

ADMINISTRACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE JAPÓN

Mayo 2011

CONTENIDO

1. GENERALIDADES DE LA DISTRIBUCIÓN

2. TENDENCIA DEL ENVÍO DE MERCANCÍAS

3. TEMA DE LA POLÍTICA DE LA DISTRIBUCIÓN

(1) GENERALIDADES

(2) PROMOCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN VERDE

(3) INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO

(4) TEMA Y SITUACIÓN ACTUAL DEL ESTABLECIMIENTO DE LA DISTRIBUCIÓN

(5) PROMOCIÓN DISCRETA DE LA DISTRIBUCIÓN INTERNACIONAL

(6) HOMOLOGACIÓN DEL AREA DEL GRAN SISMO DEL ESTE DE JAPÓN

1 . GENERALIDADES DE LA DISTRIBUCIÓN

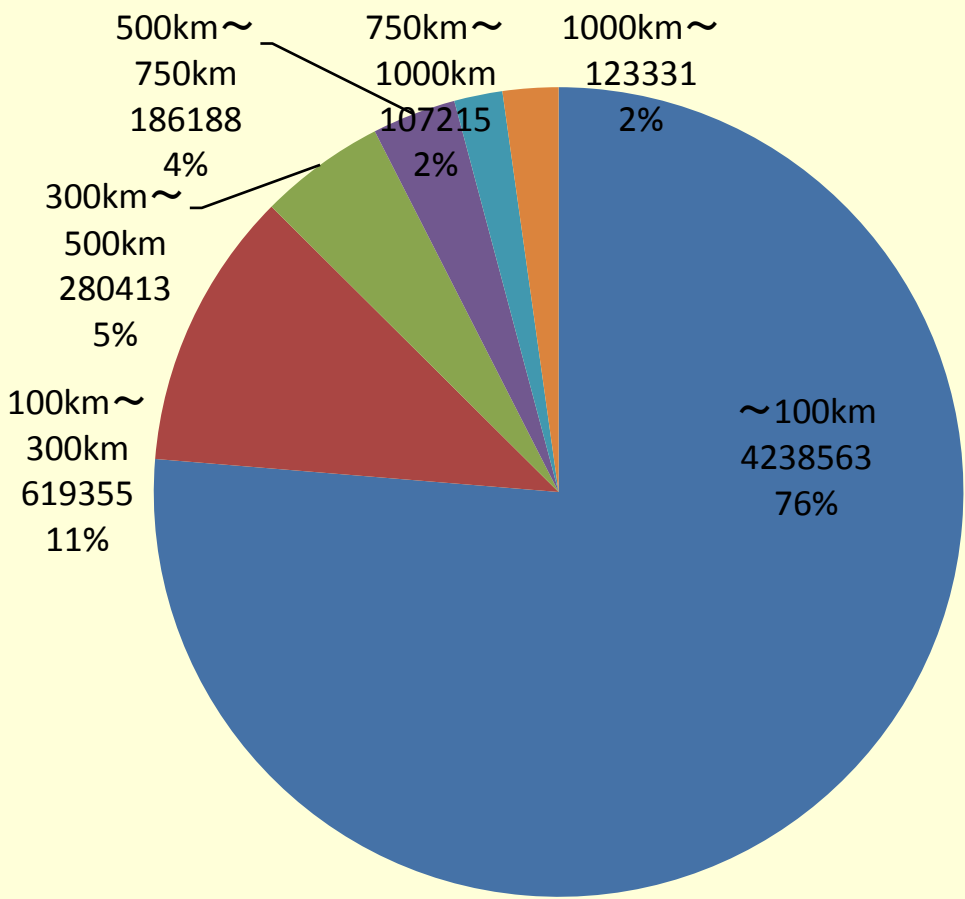
- EL NEGOCIO DE LA DISTRIBUCIÓN DE NUESTRO PAÍS ES, EN PROMEDIO, DE 25 BILLONES DE YENES DE LA COMPOSICIÓN DEL MERCADO (SECRETARÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y RECURSOS HIDRÁULICOS ES DE 13 BILLONES DE YENES, LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN ES DE 61 BILLONES DE YENES)
- EL NÚMERO DE EMPRESARIOS ES DE 75 MIL PERSONAS, LA MAYORÍA ES DE PEQUEÑOS A MEDIANOS EMPRESARIOS.

	INGRESOS DE NEGOCIOS (YENES) (USD. APROX.)	EMPRESARIOS (PERSONAS)	EMPLEADOS (PERSONAS)	PEQUEÑAS A MEDIANAS EMPRESAS
INDUSTRIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE	13兆0,073億 130,073,000,000.00	62,892	1,280,000	99.9%
CARGO FERROVIARIO DE JAPÓN	1,463億 1,463,000,000.00	1	6,000	0.0%
INDUSTRIA DE LA TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA NACIONAL	1兆0,032億 10,032,000,000.00	4,076	22,000	99.6%
INDUSTRIA DE LA TRANSPORTACION MARÍTIMA INTERNACIONAL	5兆6,526億 56,526,000,000.00	204	6,000	57.3%
INDUSTRIA DEL TRANSPORTE PORTUARIO	1兆1,674億 11,674,000,000.00	914	54,000	88.0%
INDUSTRIA DE CARGO DE LA TRANSPORTACION AEREA	4,167億 4,167,000,000.00	21	—	19.0%
INDUSTRIA DEL USO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO	3,813億 3,813,000,000.00	961	8,000	89.2%
INDUSTRIA DEL USO DEL TRANSPORTE EXTERIOR	3,454億 3,813,000,000.00	596	5,000	61.8%
INDUSTRIA DEL USO DEL TRANSPORTE AEREO	7,993億 7,993,000,000.00	165	16,000	79.2%
INDUSTRIA DEL ALMACENAJE	1兆6,984億 16,984,000,000.00	5,611	104,000	90.6%
INDUSTRIA DE LAS TERMINALES DE TRANSPORTE	310億 310,000,000.00	17	500	94.1%
SUMA TOTAL	PROMEDIO 250,000,000,000.00	PROMEDIO 75,000	PROMEDIO 1,500,000	—

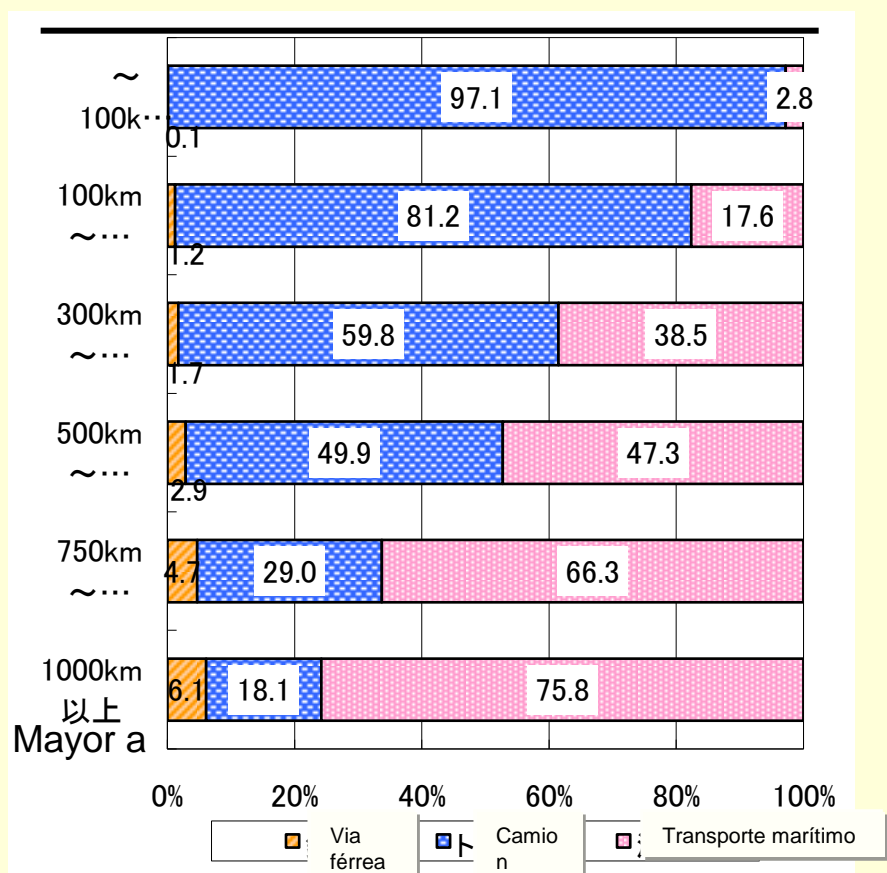
2. TENDENCIA DEL ENVÍO DE MERCANCÍAS

PORCENTAJE DE ASIGNACIÓN EN MEDIOS DE TRANSPORTE NACIONAL

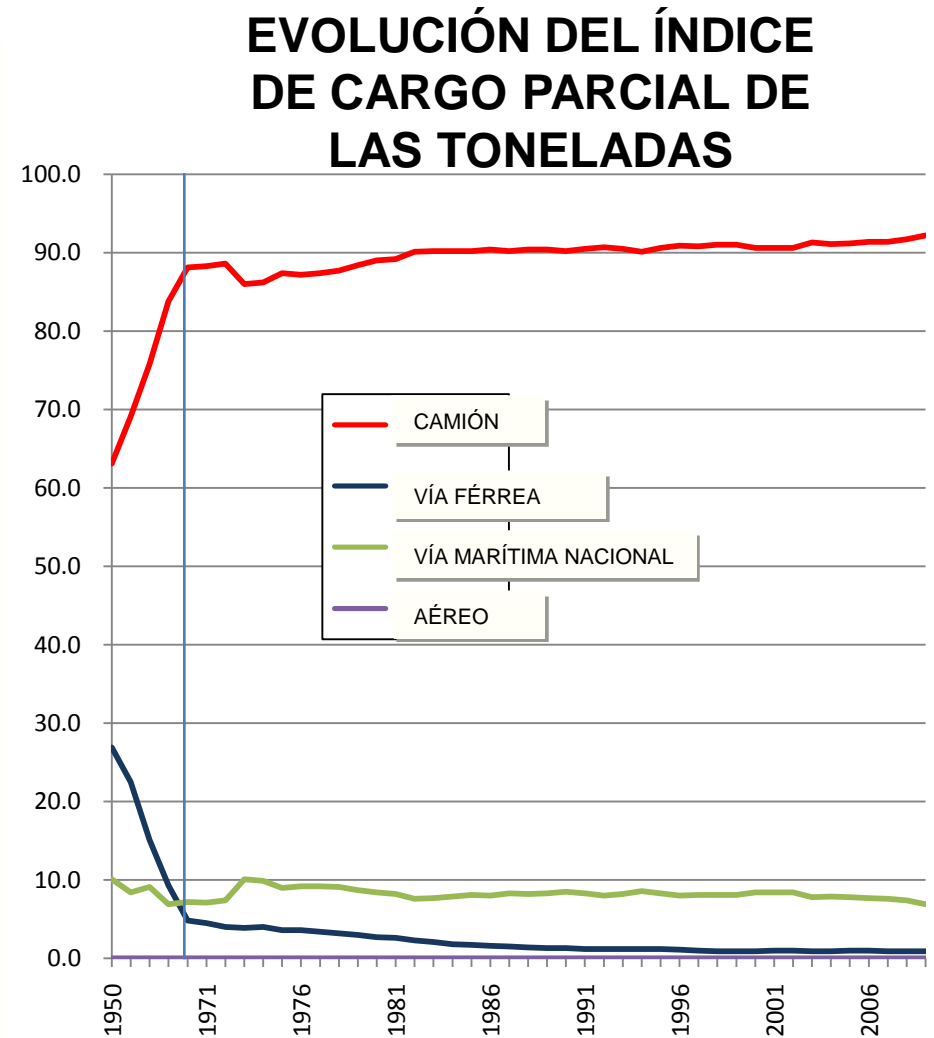
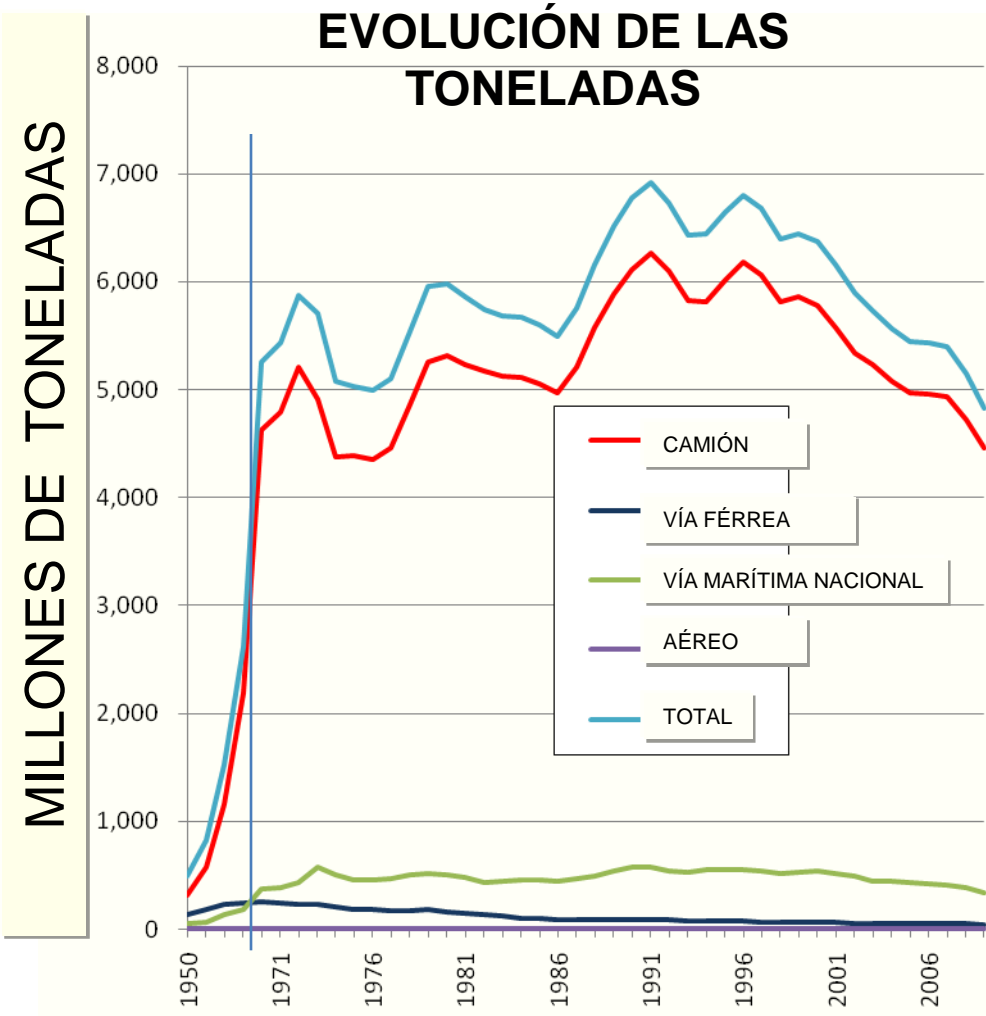
PROPORCIÓN DE MERCANCIAS TRANSPORTADAS A DIFERENTES DISTANCIAS (Toneladas)



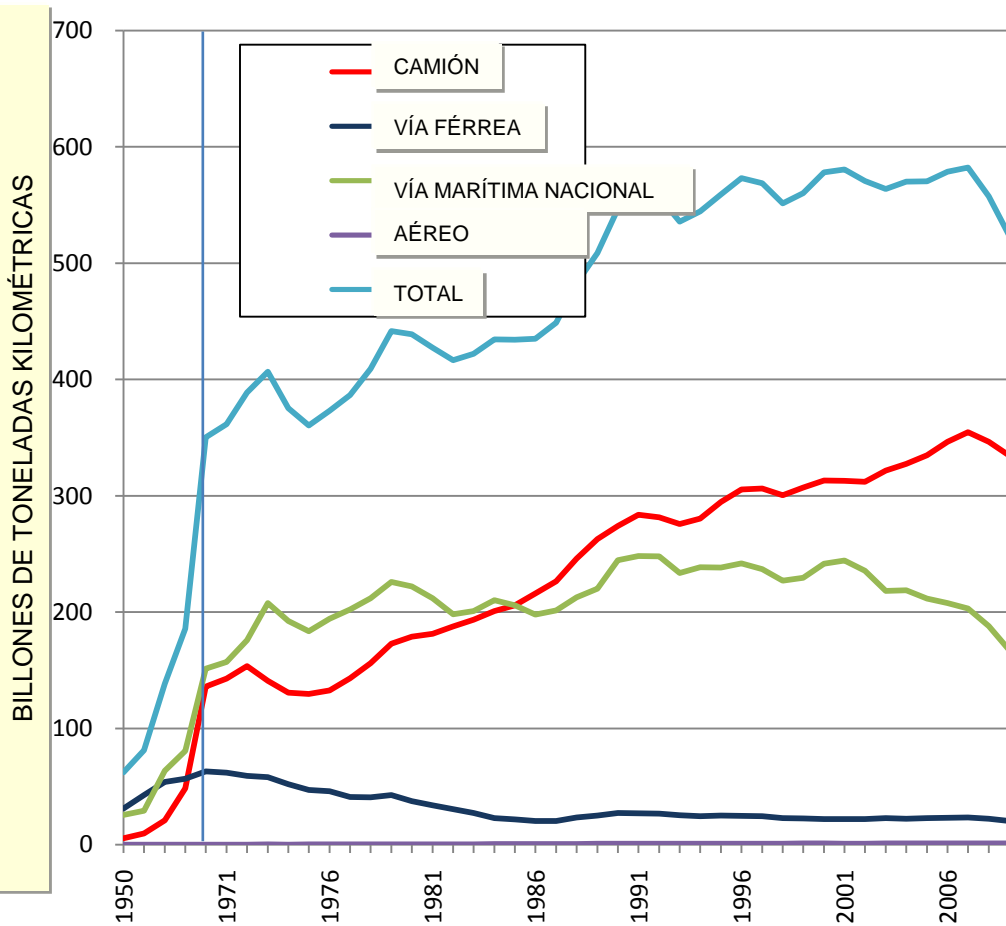
PORCENTAJE DE ASIGNACION EN MEDIOS DE TRANSPORTE NACIONAL (Toneladas)



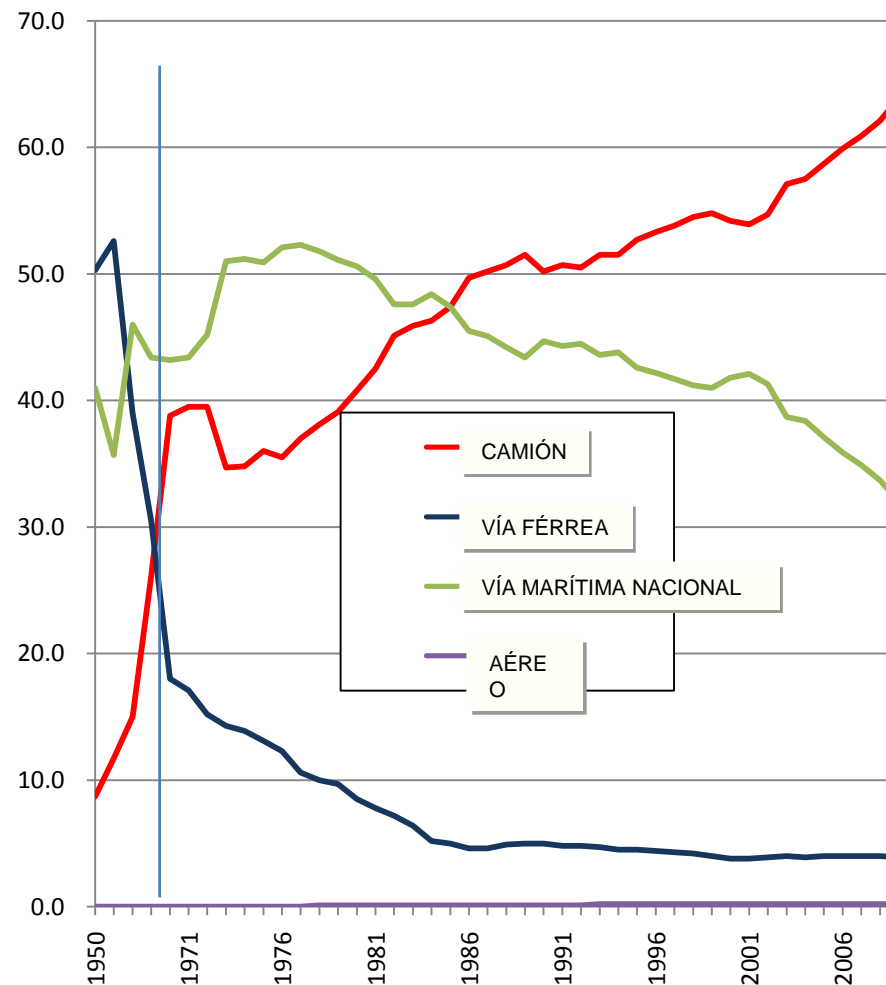
国土交通省「平成19年度 貨物・旅客地域流動調査・分析資料」より



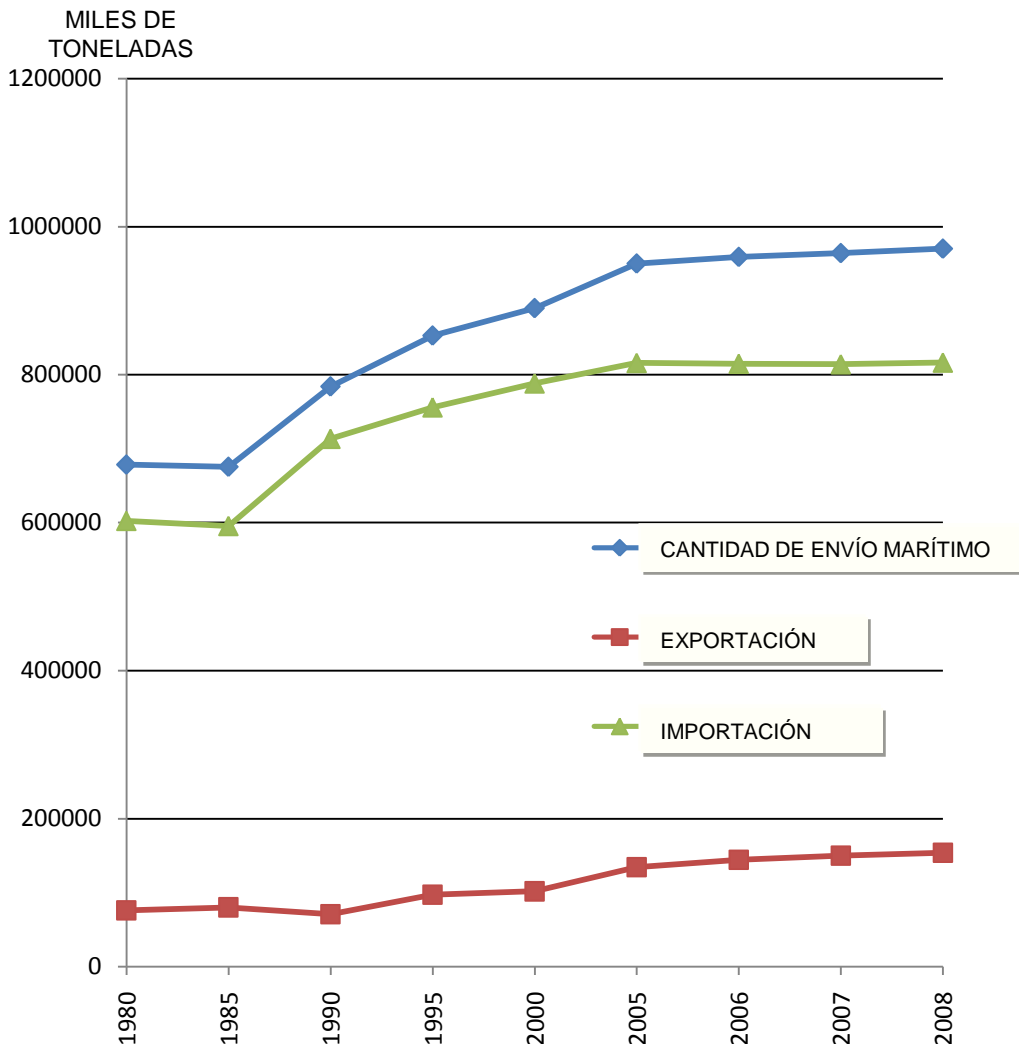
TRANSICIÓN DE TONELADAS KILOMÉTRICAS



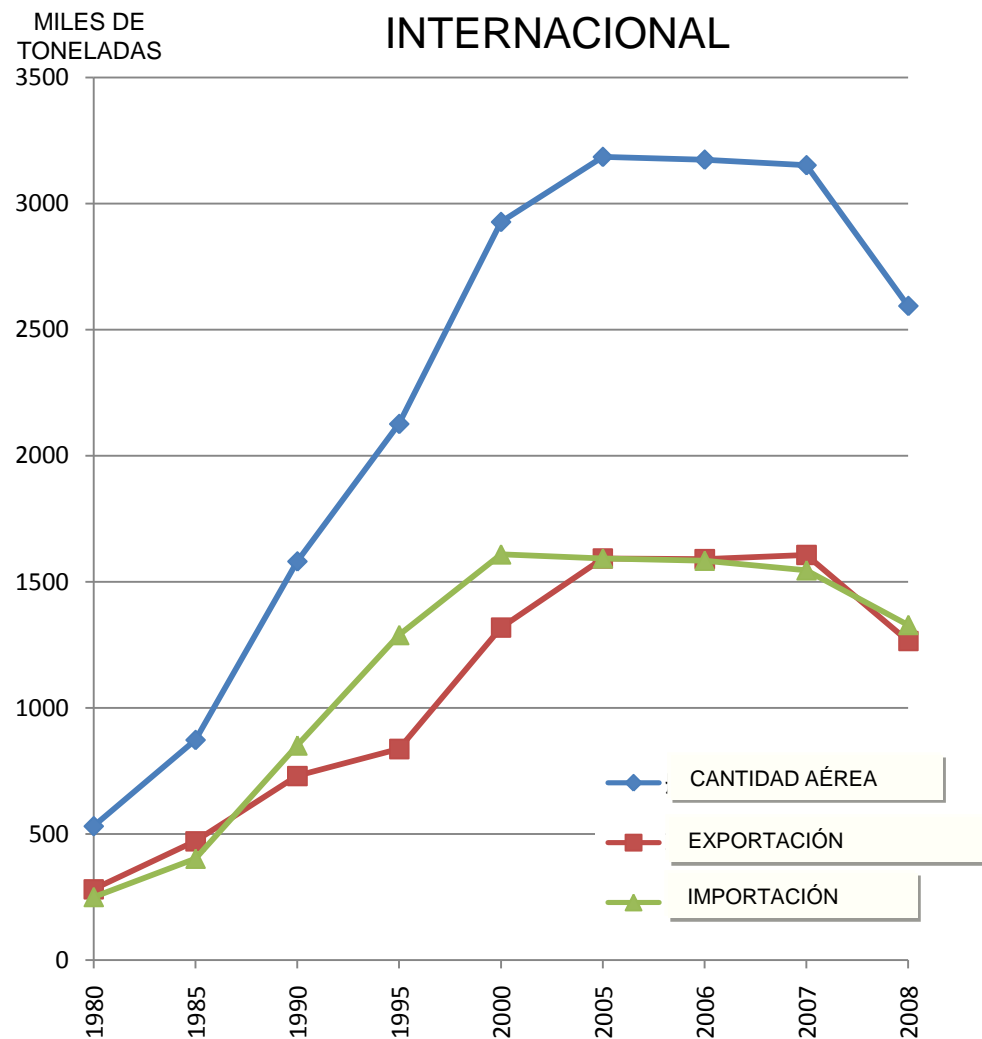
TRANSICIÓN DEL ÍNDICE PARCIAL DE TONELADAS KILOMÉTRICAS



EVOLUCIÓN DE LAS CANTIDADES DE ENVÍO MARÍTIMO AL EXTERIOR



EVOLUCIÓN DE LAS CANTIDADES DE ENVÍO AÉREO DE MERCANCÍA A NIVEL INTERNACIONAL



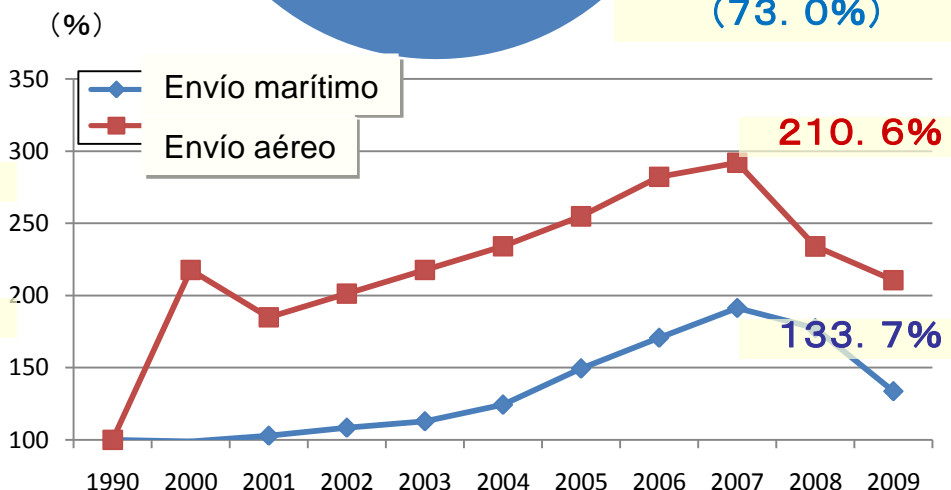
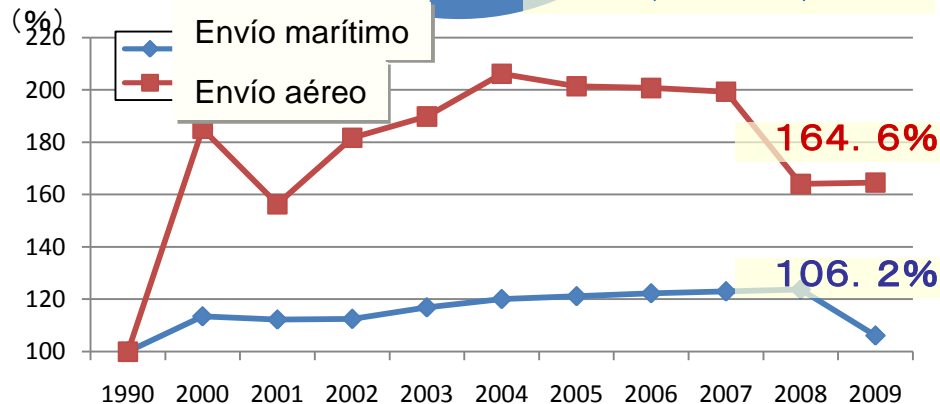
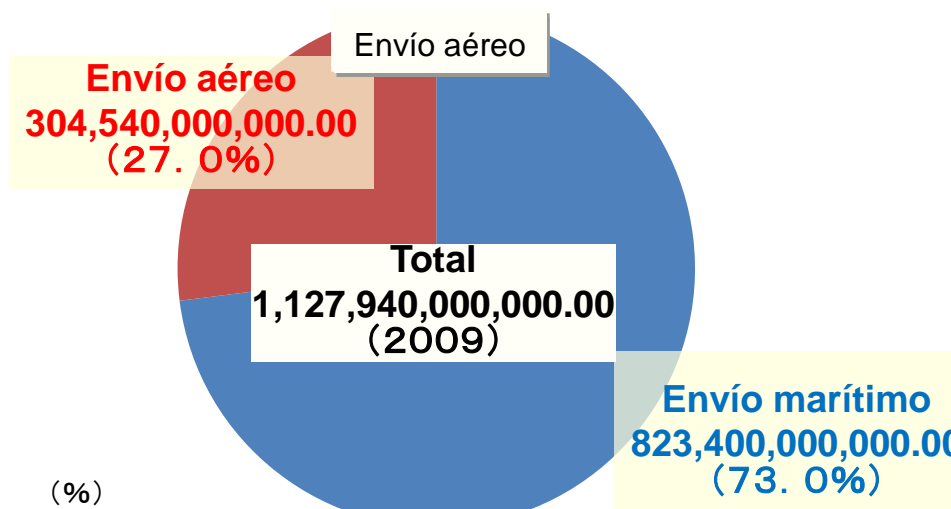
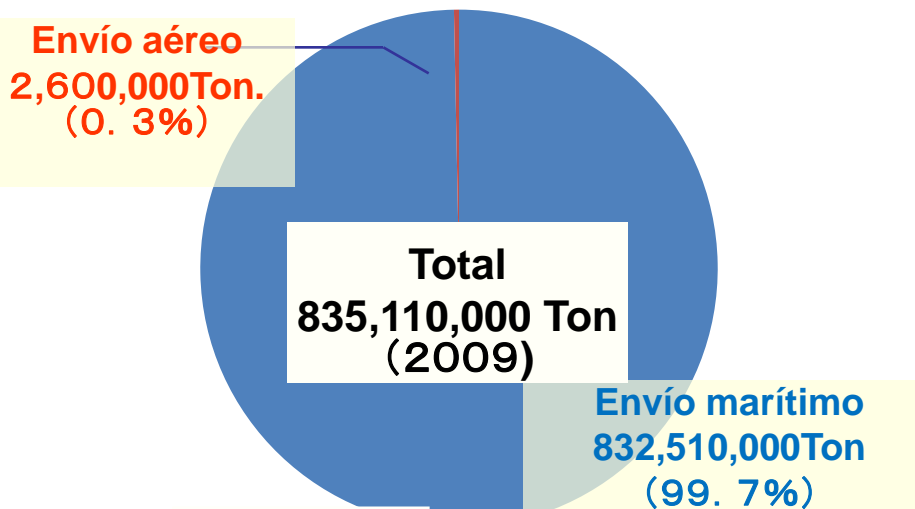
- **Dentro del número de toneladas, el envío marítimo es superior, pero la cantidad de dinero es del 30 por ciento del envío aéreo.**
 - Hasta a mediados del 2000, el envío marítimo junto con el aéreo tuvo una Tendencia de crecimiento, sin embargo, aquí por varios años mostró tendencia a la baja.
- El crecimiento del envío aéreo, excedió al envío marítimo junto con el número de toneladas y la suma de dinero.

Número de toneladas

Cantidad en dinero

Cantidad de mercancía

Porcentaje de Incremento



3 . TEMA DE LA POLÍTICA DE LA DISTRIBUCIÓN

(1) GENERALIDADES

LEYES Y ORDENANZAS RELACIONADAS, FORMAS SIMILARES DE LA INDUSTRIA DE LA DISTRIBUCION

Nombre de la industria	Principal ley relacionada
Industria del envío por camión	Ley de la industria de envío de camión con mercancía Ley de tránsito de camión de carga Ley de tránsito en carretera
Industria ferroviaria de mercancías	Ley de la industria ferroviaria
Industria de transportación marítima nacional	Ley de transportación marítima nacional Ley de transportación marítima Ley de seguridad naviera Ley de manejo de personal y empleados de pequeños barcos y
Industria de transporte marítimo exterior	Ley de transportación marítima Ley de seguridad naviera Ley de manejo de personal y empleados de pequeños barcos y navíos Ley de seguridad de tránsito marítimo
Industria de transporte portuario	Ley de la industria de transportación portuaria
Industria del transporte aéreo de mercancías	Ley de la aviación
Industria del uso de la transportación	Ley de la industria del uso de la transportación de mercancías
Industria de almacenamiento	Ley de la industria de almacenamiento
Industria de la terminal de camiones de carga	Ley de terminal de camiones

Aseguramiento de estándares de servicio
(Protección de usuarios)

Aseguramiento de seguridad

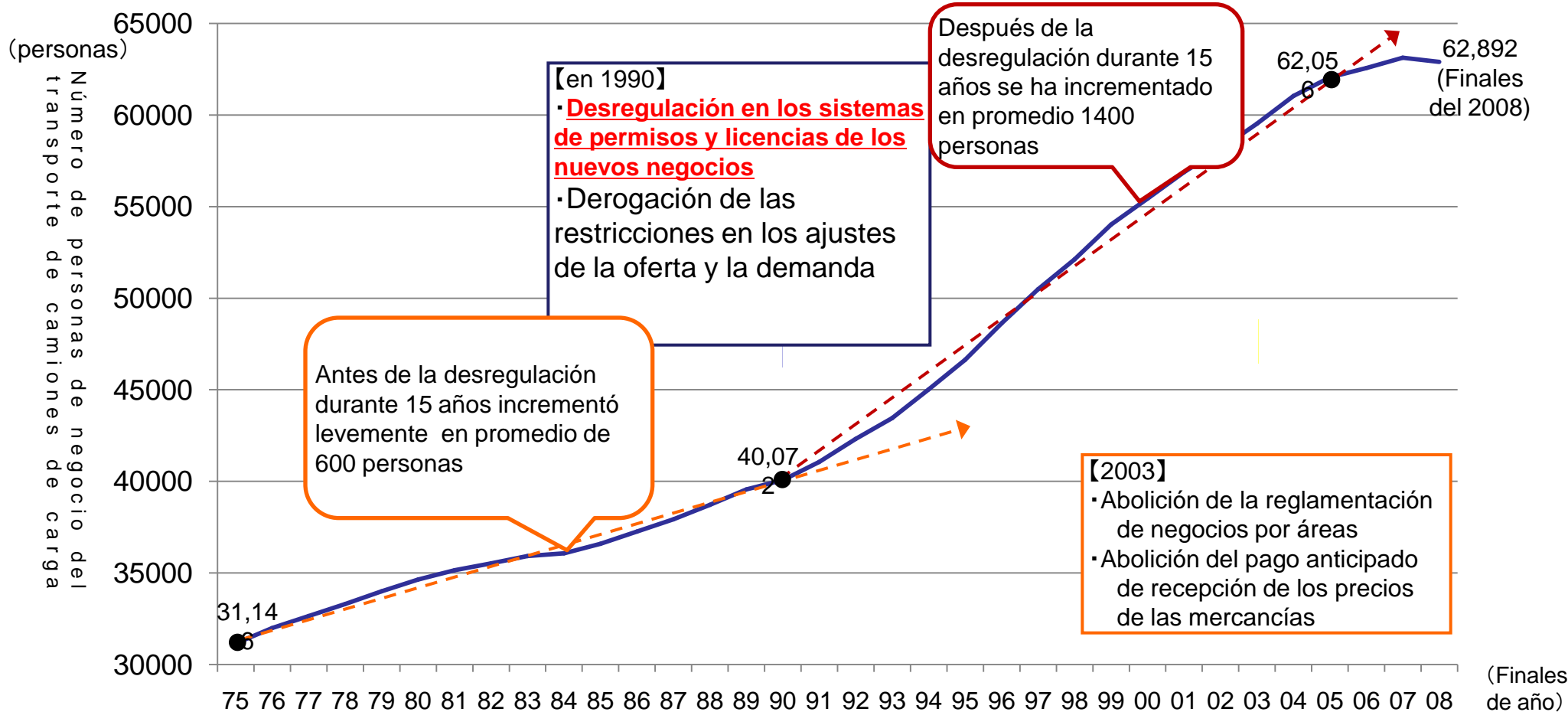
Aseguramiento de la sana competencia



Industria / Año	~1995	1996~2000	2001~
Industria del transporte de camiones de acarga	<p>[año 1990]</p> <ul style="list-style-type: none"> Disminución de las licencias y permisos de introducción a la industria 		<p>[Año 2003]</p> <ul style="list-style-type: none"> Derogación de la reglamentación del área de negocios Derogación de la reglamentación de recepción anticipada del precio de transporte de las mercancías
Industria del transporte ferroviario (Mercancías)	<ul style="list-style-type: none"> Derogación de las restricciones en los ajustes de la oferta y la demanda 	<p>[Año de 1997]</p> <ul style="list-style-type: none"> Introducción de fijar el límite de precio máximo del transporte 	<p>[Año 2003]</p> <ul style="list-style-type: none"> Derogación de las restricciones en los ajustes de la oferta y la demanda Afectar a la suspensión de la erogación al sistema de recepción anticipada del sistema de permisos Erogación del sistema de entrega y aprobación del límite máximo del precio de transporte de las mercancías
Industria del transporte marítimo nacional		<p>[Año de 1998]</p> <ul style="list-style-type: none"> Cancelación de la industria de la regulación del transporte 	<p>[Año 2000]</p> <ul style="list-style-type: none"> Disminución en el sistema de registro de licencias de los nuevos negocios Derogación del sistema de cantidades máximas, precio estándar de transporte, sistema de alquiler.
Industria del transporte portuario		<p>[Año 2000] (principalmente 9 puertos)</p> <ul style="list-style-type: none"> Derogación de las restricciones en los ajustes de la oferta y la demanda. Disminución de las licencias y permisos de introducción a la industria Regulación del sistema de recepción anticipada y sistema de licencias de precios de transporte de mercancías 	<p>[Año 2006] (Nacional)</p> <ul style="list-style-type: none"> Derogación de las restricciones en los ajustes de la oferta y la demanda Disminución en el sistema de permisos y licencias de los nuevos negocios Disminución del sistema de recepción anticipada y sistema de autorizaciones del precio de transporte de las mercancías
Industria del transporte aéreo de mercancías	<p>(Año 1990)</p> <ul style="list-style-type: none"> Disminución de las licencias y permisos de introducción a la industria 	<p>[Año 1999]</p> <ul style="list-style-type: none"> Derogación de las restricciones en los ajustes de la oferta y la demanda 	<p>[Año 2001]</p> <ul style="list-style-type: none"> Disminución en el sistema de registro y permisos del control de nuevos negocios. Derogación del sistema de precios de recepción anticipada
Industria del almacenamiento	<ul style="list-style-type: none"> Derogación de las restricciones en los ajustes de la oferta y la demanda 	<ul style="list-style-type: none"> Desregulación de la reglamentación de la oferta y la demanda 	
Industria del uso de transporte de mercancías			<p>[Año 2003]</p> <ul style="list-style-type: none"> Abolición de la regulación de negocios de cuentas de transportación, negocios de intermediarismo en transporte Disminución en el sistema de registro y permisos de nuevos negocios (solo al primer grupo) Erogación del sistema de envío anticipado de pago de transporte de mercancías

INFLUENCIA DE LAS DESREGULACIONES (EJEMPLOS DE NEGOCIOS DE TRANSPORTE DE CARGA)

- De acuerdo con la entrada de la ley de negocios de transporte de carga en 1990, la desregulación en el sistema de permisos y licencias se basó en las restricciones de los ajustes de la oferta y la demanda y en la de los accesos a los negocios en el transporte de carga.
- Dependiendo de lo anterior, el número de negociantes en el transporte de carga incrementó el porcentaje a gran escala, continuando por largo tiempo (siendo imaginativo y creativo el número de negociantes) e implementando la eficiencia y estimulación de la actividad industrial transcurriendo así de manera más equitativa la libre competencia.



Esquema sobre la formulación de Políticas Generales de Logística (Decidido en Reuniones de Gabinete)

Para promover políticas generales y comunes de logística, el gobierno crea una visión de logística de mediano plazo, 5 años, basado en el trabajo del Ministerio de Suelo, Infraestructura, Transporte y Turismo y el Ministerio de Comercio y Economía.

El 14 de Julio del 2009 fue aprobada en reunión de gabinete el nuevo esquema para la aplicación de Logística General (Con duración de 5 años, 2009-2013) la cual toma en consideración los cambios en el país.

Y el 16 del mismo mes, basados en este Nuevo Esquema se planteo una política concreta que es el Programa para la Formulación de Logística General. Actualmente esta siendo discutida por los ministerios competentes.

Esquema sobre la Aplicación de Logística General en el Pasado

4 de Mayo de 1997 「Esquema de Aplicación de Logística General」

Decidido en Reunión de Gabinete

Duración : 1997~2001 (Por 5 años)

6 de Julio de 2001 「Nuevo Esquema de Aplicación de Logística General」

Decidido en Reunión de Gabinete

Duración: 2001~2003 (Por 5 años)

15 de Noviembre de 2005 「Esquema de Aplicación de Logística General(2005-2009)」

Decidido en Reunión de Gabinete

Duración: 2005~2009 (Por 5 años)

① Globalización de una cadena de proveedores de negocios

○ Más aún es la disminución del costo de envío entre los puntos de distribución de las industrias y descentralización del centro a Asia.

○ La compatibilidad de la optimización de las mercancías y la mejora de los altos niveles de seguridad

Cambios de la situación de la distribución

③ Aplicación de la seguridad y confianza de la garantía de las mercancías

○ Es necesaria la interacción, porque hay fluctuación en la seguridad en el envío

○ Es necesaria la seguridad en el transporte marítimo y también evitar accidentes en los camiones de carga

○ Es necesaria la restauración rápida en caso de un fuerte desastre en permitir la transportación

② Se le dio importancia al movimiento después de haber realizado el Protocolo de Kioto para cuidar el ambiente

○ Se convirtió en un tema de gran importancia el calentamiento global

「Principios de las políticas de una distribución integral (2009 - 2013)」

Pilar 1: Hacer real la distribución eficiente de soportar una cadena global

- Mejorar un amplia área de la distribución física el ambiente en Asia, el cual es tema con el gobierno
- Formar una red discretamente eficiente en la distribución.
- Formar una coordinación en la información a nivel internación con la tecnología informativa del control de la distribución y los procedimientos del mercado
- Compatibilidad en la mejoría de la distribución y la garantizar la seguridad

Pilar 2 : Implementar el ambiente de la distribución de poca carga

- Eficientización en la distribución incluyendo el cambio de modo en el envío
- Medidas en el método de transporte con implementación de tecnología informativa, manteniendo el estatus del envío.
- Formar una coordinada cooperación entre las personas y los negocios de la distribución y demás, expedidores y organizaciones publicas.
- Formar una red de distribución eficiente

Pilar 3: Garantías de seguridad de la distribución

- Sólida cooperación entre los usuarios del negocio del transporte y los empresarios
- Completo cuidado en el servicio, seguridad en los camiones de gran tamaño
- Mantenimiento de los principales puntos establecidos de seguridad durante el transporte.
- Adecuada interacción en la promoción de la seguridad en la transportación marítima y también de piratas
- Entrenamiento y garantía del esfuerzo humano, reducción de accidentes y previniendo desastres

Dirección de políticas de distribución que deben ser promulgadas en el futuro

Alcanzar una Distribución eficiente para apoyar la Cadena de Suministro Global

- Mejoramiento de una amplia área distribuida ambientalmente en Asia ,el cual resulta entre la conversación con el gobierno
- Eficientemente mejorando la distribución de manera discreta
 - Aplicando procedimientos electrónicos en puertos, mejora de la infraestructura portuaria, profundidad, completando un proyecto portuario Súper central
 - Expansión de una red de cargo aeroportuario en la promoción de una liberación en los aeropuertos, función fortalecida del transporte de mercancías de los puertos localizados en las grandes ciudades.
 - Hacer uso de una red de autopistas existentes como es bajando el costo de peaje.
 - Contribución en el mantenimiento de una mejoría de la red carretera, coordinación de puntos de distribución de mercancías a nivel nacional e internacional.
 - Fortaleza competitiva de ferri, transportación marítima, incremento en la fortaleza del transporte ferroviario.
 - Uso de métodos integrales en la optimización de la distribución.
- Automatizar procedimientos de comercio y control de la distribución, y hacer posible la integración de información internacional.
 - Crear sistema que procese la información relacionada con importación, exportación y puertos (**NACCS**) y también un sistema para el público.
 - Uso de tecnología como traqueo electrónico
- Mantener la Seguridad y Mejorar la Eficiencia de la Distribución
 - Continua mejora del sistema de aduanas y colaterales. Promover el mutuo entendimiento internacional a través de **AEO** basados en leyes aduanales.
 - La iniciativa de mega puertos (Fortalecer la capacidad de inspección de cargas en los principales puertos del mundo). Las actividades dirigidas a responder a esta iniciativa.
 - Sistema de **KS/RA** referente a la seguridad aérea. Establecer operaciones apropiadas (Sistema que asegure la integridad de la carga una vez que sale del que envía hasta que es embarcada.)

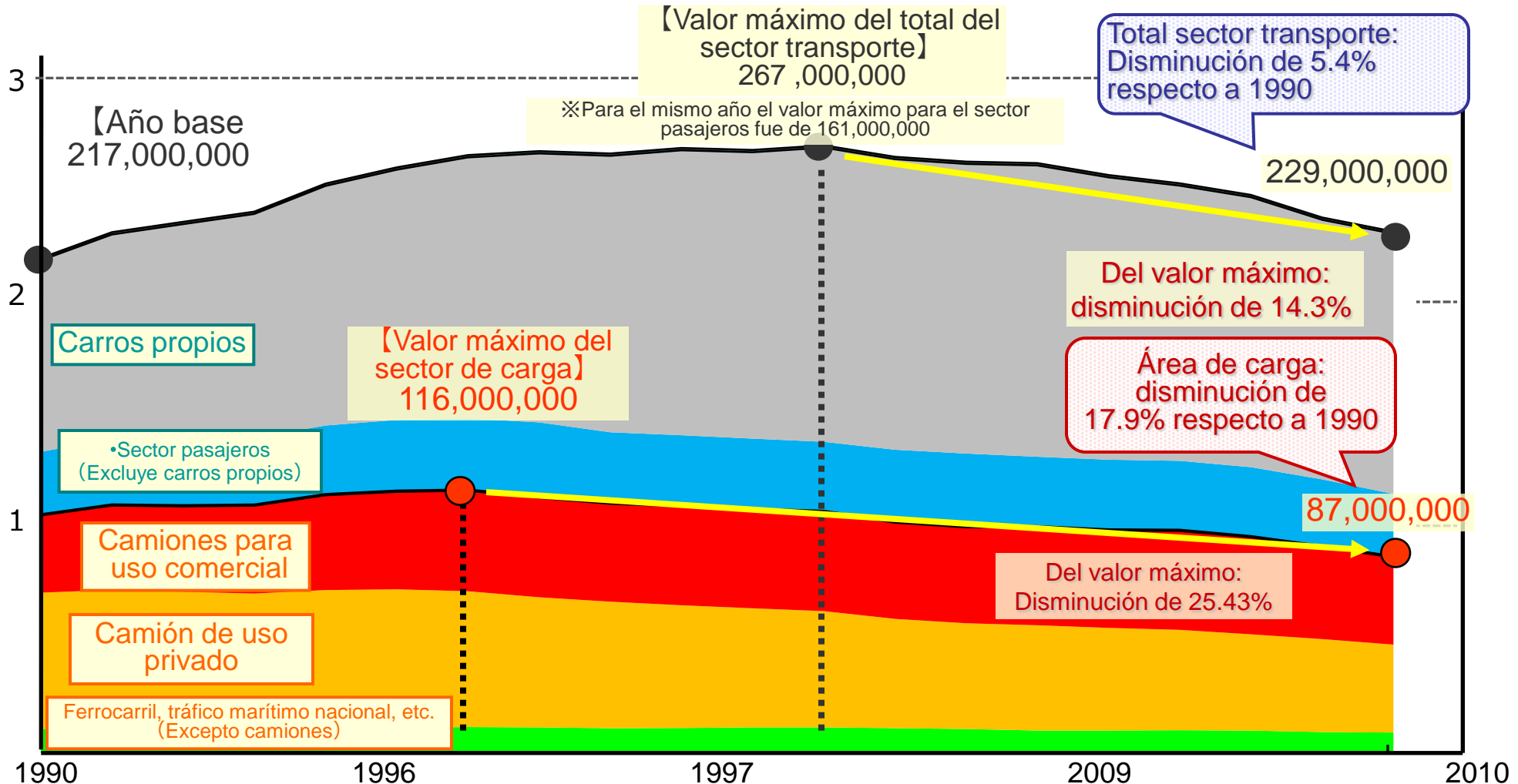
[**NACCS**: Nippon Automated Cargo and Port Consolidated Systems]

[**AEO**: Authorized Economic Operator]
[**KS/RA**: Known Shipper/Regulated Agent]

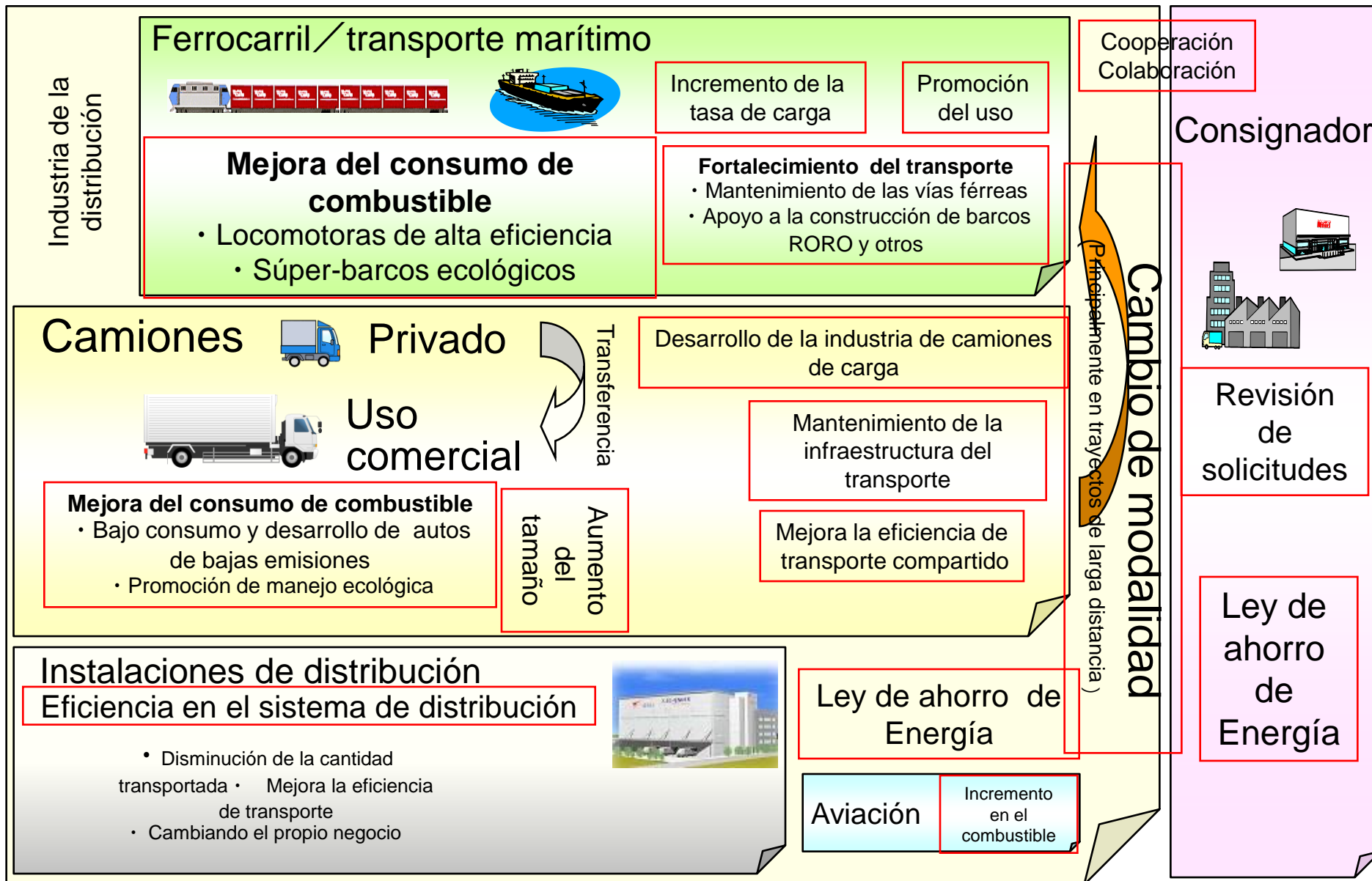
(2) Promoción de la distribución verde

Emisiones de CO2 del sector transporte

- Desde el 2001 se observa una disminución en la tendencia de las emisiones del sector transporte
- En 1996 fue el punto más alto para el sector de carga. Posteriormente disminuye a 87 millones de toneladas en el 2009. (En comparación con el año base (1990) hubo una disminución de 17.9%). Lo anterior como resultado de las iniciativas particulares en la conversión a camiones de grandes dimensiones.



El sector pasajeros (Excluye carros propios) y carga (Excepto camiones) incluye autobús, taxi, ferrocarril, transporte marítimo y aéreo. Elaborado por la Dirección de Planeación de Políticas con información de la oficina de inventarios de gases de efecto invernadero "Reporte de inventario de gases de efecto invernadero" y del Ministerio de Medio Ambiente "Reporte preliminar de la emisión de gas efecto invernadero"



Emisión del transporte

Emisión de CO2 por tipo de transporte

(2008 Año fiscal)

Unidad: G-CO2/Ton-Kilométrica



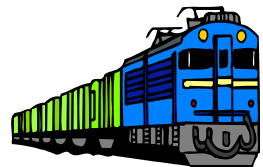
Camiones de carga para uso privado



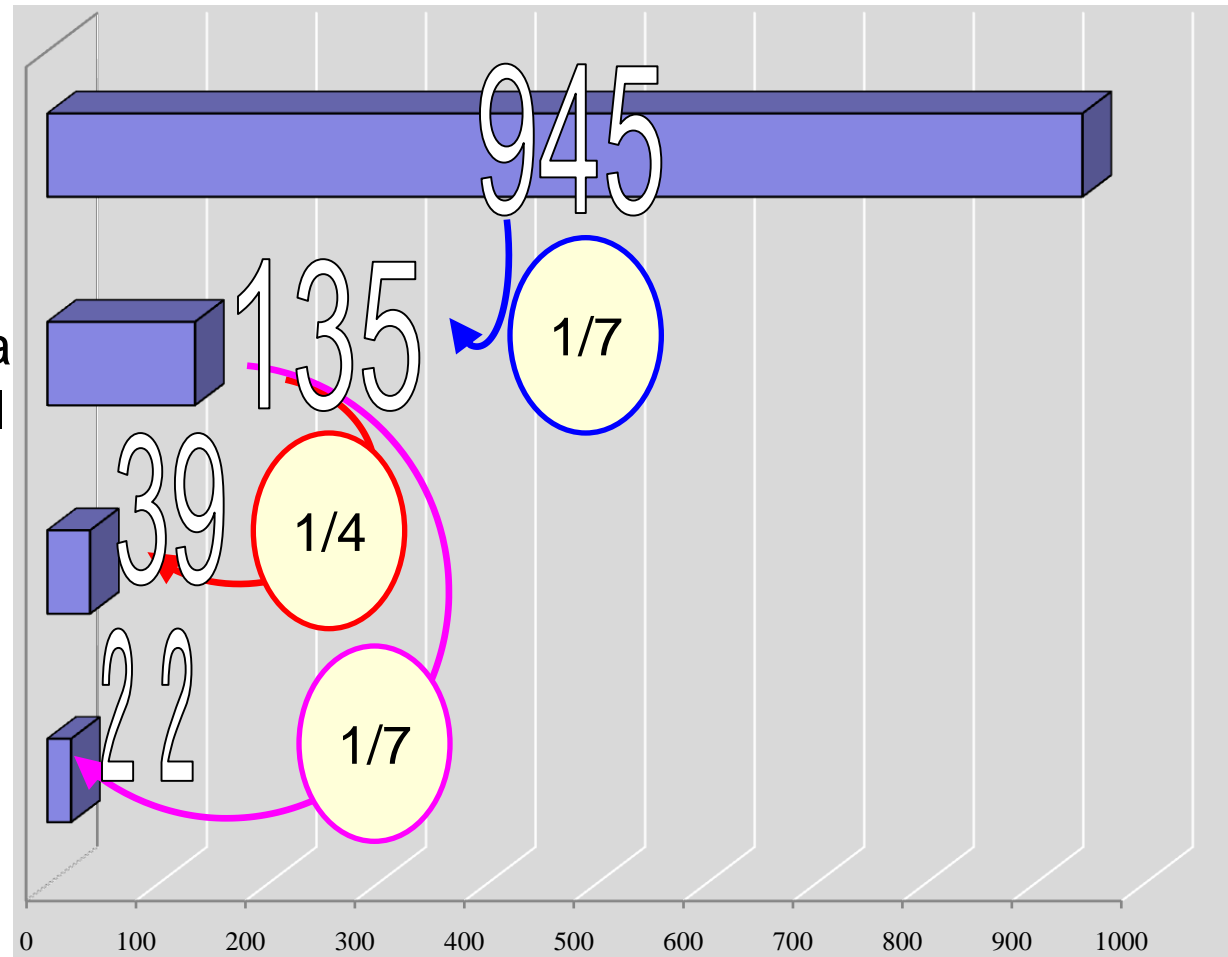
Camiones de carga para uso comercial



Transporte marítimo



Ferrocarril



Fuente: (Ministerio de Medio Ambiente)
(Ministerio de Tierra, Infraestructura y Transporte)

Por la promoción de estas medidas, se acelera una actual distribución ecológica

Medida hacia la comprensión de la distribución ecológica

Reunión de la cooperación de una distribución ecológica

○ Promoción en la disminución de la producción de CO₂, cooperando de manera autónoma entre los distribuidores y los empresarios

Método de rendimiento de distribución actual

○ Promoción de la eficiencia entre las empresas y actuales establecimientos en los puntos de distribución.

Promoción de negocio compartido

○ Asistir la planeación de la promoción de compartimento con la coordinación de los encargados con la mercancía

Método de ahorro de energía

○ Para los transportistas y los embarques, tienen la responsabilidad de disminuir en más de 1% al año el consumo de energía

Políticas para cada modo de transporte

Cargo ferroviario

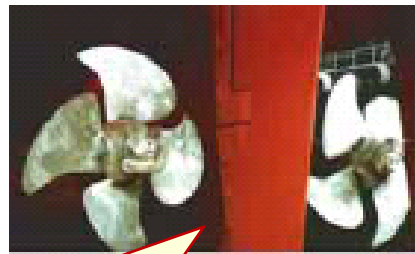
- Compartimiento del cargo ferroviario
- (1) 北 Incremento en el negocio de la capacidad de transporte entre Fukuoka y el norte de Kyushu
- (2) Incremento en el negocio de la capacidad de transporte de los envíos de la estación de tren Sumidagawa
- Garantizar métodos alternativos de obstáculos en trenes según en tiempos de desastres.



○ Incremento en la capacidad de transporte incrementando los vagones de carga

Ferry, Transportación marítima nacional

Conservación de la fuerza competitiva del transporte marítimo interior y el ferry
Promoción del uso adecuado de energía



○ Reducción en la pérdida de energía en la instalación en el centro de la hélice.

Medidas en los puertos

- Medidas en los puertos hacia la promoción compartida en el envío de mercancías marítimas
- (1) Mantenimiento de terminales de servicio intermodal
- (2) Promoción en la reducción de descarga de los gases de efecto



○ Consolidación del modo de envío armonioso el cual utiliza el navío RORO

Transporte de carga

- transporte de carga
- Promoción del cambio privado del transporte contribuyendo a la reducción del ambiente, más aún de la eficiencia de transporte
- Incremento de la eficiencia energética de los ecoconducutores.



○ Tamaño del camión
○ Promoción del envío y entrega compartida

Conferencia para Green Logistic Partnership

- Para impulsar el modo compartido y mejorar la eficiencia de la distribución, hay que cerrar la brecha en diferencias entre las compañías dueñas de la carga y las compañías de transporte. La Conferencia para el Compartimento de distribución verde fue establecida en Abril del 2000 en un proyecto que contó con la colaboración **de ambos**.

Conferencia para el Cooperación de distribución verde (Facilitador : Rector Sugiyama de la Universidad de Hitotsubashi)

Patrocinado por : JILS • Asociación de Logística Japonesa • Ministerio de Industria y Comercio • Ministerio de Tierra, Infraestructura, Transportes y Turismo. Colaborador : Asociación Económica de Japón

Hasta 3,200 Empresas y Organizaciones registradas (Actualizado hasta el Marzo 2011)

Miembros: compañías de transporte, dueños de carga, asociaciones, Cuerpos de Investigación, Localidades, Cuerpos Independientes, Individuos

Comite de Planificación de Políticas

- Encargado de la Conferencia para la Compartimento de distribución Verde.
- Planificación y propuestas desde el punto de vista de políticas gubernamentales relacionado con la estrategia de expansión de compañías y relaciones públicas.

Comite de Promulgación del Proyecto

- Elegir los proyectos a ser expandidos, elegir los casos para ser reconocidos en públicos
- Recomendación de políticas basadas en el seguimiento de negocios seleccionados.

Actividades de la Conferencia de Compartimento de distribución verde

- Apoyar al proyecto de reducción de gases CO₂ a través de la colaboración de los dueños de carga y las compañías de transporte

Expansión del Proyecto
【Apoyando la instalación de infraestructura】
(Tasa de apoyo: 1/3)

Apoyando la reducción en emisión de gases CO₂ de una manera comprobada

Apoyo

Mejorar la eficiencia de Camiones
(Ex. Compartiendo la carga)



El cambio del transporte ferroviario al transporte marítimo



Consolidando puntos para mejorar eficiencia



- Crear un standard para la medir la emisión de gases CO₂

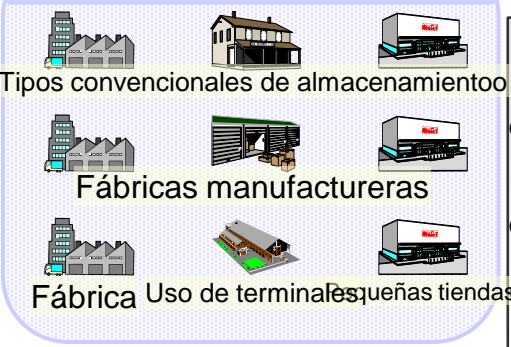
- Elaborar “El Esquema Comun para la Medición de Emisión de Gases CO₂ provenientes de la distribución ”

- Llevar acabo las relaciones públicas y planificación para expandir la distribución verde

- Operar una pagina web
- Crear un símbolo y un logo
- Llevar acabo la Conferencia de Compartiendo de distribución verde, presentar casos ejemplares y durante ceremonias, otorgar premios.

■ Cooperación del desarrollo del mantenimiento del capital social, dependiendo de la promoción de la eficiencia en el transporte y actualización de los puntos de establecimiento de los negocios, una promoción de reformas de distribución, activación de áreas, disminución del daño al ambiente.

Distribución ineficiente



Autorización e inspección de un plan de acción fundamental de eficiencia actual

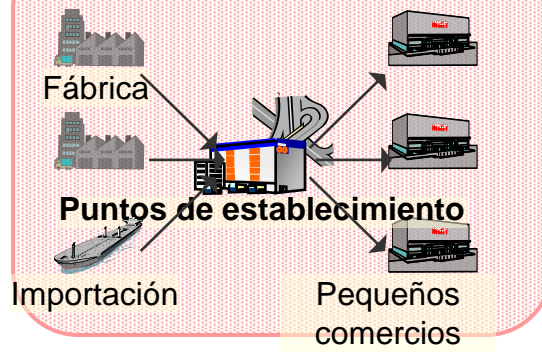
Acción fundamental

- Ejecución del proceso de transporte, control y envío
- Establecimiento de la promoción hacia los alrededores de los puertos, autopistas, limitando los puntos de establecimiento
- Promoción del envío compartido, disminuyendo distancias de transporte
- Aplicación de los sistemas de procesamiento de información con su introducción y uso de Internet EDI

Plan de eficiencia actual

- Descripción de un resumen de establecimiento, tiempo de implementación, información del negocio
- Descripción de los resultados de la disminución de liberación de CO2

Eficiencia de poca distribución



Pasos de soporte

Comprensión de una ejecución actual del negocio

- Obtención de permisos, no habiendo problemas de transporte

Mantenimiento del establecimiento de los puntos de cooperación y el capital social

- Excepción de impuestos
- Solicitud de lugares de establecimiento
- Desarrollo y desarrollo en áreas de la ciudad

Soporte a las pequeñas y medianas empresas

- Promoción de capital, expansión de crédito y seguro a pequeñas y medianas empresas

Desarrollo del mantenimiento del capital social (Formando una red clave de distribución a nivel internacional, puertos en diferentes puntos del mundo, aeropuertos)

Efecto 1: Promoción de reformas

- Competencia internacional
- Disminución de costo

Efecto 2 : Disminución de carga ambiental

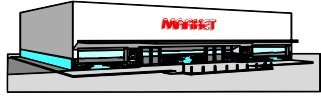
- Disminución del 20 % de CO2

Efecto 3: Activación de áreas

- Espacios pequeños
- Creación de empleo regional

Hasta 1 5 3 lugares en la actualidad hasta finales de marzo

Hasta ahora



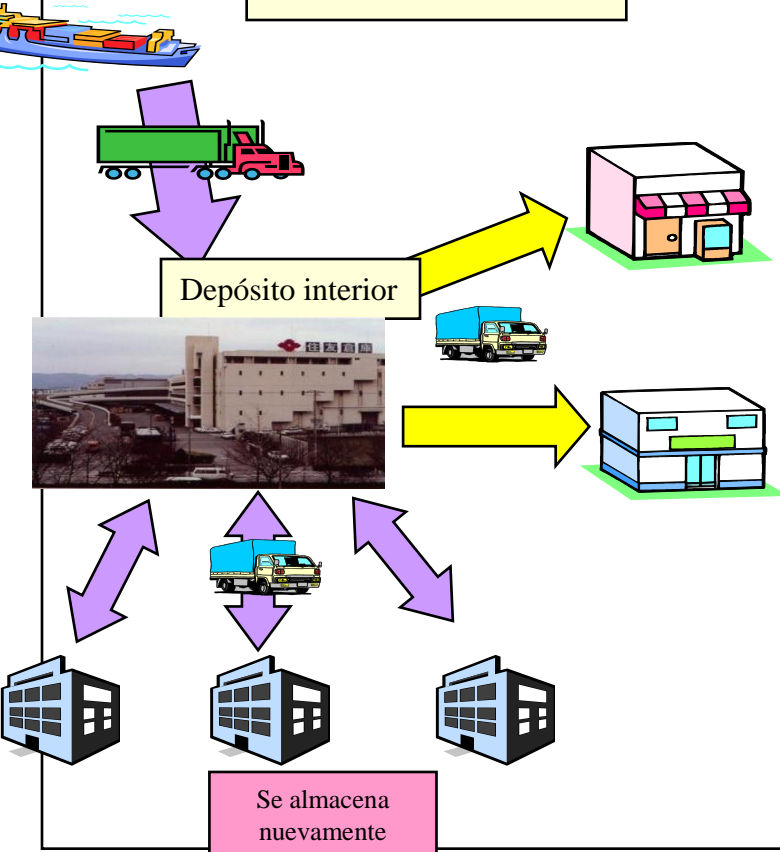
- Domicilio: Prefectura de Chiba, Distrito de Chuo (Autopista Higashi Kanto. Desde la intersección de Chiba norte, 0.5km)
- Inicio de operaciones: Diciembre de 2005.
- Superficie total: 9,346m²
- Monto de la inversión: Aprox. 1,050 millones yenes (Edificio · Instalaciones)
- Contenido del certificado de efectividad:
Las mercancías almacenadas en los depósitos (5) de la fábrica de bebidasd son recolectadas, y teniendo en cuenta la reducción de las distancias de transportacion, en comparacion con el método utilizado hasta ahora, se ha disminido el CO2 en un 17%.

Luego de la instalación

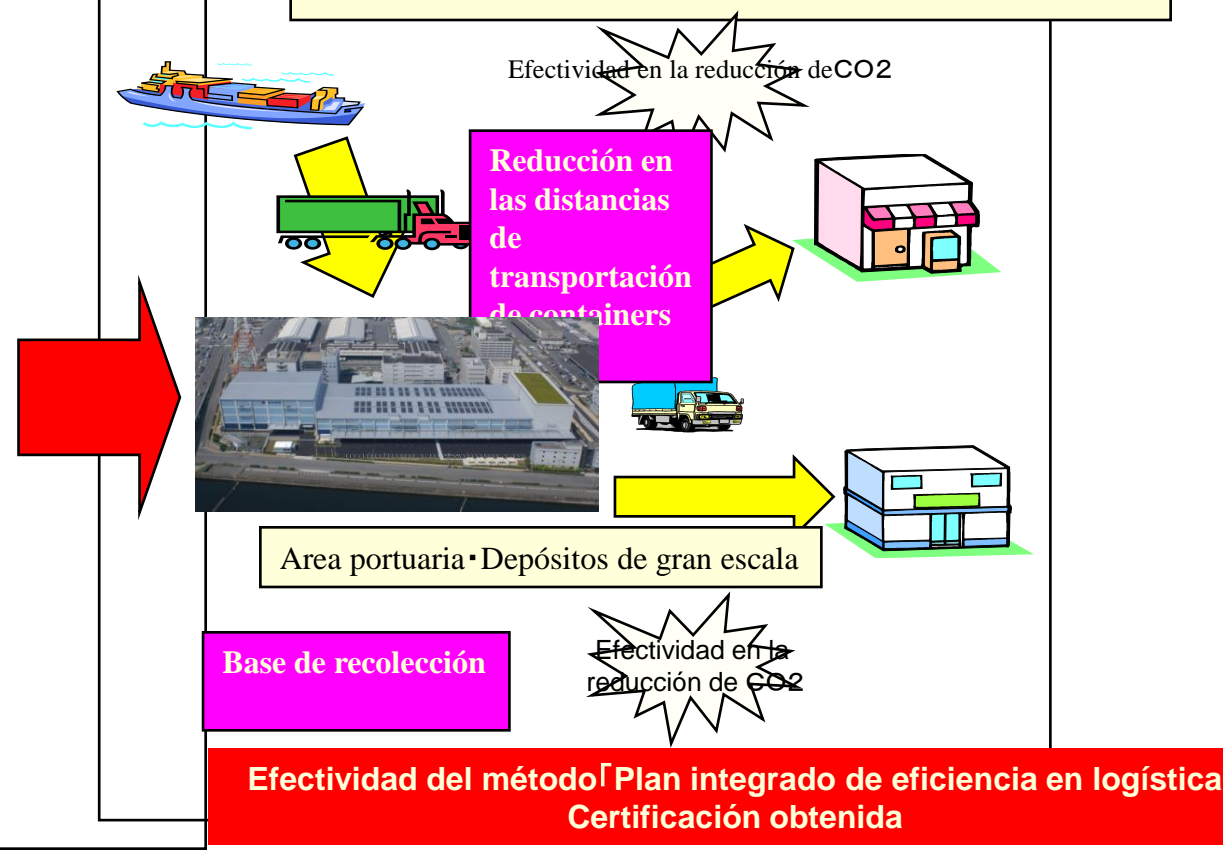


- Domicilio: Ciudad de Osaka, Distrito de Suminoe (Desde el puerto marítimo de Osaka en la terminal de containers, 3.5km)
- Inicio de operaciones: Agosto de 2008
- Suoerficie total: 64,406m²
- Monto de la inversión: 7,906 millones de yenes (Edifios • Instalaciones)
- Contenido del certificado de efectividad: Teniendo en cuenta el gran tamaño de los depositos de distribución, se recolectan las mercancías almacenada. La conveniente localización de las instalaciones y la reducción de las distacias de transportación, ha provocado la reducción de CO2 en un 88% en comparación con método usado hasta ahora.

Base anterior



Traslado de la base • Recolección



(Presupuesto para el año 2011 : 107 millones de yenes)

Con la solidaridad de los consignadores, las empresas de logística y los terceros relacionados a ellas, la promoción del Cambio modal es planificado bajo el sistema de apoyo.

Comisión

Consignadores

Empresas de logística



Municipios relacionados

Consignadores de instalaciones

Inquietudde los consignadores respecto del Cambio modal

- Envíos de lotes· Los costos asociados con los cambios en las instalaciones de carga y descarga, etc.
- Calidad del transporte

Apoyo al nuevo régimen de asistencia

Plan de promoción del Cambio Modal

La Comisión formada por los consignadores, empresas de logística y terceros relacionados con ellas, define el plan de promoción del Cambio Modal.

En base al plan de promoción del Cambio modal, la Comisión ejecuta pruebas y demostraciones.

Los costos asociados a la ejecución de las pruebas son solventadas en un 50% por el país.

Propósito - Objetivos

<Propósito>

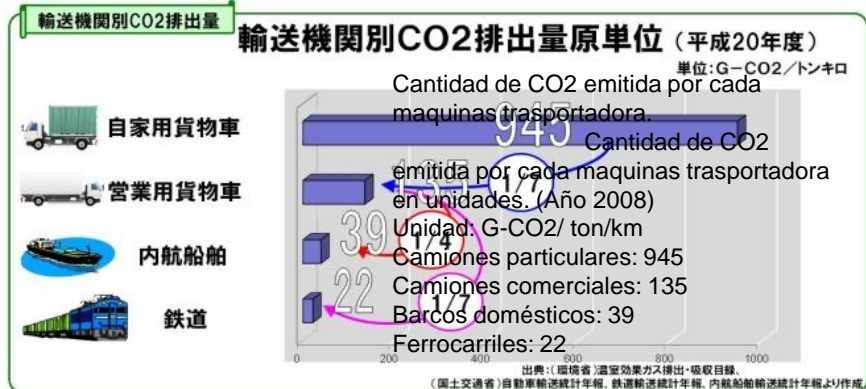
Nuevos clientes en pos de la promoción de Cambio modal

- Los costos incurridos en la demostración del servicio es soportado en parte por el país a fin de promover el Cambio modal.
- Con estas pruebas se intenta disolver cualquier preocupación respecto al Cambio Modal

⇒ **Promoción del Cambio modal**

<Objetivos> Basado en la promoción del Cambio modal, reducción de la emisión de CO2.

Objetivo: (2012) : Contenedores ferroviarios: aumento del transporte en aprox. 3600 millones de ton/km. Aumento del transporte de artículos diversos a nivel doméstico: aprox. 5300 millones de ton/km. (En comparación con el año 2009)



* En la promoción del Cambio modal se incluye intensificación de las rutas de transporte.

Progreso en la utilización eficiente de la energía

- Con la entrada en vigencia del Protocolo de Kyoto, La ley por la racionalización en el uso de la energía (legislada en 1979) fue rectificada y puesta en vigencia en abril de 2006.
- Se definen determinadas empresas transportistas (pasajeros / carga) y determinados consignadores, las cuales en el mediano plazo deben presentar un plan para la reducción del uso de la energía en un promedio anual de más del 1%, llamado “plan a mediano plazo” así como también un “informe periódico”

Aplicación a partir de abril de 2006

Determinadas empresas de transporte de pasajeros

<Presentación ante el Ministro de la tierra y transporte>

- Preparación del plan de Ahorro de energía · Presentación (anualmente a fines de junio)
- La introducción de vehículos de bajo consumo, la promoción de la conducción ecológica, avance en la eficiencia del transporte de carga, y la reducción del uso transporte aéreo
- Reporte anual del uso en energía (en unidades)(anualmente a fines de junio)

- Ferrocarriles: mas de 300 vagones (27 empresas)
- Buses: mas de 200 unidades (97 empresas)
- Taxis: mas de 350 unidades (45 empresas)
- Barcos: mas de 20,000 toneladas de carga total (14 empresas)

- Aviones: mas de 9,000 toneladas de peso máximo de despegue (2 empresas)

Determinadas empresas de transporte de carga

- Ferrocarriles: mas de 300 vagones (empresa)
- Camiones (comerciales, particulares): mas de 200 unidades (4 1 7 empresas)
- Barcos: mas de 20,000 toneladas de carga total (34 empresas)

Total : 637 empresas
(A fines de marzo de 2010)

Otras empresas de transporte de carga

Aplicación a partir de abril de 2007

Determinados consignadores (8 7 4 empresas)

Industria alimenticia, industria química, industria siderúrgica, Comercio mayorista y minorista, fabricación de maquinarias en general, etc..

Peso del transporte de carga : mas de 3,000 ton/km

<Presentación ante el Ministro de economía>

- Preparación del plan de Ahorro de energía · Presentación (anualmente a fines de junio) Cambio modal, autotransformación, acciones conjuntas, etc.
- Reporte anual del uso en energía (en unidades)

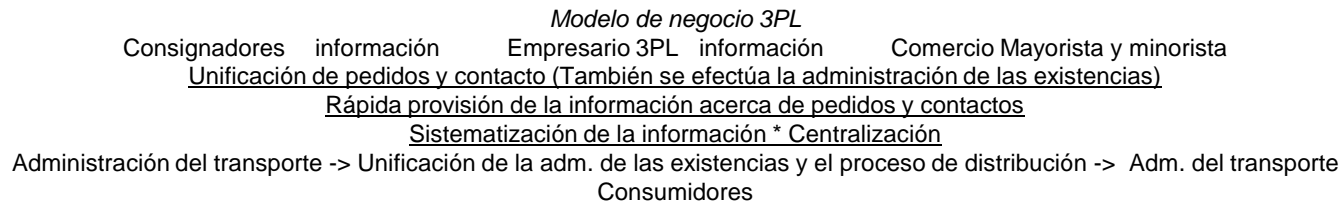
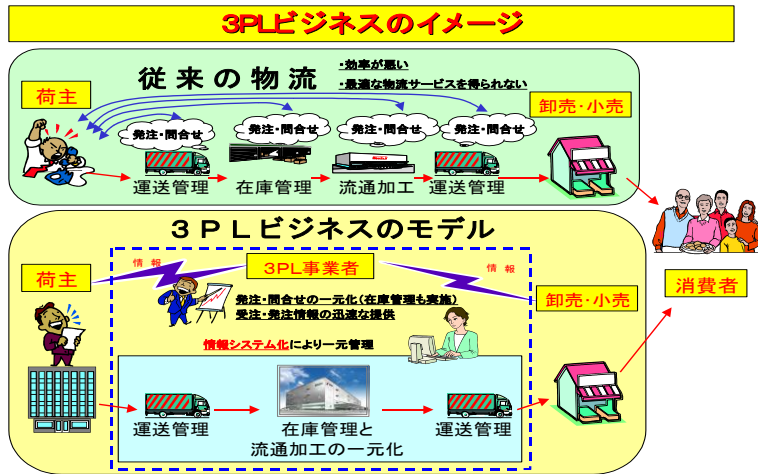
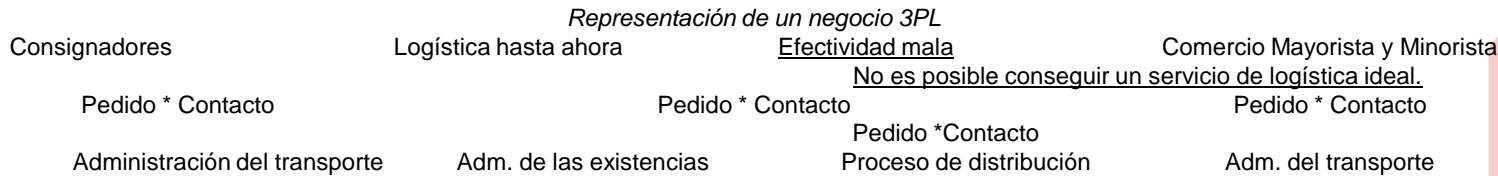
Comite de transporte

Transporte privado

Determinados consignadores son requeridos a presentar medidas en el ahorro de energía en el transporte de carga.

Acerca de 3 P L (Logística tercerizada)

- 3PL (third party logistics) es, **hacer una logística eficiente y una planificación de los negocios en nombre de los consignadores y así consistentemente contratar servicios de alta calidad.** Con fomento de la industria del 3PL la efectividad de la logística se verá materializada.
- El 3PL en Japón está desarrollado por empresas de logística que utilizan sus activos tales como depósitos o vehículos etc.; mientras que en USA, está en vigor que las 3PL brinden servicios de consultoría (no activos)



Efecto de la política

✓ Disminución del costo de la logística

La tercerización y la efectividad de la logística han ayudado al mantenimiento de la base y la reducción del costo.

⇒ Fortalecimiento de la competencia internacional

✓ Reducción del impacto ambiental

La intensificación de la base logística y la racionalización han reducido el impacto ambiental.

⇒ Protección del medio ambiente

✓ Activación de la economía local

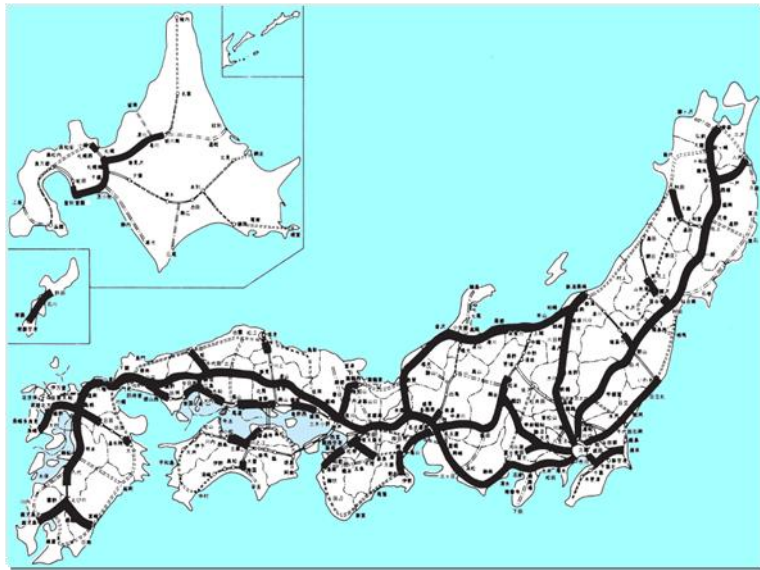
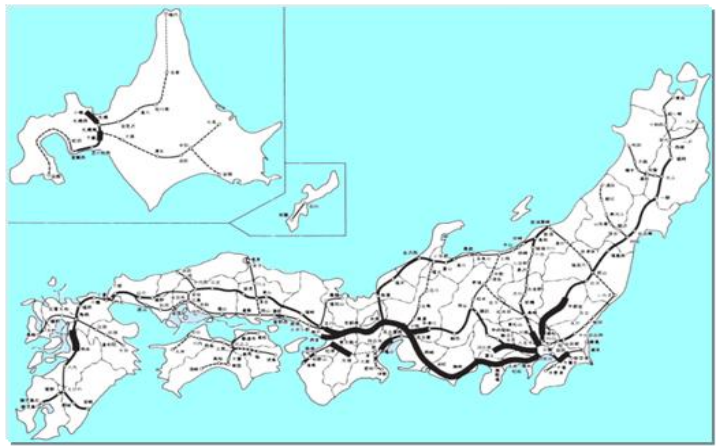
Al promover la localización de los centros de distribución que provocará la activación de la economía local.

⇒ Renacimiento de área

(3) Mantenimiento y problemática de la infraestructura

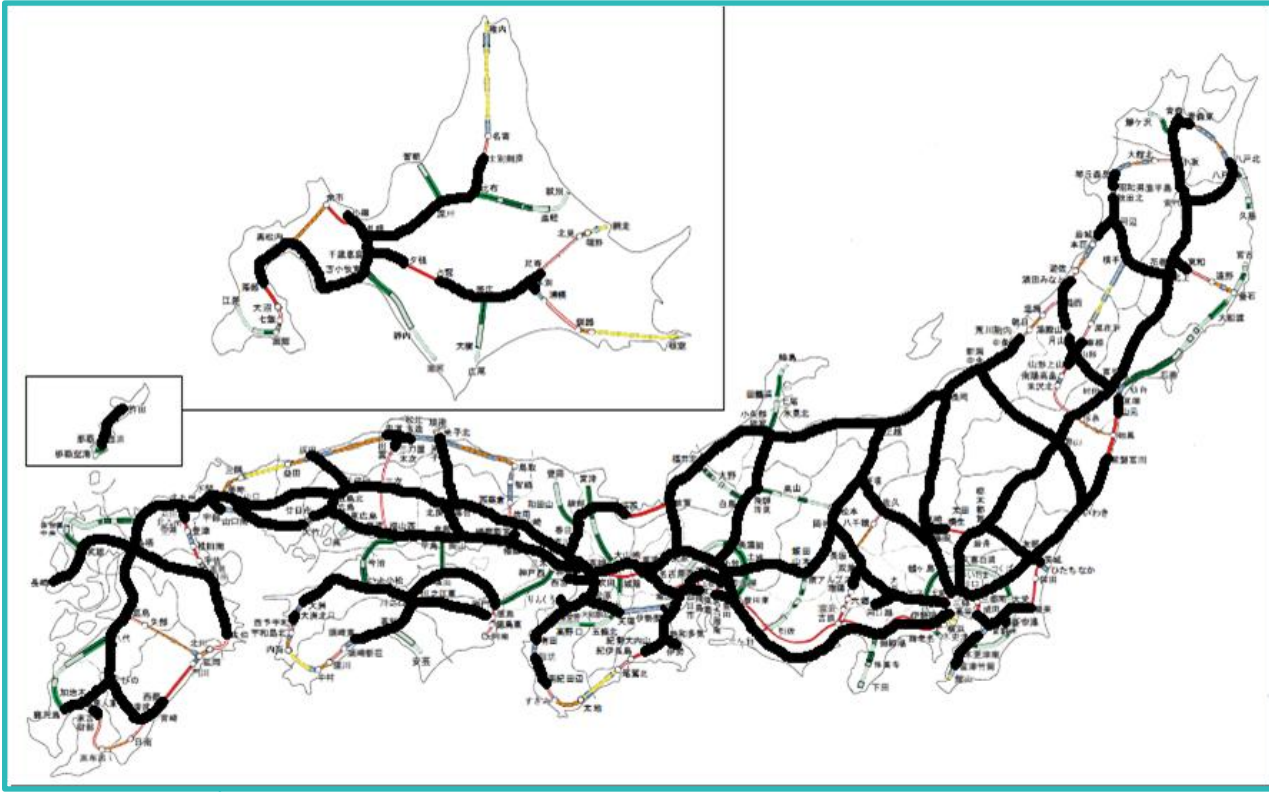
Condiciones del servicio de la red de autopistas

Septiembre de 1973 (1,000km : Tasa de avance 9%)



Diciembre de 1991 (5,005km : Tasa de avance 43%)

Noviembre de 2009 (7,641km※ : Tasa de avance 66%※)



※La tasa de avance y extensión de servicio corresponde a la última actualización de abril de 2009.

(Fuente) Elaborado por la Dirección de Planeación de Políticas con información de la Agencia de Caminos del Ministerio de Tierra, Infraestructura y Transporte
※Incluye únicamente la extensión de servicio de autopistas nacionales
※La tasa de avance de la extensión del servicio se calculó excluyendo la 11,520 Km del plan de extensión.

■ Contribución para mejorar la competitividad internacional a partir del aumento del acceso a autopistas desde aeropuertos y puertos marítimos en puntos estratégicos y de la eliminación de obstáculos en los segmentos de tránsito para los camiones contenedores con estándares internacionales.

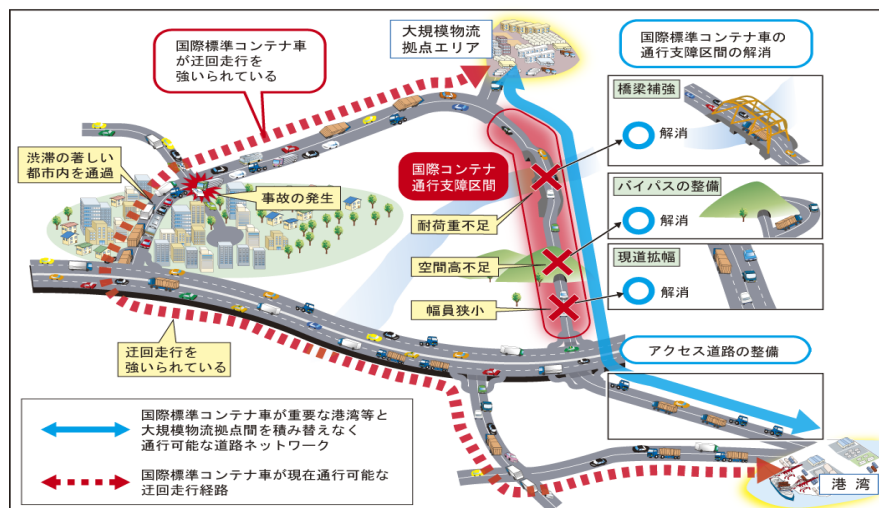
Contenido de la medida

○ Promoción eficaz y enfocada al mantenimiento de las carreteras en los segmentos donde el acceso no es satisfactorio y tener como objetivo mejorar hasta un nivel comparable con el de **Europa y Estados Unidos (alrededor del 90%) la tasa de acceso a autopistas desde aeropuertos y puertos marítimos en puntos estratégicos** ^(注1) (Hasta finales de 2008, 72%).

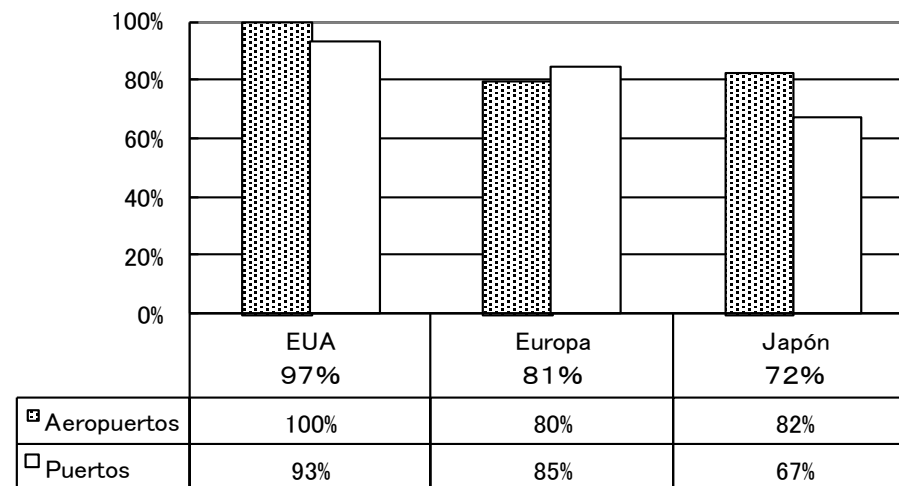
(※Nota: Proporción de aeropuertos y puertos marítimos que tienen la posibilidad de arribo en menos de 10 minutos a avenidas enlazadas de autopistas)

○ Existir un plan de conexión internacional, usando contenedores estandas,

Construcción de la red de carreteras para la distribución internacional



Estado del acceso a autopistas desde aeropuertos y puertos marítimos en puntos estratégicos



※米国、欧州：平成20年末／日本：平成20年度末

Contenedores internacionales en puertos estratégicos

Dependiendo del punto de vista su administración, formando una red de distribución dependiendo de la distancia de los lugares tendrá un costo según la velocidad de entrega

Objetivo

- Hasta el año 2015 tener un servicio en todo Japón, aun incluido en Asia, que en los puertos tener contenedores internacionales estrategicos, como en el puerto de Pusan en el este de Asia, reduciendo a la mitad sus llegadas y partidas
- En el 2020, promover las estrategias de los contenedores en los puertos alcanzando a seleccionar los principales puertos en el este de Asia.

Medidas concretas para la actualizacion de las políticas

- (1) Centralización de cargo nacional seleccionando supercentros de puertos
- (2) Implemento de privatización pública, administrando terminales, asi disminuyendo costos.
- (3) Promoviendo la colección de cargo desde lugares amplios con una amplia red iniciando en los puertos.
- (4)「Mejorando el servicio de otros promoviendo las 24 horas de puerta abierta, bajando los costos totales de la mercancía en contenedores internacionales de puertos estratégicos
- (5) Mantenimiento en los puertos de 18 m de profundidad para la promoción de grandes contenedores.
- (6) Establecimiento de la administración estratégica de los aeropuertos, dependiendo del punto de vista de la gente; estableciendo núcleos de administración de aeropuertos.

Siguientes planes

- (1) Manejo del comité investigador de las estrategias en los puertos de los contenedores internacionales (disminución de costo, acumulación desde grandes áreas, las 24 horas del día)
- (2) Reformas legales, requerimiento de estimaciones. Requerimiento de revisión de sistema de impuestos, etc.

Tamaño internacional de puertos

Dependiendo del uso de grandes barcos, tratando de que existan costos similares en los principales puertos, mas aun para nuestro país, la producción, la vida de la gente, son necesarios los recursos, energía, alimentos, proveedor de precios bajos y estabilidad de ellos.

Objetivo

- Hasta el 2015, los tamaños internacionales para los puertos, hasta ahora la principal fuerza en el transporte de navíos, llega por los puertos
- Para el 2020 el canal de Panamá, será uno de los grandes lugares de cruce, por lo tanto bajará el precio del transporte.

Plan concreto para llevar a cabo las políticas

- (1) Eficiencia en la importación promoviendo el negocio compartido
 - usando y compartiendo terminales
 - Compartiendo transporte entre negocios
 - Transportando a nivel nacional de pequeñas mercancías
- (2) Conservando los puntos de función de los puertos para los grandes navíos
 - Interactuando con cargos de gran nivel
 - Soportando alto nivel de funcionalidad, alto almacenaje, venta, maquinaria de manejo, etc.
- (3) Estableciendo un sistema eficiente de administración
- (4) Mitigación de límites para la mejora de la eficiencia de transporte

Siguiente plan

2011.06.22	Aplicación para puertos de volúmenes estratégicos internacionales
06.01	
08.03	Plan de cada participante
Agosto (19、20、27)	Presentación de la información de los aspirantes
Septiembre	Resolución del comité (11 personas 13 puertos) con los puntos de vista
Finales de Diciembre	Nueva presentación
Final de 2011	Selección de los que postularon



Medidas concretas

① 1 Levantamiento de prohibiciones en vuelos Chárter transitarios y divididos.

Situación actual

• Es posible únicamente en el caso de envíos inesperados por parte de la demanda del exportador.
• Está estrictamente restringido el permiso de uso de servicios como los vuelos chárter transitarios y divididos, con la única excepción de que se permiten si se demuestra que no es posible corresponder con el servicio regular.



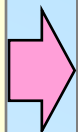
Después de la revisión

① Que se asegure un principio de reciprocidad
② Al cumplir las dos condiciones mencionadas, se le permite el uso de servicios de vuelos chárter transitarios y divididos, incluyendo los aeropuertos en el área metropolitana [Haneda (Sólo en la noche y madrugada) y Narita] que actualmente no disponen del Cielo Abierto.

② 2 Facilitar vuelos chárter de transportación para compañías de aviación de países intermediarios.

Situación actual

Para los vuelos Chárter de transportación, según la norma deben de ser otorgados por el servicio de compañías del país de origen o de destino. En el caso de la solicitud del servicio por compañías de un país intermediario, se requiere una carta de no objeción. de parte de la oficina principal en Japón.



Después de la revisión

En caso de asegurar el derecho de reciprocidad, se aboliría la carta de no objeción y se permitiría el servicio de los vuelos Chárter de transportación para las empresas de aviación de países intermediarios (Con la excepción de vuelos Charter transitarios y divididos).

Efectos esperados

- Incluyendo los aeropuertos de la zona metropolitana (Haneda (Sólo en la noche y madrugada) y Narita), Aeropuerto Internacional de Kansai y el Aeropuerto de Chubu, se facilitará el servicio de vuelos internacionales chárter de transportación en todos los aeropuertos a nivel nacional.
- Aumento de opciones de servicio para los exportadores, como: transporte a lugares fuera de línea, abaratamiento del costo de fletes, etc.
- Aprovechamiento del surco no ocupado y de la terminal de carga en Haneda.

(4) Condiciones actuales y problemática de las instalaciones de la distribución

Rol de la terminal de camiones

Funciones de la terminal de camiones

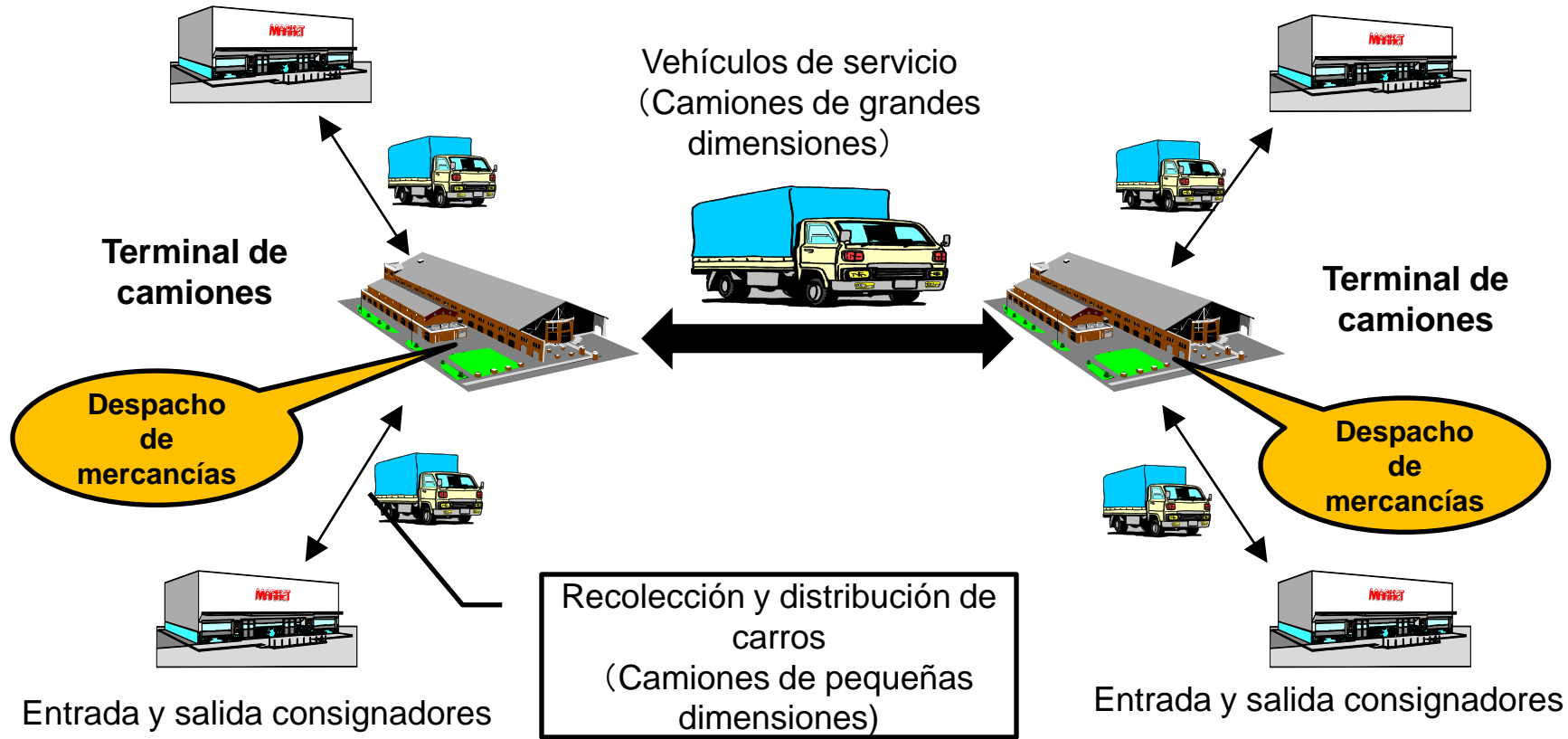
Base del transporte interurbano

Base de la recolección y distribución dentro de la ciudad

Descongestionamiento del tráfico

Entrada y salida consignadores

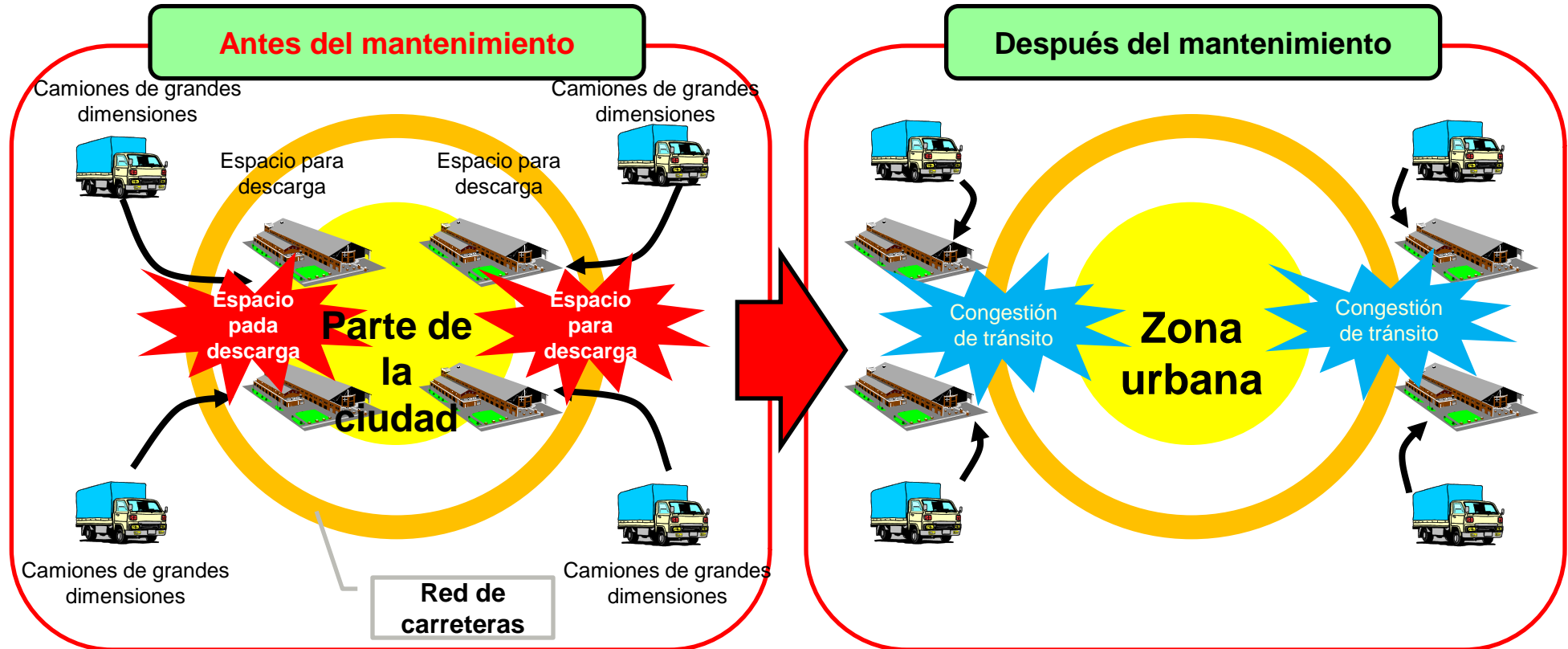
Entrada y salida consignadores



Antecedentes

- El envío de mayor volumen a distancias más largas depende del desarrollo de la motorización y expansión de la economía
- El incremento en el número de unidades y del tamaño de los camiones ha sido acompañado del **incremento del tráfico y accidentes de tránsito**

Necesidad de mantenimiento de las terminales por parte del país



■ En esos días se estableció las leyes de las terminales de camiones

- En 1959 se legisla la ley de terminales de camiones. Promoción del mantenimiento de las terminales, conexión directa en el país bajo un sistema de licencias
- En 1966 el establecimiento de la ley relacionada al mantenimiento de las áreas de las firmas de distribución, dependiendo de los sucesos que se lleven a cabo en la planeación de guía de sitios.

■ Mantenimiento de la terminal en Tokyo

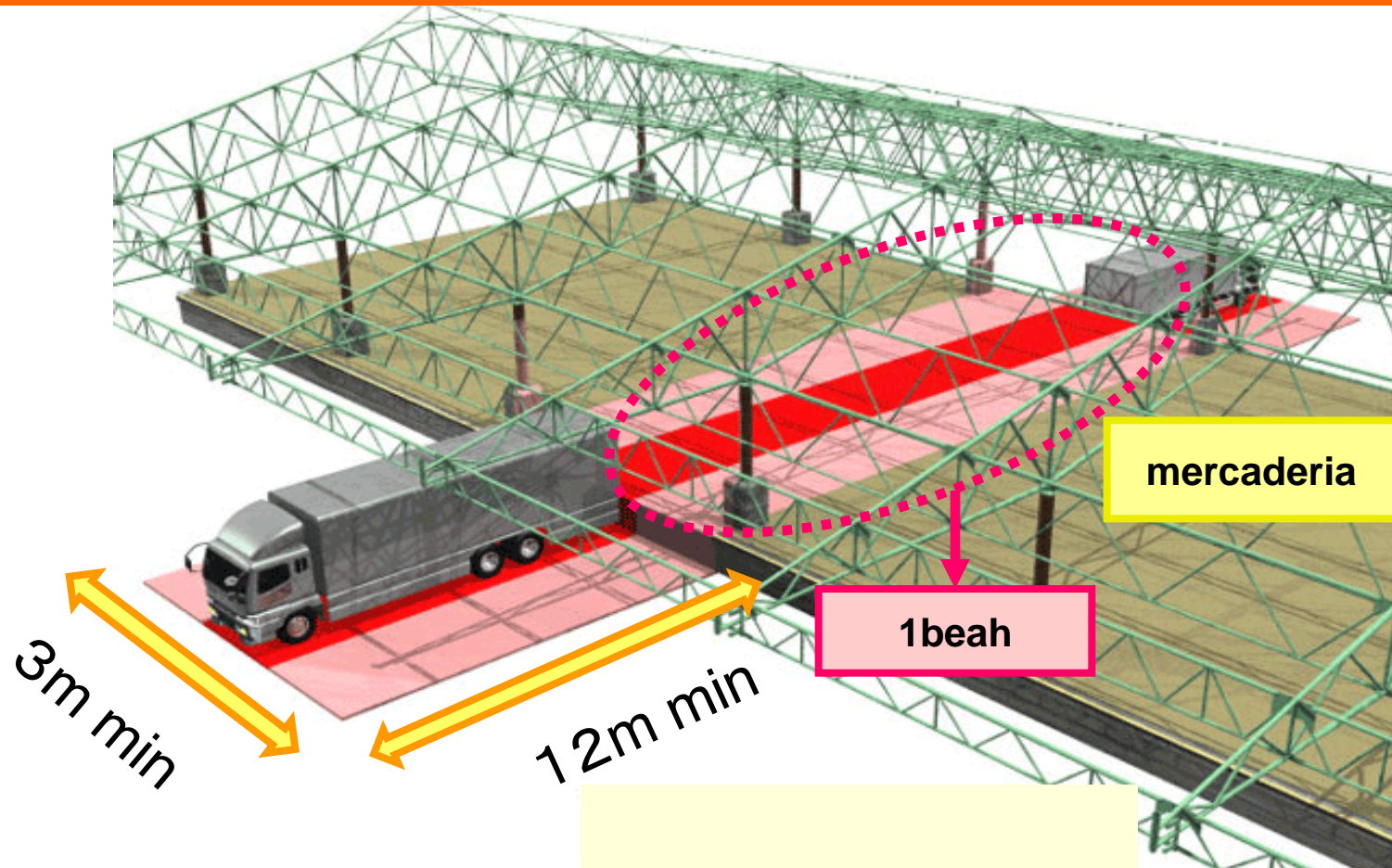
- Con base a la ley de establecimiento de la empresa automovilística japonesa (legislación de 1965, dependiendo de la inversión entre el gobierno del país, de la ciudad, y las empresas privadas, se establece las corporaciones, Mantenimiento de 4 terminales dentro de la ciudad
- En 1985 se eroga la ley de la corporación de la terminal automovilística japonesa , privatizandola.

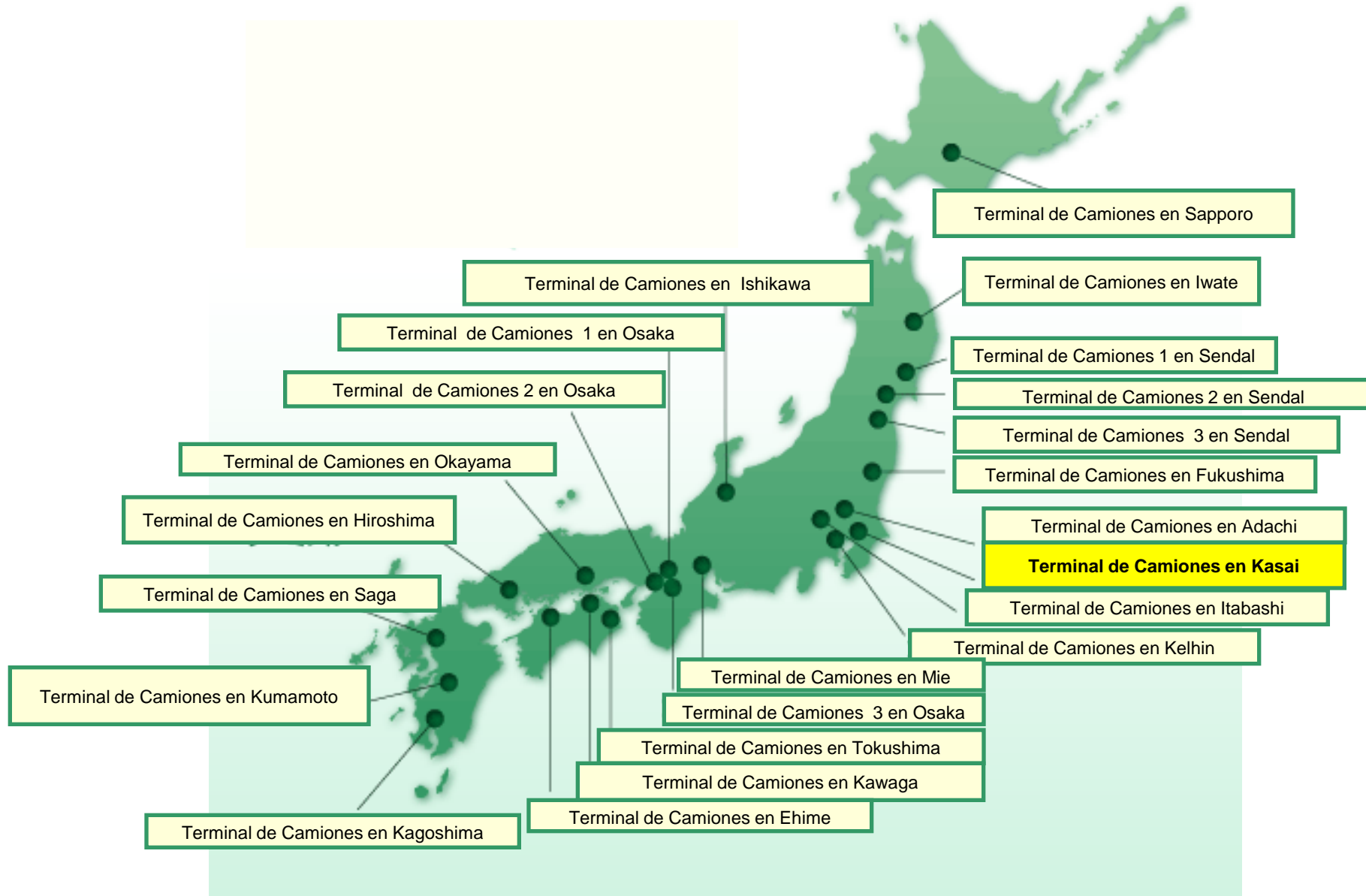
■ REVISION DE LA LEY DE TERMINAL DE CAMIONES

- En 1996 se revisó la regulación de negocios de sistema de licencias a permisos.

Normas de Infraestructura Básica Principal

- Estacionamiento para 1 camiones debe tener mas de 12m de largo, y mas de 3 m de ancho.
- Area de circulación dentro de la terminal la construccion debe soportar un peso de 25tn
- La puerta de entrada y salida se debe instalar en frente de una calle que tenga mas de 6.5 m de ancho





Terminal de Camiones en Keihin



Descripción de las instalaciones

Ubicación: 2-1-1, Heiwajima, Ota-ku, Tokio, Japón

Área de las instalaciones : 242,068 m²

Núm. de camarotes: 467

Capacidad de manejo de carga: aproximadamente 12,500t/día

Inauguradas: junio de 1968

Composición

Espacio para manejo de carga

(plataforma de 25m: edificios núm. 2 a núm. 5 y plataforma de 20 m: edificios núm. 1, 6 a núm. 10)

Espacio para manejo de carga con centro de entrega

(plataforma de 33.5m edificio núm.11 y plataforma de 40m: edificio núm.15)

Centro de entrega (edificios núm. 12 a núm. 15)

Gasolinera (con estación CNG), taller de mantenimiento y reparación y lavado de vehículos,, etc.

Terminal de Camiones en Itabashi



Descripción de las instalaciones

Ubicación: 6-1-1, Takashimadaira, Itabashi-ku, Tokio, Japón

Área de las instalaciones : 115,828 m²

Núm. de camarotes: 320

Capacidad de manejo de carga: aproximadamente 7,000t/día

Inauguradas: octubre de 1970

Composición

Espacio para manejo de carga (plataforma de 20m: edificios núm. 1 a núm. 3 y plataforma de 25m: edificios núm. 4 a núm. 8)

Centro de entrega en sótano con espacio para manejo de carga (edificio núm. 1 y edificios núm. 3 a núm. 8)

Centro de entrega (edificio núm..9)

Gasolinera (con estación CNG)y lavado de vehículos, etc.

Terminal de Camiones en Adachi



- Descripción de las instalaciones
 - Ubicación: 6-1-1, Iriya, Adachi-ku, Tokio, Japón
 - Área de las instalaciones : 113,328 m²
 - Núm. de camarotes: 320
 - Capacidad de manejo de carga: aproximadamente 7,000t/día
 - Inauguradas: abril de 1977

- Composición
 - Espacio para manejo de carga (plataforma de 25m: edificios núm.1 a núm. 3 y plataforma de 20m:: edificios núm. 4 a núm. 8)
 - Almacenamiento en sótano
 - Gasolinera (Con estación CNG) y lavado de vehículos, etc.

Terminal de Camiones en Kasai



- Descripción de las instalaciones
 - Ubicación: 4-3-1, Rinkai-cho, Edogawa-ku, Tokio, Japón
 - Área de las instalaciones : 184,976 m²
 - Núm. de camarotes: 460
 - Capacidad de manejo de carga: 11,500t/día
 - Inauguradas: abril de 1983
- Composición
 - Espacio para manejo de carga (plataforma de 20m: edificios núm. 1 a núm. 3 y plataforma de 25 m: edificios núm. 4 a núm. 9)
 - Centro de entrega (edificio núm.10)
 - Centro de Modernización de Logística (edificio núm.11)
 - Centro Integrado de Logística (edificio núm.12)
 - Gasolinera (con estación CNG) y lavado de vehículos, etc.

Situación actual y problemas en las terminales de camiones

Decrecimiento de la
demanda de puestos
(berth)

(El retiro de las empresa debido a
la crisis económica)

Deterioro de la
infraestructura

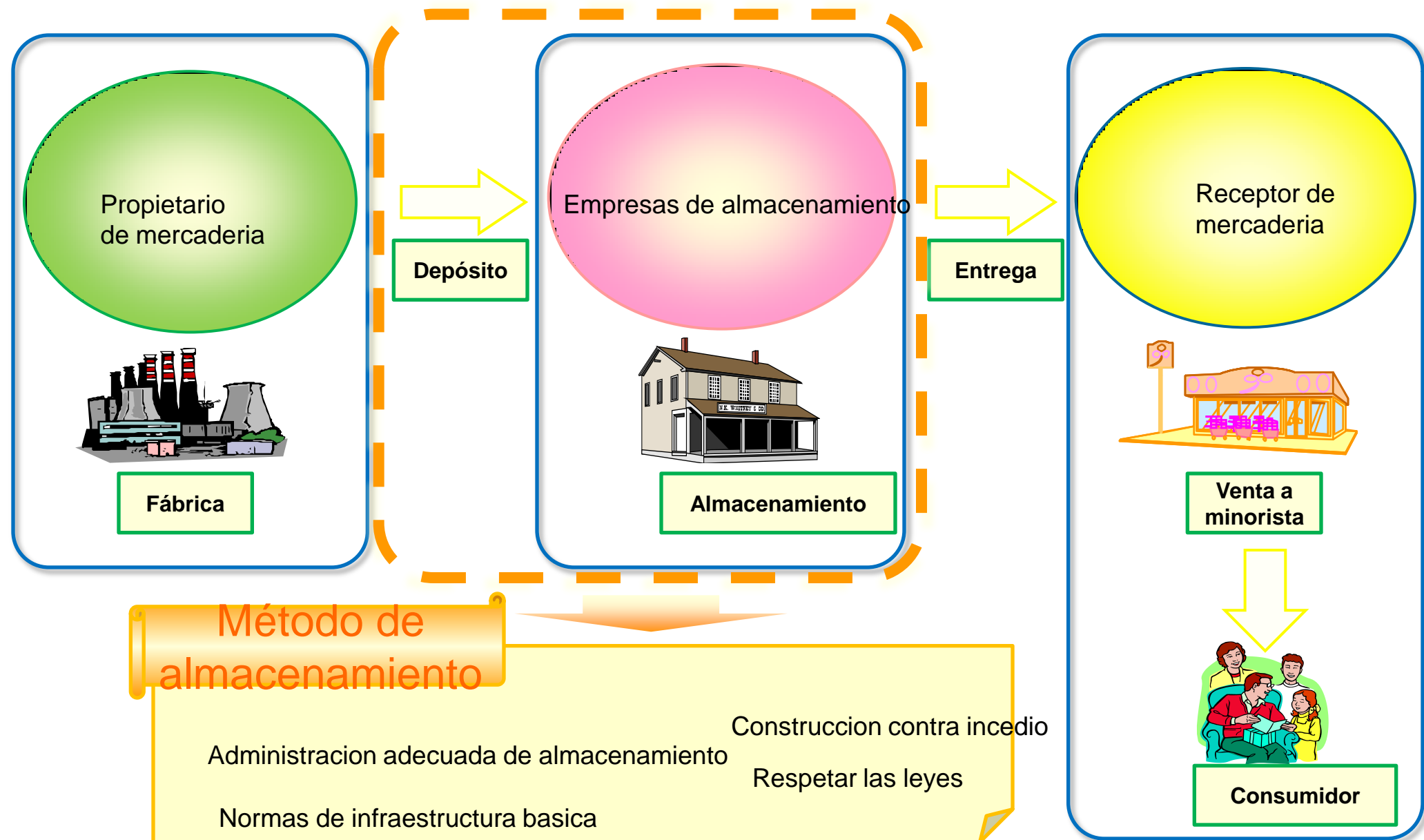
(de 23 terminales existentes,
20 tienen mas de 30 años)

(Qué hacer con la reconstrucción
del edificio)

Asegurar la
administración
eficiente a mediano y
largo plazo

(Evitar las cargas en instituciones
publicas locales)

El almacenaje se soporta por la cadena de oferta



Registro de negocio

Todas las personas que desean iniciar el trabajo de almacenamiento deberán registrarse en Ministerio de tierras, infraestructura, transporte y turismo.

Requisitos para el registro.

1. No tener antecedentes penales durante los dos últimos años.
2. No tener anulación de registro dentro de dos años
3. El almacenamiento debe cumplir con las normas de infraestructura.
4. Haber designado a un encargado de mantenimiento del almacenamiento.

◆ **Notificación de almacenaje de mercancía con 30 días de anterioridad**

◆ **Pagar dentro de los 30 días antes de la llegada**

Negocios de almacenaje

Depósito tipo 1	Depósito para todo tipo de mercancías, excepto para productos peligrosos y aquellos que deban ser refrigerados a menos de 10°C.
Depósito tipo 2	<u>Depósitos no resistentes al fuego.</u> Por ese motivo el almacenamiento en este tipo de depósitos se limitará a ciertos productos (Ej, Almidón, sal, fertilizantes, cemento)
Depósito tipo 3	<u>Depósitos no resistentes al agua, a la humedad y al fuego.</u> Por ese motivo el almacenamiento en este tipo de depósitos se limitará a ciertos productos (Ej., vidrios, cerámicas)
Depósito exterior	Depósitos de almacenamiento exterior, por ejemplo aceros,. Ladrillos etc.
Depósito sobre el agua	Depósitos sobre el agua donde se almacena derivados de la madera como por ejemplo, pulpa.
Tanques de almacenamiento	Depósitos que almacenan granos tipo rosa (trigo, frijoles), líquidos de cereales (melaza) ..
Depósitos a para productos peligrosos	Depósitos que almacenan productos peligrosos como petróleo, gasolina.
Depósito refrigerado	Depósitos que almacenan productos frescos como carnes y pescados y siempre necesitan estar refrigerados a una menos de 10°C.



Almacenamiento

· Ventanas con malla y vidrio

· Tener techo impermeable, y aislante

· Puerta con seguridad
· Con alarma instalada

Estructura
contra el fuego

Hecho contra el
fuego

· Tener extinguidor
dentro

· Construido de concreto
hidráulico
· No humedecerse, no
calentarse externamente

· Alta fortaleza del piso
· Piso de concreto

Características requeridas para un administrador de bodega

▪ La empresa de almacenamiento tiene la obligación de elegir al administrador de la bodega en base al reglamento de operación de la bodega, para tener un manejo apropiado del negocio de almacenamiento.

➤ El oficio del administrador de bodega.

- (1) Prevenir y evitar incendios en la bodega y mantenimiento de instalaciones conjuntas.
- (2) Asegurar el manejo apropiado del oficio de administración de la bodega.
- (3) Prevenir y evitar accidentes laborales.
- (4) Curso de capacitación para los empleados en la bodega.



Criterios de asignación para el administrador de bodega.

- ✓ Como norma general, un administrador por cada bodega.
- ✓ Con la excepción de que si hay múltiples bodegas en una zona, es factible el tener un administrador por cada zona.

(5) PROMOCIÓN DISCRETA DE LA DISTRIBUCIÓN INTERNACIONAL

- Como objetivo promover la cooperación y esfuerzo para la distribución en Japón, Corea y China, desde el 2006 se han establecido 3 encargados, estableciendo una discreta distribución, en apoyo al medio ambiente, seguridad, teniendo 12 planes de acción y ahora enfocándose a resultados comunes en reuniones.
- Visión de los 3 países en el 202, confirmando el desarrollo de una red de distribución

Detalles de reuniones

Primera (2006.9: Seoul)

- Determinación del eje
- Establecimiento de los 12

Segunda (2008.5: Okayama)

- Estableciendo las 3 grandes metas entre los países.
- Confirmar los 12 planes de conducir el avance de la situación

Resumen

• Fecha 13 de mayo de 2010•

Participantes: Oficial parlamentario de Japón

Director de transporte de China

Director del departamento nacional de océanos



Resumen de la junta de comunicaciones

(1) Realización de un sistema discreto de distribución

- Realización de una guía para la promoción internacional de la industria de la distribución
- Establecimiento de un grupo de trabajo que examine la posible ejecución de un proyecto piloto de transporte terrestre y marítimo entre los 3 países y los países vecinos

- **Expansión mayor de 1100mmX1100 mm de una paleta de estandarización**, y un sistema de paleta retornable entre los tres países juntando esfuerzos.
- Confirmación del uso de contenedores de 12 pies

(2) Establecimiento de una distribución amigable con el medio ambiente

- **Comprometiéndose con la reducción de la emisión de gas de efecto invernadero dependiendo del área de distribución**. La fortaleza del esfuerzo de cada área de puertos y transportación marítima, especialmente el transporte en camiones, para alcanzar los objetivos.
- El plan para el noreste de Asia, la distribución verde, la avanzada técnica de envío y la investigación de la administración de las cadenas ofertantes permite cambiar experiencias.
- Un enorme nivel de cooperación entre los niveles de gobierno y negocios particulares de los 3PL

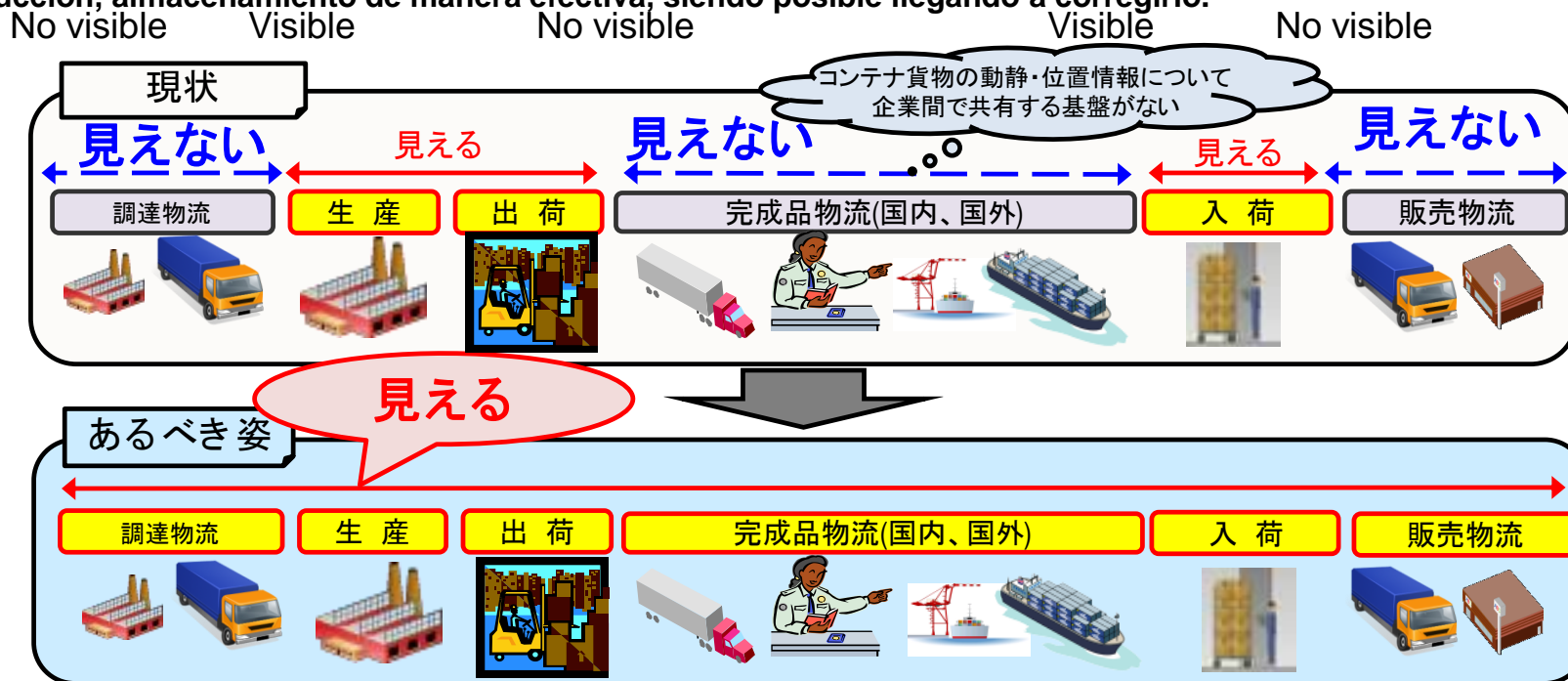
(3) Restablecer la eficiente distribución segura

- Entre los 3 países la construcción de un sistema estándar hacia la visualización de todo el sistema de información de la distribución y rastreo de mercancías

(4) otras

- **Considerando la cooperación relacionada a la distribución respecto al esfuerzo en ASEAN, especialmente un sistema unido de las practicas del implemento del programa, ASEAN + la investigación posible de la formación de los 3 países en su sistema de reuniones de ministros del transporte**

- Los navíos, las personas de negocios de la distribución, entre los lugares conectado internacionalmente con el procedo de distribución es difícil la optimización de la cadena de suministro.
- En la distribución internacional se discutieron, los navíos, personas de puertos, agencias de transportes, empresas navieras, aduanas, camiones de carga, almacenistas. Dentro de esta manera, compartieron la información de establecimiento, estado del cargo internacional de Japón, Corea y China, junto con la realización del sistema de distribución, planteando el proyecto de distribución internacional.
- producción, almacenamiento de manera efectiva, siendo posible llegando a corregirlo.



Dependiendo de la red de información de la distribución, el efecto es la visualización de la información de cargo

- ① Disminución de costo de distribución y almacenamiento
- ② Disminución de CO2 de la distribución
- ③ Fortaleza de la seguridad

. Estandarización del palé o paleta.



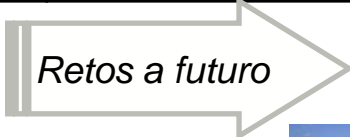
- En la actualidad se utilizan palé de distintos tamaños. Se mejora su eficiencia si se logra su estandarización.
- Con base en la junta de los secretarios de transporte de Japón, China y Corea, se acordó una estandarización nacional de 1100 X 1100mm y 1200 X 1000mm.
- En lo sucesivo, se fomentará la generalización de los palé estandarizados. Desde Japón, China y Corea a otros países de Asia para ampliar el estándar y que los palé puedan ser retornables.

Tamaños de palé normalizados por la ISO (Organización Internacional para la Estandarización)

Tamaño	Observaciones
800 × 1200mm	Principalmente utilizado en Europa.
1000 × 1200mm	Utilizado en Asia y Europa.
1140 × 1140mm	Utilizado en la industria química de Europa.
1219 × 1016mm	Mayormente utilizado en América del Norte.
1067 × 1067mm	De dimensión cuadrada, utilizado en América del Norte y Australia.
1100 × 1100mm	Establecido como dimensión para ser utilizado en la zona de Asia.

Tamaño estándar del paleta generalizado en Japón, China y Corea.

	Estandar nacional	Año	Tamaño
Japón	JIS Z0601	2001	1100 × 1100mm
China	GB/T 2934-2007	2008	1100 × 1100mm 1200 × 1000mm
Corea	KS A 2175-2008	2008	1100 × 1100mm 1200 × 1000mm



1. Fomentar la generalización de los palé estandarizados.
2. Fomentar el transporte integral utilizando el palé estándar dentro de la zona de Japón, China y Corea
3. Fomentar la estandarización del tamaño del palé en otros países de Asia.

ODifundir el contenedor de 12 pies.



Lo característico del contenedor de 12 pies es que: corresponde a la frecuencia, a pequeños lotes en la transportación, es amigable con el medioambiente, y a que es utilizado para transportación marítima y ferroviaria.

Se examinará entre los tres países el mejoramiento de los siguientes temas, con la meta de divulgar el contenedor de 12 pies en el transporte internacional.

- 1) Reconocimiento del contenedor de 12 pies
- 2) Aduanas.
- 3) Instalación (Compatibilidad de equipos entre el contenedor de 12 pies y el contenedor ISO.)
- 4) Transporte de una sola vía y frecuencia de transporte

(6) HOMOLOGACIÓN DEL ÁREA DEL GRAN SISMO
DEL ESTE DE JAPÓN

Asegurar las rutas de los suministros de emergencia ← Utilización de la multiplicidad (redundancias)

【Transporte de los suministros de emergencia】

○ Inmediatamente después del desastre

Base de suministros de emergencia
Aeropuertos de Hanamaki, Yamagata y Fukushima

Aeropuerto de Yamagata

Aeropuerto de Hanamaki

Aeropuerto de Fukushima

El aeropuerto de Sendai arrasado por el tsunami



- Autopistas
- - - Autopistas (habilitado para vehículos de emergencia)
- Vías férreas de carga

Rutas de Tohoku para el transporte de vehículos de emergencia

Avance en la restauración del aeropuerto de Sendai
15 de marzo: Reanudación del funcionamiento de Helicópteros (unidades de rescate)
16 de marzo: Uso provisorio de pistas de 1500 mts.
13 de abril: Reanudación del servicio civil.

Terminal de carga Morioka



Contenedores de carga y descarga (plataforma) Instalaciones relacionadas con petróleo

【Transporte de combustible】

○ Inmediatamente después del desastre

○ Medios y fines de marzo

○ Abril



Utilización de los puertos del Mar de Japón



Rutas férreas de carga por el mar de Japón



Entrada grande para camiones tanque.

Utilización del puerto de Hachinohe

Recuperación de la distribución como función ajustado a la restauración de la infraestructura

Utilización del puerto de Sendai Shiogama



Utilización de la ruta de la línea Tohoku del transporte férreo

Utilización del puerto de Onahama

Utilización del puerto de Hachinohe



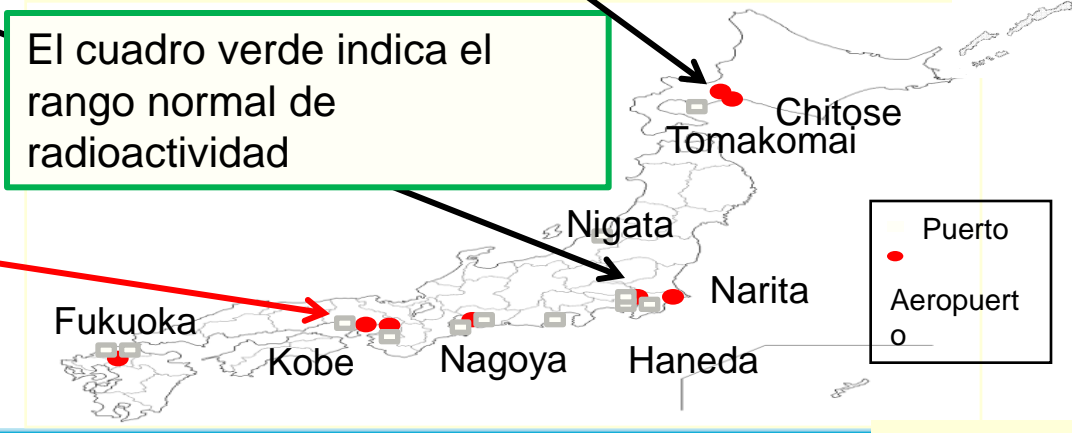
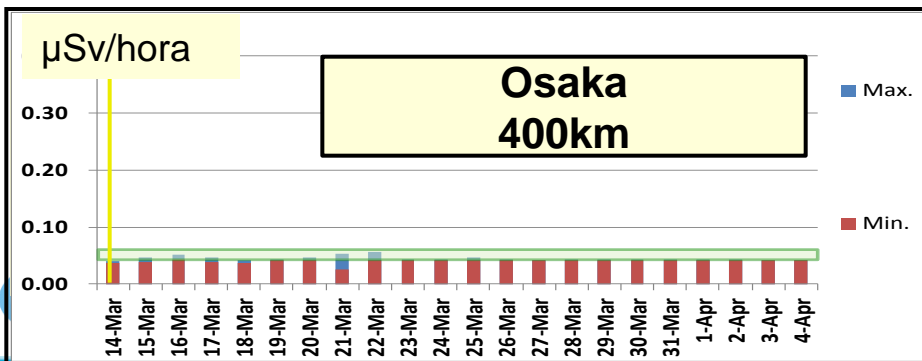
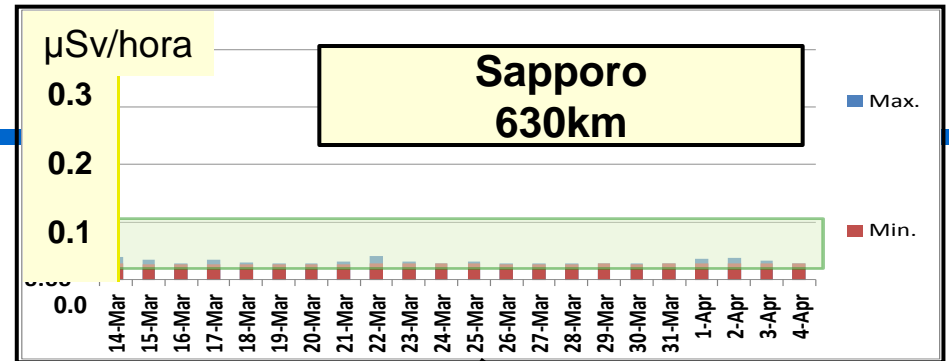
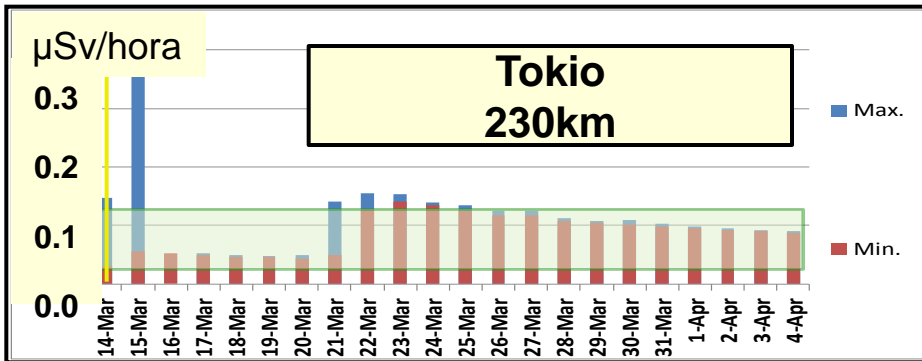
Utilización del puerto de Sendai Shiogama

Utilización del puerto de Onahama

Responsable: Ministerio de la tierra y el transporte, en conjunto con el Director Gral. de Planificación y Políticas (Políticas de logística)

Seguridad de puertos y aeropuertos

- Organizaciones de la ONU, como la **Organización Marítima Internacional** y la **Organización Internacional de Aviación Civil** han emitido varios comunicados de prensa y cartas circulares relacionados con puertos marinos y aeropuertos japoneses que **presentan material radioactivo para establecer que no representan riesgos para la salud o para la seguridad del transporte.**
- El área marítima en un **radio de 30 km desde la central de energía** se ha designada como **área peligrosa para la navegación** y se ha emitido una advertencia para la navegación. El espacio aéreo en un radio de 30 km desde la central de energía con altitud ilimitada ha sido designado “Área Prohibida para Vuelos”.



Ofrecer información correcta

The screenshot shows the MLIT website header with navigation links: Japanese top, Links, text size, Large + Small, and Google. Below the header is a banner image of a highway at night. A blue box on the right contains the text: "Información sobre el Nivel de Radioactividad (aeropuertos y puertos metropolitanos)". Below the banner is a "Policy Information (Quick Link)" section with a grid of department names: Government Buildings Department, Policy Bureau, International Affairs Division, Construction Industry, National and Regional Planning Bureau, Land and Water Bureau, City and Regional Development Bureau, River Bureau, Road Bureau, Housing Bureau, Railway Bureau, Road Transport Bureau, Maritime Bureau, Ports and Harbour Bureau, Civil Aviation Bureau, Hokkaido Bureau, Director-General for Policy Planning, Japan Tourism Agency, Japan Meteorological Agency, Japan Transport Safety Board, and Japan Coast Guard. Below this is a "Topics" section with a list of links: "2011 Tohoku district - off the Pacific Ocean Earthquake (Transportation systems mostly restored)", "Japanese Air Transport after the 2011 Tohoku - Pacific Ocean Earthquake" (highlighted with a red dashed box), "Information on Radioactivity Level (Metropolitan Airports and Ports)", "KOJI SEKIMIZU - Candidate for the Secretary-General of IMO -", "INVITATION FOR 'NEW PPP/PFI PROJECT' PROPOSALS", and "Ministerial Conference on Global Environment and Energy in Transport". On the left side of the "Topics" section, there are several small icons: "Government of JAPAN recommends KOJI SEKIMIZU IMO", "Japanese Air Transport after the Earthquake", "View Video", and "ANTI PIRACY".

Información sobre el Nivel de Radioactividad (aeropuertos y puertos metropolitanos)

Información sobre las políticas (liga rápida)
Oficina de Políticas del Departamento de Edificios Gubernamentales
División de Asuntos Internacionales
Industria de la Construcción
Oficina de Planificación Nacional y Regional
Oficina de Tierras y Agua
Oficina del Departamento de la Ciudad y Regional

1. Información por las organizaciones internacionales
ICAO (Organización Internacional de la Aviación Civil)
"No hay restricciones para viajar a Japón" (Comunicado de prensa, 18 de marzo)
IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo)
"No hay restricciones para los viajes aéreos a Japón" (Comunicado de prensa, 19 de marzo)
IMO (Organización Marítima Internacional)
"No hay restricciones para viajar a Japón" (Comunicado de prensa, 21 de marzo)

http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_001428.html

↑Recibimos con gusto otras ligas a sistemas de información de logística a la página anterior y pedimos que transmitan la información a los usuarios de su país.

- "Se recomienda que los embarques cumplan con las advertencias de mantenerse fuera de Japón de NAVAREA" (Comunicado de prensa, 24 de marzo)
IAEA (Agencia Internacional de Energía Atómica)
Bitácora de Actualización del Accidente Nuclear en Fukushima (sitio web)
IAPH (La Asociación Internacional de Puertos y Muelles)
"Los puertos japoneses son seguros" (Comunicado de prensa, 25 de marzo)

2. Información sobre aeropuertos y puertos de las autoridades japonesas
Medición de las dosis de radiación alrededor de los Aeropuertos Metropolitanos
Medición de las dosis de radiación alrededor del Puerto de Tokil, Yokohama, Kawasaki y Chiba

Medición de radioactividad en buques y contenedores en el puerto.

Debido a la fuga de material radioactivo de la central eléctrica nuclear Fukushima 1 de la TEPCO, se teme por la integridad y seguridad tanto de buques como de contenedores que salen de Japón al extranjero. Dadas estas circunstancias, la Secretaría Nacional de Transportes ha marcado la pauta para que los administradores de puertos estén listos para medir la radioactividad en buques y contenedores.

1. Régimen

Elaboración de la pauta para establecer el método de medición por parte de la Secretaría Nacional de Transportes. A petición de compañías navieras; administradores de puerto, transportadoras por vía marítima y aérea, apegándose a la pauta, medirán el nivel de radioactividad en los contenedores y un organismo público (ya sea el país, el administrador de puerto, la asociación clasificadora de buques) acreditará el nivel de radioactividad.

2. Método de medición

En la puerta de la terminal de contenedores, se utilizará un dispositivo portátil para la medición de la radioactividad en la cubierta y otras partes del buque.

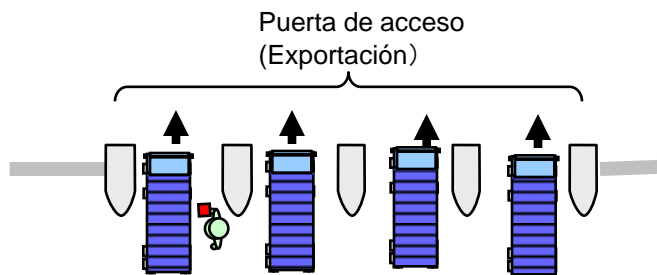
3. Fijación del valor estándar de radioactividad

Apegándose a los valores establecidos por la Organización Internacional de Asuntos relacionados con la Radioactividad, se establecerá el valor estándar de seguridad. En el caso de que la medición exceda el valor establecido por las autoridades, el contenedor será removido y/o tratado aparte.



Medición de niveles de radioactividad en contenedores y buques utilizando los dispositivos portátiles

Medición en la puerta de la terminal de contenedores (Figura)



Medición de acuerdo al dispositivo Rayos gamma (γ)

Medición de contenedores



Medición de la estructura del buque



Resumen sobre las medidas contra radioactividad en el puerto.

Puerto de partida en Japón

Contenedor a exportar Buque

Atmósfera dentro del puerto · Agua marina

Pauta de la Secretaría Nacional de Transporte para la medición de radioactividad

- Rendimiento del instrumental de medición, procedimiento de medición.
- Contenido del certificado
- Valor base, medidas a tomar en el caso de que el valor base sea rebasado, etc.

Transportadora por vía marítima

Medición de radioactividad en contenedores de exportación Medición de radioactividad en el buque

Puerto de arribo en el extranjero

Transportadora por vía marítima

Presentación de certificado

Administrador del puerto

Solicitud de certificado

Certificado

Solicitud de certificado

Certificado

Prueba del resultado de la medición

Medición de radioactividad en el agua de mar y el ambiente

Presentación de la información en la página web de la Secretaría Nacional de Transporte

Asociación Japonesa de Asuntos Marítimos

Prueba del resultado de la medición

Administrador del puerto de cada país u órgano de Aduanas, Inmigración y Cuarentena de cada país.

Se da a conocer por medio diplomático

Gobierno de cada país

