

Universidad de Concepción del Uruguay

Centro Regional Gualeguaychú

Licenciatura en Comercio Internacional

2º Año - Logística Internacional I

Trabajo de investigación:

Puertos de ultramar de Myanmar, Tailandia, Camboya, y Vietnam

Alumnos:

Albarracin Lujan

Bentancor Catalina

Huarte Manuela

Muller Penelope

Profesor a cargo: Roquero, Diego

2024



Índice

1. MYANMAR.....	4
1.1 Puerto de Yangon.....	5
1.1.1. Infraestructura	6
1.1.2. Grúas.....	6
1.1.3. Hinterland	7
1.1.4. Estadísticas	7
1.2 Puerto exterior de Tilawua.....	10
1,2.1 Infraestructura:	11
1.2.2 Grúas.....	11
1.2.3 Hinterland.....	12
1.2.4 Estadísticas	12
1.3 Puerto de Sittwe	13
1.3.1 Infraestructura	14
1.3.2 Grúas.....	14
1.3.3 Hinterland.....	14
1.3.4 Estadísticas.....	15
1.4 Puerto de Mawlamyine	16
1.4.1 Infraestructura	17
1.4.2 Grúas.....	17
1.4.3 Hinterland.....	17
1.4.4 Estadísticas.....	18
2. VIETNAM	19
2.1 Puerto de Nha Trang	21
2.1.1 Infraestructura	23
2.1.2 Hinterland.....	23
2.1.3 Estadísticas de trafico	24
2.2 Puerto de Ho Chin Minh (SAIGON).....	24
2.2.1 Infraestructura	26
2.2.2 Hinterland.....	27
2.2.3 Estadísticas de tráfico	27



2.3 Puerto de Haiphong	28
2.3.1 Infraestructura	29
2.3.2 Hinterland	29
2.3.3 Estadísticas	30
3. CAMBOYA	32
3.1 Puerto nuevo de Phnom Pehn	34
3.1.1 Infraestructura	35
3.1.2 Hinterland	35
3.2 Puerto de Sihanoukville (PAS)	36
3.2.1 Infraestructura	36
3.2.2 Hinterland	37
3.2.3 Estadísticas	37
4. TAILANDIA	38
4.1 Puerto de Laem Chabang	41
4.1.1 Infraestructura	42
4.1.2 Hinterland	42
4.1.3 Estadística	44
4.2 Puerto de Bangkok	44
4.2.1 Infraestructura	45
4.2.2 Hinterland	46
4.2.3 Estadísticas	47
4.3 Puerto de Map Ta Phut	47
4.3.1 Infraestructura	48
4.3.2 Hinterland	48
4.3.3 Estadísticas	49
4.4 Puerto de Songkhla	50
4.4.1 Infraestructura	51
4.4.2 Hinterland	51
4.4.3 Estadísticas	52
Fuentes de información	53
https://es.wikipedia.org	53



1. MYANMAR



Oficialmente conocida como la República de la Unión de Myanmar (anteriormente Birmania), se extiende por una superficie de 676,563 km² en el sureste asiático. Sus límites geográficos abarcan latitudes de 9° a 29° N y longitudes de 92° a 102° E. Al noroeste, limita con Bangladesh



e India; al noreste, con China (frontera de 2,185 km); y al este y sureste, con Laos y Tailandia. Además, cuenta con 1,930 km de costa a lo largo de la Bahía de Bengala y el mar de Andamán.

La capital es Naypidó (Nay Pyi Taw), que tiene una población de aproximadamente 1.1 millones de habitantes, según un censo provisional de agosto de 2014 del Ministerio de Inmigración y Población. No se ha llevado a cabo un censo oficial posterior.

El idioma oficial y mayoritario es el myanma, aunque en el país se hablan hasta 117 lenguas diferentes. En las ciudades y centros turísticos, el inglés es utilizado en el comercio y los negocios, aunque su conocimiento entre la población es limitado.

Myanmar es hogar de 135 grupos étnicos oficialmente reconocidos. La mayoría de la población pertenece a los birmanos/bamar (68%), seguidos por los shan (9%), karen (7%), rakhine (4%), chinos (3%), indios (2%), mon (2%) y otros (5%).

La moneda oficial es el kyat de Myanmar (MMK), y el tipo de cambio actual (mayo de 2024) es de 1€ = 2,269 MMK

Economía: Desde la transición iniciada en 2011, Myanmar experimentó una apertura económica y un notable crecimiento del PIB, alcanzando una media del 7,5% entre 2010 y 2020. La Revisión Trianual de 2018 de la ONU incluso valoró al país como apto para salir de la categoría de “país menos avanzado”. Sin embargo, la economía sufrió un fuerte golpe debido a la COVID-19 y el golpe de Estado del 1 de febrero de 2021, con una contracción del PIB del 18,4% en 2021-2022. Las exportaciones e importaciones cayeron, y la inversión extranjera directa (IED) disminuyó un 60%, mientras que la ayuda oficial al desarrollo (AOD) fue suspendida. El crecimiento del PIB para 2021-2022 fue del 3%, pero se prevé solo un 1% para 2023-2024. La crisis ha llevado a un aumento significativo de la pobreza, con un 40% de la población bajo el umbral de pobreza, una depreciación del kyatt y una alta inflación. El sistema bancario y financiero enfrenta problemas graves, y el clima de negocios está deteriorado debido a la inseguridad, la falta de suministros y la inestabilidad económica. El Banco Mundial estima que la economía es un tercio menor de lo que habría sido sin estas crisis.

1.1 Puerto de Yangon

Es el **puerto más grande y activo de Myanmar**, situado en la ciudad de Yangon. Este tiene dos zonas portuarias: el puerto interior de Yangon y el puerto exterior de Thilawa. En términos de un total de 48 atracaderos, hay 28 atracaderos en el puerto interior de Yangon con una

longitud total de muelle de 4.640 m. En el puerto interior de Yangon, de los 28 atracaderos, 16 son para usos múltiples, 7 para carga general, 4 para aceite comestible y 1 para suministro en alta mar. Como puerto fluvial, el tamaño aceptable de los buques es de 9,6 m de calado, 200 m



de eslora total y 35.000 DWT. Hace tres años, Yangon podía aceptar buques con una eslora total de 167 m y un calado de 9m.



1.1.1. Infraestructura

Abarca 4 terminales y 15 muelles. La mayoría de los buques de carga general utilizan el puerto

industrial de Myanmar (MIP) y la terminal del puerto Asia World (AWP) porque están ubicados cerca del centro de la ciudad, a 32 km de la bahía del río Yangón. La antigua zona portuaria de Yangón abarca las siguientes 4 terminales y 15 muelles y es accesible para buques de 167 m de eslora total, 9 m de calado y 15 000 DWT:

- Muelle de la calle Bo Aung Kyaw (BAK)
- Puerto Industrial de Myanmar (MIP).
- Terminal Portuaria Mundial de Asia (AWPT)
- Muelle de la Pagoda Sule (SPW)

1.1.2. Grúas

El puerto de Yangon, uno de los más importantes de Birmania, cuenta con una variedad de grúas diseñadas para optimizar las operaciones de carga y descarga. Entre ellas se incluyen:

- Grúas de Muelle (Quay Cranes): Estas grúas son fundamentales para la carga y descarga de contenedores de los buques. Están equipadas para manejar cargas pesadas y pueden operar con gran eficiencia.



- Grúas Móviles (Mobile Cranes): Son versátiles y se utilizan en diversas áreas del puerto, lo que permite la manipulación de diferentes tipos de carga, incluyendo cargas generales y maquinaria pesada.
- Grúas de Carga (Portal Cranes): Utilizadas para manejar cargas voluminosas que no son contenedores, son esenciales en operaciones donde se requiere mayor capacidad de levantamiento.

1.1.3. Hinterland

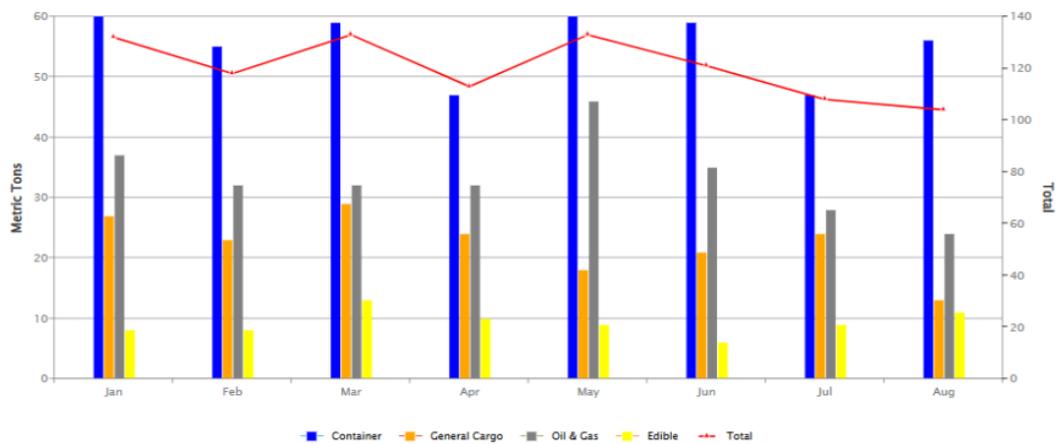
El hinterland del puerto de Yangon abarca una amplia región que incluye la ciudad de Yangon y sus alrededores. Esta área es crucial para el comercio y la logística en Birmania debido a su conectividad, actividad económica, desarrollo regional, entre otros.

1.1.4. Estadísticas

Figuras y Cuadros 1.1

Annual Trade Overview 2023

Vessel Calls



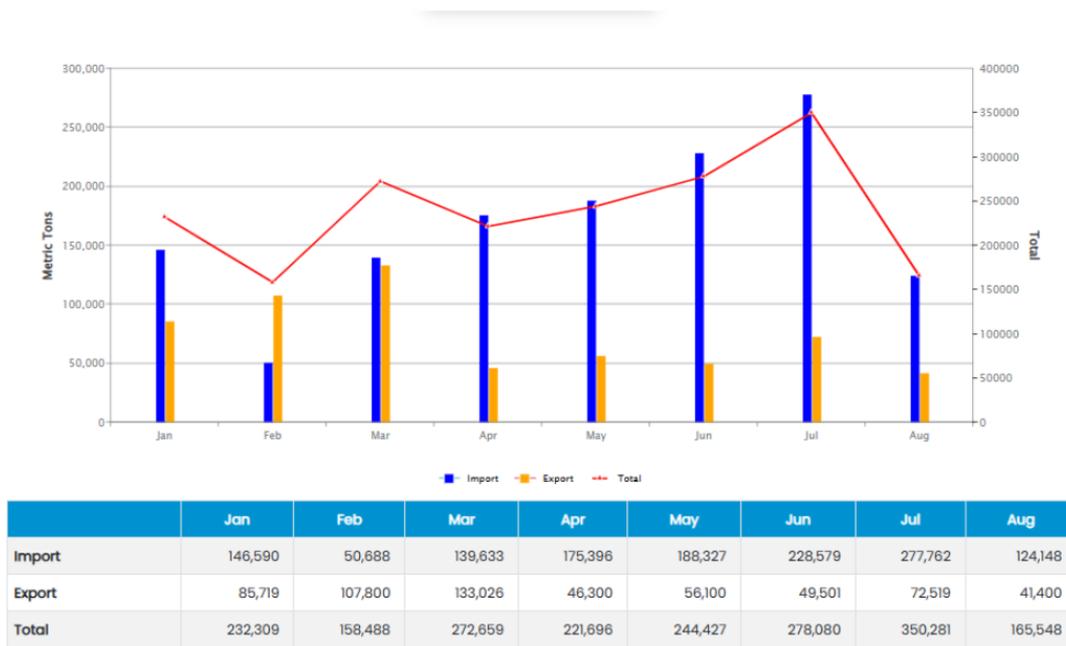
	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug
Container	60	55	59	47	60	59	47	56
General Cargo	27	23	29	24	18	21	24	13
Oil & Gas	37	32	32	32	46	35	28	24
Edible	8	8	13	10	9	6	9	11
Total	132	118	133	113	133	121	108	104



Container Handling Volume (TEUs)



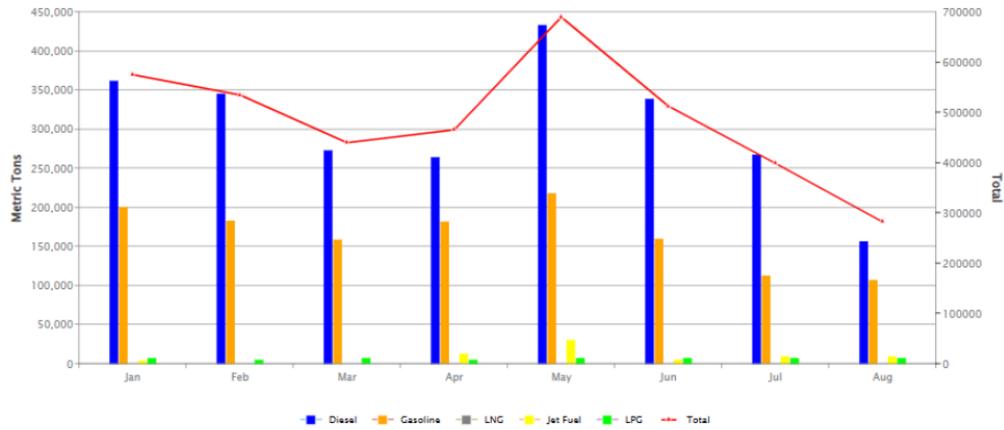
General Cargo Handling Volume (Metric Tons)





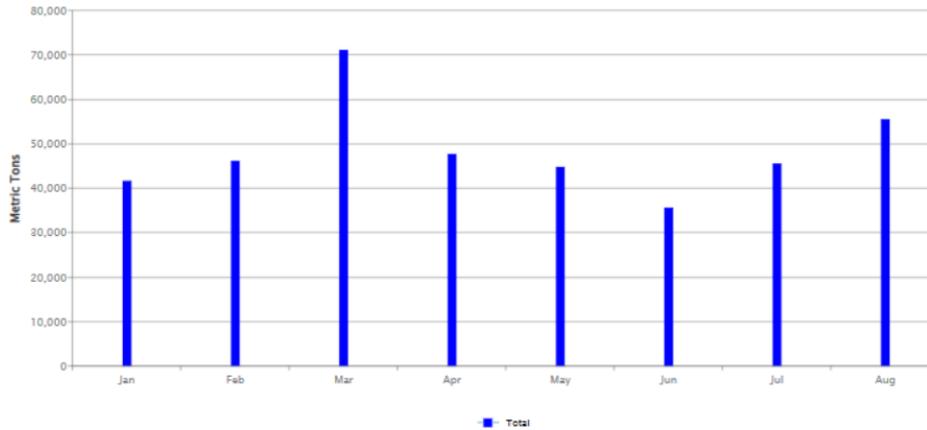
1.3

Oil and Gas (Metric Tons)



	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug
Diesel	362,653	346,246	272,927	264,682	433,255	339,157	268,241	156,949
Gasoline	200,746	182,914	159,300	182,424	218,261	160,778	112,861	107,835
LNG	-	-	-	-	-	-	-	-
Jet Fuel	4,069	-	-	12,813	30,592	5,011	10,086	9,909
LPG	8,002	6,002	8,004	6,001	8,001	8,001	8,001	8,000
Total	575,470	535,162	440,231	465,920	690,109	512,947	399,189	282,693

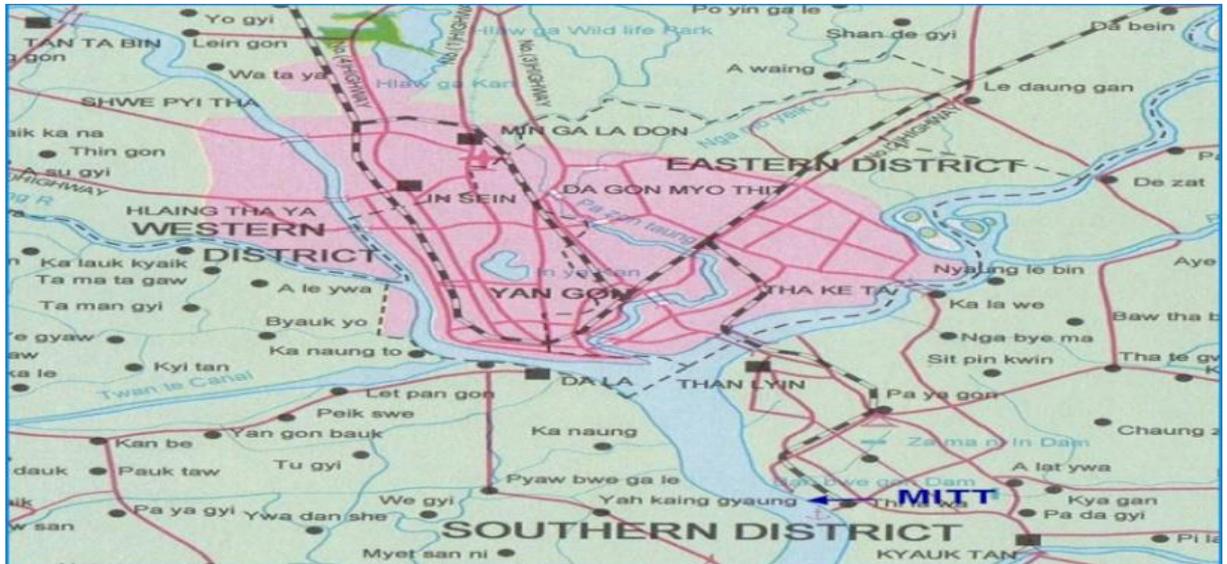
Edible Oil (Metric Tons)



	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug
Total	41,674	46,277	71,153	47,759	44,908	35,779	45,658	55,548



1.2 Puerto exterior de Tilawua



El puerto de Thilawa, ubicado a 25 kilómetros al sur de Yangon, es un **centro estratégico para el comercio industrial y de carga en Birmania**. Este puerto de aguas profundas ha sido desarrollado con el objetivo de mejorar la capacidad portuaria y facilitar el intercambio comercial en la región. Totalmente propiedad de Hutchison Port Holdings (HPH), el puerto de contenedores de usos múltiples opera las 24 horas del día, los siete días de la semana, y está estratégicamente situado junto a la Zona Económica Especial de Thilawa, que se espera que impulse aún más el desarrollo económico del área.

En el municipio de Thanlyin, se destaca un muelle que mide 3,280
pies de longitud y 98 pies de ancho, diseñado para acomodar buques
de hasta 20,000 toneladas de peso muerto. La profundidad del agua en el delantal es de 9
metros, lo que permite la operación de embarcaciones de gran tamaño. La inversión total en
este proyecto asciende a 71.91 millones de dólares, estructurada en un esquema de 25 años
con la opción de extenderse por 5 años en tres ocasiones. La construcción del muelle se inició
el 28 de junio de 1995 y se completó el 5 de enero de 1997, representando un avance
significativo en la infraestructura portuaria de la región.

La misión de Myanmar International Terminals Thilawa (MITT) es ser el operador líder de puertos y terminales en el país, comprometido a ofrecer servicios de alta calidad que satisfagan las necesidades de sus clientes, mejoren el bienestar de sus empleados y garanticen retornos consistentes para sus accionistas. MITT proporciona servicios seguros y eficientes para la industria naviera, operando las 24 horas, todos los días de la semana.



Con su ubicación estratégica y su capacidad de manejar cargas de diversas índoles, **el puerto de Thilawa es fundamental para el comercio internacional de Myanmar, facilitando el movimiento de mercancías a través de la ciudad de Yangon, que alberga el 90% del comercio marítimo del país.** Además, cuenta con una línea ferroviaria que conecta la terminal con Yangon y la red ferroviaria nacional, mejorando aún más su eficiencia operativa y logística. MITT cumple con las normas de seguridad y medio ambiente más estrictas, garantizando la protección de todos los usuarios de sus instalaciones.

1.2.1 Infraestructura:

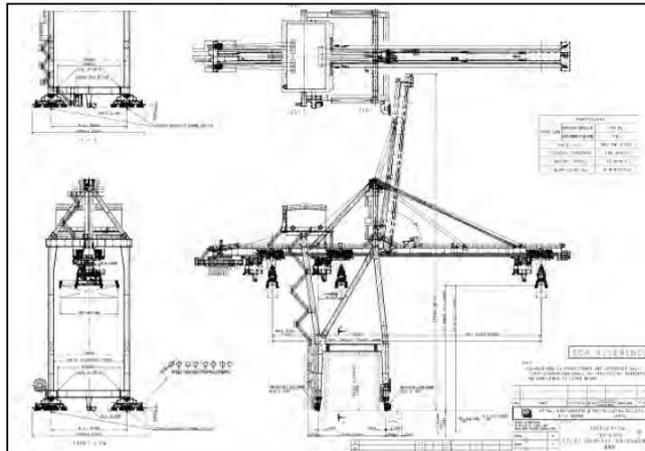
El puerto exterior de Thilawa cuenta con un total de 20 atracaderos, distribuidos de la siguiente manera: 7 para usos múltiples, 2 para carga general, 9 para petróleo y gas, y 2 para aceite comestible y cultivos. Esta diversificación permite manejar una amplia gama de mercancías. Los buques que pueden ser aceptados en este puerto tienen un calado máximo de 10.5 metros, una eslora total de 300 metros y una capacidad de hasta 50,000 toneladas de peso muerto. A modo de comparación, hace tres años, la capacidad del puerto era menor, permitiendo la entrada de buques de hasta 200 metros de eslora y 9.5 metros de calado.

La Autoridad Portuaria de Myanmar ha recibido un préstamo de 23.480 millones de yenes (208.93 millones de dólares estadounidenses) del Gobierno de Japón, lo que, junto a otros gastos, suma un total de 222 millones de dólares para el desarrollo del área de Thilawa. Este financiamiento ha permitido la construcción de dos puentes portuarios de contenedores multipropósito modernos y una infraestructura de patio trasero de 165,700 metros cuadrados en el Bloque 25, a través de la empresa conjunta Thilawa Multipurpose International Terminal (TMIT) Co., Ltd. Desde el 20 de mayo de 2019, se ha arrendado una licencia de operación portuaria por 38 años.

1.2.2 Grúas

La grúa más utilizada en el puerto de Thilawa es la grúa pórtico. Esta grúa para contenedores de un buque de 20.000DWT se utilizará como equipo de manipulación de carga en el muelle.

En la siguiente imagen se muestra un ejemplo de grúa pórtico para un buque portacontenedores de 20 000 DWT.



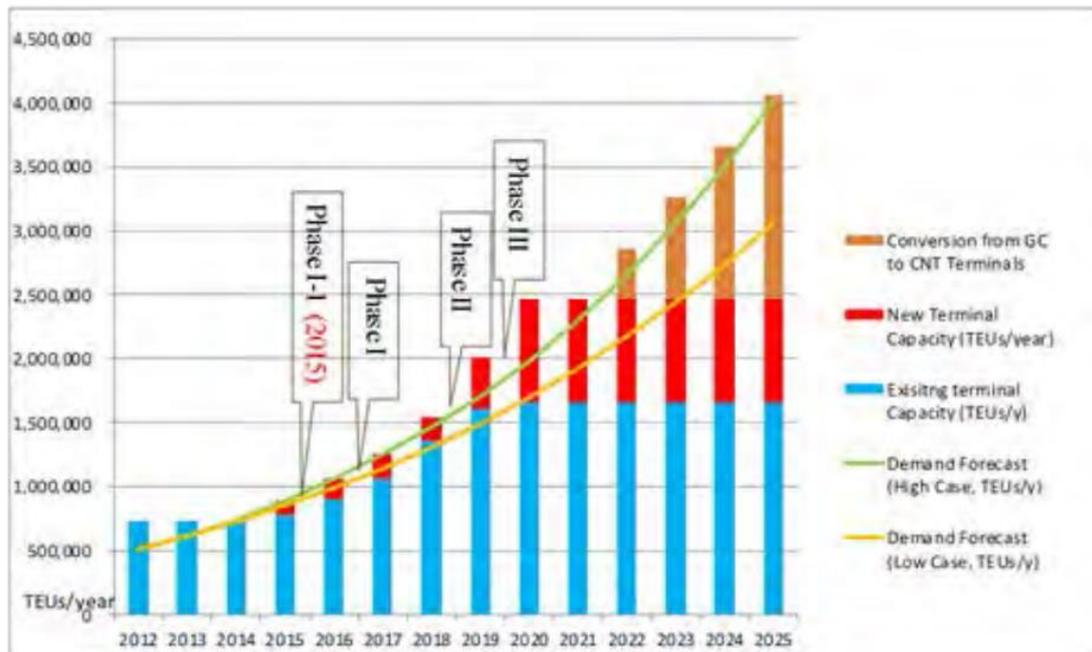
1.2.3 Hinterland

El hinterland del puerto de Thilawa abarca una amplia región que incluye Yangon y otras áreas circundantes. Su proximidad a la Zona Económica Especial de Thilawa potencia su papel como un centro logístico clave. La infraestructura de transporte es robusta, con carreteras bien desarrolladas y una línea ferroviaria que conecta el puerto con la red nacional, facilitando el movimiento de mercancías hacia y desde el interior del país.

Este acceso eficiente al hinterland permite que el puerto de Thilawa no solo sirva como un punto de entrada para el comercio internacional, sino también como un hub de distribución para productos que se trasladan a diferentes regiones de Birmania. Además, la conectividad con otras áreas económicas y comerciales incrementa las oportunidades para el desarrollo industrial y la inversión en la región.

1.2.4 Estadísticas

Figura 1.2



Previsión de la demanda y programa de desarrollo por fases de la terminal portuaria

Table 5.4-2 Project completion year and container handling capacity

Phase	Project completion year	Container handling capacity (approximate TEUs/year)
Phase I	I-1	2015
		2016
Phase II	2018	400,000
Phase III	2019	800,000

1.3 Puerto de Sittwe

Sittwe es una ciudad más desarrollada que otras ciudades del estado de Rakhine. Se recomienda transportar carga desde Yangon a Sittwe por agua. Al igual que en Patheingyi, en la división Ayeyarwaddy (región del Delta), se pueden encontrar muchos puertos pequeños cerca de Sittwe, pero estos puertos son **accesibles principalmente para embarcaciones locales pequeñas** (hasta 500 TRB).

Hay dos puertos principales en Sittwe. El más grande se encuentra en el centro de Sittwe, dentro del complejo de la Autoridad Portuaria de Myanmar (MPA), llamado **Five Star Gate**. El segundo puerto es el puerto de **Min Gan**. Este puerto se encuentra lejos del centro de Sittwe, a 20 minutos en coche. Ambos puertos tienen un calado máximo de 4,6 m (15 pies) y son accesibles para embarcaciones de hasta 4000 TRB.



La Corporación de Inversiones de la India todavía está construyendo un tercer puerto, que será más grande y tendrá el aspecto de Five Star Gate.

De Yangon a Sittwe hay 895 km (560 mi) por carretera, lo que supone un viaje de dos días sin escalas en autobús exprés. Aunque se pueden encontrar suficientes transportistas y servicios de autobús que ofrecen transporte a Sittwe en las puertas de acceso exprés de la autopista, no se recomienda el transporte de carga por carretera a Sittwe debido a la larga distancia y la pendiente del camino que cruza la cordillera Rakkhine Roma (montaña Arakan). Muchos accidentes de tráfico ocurren en la montaña Kan Zauk, entre el municipio de Kyauk Taw y el municipio de Ponna Kyun.

1.3.1 Infraestructura

- Terminales de Carga: Sittwe cuenta con terminales diseñadas para manejar carga general, contenedores y productos a granel. Sin embargo, su capacidad es limitada en comparación con puertos más grandes.
- Accesos Viales y Ferroviarios: Hay carreteras que conectan Sittwe con otras ciudades importantes, aunque la calidad de estas vías puede ser variable. La conexión ferroviaria es menos desarrollada, lo que limita el transporte terrestre eficiente.
- Servicios Portuarios: Incluye servicios de carga y descarga, así como almacenamiento. Sin embargo, la infraestructura puede requerir mejoras significativas para optimizar su funcionamiento.
- Navegación: El puerto tiene acceso al Golfo de Bengala, lo que permite la llegada de buques de carga, aunque las condiciones climáticas pueden afectar la navegación.

Organización Mundial del Comercio

1.3.2 Grúas

No hay equipos de manipulación disponibles en el puerto. La carga y descarga se realiza únicamente a mano.

1.3.3 Hinterland

El hinterland del puerto de Sittwe, ubicado en el estado de Rakhine en Myanmar, abarca tanto áreas rurales como urbanas donde la agricultura y la pesca son las principales actividades económicas. Este entorno local es fundamental para el comercio, y se están llevando a cabo iniciativas para potenciar el desarrollo económico a través del puerto, incluyendo inversiones en infraestructura y proyectos de conectividad regional.

Sittwe también actúa como un punto de enlace estratégico para el comercio con India y Bangladesh, facilitando el tránsito de mercancías hacia y desde estos países. Además, existen



planes para desarrollar corredores económicos y mejorar la red de transporte en la región, lo que podría aumentar la eficiencia del puerto y su hinterland. En conjunto, estos elementos destacan la importancia del puerto de Sittwe no solo como un centro de transporte, sino también como un motor de desarrollo económico para la región.

1.3.4 Estadísticas

Exportaciones (datos en millones de USD)	2020	2021	2022	Var 21-22 %
Combustibles minerales	3.427,37	3.207,04	4.013,88	25,2%
Prendas de vestir, excepto de punto	3.425,03	2.494,98	3.576,73	43,4%
Prendas de vestir de punto	1.159,69	1.387,84	1.984,47	43,0%
Verduras y hortalizas	1.249,37	1.466,62	1.568,52	6,9%
Cereales	1.160,27	1.289,64	1.447,90	12,3%
Peces, crustáceos y mariscos	826,21	730,59	731,40	0,1%
Calzado	471,27	382,30	617,40	61,5%
Total	16.929,25	15.144,86	17.084,51	12,8%

Importaciones (datos en millones de USD)	2020	2021	2022	Var 21-22 %
Combustibles minerales	2745,259	2902,962	5218,749	79,8%
Máquinas y maquinaria	1756,024	1209,523	901,536	-25,5%
Fibras discontinuas	746,367	713,752	789,305	10,6%
Maquinaria eléctrica	1954,848	721,157	761,113	5,5%
Grasas animales o vegetales	707,79	919,315	717,777	-21,9%
Plásticos y sus manufacturas	771,523	614,338	690,648	12,4%
Hierro o acero	1130,524	528,592	665,689	25,9%
Total	17.964,19	14.322,07	17.403,35	21,5%



1.4 Puerto de Mawlamyine



Logistics Cluster

El puerto de Mawlamyine, ubicado en el río Thanlwin, se encuentra a unas 28 millas náuticas tierra adentro desde la punta Kyaikkhame en el golfo de Martaban. Este puerto **es esencial para el comercio regional, dado su acceso a importantes rutas fluviales y marítimas**. Para los buques de más de 200 TRB (Toneladas de Registro Brutas), el servicio de piloto es obligatorio, y la navegación debe coordinarse con la marea alta debido a las aguas poco profundas cerca de la isla Hiintha Kyun.

Históricamente, durante la época colonial, el puerto de Mawlamyine (entonces conocido como Moulmein) fue un importante centro comercial, servido por compañías navieras europeas, incluidas la Compañía de Navegación a Vapor Británica-India, de propiedad escocesa, y la Compañía Irrawaddy Flotilla. Estas empresas desempeñaron un papel crucial en el desarrollo del comercio fluvial y marítimo en la región, facilitando el transporte de mercancías y la conexión con otros puertos.

En la actualidad, el puerto sigue siendo vital para el comercio local, sirviendo tanto a la importación como a la exportación de productos agrícolas y manufacturados. Mawlamyine es conocido por su producción de goma, arroz y pescado, y el puerto facilita la exportación de estos productos a mercados internacionales.

El puerto también ha visto esfuerzos de modernización en los últimos años, con inversiones en infraestructura para mejorar la capacidad de carga y descarga, así como la eficiencia operativa. Esto incluye la construcción de terminales y la mejora de las instalaciones de almacenamiento, lo que ayuda a atraer más tráfico comercial.

Además, Mawlamyine es un punto de conexión para el transporte de mercancías hacia otras ciudades importantes de Myanmar, así como para el comercio con países vecinos, como Tailandia. La cercanía de Mawlamyine a la frontera tailandesa la convierte en un lugar estratégico



para el intercambio comercial en la región del sudeste asiático.

1.4.1 Infraestructura

Hay cinco embarcaderos de pontones de 36 m a 72 m de largo por 6 m de ancho (120 a 240 pies por 20 pies) y dos muelles de hormigón de 36 m por 6 m. No hay capacidad para el manejo de contenedores. Hay capacidad para el manejo de carga general para arroz y carga general. El rango de mareas es de aproximadamente 4,2 m en marea viva y 2,4 m en marea muerta. La velocidad del río Thanlwin es de 4 a 6 nudos en marea viva.

1.4.2 Grúas

No se dispone de equipos avanzados de manipulación de mercancías en el puerto. La manipulación de mercancías la realizan los trabajadores de la Oficina de Bolsa de Trabajo del Municipio.

1.4.3 Hinterland

El hinterland del puerto de Mawlamyine (anteriormente Moulmein) es fundamental para entender su papel económico y comercial en la región. Predominantemente agrícola, esta área se dedica a la producción de arroz, goma, frutas y verduras, siendo Mawlamyine especialmente conocido por su producción de goma, que se exporta a mercados internacionales. La agricultura constituye la columna vertebral de la economía local, y el puerto facilita la exportación de estos productos, impulsando así la economía regional.

Además, Mawlamyine actúa como un punto de conexión clave entre Myanmar y Tailandia, convirtiéndose en un centro de comercio transfronterizo. El puerto permite el transporte de mercancías hacia y desde ciudades cercanas, como Hpa-An y Kawkaeik, facilitando el intercambio comercial y la movilidad de bienes. Las carreteras que conectan el puerto con estas áreas son vitales para el comercio local.

La región también posee recursos naturales, como la pesca y la minería, que contribuyen a la economía local. La pesca, en particular, representa una fuente importante de ingresos y sustento para muchas comunidades.

Con el objetivo de potenciar su papel como centro económico, tanto el gobierno como diversas entidades han impulsado proyectos de infraestructura en el hinterland, mejorando las carreteras y las instalaciones de almacenamiento. Estas inversiones buscan aumentar la capacidad del puerto y su entorno para manejar un mayor volumen de comercio.

Sin embargo, el hinterland de Mawlamyine enfrenta desafíos, como la infraestructura deficiente en algunas áreas y la necesidad de modernización. Además, las tensiones políticas en Myanmar pueden impactar la estabilidad económica y el desarrollo de la región.



1.4.4 Estadísticas

Manipulación de figuras a granel y a granel	Año 2013
Importación de carga fraccionada (MT)	26.836
Exportación de carga fraccionada (MT)	208.298



2. VIETNAM



Vietnam es una República Socialista de partido único, donde el Partido Comunista de Vietnam ejerce el poder. El jefe de Estado es el Presidente, mientras que el Primer ministro es el jefe de Gobierno, en un sistema centralizado de control estatal.

El país se encuentra en el sudeste asiático, limitando al norte con China, al oeste con Laos y Camboya, y al este y sur con el mar de China Meridional. Su capital es Hanói

La moneda oficial de Vietnam es el *dong vietnamita* (VND), que tiene denominaciones relativamente altas en comparación con otras monedas.

El idioma oficial es el vietnamita, aunque en áreas turísticas y comerciales se usa ampliamente el inglés. Vietnam tiene una población de aproximadamente 100 millones de habitantes



Universidad de Concepción del Uruguay

(estimación para 2024), lo que lo convierte en uno de los países más poblados del sudeste asiático.

Administrativamente, el país está dividido en 58 provincias y 5 municipios controlados directamente por el gobierno central. Estos municipios incluyen a Hanói, Ciudad Ho Chi Minh, Hai Phong, Da Nang y Can Tho.

En cuanto a la economía, Vietnam ha experimentado un notable crecimiento en las últimas décadas. Es una economía en rápido desarrollo, con importantes exportaciones de textiles, calzado, productos electrónicos y agrícolas. Su sistema económico combina una economía de mercado con una fuerte planificación estatal y ha atraído grandes volúmenes de inversión extranjera, especialmente en el sector manufacturero. También ha desarrollado un importante sector turístico.

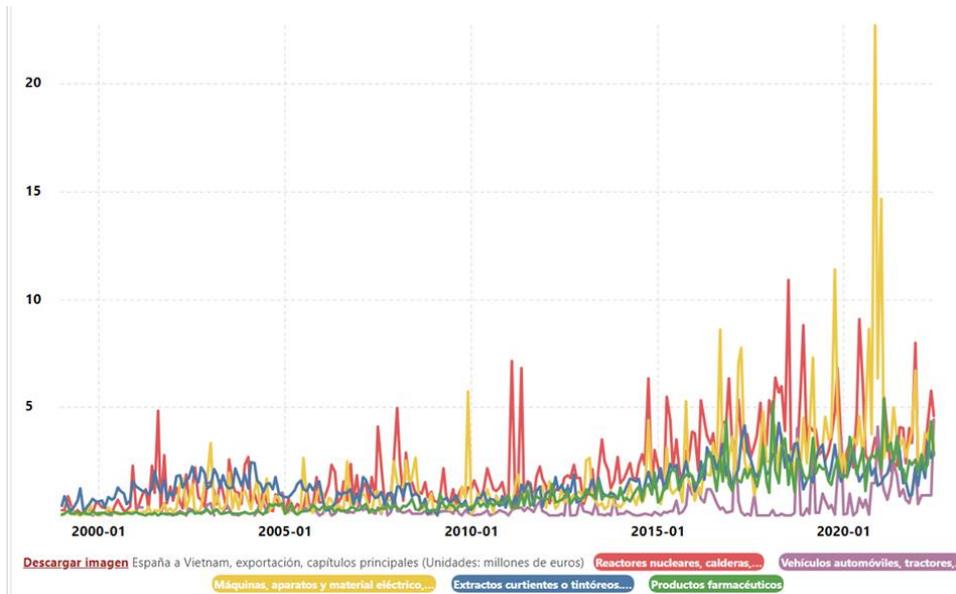
PBI actualizado



TRADINGECONOMICS.COM | GENERAL STATISTICS OFFICE OF VIETNAM

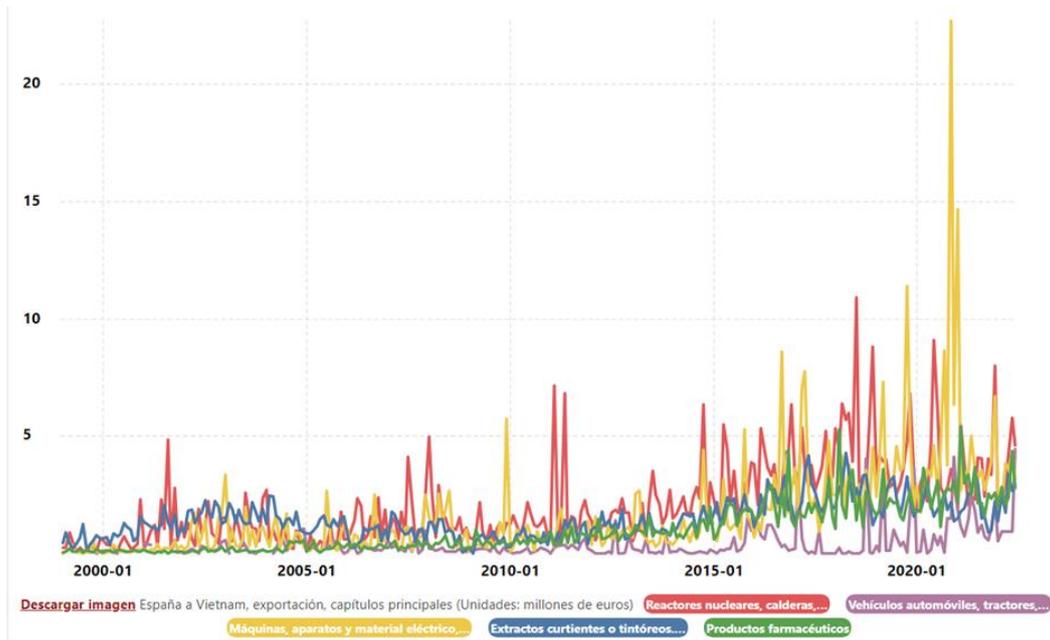


IMPORTACIONES



<https://FMI-WorldEconomicOutlook>

EXPORTACIONES



<https://FMI-WorldEconomicOutlook>

2.1 Puerto de Nha Trang

El puerto de Nha Trang está situado en la bahía de Nha Trang, en la provincia de Khanh Hoa, en la costa central de Vietnam, con coordenadas aproximadas de 12.2385° N y 109.1967° E.



El puerto se especializa en el manejo de carga general, contenedores y carga de proyectos. También es un punto clave para el turismo, recibiendo cruceros y conectando con islas cercanas y otras ciudades costeras.

La actividad portuaria de Nha Trang incluye una variedad de productos que se transportan en contenedores. Entre los productos de carga general, se encuentran maquinaria, electrónicos y textiles. También se manejan alimentos procesados y productos agrícolas en contenedores.



En cuanto a materiales de construcción, el puerto recibe cemento, acero y ladrillos. Los bienes de consumo, como artículos para el hogar, muebles y ropa, son otros productos comunes. Además, el puerto maneja suministros industriales, incluyendo productos químicos y materiales de embalaje.

Se importan piezas automotrices, así como suministros médicos y farmacéuticos. También se transportan productos de madera y artículos decorativos.

En los últimos años, el puerto ha visto un crecimiento en el tráfico. En 2022, el puerto manejó aproximadamente 1.2 millones de toneladas de carga, lo que representa un aumento del 15% en comparación con el año anterior. Además, el tráfico de contenedores ha crecido un 20% en los últimos cinco años. El puerto de Nha Trang recibe anualmente alrededor de 150,000 pasajeros de cruceros. En 2023, se proyecta que el número de pasajeros aumente a aproximadamente 200,000, debido al incremento en la popularidad del turismo marítimo en la región.

El gobierno vietnamita ha propuesto planes de modernización para mejorar la infraestructura del puerto, lo que podría aumentar su capacidad y competitividad en la región, contribuyendo a un crecimiento sostenido en los próximos años.

Cuadro de actividad Portuaria de Nha Trang



2.1.1 Infraestructura

- Muelle: Varios muelles (hasta 200 m).
- Contenedores: Capacidad para 200,000 TEUs.
- Oil y Gas: Terminales para petróleo y gas.
- Aduanas: Instalaciones modernas.
- Conectividad: Buenas carreteras y planes ferroviarios.
- Logística: Almacenes y servicios.
- Cruceros: Terminal para pasajeros.
- Desarrollo: Proyectos de expansión.

2.1.2 Hinterland

La carretera principal que da acceso al puerto de Nha Trang es la Carretera Nacional 1A (QLN 1A), que conecta Nha Trang con otras ciudades importantes de Vietnam. Esta carretera facilita el transporte terrestre de mercancías y pasajeros hacia y desde el puerto, conectándolo con la red vial del país. Además, hay rutas locales que mejoran el acceso a las instalaciones portuarias y a la ciudad.





2.1.3 Estadísticas de tráfico

Aspect	Details
Location	Nha Trang Bay, Khanh Hoa Province, Vietnam
Coordinates	12.2385° N, 109.1967° E
Cargo Types	General cargo, containers, project cargo, oil, gas
Total Cargo Traffic (2022)	Approximately 1.2 million tons
Container Growth	20% increase over the last five years
Container Traffic	Approximately 200,000 TEUs (20-foot containers) annually
Products in Containers	<ul style="list-style-type: none">- Machinery: ~150,000 tons annually- Electronics: ~100,000 tons annually- Textiles: ~80,000 tons annually- Processed Foods: ~60,000 tons annually- Agricultural Products: ~50,000 tons annually- Construction Materials: ~200,000 tons annually (cement, steel, bricks)- Consumer Goods: ~100,000 tons annually (household items, furniture, clothing)- Industrial Supplies: ~70,000 tons annually (chemicals, packaging materials)- Automotive Parts: ~30,000 tons annually- Pharmaceuticals: ~20,000 tons annually- Wood and Decorative Items: ~40,000 tons annually
Cruise Passengers (2022)	Around 150,000 passengers
Projected Cruise Passengers (2023)	Approximately 200,000 passengers
Oil Tank Traffic (2022)	Approximately 500,000 tons
Gas Tank Traffic (2022)	Approximately 300,000 tons
Development Projects	Plans for modernization and infrastructure expansion with an estimated investment of \$50 million over the next 5 years

El Puerto de Nha Trang maneja aproximadamente 1.5 millones de toneladas de carga al año. En 2023, el puerto gestionó alrededor de 100,000 TEUs en contenedores, 700,000 toneladas de carga a granel y 300,000 toneladas de carga líquida. Cuenta con 10 muelles principales y 2 terminales de contenedores, con áreas de almacenamiento que suman aproximadamente 50,000 m². Las principales exportaciones incluyen productos pesqueros y textiles, mientras que las importaciones se centran en maquinaria y productos químicos.

2.2 Puerto de Ho Chi Minh (SAIGON)

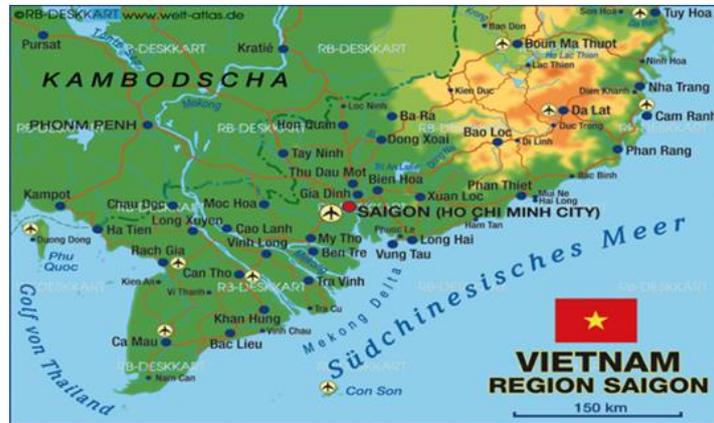
El puerto de Ho Chi Minh, conocido también como Saigon Port, está ubicado en el río Saigón, en el sur de Vietnam, cerca del delta del Mekong y a unos 50 kilómetros de la costa. Es el puerto más grande del país en términos de capacidad de contenedores y una de las principales puertas de entrada al comercio internacional de Vietnam.

En cuanto a capacidad, el puerto maneja aproximadamente 160 millones de toneladas de carga por año y cerca de 6.4 millones de TEUs (contenedores de veinte pies). Su ubicación estratégica permite un acceso eficiente a las principales rutas comerciales globales, haciendo del puerto un punto clave para la importación y exportación de mercancías.



Universidad de Concepción del Uruguay

En términos de actividad portuaria, el puerto recibe una gran variedad de buques, desde cargueros hasta grandes buques portacontenedores, y es capaz de manejar embarcaciones con un peso muerto de hasta 150,000 toneladas en algunas de sus terminales. Maneja diferentes tipos de carga, incluyendo contenedores, gráneles líquidos y sólidos, y carga general.



El manejo de contenedores es una de sus principales actividades, con un volumen anual de más de 6 millones de TEUs, lo que lo coloca entre los puertos de contenedores más importantes a nivel mundial. Gran parte de estos contenedores son de bienes de consumo, productos electrónicos y textiles.



El puerto también juega un rol crucial en el comercio internacional de Vietnam, siendo el punto principal para la exportación de productos manufacturados y la importación de materias primas y productos terminados.

1. Cuadro de actividad portuaria



Categoría	Descripción
Nombre del Puerto	Puerto de Ho Chi Minh (Puerto de Saigón)
Ubicación	Ciudad de Ho Chi Minh, Vietnam
Operador Principal	<u>Saigon Newport Corporation (SNP)</u>
Capacidad de Carga	Aproximadamente 7.5 millones de <u>TEUs (Twenty-foot Equivalent Units)</u> anualmente
Volumen de Carga (2023)	- Contenedores: ~6.8 millones de <u>TEUs</u> - Carga a granel: ~4.5 millones de toneladas - Carga líquida: ~3.2 millones de toneladas
Tipo de Carga	- Contenedores - Carga a granel - Carga líquida - Carga rodada
Principales Exportaciones	- Textiles y ropa: \$15 mil millones (2023) - Electrónica: \$8 mil millones (2023) - Productos agrícolas: \$5 mil millones (2023) - Muebles: \$3 mil millones (2023)
Principales Importaciones	- Maquinaria y equipo: \$12 mil millones (2023) - Materias primas: \$6 mil millones (2023) - Productos químicos: \$4 mil millones (2023) - Combustibles: \$3 mil millones (2023)
Líneas de Navegación	Conexiones internacionales con Asia, Europa, y América del Norte
Conexiones Terrestres	Red de carreteras y ferrocarriles conectando el puerto con otras partes del país

2.2.1 Infraestructura

- Muelles: 45 muelles principales para carga y descarga de mercancías.
- Terminales de contenedores: 8 terminales especializados en el manejo de contenedores.
- Áreas de almacenamiento: Aproximadamente 500,000 m² destinados al almacenamiento de carga.
- Servicios adicionales: Incluye servicios logísticos, aduaneros y de gestión de carga para facilitar el comercio internacional.

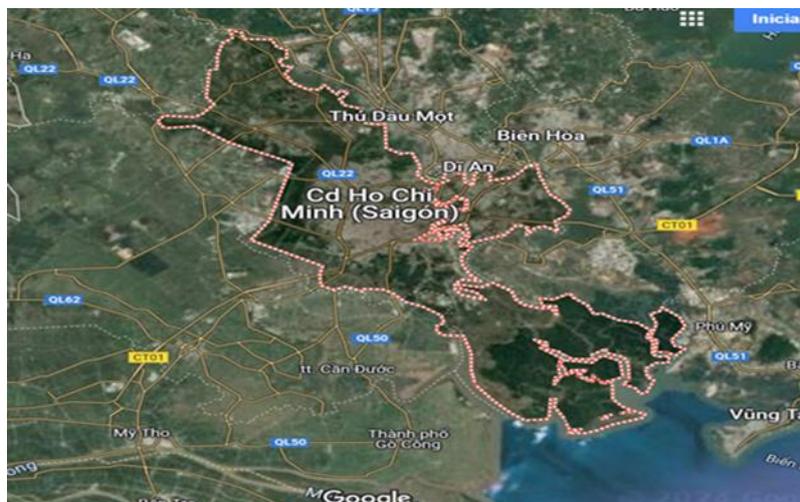


2.2.2 Hinterland

Carretera Nacional 14: Conecta Ho Chi Minh con el altiplano de Vietnam y otras áreas del centro-sur del país. Es crucial para el transporte de mercancías y personas hacia y desde el interior del país, facilitando el acceso a regiones agrícolas y productivas.

Carretera Nacional 20: Une Ho Chi Minh con la región de Da Lat y otras áreas del altiplano. Es una ruta importante para el transporte de productos agrícolas y turísticos entre la ciudad y las regiones montañosas.

Las dos carreteras desempeñan un papel significativo en la red de transporte de Vietnam, conectando Ho Chi Minh con diversas regiones y facilitando el comercio y el turismo.

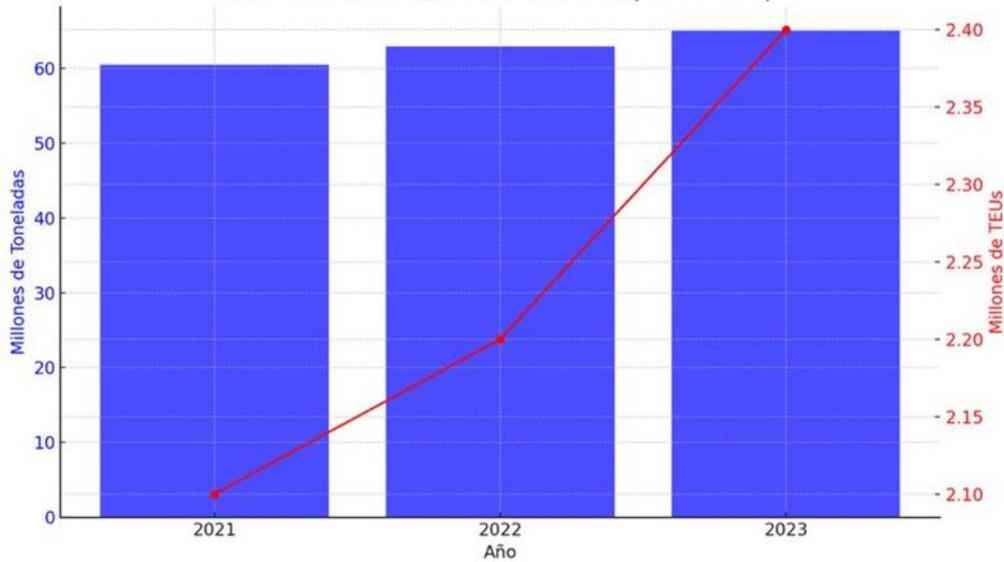


2.2.3 Estadísticas de tráfico

En los últimos tres años, el Puerto de Ho Chi Minh ha visto un incremento en el tráfico portuario. En 2021, gestionó aproximadamente 6.2 millones de TEUs en contenedores, 4.2 millones de toneladas de carga a granel y 2.9 millones de toneladas de carga líquida. En 2022, estos números aumentaron a cerca de 6.5 millones de TEUs, 4.3 millones de toneladas de carga a granel y 3.0 millones de toneladas de carga líquida. En 2023, el puerto manejó alrededor de 6.8 millones de TEUs, 4.5 millones de toneladas de carga a granel y 3.2 millones de toneladas de carga líquida.



Actividad Portuaria de Ho Chi Minh (2021-2023)



2.3 Puerto de Haiphong

El puerto de Haiphong se encuentra en el norte de Vietnam, en las coordenadas 20°51'N 106°41'E, dentro de la ciudad homónima. Está situado cerca del Golfo de Tonkin y a unos 100 kilómetros al este de Hanoi, lo que le otorga una ubicación estratégica para el comercio tanto con China como con otros países del sudeste asiático. Además, cuenta con una excelente conexión terrestre con otras regiones de Vietnam, lo que lo convierte en un punto de distribución crucial para el país.



En cuanto a su capacidad, el puerto de Haiphong maneja alrededor de 30 millones de toneladas de carga al año. Está equipado con diversas terminales especializadas para el manejo de contenedores, gránulos secos y líquidos, así como productos generales. Si bien las profundidades del puerto permiten la recepción de buques de tamaño mediano, se están realizando mejoras en la infraestructura para incrementar su capacidad y permitir el atraque de barcos más grandes.



La actividad portuaria de Haiphong se centra principalmente en el comercio internacional. Es el puerto clave para la región norte de Vietnam, sirviendo no solo a Haiphong sino también a la capital, Hanoi, y sus alrededores. Entre las principales exportaciones que maneja están los productos textiles, electrónicos y agrícolas, mientras que las importaciones incluyen maquinaria, productos químicos y materiales industriales. Además, el puerto está bien integrado con las redes ferroviarias y de carreteras, lo que facilita el transporte eficiente de mercancías hacia el interior del país.

1. Cuadro de estadísticas

Type of cargo	Annual Volume (in tons)	Description
Textiles	3 millions tons	Export of garments and textile products.
Electronics	5 million tons	Electronic components and finished products.
Machinery & Equipment	2.5 million tons	Import of industrial machinery and heavy equipment.
Agricultural Products	4 million tons	Coffee, rice, seafood, and fruits.
Dry Bulk	7 million tons	Coal, cement, and minerals
Construction Materials	2.2 million tons	Steel, cement, and other building materials.
Liquid Bulk	2 million tons	Petroleum and liquid fuels.

2.3.1 Infraestructura

- Varias terminales especializadas (contenedores, gráneles secos y líquidos).
- Capacidad: 30 millones de toneladas al año.
- Conexiones con redes ferroviarias y carreteras.
- Mejoras en infraestructura para buques más grandes.
- Tecnología avanzada para gestión eficiente de carga.

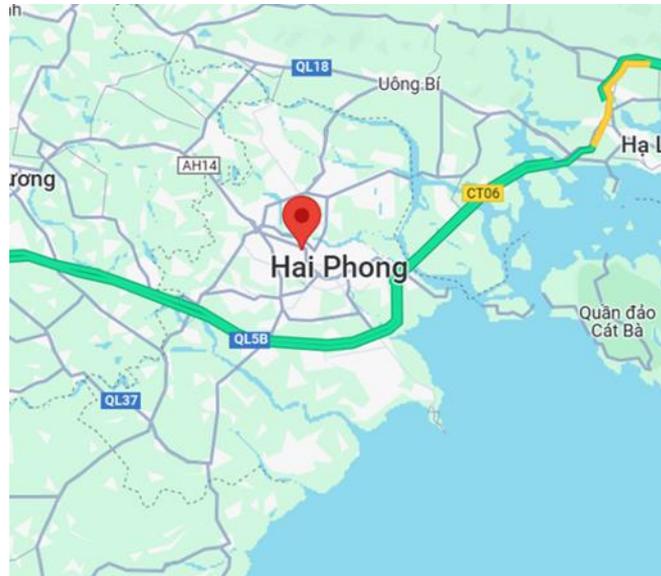
2.3.2 Hinterland

La Autopista Nacional 5 (QL5) es una de las principales carreteras de Vietnam que conecta la ciudad de Haiphong con Hanoi, la capital del país. Esta vía es esencial para el transporte de mercancías, ya que facilita el flujo de productos entre el puerto de Haiphong y las principales zonas industriales del norte de Vietnam. La QL5 tiene una longitud aproximada de 100 kilómetros y es una arteria clave para el comercio regional e internacional, debido a su proximidad a importantes puertos y áreas industriales. En los últimos años, la carretera ha sido modernizada



Universidad de Concepción del Uruguay

para mejorar su capacidad y reducir los tiempos de viaje, complementándose con la Autopista Hanoi-Haiphong (CT.04), que es una opción más rápida y moderna para el transporte entre ambas ciudades.



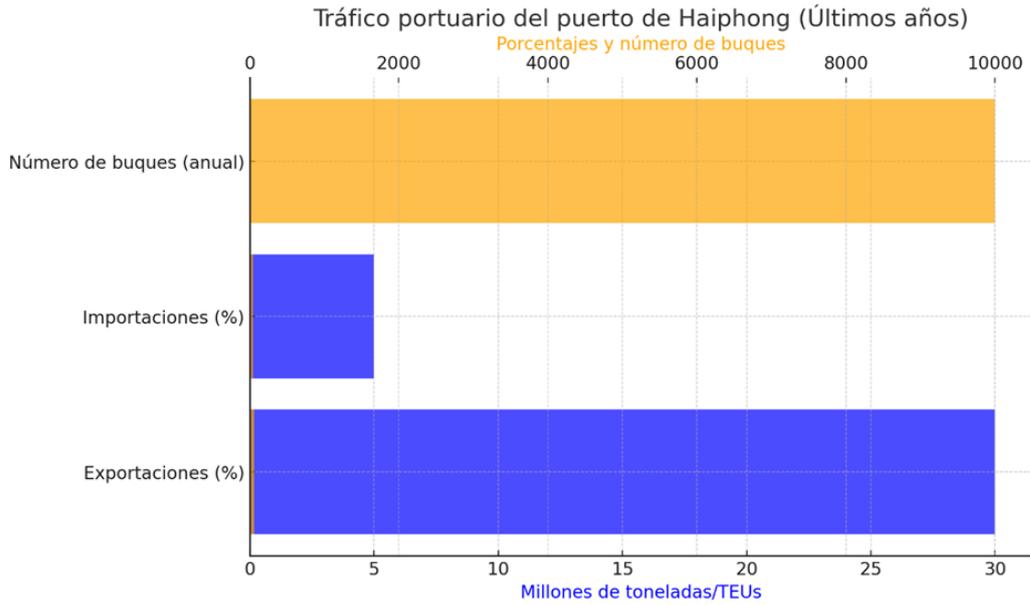
2.3.3 Estadísticas

En los últimos años, el puerto de Haiphong ha manejado un tráfico portuario anual de aproximadamente 30 millones de toneladas de carga. De este total, más de 5 millones de TEUs (Twenty-foot Equivalent Units) corresponden a contenedores. Cerca del 60% del tráfico está destinado a exportaciones, principalmente de productos como textiles, electrónicos y agrícolas, mientras que el 40% restante corresponde a importaciones, incluyendo maquinaria, productos químicos y combustibles.

En términos de tráfico de buques, el puerto de Haiphong ha recibido más de 10,000 buques por año, entre los que se incluyen portacontenedores, graneleros y petroleros. Estas cifras reflejan un crecimiento constante en los últimos años, consolidando al puerto como un punto clave para



el comercio internacional de Vietnam, especialmente en la región norte del país.



<https://www.nauticalflock.com/>



3. CAMBOYA



Camboya está situada en el hemisferio norte con respecto al ecuador y con respecto al meridiano de Greenwich el hemisferio oriental.

Se encuentra en el sureste asiático. Limita al norte y al oeste con Tailandia (803 Km. de frontera), al nordeste con Laos (541 Km.), al este con Vietnam (1.228 Km.) y al sur y suroeste con el Golfo de Tailandia (con 443 Km. de litoral).

La constitución define a Camboya como una monarquía constitucional, el jefe de Estado es el Rey. El Primer Ministro es el jefe del Ejecutivo, quien ostenta el poder político. El brazo legislativo se compone de dos Cámaras: Asamblea Nacional y Senado.

Su capital es Nom Pen (en inglés, Phnom Penh) y su idioma es el jemer.

La moneda es el Riel (el tipo de cambio es 72 USD).

En cuanto a la geografía, en el este y en el norte existen amplias mesetas cubiertas de sabanas y bosques tropicales.



El país es atravesado de norte a sur por el Río Mekong, que es navegable y tiene en el centro el Gran Lago (Tonle Sap), un enorme depósito de agua que favorece el cultivo.

Estructura del PIB:

En 2021 el principal sector de la economía fueron los servicios con un 41,4% del PIB. La industria supuso un 36,5% del PIB y la agricultura un 25,2%. En 2021, el único sector que experimentó un incremento real es la agricultura con un crecimiento del 0,6%, mientras que el sector industrial cayó un 2%, y el sector servicios un 2,2%.

Las manufacturas textiles representan un 20% del PIB camboyano, y la Unión Europea (UE) y Estados Unidos absorben el 70% de las mismas. El otro pilar de la economía camboyana es el agrícola, en torno al 25% del PIB.

En cuanto a las importaciones, China ha sido el principal proveedor de Camboya históricamente. En el año 2021 concentró el 34% de las importaciones, seguido

por Singapur (17,8%), Tailandia (12%) y Vietnam (10,9%) Tailandia (con 443 Km. de litoral). Las manufacturas textiles representan un 20% del PIB camboyano.

Los principales productos exportados por Camboya en 2022 fueron prendas de vestir, maquinaria y equipos eléctricos, productos de calzado, artículos de cuero, cereales, muebles, caucho, frutas, verduras, perlas, juguetes y textiles.

En cuanto al comercio exterior, El comercio internacional de Camboya en 2022 ascendió a más de 52.000 millones de dólares, lo que supone un aumento interanual del 9,2 por ciento, mientras que las exportaciones se elevaron hasta un 16 %.

Según los datos del Ministerio de Comercio camboyano, el aumento de las exportaciones se debió a la plena aplicación por Camboya de la Asociación Económica Integral Regional (RCEP, por sus siglas en inglés), el acuerdo de libre comercio con China y las preferencias comerciales en los mercados de la UE y Estados Unidos.



3.1 Puerto nuevo de Phnom Pehn



El Terminal de Contenedores (LM17) se encuentra en el pueblo de Kandal Leu, en la comuna de Banteay Dek, distrito de Kien Svay, provincia de Kandal. Está situado a lo largo del río Mekong, a 30 km de la ciudad capital y del antiguo puerto de Phnom Penh. El río Mekong es el principal río que fluye desde Laos, a través de Phnom Penh en Camboya y luego hacia Vietnam, terminando en el Mar de China. El puerto está aproximadamente a 318 km de la desembocadura del Mekong en Vietnam y a 130 km dentro del territorio camboyano.

El acuerdo de la ASEAN permite el paso libre de los barcos de carga a través de Vietnam. Los barcos con una capacidad de 3,000 MT pueden navegar desde el Mar de China río arriba hasta Phnom Penh. Para transportar desde Phnom Penh al norte por el Mekong y hacia el Tonle Sap, se pueden utilizar barcazas con capacidades que varían de 150 a 500 MT.

Descripción:

- Durante la temporada seca, el calado puede ser de 14- 15 pies o 4.5 metros
- El calado durante la temporada de lluvias es de 18 pies o 5.5 m.
- Toneladas promedio de carga manejada:
 - 150 MT/día por equipo hacia el almacén.
 - 200 MT/día por equipo hacia camiones.
- Manejo promedio de contenedores durante las horas de trabajo:
- 18 cajas/hora/grúa.
- 30 cajas/hora/2 grúas.



3.1.1 Infraestructura

- Cuenta con dos muelles para operaciones de carga y descarga.
 - El primer muelle es de 300 m x 22m, puede acomodar de cuatro a cinco barcos en simultaneo.
 - El segundo muelle flotante, es de 149m x 22m, pueden entrar dos buques al mismo tiempo.
- Cuenta con cuatro grúas de muelle (TCC) de 40 toneladas.
- Dos grúas (FCC) de 40 toneladas.
- Astilleros pequeños.
- 12 grúas pórtico de 40 toneladas.
- 3 grúas móviles con capacidad de 35, 20 y 25 toneladas.
- Aplicador retráctil 5 unidades.

El tiempo promedio de permanencia de los buques es de 24 horas, según la capacidad mencionada.

La Autoridad Portuaria Autónoma de Phnom Penh (PPAP) utiliza el Terminal LM17 como el principal terminal para cargas en contenedores. El Terminal de Contenedores LM17 tiene una capacidad total de 400,000 TEUs por año.

Con respecto al manejo de Granos y carga a Granel, PPAP cuenta con una grúa de 100 toneladas en un pontón y algunas grúas móviles, con dos muelles en el Terminal 25M que pueden manejar carga general como barras de acero, bobinas de acero, pilotes de concreto, madera contrachapada, etc.

3.1.2 Hinterland

La carga es transportada desde el puerto hacia los clientes o viceversa por camiones propiedad del puerto o por camiones privados. La capacidad es suficiente en la actualidad. El puerto está ubicado a lo largo de la carretera nacional No 1, lo que facilita el rápido despacho de las mercancías.



3.2 Puerto de Sihanoukville (PAS)



El Puerto Autónomo de Sihanoukville (PAS) es el principal puerto de aguas profundas del Reino de Camboya, que cubre aproximadamente 125 hectáreas de superficie terrestre total. PAS, que es el único puerto de aguas profundas situado en la Bahía de Kampong Som, facilita el transporte marítimo, obteniendo así ventajas naturales como aguas profundas, una cadena de islas que protege de fuertes vientos y olas de marea, y está ubicado en una zona que no requiere dragado regular de canales de navegación.

PAS, actualmente cuenta con 12 muelles bajo su gestión y está equipado con equipos de manejo de carga de última generación. Además, hay tres muelles privados para petroleros (Muelle de concreto, Puerto petrolero de Sokimex y Puerto petrolero de Tela) en los que los servicios de pilotaje son proporcionados por PAS.

El puerto puede recibir buques de carga general de hasta 50,000 DWT y buques portacontenedores de 16,000 DWT con una capacidad de carga de aproximadamente 1550 TEUs.

Descripción:

- Calado del canal del puerto es de 34 pies o 10.5 metros
- Almacena 21,800 TEUs
- Instalación de sistema de gestión de terminales de contenedores.

3.2.1 Infraestructura

- Tres muelles privados para petroleros.
- 12 muelles
- Grúa pórtico 5 unidades de 30,5 TM



Universidad de Concepción del Uruguay

- Grúa pórtico de 18 unidades de 35,5 TM
- Grúas móviles 2 unidades de 50 TM
- Aplicador retráctil 12 unidades de 45 TM
- Aplicador retráctil 5 unidades de 7,5 TM
- Camiones y remolques 34 unidades de 20' y 40'

Cuenta con servicios que incluye:

- Servicios de Navegación
- Servicio de Manipulación
- Almacenamiento de Carga y Servicio de Almacenaje
- Servicio de Transporte
- Zona Económica Especial
- Logística
- Base de Suministro para la Exploración de Petróleo en Alta Mar

3.2.2 Hinterland

Existen dos tipos de modos de transporte: por tren y por camión. Después de completar el proceso de despacho aduanero y policial, y de pagar los cargos portuarios, las cargas se cargarán en trenes/camiones y luego se liberarán del puerto

3.2.3 Estadísticas

Durante los últimos 5 años (2016-2020), el volumen de carga transportada aumentó más del 12 por ciento, y en 2020 el volumen de carga alcanzó los 6.6 millones de toneladas, mientras que el número de contenedores manejados fue de 641,842 TEUs.



4. TAILANDIA



Tailandia, oficialmente denominado Reino de Tailandia, es un país ubicado en el Sudeste Asiático. Su capital y ciudad más poblada es Bangkok, centro de la actividad política, comercial e industrial.

Está ubicado al este de la subregión del Sudeste Asiático, limitando al este con Laos (gran parte de esta frontera la forma el río Mekong), al sureste con Camboya y el golfo de Tailandia, al sur con Malasia y al oeste con el mar de Andamán y Birmania. Posee una extensión de 513 120 km² y unos 71 600 000 de habitantes en 2021 (20.º país más poblado del mundo), lo que supone una densidad de población de unos 128 hab./km².



Alrededor del 75 % de la población es étnicamente tailandesa, 14 % es de origen chino y el 3 % es de origen malayo. El resto pertenece a grupos minoritarios, incluidos los mones, jemerres y varias tribus de las Colinas. El idioma oficial del país es el tailandés. La principal religión es el budismo, practicado por el 92,5 % de su población, seguido por el islam con un 5,4 % y el cristianismo con un 1,2 %.

Tailandia experimentó un rápido crecimiento económico entre 1985 y 1996. Hoy en día es un país recientemente industrializado y un gran exportador. El turismo también contribuye significativamente a la economía nacional.

La economía de Tailandia muestra una gran desigualdad, con el 1% de la población controlando el 66,9% de la riqueza, según un informe de 2018. La industrialización ha beneficiado principalmente a las élites, lo que ha provocado una gran división entre las zonas rurales y urbanas, afectando negativamente a sectores vulnerables con falta de protección social y acceso limitado a servicios básicos.

La agricultura, aunque ha disminuido en su participación en el PIB (12%), sigue siendo crucial, representando el 46% del empleo total y el 25% de los ingresos por exportaciones, con el arroz como principal producto. Sin embargo, su dependencia del monocultivo de arroz hace que la economía sea vulnerable a fluctuaciones de precios. El gobierno ha promovido la diversificación agrícola y el uso de técnicas de cultivo más estables, como el riego.

La ganadería se centra en patos, cerdos, bueyes y vacas, aunque la exportación de cerdo está prohibida. La pesca también es importante, tanto en agua dulce como en el mar, con nuevas leyes para evitar conflictos entre la pesca industrial y de pequeña escala.

Un aspecto relevante es la protección a los trabajadores a domicilio, quienes desde 2011 cuentan con leyes que mejoran sus condiciones laborales, beneficiando a más de 2 millones de personas.

Tailandia depende en gran medida de las exportaciones, las cuales representan más de dos tercios de su PIB, alcanzando un valor anual de más de 105.000 millones de dólares. Entre las principales exportaciones se encuentran automóviles, computadoras, electrodomésticos, arroz, textiles, calzado, productos pesqueros, caucho y joyería. La industria automovilística destaca como la más grande del sudeste asiático y la novena a nivel mundial, con una producción anual de 1,5 millones de vehículos, principalmente camionetas, favorecida por las políticas fiscales del país.

El turismo es otro pilar económico clave, representando alrededor del 6% del PIB. Tailandia es uno de los destinos turísticos más visitados del mundo, conocido por su cultura milenaria, templos, ruinas y playas. Además, el turismo médico ha crecido significativamente, situando al país como el quinto destino global más grande en este sector.

En cuanto a ciencia y tecnología, Tailandia ha realizado avances importantes, destacándose en el desarrollo de medicamentos y tecnología médica, como los robots médicos y la cirugía asistida



por robots. En 2017, el país dedicó el 1% de su PIB a investigación y desarrollo, posicionándose como un centro creciente de innovación en Asia.

Además, Tailandia acoge a 2,6 millones de trabajadores migrantes, principalmente de Laos, Camboya y Myanmar, quienes se concentran en sectores como la manufactura, pesca, construcción y trabajo doméstico.

La política exterior de Tailandia ha sido pragmática y flexible, buscando mantener su independencia al equilibrar las influencias de grandes potencias. Durante la Guerra Fría, se alineó con Estados Unidos para frenar el comunismo, participando en la SEATO y en conflictos como Corea y Vietnam. Tras la guerra de Vietnam, Tailandia mejoró sus relaciones con China y otros países comunistas, y sigue siendo un miembro activo de la ASEAN, fomentando la cooperación regional.

En la década de 2000, Tailandia asumió un papel más activo en la escena internacional, con tratados de libre comercio y participación en misiones de paz. Sin embargo, ha tenido conflictos, como la disputa fronteriza con Camboya en 2009.

Sus relaciones con países como España, México, Portugal y Perú han sido de larga data, centrándose en acuerdos comerciales y diplomáticos. Con España, las relaciones formales datan de 1870 y se fortalecieron con visitas de Estado. Con México, los lazos se formalizaron en 1975, y el comercio bilateral ha crecido. Con Portugal, las relaciones datan del siglo XVI, siendo la primera nación europea en comerciar con Siam. Finalmente, Tailandia y Perú firmaron un tratado de libre comercio en 2009.

Tailandia cuenta con múltiples puertos localizados estratégicamente a lo largo del país y unas infraestructuras portuarias comparativamente buenas. El gobierno tailandés ha impulsado considerables inversiones para el desarrollo del East Economic Corridor, lo que ha permitido a Tailandia posicionarse como uno de los países clave en el sector marítimo del sudeste asiático. La financiación público-privada (PPP) ha sido la forma de financiación más recurrida en estos proyectos, y esto ha ocasionado que el sector privado desempeñe un papel fundamental en el desarrollo portuario del país.

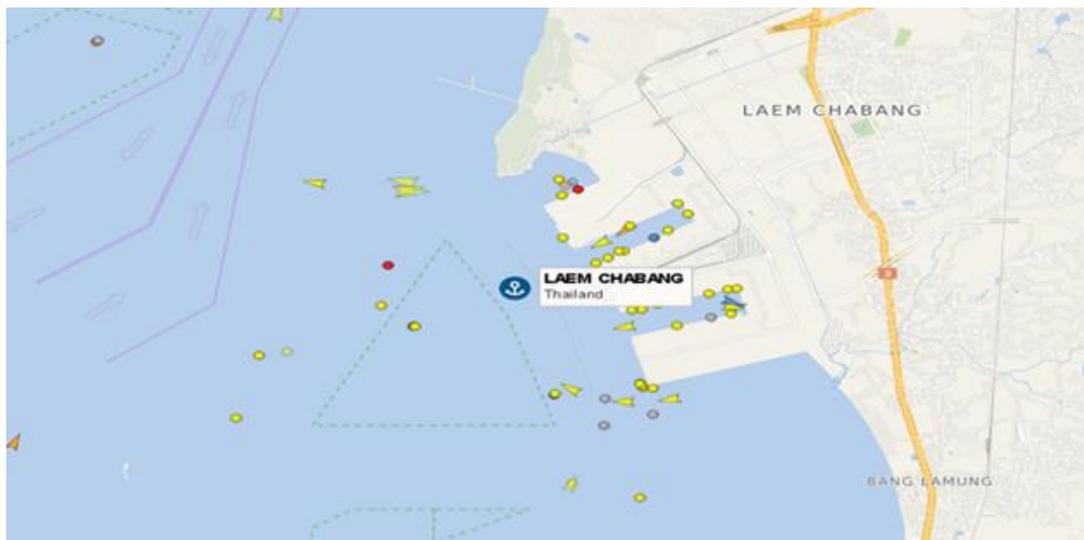


TABLA 1: PRINCIPALES PUERTOS COMERCIALES DE TAILANDIA

Puerto	Propietario	Operador/es	Tráfico de mercancías (toneladas, 2022)
Laem Chabang (THLCH)	PAT	Privados	95.448.739
Bangkok Port (THBKK)	PAT	PAT y privados	18.570.620
Chiang Saen (THCHS)	PAT	PAT	77.330,68
Ranong (THUNN)	PAT	PAT	57.800
Chiang Khong (THCHK)	PAT	PAT	272
Map Ta Phut (THUNN)	IEAT	IEAT y privados	-
Phuket Deep Sea Port (THHKT)	Phuket Deep Sea Port Co.	Phuket Deep Sea Port Co., Ltd	-
Surat Thani (THURT)	-	SC Group	-
Sriracha Port (THSRI)	Sriracha Harbour Pcl (privada)	-	-
Songkhla (THSGZ)	Marine Department	-	-

Fuente: PAT, IEAT, Laem Chabang Port, Bangkok Port, Marine Department, SC Group, Phuket Deep Sea Port Ltd, Sriracha Harbour Pcl y Harbour Department of Thailand. Datos de tráfico del Ministerio de Transporte (MoT): Suma de toneladas importaciones y exportaciones.

4.1 Puerto de Laem Chabang



El **puerto de Laem Chabang** está situado en la provincia de Chonburi, en la costa oriental de Tailandia, a unos 25 kilómetros al norte de Pattaya y aproximadamente 130 kilómetros al sureste de Bangkok, la capital del país. Este puerto se encuentra en una ubicación estratégica en el golfo de Tailandia, lo que lo convierte en un importante centro logístico para el comercio marítimo, no solo a nivel nacional, sino también en la región del sudeste asiático.

Laem Chabang es el enclave portuario más dinámico de los recintos gestionados por la PAT, la Autoridad Portuaria de Tailandia. Esta institución, la única autoridad portuaria del país, es la responsable de facilitar y fomentar la iniciativa privada que ofrece sus servicios en el conjunto de puertos tailandeses.

El puerto de Laem Chabang **es capaz de ofrecer una amplia variedad de servicios**, a través de un conjunto de instalaciones que se encuentran acondicionadas a las exigencias



del tráfico internacional de mercancías. En este sentido, el puerto asiático cuenta con hasta siete terminales de contenedores; una terminal multipropósito; una terminal para la carga general; una **terminal especializada en tráfico roro y otra terminal combinada** (destinada al tráfico de pasajeros y a la carga rodada).

4.1.1 Infraestructura

entre sus instalaciones también hay un astillero, un centro de distribución, áreas de grandes dimensiones destinadas al desarrollo de negocios y espacios para el transporte terrestre de mercancías. Dispone de una infraestructura moderna, complementada con instalaciones de última generación y con la tecnología más avanzada. Podemos destacar que cuenta con:

- Grúas portacontenedores de alta capacidad: el puerto cuenta con grúas de gran envergadura especializadas para la manipulación de contenedores en buques de gran calado, con capacidades de carga que oscilan entre 30 y 50 toneladas, permitiendo operaciones eficientes en terminales de gran volumen.
- Grúas portacontenedores de mediana capacidad: para operaciones de carga más ligera, el puerto dispone de grúas de capacidad intermedia, que manejan contenedores de hasta 25 toneladas, útiles en terminales de menor escala o para mercancías especiales.
- Equipos flotantes especializados: en áreas específicas, el puerto cuenta con grúas flotantes que facilitan las operaciones de carga y descarga en buques que no pueden atracar directamente en los muelles, asegurando la operación continua en alta mar o en aguas profundas.
- Servicios portuarios completos: el puerto ofrece una gama de servicios portuarios esenciales, incluyendo operaciones de estiba y desestiba, mantenimiento y reparación de maquinaria y equipo, instalaciones eléctricas y de energía, vigilancia 24/7 y servicios de grúas adicionales.
- Muelles multifuncionales: Laem Chabang dispone de una extensa infraestructura de muelles adaptados para todo tipo de operaciones, desde la carga de contenedores hasta el manejo de gránulos líquidos y sólidos, con acceso directo a la red ferroviaria y de carreteras para una rápida distribución terrestre

4.1.2 Hinterland

En cuanto a las conexiones con el amplio territorio del que dispone Tailandia, Laem Chabang está perfectamente conectado con la red nacional de carreteras y con una red ferroviaria de cerca de 4.600 kilómetros que se extiende por todo el país. Además, Tailandia cuenta con varios ríos navegables, como el Chao Phraya, el río más largo en el interior de su frontera y cuya desembocadura se encuentra en las cercanías de Bangkok.



Universidad de Concepción del Uruguay

La ciudad portuaria de Laem Chabang se encuentra al Este del país, relativamente cerca de la frontera con Camboya, mientras que al Oeste se sitúa, a una distancia relativamente cercana, la frontera con Myanmar.

Hacia el Norte de Laem Chabang, las conexiones tailandesas conectan al puerto con el interior del país, cuyo territorio hace frontera con Laos (teniendo más al Norte, a menos de 100 kilómetros, la región china de Yunnan). Esta ubicación permite a Laem Chabang ser la entrada y salida de mercancías cuyo destino u origen no es Tailandia.

El puerto de Laem Chabang se encuentra entre los 20 puertos del mundo con mejores conexiones, según el Port Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

En concreto, el puerto tailandés se sitúa -tomando en consideración los datos del segundo trimestre del presente año- en la 18ª posición mundial de este índice

Su hinterland incluye la región más desarrollada del país, desde Bangkok hasta las zonas industriales del este, y se extiende hacia el norte y noreste del país.

En este hinterland se encuentra el Corredor Económico del Este (EEC), que abarca las provincias de Chonburi, Rayong y Chachoengsao, conocidas por su alta concentración de industrias automotrices, petroquímicas y manufactureras. Este corredor es una pieza clave del desarrollo industrial tailandés, y el puerto de Laem Chabang sirve como la puerta de entrada para exportar productos manufacturados de alta tecnología, automóviles y maquinaria. Además, las conexiones viales y ferroviarias del puerto permiten el movimiento eficiente de mercancías hacia el Área Metropolitana de Bangkok, el mayor centro de consumo y distribución del país.

Hacia el norte y noreste, el hinterland se expande hacia las principales áreas agrícolas del país, como las regiones productoras de arroz y caña de azúcar, que dependen del puerto para la exportación de productos agrícolas a nivel mundial.





4.1.3 Estadística

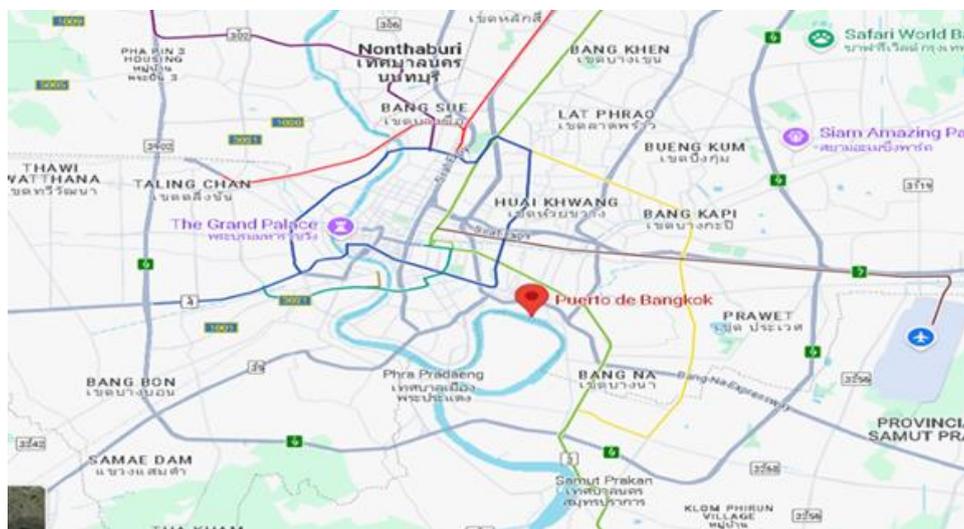
Según Dynlines, el puerto de Laem Chabang movilizó en el 2021 un total 8,52 millones de teus, lo que significa un incremento del 13% respecto a las cifras del 2020. Al igual que sucede en los índices de conectividad, la lista la encabezan los puertos chinos, apareciendo tan solo tres recintos europeos entre los primeros 25 (Rotterdam, Amberes y Hamburgo).

El puerto del Sudeste asiático aparece también entre los puertos incluidos en la red de servicios para este 2022 de The Alliance, el conglomerado naviero integrado por HMM, Ocean Network Express (ONE), Hapag-Lloyd y Yang Ming. En concreto, Laem Chabang aparece en los servicios FE5 -que conecta Asia con el Norte de Europa-, los servicios PS7 y PN2 -que conectan el transpacífico con la costa Oeste-, así como el servicio EC5, cuya rotación comienza en el propio Laem Chabang y conecta el transpacífico con la costa Este a través de los canales de Panamá y Suez.

La industria automovilística, la textil o la electrónica, entre otras, se sirven de sus instalaciones para hacer llegar sus productos alrededor del mundo. Una fuerza que ha llevado a Laem Chabang a convertirse en una de los recintos portuarios más importantes de Asia Sudoriental.

El puerto de Laem Chabang es el mayor puerto de Tailandia, ocupa el puesto n.º 4 en volumen de mercancías de la región ASEAN y el puesto 19 en el ranking mundial de puertos con un tráfico anual de aproximadamente 8 millones de TEU.

4.2 Puerto de Bangkok



El puerto de Bangkok, conocido popularmente como puerto de Khlong, es un puerto internacional en el río Chao Phraya en el distrito de Khlong Toei de la capital tailandesa, Bangkok. Es operado por la Autoridad Portuaria de Tailandia. Hasta hace poco, el puerto de Bangkok era uno de los 100 puertos de contenedores más activos del mundo. El puerto también ofrece un muelle convencional para carga y descarga de carga.



En cuanto a su profundidad del agua tenemos un canal de 26 a 30 pies, un muelle de carga de 21 a 25 pies, una marea media de 2 pies, un anclaje de 26 a 30 pies y una terminal petrolera de 16 a 20 pies.

Después de la revolución siamesa de 1932, el gobierno de Tailandia decidió construir un puerto moderno para evitar transferencias de carga entre barcos en las bahías de Ko Sichang y Bangkok. En 1935 se eligió el distrito de Khlong Toei como ubicación, y se expropiaron tierras para comenzar la construcción. Aunque la construcción del puerto y el dragado del río Chao Phraya iniciaron en 1938, la Segunda Guerra Mundial la interrumpió. Tras la guerra, en 1947 se completó la primera fase del puerto con la ayuda de un préstamo del Banco Mundial.

Entre 1947 y 1991, el puerto de Bangkok se expandió, ocupando 900 acres en el distrito de Khlong Toei, convirtiéndose en el principal puerto internacional de Tailandia. A pesar de esto, tenía limitaciones para barcos grandes, lo que motivó su expansión en los años 80. Sin embargo, su infraestructura seguía siendo insuficiente.

A partir de 1991, la construcción del Puerto de Laem Chabang redujo la carga del Puerto de Bangkok. Aunque su volumen de importaciones disminuyó, el puerto siguió manejando una cantidad significativa de exportaciones. En 2016, el puerto registró 3.067 escalas de buques y un tonelaje de 21 millones. Aunque fue un puerto clave en el pasado, ya no figura entre los 100 principales puertos de contenedores según Lloyd's en 2019.

4.2.1 Infraestructura

El Puerto de Bangkok cuenta con una infraestructura diversa y robusta para la manipulación de carga, compuesta por equipos de manipulación mecánica y áreas de almacenamiento que permiten el manejo eficiente de contenedores y otros tipos de mercancías. Entre los equipos de manipulación destacan:

- Grúas de pórtico montadas en riel con capacidad de 32 a 40 toneladas, de las cuales el puerto dispone de 14 unidades.
- Grúas de pórtico con neumáticos de caucho, con una capacidad similar (30-40 toneladas), y un total de 36 unidades.
- Cargadores superiores que soportan hasta 40 toneladas, con 35 unidades operativas.
- Apiladores de contenedores vacíos, con capacidad para 7 toneladas, de los cuales hay 25 unidades.
- Grúas móviles de 50 toneladas, con 7 unidades, y grúas móviles más pequeñas, de 10 toneladas, con 3 unidades.
- Carretillas elevadoras de diferentes tamaños, que suman 223 en total.

En cuanto a la capacidad de almacenamiento, el puerto cuenta con dos terminales de contenedores: la Terminal 1 cubre un área de 9,9 hectáreas (24,5 acres) y la Terminal 2 abarca



4,9 hectáreas (12,1 acres). Adicionalmente, hay un patio abierto para relleno con capacidad para 2.208 TEU (unidad equivalente a contenedores de 20 pies) y un patio para contenedores vacíos con capacidad de almacenamiento para 8.520 TEU.

4.2.2 Hinterland

En cuanto a las conexiones, el puerto está bien integrado en la red vial de Bangkok, lo que permite un acceso rápido por carretera hacia los principales centros industriales y comerciales del país. Las rutas que conectan con el puerto facilitan el transporte eficiente de mercancías hacia otras regiones de Tailandia. Además, cuenta con una conexión ferroviaria que, aunque limitada en comparación con otros puertos como Laem Chabang, permite el transporte de bienes hacia el norte y noreste de Tailandia a través del sistema ferroviario nacional. Los servicios de trenes en Tailandia son buenos para mochileros y experiencias turísticas, pero no son comunes para viajes de negocios. Sin embargo, alrededor de Bangkok, el BTS Skytrain y el metro MRT ofrecen alternativas rápidas a la congestión del tráfico.

Gracias a su ubicación sobre el río Chao Phraya, el puerto de Bangkok se conecta con otras ciudades costeras y centros industriales ubicados a lo largo del río, hasta su desembocadura en el Golfo de Tailandia. Esto facilita el comercio interno y ofrece rutas fluviales eficientes para el transporte de mercancías. A nivel internacional, el puerto mantiene vínculos con rutas marítimas clave en Asia, aunque está limitado a barcos de hasta 12.000 toneladas de peso muerto y una longitud máxima de 172 metros debido a su ubicación interior. A pesar de estas restricciones, el puerto sigue siendo un punto importante de importación y exportación de productos como textiles, productos agrícolas y electrónicos.

Este también ofrece capacidades intermodales, integrando transporte fluvial, ferroviario y por carretera. Esto permite el tránsito eficiente de contenedores y otros bienes hacia los principales centros logísticos del país. Aunque las limitaciones de infraestructura han motivado la construcción de puertos adicionales, como Laem Chabang, el puerto de Bangkok sigue siendo un nodo importante para el comercio regional.

Su hinterland abarca principalmente la región central de Tailandia, que incluye Bangkok y sus alrededores. Esta zona es el núcleo económico y productivo del país, donde se concentra gran parte de la actividad industrial, agrícola y comercial. A través del puerto de Bangkok, los productos agrícolas (como el arroz, uno de los principales productos de exportación de Tailandia), bienes manufacturados, y materiales industriales se distribuyen tanto a nivel nacional como internacional.

Además, el hinterland del puerto se extiende hacia otras regiones importantes de Tailandia, facilitando el transporte de productos hacia y desde el norte, noreste y sur del país a través de una red de carreteras y ferrocarriles. También abarca conexiones internacionales, especialmente con países vecinos del sudeste asiático.



4.2.3 Estadísticas

Las estadísticas recientes del puerto de Bangkok reflejan su importancia para el comercio internacional de Tailandia, aunque gran parte del tráfico de contenedores de mayor volumen ha sido transferido al puerto de Laem Chabang, más moderno y con mayor capacidad.

Datos clave del puerto de Bangkok (2023):

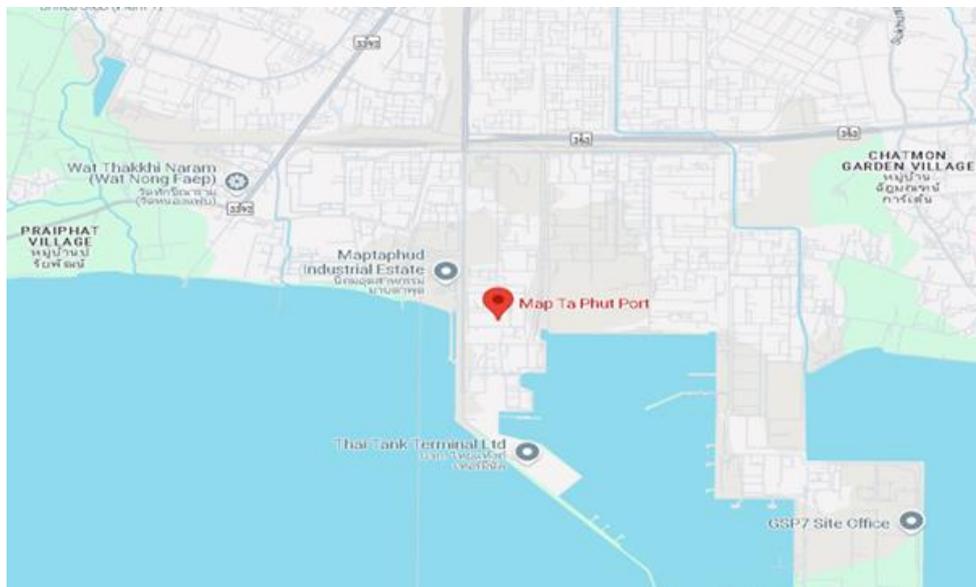
- Volumen de contenedores manejados: Aproximadamente 1.26 millones de TEUs (unidades equivalentes a 20 pies).
- Volumen total de exportaciones de Tailandia: Cerca de 312 mil millones de USD en 2022.
- Importaciones de Tailandia: Estimadas en 240 mil millones de USD

Productos principales:

- Exportaciones: Electrónica, autopartes, productos agrícolas (arroz y caucho), textiles.
- Importaciones: Petróleo crudo, maquinaria, acero, productos químicos, bienes de consumo.

El puerto de Bangkok sigue siendo fundamental para el comercio regional e internacional, aunque maneja cargas más pequeñas debido a sus limitaciones en términos de espacio y profundidad, mientras que Laem Chabang asume gran parte del volumen total.

4.3 Puerto de Map Ta Phut



El puerto Map Ta Phut, ubicado en Tailandia, es un importante puerto industrial, diseñado específicamente para manipular **productos petroquímicos**. Desempeña un papel importante como **puerto de aguas profundas** (ultramar), que atiende principalmente a los sectores petroquímico y energético. El puerto forma parte del Corredor Económico Oriental (EEC) de Tailandia, centrado en la energía.



Actualmente, el puerto está experimentando una importante expansión con la Fase 3 de su desarrollo, que incluye la construcción de muelles e instalaciones adicionales para apoyar el transporte de gas natural licuado (GNL) y productos químicos líquidos. Estas nuevas incorporaciones tienen como objetivo aumentar la capacidad del puerto a 31 millones de toneladas de gas natural al año para 2026. Este desarrollo consolida el papel de Map Ta Phut como **terminal clave para la carga industrial y petroquímica**, pero su escala y ubicación estratégica también lo clasifican como un puerto ultramarino de aguas profundas.

El polígono industrial Map Ta Phut es un gran parque industrial en la ciudad de Map Ta Phut, en la provincia de Rayong, Tailandia. **Forma parte de la región económica de la costa este de Tailandia y es el polígono industrial más grande del país y el octavo centro industrial petroquímico más grande del mundo.** Fue inaugurado en 1990 y está gestionado por la Autoridad de Polígonos Industriales de Tailandia, una empresa estatal dependiente del Ministerio de Industria.

Map Ta Phut alberga cinco polígonos industriales, un puerto de aguas profundas y 151 fábricas, incluidas plantas petroquímicas, refinerías de petróleo, centrales eléctricas de carbón e instalaciones siderúrgicas. La zona ocupa 166 km² y contiene alrededor de 30 comunidades agrícolas y residenciales con más de 49.000 residentes.

4.3.1 Infraestructura

En cuanto a su infraestructura, el puerto cuenta con terminales especializadas para productos petroquímicos y líquidos a granel, con instalaciones avanzadas de carga y descarga automatizadas que mejoran la eficiencia en el manejo de estos productos. Además, dispone de amplias áreas de almacenamiento, con tanques y depósitos tanto para materiales peligrosos como no peligrosos, y sistemas de seguridad especializados que incluyen medidas de protección ambiental y prevención de incendios.

- Tamaño máx.: Carga fraccionada: 60.000 TPM, calado 11,9 m.
- Carga: 120.000 TPM, LOA 260 m., calado 15,0 m.
- Buques tanque: 300.000 TPM, calado 20,7 m.
- GLP: 100.000 TPM, eslora total 260 m, calado 12,5 m.
- GNL: 264.000 m³, eslora 345 m., calado 12,0 m
- Combustible: En barcaza.
- Aeropuerto: Vuelo nacional de Utapoa, 40 km. Vuelo internacional de Bangkok, 120 km.

4.3.2 Hinterland

En cuanto a las conexiones el puerto de Map Ta Phut está bien integrado con otras partes del país y la región a través de varios medios de transporte. Este está conectado a la red vial principal de Tailandia, lo que permite el transporte terrestre hacia importantes centros industriales y comerciales, incluyendo Bangkok y el puerto de Laem Chabang. Aunque el uso de ferrocarriles



en esta zona no es tan intensivo, el puerto tiene acceso a la red ferroviaria nacional, lo que facilita el movimiento de cargas hacia el interior del país.

Dado el volumen de productos petroquímicos que se manejan en este puerto, existe una red de oleoductos que permite transportar petróleo y productos derivados hacia las refinerías y otras zonas industriales cercanas. El puerto mantiene rutas regulares con los principales puertos de Asia, como China, Japón y Corea del Sur, lo que lo convierte en un punto clave en el comercio internacional de productos petroquímicos.

Su hinterland abarca principalmente la región industrial del Corredor Económico del Este (Eastern Economic Corridor - EEC) de Tailandia, que incluye las provincias de Rayong, Chonburi, y Chachoengsao. Esta área es fundamental para la industria petroquímica y manufacturera de Tailandia, con una alta concentración de fábricas y plantas relacionadas con la energía, los productos químicos y la producción de plásticos.

El área alrededor del puerto alberga numerosas plantas petroquímicas y de refinación. Los productos manufacturados en esta región incluyen plásticos, productos derivados del petróleo y fertilizantes, lo que convierte al hinterland de Map Ta Phut en un centro crucial para la producción industrial de Tailandia.

El puerto está bien conectado por carreteras a Bangkok, a otros puertos clave como Laem Chabang y a las zonas industriales del interior. También existen conexiones ferroviarias que mejoran el flujo de productos hacia y desde el puerto. Dado que una gran parte de los productos procesados en el área son petroquímicos, existen importantes oleoductos que conectan el puerto con plantas de producción y refinerías en el hinterland.



4.3.3 Estadísticas

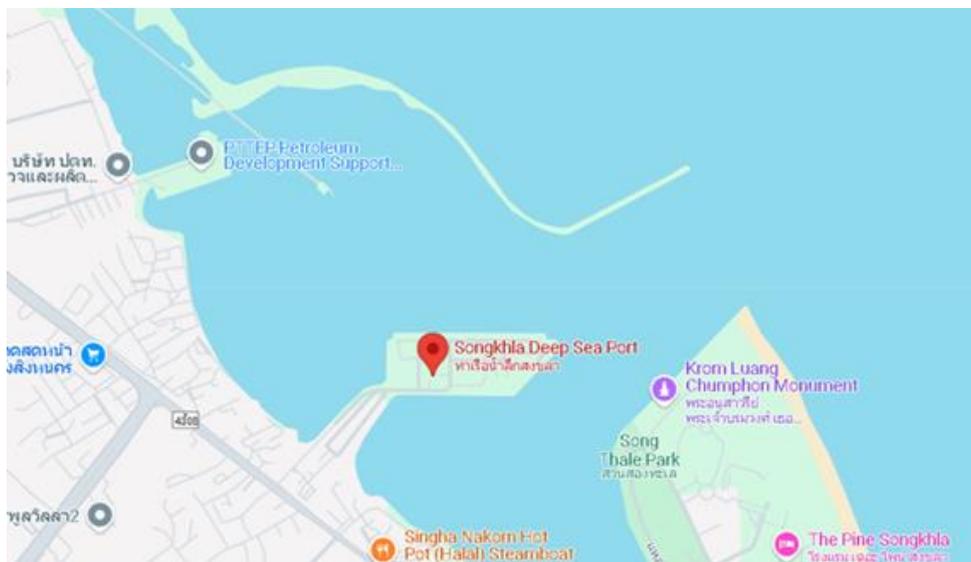
En cuanto a sus estadísticas en términos de capacidad, Map Ta Phut cuenta con un terminal de gas natural licuado (GNL) con una capacidad operativa de 11.5 millones de toneladas al año, que se espera aumentar con la expansión de un segundo terminal. Este puerto es vital para la



exportación de productos petroquímicos como etileno, polietileno y propileno, cuya producción total anual supera los 7 millones de toneladas. Además, el puerto está conectado con importantes complejos industriales que exportan una amplia gama de productos a nivel global.

El puerto maneja aproximadamente 120 millones de toneladas de carga al año, lo que lo convierte en uno de los puertos más activos del país. Las importaciones de petróleo crudo oscilan alrededor de 55 millones de toneladas anuales, originarias principalmente de países del Medio Oriente como Arabia Saudita e Irak. En productos químicos se reciben 20 millones de toneladas anuales. Entre otros, hay metales y minerales que oscilan entre los 10 millones de toneladas.

4.4 Puerto de Songkhla



El puerto de Songkhla, ubicado en el sur de Tailandia cerca de la frontera con Malasia, **es uno de los principales puertos de la región**. Está conectado con el Golfo de Tailandia y el lago Songkhla, lo que facilita su actividad comercial. Su función principal es el manejo de exportaciones e importaciones, especialmente de productos agrícolas, que tienen un impacto significativo en la economía local. Aunque no es uno de los puertos más grandes del país, puede almacenar contenedores (TEUs) y cuenta con instalaciones para distintos tipos de carga, como contenedores, líquidos, gas y carga a granel.

Además de su actividad comercial, Songkhla es conocido por su atractivo turístico, con playas, museos y sitios históricos, que contribuyen a la economía de la región. Es un destino popular, especialmente durante las temporadas vacacionales, gracias a sus atracciones culturales y naturales.

Este puerto tiene una importancia estratégica para el comercio de la región sur de Tailandia, y su proximidad a Malasia lo convierte en un punto clave para el intercambio internacional en esta parte del sudeste asiático.



4.4.1 Infraestructura

El puerto de Songkhla cuenta con tres muelles y cubre una superficie de más de 30 hectáreas. Su muelle de carga convencional gestiona 600.000 toneladas al año, mientras que su muelle destinado al tráfico de contenedores gestiona 160.000 contenedores al año.

Cuenta con una infraestructura diseñada para manejar distintos tipos de carga, aunque su capacidad es más limitada en comparación con otros puertos mayores del país. Algunas características clave de su infraestructura incluyen:

- Instalaciones para carga general y contenedores: Dispone de capacidad para almacenar contenedores, aunque su límite no supera los 500 TEUs (unidades equivalentes a contenedores de 20 pies).
- Cargas a granel, líquidas y gas: El puerto maneja cargas a granel, tanto sólidas como líquidas, y cuenta con instalaciones especializadas para la manipulación de gas licuado (LPG).
- Terminales Ro-Ro: Tiene infraestructura para operaciones Ro-Ro (Roll-on/Roll-off), facilitando el transporte de vehículos y maquinaria.

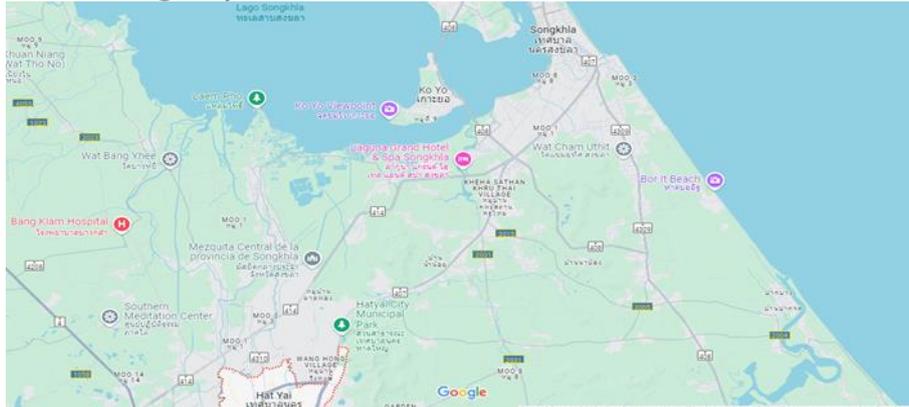
4.4.2 Hinterland

En cuanto a sus conexiones el puerto de Songkhla está bien conectado tanto a nivel nacional como regional. El puerto está ubicado estratégicamente en la costa del Golfo de Tailandia, lo que facilita su acceso a rutas comerciales marítimas internacionales que lo conectan con otros países del sudeste asiático, como Malasia y Singapur.

Está conectado por carretera con otras ciudades importantes del sur de Tailandia, como Hat Yai, uno de los centros comerciales y de transporte más grandes de la región. Además, se beneficia de la proximidad a la frontera con Malasia, lo que lo convierte en un punto de entrada y salida importante para el comercio transfronterizo.

Aunque el puerto de Songkhla no cuenta con infraestructura ferroviaria propia, está cerca de la red ferroviaria del sur de Tailandia, lo que facilita el transporte de mercancías hacia y desde el puerto por tierra. La cercanía de Songkhla con el aeropuerto internacional de Hat Yai mejora su conectividad para mercancías y personas, ofreciendo una alternativa para el transporte rápido de bienes perecederos o de alto valor.

Su hinterland abarca principalmente el sur de Tailandia, donde predominan actividades agrícolas y de manufactura ligera. La región produce caucho y productos del mar, que se exportan a través del puerto. Además, está conectada con Malasia, facilitando el comercio transfronterizo. La zona también tiene industrias de procesamiento y es un destino turístico importante, con Hat Yai y otras atracciones cercanas, lo que potencia el movimiento de mercancías y pasajeros.



4.4.3 Estadísticas

En cuanto a sus estadísticas el puerto de Songkhla, es un puerto de tamaño pequeño especializado en exportación e importación de mercancías, en particular productos agrícolas como caucho, además de fertilizantes, pescado congelado, materiales de construcción y contenedores. Su infraestructura cuenta con tres muelles, uno destinado a carga general y dos para contenedores, con un muelle continuo de 510 metros de longitud. También posee instalaciones para el manejo de petróleo y gas.

En términos de actividad comercial, el puerto maneja principalmente exportaciones agrícolas, cruciales para la economía local, y cuenta con una capacidad de manejo de TEUs (contenedores) limitada en comparación con otros puertos más grandes del país, como Laem Chabang. Este puerto actúa como un nodo clave para el transporte hacia y desde la región sur de Tailandia.

Maneja principalmente carga agrícola y productos del mar, con un volumen anual de alrededor de 500,000 toneladas. El puerto también opera con un tráfico moderado de contenedores, manejando aproximadamente 40,000 TEUs anualmente, incluyendo tanto exportaciones como importaciones. Las exportaciones están dominadas por productos como caucho y pescado, mientras que las importaciones incluyen fertilizantes y materiales de construcción. La infraestructura portuaria, aunque pequeña, es fundamental para el comercio en el sur de Tailandia.



Fuentes de información

[World Economic Outlook, October 2024: Policy Pivot, Rising Threats](#)

[Vietnam Maps & Facts - World Atlas](#)

<https://www.google.com.ar/maps/place/Vietnam>

<https://es.wikipedia.org>

<https://www.join-future.co.jp>

<https://openjicareport.jica.go.jp>

<https://lca.logcluster.org>

<https://www.wto.org>

<https://www.icex.es>

<https://www.mpa.gov.mm>

<https://www.shipnext.com/>

<https://ontheworldmap.com>

<https://www.exteriores.gob.es>

<https://www.cogoport.com/es>

<https://www.diarioelcanal.com>

<https://es.wikibrief.org>

<https://www.google.com/maps>

<https://gl.maps-bangkok.com>

file:///C:/Users/Carina/Downloads/Gu%C3%ADa%20de%20Negocios%20Tailandia%202019.pdf
(Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto).

<https://oec.world>

<https://thailand.go.th>

<https://storageterminalsmag.com>

<https://southeastasiainfra.com>

<https://ejatlas.org>

<https://www.trade.gov>



Universidad de
Concepción del
Uruguay

<https://ejatlas.org>

<http://www.bancoex.gob.ve>

<https://www.britannica.com>

<https://comercioexterior.la>

<https://es.wikipedia.org/wiki/Tailandia> (Wikipedia).

<https://www.cogoport.com/es-ES/knowledge-center/resources/port-info/laem-chabang-thlch>
(Cogoport).

https://www.icex.es/content/dam/es/icex/oficinas/013/documentos/2024/03/anexos/RE_%20E!%20mercado%20de%20infraestructura%20naval%20y%20portuaria%20en%20Tailandia_2023.pdf
(ICEX España exportación e inversiones).

<https://www.diarioelcanal.com/puerto-laem-chabang-tailandia/> (El canal marítimo y logístico).

<https://www.diarioelcanal.com/eastern-economic-corridor-tailandia-economia/> (El canal marítimo y logístico).

https://es.wikibrief.org/wiki/Bangkok_Port (Wikibrief).

https://www.google.com/maps/place/Puerto+de+Bangkok/@13.7409436,100.4714328,11.25z/data=!4m6!3m5!1s0x30e29f9de491a6bd:0xd6a68737fbc5b56d!8m2!3d13.7037349!4d100.5754479!16s%2Fm%2F0w1f67j?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI0MDkxNi4wKXMDSoASAFQAw%3D%3D
(Google Maps).

<https://gl.maps-bangkok.com/centro-de-bangkok-mapa> (Maps Bangkok).

<file:///C:/Users/Carina/Downloads/Gu%C3%ADa%20de%20Negocios%20Tailandia%202019.pdf>
(Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto).

<https://oec.world/en/profile/country/tha> (OEC).

https://en.wikipedia.org/wiki/Map_Ta_Phut_Industrial_Estate (Wikipedia).

https://thailand.go.th/issue-focus-detail/001_03_089 (Sawasdee Thailand).

<https://storageterminalsmag.com/development-of-map-ta-phut-port-and-terminal-phase-iii-to-begin/>
(Elmac Technologies).

<https://southeastasiainfra.com/work-starts-on-map-ta-phut-port-development-phase-3-in-thailand/>
(Southeast Asia).

https://en.wikipedia.org/wiki/Map_Ta_Phut_Industrial_Estate (Wikipedia).

<https://ejatlas.org/conflict/maptaphut-conflict> (Global Atlas of Environmental Justice).



https://en.wikipedia.org/wiki/Port_Authority_of_Thailand (Wikipedia).

<https://www.trade.gov/energy-resource-guide-thailand-oil-and-gas> (Internacional Trade Administration).

<https://ejatlas.org/conflict/maptaphut-conflict> (Global Atlas of Environmental Justice).

https://www.google.com/maps/place/Songkhla+Deep+Sea+Port/@7.2318464,100.5672012,15.25z/data=!4m6!3m5!1s0x304d347f7118870f:0xff9b10b151574517!8m2!3d7.2291213!4d100.5713152!16s%2Fg%2F1hf3l9h94?entry=ttu&_ep=EgoyMDI0MDkxOC4xIKXMDS0ASAFQAw%3D%3D (Google Maps).

<http://www.bancoex.gob.ve/wp-content/uploads/2021/12/Perfil-Pais-Reino-de-Tailandia.pdf> (Venezuela exporta).

<https://www.britannica.com/place/Songkhla> (Encyclopedia Britannica).

<https://comercioexterior.la/puertos-maritimos/tailandia/> (Comercio Exterior LA).

<https://shipnext.com/port/songkhla-thsgz-tha> (Shipnext).

<https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/tailandia/> (IContainers).

<https://www.puertovalparaiso.cl/estadisticas> (Puerto Val Paraíso).