

El desarrollo del transporte marítimo en Japón



INTRODUCCIÓN

El océano mundial, como espacio único y cerrado, permite que las embarcaciones circulen libremente desde cualquier parte del mundo, siguiendo diferentes direcciones, por lo que se ha establecido una gran cantidad de rutas marítimas.

El Diccionario de la lengua de la Real Academia Española define puerto como “el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros, etc.”.

Tradicionalmente los puertos han sido lugares de resguardo de las embarcaciones en los que se podían desarrollar con facilidad las operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque. De hecho el crecimiento y desarrollo de algunas ciudades se ha debido en gran medida a la existencia de un puerto junto a ellas en los que estas actividades se han podido llevar a cabo en condiciones idóneas.

Este trabajo se enfocará en uno de los grandes competidores del transporte marítimo: Japón. Esta es una guía para proporcionar información fundamental sobre el mercado marítimo fluvial de este país, sus ventajas, condiciones de acceso, mercancías y principales puertos. Además de mencionar aspectos relacionados con el comercio internacional, obteniendo información de importancia para la investigación y utilización de esta como una herramienta para el incremento de las exportaciones.

EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN JAPÓN

1. EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO FLUVIAL

En el transporte marítimo mundial son de gran importancia las características de los puertos y su conexión con la infraestructura que tienen los países para la distribución de estas cargas; el transporte a través de los puertos del planeta alcanza cerca de los 10 mil millones de toneladas y se ha estimado que para el año 2000 puede alcanzar casi 20 mil millones de toneladas, por lo

que se tendrán que realizar modificaciones técnicas en muchos de los puertos actuales, para poder atender esta demanda.

En Asia: Kobe, Yokohama, Nagoya, Kawasaki, Tokio y Osaka, en Japón; Singapur; y Damay, en Indonesia. En el Medio Oriente: Rastannurah, en Arabia Saudita; Kharg y Bandar Mashur en Irán; Mena al Almadi, en Kuwait; Diebel Dhana, en los Emiratos Árabes Unidos y Fao, en Irak. Además, están Port Hedland y Dampier, en Australia.

El transporte marítimo representa un medio para unir a los diferentes países del mundo. Además de las cargas comerciales que se intercambian, es importante señalar que también ha sido posible establecer relaciones culturales a través de muchos años gracias a este tipo de transporte.

2. UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Japón también conocida como el imperio del sol naciente, limita de la siguiente manera:

NORTE: con el mar Ojotsk, las islas Kuriles y la isla de Sajalin (Rusia)

ESTE: el Océano Pacífico

OESTE: el mar del Japón, Rusia, Corea del Norte, Corea del Sur y la República Popular China

SUR: Taiwán y las Marianas Septentrionales

Situado en el Océano Pacífico, al noreste de Asia, está formado por cuatro grandes islas Hokkaido, Honshu, Shikoku y Kyushu; así como más de 3000 menores a lo largo de la costa asiática.



Las islas japonesas se extienden en un arco irregular desde la isla de Sajalín (perteneciente a Rusia) a la isla de Formosa (Taiwan). El propio Japón consta de cuatro grandes islas de Hokkaido, la más septentrional, Honshu, la isla principal, con una forma alargada y estrecha, tiene una anchura máxima de 241 km y una longitud de unos 1.000 km, Shikoku, y Kyushu, la más meridional. En conjunto, estas islas tienen una superficie total de unos 362.000 km²; añadiendo las numerosas pequeñas islas cercanas, la extensión de Japón es de 377.837 km². Tokio es la capital y mayor ciudad del país.

Dentro de las principales rutas internacionales de transporte internacional marítimo internacional siendo el origen y final de muchas de ellas y conecta las principales áreas de negocio del mundo, entre las cuales destacan las conexiones con los puertos del Sudeste Asiático, América Pacífico, Europa y Oceanía.

3. TECNOLOGÍA

El Puerto de Tokio, su complejo dispone de infraestructura para el cargue, descargue y almacenamiento de mercancías de todo tipo como: general, perecedera, a granel y refrigerada. Así mismo dispone de buenas vías de acceso que facilitan el traslado de la carga. El puerto de Tokio cuenta con tres terminales para la movilización de carga. Los terminales son los de Oi, Aomi y el de Shinagawa. El Terminal de Oi es de los mejores del Japón, desempeña un papel central en la distribución internacional de mercancías en el área metropolitana y se especializa en carga contenedorizada, a granel y perecederos, el de Aomi es el más reciente terminal de contenedores en el puerto de Tokio, cuenta con once grúas de contenedores y se especializa en la movilización de los mismos, por último tenemos el Terminal de Shinagawa es el principal punto de apoyo para cuando existe una fuerte demanda del puerto japonés.

El puerto de Yokohama se ha equipado de varias instalaciones, tales como rompeolas internos y externos, que protege el puerto contra los efectos de vientos y de fuertes mareas. En general este puerto, ha especializado sus terminales para el manejo, almacenamiento y transferencia de carga contenedorizada, graneles (minerales, carbón y granos), químicos sólidos y fluidos.

Para aumentar la competitividad de los puertos de Japón, seis puertos (Tokio, Yokohama, Nagoya, Yokkaichi, Osaka, y Kobe) fueron nombrados “puertos super-hub” en 2004. Además, se están llevando a cabo acciones para mejorar los servicios y reducir costes, equipando a su vez a los puertos con terminales de contenedores e innovadores sistemas logísticos. Los puertos japoneses tienen también en cuenta medidas medioambientales, y 22 de ellos han sido nombrados “puertos de reciclaje” con el objetivo de trasladar eficientemente recursos reciclables mediante buques de transporte de gran capacidad que tengan un bajo impacto en el medio ambiente en 2011. Estos puertos han hecho posible, de manera integrada, poder recibir materiales reciclados, procesarlos y eliminar los residuos.

Nueve puertos de Japón, como los de Kagoshima y Beppu han sido dotados de terminales de pasajeros para atraer más líneas de cruceros internacionales.

4. TIPO DE MERCANCÍA

a mayoría de las mercancías pueden ser importadas libremente, salvo un número muy reducido de productos para cuya importación se requiere autorización administrativa, principalmente por estar éstas sujetas a cuotas de importación, ser originarias de determinados países o por su naturaleza especial (armas, etc.). Para la entrada en Japón de algunos productos agropecuarios existen regulaciones fitosanitarias específicas de los ministerios de Agricultura y Sanidad.

Respecto a la importación de alimentos, hay que tener muy en cuenta los controles fitosanitarios y veterinarios.

Los principales socios de las exportaciones son los Estados Unidos 22,8%, la Unión Europea el 14,5%, China 14,3%, Corea del Sur 7,8%, Taiwán 6,8% y Hong Kong 5,6%.

Las principales exportaciones japonesas son equipos de transporte, los vehículos de motor, electrónica, maquinaria eléctrica y productos químicos. Con muy limitados recursos naturales para sostener el desarrollo económico, Japón depende de otras naciones para el suministro de la mayor parte de sus materias primas.

Sus principales socios para las importaciones son China 20,5%, los Estados Unidos 12,0%, la Unión Europea el 10,3%, Arabia Saudita 6,4%, Emiratos Árabes Unidos 5,5%, 4,8% Australia, Corea del Sur 4,7% e Indonesia 4,2%.

Las principales importaciones realizadas son maquinaria y equipo, combustibles fósiles, productos alimenticios (en particular el sector de la carne), productos químicos, textiles y materias primas para sus industrias.

En general, los más grandes socios comerciales del Japón son China y los Estados Unidos.

Oportunidades mundiales de exportación hacia Japón

- Equipo de Refrigeración
- Cosméticos y productos de belleza
- Componentes de cerámica avanzada
- Muebles de oficina
- Equipo medico y de salud
- Instrumentos científico de laboratorio
- Maquinaria para el procesamiento de alimentos
- Plástico industrial avanzados
- Estaciones de trabajo (computadoras)
- Productos deportivos

Oportunidades de exportación de productos panameños alimenticios hacia Japón

- Bebidas alcohólicas (ron, cerveza)
- Carne de res y derivados
- Carne de pollo y derivados
- Café verde, orgánico, especiales y con sabor
- Jugos de frutas tropicales y cítricos
- Salsas picantes y condimentos
- Frutas y vegetales procesados, deshidratados, congelados, enlatados.
- Galletas, golosinas de frutas tropicales

Están en vigor los Acuerdos de Libre Comercio con Singapur (2002), México (2004), Malasia (2006), Filipinas (2006), Chile (2007), Tailandia (2007), Indonesia (2008), Brunei (2008) y ASEAN (2008). Japón mantiene contactos y negociaciones informales para establecer Acuerdos de Libre Comercio con Vietnam, Corea del Sur, Australia, Suiza e India.

5. MOVIMIENTO DE CARGA

El Arancel de Aduanas japonés se basa en la Nomenclatura Internacional del Sistema Armonizado.

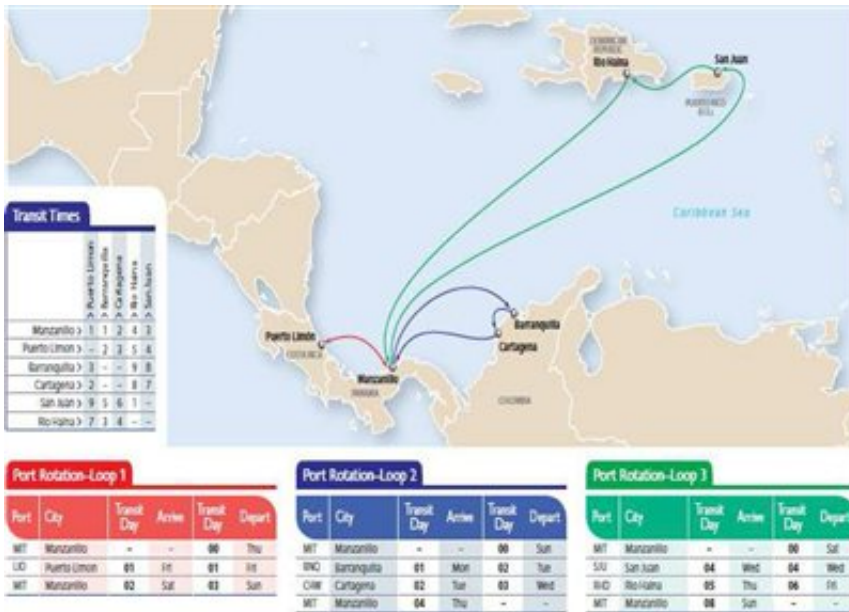
Los derechos arancelarios en más del 90% de los casos son ad valorem. Se calculan sobre el valor CIF de las mercancías y por término medio son de una protección arancelaria moderada de aproximadamente el 2%. Para la mayoría de los productos industriales, el arancel es nulo. No obstante, existen algunas excepciones que afectan a determinados productos agrícolas y manufacturados para los que dicho grado de protección es elevado. Además, algunas mercancías están sujetas a contingentes arancelarios por razones sociopolíticas, como sucede en el caso del calzado cuyas importaciones fuera del contingente arancelario están gravadas con un arancel ad valorem del 30% o específico de 4.300 yenes por par, aplicándose el que resulte mayor.



Los despachos menores a un contenedor cuentan con dos

servicios de carga suelta sujeta a consolidación. Express Cargo Line, desde Cartagena, vía Barcelona. Ecu-Line, exclusivamente desde Cartagena, vía Amberes. Los tiempos de tránsito, relativamente altos, oscilan entre 50 y 65 días. Los niveles de fletes para carga suelta, se mueven en el siguiente rango: US\$180 – US\$240 por Tonelada o Metro cúbico.

Ruta marítima hacia Japón



En la imagen anterior se demuestran la rotación de puertos, según el color de las líneas corresponden a las tablas y los días de transito según el destino de origen y el de llegada.

En la tabla roja demuestra el tránsito de Limón, Costa Rica a Panamá de tiene una trayectoria de 2 días ida y vuelta; mientras que en la tabla azul hacia Cartagena tomando en cuenta que todas las salidas son de los puertos de Manzanillo, Panamá duraría aproximadamente 4 días el recorrido total. En el caso de la tabla verde, que el trayecto incluye a Puerto Rico y República Dominicana, el transcurso complejo demoraría 6 días.

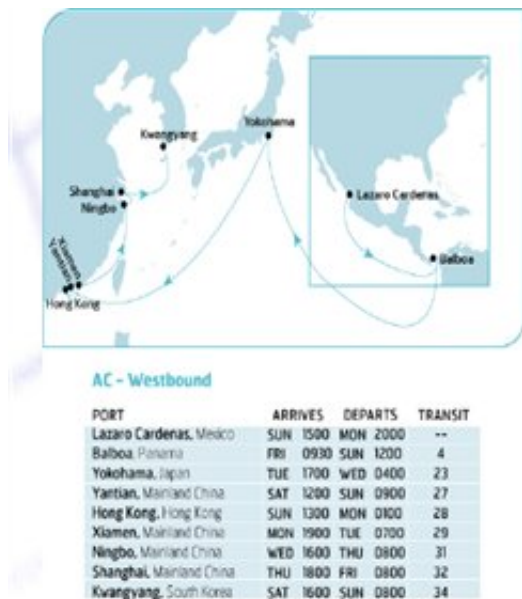
Logística Marítima



En esta imagen se pueden observar la ruta para el movimiento de mercancía, aproximadamente el viaje puede tener una duración de 39 días según su partida y destino. Si el lugar de destino proviene de Nueva York hasta Busan, Corea puede tardar aproximadamente 39 días como se dijo anteriormente; mientras que si va hasta Panamá puede tardar hasta 7 a 8 días dependiendo del puerto en que libere la mercancía, 7 días para el Puerto de Manzanillo y 8 para el Puerto de Balboa.

La tabla en la imagen anterior demuestra los tiempos de tránsito según el destino.

Puerto Balboa (Panamá) – Yokohama (Japón)



Puerto Balboa (Panamá) – Yokohama (Japón)

En esta imagen se puede observar otra de las alternativas logísticas marítimas desde Panamá hasta el Puerto Yokohama en Japón. El costo para movilizar un contenedor de 20STD es de USD 1300.00, y para equipos de 40STD HC DRY es de USD\$ 1700.00 (Servicio puerta - puerto).

6. PRINCIPALES LÍNEAS

Japón el desarrollo de la industrial marítima está vinculada a la evolución de su economía, posee vocación exportadora y el mundo marítimo reposa sobre compañías muy antiguas. Las compañías son muy grandes y abarcan varias actividades. En la actualidad se disponen a adquirir compañías medianas para hacer frente a la competencia china. Las principales empresas son: Nipon Yusen Kaisha (NYK), Mitsui OSK Line (MOL) y Kawasaki Kisen Kaisha (K-Line)

CLASIFICACIÓN DE LAS ALIANZAS MARÍTIMAS

Alianzas	Miembros	Capacidad (TEUS)
Grand Alliance		