

87

**SEMINARIO  
SOBRE  
ADMINISTRACION Y OPERACION DE PUERTOS**

**Setiembre de 1988**

**Agencia de Cooperación Internacional del Japón**

**JICA**

Seminario sobre administración y operación de puertos

000  
728  
J  
LIBRARY

JICA LIBRARY



1086635(8)

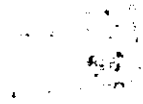
**SEMINARIO  
SOBRE  
ADMINISTRACION Y OPERACION DE PUERTOS**

**Setiembre de 1988**

P

**Agencia de Cooperación Internacional del Japón**

**JICA**



POLÍTICA PORTUARIA DEL JAPÓN  
Y  
SU ESQUEMA BÁSICO

## POLITICA PORTUARIA DEL JAPON Y SU ESQUEMA BASICO

### I N D I C E

1. INTRODUCCION .....	1
2. ANTECEDENTES GEOGRAFICOS Y SOCIOECONOMICOS .....	3
(1) Reseña de la Geografía .....	3
(2) Condiciones Socioeconómicas .....	4
3. HISTORIA DE LOS PUERTOS Y SITUACION ACTUAL .....	7
3-1 Desde la Era de Meiji hasta la II Guerra Mundial .....	7
3-2 Recuperación del Posguerra y Promulgación de la Ley de Puertos .....	8
3-3 Desarrollo Económico de Posguerra y Plan Quinquenal de Habilitación Portuaria .....	9
3-4 Situación Actual de los Puertos .....	12
4. ADMINISTRACION Y EXPLOTACION DE LOS PUERTOS DEL JAPON .....	26
4-1 Ideas Básicas y Esquema Administrativo .....	26
4-2 Procedimientos para la Planificación e Implementación de Puertos .....	28
4-3 Arreglos Financieros para el Desarrollo de Puertos .....	30
4-4 Esquema de la Administración de Puertos .....	32
5. PUERTOS HACIA EL SIGLO XXI .....	36
5-1 Metas Básicas .....	36
(1) Creación del espacio portuario integral .....	37
(2) Promoción de la formación de redes de viculación mutua entre puertos .....	37
5-2 Principales Medidas para Alcanzar las Metas .....	38
(1) Formación del espacio de distribución física de avanzada ..	38
(2) Formación del espacio industrial diversificado y de alta calidad .....	38
(3) Formación del espacio de vida confortable .....	39
(4) Promoción del desarrollo y aprovechamiento marino .....	39
6. RESUMEN .....	41

## 1. INTRODUCCION

Debido a que el Japón es un archipiélago con muchas montañas escarpadas, con zonas llanas cuya mayor parte se encuentran en las partes costeras, las poblaciones y las industrias se han concentrado desde antiguamente en la parte ribereña. Además, debido a los escasos recursos naturales con el agravante de una población numerosa, desde que se constituyera el estado moderno hace aproximadamente un siglo, la economía japonesa ha venido creciendo dependiendo de la industrialización y el comercio, incorporando la cultura extranjera y logrando la modernización a través del intercambio con los países exteriores. Puede decirse que la economía, la sociedad y la cultura japonesa se han desarrollado y se han apoyado en las industrias y las ciudades que se hayan formado a través de los puertos.

Por su lado, la ideología básica de la administración territorial de nuestro país, se ha desarrollado sobre la idea de descentralización y la expansión del espacio que sea posible aprovechar. Los fenómenos de la excesiva densidad en las zonas de las grandes ciudades, no solamente ocasionan el desmejoramiento de las condiciones de transporte, vivienda y ambiente, sino que engendran el problema de las zonas subpobladas en las zonas rurales, lo cual constituye un tema importante de la política para solucionar esta situación.

Tal como puede observarse a través de los Proyectos de Desarrollo Integral del Territorio Nacional que se cumpliera en varias etapas, Japón ha adquirido la fisonomía actual como consecuencia de la promoción de la descentración de la población, las industrias y la cultura como medida de la política de inversiones públicas, durante cuyo desarrollo, los puertos han cumplido una función preponderante. Más adelante, las rápidas transformaciones recientes de la estructura industrial, han traído por un lado una seria intranquilidad laboral debido a la recesión industrial en las provincias y por otro lado, el avance de la concentración de las diversas funciones en el área metropolitana, con el consecuente desequilibrio entre los limitados recursos nacionales y las actividades humanas. Esta situación está exigiendo el desarrollo de medidas políticas que traten de elevar cualitativamente el nivel de la vida nacional tendiente a un nuevo esquema socioeconómico basado en la renovación técnica, introducción de la informática y la internacionalización.

Los puertos están contribuyendo a la economía nacional y la sociedad regional. Es decir, los puertos cumplen su función como base de comercialización del comercio internacional e interno y como base de producción de las industrias del tipo de consumo de recursos básicos para asegurar el desarrollo económico nacional y la estabilidad de la vida nacional. Simultáneamente, en el ámbito de la sociedad regional, contribuye al desarrollo de la sociedad regional a través del aumento de los ingresos y las oportunidades laborales, mediante la expansión del comercio, función productiva, promoción de las industrias regionales y las actividades de las ciudades y contribuye a la elevación del nivel de vida de los ciudadanos, brindando mejores ambientes con el ofrecimiento de tierras urbanas ganadas al mar. El equipamiento de los puertos, se promueve con miras al desarrollo regional acorde con la política de desarrollo del territorio nacional, con el objeto de contribuir al desarrollo de la economía nacional y la sociedad regional.

Aunque las funciones que se exijan a los puertos, pueden variar de acuerdo con las épocas, las regiones y la estructura industrial, en la etapa en que nuestro país se desarrollaba principalmente como país agrícola y la industria liviana, los puertos han cumplido exclusivamente una función como centro de comercialización, mientras que al avanzar hacia la etapa de las industrias químicas e industrias pesadas, han tenido que funcionar como espacio de producción de las zonas industriales costeras. Entrando en la etapa en que se inician los inconvenientes de la excesiva densidad debido a la concentración de la población y las industrias en las grandes ciudades y al avanzar la complejidad de la estructura industrial, los puertos han adquirido importancia en cuanto a su función como espacio para la elevación del ambiente urbano. En el Japón, se está promoviendo últimamente la habilitación de terrenos para fines residenciales conjuntamente con el equipamiento de las instalaciones portuarias, sobre la base del Proyecto Portuario en las áreas marítimas de los puertos.

En los países occidentales, los puertos son considerados como una industria o como un cuerpo empresarial y está arraigado el criterio de que se explote como unidad de autofinanciamiento estableciendo las autoridades portuarias independientes. Bajo este criterio, los puertos cumplen el papel de acceso de las cargas del país y de sus hinterlandes (trastierras), se establecen las tarifas que sean rentables y los puertos son mejorados y administrados dentro de ese esquema.

En cambio, en nuestro país, los puertos constituyen la base del desarrollo regional en el aspecto del transporte, industria y urbanización y se reconoce como infraestructura estratégica para el desarrollo socioeconómico. Con ese fin, se confía el desarrollo, administración y explotación de los puertos a los organismos públicos regionales, en tanto que el país asume la función de apoyo y coordinación en el aspecto del desarrollo del territorio nacional y desarrollo económico desde un punto de vista nacional. Es decir, aunque por la Ley de Puertos del Japón se haya reconocido la idea como objeto público y a pesar de haberse incorporado las ideas de la autoridad portuaria de los países occidentales, el resultado es que los organismos públicos regionales son los administradores de todos los puertos con excepción de uno por no ajustarse al sistema administrativo del Japón.

En otros aspectos, es notable el progreso logrado recientemente por la tecnología de avanzada. Respondiendo al aumento de la producción y distribución, se ha experimentado tanto la racionalización del sistema de transporte como el incremento del tamaño de los barcos, la incorporación de barcos para fines específicos, la construcción de muelles aptos para embarcaciones grandes. Se han experimentado avances en la contenedorización para el transporte internacional y el transporte interno por transbordadores de vehículos para el transporte sistematizado por mar y tierra y la racionalización de las operaciones portuarias. Al mismo tiempo, se han visto progresos con la incorporación de la informática en los puertos y el sistema de movimiento de los materiales.

En lo que respecta al problema ambiental debido a la concentración de las poblaciones y las industrias en las áreas urbanas, se han puesto en vigor las restricciones de las fuentes de contaminación, tales como los aceites de



desperdicio de las embarcaciones, la disposición final de los materiales de desperdicio y el agua servida industrial y humana que se concentran en las zonas portuarias. Desde el aspecto del mejoramiento del ambiente portuario, las áreas verdes se han arreglado también activamente en los puertos. Con estas medidas, se lograron grandes avances para mejorar el ambiente portuario.

Asimismo, uno de los temas que recientemente está atrayendo la atención mundial y no es la excepción en el caso del Japón, son las zonas ribereñas, Las zonas ribereñas constituyen el tema de interés desde un punto de vista múltiple, ya que es necesario que se revea su sentido ambiental, el aumento de la demanda de los medios de recreación marítima, el problema de los terrenos, los efectos de expansión de la demanda interna mediante el desarrollo de estos proyectos y el criterio de la introducción de la dinámica privada. En este momento, juntamente con la habilitación de los puertos y la la expansión cuantitativa de los puertos, se continúa activamente el desarrollo de los espacios portuarios.

Así es que los puertos del Japón son construidos, administrados y explotados respondiendo a las exigencias cada vez más diversificadas. En el presente informe, se hará una reseña comenzando con las condiciones del territorio nacional del Japón, para explicar sobre la historia y la situación actual de los puertos y el esquema de administración y explotación, para tratar finalmente sobre los pasos que están dando los puertos en vísperas del advenimiento del Siglo XXI.

## 2. ANTECEDENTES GEOGRAFICOS Y SOCIOECONOMICOS

### (1) Reseña de la Geografía

El Japón es un país que forma un archipiélago con más de 3.000 islas, incluyendo las cuatro islas principales. Se extiende en un área de más de 3.000km de distancia de norte a sur, al frente de las costas orientales del Continente Euroasiático. El área total de las tierras es de apenas 380.000km<sup>2</sup>, aunque está dotado de una línea costera extremadamente larga e intrincada. En comparación con otros países, a pesar de que el área territorial es de alrededor de dos tercio de Francia y solamente el cuatro por ciento de los Estados Unidos, la extensión de las líneas costeras totaliza 33.000km que es cuatro veces mayor que Francia y alrededor de la mitad de los Estados Unidos (excluyendo Alaska).

Las empinadas montañas cubren todo el país, dejando solamente unos 20 por ciento del total de la superficie de la tierra apta para permitir las diversas actividades humanas. La mayoría de esas tierras habitables se encuentran a los estrechos planos aluviales de la costa con el resto de los llanos dispersos en las cuencas de los ríos y valles del interior. En consecuencia, la mayoría de las grandes ciudades se han desarrollado en los llanos costeros. De acuerdo con el censo de 1980 del Japón, 16 de las 18 ciudades con una población de más de 500.000 habitantes o más, y 21 de las 37 ciudades con una población de más de 300.000 habitantes y menos de 500.000 habitantes, están situadas sobre las costas. Más aún, otras 9 ciudades del último grupo están ubicadas en áreas metropolitanas que se desarrollan alrededor de las ciudades costeras mencionadas.

## (2) Condiciones Socioeconómicas

Desde que Japón reabriera sus puertas hacia el resto del mundo en 1868, se ha empeñado en establecer una moderna nación industrializada, haciendo lo posible para captar el avanzado nivel de los países occidentales. El crecimiento económico marcó un ritmo sin precedentes durante el período de la rápida industrialización que comenzó en la década del 50 y había durado hasta la serie de la crisis de petróleo de la década del 70 que obligó a entrar en un período de transición con tasas más bajas y más estables. En 1981, el producto bruto nacional (PBN) del Japón llegó a 1.150.000 millones de dólares con un PBN per cápita que llegó a aproximadamente el 70 por ciento de los Estados Unidos. Aunque el Japón está atrás en términos del capital de las infraestructuras sociales, ya ha alcanzado el nivel promedio de los países occidentales avanzados en términos del flujo monetario de la economía.

Los recursos naturales domésticos del Japón son extremadamente limitados y debe importarse casi todas las materias primas industriales y alimentos. Por ejemplo, tal como se detalla en la Tabla 1, casi el 100 por ciento del petróleo crudo y el mineral de hierro son importados para las actividades industriales del Japón. Más del 90 por ciento de la soja y el trigo son importados para la vida diaria de los japoneses. En la medida del crecimiento de la economía del Japón, están creciendo rápidamente estas importaciones. La balanza de pagos se mantiene con las exportaciones de bienes industriales, que continua su aumento en volumen a un ritmo sorprendente.

La Tabla 1 indica también las relaciones de las principales mercaderías, de los cuales, aproximadamente el 80 por ciento de los relojes, grabadores de video y cámara fotográficas fabricadas en los últimos años fueron exportados. Con los escasos recursos naturales que tiene, Japón no puede sino mantener su economía basada en el desarrollo del negocio del procesamiento. Por lo tanto, es esencial para Japón tener un acceso eficiente hacia el resto del mundo con transporte marítimo y desarrollo de puertos.

Juntamente con las condiciones geográficas únicas mencionadas arriba, lo que contribuye a la utilización extensiva de las áreas costeras, es la densidad extremadamente alta tanto de la población como de las actividades económicas. El censo de 1980 ha revelado que el Japón tiene una población de alrededor de 117 millones de habitantes, que es casi el doble de la población de cualquiera de los cuatro grandes países de Europa Occidental - Alemania Occidental, Reino Unido, Italia y Francia. (Tabla 2) Sobre la base de las tierras habitables, la densidad de la población del Japón es varias veces más alta que los cuatro países mencionados y más aún, es tres veces más densa que el país más populoso de Europa como Holanda y Bélgica. Incluso en términos de la población económica medido por el PBN, Japón tiene el más alto nivel de la producción económica por unidad de tierra habitable dentro de los países del mundo. La población y la población económica de tal densidad sin paralelo, ha sido predominantemente construido a lo largo de las costas del país en donde se disponen la mayoría de las tierras habitables.

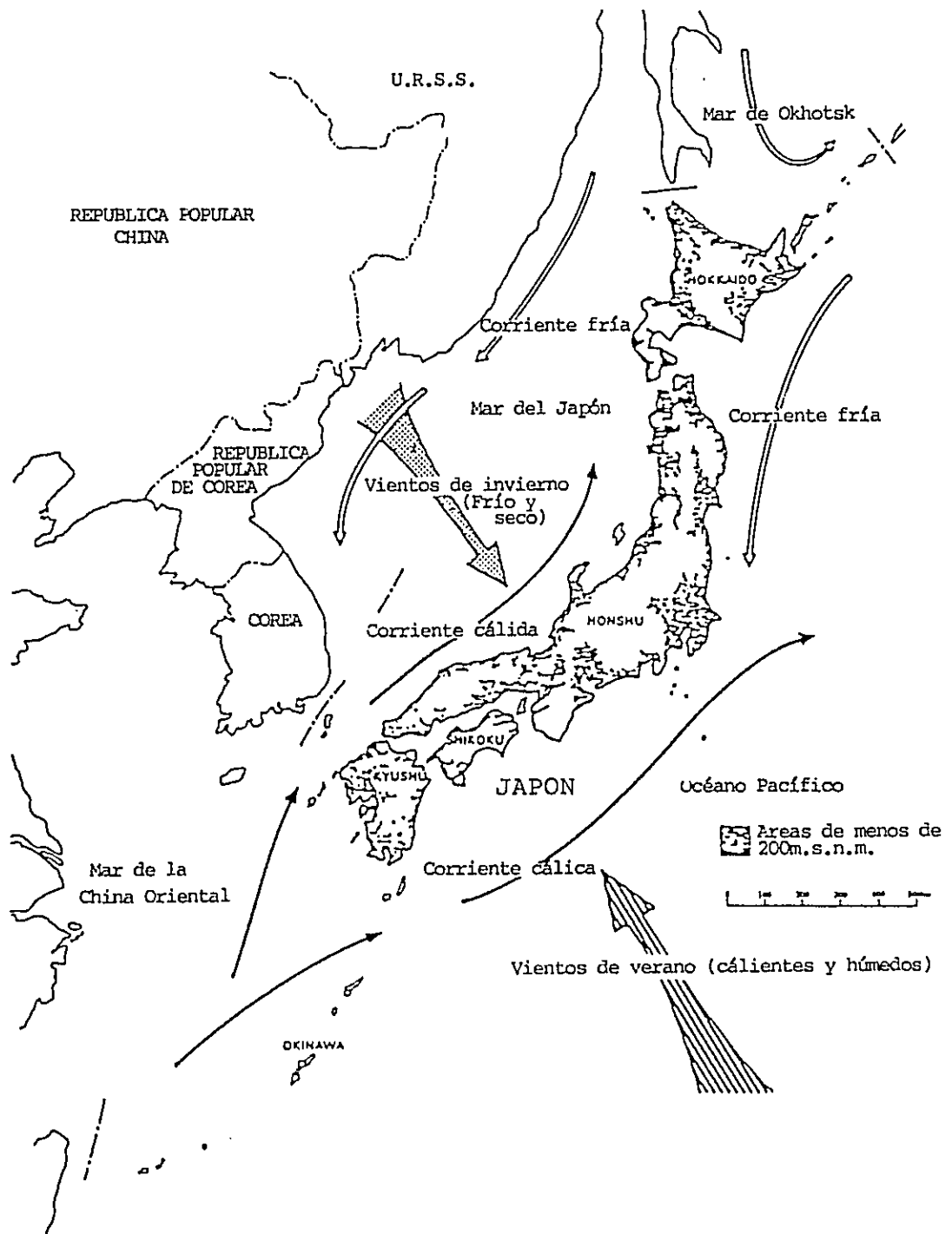


Figura 1. Condiciones Climáticas y Topográficas de las Islas Japonesas

Tabla 1. Relación de Dependencia de la Importación y Relación de las Exportaciones de las Principales Mercaderías (1986)

Mercadería	Relación de Dependencia de la Importación
Bauxita	100,0
Algodón crudo	100,0
Lana	100,0
Petróleo crudo	99,6
Mineral de hierro	99,7
Mineral de cobre	96,1
Soja	95,2
Trigo	86,5
Sal	89,2
Carbón	* 79,1 (1980)

Mercadería	Relación de Exportación
Barcos	54,2
Cámaras	86,1
Receptores de TV	62,3
Fibra sintética	60,9
Automóviles	58,6
Relojes	81,0
Calculadoras	77,4
Videograbadores	88,5

Tabla 2. Población y Actividad Económica por Área de Tierra Habitable

País	Área de tierra <sup>a</sup> (1000km <sup>2</sup> )	Área de tierra habitable <sup>b</sup> (1000km <sup>2</sup> )	Población en 1981 <sup>c</sup> (millones)	PBN en 1981 <sup>d</sup> (US\$ 1000 millones)	Densidad	
					Población por área de tierra habitable (pers/km <sup>2</sup> )	PBN por área de tierra habitable (MUS\$/km <sup>2</sup> )
Japón	377,7	80,5	116,8	1,150,9	1,451	14,3
Bélgica	30,5	24,5	9,9	96,7	404	3,9
Francia	547,0	338,9	53,7	569,4	158	1,7
RFA	248,6	159,4	61,6	686,7	386	4,3
Holanda	40,8	33,7	14,1	140,0	418	4,2
R. Unido	244,0	156,4	55,9	502,3	357	3,2
EE. UU.	9.363,1	4.581,4	227,6	2.937,7	50	0,6

Fuente: S. Inoue, Zona Costera Urbana y Desarrollo de Puertos en Japón, Boletín de Manejo de la Zona Costera, Vol. 12 (1984), P. 57 - 81

- a. Basado en el Anuario Estadístico de las Naciones Unidas 1979/80.
- b. El área de tierra habitable, es el área de tierra del país, excluyendo las áreas de forestación, lagos, ríos y otras áreas selváticas. Basado en las estimaciones suministradas en Japón, Agencia Nacional de Tierras, "Carta Blanca sobre Utilización de tierras 1982" excepto para aquellos de Bélgica y Holanda, los

cuales se basan en las "Estadísticas de Producción de FAE 1972" de las Naciones Unidas.

c. Basado en el Anuario Demográfico 1980 de las Naciones Unidas.

d. Basado en las "Estadísticas Financieras Internacionales 1982" del Fondo Monetario Internacional.

### 3. HISTORIA DE LOS PUERTOS Y SITUACION ACTUAL

#### 3-1 Desde la Era de Meiji hasta la II Guerra Mundial

Con la restauración de la dinastía de Meiji en 1868, Japón inició activamente su propia transformación como una nación moderna. Entre otros proyectos de infraestructura, se han otorgado las más altas prioridades para desarrollo de los puertos modernizados, pero todos los elementos básicos requeridos para tales desarrollos de puertos - conocimientos de ingeniería de puerto, equipos modernizados de construcción, materiales de construcción, etc., no estaban disponibles en el Japón de aquel entonces. El gobierno japonés había invitado por su cuenta a los ingenieros civiles experimentados desde Europa Occidental, especialmente de Holanda, para obtener la dirección necesaria para el estudio, planificación, diseño y construcción de puertos. Para obtener las divisas para construir una nación moderna, Japón promovió con todos los esfuerzos, la exportación de los productos de la industria ligera tales como los hilados de algodón y los tejidos de seda.

#### Período de Modernización de los Puertos: 1890 - 1910

Las obras de modernización de los puertos por el gobierno, se han concentrado en aquellos que tengan particular importancia para el país durante 20 años desde 1890 a 1910. Los conocimientos de ingeniería fueron rápidamente aprendidos por los ingenieros de puerto japoneses, quienes llegaron a ser capaces de realizar por sí mismos los proyectos de desarrollo de puertos de plena escala al entrar en el nuevo siglo. Sin embargo, no ha habido una política consistente ni se han establecido oficialmente las disposiciones financieras sistemáticas para el desarrollo de los puertos japoneses hasta 1907, cuando se ha puesto en vigencia las políticas de gobierno para el desarrollo y operación de 14 puertos que han sido designados como puertos estratégicamente importantes para la construcción del país. Entre ellos, figuraron concretamente el nombre de cuatro puertos que son Yokohama, Kobe, Kanmon y Tsuruga, los cuales se han desarrollado y operado directamente por el gobierno nacional, mientras que los diez puertos restantes han estado bajo la responsabilidad de los gobiernos locales pertinentes con la asistencia financiera del gobierno nacional. Todos los otros puertos en el país debieron estar a cargo de los gobiernos locales.

#### Período Inicial de la Expansión de Puertos: 1910 - 1945

Basado en la política y las disposiciones previamente establecidas, se han ampliado muchos puertos, incluyendo la construcción de grandes y modernos muelles con profundidades de agua de 9 metros para el uso de barcos de

10.000 toneladas de porte bruto. Se han agregado otros 27 puertos a la lista inicial de puertos nacionalmente importantes. Esto ha sido un cambio significativo dentro de la política de desarrollo portuario del gobierno originariamente importado del continente europeo - concentración de esfuerzos en un número menor de grandes puertos. En otras palabras, en vista del crecimiento económico del país, Japón debió explorar sus propios planes de desarrollo portuario que estuviera ajustado mejor a sus propias condiciones físicas y socioeconómicas.

Además, en los años iniciales de este período, se han visto los desarrollos preliminares de las zonas industriales costeras y los puertos industriales que serían los instrumentos del posterior crecimiento económico. En este aspecto, se han llevado a cabo numerosos proyectos para ganar terreno en el mar. Hacia el año 1935, se iniciaron las obras de desarrollo de casi todos los puertos mayores actualmente en operación.

### 3-2 Recuperación del Posguerra y Promulgación de la Ley de Puertos

Con la derrota en la II Guerra Mundial, el volumen de carga manipulada anualmente por los puertos nacionales ha quedado reducido a alrededor de 20 millones de toneladas en 1946, cuyo volumen había venido creciendo constantemente durante el período de preguerra, alcanzando la cifra de 270 millones en 1939. Paralelamente con el vigoroso restablecimiento de las facilidades portuarias dañadas, el nuevo esquema legislativo para los puertos ha sido ampliamente debatido, con el resultado de la puesta en vigor de la Ley de Puertos de 1950. En esta Ley se establecen las bases legislativas del actual manejo del desarrollo portuario japonés.

El criterio de nuestro país con respecto a los puertos desde la Era de Meiji hasta que se estableciera la Ley de Puertos de 1950, se fundaba en la idea de que los puertos sean objetos controlados por el país, los cuales debían ser desarrollados y controlados por el país por el organismo nacional que son los gobernadores prefecturales según las necesidades del país.

Sin embargo, desde los primeros años de la Era de Meiji hasta que en el año 1950 se promulgara la Ley de Puertos, no había existido ninguna ley unificada que regule el equipamiento y explotación de los puertos y se había manejado mediante decretos, mandamientos o reglamentos parcializados de las resoluciones del gabinete o las disposiciones presupuestarias.

Después de la entrada en vigencia de la nueva constitución, se dispuso que todos los asuntos relacionados con los derechos y obligaciones de los habitantes sean establecidas mediante las leyes, en tanto que la promulgación de la "Ley de Puertos" se ha hecho imprescindible teniendo en consideración las solicitudes para el acondicionamiento de la organización para obtener la devolución de las instalaciones portuarias del puerto de Kobe y Yokohama que habían quedado confiscados por el ejército aliado.

Dentro de este panorama, en 1950 se puso en vigor la tan esperada "Ley de Puertos" que es una ley general de carácter nacional relacionado con el desarrollo, administración y explotación de puertos (en términos mundiales,

es raro el país que tenga una ley general de carácter nacional en relación a los puertos como en el caso de nuestro país)<sup>7)</sup>. Según esta "Ley de Puertos", el desarrollo, control y explotación de los respectivos puertos, quedaban confiados totalmente a las autoridades regionales y se estableció que en forma independiente o conjunta de los organismos públicos regionales se creara la Dirección de Asuntos Portuarios o el propio organismo público regional se constituyera en el cuerpo de administración portuaria y lo explotara voluntariamente como parte integral de la dirección regional.

### 3-3 Desarrollo Económico de Posguerra y Plan Quinquenal de Habilitación Portuaria

En el período del posguerra, se habían desarrollado las obras en torno a los proyectos portuarios individuales y no se había elaborado el proyecto de habilitación portuaria de carácter nacional como lo había sido el Plan Quinquenal de Habilitación Portuaria. La habilitación de puertos inmediatamente después de la conclusión de la guerra, tuvo lugar principalmente en torno a la recuperación de los daños de la guerra conforme a la política de ocupación del Comando General del Ejército Aliado que restringía el transporte marítimo. Concretamente, como plan de largo plazo, estaba el Plan Quinquenal de Restablecimiento de Puertos señalado por la Dirección de Transportes Civiles del Comando del Ejército Aliado de 1948. Debido a que bajo estas circunstancias, no se daban las condiciones como para elaborar los planes portuarios de largo plazo, solamente se decidía el plan de obras de cada ejercicio anual y la magnitud de las obras. Sin embargo, a fines de 1950, a pedido de la Comisión de Desarrollo Territorial Integral, se elaboró el Plan Trienal de Habilitación Portuaria que tenía como período del Proyecto los años 1951 - 1953. Luego, con la promulgación de la "Ley de Puertos", se ha encaminado paulatinamente la habilitación de los puertos y se elaboró el Plan Quinquenal que correspondía al período de 1953 - 1957.

Hacia la mitad de la década del 50, quedó superado el período de confusión del posguerra (En la carta blanca de la economía de 1956 se declaró que "ya no estamos en el período de posguerra"), la economía del Japón había acabado de recuperar el nivel de preguerra y se inició la nueva etapa de desarrollo, observándose los notables desarrollos en torno a las vigorosas actividades industriales. Durante este período de la década del 50, se inició con la elaboración del Plan Quinquenal de la Independencia Económica y luego siguieron los Planes Económicos en 3 oportunidades, todo lo cual fue posible debido a que el crecimiento económico había superado en todos los casos los planes previstos, registrándose un notable crecimiento del volumen de carga operada en los puertos. Por otra parte, en virtud de que el plan económico había contemplado las medidas políticas para el enérgico desarrollo de la estructura industrial y la promoción de la industria química y pesada, y la promoción de la exportación para apoyar este desarrollo, se pudo observar en la práctica el establecimiento de industrias químicas y pesadas y el crecimiento de la exportación que excedían las previsiones del plan, lo cual trajo como consecuencia el fenómeno de la extensión crónica de la estadía de los barcos en los principales puertos, creándose las causas perturbadoras para el crecimiento económico debido a las deficiencias de las instalaciones portuarias.

Es decir, quedó patentizado el notable atraso de las instalaciones portuarias debido por un lado a las restricciones establecidas por la política de ocupación del posguerra para la habilitación de los puertos según se ha señalado anteriormente y el hecho de que las instalaciones portuarias hayan estado confiscados por largo tiempo, y por el otro lado, las nuevas inversiones en instalaciones industriales en torno a las zonas costeras y el agrandamiento de las embarcaciones.

Entre tanto, en setiembre de 1958, se elaboró el Plan Quinquenal de Habilidadación Portuaria del Ministerio de Transportes que tenía como período del plan los años 1958 - 1962 y se dedicaron activamente los esfuerzos para la habilitación de las instalaciones. Más adelante, de conformidad con el Plan de Duplicación de los Ingresos Salariales del año 1960, se puso en vigencia las "Disposiciones de Emergencia de Habilidadación Portuaria" con el objeto de "Procurar el Fortalecimiento de la Infraestructura Económica y Contribuir al Sano Desarrollo de la Economía Popular mediante la Promoción de la Ejecución Urgente y Planificada de las Obras de Habilidadación Portuaria", y sobre la base de esta ley, se elaboró lo que se conoce como el Primer Plan Quinquenal de Habilidadación Portuaria que tuviera como iniciación el año 1961. Asimismo, para asegurar el normal desarrollo de las obras, se puso en vigor la "Ley de Contabilización Especial para la Habilidadación Portuaria" abriéndose una cuenta especial para la habilitación portuaria.

Precisamente en esta época, se habían puesto en vigor la "Ley de Disposiciones Especiales de Habilidadación Portuaria de Puertos Específicos" y la "Ley de Contabilización Especial para las Obras de Instalación de Puertos Específicos" (ambos en el año 1959), que coincidió con la época en que se iniciaron la construcción de las nuevas zonas industriales costeras en los alrededores de los puertos de las nuevas ciudades industriales, regiones especiales de rehabilitación industrial, etc. respondiendo al Proyecto de Desarrollo Integral Nacional, y que fue también la época en que los puertos volcaban todos los esfuerzos a tono con el agigantado desarrollo económico de nuestro país que dedicaba el esfuerzo para el equipamiento urgente de las instalaciones portuarias relacionadas con la exportación y las instalaciones portuarias vinculadas con el carbón, petróleo y acero.

Al entrar en la mitad de la década del 60, la economía continuó creciendo excediendo las previsiones y el volumen de operación de las cargas portuarias también han aumentado bruscamente sobrepasando ampliamente los valores estimados. Mientras tanto, en el ámbito del transporte general internacional en donde se pretendía la racionalización del sistema de distribución, en el año 1967 acontece un hecho que acapara la atención del momento. Es la puesta en operación del primer barco exclusivamente para contenedores en la ruta del Norte del Pacífico que luego se ha ido difundiendo con todo éxito y se ha constituido en el protagonista del transporte de carga regular de los principales países. En el aspecto del transporte local, en 1959 entró en operación el transbordador de larga distancia entre Osaka y la ciudad de Kita-Kyushu que es el medio de transporte integral marítimo y terrestre para el servicio de puerta a puerta. A partir de ese momento, se han desarrollado rápidamente las



rutas de navegación hasta establecerse una red de rutas de transbordadores que abarque las principales zonas del país.

Por su lado, se produjo el progreso en el tamaño de los barcos y la incorporación de los barcos para fines específicos con el propósito de reducir los costos del transporte, y en el año 1969 hizo su aparición el buque tanque de 500.000 toneladas. Al mismo tiempo, respaldado por el aumento de los ingresos de la población, ha ido aumentando la demanda de los yates y los medios de recreación marítima, lo cual ha hecho necesario la habilitación de las marinas que sirvan de base para ellos.

Ante las variaciones cualitativas de las demandas portuarias y para responder al aumento cuantitativo, conforme a la modificación del plan económico nacional se realizó la modificación del Plan Quinquenal de Habilitación Portuaria, y se procedió a la habilitación de emergencia de las instalaciones portuarias para responder dinámicamente a las demandas (Cuadro 1,1).

Sin embargo, el alto crecimiento que se experimentara durante la década del 60, ha traído como consecuencia el problema de la notable concentración en los centros urbanos, a tal extremo que se han producido problemas de contaminación ambiental. Además, con motivo de la crisis del petróleo de fines de 1973, el producto bruto nacional neto del año fiscal 1974 sufre una leve retracción con respecto al año precedente, la economía de nuestro país sufre un fuerte impacto y como reflejo de esta situación, por vez primera después de la guerra, el volumen de operación de cargas del año 1975 ha sido inferior con respecto al volumen operado en el año anterior (Fig. 1.2). Posteriormente, se restablecen las actividades económicas y el volumen de las cargas operadas en los puertos marca un firme aumento, en el ambiente internacional se afirmó la conciencia de la limitación de los recursos naturales y entre la población, se llegó a pretender más calidad antes que la cantidad, con una orientación en general estable.

Algo similar sucedió en cuanto a la habilitación de los puertos, ya que las actividades no sólo se han desarrollado en torno a las instalaciones funcionales de los muelles, sino que además de las obras de prevención de la contaminación del agua del mar con el aceite que se vino realizando desde 1967, se decidieron los acondicionamientos como obras complementarias para los años 1972 - 73, ya que se han hecho necesarias las obras de prevención de diversas contaminaciones de los puertos, las obras para la disposición de los desperdicios y las obras para el mejoramiento ambiental de los puertos con la creación de áreas verdes. Asimismo, se realizaron suficientes evaluaciones de las condiciones ambientales con respecto a la estimación de los proyectos, se escucharon suficientemente las opiniones de las personas vinculadas y con esa propósito, en el año 1973 se llevó a cabo la modificación substancial de la "Ley de Puertos".

### 3-4 Situación Actual de los Puertos

A julio de 1988, existen en total 1.095 puertos en el Japón (Tabla 6). Dentro de estos, 19 son "puertos importantes especialmente designados" que tiene importancia especial para la promoción del comercio exterior y 114 son "puertos importantes" que tienen importancia de interés nacional. Los 962 puertos restantes son "puertos locales", incluyendo los 35 "puertos de refugio" que solamente ofrecen el refugio para pequeñas embarcaciones en el caso de condiciones de mar agitado. Todos estos puertos están bajo las estipulaciones de la Ley de Puertos. Además, a julio de 1988 existen 2.871 puertos pesqueros que están bajo la Ley de Puertos Pesqueros, que son exclusivamente utilizados para las actividades pesqueras.

La distribución geográfica de estos puertos se detalla en la Fig. 5. La mayor parte de los puertos importantes especialmente designados se concentran en la Bahía de Tokyo, Bahía de Ise, Bahía de Osaka y el Mar de las Mediterráneo de Seto, mientras que los puertos importantes están dispersos en todo el país. Actualmente, existen en el Japón alrededor de 1.680km de facilidades de atraque (atracaderos de aguas profundas y muelles de poco calado) y alrededor de 800km de rompeolas.

El volumen de carga operada por estos puertos japoneses en 1986 ha sido de alrededor de 2.800 millones de toneladas, de los cuales 170 millones de toneladas fueron para exportación, 670 millones de toneladas para importación y 1.110 millones de toneladas para la carga doméstica, excluyendo 850 millones de toneladas para las cargas de transbordadores (Fig. 6). Todas estas cargas han sido manipuladas tanto en atracaderos públicos como privados. Solamente los atracaderos públicos han operado alrededor de 1.180 millones de toneladas por año. Con respecto a las mercaderías, las exportaciones más importantes incluyen el acero, las maquinarias de transporte tales como los automóviles y las demás maquinarias, tales como las maquinarias de plantas de ingeniería (Tabla 7). En cuanto a las cargas locales, el petróleo, acero, grava/arena/piedra, petróleo crudo y cemento son las principales mercaderías transportadas. Sobre la base de tonelada·km, los embarques locales han transportado casi el 50 por ciento del movimiento de flete total del país por año.

La introducción de los contenedores en Japón, se ha desarrollado a un ritmo notable desde 1967, cuando el primer barco totalmente para contenedores entró en servicio en la costa oeste de los Estados Unidos (Fig. 7, Tabla 8). El volumen de la carga en contenedores, está creciendo con una tasa de más del 10 por ciento anual, llegando a 80 millones de toneladas en 1986. Las rutas de servicio de navegación entre el Japón y los principales países desarrollados han introducido casi en un 100 por ciento los contenedores, mientras que aquellos entre Japón y los países en vía de desarrollo, se encuentran en proceso de la introducción de contenedores. Actualmente, 13 puertos están totalmente equipados con terminales de contenedores, en donde un total de 93 muelles de contenedores se encuentran en operación.

Tabla 3. Generalidades del Plan Territorial Nacional

Denominación del Proyecto	Generalidades del Proyecto	Metas Básicas	Método de Desarrollo y Tema Principal del Proyecto
<p>Proyecto de Desarrollo Integral Nacional</p> <p>Año de Elaboración del Proyecto: 1962</p> <p>Año fiscal de meta: 1970</p>	<p>A partir de la mitad de la década del 50, se experimentó un notable desarrollo de las zonas industriales de Tokyo, Osaka, Nagoya y de Kita-Kyushu dentro de un ambiente en que progresaba la industria química e industria pesada. Por esta razón, se ha agrandado la brecha del nivel de vida entre las regiones en donde no haya avanzado el desarrollo industrial. El Proyecto de Desarrollo Integral ha fijado como política, el acondicionamiento de las bases de desarrollo industrial de diversas zonas para pillar este desequilibrio. Conforme a esta política, se han designado nuevas ciudades industriales y zonas especiales de equipamiento industrial, avanzó la descentralización industrial hacia el interior con grandes éxitos. Sin embargo, la reciente revaluación del yun, la depresión de las industrias del tipo de materiales básicos debido a los cambios de la estructura industrial, ha obligado a reanalizar el esquema que deban adoptar las industrias regionales.</p>	<p>{Desarrollo equilibrado entre regiones}</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① Impedir la expansión de ciudades y disminuir diferencias regionales</li> <li>② Utilización eficaz de recursos naturales</li> <li>③ Distribución regional adecuada de recursos tales como el capital, mano de obra, tecnología, etc.</li> </ol>	<p>{Esquema de desarrollo de las bases}</p> <p>*Distribución de las bases de desarrollo vinculando con las grandes concentraciones formadas como Tokyo, para establecer los medios de transporte y comunicación que los vinculen y se influyeran entre sí y pueda continuarse el desarrollo haciendo valer las características de los alrededores de la región y lograr el desarrollo equilibrado entre las regiones.</p> <p>{Tema principal del Proyecto}</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① Restricción de instalación de nuevas industrias en las áreas sobrecorcentradas, tratando de reorganizar la función de las ciudades con el traslado fuera de zona.</li> <li>② Fomento planificado de industrias en regiones promocionadas y establecimiento de las ciudades de desarrollo regional de mediana escala.</li> <li>③ Promoción activa de las zonas de desarrollo.</li> </ol>
<p>Nuevo Proyecto de Desarrollo Integral Nacional</p> <p>Año de Elaboración del Proyecto: 1969</p> <p>Año fiscal de meta: 1985</p>	<p>A partir de la mitad de la década del 60, las actividades industriales reciben un alto impulso dentro del alto crecimiento económico y se ha tornado importante la esquemización de la concentración de la función de control central y el mecanismo de distribución. Aparte de la rehabilitación de la red de transporte y comunicación, el Nuevo Proyecto de Desarrollo Integral tuvo como objeto promover el desarrollo en torno a los grandes proyectos mediante la construcción de bases de producción de gran escala en el interior acorde con la rápida expansión económica, que tienda a solucionar los problemas de la superconcentración y regiones subpobladas que se ha ido agravando. Hasta el momento, prácticamente se completaron las líneas troncales de la red que unen las ciudades neurálgicas, pero aún queda como tema de habilitación los medios de transporte de alta velocidad, de informática y comunicación que unan las regiones del interior.</p>	<p>{Creación del ambiente pleno de riquezas}</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① Armonía entre el hombre y la naturaleza, protección y conservación de la naturaleza.</li> <li>② Expansión equilibrada de los territorios con posibilidades de desarrollo.</li> <li>③ Reorganización eficaz del aprovechamiento territorial que haga valer las características regionales.</li> <li>④ Acondicionamiento y conservación de condiciones de ambiente seguro, confortable y culturales.</li> </ol>	<p>{Esquema de Proyectos de Gran Escala}</p> <p>Corregir la imparcialidad en la utilización de tierras mediante la promoción de los proyectos de gran escala, habilitando la red de líneas de superexpresos y autopistas para eliminar los problemas de la superconcentración o áreas despobladas y las diferencias entre regiones.</p> <p>{Tema Principal del Proyecto}</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① Habilitación anticipada de las redes de transporte y comunicación.</li> <li>② Ejecución de los proyectos de gran escala relacionando con las redes.</li> <li>③ Asegurar las normas nacionales del ambiente para la vida, estableciendo las zonas de vida en una amplia zona.</li> </ol>
<p>Tercer Proyecto de Desarrollo Integral Nacional</p> <p>Año de Elaboración del Proyecto: 1977</p> <p>Año fiscal de meta: 1987</p>	<p>Posteriormente, los problemas de energía y limitaciones de los recursos, han influido enormemente en diversas áreas socioeconómicas. El Tercer Proyecto de Desarrollo Integral que se elaborara en la segunda mitad de la década del 70, se llevó a cabo para la construcción territorial que armonice el ambiente natural, ambiente de vida y ambiente de producción sobre la base del área de vida permanente, dentro de una etapa de transición hacia la economía de crecimiento estable de nuestro país. En este período, se ha afirmado la tendencia de radicación fija, disminuyendo el desplazamiento de los habitantes entre las regiones. Sin embargo, para la expansión de la zona de vida y desarrollo de la internacionalización de los años recientes, se exige una visión que vaya más allá de los límites de la zona de residencia permanente.</p>	<p>{Acondicionamiento del ambiente integral para la vida del hombre}</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① Tener como premisa los limitados recursos territoriales.</li> <li>② Respetar las características regionales y la cultura histórica y tradicional.</li> <li>③ Establecer como meta la armonía entre el hombre y la naturaleza.</li> </ol>	<p>{Esquema de residencia permanente}</p> <p>Limitar la concentración de habitantes e industrias en las grandes urbes, fomentar las regiones interiores tomando medidas contra el problema de la superconcentración y zonas subpobladas para equilibrar la utilización territorial y formar el ambiente integral para la vida del hombre.</p> <p>{Tema Principal del Proyecto}</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① Promover la conservación, desarrollo y control del territorio nacional.</li> <li>② Asegurar las viviendas, los alimentos y la energía.</li> <li>③ Crear el ambiente integral en grandes ciudades, ciudades del interior, poblaciones alejadas y pueblos pesqueros.</li> <li>④ Creación de establecimientos de educación, cultura y atención médica, redes, equipamiento de infraestructura para equilibrar el aprovechamiento territorial.</li> </ol>
<p>Cuarto Proyecto de Desarrollo Integral Nacional</p> <p>Año de Elaboración del Proyecto: 1987</p> <p>Año fiscal de meta: 2000</p>	<p>El Cuarto Proyecto de Desarrollo Integral fue elaborado por el gobierno en junio de 1987 como proyecto territorial (año fiscal de meta 2000) que esté dirigido hacia el Japón del Siglo XXI sobre la base de los resultados de los Proyectos Integrales anteriores y contemplando las tendencias socioeconómicas de los años recientes. Aunque nuestro país afronta serios problemas debido a la concentración unipolar de Tokyo y la recuperación de las industrias del interior, se pretende materializar un país del tipo multipolar distribuido mediante la promoción de un esquema de red de intercambio.</p>	<p>{Formación del territorio multipolar distribuido}</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① Activación regional por residencia fija y el intercambio.</li> <li>② Internacionalización y reorganización de las funciones como una ciudad del mundo.</li> <li>③ Acondicionamiento del ambiente territorial seguro y de alta calidad.</li> </ol>	<p>{Esquema de red de intercambio}</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① Formación del territorio que sea seguro y provisto de riquezas.</li> <li>② Promoción de la construcción de regiones confortables llenas de vitalidad.</li> <li>③ Desarrollo de industrias y acondicionamiento de las bases de vida para lograr un nuevo esquema de riqueza.</li> <li>④ Acondicionamiento de los esquemas de transporte, información y comunicación que permita promover la residencia permanente y el intercambio.</li> </ol>



Cuadro 4. Resumen de los Planes Económicos

Nombre del Plan	Plan Quinquenal de Independencia Económica	Nuevo Plan Económico de Largo Plazo	Plan de Duplicación de Ingresos	Plan Económico de Mediano Plazo	Plan de Desarrollo Socioeconómico	Nuevo Plan de Desarrollo Socioeconómico	Plan Básico Básico Socioeconómico	Plan Económico para el período 1975 - 1980	Nuevo Proyecto Socioeconómico de 7 Años	Perspectivas y Metas de Socioeconómica del 80
Fecha de decisión	Dic. de 1955	Dic. de 1957	Dic. de 1960	Ene. de 1965	Mar. de 1967	May. de 1970	Feb. de 1973	May. de 1976	Ago. de 1979	Ago. de 1983
Gabinete a cargo	Sr. Hatoyama	Sr. Kishi	Sr. Ikeda	Sr. Sato	Sr. Sato	Sr. Sato	Sr. Tanaka	Sr. Miki	Sr. Chira	Sr. Nakasone
Plazo del proyecto	1956 - 1960	1958 - 1962	1961 - 1970	1964 - 1968	1967 - 1971	1970 - 1975	1973 - 1977	1976 - 1980	1979 - 1985	1983 - 1990
Método del proyecto	Método de columna	Método de estimación de crecimiento	Igual que la izquierda	Método de economía planificada	Igual que la izquierda	Igual que la izquierda	Igual que la izquierda	Igual que la izquierda	Igual que la izquierda	Igual que la izquierda
Crecimiento (Plan) económico neto (%) (Real)	5,0 (8,7)	6,5 (9,9)	7,2 (10,7)	8,1 (10,6)	8,2 (10,9)	10,6 (6,1)	9,4 (4,1)	Más de 6,0 (1976-78) 5,7	Alred. de 5,7	Alred. de 4,0
Crecimiento (Plan) produc. min. indust. (%) (Real)	(1955-60) 7,4 (1955-60) 15,6	(1957-62) 8,2 (1957-62) 13,5	10,5 13,5	9,9 13,6	(1966-71) 10,2A 10,4B (1966-71) 13,2	12,4 3,6	10,0 2,1	(1975-80) 9,5 (1976-78) 6,9	Alred. de 5,6	
Total de inversiones públicas (proyecto) (1.000 mill. yenes)			16.130 (valor de 1960)	17.800 (valor de 1963)	27.500 (valor de 1965)	55.000 (valor de 1969)	90.000 (valor de 1972)	100.000 (valor de 1975)	240.000 (valor de 1978)	
Ambiente vital Transp. y comunic. (1000mill. yenes)(%)			3.370 (20,9) 5.430 (33,7)	3.270 (18,4) 8.200 (46,1)	4.810 (17,6) 13.030 (47,4)	10.700 (19,5) 25.010 (45,5)	20.010 (22,2) 37.320 (41,5)	28.840 (29,8) 38.500 (38,5)	73.300 (30,0) 86.350 (36,0)	
Conserv. territorial Agric. silv. pesca (1000mill. yenes)(%)			1.120 ( 6,9) 1.000 ( 6,2)	900 ( 5,1) 1.020 ( 5,7)	1.810 ( 6,6) 1.550 ( 5,6)	3.700 ( 6,7) 3.250 ( 5,9)	5.830 ( 6,5) 5.550 ( 6,2)	6.900 ( 6,9) 6.990 ( 7,0)	17.800 ( 7,4) 18.150 ( 7,6)	
Otros y ajustes (1000mill. yenes)(%)			5.210 (32,3)	4.410 (24,7)	6.300 (22,8)	12.340 (21,4)	21.290 (23,6)	18.770 (18,8)	44.400 (18,5)	
Metas y Metas	[Metas] Independencia económica y ocupación plena sobre una economía estable. [Temas] ① Fortalecimiento de la infraestructura industrial ② Promoción del intercambio ③ Mejora del autoabastecimiento y reducción de las deudas externas ④ Promoción del desarrollo territorial ⑤ Fomento de la tecnología ⑥ Fomento de empresas pequeñas y medianas ⑦ Aumento de la ocupación e integración del seguro social ⑧ Mantenimiento de la política financiera sana y normalización de la financiación ⑨ Estabilización de los precios ⑩ Estabilización de la vida del público y ahorro de consumo	[Metas principales] Acercarse a la situación de plena ocupación tratando de elevar firmemente el nivel de vida logrando el crecimiento sostenido que sea lo más alto posible manteniendo la estabilidad económica. [Temas] ① Expansión de la exportación ② Aumento de la acumulación de capital ③ Complementamiento básico del desarrollo económico ④ Desarrollo de la estructura industrial ⑤ Modernización de la estructura productiva agrícola ⑥ Mejoramiento de ocupación y nivel de vida	[Metas principales] Avanzar para elevar notablemente el nivel de vida y lograr la plena ocupación. Para lo cual, se tratará de expandir el crecimiento estable de la economía. [Temas] ① Complementación del capital social ② Desarrollo de la estructura industrial ③ Promoción del intercambio y económica internacional ④ Elevación de la capacidad humana y promoción de la ciencia y tecnología ⑤ Modernización de la doble estructura y aseguramiento de estabilidad social	[Meta] Corregir las distorsiones procurando el desarrollo socioeconómico armonioso, ajustando el ritmo del desarrollo socioeconómico de los sectores de producción y vida resagada. [Temas] Promoción del desarrollo social ① Promoción del intercambio y alto desarrollo de la estructura ② Elevación de la capacidad humana y promoción de la ciencia y tecnología ③ Modernización de la baja productividad ④ Lograr la fluidez de la fuerza laboral y aprovechamiento eficaz ⑤ Mejoramiento cualitativo del nivel de vida ⑥ Acondicionamiento del ambiente de vida, integración del seguro social y eliminación de la contaminación	[Metas] Dentro de la sociedad internacional que evoluciona, se trata de procurar el desarrollo socioeconómico pleno y equilibrado asegurando las condiciones básicas para gozar una vida con plenitud, consolidando la posición de la economía japonesa. [Desafío a la década del 60] [Temas] ① Estabilización de los precios ② Lograr mayor eficiencia económica ③ Promoción del desarrollo social (Los tres puntos citados son medidas políticas importantes) ④ Acondicionamiento de las bases para el crecimiento económico de largo plazo ⑤ Complementación del capital social	[Metas] Construir un Japón conforme a la vida que está a tono con el potencial socioeconómico y desarrollo económico equilibrado dentro del activo progreso hacia la internacionalización. [En busca de una socioeconomía netamente humana] [Temas] ① Economía eficaz desde una visión internacional ② Estabilidad de precios ③ Promoción del desarrollo social de un ambiente de riqueza ④ Aseguramiento de una vida estable y holgada ⑤ Estabilización de los precios ⑥ Promoción de la colaboración internacional	[Metas] Complementación del bienestar de la población y promoción de la cooperación internacional, y dentro del proceso de largo plazo para materializar una sociedad de bienestar dinámico, se contendrá la política básica de desarrollo de la política durante los primeros 5 años desde 1973 a 1977. [Para una sociedad dinámica] ① Creación de un ambiente de crecimiento estable ② Aseguramiento de una vida estable y holgada ③ Estabilización de los precios ④ Promoción de la colaboración internacional	[Metas] Dentro de la fluida situación sobre una trayectoria de crecimiento estable para lograr una vida cualitativa plena con un desarrollo estable de la economía de nuestro país, manteniendo la armonía con la sociedad económica internacional. [En busca de la sociedad estable] [Orientación básica de la política de desarrollo] ① Correción del desequilibrio del sector ② Transformación de la estructura industrial y superación de restricciones de la energía ③ Materialización de nueva sociedad de bienestar al estilo japonés [Temas] ① Lograr la plena ocupación y la estabilización de los precios ② Estabilidad e integración de la vida de la población ③ Cooperación y contribución al desarrollo socioeconómico internacional ④ Aseguramiento de la seguridad económica y fomento de las bases de desarrollo ⑤ Reestructuración del presupuesto nacional y nuevas medidas financieras	[Metas] Mantener y formar la base socioeconómica dinámica bajo una relación internacional pacífica y estable y tratar al mismo tiempo la consolidación de una vida de población confiable y plena. [Estructuración de una sociedad estable creativa] [Temas] ① Logro de plena ocupación y estabilización de los precios ② Reforma administrativa, reforma presupuestaria, medidas financieras ③ Contribución al desarrollo socioeconómico internacional ④ Construcción de la socioeconomía dinámica ⑤ Estabilización y elevación del nivel de vida de la población	

Nota: 1 La tasa de crecimiento económico neto es según la nueva base de SA (Sin embargo, los valores entre paréntesis se basa en el SA antiguo.)

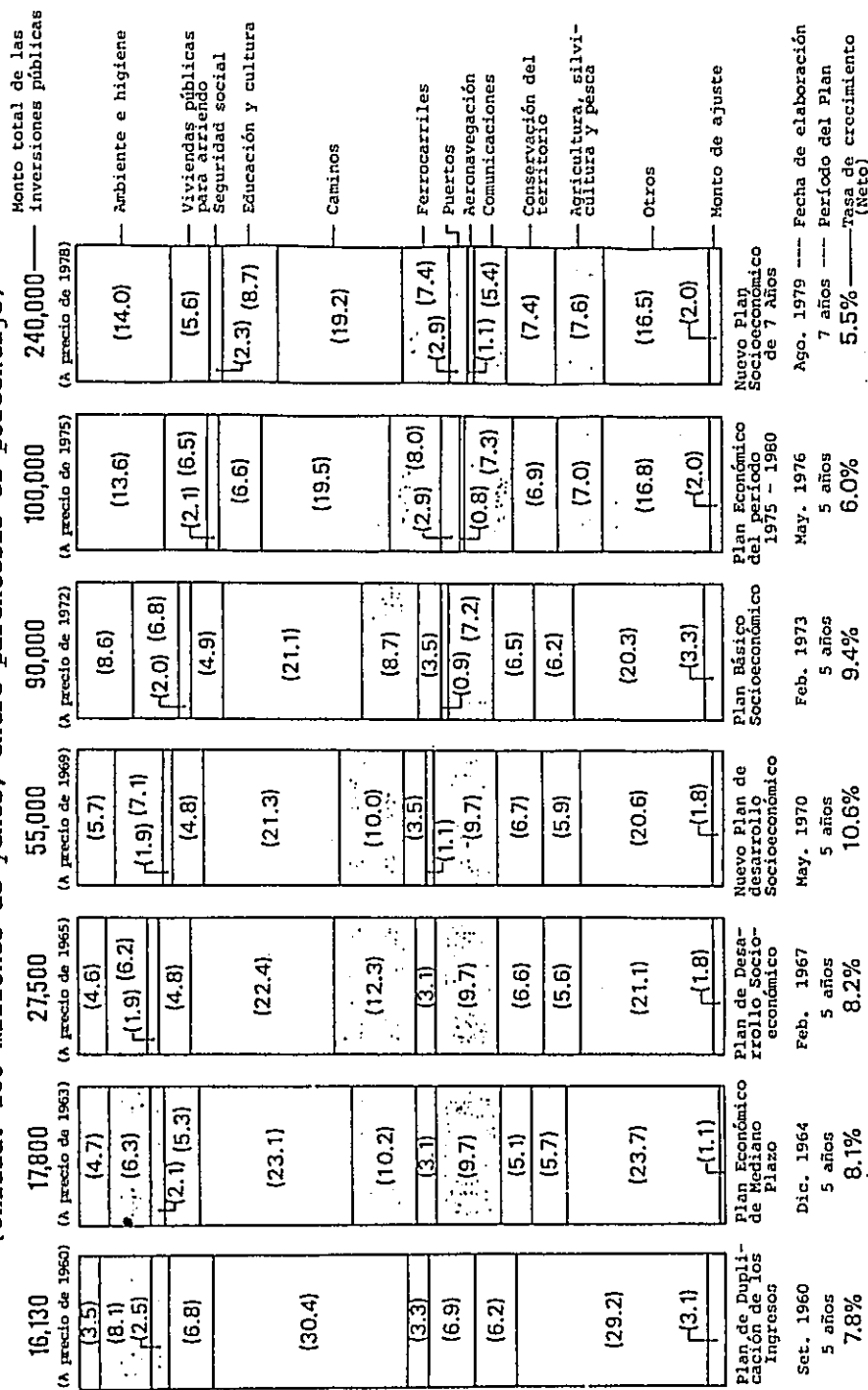
2 En el crecimiento de la producción minera e industrial del Plan de Desarrollo Socioeconómico, A corresponde al micromodelo de mediano plazo y B se debe a la acumulación de las estimaciones de la oferta y la demanda por materiales.

3 Plan de complementación del sistema de seguridad social y eliminación de contaminación, según las informaciones de la Dirección General de Planificación de la Secretaría de Planificación Económica

4 Existe el caso en que para las perspectivas y directivas, no se utilice la expresión de proyecto y no se aplica la expresión del período del plan.



(Unidad: 100 millones de yenes, entre paréntesis el porcentaje)



Nota: 1. El Nuevo Plan Socioeconómico de 7 Años, se basa en cifras del nuevo SIA.  
 2. El Nuevo Plan Socioeconómico de 7 Años expresa el contenido del plan original y no se trata del contenido resultante del seguimiento.  
 3. En noviembre de 1983 se decidió el nuevo plan económico titulado "Perspectivas y Orientación de la Socioeconomía de la Década del 80" pero en este plan no se han acumulado los montos de Inversiones por sectores para el período correspondiente (8 años).

Fig. 2. Planes Económicos y Montos de Inversiones Públicas por Sectores

Cuadro 5. Planes Quinquenales de Habilitación de los Puertos

Denominación	Primer Plan	Segundo Plan	Tercer Plan	Cuarto Plan	Quinto Plan	Sexto Plan	Séptimo Plan
Año de decisión del gabinete	1961	1965	1968	1971	1976	1981	1986
Período del proyecto	1961 - 1962	1965 - 1970	1968 - 1972	1971 - 1975	1976 - 1980	1981 - 1985	1986 - 1990
Presupuesto de inversión (100 millones de yenes)	2.500	6.500	10.300	21.000	31.000	42.600	44.000
Volumen de operación de carga en el momento de la meta (100 mill. ton)	6,2	10,5	15,3	33,8	37,0	41,0	30,8
Período de ejecución	1958 - 1960	1961 - 1964	1968 - 1970	1971 - 1975	1976 - 1980	1981 - 1985	1986 -
Notas	<ol style="list-style-type: none"> <li>① Habilitación del puerto de comercio internacional</li> <li>② Habilitación del puerto industrial</li> <li>③ Habilitación del puerto de comercio doméstico</li> <li>④ Otros</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① Habilitación del puerto de comercio internacional</li> <li>② Habilitación del puerto de comercio doméstico</li> <li>③ Habilitación del puerto industrial</li> <li>④ Habilitación de rutas y puertos de refugio</li> <li>⑤ Otros</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① Habilitación del puerto de comercio internacional</li> <li>② Habilitación del puerto de comercio doméstico</li> <li>③ Habilitación de infra-estructura de desarrollo regional</li> <li>④ Habilitación de puertos vinculados con la industria</li> <li>⑤ Habilitación de rutas y puertos de refugio</li> <li>⑥ Promoción de las obras de prevención de contaminación</li> <li>⑦ Ejecución de estudios de puertos, etc.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① Habilitación del puerto de comercio internacional y puerto de comercialización doméstica</li> <li>② Habilitación de puertos de infra-estructura de desarrollo regional y puertos vinculados con la industria</li> <li>③ Habilitación de la energía y puertos</li> <li>④ Habilitación de rutas y puertos de refugio y habilitación de instalaciones antisísmicas</li> <li>⑤ acondicionamiento del ambiente portuario</li> <li>⑥ Ejecución de estudios de puertos, etc.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① Habilitación del puerto de comercio internacional y puerto de comercialización doméstica</li> <li>② Habilitación de puertos de infra-estructura de desarrollo regional y puertos vinculados con la industria</li> <li>③ Habilitación de la energía y puertos</li> <li>④ Habilitación de rutas y puertos de refugio y habilitación de instalaciones antisísmicas</li> <li>⑤ acondicionamiento del ambiente portuario</li> <li>⑥ Ejecución de estudios de puertos, etc.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>① Habilitación del puerto que responda al alto desarrollo de la distribución de mercancías</li> <li>② Habilitación de puertos y rutas orientadas a la estabilidad del transporte marítimo</li> <li>③ Habilitación de puertos para el suministro estable de los recursos tales como energía, etc.</li> <li>④ Habilitación de puertos que sirvan de base para la promoción de la industria regional</li> <li>⑤ Habilitación de puertos que tiendan a formar el espacio de vida confortable</li> <li>⑥ Habilitación de puertos que permita el alto aprovechamiento del espacio</li> <li>⑦ Acondicionamiento de capacidad técnica para promoción normal de habilitación de puertos</li> </ol>	<p>1986</p> <p>1986 - 1990</p> <p>44.000</p> <p>30,8</p> <p>1986 -</p>
Plan económico del gobierno	Plan de duplicación de los salarios de la población	Plan económico de mediano plazo	Plan de desarrollo socioeconómico	Nuevo plan de desarrollo socioeconómico	Plan económico del período 1975-1980	Nuevo plan socioeconómico de 7 años	
Período del plan	1958 - 1962	1964 - 1968	1967 - 1971	1970 - 1975	1976 - 1980	1979 - 1985	



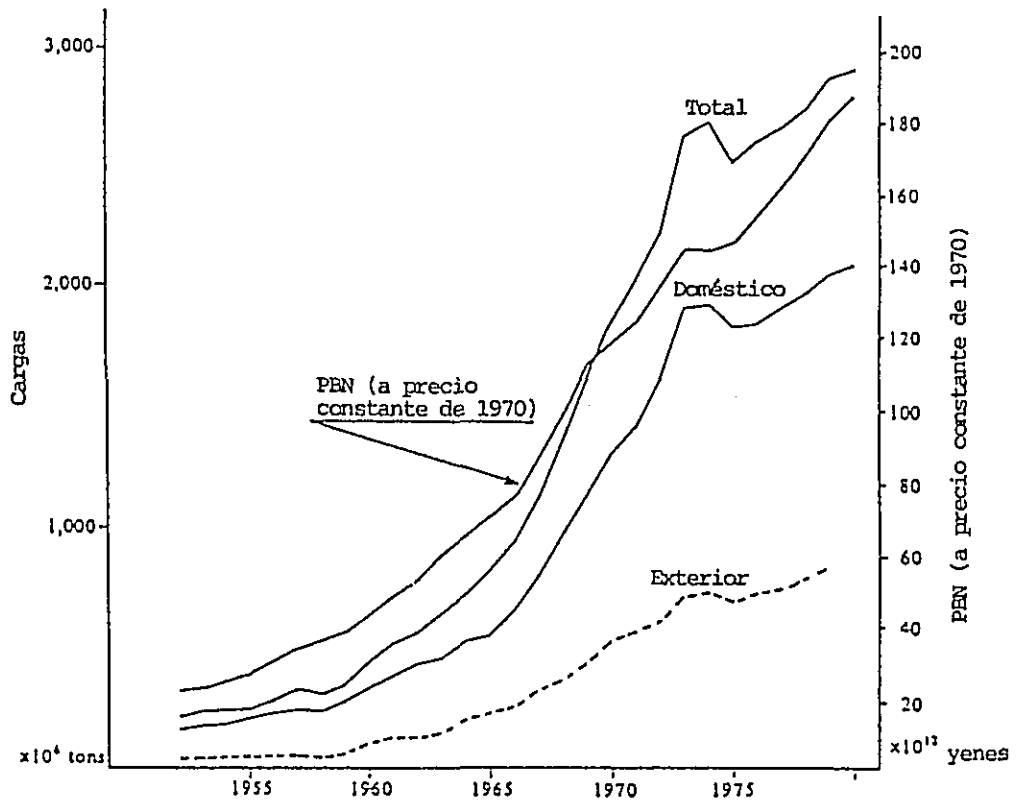


Figura 3. Tendencias del Producto Bruto Nacional y el Tráfico de Puertos Nacionales (1950 - 1980)

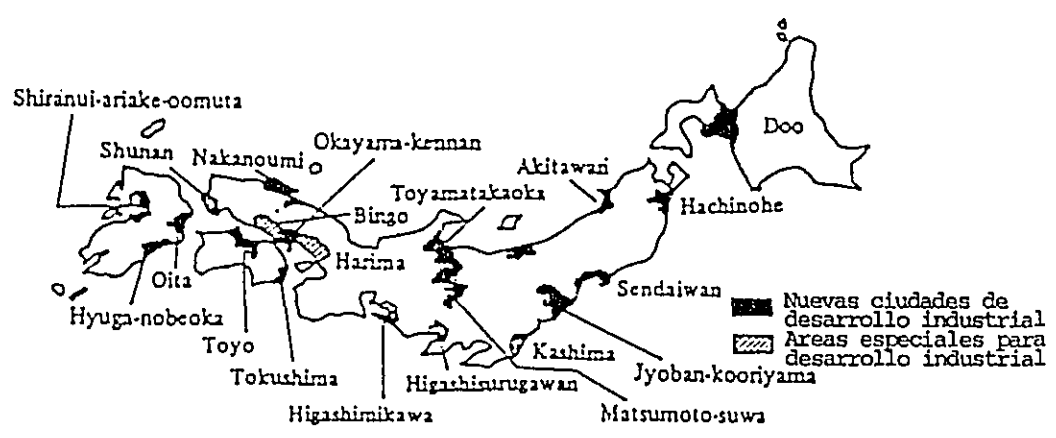


Figura 4. Areas de Desarrollo Industrial

Tabla 6. Clasificación de los Puertos Japoneses

(1º de julio de 1988)

Clasificación	Canti- dad total	Cuerpo Administrador del Puerto					Otros
		Prefec- turas	Municipa- lidades	Autoridad Portuaria	Sist. Co- operativo	Total	
Puertos Importantes Especialmente Designados	19	9	7	0	3	19	
Puertos Importantes	114	91	20	1	2	114	
Puertos Locales	962	511	373	0	0	884	78
Total	1.095	611	400	1	5	1.017	78

- Notas: 1. Los puertos pesqueros no se incluyen en esta tabla.
2. Los "Puertos Importantes Especialmente Designados" son los puertos principales importantes que sean especialmente importantes para la promoción del comercio exterior y se hayan designado por Ordenanzas Gubernamentales.
3. Los "Puertos Importantes" significan aquellos puertos que hayan sido especificados por Ordenanzas Gubernamentales y tienen gran importancia para los intereses nacionales.
4. Los "Puertos Locales" significan aquellos otros que no sean los puertos importantes.

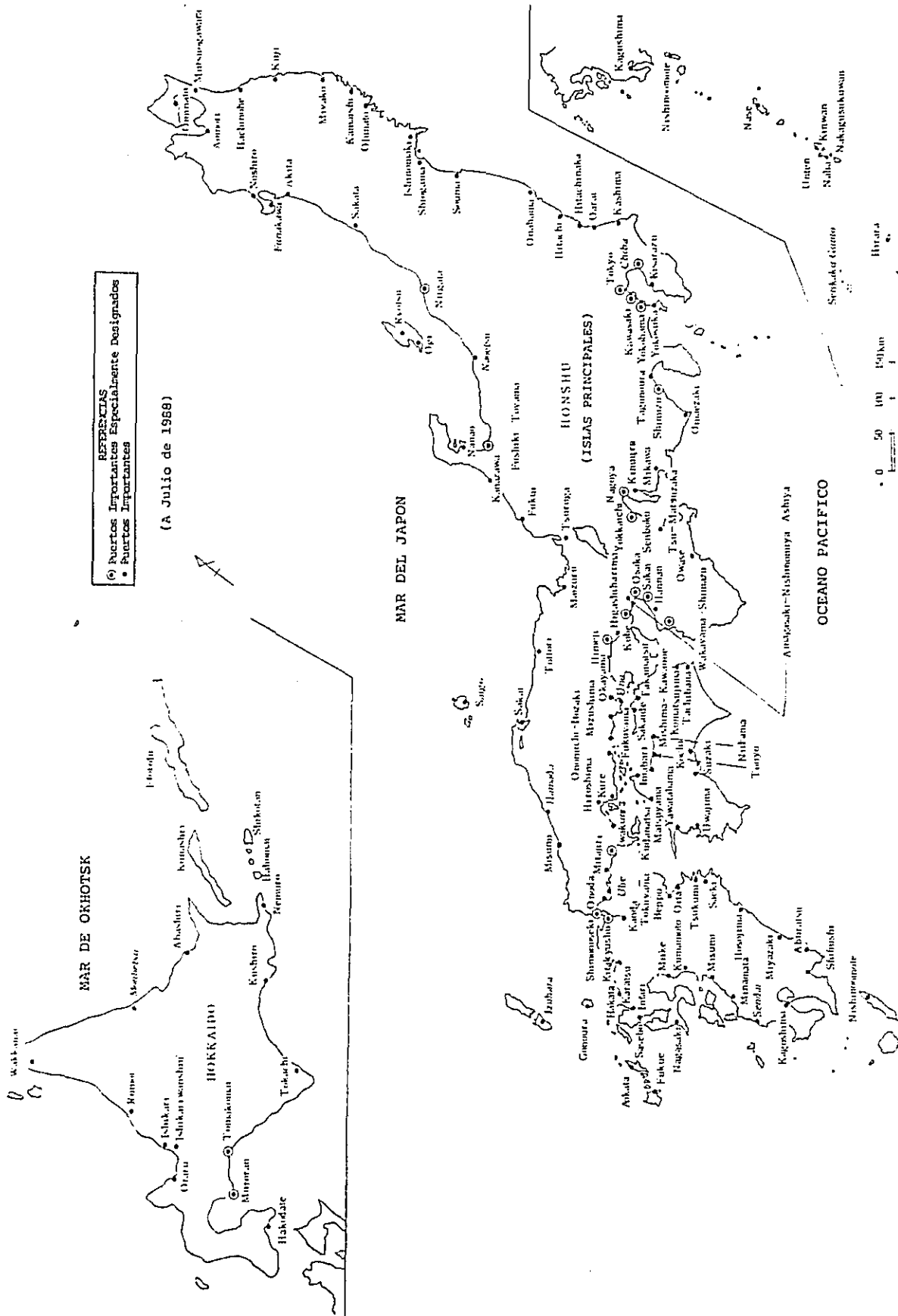


Fig. 5. Principales Puertos del Japón

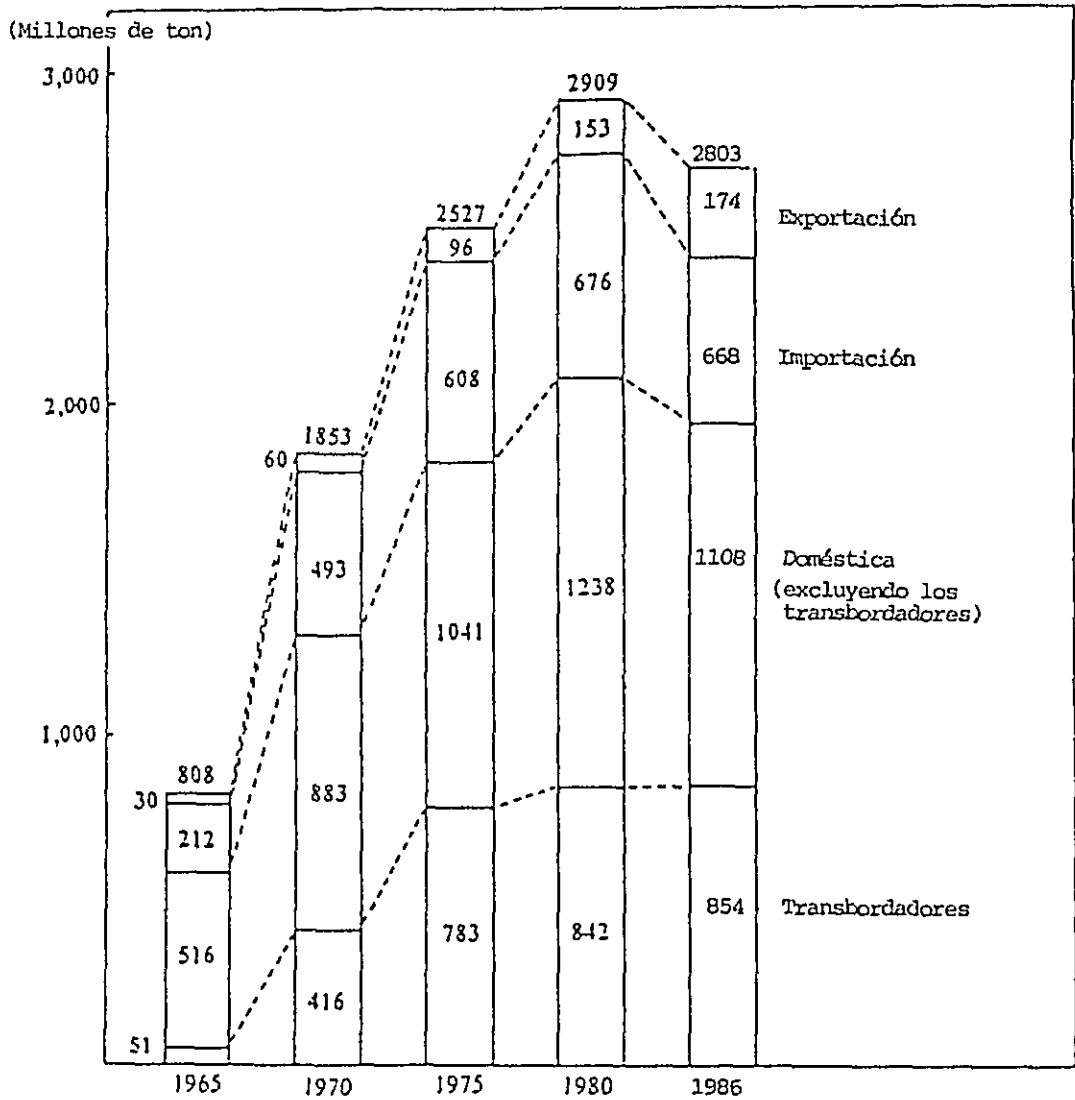


Figura 6. Volumen de Carga Operada en los Puertos Japoneses

Tabla 7. Volumen de Carga Operada en los Puertos Japoneses (1986)

(Unidad: 1.000.000 toneladas)

		Gran Total	Comercio exterior			Comercio Doméstico
			Total	Expor- tación	Impor- tación	
Gran total		2.804	842	174	668	1.962
Productos agrícolas y pesqueros	Arroz	46	32	0	32	14
	Productos marinos	11	3	0	2	8
	Otros	13	10	0	10	3
Silvicultura		62	53	0	53	9
Productos minerales	Carbón	129	94	0	94	35
	Arena y grava	134	2	0	2	132
	Petróleo crudo	265	182	2	180	83
	Otros	273	149	2	147	124
Metales y maquinarias	Metales	161	41	33	8	120
	Otros	161	99	96	3	63
Productos de la industria química	Petróleo	388	100	2	98	288
	Cemento	91	6	4	2	85
	Otros	99	27	17	10	72
Productos de industria ligera		44	17	6	11	27
Productos industriales varios		21	16	9	7	5
Productos especiales		50	11	2	9	39
No clasificados		1	0	0	0	1
Servicios de transbordadores		854	0	0	0	854

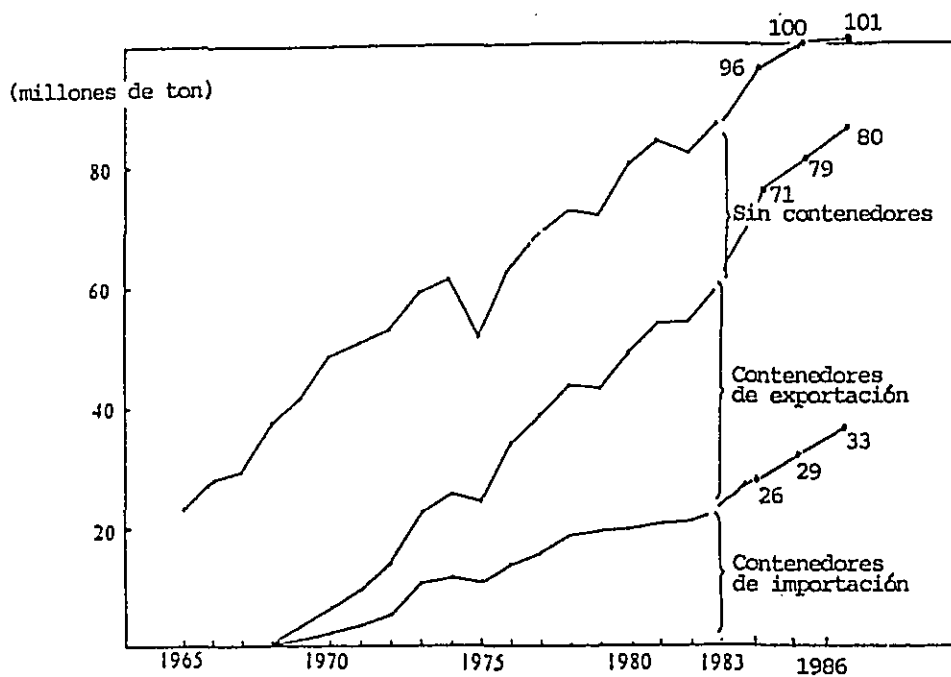


Figura 7. Volumen de Carga en Contenedores de Barcos Regulares Operados en los Puertos Japoneses

Tabla 8. Volumen de Carga en Contenedores Operado en los Puertos Importantes del Mundo (1985)

(Unidad: TEU)

Nombre del Puerto	Volumen
Rotterdam	2.654.906
Nueva York	2.404.872
Hong Kong	2.288.953
Kaohsiung	1.900.853
Kobe	1.852.397
Singapur	1.698.803
Long Beach	1.444.294
Amberes	1.350.000
Yokohama	1.327.352
Hamburgo	1.158.776

Tabla 9. Primeros Diez Puertos del Japón en Términos de Volumen de la Carga Operada (1986)

Número	Nombre del Puerto	Volumen (mill. de ton)
1	Chiba	151
2	Kobe	149
3	Yokohama	110
4	Nagoya	108
5	Kitakyushu	90
6	Kawasaki	88
7	Mizushima	88
8	Osaka	82
9	Takamatsu	76
10	Kisarazu	67

#### 4. ADMINISTRACION Y EXPLOTACION DE LOS PUERTOS DEL JAPON

##### 4-1 Ideas Básicas y Esquema Administrativo

Tradicionalmente, los puertos han sido considerados en muchos países como una mera interconexión entre el sistema de transporte marítimo y terrestre. Efectivamente, salvo algunas excepciones, la mayoría de los puertos actuales del mundo, funcionalmente están limitados a esta simple tarea.

Sin embargo, con respecto a aquellos conceptos tradicionales, los puertos japoneses han sido considerablemente diferentes. Los puertos japoneses son complejos integrados con funciones múltiples más allá de un simple terminal marítimo. Esto deriva del concepto japonés del desarrollo del puerto, según el cual, los puertos deben ser el nexo para utilizar al máximo el potencial de los recursos costeros para la prosperidad de la nación y las regiones. Se basa también en esta premisa, de que los puertos sean desarrollados como una parte integrada de la infraestructura social para la región del interior. Diferente a los otros países, la política japonesa de puertos es mucho más agresiva en cuanto a la planificación e implementación de proyectos de puertos como medios estratégicos del desarrollo regional.

Más aún, el desarrollo de los puertos del Japón se lleva a cabo como parte de las obras públicas generales con el presupuesto otorgado por el gobierno y los subsidios, por lo cual no se espera que los puertos recuperen plenamente los costos de desarrollo solamente a través de sus operaciones. Esta política es también notablemente diferente con respecto al concepto ampliamente aceptado sobre el desarrollo de los puertos del mundo, en el sentido de que los puertos deben manejarse en principio como una entidad comercial. En otras palabras, los puertos deberán autofinanciarse engendrando suficientes rentas de sus operaciones. Sin embargo, el desarrollo de los puertos en el Japón está justificado sobre la base de su contribución al desarrollo social y económico de la región, más que sobre la base de un retorno financiero directo de las operaciones de los puertos. Consecuentemente, para el desarrollo de los puertos japoneses, se recurre a una suma substancial de fondos provenientes del gobierno nacional y local. No son precisamente los usuarios de los puertos, sino que toda la comunidad del interior de la región serían los que apoyen financieramente el desarrollo de los puertos del Japón.

En vista de las enormes influencias directas de los puertos sobre las comunidades de la región interior, la Ley de Puertos asigna la responsabilidad primaria de la administración del puerto a los gobiernos locales, o sea, las prefecturas o municipalidades, mientras que el gobierno central se hace responsable de la coordinación a escala nacional y la asistencia técnica y financiera para el desarrollo de los puertos. Actualmente en el Japón, no existen puertos que estén directamente en posesión y operados por el gobierno nacional.



Tal como se detalla a continuación, el cuerpo administrativo de los puertos está a cargo de extensas funciones, desde aquellas que estén directamente relacionadas con el cumplimiento de los servicios eficientes de la terminal marítima, hasta aquellas relacionadas con el desarrollo total y manejo de toda el área portuaria. En el Japón, el área portuaria designado por la Ley, consiste en el área del terreno y agua, cuyo uso está autorizado al cuerpo administrativo de control. El área de terreno del puerto está incorporada al sistema de zonificación de la ciudad como "distrito de puerto", dentro de la cual, cualquier terreno, ya sea público o privado, debe usarse conforme a los planos del puerto oficialmente aprobados. Más aún, bajo la Ley de Puertos, el área de las aguas portuarias son designadas como "límite del puerto", con suficiente alcance como para adaptarse a las demandas futuras para diversos usos del área portuaria contemplados por el cuerpo administrador del puerto.

- ① Establecer el plan de desarrollo de largo plazo del puerto.
- ② Construir y mantener las facilidades portuarias para el uso público.
- ③ Asumir los trabajos de ganar terreno al mar en el área portuaria.
- ④ Controlar por medio del sistema de permiso tanto para el uso público como privado de las áreas del terreno y agua del puerto.
- ⑤ Controlar el uso de las facilidades públicas del puerto, tales como los muelles, los galpones de tránsito, playas de almacenamiento abierto, etc.
- ⑥ Asegurar los abastecimientos adecuadas del servicio de puerto (operación de cargas, asistencia, suministro de agua y combustible, etc.)
- ⑦ Cobrar las tasas y gastos de los usuarios del puerto.
- ⑧ Garantizar la seguridad del área de puerto en colaboración con las otras autoridades pertinentes. (Por ejemplo, navegación de los barcos, operación de las cargas peligrosas, tráfico de vehículos, etc.)
- ⑨ Mantener y mejorar, donde fuera necesario, las condiciones ambientales del puerto. (Por ejemplo, tratamiento de sedimentos del barco, plan de contingencia de la contaminación del aceite, facilidades de diversión de la región ribereña)
- ⑩ Proteger de los siniestros naturales, tales como marejadas, mareas altas, terremotos, etc., la vida humana, facilidades portuarias y otras propiedades de los alrededores del puerto.
- ⑪ Realizar los estudios técnicos y económicos de diversos temas relacionados con el desarrollo y manejo del puerto.
- ⑫ Recopilar las estadísticas de puerto que formen la base de las Estadísticas Nacionales del Puerto.

Tal como se explicara anteriormente, la responsabilidad primaria de los respectivos puertos del Japón es asumida por el cuerpo administrador del puerto, que en la mayoría de los casos es la agencia departamental del gobierno local pertinente. Sin embargo, en vista de que el puerto cumple una función importante dentro del comercio internacional del país, las redes de transporte doméstico y el desarrollo regional equilibrado, la Ley de Puertos establece el mecanismo esencial de orientación, coordinación y asistencia por el gobierno nacional para garantizar los intereses nacionales en el desarrollo y manejo del puerto.

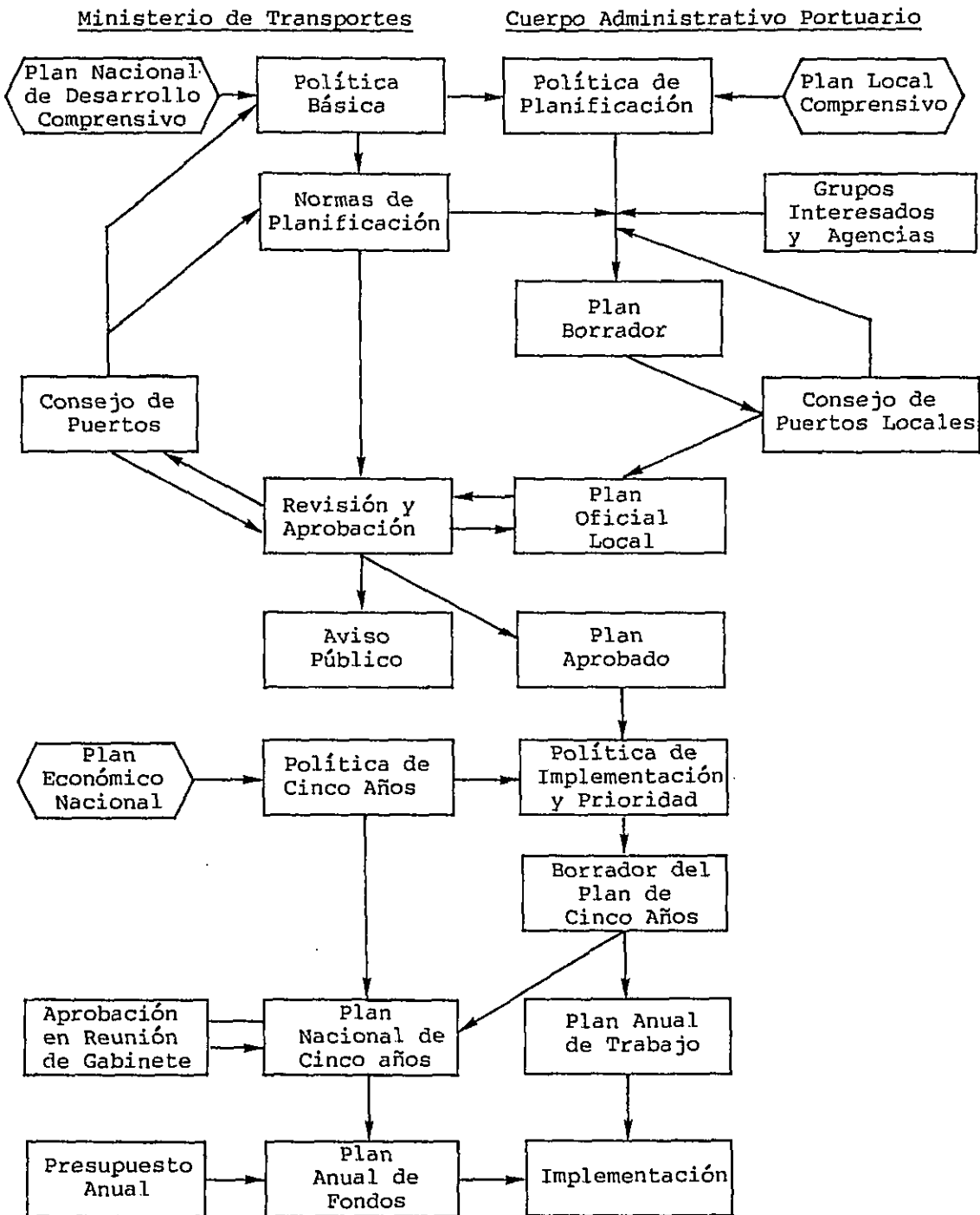
La Dirección de Puertos del Ministerio de Transporte asume la responsabilidad central de la administración del puerto a nivel del Gobierno Nacional.

- ① Establecimiento de la Política Portuaria Nacional
- ② Revisión y Coordinación de la Planificación de Puertos
- ③ Financiación de los Proyectos de Desarrollo de Puertos
- ④ Realización Directa de las Obras Portuarias
- ⑤ Establecimiento de las Normas Técnicas
- ⑥ Desarrollo de Nuevas Tecnologías
- ⑦ Investigación de las Condiciones Naturales
- ⑧ Estudios Relacionados con los Puertos y Recopilación de las Estadísticas del Puerto

#### 4-2 Procedimientos para la Planificación e Implementación de Puertos

El plan del puerto propiamente dicho, es uno de los planes más típicos del tipo de desarrollo físico, que sobre la orientación básica, se detalla el tamaño y la ubicación de todas las facilidades propuestas en la forma de un mapa o mediante el informe. Los trabajos de planificación requieren normalmente dos o más años incluyendo diversos estudios básicos y la estructuración de la política y consenso entre los grupos interesados. Para reflejar tanto los intereses nacionales como locales, el procedimiento de planificación del puerto y su implementación, se realiza en forma colaborativa entre el gobierno nacional y el cuerpo administrativo portuario que suele ser igual que el gobierno local según hemos señalado.

Figura 8. Procedimientos para la Planificación e Implementación de Puertos



Fuente: S. Inoue, Hacia el Esquema del Manejo de la Zona Costera, 1977

#### 4-3 Arreglos Financieros para el Desarrollo de Puertos

La construcción y las obras de mejoramiento de las facilidades portuarias públicas son financiadas sobre la base del presupuesto anual del gobierno de acuerdo con el plan portuario de largo plazo y el plan de mejoramiento de cinco años. Cualquier facilidad portuaria de uso privado, serán enteramente financiados por los usuarios privados. En general, los costos de construcción de las facilidades portuarias públicas son compartidos por el gobierno nacional y el cuerpo administrativo portuario. El esquema corriente de la distribución de los costos, se detalla en la Tabla 10.

Este criterio de distribución de los costos, básicamente contempla una tasa mayor para el país cuando mayor fuera la importancia del puerto desde el punto de vista político.

En los últimos años, existen criterios en el sentido de que se realice la promoción de la habilitación de puertos con el capital social mediante la introducción de la dinámica privada y se están introduciendo nuevos métodos de habilitación e incentivos.

Tabla 10. Distribución de los Costos de Construcción Abonados por el Gobierno Nacional

(1) Facilidades Portuarias Básicas

		Facilidades acústicas	Facilidades de protección	Facilidades de amarraje	Facilidades de tráfico ribereño	Facilidades de terrenos para puerto	Observaciones
Clasificación de puertos (Territorio principal)	Puertos importantes especialmente designados	5/10-10/10	5/10-10/10	5/10-7,5/10	-7,5/10	-	
	Puertos importantes	5/10	5/10	5/10	-5/10	-	
	Puertos menores	4/10	4/10	4/10	4/10	-	
	Bahías de refugio	7,5/10	7,5/10	-	-	-	
Zonas especiales	Hokkaido	9,5/10	9,5/10	7,5/10*	7,5/10*	7,5/10	*Excepto facilidades de amarre y tráfico de puerto para las bahías de refugio. **Excepto facilidades para tráfico de puerto de bahías de refugio.
	Okinawa	10/10	10/10	10/10*	10/10*	10/10*	
	Islas remotas	9,5/10	9,5/10	7,5/10	7,5/10**	-	
	Islas Ogasawara	10/10	10/10	7,5/10	7,5/10	-	
	Islas Amami	9,5/10	9,5/10	9/10	9/10	7,5/10	
Obras de facilidades de puertos especialmente designados	Muelles para cargas especiales (Territ. Principal)	4/10 (2/10)	4/10 (2/10)	4/10 (2/10)	-	-	Las cifras entre paréntesis indican las proporciones pagadas por los beneficiarios.
	(Hokkaido)	8,55/10 (1/10)	8,55/10 (1/10)	6,75/10 (1/10)	-	-	
	Puertos de energía, hierro y acero	2,5/10 (5/10-)	2,5/10 (5/10)	-	-	-	
Proyectos vinculados a industrias	(Ptos. importantes)	2,5/10 (5/10)	2,5/10 (5/10)	-	-	-	
	(Puertos menores)	5/10 (5/10)	2/10 (5/10)	-	-	-	

(2) Terminales de Contenedores

Préstamos nacionales libres de intereses	Préstamos libre de intereses por cuerpos administrativos portuarios	Inversiones del tesoro y préstamos	Capitales privados
1/10	1/10	4/10	4/10

(3) Terminales de Transbordadores

Préstamos nacionales libres de intereses	Suscripción de capitales y préstamos por cuerpos administrativos portuarios	Bonos subarrendados especiales	Capitales privados
2/10	2/10	3/10	3/10

#### 4-4 Esquema de la Administración de Puertos

Los puertos son los puntos de interconexión del transporte marítimo y terrestre que tienen características diferentes, se realizan las entradas y salidas de las embarcaciones, la manipulación de las carga y el almacenamiento. Se cumplen los diversos trámites conexos y las actividades de inspección. Además, sirven también como lugar para desarrollar diversas actividades aparte de la comercialización. En consecuencia, las medidas administrativas relacionadas con las actividades que tiene como centro el puerto, son complejas y multifacéticas.

Primeramente, el administrador del puerto, debe mantener y controlar las instalaciones portuarias sobre la base del proyecto portuario que haya elaborado, y a su vez debe coordinar y regular integralmente las diversas actividades que se llevan acabo dentro del recinto del puerto desde el punto de vista del desarrollo del puerto y promoción regional.

##### Sistema administrativo

#### 1. Política de desarrollo portuario

- ① Estudios portuarios
  - Ley de aplicación: Ley de Puertos
  - Administración: Cuerpo Administrador de Puertos
  - Autoridad regional: Dirección de Construcción de Puertos
  - Ministerio: Ministerio de Transportes
- ② Elaboración del plan portuario
  - Ley de aplicación: Ley de Puertos
  - Administración: Cuerpo Administrador de Puertos
  - Autoridad regional: Dirección de Construcción de Puertos
  - Ministerio: Ministerio de Transportes
- ③ Construcción de las instalaciones portuarias
  - Ley de aplicación: Ley de Puertos
  - Administración: Cuerpo Administrador de Puertos
  - Autoridad regional: Dirección de Construcción de Puertos
  - Ministerio: Ministerio de Transportes
- ④ Reglamentos de las obras
  - Ley de aplicación: Ley de Puertos
  - Administración: Cuerpo Administrador de Puertos
  - Autoridad regional: Dirección de Construcción de Puertos
  - Ministerio: Ministerio de Transportes
- ⑤ Planificación urbana del puerto y restricciones de las obras de arte que sean perjudiciales
  - Ley de aplicación: Ley de Puertos
  - Administración: Cuerpo Administrador de Puertos
  - Autoridad regional: Dirección de Construcción de Puertos
  - Ministerio: Ministerio de Transportes
- ⑥ Rellenado de aguas de propiedad pública
  - Ley de aplicación: Ley de Puertos
  - Administración: Cuerpo Administrador de puertos
  - Autoridad regional: Dirección de Construcción de Puertos
  - Ministerio: Ministerio de Transportes
- ⑦ Prevención de la contaminación
  - Ley de aplicación: Ley de Prevención de Contaminaciones
  - Administración: Organismo público regional
  - Ministerio: Secretaría de Ambiente, etc.

2. Política de administración de instalaciones portuarias
- ① Mantenimiento y conservación
    - Ley de aplicación: Ley de Puertos
    - Administración: Cuerpo Administrador de Puertos
    - Autoridad regional: Dirección de Construcción de Puertos
    - Ministerio: Ministerio de Transportes
  - ② Autorización de uso, etc.
    - Ley de aplicación: Ley de Puertos
    - Administración: Cuerpo Administrador de Puertos
    - Autoridad regional: Dirección de Construcción de Puertos
    - Ministerio: Ministerio de Transportes
  - ③ Cobranza de la tasa de entrada a puerto, derecho de uso
    - Ley de aplicación: Ley de Puertos
    - Administración: Cuerpo Administrador de Puertos
    - Autoridad regional: Dirección de Construcción de Puertos
    - Ministerio: Ministerio de Transportes
3. Política con respecto a las embarcaciones que entran y salen
- ① Trámites para la entrada y salida del puerto
    - Ley de aplicación: Ley de Normas Portuarias
    - Administración: Director del Puerto
    - Autoridad regional: Comando de Seguridad
    - Ministerio: Secretaría de Prefectura Marítima
  - ② Designación de las instalaciones de amarre
    - Ley de aplicación: Ley de Puertos
    - Ley de Normas Portuarias
    - Administración: Director del Puerto
    - Cuerpo Administrador de Puertos
    - Autoridad regional: Dirección de Construcción de Puertos
    - Comando de Seguridad
    - Ministerio: Ministerio de Transportes
    - Secretaría de Prefectura Marítima
  - ③ Designación del fondeadero
    - Ley de aplicación: Ley de Normas Portuarias
    - Administración: Director del Puerto
    - Autoridad regional: Comando de Seguridad
    - Ministerio: Secretaría de Prefectura Marítima
  - ④ Seguridad de navegación y disciplina en el puerto
    - Ley de aplicación: Ley de Normas Portuarias
    - Administración: Director del Puerto
    - Autoridad regional: Comando de Seguridad
    - Ministerio: Secretaría de Prefectura Marítima
  - ⑤ Piloto
    - Ley de aplicación: Ley de Pilotos
    - Autoridad regional: Dirección de Navegación Regional
    - Ministerio: Ministerio de Transportes
  - ⑥ Tripulación
    - Ley de aplicación: Ley de Tripulantes Marinos
    - Autoridad regional: Dirección de Navegación Regional
    - Ministerio: Ministerio de Transportes
  - ⑦ Cobranza del impuesto al tonelaje e impuesto especial al tonelaje
    - Ley de aplicación: Ley de Impuestos al Tonelaje y Ley de Impuestos Especiales al Tonelaje
    - Autoridad regional: Aduana
    - Ministerio: Ministerio de Hacienda

4. Política con respecto a las cargas de entrada y salida
- ① Entrada y salida a las aduanas regionales, limitaciones
    - Ley de Aplicación: Ley de Aduanas
    - Autoridad regional: Aduana
    - Ministerio: Ministerio de Hacienda
  - ② Cobranza de impuestos aduaneros
    - Ley de Aplicación: Ley de Aduanas
    - Autoridad regional: Aduana
    - Ministerio: Ministerio de Hacienda
  - ③ Control de cuarentena animal
    - Ley de aplicación: Ley de Prevención de Epidemias del Ganado
    - Autoridad regional: Estación sanitaria de animales
    - Ministerio: Ministerio de Agricultura, Silvicultura y Pesca
  - ④ Control de sanidad vegetal
    - Ley de aplicación: Ley de Sanidad Vegetal
    - Autoridad regional: Estación sanitaria de vegetales
    - Ministerio: Ministerio de Agricultura, Silvicultura y Pesca
  - ⑤ Autorización de las cargas de exportación e importación
    - Ley de aplicación: Ley de Control de Cambios y Comercio Exterior
    - Autoridad regional: Dirección de Comercio Internacional e Industria, Aduana
    - Ministerio: Ministerio de Comercio Internacional e Industria  
Ministerio de Hacienda
5. Política con respecto a la migración
- ① Control de entrada y salida
    - Ley de aplicación: Ley de Control Migratorio
    - Autoridad regional: Dirección de Control Migratorio
    - Ministerio: Ministerio de Asuntos Legales
  - ② Inspección, sanidad
    - Ley de aplicación: Ley de Sanidad
    - Autoridad regional: Estación sanitaria
    - Ministerio: Ministerio de Bienestar Social
6. Política con respecto a las actividades relativas a los puertos
- ① Empresas de almacenes
    - Ley de aplicación: Ley de Actividades de Almacenes
    - Autoridad regional: Dirección de Navegación Regional
    - Ministerio: Ministerio de Transportes
  - ② Empresas de transporte portuario
    - Ley de aplicación: Ley de Actividades de Transporte Portuario
    - Autoridad regional: Dirección de Navegación Regional
    - Ministerio: Ministerio de Transportes
  - ③ Empresas de transporte marítimo
    - Ley de aplicación: Ley de Actividades de Transporte Marítimo
    - Autoridad regional: Dirección de Navegación Regional
    - Ministerio: Ministerio de Transportes
7. Otros
- ① Proyecto urbano fuera de la zona portuaria
    - Ley de aplicación: Ley de Planificación Urbana
    - Administrador: Organismo Público regional
    - Ministerio: Ministerio de Construcciones

Cuadro de los Principales Sistemas Administrativos



Al entrar la embarcación en el puerto, se realiza el atraque en el muelle, se realizan las operaciones de carga y descarga y finalmente se aleja del muelle para salir del puerto. A continuación, se hará una descripción de las actividades del puerto y los trámites administrativos conforme al ciclo mencionado arriba.

Al entrar la embarcación en el puerto, debe efectuarse la notificación previa de la entrada y salida ante el Director del Puerto nombrado por el Secretario de la Prefectura y recibir la autorización para la entrada y salida del puerto (el mismo trámite se requiere ante el administrador del puerto que controla las instalaciones portuarias). En el caso de cargas de exportación e importación, debe transportarse la carga a la zona aduanera, cobertizos aduaneros o almacenes aduaneros designados de acuerdo con la "Ley de Puertos", para realizar el trámite de despacho aduanero tales como la declaración de importación y exportación, inspección, pago de los impuestos aduaneros, etc. Los trámites administrativos relativos, están bajo el control de la Aduana. En nuestro país se importa gran cantidad de carne, cereales y productos marinos, pero para la importación de productos animales y vegetales, se requieren los trámites de la Estación Sanitaria Animal y Vegetal correspondiente. Además, para el ingreso o salida de las personas, deben cumplirse los trámites ante las oficinas migratorias y se requiere el control sanitario y la inspección. En cuanto a la mayoría de estos trámites de entrada y salida del puerto y los trámites de exportación e importación, es normal que se realice por la agencia naviera o los representantes de los despachadores de aduana en lugar de los transportistas navieros o exportadores e importadores.

La entrada de la embarcación, el atraque y la salida del puerto, son operaciones mucho más complejas y dificultosas que en el tránsito terrestre. En consecuencia, para el desarrollo seguro y normal de las tareas de entrada y salida o atraque, se recurre a los servicios de puerto tales como el pilotaje, remolque, amarre, etc. que cumplen las empresas privadas. Para garantizar la seguridad del movimiento de los barcos dentro del puerto, el director del puerto puede tomar las medidas restrictivas que corresponda y brindar el apoyo para la navegación segura como ser el control de navegación.

Las tareas de manipulación de carga en el muelle, es sumamente importante para la racionalización del transporte marítimo. Estas actividades de operación y manipulación de carga, están a cargo de las empresas de transporte portuario. Las empresas de transporte portuario pueden clasificarse según la "Ley de Empresas de Transporte Portuario", en las empresas de operación de carga a bordo (realizan la carga y descarga de los cargamentos a bordo del barco), empresa de transporte por lanchones (transporte por lanchones dentro del puerto), empresas de operación de carga en tierra (transporte, manipulación y almacenamiento de cargas en cobertizos o en playas a la intemperie), empresa de transporte en balsas, empresas de conteo, empresas de pesaje, empresas de peritaje y las empresas de transporte portuario que involucra todas estas tareas y subcontrata los mismos. Las empresas de transporte portuario en general, realizan en forma integral la recepción y entrega de las cargas entre la embarcación y el propietario de la carga a pedido del propietario o de las

empresas navieras, y al mismo tiempo realiza las operaciones dentro del barco, el transporte por lanchones, la manipulación de carga en tierra, transporte en balsas, etc., cumpliendo una función vital dentro del transporte portuario. Además, para el almacenamiento de las cargas portuarias, se realizan las tareas de depósito en los almacenes de las empresas de almacenes conforme a la "Ley de Empresas de Almacenes".

Aparte de las funciones citadas, las actividades administrativas generales relacionadas con los servicios de bombero, policía, prevención de siniestros etc., suministro de agua, lubricante, limpieza, custodia, etc., son servicios infaltables del puerto. Por otra parte, fuera de las diversas actividades relativas al transporte, se realizan también en los recintos del puerto, las actividades de producción industrial, actividades urbanas y actividades de recreación.

Asimismo, para fomentar el desarrollo del puerto, es importante que se desarrolle activamente la promoción de los espacios portuarios dedicando el esfuerzo para fortalecer las diversas funciones del puerto y promover el desarrollo normal de las actividades, para lo cual, el administrador del puerto debe desempeñar un papel preponderante.

## 5. PUERTOS HACIA EL SIGLO XXI

Actualmente, el Japón continua sus pasos firmes hacia una sociedad madura en la cual progresa la internacionalización, la introducción de la informática y la urbanización proyectada hacia el Siglo XXI. En materia portuaria, es necesario que se vaya tomando la delantera, adaptándose flexiblemente a las variaciones sociales que se experimentan.

Bajo este concepto, la Dirección de Puertos del Ministerio de Transportes ha elaborado en mayo de 1985, la política de "Puertos hacia el Siglo XXI" como guía para la habilitación de puertos de largo plazo que marca el camino que debe seguirse en relación a los puertos bajo una visión de largo plazo.

### 5-1 Metas Básicas

Los puertos se encuentran ubicados en un lugar donde la zona terrestre hace contacto con la zona marítima, constituyendo un valioso espacio territorial en donde se desarrollan las actividades de distribución física y actividades industriales y donde trabajan, descansan y desarrollan sus vidas las personas. Sin embargo, los puertos actuales, se han limitado a su función específica que simplemente desempeña las funciones de distribución física y las funciones productivas en virtud de que la sociedad tradicional lo ha venido exigiendo. Sin embargo, dentro del panorama en que las exigencias de la sociedad en general se va desarrollando y diversificando aceleradamente, esta forma del espacio portuario, está creando diversos inconvenientes de paralización de las actividades de distribución y producción, discordancia entre las actividades urbanas y portuarias y la sensación de los pobladores de la región de estar marginados del mar. Se estima que estos problemas podrían agravarse aún más a medida que progrese el perfeccionamiento de la estructura industrial

y la urbanización en torno a las ciudades del interior.

En nuestro país existen aproximadamente 1.100 puertos y éstos cumplen una importante función de desarrollo territorial equilibrado y la promoción de las actividades regionales. Por otra parte, a pesar de que se ha calmado la concentración de la población en los grandes centros urbanos que se acentuara durante el proceso del alto crecimiento económico y está prosperando la radicación permanente de la población en todo el territorio nacional, la estructura territorial unipolar concentrada en Tokyo, es aún un tema que sigue latente. Para ello, se está exigiendo que cada una de las regiones del territorio nacional vaya elaborando el tipo de región de existencia paralela que tenga su dinamismo estable y mantenga su propia personalidad, fortaleciendo los vínculos de coexistencia mutua tanto internacionalmente como entre las regiones. En este sentido, para el caso de los puertos se requieren también las medidas que permita la transformación de la estructura regional.

Para adaptarse a las variantes de la situación que rodea a los puertos, en esta política de "Puertos hacia el Siglo XXI" se han establecido como futuras metas básicas de habilitación de puertos los siguientes puntos, se han elaborado las medidas principales para alcanzar esas metas y se han dado a conocer el nuevo paradigma que se requiere para promover las medidas.

META I. Creación del Espacio Portuario Integral

META II. Promoción de la Formación de Redes Mutuas entre los Puertos

(1) Creación del Espacio Portuario Integral

En esta meta, se ha fijado como objetivo la habilitación individual de cada uno de los puertos.

La sociedad de nuestro país seguirá sus pasos hacia el Siglo XXI logrando sus avances en la internacionalización, introducción de la informática y urbanización para formar una sociedad madura. En esta sociedad madura, se estima que las necesidades de todos los ámbitos habrán de ser más exigentes y diversificadas. Para responder ante esta exigencia, es necesario que en los alrededores de la línea acuática, se introduzcan las funciones diversificadas de la distribución física e industria para lograr los progresos de alto nivel y la elevación de calidad, habilitar activamente las funciones vinculadas con la vida que han permanecido atrasados hasta ese momento. La combinación armoniosa y la relación mutua de estas tres funciones, habrá de apuntar hacia la creación del espacio portuario integral que permita activar las funciones de alto nivel en todo el conjunto. Al mismo tiempo, se promoverá el desarrollo y aprovechamiento del espacio marítimo que sería la nueva frontera del territorio nacional en el Siglo XXI.

(2) Promoción de la formación de redes de vinculación mutua entre puertos

En esta meta, se ha fijado como objetivo a todos los puertos existentes de nuestro país.

En vísperas del advenimiento del Siglo XXI, para lograr la transformación desde una estructura regional dependiente de las grandes ciudades hacia una estructura que fortalezca el vínculo mutuo entre las regiones, deben utilizarse las redes de transporte de alta velocidad y la red de informaciones de alto nivel, lo cual significa que es necesario que se formen las redes de vínculo mutuo entre las regiones.

En materia de puertos, debe adaptarse no solamente a las exigencias de las redes de transporte marítimo, sino que debe fortalecerse el vínculo mutuo a través de la red de informaciones y los medios de transporte aéreo y terrestre, desempeñando las funciones comunes entre una cantidad plural de puertos para promover la formación de redes mutuas entre puertos para elevar los efectos. Para ello, es necesario que la formación de redes de vinculación mutua entre los puertos se lleve a cabo bajo la colaboración y vinculación entre los administradores de puertos y la adecuada distribución de las funciones portuarias.

#### 5-2 Principales Medidas para Alcanzar las Metas

- (1) Formación del espacio de distribución física de avanzada  
Ante el alto progreso de la estructura industrial dentro del avance del desarrollo regional de la industria, no puede estimarse que se produzcan expansiones cuantitativas de gran envergadura en la demanda del sistema de distribución física, pero será una exigencia inevitable la economía del costo de transporte, la alta velocidad, la confiabilidad y movilidad. Para ello, deben vencerse los aspectos desventajosos del transporte marítimo en cuestión de velocidad y movilidad, de manera que sea posible ofrecer al máximo las ventajas de la economía tratando de formar la red de vinculación mutua entre los puertos, impulsando enérgicamente un alto grado de integración de las funciones de distribución física de los puertos para estructurar en el mismo, el espacio de distribución física de alto nivel. Con ese fin, se tomarán las siguientes medidas.
  - ① Habilidad del terminal de distribución física integral
  - ② Consolidación del sistema de informática de la distribución física del puerto
  - ③ Formación del espacio para las tareas centrales del puerto
  - ④ Habilidad de la autopista del puerto
  - ⑤ Habilidad de las rutas costeras y sistema de fondeadero
- (2) Formación del espacio industrial diversificado y de alta calidad  
La estructura industrial de nuestro país ha sufrido un progreso muy alto con motivo del desarrollo de las industrias de prestación de servicio y las industrias de alta tecnología. Por otra parte, no solamente por las ventajas de la utilización del transporte marítimo, sino por las posibilidades de creación de nuevos espacios industriales en tierras ganadas al mar, los puertos se han aproximado aún más a los núcleos urbanos, con la ventaja de tener una alta concentración industrial existente y las

características de excelente ubicación geográfica para las industrias. Por esta razón, debe continuarse la formación de las redes de vinculación mutua entre los puertos habilitando las funciones para las nuevas industrias que se han de desarrollar y aprovechen los recursos y las técnicas propias de la región y formar el espacio industrial diversificado y de alta calidad en el puerto. Con ese fin, se tomarán las siguientes medidas.

- ① Formación del espacio industrial para la industria de alta tecnología
- ② Habilitación del puerto que sirva de base para la internacionalización y la informática
- ③ Habilitación del puerto para la promoción de la industria regional

(3) Formación del Espacio de Vida Confortable

A la medida que se vaya elevando el nivel de ingresos de la población, las pretensiones del público va evolucionando para pasar de la abundancia material hacia la abundancia espiritual y se hace necesario la formación de un nuevo espacio de vida que permita asegurar el desarrollo de actividades culturales, la tranquilidad y bienestar y el contacto con la naturaleza que esté a tono con una sociedad madura, dentro de la evolución total hacia una sociedad de alta longevidad y urbanización. Aunque los puertos actuales se limitan a funcionar como espacio específico para las funciones de distribución física e industrial, por sus propias características naturales cuentan con un alto potencial capaz de construir el espacio de vida de alta calidad. Por esta razón, es necesario que se construya el espacio de vida confortable en el puerto, tratando de formar la red de vinculación mutua entre los puertos. Con ese fin, se tomarán las siguientes medidas.

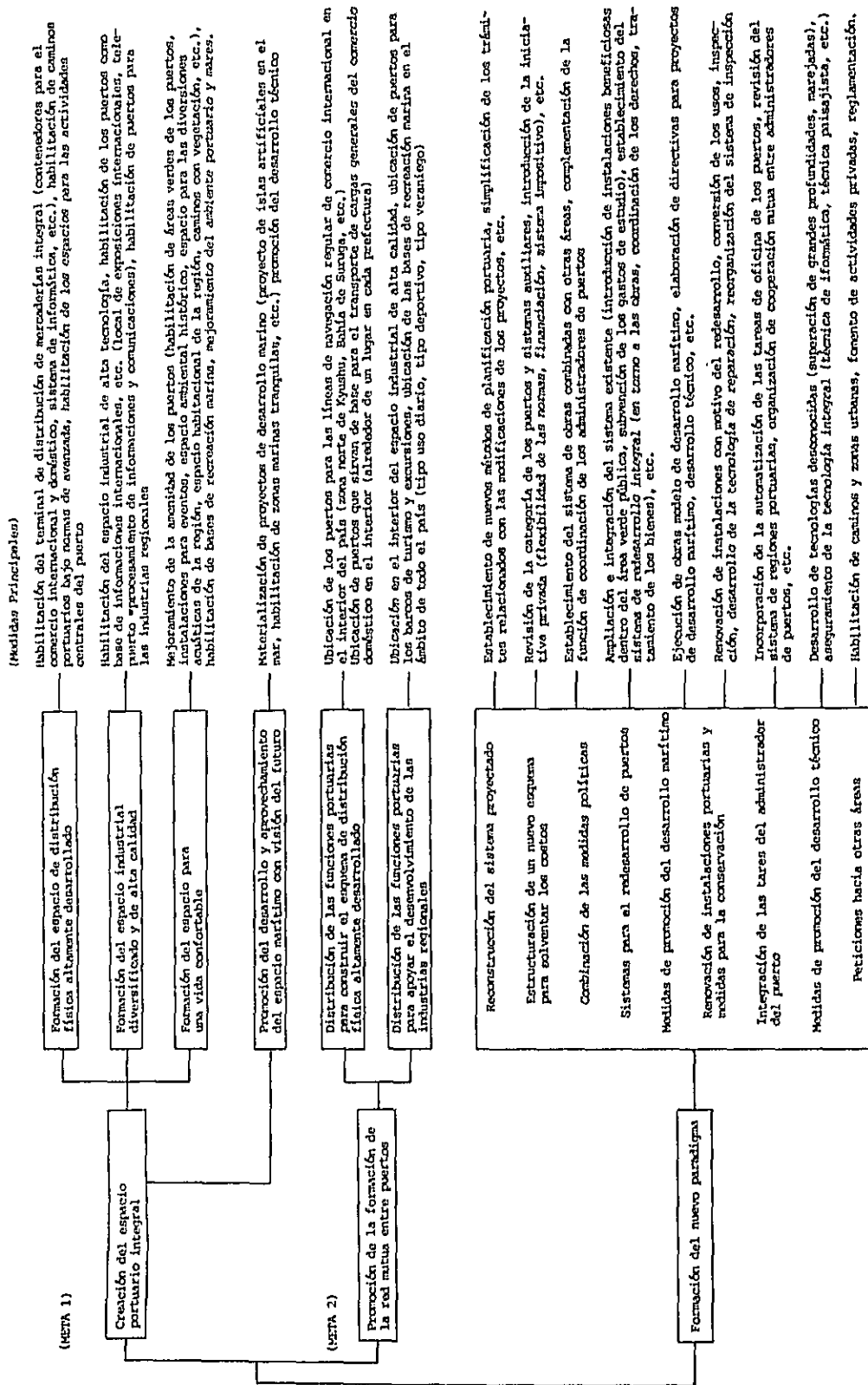
- ① Mejoramiento de la amenidad de los puertos
- ② Habilitación de las bases de recreación marina
- ③ Habilitación de las plantas de disposición de desperdicios

(4) Promoción del Desarrollo y Aprovechamiento Marino

Al dirigirnos hacia el Siglo XXI, puede calificarse el espacio marítimo como una nueva frontera. Es un valioso espacio que debe desempeñar un papel importante en el futuro Japón. Especialmente en nuestro país que no dispone de recursos naturales, son muy fuertes las esperanzas que se depositan en el nuevo espacio territorial. Por esta razón, se tratará de promover el uso adecuado de las regiones costeras, tratando de coordinar y mantener el vínculo con áreas diversificadas. Con ese fin, se tomarán las siguientes medidas.

- ① Plan de la isla artificial en el mar
- ② Plan de habilitación de regiones marítimas calmadas

## ESQUEMA DE LAS MEDIDAS PARA "PUERTOS HACIA EL SIGLO XXI"



## 6. RESUMEN

Hasta aquí, se ha explicado principalmente en torno al esquema de la Ley de Puertos del Japón bajo el título de "Política Portuaria del Japón y su Esquema Básico" para tratar sobre la historia, la situación actual y el futuro de los puertos del Japón.

El primer aspecto es la visión de la integración. Al observar los pasos seguidos con respecto a las medidas administrativas en relación a los puertos y los resultados logrados desde el Primero hasta el Séptimo Plan Quinquenal de Habilitación Portuaria que se extendiera por un período de 30 años, puede visualizarse lo complejo y variado que son las exigencias que se formulan a los puertos. En ese sentido, es fácil comprender que es necesario que se habiliten integralmente los espacios portuarios respondiendo a la valoración diversificada y los temas planteados.

En los puertos, deben desplegarse las medidas integrales con la colaboración de todos los ámbitos. La idea básica del aprovechamiento del terreno purificado que naciera de las medidas ambientales, está cambiando ahora su fisonomía hacia la integración. No es suficiente con que se tomen solamente las medidas industriales para incentivar los pueblos agrícolas y pesqueros, ni tampoco es suficiente con que se aseguren los recursos directos tales como el terreno, la materia prima, el agua y la fuerza laboral para fomentar la industria. Juntamente con la promoción industrial, el mejoramiento de la educación, cultura y ambiente de vida es un factor determinante de la evaluación general de la región, ya que una vez que se satisfagan estos factores, es recién cuando puede materializarse el desarrollo industrial que contribuya a la promoción integral de la región.

Aunque este argumento pudiera corresponder a las industrias, es válido también con respecto a la sociedad regional. Y de todo esto, existen muchos elementos que pueden captarse a través de la evolución de la historia socioeconómica del Japón moderno.

El esquema que debe adoptar la promoción de los puertos es también semejante. Es decir, tradicionalmente los puertos se han concebido como una simple base de transporte e industria costera, mientras que para los puertos del futuro, es necesario que se fortalezcan las funciones culturales, intercambio, trabajo, vida, informática, recreación, etc.

Todo esto, se haría posible recién cuando estas funciones sean agregadas dentro del esquema de la convencional habilitación de puertos, incorporando la iniciativa privada y logrando simultáneamente la cooperación de las otras áreas administrativas, las medidas presupuestarias y la introducción de medidas para paliar la gravitación impositiva.

En segundo lugar, es la promoción de la formación de las redes de vinculación mutua. Esto viene a ser la búsqueda de la orientación que debe tomar el propio desarrollo basado en los principios de la libre competencia, a través de la propaganda y la promoción del puerto. Se trata de lograr el desarrollo del puerto dentro de la cooperación y competencia, habilitando los medios de transporte terrestre entre las zonas de influencia del puerto, completando las

redes de información y manteniendo una relación de competencia con las áreas vecinas.

En nuestro país, los puertos han sido considerados como un capital social. En consecuencia, la explotación de los puertos, se circunscribía más bien en la administración y explotación de los puertos. Sin embargo, con la creación de la Empresas Públicas de Muelles de Comercio Exterior que respondía al avance de la contenedorización, y posteriormente la introducción de la ideología empresarial en las Empresas Públicas de Muelles, puede apreciarse que la administración y explotación de los puertos del Japón está adquiriendo cada vez mayor flexibilidad y se está dando mayor importancia en el racionalismo económico, adoptando el sistema de contabilidad empresarial, respetando la iniciativa de los administradores de puertos y compatibilizando las funciones del puerto con las funciones urbanas.

En consecuencia, aunque la promoción de los puertos no pueda lograr que el conjunto del puerto resulte una mercadería vendible debido a que se encuentra dentro del marco de la administración y explotación como objeto público, es importante que se logre la reducción de los costos de distribución, el incremento de las cargas, atracción de los propietarios de la carga, etc., mediante el acondicionamiento de las instalaciones, integración de los servicios portuarios, centralización de las actividades portuarias, modernización de las labores portuarias y la introducción de los sistemas de información.

Finalmente, debe citarse el problema del mantenimiento, reparación y renovación de los puertos.

Hasta el presente, la historia de los puertos del Japón estaba constituido por la historia de la construcción de los puertos. Se han construido las monstruosas instalaciones portuarias haciendo alarde de la destacada técnica de diseño y construcción de puertos. Sin embargo, puede decirse que ahora se ha entrado en la etapa del mantenimiento y conservación y se ha tornado sumamente importante el mantenimiento y conservación adecuado que permita desempeñar en el futuro las funciones propias de los puertos, teniendo en consideración la utilidad pública, las condiciones de uso y la vida útil de los puertos. Es lógico que en la medida que se agranden las dimensiones de las instalaciones, sean más gravosos los costos de mantenimiento y conservación y se magnifiquen los problemas cuestionados ante las deficiencias de la conservación de las instalaciones. En la medida que se vaya avanzando hacia una sociedad longeva con valoraciones diversificadas, es importante que se analice sobre el conjunto del ciclo de vida considerando suficientemente la teoría del costo total mínimo o el mantenimiento y conservación a lo largo del ciclo de vida que comienza desde el proyecto, la construcción y hasta el mantenimiento de las instalaciones civiles, ya que puede incurrirse en una situación en que no puedan esperarse suficientemente el acondicionamiento del capital social y la distribución de las riquezas.



De todos modos, la administración y explotación de los puertos no puede ser uniforme ya que difieren los orígenes de cada puerto, la magnitud, la posición, pero deberá ser un puerto que contribuya al desarrollo regional, al desarrollo económico y el mejoramiento del ambiente urbano, a través del avanzado desarrollo de la estructura industrial y el desarrollo sostenido de la organización del libre comercio, adaptándose voluntariamente a las variaciones del medio ambiente que los rodee y los cambios de la estructura de las funciones que se exigen a los puertos, defendiendo las pautas fundamentales tales como la calidad de los servicios portuarios, la suficiencia cuantitativa, la imparcialidad de su utilización, aplicación de tarifas de niveles razonables, etc.

1. 貨物輸送 50% → 全23750.  
価格.

ADMINISTRACIÓN Y EXPLOTACIÓN  
DE LOS PUERTOS EN JAPÓN

ESQUEMA DE LAS TAREAS DE ADMINISTRACIÓN  
Y LA SITUACIÓN REAL

管理業務と体系：実態

11:30 ~ 13:30

ADMINISTRACION Y EXPLOTACION DE LOS PUERTOS EN JAPON  
ESQUEMA DE LAS TAREAS DE ADMINISTRACION Y LA SITUACION REAL

I N D I C E

1.	Condiciones Generales del Puerto de Yokohama .....	1
	(1) Ubicación física del Puerto de Yokohama .....	1
	(2) Principales instalaciones portuarias .....	1
	(3) Datos operativos del puerto .....	1
	(4) Cargas de contenedores .....	7
2.	Funciones Portuarias en el Puerto de Yokohama .....	12
	(1) Funciones de servicio a las embarcaciones .....	12
	(2) Funciones de servicio hacia los embarcadores y consignatarios .....	12
	(3) Funciones de operación de carga dentro del puerto .....	13
	(4) Prioridad y control de las instalaciones portuarias .....	14
3.	Trámites para la Entrada y Salida del Puerto .....	18
	(1) Trámites ante la Dirección Portuaria de la Ciudad de Yokohama .....	18
	(2) Trámites ante el Director del Puerto .....	19
	(3) Trámites ante la estación de cuarentena .....	21
	(4) Trámites ante la aduana .....	23
	(5) Trámites ante la oficina de control migratorio .....	24
4.	Estrategia de la Administración y Explotación Portuaria .....	26
	(1) Contenido y efectos del sistema de funciones de la Dirección Portuaria .....	26
	(2) Sistema de atracaderos prioritarios por rutas de navegación ..	28
	[Referencia]	
	REVISION DEL PROYECTO PORTUARIO DE YOKOHAMA .....	31

## 1. Condiciones Generales del Puerto de Yokohama

### (1) Ubicación física del Puerto de Yokohama

El Puerto de Yokohama se encuentra en el noroeste de la Bahía de Tokyo, está ubicado en la latitud norte 35°20' - 28' y meridiano este 139°37' - 43'. Es un puerto natural dotado de excelentes condiciones que se abre hacia el este y está rodeado por colinas onduladas desde el norte, oeste y sur. Cuenta con obras artificiales como los rompeolas en el interior y exterior del puerto, el mar está siempre calmado con poca influencia del viento y las olas y mantiene suficiente profundidad de agua.

El Puerto de Yokohama se encuentra a una distancia corta de aproximadamente 29km del área metropolitana que es el centro político y económico y un gran centro de consumo, tiene una amplia región interior, ostenta el carácter de puerto industrial que abarca la zona industrial de Keihin y la zona industrial ribereña, se encuentra en el punto geográfico que constituye el portón de entrada del este del Japón sobre el Océano Pacífico, está ubicada a la distancia más corta desde los Estados Unidos y cuenta con las condiciones geográficas, económicas y sociales ideales como puerto de comercio internacional. En consecuencia, desde su apertura en el año 1859, políticamente se ha considerado como puerto representativo del Japón y ha venido contribuyendo enormemente a la economía del Japón como puerto comercial e industrial.

Zona portuaria (marítima)	6.508ha
Sector portuario (terrestre)	2.542ha
Sector del puerto comercial	809ha
Sector del puerto industrial	1.698ha
Sector de esparcimiento portuario	35ha

### (2) Principales instalaciones portuarias

- Atracaderos (Más de -4,5m)	Públicos	96 atracaderos (de los cuales 11 atracaderos para contenedores)
	Privados	153 atracaderos
- Boyas de amarre (Capacidad de amarre		1.500 - 15.000 toneladas brutas)
		28 atracaderos
- Cobertizos		52 cuerpos (Superficie total 220.538m <sup>2</sup> )
- Patio de manipulación de carga	Aprox.	96ha
- Equipos de manipulación de carga		11 unidades
Empresa pública		17 (Grúa de contenedores)

### (3) Datos operativos del puerto (Registros de 1987)

- Embarcaciones que entraron al puerto  
Las embarcaciones que entraron al puerto, totalizaron 62.454 unidades entre barcos extranjeros y nacionales (98,6% comparado con el año precedente), 215.860.000 toneladas (ídem 99,3%). En cuanto a las embarcaciones extranjeras, se viene manteniendo el constante aumento de los buques cisternas y barcos portacontenedores de los últimos años. El tonelaje bruto promedio por barco de bandera extranjera es de 15.250t, y continúa la tendencia de los barcos cada vez más grandes.

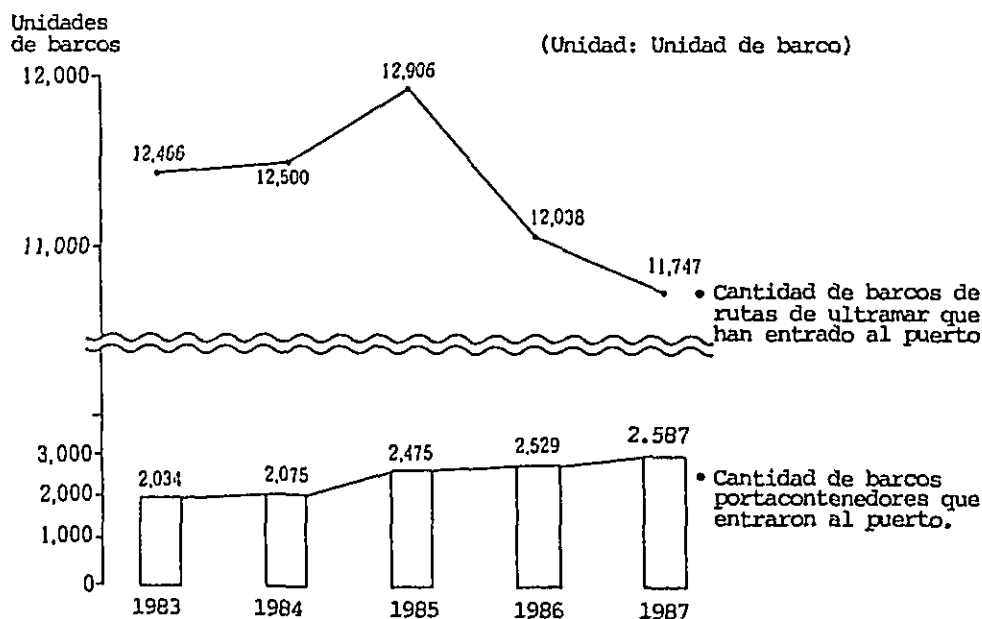
Cuadro 1. Cuadro comparativo de las embarcaciones que entraron al puerto

(Unidad: Unidades-1.000 t/brutas)

CLASIFICACION AÑO	TOTAL		INTERNACIONAL		CABOTAJE	
	UNIDADES	TONELAJE	UNIDADES	TONELAJE	UNIDADES	TONELAJE
Año 1987	62.454	215.862	11.747	179.139	50.707	36.723
Año 1986	63.372	217.474	12.038	179.597	51.334	37.877
Relación (%)	98,6	99,3	97,6	99,7	68,8	97,0

Dentro de la evolución de las unidades de embarcaciones que entraron al Puerto de Yokohama, después del pico de 12.906 unidades que se haya alcanzado en 1985, siguió disminuyendo llegando a 11.747 unidades de barcos en 1987. Sin embargo, dentro de los barcos regulares, existe la tendencia de ir aumentando cada año los barcos portacontenedores, habiendo alcanzado 2.610 unidades con 51.200.000t en 1987. Las causas de la disminución general, se debe a la reducción gradual de la carga de los barcos convencionales, lo cual indica que las cargas de los barcos convencionales están pasando hacia cargas en contenedores.

Fig. 1. Evolución de la cantidad de embarcaciones de rutas de ultramar que entraron al puerto



Los barcos de cabotaje han sido 50.707 unidades (98,8% comparado con el año anterior) con un tonelaje bruto de 36.720.000t (ídem 97,0%). Los

buques tanques que representan aproximadamente la mitad de los barcos de cabotaje fueron 25.691 unidades (ídem 99,6%) con un tonelaje bruto de 17.540.000t (ídem 94,7%) y los barcos cargueros fueron 17.423 unidades (ídem 97,4%) con un tonelaje bruto de 8.650.000t (ídem 100,7%), con niveles similares a los años anteriores.

En cuanto a los barcos cerealeros fueron 905 unidades (ídem 141,6%) con un tonelaje bruto de 370.000t (ídem 128,4%), reflejando un aumento sostenido con respecto a los años anteriores.

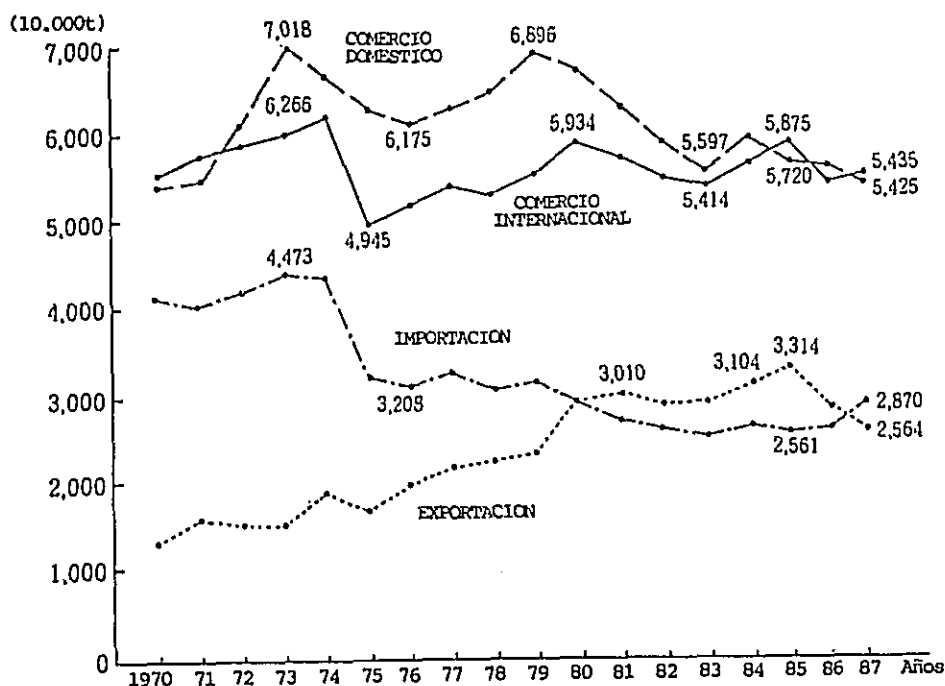
- Volumen de carga operada

El volumen de carga operada durante los últimos 5 años, muestra una tendencia estable con aproximadamente 110 millones de toneladas. En el año 1987 ha sido de 54.340.000t de carga de comercio internacional y 54.260.000t de carga de comercio doméstico, con un volumen algo mayor de carga de comercio doméstico.

Dentro de las cargas de comercio internacional, desde el año 1986 se observa la tendencia de disminución de la exportación como consecuencia de la revaluación del yen y la baja del dólar, mientras que las importaciones están aumentando pronunciadamente.

En la exportación, se observa la disminución de los principales renglones de "maquinarias de transporte", "otras maquinarias" y "hierros y aceros", con una relación del 91,6% del año anterior, mientras que la importación de "productos de petróleo", "combustible pesado", "metales no ferrosos" y "otros alimentos elaborados" han aumentado drásticamente.

Fig. 2. Evolución anual del volumen de carga operada



### 1) Exportación

La exportación ha sido de 25.640.000t (91,6% comparado con el año anterior) con una disminución de aproximadamente 2.350.000t. Dentro de este volumen, los principales renglones que son las "máquinas de transporte", "otras maquinarias" y "hierros y aceros" que representa más de 3/4 de la carga de exportación ha sufrido una reducción de aproximadamente 2.250.000t.

Aunque el renglón de "máquinas de transporte" se redujo hasta 11.030.000t (ídem 90,6%), representa el 43,0% del total de la exportación del Puerto de Yokohama y mantiene la proporción más grande de la carga operada. Siguen en orden de importancia el renglón de "otras maquinarias" con 6.440.000t (ídem 92,2%), "hierros y aceros" con 2.080.000t (ídem 78,7%). En cambio, el renglón de "anilinas, resinas sintéticas y otros productos químicos industriales" con 1.330.000t (ídem 106,5%) y los "productos químicos" con 700.000t (ídem 123,2%) han superado los volúmenes del año precedente.

Por países de destino, se exportaron a los Estados Unidos 7.140.000t (ídem 83,4%) que representa el volumen más grande, aunque la proporción ha disminuido desde el 30,6% del año pasado a 27,8% de este año. Siguen en orden las 2.080.000t para Taiwán (ídem 121,9%), 1.650.000t para Hong Kong (ídem 131,3%) y 1.610.000t para Corea (ídem 117,8%).

Asimismo, a pesar de que han aumentado notablemente las exportaciones hacia los países del NIES (Nuevas Economías Industrializadas) del Asia, tales como Taiwán, Hong Kong, Corea y Singapur, las exportaciones hacia la República Popular China que ocupaba hasta ahora la segunda posición, quedó reducida a la mitad con 1.560.000t (ídem 47,8%).

Cuadro 2. Cuadro por principales clases de carga de comercio exterior

(Unidad: 1000t)

ORDEN	EXPORTACION				IMPORTACION			
	CLASE DE CARGA	VOLUMEN DE CARGA	RELACION CON AÑO ANTERIOR (%)	RELACION DE COMPOSICION (%)	CLASE DE CARGA	VOLUMEN DE CARGA	RELACION CON AÑO ANTERIOR (%)	RELACION DE COMPOSICION (%)
1	Máquinas de transporte ①	11.030	90,6	43,0	Productos de petróleo ②	5.006	124,8	17,4
2	Otras maquinarias ②	6.443	92,2	25,1	Petróleo crudo ①	4.418	87,0	15,4
3	Aceros ③	2.083	78,7	8,1	Combustible pesado ④	2.061	130,2	7,2
4	Anilinas, pinturas, resinas sintéticas y otros productos químicos industriales ④	1.325	106,5	5,2	Arroz, cereales, frijoles ③	1.670	90,9	5,8
5	Artículos diarios ⑤	719	83,9	2,8	Metalés no ferrosos ⑩	1.105	137,4	3,8
6	Productos químicos ⑥	699	123,2	2,7	Sal natural ⑤	1.071	106,6	3,7
7	Productos de goma ⑦	514	97,2	2,0	Otros alimentos industriales ⑧	1.048	121,5	3,7
8	Papel, pulpa ⑧	380	89,4	1,5	Artículos diarios ⑥	1.000	103,9	3,5
9	Otros alimentos elaborados ⑨	380	93,8	1,5	Trigo ⑦	845	96,6	2,9
10	Productos carbónes ⑩	375	2,2 veces	1,5	Madera ⑪	817	113,8	2,8
	Otros productos	1.692	—	6,6	Otros	9.665	—	33,8
	TOTAL	25.640	91,6	100,0	TOTAL	28.706	109,4	100,0

(Nota) Los números entre círculos indican el orden del año anterior

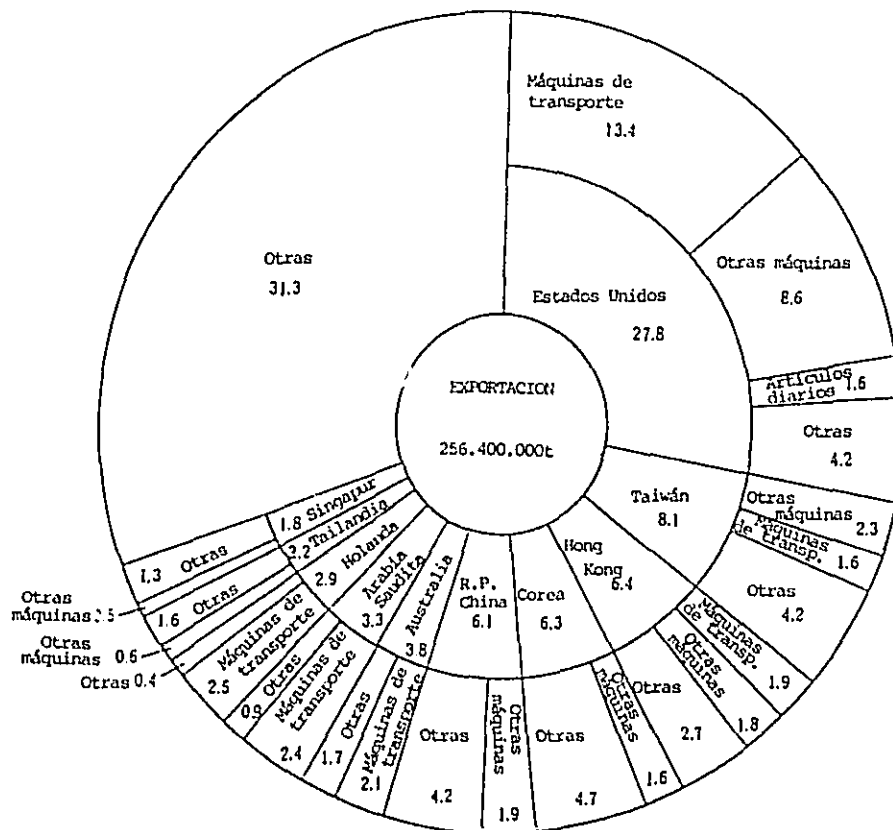
Cuadro 3. Cuadro por principales países de carga de comercio exterior

(Unidad: 1000t)

ORDEN	EXPORTACION				IMPORTACION			
	NOMBRE DEL PAIS	VOLUMEN DE CARGA	RELACION CON AÑO ANTERIOR (%)	RELACION DE COMPOSICION (%)	NOMBRE DEL PAIS	VOLUMEN DE CARGA	RELACION CON AÑO ANTERIOR (%)	RELACION DE COMPOSICION (%)
1	Estados Unidos ①	7.139	83,4	27,0	Estados Unidos ①	6.426	110,0	22,4
2	Taiwán (China Nacionalista) ③	2.081	121,9	8,1	Indonesia ②	2.914	96,2	10,2
3	Hong Kong ⑤	1.648	131,3	6,4	Arabia Saudita ⑥	2.027	147,9	7,1
4	Corea ④	1.610	117,8	6,3	Australia ③	1.992	118,6	6,9
5	República Popular China ②	1.563	47,8	6,1	República Popular China ⑤	1.761	127,3	6,1
6	Australia ⑥	975	88,3	3,8	Taiwán (China Nacionalista) ⑨	1.568	128,1	5,5
7	Arabia Saudita ⑧	844	114,8	3,3	Corea ⑩	1.530	137,7	5,3
8	Holanda ⑦	732	97,4	2,9	Brunei ⑪	1.362	107,2	4,7
9	Tailandia ⑪	564	129,6	2,2	Canadá ⑦	1.254	93,6	4,4
10	Singapur ⑫	461	127,4	1,8	México ④	1.241	83,6	4,3
	Otros	8.023	--	31,3	Otros	6.631	--	23,1
	TOTAL	25.640	91,6	100,0	TOTAL	28.706	109,4	100,0

(Nota) Los números entre círculos indican el orden del año anterior

Cuadro 4. Gráfico por principales países y clases de carga de exportación





2) Importación

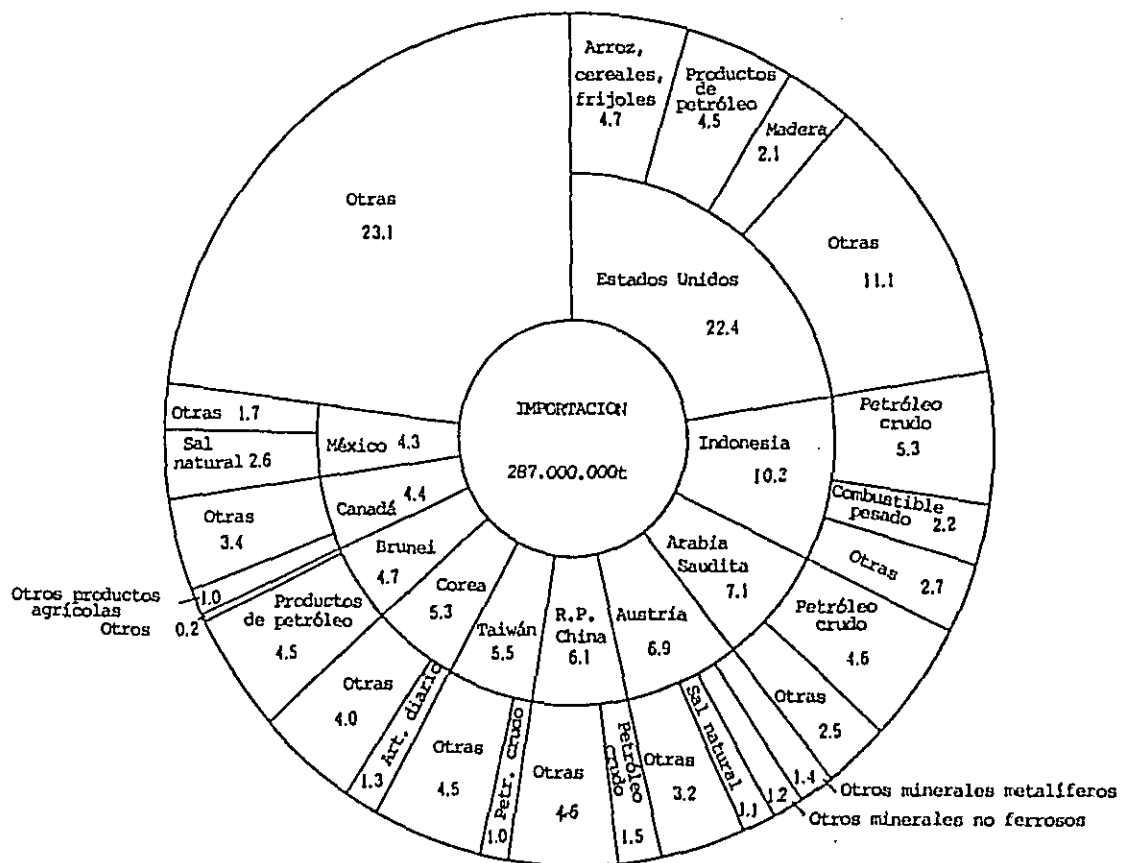
Las cargas de importación fueron de 28.700.000t (109,4% comparado con el año anterior) superando el nivel del año precedente. Por tipo de carga, el "petróleo crudo" que ha venido manteniendo la primera posición en la importación, registró 4.420.000t (ídem 87,0%) lo cual significa que ha continuado disminuyendo. En cambio, por la liberación de la importación de productos, han aumentado drásticamente los "productos de petróleo" con 5.010.000t (ídem 124,8%) y se han intercambiado la 1ª y 2ª posición.

En cuanto a la importación, las principales clases de carga tales como el "combustible pesado" con 2.060.000t (ídem 130,2%), "metales no ferrosos" con 1.110.000t (ídem 137,4%), "sal natural" con 1.070.000t (ídem 106,6%), "otros alimentos elaborados" con 1.050.000t (ídem 121,5%) y maderas trabajadas con 820.000t (ídem 113,8%), han experimentado aumentos.

Por países de origen, Estados Unidos han mantenido la primera posición con 6.430.000t (ídem 110,8%), siguiendo en orden Indonesia con 2.910.000t (ídem 96,2%) y Arabia Saudita con 2.030.000t (ídem 147,9%).

Además, la República Popular China con 1.760.000t (ídem 127,3%), Taiwán con 1.570.000t (ídem 128,1%), Corea con 1.530.000t (ídem 137,7%) han aumentado ampliamente los volúmenes operados.

Cuadro 5. Gráfico por principales países y clases de carga de importación



3) Cargas por rutas de navegación regular e irregular

El volumen total de la exportación e importación de las cargas de rutas regulares ha sido de 24.920.000t (103,5% comparado con el año anterior), dentro del cual el volumen de las cargas en contenedores ha sido de 18.470.000t (ídem 107,7%), registrando un continuo aumento. En cuanto a la carga de las rutas irregulares en torno a los combustibles crudos y los automóviles terminados, ha sido de 29.430.000t (ídem 97,6%).

La proporción de las cargas de rutas regulares ha sido de 45,9% contra 54,1% de las cargas de rutas irregulares, lo cual marca una tendencia de aumento de las cartas de rutas regulares y la disminución de las cargas de rutas irregulares. (Cuadro 6).

Cuadro 6. Cuadro anexo por carga y por rutas regulares e irregulares

(Unidad: 1.000t)

REGULARES E IRREGULARES CLASE DE CARGA	RUTAS REGULARES			RUTAS IRREGULARES			TOTAL		
	EXPORTACION	IMPORTACION	TOTAL	EXPORTACION	IMPORTACION	TOTAL	EXPORTACION	IMPORTACION	TOTAL
Cargas convencionales	4.858 (88,6)	1.592 (110,5)	6.450 (93,2)	9.815 (83,5)	19.496 (106,8)	29.311 (97,7)	14.673 (85,1)	21.088 (107,1)	35.761 (88,7)
Cargas en contenedores	10.883 (101,9)	7.584 (117,4)	18.467 (107,7)	84 (127,3)	34 (34,7)	118 (72,0)	10.967 (102,0)	7.618 (116,2)	18.585 (107,4)
Total	15.741 (97,4)	9.176 (116,2)	24.917 (103,5)	9.899 (83,7)	19.530 (106,4)	29.429 (97,6)	25.640 (91,6)	28.706 (109,4)	54.346 (100,2)
Composición (%) (año anterior)	29,0 (29,8)	16,9 (14,6)	45,9 (44,4)	18,2 (21,8)	35,9 (33,8)	54,1 (55,6)	47,2 (51,6)	52,8 (48,4)	100,0 (100,0)

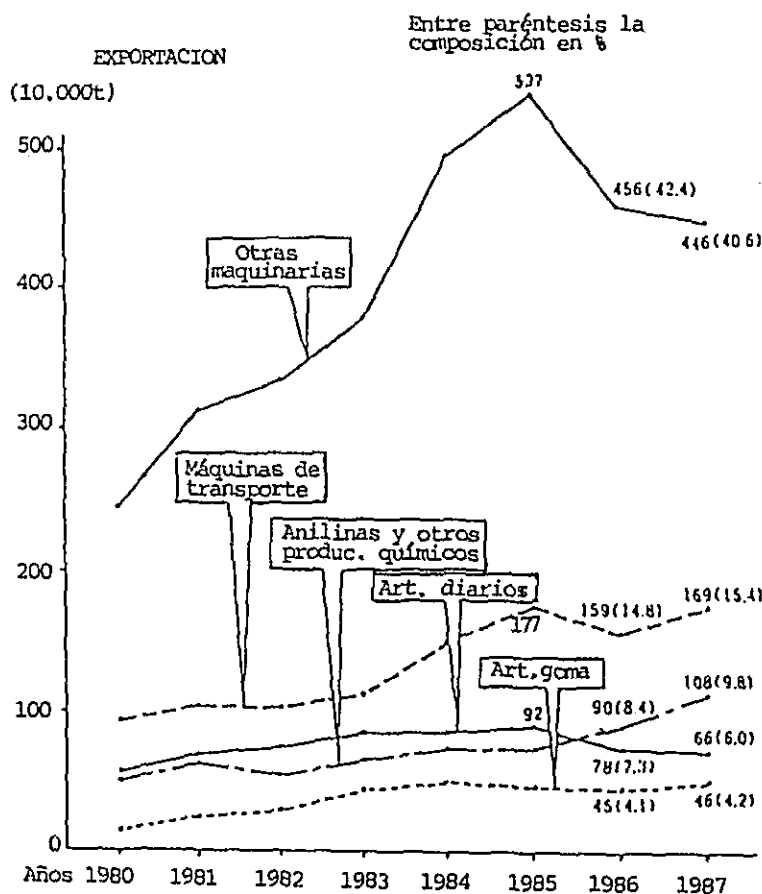
Nota: Entre paréntesis es el porcentaje en relación al año anterior

4) Cargas de contenedores

El hecho de que las cargas de contenedores haya aumentado bruscamente, se debe a las diversas ventajas de los contenedores que permite el transporte de una mayor cantidad de carga a medida que se vayan habilitando las instalaciones para contenedores. Las principales cargas de contenedores de exportación en el Puerto de Yokohama se desarrolla en el renglón de "otras maquinarias" en torno a los productos eléctricos y maquinarias de precisión, "máquinas de transporte" compuesto principalmente por componentes para automóviles, "anilina, pintura, resina sintética y otros productos químicos industriales", "artículos diarios" que corresponden a los productos de uso diario, equipos para deportes, etc. y "productos de goma" en torno a los neumáticos para automóviles. Dentro de estos renglones de productos, las maquinarias representan aproximadamente el 60% de las cargas de contenedores de exportación y entre los 5 renglones en orden de importancia, se llega a una proporción de más del 70%. Por otra parte, En cuanto a la importación, entre los "artículos diarios" que incluye las prendas de vestir, muebles y decoraciones, "otros alimentos elaborados" que incluye las conservas, los frascos y alimentos elaborados congelados, etc., la "madera" que consiste en madera trabajada, "otras maquinarias" que corresponde a los artículos eléctricos del hogar, etc. y "productos combinados" son las principales cargas que entre los 5 renglones en orden de importancia alcanza a una proporción de

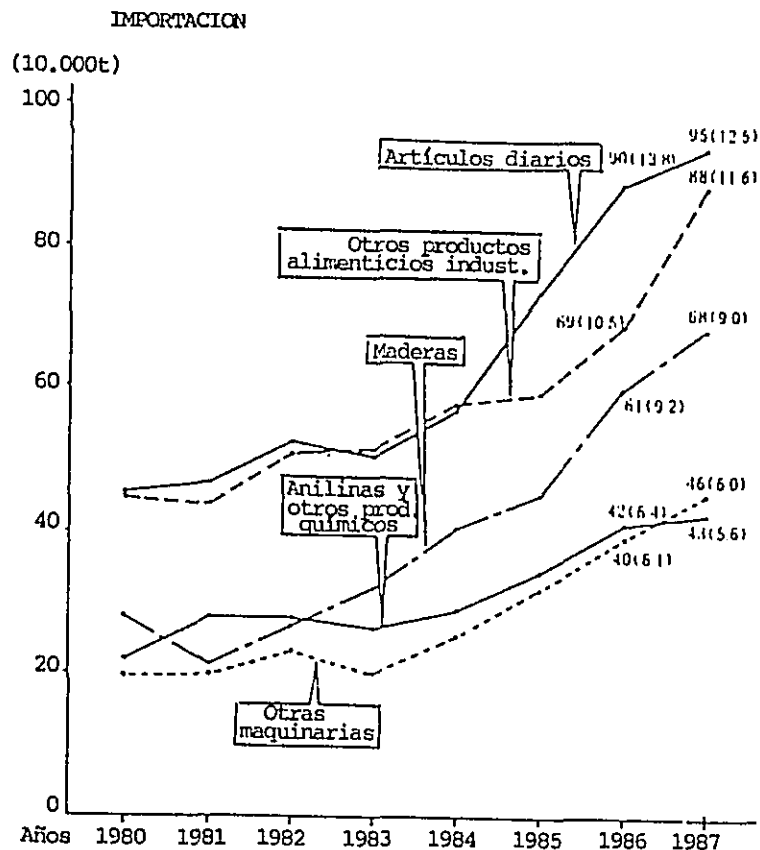
aproximadamente 50%. Sin embargo, dentro de las maquinarias de exportación no existen productos que sean notablemente importantes y se incluyen diversas cargas que facilitan la adopción de los contenedores. Para la importación, existen muchos renglones para los cuales se recurre a los contenedores en más del 80 - 90% aprovechando las ventajas de este sistema.

Fig. 3 Evolución de las cargas principales de conetenedores en el Puerto de Yokohama



Como tendencia del año 1987, la exportación refleja la reducción que viene sufriendo desde el año anterior en el renglón de "otras maquinarias" motivado por la revaluación del yen y la fricción del comercio internacional. En cambio, los renglones que han experimentado aumentos fueron los productos químicos industriales en torno a los "productos químicos" y "anilina, pintura, resina sintética y productos químicos industriales" con algunas variaciones de la composición de las cargas. En la importación, se nota el brusco aumento de "otros alimentos elaborados", los productos agrícolas y marinos y productos varios que están dentro de los "artículos diarios" y los artículos eléctricos que están dentro del renglón de "otras maquinarias" desde los países del NIES de Asia como Taiwán, Corea y Hong Kong y los Estados Unidos. (Ver la Fig. 4).

Fig. 4. Evolución de las principales cargas de contenedores en el Puerto de Yokohama



Las cargas de contenedores del Puerto de Yokohama visto según los países de origen o destino, ocupan los primeros cinco puestos de importancia los Estados Unidos, Taiwán, Corea y Hong Kong, y los países del NIES de Asia (Taiwán, Corea, Hong Kong, Singapur) representan aproximadamente el 30% (6.280.000t) del total de la carga de contenedores de 18.580.000t. Al analizar por los renglones de carga, en la exportación de "otras maquinarias" se observa el amplio retroceso de los Estados Unidos que ocupa la primera posición, mientras que Hong Kong, Taiwán, República Popular China y Corea han aumentado entre el 15 - 45% comparado con el año anterior. En cuanto a los renglones de "máquinas de transporte" y "anilina, pintura, resina sintética y otros productos químicos industriales", es notable el aumento de las exportaciones hacia los países del NIES de Asia, especialmente en el renglón de "máquinas de transporte" en donde se observa el aumento de más del 50% para los países del NIES de Asia. Puede decirse que los factores que hayan influido en el aumento de la exportación que hasta el año anterior se mantenía bajo, se debe al gran aumento con destino a los países del NIES de Asia. Además, en la importación se ha experimentado también el aumento brusco del volumen desde los países del NIES de Asia, tal como se explicara anteriormente. Este hecho ha motivado el aumento de las cargas de

contenedores de exportación juntamente con el amplio aumento de los Estados Unidos. (Ver Cuadro 8)

De esta manera, puede observarse a través de los números estadísticos del año 1987, el aumento drástico de la importación de los productos juntamente con la tendencia de reactivación de los contenedores de exportación incluso en el Puerto de Yokohama que refleja los efectos del yen revaluado y el dólar devaluado y el activa incursión en el mercado mundial de los países del sudeste de Asia incluyendo a los países del NIES.

Cuadro 7. Principales países de destino de las cargas de contenedores del Puerto de Yokohama según los productos principales

(EXPORTACION) (Unidad: 1.000t)

ORDEN	CLASE DE CARGA	1ª POSICION	2ª POSICION	3ª POSICION	4ª POSICION	5ª POSICION
1	Otras maquinarias 4.455 4.562	Estados Unidos 1.945 2.251	Hong Kong 417 287	Taiwán 379 328	R. P. China 292 233	Corea 202 173
2	Máq. de transporte 1.688 1.586	Estados Unidos 828 886	México 151 92	Taiwán 93 51	Hong Kong 78 55	Corea 78 49
3	Anilinas y otros productos químicos industriales 1.076 902	Corea 206 169	Hong Kong 198 162	Taiwán 172 143	Estados Unidos 99 116	R. P. China 89 51
4	Artículos diarios 659 783	Estados Unidos 398 525	Hong Kong 42 42	Taiwán 39 41	Corea 37 23	Australia 22 19
5	Productos de goma 460 446	Estados Unidos 209 227	Hong Kong 41 34	Taiwán 28 21	Irán 26 9	Australia 24 21
6	Productos químicos 394 284	Corea 75 49	Taiwán 71 48	Estados Unidos 37 29	R. P. China 34 13	Australia 24 23
7	Prod. combinados 358 155	Estados Unidos 160 70	Corea 63 11	Taiwán 27 15	Hong Kong 18 7	Guam 14 --
8	Otros alimentos elaborados 302 329	Estados Unidos 86 121	Hong Kong 42 37	Tailandia 33 36	Taiwán 22 26	Singapur 15 10
9	Papel, pulpa 289 261	Hong Kong 105 90	Taiwán 43 30	Estados Unidos 32 27	Corea 27 30	Singapur 24 19
10	Metal no ferroso 160 137	Estados Unidos 64 61	Taiwán 36 27	Hong Kong 17 10	Singapur 10 8	Corea 8 10
Total		Estados Unidos 4.128 4.752	Taiwán 1.255 1.077	Hong Kong 1.096 863	Corea 862 662	R. P. China 510 530

Nota: Las cifras de arriba corresponden al año 1987 y las de abajo al año 1986

Cuadro 8. Principales países de origen de las cargas de contenedores del Puerto de Yokohama según los productos principales

(IMPORTACION)

(Unidad: 1.000t)

ORDEN	CLASE DE CARGA	1ª POSICION	2ª POSICION	3ª POSICION	4ª POSICION	5ª POSICION
1	Productos diarios	Corea	Taiwán	R. P. China	Hong Kong	Estados Unidos
		380 904	262 315	108 63	82 104	60 47
2	Otros alimentos elaborados	Estados Unidos	R. P. China	Australia	Taiwán	Hong Kong
		146 687	143 76	118 109	102 130	71 49
3	Maderas	Estados Unidos	Canadá	Taiwán	Corea	Brasil
		598 487	61 104	6 2	4 1	4 5
4	Otras maquinarias	Corea	Taiwán	Estados Unidos	Hong Kong	Australia
		196 399	117 102	69 86	19 25	18 16
5	Prod. combinados	Estados Unidos	Taiwán	Corea	Hong Kong	Australia
		363 77	27 8	26 5	8 5	4 3
6	Anilinas y otros productos químicos industriales	Estados Unidos	Corea	Taiwán	R. P. China	Hong Kong
		170 418	65 74	30 42	26 21	26 23
7	Fertilizantes de producción animal y vegetal	Estados Unidos	Australia	Hong Kong	Tailandia	Taiwán
		224 363	59 36	19 13	16 14	12 9
8	Otros ganados	Australia	Taiwán	Estados Unidos	Hong Kong	Corea
		103 281	86 51	60 72	35 25	9 8
9	Productos marinos	Taiwán	Estados Unidos	Hong Kong	Tailandia	Corea
		104 292	90 82	28 27	22 24	15 12
10	Metal no ferroso	Estados Unidos	Australia	Emirato Arabes	Hong Kong	U.R.R.S.
		80 252	44 60	29 15	20 6	18 11
Total		Estados Unidos	Taiwán	Corea	Hong Kong	Australia
		2.641 2.120	1.115 1.104	1.078 826	517 500	454 425

Nota: Las cifras de arriba corresponden al año 1987 y las de abajo al año 1986

## 2. Funciones Portuarias en el Puerto de Yokohama

Si el puerto se considera como una organización empresarial, el embarcador y consignatario y la empresa naviera son los clientes, mientras que en relación al transporte de pasajeros y cargas, las funciones del puerto consisten en el cumplimiento de diversas funciones como punto de conexión entre el transporte marítimo y el transporte terrestre. Lógicamente, dentro de estas funciones, se incluyen también los servicios y las restricciones que se establecen para las embarcaciones. Dentro de los puertos principales del Japón, el puerto de Yokohama tiene una larga trayectoria como puerto moderno, y por esa razón puede considerarse como un caso típico de las funciones portuarias. Las funciones portuarias del Puerto de Yokohama tiene una estructura sumamente compleja formando un conjunto integrado de funciones subdivididas, con numerosas divisiones para cada una de las funciones individuales. A continuación se explicará resumidamente los servicios dividiendo en las funciones que se prestan a las embarcaciones, los servicios a los embarcadores y consignatarios, la función de operación de cargas dentro del puerto y la función de prestación de los servicios de las instalaciones y administración.

### (1) Funciones de servicio a las embarcaciones

Dentro de estas funciones, pueden mencionarse los servicios auxiliares para la navegación como ser la comunicación con las embarcaciones, el pilotaje y remolque, las funciones de agente portuario de los trámites desde antes de la entrada a puerto hasta la salida del puerto, suministro de combustible, agua, provisiones, equipos para embarcaciones y las funciones de reparación para el caso de una casual avería. Con excepción del suministro del agua, todos los demás servicios son prestados por empresas privadas. Entre estas funciones, la función de agente portuario que es la más importante, en el caso de las empresas navieras japonesas está a cargo de la sucursal o subsidiaria de las empresas navieras. En el caso de empresas navieras extranjeras, pueden estar a cargo de las sucursales o subsidiarias establecidas en el Japón, pero en muchos casos lo realiza la empresa del Japón que actúa como agente portuario o se confía a la sección de representación portuaria de las empresas de transporte portuario que se explica más adelante o a la sucursal de empresas navieras del Japón. Las tareas del agente portuario consisten en los trabajos de preparación como ser la recepción de las reservas de embarque, trámites previos a la entrada a puerto del barco, aseguramiento del atracadero, operaciones de carga, etc. hasta los trabajos de procesamiento posterior después de la salida, incluyendo todos los trámites durante la estadía del barco dentro del puerto desde la entrada hasta la salida. Por esta razón, el control de las informaciones constituye un elemento importante ya que son numerosas las informaciones que se reciben y muy variados los documentos que se preparan.

### (2) Funciones de servicio hacia los embarcadores y consignatarios

Dentro de estas funciones, se incluye el servicio de operación de las cargas marítimas que consiste en entregar la carga al barco a pedido del embarcador o el consignatario, las funciones de almacenes para custodiar las cargas a pedido del embarcador o consignatario, las cuales se cumplen totalmente por empresas privadas. Como tareas de operación de cargas marinas de exportación, recibe las cargas desde el embarcador, realiza

los trámites legales para el despacho aduanero y según fuera necesario, realiza el embalaje y la entrega al barco hasta entregarse los conocimientos de embarque y demás documentos al embarcador o el consignatario. En el caso de la importación, realiza todos los trámites desde la recepción de los conocimientos de embarque y demás documentos de parte del embarcador o consignatario, recibe la carga, realiza los trámites legales del despacho aduanero hasta la entrega de la carga al consignatario. Para el cumplimiento de estas tareas, deben procesarse con exactitud las informaciones para la elaboración de numerosos documentos.

Para realizar estas funciones, se exige por ley el permiso otorgado por el Ministerio de Transportes. Existen los casos en que las tareas se cumplan por empresas especializadas o por los agentes sobre los cuales se explica más adelante. Entre las personas vinculadas a esta actividad, se están realizando últimamente las gestiones para que estos servicios no se limiten al simple servicio hacia los embarcadores o consignatarios, sino que se contrate con el embarcador o consignatario todo el transporte incluso el transporte terrestre, transporte marino y transporte aéreo, para asegurar la posición como operadores que no se limiten a los barcos. Sin embargo, debido a que por el sistema legal del Japón se otorgan los permisos subdividiendo las funciones, sería un problema que aún exige ciertas negociaciones.

Las empresas de almacenes, custodian las cargas a pedido de los embarcadores o los consignatarios y es necesario que se obtenga el permiso del Ministerio de Transportes. Las empresas de almacenes se caracterizan por poder emitir los valores negociables como el warrant. Lo importante para la empresa de almacenes, es el procesamiento de las informaciones relativas al control de las existencias.

(3) Funciones de operación de carga dentro del puerto

Las operaciones de carga dentro del puerto, incluyen las tareas ligadas directamente con la carga y descarga que se cumplen a bordo del barco, las tareas de transporte desde el barco hasta el lugar de almacenamiento o el transporte con lanchones desde el lugar de almacenamiento hasta el barco, las tareas sobre la explanada de descarga, la manipulación de carga en los cobertizos y los patios de clasificación y las tareas de transporte auxiliar como ser el transporte desde los almacenes del embarcador o consignatario hasta la zona portuaria o el transporte dentro de la zona portuaria, a los cuales se agregan las funciones auxiliares de conteo, verificación del volumen, peritaje, custodia, etc.

Con excepción de las tareas de custodia y las tareas auxiliares, es necesario que se obtenga la autorización del Ministerio de Transportes conforme a las leyes tales como la Ley de Empresas de Transporte Portuario y la Ley de Transporte Caminero. Actualmente, las empresas que tienen el permiso en el Puerto de Yokohama, son empresas privadas o personerías jurídicas de beneficio público.

Las clases de permisos se dividen por el tipo de tarea o clase de carga o el lugar según fuera el caso. Por lo tanto, existen empresas que tienen una sola clase de permiso y otras que tienen varias clases de permisos.



Se denominan agentes a las personas que contratan con las empresas navieras todas las operaciones de manipulación de cargas para la carga o descarga de los barcos y realizan las tareas desde la recepción de la carga desde el embarcador (o la empresa de transporte portuario que lo represente) hasta el embarque o desde la descarga hasta la entrega de la carga al consignatario (o la empresa de transporte portuario que lo represente). Con respecto a una parte de las tareas dentro de la secuencia de operaciones, tales como las tareas a bordo del barco, participan las empresas que tienen los permisos para cada una de las tareas citadas anteriormente.

En consecuencia, varían los alcances de las tareas para cada una de las empresas y son complejas las informaciones que se transmiten. En la terminal de contenedores, son los agentes los que actúan como operadores de la terminal y cumplen íntegramente las tareas de la terminal.

(4) Propiedad y administración de las instalaciones portuarias

Las instalaciones portuarias del Puerto de Yokohama, en grandes rasgos se divide de la siguiente manera.

- i) Instalaciones de propiedad del país o municipio y que estén bajo el control del municipio (instalaciones públicas)
- ii) Instalaciones de propiedad de la Empresa Pública de Muelles del Puerto de Yokohama y que sean arrendadas (Instalaciones para arriendo exclusivo)
- iii) Instalaciones de propiedad y control de las empresas privadas (instalaciones privadas)

A pedido de los interesados para el uso, las instalaciones públicas se ofrecen para el uso temporario, dentro de los cuales se incluyen las instalaciones de amarre como ser los atracaderos, las instalaciones de manipulación y almacenamiento tales como los cobertizos y patios de manipulación y los equipos de manipulación de carga como ser las grúas.

Las instalaciones para el arriendo exclusivo, son construidas por la Empresa Pública de Muelles del Puerto de Yokohama y se arriendan a las empresas navieras por períodos de 10 años, como son las terminales de contenedores y las terminales para barcos convencionales.

Las instalaciones privadas, son principalmente para el transporte de las materias primas o productos principalmente de las plantas del sector portuario, aunque en parte son tareas realizadas por la Empresa de Muelles.

Las funciones de la Dirección de Puertos son básicamente la elaboración del proyecto general del Puerto de Yokohama y la promoción de las medidas para la instalación y administración de nuevas instalaciones públicas. Como tareas diarias, debe realizar el control del movimiento de los barcos, la asignación de atracaderos e instalaciones de manipulación de carga.

## Funciones y organización de la administración del puerto

### [Administración del Puerto]

Conforme a la Ley de Puertos, en el Japón se designa la administración del puerto como órgano de control portuario que se encarga de la administración centralizada del puerto.

Para cumplir las funciones de la administración del puerto, deben reunir las siguientes condiciones.

- ① Ser un organismo público regional que actualmente administre las instalaciones portuarias de ese puerto.
- ② Ser un organismo público regional que haya venido realizando las instalaciones portuarias o haya aportado los gastos de mantenimiento y conservación en ese puerto.
- ③ Ser un organismo público regional que tenga como zona la región destinada a la futura zona portuaria dentro del área marítima del sitio.

Es decir, para establecer la administración portuaria, está limitado a organismos públicos regionales y en el caso del Puerto de Yokohama es la ciudad de Yokohama que en forma única se ha constituido en administración portuaria.

#### (a) Funciones de la administración portuaria

Las funciones de la administración portuaria consisten en la habilitación portuaria como una construcción de bien público, realizar la administración y explotación y disponerlo para el uso libre del público en general, con igualdad y con eficacia. De acuerdo con la Ley de Puertos, se prohíbe a la administración portuaria el tratamiento desigual a cualquier persona con respecto al uso de la instalación y para la administración y explotación del puerto. Asimismo, no está permitido la competencia con las empresas privadas debido a que la relación de competencia con las empresas de transporte portuario y las empresas de almacenes puede constituir una presión injusta hacia las empresas privadas.

Los principales renglones de las funciones de la administración portuaria son las siguientes.

- 1) Elaboración del proyecto portuario
- 2) Mantenimiento de la zona portuaria y las instalaciones portuarias
- 3) Construcción de las instalaciones portuarias y obras portuarias
- 4) Administración de las instalaciones portuarias
- 5) Administración y explotación de las instalaciones de amarre, restricción del uso de las instalaciones marinas
- 6) Indicación del lugar de amarre de las embarcaciones y restricción del uso, recepción de la solicitud para la entrada y salida de los barcos
- 7) Instalación de los equipos contra incendios y salvamento

- 8) Estudios e investigaciones sobre desarrollo portuario, elaboración de los datos estadísticos, publicidad
- 9) Tareas de suministro de agua y disposición de aceites de desperdicio
- 10) Arriendo de las instalaciones portuarias
- 11) Restricciones del uso de las instalaciones portuarias
- 12) Administración y explotación de las instalaciones para la disposición de los desperdicios, instalaciones para el procesamiento del aceite de desperdicio
- 13) Instalación y control de las instalaciones de seguridad social y bienestar
- 14) Elaboración y publicación de las listas de tarifas de uso de las instalaciones

Aunque la administración portuaria tiene la función fundamental de controlar el puerto que le corresponda, los casos especiales que se señalan a continuación pertenecen al control del país.

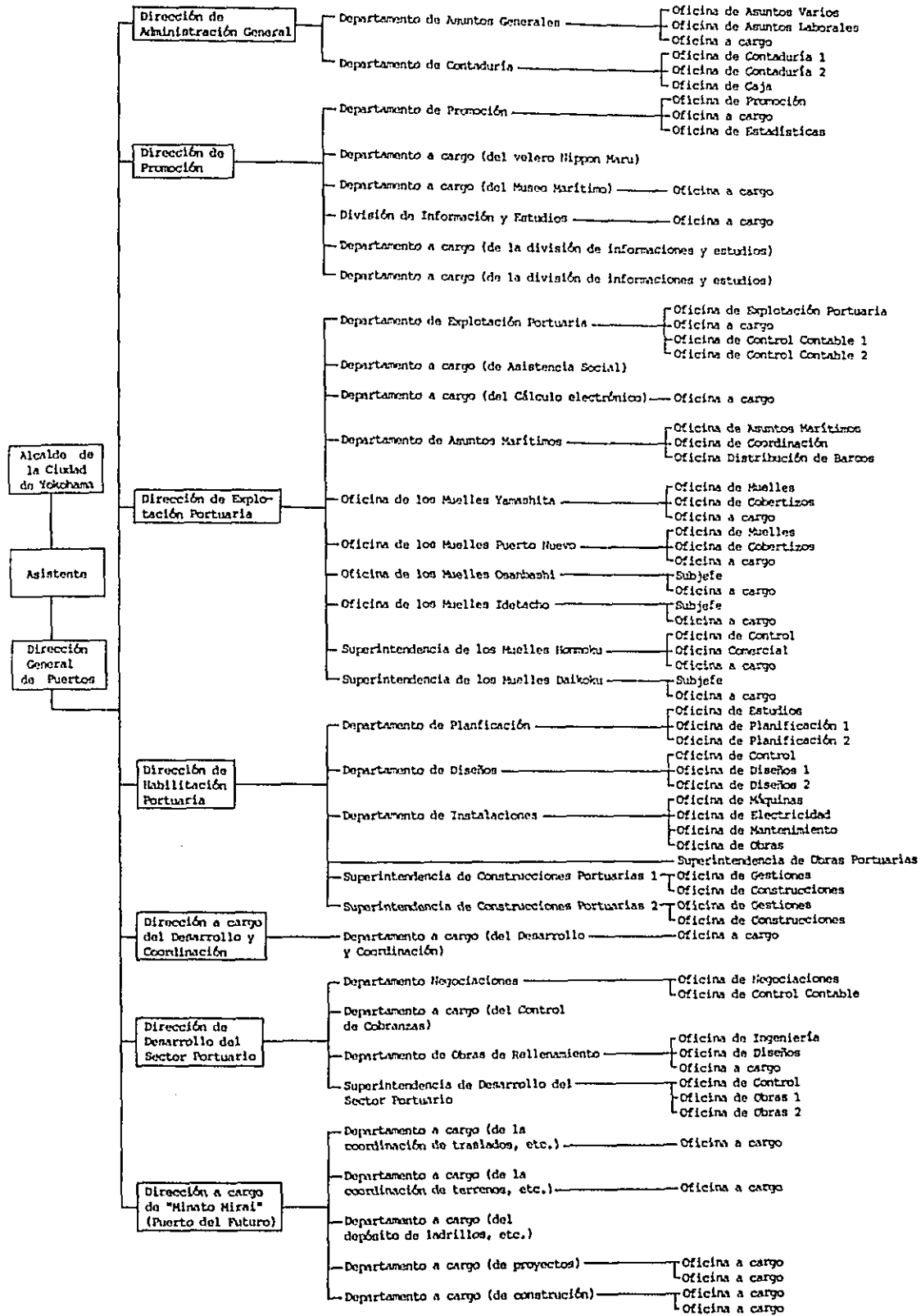
- 1) Los asuntos relacionados con los puertos importantes que tienen una relación de interés importante para el país por encima de los intereses particularmente regionales al cual pertenece la administración portuaria (fijación de las tarifas de entrada a puerto, proyectos portuarios, balance de ingresos y egresos de explotación, otras tareas de informe, asuntos relativos a la indicación de uniformación de los documentos de entrada y salida de las embarcaciones)
- 2) Asuntos para los cuales el país haya aportado los fondos (autorización para el caso de cesión, hipoteca y arriendo de instalaciones portuarias que se hayan reparado o construido con aportes o el subsidio del país)

(b) Funciones del director de la administración portuaria

Con respecto a las tareas de las oficinas del país que esté estrechamente relacionado con las tareas de la administración del puerto, son confiadas al director de la administración portuaria (el director de la administración portuaria del Puerto de Yokohama está a cargo del Alcalde de la Ciudad de Yokohama) para lograr la unidad y normalidad de la administración y explotación portuaria.

Dentro de las funciones principales, pueden mencionarse como ejemplo de las tareas de la oficina de control y regulación, los trámites que requieren la autorización del director de la administración portuaria cuando haya alguna persona que desee ocupar los espacios marítimos y públicos del puerto, realizar la extracción de arena o la ejecución de obras portuarias. Además, están los trámites de autorización para el rellenamiento del área marítima pública.

**ORGANIGRAMA DE LA DIRECCION GENERAL DE PUERTOS  
DE LA CIUDAD DE YOKOHAMA**



### 3. Trámites para la entrada y salida del puerto

En el capítulo anterior se ha hecho una reseña de las tareas de la administración del puerto. En cuanto al aspecto administrativo del puerto, está ligado con diversas reparticiones oficiales y su esquema es sumamente complejo visto desde el lado de los usuarios. En este capítulo, se explicará desde el aspecto de las empresas navieras y los agentes sobre los trámites a partir de la entrada hasta la salida del barco, tomando como ejemplo el caso del Puerto de Yokohama.

Dentro de los principales organismos administrativos que intervienen en los trámites de la entrada y salida del puerto, está la Dirección General del Puertos de la Ciudad de Yokohama, la Capitanía del Puerto, la Estación de Cuarentena, la Aduana y la Oficina de Control Migratorio. En otros casos especiales, los trámites se realizan con la intervención de la Dirección de Transportes o las Estaciones de Cuarentena Animal y Vegetal.

- (1) Trámites ante la Dirección General de Puertos de la Ciudad de Yokohama  
Conforme a las ordenanzas para el uso de las instalaciones portuarias de la ciudad, la empresa naviera, el agente o el capitán del barco debe realizar los trámites para la entrada y salida del puerto.

Quando se defina la fecha de entrada al puerto del barco, se presentará la "Solicitud de uso del atracadero y boya de amarre" ante la Dirección General de Puertos y se obtendrá el sello de recepción. Posteriormente, antes de las 10:30 de la mañana del día anterior a la entrada, se anotará en la "Solicitud de uso del atracadero y boya de amarre" que lleve el sello de recepción, la fecha prevista de entrada y salida exacta, la existencia de cargas peligrosas, la necesidad del pilotaje y se presentará juntamente con la "Solicitud de entrada y salida del puerto, giros previstos del barco, pedido de pilotaje y remolque". La Dirección General de Puertos analizará las "Solicitudes de uso del atracadero y boya de amarre" presentadas por las empresas e indicará los atracaderos y las boyas de amarre a las respectivas embarcaciones.

En el caso de entrar al atracadero privado, se presentará la "Solicitud de pilotaje" en reemplazo de la "Solicitud de uso del atracadero y boya de amarre" y la "Notificación de la entrada al puerto" será presentada ante la Dirección General de Puertos después de la entrada del barco.

Como trámite para la salida del barco, es suficiente con que se presente la "Solicitud de entrada y salida del puerto, giros previstos del barco, pedido de pilotaje y remolque" anotando el nombre del barco, la fecha, la necesidad del pilotaje, etc. en el espacio correspondiente a la salida del puerto y se presentará la "Notificación de salida del puerto".

En el caso que se produzcan cambios de la hora de entrada al puerto del barco, las condiciones como ser la necesidad del pilotaje después de concluir los trámites de entrada y salida del puerto, debe solicitarse la modificación del pedido.

Además, en el caso del puerto de Yokohama, los pedidos del pilotaje,

remolque, ayuda de amarre no pueden ser formuladas por las empresas navieras directamente a las oficinas de pilotaje o a las empresas de remolque, ya que todos estos pedidos se realizan en forma centralizada por el Departamento de Servicios de Navegación de la Dirección General de Puertos sobre la base de la "Solicitud de entrada y salida del puerto, giros previstos del barco, pedido de pilotaje y remolque". Sin embargo, en el caso que no sea tripulado por el piloto, los servicios de amarre en la boya y el amarre en el atracadero, la empresa naviera pueden solicitarse esos servicios directamente a las empresas.

Como otras gestiones, están los trámites para el pago del uso del atracadero, tasa de entrada al puerto, los cuales se realizan en forma resumida cada determinado período.

(2) Trámites ante la Capitanía del Puerto

Mientras que la Dirección General de Puertos se encuentra a cargo del control de la construcción y las instalaciones portuarias, la Capitanía del Puerto está a cargo del control de la seguridad del conjunto del puerto.

En consecuencia, los trámites conforme al Reglamento Portuario que tenga como objeto la seguridad y el orden del tránsito de las embarcaciones dentro del puerto, deben realizarse ante la Capitanía del Puerto. A pesar de que por norma, los trámites conforme al Reglamento Portuario lo realiza el capitán del barco, los trámites de entrada y salida del puerto pueden ser realizados por el agente.

- Notificación de la entrada y salida del puerto

Las embarcaciones que entren o salgan de un determinado puerto conforme al Reglamento Portuario, deben notificarlo ante la Capitanía del Puerto. El formulario es el mismo que la "Notificación de entrada y salida del puerto" que se presenta ante la Dirección General de Puertos que se señalara anteriormente y deben llenarse las características del barco, puerto de escala, fecha de escala, cargamento cargado, etc. y se exige la presentación sin demora después de la entrada y salida del puerto.

En cuanto al significado del puerto determinado, se tratan de los puertos que permiten la entrada de embarcaciones de calado profundo y son los puertos destinados a la entrada y salida de barcos de ultramar cuyos nombres se describen en la lista de puertos que se anexa al Reglamento Portuario.

- Solicitud de indicación del lugar de atraque

Debido a que en el Reglamento Portuario se establece que para el atraque las embarcaciones con cargamento de substancias peligrosas no pueden amarrar o fondear en otros lugares que no sean los indicados por la Capitanía del Puerto, después de recibir la indicación del espacio de amarre por la Dirección General de Puertos, debe obtenerse la autorización presentando inmediatamente la "Solicitud de indicación del lugar de amarre" ante la Capitanía del Puerto.

- Solicitud de autorización para la entrada al puerto durante la noche  
En el Reglamento Portuario están establecidas las limitaciones para la entrada al puerto en la noche y en el caso que la entrada de la embarcación se produjera después de la hora de la puesta del sol, debe presentarse la "Solicitud de autorización para la entrada al puerto en la noche" y obtener la autorización correspondiente.

Actualmente, en el puerto de Yokohama, como norma se otorga el permiso de entrada al puerto en la noche para los barcos que puedan atracar antes de las 22:00 horas. En cuanto a la salida, no existen limitaciones según la ley.

- Solicitud para la autorización de giro  
En el Reglamento Portuario se establecen las limitaciones para el giro de los barcos dentro del puerto. En el caso que la embarcación se desplace desde el fondeadero fuera del puerto (en el caso que haya fondeado más de 24 horas) al atracadero del puerto o al dique o cuando se desplace dentro del puerto atravesando la ruta de navegación, debe presentarse la "Solicitud para la autorización del giro" ante la Capitanía del Puerto y obtener la autorización correspondiente.
- Solicitud para la autorización de operación de cargas peligrosas  
En el caso que conforme al Reglamento Portuario se realice la manipulación de cargas peligrosas, debe obtenerse la autorización de la Capitanía del Puerto. En consecuencia, una vez que se haya determinado el lugar de amarre del barco y la fecha de manipulación de la carga, debe presentarse la "Solicitud de autorización para la manipulación de cargas peligrosas" ante la Capitanía del Puerto y obtener la autorización correspondiente.

Además, los barcos que vengan con cargas peligrosas o los barcos que tengan previsto la manipulación de cargas peligrosas, deben presentar ante la Capitanía del Puerto, la "Lista de cargas con peligrosidad" describiendo los detalles de las substancias que se carguen o se descarguen en ese puerto o las substancias peligrosas en tránsito para obtener la clasificación del lugar de amarre y recibir las indicaciones del caso.

- Notificación de reparaciones  
En el Reglamento Portuario, se establece que en el caso de realizar las reparaciones de las embarcaciones que no sean barcos diversos, se presente la notificación ante la Capitanía del Puerto. Por lo tanto, en el caso que la embarcación quede inactiva durante más de 24 horas para realizar los trabajos de desarme de las máquinas principales durante el amarre en la boya o el atracadero, debe notificarse previamente ante la Capitanía del Puerto y obtener la autorización.

Esta "Notificación de reparación" es necesario que se presente simultáneamente ante la Dirección General de Puertos que se ocupa de la administración de las instalaciones portuarias.

- Solicitud del lugar de amarre (fondeadero), nota de indicación de anclaje, informe del lugar de anclaje  
Por el Reglamento Portuario, se establece que cuando las embarcaciones determinadas por orden se dispongan a amarrar en un puerto determinado por orden, deben recibir la indicación del lugar de anclaje dentro de una determinada zona. En consecuencia, en el caso que el barco proceda a realizar las reparaciones o limpiezas mar afuera, o en el caso que los buques cisternas deban esperar mar afuera, debe presentarse previamente ante la Capitanía del Puerto la "Solicitud de indicación del lugar de amarre", obtener la indicación del lugar de anclaje y transmitirse al barco. Luego, después de la entrada al puerto del barco, en el caso de haber indicación de la Capitanía del Puerto, se anotará el lugar de anclaje en el informe del lugar de anclaje y presentarlo ante la Capitanía del Puerto después de ser firmado por el capitán de la embarcación.

(3) Trámites ante la estación de cuarentena

Cuando el barco proveniente del exterior entre directamente al puerto, es necesario que se cumplan los trámites correspondientes ante la estación de cuarentena conforme a la Ley Sanitaria. La Ley Sanitaria es una ley que tiene como objeto tomar las medidas necesarias para prevenir la entrada de enfermedades contagiosas que no existan en el país y actualmente están especificadas como enfermedades contagiosas según la Ley Sanitaria la cólera, la peste y la fiebre amarilla para que se prevenga la entrada de estas enfermedades al país.

Dentro de los trámites de control de cuarentena, existe el método de control de cuarentena ordinario y el control de cuarentena por radio.

- Control de cuarentena ordinario

Este es el método que se viene adoptando desde antes y pueden hacer uso todas las embarcaciones. Hasta un día antes de la entrada al puerto del barco, se presenta la "Solicitud de control de cuarentena ordinario" ante la estación de cuarentena anotando el puerto de salida, cantidad de la tripulación, la existencia de pacientes y la fecha de llegada al lugar de anclaje para el control de cuarentena, la estación de cuarentena elabora el programa sobre la base de la solicitud y apenas se produzca la entrada del barco, el inspector de cuarentena se dirige al barco y realiza el control de cuarentena. A bordo del barco, el inspector de control de cuarentena solicitará la presentación de la declaración, lista de la tripulación y pasajeros, manifiesto de carga, etc., revisará el diario de navegación, certificado de exterminación de ratas y otros documentos necesarios y una vez que esté aprobado, se extiende el "Certificado de cumplimiento del control de cuarentena". Recién después que se haya extendido este "Certificado de cumplimiento del control de cuarentena" se permite la comunicación con el exterior y hasta tanto no se permite el abordaje de ninguna persona. En el caso que la revisión resultara desaprobada, se extiende el "Certificado de cumplimiento del control de cuarentena" después que se hayan tomado las medidas sanitarias necesarias.



Debido a que las tareas de control de cuarentena ordinario no se realizan más que después de la salida del sol hasta la puesta del sol, el barco llegue de noche, debe esperar hasta la mañana siguiente.

- Control de cuarentena por radio

Para lograr la simplificación de los trámites de control de cuarentena y la normal entrada a puerto, desde el año 1971 se ha introducido el sistema de control de cuarentena por radio. Mediante este sistema, se despacha anticipadamente el telegrama dirigido a la estación de cuarentena con los detalles de la declaración y demás datos y se obtiene la autorización para la entrada al puerto sin recibir la inspección del funcionario de control de cuarentena.

Para hacer uso del control de cuarentena por radio, es necesario que haya aprobado la inspección de cuarentena que realice previamente la estación de cuarentena. Cuando la embarcación haya aprobado la inspección de las condiciones sanitarias, se otorga el "Certificado de aprobación de la inspección de cuarentena" con validez de un año y lleva un número corrido para cada estación de cuarentena que haya realizado la inspección.

Además, en el caso que el barco haya satisfecho las calificaciones correspondientes con la condición de que el certificado de exterminación de ratas esté dentro del plazo de validez, haya transcurrido más de 15 días desde que partiera del lugar de las epidemias de enfermedades contagiosas sujeto a control de cuarentena, no tenga ningún paciente con enfermedades contagiosas, etc., puede acogerse al control de cuarentena por radio cuya solicitud debe dirigirse al Director de la estación de cuarentena por telegrama de código "NATSUYO" despachado a través del agente, según el formulario establecido con una anticipación entre 36 horas hasta 12 horas antes del arribo al puerto. El agente presentará el telegrama a la estación de cuarentena juntamente con la "Nota de remisión del telegrama de control de cuarentena por radio", recibirá la revisión de la estación de cuarentena y se emitirá la "Notificación del resultado de la revisión del control de cuarentena por radio". Cuando no se encontraran anomalías en el resultado de la revisión y se otorgara el permiso del control de cuarentena por radio, la embarcación puede entrar al puerto inmediatamente después de su arribo y puede tener la comunicación con el exterior. Después de la entrada al puerto del barco, el agente presentará el juego de documentos que incluye la declaración, la lista de la tripulación y los pasajeros y el manifiesto de carga que se somete a la revisión y recibe la emisión del "Certificado de control de cuarentena".

En el caso que no se otorgue el permiso del control de cuarentena por radio, debe recibir la inspección de cuarentena ordinaria.

Actualmente, aproximadamente el 80% de los barcos que ingresan directamente al Puerto de Yokohama desde el extranjero, se acogen al sistema del control de cuarentena por radio, dentro de los cuales el 90% son barcos de bandera japonesa y el 10% son barcos extranjeros. Existe la tendencia de que cada año vaya aumentando las embarcaciones que

utilicen el control de cuarentena por radio.

(4) Trámites ante la aduana

La Ley de Aduanas regula las condiciones necesarias para efectuar el procesamiento adecuado de los trámites aduaneros con respecto al cobro de los impuestos aduaneros, las tributaciones y la exportación e importación de las cargas. Sin embargo, es necesario que la persona encargada preste la máxima atención debido a que en el caso de los barcos mercantes extranjeros, por su naturaleza tienen grandes restricciones legales y se exigen diversos trámites de alcances muy amplios.

- Trámites de entrada al puerto

Primeramente, al definirse la fecha de entrada al puerto del barco, debe presentarse en el día anterior a la entrada al puerto, la notificación de la fecha prevista de entrada al puerto. Para este trámite, no existen formularios determinados. Sin embargo, es necesario que se mantenga la debida comunicación notificando inmediatamente las modificaciones de fechas.

Una vez que la embarcación haya entrado al puerto, dentro de las 24 horas de la entrada, el capitán del barco debe presentar ante la aduana la "Notificación de entrada al puerto", "Manifiesto de carga", "Lista de equipos del barco", "Lista de pasajeros" y la "Lista de la tripulación" y además, debe presentar el "Certificado de nacionalidad" y el "Permiso de salida del puerto" del puerto anterior. El formulario de la "Notificación de entrada al puerto" es el mismo que se presenta ante la Dirección General de Puertos y a la Capitanía del Puerto. En el caso que existan equipajes de los tripulantes o los pasajeros que descienden, debe presentarse la "Declaración de equipajes".

Estos trámites para la entrada al puerto, en el caso de barcos que entren directamente al puerto desde el extranjero, se realiza por el funcionario de aduana que aborda directamente el barco, pero cuando viene después de hacer escala en puertos del Japón, es decir cuando se trata del barco que haya entrado ya en otro puerto del Japón, no existe el abordaje del funcionario de aduana y la empresa naviera o el agente puede realizar los trámites del capitán del barco y el funcionario de aduana.

Recién después de concluir los trámites de entrada al puerto pueden realizarse las operaciones de carga y descarga, pero en el caso que se desee iniciar las operaciones de carga antes de concluir los trámites de la entrada al puerto, puede obtenerse la autorización presentando la solicitud de autorización para las operaciones de carga previo a la presentación del manifiesto de carga.

- Pago del impuesto al tonelaje

El impuesto al tonelaje, es un impuesto reglamentado por la Ley de Impuestos al Tonelaje que se aplica a la empresa de navegación que haya recibido la aprobación del capitán del barco o el Director de Aduana cuando el barco mercante extranjero entre al puerto abierto.

El impuesto especial al tonelaje es también un impuesto que se aplica a los barcos mercantes extranjeros conforme a la Ley de Impuestos Especiales al Tonelaje al igual que en el caso anterior. Existe la Ley de cesión del impuesto especial al tonelaje y con el objeto otorgar los recursos a los organismos públicos regionales, se otorgan los montos correspondientes al impuesto especial al tonelaje a la localidad de la apertura del puerto.

Sobre la base del tonelaje neto que se haya establecido por la Ley de Medición del volumen de carga de las embarcaciones, el monto del impuesto al tonelaje se calcula a razón de 16 yenes por tonelada y el impuesto especial al tonelaje a razón de 20 yenes por tonelada. Estos impuestos se aplican cada vez que entre al puerto, pero está establecido que el pago puede efectuarse anualmente y mediante el pago del monto equivalente a tres veces de una sola vez, se permite la entrada de cualquier cantidad de veces durante el año.

Estos impuestos deben pagarse sin demora después de la entrada al puerto, y no se autoriza la salida en el caso de falta de pago. Además, de no pagarse dentro de los cinco días de la entrada al puerto, se aplica el impuesto por demora.

- Trámites de salida del puerto

Para la salida del puerto de la embarcación, se presentará ante la aduana la "Notificación de salida del puerto" del mismo estilo que se presenta ante la Dirección General de Puertos y la Capitanía del Puerto, anotando los datos necesarios. Este formulario, es igual que la "Notificación de entrada al puerto" y para utilizarse en la salida, debe borrarse la palabra entrada de donde dice "entrada y salida del puerto". En el caso de la salida, se abrevian algunos datos.

En la aduana, se comprueba el pago del impuesto al tonelaje y se estampa el sello de autorización de la salida del puerto. Una copia queda para el archivo de la aduana y la otra copia se entrega al barco para que pueda salir del puerto. Al mismo tiempo, cuando el siguiente puerto de escala sea un puerto del Japón, previo a la salida del barco, recibirá de la aduana la "Planilla de aviso" y la "Lista de los equipajes de la tripulación".

- Otros

En el caso de barcos mercantes extranjeros, existen muchos aspectos que requieren la autorización de la aduana durante la estadía del barco en el puerto, en relación a la carga y descarga de los cargamentos, equipos del barco, carga de materiales, descarga de materiales innecesarios, comunicación entre el barco o la entrada al dique, etc. Por lo tanto, son numerosos los documentos de solicitud y demás que deban tramitarse ante la aduana.

(5) Trámites ante la oficina de control migratorio

Conforme a la Ley de Control Migratorio, está reglamentado el control estricto de la salida y entrada del país. En el caso de embarcaciones japonesas que no tengan pasajeros, no existe el control a bordo por el

funcionario de control migratorio. Sin embargo, en el caso de barcos que entren directamente por primera vez en el puerto del Japón, es necesario que se notifique la entrada al puerto en el día anterior. En el caso que haya pasajeros, el funcionario de migraciones se dirige al barco para realizar el control de la entrada.

En el caso de barcos de pasajeros extranjeros, es necesario que se presente la notificación por la empresa naviera o el agente, la notificación de la entrada al puerto con una anticipación de 72 horas hasta 24 horas antes de la entrada del barco. Luego de la entrada al puerto del barco, el funcionario de migraciones se dirigirá al barco, a quien debe presentarse la lista de pasajeros y la lista de tripulantes juntamente con la notificación de la entrada al puerto, el capitán del barco debe presentar la "Solicitud de la autorización para el descenso en el puerto de escala" y recibir la "Autorización para el descenso" de parte del funcionario de migraciones. Es decir, no puede descenderse sin esa autorización. En la "Autorización de descenso", se estampa el sello del puerto de escala del Japón, se somete a la comprobación de la cantidad de personas cada vez que salga del puerto de escala del Japón presentando la notificación de salida del puerto y el informe anexo ante la oficina de control migratorio y en el último puerto de escala se retira la autorización para ser devuelta a la oficina de control migratorio.

En el caso de embarcaciones japonesas, se presenta la "Notificación de salida del puerto" después que haya salido el barco, pero el formulario de "Notificación de entrada/salida del puerto" que se presenta ante la oficina de control migratorio es el mismo que se presenta a la aduana. Además, cuando la tripulación del barco extranjero deba descender del barco o pase a otro barco, o cuando se disponga a viajar por el interior del Japón o en los casos especiales de descenso de emergencia, es necesario que se realicen los respectivos trámites de solicitud que correspondan ante la oficina de control migratorio.

#### 4. Estrategia de la Administración y Explotación Portuaria

(1) Contenido y efectos del sistema de funciones de la Dirección General de Puertos de Yokohama

Dentro de las funciones que desempeña la Dirección General de Puertos, se han introducido como funciones de la Dirección General de Puertos de Yokohama el sistema de computadoras para las tareas relacionadas directamente con los usuarios de las instalaciones, el cual realiza el procesamiento rápido y exacto de datos y al mismo tiempo posibilita el ofrecimiento del servicio de datos. Las principales instalaciones que brinda y controla la Dirección General de Puertos, son las instalaciones de amarre tales como los atracaderos y boyas, las instalaciones para manipulación de carga tales como los cobertizos, los patios de manipulación de carga y las máquinas para manipulación de carga como las grúas de contenedores, etc.

Las instalaciones de amarre se arriendan temporariamente a las empresas navieras para el amarre de las embarcaciones, pero en la práctica se arrienda a pedido del agente de la embarcación. Debido a que estas instalaciones de amarre son para el uso abierto, por norma se asignan por orden de entrada al puerto. En vista de que las instalaciones son numerosas y tienen un alcance amplio, con respecto a las principales rutas de navegación se asignan lugares fijos para establecer el lugar de acumulación de carga en un lugar fijo. Además, debido a que se observa la tendencia de que la entrada de los barcos se concentren en una época determinada, la distribución y coordinación de los emplazamientos de las embarcaciones constituye una función importante. Para manejar eficazmente la asignación de los emplazamientos de los barcos, es necesario que se obtengan los itinerarios de los barcos con la suficiente antelación para elaborar la planilla de entradas estimadas ordenando por orden de fecha y hora e introducir las modificaciones cada vez que produzcan los cambios. El procesamiento de estas informaciones, se van dando entrada desde los terminales y se procesan y se memorizan por la computadora central, pudiéndose consultar desde los terminales en línea que se encuentran en la sede central y las oficinas de los muelles y elaborar las planillas con la impresora según fuera necesario. Estas informaciones se transmiten desde la Dirección General de Puertos a las empresas de pilotaje y remolque y a los organismos oficiales relacionados con el fin de que sirva como informaciones para la preparación de la entrada al puerto y se envía a los periódicos para las notas diarias.

En el caso de la exportación, los cobertizos y los patios de manipulación sirven para el acopio, almacenamiento, clasificación, inspección para el despacho aduanero, tareas de embalaje o llenado de los contenedores de las cargas a embarcar. En el caso de la importación, sirven como lugar para el almacenamiento, tareas de clasificación, desembalaje o vaciado de los contenedores, despacho aduanero y entrega, los cuales se arriendan temporariamente a las empresas de manipulación de cargas de transporte marítimo o agencias. Estas instalaciones, se dividen en sectores que llevan sus respectivos números individuales, cuyos datos se dan entrada en la computadora en el momento de arrendarse, de manera que pueda consultarse los sectores ocupados y desocupados durante el período de

arriendo. Asimismo, de parte de los usuarios, puede solicitarse la presentación de la notificación de la entrada y salida de las cargas para controlar las condiciones de uso, pero estos datos sirven para el control de existencias de los usuarios.

En relación a las máquinas de manipulación de carga, se adopta también un sistema similar.

Sobre la base de estos antecedentes de uso, se calculan las tarifas y se procesan las facturaciones y los cobros, pero también se utilizan estas informaciones para elaborar los movimientos de las embarcaciones y las cargas para que sea reflejado estadísticamente y sirva como información para la explotación. Hasta aquí corresponde a la reseña del sistema de funciones de la Dirección General de Puertos de Yokohama.

Para el desarrollo de este sistema, se han acumulado las investigaciones y los análisis de aproximadamente 10 años. Inicialmente, se resumían las informaciones comunes de la Dirección General de Puertos y las empresas privadas y se había estudiado la posibilidad de un sistema de red que realice la transmisión de los datos entre los usuarios con las máquinas. Sin embargo, debido a que además de no existir el ambiente propicio en los organismos del país para organizar la red, ha habido dificultades para la unificación de las informaciones que sirvan de base de las informaciones comunes, finalmente se ha promovido el desarrollo del sistema que esté limitado a las funciones de la Dirección General de Puertos.

En cuanto a las reacciones de los sindicatos de trabajadores con respecto a la introducción de la computadora para las funciones de la Dirección General de Puertos, a pesar de que han asumido la posición de oposición argumentando la posible desocupación que se produce por el personal ocioso dentro de los puestos directos dedicados a las tareas de cálculo simple, registros, transcripciones, elaboración de planillas que se venía realizando manualmente cuando pase al proceso mecánico y por el temor de que los métodos de trabajo acostumbrados se transformen en nuevos métodos, se pudo lograr el consentimiento sujeto a la condición de que no se proceda al despido del personal en un momento en que la sociedad tiende hacia la sistematización. A pesar de que con motivo de la introducción de la computadora, el personal que se dedicaba a esas funciones tradicionales se ha reducido a las dos terceras partes, el personal ocioso han sido transferidos a otros puestos.

Según opiniones personales con respecto a los efectos de la introducción de la computadora, se ha logrado una notable flexibilidad ante el aumento del volumen de proceso, se ha podido adaptar a las exigencias cada vez más avanzadas de los clientes mediante el procesamiento preciso y rápido de los trabajos, con la posibilidad de obtener rápidamente las informaciones de explotación de alto nivel.

En cuanto al sistema de funciones de la Dirección General de Puertos de Yokohama, es posible formular las preguntas acerca de las condiciones de uso de las instalaciones tanto en la sede central como en los terminales de las respectivas oficinas de los muelles, permitiendo mejorar cualita-

tivamente los trabajos al responderse inmediatamente a las preguntas que tradicionalmente no eran posibles de responder.

Lógicamente, es indudable que existen aspectos negativos con motivo de la sistematización. Ultimamente, se están presentando los inconvenientes por el hecho de tener que observar constantemente el tubo de rayos catódicos por el personal que se dedica a la operación de la computadora. Aunque depende de la forma de uso de la computadora, han aumentado las fichas de salida y se observa la fisonomía de una industria consumidora de papel.

Todavía existen posibilidades de mejoramiento del sistema de funciones de la Dirección General de Puertos de Yokohama y en el futuro se piensa continuar perfeccionando aun más.

- (2) Sistema de atracaderos prioritarios por rutas de navegación
- Se trata de un sistema que permite la asignación prioritaria de los atracaderos con respecto a las demás embarcaciones en general, cuando se respeten el día y la fecha regular siempre y cuando se trate de la carga de barcos regulares de determinadas rutas. Puede decirse que se trata de un sistema concebido para elevar la eficiencia del uso dentro de los límites de la utilidad pública. Aunque los muelles públicos no puedan usarse como muelles exclusivos (atracaderos privados) y por lo tanto, no pueden destinarse para muelles exclusivos de una empresa naviera determinada, el uso prioritario según la ruta de navegación se interpreta que está dentro de los límites de la utilidad pública.

Para realizar los trámites ante la Dirección General de Puertos de Yokohama, se presenta la "Planilla del programa de entrada de barcos con asignación prioritaria" antes del día 10 del mes anterior a la entrada del barco regular de la ruta fijada, se presenta la "Solicitud del uso del atracadero y boya de amarre" del barco asignado hasta 7 días antes de la entrada prevista de la embarcación y se recibe el sello de recepción. El emplazamiento del barco asignado, se decide 6 días antes de la fecha estimada de arribo, pero para ese emplazamiento, se asigna el emplazamiento fijado según la empresa de manipulación de carga ribereña y por ruta de navegación.

No obstante, el uso eficiente de los muelles públicos no se completa con el sólo hecho de asignar el atracadero prioritario del barco. Debe considerarse el aspecto del uso de los cobertizos públicos que se encuentran inmediatamente detrás de los atracaderos y la organización del trabajo de los transportistas portuarios dentro de los cobertizos. Como forma de uso de los cobertizos públicos que están inmediatamente detrás de los atracaderos, es necesario que se utilice preferencialmente los cobertizos para las cargas que se embarquen en el barco que amarre en el atracadero que está directamente en el frente. Por lo tanto, es razonable que por norma las cargas de embarque para exportación se transporte y se operen las cargas en los cobertizos que están inmediatamente detrás de los atracaderos y se realice la carga centralizada en conexión directa entre el barco y las cargas. Luego, al analizarse sobre las tareas dentro de los cobertizos después de establecerse la conexión directa entre el

atracadero del barco y la carga, con respecto a la empresa de transportes portuarios que trabaje dentro de los cobertizos públicos, se ha implantado el sistema de organización de trabajo centralizado de por lo menos un cuerpo de cobertizo para una empresa de manipulación de cargas ribereñas.

Bajo este esquema, se pretende que se establezca un esquema lineal entre la empresa naviera y el agente de esa empresa naviera (o sea el agente) y entre el agente y las empresas de transporte portuario para que las tareas se puedan desarrollar en serie.

A continuación, se citará la política de explotación del Puerto de Yokohama sobre este particular.

1) Instalaciones que sean objeto

MUELLE	ATACADEROS	COBERTIZOS
Honmoku, expigón B, C	18 atracaderos	15 cuerpos
Muelle Yamashita	10 atracaderos	10 cuerpos
Muelle de Puerto Nuevo	2 atracaderos	2 cuerpos
Total	30 atracaderos	27 cuerpos

2) Rutas de navegación que sean objeto

NOMBRE DE LA RUTA	BARCOS REGULARES	COMPAÑÍAS NAVIERAS
Costa oriental de los EE.UU. y 5 Grandes Lagos	21	11
Costa occidental de los EE.UU. y el Golfo	25	11
Centro y Sudamérica y Mar del Caribe	27	6
Europa	23	10
Africa	22	8
Total	118	

3) Explotación de los atracaderos

- Con respecto al plan de asignación de los barcos por atracadero, se adoptará el método de distribución que se haya involucrado dentro de las instalaciones que sean objeto y las rutas de navegación que sean objeto.
- Para contribuir al despacho inmediato de los barcos mediante la



implantación de la seguridad y la eficiencia de las tareas a bordo, se adopta el método de asignación de los barcos en atracaderos consecutivos para los barcos asignados correspondientes.

- Considerando el uso por las embarcaciones aparte de los barcos asignados, la cantidad de barcos asignados por cada atracadero será de menos de 6 unidades. (Aseguramiento del carácter público)
- Sobre la base de las dos condiciones anteriores, se distribuirán los barcos desde el muelle Honmoku según la cantidad de embarcaciones asignadas correspondientes.

4) Explotación de los cobertizos

- El uso de los cobertizos tiene prioridad para las cargas que se embarquen en la embarcación asignada al atracadero correspondiente.
- Para promover el uso por las cargas directamente ligadas con las embarcaciones asignadas, en el caso que fuera necesario, se tomarán las medidas especiales en coordinación con las personas por cada cobertizo.
- Se asegurará que las tareas de manipulación de las cargas dentro de los cobertizos se realice en forma centralizada a través de las tareas de manipulación de la embarcación asignada en coordinación con los gremios.

5) Otros

Se explotará conforme a las futuras variaciones de la situación del puerto como ser las tendencias de los barcos regulares tradicionales.

[Referencia]

## REVISION DEL PROYECTO PORTUARIO DE YOKOHAMA

### Política del Proyecto Portuario

El Puerto de Yokohama está ubicado en la costa noroeste de la Bahía de Tokyo y se ha desarrollado como puerto de comercio internacional desde su apertura en 1859. En 1951 se ha transformado en puerto importante especialmente designado.

Juntamente con todos los puertos para el transporte del comercio internacional dependientes del mar, el Puerto de Yokohama constituye el portón de entrada de la economía internacional y el mundo social y juega un rol integral dentro del desarrollo socioeconómico y cultural de nuestro país, particularmente para la ciudad metropolitana de Tokyo y el resto del Japón occidental.

El puerto es también el pilar de la economía de la Ciudad de Yokohama y ha sido el elemento vital de la formación de su despertar cultural y cívico.

Los datos estadísticos de la actividad portuaria de 1985, refleja la entrada de 65.161 embarcaciones, totalizando 226,99 millones de toneladas brutas - un volumen comercial de 115,95 millones de toneladas, de los cuales 58,75 millones de toneladas fueron cargas de comercio exterior y 57,2 millones fueron cargas domésticas. El valor del comercio de importación/exportación fue de 10.9811 billones de yenes - récord más alto de todos los tiempos y volumen de embarque más grande del Japón.

Se espera que el área que se extiende detrás del puerto, particularmente el área metropolitana de Tokyo, continúe desarrollándose como centro social y económico del Japón, y se espera que también el Puerto de Yokohama contribuya al incremento del comercio internacional en coordinación con otros puertos del área de la Bahía de Tokyo, a través de la expansión como puerto de comercio internacional y de distribución doméstica. Esto estará acompañado por el crecimiento de la demanda de distribución debido al desarrollo de la región circundante y el progreso que está representado por la creciente carga de contenedores.

Más aún, los recientes cambios tales como el avance de la internacionalización, los medios de información sofisticada y la urbanización han introducido nuevas funciones en el área ribereña. Existe una demanda creciente para el uso diversificado y sofisticado del limitado espacio del puerto de Yokohama. Los cambios se han tornado inevitables como puerto ya que las facilidades de producción han quedado obsoletas.

Por el otro lado, la Ciudad de Yokohama está progresando hacia el mejoramiento de las funciones urbanas, desarrollando una economía regional enérgica y mejorando la seguridad y el confort de la vida cívica como ciudad que lidera dentro del área metropolitana de Tokyo. Para lograr esta meta, deben fundirse armoniosamente la distribución, los negocios, la fabricación, la vida diaria, la cultura y otras funciones para pasar a construir una atmósfera portuaria integrada.

En virtud de esta situación, el Proyecto Portuario ha sido revisado bajo la siguiente política estableciendo como meta el año 2000.

1. Como puerto líder del comercio internacional del Japón, la función del comercio exterior del área del Muelle Honmoku y el Muelle Daikoku será expandida aún más, adaptándose a los cambios de la estructura comercial y el progreso del embarque. En el Muelle Minami Honmoku, se construirán los atracaderos de carga de contenedores con una mayor profundidad de agua para captar la creciente carga de contenedores del extranjero.
2. La función del comercio doméstico y la distribución será apoyada por las áreas del puerto interior para satisfacer la demanda para la distribución de las mercaderías de consumo de los residentes locales.
3. A la par de que se vaya coordinando con otras funciones urbanas, las áreas del Muelle del Puerto Nuevo, Muelle de Osanbashi, Parque Yamashita y Shin-Yamashita serán redesarrolladas para crear una nueva atmósfera portuaria a tono con las diversas demandas para las funciones del intercambio internacional, la informática y el comercio.
4. En las áreas de Tsurumi y Kanagawa, están las facilidades portuarias y de producción que se han tornado obsoletas tanto físicamente como funcionalmente, y se fomentará la reorganización comercial y la transformación cualitativa de la fabricación desde el punto de vista de la vitalización de la economía regional y para el uso sofisticado de las áreas industriales ribereñas.
5. Para lograr un vínculo más fuerte entre los ciudadanos y el puerto y para satisfacer las necesidades diversificadas de recreación, las funciones de la zona ribereña de Kanazawa, el Muelle de Osanbashi y el Parque Yamashita serán fortalecidas mediante el uso eficaz de las características distintivas del puerto.
6. Para una mayor comunicación entre el puerto y el área metropolitana distante y un tránsito más fluido dentro del puerto, se mejorará el sistema de transporte de lado marítimo, particularmente a través de la construcción de facilidades sofisticadas para el transporte marítimo.
7. Para lograr un sistema mejorado de prevención de siniestros en el puerto y las áreas distantes y para estar protegido contra los terremotos de gran magnitud, se construirán las facilidades portuarias con una mayor resistencia contra los terremotos en las áreas del puerto interior y el Muelle de Honmoku.
8. Se fortalecerán las funciones de las áreas de Shin-Yamashita y otras como bahía de pequeñas embarcaciones, para que el transporte portuario quede integrado dentro de la actividad portuaria general.
9. El área del Muelle Minami Honmoku será utilizado como receptáculo para el relleno de tierra de los proyectos públicos y de recuperación de tierras.

10. Se estimulará la formación de la atmósfera portuaria con gran eficiencia, seguridad y comodidad.

- (1) En las áreas del Muelle Daikoku, Muelle Honmoku y Muelle Minami-Honmoku a lo largo del anillo de la Bahía de Tokyo, se construirá una zona de distribución integrada.
- (2) En el puerto interior y las áreas del Muelle Osanbashi, Parque Yamashita y Shin-Yamashita, se construirá una zona de actividades ribereñas equipada con las funciones de intercambio, puerto y centro de informaciones con abundancia de amenidades.
- (3) Las áreas del lado marítimo de la franja industrial de Keihin en Tsurumi y Kanagawa, serán desarrolladas para crear una zona de producción y procesamiento. El área marítima de Negishi será desarrollada para formar una zona de producción y procesamiento integrando las funciones de suministro de energía tales como el complejo de petróleo, electricidad y gas industrial con funciones de producción y procesamiento tales como las funciones de armado y otras industrias existentes.
- (4) El área de Kanazawa será cambiado en un área de recreaciones ribereñas.
- (5) El fondeadero y el área de anclaje de cuarentena del área de Ohgishima, Muelle de Daikoku y la Bahía de Negishi y al frente del área de Kanazawa, serán usados como área de refugio de las embarcaciones durante las emergencias.

(Unidad: 1.000t - %)

CARGA DE SALIDA Y ENTRADA POR AÑO	IMPORTACION/EXPORTACION REAL DE 1985					
	CARGA DE SALIDA	TASA DE CRECIMIENTO 1985/1975	CARGA DE ENTRADA	TASA DE CRECIMIENTO 1985/1975	TOTAL	TASA DE CRECIMIENTO 1985/1975
Carga internacional	33.136	6,7	25.612	2,2	58.748	1,7
Carga de cabotaje	26.600	2,9	30.604	1,0	57.204	1,0
Total	59.736	1.2	56.216	0.6	115.952	0.3

CARGA DE SALIDA Y ENTRADA POR AÑO	ESTIMACION PARA 2000					
	CARGA DE SALIDA	TASA DE CRECIMIENTO 2000/1985	CARGA DE ENTRADA	TASA DE CRECIMIENTO 2000/1985	TOTAL	TASA DE CRECIMIENTO 2000/1985
Carga internacional	35.619	0,5	35.017	2,1	70.636	1,2
Carga de cabotaje	30.397	0,9	36.217	1,1	66.614	1,0
Total	66.016	0.7	71.234	1.6	137.250	1.1

230%  
2.5%  
2.1%

2000年 2.1% up

2000年 2.1% up

**DESARROLLO, EXPLOTACIÓN Y FINANZAS  
DE LOS  
PUERTOS DEL JAPÓN**

DESARROLLO, EXPLOTACION Y FINANZAS DE LOS PUERTOS DEL JAPON

I N D I C E

1.	SITUACION ACTUAL DE LOS PUERTOS EN EL JAPON .....	1
2.	ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS .....	3
	(1) Tareas de la administración del puerto .....	3
	(2) Criterio de la habilitación de las instalaciones portuarias ..	4
3.	SITUACION FINANCIERA ACTUAL DE LA ADMINISTRACION PORTUARIA .....	5
4.	ESQUEMA DE LA HABILITACION PORTUARIA .....	16
4-1	Instalaciones Portuarias .....	16
4-1-1	Instalaciones fijas .....	16
4-1-2	Instalaciones móviles .....	17
4-2	Esquema de la Habilitación Portuaria .....	18
4-2-1	Método de habilitación de las instalaciones portuarias ....	18
	(1) Obras de habilitación portuaria .....	18
	(2) Obras de actividades privadas .....	20
4-2-2	Condiciones de aprobación de las obras de habilitación portuaria, etc. ....	25
5.	SOBRE LOS EFECTOS ECONOMICOS QUE LA HABILITACION PORTUARIA BRINDA A LA REGION .....	38
5-1	Efectos Económicos Fundamentales del Puerto de Tokyo .....	38
	(1) Efectos fundamentales de las industrias relacionadas con el puerto .....	38
	(2) Efectos fundamentales de las industrias dependientes del puerto .....	39
5-2	Efectos Multiplicadores Económicos Debidos a las Industrias Vinculadas e Industrias Dependientes del Puerto de Tokyo .....	42
5-3	Efectos en el Presupuesto .....	45
5-4	Resumen y Evaluación de los Efectos Económicos que Brinda el Puerto de Tokyo .....	45

1. SITUACION ACTUAL DE LOS PUERTOS EN EL JAPON

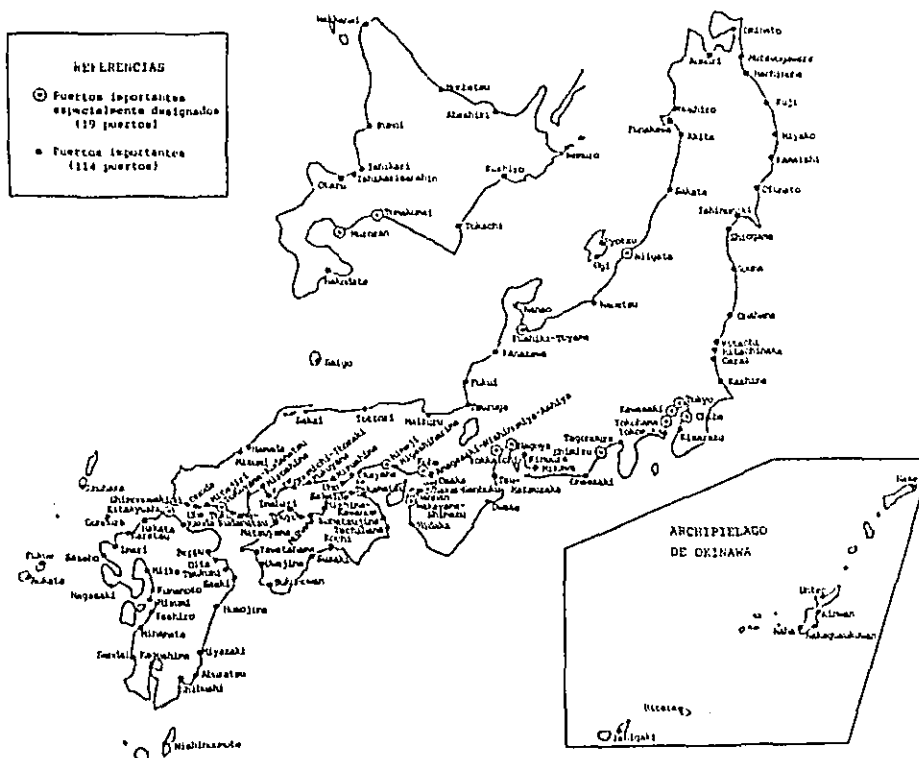
Cuadro general de la cantidad de puertos

(Al 1º de setiembre de 1987)

Clasificación	Canti- dad Total	Administración del Puerto					Otros
		Prefec- turas	Municipa- lidades	Autoridad Portuaria	Sist. Co- operativo	Total	
Puertos Importantes Especialmente Designados	19	9	7	0	3	19	
Puertos Importantes	114	91	20	1	2	114	
Puertos regionales	963 (35)	512 (29)	374 (6)	0	0	886 (35)	77
Total	1.096 (35)	612 (29)	401 (6)	1	5	1.019 (35)	77

Nota: (1) Entre paréntesis son las cantidades de puertos de refugio.  
 (2) Los otros puertos, son aquellos que no tienen determinadas las zonas portuarias.

PLANO DE UBICACION DE LOS PUERTOS IMPORTANTES  
 (Al 1º de junio de 1987)

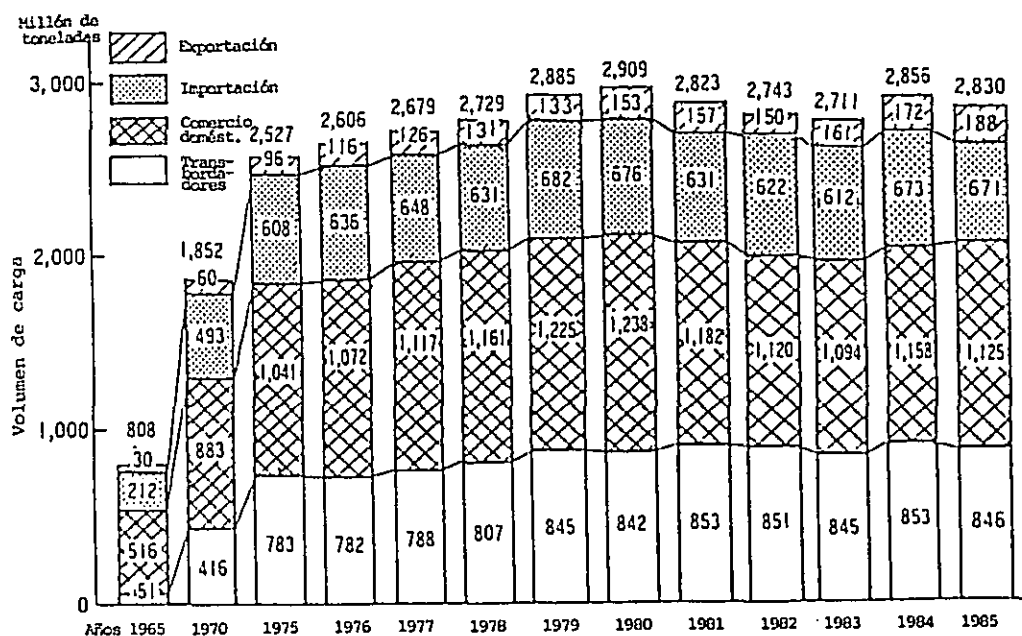


Condiciones de entrada de embarcaciones en todo el país

CLASIFICACION	TOTAL			EMBARCACIONES DE RUTAS INTERNACIONALES		EMBARCACIONES DE RUTAS NACIONALES		ENTRE ELLAS EMBAR-CACIONES DE MAS DE 10.000t BRUTAS	
	UNIDADES	TONELAJE TOTAL	EMBARCACION PROMEDIO	UNIDADES	TONELAJE TOTAL	UNIDADES	TONELAJE TOTAL	UNIDADES	TONELAJE TOTAL
	1000 unidades	Millón de toneladas	Tonelaje bruto	1000 unidades	Millón de toneladas	1.000 unidades	Millón de toneladas	1.000 unidades	Millón de toneladas
1984	8.502	3.265	384	87	1.207	8.414	2.060	44	1.148
1985	8.236	3.333	405	89	1.273	8.147	2.059	47	1.218
1985/1984 (%)	96,9	102,1	105,4	102,3	105,5	96,8	99,9	106,8	106,1

Nota: Se han considerado las embarcaciones mayores de 5 toneladas brutas

Evolución del volumen de carga operada en los puertos

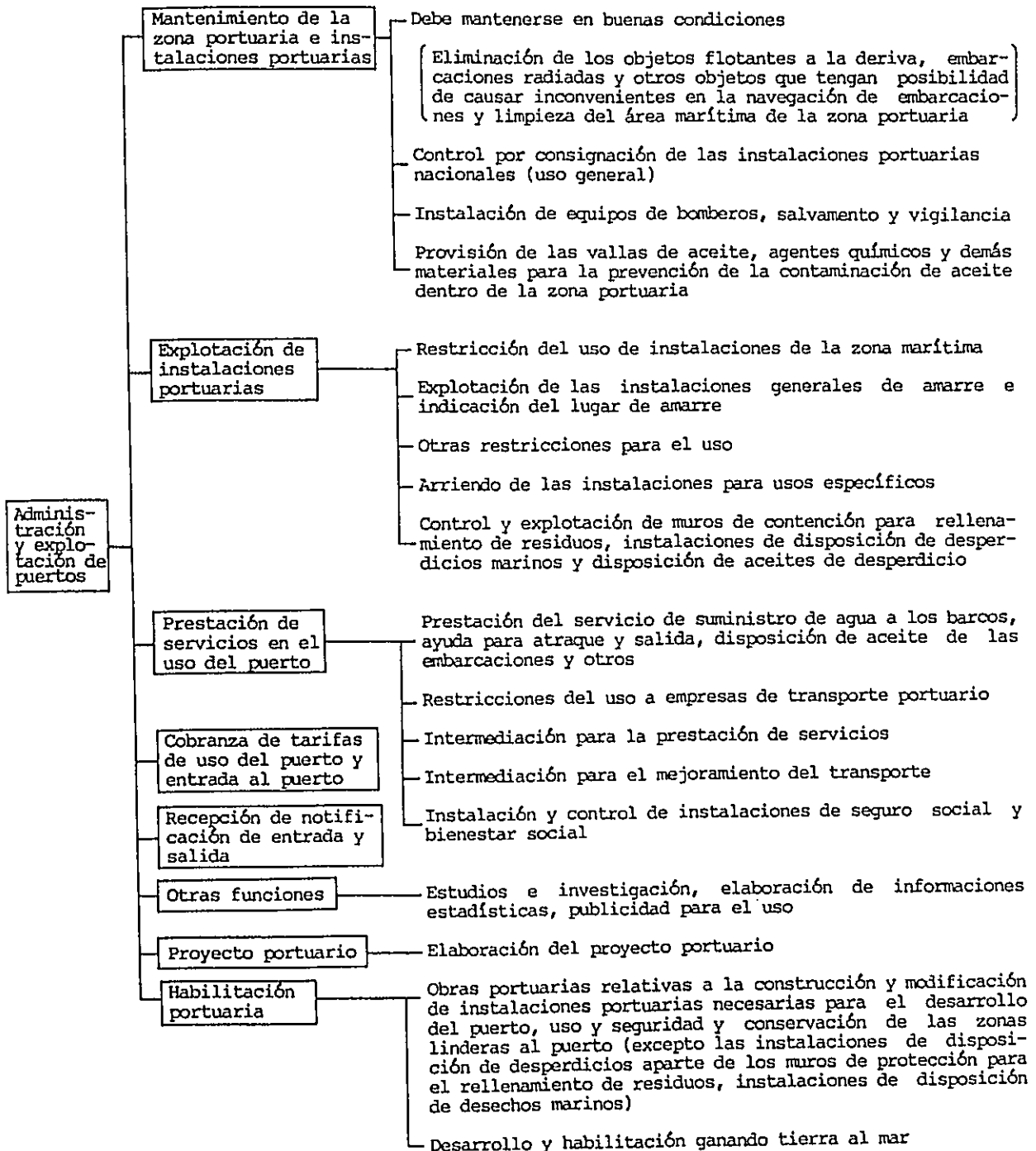




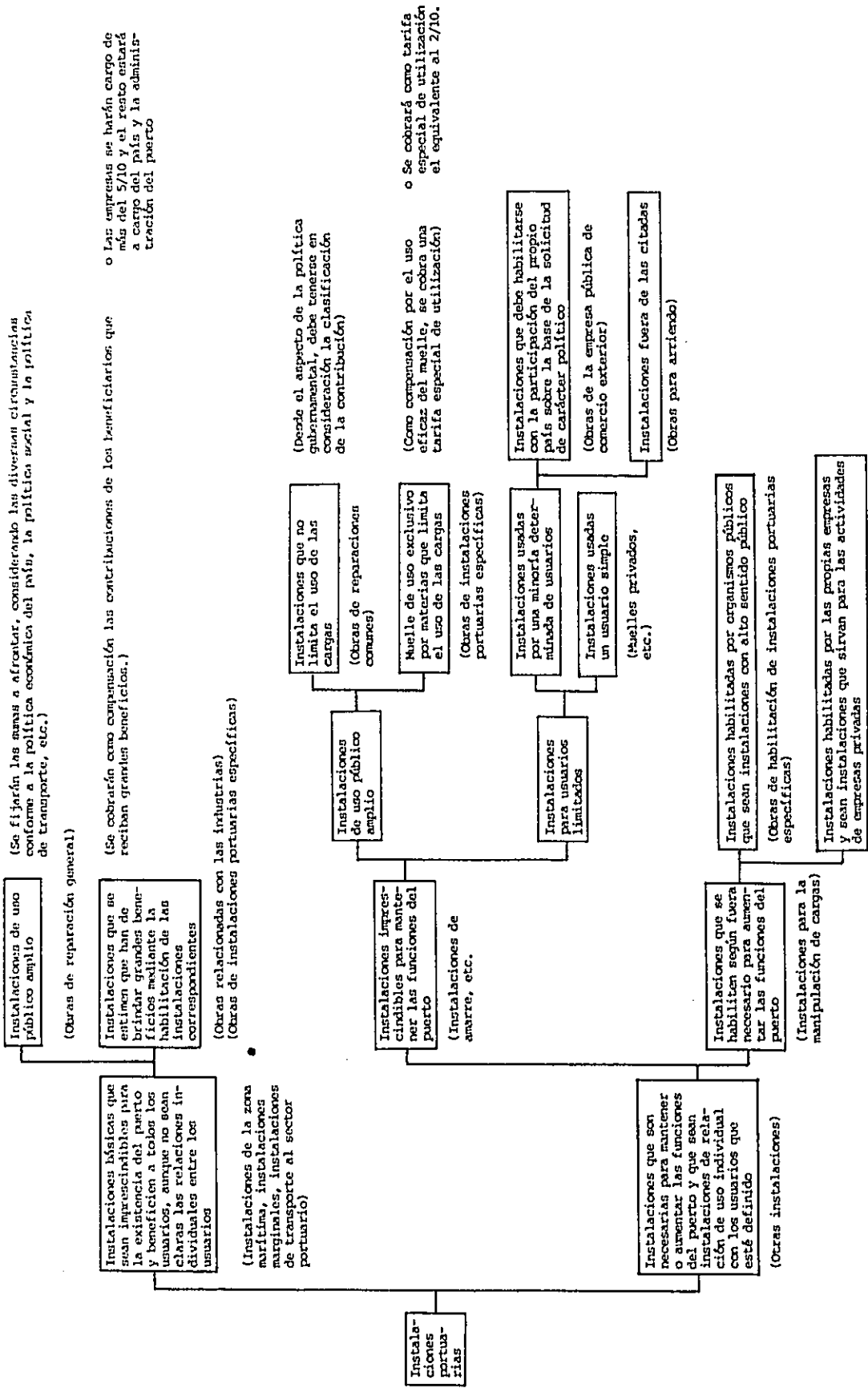
## 2. ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS

### (1) Tareas de la administración del puerto

#### (Clasificación)



(2) Criterio de la habilitación de las instalaciones portuarias



### 3. SITUACION FINANCIERA ACTUAL DE LA ADMINISTRACION PORTUARIA

- (1) Debido a que tradicionalmente la administración portuaria forma parte de la política administrativa de bienes públicos, la situación financiera actual de la administración portuaria se maneja como parte de la política administrativa de bienes públicos, las tarifas de uso de las instalaciones portuarias tales como los atracaderos están fijadas a un nivel bajo por su naturaleza pública, existen muchas instalaciones no redituables tales como los rompeolas, canales de navegación, caminos, áreas verdes, etc., van en aumento las obras como el dragado al elevarse las exigencias para la conservación de la seguridad y la conservación ambiental y las amortización de los bonos públicos se elevan a sumas enormes, la situación real es que no se logra mantener el equilibrio de los ingresos y egresos y es necesario que el déficit sea compensado con fondos del presupuesto general.
- (2) Ante esta situación, con motivo de la modificación parcial de la Ley de Puertos, en 1973 se ha establecido el sistema de aportes para la habilitación de puertos, permitiéndose cobrar como aportes una parte de los gastos requeridos para la habilitación del ambiente portuario por parte de determinadas empresas que se encuentran dentro de la zona portuaria y la zona de influencia del puerto. El sistema que entró en vigencia desde el 1º de abril de 1980 en los 7 puertos que incluyen a los puertos de Tokyo, Kawasaki, Yokohama, Nagoya, Osaka, Kobe y Kita-kyushu, el monto cobrado como aporte para la habilitación del ambiente portuario durante el año fiscal 1986 ha sido de aproximadamente 740 millones de yenes.
- (3) Por otra parte, con respecto a las tasas de entrada al puerto que no se puso en ejecución a pesar de haber estado previsto por la Ley de Puertos, con motivo del establecimiento del sistema de aportes para la habilitación del ambiente portuario, en enero de 1977 se inició el cobro de las tasas de entrada a puerto en el Puerto de Tokyo y otros 5 puertos para cubrir una parte de los gastos relativos a la habilitación y conservación del ambiente portuario. Posteriormente, fueron aumentando sucesivamente los puertos que iniciaron la cobranza y a fines de enero de 1987 sumaban 123 puertos (19 puertos importantes especialmente designados, 60 puertos importantes y 44 puertos regionales) con ingresos de 3.300 millones de yenes en el año fiscal 1985.
- (4) Al efectuar el cálculo tentativo sobre la base del sistema contable de las empresas, la situación financiera de la administración portuaria (año fiscal 1985), dentro de los puertos importantes especialmente designados y los puertos importantes, existen 31 puertos que han arrojado beneficios dentro del balance comercial que refleja los ingresos comerciales que se compone de las tasas del uso de las instalaciones y las tasas de los servicios portuarios y los gastos comerciales que resulte de sumar los gastos administrativos y las depreciaciones, mientras que aquellos que arrojan beneficios dentro del balance corriente que resulte de los ingresos y egresos comerciales y los ingresos y egresos no comerciales (principalmente intereses) son solamente 7 puertos. (Aun con el balance de ingresos comerciales y gastos administrativos antes de la depreciación, arrojan pérdidas en 49 puertos.)

Al observar el balance de los ingresos y egresos calculado por la proporción de los gastos corrientes con respecto a los ingresos corrientes por clasificación de puertos, el promedio del total de los 132 puertos importantes especialmente designados y puertos importantes es de 179, en 8 puertos principales dentro de los puertos importantes especialmente designados es 127, y en el resto de los 10 puertos importantes especialmente designados es 181, en los 114 puertos importantes es 314. Aunque en los 8 puertos principales se ha observado recientemente alguna mejora, se encuentra aún en un nivel bajo y para responder adecuadamente a los diversos requerimientos que se exigen a las administraciones de los puertos, es necesario que se dediquen los esfuerzos para fortalecer las bases financieras tratando de asegurar las fuentes de ingresos.

## [Referencia 1]

Items	Cantidad de puertos	Proporción sobre el total	Nombre de los puertos
(1) Puertos que están cubriendo los costos de administración con los ingresos portuarios	74 puertos	56,1%	74 puertos, entre ellos Tokyo, Kawasaki, Yokohama, Nagoya, Osaka, Kobe, Shimonoseki, Kita-Kyushu, etc.
De los cuales, puertos que están cubriendo el costo de administración y la amortización de buques públicos con los ingresos portuarios	(3 puertos)	(2,3%)	Kimnan, Nakagusukusan, Hirara
(2) Puertos en los cuales el costo de administración supera los ingresos portuarios	58 puertos	43,9%	
Total	132 puertos	100 %	

## [Referencia 2]

Items	Cantidad de puertos	Proporción sobre el total	Nombre de los puertos
(1) Puertos que generan beneficios por el balance previo a amortizaciones	83 puertos	62,9%	83 puertos, entre ellos Tokyo, Kawasaki, Shimonoseki, Niigata, Yokkaichi, Sabai-Saboku, Wakayama-Shimazu, etc.
De los cuales, puertos que generan beneficios según el balance de ganancias y pérdidas comerciales	(31 puertos)	(23,5%)	31 puertos, entre ellos Yokohama, Osaka, Kita-kyushu, Maroran, Torakoni, Shimizu, Hiraji, etc.
De los cuales, puertos que generan beneficios según el balance de ganancias y pérdidas corrientes	(7 puertos)	(5,3%)	Nagoya, Kobe, Higashi-Ibama, Inabari, Kiman, Hirara, Ishigaki
(2) Puertos en los cuales arroja pérdidas por el balance previo a amortizaciones	49 puertos	37,1%	
Total	132 puertos	100 %	

## [Referencia 3]

## (Evolución de los ingresos y egresos)

Clasificación del puerto	Cantidad de puertos	Coefficiente de ingresos y egresos del año fiscal 1985	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Puertos importantes especialmente designados y puertos importantes	132 puertos	179	183	188	189	191	188	185	185
Puertos principales	8 puertos	127	139	145	145	140	138	133	133
Puertos importantes especialmente designados y otros 10 puertos	(Nota) 10 puertos	181	217	200	191	184	176	180	183
Puertos importantes	114 puertos	314	274	282	288	326	324	324	318

(Nota) 9 puertos hasta el año fiscal 1980

Presupuesto de la Administración del Puerto

Evolución de los detalles de ingresos de los 8 puertos principales por el método contable de organismos públicos

(Unidad: Millones de yenes)

AÑO FISCAL	INGRESOS PORTUARIOS		EGRESOS DEL TESORO		AFORTES DE PREFECTURAS MUNICIPIOS Y BENEFICIARIOS		BONOS PUBLICOS		PRESUPUESTO GENERAL		OTROS		TOTAL	
1981	56.234 (28,8)	116	22.191 (11,4)	100	1.225 (0,6)	206	57.228 (29,4)	89	46.656 (23,9)	115	11.451 (5,9)	77	194.985 (100)	102
1982	56.252 (27,9)	116	18.775 (9,3)	85	1.327 (0,7)	223	48.436 (24,0)	75	60.687 (30,1)	149	16.054 (8,0)	109	201.531 (100)	106
1983	61.214 (29,9)	126	16.269 (7,9)	73	1.784 (0,9)	299	62.465 (30,5)	97	44.335 (21,7)	109	18.622 (9,1)	126	204.689 (100)	107
1984	62.324 (30,4)	129	13.399 (6,5)	61	2.281 (1,1)	383	57.344 (28,0)	89	49.891 (24,4)	123	19.582 (9,6)	132	204.821 (100)	107
1985	69.896 (29,5)	144	13.923 (5,9)	63	1.728 (0,7)	290	60.534 (25,5)	94	60.483 (25,5)	149	30.737 (12,9)	208	237.301 (100)	124

- Nota (1) Los 8 puertos principales son los puertos de Tokyo, Kawasaki, Yokohama, Nagoya, Osaka, Kobe, Shimonoseki y Kita-kyushu.
- (2) No se incluyen lo relacionado con la conservación de las costas marítimas y lo relacionado con el desarrollo de terrenos. No se incluyen tampoco en los cuadros subsiguientes.
- (3) Los valores de la derecha son los índices fijando como 1980 = 100 y entre paréntesis se indica la composición (%). Igual para los cuadros subsiguientes.
- (4) Los ingresos portuarios, son las tasas de uso de las instalaciones, la tasa de uso de servicios, la tasa de ocupación, etc.
- (5) Otros, son los ingresos por amortización del capital de los préstamos y los desembolsos de liquidación de cuentas.
- (6) Se exceptúan los montos de aporte del país de las obras de control directo, por no tener relación con las finanzas de la administración portuaria.

Evolución de los detalles de egresos de los 8 puertos principales por el método contable de organismos públicos, Parte 1

(Unidad: millones de yenes)

AÑO FISCAL	GASTOS ADMINISTRATIVOS		GASTOS DE HABILITACION INSTALACIONES BASICAS		GASTOS DE HABILITACION DE INSTALACIONES DE EXPLOTACION		GASTOS DE HABILITACION DE INSTALACIONES DE CONSERVACION AMBIENTAL	
1981	37.920 (19,4)	103	34.547 (17,7)	105	18.920 (9,7)	101	42.706 (21,9)	98
1982	40.194 (20,0)	109	31.672 (15,7)	97	18.008 (8,9)	97	28.052 (13,9)	65
1983	40.211 (19,6)	109	31.369 (15,3)	96	18.948 (9,3)	102	22.423 (11,0)	52
1984	41.698 (20,4)	113	30.097 (14,7)	92	24.358 (11,9)	131	13.456 (6,6)	31
1985	44.223 (18,6)	120	40.553 (17,1)	124	28.943 (12,2)	155	11.418 (4,8)	26

Evolución de los detalles de egresos de los 8 puertos principales por el método contable de organismos públicos, Parte 2

AÑO FISCAL	GASTOS DE HABILITACION INSTALAC. DE BIENESTAR		GASTOS AMORTIZACION DE BONOS PUBLICOS		OTROS		TOTAL	
1981	146 (0,1)	31	52.440 (26,9)	101	8.306 (4,3)	122	194.985 (100)	102
1982	680 (0,4)	143	58.710 (29,1)	113	24.215 (12,0)	356	201.531 (100)	106
1983	636 (0,3)	134	68.946 (33,7)	133	22.156 (10,8)	326	204.689 (100)	107
1984	1.829 (0,9)	384	72.400 (35,3)	140	20.983 (10,2)	309	204.821 (100)	107
1985	794 (0,3)	167	82.212 (34,6)	158	29.158 (12,4)	429	237.301 (100)	124

- Nota (1) Las instalaciones básicas son las instalaciones marinas, marginales, de amarre y transporte del sector portuario.
- (2) Las instalaciones de explotación, son las instalaciones para los servicios auxiliares de navegación, manipulación de carga, servicios a los pasajeros, almacenamiento y para las embarcaciones.
- (3) Las instalaciones de habilitación y conservación de ambiente, son las instalaciones de prevención de contaminación portuaria, procesamiento de desperdicios e instalaciones de habilitación del ambiente portuario, etc.
- (4) Las instalaciones de seguridad social y bienestar, son las instalaciones tales como los lugares de descanso, consultorios médicos y demás instalaciones de seguridad social y bienestar para la tripulación de los barcos y trabajadores portuarios.
- (5) Otros son los aportes y los préstamos otorgados, etc.

Evolución del balance financiero de los 8 puertos principales por el método contable de las empresas

(Unidad: Millones de yenes)

AÑO FISCAL	INGRESOS CORRIENTES (A)		GASTOS CORRIENTES (B)						GANANCIAS Y PERDIDAS A - B	RELACION DE INGRESOS Y EGRESOS B/A x 100			
			GASTOS ADMINISTRATIVOS		INTERESES DE BONOS PUBLICOS		GASTOS DE AMORTIZACION				TOTAL		
1981	51.883	112	28.555 (39,3)	103	31.341 (43,1)	110	12.783 (17,6)	115	72.679 (100)	108	Δ 20.796	99	140
1982	55.092	119	30.866 (40,7)	111	31.987 (42,2)	113	13.016 (17,1)	117	75.869 (100)	113	Δ 20.777	99	138
1983	57.601	124	30.418 (39,6)	109	32.286 (42,0)	114	14.190 (18,4)	127	76.894 (100)	114	Δ 19.293	92	133
1984	60.276	130	31.705 (39,6)	114	33.309 (41,6)	117	15.110 (18,8)	136	80.124 (100)	119	Δ 19.848	95	133
1985	65.390	141	33.811 (40,6)	122	33.556 (40,3)	118	15.840 (19,1)	142	83.207 (100)	124	Δ 17.817	85	127

Nota (1) Los ingresos corrientes son los ingresos por concepto de tasa de uso

de instalaciones, tasa de uso de servicios, tasa de ocupación marítima, etc.

- (2) Los gastos administrativos no incluyen la parte relacionada con la construcción.
- (3) Los gastos de intereses de los bonos públicos, son los intereses de los bonos públicos e intereses de los créditos, etc.
- (4) Los gastos de depreciación, incluyen las amortizaciones de las instalaciones marinas. No se incluyen las amortizaciones relativas a la parte del aporte del tesoro nacional o de las personas que no sea la administración portuaria.



Sistema de aportes de los beneficiarios en relación a la habilitación portuaria

DESIGNACION DEL APORTE	FUNDAMENTOS DE LA COBRANZA	CARACTER	SITUACION REAL DE LA COBRANZA
Tasa de uso de instalaciones	Art. 44 de la Ley de Puertos	Tasa que se cobra como compensación del valor de uso de las instalaciones que se ofrezcan por la administración del puerto (por ejemplo el muelle, boya de amarre) excepto las instalaciones marinas (excepto el fondeadero) e instalaciones marginales.	Aunque se adopta como regla el cálculo de costos, en la práctica suele determinarse una tarifa que sea más baja considerando la situación real del uso y por comparación con puertos vecinos. Existe el caso de autorizarse el uso sin cargo.
Tasa de uso de servicios	Igual que arriba	Tasa que se cobra como compensación del valor de utilización de los servicios que ofrece la administración del puerto (por ejemplo, servicios de suministro de agua a las embarcaciones, etc.)	Igual que arriba Prácticamente no existen casos que se autorice el uso sin cargo.
Tasa de entrada al puerto	Cláusula 2 del Art. 44 de la Ley de Puertos	Tasa que se cobra como compensación del valor del uso del puerto de las embarcaciones que entran al puerto, con respecto a los conceptos imposibles de cobrar como tasa de uso de instalaciones individual tales como instalaciones marginales e instalaciones marinas (excepto el fondeadero)	Por negociación con el gremio naviero (aportadores), se ha decidido que se incluya dentro del costo, solamente por la parte los gastos del lado del mar que corresponde abonar en relación a la habilitación y conservación del ambiente portuario. Actualmente, los puertos que cobran son 19 puertos importantes designados específicamente, 60 puertos importantes, 44 puertos regionales, total 123 puertos.
Aportes para habilitación ambiental	Cláusula 5 del Art. 43 de la Ley de Puertos	Lo que se cobra como aporte de determinadas empresas establecidas en el puerto con respecto a los gastos relacionados con la habilitación del ambiente portuario (por ejemplo, las áreas verdes, limpieza del puerto, etc.)	El 1º de abril de 1980 se ha puesto en vigencia la ordenanza en el puerto de Tokyo y otros 6 puertos y se cobra de las obras a partir del año fiscal 1980.
Aporte de los causantes	Cláusula 3 del Art. 43 de la Ley de Puertos	Los gastos de las obras portuarias que hayan sido necesarias por las obras o acciones de personas que no sea la administración del puerto (por ejemplo, rotura por el choque de la embarcación con la escollera), se cobra por el causante en la medida de las causas.	Se determina en cada oportunidad. Casi no existen casos incobrables, salvo que se desconozca el causante.
Aporte de los beneficiarios	Cláusula 4 del Art. 43 de la Ley de Puertos	Los gastos que se cobran de las personas que se benefician notablemente por las obras portuarias, en la medida de los beneficios que obtenga de esas obras portuarias.	No existen en el pasado los casos en que haya cobrado.
Tasa de ocupación exclusiva y tasa de permiso, etc.	Art. 37 de la Ley de Puertos Art. 16 de la Ley de Ejecución de la Ley del Régimen de tierra Ganada al Mar en Aguas Públicas	Tasas que se cobran como permiso para la ocupación exclusiva del área portuaria y permisos para el rellenamiento de aguas públicas.	Las tasas de ocupación exclusiva está fijada como comisiones. La tasa para el permiso de rellenamiento de aguas públicas, está fijado en 1/100 del precio del terreno ganado al mar. Prácticamente no existen casos de no haberse cobrado.
Tasa especial de uso	Art. 5 de la Ley de Medidas Especiales de habilitación portuaria específica	Tasa que se cobra del usuario de las instalaciones portuarias específicas (por ejemplo, empresas siderúrgicas, etc.) como compensación por el uso de las instalaciones portuarias específicas.	2/10 de los gastos requeridos para las obras correspondientes (muelle, fondeadero, etc.)
Aportes de las empresas de instalaciones vinculadas con la industria	Art. 8 de la Ley de Promoción de la Racionalización de Empresas	De las obras portuarias que se ejecuten por haberse reconocido la necesidad por la administración del puerto y a pedido de las empresas para contribuir a la racionalización de las empresas y que en el futuro se preste para el uso del público en general, y durante un período se cobre de la empresa correspondiente cuando se estime que el grado de beneficios que reciba la empresa correspondiente equivalga a alrededor del 50%.	5/10 del costo de las obras portuarias.

Evolución de los montos cobrados como tasa de entrada al puerto y aporte para la habilitación del ambiente portuario

Items		Año fiscal				
		1981	1982	1983	1984	1985
Tasas de entrada a puerto	Puertos que cobran	117	117	118	120	122
	Montos cobrados (millones de yenes)	2.651	2.773	2.863	3.006	3.293
Aportes para habilitación del ambiente portuario	Puertos que cobran	7	7	7	7	7
	Montos cobrados (millones de yenes)	677	700	735	747	741

Tasa de uso de las instalaciones portuarias de los puertos principales

Actualizado al 1º de mayo de 1986

	MEJILE	BOYA DE AMARRE	GALFONES	CARGAS A LA INTENSIÓN	PLAZA DE MANIPULACION
Yokohama	Amarre hasta cada 24h 11,20 yenes/t Pero para los barcos de menos de 2h de amarre 9,30 yenes/t (El uso con indicación de prioridad tiene un recargo de 50%) Carga y descarga con Lanchón 11,20 yenes/t (No se cobra en el caso que se cobre la tasa de uso de la embarcación)	Hasta cada 24h por cada embarcación Barcos de menos de 1.000t 4.500 y. " " 3.000t 9.000 y. " " 5.000t 13.000 y. " " 10.000t 20.250 y. " " 15.000t 33.750 y. Barcos de más de 15.000t 40.500 y.	Uso general Hasta 30 días Recargo por demora más de 31 días Uso exclusivo 38 yenes/m <sup>2</sup> /día 30 yenes/t/día 400 yenes/m <sup>2</sup> /mes	Hasta 30 días Recargo por demora después de 31 días 150 - 130 yenes/m <sup>2</sup> /mes	Hasta 30 días Recargo por demora después de 31 días 10 yenes/t/día
Kobe	Barcos con menos de 30 min. de amarre 2,8 yenes/t Barcos con menos de 2h de amarre 5,7 yenes/t Barcos con más de 2h de amarre Cada 24h hasta 72h 11,20 yenes/t Cada 24h a partir de las 72h 11,30 yenes/t (El uso con indicación de prioridad tiene un recargo de 50%)	Igual que el Puerto de Yokohama	Uso general (1) Planta baja de una construcción de una planta o pisos múltiples 20 yenes/m <sup>2</sup> /día Sin embargo, se recarga 40 yenes/t/ días después de 31 días desde el día de la introducción de la carga (2) 2º piso de una construcción de pisos múltiples o cuando el alcalde haya reconocido especialmente en necesidad 13 yenes/m <sup>2</sup> /día Sin embargo, se recarga 27 yenes/t/ días después de 31 días desde el día de la introducción de la carga Uso exclusivo 535 - 995 yenes/m <sup>2</sup> /mes	Uso general Hasta 15 días 9 - 11 yenes/m <sup>2</sup> o t/día Después de 16 días 17 - 21 yenes/m <sup>2</sup> o t/día Uso exclusivo 280 - 390 yenes/m <sup>2</sup> /mes	
Tokyo	Barcos con menos de 1h de amarre 3 yenes/t Barcos con más de 1h y menos de 2h de amarre 6 yenes/t Barcos con más de 2h de amarre Hasta cada 24h 11,20 yenes/t (El uso con indicación de prioridad tiene un recargo de 50%)	Igual que el Puerto de Yokohama	Uso general Hasta 15 días 10 - 18 yenes/m <sup>2</sup> /día Después de 16 días hasta 30 días 20 - 36 yenes/m <sup>2</sup> /día Después de 31 días 40 - 72 yenes/m <sup>2</sup> /día Uso exclusivo 660 yenes/m <sup>2</sup> /mes	Uso general Hasta 15 días 4-5 yenes/m <sup>2</sup> /día Después de 16 días hasta 30 días 7-9 yenes/m <sup>2</sup> /día Después de 31 días 10-13 yenes/m <sup>2</sup> /día (Sector especial 12 yenes/m <sup>2</sup> /día Uso exclusivo 88-440 yenes/m <sup>2</sup> /mes	
Osaka	Hasta cada 24h de amarre 11,20 yenes/t	Igual que el Puerto de Yokohama	Uso general 17 - 30 yenes/m <sup>2</sup> /día Uso exclusivo 480 - 900 yenes/m <sup>2</sup> /mes	Uso general 5 - 11 yenes/m <sup>2</sup> /día Uso exclusivo 130 - 330 yenes/m <sup>2</sup> /mes	
Nagoya	(1) Muelle de amarre Hasta cada 24h de amarre 11,20 yenes/t (Uso con indicación de prioridad 16,80 yenes/t) (2) Muelle de amarre para embarca- ciones pequeñas Hasta cada 24h de amarre 9,10 yenes/t	Igual que el Puerto de Yokohama	Uso general 19 - 28 yenes/m <sup>2</sup> /día Uso exclusivo 270 - 420 yenes/m <sup>2</sup> /mes	120 - 130 yenes/m <sup>2</sup> /mes	6 - 9 yenes/m <sup>2</sup> /día

[Sobre la tasa de entrada a puerto]

- (1) Con respecto a los gastos que por su propia naturaleza no puedan recuperarse como compensación de los servicios prestados por las instalaciones individuales, tales como los gastos que se requieren para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de instalaciones marginales, instalaciones marinas, etc. y los gastos que se requieren para las obras de conservación del área marina, como compensación por el uso de las construcciones portuarias por el hecho de ingresar la embarcación en el puerto, la administración portuaria cobra como tasa de entrada al puerto según lo establecido por la modificación parcial de la Ley de Puertos del año 1954. Sin embargo, la puesta en práctica de esta medida, se ha venido postergando durante muchos años en la mayoría de los puertos que incluyen a los puertos principales por no lograrse el acuerdo con las empresas navieras que serían los pagadores.

En ese lapso, en la oportunidad de la modificación parcial de la Ley de Puertos del año 1973, se establece el sistema de aporte para la habilitación del ambiente portuario, se analiza nuevamente sobre la cobranza de la tasa de entrada al puerto desde el punto de vista del equilibrio social de los aportes con motivo de obligar a las plantas o empresas establecidas en el puerto para que se hagan cargo de una parte de los gastos necesarios para la habilitación y conservación del ambiente portuario y teniendo en consideración las largas discusiones que se llevaron a cabo entre la administración portuaria y las empresas navieras y en virtud del sistema de aportes para la habilitación del ambiente portuario, a partir de 1977 se ha puesto en práctica el cobro de la tasa de entrada al puerto basado en el costo necesario para la habilitación del ambiente portuario como ser las áreas verdes, la eliminación del lodo, objetos flotantes y barcos hundidos y radiados, la habilitación de barreras de aceite, etc., cuyo régimen sigue actualmente en vigencia.

- (2) Los puertos que a enero de 1987 estuvieron cobrando la tasa de entrada al puerto, son en total 123 puertos que incluyen los 19 puertos importantes especialmente designados como el Puerto de Tokyo, los 60 puertos importantes como el Puerto de Hakodate, los 44 puertos regionales como el Puerto de Toba, con un monto total cobrado de aproximadamente 3.300 millones de yenes (Año fiscal 1985).
- (3) Además, como puertos que necesitan obtener la autorización para cobrar la tasa de entrada al puerto, son 19 puertos incluyendo el Puerto de Yokohama, Kobe, etc. según el Art. 17 del reglamento de la Ley de Puertos. (Estos puertos, son a su vez puertos importantes especialmente designados.)

En los puertos principales, se realiza la revisión de las tarifas casi cada 3 años y las tarifas actuales de los 8 puertos principales son de 2,70 yenes para los barcos de servicio de ultramar y de 1,35 yenes para los barcos de servicio de cabotaje.

[Sobre los aportes para la habilitación del ambiente portuario]

- (1) El aporte para la habilitación del ambiente portuario, es un aporte públicamente legalizado que se aplica a los empresarios vinculados con las fábricas o establecimientos correspondientes, cuando las obras portuarias realizadas por la administración portuaria que tenga como fin la habilitación o conservación del puerto contribuya a mantener el ambiente o sirva para conservar el ambiente de las fábricas o establecimientos de la zona portuaria o dentro de la zona de influencia del puerto o para prevenir o aliviar el empeoramiento del ambiente de vida de la zona que rodea a las fábricas o establecimientos.
- (2) El sistema de aportes para la habilitación del ambiente portuario, es un sistema establecido mediante la modificación parcial de la Ley de Puertos del año 1973 desde el punto de vista de la habilitación y conservación del ambiente portuario, como recurso financiero para cubrir los cargos financieros de la administración portuaria que iba en aumento al incluirse como tareas de la administración portuaria, la eliminación de los barcos radiados del servicio de la zona portuaria, limpieza del área marítima y el control de la contaminación, y el control y explotación de los muros de protección para el rellenamiento de los desechos para conservar el ambiente portuario.
- (3) Para poner en práctica este sistema, los administradores portuarios de los 8 puertos principales (Puertos de Tokyo, Kawasaki, Yokohama, Nagoya, Osaka, Kobe, Shimonoseki y Kita-kyushu) han celebrado desde diciembre de 1978 las sesiones explicativas dirigidas a la Asociación de Armadores del Japón, Asociación de Astilleros del Japón, la Confederación del Petróleo que tienen especialmente una profunda relación con los puertos y en enero y octubre de 1979 tuvieron lugar las sesiones explicativas en relación al cobro de los aportes que corresponden a las organizaciones centrales de las empresas que sean objeto de los aportes correspondientes.

Conforme a estos resultados, las administraciones portuarias de los Puertos de Tokyo, Kawasaki, Yokohama, Nagoya, Osaka, Kobe y Kita-kyushu realizaron posteriormente las sesiones explicativas locales y se ha establecido la ordenanza para el cobro mediante los trámites de consulta ante el Consejo Consultivo Portuario Regional. La misma ordenanza, se puso en vigor a partir del 1º de abril de 1980 y se comenzó a cobrar a partir de las obras correspondiente al año fiscal 1980.

El cobro real, se está realizando a partir del año fiscal 1981 después de haber concluido las obras del año fiscal 1980. El monto cobrado en el año fiscal 1986 (Obras correspondientes a los años 1980, 1981, 1982, 1983, 1984 y 1985) ha sido de aproximadamente 740 millones de yenes. En los demás puertos se están realizando los análisis para iniciar cuanto antes el cobro de los aportes, aún no se ha puesto en práctica.

#### 4. ESQUEMA DE LA HABILITACION PORTUARIA

##### 4-1 Instalaciones Portuarias

Aunque como instalación portuaria se entiende en la práctica por las "Obras de construcción artificial necesaria para que se establezca el puerto o pueda desarrollar y complementarse las funciones portuarias", concretamente se tratan de las siguientes instalaciones existentes en la zona portuaria o la zona de influencia del puerto. Por supuesto, estas instalaciones deben estudiarse, proyectarse, diseñarse y ejecutarse de manera que en general puedan soportar las condiciones naturales, adaptarse a las condiciones sociales y económicas, armonice con las demás instalaciones y permita elevar las funciones del conjunto portuario. Estas funciones portuarias, pueden desarrollarse recién cuando se administren y se exploten tal como se hayan proyectado las instalaciones así ordenadas.

Además, para aquellas partes que estén fuera de la zona portuaria o zona de influencia del puerto, se consideran como instalaciones portuarias cuando estén autorizados por el Ministro de Transportes a solicitud de la administración portuaria.

##### 4-1-1 Instalaciones fijas

###### Instalaciones básicas

- ① Instalaciones/ruta marítima del área marina, amarradero y fondeadero
- ② Instalaciones marginales/escolleras, espigón para arena, rompeolas, diques paralelos, compuertas, diques, muros de protección, terraplenes, espigones y antepechos
- ③ Instalaciones de amarre/atracaderos, boya de amarre, delfín de amarre, muelle de desembarque, muelle flotante, desembarcadero de carga y desembarcador del barco.
- ④ Instalaciones/caminos de transporte del sector portuario, playa de estacionamiento, puentes, ferrocarriles, rieles, canales y helipuerto

###### Instalaciones auxiliares de navegación

- ⑤ Instalaciones auxiliares de navegación/señales de navegación e instalaciones de señal para la entrada y salida del puerto para las embarcaciones, instalaciones de iluminación e instalaciones de comunicación para las tareas portuarias

###### Instalaciones funcionales

- ⑥ Instalaciones manipulación de carga/equipos fijos de manipulación de carga, equipos de manipulación de traslación sobre rieles, patios y cobertizos de manipulación de carga
- ⑦ Instalaciones para pasajeros/instalaciones fijas para el embarque y desembarque de pasajeros, sala de equipajes, sala de espera y alojamiento
- ⑧ Instalaciones de resguardo/almacenes, patio de carga a la intemperie, depósito de maderas, depósito de carbón, local para objetos peligrosos e instalaciones de almacenamiento de petróleo

#### Instalaciones de servicios

- ⑨ Instalaciones de servicios para las embarcaciones/instalaciones para suministro de agua para embarcaciones, instalaciones para suministro de combustible e instalaciones para suministro de carbón (excepto las instalaciones móviles para la prestación de los servicios portuarios), instalaciones para reparación de barcos e instalaciones de custodia de embarcaciones

#### Instalaciones para prevención de contaminaciones del puerto y habilitación del ambiente portuario

- ⑩ Instalaciones para prevención de contaminaciones del puerto/instalaciones de canalización para la purificación del agua contaminada, zona de protección para la prevención de contaminación y demás instalaciones para la prevención de la contaminación del puerto
- ⑪ Instalaciones de habilitación del ambiente portuario/playas, áreas verdes, plazas, plantación, lugar de descanso y demás instalaciones para la habilitación del ambiente portuario

#### Instalaciones para el procesamiento de desperdicios

- ⑫ Instalaciones para el procesamiento de desperdicios/muro de protección para el rellenamiento de desperdicios, instalaciones para la recepción de desperdicios, instalaciones para la incineración de desperdicios, instalación para la trituración de desperdicios, instalaciones para la disposición del aceite de desperdicio, otras instalaciones para tratar los desperdicios (excepto las instalaciones móviles para la prestación de los servicios portuarios)

#### Instalaciones para seguro social, bienestar y administración

- ⑬ Instalaciones de bienestar del puerto/lugar de descanso para la tripulación de los barcos y trabajadores portuarios, sala de asistencia médica y demás instalaciones para seguro social
- ⑭ Instalaciones para la administración portuaria/oficinas administrativas del puerto, almacén de materiales para la administración portuaria y demás instalaciones para la administración portuaria (excepto instalaciones móviles para la administración portuaria)

#### Terrenos

- ⑮ Terrenos para las instalaciones portuarias/terrenos para las instalaciones de los numerales anteriores

#### 4-1-2 Instalaciones móviles

##### Instalaciones funcionales

- ⑯ Instalaciones móviles/instalaciones de equipos móviles de manipulación y equipos móviles para el ascenso y descenso de pasajeros

##### Instalaciones para prestación de servicios

- ⑰ Instalaciones móviles para la prestación de servicios portuarios/embarcaciones para ayuda del atraque y salida de las embarcaciones, embarcaciones y vehículos para suministro de agua, suministro de combustible y carbón para las embarcaciones y embarcaciones y vehículos para el tratamiento de los aceites de desperdicio

#### Instalaciones de administración

- (B) Instalaciones móviles para la administración portuaria/barcos para limpieza y demás instalaciones móviles para la navegación y administración portuaria

#### 4-2 Esquema de la Habilitación Portuaria

##### 4-2-1 Método de habilitación de las instalaciones portuarias

Para proceder a la habilitación de las instalaciones portuarias que se preste para el uso público, está generalizado el sistema de habilitación de las instalaciones portuarias públicas por el país o la administración portuaria que esté a cargo de la habilitación de las instalaciones, pero en los puertos industriales y una parte de los puertos, se habilitan los muelles privados o atracaderos de uso exclusivo para las empresas o empresas de muelles, etc.

Para las instalaciones portuarias públicas, existen también diversos métodos del sistema de habilitación, clasificación de los aportes de los fondos, clases de instalaciones, usos y formas de uso.

Dentro del esquema de la Ley de Puertos, además de establecer el método de habilitación de las instalaciones portuarias de la zona portuaria o la zona de influencia que sirvan para el uso público, se reglamentó sobre la fuente de los recursos para tales habilitaciones.

El órgano de habilitación de las instalaciones públicas, puede ser la administración portuaria, el país o personerías jurídicas de beneficio público. Además, a partir del año fiscal 1987, se ha introducido el nuevo sistema que se rige por la actividad privada y se autorizan nuevas instalaciones de diversos tipos que difieren con los métodos de habilitación tradicional.

##### (1) Obras de habilitación portuaria

- 1) Instalaciones marinas, marginales y transporte del sector portuario  
Como método de habilitación, se divide en las obras de control directo del propio país y las obras auxiliares que realice la administración portuaria. La proporción de los aportes entre el país y la administración portuaria, varía según la clasificación del puerto y la región, pero por ejemplo, para los puertos principales de las Islas Principales, el país se aporta 5/10 y la administración portuaria aporta 5/10, mientras que en los puertos regionales del país se hace cargo de 4/10 y la administración portuaria aporta 6/10.

Además de estos aportes, se establece un aporte proporcional a las empresas con respecto a los establecimientos relacionados con las industrias, sobre la base de la solicitud de las empresas conforme a la Ley de Promoción de la Racionalización de Empresas.



2) Instalaciones de amarre

Dentro de estas instalaciones, están aquellas que se habilitan como obras públicas generales y las que se habilitan para procurar la introducción de los recursos privados.

a. Muelles públicos generales

Están los que se habilitan como muelles públicos generales y los que se habilitan como muelles de uso exclusivo por materiales conforme a la Ley de Medidas Especiales de habilitación de instalaciones portuarias específicas.

En el caso que se limiten las clases de carga que utilicen muelle en el segundo método de habilitación, se habilitará según el objeto de uso ya sea para maderas o productos mineros, y se aplicarán las tasas especiales de uso a los usuarios para cubrir parte de los costos necesarios para las obras correspondientes, como compensación de las ventajas que se obtienen mediante la promoción de la eficiencia del muelle.

b. Muelles con la introducción de recursos privados

Se limitan los usuarios del muelle, y para la habilitación se procura la introducción de los recursos públicos y recursos privados.

Dentro de este sistema, como instalaciones portuarias de usos específicos, existen las instalaciones que se habilitan por la empresa pública de muelles, compañía de muelles de contenedores y la compañía de muelles para transbordadores.

3) Instalaciones para manipulación de carga e instalaciones de almacenamiento

Son instalaciones que incrementan las funciones de los puertos y con respecto a las instalaciones de manipulación de carga tales como los cobertizos, equipos de manipulación de carga, terrenos para muelles, etc., se habilitan por la administración portuaria emitiendo bonos regionales con la mediación de la financiación autorizada por el Ministro de Transportes conforme a la Ley de Promoción de Habilitación Portuaria. En cuanto a las instalaciones de almacenamiento como ser los almacenes, se procura la habilitación a través de las empresas de almacenes.

4) Instalaciones de habilitación del ambiente portuario

Estas instalaciones que consisten en las áreas verdes, muros de protección para el rellenamiento de desperdicios y las instalaciones para el tratamiento del aceite de desperdicio, son habilitadas principalmente por la administración portuaria con el subsidio del país.

5) Instalaciones de ayuda para la navegación

Son instalaciones imprescindibles para mantener la seguridad de la navegación de las embarcaciones y la mayor parte es habilitada por el país (Secretaría de Prefectura Marina).

6) Otros

La habilitación de las rutas de navegación de desarrollo y conservación fuera de la zona portuaria y las obras de control de contaminación marina fuera de la zona portuaria, se realizan como obras de control directo a cargo del país.

(2) Obras de actividades privadas

Con respecto a la habilitación portuaria, además de los métodos de habilitación convencional, se ha previsto realizar las habilitaciones por las actividades privadas. Los detalles son como se detallan en el cuadro resumido separado.

Método de habilitación de instalaciones portuarias (excepto instalaciones habilitadas por empresas privadas)

INSTALACIONES	FORMA DE UTILIZACIÓN	MÉTODO DE HABILITACIÓN	ORGANISMO DE HABILITACIÓN	FUENTE DE OBTENCIÓN DE LOS RECURSOS			ADMINISTRADOR DE INSTALACIONES
				PAIS	ADMINISTRACIÓN PORTUARIA	ESTE PRIVADO	
Instalaciones marítimas, marginales, instalaciones de transporte del sector portuario	Se presta para el uso público amplio.	Obras de reparación común (Obras de control directo) Obras de reparación común (Obras auxiliares)	Lo decide el Ministro de Transportes cuando quede acordada la colaboración entre el país y el administrador	o Aporte	Aporte	Administración portuaria	
	Aunque sirve para los grandes beneficios por la habilitación de las instalaciones correspondientes, se estima que en el futuro sirva para el uso público amplio.	Obras relacionadas con las industrias (Obras auxiliares)	Lo decide el Ministro de Transportes cuando quede acordada la colaboración entre el país y el administrador de la empresa.	Subsidio o aporte	Aporte (Solicitante)	"	
Instalaciones de amarre	Sirve para el uso público amplio y no se especifica la carga que lo utilice.	Obras de reparación común (Obras de control directo) Obras de reparación común (Obras auxiliares)	Igual que para las instalaciones marítimas, instalaciones marginales e instalaciones de transporte del sector portuario/	o Aporte	Aporte (Solicitante)	"	
	Sirve para el uso público amplio para se especifica la carga que lo utilice.	Obras de instalaciones portuarias específicas (Muelles exclusivos según los materiales)	Lo decide el Ministro de Transportes cuando quede acordada la colaboración entre el país y el administrador	o Aporte	(Cobro de tasa especial de uso de los beneficiarios)	"	
	Se limitan los usuarios.	Obras de arriado (instalaciones portuarias para usos específicos) Muelle de comercio exterior	Empresas públicas de muelles	Inversión con préstamo sin intereses (Borndados rearmados especiales)	Préstamo sin intereses	Empresa Pública de muelles	
		Muelle de contenedores para comercio exterior	Compañía de Muelles de contenedores	Inversión con préstamo sin intereses (Borndados rearmados especiales)	Expropiaciones (Empresa Naviera) Préstamo del mercado	Empresa de Muelles de Contenedores	
		Muelle de transbordadores	Empresas Públicas de Muelles o Transbordadores	Inversión con préstamo sin intereses (Borndados rearmados especiales)	Préstamo sin intereses	Empresa Pública de Muelle de Transbordadores	
Instalaciones de reparación de carros, instalación de almacenamiento	Se presta para el uso público amplio.	Obras con emisión de bonos	Administrador del puerto	Inversión de bienes (Bonos regionales)	o	Administración portuaria	
Instalaciones para prevenir contaminación ambiental del puerto	Se presta principalmente para el uso público	Obras de prevención de las contaminaciones del puerto Obras de habilitación ambiental del puerto	Igual que para las instalaciones marítimas, instalaciones marginales e instalaciones de transporte del sector portuario			Administración portuaria	
Instalaciones de disposición de desperdicios	Se presta principalmente para el uso público	Obras de habilitación ambiental del puerto Obras de prevención de la contaminación del mar con aceite	Administrador del puerto	Subsidio	o	Administración portuaria	

INSTALACIONES	FORMA DE UTILIZACION	METODO DE HABILITACION	ORGANISMO DE HABILITACION	FUENTE DE OBTENCION DE LOS RECURSOS		ADMINISTRADOR DE INSTALACIONES
				PAIS	ADMINISTRADOR PORTUARIO ENTES PRIVADOS	
Instalaciones auxiliares de navegación	Se presta ampliamente para la navegación de las embarcaciones	Obras de rehabilitación de instalaciones de las rutas de navegación	País (Secretaría de la Prefectura Marítima)	o		País
Terrenos para instalaciones portuarias (Excepto áreas verdes)		Obras con emisión de bonos	Administrador del puerto	Inversión de bienes (bonos regionales)	o	Administración portuaria
Otras instalaciones		Obras regionales aisladas	Administrador del puerto		o	Administración portuaria

(Nota) 1) El círculo de la fuente de obtención de los recursos, indica el organismo habilitante que se haga cargo de los recursos.

2) Como obras de arriendo, se habilitan en conjunto las instalaciones de amarre, instalaciones de manipulación de carga y las instalaciones para los pasajeros, etc.

3) Dentro de los terrenos para las instalaciones portuarias, con respecto a los terrenos para las áreas verdes y los terrenos para las instalaciones que sirven para el uso público de llobaído, Okinawa y Anaul, el país se hace cargo de una parte de los recursos.

4) Dentro de las otras instalaciones, con respecto a una parte de los barcos de limpieza que construya el administrador del puerto se otorgan la subvención del país, mientras que para la construcción de las embarcaciones para ayudar el atraque y la salida de las embarcaciones, se habilita como obra con emisión de bonos o como obra regional aislada.

Denominación	(a) Obras de habilitación de instalaciones específicas por Ley de Reactivación de la Iniciativa Privada	(b) Obras de habilitación para integración de las funciones de los puertos	(c) Obras de habilitación de emergencia esencialmente para alto desarrollo de uso de los puertos	(d) Obras de provisión del alto desarrollo de uso de los puertos	(e) Obras de habilitación de instalaciones de desarrollo urbano privado específicos	(f) Obras de habilitación de zonas de facilidades de veraneo	(g) Obras con préstamos sin intereses con ingresos por venta de acciones de NTT (Actividad del tipo Iniciativa Privada)	
Items	1	2	3	4	5	6	7	
Generalidades	Habilitación planificada de instalaciones específicas y medidas de exenciones impositivas	Financiación por el Banco de Desarrollo, etc.	Subsidio como incentivo a las empresas privadas	Subsidio a administradores del puerto	Financiación por el Banco de Desarrollo que se realicen por promotores de desarrollo urbano privado	Habilitación de instalaciones de desarrollo de zonas de veraneo como marinas y medidas de exención impositiva	Sistema de financiación sin intereses para los desarrollos con el uso de ingresos de venta de las acciones de NTT	
Fecha de inicio	Año fiscal 1986	Año fiscal 1986	Año fiscal 1987	Año fiscal 1987	Año fiscal 1987	Año fiscal 1987	Año fiscal 1987	
Zona objeto	Zona de desarrollo portuario específicos (Zona portuaria, zona linderas al puerto, zona señalada por la administración del puerto dentro de la zona ganada al mar)	Zona portuaria, región linderas al puerto (Con respecto a los aportes de inversión quedan limitados a puertos importantes)	Zona portuaria, región linderas al puerto	Zona portuaria, región portuaria de la zona linderas al puerto (limitado a puertos importantes)	Sector especial de la ciudad de Tokyo, zona de planificación urbana excepto la zona de la antigua ciudad de Osaka y Nagoya, zona portuaria y zona linderas al puerto	Zona de habilitación esencial sobre la base del esquema básico (Elaborado por las prefecturas y aprobado por el Ministro que está a cargo)	Zona portuaria, región linderas al puerto	
Organo de las obras objeto	Tercer sector	Empresarios privados	Por regla el tercer sector	Administrador del puerto	Empresarios privados	Empresarios privados	Tercer sector	
Instalaciones objeto	1 Instalaciones para conexiones internacionales 2 Instalaciones para exportaciones internacionales 3 Instalaciones para actividades portuarias 4 Terminal de pasajeros 5 Instalaciones de infraestructura de control de informaciones regionales 6 Telepuerto 7 Instalaciones de infraestructura de intercambio internacional	Instalaciones neurálgicas que sirven para las funciones portuarias para formar la zona que sea la base de las instalaciones de la terminal de pasajeros, instalaciones para las tareas portuarias y otros (incluido los costos de infraestructuras asociadas)	Instalaciones básicas para el transporte (terminal de pasajeros, edificio para actividades portuarias, etc.), instalaciones básicas para el transporte (local para cargadores, torre del puerto, etc.) e instalaciones comunes anexas a éstas (excepto los costos para los terrenos)	1 Obras de habilitación de tierras para redesarrollo portuario, etc. 2 Instalaciones de supervisión de alta perfección (Sistema de información de control portuario, terrenos artificiales, etc.)	1 Instalaciones públicas (caminos, áreas verdes, instalaciones reservadas, etc.) 2 Instalaciones de uso común (terraplenes artificiales, playas de estacionamiento, salas para fines múltiples, etc.) (incluido los costos del terreno)	1 Marinas, instalaciones para deportes y recreación de playas artificiales, instalaciones de educación cultural, instalaciones de desarrollo urbano privado sobre la base de la Ley de disposiciones especiales relativas a la promoción del desarrollo urbano privado 2 Instalaciones privadas específicas sobre la base de la Ley de Facilidades de Veraneo	Instalaciones específicas según Ley de Reactivación de Iniciativa Privada Obras de desarrollo urbano privado específico sobre la base de la Ley de disposiciones especiales relativas a la promoción del desarrollo urbano privado Instalaciones privadas específicas sobre la base de la Ley de Facilidades de Veraneo	Instalaciones específicas según Ley de Reactivación de Iniciativa Privada Obras de desarrollo urbano privado específico sobre la base de la Ley de disposiciones especiales relativas a la promoción del desarrollo urbano privado Instalaciones privadas específicas sobre la base de la Ley de Facilidades de Veraneo
Condiciones, etc.	- Amortización especial (20% en el año inicial) - Impuesto a la adquisición de inmuebles 50% - Impuestos inmobiliarios 50% - Impuesto especial a la tenencia de terrenos - Exento de impuestos - Ingresos de actividades - Nuevas ampliaciones - Exento de impuestos - Proporcional a los bienes 50% en 5 años - Sin embargo, con respecto a los impuestos regionales se exceptúan los edificios con equipos de computación informática y comunicación e instalaciones de infraestructura de intercambio comercial internacional) - Ley con límite de tiempo de 10 años	Interés financiero 5.0% (interés especial 4) [Sin embargo, para las instalaciones específicas para iniciar las obras en el año fiscal 1987, desde la iniciación de las obras (interés especial 5)] - Existe el sistema de aportes de capital	Porcentaje de subsidio (País + Autoridad regional) Zona de las 3 grandes ciudades 5.0% Región 7.2% (Sin embargo, las instalaciones específicas por Ley de Reactivación de Iniciativa Privada 5.0%) Proporción del aporte (Entre paréntesis en el caso de organizaciones sin otorgamientos) País 2/3(1/2) Región 1/3(1/2) - Medida provisoria de 3 años de 1987 - 89 (En instalaciones de la Ley de Reactivación de Iniciativas Privadas, se aplica en obras iniciadas en 1987)	Proporción del subsidio 1/3	Interés financiero 4.2% (previsto)	- Amortización especial (13% en año inicial) - Impuesto a la adquisición de inmuebles - Impuesto no uniforme a ciudades (sector de habilitación subarbana, etc.) 35% - Impuesto especial de tenencia de terrenos - Exento de impuestos - Ingresos de actividades - Nuevas ampliaciones - Exento de impuestos - Proporcional a los bienes 50% en 5 años - Interés financiero 5.0% (interés especial 4) (Solamente para el sistema de financiación)	- Amortización especial (13% en año inicial) - Impuesto a la adquisición de inmuebles - Impuesto no uniforme a ciudades (sector de habilitación subarbana, etc.) 35% - Impuesto especial de tenencia de terrenos - Exento de impuestos - Ingresos de actividades - Nuevas ampliaciones - Exento de impuestos - Proporcional a los bienes 50% en 5 años - Interés financiero 5.0% (interés especial 4) (Solamente para el sistema de financiación)	Límite de los préstamos Área de las 3 grandes ciudades (zonas urbanas existentes, etc.) 25% Área de las 3 grandes ciudades (sector de habilitación subarbana, etc.) 35% Ciudades del interior 50% (otorgado con 3 años de gracia, amortización en 15 años, sin interés)

⑦ Medidas presupuestarias	(Medidas de exención impositiva)	Financiación e inversiones del presupuesto de nacional (Banco de Desarrollo, etc.)	Subsidio presupuestario	Subsidio presupuestario	Bonos con garantía de gobierno en préstamo sin interés desde la cuenta especial para Inversiones y fiancaciones del gobierno (Banco de Desarrollo, etc.)	Inversiones y financiación del presupuesto nacional (Banco de Desarrollo, etc.) (Medidas de exención impositiva)	Otorqueamiento sin interés por el Banco de Desarrollo desde la cuenta especial para inversiones industriales
⑧ Leyes de aplicación	Ley de Reactivación de Iniciativas Privadas, Ley Especial Impositiva, Ley de Impuestos Regionales	Ley del Banco de Desarrollo	-----	-----	Ley de Medidas Especiales relativas a la promoción del desarrollo urbano privado	Ley de Rehabilitación de Zonas de Recreación Integral	Ley de Medidas Especiales relativas a la promoción de la rehabilitación de los capitales sociales con el uso de los ingresos de la venta de acciones de INT

4-2-2 Condiciones de aprobación de las obras de habilitación portuaria, etc.

CLASE	CONDICIONES DE APROBACION	LEYES APLICABLES	PORCENTAJE A CARGO DEL TESORO, PORCENTAJE DE SUBSIDIO, PORCENTAJE A CARGO DEL BENEFICIARIO (EJEC.)																
[Obras de habilitación portuaria] Obras de reparación (Control directo)	<p>1. Obras de habilitación portuaria que dentro de las siguientes hayan sido coordinadas entre el país y la administración del puerto</p> <p>(1) Clasificación del puerto objeto</p> <p>Islas principales: Puertos importantes especialmente designados, puertos importantes y puertos de refugio</p> <p>Hokkaido: Puertos importantes especialmente designados, puertos importantes, puertos regionales y puertos de refugio</p> <p>Islas lejanas: Puertos importantes, puertos de refugio</p> <p>Anami: Puertos importantes</p> <p>Okinawa: Puertos importantes, puertos regionales, puertos de refugio</p> <p>(2) Obras objeto</p> <p>Instalaciones marinas, instalaciones marginales, instalaciones de amarre, instalaciones de transporte al puerto</p> <p>Sin embargo, para los puertos de refugio de las islas principales, Hokkaido y Okinawa se excluyen las instalaciones de amarre y las instalaciones de transporte al puerto y para los puertos de refugio de Anami (islas lejanas) se excluyen las instalaciones de transporte al puerto.</p> <p>En cuanto a Hokkaido, Anami y Okinawa, aparte de las instalaciones citadas, será objeto los terrenos para las instalaciones portuarias</p> <p>(3) Política de aprobación</p> <p>a) Construcción y mejoramiento de instalaciones que sean básicas para el puerto</p> <p>b) Obras cuyas dimensiones sean notablemente grandes y además sea técnicamente difícil</p>	<p>Ley de Puertos</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>INSTALACIONES MARITIMAS</th> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>*1 6/10, 5,25/10, 5/10</td> <td>*1 6/10, 5,25/10, 5/10</td> <td>*1 6/10, 5,25/10, 5/10</td> <td>6/10</td> </tr> <tr> <td>5/10</td> <td>5/10</td> <td>5/10</td> <td>5/10</td> </tr> <tr> <td>2/3</td> <td>2/3</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	*1 6/10, 5,25/10, 5/10	*1 6/10, 5,25/10, 5/10	*1 6/10, 5,25/10, 5/10	6/10	5/10	5/10	5/10	5/10	2/3	2/3	-	-
INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO																
*1 6/10, 5,25/10, 5/10	*1 6/10, 5,25/10, 5/10	*1 6/10, 5,25/10, 5/10	6/10																
5/10	5/10	5/10	5/10																
2/3	2/3	-	-																
	<p>Leyes relativas a obras portuarias para el desarrollo de Hokkaido</p>	<p>Hokkaido (Art. 2, Art. 3 de la Ley relativa a las obras portuarias para el desarrollo de Hokkaido)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>INSTALACIONES MARITIMAS</th> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> <th>TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8/10</td> <td>8/10</td> <td>6/10</td> <td>6/10</td> <td>6/10</td> </tr> </tbody> </table>	INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS	8/10	8/10	6/10	6/10	6/10						
INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS															
8/10	8/10	6/10	6/10	6/10															
	<p>Ley de Promoción Islas Lejanas</p>	<p>Islas lejanas (Art. 7 y Art. 9 de la Ley de Promoción de Islas Lejanas y Art. 52 de la Ley de Puertos)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>INSTALACIONES MARITIMAS</th> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8/10</td> <td>8/10</td> <td>5,75/10</td> <td>5,75/10</td> </tr> </tbody> </table>	INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	8/10	8/10	5,75/10	5,75/10								
INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO																
8/10	8/10	5,75/10	5,75/10																
	<p>Medidas Especiales para la promoción y desarrollo del Archipiélago Anami</p>	<p>Anami (Art. 6 de la Ley de Medidas Especiales para la promoción y desarrollo del archipiélago de Anami y Art. 52 de la Ley de Puertos)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>INSTALACIONES MARITIMAS</th> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> <th>TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9/10</td> <td>9/10</td> <td>7,5/10</td> <td>7,5/10</td> <td>5,75/10</td> </tr> </tbody> </table>	INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS	9/10	9/10	7,5/10	7,5/10	5,75/10						
INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS															
9/10	9/10	7,5/10	7,5/10	5,75/10															
	<p>Medidas Especiales para la promoción y desarrollo de Okinawa</p>	<p>Okinawa (Art. 5, Art. 8 de la Ley de Medidas Especiales para la promoción y desarrollo de Okinawa)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>INSTALACIONES MARITIMAS</th> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> <th>TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9/10</td> <td>9/10</td> <td>9/10</td> <td>9/10</td> <td>9/10</td> </tr> </tbody> </table>	INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS	9/10	9/10	9/10	9/10	9/10						
INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS															
9/10	9/10	9/10	9/10	9/10															

CLASE	CONDICIONES DE APROBACION	LEYES APLICABLES	PORCENTAJE A CARGO DEL TESORO, PORCENTAJE DE SUBSIDIO, PORCENTAJE A CARGO DEL BENEFICIARIO (EJEC.)																									
	<p>2. Rutas de desarrollo y conservación</p> <p>(1) Rutas objeto</p> <p>(2) Política de aprobación</p> <p>a) Construcción y mejoramiento de las rutas de navegación fuera de la zona portuaria</p> <p>b) Deberá ser una ruta que contribuya a la promoción de conveniencias del transporte general.</p> <p>c) Otras relacionadas con la conservación de la ruta de navegación</p>	<p>Ley de Puertos</p>	<p>Todo el país (Cláusula 6 del Art. 43 y Cláusula 9 del Art. 43 de la Ley de Puertos)</p> <p>Instalaciones marinas 10/10</p>																									
	<p>3. Habilitación del ambiente marino</p> <p>(1) Objeto</p> <p>Región marítima de la zona portuaria y fuera de la zona portuaria</p> <p>(2) Política de aprobación</p> <p>Otras para realizar la limpieza de residuos flotantes y la recolección de los aceites marinos de origen desconocido en los mares interiores y bahías interiores donde la contaminación fuera especialmente notable para procurar la conservación del ambiente marítimo.</p>	<p>Medidas presupuestarias (Ley establecida por el Ministerio de Transportes)</p>	<p>Obras de control de contaminación marina en la zona portuaria y fuera de la zona portuaria 10/10</p>																									
Obras de reparación (Auxiliar)	<p>Obras de habilitación portuaria</p> <p>(1) Clasificación de puertos objeto</p> <p>Islas principales: Puertos importantes especialmente designados, puertos importantes, puertos regionales y puertos de refugio</p> <p>Hokkaido: Puertos importantes especialmente designados, puertos importantes, puertos regionales y puertos de refugio</p> <p>Islas lejanas: Puertos importantes, puertos regionales y puertos de refugio</p> <p>Aomori: Puertos importantes y puertos regionales</p> <p>Okinawa: Puertos importantes, puertos regionales y puertos de refugio</p> <p>(2) Obras objeto</p> <p>Igual que (Control directo)</p>	<p>Ley de Puertos</p>	<p>Islas Principales (Art. 42 y Art. 43 de la Ley de Puertos)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>INSTALACIONES MARITIMAS</th> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Puertos importantes especialmente designados</td> <td>5/10</td> <td>5/10</td> <td>5/10</td> <td>*1 5,25/10 *2 1/10</td> </tr> <tr> <td>Puertos importantes</td> <td>5/10</td> <td>5/10</td> <td>5/10</td> <td>5/10</td> </tr> <tr> <td>Puertos de regionales</td> <td>4/10</td> <td>4/10</td> <td>4/10</td> <td>4/10</td> </tr> <tr> <td>Puertos de refugio</td> <td>6/10</td> <td>6/10</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>*1. Habilitación de instalaciones de transporte al puerto mediante licencia según la Ley de Ferrocarriles Regionales</p> <p>*2. Los que se relacionan con la habilitación de instalaciones específicas.</p>		INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	Puertos importantes especialmente designados	5/10	5/10	5/10	*1 5,25/10 *2 1/10	Puertos importantes	5/10	5/10	5/10	5/10	Puertos de regionales	4/10	4/10	4/10	4/10	Puertos de refugio	6/10	6/10	-	-
	INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO																								
Puertos importantes especialmente designados	5/10	5/10	5/10	*1 5,25/10 *2 1/10																								
Puertos importantes	5/10	5/10	5/10	5/10																								
Puertos de regionales	4/10	4/10	4/10	4/10																								
Puertos de refugio	6/10	6/10	-	-																								
	<p>Obras de desarrollo y conservación</p> <p>(1) Rutas objeto</p> <p>(2) Política de aprobación</p> <p>a) Construcción y mejoramiento de las rutas de navegación fuera de la zona portuaria</p> <p>b) Deberá ser una ruta que contribuya a la promoción de conveniencias del transporte general.</p> <p>c) Otras relacionadas con la conservación de la ruta de navegación</p>	<p>Leyes relativas a obras portuarias para el desarrollo de Hokkaido</p>	<p>Hokkaido (Art. 2 de la Ley relativa a las obras portuarias para el desarrollo de Hokkaido)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>INSTALACIONES MARITIMAS</th> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE AL PUERTO</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> <th>TERMINOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Todas las clasificaciones de puertos</td> <td>7,75/10</td> <td>7,75/10</td> <td>5,75/10</td> <td>5,75/10</td> <td>5,75/10</td> </tr> </tbody> </table>		INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE AL PUERTO	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERMINOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS	Todas las clasificaciones de puertos	7,75/10	7,75/10	5,75/10	5,75/10	5,75/10													
	INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE AL PUERTO	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERMINOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS																							
Todas las clasificaciones de puertos	7,75/10	7,75/10	5,75/10	5,75/10	5,75/10																							
	<p>Obras de desarrollo y conservación</p> <p>(1) Rutas objeto</p> <p>(2) Política de aprobación</p> <p>a) Construcción y mejoramiento de las rutas de navegación fuera de la zona portuaria</p> <p>b) Deberá ser una ruta que contribuya a la promoción de conveniencias del transporte general.</p> <p>c) Otras relacionadas con la conservación de la ruta de navegación</p>	<p>Ley de Promoción de Islas Lejanas</p>	<p>Islas lejanas (Art. 9 de la Ley de Promoción de Islas Lejanas)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>INSTALACIONES MARITIMAS</th> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE AL PUERTO</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Todas las clasificaciones de puertos</td> <td>7,75/10</td> <td>7,75/10</td> <td>5,75/10</td> <td>5,75/10</td> </tr> </tbody> </table>		INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE AL PUERTO	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	Todas las clasificaciones de puertos	7,75/10	7,75/10	5,75/10	5,75/10															
	INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE AL PUERTO	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO																								
Todas las clasificaciones de puertos	7,75/10	7,75/10	5,75/10	5,75/10																								



CLASE	CONDICIONES DE APROBACION	LEYES APLICABLES	PORCENTAJE A CARGO DEL TESORO, PORCENTAJE DE SUBSIDIO, PORCENTAJE A CARGO DEL BENEFICIARIO (EDEC.) Anami (Art. 6 de la Ley de Medidas Especiales para la promoción y desarrollo del archipiélago de Anami)										
Mejoramiento parcial	Dentro de las obras que no constituyan la base dentro del proyecto de habitación portuaria y tenga el límite mínimo como para que forme una instalación de la zona del proyecto, las obras que pueden mostrar los efectos de las obras de pequeña escala y sean obras de modificación parcial de un proyecto total de un año simple de menos de alrededor de 120 millones de yenes en las Islas Principales y 80 millones de yenes en las Islas lejanas.	Medidas Especiales para la promoción y desarrollo del Archipiélago Anami	<table border="1"> <thead> <tr> <th>INSTALACIONES MARITIMAS</th> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> <th>TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9/10</td> <td>9/10</td> <td>7,25/10</td> <td>7,25/10</td> <td>5,75/10</td> </tr> </tbody> </table>	INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS	9/10	9/10	7,25/10	7,25/10	5,75/10
INSTALACIONES MARITIMAS	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS									
9/10	9/10	7,25/10	7,25/10	5,75/10									
Reparaciones	Dentro de las instalaciones portuarias donde se realice un buen control y conservación, que como regla sean los que se sometan a la modificación parcial de las instalaciones básicas en las cuales actualmente está causando inconvenientes o exista en un futuro cercano el temor de que se produzcan inconvenientes en sus funciones y sean además, obras que puedan extender el plazo en que se pierdan los efectos de las instalaciones cuando se toman las medidas expuestas.	Subsidio presupuestario	<table border="1"> <thead> <tr> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> <th>TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9/10</td> <td>8,75/10</td> <td>8,75/10</td> <td>8,75/10</td> </tr> </tbody> </table>	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS	9/10	8,75/10	8,75/10	8,75/10		
INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS										
9/10	8,75/10	8,75/10	8,75/10										
Obras de promoción del alto desarrollo de la utilización de los puertos	Se realizará en las zonas de promoción del alto desarrollo de la utilización de los puertos. Obras de habitación de tierras para el desarrollo portuario (o sea obras de espacio) y las obras de habitación de instalaciones de infraestructura de alto nivel	Subsidio presupuestario	<table border="1"> <thead> <tr> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> <th>TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9/10</td> <td>8,75/10</td> <td>8,75/10</td> <td>8,75/10</td> </tr> </tbody> </table>	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS	9/10	8,75/10	8,75/10	8,75/10		
INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS										
9/10	8,75/10	8,75/10	8,75/10										
Subsidio para estudios de obras portuarias	Dentro de los puertos que actualmente sean puertos importantes o puertos importantes designados, dentro de 3 años se hayan previsto planes nuevos o revisión o modificación parcial en relación a la elaboración del proyecto portuario. Los estudios deben concluirse dentro del año fiscal simple.	Subsidio presupuestario	<table border="1"> <thead> <tr> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> <th>TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9/10</td> <td>8,75/10</td> <td>8,75/10</td> <td>8,75/10</td> </tr> </tbody> </table>	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS	9/10	8,75/10	8,75/10	8,75/10		
INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS										
9/10	8,75/10	8,75/10	8,75/10										
Obras de habitación especial	Quando las instalaciones que se construyan por la ejecución de las obras correspondientes sean: 1) Obras que se presten para el uso del público en general 2) Obras para las cuales se haya propuesto que la administración del puerto o personas que no sea la administración del puerto se haga cargo de una suma equivalente al 30% del costo de las obras, para proveer aun más las obras	Subsidio presupuestario	<table border="1"> <thead> <tr> <th>INSTALACIONES MARGINALES</th> <th>INSTALACIONES DE AMARRE</th> <th>INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO</th> <th>TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9/10</td> <td>8,75/10</td> <td>8,75/10</td> <td>8,75/10</td> </tr> </tbody> </table>	INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS	9/10	8,75/10	8,75/10	8,75/10		
INSTALACIONES MARGINALES	INSTALACIONES DE AMARRE	INSTALACIONES DE TRANSPORTE AL PUERTO	TERRENOS PARA INSTALACIONES PORTUARIAS										
9/10	8,75/10	8,75/10	8,75/10										

\*1 Los relacionados con instalaciones específicas

Con respecto a Hokkaido, las Islas lejanas, Anami y Okinawa, se realizarán incluyendo dentro de las Islas Principales.

El monto que equivale al 30% del costo de las obras, serán obras independientes y con respecto al 70% se aplicará la Ley de Puertos.

CLASE	CONDICIONES DE APROBACION	LEYES APLICABLES	PORCENTAJE A CARGO DEL TESORO, PORCENTAJE DE SUBSIDIO, PORCENTAJE A CARGO DEL BENEFICIARIO (EJEC.)																																																		
Obras relacionadas con las Industrias	<p>Quando las instalaciones que se construyan por la ejecución de las obras correspondientes, en las obras que se ejecuten mediante la solicitud de los empresarios sobre la base de la Ley de Promoción de la Racionalización de Empresas son:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Obras que en el futuro se presta para el uso del público en general pero que durante un tiempo se utilice especialmente por empresarios específicos y además sean beneficiarios mediante el uso de las mismas</li> <li>2) Durante un tiempo se utilice especialmente por empresarios específicos y además sean beneficiarios mediante el uso de las mismas</li> <li>3) Obras en las que se estima que el grado los beneficiarios al 50% de todas las obras</li> <li>4) Por el momento, se fija como objeto las instalaciones marginales como las escolleras y las instalaciones marinas, etc.</li> </ol>	Ley de Promoción de la Racionalización de Empresas y la Ley de Puertos	<p>Ley de Puertos (Art. 42, Art. 43, Cláusula 5 Inciso 2 del Art. 55 de la Ley de Puertos)</p> <table border="1" data-bbox="272 439 384 1167"> <thead> <tr> <th>CLASIFICACION DE PUERTO</th> <th>PAIS</th> <th>ADMINISTRADOR DEL PUERTO</th> <th>BENEFICIARIOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Puertos importantes</td> <td>2,5/10</td> <td>2,5/10</td> <td>5/10</td> </tr> <tr> <td>Puertos regionales</td> <td>2/10</td> <td>3/10</td> <td>5/10</td> </tr> </tbody> </table> <p>Los beneficiarios se regirán por las medidas presupuestarias</p>	CLASIFICACION DE PUERTO	PAIS	ADMINISTRADOR DEL PUERTO	BENEFICIARIOS	Puertos importantes	2,5/10	2,5/10	5/10	Puertos regionales	2/10	3/10	5/10																																						
CLASIFICACION DE PUERTO	PAIS	ADMINISTRADOR DEL PUERTO	BENEFICIARIOS																																																		
Puertos importantes	2,5/10	2,5/10	5/10																																																		
Puertos regionales	2/10	3/10	5/10																																																		
Obras de instalaciones portuarias específicas	<p>1. Puertos para energía, puertos para aceros</p> <p>Las obras que se hayan coordinado entre el país y la administración del puerto dentro de las obras portuarias de los puertos importantes de las Islas Principales e Islas Lejanas y los puertos de Hokkaido, Anami y Okinawa que se hayan solicitado por los empresarios según la Ley de Promoción de la Racionalización de Empresas y que además se encuadre en uno de los siguientes numerales.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Obras de habilitación de instalaciones marinas y marginales que correspondan a la ampliación de la producción de las plantas de refinación de petróleo de gran escala</li> <li>(2) Obras de habilitación de instalaciones marinas y marginales que correspondan al almacenamiento de petróleo, sitios para la energía eléctrica conforme a los requerimientos nacionales necesarios para responder a la diversificación energética y suministro estable</li> <li>(3) Obras de habilitación de instalaciones marinas y marginales que correspondan a la ampliación de la producción de las plantas siderúrgicas de gran escala</li> </ol>	Ley de Promoción de la Racionalización de Empresas y la Ley de Puertos	<p>Islas Principales (Cláusula 5 Inciso 2 del Art. 55 de la Ley de Puertos)</p> <table border="1" data-bbox="552 472 647 1167"> <thead> <tr> <th>ITEMS</th> <th>PAIS</th> <th>ADMINISTRADOR DEL PUERTO</th> <th>BENEFICIARIOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Puerto para energía y aceros</td> <td>Menos de 2,5/10</td> <td>Menos de 2,5/10</td> <td>Más de 5/10</td> </tr> </tbody> </table> <p>Los beneficiarios se rigen por las medidas presupuestarias.</p> <p>(Puerto para energía y aceros)</p> <p>Instalaciones marítimas</p> <table border="1" data-bbox="783 439 927 1167"> <thead> <tr> <th></th> <th>PAIS</th> <th>ADMINISTRADOR DEL PUERTO</th> <th>BENEFICIARIOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hasta -1.3m de calado</td> <td>2,5/10</td> <td>2,5/10</td> <td>5/10</td> </tr> <tr> <td>De -1.3m hasta -1.9m</td> <td>1,25/10</td> <td>1,25/10</td> <td>7,5/10</td> </tr> <tr> <td>De -1.9m hasta -2.4m</td> <td>0,5/10</td> <td>0,5/10</td> <td>9/10</td> </tr> </tbody> </table> <p>Instalaciones marginales</p> <table border="1" data-bbox="983 685 1054 1167"> <thead> <tr> <th>PAIS</th> <th>ADMINISTRADOR DEL PUERTO</th> <th>BENEFICIARIOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2,5/10</td> <td>2,5/10</td> <td>5/10</td> </tr> </tbody> </table> <p>La relación entre el país y la administración del puerto para Hokkaido, islas lejanas, Anami y Okinawa se regirá por la Ley de Excepciones.</p> <p>Islas Principales (Art. 4 de la Ley de Medidas Especiales para habilitación de puertos específicos)</p> <table border="1" data-bbox="1158 551 1326 1167"> <thead> <tr> <th>ITEMS</th> <th>PAIS</th> <th>ADMINISTRADOR DEL PUERTO</th> <th>BENEFICIARIOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>4/10</td> <td>Hasta 6/10</td> <td>(2/10)</td> </tr> <tr> <td>Hokkaido</td> <td>6/10</td> <td>4/10</td> <td>(1/10)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6,75/10</td> <td>3,25/10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Okinawa</td> <td>8,55/10</td> <td>1,45/10</td> <td>(1/10)</td> </tr> </tbody> </table>	ITEMS	PAIS	ADMINISTRADOR DEL PUERTO	BENEFICIARIOS	Puerto para energía y aceros	Menos de 2,5/10	Menos de 2,5/10	Más de 5/10		PAIS	ADMINISTRADOR DEL PUERTO	BENEFICIARIOS	Hasta -1.3m de calado	2,5/10	2,5/10	5/10	De -1.3m hasta -1.9m	1,25/10	1,25/10	7,5/10	De -1.9m hasta -2.4m	0,5/10	0,5/10	9/10	PAIS	ADMINISTRADOR DEL PUERTO	BENEFICIARIOS	2,5/10	2,5/10	5/10	ITEMS	PAIS	ADMINISTRADOR DEL PUERTO	BENEFICIARIOS		4/10	Hasta 6/10	(2/10)	Hokkaido	6/10	4/10	(1/10)		6,75/10	3,25/10		Okinawa	8,55/10	1,45/10	(1/10)
ITEMS	PAIS	ADMINISTRADOR DEL PUERTO	BENEFICIARIOS																																																		
Puerto para energía y aceros	Menos de 2,5/10	Menos de 2,5/10	Más de 5/10																																																		
	PAIS	ADMINISTRADOR DEL PUERTO	BENEFICIARIOS																																																		
Hasta -1.3m de calado	2,5/10	2,5/10	5/10																																																		
De -1.3m hasta -1.9m	1,25/10	1,25/10	7,5/10																																																		
De -1.9m hasta -2.4m	0,5/10	0,5/10	9/10																																																		
PAIS	ADMINISTRADOR DEL PUERTO	BENEFICIARIOS																																																			
2,5/10	2,5/10	5/10																																																			
ITEMS	PAIS	ADMINISTRADOR DEL PUERTO	BENEFICIARIOS																																																		
	4/10	Hasta 6/10	(2/10)																																																		
Hokkaido	6/10	4/10	(1/10)																																																		
	6,75/10	3,25/10																																																			
Okinawa	8,55/10	1,45/10	(1/10)																																																		
	<p>2. Puertos de muelles exclusivos por materiales</p> <p>Son las obras que se ejecuten sobre la base de la Ley de Medidas Especiales de habilitación de instalaciones portuarias específicas que tiene como objeto los puertos de clasificación superior a los puertos importantes de las Islas Principales, Hokkaido y Okinawa (con la salvedad de que para Hokkaido y Okinawa se admiten los puertos regionales), con el propósito de explotar eficazmente los muelles mediante la especialización por materiales en el caso que se operen grandes volúmenes de cargas, transporte de renglones específicos.</p>	Ley de Medidas Especiales para la habilitación de instalaciones portuarias	<p>Entre paréntesis corresponde a las tarifas especiales de uso y se cobra como tarifa para la introducción de carga que deca embarcarse o la expedición de la carga descargada por la administración del puerto.</p> <p>2. Los valores de Hokkaido, los de arriba corresponden a las instalaciones de amarre y los de abajo a las instalaciones marinas y marginales.</p>																																																		

CLASE	CONDICIONES DE AFROBACION	LEYES APLICABLES	PORCENTAJE A CARGO DEL TESORO, PORCENTAJE DE SUBSIDIO, PORCENTAJE A CARGO DEL BENEFICIARIO (ETEC.)																		
Préstamo para recursos para la habilitación de muelles	<p>En el caso que dentro de las habilitaciones de muelles para contenedores o muelles para transbordadores que originariamente deban realizarse como obras públicas, las obras se realicen con la financiación de recursos de préstamos sin intereses para la habilitación de muelles y además con bonos regionales (bonos convertibles especiales) para que a través de la administración del puerto, el país cubra una parte de los costos de las obras.</p> <p>1. Muelle de contenedores para comercio exterior Se efectuará la habilitación del muelle para comercio exterior en los puertos que ostentan una posición especialmente preponderante para la promoción del comercio internacional.</p> <p>1) Las instalaciones construídas, se atenderán exclusivamente a las empresas con rutas de servicios regulares de carga o empresas de transporte portuario general.</p> <p>2) Debe estar establecido el plan de habilitación según el reglamento del Art. 5 de la Ley Aplicable.</p> <p>3) Las instalaciones que sean objeto de las inversiones del país, serán las instalaciones de amarre, fondeaderos al frente de las instalaciones de amarre, terrenos para muelle, los galpones y equipos de manipulación de cargas.</p> <p>2. Muelle de contenedores</p> <p>1) Están limitados a los puertos importantes.</p> <p>2) Las instalaciones que sean objeto del subsidio del país, deben estar establecidos en el proyecto relativo a la construcción dentro de los proyectos correspondientes a la publicación que establece la cláusula 3 del Art. 3 de la Ley de Puertos.</p> <p>3) El órgano empresarial privado, debe estar reconocido como adaptado a las normas que el Ministro de Transportes establezca por decreto.</p> <p>4) Las instalaciones que sean objeto del subsidio del país por este sistema, serán las instalaciones de amarre, fondeaderos al frente de las instalaciones de amarre, terrenos para muelle, galpones y equipos de manipulación de cargas.</p> <p>3. Muelle de transbordadores</p> <p>1) Están limitados a los puertos importantes.</p> <p>2) Las instalaciones que sean objeto del subsidio del país, deben estar establecidos en el proyecto relativo a la construcción dentro de los proyectos correspondientes a la publicación que establece la cláusula 7 del Art. 3 de la Ley de Puertos.</p> <p>3) La personería jurídica de beneficio público debe estar reconocido como adaptado a las normas que el Ministro de Transportes establezca por decreto.</p> <p>4) Las instalaciones que sean objeto del subsidio del país por este sistema, serán las instalaciones de amarre, fondeaderos al frente de las instalaciones de amarre, terrenos para muelle y el terminal de pasajeros.</p>	<p>Leyes relativas a la sucesión de las tareas de la empresa pública de muelles para comercio exterior</p> <p>Ley de Puertos</p> <p>Ley de Puertos</p>	<p>Muelle de contenedores para comercio exterior (Empresa pública)</p> <table border="1" data-bbox="367 672 510 828"> <tr> <td>PRESTAMO SIN INTERES DEL PAIS</td> <td>PRESTAMO SIN INTERES A LA ADMINISTRACION DEL PUERTO</td> <td>BONOS CONVERTIBLES ESPECIALES</td> <td>FINANCIACION A ARRENDATARIOS DEL MUELLE</td> </tr> <tr> <td>1/10</td> <td>1/10</td> <td>4/10</td> <td>4/10</td> </tr> </table> <p>Muelle de transbordadores (Empresa pública)</p> <table border="1" data-bbox="414 1164 526 1321"> <tr> <td>PRESTAMO SIN INTERES DEL PAIS</td> <td>PRESTAMO SIN INTERES A LA ADMINISTRACION DEL PUERTO</td> <td>INVERSIONES DE LA EMPRESA NAVIERA</td> <td>BONOS CONVERTIBLES ESPECIALES</td> <td>PRESTAMOS EN EL MERCADO</td> </tr> <tr> <td>1/10</td> <td>1/10</td> <td>1/10</td> <td>3/10</td> <td>4/10</td> </tr> </table>	PRESTAMO SIN INTERES DEL PAIS	PRESTAMO SIN INTERES A LA ADMINISTRACION DEL PUERTO	BONOS CONVERTIBLES ESPECIALES	FINANCIACION A ARRENDATARIOS DEL MUELLE	1/10	1/10	4/10	4/10	PRESTAMO SIN INTERES DEL PAIS	PRESTAMO SIN INTERES A LA ADMINISTRACION DEL PUERTO	INVERSIONES DE LA EMPRESA NAVIERA	BONOS CONVERTIBLES ESPECIALES	PRESTAMOS EN EL MERCADO	1/10	1/10	1/10	3/10	4/10
PRESTAMO SIN INTERES DEL PAIS	PRESTAMO SIN INTERES A LA ADMINISTRACION DEL PUERTO	BONOS CONVERTIBLES ESPECIALES	FINANCIACION A ARRENDATARIOS DEL MUELLE																		
1/10	1/10	4/10	4/10																		
PRESTAMO SIN INTERES DEL PAIS	PRESTAMO SIN INTERES A LA ADMINISTRACION DEL PUERTO	INVERSIONES DE LA EMPRESA NAVIERA	BONOS CONVERTIBLES ESPECIALES	PRESTAMOS EN EL MERCADO																	
1/10	1/10	1/10	3/10	4/10																	

CLASE	CONDICIONES DE ATRIBUCION	LEYES APLICABLES	PORCENTAJE A CARGO DEL TENDIDO, PORCENTAJE DE SUBSIDIO, PORCENTAJE A CARGO DEL BENEFICIARIO (EJEC.)																																															
<p>Obras de habilitación del ambiente portuario</p> <p>1. Instalación de áreas verdes, etc. Obras de construcción o modificación de instalaciones para la habilitación del ambiente portuario de las playas, áreas verdes, plazas, plantaciones, lugar de descanso, etc.</p> <p>2. Instalaciones de disposición de desperdicios, etc. (1) Muros protectores de rellanamiento con desperdicios Son las obras de construcción o mejoramiento de muros protectores para el rellanamiento y disposición de desperdicios y satisfagan las siguientes condiciones. (a) Debe ser relativamente poca la proporción de los desperdicios industriales. (b) Debe ser difícil el aseguramiento de los lugares para disposición de desperdicios fuera de los muros de protección correspondiente. (c) La capacidad de disposición por cada lugar debe ser relativamente grande. (2) Instalaciones para el procesamiento de desperdicios marinos Obras para la construcción o mejoramiento de instalaciones para la recepción, instalación de incineración e instalación de trituración para procesar los desperdicios producidos por las embarcaciones e instalaciones para el mantenimiento de las buenas condiciones de las instalaciones portuarias por la abastecimiento que controle el puerto y los desperdicios recolectados por las actividades de control de contaminación dentro del área portuaria.</p> <p>(3) Construcción de barcos de limpieza Obras de construcción de los barcos para la limpieza que sean necesarios para limpiar los residuos flotantes dentro del área del puerto. Sin embargo, serán barcos para tareas de limpieza y a razón de 1 unidad por puerto. (4) Tratamiento de barcos hundidos y radiados Obras para tratar los barcos hundidos o radiados de propulsión desconocidos dentro del área del puerto.</p>	<p>Ley de Puertos, Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido y Ley de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa</p> <p>- Ley de Puertos - Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido - Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa - Obras relativas al control de la contaminación - Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido - Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa - Obras relativas al control de la contaminación - Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido - Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa - Obras relativas al control de la contaminación</p> <p>Subsidio presupuestario (Ley de Puertos)</p> <p>Subsidio presupuestario (Ley de Puertos)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>REGION</th> <th>ARTICULOS DE LAS LEYES APLICABLES</th> <th>AREAS VERDES</th> <th>TERRIENOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Islas Principales Islas Lejanas</td> <td>Art. 43 de la Ley de Puertos</td> <td>5/10</td> <td>* 3/10</td> </tr> <tr> <td>Hokkaido</td> <td>Art. 2 de la Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido</td> <td>5/10</td> <td>* 3/10</td> </tr> <tr> <td>Okinawa</td> <td>Art. 5 de la Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa</td> <td>6/10</td> <td>* 4/10</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>REGION</th> <th>ARTICULOS DE LAS LEYES APLICABLES</th> <th>PAIS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Islas Principales Islas Lejanas</td> <td>Art. 43 de la Ley de Puertos</td> <td>Dentro de 2,5/10</td> </tr> <tr> <td>Hokkaido</td> <td>Art. 2 de la Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido</td> <td>2,5/10</td> </tr> <tr> <td>Okinawa</td> <td>Art. 5 de la Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa</td> <td>3/10</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sin embargo, con respecto a los muros de protección para rellanamiento de desperdicios que se habiliten sobre la base del Proyecto de Control de Contaminación, puede elevarse la proporción del subsidio a 1/2 conforme a la Ley Relativa a las Medidas Especiales del presupuesto nacional correspondiente a las obras relativas a la prevención de contaminación. Se incluye la habilitación de plantas de disposición de zona amplia.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>REGION</th> <th>ARTICULOS DE LAS LEYES APLICABLES</th> <th>PAIS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Islas Principales Islas Lejanas</td> <td>Art. 43 de la Ley de Puertos</td> <td>Dentro de 2,5/10</td> </tr> <tr> <td>Hokkaido</td> <td>Art. 2 de la Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido</td> <td>2,5/10</td> </tr> <tr> <td>Okinawa</td> <td>Art. 5 de la Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa</td> <td>3/10</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sin embargo, con respecto a las instalaciones de procesamiento de desperdicios marinos que correspondan a las obras de prevención de contaminación que se realicen sobre la base del Proyecto de Control de Contaminación, se aplicará la Ley Relativa a las Medidas Especiales del presupuesto nacional con respecto a las obras de prevención de contaminación y puede elevarse la proporción del subsidio a 1/2.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>REGION</th> <th>PAIS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Islas Principales, Hokkaido, Okinawa</td> <td>2,5/10</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>REGION</th> <th>PAIS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Islas Principales, Hokkaido, Okinawa</td> <td>1/3</td> </tr> </tbody> </table>	REGION	ARTICULOS DE LAS LEYES APLICABLES	AREAS VERDES	TERRIENOS	Islas Principales Islas Lejanas	Art. 43 de la Ley de Puertos	5/10	* 3/10	Hokkaido	Art. 2 de la Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido	5/10	* 3/10	Okinawa	Art. 5 de la Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa	6/10	* 4/10	REGION	ARTICULOS DE LAS LEYES APLICABLES	PAIS	Islas Principales Islas Lejanas	Art. 43 de la Ley de Puertos	Dentro de 2,5/10	Hokkaido	Art. 2 de la Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido	2,5/10	Okinawa	Art. 5 de la Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa	3/10	REGION	ARTICULOS DE LAS LEYES APLICABLES	PAIS	Islas Principales Islas Lejanas	Art. 43 de la Ley de Puertos	Dentro de 2,5/10	Hokkaido	Art. 2 de la Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido	2,5/10	Okinawa	Art. 5 de la Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa	3/10	REGION	PAIS	Islas Principales, Hokkaido, Okinawa	2,5/10	REGION	PAIS	Islas Principales, Hokkaido, Okinawa	1/3
REGION	ARTICULOS DE LAS LEYES APLICABLES	AREAS VERDES	TERRIENOS																																															
Islas Principales Islas Lejanas	Art. 43 de la Ley de Puertos	5/10	* 3/10																																															
Hokkaido	Art. 2 de la Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido	5/10	* 3/10																																															
Okinawa	Art. 5 de la Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa	6/10	* 4/10																																															
REGION	ARTICULOS DE LAS LEYES APLICABLES	PAIS																																																
Islas Principales Islas Lejanas	Art. 43 de la Ley de Puertos	Dentro de 2,5/10																																																
Hokkaido	Art. 2 de la Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido	2,5/10																																																
Okinawa	Art. 5 de la Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa	3/10																																																
REGION	ARTICULOS DE LAS LEYES APLICABLES	PAIS																																																
Islas Principales Islas Lejanas	Art. 43 de la Ley de Puertos	Dentro de 2,5/10																																																
Hokkaido	Art. 2 de la Ley Relativa a las Obras Portuarias para el Desarrollo de Hokkaido	2,5/10																																																
Okinawa	Art. 5 de la Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Promoción y Desarrollo de Okinawa	3/10																																																
REGION	PAIS																																																	
Islas Principales, Hokkaido, Okinawa	2,5/10																																																	
REGION	PAIS																																																	
Islas Principales, Hokkaido, Okinawa	1/3																																																	

PORCENTAJE A CARGO DEL TESORO, PORCENTAJE DE SUBSIDIO, PORCENTAJE A CARGO DEL BENEFICIARIO (EJEC.)	
<p>CLASE</p>	<p>CONDICIONES DE APROBACION:</p> <p>(a) Medida de plazo limitado de 4 años, cuyo primer año es el año fiscal 1974.</p> <p>(b) Puertos con más de 30 unidades en total entre barcos hundidos y radiados existentes y barcos hundidos y radiados ya tratados.</p> <p>(c) Los que tengan un plan de tratar más de 10 unidades de barcos hundidos o radiados por año en cada puerto.</p> <p>(5) Acumulación de materiales para el control de contaminación del puerto</p> <p>Caras de acumulación de vallas de aceite que son materiales para prevención y eliminación de contaminaciones en el puerto.</p> <p>(a) Medida de plazo limitado de 2 años, cuyo primer año es el año fiscal 1975.</p> <p>(b) Volumen de acumulación de vallas de aceite que se haya obligado por la Ley de Prevención de contaminación marítima.</p> <p>(c) Volumen de acumulación de vallas de aceite necesarios para los barcos de la administración del puerto</p>
<p>Instalaciones de prevención de contaminación del mar con el aceite</p>	<p>Subsidio presupuestario (Ley de Puertos)</p>
<p>Obras de medidas de prevención de contaminación del puerto</p>	<p>- Ley relativa a la prevención de la contaminación marina y mineros marítimos</p> <p>- Ley de ejecución de medidas especiales para la prevención y destrucción de Okinawa</p>
<p>REGION</p>	<p>PAIS</p>
<p>Islas Principales, Hokkaido, Okinawa</p>	<p>1/4</p>
<p></p>	<p>3/10</p>
<p>REGION</p>	<p>ARTICULOS DE LAS LEYES APLICABLES</p>
<p>Islas Principales, Hokkaido</p>	<p>Art. 36 de la Ley Relativa a la prevención de contaminación marina y mineros marítimos</p>
<p>Okinawa</p>	<p>Art. 2 de la Ley de Ejecución de Medidas Especiales para la Prevención y Desarrollo de Okinawa</p>
<p>Obras de medidas de prevención de contaminación del puerto</p>	<p>- Relación del subsidio del tesoro 1/2</p> <p>Sin embargo, en el caso que el empresario se haga cargo de una parte de los costos de las obras conforme a la Ley de Aportaciones de Impuestos para el costo de las obras de prevención de contaminación, será objeto del subsidio del tesoro el monto que resulte de restar el monto de aporte del empresario del costo de las obras correspondientes.</p>

PORCENTAJE A CARGO DEL TESORO, PORCENTAJE DE SUBSIDIO, PORCENTAJE A CARGO DEL BENEFICIARIO (EIBC.)							
CLASE	CONDICIONES DE APROBACION	LEYES APLICABLES					
		AREA DE 3 GRANDES CIUDADES			REGIONES DEL INTERIOR		
		PAIS	ADMINISTRACION DEL PUERTO	PAIS	ADMINISTRACION DEL PUERTO	PAIS	ADMINISTRACION DEL PUERTO
(Obras privadas) Obras de habilitación de energía de instalaciones de base para el alto desarrollo de la utilización de los puertos	Obras de instalaciones que se mencionan en los siguientes numerales que se realice integralmente como habilitación de instalaciones públicas por el puerto que realice la administración regional para procurar el alto desarrollo de las funciones del puerto y esté autorizado por el Ministro de Transportes. (1) Instalaciones de base para el transporte (Incluso las instalaciones del No 6 de la Ley de Reactivación de Iniciativas Privadas) (2) Instalaciones de base para el transporte (Incluso las instalaciones del No 5 de la Ley de Reactivación de Iniciativas Privadas) (3) Instalaciones de uso común tales como los caminos, áreas verdes, plazas, playas de estacionamiento, terrapienes artificiales, etc. anexas a las instalaciones de (1) y (2) citados anteriormente.	2,5%	2,5%	5,0%	5,0%	2,5%	7,5%
Obras de desarrollo urbano privado específicos (obras con préstamos de recursos para desarrollo portuario)	Instalaciones que se describen en los siguientes numerales de la zona de proyecto urbano en las regiones que exceptúe el sector central del área portuaria y que hayan sido reconocidas como obras de desarrollo urbano privado específico. (1) Instalaciones públicas (caminos, áreas verdes e instalaciones de amure, etc.) (2) Instalaciones para uso colectivo, etc. (terraplenes artificiales, playas de estacionamiento y salas para fines múltiples, etc.)	* (3,3%)	*	(1,7%)	** (3,75%)	** (3,75%)	(7,5%)
Obras de habilitación integral de las funciones portuarias	Instalaciones que se describen en los siguientes numerales y se invierten en los puertos de clasificación superior a puertos importantes, sobre la base de la política de desarrollo y habilitación de la región de desarrollo portuario específico que se especifica en el Art. 8 de la Ley de Reactivación de Iniciativas Privadas o sobre la base del Proyecto Básico elaborado por la administración del puerto. (1) Instalaciones de utilidad portuaria (terminal de pasajeros, plaza de eventos, etc.) (2) Instalaciones de intercambio internacional (Instalaciones para congresos internacionales, instalaciones para exposiciones internacionales, etc.) (3) Instalaciones básicas para tareas portuarias (Instalaciones para tareas portuarias, etc.) (4) Obras (instalaciones comerciales, instalaciones para funciones portuarias, etc.)						

\*: En el caso de autoridad otorgante    \*\*: En el caso de autoridad no otorgante

Además, con respecto a las instalaciones específicas de la Ley de Reactivación de Iniciativas Privadas, en las regiones del interior se aplicará el mismo porcentaje de subsidio que para el área de las 3 grandes ciudades.

Financiación con intereses más bajos que los intereses de inversiones en bienes  
(Préstamos sin intereses desde la cuenta especial para puertos  
Bonos con garantía del gobierno  
Inversiones y financiaciones del gobierno (Banco de Desarrollo, etc.)

Aportes o financiación con intereses más bajos que el Banco de Desarrollo del Japón, Fondo de Desarrollo del Noroeste de Hokkaido y Fondo de Financiación para la Promoción y Desarrollo de Oshinawa.

[Sobre el VII Plan Quinquenal de Habilitación Portuaria]

1. Debido a que los puertos son infraestructuras importantes de apoyo para las diversas actividades del transporte, industria y la vida de la población y su habilitación son imprescindibles para el desarrollo socioeconómico sano, debe considerarse suficientemente la conservación del ambiente en el puerto y sus alrededores para satisfacer los requisitos de las exigencias hacia la racionalización del transporte de carga, elevación de la estabilidad del transporte marítimo, aseguramiento estable de diversos recursos que dependen del extranjero, la habilitación de las instalaciones de la infraestructura para la promoción regional, la formación del espacio para una vida confortable y el alto desarrollo de la utilización de los puertos. Además, con el propósito de continuar enérgicamente y planificadamente la ejecución de la habilitación portuaria aprovechando el potencial dinámico privado, se ha decidido invertir un monto total de 4.400.000 millones de yenes (Incluso 790.000 millones de yenes de gastos de ajuste.) durante los 5 años a partir del año fiscal 1986 para la habilitación portuaria, incluyendo las obras relativas a los siniestros, las obras independientes que realicen los organismos públicos regionales y la habilitación de instalaciones funcionales del puerto. Dentro de esta suma, está previsto invertir un monto total de 2.550.000 millones de yenes en obras de habilitación portuaria (Excluyendo los que se cubren con los gastos de ajuste) que se realicen por el país o la administración portuaria, con el aporte de la totalidad o parte de los gastos necesarios, otorgando subsidios o otorgando préstamos sin intereses.

(Referencia)

Resumen del VII Plan Quinquenal de Habilitación Portuaria (Decidido en sesión del gabinete del 28 de noviembre de 1986)

(1) Período del proyecto Entre los años fiscales 1986 - 1990

(2) Monto de inversiones

Obras de habilitación portuaria	2.550.000 millones de yenes
Obras relativas a siniestros y obras regionales independientes	480.000 millones de yenes
Obras de habilitación de instalaciones funcionales del puerto	580.000 millones de yenes
Gastos de ajuste	790.000 millones de yenes
Total	4.400.000 millones de yenes

(3) Volumen de las obras de habilitación portuaria

- ① Habilitación portuaria en correspondencia al alto desarrollo de la distribución física  
360.000 millones de yenes
- ② Habilitación del puerto y rutas de navegación para elevar la estabilidad del transporte marítimo  
470.000 millones de yenes
- ③ Habilitación portuaria para el suministro estable de los recursos tales como la energía, etc.  
170.000 millones de yenes

④	Habilitación portuaria que sirva como infraestructura para la promoción industrial regional	510.000 millones de yenes
⑤	Habilitación portuaria tendiente a la formación del espacio de vida confortable	870.000 millones de yenes
⑥	Habilitación portuaria tendiente al alto desarrollo de la utilización del espacio	140.000 millones de yenes
⑦	Habilitación de la tecnología para promover la normal habilitación portuaria	30.000 millones de yenes
	Total	2.550.000 millones de yenes

2. Con respecto a las condiciones de progreso del VII Plan Quinquenal de Habilitación Portuaria, se estima que entre el costo de las obras del año fiscal 1986 (471.400 millones de yenes), el costo de las obras del año fiscal 1987 (573.200 millones de yenes) y la estimación del costo de las obras del año fiscal 1988, se logre un avance del 63,1% contra los 2.550.000 millones de yenes del monto proyectado de las obras de habilitación portuaria.



[Habilitación de los Puertos]

(1) Condición de habilitación de los puertos

Costo de las obras por solicitud de habilitación portuaria

(Unidad: 100 millones de yenes)

POR SOLICITUD	VII PLAN QUINQUENAL DE HABILITACION PORTUARIA (1986-90)	AÑO FISCAL 1986	AÑO FISCAL 1987	GRADO DE PROGRESO
Obras de habilitación portuaria				%
I. Habilitación portuaria para el alto desarrollo de la distribución física	3.600	471	613	30,1
II. Habilitación portuaria y rutas de navegación para la elevación de estabilidad del transporte marítimo	4.700	1.030	970	42,6
III. Habilitación portuaria para el suministro estable de recursos como la energía	1.700	298	342	37,6
IV. Habilitación portuaria que sirva de infraestructura de promoción industrial regional	5.100	1.092	827	37,6
V. Habilitación portuaria que tienda a la formación del espacio de vida confortable	8.700	1.528	1.539	35,3
VI. Habilitación portuaria que tienda al alto progreso de la utilización del espacio	1.400	250	298	39,1
VII. Habilitación de la tecnología para promover la normal habilitación portuaria	300	45	46	30,3
Subtotal	25.500	4.714	4.635	36,7
Obras relativas a siniestros y obras independientes regionales	4.800	877	864	36,3
Obras de habilitación de instalaciones funcionales portuarias	5.800	474	500	16,8
Costos de ajuste	7.900	---	---	---
Total	44.000	6.065	5.999	27,4

Nota (1) El monto del VII Plan Quinquenal de Habilitación Portuaria corresponde a lo aprobado en sesión del gabinete (28 de noviembre de 1986).

(2) El monto del año fiscal 1986 es según presupuesto realizado y del año fiscal 1987 corresponde al presupuesto inicial.

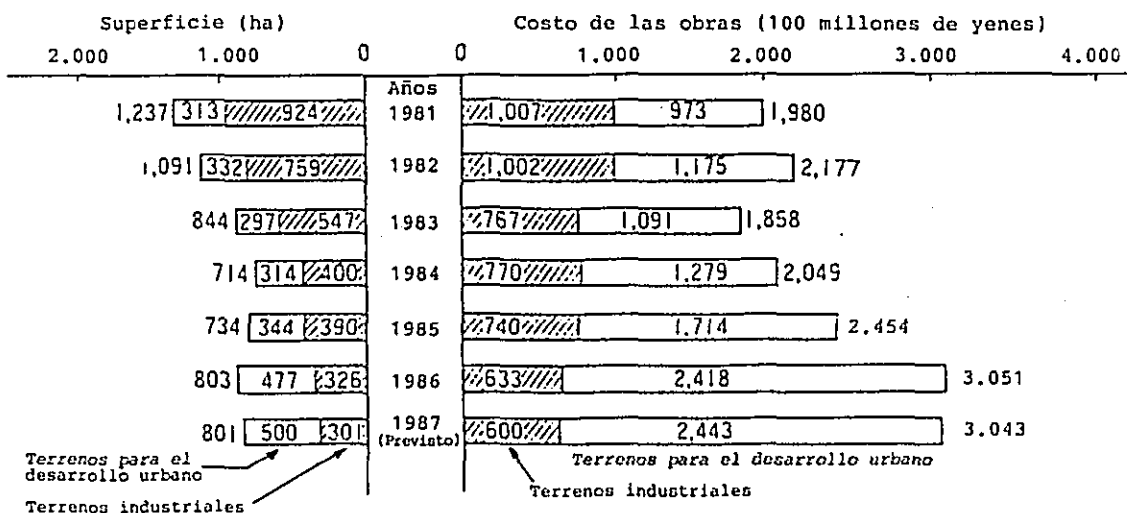
(3) Los valores de las obras relativas a siniestros y obras regionales independientes son estimados.

Costo de las obras de habilitación de instalaciones funcionales del puerto  
(Unidad: 100 millones de yenes)

INSTALACIONES	7º PLAN QUINQUENAL (Años 1986 - 1990)		AÑO FISCAL 1986		AÑO FISCAL 1987 (PREVISTO)		GRADO DE PRO- GRESO HASTA EL AÑO 1987 (BASADO EN EL COSTO OBRAS)
	CANTIDAD	COSTO DE OBRAS	CANTIDAD	COSTO DE OBRAS	CANTIDAD	COSTO DE OBRAS	
Cobertizos	127 cps.	482	18,4 cps.	75	25,3 cps.	104	37,1%
Máquinas de manipulación de cargas	46,8 u.	397	8,9 u.	76	8,7 u.	70	36,8
Remolcadores	6 u.	15	1,0 u.	3	2,0 u.	6	60,0
Terrenos p/muelles (m <sup>2</sup> )	12.262.000	2,303	1.595.000	319	1.786.000	411	31,7
Depósito de maderas	3 lug.	3	2 lug.	1	0 lug.	0	33,3
Items de ajuste	--	300	--	--	--	--	--
Total	--	3.500	--	474	--	591	30,4

Nota: Las obras de habilitación de instalaciones funcionales del puerto, son las obras que se realizan para habilitar las instalaciones detalladas arriba para adaptarse a las instalaciones básicas como los rompeolas, atracaderos, etc. para que pueda desarrollar las funciones del puerto en forma eficiente.

(2) Condiciones de realización de las obras de desarrollo de terrenos de la zona ribereña



Nota (1) Las obras de desarrollo de terrenos ribereños, son las obras de desarrollo de terrenos por organismos públicos regionales para contribuir al desarrollo equilibrado del territorio nacional en la zona ribereña.

(2) No solamente se trata del desarrollo de terreno ganado al mar, sino que incluyen los desarrollos de terrenos existentes.

Planes quinquenales de habilitación portuaria

	PRIMER PLAN	SEGUNDO PLAN	TERCER PLAN
1. Período del plan	1961 - 1965	1965 - 1969	1968 - 1972
2. Detalles del plan			
(A) Monto de inversión	250.000M yenes	650.000M yenes	1.030.000M yenes
(B) Monto invertido real	209.600M yenes (1961 - 1964)	289.500M yenes (1965 - 1967)	502.100M yenes (1968 - 1970)
Grado de realización (B)/(A)	83,8%	44,5%	48,7%

	CUARTO PLAN	QUINTO PLAN	SEXTO PLAN
1. Período del plan	1971 - 1975	1976 - 1980	1981 - 1985
2. Detalles del plan			
(A) Monto de inversión	2.100.000M yenes	3.100.000M yenes	4.260.000M yenes
(B) Monto invertido real	1.663.700M yenes (1971 - 1975)	2.415.100M yenes (1976 - 1980)	2.881.500M yenes (1981 - 1985)
Grado de realización (B)/(A)	79,2%	77,9%	67,6%

	SEPTIMO PLAN
1. Período del plan	1986 - 1990
2. Detalles del plan	
(A) Monto de inversión	4.400.000M yenes
(B) Monto invertido real	
Grado de realización (B)/(A)	

5. SOBRE LOS EFECTOS ECONOMICOS QUE LA HABILITACION PORTUARIA BRINDA A LA REGION (Tomando como ejemplo el caso del Puerto de Tokyo)

- Extracto del "Estudio Económico de la Zona del Puerto de Tokyo, 1985" (Estudio General Nomura)

5-1 Efectos Económicos Fundamentales del Puerto de Tokyo

Los resultados estimados de los efectos económicos que obtiene la ciudad metropolitana por el uso del Puerto de Tokyo, se describirá en torno el sistema integral de la zona ribereña lindera que se considera relativamente razonable desde el aspecto del alcance de la estimación y alcance geográfico. Los resultados de la estimación corresponden al año 1984.

- (1) Efectos fundamentales de las industrias relacionadas con el puerto
- Las especialidades que sean objeto de las industrias relacionadas con el puerto, son el transporte acuático, empresas de almacenes, servicios asociados con el transporte (excepto las agencias de turismo). Dentro de estas actividades, se han estimado los efectos económicos de las industrias relacionadas con el Puerto de Tokyo, buscando el vínculo de cada región con el Puerto de Tokyo. El grado del vínculo con el Puerto de Tokyo es de 100% cuando se ubique dentro de la zona ribereña, mientras que los establecimientos ubicados fuera de esa zona y dentro de la ciudad metropolitana, se ha obtenido el coeficiente de las ventas por región relacionadas con el Puerto de Tokyo de acuerdo con los resultados de las encuestas, para que ese sea el grado del vínculo.

Aunque los resultados son los que se detallan en el cuadro siguiente, las industrias relacionadas con el puerto en el Puerto de Tokyo han logrado aproximadamente 54.000 empleos y aproximadamente 470.000 millones de yenes de valor agregado. Esto equivale respectivamente al 0,7% y 1,1% del total de la ciudad metropolitana. (Según los resultados de los otros métodos, en relación al empleo dentro del total para la ciudad metropolitana, resulta entre 0,6% según el método superpuesto de distribución física a 0,8% según el método integral de la zona ribereña amplia. En cuanto al valor agregado, corresponde respectivamente entre 0,9 - 1,1%. A continuación, la cifra menor corresponde al método superpuesto de distribución física y la cifra mayor al sistema integral en el caso que se considere la zona ribereña amplia.)

Efectos Económicos fundamentales de industrias relacionadas con el puerto

	Cantidad de empleados  Personas	Ingreso de empleados  100 mill. de yenes	Valor agregado  100 mill. de yenes	Impuestos regionales (Empresas) 100 mill. de yenes
Transporte acuático	14.850	534	1.296	
Empresas de almacenes	9.990	435	1.099	207
Servicios asociados con el transporte	28.960	1.180	2.304	
Total	53.800	2.149	4.699	207
Proporción dentro del total de Tokyo	0,7%	0,8%	1,1%	1,1%
Total de la Ciudad de Tokyo	7.573.600	280.400	433.328	19.567

(2) Efectos fundamentales de las industrias dependientes del puerto

Con respecto a las industrias dependientes del puerto, en el caso del método integral, las especialidades que sean objeto son las actividades que dependen de la distribución física o las que reciben los beneficios por estar ubicados en las zonas ribereñas. Dentro de las empresas que se encuentran dentro de la zona ribereña, se consideran las empresas manufactureras, el comercio, la construcción, las instituciones financieras, seguro y empleos públicos. Fuera de la zona ribereña, se consideran las empresas manufactureras y el comercio.

Los resultados son tal como se describe en el siguiente cuadro, creandose aproximadamente 240.000 empleados con un valor agregado de aproximadamente 1.800.000 millones de yenes. Esto equivale respectivamente al 3,1% y 4,1% del total de la ciudad de Tokyo. (Según otros métodos, se ha estimado entre 2,5 - 4,6% para los empleados y entre 3,5 - 5,9% para el valor agregado)

Efectos fundamentales de las industrias dependientes del puerto

	Cantidad de empleados  Personas	Ingreso de empleados  100 mill. de yenes	Valor agregado  100 mill. de yenes	Impuestos regionales (Empresas) 100 mill. de yenes
Industria manufacturera Materiales básicos	127.500	6.093	10.660	199
Elaboración y armado	43.960	1.993	2.915	50
Relativo a la vida	32.660	1.353	1.764	319
Comercio	29.380	1.340	2.019	114
Construcción	2.170	95	130	8
Institución financiera	0	0	0	0
Seguros	0	0	0	0
Empleos públicos	1.820	89	97	0
Total	237.490	10.963	17.585	690
Proporción dentro del total de Tokyo	3,1%	3,9%	4,1%	3,5%
(Total de Tokyo)	7.573.600	280.400	433.328	19.567

(3) Resumen de los efectos fundamentales

De acuerdo con los detalles citados arriba, el resumen de los efectos fundamentales son los siguientes.

- Cantidad de empleados ..... Aprox. 290.000 personas (Equivalente al 3,8% del total de Tokyo. Entre 3,1% - 5,4% por otros métodos)
- Ingresos de empleados ..... Aprox. 1.300.000 millones de yenes (Idem 4,7%. 3,7% - 6,5% por otros métodos)
- Valor agregado ..... Aprox. 2.200.000 millones de yenes (Idem 5,1%. 4,4% - 7,1% por otros métodos)
- Impuestos regionales pagados ... Aprox. 90.000 millones de yenes (Idem 4,6%. 3,7% - 6,9% por otros métodos)

Resultados estimados de los efectos fundamentales

	Cantidad de empleados  Personas	Ingreso de empleados  100 mill. de yenes	Valor agregado  100 mill. de yenes	Impuestos regionales (Empresas) 100 mill. de yenes
Industrias relacionadas con el puerto	53.800	2.149	4.699	207
Industrias dependientes del puerto	237.490	10.963	17.585	690
Total	291.290	13.112	22.284	897
Proporción dentro del total de Tokyo	3,8%	4,7%	5,1%	4,6%
(Total de Tokyo)	7.573.600	280.400	433.325	19.567

[Referencia]

	Cantidad de empleados  Personas	Ingreso de empleados  100 mill. de yenes	Valor agregado  100 mill. de yenes	Impuestos regionales (Empresas) 100 mill. de yenes
<u>Método superpuesto de distribución física</u>				
Industrias relacionadas con el puerto	44.490	1.680	4.065	199
Industrias dependientes del puerto	189.850	8.786	14.978	526
Total	234.340	10.466	19.043	725
Proporción dentro del total de Tokyo	3,1%	3,7%	4,4%	3,7%
<u>En el caso de la zona ribereña amplia por el método integral</u>				
Industrias relacionadas con el puerto	57.930	2.359	5.022	220
Industrias dependientes del puerto	348.950	15.945	25.644	1.134
Total	406.880	18.304	30.686	1.354
Proporción dentro del total de Tokyo	5,4%	6,5%	7,1%	6,9%

## 5-2 Efectos multiplicadores económicos debidos a las industrias vinculadas e industrias dependientes del puerto de Tokyo

En grandes rasgos, los efectos multiplicadores económicos pueden captarse desde dos aspectos. En primer término, pueden mencionarse los efectos multiplicadores debido los bienes o servicios que las industrias vinculadas o dependientes del Puerto de Tokyo adquieren de otras industrias como demandas intermedias o inversiones en instalaciones. En segundo término, están los efectos multiplicadores de los ingresos de los empleados que hayan obtenido como efecto económico fundamental del Puerto de Tokyo, los cuales crean las fuentes de consumo.

### (1) Efectos multiplicadores que las demandas intermedias y las inversiones en instalaciones ejercen sobre otras industrias

Para la estimación de las demandas intermedias e inversiones en instalaciones de las industrias vinculadas y dependientes del Puerto de Tokyo, se realizan las encuestas para obtener la relación de los pedidos realizados dentro de la ciudad metropolitana cuyo factor se multiplica con el monto de venta estimado a partir de los efectos fundamentales de diversas actividades.

Para determinar las industrias que reciben los efectos multiplicadores económicos, se establecen las siguientes industrias en las cuales los gastos ejercen sus efectos.

- Contratación y subcontratación, adquisición de materias primas, inversiones en instalaciones (parte de maquinarias) → Industrias manufactureras
- Agua corriente, electricidad, combustible → Empresas de suministro de electricidad, gas, agua corriente, calor
- Terrenos, edificios, arriendo de máquinas, reparación de edificios y maquinarias → Prestación de servicios a los establecimientos
- Gastos de venta, gastos de comunicaciones, gastos generales → Comercio mayorista y minorista
- Intereses a pagar, seguro → Instituciones financieras, compañías de seguro
- Inversiones en instalaciones (parte de construcción → Empresas constructoras

Del detalle indicado, puede calcularse la demanda intermedia primaria. Además, en las industrias que hayan recibido estas nuevas demandas, se generan las demandas intermedias secundarias y en forma similar se van extendiendo los efectos. Para calcular cuantitativamente estos efectos, se ha establecido el coeficiente multiplicador (coeficiente de extensión) sobre la base de varias hipótesis y se calculó el efecto multiplicador final.

Los resultados calculados por el método integral, corresponden al aumento de aproximadamente 120.000 empleos y al aumento del valor agregado de aproximadamente 1.000.000 millones de yenes. (Por otros métodos, equivalen a un aumento de aproximadamente 110.000 - 200.000 personas y 1.000.000 - 1.400.000 millones de yenes respectivamente)



(2) Efectos que la demanda de consumo de los empleados ejercen sobre el comercio mayorista y minorista de la ciudad metropolitana

Los efectos de los ingresos que hayan obtenido los empleados de las industrias vinculadas o dependientes del Puerto de Tokyo que se extienden como efectos de la demanda de consumo, se calcula de la siguiente manera. A través de las encuestas se obtiene el coeficiente de los residentes en la ciudad metropolitana por cada actividad, se buscan las tendencias de consumo sobre la base del informe anual de los estudios de consumo hogareño y se multiplica con los ingresos de los empleados que se haya calculado en la parte de los efectos fundamentales y efectos multiplicadores para obtener las demandas de consumo de la ciudad metropolitana. Al suponerse que estas demandas de consumo, generan a su vez otras demandas de consumo que se van multiplicando, para este caso también se ha establecido el coeficiente multiplicador (coeficiente de extensión) para calcular los efectos multiplicadores finales.

Los resultados calculados por el método integral, los efectos multiplicadores en el comercio mayorista y minorista equivalen a un aumento del empleo para aproximadamente 6.000 personas y al aumento del valor agregado de aproximadamente 20.000 millones de yenes.

(3) Resumen de los efectos multiplicadores económicos

Al totalizar los dos efectos multiplicadores económicos citados, resulta según el siguiente cuadro y se estima que por el uso del Puerto de Tokyo se obtiene aproximadamente 130.000 empleos y el valor agregado de aproximadamente 1.000.000 millones de yenes. Esto equivale al  $1,7\%$  del empleo y el  $2,3\%$  del valor agregado de toda la ciudad de Tokyo. (Por otros métodos, se calcula que está dentro de una gama de  $1,5\% - 2,8\%$  y  $2,4 - 3,4\%$  respectivamente)

Efectos multiplicadores económicos de las industrias  
vinculadas y dependientes del Puerto de Tokyo

	Cantidad de empleados  (Personas)	Ingreso de empleados  (100 mill. de yenes)	Valor agregado  (100 mill. de yenes)	Impuestos regionales (Empresas) (100 mill. de yenes)
Industria manufacturera (Demanda intermedia)	68.720	2.185	3.519	131
Industria manufacturera (Inversiones en instala- ciones)	1.040	35	58	1
Suministro de electri- cidad, gas, agua corri- ente y calor (Demanda intermedia)	4.790	237	1.124	11
Empresas de servicios a los establecimientos (Demanda intermedia)	19.360	467	679	44
Mayoristas y minoristas (Demanda intermedia)	7.130	193	290	17
Instituciones financia- ras y seguro (Demanda intermedia)	13.820	708	3.373	31
Empresas constructoras (Inversiones en instala- ciones)	2.310	67	90	4
Subtotal	117.170	3.892	8.133	239
Mayoristas y minoristas (Efectos de consumo)	5.530	150	225	13
Total	122.700	4.042	9.358	252
Proporción dentro del total de Tokyo	1,6%	1,4%	2,2%	1,3%
(Total de la Ciudad de Tokyo)	7.573.600	280.400	433.328	19.567

### 5-3 Efectos en el presupuesto

El monto equivalente de los impuestos regionales que abonan las industrias por los efectos fundamentales y efectos multiplicadores del Puerto de Tokyo, están ya calculados durante el proceso de estimación. En este caso, se calculará el monto de las tributaciones personales que paga el empleado que obtiene los efectos económicos del Puerto de Tokyo.

Dentro de los empleados que hayan recibido los efectos fundamentales y efectos multiplicadores que brindan las industrias vinculadas y dependientes del puerto, se ha tomado en consideración la parte que corresponde a los empleados residentes en la ciudad metropolitana. El cálculo se ha realizado sobre la base de los impuestos municipales por cada persona de la Ciudad de Tokyo correspondiente al año 1984. Según los resultados obtenidos, equivale a un aumento de tributación de aproximadamente 6.900 millones de yenes. (Por otros métodos, se calcula entre aproximadamente 5.500 ~ 10.000 millones de yenes.)

### 5-4 Resumen y evaluación de los efectos económicos que brinda el Puerto de Tokyo

Tal como se ha señalado, los efectos que ejerce el Puerto de Tokyo sobre la economía de Tokyo, se han determinado de los siguientes 3 aspectos.

- Efectos fundamentales
- Efectos multiplicadores
- Efectos sobre el presupuesto

Al resumir estos factores, resulta según el cuadro siguiente. Al extraer los respectivos efectos, resulta como sigue. (En el caso de la zona ribereña lindera por el método integral)

- Total de empleados 143.000 personas, equivalente al 5,5% del total de la Ciudad de Tokyo. (Por otros métodos se ha calculado dentro de la gama de 4,6% - 8,2%)
- Ingresos de los empleados 1.700.000 millones de yenes, equivalente al 6,1% del total de la ciudad de Tokyo. (Por otros métodos entre 5,0 - 9,0%)
- Monto del valor agregado 3.200.000 millones de yenes, equivalente al 7,3% del total de la Ciudad de Tokyo. (Por otros métodos entre 6,6% - 10,5%)
- Monto de tributaciones regionales 120.000 millones de yenes, equivalente al 4,1% del total de la Ciudad de Tokyo. (Por otros métodos entre 3,4% - 6,4%)

De esta manera, al calcular el uso del Puerto de Tokyo por el método promedio (aunque hay un margen de diferencia según el método de cálculo), puede estimarse que los efectos económicos brindados equivalen al 4 - 7% del volumen económico de toda la ciudad metropolitana.

Los egresos del Puerto de Tokyo del año 1984 dentro del presupuesto ordinario de la Ciudad de Tokyo, es de aproximadamente 2,8% del total. Al

Efectos económicos del Puerto de Tokyo (Cuadro general)  
(Referencia)

	MÉTODO DE IMPORTANCIA EN LA DISTRIB. FÍSICA				MÉTODO INTEGRAL (ZONA RIBERERA AMPLIA)				
	PERSONAL	INGRESOS DEL PERSONAL	MONTO DEL VALOR AGREGADO	IMPUESTOS REGIONALES AGRICADOS	PERSONAS	INGRESOS DEL PERSONAL	MONTO DEL VALOR AGREGADO	IMPUESTOS REGIONALES AGRICADOS	IMPUESTOS REGIONALES AGRICADOS
	100 mill. de yenes	100 mill. de yenes	100 mill. de yenes	100 mill. de yenes	Personas	100 mill. de yenes	100 mill. de yenes	100 mill. de yenes	100 mill. de yenes
1. Efectos fundamentales									
Industrias ligadas al puerto	14.850	534	1.296	207	14.590	521	1.260	199	554
Transporte acuático	9.990	435	1.099	207	7.300	299	724	199	493
Empresa de almacenes	28.960	1.180	2.304		22.600	860	2.801		1.312
Servicios asociados al transporte	53.800	2.149	4.699	207	44.490	1.680	4.785	199	2.359
Subtotal	204.120	9.439	15.339	568	183.750	8.520	14.572	504	11.597
Industrias dependientes del puerto	29.380	1.340	2.019	114	6.100	266	406	22	4.082
Industria de fabricación	2.170	95	130	8					95
Comercio	0	0	0	0					1
Construcción	0	0	0	0					0
Actividad financiera	1.820	89	97	0					170
Seguros	237.490	10.963	17.585	690	189.850	8.786	14.978	526	15.945
Organismos públicos	69.760	2.220	3.577	132	62.780	1.999	3.218	119	4.461
Subtotal	4.790	237	1.124	11	4.680	231	1.098	11	361
2. Efectos económicos multiplicadores	19.360	467	679	44	15.980	385	561	37	614
Industria de fabricación	12.660	343	515	30	11.530	312	469	27	453
Suministro de electricidad, gas, agua corriente, calor	13.820	708	3.373	31	13.800	707	3.369	32	907
Servicios a las empresas	2.310	67	90	4	2.020	58	79	3	107
Ventas al por mayor y menor	122.700	4.042	9.358	252	110.790	3.692	8.794	229	6.903
Actividad financiera y seguros	413.990	17.154	31.642	69	345.130	14.158	28.557	55	5.207
Construcción	5,5%	6,1%	7%	4,1%	4,6%	5,0%	6,6%	3,4%	9,0%
Subtotal	7.573.600	280.400	433.328	29.451	7.573.600	280.400	433.328	29.451	280.400
3. Monto de impuestos personales				(19.567)				(19.567)	
4. Total									
Proporción dentro del total de Tokyo									
(Total de Tokyo)									

suponer que mediante el uso del Puerto de Tokyo se brinda un efecto económico de alrededor del doble sobre la economía de Tokyo, puede decirse que el Puerto de Tokyo está engendrando los efectos económicos útiles.

Monto de los egresos presupuestarios relativos al Puerto de Tokyo  
(Año fiscal 1984)

ITEMS DE EGRESOS		MONTO DEL BALANCE
		Millones de yenes
Presupuesto general	Gastos del puerto	23.117
Presupuesto especial	Obras de desarrollo en las costas de Kasai	3.585
	Obras portuarias	4.001
Presupuestos de empresas públicas	Obras de rellenamiento	51.026
	Obras de rellenamiento en las costas de Haneda	20.219
Total		101.948
Monto del balance del presupuesto ordinario		3.646.992
(Porcentaje dentro del total)		2,8%

Fuente) Elaborado de las estadísticas de la Ciudad de Tokyo  
(Edición del año fiscal 1984)

(Referencias) Comparación con los resultados de los estudios de otros puertos

Hasta el presente se han realizado estudios similares en otros puertos fuera de Tokyo. Al comparar esos resultados con los de este estudio, la proporción de los efectos económicos del Puerto de Tokyo son pequeños dentro de toda la economía regional, ello se debe a que la escala de la economía de la propia Ciudad de Tokyo es enorme. Como efectos del Puerto de Tokyo, las cifras de los empleados y el valor agregado, son ampliamente superiores a los demás puertos. Especialmente en el caso del Puerto de Tokyo, son grandes los efectos multiplicadores hacia las demás industrias.

	AÑO DEL ESTUDIO (AÑO)	CANTIDAD DE EMPLEADOS (Personas)	CANTIDAD DE EMPLEADOS EN TODA LA CIUDAD (Personas)	MONTO DEL VALOR AGREGADO (millones de yenes)	MONTO DEL VALOR AGREGADO DE TODA LA CIUDAD (millones de yenes)	(REFERENCIA) VOLUMEN DE CARGA (t)
Puerto de Yokohama	1981	* 150.000 ** 110.000 Total 260.000 (26%)	1.000.000	* 1.172.300 ** 383.400 Total 1.455.700 (32%)	4.549.000	121.670.000
Puerto de Kobe	1979	120.000 (20%)	610.000	799.600 (22%)	3.689.800	148.070.000
Puerto de Kita-kyushu	1980	* 90.000 ** 60.000 Total 150.000 (30%)	500.000	* 641.300 ** 278.000 Total 919.300 (50%)	1.842.300	91.860.000
Puerto de Tokyo	1984	* 290.000 ** 120.000 Total 410.000 (5,5%)	7.570.000	* 2.228.400 ** 935.800 Total 3.164.200 (7,3%)	43.332.800	60.760.000

Nota 1) \* indica los efectos fundamentales y \*\* indica los efectos multiplicadores.

Nota 2) En los estudios del Puerto de Kobe, no se ha realizado el cálculo de los efectos multiplicadores con respecto a la cantidad de empleados y el monto del valor agregado.

Se han realizado los estudios sobre los ingresos y el total de los efectos fundamentales y los efectos multiplicadores ascienden a la suma de 1.093.400 millones de yenes, lo cual representa el 44% del total de la ciudad.

**HABILITACIÓN Y EXPLOTACIÓN  
DE  
TERMINALES DE CONTENEDORES EN JAPÓN**

## HABILITACION Y EXPLOTACION DE TERMINALES DE CONTENEDORES EN JAPON

### I N D I C E

1.	HABILITACION DE TERMINALES DE CONTENEDORES .....	1
2.	PLANIFICACION Y EFICIENCIA DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES .....	6
	(1) Aumento de la cantidad de contenedores manipulados .....	6
	(2) Dificultades para asegurar la mano de obra .....	6
	(3) Desarrollo de las computadoras con capacidad de procesamiento de informaciones .....	6
3.	EXPLOTACION DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES .....	9
4.	FUNCION DEL OPERADOR DE LA TERMINAL .....	12
	(1) Flujo de las cargas de exportación .....	12
	(2) Flujo de las cargas de importación .....	13
	(3) Plan de estiba .....	13
	(4) Plan de clasificación .....	16
5.	EXPLOTACION DEL OPERADOR DE LA TERMINAL .....	16
	(1) Organigrama y distribución del personal .....	16
	(2) Tarifas de manipulación de carga .....	17
	(3) Rentabilidad del operador de la terminal .....	18
	(4) Operador de la terminal pública de contenedores .....	18
6.	MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES .....	18
	(1) Mantenimiento de los equipos de manipulación de carga .....	18
	(2) Mantenimiento del patio de contenedores .....	21



## HABILITACION Y EXPLOTACION DE TERMINALES DE CONTENEDORES EN JAPON

### 1. HABILITACION DE TERMINALES DE CONTENEDORES

En la época en que la nave Hawaiian Planter de la empresa Matson zarpara en setiembre de 1967 desde el puerto del Japón con destino a San Francisco, no existía en el Japón ni un atracadero para terminal de contenedores. Sin embargo, esa nave pudo realizar las operaciones de carga y descarga de los contenedores en el atracadero para barcos convencionales en los muelles de Shinagawa del Puerto de Tokyo y los muelles de Maya del Puerto de Kobe debido a que venía equipado con dos grúas de contenedores.

En el entendimiento de que el transporte de contenedores marítimos habría de desarrollarse rápidamente en las rutas internacionales, perentoriamente se suspendió la construcción de los cobertizos del muelle público que se estaba construyendo para los barcos convencionales para destinarse provisoriamente como terminal para contenedores pavimentando toda la superficie del muelle. Además, para adaptarse al sistema de contenedores, se instaló la grúa de contenedores reforzando la estructura del atracadero existente. Así es que durante el período de 1967 - 68, quedaron modificados y entraron en uso 2 atracaderos del Puerto de Tokyo, 2 atracaderos del Puerto de Yokohama, 2 atracaderos del Puerto de Kobe y 1 atracadero del Puerto de Nagoya para transformarse en terminales provisionarias para contenedores. Estos atracaderos se están utilizando aún actualmente como terminales públicas de contenedores.

Posteriormente, se ha venido construyendo las terminales permanentes de contenedores bajo el nuevo sistema que se explica más adelante. Las terminales que están operando actualmente, son 11 atracaderos del Puerto de Tokyo, 12 atracaderos del Puerto de Yokohama, 4 atracaderos del Puerto de Shimizu, 5 atracaderos del Puerto de Nagoya, 1 atracadero del Puerto de Yokkaichi, 7 atracaderos del Puerto de Osaka, 25 atracaderos del Puerto de Kobe, 3 atracaderos del Puerto de Kita-kyushu, 1 atracadero del Puerto de Hakata, 1 atracadero del Puerto de Niigata y 1 atracadero del Puerto de Tomakomai, totalizando 71 atracaderos. De los 2 atracaderos que operaban a principios de 1968, se han incrementado a 71 atracaderos en el año 1988, para adaptarse al desarrollo del sistema de transporte con contenedores.

A continuación, se hará una reseña del sistema de construcción de puertos en el Japón. Para las instalaciones básicas del puerto (atracaderos, rompeolas, fondeaderos, rutas de navegación, etc.), se destinan los fondos del presupuesto en una proporción de 50% respectivamente entre el país y la administración del puerto y la construcción se lleva a cabo por la administración del puerto. Las instalaciones de manipulación (cobertizos, grúas, etc.) son construídas por la administración del puerto con los préstamos otorgados por el país. Las instalaciones así terminadas, son controladas directamente por la administración del puerto, no se reconocen privilegios sobre los muelles para determinados entes y se rige por la regla del uso público que reconoce el uso y atraque según el orden de llegada. Además, durante el proceso de las erogaciones de los costos de construcción de las instalaciones básicas, el país se reserva la función de coordinación y supervisión desde el aspecto de la planificación nacional.

Sin embargo, en relación con la construcción de las terminales de contenedores, se ha podido detectar que con los métodos tradicionales existen aspectos absurdos. Es decir, para la construcción de una gran cantidad de terminales de contenedores en corto plazo, se requerían enormes recursos para la construcción en un lapso corto y era imposible que para ello se dependiera únicamente de los recursos presupuestarios. Además, era necesario que esas terminales no se limiten para el uso público, sino que debían destinarse para determinados usuarios, o sea las empresas de navegación u operadores de la terminal. Para responder a estas exigencias, durante el congreso del año 1967, se aprobó la Ley de Empresas Públicas de Muelles de Comercio Exterior y en octubre del mismo año se fundó la Autoridad de Desarrollo Portuario de Keihin (Puerto de Tokyo) y la Autoridad de Desarrollo Portuario de Hanshin (Puerto de Osaka). Estas Autoridades, han recibido respectivamente el 10% desde los recursos presupuestarios del país y la administración portuaria que equivale al 20% del costo de construcción y el saldo se ha obtenido con créditos de los recursos nacionales y recursos privados en una proporción del 40% respectivamente. Una vez terminada la terminal, se estableció una línea de crédito de largo plazo a favor de la empresa naviera. Posteriormente, entre 1970 - 71, se han fundado con el mismo fin, las empresas concesionarias en el Puerto de Nagoya y Yokkaichi con el aporte de inversiones de las autoridades portuarias y empresas de navegación con una parte del costo de construcción financiado por el país, las cuales se han denominado como Nagoya Container Berth Co. y Yokkaichi Container Berth Co. respectivamente. Al quedar establecido un nuevo sistema como este, se ha posibilitado la promoción de la construcción de terminales de contenedores para que funcionen perfectamente como terminales después de concluir la construcción.

La terminal, se arrienda para el uso exclusivo de una o más compañías, y la empresa arrendataria puede hacer uso del terminal en forma exclusiva. De esta manera, se limitaron los usuarios quedando la explotación de la terminal bajo el control de la empresa usuaria que dedica su atención en la administración, tratando que se eleve el rendimiento del aprovechamiento de la terminal.

En el otorgamiento del crédito que es una de las funciones de la empresa pública, la empresa pública misma debe ocuparse de construir la terminal adoptándose el sistema permita la recuperación de todo el costo de construcción y administración en la forma de alquiler, concediendo el arriendo de largo plazo al arrendatario.

Para decidir el arrendatario, se hará la selección pública entre las empresas navieras con servicios regulares de carga internacional o empresas de transporte portuario, favoreciendo al candidato con suficiente solvencia financiera y confianza, tomando en consideración las condiciones de prestación de los servicios de carga regular internacional y el volumen de carga transportada.

En lo que respecta a la tarifa de alquileres, será calculado sobre la base del costo de cada terminal. Debido a que en este caso, los recursos para la construcción se obtienen con préstamos, se fija la tarifa considerando los gastos tales como los intereses que se deben pagar para la amortización de los recursos. Es decir, se fija sobre la base del monto total de los gastos (depreciación, gastos de reparación, gastos de administración, provisiones, intereses a pagar, etc.) que se contabilizan dentro del cálculo de las

ganancias y pérdidas de la empresa pública. En este caso, el período de amortización de las instalaciones principales es de 50 años para el atracadero, 15 años para la grúa de contenedores, 10 años para el pavimento del patio y 35 años para la estación de consolidación de contenedores.

Cuando el plazo del préstamo fuera de 10 años, puede extenderse el vencimiento conforme a la solicitud del arrendatario.

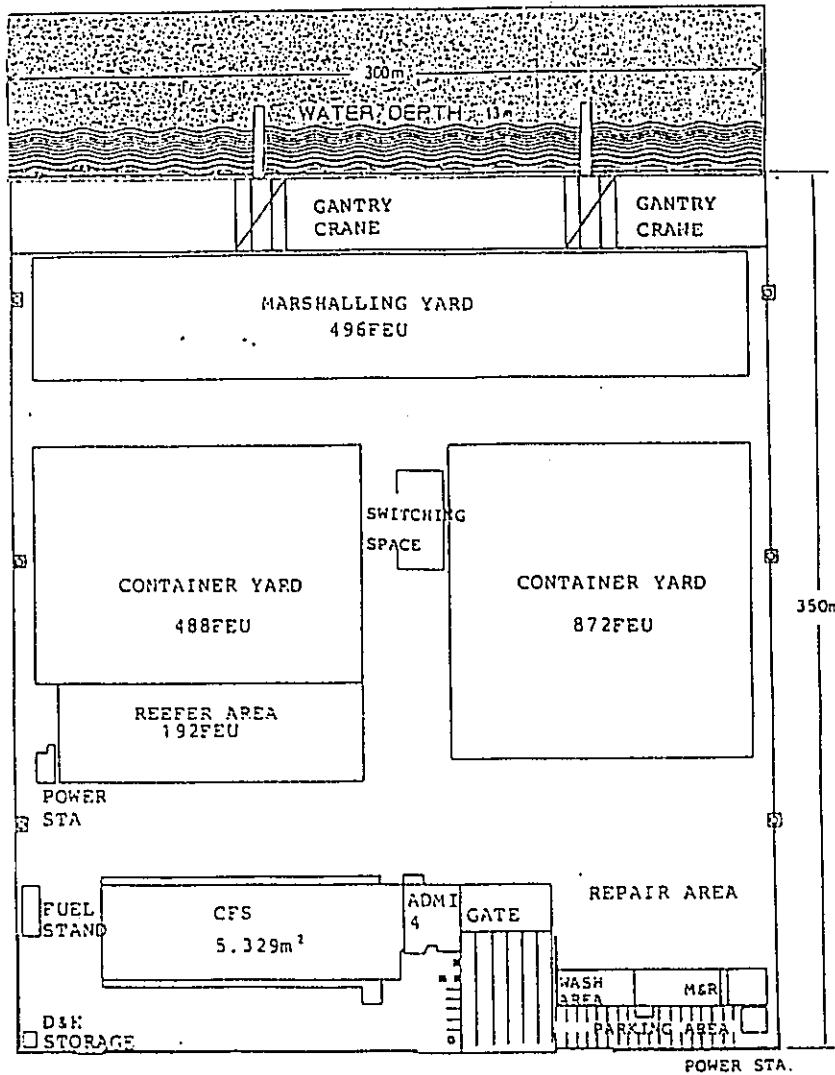
Con motivo de la reforma administrativa del gobierno, en marzo de 1982 han desaparecido las Autoridades de Desarrollo de Portuario de Keihin y Hanshin, cuyas funciones han sido sucedidas por las respectivas Corporaciones de Terminales de Tokyo, Yokohama, Osaka y Kobe fundados por las administraciones portuarias.

Por otra parte, como medida de emergencia hasta que queden terminadas las terminales exclusivas de contenedores por el sistema de empresa pública, las terminales públicas de contenedores que han venido recibiendo a los barcos portacontenedores, se decidió que se utilizara por las empresas navieras medianas y pequeñas que no podrían arrendar las terminales exclusivas de contenedores por el escaso volumen de carga operada. Estas empresas navieras, han ido aumentando con el notable desarrollo de la incorporación de contenedores y al mismo tiempo se han ido integrando las terminales públicas de contenedores, las cuales cumplen actualmente una función importante como instalaciones complementarias de las terminales exclusivas de contenedores. Dentro de la discriminación de las terminales de contenedores que actualmente se encuentran en operación, se cuentan 42 atracaderos exclusivos y 29 atracaderos públicos.

Las características normales de las terminales de contenedores para el caso de terminales exclusivas de contenedores, son según el Cuadro 1. Dentro de las terminales de contenedores existentes, las que tienen el atracadero de una extensión de 300m, calado de -12m y dos grúas representan aproximadamente el 60% del total y son las más numerosas. Sin embargo, dentro de las terminales de contenedores que se hayan construido recientemente o las que se construyan en el futuro, una mayoría absoluta tienen los atracaderos de 350m de longitud, -13 - -15m de profundidad equipados con 3 unidades de grúas. Por su lado, en el caso de las terminales públicas, muchos de los atracaderos para barcos convencionales han sido modificados para los barcos portacontenedores y tienen atracaderos cuya longitud es de 180 - 240m, calado de -10 - -12m con una unidad de grúa. Las superficies son también del orden de 1/4 - 1/2 de las terminales exclusivas de contenedores.

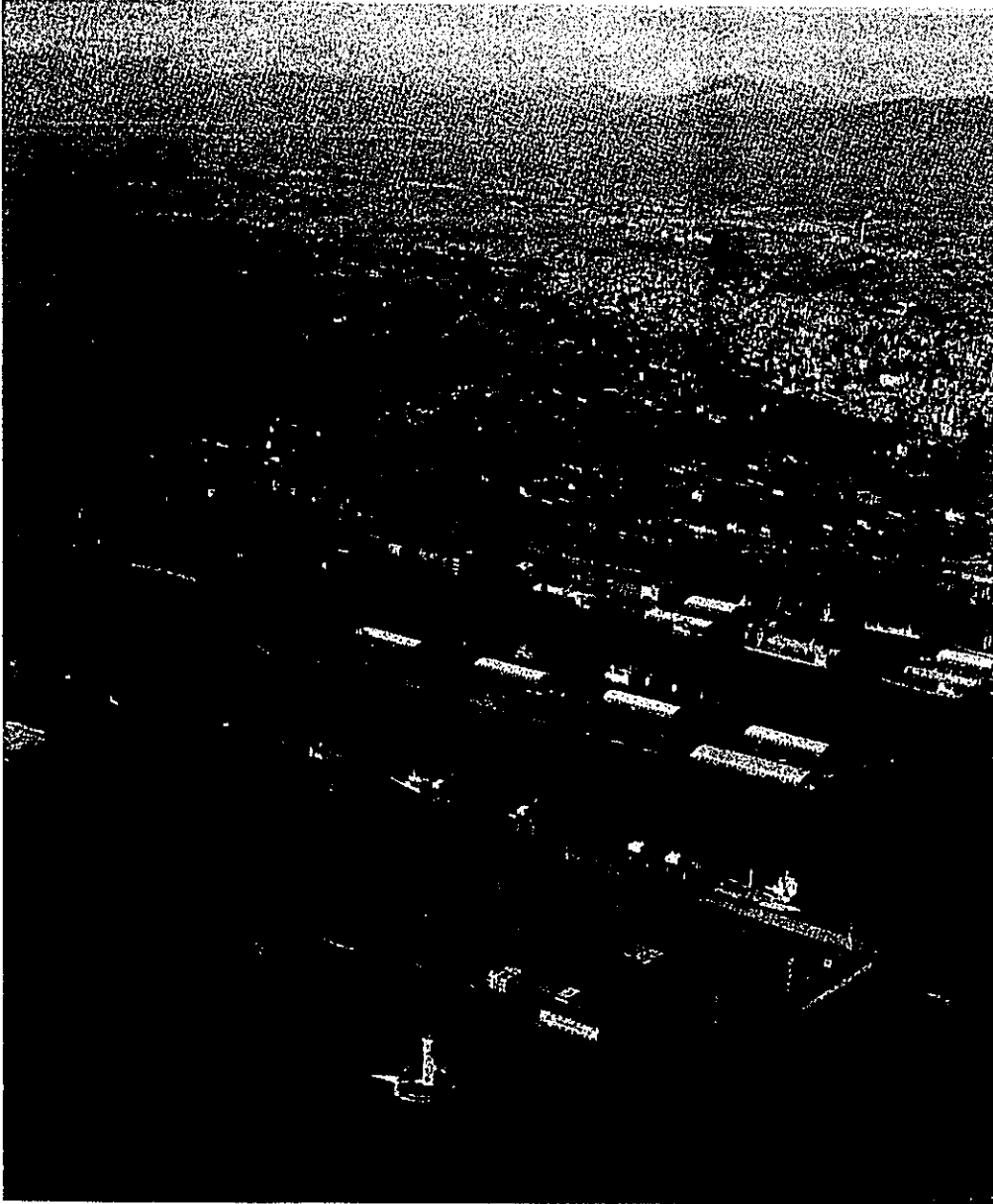
Cuadro 1. Normas de las Terminales Exclusivas de Contenedores

Instalaciones	Atracadero de 250m	Atracadero de 300m	Atracadero de 350m
Longitud del atracadero	250m	300m	350m
Profundidad del atracadero	-12m	-12 - -13m	-13 - -15m
Area de la terminal	75.000m <sup>2</sup>	105.000m <sup>2</sup>	122.500m <sup>2</sup>
Grúas	2 unidades	2 - 3 unidades	3 unidades



Size	300m x 350m 105,000m <sup>2</sup>
Water Depth	13m
CY Capacity	2,500FEU
Gate	6 Lanes, 2 Scales
CFS	5,329m <sup>2</sup>
High Security Locker	48m <sup>2</sup>
Administration Building	3 Floors, 1,758m <sup>2</sup>
Gantry Cranes	2 Units 30,5L.Ton
Container Repair	Open Area 3,015m <sup>2</sup> Covered Shop 510m <sup>2</sup>
Reefer Plug	192 Units in CY 10 Units for Plant Quarantine
D & H Storage	30m <sup>2</sup>

An Example of Container Terminal Layout (Standard of 300 m Berth)



Container Terminal (Port of Yokohama)

## 2. PLANIFICACION Y EFICIENCIA DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES

A pesar de que las terminales de contenedores han sido ampliamente mecanizadas y se han elevado notablemente la eficiencia, en definitiva, los que operan las máquinas son las persona.

En las terminales de contenedores propiamente dichas, se han perseguido las ventajas de escala siguiendo los métodos de fabricación masiva de los sectores productivos, ya que tienen características que permiten la reducción de los costos mediante la introducción del flujo automático, lo cual se considera mecánicamente posible al manipular las cargas unitarias como los contenedores.

Las razones principales por las cuales se está exigiendo cada vez más la automatización, se considera que sean las siguientes.

### (1) Aumento de la cantidad de contenedores manipulados

Para reducir los costos de manipulación de cada contenedor en las terminales de contenedores, es necesario que se dediquen los esfuerzos para aumentar la cantidad total manipulada. En las terminales donde exista físicamente un límite en la capacidad de manipulación y se desee manipular una mayor cantidad de contenedores, no existe otra alternativa que elevar el coeficiente de rotación de contenedores o de recurrir al método del apilado de mayor altura. En cualquiera de los casos, resulta inevitable la introducción de máquinas más veloces y de mayores dimensiones.

### (2) Dificultades para asegurar la mano de obra

Mediante el aumento de las cantidades de contenedores manipulados, se produce el aumento de la cantidad de unidades de máquinas de manipulación requeridas, con el agravante de que se introducen máquinas de características más elevadas. Bajo las actuales circunstancias, se torna sumamente difícil asegurar los numerosos operarios calificados para la operación de esas máquinas. Otras de las razones por las cuales se agrava el problema, es que por las características de las operaciones de los contenedores, aumentan las tareas nocturnas.

Además, es necesario que se considere incluso un aumento de hasta algunos porcentajes anuales en el nivel de los salarios.

En vista de las dificultades para asegurar la fuerza laboral, tanto cualitativamente como cuantitativamente, es lógico que se trate de lograr un estricto ahorro de la mano de obra que tienda a las operaciones no atendidas.

### (3) Desarrollo de las computadoras con capacidad de procesamiento de informaciones

Al aumentar las cantidades de contenedores manipulados e incrementarse la cantidad de máquinas de manipulación de carga en uso, aumenta drásticamente la cantidad de informaciones relacionadas con la distribución física.

Al utilizarse los barcos portacontenedores de gran tamaño, la cantidad de contenedores de carga o descarga por embarcación, puede superar las 1.000 unidades respectivamente y la cantidad de contenedores que se almacenen en el patio, puede llegar a 3 - 4.000 contenedores. La manipulación de semejante cantidad de contenedores en un lapso corto sin cometer errores, es prácticamente imposible para la capacidad humana.

Es decir, la planificación de toda la serie de trabajos tales como la fijación del lugar de almacenamiento más apropiado y la decisión del orden de carga, plan de transporte, la disposición de las máquinas más apropiadas para apilar los contenedores de diferentes propietarios, diferentes destinos y diferentes contenidos en los lugares más apropiados para la manipulación de la carga del barco, no es posible resolver de la manera más apropiada sin el uso de la computadora, siendo inevitable que se produzcan errores de manipulación, trastornos de la operación y posibles accidentes.

En el caso de utilizarse la computadora para la elaboración del plan de trabajo, puede avanzarse un paso más confiando a la computadora el control de las operaciones de los equipos de manipulación para que sea posible la realización de tareas precisas y veloces.

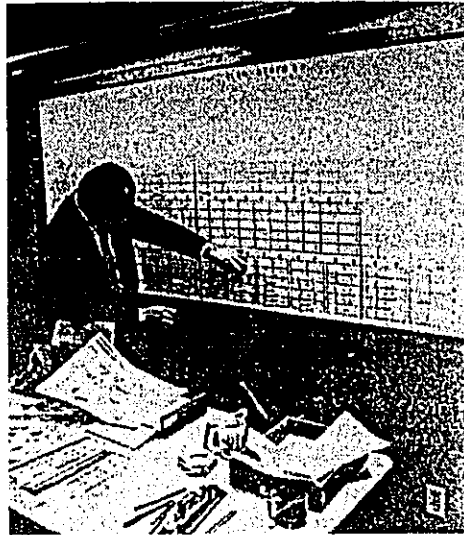
Pueden concebirse etapas de diverso nivel de automatización de la explotación de la terminal, desde la operación totalmente no atendida hasta la operación semiautomática. La etapa de automatización más apropiada, depende del monto de la inversión inicial de las instalaciones, el volumen de carga operada por la terminal y la selección de los equipos de manipulación de carga.

Todas las tareas de las terminales de contenedores, pueden realizarse manualmente. Así es que en diversas partes del mundo pueden observarse las terminales en las cuales se cumplen manualmente las tareas, desde la planificación y control de la terminal, las tareas de procesamiento de documentos en las oficinas, hasta las tareas de manipulación en los patios.

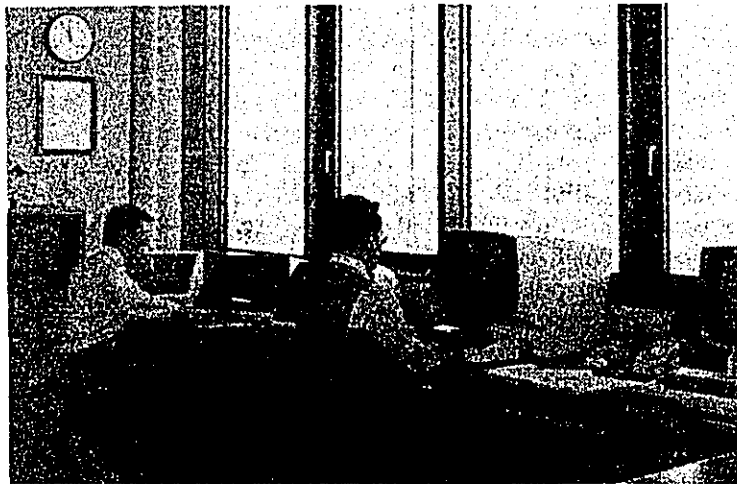
En dichos casos, se procesan manualmente las tareas de la terminal con considerable eficiencia, efectuando el procesamiento de los documentos en la oficina por el sistema de una escritura y para las tareas de planificación y control, se adoptan ingeniosamente los rótulos de indicación o las placas magnéticas de los contenedores para sistematizar la distribución del patio (determinación de la posición de almacenamiento).

Sin embargo, a medida que vaya aumentando el volumen de manipulación de contenedores y la cantidad de barcos que operan en la terminal, aumentan rápidamente las tareas manuales, se atrasan los trabajos de procesamiento y son más frecuentes los errores de los trabajos. En general, se considera que el volumen de manipulación anual de 60.000TEU, es el límite de las posibilidades del procesamiento manual de la planificación y control de la terminal y el procesamiento de los documentos.

Aunque en las terminales que hayan sobrepasado este límite de manipulación pueden realizarse manualmente las tareas de manipulación con carros de



Control Room of Step 1 Terminal



Control Room of Step 2 Terminal



Control Room of Step 3 Terminal



pórtico alto o con las grúas de pórtico de gran despeje del tipo de neumáticos, para elevar el rendimiento se hace imprescindible la introducción de la computadora para la planificación y control de las operaciones de la terminal y el procesamiento de documentos. Esta sería la segunda etapa del desarrollo de las terminales.

Cuando el volumen de la manipulación haya aumentado más y sobrepase de los 150.000 TEU anuales, para elevar el rendimiento se requiere la automatización parcial de los equipos del patio conectando directamente con la computadora para planificación y control de la terminal y el procesamiento de los documentos, o sea la semiautomatización. Aunque esta sería la tercera etapa, por razones de seguridad y confiabilidad de las tareas, no se adopta la operación no atendida de los equipos del patio.

Con el aumento del volumen de manipulación, se llega finalmente a las operaciones no atendidas de los equipos del patio, lo que sería la cuarta etapa que consiste en la automatización total de la terminal.

En el Cuadro 2 se describen los pasos del desarrollo de la automatización con la computarización de la terminal.

Etapas	Volumen de manipulación anual (TEU)	Planificación, control, procesamiento de documentos	Operaciones de carga y descarga
1	Hasta aprox. 60.000	Tarea manual	Tarea manual
2	Aprox. 60.000 - 150.000	Computarización	Tarea manual
3	Más de aprox.	Computarización	Automatiz. parcial
4	150.000 -	Computarización	Automatización

Cuadro 2.

Actualmente, la mayoría de las terminales de contenedores del mundo se encuentran en la segunda etapa, mientras que una parte de las terminales de contenedores más avanzados de Europa, Estados Unidos y Japón están entrando en la tercera etapa. Francamente, las terminales de contenedores de la cuarta etapa, aún no se han puesto en práctica en ninguna parte del mundo, debido a que existen problemas que deben resolverse desde el punto de vista del régimen y en el aspecto técnico.

### 3. EXPLOTACION DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES

Los arrendatarios de los atracaderos para contenedores de las empresas públicas, están limitados a las empresas navieras y empresas de transporte portuario según la Ley de Empresas Públicas, y además, conforme al convenio entre las empresas navieras y el gremio del transporte portuario, los atracaderos para contenedores deben ser arrendados por las empresas navieras y administrados por los operadores de terminales.

Es decir, la empresa pública procede a arrendar por cada unidad de uso el conjunto de las instalaciones del atracadero, lo cual significa que se

arrienda a una persona determinada el conjunto de las instalaciones necesarias para brindar los servicios a una unidad de barco de servicio de ultramar por unidad de cada atracadero.

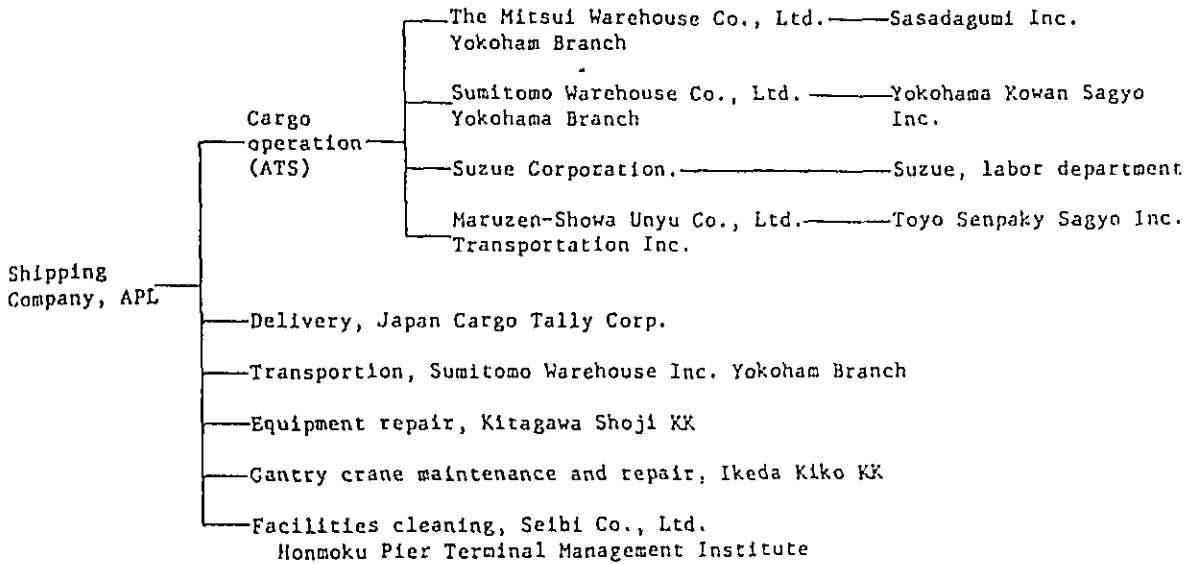
En la práctica, las condiciones de contratación del atracadero para contenedores, se practica en la forma de arriendo exclusivo de 1 a 3 atracaderos por empresa naviera o el arriendo de un atracadero al conjunto de 3 empresas que se denominan como usuarios originales, debido a que entre la capacidad de operación de un atracadero y el volumen de manipulación de cada empresa naviera arrendataria existen desigualdades. Las ventajas del arriendo exclusivo de atracaderos colindantes, se debe a la flexibilidad del uso de las instalaciones entre los atracaderos adyacentes y la posibilidad de lograr las ventajas de escala mediante la concentración de las funciones en un lugar. Sin embargo, como resultado de las disputas entre las empresas navieras y las empresas de transporte portuario, prácticamente se ha generalizado la organización de un atracadero para una empresa (operadora). Aunque la organización de manipulación integral de las cargas bajo el sistema una terminal para una empresa (operadora) ha engendrado inconvenientes para la explotación eficiente, en el sistema de arriendo subdividido de los atracaderos a determinadas empresas navieras, existen también dudas de que éste fuera el camino para lograr las mejores eficiencias.

Asimismo, los usuarios originales que operen solamente los barcos de su propia empresa naviera y tengan holgura en el límite de la capacidad de operación del atracadero, permiten el uso con el carácter de subusuarios a las empresas navieras de contenedores que no arrienden con exclusividad, para elevar el rendimiento de operación de las terminales propias. Esto se debe a que en las terminales de barcos portacontenedores en las cuales se hayan realizado grandes inversiones, es necesario que se aumente el volumen de la carga de contenedores que se opere por cada atracadero, para aumentar el rendimiento de la inversión.

A continuación, se explicará sobre el sistema del Puerto de Yokohama para la explotación del atracadero público de contenedores. El puerto de Yokohama, acepta la entrada de barcos portacontenedores como atracadero de carga pesada.

A pesar de que el atracadero para cargas pesadas se utiliza prácticamente como atracadero para contenedores, a diferencia con la empresa pública de atracaderos que se rige por el sistema de uso exclusivo, se explota bajo las estrictas normas de utilidad pública. En consecuencia, se administra adoptando parcialmente el sistema de uso priorizado, aunque respetando la regla de permitir el uso indiscriminado según el orden de llegada. El hecho de que se haya adoptado el sistema de uso priorizado, tiene como finalidad la utilización eficaz de la limitada capacidad de las instalaciones, racionalizando la recepción de las cargas o la manipulación de las cargas, asegurando la navegación de los barcos según el itinerario y procurando la promoción de un mayor uso del conjunto de las instalaciones del atracadero y para la clasificación posterior de las cargas. Para ello, no es posible que todos los numerosos barcos portacontenedores sean objeto de la atención, sino que se aplica en forma limitada a una cantidad de empresas navieras y rutas, teniendo en consideración diversas condiciones, tales como el tipo de barco, la ruta de navegación, la frecuencia de la escala, volumen de las cargas operadas, etc.

### An Example of Exclusive User and Terminal Operators



### Comparison of Exclusive Berth vs. Public Berth

	Exclusive Berth	Public Berth
Charge level	Negotiable	Tariff
Berth waiting time	can be scheduled	sub. to number of users
Operation system	possible	
Operator	fixed	carriers operator

#### 4. FUNCIONES DEL OPERADOR DE LA TERMINAL

Para explicar las funciones de la terminal de contenedores, si tomamos como ejemplo el caso de la firma APL de los Estados Unidos que utiliza el atracadero exclusivo del Puerto de Yokohama, sería como sigue.

##### (1) Flujo de las cargas de exportación

Las informaciones recopiladas por el personal del departamento comercial de APL, son registrados por el encargado de "servicios del cliente" de la sucursal de Tokyo y los datos detallados se dan entrada en la computadora. Debido a que el espacio de la bodega del barco, es previamente asignado por el departamento de tráfico de la región de extremo oriente de APL que está ubicado en Hong Kong, se toman las reservas de bodega hasta completar este cupo. Sus detalles, pueden darse salida en cualquier momento.

Las cargas del patio de contenedores que hayan sido previamente comprometidas, se pasan a retirar desde la terminal hasta la fábrica o los almacenes del propietario de las cargas, en cuyo momento queda establecido el número del contenedor y las informaciones de las cargas comprometidas. Los contenedores se dan directamente entrada, se efectúa el pesaje automático en la entrada, se comprueban las condiciones del sellado y el contenedor por los inspectores y concluye los trámites de la recepción. En la entrada, se entrega al conductor del remolque la planilla de instrucciones de la distribución dentro de la terminal de acuerdo con lo planificado previamente y se transporta hasta el lugar de la maniobra. En ese lugar, el carro de pórtico descarga el contenedor del remolque y lo apila en el lugar indicado del patio de apilamiento según la planilla de instrucciones que se haya entregado. Las cargas del patio de contenedores de exportación, deben darse entrada hasta el día anterior a la entrada a puerto del barco.

Las cargas de la estación de consolidación de contenedores (CFS) que previamente hayan sido comprometidas, se dan entrada en la CFS después de concluir los trámites del despacho aduanero. El encargado de la CFS del operador de la terminal, recibe las cargas comprometidas con la presencia del personal de inspección. En general, como documentos de solicitud de embarque para la empresa naviera, se utiliza el recibo de puerto (D/R) [dock receipt], pero debido a que con este sistema se atrasa la entrada en la computadora, el departamento de exportación de cargas de esta empresa toma contacto con el agente despachador, recibe por facsímil los detalles de la carga y entrega la copia al encargado del operador de la terminal, de manera que la mayoría de las informaciones sean conocidas con antelación.

Cuando estén listas todas las cargas de la CFS, se elabora el plan de carga de los contenedores sobre la base de la lista de reserva de bodegas y los demás documentos de embarque, y según este plan se procede a cargar en los contenedores en la boca del lado marítimo de la CFS. Luego, se transporta al patio de clasificación para proceder a la carga en el barco. Previo a la entrada a puerto del barco, se elabora el plan de clasificación, y conforme al número de fila del barco, se ordenan los

respectivos contenedores. Esto se realiza de acuerdo al plan de estiba que se haya elaborado previamente. Las tareas de carga y descarga del barco, se realiza de acuerdo con el plan de trabajo y el plan de secuencia más detallado.

## (2) Flujo de las cargas de importación

Los contenedores manipulados en estaterminal se clasifican en dos clases por su origen, ya que además de los contenedores (locales) que se originan o se distribuyen en la propia ciudad de Yokohama, están los contenedores de transbordo entre las zonas de Estados Unidos y Canadá y la zona del Extremo Oriente, Sudeste de Asia y Asia Occidental. Para el paso de esta enorme cantidad de carga, se realizan las operaciones de descarga del primer barco para cargarse en el segundo barco. Estas tareas de transbordo, se cumplen con una secuencia casi simultánea con los contenedores locales de exportación e importación.

Luego, dentro de las cargas de importación, existen también las cargas del patio de contenedores y las cargas de la estación de carga de contenedores. Las cargas que descienden en el Puerto de Yokohama, se cargan en el puerto de embarque juntamente con las cargas de transbordo, la lista de cargamento y el plan de estiba se procesa con la computadora, se transmite por facsímil a los respectivos puertos y se imprimen por las computadoras locales. Estas informaciones, son procesadas en las terminales antes de la entrada del barco y se elabora la lista de contenedores de descarga y la lista del orden de descarga. Al mismo tiempo, la computadora da salida la impresión del manifiesto para la aduana que se presenta ante la aduana antes de la entrada al puerto del barco. Adicionalmente, las copias son distribuidas al Departamento de Operaciones Marítimas y a los inspectores del operador de la terminal. El plan de descarga se distribuye a los operadores de grúas y a los operarios correspondientes. Los contenedores descargados según este plan, en principio son ubicados provisoriamente en el patio de clasificación conforme al plan de clasificación y posteriormente se apilan en el patio de apilado conforme al plan de control de patio. Las tareas desde la grúa hasta el patio de apilado, se realizan totalmente con los carros de pórtico.

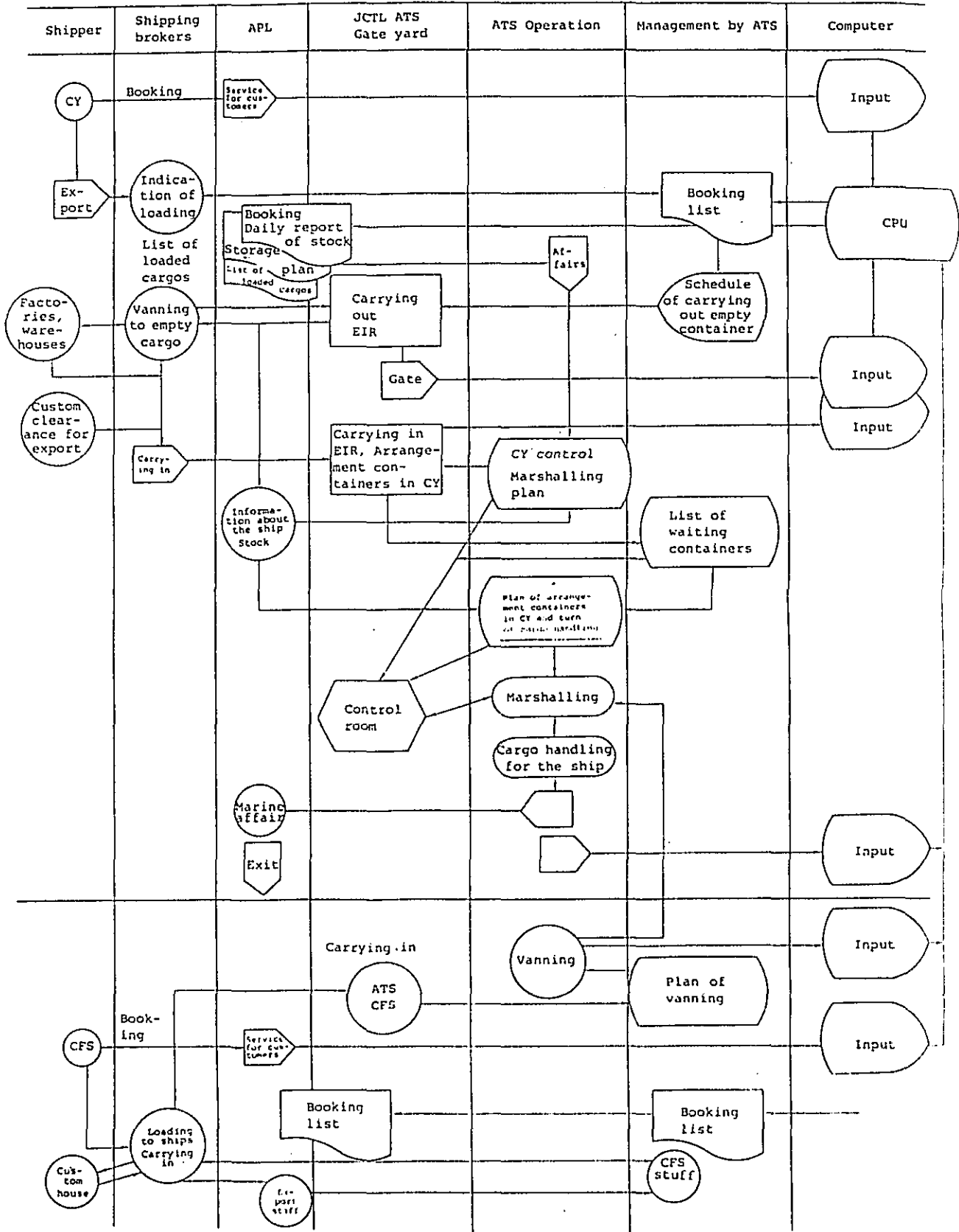
Las tareas dentro del patio, son dirigidas desde la sala de control del segundo piso de la oficina que se encuentra al frente del patio, pero cada vez que el contenedor se desplace dentro del patio, se corrige el plan de ubicación del patio, de manera que pueda controlarse constantemente las condiciones de almacenamiento de los contenedores.

Los contenedores de la CFS de importación que se descarguen del barco, se transporta inmediatamente a la estación de carga de contenedores y ahí se descarga de los contenedores. Con respecto a las cargas separadas individualmente, se elabora la lista y se reparte después del despacho aduanero.

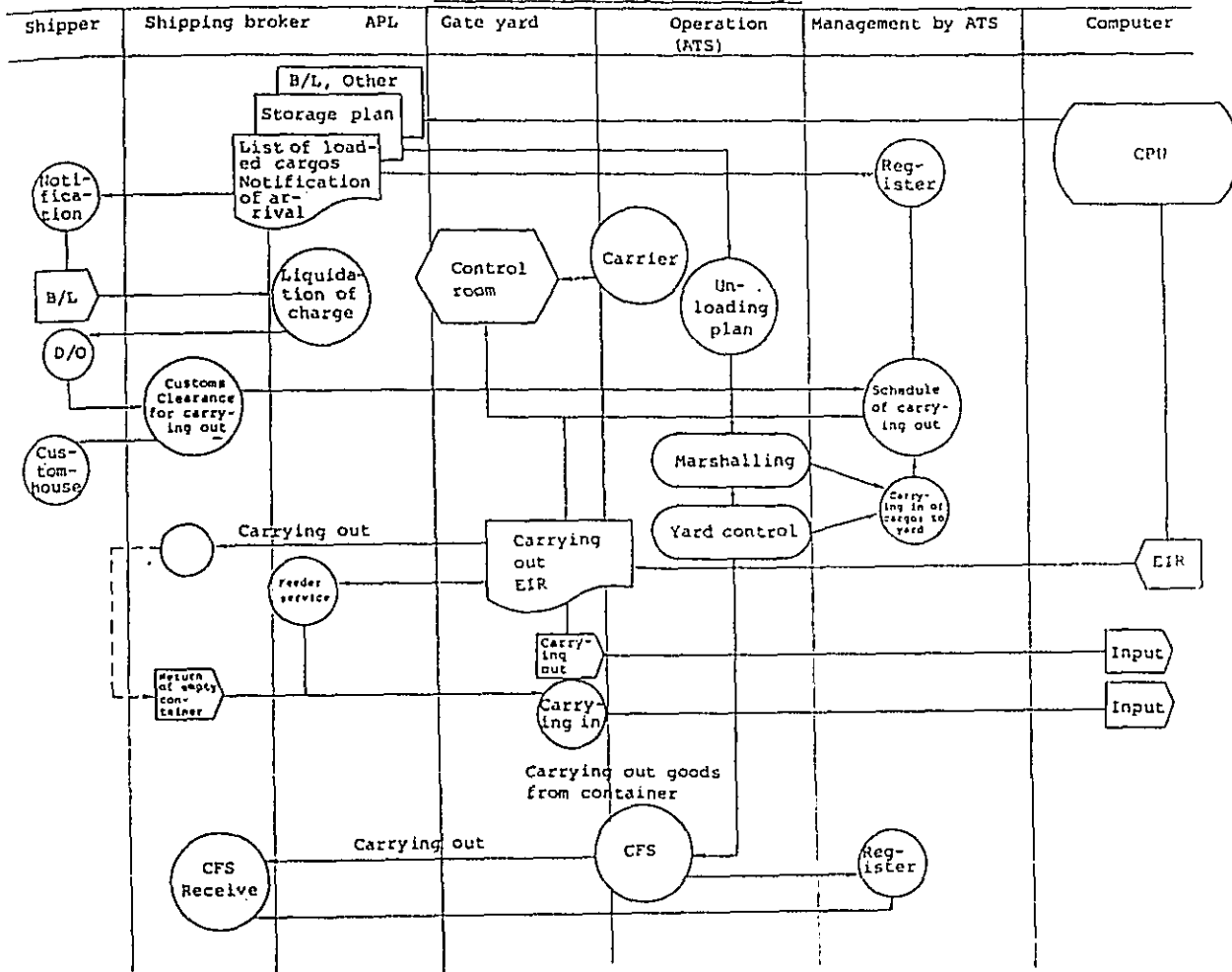
## (3) Plan de estiba

Previamente a la entrada a puerto del barco, es necesario que se conozcan

Flow chart of exported cargos



Flow chart of imported cargo



las condiciones de la acumulación de carga, tales como la cantidad de contenedores, peso de los contenedores, los respectivos destinos de descarga de los contenedores, etc. Además, es necesario que se conozcan todas las informaciones tales como las condiciones de los contenedores cargados en el barco y las condiciones de los contenedores que se descarguen en este puerto, para que inmediatamente después de la entrada del barco puedan realizarse eficazmente y orgánicamente las operaciones de carga y descarga de los contenedores. Para ello, es imprescindible que se elabore el plan. Además, teniendo en cuenta que los barcos portacontenedores deben hacer escala en numerosos puertos, el plan de estiba es sumamente complejo, debido a que deben abarcar todas esas informaciones. Para la elaboración del plan de estiba, lógicamente deben considerarse el asiento y la altura metacéntrica (GM) del barco, los límites de estiba, límites de la resistencia de amarre, distribución de pesos, estiba de cargas especiales, etc. El hecho de que el plan de estiba deba estar concluido previamente a la entrada a puerto del barco en estrecha comunicación entre las respectivas terminales, es una de las características propias de los barcos portacontenedores que difiere fundamentalmente de los barcos convencionales. Por esta razón, es común que se elaboren los planes en forma centralizada, nombrando al encargado de planificación de la terminal para mantener el contacto con las personas encargadas de la empresa naviera.

#### (4) Plan de clasificación

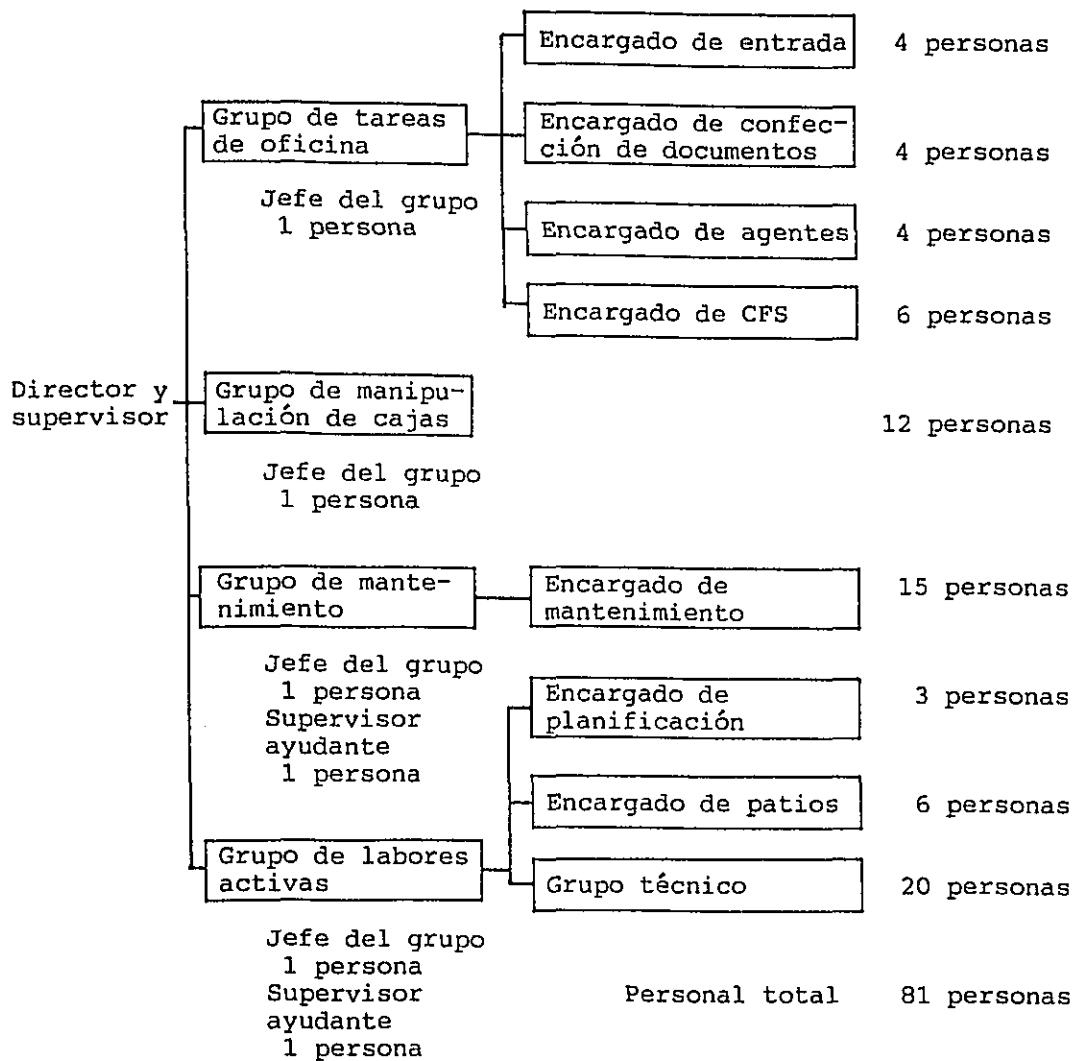
El plan de clasificación es el plan de distribución de almacenamiento de los contenedores en el patio de contenedores. Es decir, se trata del plan de estiba en el patio de contenedores que debe cumplirse de acuerdo con el programa que se haya establecido según el movimiento del barco y la recepción y expedición de contenedores de exportación e importación que se realiza según el plan de estiba del barco, para almacenar eficazmente dentro del espacio limitado del patio de contenedores y permitir las operaciones normales de carga y la entrega y recepción de las cargas que sería el paso siguiente.

### 5. EXPLOTACION DEL OPERADOR DE LA TERMINAL

#### (1) Organigrama y distribución del personal

El organigrama y la distribución del personal del operador de la terminal que explota un atracadero de la terminal de contenedores exclusiva del Puerto de Yokohama, es como sigue.





(2) Tarifas de manipulación de carga

Las tarifas de manipulación de carga en la terminal, que el operador de la terminal recibe de la empresa naviera, son fijadas para cada terminal entre las respectivas empresas navieras y los operadores de la terminal, cuyo ejemplo se detalla a continuación.

1) Manipulación de descarga y carga

Tarifa básica por 1 TEU 13.950 yenes

Contenedor de 40 pies 1,5 veces

Sin embargo, cuando la cantidad manipulada mensual fuera menor de 3.600TEU, se garantiza la tarifa correspondiente a 3.600TEU. Al sobrepasar los 3.600TEU, se descuenta el 50% de la tarifa básica de la parte excedente.

2) Tarifa de la CFS

Tarifa básica por tonelada de carga 2.530 yenes

(3) Rentabilidad del operador de la terminal

Debido a que los costos de las tareas en la terminal, varían según el tamaño de la terminal, el volumen de operación de contenedores, sistema de manipulación de carga, etc., se establecen las tarifas acorde con el costo de las respectivas terminales de común acuerdo con la empresa naviera y los operadores de la terminal. Simultáneamente con el reconocimiento de las tarifas para la manipulación de carga, las empresas navieras garantizan a los operadores de la terminal la cantidad mínima de manipulación bajo un sistema que consiste en abonar las tarifas de manipulación que corresponde a la cantidad garantizada. En el caso que las cantidades manipuladas excedan de la cantidad garantizada, se reconoce un descuento del 50% de la tarifa de manipulación sobre la parte excedente.

En consecuencia, cuanto mayor fuera la cantidad operada, pueden incrementarse los ingresos tanto de la empresa naviera como del operador de la terminal. En cambio, cuando las cantidades manipuladas fueran reducidas, la empresa naviera se haría cargo de esas pérdidas.

(4) Operador de la terminal pública de contenedores

En las terminales públicas de contenedores realizan las operaciones de carga una gran cantidad de operadores de terminal y cumplen las tareas de manipulación arrendando la grúa de contenedores y el patio de clasificación conforme a la entrada a puerto del barco portacontenedores de la empresa naviera contratada. Las tarifas de uso son las siguientes.

Grúa de contenedores 1 hora	89.000 yenes
Patio de clasificación 1m <sup>2</sup> /día	14 yenes

La tarifa básica para la manipulación de los contenedores, se determina sobre la base de esta tarifa de uso de la grúa de contenedores y el patio de clasificación sumando la tarifa de manipulación correspondiente a las labores de descarga o carga en los barcos.

6. MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES

(1) Mantenimiento de los equipos de manipulación de carga

No sería una exageración afirmar que la explotación de una terminal de contenedores mecanizada no es posible sin un mantenimiento y conservación adecuado de los equipos, ya que la avería de cualquiera de las máquinas de manipulación del conjunto del sistema de operación de la terminal, puede interrumpir el flujo total de los contenedores.

En las grúas de contenedores y las grúas de pórtico de gran despeje es obligatoria la realización de las inspecciones periódicas voluntarias anuales y deben aprobar la inspección de características cada dos años conforme al reglamento de seguridad de las grúas que establece la Ley de Seguridad y Sanidad Laboral, las cuales se realizan con la presencia del inspector del organismo pertinente. En lo que respecta a los equipos de

manipulación especial de gran tamaño, tales como el carro de pórtico y los montacargas, etc., es obligatoria la realización de las inspecciones periódicas voluntarias anuales al igual que en el caso de las grúas y se exige la conservación de los registros de las inspecciones. Sin embargo, en las terminales mecanizadas y computarizadas, existen dificultades para la automatización y uniformación de las tareas de mantenimiento y deben incluirse muchos elementos basados en la experiencia. Por esta razón, es común que las normas de mantenimiento sean establecidas y se cumplan conforme a las circunstancias de cada caso en particular.

Extracto del "Reglamento de Seguridad de las Grúas, etc." del Decreto del Ministerio de Trabajo

[Tareas de reparación de grúas instaladas en paralelo, etc.]

Artículo 30. Cuando los empresarios realicen las tareas de reparación, ajuste e inspección de las grúas de traslación que estén instaladas paralelamente en la misma vía o cuando se realicen labores en lugares donde exista la posibilidad de riesgos a los operarios por el contacto de la grúa de traslación con los operarios, deben tomarse las medidas para prevenir los choques entre las grúas de traslación y entre la grúa de traslación con los operarios designando el personal de vigilancia, colocando los topes sobre las vías, etc.

[Inspección voluntaria periódica]

Artículo 34. Los empresarios, deben realizar las inspecciones voluntarias de las grúas, en forma periódica y una vez dentro de cada año después de la instalación de la grúa. Sin embargo, no se aplica esta regla durante el período que no se utilice la grúa correspondiente cuando no sea utilizado por un período que exceda de un año.

- 2 Con respecto a las grúas que corresponden a la salvedad anterior, los empresarios deben realizar la inspección voluntaria en el momento de reanudarse el uso.
- 3 Durante las inspecciones voluntarias de las dos cláusulas anteriores, los empresarios deben realizar la prueba de carga. Sin embargo, no se aplica esta obligación en el caso de que la grúa esté instalada en un lugar que sea sumamente dificultoso el cumplimiento de la prueba de carga como ser en las subestaciones, centrales eléctricas y sean grúas que estén eximidas de la prueba de carga por el director de normas laborales de la circunscripción.
- 4 Las pruebas de carga a que se refiere la cláusula anterior, se realizará izando la carga que equivalga a la carga de régimen de la grúa, se haga el recorrido, el giro y la traslación por la línea de contacto bajo la velocidad de régimen de operación.

Artículo 35. Con respecto a las grúas, los empresarios deben realizar las inspecciones voluntarias sobre los siguientes ítems, en forma periódica y una vez dentro de cada mes. Sin embargo, no se aplica esta regla durante el período que no se utilice la grúa correspondiente cuando no sea utilizado por un período que exceda de un mes.

- 1 Existencia de anomalías del dispositivo de prevención del sobreenrollado y otros dispositivos de seguridad, dispositivo de alarma de sobrecarga y otros dispositivos de alarma, freno y embrague.
  - 2 Existencia de daños del cable de acero y cadena de izaje.
  - 3 Existencia de daños de los elementos de izaje tales como el gancho, cuchara de almeja, etc.
  - 4 Existencia de anomalías del cableado, sistema de línea de contacto, panel de distribución, interruptores y controlador.
  - 5 En las grúas de cables, la existencia de anomalías de las partes de unión del cable principal, cable del riel y cable de guía y las condiciones de instalación del cabrestante.
- 2 Con respecto a las grúas que corresponden a la salvedad anterior, los empresarios deben realizar la inspección voluntaria de los ítems señalados en los numerales de la cláusula anterior en el momento de reanudarse el uso.

[Inspección previa a la iniciación de las tareas]

Artículo 36. Cuando se realicen las tareas utilizando la grúa, los empresarios deben realizar las inspecciones de los siguientes ítems antes de iniciar las tareas de ese día.

- 1 Funcionamiento del dispositivo de prevención del sobreenrollamiento, freno, embrague y controlador.
- 2 Condiciones sobre la vía y del riel de la línea de contacto por donde se haga la traslación.
- 3 Condiciones de los lugares donde pasen los cables de acero.

[Inspección después de las tempestades]

Artículo 37. Cuando se realicen las tareas utilizando las grúas instaladas en la intemperie, después de haber soplado vientos que sobrepasen los 30m/s de velocidad instantánea, o cuando se realicen las tareas después de terremotos de intensidad media o mayor, el empresario debe realizar las inspecciones previas para comprobar la existencia de anomalías de las respectivas partes de la grúa.

[Registro de las inspecciones voluntarias]

Artículo 38. El empresario debe registrar los resultados de las inspecciones voluntarias y las revisiones que se establecen en este capítulo (Excepto las inspecciones del Artículo 36.) y conservarlos durante tres años.

[Reparación]

Artículo 39. Al realizar las inspecciones voluntarias y las revisiones que se establecen en este capítulo y se hayan reconocido anomalías, el empresario debe realizar inmediatamente las reparaciones.

(2) Mantenimiento del patio de contenedores

Para que las instalaciones de la terminal de contenedores puedan operar eficazmente y sus funciones puedan desarrollarse suficientemente, es necesario que el pavimento se mantenga en buenas condiciones para asegurar el apilado seguro de los contenedores, en tanto que el funcionamiento de los vehículos y equipos de manipulación deben mantenerse y conservarse de manera que operen con seguridad y con normalidad.

Sin embargo, el pavimento puede presentar inconvenientes para el uso compartido según las condiciones externas tales como carga de traslación, condición climática, etc. y las condiciones especiales del lugar de construcción. Para evitar estos inconvenientes, debe establecerse la organización para el mantenimiento y conservación, conocer permanentemente las condiciones de la superficie y realizar el mantenimiento y reparación adecuados según fuera necesario.

Sin embargo, actualmente en nuestro país, no existen normas unificadas sobre la organización de mantenimiento y control ni las normas de reparación correspondientes al pavimento de las terminales de contenedores, como podrían ser las normas para fijar los valores de meta para determinar la necesidad del mantenimiento y reparación o los métodos de reparación. Por lo tanto, las respectivas normas de reparación, son consideradas en los respectivos terminales.

La organización para el mantenimiento y control del pavimento no es independiente y sería deseable que se realice dentro del sistema de mantenimiento y conservación conjunta de las instalaciones de la terminal de contenedores.

La organización de mantenimiento y reparación deben cubrir los siguientes aspectos.

- 1) Revisaciones: Aunque existen las revisiones periódicas y las revisiones diarias, en este caso se refiere a las revisiones diarias. Las revisiones diarias, se realizarán utilizando la lista de comprobaciones para descubrir rápidamente las roturas del pavimento para que se tomen las medidas del caso. Los ítems de observación deben determinarse analizando suficientemente las características y las condiciones de

traslación de las instalaciones que sean objeto de observación, tales como las grietas, los desniveles, agrietamiento de las huellas de los rodados, irregularidades longitudinales, rotura de las juntas, etc.

- 2) Estudios: Se realizarán cuando se descubran las anomalías durante la revisión diaria o durante las revisiones periódicas y se realizarán los estudios cuantitativos utilizando los instrumentos de medición para los mismos ítems que para la revisión diaria.
- 3) Evaluaciones: Son las tareas que se realizan conforme a los resultados de los estudios para estimar la necesidad de la reparación o el plazo de la rotura, para lo cual es deseable que se elaboren las normas de evaluación. Las normas de evaluación, deben determinarse teniendo en consideración las condiciones de uso de las respectivas instalaciones, tales como los vehículos de traslación, las características de los equipos de manipulación de carga, la frecuencia de traslación, etc.
- 4) Planificación: Se realiza según el resultado de la evaluación y cuando se juzgue necesaria la realización de las reparaciones. Deben establecerse el momento de las reparaciones, los lugares y la elección de los métodos de reparación considerando al mismo tiempo las rutas de desvío durante las obras, restricciones de uso y los métodos de limitación.

PROBLEMAS SOBRE ADMINISTRACIÓN  
Y EXPLOTACIÓN DE LOS PUERTOS  
EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO

PROBLEMAS SOBRE ADMINISTRACION Y EXPLOTACION DE LOS PUERTOS  
EN LOS PAISES EN DESARROLLO

I N D I C E

1. INTRODUCCION .....	1
2. ASPECTOS QUE DEBEN CONSIDERARSE PARA ANALIZAR SOBRE LA ADMINISTRACION EXPLOTACION .....	1
2-1 Generalidades .....	1
2-2 Administración del Puerto .....	1
2-3 Tareas de Manipulación de Carga .....	3
2-4 Privatización .....	4
2-5 Esquema Tarifario de los Puertos .....	4
2-6 Sistema Impositivo, Sistema Aduanero, Sistema de Cuarentena ..	4
2-7 Mantenimiento de las Instalaciones Portuarias .....	5
2-8 Formación del Personal .....	5
3. LOS PROBLEMAS Y MEDIDAS DE MEJORAMIENTO DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y EL MOVIMIENTO DE LAS CARGAS EN EL PUERTO A (PAIS B DEL SUDESTE DE ASIA) .....	6
3-1 Rendimiento de la Manipulación de Carga en el Barco Portacontenedores .....	6
3-2 Contenedores de Exportación .....	6
3-3 Contenedores de Importación .....	8
3-4 Operaciones de Carga de los Barcos Convencionales .....	8



PROBLEMAS SOBRE ADMINISTRACION Y EXPLOTACION DE LOS PUERTOS  
EN LOS PAISES EN DESARROLLO

1. INTRODUCCION

El esquema para la administración y explotación de los puertos, está elaborado según las condiciones culturales, las costumbres y sistemas de los respectivos países o regiones y no existe un regla generalizada que pueda aplicarse en todos los puertos del mundo. Por esta razón, para analizar la administración y explotación, es necesario que previamente se interpreten suficientemente las situaciones individuales de los puertos de los respectivos países.

Aquí se intentará explicar primeramente los aspectos que deben tenerse en cuenta para analizar sobre la administración y explotación de los puertos de los países en desarrollo, teniendo en consideración las experiencias de la cooperación internacional realizada por nuestro país y se resumirán las razones y las proposiciones con respecto a los problemas concretos sobre la manipulación de carga, mencionando el caso del puerto del sudeste asiático, sobre la base de estudios realizados recientemente por el Japón.

2. ASPECTOS QUE DEBEN CONSIDERARSE PARA ANALIZAR SOBRE LA ADMINISTRACION Y EXPLOTACION

2-1 Generalidades

Al analizar la administración y explotación de los puertos, es necesario que primeramente se capte una visión general del puerto como un lugar de actividades productivas. En consecuencia, no es suficiente que se piense solamente en la eficiencia de la manipulación de la carga en los muelles, sino que es importante que se analicen las causas y las medidas de solución, para detectar el lugar donde se produce el cuello de botella, observando el rendimiento de las labores en los cobertizos y almacenes, las condiciones de aprovechamiento de las instalaciones dentro del flujo de las cargas, teniendo en consideración el problema de la capacidad de transporte de los accesos al puerto por los medios ferroviarios y las rutas terrestres, la cantidad de lanchones y camiones disponibles, etc.

2-2 Cuerpo Administrador del Puerto

Para permitir una explotación eficiente del puerto, lo ideal es que el puerto no se ponga bajo un control ajeno, sino que sería necesario que la administración asuma el control general de todas las actividades portuarias. Es necesario que el cuerpo administrador del puerto, fije por sí mismo las reglamentaciones relativas a las tareas diarias que se desarrollan en el puerto, elabore los planes de habilitación sobre la base de conocimientos especializados, asuma la responsabilidad de la contratación de las obras, y controle al mismo tiempo la utilización del puerto y tenga el derecho de cobrar las tasas de entrada al puerto y las tarifas de las labores portuarias.

Sin embargo, debido a que existen tareas como las de la aduana, control de

Cuadro 1. Alcance de las Tareas Administrativas de los Puertos de Diversos Países

Nombre del puerto Nombre del país	Yokohama Japón	Nueva York EE.UU.	Londres Inglaterra	Rotterdam Holanda	Dairen R. P. China	Manila Filipinas	Bangkok Tailandia	Santo Tomás Guatemala	Hayna R. Dominicana	Valparaíso Chile
1 Control de instalaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 Designación de atracadero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Cobranza de las tasas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 Estadística portuaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 Control de entrada y salida				0		?	0			
6 Despacho aduanero										
7 Control de cuarentena de animales y vegetales										
8 Control migratorio				0						
9 Seguridad de tránsito en el puerto				0						
10 Policía		0	0	?	0		0		0	
11 Bomberos			0	?	0		0		0	
12 Operaciones de patio de contenedores (CY)			0		0		0	0		0
13 Operación en estación de consolidación de contenedores (CES)			?		0		0	0		0
14 Manipulación de carga a bordo			0		0		0	0		0
15 Manipulación de carga en tierra			0		0		0	0		0
16 Manipulación de carga en lanzón					0					0
17 Almacenes			0		0		0	0		0
18 Camiones			0							
19 Ferrocarriles			0							
20 Servicio de remolque			0		0		0	0		
21 Anarraje			0		0		0	0		
22 Suministro de combustible y agua							0	0		0
23 Servicio de pilotaje				0	0			0		0
24 Inspección de cantidad y volumen			?		0		0	0		0
25 Bienestar y seguridad social	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

seguridad de navegación, control de cuarentena, control migratorio, mantenimiento de la seguridad, etc. que se realizan por una organización aparte que no sea la propia administración (Cuadro 1), es necesario que el cuerpo administrador vaya cumpliendo la explotación eficiente del puerto cooperando con las organizaciones que se dediquen a esas tareas. Además, el cuerpo administrador deberá contar con su propio presupuesto y sería deseable que por lo menos pueda solventar sus propios costos de explotación mediante una tasa portuaria adecuada. Al mismo tiempo, en el caso que se realicen inversiones portuarias tales como las obras de ampliación, es necesario que se analice la necesidad o la posibilidad de algún sistema (subvención mediante impuestos, cobros de contribuciones a los beneficiarios, etc.) que permita absorber eficientemente la economía externa.

Al mismo tiempo, sin perjuicio de la iniciativa que pueda tener el cuerpo administrador del puerto, es importante que se establezca el mecanismo que permita al gobierno central, realizar la coordinación sistemática y la orientación adecuada para promover el desarrollo de los puertos que sean importantes desde el punto de vista de la política territorial, evitando las inversiones que se superpongan dentro de una perspectiva nacional.

## 2-3 Tareas de Manipulación de Carga

### (1) Asegurar que haya una competencia adecuada

En el caso que las tareas de manipulación de carga se cumpla por una empresa privada, es necesario que el cuerpo administrador del puerto establezca el sistema de autorización y se fijen las bases para la autorización de manera que pueda funcionar la regla de la competencia adecuada entre una cantidad apropiada de empresas competentes. Esto se debe a que con una monopolización exagerada o mediante el monopolio entre pocos, no puede lograrse el mejoramiento del rendimiento de la manipulación de carga ni la reducción de los costos por la falta de la regla de la competencia, y además, aunque la participación de empresas de bajo nivel técnico, podría reducir momentáneamente los costos de la manipulación de cargas mediante la reducción de los gastos del personal, puede ocasionar la pérdida de la confianza del puerto al bajar el rendimiento de la operación, la seguridad y la confiabilidad.

### (2) Eficiencia de la manipulación de carga

Cuando el rendimiento de las operaciones de carga sean bajas, deben estudiarse los siguientes puntos e investigarse las causas.

- 1) Falta de máquinas para la manipulación de cargas
- 2) Insuficiencia del mantenimiento de los equipos de manipulación de carga
- 3) Falta de operadores calificados
- 4) Salarios e incentivos de los operarios

Asimismo, para analizar las tareas de manipulación, no es suficiente que se fije solamente en el rendimiento de las operaciones de manipulación

dentro de los barcos y sobre los muelles, sino que debe observarse el rendimiento total hasta que la carga atraviese el puerto, para lo cual es necesario que se analice el coeficiente de rotación de los cobertizos y almacenes y el tiempo de estadía de las cargas, el despacho aduanero y el sistema impositivo, el tiempo requerido para el control de cuarentena y los trámites en las oficinas.

Por otra parte, debido a que en muchos países en vía de desarrollo se adopta el sistema de manipulación de carga con el uso intensivo de la mano de obra, la mecanización de la manipulación de carga puede engendrar problemas sociales como ser la falta de operarios calificados y una capacidad laboral ociosa.

#### 2-4 Privatización

Actualmente, la privatización se está intentando activamente en muchas áreas y se analiza la introducción de las reglas del mercado mediante la privatización de las tareas portuarias. Sin embargo, para la introducción de este sistema, es necesario que se juzguen las posibilidades y el alcance de su realización según el nivel técnico y el estado financiero de las empresas privadas y se analicen los inconvenientes tales como el surgimiento del personal administrativo superfluo o el problema del uso público de las instalaciones que pueda acarrear la introducción de la privatización.

#### 2-5 Esquema Tarifario de los Puertos

Para que el cuerpo administrador del puerto pueda cumplir la explotación a su voluntad, es importante que tenga su poder de decisión en cuanto a su manejo financiero. Sin embargo, debido a que esto no puede satisfacerse en todos los puertos, es deseable que por lo menos se analice el grado de las posibilidades y por lo menos se cubran los gastos de explotación corriente mediante la fijación de tarifas portuarias adecuadas.

Aunque para la fijación de los niveles tarifarios se aplica normalmente el método de costos, es necesario que se considere la capacidad de los usuarios para afrontar los pagos y la competencia con los otros puertos. En el caso que se proceda a bajar los niveles tarifarios por razones de competencia, es necesario que se consideren los recursos para cubrir el déficit.

Asimismo, en el caso que el cuerpo administrador del puerto cumpla las tareas de la manipulación de carga, es deseable que se aclare el costo y la rentabilidad de cada tarea, resumiendo los ingresos y egresos según las actividades.

#### 2-6 Sistema de Depósito, Sistema aduanero, Sistema de Cuarentena

Dentro de los factores que pueden perturbar el flujo de las cargas de las zonas portuarias, no son pocos los casos en que se requiere el tiempo para los complejos procedimientos de los trámites de despacho aduanero o control de cuarentena o la autorización para la inspección, juntamente con

la falta de eficiencia de la misma operación de manipulación de carga. A pesar de que el cumplimiento estricto de los trámites es importante para prevenir los actos dolosos tales como el contrabando, el excesivo celo puede causar la caída de la productividad. Uno de los grandes problemas que existen para superar este problema, es que en muchos países resulta difícil lograr la comprensión y la colaboración de las organizaciones que tengan a su cargo dichas tareas, por estar confiadas las tareas del despacho aduanero y el control de cuarentena a otros agentes que no pertenezcan al cuerpo administrador del puerto.

Asimismo, por diversas razones, dentro del sistema aduanero también existen dificultades para introducir el método de la inspección sobre la base de los documentos declarados o la inspección por muestreo que se practica normalmente en los países adelantados.

#### 2-7 Mantenimiento de las Instalaciones Portuarias

Debido a las insuficientes condiciones de mantenimiento de los puertos de los países en vía de desarrollo, pueden darse los casos en que las funciones no puedan desarrollarse suficientemente aunque se construyan instalaciones portuarias modernas. Se supone que las causas sean la falta de fondos necesarios para el mantenimiento, la falta de técnicos y el problema de suministro de los repuestos.

Sin embargo, el aprovechamiento eficaz de las instalaciones actualmente existentes, es un problema que debe analizarse antes de proceder a las nuevas inversiones.

#### 2-8 Educación del Personal

Al introducirse los equipos de manipulación de cargas y adoptarse las computadoras, es importante que simultáneamente con la introducción de los equipos, se vaya formando el personal que opere los mismos. Por lo tanto, para realizar la modernización del puerto, es necesario que se considere también la educación en los centros de entrenamiento del personal administrativo de los puertos.

Sin embargo, debido a que en los países en vía de desarrollo se presenta el caso en que no se disponga de los especialistas sobre la materia, es frecuente que se recurra a la invitación de los asesores e instructores del exterior.

Asimismo, es también importante que se conozcan los antecedentes de los puertos de avanzada del extranjero y se realicen los entrenamientos en tales lugares.

### 3. LOS PROBLEMAS Y MEDIDAS DE MEJORAMIENTO DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y EL MOVIMIENTO DE LAS CARGAS EN EL PUERTO A (PAIS B DEL SUDESTE DE ASIA)

#### 3-1 Rendimiento de la Manipulación de Carga en el Barco Portacontenedores

##### [Problemáticas y sus causas]

Debido a que la manipulación de carga de los barcos portacontenedores no se realiza con las grúas de pórtico exclusivamente para contenedores, sino que se recurre al uso de la grúa del barco o grúas móviles, el rendimiento de la manipulación es bajo con 8 - 9 piezas/hora durante la carga en los barcos y de 14 - 15 piezas/horas para la descarga. Especialmente en las operaciones con grúas móviles, el rendimiento desmejora aún más debido a que las maniobras resultan dificultosas por la falta de práctica de los operarios, se ocupan grandes espacios sobre las explanadas de descarga y se demora mucho tiempo para el desplazamiento.

Además, es especialmente bajo el rendimiento durante la carga en el barco. Esto se debe a que (1) dentro de la playa de contenedores, no existen las playas de clasificación y no es posible disponer los contenedores según el orden de carga antes de la entrada del barco y (2) durante las operaciones de carga, los contenedores de las playas del representante de las respectivas agencias navieras que se encuentran inmediatamente detrás de las explanadas de descarga quedan colmadas sus capacidades y se produce el desorden del tránsito que causa las perturbaciones del flujo normal de las cargas.

##### [Recomendaciones]

- (1) Rápida introducción de las grúas de pórtico
- (2) Realización del entrenamiento para mejorar el nivel técnico de los operarios
- (3) Instalar la playa de clasificación detrás de la explanada de descarga
- (4) El administrador del puerto debe establecer las normas, el orden y la coordinación para la clasificación de los contenedores

#### 3-2 Contenedores de Exportación

##### [Problemas y sus causas]

Prácticamente todas las cargas de contenedores de exportación del puerto A son transportados por camiones y llenados en los contenedores dentro de la playa de la agencia naviera que se encuentra detrás de la explanada de descarga para ser posteriormente cargados en los barcos.

Las razones de este procedimiento se debe a que (1) los caminos que unen los almacenes y plantas del propietario de la carga con el puerto son estrechos y se dificulta el tránsito de los remolques de gran tamaño cargado con contenedores, (2) antes de usar los servicios de la empresa

estatal que monopoliza el transporte de contenedores entre el local del propietario de la carga y el puerto para transportar los contenedores vacíos desde el puerto hasta el local del propietario de la carga, efectuar el llenado de los contenedores y transportarlo nuevamente hasta el puerto con los remolques, resulta menos costoso efectuar el llenado de los contenedores transportando la carga hasta el puerto con los camiones de los transportistas privados y (3) en el caso que se llenen los contenedores en el local del propietario de la carga, es necesario que se realicen las inspecciones solicitando la presencia del agente aduanero, cuyos gastos corren por cuenta del propietario de la carga, lo cual representa una suma elevada.

En consecuencia, dentro de las playas de la agencia naviera, se observa un movimiento agitado de los camiones de los propietarios de las cargas que perturba las operaciones de los equipos de manipulación como ser los montacargas, con el consiguiente peligro de accidentes.

Además, debido a que el llenado de los contenedores se realiza en las playas de la agencia naviera, dentro de la playa no es posible la superposición de contenedores y con las dimensiones de las playas produce un déficit de capacidad. Por esta razón, se hace inevitable las operaciones de llenado de los contenedores incluso sobre los caminos de los alrededores de la playa, lo cual ocasiona las perturbaciones en el tránsito.

Por otra parte, las condiciones del pavimento de las playas son deficientes, tienen ondulaciones en la superficie pavimentada y al superponerse los contenedores, se producen torceduras que pueden causar roturas, lo cual constituye una de las razones que imposibilita la superposición de los contenedores dentro de la playa.

En cuanto a las cargas de menos de un contenedor completo, los contenedores de las playas suelen usarse como almacenes debido a la falta de las instalaciones de almacenamiento. En consecuencia, se reduce la tasa de rotación de los contenedores y no se logra el aprovechamiento eficiente.

[Recomendaciones]

- (1) Deben habilitarse las estaciones de carga de contenedores (CFS) para exportación y prohibir el llenado de contenedores dentro de la playa de las agencias navieras
- (2) Distribución planificada de las fábricas y almacenes y mejoramiento de los caminos dentro de la planificación urbana
- (3) Revisión de las tarifas de transporte de contenedores de la empresa estatal
- (4) Simplificación de la inspección aduanera
- (5) Realización del mantenimiento del pavimento de las playas

### 3-3 Contenedores de Importación

[Problemas y sus causas]

Los contenedores de importación son descargados del barco sobre la explanada de descarga y están obligados a transportarse hasta los alrededores de los cobertizos para la inspección aduanera. Sin embargo, el rendimiento del transporte es pésimo por no existir cobertizos dentro de la playa de contenedores, y los pocos que existen están a una distancia de 1km y deben transportarse hasta los cobertizos para barcos convencionales que están aún más lejos.

Además, es muy elevada la proporción de contenedores llenos que se vacían en el área portuaria y no se aprovecha la ventaja del servicio de puerta a puerta de los contenedores. Según se ha explicado en la cláusula 3-2 de los contenedores de exportación, las causas se deben a que (1) los caminos que unen los almacenes y plantas del propietario de la carga con el puerto son estrechos y se dificulta el tránsito de los remolques de gran tamaño cargado con contenedores y (2) la empresa estatal que monopoliza el transporte de contenedores entre el local del propietario de la carga y el puerto, monopoliza también el transporte de carga desde el área portuaria y las tarifas están fijadas de manera que el transporte por camión vaciando la carga del contenedor resulte más económico que transportar el remolque cargado con el contenedor.

[Recomendaciones]

- (1) Deben simplificarse los trámites aduaneros, introduciendo el sistema de depósitos
- (2) Revisión de las tarifas de transporte de contenedores y las tarifas de los camiones de la empresa estatal
- (3) Habilitar la estación de carga de contenedores (CFS) dentro de la playa

### 3-4 Operaciones de Carga de los Barcos Convencionales

[Problemas y sus causas]

En el puerto A, la manipulación de las cargas desde el muelle hasta los cobertizos, se realiza por el encargado del puerto. Los operarios que realizan la manipulación de carga en el muelle, están divididos por cobertizos y cada grupo se hace responsable de la manipulación de la carga hasta el cobertizo a su cargo. Sin embargo, el transporte de carga del puerto A con lanchones es también abundante y es normal que durante la descarga del barco sobre los lanchones se interrumpan las tareas de manipulación sobre el muelle y los operarios queden en situación de espera. Sin embargo, aunque el grupo encargado del cobertizo vecino estén muy atareados en sus labores, estos operarios no se prestan a ayudar. Esto se debe a que se tratan de tareas de manipulación que está fuera de su grupo. En consecuencia, el tiempo neto de labor de los operarios con



respecto al tiempo de estadía del barco es corto y se reduce el rendimiento de las operaciones de carga.

[Recomendaciones]

Es necesario que se cambie la organización del personal de operaciones por grupos encargados para cada cobertizo y se adopte el sistema que cada grupo se haga cargo de un número plural de cobertizos y se creara un sistema que permita distribuir según necesidad el personal dentro de ese esquema.

