ángel Licona M.

En las imágenes que se han mostrado de la ciudad y puerto de Busan, se aprecia el ritmo de crecimiento, así como la modernidad en la infraestructura marítima y terrestre que coadyuvan en la competitividad. Asimismo en el cuadro 22, se observa el ritmo de crecimiento del puerto de Busan, y su permanencia a lo largo de los años en el top 10 de los puertos más importantes del mundo por los contenedores que se mueven a través de la infraestructura generada.

Cuadro 22. Movimiento de contenedores del puerto de Busan de 2000-2013

<b>Year</b>	<b>World Ranking</b>	<b>Total TEU</b>
2000	3	7,540,387
2002	3	9,436,307
2003	5	10,407,709
2004	5	11,430,000
2005	5	11,843,151
2006	5	12,039,000
2007	5	13,270,703
2008	5	13,425,693
2009	5	11,954,861
2010	5	14,157,970
2011	5	16,185,189
2012	5	17,046,000
2013	5	17,690,000

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports), <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> y Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports.

De acuerdo con los datos del cuadro 22, Busan inicia el siglo XXI en la posición tres durante los años 2001 y 2002, sólo superado por los puertos de Singapur que en esos años se ubicó en la posición dos, y Hong Kong como líder de los puertos en el movimiento de contenedores. Después del año 2003, Busan pasa al lugar número cinco, porque los puertos de Shanghái y Shénzhen ocupan la tercera y cuarta posición respectivamente, Singapur y Hong Kong continúan en el segundo

y primer lugar. A partir de 2010 la primera posición la ocupa el puerto de Shanghai, y desde el año 2013, Shénzhen pasa a ser el tercer puerto más importante del mundo (Cuadros 2, 3, 4 y 22). Siendo Busan el que presenta mayor consistencia de permanencia en los peldaños tres y cinco del top de los cinco puertos que más contenedores mueven en el mundo.

Como las principales actividades económicas que se presentan en el puerto de Busan, se relacionan con la industria naval, acero, electrónica, automotriz, productos químicos, así como las actividades de la pesca y del turismo. Continúan impulsando el desarrollo de más infraestructura, para atraer más empresas y desarrollar industrias de alta tecnología que sigan impulsando la competitividad de puerto, e incrementar la entrada y salida de mercancías en el mercado de Corea del Sur.

### **Puerto Yeuso- Gwangyang**

El segundo puerto más importante de Corea del Sur en lo que corresponde al movimiento de contenedores es Yeosu-Gwangyang (Yeosu Regional Maritime Affairs and Port Administration, 2015). Se muestran las imágenes 35, 36 y 37, en las cuales se observa un incremento en la infraestructura marítima y terrestre, con la cual se permite tener una mejor conexión con los mercados, haciendo que el tránsito de las exportaciones e importaciones, tenga un ritmo ascendente.

El puerto Yeosu- Gwangyang se encuentra poblado desde hace miles de años, y su historia data desde tiempos anteriores al calendario cristiano, siendo un pueblo que se dedicaba a la caza, pesca, agricultura y alfarería. Uno de sus primeros nombres del pueblo establecido a un lado de las aguas del Océano Pacífico fue Heeyang-hyun, permaneciendo dicho nombre hasta el año 940, cuando durante el reinado Koryo se le denomina Gwangyang-hyun, un poco más al Sur se encuentra la ciudad y puerto de Yeosu en este lugar se libraron batallas importantes del ejército coreanos lideradas por el almirante Yi Sun-sin contra el ejército de Japón durante su invasión a Corea en 1592, y dominio de Busan hasta el año de 1598. Al

igual que el resto de los puertos de Corea, Yeosu fue de los primeros puertos que se abrieron al comercio exterior, opera como puerto moderno desde la segunda década del siglo XX (Yeosu City, 2015).

Imagen 35. Infraestructura del puerto Yeuso-Gwangyang.



Fuente: Tomada de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-gwangyang> 16 de mayo de 2015.

Imagen 36. Infraestructura del puerto de Yeuso-Gwangyang.



Fuente: Tomada de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-gwangyang> 16 de mayo de 2015.

Con el crecimiento de la economía coreana se presenta un incremento en las operaciones del puerto, asimismo se incrementa la infraestructura en el número de muelles durante los años setenta, época de expansión de la estructura productiva de Corea del Sur por la política de industrialización emprendida desde los años sesenta por su presidente Chung-he Park. Se construyen en 1974, los muelles Jungheung, Nakpo y Gwanyang (Yeosu City, 2015 y Licona 2011).

Para la década de los años ochenta, Corea del Sur logra innovar en los procesos y en los bienes elaborados por sus empresas y centros industriales (Licona, 2011). En este mismo contexto, como puerto Gwangyang incrementó su infraestructura en muelles y número de amarres, operando empresas de renombre internacional como POSCO con la planta más grande de acero en el mundo, y con la tecnología más sofisticada que le permiten manipular el acero en diferentes componentes que se demandan en la industria pesada como en la industria ligera por ello el número de entrada y salida de contenedores tiene un crecimiento con el paso de los años por su vínculo creciente con las economías del Noreste Asiático.

Imagen 37. Infraestructura del puerto Yeosu-Gwangyang.



Puente Yin Sun-sin. Fuente: Tomada de <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-gwangyang> 16 de mayo de 2015.

Hemos mencionado que el crecimiento de la economía y del puerto, obligan al incremento de infraestructura más competitiva en lo referente a las conexiones

con las vías marítimas, terrestres y aéreas. Desde el año 2007, después de una consulta entre la población se propuso fusionar las ciudades de Yeosu-Gwangyang-Suncheon formando una nueva metrópoli. Dando con ello mayor competitividad al área, así como la atracción de mayores inversiones por ser una Zona Económica Especial, que convierten al puerto de Gwangyang en un centro logístico para las operaciones de contenedores con el Noreste Asiático. Asimismo, han logrado después del año 2012, que fueron anfitriones de la “Expo 2012 Yeosu Corea”, convertirse en un importante centro turístico por los atractivos desarrollados entre otros el Parque Nacional Marino (Yeosu City, 2015 y Korea Beyond Meetings, 2015).

La infraestructura contribuye al incremento de la competitividad de los puertos, asimismo favorece un mayor volumen de entrada y salida de mercancías que se conectan con los diferentes mercados de la región, en el cuadro 23 se puede observar el crecimiento en el movimiento de contenedores que ha presentado el puerto Yeosu-Gwangyang.

Cuadro 23. Movimiento de contenedores del puerto de Yeosu-Gwangyang de 2007-2013

Year	World Ranking	Total TEU
2007	67	1,736,916
2008	66	1,810,164
2009	58	1,810,438
2010	57	2,073,000
2011	58	2,253,000
2012	60	2,154,000
2013	63	2,285,000

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports), <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> y Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports.

Observando los datos del cuadro 23, nos damos cuenta que después de la fusión en 2007 entre las ciudades Yeosu-Gwangyang-Suncheon, el puerto escalo a mejores posiciones en el ranking global de los puertos que más contenedores mueven en el mundo. De encontrarse en el lugar 67 en 2007, sube al 66 en 2008, y en 2009 al 58, para llegar al lugar 57 en el año 2010, la cual ha sido la mejor posición alcanzada por Yeosu-Gwangyang, pero como hemos mencionado ello no se debe a la falta de infraestructura o de competitividad del puerto, el cual cuenta con las instalaciones mejor equipadas y con la tecnología más avanzada. Pero el crecimiento del comercio, favorece el desarrollo de más puertos en la región y con ello se distribuye la oferta y la demanda como puntos de conexión durante su tránsito a los diversos mercados de la economía internacional.

### **Puerto Incheon**

En la ciudad de Incheon se encuentra el puerto del mismo nombre, y como hemos mencionado es el tercero más importante de Corea del Sur (Port of Incheon, 2015), después del puerto de Busan y Yeosu-Gwangyang, de igual manera la ciudad ocupa la tercera posición en la generación de riqueza solo superada por las ciudades de Seúl y Busan.

En Incheon se dispone de infraestructura de la más competitiva del mundo, en dicho lugar, se encuentra además del puerto marítimo, el aeropuerto más importante de Corea del Sur, el cual por más de cinco años permanece con el número uno del mundo en eficiencia de los tiempos, así como en seguridad, por su relevancia y conexión con la mayor parte de los países del mundo, la ciudad cuenta con el sistema de transporte más grande de Corea del Sur que le permite satisfacer la demanda de los miles de usuarios que entran y salen todos los días por la ciudad de Incheon. Las imágenes 38, 39 y 40, muestran la infraestructura creada en el puerto Incheon, coadyuvando al incremento de la competitividad para el movimiento de contenedores, dentro del mismo país, así como, con los principales socios comerciales de Corea del Sur.

Imagen 38. Infraestructura del puerto de Incheon.



Foto de Ángel Licona M.

Imagen 39. Infraestructura aeropuerto Incheon.



Foto de Ángel Licona M.

Incheon como el resto de las ciudades y puertos de Corea, tiene miles de años de tener asentamientos humanos. Su nombre antiguo era Jemulpo, desde al año de 1883 el puerto tiene más relevancia en el contexto del comercio exterior, cayendo su importancia durante el periodo colonial de 1910-1945, porque los japoneses utilizaron toda la infraestructura exclusivamente para satisfacer las necesidades de su industria. Después de estos años Incheon retoma su presencia en el comercio exterior, y cobra más fuerza como punto estratégico para su conexión con los diferentes mercados. Durante el conflicto bélico entre las dos Coreas de 1950-1953, se convierte en un punto estratégico, donde las tropas de Estados Unidos en conjunto con el mermado ejército surcoreano, emprendan una contraofensiva contra las tropas norcoreanas que avanzaban con destino a la ciudad de Busan, que durante esos años concentró los poderes, porque Seúl había sido invadido (Port of Incheon, 2015).

Después del año de 1953, y con el regreso de las tropas norcoreanas a sus cuarteles, respetando la línea del paralelo 38. Incheon continúa invirtiendo en infraestructura que impulse la economía, asimismo con el empuje económico que se emprende en todo el país de Corea del Sur, a partir de la década de los años sesenta. Para los años ochenta, Incheon se convierte en una ciudad Metropolitana, asimismo entrada la década de los años noventa, y con el establecimiento de relaciones diplomáticas por parte de Corea del Sur con China, así como con países de la Unión Soviética, se fortalece el dinamismo de Incheon. Entrado el siglo XXI, y con la apertura del aeropuerto de Incheon en 2001, se consolida como uno de los puntos más importantes y más competitivos de Corea del Sur, contando con Zonas Libres para el Comercio como es Songdo, uno de los lugares más sofisticados, y que en la segunda década del siglo XXI fue elegido para albergar el Fondo Verde de la Comunidad Internacional, dando más relevancia al cuidado del planeta, y con ello el compromiso de desarrollar tecnología más amigable con el medio ambiente por parte de las empresas y centros industriales coreanos.

Imagen 40. Infraestructura del puerto Incheon.



Foto de Ángel Licona M.

La relevancia de la ciudad, así como de las Zonas Libres para el Comercio, permite que el puerto marítimo mantenga un ritmo ascendente en el movimiento de contenedores, para desplazar las mercancías que entran y salen por la infraestructura marítima y terrestre desarrollada en Incheon (Port of Incheon, 2015). En el cuadro 24 se observa el comportamiento en el tránsito de contenedores que posicionan al puerto de Incheon entre los cien más importantes del mundo.

Cuadro 24. Movimiento de contenedores del puerto de Incheon de 2000-2013

Year	World Ranking	Total TEU
2000	80	611,261
2001	N/D	663,000
2002	N/D	770,000
2003	N/D	821,000
2004	N/D	935,000
2005	N/D	1,149,000
2006	N/D	1,377,000
2007	71	1,663,800
2008	69	1,770,884
2009	66	1,559,425
2010	60	1,903,000
2011	57	2,329,000
2012	63	1,982,000
2013	65	2,161,000

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_world's\\_busiest\\_container\\_ports](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports), <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>, Containerization International Online, <http://www.ci-online.co.uk> Container Traffic of the top 100 Ports, y Port of Incheon <http://www.portincheon.go.kr/english/> 16 de mayo de 2015.

Con los datos que se presentan en el cuadro 24, se observa la importancia estratégica del puerto de Incheon, creciendo en infraestructura y por lo tanto en el número de contenedores que se mueven a través de sus diferentes muelles. De mover 611 mil 261 contenedores en el año 2000, en cinco años trabaja dando servicio a un número que está por arriba del millón de contenedores, y para 2013 supera los 2 millones de contenedores, lo que le permite ser parte del top de los setenta puertos más importantes del mundo. Incheon mueve por su puerto productos relacionados con los circuitos electrónicos, partes de vehículos,

computadoras, televisores, aires acondicionados, aluminio, instrumentos de sonido y acero, entre otros.

La dinámica de Incheon, hace ver que la ciudad y el puerto, necesitan mantener su ritmo de crecimiento en mayor infraestructura que coadyuve en prestar mejores servicios a las empresas que toman la decisión de trasladar sus productos por uno de los puertos más competitivos de Corea del Sur, de igual manera al ser una ciudad metropolitana, se convierte en un punto estratégico para la operación de diversos centros industriales basados en procesos de producción que se acompañan de un alto desarrollo tecnológico, contribuyendo con ello a lograr mayores niveles de competitividad en la región.

### **Bibliografía y fuentes electrónicas**

Banco Mundial (2015). Crecimiento del PIB anual <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG> 11 de mayo de 2015.

Banco Mundial (2015). Tráfico Marítimo de Contenedores <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU> 11 de mayo de 2015.

BusinessKorea <http://www.businesskorea.co.kr/article/8963/record-freight-volume-incheon-port-container-traffic-reached-233-million-teu-last-year> 8 de mayo de 2015.

City of Osaka (2015). <http://www.city.osaka.lg.jp/contents/wdu020/port/> 8 de mayo de 2015.

Containerization International Online (2015). <http://www.ci-online.co.uk> 8 de enero de 2015.

Dynamic Busan (2015), <http://english.busan.go.kr/SubPage.do?pageid=sub0102> 8 de mayo de 2015.

Histotynet (2015). <http://www.historynet.com/stand-or-die-1950-defense-of-koreas-pusan-perimeter.htm> 8 de mayo de 2015.

Korea, Beyond Meetings (2015).  
[http://www.koreaconvention.org/eng/cities/vicinity\\_yeosu.kc](http://www.koreaconvention.org/eng/cities/vicinity_yeosu.kc) 7 de mayo de 2015.

Korea Visit Korea (2015).  
[http://english.visitkorea.or.kr/enu/SI/SI\\_EN\\_3\\_6.jsp?cid=259290](http://english.visitkorea.or.kr/enu/SI/SI_EN_3_6.jsp?cid=259290) 8 de mayo de 2015.

Licona Michel, Ángel (2015). Crecimiento económico, educación y tecnología: Corea del Sur y México. Editorial Académica Española, Deutschland, Alemania, 2011.

Licona Michel, Ángel (2011). Aprendizaje e innovación tecnológica, el caso de Corea del Sur, en Desarrollo económico, geopolítica y cultura de Corea Estudios para su comprensión en el mundo contemporáneo. Coordinadores Juan Felipe López Aymes y Ángel Licona Michel, Editorial Universidad de Colima y Korea Foundation, Colima, México, p.p. 27-48.

Licona Michel, Ángel y José Ernesto Rangel Delgado (2014). Pilares de la competitividad, educación superior, nuevas tecnologías y empleo en Corea del Sur y México, Revista Análisis Económico, Volumen XXVIII, Núm. 69, Tercer cuatrimestre de 2013. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco.

Life in Korea (2015). <http://www.lifeinkorea.com/travel2/Pusan> 8 de mayo de 2015.

Ministry of Land, Infrastructure and Transport <http://english.molit.go.kr/intro.do> 10 de mayo de 2015.

Ministry of Oceans and Fisheries.  
<http://www.mof.go.kr/eng/content/view.do?menuKey=491&contentKey=28> 10 de mayo de 2015.

Nahm, Andrew (1993). Korea, Tradition and Transformation, New Jersey, Hollym International Corporation.

Port of Busan (2015). <http://www.ship-technology.com/projects/portofbusan/> 8 de febrero de 2015.

Port of Busan (2015). [https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ports/793/Korea\\_port:BUSAN](https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ports/793/Korea_port:BUSAN) 10 de febrero de 2015.

Port of Incheo (2015). <http://www.portincheon.go.kr/english/> 7 de mayo de 2015.

Statistics Korea. <http://kostat.go.kr/portal/english/news/2/index.board><http://kostat.go.kr/portal/english/news/2/index.board> 10 de febrero de 2015.

World Economic Forum (2015). The Global Competitiveness Report 2014-2015, <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015> 11 de mayo de 2015.

World Economic Forum (2015). The Global Competitiveness Report 2014-2015 [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2014-15.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf) 15 de mayo de 2015.

World Port Source. [http://www.worldportsource.com/ports/commerce/KOR\\_Port\\_of\\_Incheon\\_1483.php](http://www.worldportsource.com/ports/commerce/KOR_Port_of_Incheon_1483.php)

Yeosu City (2015). [http://eng.yeosu.go.kr/home/eng/about\\_yeosu/attributes/page.wscms](http://eng.yeosu.go.kr/home/eng/about_yeosu/attributes/page.wscms) 8 de mayo de 2015.

Yeosu Regional Maritime Affairs and Port Administration (2015). [http://yeosu.mof.go.kr/service?id=en\\_index](http://yeosu.mof.go.kr/service?id=en_index) 8 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-busan> 16 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-gwangyang> 17 de mayo de 2015.

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-incheon> 17 de mayo de 2015.

[http://www.worldportsource.com/ports/review/KOR\\_Port\\_of\\_Gwangyang\\_1917.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/KOR_Port_of_Gwangyang_1917.php) 16 de mayo de 2015.

<http://spanish.korea.net/AboutKorea/Tourism/Recreation-Nature> 17 de mayo de 2015.

[http://spanish.visitkorea.or.kr/spa/TR/TR\\_SP\\_3\\_3.jsp?cid=1600619](http://spanish.visitkorea.or.kr/spa/TR/TR_SP_3_3.jsp?cid=1600619) 17 de mayo de 2015.

[http://spanish.visitkorea.or.kr/spa/TR/TR\\_SP\\_3\\_3.jsp?cid=1499886](http://spanish.visitkorea.or.kr/spa/TR/TR_SP_3_3.jsp?cid=1499886) 17 de mayo de 2015.

<http://service.icpa.or.kr/eng/info/run/index.jsp> 17 de mayo de 2015.

<http://world.kbs.co.kr/spanish/event/specialprogram/index.htm?No=51> 17 de mayo de 2015.

## 4. Filipinas

Cuadro 25. Información básica

País	Filipinas
PIB	\$694.6 mil millones (2014 est.) (USD)
Km línea costera	36,289 km
Movimiento portuario de contenedores	5 686 179 TEUs (2012)*
Miembro IMO** desde	1964

Fuente: CIA World factbook <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rp.html> [consultado 18 de mayo 2015]

\*UNCTAD "Review of Maritime Transport 2014"

\*\* International Maritime Organization

Filipinas es un país insular del Sureste de Asia. Está formado por el archipiélago del mismo nombre localizado en el Océano Pacífico. Con más de 7, 000 islas, sólo están habitadas unas 700. Las islas más grandes son la Isla de Luzón, isla Mindanao, Isla Palawan, Isla Mindoro, Isla Samar, Isla Masbate, isla Leyte, Isla Panay, Isla Negros, Isla Cebú e Isla Bohol. Cada una de estas islas tiene más de 20 puertos, aunque no todos son comerciales o manejan contenedores. De hecho, Filipinas tiene unos 1000 puertos. De ellos, 117 están catalogados como puertos internacionales (Philippines Foreign Policy and Government Guide. Country Profile: Philippines. , 2006).

Tiene una línea costera de 36,289 kilómetros. Sus características geográficas de archipiélago explica la afinidad natural del pueblo filipino para con el mar. De 76 provincias que tiene el país, 55 tienen costas.

Los puertos a los que se hará referencia son: Puerto de Manila, Puerto Cebú, Puerto Davao y Puerto bahía de Subic.

Mapa 5. Filipinas



©2015 Pacific Adventure Tour. [http://www.pacificadventuretour.com/cebu\\_philippines\\_info\\_maps/](http://www.pacificadventuretour.com/cebu_philippines_info_maps/)

Terminales de contenedores: Manila, Subic Bay, Sangi/Cebu, Cádiz, Polloc, Iligan, Mindanao y General Santos (LP., 2015).

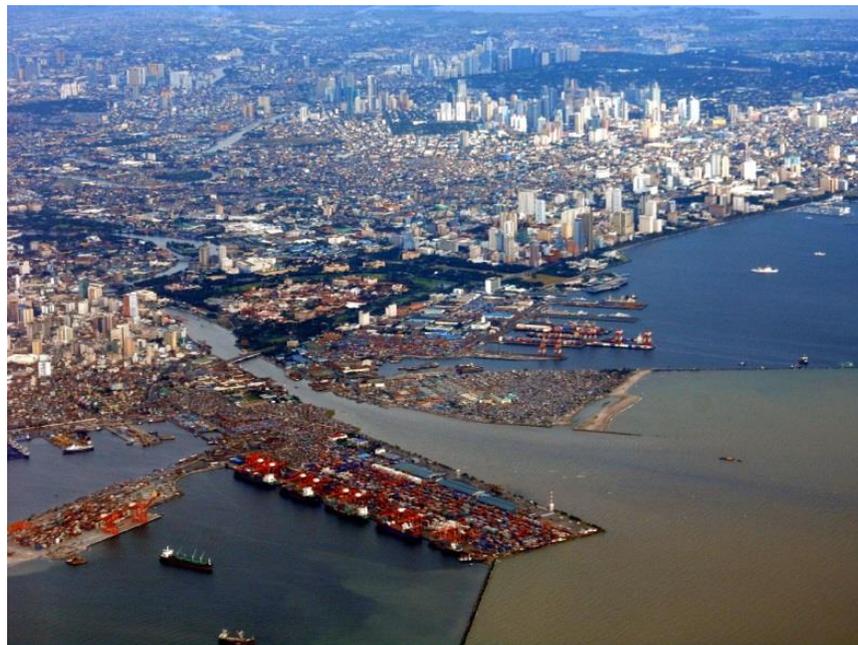
### **Puerto de Manila**

El Puerto de Manila está ubicado en la isla de Luzón, en la costa oriental, junto a la desembocadura del río Pasig y se extiende a lo largo de las costas del este de Manila Bay. Tiene una estratégica localización que sirve de enlace desde y hacia los puertos de Kaohsiung (Taiwán), Singapur, Shanghai (China) y Japón.

Este puerto moviliza 5.686.179 de toneladas al año (2013) incluyendo un tonelaje importante de productos refrigerados. Más del 70% de los contenedores que llegan a Filipinas se manejan a través del Puerto de Manila.

El puerto de Manila es el principal centro económico, cultural y político del país. Manila, la capital, es de las ciudades más densamente pobladas del mundo, con 18,000 habitantes por kilómetro cuadrado en 2013. Ejemplo de una economía diversa, los productos fabricados en el puerto incluyen los textiles, productos químicos, ropa, electrónicos, relojes, artículos de cuero, zapatos, y producción de hierro y acero. Los productos de exportación son madera, sogas, azúcar refinada, aceite de coco y copra.

Imagen 33. Puerto de Manila



Fuente: Fotografía Puerto de Manila, <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-Manila>

## Historia

La historia del Puerto de Manila es muy antigua (en tagalo Maynila). Ya en el siglo IX, por aquí pasaban mercancías provenientes de China, Japón, India, Malasia e Indonesia. En los siglos XV y XVI el reino de Tondo, que así se llamaba el antiguo reino filipino de procedencia hindú, fue atacado por tropas del sultán de Brunei quien intentó disminuir el comercio que el puerto de Manila tenía con China. A mediados del siglo XVI, el Puerto de Manila perteneció a los rajás musulmanes. El rajá Lakandula gobernó Tondo y las comunidades musulmanas que quedaban al sur estaban unidas en el Reino de Manila (Puerto de Manila).

Posteriormente, Miguel López de Legazpi, fue el Gobernador General de estas tierras que bautizó Las Filipinas. Oyendo rumores de la gran riqueza que había en Luzón, la isla donde se encuentra el Puerto de Filipinas, el gobernador envió una expedición y sus enviados mandaron mensajes de amistad a Manila. El rajá Salayman estaba dispuesto a aceptar esa amistad pero no a someterse a la dominación española. En 1570, las fuerzas españolas atacaron Manila y tomaron la ciudad. El Puerto de Manila se convirtió en un puesto de comercio colonial para los españoles. Se estableció un Virreinato en la Nueva España que gobernó las Filipinas, y el Gobernador General Legazpi, gobernó desde el puerto de Manila, pero subordinado al virrey en la Ciudad de México. De 1571 hasta 1815, la ruta de tráfico de galeones entre Filipinas y México floreció, y el puerto de Manila, se hizo famoso.

La población china que vivía en el puerto de Manila fue sometida a las leyes españolas y a restricciones comerciales. Tuvieron que pagar tributo a los funcionarios españoles. En 1574, 62 buques de guerra chinos y unos tres mil hombres atacaron el puerto de Manila en una rebelión contra los españoles, pero no tuvieron éxito y fueron derrotados fácilmente. Para evitar futuras rebeliones, los españoles les ordenaron desplazarse y establecerse en diferentes distritos.

Legazpi fundó la ciudad de Manila en 1571, pero fue hasta 1595, cuando en el Puerto de Manila se nombró oficialmente la capital de Filipinas.<sup>1</sup>

A mediados del siglo XIX el puerto de Manila se abrió al comercio con todos los puertos extranjeros. Sin embargo, Manila se convirtió en un hervidero de sentimiento anti-español que resultó en la rebelión de 1896. Entonces tropas estadounidenses invadieron el puerto de Manila en 1898 y los españoles fueron derrotados en Batalla de la bahía de Manila. España transfirió las islas a Estados Unidos en el 1898, lo que puso fin a más de tres siglos de dominio español. Todavía no terminarían las batallas porque los filipinos no aceptaron el gobierno estadounidense y estalló la guerra en 1899. Los filipinos resistieron durante muchos años hasta que en 1935, el gobierno estadounidense concedió la independencia de Filipinas, aunque se retiraron hasta 1941.

La paz en el Puerto de Manila duró poco pues se aproximó la invasión japonesa. Los japoneses bombardearon el puerto y el 2 de enero de 1942 y tomó la capital Manila. El escenario de la Segunda Guerra Mundial puso a Douglas MacArthur para liberar el puerto de Manila. Pero la ciudad fue destruida. Hay quienes afirman que la destrucción superó los límites y que sólo después de Varsovia, Manila era una ciudad desolada. De 1972 a 1990, el Puerto de Manila padeció la ley marcial, declarada por el presidente Ferdinand Marcos en el país, asesinato de Benigno Aquino, intentos de golpes de estado contra Corazón Aquino, delincuencia y desestabilización económica, política y social.

### Administración portuaria

Durante la década de los setenta, el Puerto de Manila, en su parte administrativa encabezada por los alcaldes, trataron de combatir la delincuencia, proporcionar educación, mejorar el bienestar social, y poner en marcha proyectos de

---

<sup>1</sup> Después, los británicos ocuparon el puerto de Manila durante dos años (durante la Guerra de los Siete Años entre Francia e Inglaterra) que después devolvieron a la Corona española con la firma de la Paz de Paris en 1763.

renovación urbana. Había casi 600 puertos nacionales y municipales y 200 puertos privados repartidos por las islas Filipinas. El Ministerio de Obras Públicas se encargó la abrumadora tarea de organizar, coordinar y planificar las actividades. La oficina de Aduanas propuso crear una nueva agencia de gobierno para integrar las operaciones portuarias y su desarrollo, y en 1973 el Banco Mundial condicionó un préstamo a cambio de crear una autoridad portuaria, la que quedó establecida en 1975 como la Autoridad Portuaria de Filipinas (PPA). Con ello se inició el desarrollo y operación de los puertos y distritos portuarios de la nación. Se creó el Consejo Consultivo Nacional de Puertos para facilitar la cooperación entre el sector público y el privado.

En 1987, se le dio autonomía financiera a la Autoridad Portuaria de Filipinas (PPA por sus siglas en inglés) y la responsabilidad adicional para la construcción de las instalaciones portuarias. Es decir, tiene la responsabilidad de establecer, desarrollar, regular, administrar y operar un sistema nacional de racionalización del Puerto en el que apoya el comercio y el desarrollo de la nación. La PPA ha modernizado al menos diez puertos (hasta 2010), ha mejorado los servicios portuarios, reducido los costos para los clientes del puerto.

La Autoridad Portuaria de Filipinas (PPA) promueve el comercio marítimo en apoyo a la industrialización del país. 12 de 117 puertos internacionales tienen terminales de contenedores y de pasajeros. Los puertos privados manejan más comercio internacional, mientras que el gobierno administra más los servicios portuarios y comercio nacional.

Actualmente, el Puerto de Manila es el más grande y concurrido del país y es considerado como la puerta de entrada de transporte marítimo a las Filipinas. De acuerdo con la AAPA (American Association of Port Authorities) el Puerto de Manila se ubica en la posición 36 con 3, 770,018 TEUs (Authorities).

## **Puerto de Cebú**

El Puerto Cebú tiene una historia similar a la del Puerto de Manila, El Puerto Cebú es el segundo puerto más importante del país. El Puerto de Cebú está situado en el centro del archipiélago filipino.

### Historia

Por siglos ha sido centro de comercio y se tiene registro que desde el año 900 D.C. ya se comerciaba desde aquí con vecinos asiáticos, especialmente China, Indonesia, Malasia y la India. En 1565 Cebú se convirtió en el primer asentamiento permanente español. Este asentamiento primero se llamó San Miguel y después cambió su nombre a Santísimo Nombre de Jesús. Los españoles construyeron aquí el primer fuerte. Legazpi declaró ciudad a Cebú en 1569, incluso años antes de declarar ciudad a Manila, 1571 (Ramilo & Reena., 2002).

El 30 de julio 1886 bajo el dominio colonial español, el puerto de Cebú fue declarado abierto al comercio mundial. Desde aquí se comerciaban especias, abacá, azúcar, maíz, copra, tabaco, madera, perlas y textiles nativos. Bajo el dominio americano, los productos que se comerciaban para el comercio exterior fueron cáñamo, aceite de coco, copra, azúcar, maguey, madera y tabaco.

### Administración Portuaria

La creación de la Autoridad Portuaria de Filipinas (PPA) en 1975, y después en la declaración de gobierno en 1977 de creación de organismos portuarios regionales autónomos, son los antecedentes administrativos de este puerto.

La Autoridad Portuaria de Cebú (CPA), creada por medio de la promulgación de la Ley de la República N° 7621, se firmó el 26 de junio de 1992, para administrar específicamente todos los puertos ubicados en la provincia de Cebú, separando eficazmente estos puertos del sistema de PPA. CPA comenzó sus operaciones y oficialmente se hizo cargo de todos los puertos de Cebú el 1 de enero de 1996. En 1995, la Oficina de Gestión de Puertos (PMO) Cebú y todos los puertos de la provincia de Cebú fueron puestos a disposición de la Autoridad Portuaria de Cebú (Authority, 2014).

El Puerto Internacional Cebú está diseñado para manejar 250.000 TEUs, pero en la actualidad está manejando alrededor de 300.000 TEUs. La nueva instalación portuaria tendrá una capacidad de diseño de 500.000 TEUs (Bayos, 2015).

### **Puerto de Davao**

El Puerto de Davao está situado en la costa sureste de la Isla de Mindanao. Es el segundo puerto de contenedores más grande de Filipinas con un tráfico de 72,000 TEUs. El Puerto de Davao, otrora llamado Sasa Wharf (aunque sus habitantes lo siguen llamando así), mantiene su distinción de primer puerto-eje exportador-importador en Mindanao. Este puerto también funciona como puerto de línea de frente en el intercambio comercial entre ésta y otras provincias del país, así como el puerto de comercio marítimo para muchos de los productos que se producen a lo largo del Golfo de Davao. En términos de ventajas topológicas, las islas pequeñas Samal y Talikud, situadas en el Golfo de Davao, lo protegen por su parte sur (Chew, Lee, & Tang., 2011).

Desde 2008, este puerto no ha dejado de modernizarse y el gobierno provincial llama a las inversiones<sup>2</sup>.

### Historia

Antes de que los españoles llegaran a Davao, el área fue gobernada por un cacique islámico de nombre Datu Bago que gobernó desde un asentamiento a orillas del río Davao. Posteriormente, durante los últimos cinco años del dominio español. Davao se convirtió en un punto geopolítico. Mientras que la soberanía española se había establecido a lo largo de la costa noreste de Mindanao en 1620, no fue sino hasta la conquista del Golfo de Davao en 1848, que los españoles, al mando del español Don José Uyanguren, dominaron de facto este lugar, pues siempre estuvo poblado por los moros que al final fueron expulsados o convertidos al cristianismo por los jesuitas.

---

<sup>2</sup> La región de Davao posee una de las plantaciones de plátano más ricas del país y representa la exportación de fruta más grande de Filipinas.

Después, los estadounidenses desembarcaron en la isla de Davao en 1900 y dándose cuenta del rico potencial agrícola, muchos lograron invertir. Poco a poco se fue desarrollando esta ciudad con granjas agrícolas, vías de comunicación y transporte. Esas mejoras estimularon el crecimiento de la región adyacente al puerto de Davao. Había grandes extensiones de bosque. Se crearon plantaciones de caucho, abacá y diferentes plantas importadas de Ceilán, India, Hawaii, Java y Malasia. Fue en demasía la plantación a gran escala que pronto surgió escases de mano de obra. Fue cubierta con trabajadores procedente de Luzón y por japoneses que se encontraban en Filipinas. Las dos primeras décadas del siglo XX, el Puerto de Davao floreció en importancia internacional.

Algunos trabajadores japoneses progresaron en este lugar de plantaciones. Entre ellos, un hombre de negocios japonés, Kichisaburo Ohta, obtuvo un permiso para trabajar la tierra y desarrolló plantaciones de abacá y coco con trabajadores japoneses que llegaron en principio en 1903. Los japoneses crearon el barrio Little Japan, su propia escuela, embajada, periódico, y santuario sintoísta. Los japoneses desarrollaron no sólo las plantaciones, sino que introdujo grandes empresas comerciales basadas en la copra (la carne seca del coco), la pesca, la madera y el comercio. Los filipinos adoptaron las técnicas de cultivo japoneses, y la agricultura fue pronto alimentación de la creciente economía de la región.

Davao se convirtió en una ciudad fletado en 1937, y se subdivide en tres provincias independientes en 1967. Durante el siglo 20, Davao City se convirtió en un crisol de culturas que todavía atrae a gente de todas partes de Filipinas que esperan llegar a ser rico en la tercer más grande ciudad de Filipinas. Poco a poco la ciudad de Davao fue creciendo en desarrollo y en población. En 1945, la invasión japonés y la Segunda Guerra Mundial devastaron Filipinas y llegaron los estadounidenses (Davao).

La historia de Davao tiene que ver con la mezcla que se encuentra en su reconstrucción. Es una mezcla de influencia española, estadounidense y morisca. Actualmente la ciudad que alberga el Puerto de Davao es potencialmente agrícola e industrial, negocios e inversión.

### Administración Portuaria

El Puerto de Davao se encuentra entre los puertos que, por decreto, la Administración Portuaria se comprometió modernizar desde 2010. Ya en 2007 el movimiento de contenedores en este puerto demostró la necesidad de crecer. Cerca de 21,500 embarcaciones hicieron escala aquí, incluyendo 1,750 buques extranjeros. En el mismo año manejó casi 9 millones de TEUs, de los cuales 5 millones fueron de carga externa, 3,9 millones de toneladas de carga nacional y 64.400 toneladas de transbordo (Port of Davao).

El puerto de Davao tiene relaciones comerciales con los puertos de Hong Kong y Singapur y con países como China, Australia, Medio Oriente, Europa y Estados Unidos.

De acuerdo con las estadísticas operacionales el Puerto de Davao registró 634.190 movimientos de TEUs por tráfico de contenedores en 2012 (Thai envoy to RP visits Davao port, 2013).

### **Puerto de Subic**

El Puerto de Subic, o Puerto de la Bahía de Subic, se localiza en la costa oriental del Mar de China en el sureste de Luzón. Est separado de la capital Manila por la Bahía de Manila y la Península de Bataam. Antes de ser un puerto comercial, el Puerto de Subic fue ocupado por una estación Naval estadounidense. Su geografía montañosa de los alrededores y puerto natural de aguas profundas lo caracteriza como área protegida de tifones. En la zona de puerto libre, viven unas 30000 personas, pero en la Ciudad de Olongapo, la ciudad adyacente, viven unas 200 mil.

El Puerto de Subic es el primer puerto libre del país y es muy importante para la economía filipina. Aquí se encuentran operando más de 700 proyectos de inversión. Un ejemplo es la industria de construcción coreana Hanjin Heavy Industries, la cuarta construcción naval más importante del mundo. Actualmente, existe el desarrollo portuario de la bahía de Subic que pretende convertirse en el Corredor Subic-Clark, con 45 kilómetros de largo.

Mapa 6. Puerto de Subic



Fuente: Corregidor Then and Now 503d PRCT Heritage Battalion. The fall of the Philippines. The Battle of Manila. <http://corregidor.proboards.com/thread/987/fort-wint-subic-bay>

### Historia Puerto de Bahía Subic

Antes de la llegada de los españoles, los pobladores vivían de la pesca de las ricas aguas del mar del Sur de China y de la caza (cerdo silvestre, aves y carabao de la selva). La aldea fue llamada Olongapo y todavía la comunidad practica las mismas actividades económicas.

En 1572, Juan de Salcedo llegó a Olongapo y a la bahía de Subic para recoger el tributo que daban al rey de España, Felipe II. Esta situación era incómoda para los habitantes aunque no opusieron resistencia cuando los españoles llegaron con sus armas y buques de guerra. Salcedo reportó a sus superiores que la profundidad de la bahía era perfecta para resguardar a los buques españoles. Los españoles comenzaron la construcción de un arsenal (1885) utilizando mano de obra nativa para así proteger sus intereses en las Filipinas contra la insurrección. Dragaron el puerto y la cuenca interior, construyeron un canal para dragado y un puente que hasta la fecha sigue recordando la historia del lugar.

Fue con la guerra española-estadounidense, en 1898, cuando los españoles sucumbieron. Arribaron barcos estadounidenses al mando del comandante Dewey hasta que el Tratado de París puso fin a la guerra pero que acabó con cualquier esperanza de la independencia de Filipinas. Los estadounidenses tomaron el puerto de Subic Bay que convirtieron en el punto importante para productos alimenticios y de abastecimiento de combustible para su flota. La ciudad de Olongapo empezó su desarrollo y con ello también el de la Base Naval del Puerto de Subic, hasta 1991 cuando el gobierno filipino no renovó el contrato de arrendamiento. El último barco de Estados Unidos salió del Puerto de Subic Bay a finales de 1992. El puerto entonces empezó su fase comercial y es reconocido como un puerto con modelo de conversión de bases militares a comercial ( Port of Subic bay ).

El puerto de Subic es un puerto comercial y turístico, y ha servido de anfitrión para acoger la Reunión de Líderes de APEC en 1996.

Según información reciente de la Autoridad Metropolitana de la Bahía de Subic, el puerto duplicará el manejo de TEUs en 2014. Se estima que llegará a 70.000 TEUs (38,000 TEUs en 2013). De los 3,000,000 de contenedores que manejan anualmente el puerto de Manila, el 15% o 450,000 TEUs proceden o son embarcados al centro y norte de Luzon. Así mismo se pretende simplificar el proceso de acreditación para los usuarios del puerto a solo un día. Para atraer más líneas navieras, la autoridad metropolitana de la bahía de Subic anuncio la reducción del costo de atracar por más del 80% (Pablo).

## **Bibliografía**

Authorities, A. A. (s.f.). Recuperado el 20 de Marzo de 2015, de AAPA Surveys: <http://www.aapa-ports.org/Industry/content.cfm?ItemNumber=900>

Authority, C. P. (2014). Recuperado el 20 de Marzo de 2015, de Cebu Port Authority: [http://www.cpa.gov.ph/index.php?option=com\\_content&view=article&id=142&mlid=110&mlItemid=111](http://www.cpa.gov.ph/index.php?option=com_content&view=article&id=142&mlid=110&mlItemid=111)

Bayos, K. (16 de Febrero de 2015). \$200-M new port in Cebu pushed; location under study. *Manila Bulletin*.

Chew, E. P., Lee, L. H., & Tang., L. C. (2011). *Advances in Maritime Logistics and Supply Chain Systems*. Singapur: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd.

Davao, G. d. (s.f.). *Davao City*. Recuperado el 20 de Marzo de 2015, de <http://www.davaocity.gov.ph/davao/profile.aspx?id=about>

LP., S. (2015). *Sea ports of Philippines*. Recuperado el 20 de Marzo de 2015, de <http://www.searates.com/maritime/philippines.html>

Pablo, R. (s.f.). Subic port's 2014 volume to jump 84% to 70,000 TEUs. *PortCalls Asia*.

Philippines Foreign Policy and Government Guide. Country Profile: Philippines. . (Marzo de 2006).

Ramilo, R., & Reena., R. (2002). *Philippine History I Module-based Learning*. Manila.: RBS-Social Studies Series.

Thai envoy to RP visits Davao port. (21 de Marzo de 2013). *Minda News*.

*World Port Source*. (s.f.). Obtenido de [http://www.worldportsource.com/ports/commerce/PHL\\_Port\\_of\\_Davao\\_1993.php](http://www.worldportsource.com/ports/commerce/PHL_Port_of_Davao_1993.php)

*World Port Source*. (s.f.). Recuperado el 20 de Marzo de 2015, de [http://www.worldportsource.com/ports/review/PHL\\_Port\\_of\\_Manila\\_1947.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/PHL_Port_of_Manila_1947.php)

*World Port Source*. (s.f.). Recuperado el 20 de Marzo de 2015, de [http://www.worldportsource.com/ports/cruising/PHL\\_Port\\_of\\_Subic\\_Bay\\_3512.php](http://www.worldportsource.com/ports/cruising/PHL_Port_of_Subic_Bay_3512.php)

## 5. Indonesia

Cuadro 26. Información básica

País	Indonesia
PIB	\$2.554 billones (2014 est.) (USD)
Km línea costera	54,716 km
Movimiento portuario de contenedores	9 638 607 TEUs (2012)*
Miembro IMO** desde	1961

Fuente: CIA World factbook

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html> [consultado 18 de mayo 2015]

\*UNCTAD "Review of Maritime Transport 2014"

\*\* International Maritime Organization

Indonesia se localiza en el sureste asiático entre el Océano Pacífico y el Océano Índico. Constituye un puente para dos continentes, Asia y Australia. El país es rico en recursos naturales como petróleo y gas, oro, plata, cobre, estaño carbón y pescado. Como archipiélago, Indonesia es dependiente de las vías marítimas para su comercio interno y externo. Geográficamente fragmentado, es fácil localizar a este país en el mapamundi.

El archipiélago de Indonesia se extiende sobre un área de 1,9 millones de kilómetros cuadrados desde Sumatra hasta Papúa Nueva Guinea. Si uno visitara las miles de islas que conforman este país tardaríamos años en recorrerlas todas. La distancia es muy larga lo que explica los problemas logísticos que enfrenta el país para mantener su unidad y competir con el exterior. La Compañía Naviera se ha convertido en la compañía de transporte nacional para los más de 250 millones de habitantes y es un eslabón vital para unir a todo el país.

La población no está distribuida en forma equitativa. Dos terceras partes se concentra en las islas más grandes de Java y Sumatra, pero también en islas pequeñas como Bali. Esta distribución es importante porque refleja el modelo de transportación que se utiliza en el comercio inter-islas y hacia el exterior. Gran parte de la producción de alimentos y manufacturas se localiza en Java y de aquí se embarcan las mercancías para las otras islas y para el mercado externo. La isla de Java es una isla sobrepoblada y aquí se encuentran los principales puertos.

El gobierno indonesio ha dispuesto que cuatro puertos permanezcan abiertos las 24 horas del día para motivar las actividades de importación y exportación comercial. La apertura respaldará los servicios de atraque, aduanas y servicios de inmigración. Así mismo, se pretende evitar que los buques gasten demasiado tiempo en el proceso de atraque y carga y descarga. El objetivo del actual gobierno es establecer un puerto internacional estándar que funcione como eje de la región. Se ha señalado que este puerto será el Tanjung Priok. El proyecto de remodelación y ampliación durará 5 años, a partir de 2014 y tiene un costo aproximado de 750 mil millones de dólares (Prameshwari, 2009).

Los cuatro puertos son Puerto Tanjung Priok en el norte de Jakarta, Puerto Belawan en Medan al norte de Sumatra, Puerto Tanjung Perak en Surabaya, Java Oriental y Soekarno-Hatta en Makassar al sur de Sulawesi. A excepción del último, se describirán a continuación los tres primeros y también se hará referencia a PELNI, la Compañía Naviera Nacional de Indonesia pues controla gran parte del transporte marítimo en el área y porque ha sido parte de la historia de este país.

Terminales de contenedores: Padang (Teluk Bujur)- Sumatra; Sungai Pakning; Perawang-Sungai Guntung-Sumatra; Palembang; Palembang- Sumatra; Pontianak- Kalimantan; Kuala Kapuas, KI; Samarinda- Kalimantan; Banjarmasin; Bandung, Java; Semarang, Java; Surabaya; Ujung Pandang, Sulawesi; Buatang; y Bitung (Sea ports of Indonesia).

## **Pelni**

A fines del periodo colonial una extensiva red naviera estuvo a cargo de la compañía holandesa conocida como KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij o Royal Packet Company). Esta compañía proporcionaba los servicios de transportación por todo el archipiélago y fue el único sistema de transportación que conectaba las islas. Es decir, fue una naviera de alcance inter-islas, con base en Batavia (hoy Jakarta) y también estaba vinculada con las líneas navieras de todo el mundo.

Con la independencia de Indonesia en 1949, la Compañía compitió con la línea naviera *Pelayaran Nasional Indonesia* (PELNI, siglas en indonesio) hasta que las condiciones del país forzaron a nacionalización y después a su fusión de KPM con otras líneas navieras. Es así que PELNI reemplazó a KPM (Dick, 1987).

Según registros de las negociaciones de KPM, el gobierno indonesio estuvo decidido a establecer una empresa estatal en diciembre de 1950. El por qué la acción se retrasó tanto tiempo es una especulación, aunque la inestabilidad política y económica del país en ese momento pudo haber tenido mucho que ver con eso. No fue hasta el 28 de abril de 1952 que la responsabilidad limitada de la empresa pública PELNI se fundó con un capital de 200 millones de rupias (DICK, 1986).

PELNI fue establecida en 1952 y es hoy la Compañía Naviera Nacional de Indonesia a cargo del gobierno. Cuenta con una flota de 43 buques que cruzan los mares de Indonesia. Es posible viajar, por ejemplo, desde Dumai en Sumatra hasta Kaimana en Papua en el buque Bukit Siguntang. Este viaje dura aproximadamente una semana (Dixon, 2005). Las embarcaciones de PELNI atracan en las islas más remotas del país, y llevan consigo personas y mercancías. PELNI es por excelencia el principal enlace hacia el "mundo exterior".

## Historia

Durante el siglo XIX, tres eventos tuvieron impacto en el transporte y comercio del Archipiélago Indonesio: la fundación de Singapur en 1819, la apertura del canal de Suez en 1869 y el comienzo de servicios de la KPM en 1981.

Geográficamente estratégico, exento de impuestos y seguro de los estragos de los reinos de malasios y holandeses, Singapur fungió como catalizador para el comercio regional. Preocupados por la explotación de Java por el Sistema de Cultivo, los holandeses no desarrollaron intereses en las islas más alejadas, donde, a mediados de 1830, había solo 15 asentamientos holandeses. Casi todo el comercio de esta área era recogido en Singapur.

La apertura del Canal de Suez en 1869 precipitó el reemplazo de la navegación de vela por vapor. Entre 1869 y 1879 el tonelaje de barcos de vapor que entraba a Singapur se incrementó cinco veces, mientras que las embarcaciones de navegación (excluyendo navíos malayos) disminuyeron por más de un cuarto. El impacto sobre el patrón de transporte y comercio en el archipiélago fue complejo. Además, en el mismo periodo, la duplicación del valor de las importaciones y exportaciones de Singapur, estimuló la demanda de los barcos nodriza. Después de 1869, propietarios chinos ayudaron a incrementar la disponibilidad de pequeños barcos de vapor de segunda mano a precio reducido, mientras cambiaban los navíos a los de vapor. Esto creó y reforzó los vínculos comerciales entre Singapur y las islas dispersas de Indonesia.

## **Puerto de Tanjung Priok o Puerto de Jakarta**

### Historia

En el siglo IV D.C. el antiguo puerto de Jakarta fue la capital del Indianizado Reino de Tarumanagara. Rey Purnawarman estableció la nueva capital de la Sunda Pura. Cuando el Reino Tarumanagara declinó, el territorio, incluido el futuro puerto de Yakarta, quedó bajo el Reino de Sunda, renombrando el área del puerto como Sunda Kelapa.

En el siglo 14, el Puerto de Sunda Kelapa era el puerto comercial para el reino de Sunda. Los primeros europeos llegaron a Jakarta en 1513. Cuatro barcos portugueses buscaban una ruta para comerciar las especias. En 1522, el reino de Sunda concedió permiso a los portugueses de construir un puerto aquí y proteger la ciudad del Sultanato de Demak de Java central. Esto no ayudó mucho, ya que en 1527, un guerrero malayo de ese sultanato, Fatahillah, conquistó el puerto, y lo rebautizó Puerto de Jayakarta.

Por su parte, de su relación con el príncipe Jayawikarta del sultanato de Banten, los holandeses llegaron al puerto de Jakarta en 1596 y después, en 1602, a la Compañía de las Indias Orientales británica se le permitió construir un puesto comercial en las cercanías de Banten que era su centro comercial en Indonesia hasta 1682. El príncipe Jayawikarta permitió a comerciantes británicos construir viviendas, lo que hoy son vestigios de edificios holandeses del siglo XVII. La relación con los holandeses se deterioró y soldados atacaron la Fortaleza Holandesa en 1615. El holandés repelió el ataque, quemando el fuerte Inglés, y obligó a los británicos a retirarse a sus naves. Esta acción consolidó el poder holandés en la zona, y se cambió el nombre del futuro puerto de Yakarta a Batavia en 1619.

Inmigrantes indonesios y chinos llegaron al puerto de Jakarta para aprovechar las oportunidades comerciales. La población creció y pronto superó la capacidad de albergue de la ciudad. El gobierno colonial trató llevar a cabo una deportación para controlar la migración china. En 1740, fueron masacrados unos cinco mil chinos, y los que corrieron con mejor suerte se trasladaron fuera de la ciudad. Brotaron epidemias en 1835 y 1870 que forzaron a la gente a moverse más al sur del puerto de Jakarta.

Durante la Segunda Guerra Mundial, los japoneses invadieron Indonesia. La capital volvió a cambiar su nombre. Después que los republicanos lograron la

independencia de Indonesia, establecieron su capital en Yogyakarta, dejando el puerto de Jakarta a sus ocupantes aliados. El puerto de Jakarta se convirtió de nuevo en la capital de la nueva nación.

El presidente Sukarno, visualizó al Puerto de Jakarta como una gran ciudad internacional y emprendió enormes proyectos que destacaron la arquitectura nacionalista y modernista de la ciudad, las vías de comunicación, edificios y hoteles y monumentos. Este desarrollo hizo que en 1966, el Puerto de Jakarta ganara el estatus equivalente a un estado o provincia. El Gobernador, Ali Sadikin, rehabilitó la infraestructura de la ciudad, construyó hospitales y escuelas, y alentó las artes. Limpió los suburbios y controló la migración para evitar la pobreza y el hacinamiento. Pronto, un boom inmobiliario cambio el carácter de la ciudad.

El auge terminó con la crisis económica de Asia Oriental de finales de 1990, y el puerto de Jakarta sufrió tensión política, protestas y violencia. Cientos de edificios en el Puerto de Jakarta fueron destruidos o dañados. El Presidente Suharto dimitió y desde entonces el Puerto de Jakarta se esfuerza por lograr la otrora importancia del puerto (Port of Jakarta).

Si la capital de Indonesia ha cambiado varias veces su nombre, Batavia, Yakarta, Jakarta, y otros, vamos a referirnos como Puerto de Tanjung Priok en lugar del Puerto de Jakarta para diferenciar un poco la historia del país con la del puerto como tal.

Mapa 7. Puerto de Jakarta



Fuente: <https://ireneses.files.wordpress.com/2014/07/picture2.jpg>

### Características

Tanjung Priok es el puerto más grande de Indonesia. Se localiza al oeste de Java a 13 kilómetros de la capital de Indonesia, Jakarta. Es el puerto principal para las manufacturas de Java y los alrededores y trata con el comercio costero e internacional. Fue construido inmediatamente después de la independencia de la República de Indonesia con el propósito de que barcos cargaran y descargaran las mercancías llevadas entre las islas y porque otros puertos, como el Sunda Kelapa, no tenían capacidad para manejar el creciente comercio que implicó la apertura del Canal de Suez.

El Puerto Tanjung Priok está bien protegido por rompeolas con infraestructura de todo tipo de contenedores y carga. Sin embargo, a la fecha ha sido notoria su limitada capacidad e ineficiente operación y pocas vías de acceso. Tiene una capacidad actual de 600 contenedores por hora y se ubica en el sitio 26 del ranking mundial, moviendo 3, 984,000 de TEUs (2008). En términos de tráfico de embarcaciones, en 2008 registró recepción de 7,150 embarcaciones como puerto de escala.

El proyecto que el gobierno, mediante la operadora portuaria estatal, tiene en este puerto de estándar nacional e internacional, incluye inversión para mejorar la infraestructura iniciando en 2010. Esta operación es parte del Plan Quinquenal de modernización del Puerto Tanjung Priok. Reducirá los costos de los servicios a la mitad y reducirá el tiempo de atraque.

Imagen 34. Puerto Tanjung Priok



Fuente: Port Strategy <http://www.portstrategy.com/> | Tanjung Priok - Indonesia

El puerto de Tanjung Priok se encarga del comercio de exportación de Indonesia y de los principales transbordos con otras islas en el sureste de Asia y el Pacífico Sur (Tanjung Priok Port).

Imagen 35. Puerto Belawan



Fuente: Maritime Activity Reports, Inc. <http://www.marinelink.com/news/belawan-tanker-kills389436.aspx>

El Puerto Belawan se localiza en el norte de la Isla de Sumatra, sobre el Río Deli, ciudad de Medan. Fue construido en 1890, para trasportar el tabaco que llegaba por ferrocarril desde el interior de la gran isla. Posteriormente, se amplió (1907) con una sección destinada para los comerciantes chinos e indígenas pero quienes ocuparon la mayor parte estaba reservando para el transporte marítimo europeo.

A principios del siglo XX el negocio de las plantaciones de caucho, aceite de palma y otras mercancías que se producían en el norte de Sumatra, hicieron que se construyera más instalaciones de atraque. En 1938, el puerto se convirtió en el más grande de las Indias Orientales Holandesas en términos de carga. Sin embargo, los volúmenes de carga se redujeron sustancialmente después de la independencia de Indonesia, que hasta 1960 volvió a recuperar.

Una importante reestructuración fue la de 1985 con la construcción de una terminal de contenedores con lo que re-capturó, casi inmediatamente, alrededor de una quinta parte de las exportaciones en contenedores de Indonesia. Los

principales productos exportados incluyen caucho, aceite de palma, el té y el café (Port of Belawan, North Sumatera, Indonesia).

Cuadro 27. Carga de contenedores

Manejo de:	Año 2010
Llamadas de buques	3312
Tráfico de Contenedores (TEUs)	1,200,000 (2012)

Fuente:

<http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.6+Indonesia+North+Sumatra+Port+of+Belawan;jsessionid=3FC17E280698CEE22BB0DDF496FFCA36#id2.1.6IndonesiaNorthSumatraPortofBelawan-PortPicture>

## Puerto de Tanjung Perak/Puerto de Surabaya

Imagen 36. Puerto Tanjung Perak



Fuente: Customs Today © <http://www.customstoday.com.pk/300-increase-in-passengers-arrival-at-indonesias-tanjung-perak-port/>

El Puerto de Tanjung Perak es otra puerta de entrada a Indonesia. Aquí se recogen y distribuyen mercancías desde y hacia Indonesia oriental y Java. Debido a su posición estratégica con zonas de influencia alrededor, este puerto es centro de navegación entre la isla de Indonesia Oriental.

Anteriormente los buques hacían carga y descarga en el estrecho de Madura y luego transportaban esa carga en barcazas y barcos hacia Jembatan Merah

(primer puerto de ese entonces) situado junto al río Kalimas. Por el aumento del tráfico comercial, las instalaciones disponibles fueron insuficientes. En 1875 Ir. W. de Jonght planeó construir el puerto de Tanjung Perak para que la carga se llevara a cabo sin utilizar barcazas y barcos. El plan fue rechazado por falta de fondos.

Durante el siglo XIX no hubo construcción portuaria, pero a principio del siglo XX, Ir. W.B. Van Goor en el que todos los buques podían acercarse al muelle (atraque). Dos expertos de los Países Bajos, el Profesor DR. Kraus y G.J. de Jong llegaron para planificar la construcción del puerto del Puerto Tanjung Perak, lo cual inició en 1910, mientras que el Puerto Jembatan Merah fue abandonado. A partir de ese momento, el Puerto de Tanjung Perak comenzó a ser parte del desarrollo económico a gran escala y a tener importancia en el aumento del tráfico comercial, tanto del este de Java como de Indonesia oriental.

Se completó la construcción de una terminal en 1983, la Mirah Terminal. Para los buques de pasajeros inter isla se construyó terminal especial al norte de Jamrud. Junto a dicha terminal se construyó una terminal de ferry para transportar pasajeros de Surabaya a Madura con servicio las 24 horas. Las mejoras no terminaron y en 1992 se terminó de construir otra terminal de contenedores. Esta Terminal es llamada Terminal Petikemas Surabaya (History of Port Tanjung Perak). Actualmente, tiene una capacidad para 4, 400 embarcaciones y tráfico de contenedores de más de 1, 000, 000 TEUs.

Cuadro 28. Carga de contenedores

Ranking	Puerto, Ciudad	Volumen 2013 (Millones TEUs)	Volumen 2012 (Millones TEUs)	Volumen 2011 (Millones TEUs)
46	Tanjung Perak, Surabaya, Indonesia	3.02	2.89	2.64

Fuente: © 2015 World Shipping Council. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

## Bibliografía

Dixon, P. (Abril-Junio de 2005). Riding PELNI. *Inside Indonesia*(82).

*Enciclopedia Moderna*. (2011). Encyclopedi Britanica. Inc.

JAKARTA-CITYHOTELS.COM. (s.f.). Recuperado el 25 de Abril de 2015, de [http://www.jakarta-cityhotels.com/jakarta/tanjung\\_priok/index.html](http://www.jakarta-cityhotels.com/jakarta/tanjung_priok/index.html)

LP., S. (s.f.). *Sea ports of Indonesia*. Recuperado el 25 de Abril de 2015, de <http://www.searates.com/maritime/indonesia.html>

Prameshwari, P. (12 de Noviembre de 2009). Major Indonesian Seaports Now Open Around the Clock. *Jakarta Globe*.

*seaport.homestead.com* (s.f.). Recuperado el 25 de Abril de 2015, de <http://seaport.homestead.com/files/belawan.html>

*Ship Mate*. (s.f.). Recuperado el 25 de Abril de 2015, de <https://shipmateapp.com/cruise-ports/Asia/Semarang>

*Surabaya Tourism* (s.f.). Recuperado el 25 de Abril de 2015, de <http://www.eastjava.com/tourism/surabaya/tanjung-perak.html>

W., D. H. (1987). *The Indonesian Interisland Shipping Industry. An Analysis of Competition and Regulation*. . Singapur: ISEAS.

*World Port Source* (s.f.). Recuperado el 25 de Abril de 2015, de [http://www.worldportsource.com/ports/IDN Port of Tanjung Priok 2094.php](http://www.worldportsource.com/ports/IDN_Port_of_Tanjung_Priok_2094.php)

*World Port Source* (s.f.). Recuperado el 25 de Abril de 2015, de [http://www.worldportsource.com/ports/review/IDN Port of Jakarta 266.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/IDN_Port_of_Jakarta_266.php)

## 6. Malasia

Cuadro 29. Información básica

País	Malasia
PIB	\$746.8 mil millones (2014 est.) (USD)
Km línea costera	4,675 km (Malasia Peninsular 2,068 km, Malasia Oriental 2,607 km)
Movimiento portuario de contenedores	20 897 779 TEUs (2012)*
Miembro IMO** desde	1971

Fuente: CIA World factbook

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/my.html> [consultado 18 de mayo 2015]

\*UNCTAD "Review of Maritime Transport 2014"

\*\* International Maritime Organization

Malasia se localiza al sur de la península de Tailandia y al norte de Indonesia. Es una federación constituida por trece estados que se distribuyen en las dos regiones, una continental (Malasia oeste o peninsular) y otra insular (Malasia este). La distancia entre estas es de 650 km. Malasia continental-peninsular está formada por once estados y también se vincula con Singapur. Malasia del este tiene dos estados, Sabah y Sarawak y comparten la isla con Borneo (soberanía de Indonesia). El país es montañoso de jungla tropical y está dotado de abundantes recursos naturales. La población está formada por cuatro principales grupos étnicos y religiosos.



malasios tuvo mayor atención con el Primer Ministro Mahathir en 1981. En 1984 se impuso una recaudación fiscal a camiones de carga de Singapur para aumentar el embarque de mercancías a través de Port Klang. El gobierno malasio también redujo sus impuestos de importación a productos alimenticios para que fueran importados por Malasia directamente del país de origen (Zubaidah Rahim, 2009). El Segundo Plan de Desarrollo de Malasia, estableció la construcción de dos instalaciones portuarias en Johor y Kuantan, no sólo para cubrir la creciente demanda de instalaciones sino también para fortalecer la estrategia de desarrollo regional de grandes proyectos de infraestructura como catalizador de desarrollo de los estados atrasados. El Puerto de Johor fue terminado en 1977 y el Puerto Kuantan operó completamente en 1984. Se construyeron otros dos puertos, el Puerto Bintulu (1982) y la base de abastecimiento de petróleo de Kemaman en 1982 (Bank, 1997). También en la década de los setentas, el gobierno mejoró y/o desarrolló otros puertos como el de Sabah y Sarawak y nuevas terminales de contenedores. La mejora no cesa y los siguientes planes de desarrollo siempre han considerado el tema portuario.

Los principales puertos de Malasia son: Puerto Kelang (o Puerto Klang), Puerto Tanjung Pelepas, Puerto Penang, Puerto Pasir Gudang, Puerto Bintulu, Puerto Kota Kinabalu, Puerto Kuching, Puerto Miri, Puerto Labuan, Puerto Sandakan y Puerto Kuantan. En este trabajo sólo se hará referencia a los primeros tres.

Terminales de contenedores: Penang, Georgetown, Kuantan (Tanjong Gelang), Kuala Lumpur, Muar, Tanjung Pelepas, Pasir Gudang, Kuching, Sibul, Sarawak, Bintulu, Miri Sarawak, Lebuan y Lebuang Sabah, Sapangar Bay Oil Terminal, Sandakan Sabah y Tawau (Sea Ports of Malaysia).

## Mapa 9. Puertos Malasia



Fuente: Artofanderson.com <http://www.artofanderson.com/east-malaysia-map/>

### **Puerto Kelang (o Klang)<sup>3</sup>**

Puerto Kelang se localiza al oeste de Selangor, frente al Estrecho de Malaca. Del puerto a la capital de Malasia, Kuala Lumpur, hay 38 kilómetros, a 275 kilómetros del Puerto Penang y a 332 del Puerto de Singapur. Es decir, su cercanía lo convierte en un puerto estratégico y muy ocupado.

#### Historia

Puerto Kelang es un área habitada desde tiempos antiguos. Se han encontrado aquí vestigios arqueológicos de tambores de la Edad de Bronce y otros artefactos. Cuando los portugueses conquistaron Melaka (hoy llamada Malaca en 1511, el Sultán de Johor-Riau controló la ciudad y el Puerto Kelang hasta el siglo XVIII. Entonces fue creado el sultanato de Selangor. Es posible que el puerto Kelang haya tenido su importancia respecto de Selangor ya que aquí se encontraba importante riqueza mineral, sobre todo yacimientos de estaño. A medida que

---

<sup>3</sup> Kelang es el nombre antiguo de lo que hoy se llama Klang. Klang antes era la capital del estado de Selangor. Klang también es el nombre del río que atraviesa Kuala Lumpur y llega hasta la ciudad de Klang. Sin embargo, aquí se mencionará como Puerto Kelang porque es el nombre más usual en la literatura portuaria.

avanzaba el siglo XVIII, Selangor se convirtió en una fuerza política muy importante pues la presencia colonial de occidente aumentó. Así, los británicos llegaron y se establecieron en Selangor (1874) y lograron controlar los entonces Estados Federados Malayos.

La demanda creciente de estaño durante el siglo XIX por parte de occidente, motivó el crecimiento e importancia del Puerto Kelang. El control de la producción de las minas de estaño y los recursos en el Valle Klang, fueron nuevamente peleados por los sultanes pero sin éxito.<sup>4</sup> Después de 1874, y bajo control británico, el Puerto Kelang fungió como el centro administrativo británico. En 1880, transfirieron la capital de Port Klang al centro minero de Kuala Lumpur, como principal centro de exportación de estaño. Posteriormente, la llegada del ferrocarril en 1886 mejoró su posición. Para 1890, se había convertido en el principal productor de café y el caucho de Selangor.

Después que unos estudios mostraron que las costas de esta área eran profundas y bien ubicadas para los muelles y puertos, se construyó el moderno Puerto Kelang en 1901 con el nombre de Puerto Swettenham. El puerto se desarrolló rápidamente a la par con el ferrocarril de Kuala Lumpur.

Para efectos de administración y servicios, se creó la Autoridad del centro Klang en 1945, y se estableció el Ayuntamiento del centro de Klang en 1954. La Autoridad Portuaria Klang se creó en 1963 para administrar tres áreas, la del Puerto Kelang, Northport, Southport, y West Port. Antes de ese momento, único puerto que estaba operando era el de Southport junto con la Administración de Ferrocarriles.

Desde 1974 hasta 1977, Port Klang fue la capital de Selangor y Kuala Lumpur fue un territorio federal. En 1977, el Consejo Municipal Klang se formó con autoridad sobre un área de 61 kilómetros cuadrados.

---

<sup>4</sup> De hecho, la llamada Guerra Civil de Selangor duró de 1867 a 1974

Imagen 37. Puerto Kelang



Puerto Kelang. Fuente: Wikipedia®

[http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_Klang#/media/File:Northport\\_Malaysia\\_Wharve.JPG](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_Klang#/media/File:Northport_Malaysia_Wharve.JPG)

Hoy en día, las zonas de West Port y Northport de Puerto Kelang pertenecen y operan en forma privada, separadas del Puerto Kelang. Por su parte, la Multi Terminal Portuaria Kelang administra el puerto de la zona oeste, y Northport (Malasia) BHD administra Northport en Port Klang. La organización Northport fue creado a partir de una fusión de la Terminal de Contenedores de Klang y Klang puerto de gestión. Northport (Malasia) BHD opera Southport (Port Klang).

Imagen 38. Puerto Klang



The Port Klang Authority has ended a legal suit against turnkey contractor Kuala Dimensi Sdn Bhd over the Port Klang Free Zone fiasco. – Facebook pic, December 8, 2014.

<http://www.themalaysianinsider.com/malaysia/article/port-klang-authority-withdraws-suit-against-pkfz-contractor>

Selangor se ha convertido en el estado más rico y más desarrollado de Malasia y el Puerto Kelang es el más importante del país. Hoy se encuentran mucho más grandes operaciones industriales. La economía local es muy diversa, ya que se trabaja desde la agricultura y la industria hasta el comercio internacional y el turismo.

Mapa 10. Puerto Kelang



Fuente: <http://www.puchonghotels.co/about.html>

### Tráfico de contenedores

De acuerdo con la *American Association of Port Authorities* (AAPA) el Puerto Kelang se ubica en la doceava posición 12 con 10, 350,410 TEUs (Surveys, World Port Ranking , 2013).

## **Puerto Tanjung Pelepas**

### Historia

Se encuentra situado al sur de la península. De fácil acceso desde el estrecho de Malaca, está ubicado en la parte este en la desembocadura del Río Pulai, al suroeste de Johor. Es un puerto natural de aguas profundas que ocupa 783 hectáreas y está cerca al Segundo Crucero Malasia-Singapur. Se espera que el PTP llegue a ser el eje de transbordadores más importante del sureste asiático por su ubicación estratégica en la confluencia de las principales rutas marítimas del mundo. También, se espera que llegue a ser un puerto industrial y una zona libre con otros servicios de almacenaje<sup>5</sup>.

Cuenta con un sistema de Tecnologías, IT, de la información avanzada que abarca virtualmente cada aspecto de las operaciones portuarias incluyendo el manejo de contenedores, un Sistema de Procesamiento de Información de Zona libre marítima segura y un Sistema de Despacho de Buques. Este sistema garantiza fácil acceso a todos los usuarios portuarios a través de una llamada o web a base de datos para declarar u obtener información general.

Para la seguridad marítima, el PTP ha desarrollado su propio Sistema de Rastreo de Buques llamado RAPADS, (Radar Information Processing and Display). RAPADS proporciona información vital sobre el manejo de actividades marinas al Departamento de Marina, con ello, este departamento controla el tráfico de buques en los canales garantizando la seguridad. Su Departamento de Aduanas ha

---

<sup>5</sup> En agosto del 2000, PTP se asoció con Maersk Sealán como estrategia para traer un volumen anual de 2 millones de TEUs. También fue reconocido con el Premio a la Mejor Terminal de Contenedores Emergente, otorgado por la Llord's List.

desarrollado un Sistema de Control de Salidas y Monitoreo, conocido como CGAMS, (Gate Control and Monitoring System). CGAMS garantiza rapidez en las transacciones de salida e integra datos para un Sistema de Declaración Aduanal junto con un Sistema de Manejo de Contenedores. Este sistema proporciona información ininterrumpida e intercambiable entre Aduanas y otras agencias de gobierno para albergar o liberar contenedores de importación o exportación sin ninguna intervención manual. Así mismo, tiene un sistema ágil para presentación de manifiestos y otras declaraciones relacionadas con la zona libre. Este sistema es único en su clase en el país y ahorra tiempo a las navieras permitiéndoles proveer a agencias de gobierno información adelantada.

PTP está construyendo muelles para atraer el comercio. Espera atraer a nuevos empresarios incorporando 8 nuevos muelles, 2 que empezarán a operar a principios del 2004. Actualmente ofrece 6 muelles de 360 metros cada uno, que en total son 2.6 kilómetros de largo, respaldado por uno de los depósitos de contenedores más grandes de la región, con capacidad de almacenamiento para 110,000 TEUs en cualquier momento.

En el año 2002, el PTP movió 2.66 millones de contenedores, con aproximadamente 300 000 a 400 000 TEUs, solo detrás de Singapur. La capacidad actual para manejo de contenedores es de 5 millones de TEUs y se espera manejar más de 3 millones para fin del 2003.

### Imagen 39. Puerto Tanjung Pelepas



El Puerto de Tanjung Pelepas (PTP) en Johor se mantiene como principal puerto de Malasia por sexto año consecutivo tras haber procesado 5,6 millones de TEU en el 2008.

Fuente: <http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-tanjung-pelepas>

El PTP tiene estatus de aeropuerto, otorgado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Se aprobaron 3 códigos de identificación que, generalmente, se otorga a los aeropuertos para diferenciar destinos aéreos internacionales. Este reconocimiento tendrá implicaciones económicas para el PTP y sus servicios comerciales, incluyendo navieras, embarcadoras de carga y compañías logísticas. Para MASKargo, compañía de flete aéreo internacional, esto significa que se podrá mover carga directamente del PTP hacia Kuala Lumpur u otros destinos internacionales vía el Aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur, con un costo menor y tiempo reducido<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> El Director General de MasKargo dijo que cualquier transbordo del PTP a Kuala Lumpur se podrá realizar tan solo mostrando el código ZJT KUL en el documento de flete aéreo. “La carga, al arribar al PTP, se cargará en camiones que lo llevarán al Aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur y de ahí se enviará a los destinos internacionales correspondientes. “La aduana y otras acreditaciones de seguridad para transbordos las hará MASKargo en el puerto. Es prácticamente una operación de aeropuerto dentro de un puerto marítimo, que es lo que lo hace único”, dijo. “El servicio de entrega de cargamento es mucho más barato y rápido, y se ha realizado a Europa, Australasia, Asia y Norteamérica y se maneja desde la central de MASKargo en el propio Aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur. Dijo que los **truck flights** no serán sólo para navieras. Por ejemplo, en vez de mandar el cargamento a China por barco, se puede enviar al PTP y obtenerlo vía aérea con un costo y tiempo reducidos”. El PTP tiene el potencial para llegar a ser el principal

Tan pronto como se abrió en 1999, el Puerto Tanjung Pelepas estableció récords mundiales por su rápido crecimiento. En 2002, la segunda mayor compañía de transporte en el mundo, Evergreen Marine Corporation, trasladó sus operaciones desde Singapur al Puerto Tanjung Pelepas. Prometer menos congestión y menos retrasos que Singapur, esta tendencia se ha mantenido en los últimos años. K-Line, Safmarine, y Mediterranean Shipping Company han establecido operaciones en el Puerto Tanjung Pelepas.

En 1999, el terminal Tanjung Pelepas puerto manejó 20.700 TEUs de carga en contenedores. Al año siguiente, la cifra aumentó a 423.700 TEUs. Para el año 2001, Tanjung Pelepas puerto manejó dos millones de TEU. En 2009, el movimiento de contenedores alcanzó seis millones de TEUs. Hoy en día, el puerto Tanjung Pelepas tiene capacidad para manejar más de nueve millones de TEU al año (Port Tanjung Pelepas).

### Tráfico de Contenedores

De acuerdo con AAPA (American Association of Port Authorities) el Puerto de Tanjung Pelepas quedo en la posición 19 con 7, 416,518 TEUs (Surveys, World Port Ranking , 2013).

### **Puerto Penang**

A fines de 1700 ya era importante la ruta comercial India-China. En agosto de 1786, el Capitán Francis Light, un comerciante de las Indias del Este adquirió una pequeña isla por parte del Sultán de Kedah. La isla, estratégicamente localizada en la costa noroeste de Malasia, entre la ruta comercial India-China, permitía abastecerse de alimentos y agua a los comerciantes que atravesaban la ruta y atracar sus naves en un refugio seguro. El capitán Light la llamó Isla Príncipe de Gales, pero nunca se le conoció como tal, incluso se le conocía mejor como “Perla de Oriente”, sin embargo, el mundo la conoció como Penang.

---

contribuyente del programa mar-aire, con un volumen inicial de negocios que excedió 120 toneladas al mes. MASKargo está promoviendo el programa mar-aire en otros ocho puertos, incluyendo el Puerto Johor.

El puerto de Penang fue parte integral de Georgetown, la ciudad capital del estado de Penang. A fines del siglo XIX, se construyó un nuevo muelle frente al mar ya que se había convertido en un dique seco debido a la excesiva recuperación de tierras. El centro comercial de Georgetown y el puerto de Penang se complementaron. En la primera se desarrolló la actividad bancaria y en la segunda el comercio portuario. Aquí se establecieron las compañías navieras, las oficinas de importación y exportación, mayoristas que dominaban el comercio en el sur de las playas y en las grandes calles comerciales, (Actualmente la ciudad de Georgetown es reconocida Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO).

A finales del siglo XIX, el área se llenó de tiendas europeas y emporios que vendían mercancías de todos lados. Se establecieron, por ejemplo, empresas extranjeras como Sociedad Holandesa de Comercio, el Hongkong & Shanghai Banking Corporation, Caldbeck y Macgregor, Sandilands, Pritchard & Company. El próspero puerto de Penang atrajo a comerciantes chinos y e indios.

Complementarios el puerto Penang y la ciudad Georgetown, apoyaron el desarrollo de varias industrias, la mayoría localizadas en los suburbios del sur. Esas industrias fueron de arroz, coco, fundición de estaño, fabricación de ratán y bambú y jabón. Las industrias electrónicas Bayan Lepas también florecieron aquí. Las exportaciones de China continental se transportan por el puerto de Penang desde Malasia peninsular. Los productos de exportación que se mueven a través de este puerto son caucho, copra, y el estaño (Port Penang).

Puerto Penang fue administrado por el Departamento del Puerto Penang, bajo supervisión del puerto de Singapur (al que estuvo vinculado) hasta 1934. Posteriormente, la Comisión Portuaria Penang (PPC, por sus siglas en inglés) se estableció el 1 de enero de 1956 y fue la responsable de mantener y proporcionar las facilidades necesarias para los servicios portuarios y de promover su desarrollo. El 1 de enero de 1994 las operaciones portuarias y los transbordadores (ferry) se

entregaron por licencia a un operador, al Penang Port Sdn Bhd (PPSB por sus siglas en inglés) dejando a PPC el desarrollo estratégico de Puerto Penang. Desde entonces, la Comisión Portuaria Penang, ya como organización privada, es la encargada de hacer las mejoras. Obtuvo la certificación ISO 9000 del Comité de Dirección en diciembre de 1996, y MS ISO 9002 en 1999.

De acuerdo con AAPA (American Association of Port Authorities) el Puerto de Penang se ubica en la posición 93 en el tráfico de contenedores con 1, 237,713 TEUs (Surveys, World Port Ranking , 2013).

## **Bibliografía**

Authorities, A. A. (s.f.). Recuperado el 20 de Marzo de 2015, de AAPA Surveys: <http://www.aapa-ports.org/Industry/content.cfm?ItemNumber=900>

Bank, W. (1997). *Infrastructure Strategies in East Asia: The Untold Story*. (A. Mody, Ed.).

*Sea Ports of Malaysia*. (s.f.). Recuperado el 10 de Abril de 2015, de <http://www.searates.com/maritime/malaysia.html>

*World Port Source*. (s.f.). Recuperado el 10 de Abril de 2015, de [http://www.worldportsource.com/ports/review/MYS\\_Port\\_Klang\\_273.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/MYS_Port_Klang_273.php)

*World Port Source*. (s.f.). Recuperado el 10 de Abril de 2015, de [http://www.worldportsource.com/ports/review/MYS\\_Tanjung\\_Pelepas\\_Port\\_1442.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/MYS_Tanjung_Pelepas_Port_1442.php)

*World Port Source*. (s.f.). Recuperado el 10 de Abril de 2015, de [http://www.worldportsource.com/ports/review/MYS\\_Port\\_of\\_Penang\\_1425.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/MYS_Port_of_Penang_1425.php)

Zubaidah Rahim, L. (2009). *Singapore in the Malay World: Building and Breaching Regional Bridges*. (D. o. History, Ed.) Routledge.

## 7. Tailandia

Cuadro 30. Información Básica

País	Tailandia
PIB	\$990.1 mil millones (2014 est.) (USD)
Km línea costera	3,219 km
Movimiento portuario de contenedores	7 468 900 TEUs (2012)*
Miembro IMO** desde	1973

Fuente: CIA World factbook <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/th.html> [consultado 18 de mayo 2015]

\*UNCTAD "Review of Maritime Transport 2014"

\*\* International Maritime Organization

Tailandia se extiende por la península de Indochina y el Estrecho de Malaca. Limita al norte con Birmania y Laos, al este con Laos y Camboya, al Sur con el Golfo de Siam y Malasia, y al Oeste con el mar de Andamán. Está situada en medio de la región del sureste de Asia y de la subregión del Río Mekong. Es considerada como un centro comercial de rápido crecimiento. Gran parte del considerable volumen de comercio internacional de Tailandia se realiza mediante transporte marítimo.

Hay aproximadamente 122 puertos que pueden atender al comercio internacional. La mayor parte de la carga de contenedores la manejan dos puertos públicos, el Puerto de Bangkok y el Puerto Laem Chabang. La carga convencional se maneja a través de pequeños embarcaderos y muelles de tipo privado.

Desde hace años, el comercio marítimo internacional de Tailandia no ha dejado de crecer. No obstante, hay un porcentaje bajo del volumen comercial total que se transporta en buques de pabellón tailandés. Esto se debe a que posee,

relativamente, una pequeña flota mercante nacional. Dicha flota se ha incrementado desde 1981 (133 con capacidad de carga de 585,873 DWT a 390 con capacidad de 3, 529,299 DWT en el 2000) (ESCAP, 2002), pero parece todavía insuficiente para los grandes cambios.

En esta sección se hacen referencia a los puertos de Bangkok y Leam Chabang

Mapa 11. Tailandia



Terminales de Contenedores: Bangpakong, Siracha, Paknam, Sattahip, Chongnonsri Marine Terminal, Siam Seaport, Map Ta Phut, Songkhla y Bangkok (Seaports of Thailand).

## **Puerto de Bangkok**

### Historia

El Puerto de Bangkok se localiza junto al Río Chao Phraya en el Distrito de Klongtoey, Bangkok. Está bien conectado con el sistema carretero y ferroviario y favorece el transporte de carga entre el puerto y el interior del país de manera rápida y económica. Fue construido en 1938 para facilitar el acceso al Puerto de Bangkok por grandes buques oceánicos. Durante la Segunda Guerra Mundial, los japoneses ocuparon el puerto sufriendo de intensos bombardeos por parte de los aliados. La Guerra interrumpió la construcción de otros puertos, pero el de Bangkok se logró completar al finalizar el conflicto bélico. En 1951, el Puerto de Bangkok llevó a cabo trabajos de dragado y se instalaron nuevos equipos de carga y descarga. En el mismo año, se creó la Autoridad Portuaria de Tailandia como un organismo autónomo dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Después de la Guerra, el Puerto de Bangkok experimentó un crecimiento sin precedentes y los problemas posteriores de la congestión del tráfico, la escasez de vivienda, destacó el abastecimiento de agua y la contaminación. Durante la guerra de Vietnam, el Puerto de Bangkok se convirtió en un popular destino turístico para el personal militar.

En 1961, el gobierno tailandés actuó ante la necesidad de contar con un puerto de aguas profundas para dar cabida a buques de mayor tamaño que no podían entrar en el puerto. En 1979, el Puerto Comercial Sattahip, a unas 76 millas náuticas al sur del puerto de Bangkok, fue abierto a los negocios. Aun así, la industria de transporte marítimo siguió creciendo y transportando carga convencional y a granel. En la década de 1970, el Puerto volvió a modernizarse y se construyó el Quays Oriente, puerto de usos múltiples e instalaciones de manejo de contenedores. Sus muelles no han dejado de operar desde 1977.

El tráfico de contenedores en el Puerto de Bangkok aumentó cada año desde 1977 al grado de llegar al congestionamiento. A fines de 1980, la congestión

severa condujo a un mayor desarrollo de los muelles del este y la expansión de las áreas de manejo y almacenaje de carga del lado del puesto de atraque para que el Puerto de Bangkok podría manejar tantos como 1.3 millones de TEU de carga al año. Los sistemas computarizados se adoptaron para aumentar la eficiencia.

En la década de 1980, el Puerto de Bangkok ya se había convertido en un centro cosmopolita con una vida nocturna muy conocida y un ambiente diurno de movilización de contenedores. Fue durante esta década que el Puerto empezó a disfrutar de una economía en rápido crecimiento, frenada, temporalmente, con las crisis económicas y financieras de los noventa.

#### Puerto de Bangkok hoy

El Puerto de Bangkok tiene excelentes instalaciones y servicios y destacan entre ellos el sistema de dragado y el de inspección hidrográfica. Respecto al dragado, éste se lleva a cabo por medio de cuatro tipos: *Bucket Dredger*, *Clam Shell Dredger*, *Backhoe Dredger and Trailing*<sup>7</sup> y dragado por succión. Este último es de lo más moderno en el sureste asiático (Bangkok Port). La administración Portuaria mantiene una profundidad de agua en -8.5 y 10.72 metros suficientes para atracar. Por su parte, la inspección hidrográfica se basa en un moderno equipo de inspección que proporciona datos exactos sobre la profundidad en muelles, proporciona cálculos de materiales dragados, consulta y dibujo de mapas de la profundidad de los canales, entre otros servicios.

---

<sup>7</sup> Por tratarse de términos técnicos, se ha respetado el idioma en que se encontró para no hacer mal uso de la traducción

Mapa 12. Puerto Bangkok



El Puerto de Bangkok se localiza del lado izquierdo del Río Chao Phraya, Bangkok está bien conectado con caminos y sistema ferroviario que apoya el transporte de carga entre los puertos y entre estos y el centro del país. Bangkok Port. <http://www.bkp.port.co.th/bkp/about/eng/about.asp>

Un atractivo del Puerto de Bangkok es la Zona Especial de Exportación. En julio del 2003 y como apoyo a la política gubernamental de promoción a las exportaciones, se estableció en el Puerto una zona especial de exportación, ZEE, que permite que la carga que pasa a través del puerto sea almacenada a un costo más bajo. Esto ayuda especialmente a los exportadores de gran escala que manejan grandes volúmenes, a quienes se les envía a puerto pero no pueden situarse de inmediato y deben permanecer más tiempo en almacenaje con un pago elevado de renta (Special Export Zone., 2003).

En el Puerto de Bangkok operan servicios privados, pequeños pero eficientes. Es el caso de la Terminal Marina Ewan, situada en la parte central del Golfo de Tailandia. Es operada a través de Unocal Thailand Ltd. en beneficio de Mitsui Oil Exploration Co., Ltd. (MOECO) en conformidad con un Acuerdo Mutuo de Operación. Los principales servicios que ofrece son: anclaje y pilotaje (obligatorio). Las embarcaciones que pueden atracar en esta terminal deben tener un máximo de 800 pies de longitud. Todas deben mantener un peso muerto por debajo de las 70,000 toneladas mientras estén en la terminal.

La Autoridad Portuaria de Tailandia ha desempeñado un papel importante en el desarrollo de la economía moderna, la industria de exportación y la economía del comercio de la ciudad y el país. Es reconocida a nivel nacional e internacional como una organización de gestión portuaria de clase mundial (Port of Bangkok ).

También el Puerto de Bangkok es hoy uno de los destinos turísticos más populares de Asia. Ha recibido muchos inmigrantes extranjeros. Los chinos constituyen la mayor parte de los nuevos residentes pero también hay migrantes que vienen de India, Japón, Estados Unidos, Europa, Taiwán y Corea del Sur.

#### Tráfico de contenedores

De acuerdo con AAPA (American Association of Port Authorities) el Puerto de Bangkok quedo en la posición 83 con 1, 511,458 TEUs. (Datos del 2013) (Surveys, World Port Ranking , 2013).

#### **Puerto Laem Chabang**

El Puerto Laem Chabang (LCP por sus siglas en inglés), es un puerto comercial de altura, administrado por la Autoridad Portuaria de Tailandia (APT). Se localiza en la costa Oriental del Golfo de Tailandia, aproximadamente a 110 kilómetros al

Sur de Bangkok y a 15 kilómetros del norte de Pattaya<sup>8</sup>, conjunto turístico importante.

LCP es un puerto moderno y está considerado como un puerto para hacer negocios del sureste de Asia. Se considera que este puerto tiene una función directa que es proporcionar infraestructura básica para el desarrollo económico del país, y proporcionar facilidades y servicios eficientes y seguros a los clientes. La función indirecta es estimular las industrias de exportación y aumentar las oportunidades del empleo.

De los servicios que ofrece destacan: manejo de carga, almacenamiento, distribución de carga por vía férrea y redes de carretera hacia todas partes de Tailandia. Otros servicios son pilotaje y remolque, suministro de agua dulce y de electricidad, telecomunicaciones, tratamiento del agua residual, recolección de basura, mantenimiento y reparación de barcos en un astillero flotante con capacidad aproximada de 140,000 DWT. Estos servicios son administrados por el sector privado. En este puerto operan once terminales, de estas, cinco son terminales de contenedores y tres Terminales. Más de 80 por ciento de carga marítima que maneja el puerto es contenedorizada.

### Historia

En 1948, el gobierno de Tailandia se dio cuenta de que el puerto de Bangkok no podía satisfacer las necesidades económicas de largo plazo del país. Entonces, en 1961, el gobierno comisionó a la Compañía Engineering Consultants de Países Bajos hacer un estudio de factibilidad y viabilidad. La compañía recomendó la construcción del nuevo puerto de Laem Chabang. Citaron como ventajas la muy buena ubicación porque está protegido de manera natural, de fácil dragado, y con gran superficie para la construcción de instalaciones portuarias. Sin embargo, el gobierno en ese momento no decidió su construcción.

---

<sup>8</sup> Pattaya es una afamada playa a nivel mundial. Queda a sólo 15 kilómetros del Puerto Laem Chabang. Los cruceros turísticos pasan por el Golfo de Tailandia cada año, aumentando el atractivo del Puerto.

Fue hasta 1982, que el gobierno anunció el desarrollar el puerto Laem Chabang para manejo de carga en contenedores y para fomentar la producción de bienes de consumo amigables con el medio-ambiente, tema en boga de ese entonces. Se formó un subcomité llamado Eastern Seaboard, y el Ministerio de Comunicaciones fue el responsable del desarrollo de las instalaciones portuarias de aguas profundas. El diseño de ingeniería se terminó 1986, y comenzó su construcción en 1987. En 1989, el puerto de Laem Chabang quedó bajo el paraguas de la Autoridad Portuaria de Tailandia y se invitó a las empresas privadas a participar en las operaciones de terminales portuarias.

Mapa 13. Puerto Laem Chabang



Puerto Laem Chabang se localiza a 120 kilómetros al sureste del mercado de Bangkok con sus más de 10 millones de consumidores y accesos importantes al mar, conexión aérea que comunica con Lat Krabang y el este de Seaboard el corazón manufacturero del país y los estados industriales. Fuente: ESCO [http://www.esco.co.th/laem\\_chabang\\_location.php](http://www.esco.co.th/laem_chabang_location.php)

Desde que el puerto de Laem Chabang comenzó a operar en 1991, se ha convertido en el puerto más grande del país y uno de los más activos del mundo. Gran parte del comercio y el turismo internacional de Tailandia pasa por aquí (Port of Laem Chabang). En 2007, el gobierno aprobó la construcción de los

ferrocarriles para unir el puerto de Laem Chabang con las ciudades de Lat Krabang y Korat.

### Tráfico de Contenedores

De acuerdo con AAPA (American Association of Port Authorities) el Puerto de Laem Chabang se posiciona en el lugar 21 en tráfico de contenedores con 6, 041,476 TEUs, en 2013 (Surveys, World Port Ranking , 2013).

### **Bibliografía**

*Bangkok Port.* (s.f.). Recuperado el 30 de Abril de 2015, de <http://www.bangkok-port.com/ie/en>

ESCAP, U. N. (11-13 de Febrero de 2002). *Country Report Thailand. Regional Seminar on Liberalization of Maritime Transport Services under WTO GATS.* Recuperado el 30 de Abril de 2015, de <http://www.unescap.org>

*Seaports of Thailand.* (s.f.). Recuperado el 30 de Abril de 2015, de <http://www.searates.com/maritime/thailand.html>

Special Export Zone. (1 de Julio de 2003). *"The Nation"*.

Surveys, A. (2013). Recuperado el 20 de Marzo de 2015, de American Association of Port Authorities: <http://www.aapa-ports.org/Industry/content.cfm?ItemNumber=900>

*World Port Source.* (s.f.). Recuperado el 30 de Abril de 2015, de [http://www.worldportsource.com/ports/review/THA\\_Port\\_of\\_Laem\\_Chabang\\_3449.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/THA_Port_of_Laem_Chabang_3449.php)

*World Port Source.* (s.f.). Obtenido de [http://www.worldportsource.com/ports/review/THA\\_Port\\_of\\_Bangkok\\_1538.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/THA_Port_of_Bangkok_1538.php)

## 8. República Socialista de Vietnam

Cuadro 31. Información básica

País	Vietnam
PIB	\$509.5 mil millones (2014 est.) (USD)
Km línea costera	3,444 km (excluye a las islas)
Movimiento portuario de contenedores	2 937 119 TEUs (2012)*
Miembro IMO** desde	1973

Fuente: CIA World factbook <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/vm.html> [consultado 18 de mayo 2015]

\*UNCTAD "Review of Maritime Transport 2014"

\*\* International Maritime Organization

El país está situado en la parte continental del sureste de Asia. Limita con China, Laos y Camboya. Tiene un área de 329,000 kilómetros cuadrados y litoral costero de 3,444 km. Su población casi llega a los 100 millones de habitantes. Después de varios años de economía centralizada, Vietnam inició en los ochentas una ruta hacia la economía de mercado. Aplicando una "política de puertas abiertas", motivó la inversión extranjera, privatización de algunas industrias y mejoras en el transporte marítimo en apoyo para el desarrollo del país.

Terminales de contenedores: Hai Phong, Hanoi, Danang, Quy Nhon, Nha Trang, Tan Cang y Ho Chi Minh City (Sea Ports of Vietnam).

Los puertos a los que se hará referencia son Ho Chi Minh, Danang, Hai Phong. Antes es necesario informar sobre algunas características particulares de la regulación marítima en Vietnam.

### Características de la flota mercante nacional, Vietnam

Capacidad portuaria.- Los puertos comerciales se han establecido no sólo en las costas sino también en las profundas riberas aprovechando el famoso delta del Río Mekong y el Río Rojo. Los principales puertos, administrados por la empresa estatal Línea Naviera Nacional de Vietnam, VINALINES (por sus siglas en inglés), son Quang Ninh, Hai Phong, Nghe An, Da Naug, Quy Nhon, Nha Trang, Sai Gon, Can Tho.

### Regulaciones

Vietnam se rige bajo un sistema socialista que regula la mayor parte de los sectores y servicios del país. No es excepción el asunto del transporte marítimo y servicios portuarios incluidos en los planes de desarrollo quinquenal.

Los Servicios de Transporte Marítimo están regulados por la Ley de Inversión Extranjera de Vietnam, el Código Marítimo, la Ley Empresarial y otros instrumentos legales complementarios. Los diferentes sectores de la economía se están organizando para hacer negocios conjuntos en la industria naviera. Los sectores económicos tienen diferentes categorías, por ejemplo: estatales, colectivos, privados, *joint venture*, y un sector de 100 por ciento capital externo. De acuerdo con la reglamentación actual, un inversionista extranjero puede realizar una *joint venture* con un socio vietnamita a través de contactos de negocios cooperativos para proveer servicios en actividades de navegación internacional. Vietnam ha firmado acuerdos de transporte marítimo con más de 20 países.

Como miembro de la Asociación de Naciones del Sureste de Asia (ASEAN) y de la Organización Mundial del Comercio (OMC), el gobierno de Vietnam trabaja por la liberalización de los servicios portuarios y marítimos incluidos en su plan quinquenal de desarrollo. Ha logrado levantar restricciones en el servicio naviero, eliminando la discriminación para regular la actividad de buques nacionales y extranjeros en pilotaje, aranceles de manejo de carga y otros servicios. También existen ahora procesos de modernización portuaria en la flota mercante nacional y

para operación de buques especializados en carga seca y gas. Pero el crecimiento portuario dependerá del aumento de las importaciones y exportaciones

### **Puerto Ho Chi Minh o Puerto Saigón**

El Puerto de Ho Chi Minh se localiza sobre el río Song Sai Gon (Saigón) a 2.7 millas náuticas del norte del Puerto de Saigón y a cerca de 85 kilómetros del delta del Río Mekong. El puerto mantiene una influencia afrancesada del legado colonial. Más de 4 millones de personas llama al puerto de Ho Chi Minh su hogar. De aquí se retoma el nombre de Saigón, que es una antigua ciudad establecida a lo largo de la ribera del Río Saigón, que a su vez, es una afluyente que alcanza el Río Mekong. El delta del Mekong fue una ciénaga habitada principalmente por pescadores. La región fue parte del imperio Khmer (gobernada por Angkor) hasta que Saigón cayó bajo control vietnamita en el siglo XVII.

Cuenta la leyenda que esta región le fue otorgada a un príncipe camboyano, como la dote de una princesa vietnamita para así detener el saqueo que sufría su pueblo. También hay versiones el Rey Chey Chettha II de Camboya aceptó refugiados viet huían de la guerra civil. La colonización de esa área estableció una casa de aduana en el antiguo puerto de Saigón. Debilitado por la guerra con Tailandia, el rey de Camboya no pudo frenar el flujo de colonos vietnamitas y poco a poco se fue poblando por vietnamitas. Después, llegaron los franceses (Port of Saigon).

Saigón sólo fue un pequeño pueblo de pescadores hasta 1698, cuando se convirtió en un centro local de la administración vietnamita. Los intereses franceses por el delta del Mekong (Conchinchina) comenzaron en el siglo XVII cuando comerciantes y misioneros llegaron de Francia. Saigón prosperó bajo el gobierno francés y se convirtió en el principal puerto de exportación de productos del sur de Vietnam y de las posesiones francesas de Camboya y Laos. Saigón se convirtió en la ruta central de carreteras, ferrocarril y por supuesto, de rutas marítimas (Corporation., 2008).

El Puerto de Saigón fue fundado en 1860 bajo la administración colonial francesa. Muchos edificios de estilo europeo se pueden ver hoy. De hecho, al puerto se le llegó a nombrar el "París de Oriente".

En 1949, emperador de Vietnam, Bao Dai, hizo del Puerto de Saigón la capital del Estado de Vietnam. Cuando el Vietminh tomó control del norte del país en 1954, se identificó al Puerto de Saigón como de Vietnam del Sur. A la caída de Bao Dai en 1955, el gobierno adoptó el nombre oficial de República de Vietnam y al puerto de Saigón como la capital. Después, con la guerra con Estados Unidos, el Puerto fue tomado.

#### Comercio portuario

El Puerto de Saigón es el principal en el sur de Vietnam. Tiene una historia de 130 años de excepcional rendimiento para el desarrollo económico del país. Fue reconocido por el presidente del país con la distinción Héroe del Trabajo por los logros alcanzados de 1986 a 1995.

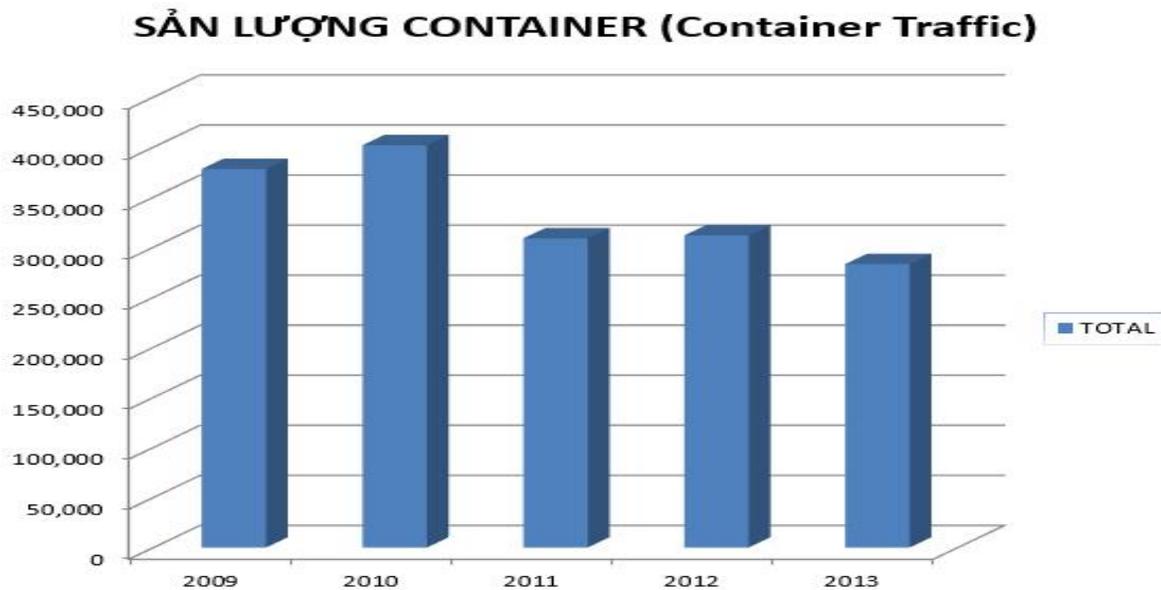
Es un puerto internacional sobre 570 mil metros cuadrados donde hay cinco terminales portuarias que suman 2830 metros de muelles, 250 mil metros cuadrados de patios abiertos, y 80 mil metros cuadrados de almacenes. El Puerto de Saigón recientemente ha comenzado una nueva era de desarrollo para el comercio internacional con la operación de manejo de carga en contenedores. Se pretende llegue a ser líder en desarrollo y seguir siendo la puerta de entrada internacional a Vietnam. Los objetivos inmediatos incluyen mejorar la calidad de los servicios y el desarrollo de terminales de aguas profundas.

El Puerto de Saigón es miembro de la Asociación Internacional de Puertos, de la Asociación de Puertos de Vietnam y de la Asociación de Puertos de ASEAN (Asociación de Naciones del Sureste de Asia). Es un puerto hermanado con el

Puerto de Zhanjiang, de China, el Puerto de Osaka, en Japón, y el Puerto de Los Ángeles en Estados Unidos.

En el año 2008, el Puerto de Saigón manejó un total de 13.2 millones de toneladas de mercancías, incluyendo 5.4 millones de toneladas de importaciones, 2.8 millones de toneladas de exportaciones, y 4.9 millones de toneladas de cargas domésticas. El tráfico de contenedores de más de 500 mil TEUs incluye 260 mil TEUs de importación y cerca de 250 mil toneladas de exportaciones. La carga incluye importaciones de fertilizantes, carbón de hulla, hierro y acero, trigo, maquinaria y equipos, y productos químicos. El arroz fue el principal producto de exportación. Cargas domésticas incluyen carbón, arroz, y cemento (Port of Saigon).

#### Tráfico de contenedores Puerto de Saigón



Fuente: Saigon Port. <http://www.csg.com.vn/html/statistic.htm>

De acuerdo con AAPA (American Association of Port Authorities) el Puerto de Saigón CO. LTD se encuentra en la posición número 27 con 5, 112,319 TEUs en tráfico de contenedores, y en el número 42 en total de volumen de carga (datos

del 2013). El Nuevo Puerto de Saigón, lo posiciona en el lugar 35 con 3, 789,422 TEUs (Surveys, World Port Ranking , 2013).

### **Puerto Hai Phong**

Hai Phong es la tercera ciudad más grande de Vietnam, es el puerto de Hanoi. Descansa en el delta del Río Rojo. En el siglo I (CE, *Common Era*) los vietnamitas se rebelaron contra el dominio chino. Dice la tradición que las hermanas Trung encabezaron la rebelión, y que una de ellas, Le Chan, fundó el puerto de Hai Phong. El puerto en sí ha existido por siglos, pero la ciudad se desarrolló hasta la segunda mitad del siglo XIX, bajo el gobierno colonial francés. Las autoridades francesas expandieron el puerto en 1874 y desarrollaron instalaciones no sólo para que sirviera al norte de Vietnam (Tonkin) sino también a la región suroeste de China, con la que había una conexión férrea.

Hai Phong se convirtió en una base naval para los franceses en Indochina, y la ciudad creció como centro comercial y militar. Los franceses desarrollaron industria en el puerto, incluyendo construcción de barcos, materiales de construcción, textiles, ropa, vidrio, porcelana y alimentos procesados. La autoridad colonial amplió el acceso al puerto, lo que apoyó también el desarrollo de Hanoi. Después de sufrir las consecuencias de la invasión japonesa, en 1954 Hai Phong se convirtió en el puerto principal del norte de Vietnam, un estado comunista que tenía una relación comercial cercana con China y la Unión Soviética. El puerto fue reconstruido y modernizado. Se construyeron astilleros, industria de enlatado, fábricas de herramientas, plantas de fertilizantes y de químicos.

La guerra con Estados Unidos volvió a dejar el puerto en destrucción, como había sucedido con los japoneses. El puerto fue bombardeado por tropas estadounidenses que destruyeron las instalaciones. Fue cerrado hasta que en 1973 empezó otra vez la reconstrucción (Corporation., 2008).

Hoy el Puerto de Hai Phong luce moderno y se ha convertido en uno de los principales del país. Se encuentra entre la Península Do Son y Xuy Nong Chao, dos grupos de islas inaccesibles. Dos canales conducen a Hai Phong: el Cua Cam y el Cua Cam Trieu, este último es el canal principal. Es un puerto natural de dragado constante. Tiene una anchura de 2,275 metros. Sus principales exportaciones son arroz, maíz, estaño y otros minerales, cemento y madera. Las principales importaciones son maquinaria, productos derivados del petróleo, productos envasados, vinos y licores.

Imagen 40. Puerto de Hai Phong



Fuente: VietStock. El Puerto de Hai Phong es el puerto más grande Vietnam en el norte. Entre 2006-2010, Hai Phong invirtió unos 72 millones de dólares para la construcción de seis muelles en Dinh Vu. Una vez terminado, se convertirán en los primeros de Hai Phong con condiciones técnicas para servir a la circulación de barcos con capacidad de carga de 20 mil toneladas.

<http://en.vietstock.vn/2014/04/hai-phong-ports-ipo-set-for-may-14-967-174916.htm>

Las regulaciones en el Puerto Hai Phong son muy severas. La *pratique*<sup>9</sup> es una práctica sanitaria que no se puede solicitar por radio. Consiste en una revisión de todos los documentos relacionados con la salud de la tripulación (declaración sanitaria, carnet de vacunación, etcétera. Por su parte, para efectos de aduana e inmigración, los oficiales y tripulación tienen que declarar sus pertenencias personales que incluyen divisas, equipaje y bienes que traen consigo. Las concesiones para oficiales y tripulación es de 1.5 litros de alcohol máximo, máximo de 400 cigarrillos, máximo de 100 gramos de tabaco. Por último, relacionado con el pabellón, la ley vietnamita requiere que los buques que entran a puertos de Vietnam porten la bandera de este país, si no la tuviera, el *master* puede solicitarla a un agente local en la estación piloto. La pena por no cumplir este requisito es de entre 100 y 200 dólares.

#### TERMINAL INTERNACIONAL DE CONTENEDORES DE VIETNAM, VICT

La Terminal Internacional de Contenedores de Vietnam (VICT por sus siglas en inglés) pertenece y es administrada por la primera Compañía de Desarrollo Logístico. Bajo licencia emitida por el Comité Estatal para el Comercio e Inversión, hoy Ministerio de Planeación e Inversión, es la única compañía en Vietnam dedicada al puerto de manejo contenedores con participación de socios extranjeros. Junto a la participación extranjera, reconocida por la maestría gerencial en la que se especializa y el llamado *know-how* traídos a Vietnam, VICT es también un estado del arte exclusivo y único para el manejo de equipo e instalaciones avanzadas conocidas como *hardware* y *software*, un sistema automatizado aplicado en las terminales de operación y administración.

Desde sus primeras operaciones en noviembre de 1998, VICT ha alcanzado un notable crecimiento, como se muestra en el siguiente cuadro y gráfica.

---

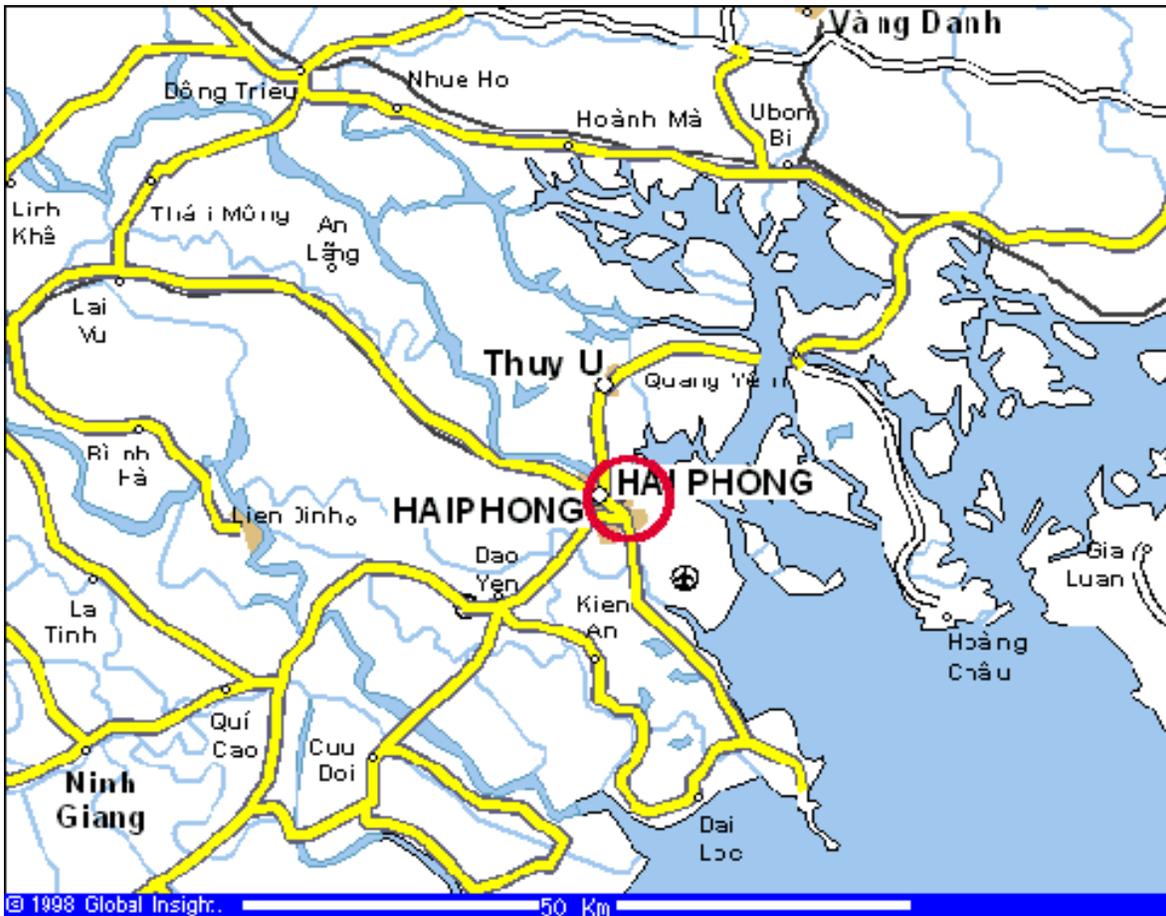
<sup>9</sup> Pratique es un permiso formal que se da a los buques extranjeros para que utilicen puertos extranjeros una vez satisfechos los requisitos de las autoridades de salud local. [ETYMOLOGY: 17th Century: from French, from Medieval Latin *practica* practice].

Cuadro 32. Tráfico de contenedores

	1999	2000	2001	2002	2003*
Movimiento (TEUs)	44,710	122,650	204,215	260,000	320,000
Crecimiento anual		174%	67%	29%	21%

Fuente: Vietnam International Container Terminals. <http://www.vict-vn.com/>

Mapa 14. Puerto de Hai Phong



El mapa muestra cómo el Puerto de Hai Phong se encuentra en medio de varias vías marítimas, sobre el delta del Río Rojo.

Actualmente VICT se encuentra en una etapa de capacitación de recursos humanos. No tardará mucho en que VICT traerá grandes beneficios a la industria portuaria de Vietnam. En principio, a pesar de ser una industria joven, está utilizando tecnología moderna, la mejor en su tipo, lo que significa que podrá alcanzar una elevada productividad operativa. Por ejemplo, ha adquirido grúas sofisticadas y móviles mucho más eficientes que las tradicionales que alcanzan hasta 25-28 movimientos/hora/grúa comparado con los 12-15 movimientos/hora/grúa de años atrás. Esto significa mucho para los clientes, especialmente para las líneas navieras porque sus buques pueden reducir tiempos sustancialmente y mantener su programación. Así mismo, VICT es la única terminal de contenedores con sistema.

#### Tráfico de contenedores

De acuerdo con AAPA (American Association of Port Authorities) el Puerto de Hai Phong se ubica en la posición número 100 en tráfico de contenedores con 964,000 TEUs. (Datos del 2012) (Surveys, World Port Ranking, 2012).

### **Puerto de Da Nang**

#### Historia

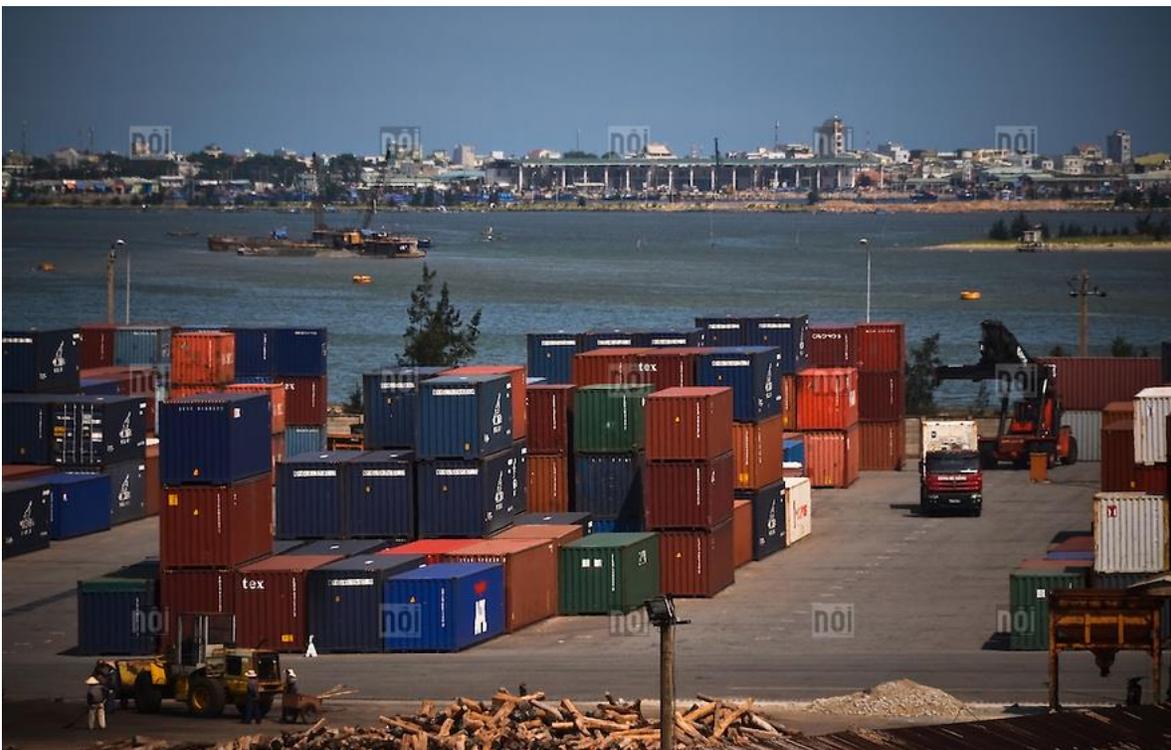
Da Nang ha jugado un papel histórico en la vida de Vietnam. Situado en el corazón del antiguo Reino Cham, fue donde desembarcaron los franceses.

En el siglo XIX, la dinastía Nguyen ordenó que todos los buques de carga occidentales pasaran por el estuario de Han, convirtiendo al puerto Da Nang en un centro para el comercio exterior. Bajo las órdenes de Napoleón III, las tropas francesas desembarcaron en el Puerto Da Nang en 1858, e inició la ocupación colonial francesa. Da Nang pronto fue una de las cinco ciudades importantes en Indochina. Llamado Touraine por los franceses, el puerto Da Nang fue una concesión francesa fuera del protectorado. Cuando Vietnam se dividió en 1954, el puerto Da Nang creció en importancia.

Durante la guerra de Estados Unidos, la ciudad albergó una base militar aérea estadounidense, y las instalaciones portuarias fueron expandidas. En la década de 1960 la ciudad se fue desarrollando. Se establecieron una fábrica textil y de hilado de seda, plantas de industria de maquinaria, un nuevo hospital (1976) y la Universidad Politécnica de Da Nang. Hasta 1997, la ciudad fue parte de la provincia de Quang Nam-Da Nang, pero la ciudad se convirtió en el cuarto municipio independiente de Vietnam, cuando esta provincia fue dividida.

Con más de un siglo de crecimiento y desarrollo, el puerto Da Nang se ha convertido en el puerto más activo del centro de Vietnam y componente vital de la economía regional y nacional. Es considerado puerta de entrada para el comercio del corredor de transporte Este-Oeste que incluye a Myanmar, Laos, Tailandia y Vietnam, además de centro de importación-exportación.

Imagen 41. Puerto Danang



Fuente: NoiStock. Contenedores en la Autoridad Portuaria de Da Nang.

[http://noipictures.photoshelter.com/image/I0000X\\_OcOz9rU4U](http://noipictures.photoshelter.com/image/I0000X_OcOz9rU4U)

Desde 2010, la infraestructura del Puerto de Da Nang se ha modernizado gracias a inversiones. Al interior, la provincia también se está desarrollando en los sectores agrícola y recursos forestales, lo que aumenta el volumen de carga. En 2010, los bienes transportados por este Puerto alcanzó 3,303,036 toneladas. El volumen de contenedores se elevó de 89,000 TEUs in 2010 a 167 447 TEUs en 2013 (Da Nang Port).

## **Bibliografía**

Corporation, M. C. (2008). *World and Its Peoples: Cambodia, Laos, and Vietnam.*

*Da Nang Port.* (s.f.). Recuperado el 2 de Mayo de 2015, de <http://danangportvn.com/eng/gioi-thieu/thanh-tuu.html%29.html>

*Sea Ports of Vietnam* (s.f.). Recuperado el 2 de Mayo de 2015, de <http://www.searates.com/maritime/vietnam.html>

Surveys, A. (2012). *American Association of Port Authorities.* Recuperado el 2 de Mayo de 2015, de <http://aapa.files.cms-plus.com/Statistics/WORLD%20PORT%20RANKINGS%202012.pdf>

Surveys, A. (2013). Recuperado el 20 de Marzo de 2015, de American Association of Port Authorities: <http://www.aapa-ports.org/Industry/content.cfm?ItemNumber=900>

*World Port Source* (s.f.). Recuperado el 2 de Mayo de 2015, de [http://www.worldportsource.com/ports/review/VNM\\_Saigon\\_Port\\_1458.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/VNM_Saigon_Port_1458.php)

## Conclusión

Todos los países y puertos analizados le apuestan sí, a la tecnología, así como al incremento de la infraestructura para mejorar sus procesos logísticos y de competitividad. La tecnología les da ese soporte para la infraestructura que desarrollan, pero la logística les permite explotar esa infraestructura y colocarse como puertas de acceso eficientes para las cadenas de suministro internacional desarrolladas y que se están desarrollando.

En el caso de China consolida su crecimiento e infraestructura portuaria por zonas geográficas a lo largo de una amplia línea costera, 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 en productos diferentes. El Delta del Yangtsé es la zona portuaria que mayor tránsito de contenedores experimenta, en esta área se ubican el puerto de Shanghái, así como los puertos fusionados en la primera década del siglo XXI de Ningbo-Zhoushan, que con mejoras en infraestructura logra convertirse en el tercer puerto más importante de China y sexto del mundo en 2013. De igual manera en China los puertos como Shenzhen ubicado como el tercer más importante del mundo en lo que corresponde al movimiento de contenedores, así como Guangzhou, Qingdao y Tianjin entre otros juegan un papel relevante en el crecimiento de las transacciones comerciales de China con la economía internacional. Los puertos chinos mencionados en el párrafo anterior se encuentran en la segunda década del siglo XXI entre los diez más importantes del mundo de acuerdo al movimiento de contenedores, de igual manera con su dinámica incrementan las rutas comerciales para conectar los mercados y hacer que las exportaciones e importaciones no se detengan.

Japón, como el resto de los países mencionados en el libro cuenta con una amplia red de puertos que conectan al país, y de igual manera permiten a las empresas e industrias japonesas conectarse con los mercados mundiales, gracias al desarrollo de infraestructura marítima, terrestre y aérea, que fortalecen la competitividad de la

estructura económica, generando una mayor demanda de diversas mercancías que son consumidas por la sociedad japonesa, así como un incremento en la oferta de productos nipones que son transportados para comercializarse en la economía internacional, jugando un papel relevante los puertos de Tokio que se encuentra entre los 30 puertos más importantes del mundo, y Yokohama como parte de los 50 puertos que más contenedores mueven en el contexto internacional, así como Nagoya, Kobe y Osaka que se ubican en el ranking de los 60 puertos que más contenedores mueven en el mundo. Los puertos japoneses mencionados en el párrafo anterior se encuentran en la segunda década del siglo XXI entre los sesenta más importantes del mundo de acuerdo al movimiento de contenedores, de igual manera con su dinámica incrementan las rutas comerciales para conectar los mercados y hacer que el tránsito de las mercancías no tengan impedimentos para llegar a su destino final.

Corea del Sur para el incremento en la generación de bienes y servicios que faciliten la importación y exportación, cuenta con una extensa red de vías navegables, por ello uno de los diez principales puertos del mundo se encuentra en Corea del Sur, y dos en el top de los 70 que más contenedores mueven en el contexto de la economía global. De acuerdo a los datos del tráfico marítimo que inician el siglo XXI con un movimiento superior a los 9 millones de contenedores, y entrada la segunda década del siglo XXI superan los 20 millones, para 2012 mueven arriba del 21 millones y en 2013 superan los 22 millones de contenedores movilizados a través de sus puertos. De todos sus puertos el que sobresale es el de Busan ya que mueve más del 70 por ciento de las mercancías que entran y salen por Corea del Sur, en el año 2010 representó el 76.3%, en 2011 el 77.6%, en 2012 el 78.8% y en 2013 el 78.3%, mostrando con ello la relevancia que tiene dentro del contexto del comercio exterior que realiza Corea del Sur. Asimismo muestra porque a lo largo de los años se ha mantenido en el top de los 10 puertos más importantes del mundo. Por su parte, los puertos de Yeosu Gwangyang e Incheon, también mantienen un ritmo de crecimiento coadyuvando para que la

economía surcoreana no se detenga y continúen surgiendo nuevos polos de desarrollo, que empujan el crecimiento económico y comercial.

El análisis de Filipinas en su capítulo correspondiente dejó claro cómo es que El puerto de Manila es el principal centro económico, cultural y político del país. Este puerto moviliza 5.686.179 de toneladas al año (2013) incluyendo un tonelaje importante de productos refrigerados. Más del 70% de los contenedores que llegan a Filipinas se manejan a través del Puerto de Manila.

En el caso de Indonesia, analizado en su capítulo, quedó claro cómo es que el puerto de Tanjung Priok es el puerto más grande. Se localiza al oeste de Java a 13 kilómetros de la capital de Indonesia, Jakarta. Es el puerto principal para las manufacturas de Java y los alrededores y trata con el comercio costero e internacional. Fue construido inmediatamente después de la independencia de la República de Indonesia con el propósito de que barcos cargaran y descargaran las mercancías llevadas entre las islas y porque otros puertos, como el Sunda Kelapa, no tenían capacidad para manejar el creciente comercio que implicó la apertura del Canal de Suez.

El análisis de Malasia se ubicó en sus principales puertos: Puerto Kelang (o Puerto Klang), Puerto Tanjung Pelepas, Puerto Penang. El Puerto Kelang se localiza al oeste de Selangor, frente al Estrecho de Malaca. Del puerto a la capital de Malasia, Kuala Lumpur, hay 38 kilómetros, a 275 kilómetros del Puerto Penang y a 332 del Puerto de Singapur. Es decir, su cercanía lo convierte en un puerto estratégico y muy ocupado. El Puerto Tanjung Pelepas se encuentra situado al sur de la península. De fácil acceso desde el estrecho de Malaca, está ubicado en la parte este en la desembocadura del Río Pulai, al suroeste de Johor, en el año 2002, el PTP movió 2.66 millones de contenedores, con aproximadamente 300 000 a 400 000 TEUs, solo detrás de Singapur. La capacidad actual para manejo de contenedores es de 5 millones de TEUs y se espera manejar más de 3 millones para fin del 2003. En cuanto al Puerto Penang De acuerdo con AAPA (American

Association of Port Authorities) el Puerto de Penang se ubica en la posición 93 en el tráfico de contenedores con 1, 237,713 TEUs.

El capítulo de Tailandia hizo énfasis en su principal puerto, el de Bangkok el cual de acuerdo con AAPA (American Association of Port Authorities) quedó en 2013 en la posición 83 con 1, 511,458 TEUs. En el Puerto de Bangkok operan servicios privados, pequeños pero eficientes. Es el caso de la Terminal Marina Ewan, situada en la parte central del Golfo de Tailandia. Es operada a través de Unocal Thailand Ltd. en beneficio de Mitsui Oil Exploration Co., Ltd. (MOECO) en conformidad con un Acuerdo Mutuo de Operación. Los principales servicios que ofrece son: anclaje y pilotaje (obligatorio). Las embarcaciones que pueden atracar en esta terminal deben tener un máximo de 800 pies de longitud. Todas deben mantener un peso muerto por debajo de las 70,000 toneladas mientras estén en la terminal.

Por último, el capítulo dedicado a la República Socialista de Vietnam analizó, entre otros, a su principal puerto: el Puerto Ho Chi Minh o Puerto Saigón. El Puerto de Ho Chi Minh se localiza sobre el río Song Sai Gon (Saigón) a 2.7 millas náuticas del norte del Puerto de Saigón y a cerca de 85 kilómetros del delta del Río Mekong. El Puerto de Saigón es miembro de la Asociación Internacional de Puertos, de la Asociación de Puertos de Vietnam y de la Asociación de Puertos de ASEAN (Asociación de Naciones del Sureste de Asia). Es un puerto hermanado con el Puerto de Zhanjiang, de China, el Puerto de Osaka, en Japón, y el Puerto de Los Ángeles en Estados Unidos. En el año 2008, el Puerto de Saigón manejó un total de 13.2 millones de toneladas de mercancías, incluyendo 5.4 millones de toneladas de importaciones, 2.8 millones de toneladas de exportaciones, y 4.9 millones de toneladas de cargas domésticas. El tráfico de contenedores de más de 500 mil TEUs incluye 260 mil TEUs de importación y cerca de 250 mil toneladas de exportaciones. La carga incluye importaciones de fertilizantes, carbón de hulla, hierro y acero, trigo, maquinaria y equipos, y productos químicos. El arroz fue el

principal producto de exportación. Cargas domésticas incluyen carbón, arroz, y cemento.

El estado del arte en que se encuentra el tema expuesto a lo largo de esta obra nos marca una tendencia en los procesos de desarrollo de infraestructura y logística en cada una de las economías analizadas que sólo hará acentuarse con el tiempo, como predicción de lo presentado podemos señalar una creciente apuesta a la diferenciación en los puertos, no sólo en la infraestructura, tecnología o logística, sino también en cuanto a las ventajas competitivas y comparativas de los puertos y de las economías que los albergan que generará diferenciación.

China, Japón, Corea del Sur Filipinas, Indonesia, Malasia, Tailandia y Vietnam, tienen un pasado histórico y unas características como economías diferentes pero en contraposición de esto tienen un interés común de desarrollar los sistemas portuarios desde su infraestructura, tecnología, inversión, etcétera pues sus gobiernos responden al cambio globalizante de la conexión por mar.

Estas diferencias no hacen más que acentuar las diferentes estrategias que cada economía está implementando con la finalidad no sólo de no quedarse fuera del concurso internacional de las naciones y de los procesos de integración regional, sino además para tratar de ganar un lugar preponderante en los mismos.

*“Puertos en el Noreste y Sureste Asiático: China, Japón, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Malasia, Tailandia y República Socialista de Vietnam”* se terminó de editar en la Oficina de Publicaciones del Instituto Tecnológico de Sonora, en noviembre de 2015 y fue puesto en línea en la página: [www.itson.mx/publicaciones](http://www.itson.mx/publicaciones)

山互少 当文 林瓦 尤产 刀贝 贝么 互少 当文 且  
尤马 尤产 因此 么么 少 当 几 林 尼 马 尤 产 因 此  
少 文 且 互 升 刀 卞 尤 因 产 尤 刀 少 文 且 互 且  
二 丹 么 林 响 尼 当 丹 么 林 响 尼 当 丹 么 林 响 尼  
么 互 少 当 文 林 瓦 尤 产 刀 贝 贝 么 互 少 当 文 且  
么 互 充 产 因 此 么 么 少 当 几 林 尼 马 尤 产 因 此  
丹 么 林 响 尼 当 丹 么 林 响 尼 当 丹 么 林 响 尼