

Curs acadèmic 2014/15

Alumne: Miquel Vicent Boix Domingo

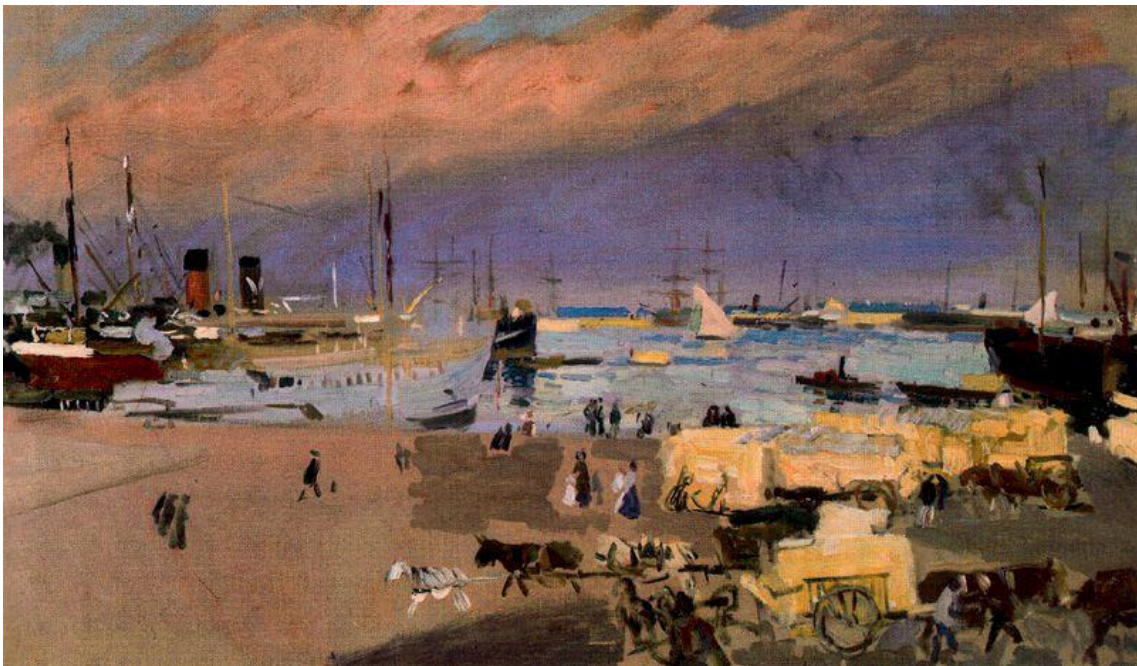
Consultoria: Juan José Ruiz Rodríguez

Assessorament: Àngels Pelegrín Solé

Assignatura: Treball de Recerca

Llicenciatura d'Estudis de l'Àsia oriental (2n cicle)

Principals intercanvis de mercaderies entre València Port i la Xina en el període 1996-2014.



Port de València (Joaquim Sorolla)

[PAC 4]

Treball de Recerca

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

A Rosa, pel seu suport constant i la seua energia.

A ma mare, perquè sense ella no haguera sigut possible.

A Juan José i a Àngels, per la direcció de la present memòria.

ÍNDIX DE LA MEMÒRIA

ÍNDIX D'IL·LUSTRACIONS.....	IV
ÍNDIX D'ABREUJAMENTS O SÍMBOLS.....	VI
1. PRESENTACIÓ, DELIMITACIÓ I JUSTIFICACIÓ DEL TEMA.....	1
1.1. Introducció.....	1
1.2. Marc teòric.....	2
1.3. Metodologia.....	5
1.3.1. Justificació Metodològica i Tècnica de recollida de dades.....	5
1.3.2. Model operatiu d'anàlisi.....	7
1.4 Objectiu del treball.....	9
2. VALÈNCIA PORT I EL SEU HINTERLAND.....	10
3. LA XINA I ELS SEUS PORTS.....	14
4. ANÀLISI DE LA BALANÇA IMPORT/EXPORT.....	17
4.1. Intercanvi de mercaderies per nombre de contenidors.....	17
4.1.1. Principals ports per exportació de contenidors.....	21
4.1.2. Principals ports per importació de contenidors.....	22
4.2. Intercanvi de mercaderies per Tones Sense Tara.....	23
4.2.1. Principals ports per exportació.....	26
4.2.2. Principals ports per importació.....	26
4.2.3. Principals mercaderies exportades.....	28
4.2.4. Principals mercaderies importades.....	31
5. CONCLUSIONS.....	37
6. BIBLIOGRAFIA COMENTADA.....	40
7. ANNEXOS.....	45
7.1. Annex I. Capítols arancelaris.....	46
7.2. Annex II. Descripcions de codis aranzelaris.....	47
7.3. Annex III. Quadre de conceptes.....	48

ÍNDEX D'IL·LUSTRACIONS

Figura 1. Ubicació dels ports de València, Gandia i Sagunt.....	10
Figura 2. Import/Export del port de València a l'any 2002.....	12
Figura 3. Top 15 ports europeus en transport de contenidors.....	13
Figura 4. Trànsit de contenidors a la Xina-Hong Kong 1992-2002.....	14
Figura 5. Volum total de contenidors per tipus d'operació.....	18
Figura 6. Evolució del total de contenidors plens i buits.....	20
Figura 7. Evolució del total de contenidors buits per tipus d'operació.....	20
Figura 8. Volum dels tres principals ports xinesos per exportació de contenidors.....	21
Figura 9. Volum dels dos principals ports xinesos per importació de contenidors.....	22
Figura 10. Volum de mercaderies en TST per tipus d'operació.....	23
Figura 11. Volum d'exportacions per port en TST.....	26
Figura 12. Volum d'importacions per port en TST(1).....	26
Figura 13. Volum d'importacions per port en TST(2).....	27
Figura 14. Principals mercaderies exportades en TST(1).....	28
Figura 15. Principals mercaderies exportades en TST(2).....	29
Figura 16. Principals mercaderies exportades en TST(3).....	30
Figura 17. Principals mercaderies importades en TST(1).....	31
Figura 18. Principals mercaderies importades en TST(2).....	32
Figura 19. Principals mercaderies importades en TST(3).....	33
Figura 20. Principals mercaderies importades en TST(4).....	34
Figura 21. Principals mercaderies importades en TST(5).....	35
Figura 22. Principals mercaderies importades en TST(6).....	36
Taula 1. Evolució de la balança Import/Export per nombre de contenidors.....	19
Taula 2. Evolució de la balança Import/Export per TST.....	24
Taula 3. Principals 10 mercaderies de la balança Import/Export per TST.....	25

ÍNDEX D'ABREUJAMENTS O SÍMBOLS

APB Autoritat Portuària de Barcelona

APV Autoritat Portuària de València

ASEAN Associació de Nacions del Sud-est Asiàtic (sigles en anglés)

CEE Comunitat Econòmica Europea

COSCO China Ocean Shipping Company (nom comercial)

IVACE Institut Valencià de la Competitivitat Empresarial

FAO Organització de l'Agricultura i l'Alimentació de les Nacions Unides (sigles en anglés)

MED Regió Mediterrània

MSC Mediterranean Shipping Company (nom comercial)

MT Milió de Tones

OMC Organització Mundial del Comerç

PIB Producte Interior Brut

R+D Recerca i Desenvolupament

TEU Unitat Equivalent de Vint Peus (sigles en anglés)

TST Tones Sense Tara

UE Unió Europea

UNCTAD Conferència de Nacions Unides sobre Comerç i Desenvolupament (sigles en anglés)

UOC Universitat Oberta de Catalunya

ZAL Zona d'Activitats Logístiques

1. PRESENTACIÓ, DELIMITACIÓ I JUSTIFICACIÓ DEL TEMA

1.1. Introducció

La present memòria es planteja d'una banda com una aportació a la comprensió de les últimes dos dècades de relacions comercials amb la Xina des del port de València, en fase d'integració amb el de Sagunt i Gandia, i el seu hinterland constituït a més de pel País Valencià per una àrea que abasta tota la zona est i central de la Península Ibèrica. La Xina és el país protagonista d'entre les economies emergents en l'actualitat, així l'estudi analitza des d'una perspectiva eminentment valenciana quines són els principals intercanvis de mercaderies entre València Port i els principals ports de la Xina.

El fet que les principals fonts d'informació per estudiar el transport marítim pertanyen a diversos àmbits institucionals a nivell autonòmic, estatal i internacional, complementades directament amb les dades aportades des d'estudis portuaris especialitzats o de caràcter comercial són factors que cal tindre en compte a l'hora d'abordar la recerca d'informació, entre d'altres. Una major quantitat de recursos ens permetrà d'enriquir la perspectiva presa i això ha de permetre d'arribar a conclusions més equilibrades i que aporten una visió més actual i precisa de la matèria.

Els ports són, de fet, un pilar fonamental del comerç internacional (BERGANTINO, 2013), ja que per ells passa la majoria del moviment global de les mercaderies. Representen els nodes d'un entramat internacional de connexions, rutes de llarga distància dins els sistemes de la logística internacional, estatal i local. La situació que vivim actualment i la cada vegada major globalització de les economies plantegen nous reptes i exigeixen majors responsabilitats de tots els actors del transport i en especial dels ports, on hi ha una important acumulació de mà d'obra i diners públics en els seus processos de producció.

Així, el sector del transport marítim, el del transport de mercaderies a través dels ports, ha crescut ràpidament a causa de diferents factors com l'actual economia global, les oportunitats que ofereix la càrrega amb contenidors dels diferents tipus de béns (DONG-JIN, 2012), la nova tecnologia en la construcció de vaixells i un sistema logístic més eficient. El port s'ha convertit en el protagonista en la connexió entre la terra i el transport marítim, una infraestructura central per als països. A l'entorn de la logística global, la competència només fa que créixer per aconseguir millors posicions estratègiques i encara creixerà durant les pròximes dècades. Els ports s'esforcen per millorar els serveis i facilitats per ser més atractius per a les diferents companyies a nivell mundial. I la crisi de 2008 ha marcat una nova etapa a partir de la qual la via marítima concentra més del 80% del comerç internacional. A mesura que la demanda augmenta, els ports amplien la seua capacitat per donar resposta i guanyar quota de transport de mercaderies.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

L'objecte d'estudi en aquest cas tindrà a la Xina com a protagonista, un agent que forma part del present de València Port i les seues operacions diàries. No de bades, l'any 2013 la Xina va ser el 1r mercat asiàtic per als productes valencians amb un 18% del valor exportat a aquest conjunt de països (IVACE, 2014). La 6a destinació més important fora d'Europa i 14a en el rànquing mundial, amb un 2% del valor total d'exportacions valencianes. Les exportacions del País Valencià a la Xina durant 2013 van arribar a un valor de 446 milions d'euros, el que es tradueix en un increment d'un 2% respecte de l'any anterior..

La present memòria s'estructura en huit capítols. Iniciarem delimitant el cos d'estudi, ampliant la base teòrica amb un marc de referències entre els diferents conceptes amb què construirem l'anàlisi. Coneixerem la metodologia emprada per treballar els diferents recursos identificats i els criteris amb què aquests recursos han estat seleccionats. Una vegada definit l'objecte d'estudi de la present memòria analitzarem la posició de València Port i la seua àrea d'influència, com la de la Xina i els seus ports, per arribar a l'estudi dels principals intercanvis de mercaderies entre ambdós, entendre tant els reptes actuals i les principals tendències.

1.2. Marc teòric

En una economia globalitzada, és una realitat que els països comercien cada vegada més amb els seus veïns més propers. Una explicació és la geografia: ja que els països han reduït les seues barreres aranzelàries. La importància relativa més gran dels costos de transport fa que la proximitat importe més. Segons la nova teoria del comerç, això també genera beneficis d'economies d'escala. Però una altra de les raons per al ràpid creixement en el **comerç internacional** entre els països propers pot ser menys positiva (THE ECONOMIST DICTIONARY, 2014). La proliferació d'acords comercials regionals pot ser la causa del comerç entre veïns, quan seria més eficient i profitós exportar i importar amb països llunyans.

Mesurat pel volum de les importacions i exportacions, el **comerç internacional** s'ha tornat cada vegada més lliure en els anys posteriors a la II Guerra Mundial. Una caiguda de les barreres al comerç, com a resultat de l'acord general sobre aranzels i comerç i la seua successora, l'Organització Mundial del Comerç, ha contribuït a estimular aquest creixement. El volum del comerç mundial de mercaderies, en l'inici del segle XXI va ser de prop de dèsset vegades el que era el 1950, i la producció total del món era ni tan sols sis vegades més gran. La proporció de les exportacions mundials i el PIB s'havia més que duplicat des de 1950 d'aquesta quantitat, el comerç de béns manufacturats valia tres vegades el valor del comerç de serveis, tot i que la participació en el comerç de serveis va anar creixent ràpidament.

Canvis econòmics i polítics significatius s'han produït en l'escenari mundial recentment. L'escala de la crisi global com a resultat de la **crisi occidental** des de setembre de 2008 (K.Y., 2010) -

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

l'anomenat *tsunami financer* - no té precedents i pot ser de més gran abast que la crisi asiàtica de finals dels 90. El *tsunami financer* no només afecta a les indústries financeres, sinó també, les indústries de transport i logística de **comerç internacional**, amb el volum del comerç mundial durant el primer trimestre del 2009, caient més d'un 11% per sota de l'últim trimestre del 2008.

Des de la més remota antiguitat, la **Regió Mediterrània** ha servit com a canal per al comerç tant entre els països limítrofs i més tard, amb el refinament de les tècniques de navegació (QUEGUINER, 1978), amb les altres regions del món. Amb l'obertura del Canal de Suez, es va convertir en una cruïlla de camins per al **transport marítim** entre el Nord i el Sud i entre Orient i Occident.

D'entre els principals ports europeus els ports Gioia Tauro, **València** (DONG-JIN, 2012), i Rotterdam van ocupar les primeres tres posicions del rànquing l'any 2010, respectivament. Rotterdam té les hores més productives de treball, però de més baixa productivitat en la utilització de la grua. València disposa de dos factors, moll i àrea, amb la més alta productivitat, malgrat un rendiment per hora treballada més baix. Gioia Tauro demostra, amb el 69% o superior en 3 criteris, moll, àrea i grues, la major productivitat de la grua, mentre que l'hora de treball és només el 18% en la productivitat. Amb base en el resultat de l'estudi, Rotterdam ha de prendre alguna mesura per utilitzar la grua en forma més eficient, mentre que València i Gioia Tauro, requereixen hores de treball més flexibles per reduir les hores totals de treball dels empleats.

Les activitats que es requereixen a nivell de port són de vegades crucials per al **transport marítim** del **comerç internacional**. Aquestes inclouen no només les activitats que depenen de la infraestructura portuària, com l'assistència de practicatge, remolc i tracció o manipulació, entre d'altres, de càrrega, sinó també les activitats relacionades amb els requisits duaners.

L'eficiència portuària varia àmpliament d'un país a un altre i, especialment, de regió a regió (CLARCK, 2004). És ben sabut que alguns països asiàtics com Singapur o Hong Kong tenen els ports més eficients del món, mentre que alguns dels més ineficients es troben a l'Àfrica (Etiòpia, Nigèria i Malawi), o a l'Amèrica del Sud (Colòmbia, Veneçuela i Equador).

Des de la dècada dels 90, molts països han adoptat una estratègia de desenvolupament posant l'accent en la integració amb l'economia mundial i, per tant, han reduït els seus aranzels i les barreres no aranzelàries al comerç. Aquesta reducció de les barreres comercials artificials ha plantejat la importància dels costos de transport com a barrera restant al comerç. Per tant, qualsevol estratègia dirigida a la integració d'un país en el sistema de comerç ha de tindre en compte els costos de transport de debò.

Com en el passat, el **transport marítim** de mercaderies serà sempre una operació internacional que requereix de normes internacionals per dirigir les seues operacions i que requereixen bandera

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

responsable i el compliment de l'Estat del port per protegir el medi marí, per garantir l'augment dels estàndards de seguretat i per salvaguardar les condicions de dotació civilitzades (LORD CLINTON, 1994).

Els ports són, de fet, la columna vertebral del **comerç internacional** (BERGANTINO, 2013), ja que més del 90% del moviment global de la càrrega es realitza per mar (UNCTAD, 2012). Ells representen els nodes de la xarxa internacional de connexions, rutes de llarga distància per als sistemes logístics de transport nacional i local. El panorama actual i la creixent globalització de les economies estan demanant una major eficiència de tots els actors del transport i en especial els ports, on hi ha un ús massiu de mà d'obra i fons públics en els seus processos de producció.

Els models Ports Ciutat naval i base en l'estranger en la segona meitat del segle XIX han estat paradigmes d'alt perfil (SMITH, 1997). I la primera meitat dels imperatius del XX, tant estratègics com econòmics, combinats amb els avanços tecnològics han creat la necessitat de construir i mantindre a gran escala la flota marítima de major nivell.

El sector del **transport marítim** i el transport de mercaderies a través dels ports han estat creixent ràpidament a causa de l'economia global, la càrrega amb contenidors dels diferents tipus de béns (DONGJIN, 2012), tecnologia de la construcció de vaixells, i d'unes xarxes logístiques eficients. Com les grans infraestructures d'un país per al **comerç internacional**, el port s'ha convertit en un punt de connexió entre la terra i el transport marítim. A l'entorn de la logística global, la forta competència entre els principals ports del món per dominar i controlar el mercat de contenidors augmentarà amb el temps. Així, els ports s'esforcen per millorar el servei i facilitats per atreure més vaixells de tot el món. A partir de la **crisi de 2008**, més del 80% del **comerç internacional** es realitza per via marítima i per satisfer la creixent demanda de transport de mercaderies, els ports necessiten ampliar la seua capacitat mitjançant la millora de la productivitat de les instal·lacions.

La naturalesa dels serveis prestats per les companyies navilieres obliga que siguin empreses transnacionals que atenen més d'un país (CLARCK, 2004). En general, aquestes empreses tenen accés als mercats internacionals de capital, el que les permet de contractar als treballadors de tot el món, encara que sota algunes restriccions a vegades. En qualsevol cas, no hem d'esperar que les diferències en els costos de capital o de mà d'obra siguin els principals factors en l'explicació de les diferències dels costos de transport entre els països. Hi ha molts altres factors específics importants que afecten als costos de transport entre els països. El determinant obvi i més estudiat dels costos de transport és la geografia, particularment la distància. El transport marítim és un exemple clàssic d'una indústria que enfronta rendiments d'escala cada vegada més gran.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

Així i reflectint en gran mesura l'augment de la participació de les **economies emergents** en el sistema de comerç mundial (UNCTAD, 2014), els països en desenvolupament seguiran contribuint en la potencialitat i projecció del **comerç marítim internacional**. Els de ràpid creixement, les economies en desenvolupament d'Àsia (THE ECONOMIST DICTIONARY, 2014), almenys abans de la seua crisi a la fi de 1990. El 2012, van representar el 60% dels béns globals carregats i el 58% de les mercaderies descarregades el 2012. No obstant això, mentre que la quota del grup ha anat en augment, les contribucions dels diferents països han estat desiguals, el que reflecteix els seus respectius nivells variables d'integració en les xarxes mundials de comerç i cadenes de subministrament.

D'entre ells **la Xina** és ara un dels països de més ràpid desenvolupament en el món (SHAN, 2014). Les operacions d'exportació i importació de la Xina creixen a passes de gegant des de l'adhesió del país a l'OMC, Organització Mundial del Comerç, el 2001. Gràcies a les seues **importacions i exportacions** els ports marítims de la Xina s'han convertit en els ports líders en el món.

El 2013 **la Xina** va ser el 1r mercat a l'Àsia per als productes valencians amb un 18% del valor exportat a aquests països (IVACE, 2014). És el 6è destí més important fora d'Europa i 14è en el rànquing mundial, amb un 2% del valor total exportat pel País Valencià. Les exportacions valencianes a la Xina van arribar a un valor de 446 milions d'euros, un creixement del 2% en comparació amb 2012.

Tornant a la visió global (UNCTAD, 2014), durant 2012, el creixement del producte intern brut mundial es va desaccelerar a 2,2% des del 2,8% registrat el 2011. Al mateix temps, i el que reflecteix una caiguda simultània de la demanda d'**importacions** de les economies tant desenvolupades com en **desenvolupament**, el creixement del volum del **comerç internacional** de mercaderies també es va desaccelerar un 1.8%.

I **la Xina**, que ha contribuït de manera significativa al creixement del **transport marítim** de mercaderies en els últims anys, segueix generant volums d'importació molt elevats. Amb tot, el creixement del comerç en TEU, contenidor de vint peus, es va reduir significativament el 2012, amb un volum cada vegada més gran en un 3,2%, per sota del 13,1% el 2010 i un 7.1% el 2011. La caiguda de la demanda d'**importacions** d'Europa i el consegüent efecte dòmino en els volums d'**exportació** a nivell mundial, en particular de l'Àsia, han contribuït de manera significativa a la desacceleració.

1.3. Metodologia

1.3.1. Justificació metodològica i tècnica de recollida de dades

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

Quan ens enfrontem a l'elaboració d'una memòria sobre un tema tan concret com els intercanvis de mercaderies, obrim la recerca a una diversitat d'elements que cal harmonitzar per tal d'extreure informació el més completa i enfocada possible. Una de les dinàmiques seguides en la investigació és la creació d'un procés de corralitat dels diferents apartats que influeixen els uns sobre els altres i es retroalimenten per definir el conjunt a mesura que s'ajusta i es reajusta. Per eixa raó cal recórrer el model tantes vegades com siga necessari per corregir i adaptar a cada moment. Així, i com aconsella HERNÁNDEZ SAMPIERI (1997), el principal esforç de manera transversal a les diferents fonts ha estat el d'evidenciar criteris que permeteren d'analitzar de manera el més objectiva possible les dades i així avançar cap a l'obtenció de conclusions. Completant amb QUIVY (2005), hem aplicat un model hipotètic-deductiu a l'inici i al final de la recerca, que ha anat conjuminant-se progressivament amb un d'hipotètic-inductiu que ens ha aportat més precisió.

Els recursos amb què hem comptat donen un cos inicial d'informació compost de bases de dades econòmiques dels intercanvis de mercaderies, balances anuals, informes, assaigs especialitzats, memòries anuals, i en general informació de fonts primàries com institucions públiques i privades d'àmbit local, estatal i internacional. Diversos llibres, notícies i pàgines web temàtiques també han estat consultats tant en format analògic com digital. Finalment s'ha realitzat una enquesta qualitativa a diversos professionals del sector per aportar la vessant més subjectiva i viva que complete l'anàlisi quantitativa de les xifres.

L'estudi del context històric, estudis acadèmics, notícies i entrevistes a professionals del sector permet, com dèiem adés, evidenciar les principals tendències observades en els darrers anys. D'aquesta manera s'ha treballat amb una metodologia doble per abordar d'una banda, amb una anàlisi descriptiva, les fonts qualitatives amb criteris delimitats per indicadors concrets que han aportat una perspectiva, des de diferents realitats, sobre com ha evolucionat l'intercanvi de mercaderies entre València Port i la Xina. I s'ha emprat una segona metodologia, econòmica, que ha permès de completar i dota de major solidesa l'anàlisi quantitativa. Així un resum de les activitats dutes a terme ben bé podria ser aquest:

1. La recerca d'informació s'inicia a partir de les dades oficials de la balança Import/Export de l'APV, d'on s'ha triat el període des de l'any 1996 i fins novembre de 2014. Les principals variables a tindre en compte són les d'origen i destinació, tipus d'operació (importacions o exportacions), la natura i ús de la mercaderia, amb especial interès en l'evolució de les principals mercaderies en nombre de contenidors front a l'evolució de les principals mercaderies mesurades en TST.
2. En una segona fase s'ha dut a terme l'acumulació de publicacions i documentació acadèmica, fonamentalment a través de la biblioteca de la UOC i mitjans especialitats,

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

amb el filtre dels conceptes delimitats per la pregunta inicial. Això és, que tingueren una relació directa amb la balança Import/Export de València Port amb destinació o origen a qualsevol port de la Xina dins del període establert.

3. A partir de la documentació aportada a la segona fase s'ha aïllat la informació més rellevant i s'ha construït el marc teòric. En un procés complementari en sentit sincrètic, posteriorment, s'han desenvolupat els conceptes i les hipòtesis, tot i copsant les relacions existents entre ells i s'ha optat per la metodologia més adient per l'estudi.
4. A la quarta fase s'ha procedit a la busca de professionals de referència a diversos sectors relacionats que pogueren fer una aportació qualitativa per actualitzar i valorar les dades classificades fins el moment.
5. Una vegada extrets d'una banda els principals punts des d'un punt de vista econòmic, i d'una altra amb l'anàlisi de les notícies, l'estudi dels treballs acadèmics i les entrevistes, s'ha generat un document resum amb tots ells, s'ha procedit a confrontar-los i s'han obtingut les conclusions de la memòria.

1.3.2. Model operatiu d'anàlisi

Pregunta Inicial: Quins han estat els principals intercanvis de mercaderies entre València Port i la Xina al període 1996-2014?

El treball parteix de la realitat, tant és així que he enunciat alguns dels prejudicis o expectatives més comuns que s'han de verificar o rebutjar una vegada completat. Després de treballar les diferents fonts consultades, i a partir de la pregunta inicial, s'extreu, a través d'un model hipotètic-deductiu la següent hipòtesi principal de treball:

Hipòtesi principal: La crisi de 2008 ha introduït canvis en la balança Import/Export de València Port amb la Xina.

Les diferents hipòtesis presentades no es poden separar les unes de les altres ja que formen part d'un cos comú i han estat construïdes a partir de la hipòtesi principal. Estan dirigides a entendre des d'una perspectiva quantitativa i qualitativa la pregunta inicial i ens ajuden a entendre els principals factors de l'intercanvi de mercaderies en el període estudiat.

- La balança Import/Export de València Port amb la Xina és deficitària.
- Cal un increment de la diversificació de les exportacions de València Port.
- El megaport València-Sagunt-Gandia requereix l'especialització de les terminals.

La construcció del model operatiu d'anàlisi es fa a partir de les opinions de les entrevistes i les inferències a partir dels diversos documents. Si tenim en compte la perspectiva discursiva a la

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

psicologia social la utilitzarem per relacionar l'anàlisi de les dades quantitatives a través de la informació qualitativa que s'obté de les fonts investigades.

Des d'un punt de vista de la psicologia discursiva (GARAY, 2003), és a dir, entenent el llenguatge pel seu ús, distingim tres premisses centrals d'aquesta perspectiva:

- 1) L'interès en com les persones construeixen la realitat.
- 2) La consideració del llenguatge, no com la descripció de la realitat, sinó com la construcció d'aquesta.
- 3) La comprensió del llenguatge com una pràctica social.

Recursos i aproximacions de la perspectiva discursiva

- La retòrica: Desenvolupa la concepció que la conversa i el text tenen un caràcter argumentatiu.
- Els recursos interpretatius: Des de la Psicologia discursiva, per fer el que fem amb la parla i el text utilitzem tot un conjunt de recursos com ara sistemes de categories, vocabularis, nocions de persona, metàfores, etc. Aquests recursos no són una invenció privativa de cada persona sinó que s'originen en la comunitat lingüística en la qual cada membre s'ha socialitzat i es transmeten a través d'un conjunt de dispositius i relacions.
- La construcció dels fets: La prova més irrefutable de l'existència d'una realitat independent, és a dir la factualitat, també es construeix discursivament.
- Narracions i autonarracions: No com una estructura cognitiva i privada de cada individu sinó com a discurs sobre el jo. De l'experiència humana tal i com és viscuda i interpretada per la persona.

En prendre com a objecte d'estudi a la pròpia psicologia, la Perspectiva Discursiva ens convida a un exercici de reflexió sobre la nostra activitat en Psicologia: reflexió referida als supòsits i constructes teòrics que utilitzem i reflexió sobre els efectes o funcions que la nostra activitat produeix. La Perspectiva Discursiva, ens proporciona així, tant una argumentació epistemològica com a eines conceptuals i metodològiques amb què avançar en la comprensió del món que ens envolta, de la vida en acció.

Així mateix, en evidenciar el caràcter compartit del coneixement, de qualsevol coneixement; més que una invitació a preguntar-nos per la veritat o l'error de les nostres afirmacions, la proposta es dirigeix a preguntar-nos sobre les relacions que mantenim, sobre com certs coneixements són construïts com a veritables i quines funcions poden complir. La Perspectiva Discursiva, d'aquesta

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

manera, i juntament amb altres perspectives, permet seguir construint una Psicologia que no col·loque ni la veritat, ni el coneixement en cap lloc fora de l'humà; conseqüència aquesta, que no és en absolut, intranscendent.

1.4. Objectiu del treball

El present treball de recerca es planteja d'una banda com una aportació a la comprensió de les últimes dos dècades de relacions comercials amb la Xina des de València Port, del port de València en fase d'integració amb el de Sagunt i Gandia, i el seu hinterland constituït a més del País Valencià per una àrea que abasta tota la zona est i central de la Península Ibèrica. La Xina és el país protagonista d'entre les economies emergents en l'actualitat, així l'estudi analitza des d'una perspectiva eminentment valenciana quines són els principals intercanvis de mercaderies entre València Port i els principals ports de la Xina.

En aquest sentit, els principals objectius que té el treball de recerca poder quedar definits com:

- Analitzar els efectes de la crisi de 2008 als intercanvis de mercaderies entre València Port i la Xina.
- Analitzar les principals mercaderies importades i exportades entre València Port i la Xina en el període 1996-2014.
- Analitzar l'evolució dels diferents indicadors definits.
- Donar resposta a les hipòtesis plantejades en l'apartat dedicat.

En aquesta línia, s'ha triat una doble metodologia que permet d'obtenir un posicionament el més clar possible al voltant dels objectius definits. D'una banda amb la recerca d'informació sobre articles, notícies, documents acadèmics i entrevistes i d'altra una anàlisi econòmica que aporta dades totalment objectives i que ens permet fer un seguiment evolutiu de les principals posicions amb el fi de:

- Analitzar, des de punts de vista complementaris, el context en què es desenvolupa i la valoració del moment actual.
- Analitzar les perspectives de futur.
- Obtindre una idea clara de quins són els principals intercanvis de mercaderies.

2. VALÈNCIA PORT I EL SEU HINTERLAND

El Govern valencià, ha treballat activament per fer de la ciutat i la regió un centre europeu de comerç d'importació i exportació a través de les inversions al port de València. Durant segles, el districte marítim del Grau i els molls de la dàrsena interior del port han exportat els productes de l'agricultura local i les manufactures. Seguint el treball de PRYTHERCH (2009), durant la dècada dels 80 i 90 es van estendre cap a la mar nous molls, i una gran nova terminal de contenidors completada el 1999. Aquest creixement es basa en l'enllestiment de l'accés per a una gran zona d'influència que abasta Madrid i la meitat del PIB de l'Estat, així com una transició suau en el transport impulsada per una planificada ZAL, Zona d'Activitats Logístiques, a les terres de cultiu adjacents al port. Des del 1985, l'APV realitza ampliacions per incloure Sagunt i Gandia a un València Port integrat.

De la mateixa manera l'APB, Autoritat Portuària de Barcelona, i d'acord amb PIQUERAS (2003), va proposar en el seu dia la creació del Front Portuari Català liderat per Barcelona, en el qual s'inclouïa una política d'especialització per a cadascun dels seus ports per dotar-los de major competitivitat. Així l'APV, Autoritat Portuària de València, va dissenyar entre 1998 i 1999 un ambiciós pla pel que Gandia s'ha especialitzat en el trànsit de paper i fusta, València cada vegada més en contenidors i Sagunt en els granel, a més dels productes siderúrgics i abonaments.



Figura 1. Ubicació dels ports de València, Gandia i Sagunt. Font: VALENCIA PORT(2014).

En el mateix sentit, el projecte més ambiciós de l'APV pel que fa a ampliacions portuàries es refereix al megaport València-Sagunt, que pretén unir tots dos recintes per via terrestre (entre l'un i l'altre amb prou feines hi ha 18 quilòmetres) i especialitzar-los en determinades mercaderies i serveis, evitant qualsevol duplictat. El de València quedaria reservat quasi exclusivament per al

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

trànsit de mercaderies en contenidors, automòbils i passatgers, tant en línies regulars (a Balears) com en creuers, modalitat que va créixer de 21 vaixells (10.100 passatgers) a 59 (48.500) entre el 2001 i 2002 . El port de Sagunt afegiria a la seua especialitat siderúrgica (63% del seu trànsit en 2003) i abonaments (13%), les de terminal fruitera i energètica. Tot això comporta, d'acord amb PIQUERAS (2003), l'ampliació física de tots dos ports. El 2002 va començar l'ampliació del port de Sagunt amb la construcció de 688 metres de dic d'abric exterior i 2.521 metres de contradic que suposen multiplicar per tres la capacitat del mateix. També el 2002 es va fer públic el Pla Estratègic 2002-2015 en què l'APV proposava bé seguir ampliant el port de Sagunt pel sud, bé el de València pel nord, a fi de guanyar encara més terreny al mar.

A la fi del 2003, després de la concessió de la Copa de l'Amèrica a València, l'APV va revisar el seu pla i va proposar l'ampliació dels dos ports, el que significaria guanyar quasi 2.000.000 m² a València i 730.000 a Sagunt. D'aquesta manera s'espera que l'any 2015 el primer puga admetre un trànsit de 54 MT, milió de tones, en 2003 van ser 31'5MT, i el segon altres 14 MT, en 2003 van ser 4MT. Aquesta nova proposta inclou també una segona ZAL entre València i Sagunt, que s'afegiria a l'actualment en construcció a la partida de la Punta, a València, com afirma PIQUERAS (2003).

El port de València, com explica PONCE (1998), es va mantindre equilibrat fins el 1973, any a partir del qual s'observa un creixent predomini del comerç exterior, amb valors que ronden el 80% del total de les mercaderies transitades (82,6% el 1994). En aquest cas, el fort desequilibri es deu a l'estancament del volum mogut per cabotatge (2,3 milions de tones el 1973 i 2,2 milions de tones el 1994), així com al fort creixement experimentat pel comerç exterior, a l'ampliar-se tant el hinterland com el foreland d'eixe port, convertit en principal via d'entrada i eixida d'un traspaís que supera els límits administratius del País Valencià i estén la seua influència per bona part de la meitat oriental de la Península. El foreland d'eixe port és molt més ampli que el de la resta de ports valencians, i al mediterrani peninsular s'ubicava tan sols per darrere de Barcelona en quant a importància i diversificació. El major volum d'intercanvis s'estableix tradicionalment amb els Estats Units, però el comerç és en general fluid amb tots els grans ports de la Mediterrània, amb els ports de l'Atlàntic Nord, amb Amèrica del Sud i Central, així com amb els més destacats països de l'Àsia.

Com a resultat del comerç marítim, apunta PRYTHERCH (2009), València ha crescut exponencialment, passant de 6,6 milions de tones el 1993 a més de 40 milions de tones el 2006. El trànsit de contenidors va créixer de 380.000 TEU el 1993 a més de 2,4 milions de contenidors el 2006, el que atrau grans companyies navilieres. La creixent interconnexió de València amb els circuits comercials globals és avantatjosa per a alguns fabricants locals, com la ceràmica, el moble i l'automòbil, la coneguda planta de Ford a Almussafes principalment. Però exposa a unes altres

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

com per exemple la indústria del calçat a una major competència. Per a l'any 2008 València s'havia convertit en el port comercial més important de l'Estat. El creixement portuari ha fet créixer València en direcció a la seua vessant mediterrània, i grans grues es dibuixen a l'horitzó a l'est de la ciutat.

Realment el trànsit de contenidors de València, com estudia PIQUERAS (2003), ha crescut en els últims deu anys a un ritme només comparable al dels ports de la Xina. En termes de volum el trànsit s'ha multiplicat per 5'5 en només onze anys, en passar de 4'02 MT el 1992 a 22'1 en 2003, per tant la seua participació en el trànsit total de l'APV ha passat del 36% al 63% (al 72'5% si es descompta el trànsit de Sagunt i Gandia), el que dóna una idea precisa de l'avanç en l'especialització de València en contenidors. Mesurat en unitats TEU el creixement entre totes dues dates ha estat de 371.000 el 1992 a quasi 2 milions el 2003. No obstant això, convé precisar que d'aquesta xifra hi ha quasi 600.000 (29%) que són de mer trànsit i que almenys 300.000 estan buits, el que redueix a quasi la meitat (1'1 milions TEU) el seu nombre. El fet que el trànsit net de mercaderies entrades en contenidor siga quasi tres vegades superior al d'eixides obliga a haver d'exportar cada any molts milers de contenidors buits. I és que una cosa és el trànsit total de contenidors i una altra el de mercaderies comercials envasades en contenidor.

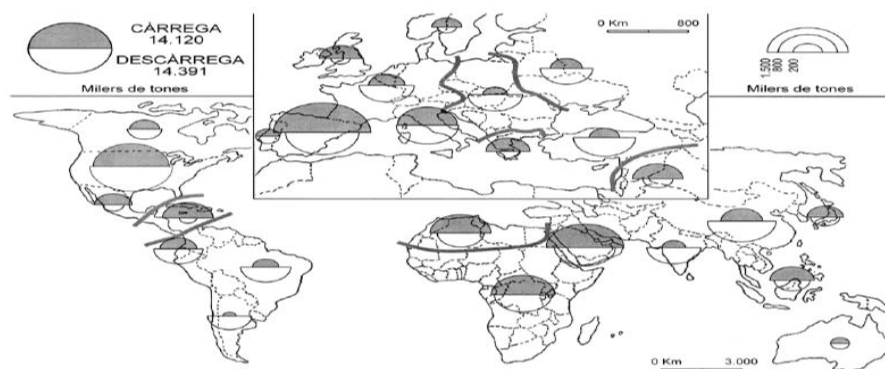


Figura 2. Import/Export del port de València a l'any 2002. Font: VIRUELA (2004).

L'APV, mitjançant l'oferta de serveis de qualitat i rapidesa en les operacions de càrrega i descàrrega, és a dir, exportacions i importacions, ha aconseguit atraure per a València a les més grans navilieres que hui operen en el món (Maersk, Evergreen, CMA-CGM, MSC, etc.), especialment a les sorgides durant els anys noranta a la Xina i Corea (COSCO, Xina Lines, Hanjin-Senator, Yang-Ming, etc.). Una altra de les raons cal buscar-la en la demanda de trànsit marítim sorgida en el propi entorn industrial valencià, que ha estat protagonitzada per l'extraordinari increment de l'exportació a tot el món de rajoles, productes químics i, més recentment, marbre. Aquestes tres partides representen quasi el 70% de tota l'exportació neta de mercaderies en contenidors i han servit de reclam per atraure les navilieres de major cobertura internacional, alhora que han ajudat a una major difusió espacial d'altres productes locals com els

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

mobles, el calçat o el vi. Per tant, PIQUERAS (2003) afirma que una caiguda de les exportacions de rajoles tindria greus repercussions en el trànsit portuari de València.

Des que el 1999 la capacitat d'emmagatzematge ha experimentat un fort augment del trànsit de contenidors, que ha passat de 97.000 a l'any 1997 a 573.000 el 2003, gràcies sobretot a l'activitat de la navilieres Maersk-Sealand i MSC. La primera té el seu node o base logística al port d'Algesires, però la segona, seguint PIQUERAS, de llarga presència a València, va triar al setembre de 2001 el Port de València com el seu node a la Mediterrània i al desembre de 2003 va obtenir la concessió per 30 anys d'una terminal al moll de fangs on opera amb caràcter exclusiu amb els grans vaixells post-panamax de més de 60.000 TEU que aquesta naviliera suïssa posseeix.

Pel que fa al veí valencià del nord i seguint VAN DER LUGT (2014), Barcelona és el tercer major port de contenidors a l'Estat i el catorzè port més gran de contenidors a Europa. El hinterland directe de Barcelona i el mercat més important és Catalunya. Des de l'any 2000, però, Barcelona ha estat tractant de guanyar quota de mercat en el centre d'Espanya i el sud de França. Això ha provocat que entre en competència amb ports com el de València i Marsella. Els ports de València i Barcelona competeixen, a criteri de PIQUERAS (2003), entre si per atraure cap a ells a les grans navilieres internacionals i per servir els clients del hinterland ibèric, sobretot les zones de Madrid i Saragossa.

A Europa, d'acord amb NOTTEBOOM (2010), ports nodals amb una incidència de transbord del 85% al 95%, només es poden trobar a la MED, Regió Mediterrània. El nord d'Europa no compta amb cap centre de transbordament pur. Hamburg, el líder del nord d'Europa en termes de fluxos, té una incidència en transbord al voltant del 45%, molt per sota de les accions de transbord dutes a terme en els principals centres de transbord del sud d'Europa. Barcelona i València es troben entre els grans ports MED combinant una funció important com a porta d'entrada de transbord.

In 1000 TEU													
R	1985		1995		2000		2005		2007	2008	R		
1	Rotterdam	2655	Rotterdam	4787	Rotterdam	6275	Rotterdam	9287	Rotterdam	10791	Rotterdam	10784	1
2	Antwerp	1243	Hamburg	2890	Hamburg	4248	Hamburg	8088	Hamburg	9890	Hamburg	9737	2
3	Hamburg	1159	Antwerp	2329	Antwerpen	4082	Antwerpen	6488	Antwerpen	8177	Antwerpen	8664	3
4	Bremen	986	Felixstowe	1924	Felixstowe	2793	Bremen	3736	Bremen	4892	Bremen	5448	4
5	Felixstowe	726	Bremen	1518	Bremen	2752	Gioia Tauro	3161	Gioia Tauro	3445	Valencia	3597	5
6	Le Havre	566	Algeciras	1155	Gioia Tauro	2653	Algeciras	2937	Algeciras	3420	Gioia Tauro	3468	6
7	Marseille	488	Le Havre	970	Algeciras	2009	Felixstowe	2700	Felixstowe	3343	Algeciras	3324	7
8	Leghorn	475	La Spezia	965	Genoa	1501	Le Havre	2287	Valencia	3043	Felixstowe ^a	3200	8
9	Tilbury	387	Barcelona	689	Le Havre	1465	Valencia	2100	Le Havre	2638	Barcelona	2569	9
10	Barcelona	353	Southampton	683	Barcelona	1388	Barcelona	2096	Barcelona	2610	Le Havre	2502	10
11	Algeciras	351	Valencia	672	Valencia	1310	Genoa	1625	Zeebrugge	2021	Marsaxlokk	2337	11
12	Genoa	324	Genoa	615	Piraeus	1161	Piraeus	1450	Marsaxlokk	1900	Zeebrugge	2210	12
13	Valencia	305	Piraeus	600	Southampton	1064	Marsaxlokk	1408	Southampton	1869	Genoa	1767	13
14	Zeebrugge	218	Zeebrugge	528	Marsaxlokk	1033	Southampton	1395	Genoa	1855	Southampton ^a	1710	14
15	Southampton	214	Marsaxlokk	515	Zeebrugge	965	Zeebrugge	1309	Constanza	1411	Constanza	1380	15
Top 15	10450	Top 15	20841	Top 15	34698	Top 15	50067	Top 15	61305	Top 15	62697		
Total Europe	17172	Total Europe	33280	Total Europe	51000	Total Europe	73729	Total Europe	89990	Total Europe	90710		
Share R'dam	15%	Share R'dam	14%	Share R'dam	12%	Share R'dam	13%	Share R'dam	12%	Share R'dam	12%		
Share top 3	29%	Share top 3	30%	Share top 3	29%	Share top 3	32%	Share top 3	32%	Share top 3	32%		
Share top 10	53%	Share top 10	54%	Share top 10	57%	Share top 10	58%	Share top 10	58%	Share top 10	59%		
Share top 15	61%	Share top 15	63%	Share top 15	68%	Share top 15	68%	Share top 15	68%	Share top 15	69%		

Figura 3. Top 15 ports europeus en transport de contenidors. Font: NOTTEBOOM (2010).

3. LA XINA I ELS SEUS PORTS

A nivell global, la zona de l'Extrem Orient, liderada per la Xina en el que a trànsit portuari es refereix, és la més activa de les tres grans àrees comercials del món, tant pel volum transportat com per la construcció de vaixells, fabricació de contenidors i creació de companyies navilieres especialitzades en aquest mitjà de transport.

Tot es queda menut si es compara amb el cas de la Xina, el país més poblat de la Terra que camina amb passes de gegant cap al desenvolupament industrial i comercial. Fa quinze anys que no hi havia més port d'entrada que el de Hong Kong, circumstància que li va permetre esdevindre el primer port mundial en trànsit de contenidors, posició que encara hui conserva amb més de 19 milions de tones el 2002, el doble que fa deu anys. A la resta de la Xina l'ampliació dels seus antics ports i la construcció de terminals de contenidors avancen sense parar des del 1990.

La seua economia, seguint PIQUERAS (2003), està creixent a un ritme superior al 15% anual i, en conseqüència, el comerç exterior duplica aquests valors i els tradueix al trànsit portuari fins al punt que el de contenidors ha augmentat des de 1992 a 2002 a una mitjana anual del 29%, passant de 2'4 a 30,9 milions TEU en només una dècada. Sumant Hong Kong, la Xina frega els 50 milions de TEU, el que representa per si sola la cinquena part del trànsit mundial, estimat el 2003 a 250 milions.

Encara que tota la costa xinesa participa d'aquesta efervescència portuària (ENTREVISTA NORIEGA, 2015), hi ha dues zones que destaquen: la major està en l'estuari del riu de les Perles, en xinès pinyin Xi Jiang, i la veïna Hong Kong, on s'aglutinen a més d'aquest gran port, els tres de la zona franca de Shenzhen, 7'6 milions TEU, el de Guangzhou amb 2'2 milions TEU i d'altres menors. La segona aglomeració es localitza a la desembocadura del riu Yangtse, en xinès pinyin Yangtse Jiang, i la formen els ports de Shanghai amb 8'6 milions TEU i Nanking amb 0'6 milions TEU, als quals cal afegir, una mica més al sud, el de Ningbo amb 1'8 milions TEU.

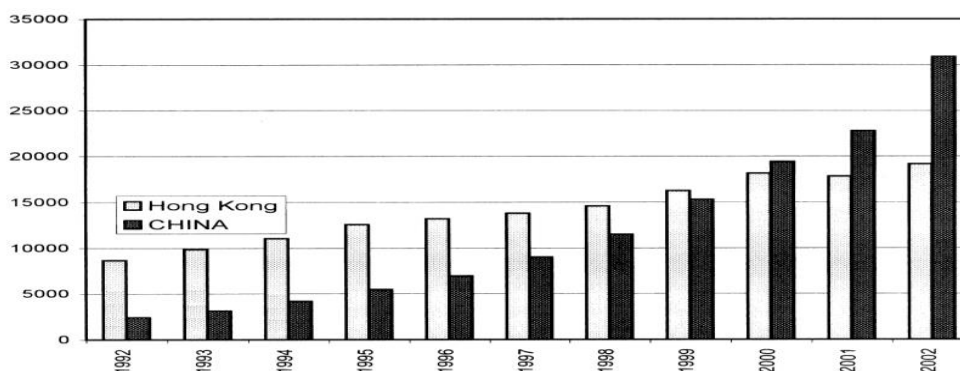


Figura 4. Trànsit de contenidors a la Xina-Hong Kong 1992-2002. Font: PIQUERAS (2003).

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

Destaca, per exemple, i segons el criteri de VIRUELA (2004), el ràpid ascens de la Xina en relació amb l'elevada taxa de creixement del PIB, 8% anual, i l'obertura econòmica (és membre de l'OMC des de 2001), que han donat un gran impuls al comerç mundial i al trànsit marítim que registren els ports de destinació. Les mercaderies s'embarquen principalment als ports de Shanghai, Chiwan, Qingdao i Xiamen, tots quatre amb més de 100.000 MT cadascú. Al de València, els productes, molt variats, provinents del gegant asiàtic representen a la primera dècada del segle XXI quasi el 7% de les importacions, ocupant el segon lloc per darrere dels Estats Units. Tot i amb tot cal destacar que la balança comercial valenciana és deficitària amb la Xina.

Situació política de la Xina

El tan esperat 12è Pla Quinquennal de la Xina va ser aprovat per la Conferència Nacional (BBVA, 2011), celebrada del 5 al 14 de març de 2011, juntament amb el pla pressupostari de l'any. El Pla té una sèrie d'objectius clau, alguns dels quals són una continuació d'elements del 11è Pla Quinquennal, i alguns són nous. Un dels objectius fonamentals és reequilibrar l'economia cap al consum intern, lluny de la demanda externa i la inversió. Per a això, el Pla posa un objectiu en el creixement dels ingressos familiars de fins a un 7%.

Un altre objectiu és l'augment del 4% en el sector serveis (en comparació amb l'augment del 2,5% durant el període cobert pel 11è Pla Quinquennal). Un altre dels objectius clau és tornar a centrar l'atenció en el creixement sostenible i no tant en el creixement. De fet, l'objectiu de creixement anual s'ha reduït al 7% per als pròxims cinc anys, mentre que s'han fixat fites per millorar la vida de les persones i el benestar social. Exemples d'això són la protecció del medi ambient, l'educació, i la cobertura de pensions.

Finalment, aquest 12è Pla concedeix gran importància a la política industrial mitjançant la selecció de set sectors clau que seran recolzats per les autoritats xineses durant els propers cinc anys. Aquests sectors són l'energia no fòssil, la tecnologia ambiental, els nous materials, la fabricació d'alta gamma, els productes farmacèutics de biotecnologia, la informàtica i els biocombustibles. El Pla també estableix clarament que ascendir en l'escala de valors és una necessitat per a la Xina. A aquest efecte, la despesa en R + D es converteix en un objectiu vinculant, un 2,2% del PIB en comparació amb l'1,8% dels últims 5 anys.

Marc legal de les relacions comercials sinoeuropees

És important subratllar que les relacions comercials entre la Unió Europea, on s'inclou València Port, i la Xina passen per un bon moment. El ràpid desenvolupament del gegant asiàtic i la voluntat d'arribar a nous horitzons per part de la Unió Europea han permès la signatura de

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

diferents documents que regulen les relacions que afecten els transport marítim euroasiàtic. Així, els dos principals referents legals d'aquesta relació són (BOE, 2013):

- Reglament (CEE) Núm. 2616/85 del Consell, de 16 de setembre de 1985, relatiu a la celebració de l'Acord de Cooperació Comercial i Econòmica entre la Comunitat Econòmica Europea i la República Popular de la Xina.

Aquest Acord va entrar en vigor l'1 d'abril de 2005. Es tracta d'un acord de cooperació comercial i econòmica. Aquest acord es va completar el 1994 i 2002 amb un intercanvi de notes que va establir un diàleg polític més ampli entre la UE i la Xina. El 2003, la Comissió va aprovar un Document orientatiu titulat *Cap a una associació madura - Interessos comuns i desafiaments en les relacions UE-Xina*, que completa i actualitza la comunicació de 2001 titulada *Estratègia de la Unió Europea respecte de la Xina: Posada en pràctica de la Comunicació de 1998 i noves mesures per reforçar l'eficàcia de la política de la UE*.

El 2006, la Comissió va proposar i formular unes recomanacions per reforçar l'associació UE-Xina per mitjà del seu comunicat *UE-Xina: una associació més forta amb més responsabilitats*, de 24 d'octubre 2006. Així com l'acord entre la CEE i el Govern de la República Popular de la Xina sobre cooperació i assistència administrativa mútua en matèria duanera de 2004.

- Acord sobre Transport Marítim entre la Comunitat Europea i els seus estats membres, per una part, i el govern de la República Popular de la Xina, per una altra, fet a Brussel·les el 6 de desembre de 2002 (entra en vigor l'1 de març de 2008 per 5 anys amb renovació automàtica anual si cap de les parts no s'hi oposa amb sis mesos d'avançament).

Aquest Acord té per objecte millorar les condicions de les operacions de transport marítim de mercaderies amb origen i destinació a la Xina i la Comunitat Europea, així com entre la Xina i la Comunitat Europea, d'una banda, i tercers països, per una altra, en benefici de els operadors econòmics de les parts. Es funda en els principis de lliure prestació de serveis marítims i lliure accés tant a les càrregues com a les rutes entre tercers països, accés sense restriccions als ports i serveis auxiliars, accés lliure i tracte no discriminatori tant pel que fa a l'ús d'aquests ports i serveis com a la presència comercial.

4. ANÀLISI DE LA BALANÇA IMPORT/EXPORT

El present apartat aborda l'estudi economètric de la balança d'importacions i exportacions entre València Port i la Xina durant el període comprès entre gener de 1996 i novembre de 2014. Per a l'anàlisi de les dades obtingudes a través del Departament d'Estadística de l'APV s'ha considerat acotar el tractament de les dades a les operacions de descàrrega i càrrega, o el que és el mateix d'importacions i exportacions.

D'aquesta manera es pretén tindre una visió sense interferències del megaport de València com a origen i destinació de mercaderies. Sense incloure el trànsit d'altres orígens i altres destinacions que no foren les definides per la pregunta inicial. Les dades estudiades corresponen a la suma de les operacions dels ports de la Xina continental, així com de Hong Kong. Pel que fa al megaport de València, les dades es corresponen amb la suma dels intercanvis d'entrada i eixida de mercaderies del port de Sagunt, de Gandia i València ciutat.

Respecte del criteri per mesurar el volum d'intercanvis de mercaderies, hem considerat oportuna la realització de l'estudi per nombre de contenidors i per TST, Tones Sense Tara. D'aquesta manera podem comparar els resultats entre ambdós per assolir unes conclusions el més ajustades a la realitat que ens permet l'anàlisi. Tot i amb tot, la nostra elecció per les TST serà preferent degut a la consideració que aquestes permeten tindre una apreciació més fidel al volum exacte. La mesura en contenidors ens servirà per corregir possibles desviacions, i per poder observar i matissar tendències dels diferents intercanvis.

4.1. Intercanvi de mercaderies per nombre de contenidors

Després de més de mig segle des de la seua introducció, el contenidor continua la seua difusió espacial i funcional dins dels sistemes de transport global. La difusió pot ser investigada a nivell de la xarxa de transport de contenidors en termes de creixement en la intensitat i la connectivitat dels ports. La contenerització s'ha difós a una àmplia gamma d'ubicacions i permet utilitzar una gran varietat de cadenes de subministrament, de mercaderies al detall, peces i matèries primeres. Aquest és particularment el cas en relació amb les estratègies orientades a l'exportació dels països asiàtics que han reequilibrat un sistema de comerç global. A la llum d'aquests canvis econòmics i tecnològics, els cicles econòmics estan oferint una perspectiva rellevant per investigar l'evolució espai-temporal de la contenerització (GUERRERO, 2014).

A més, hi ha tres raons per a considerar i comprendre les ones en l'anàlisi de la contenerització. La primera és que les ones de contenerització són indicatius dels canvis globals en un entorn econòmic més ampli. La segona raó és que les ones de la contenerització plantegen la qüestió general de la relació circular entre el transport marítim i el desenvolupament econòmic. El tercer es refereix a la previsió de futur trànsit de contenidors, un exercici que comunament considera els

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

processos de creixement de forma lineal; els cicles són una perspectiva rellevant per a articular aquesta no linealitat.

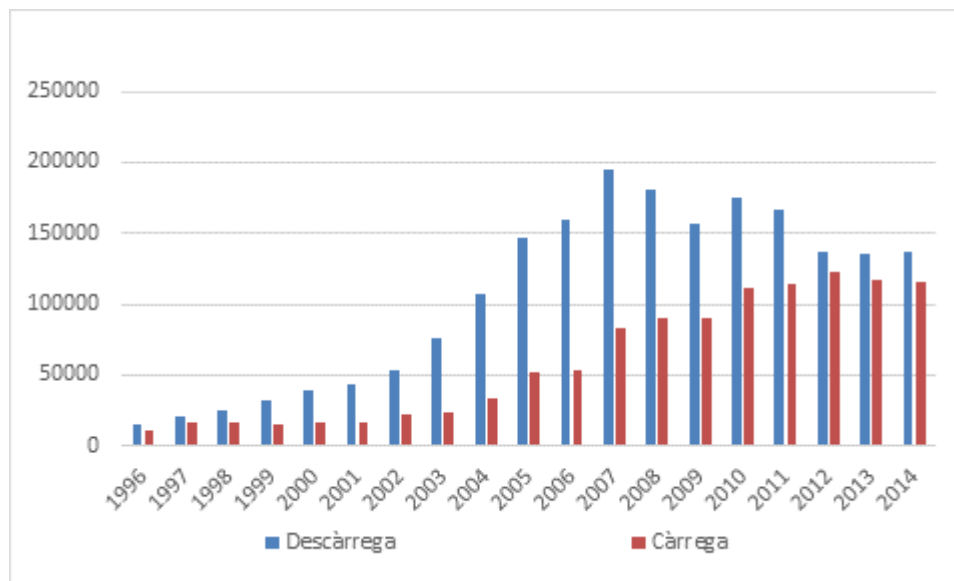


Figura 5. Volum total de contenidors per tipus d'operació. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

Un dels primers fets que podem comentar sobre el volum de contenidors intercanviats entre els ports xinesos i València Port és el fet que la importació mai no ha estat superada per l'exportació dels mateixos. Això ens permet de llegir la balança d'importacions i exportacions com una mena de circuit on els contenidors van i venen dins del corrent generat.

Aquesta relació observaria principalment tres etapes. La primera d'elles vindria identificada des de 1996 fins el 2002, quan els volums de contenidors importats superen per primera vegada les 50.000 unitats. A partir de 2003 i fins 2011 hi ha una etapa protagonitzada per un fort creixement, d'una banda molt accelerat en les importacions fins a quasi assolir els 200.000 importats del 2007, malgrat l'enfonsament el 2009 per la crisi, i d'una altra banda respecte de les exportacions que permeten llegir en tota a sèrie un creixement natural continuat. Així l'última de les tres etapes vindria protagonitzada per aquest creixement continuat de les exportacions, però a diferència de l'anterior hi ha una davallada en les importacions que pràcticament s'estabilitzen els anys 2012, 2013 i 2014.

Pel que fa al conjunt d'operacions per contenidors, podem extreure que hi ha una evolució positiva del nivell de cobertura de la sèrie, és a dir la relació de les exportacions en comparació amb les importacions expressades en percentatge de les primeres sobre les segones. La mitjana de la cobertura total de la sèrie és del 56%, des de gener de 1996 i fins el novembre de 2014. Els tres primers anys observem una cobertura alta, ja que respectivament parlem d'un 71%, un 83% i 69%, malgrat que en volum total no seria representativa de l'evolució posterior.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

Any	Importacions	Exportacions	Suma	Cobertura	% Importacions	% Exportacions
1996	14.907	10.513	25.420	71%	0,75%	0,94%
1997	20.458	17.079	37.537	83%	1,02%	1,52%
1998	24.540	17.042	41.582	69%	1,23%	1,52%
1999	32.574	15.877	48.451	49%	1,63%	1,41%
2000	38.768	16.579	55.347	43%	1,94%	1,48%
2001	43.511	17.338	60.849	40%	2,18%	1,54%
2002	53.598	21.635	75.233	40%	2,68%	1,93%
2003	76.143	23.578	99.721	31%	3,81%	2,10%
2004	107.840	33.911	141.751	31%	5,39%	3,02%
2005	146.388	52.367	198.755	36%	7,32%	4,66%
2006	158.981	53.627	212.608	34%	7,95%	4,77%
2007	194.287	83.170	277.457	43%	9,71%	7,40%
2008	181.393	89.644	271.037	49%	9,07%	7,98%
2009	156.935	90.077	247.012	57%	7,85%	8,02%
2010	174.722	110.783	285.505	63%	8,73%	9,86%
2011	165.937	114.549	280.486	69%	8,30%	10,20%
2012	136.573	122.975	259.548	90%	6,83%	10,95%
2013	135.651	116.432	252.083	86%	6,78%	10,36%
2014	137.057	116.372	253.429	85%	6,85%	10,36%
Total	2.000.263	1.123.548	3.123.811	56%*	5,26%*	5,26%*

(*) Mitjana

Taula 1. Evolució de la balança Import/Export per nombre de contenidors. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

De 1999 fins 2010 la cobertura és inferior a l'anterior esmentada, i a partir de 2011 la cobertura supera el 69% de nou. Això vol dir que la relació de les exportacions respecte de les importacions ha seguit una tendència cap a la igualtat, fet que podem destacar com a factor positiu ja que els volums anuals d'exportacions creixen des de l'inici de la sèrie i les importacions s'han estabilitzat des de 2005 per damunt dels 130.000 contenidors per any. Això ens explica que la distància entre els contenidors totals importats i exportats de la sèrie, 2.000.263 i 1.123.548 respectivament, s'acosten amb l'evolució dels últims anys que ha corregit els forts desequilibris anteriors.

Pel que fa pròpiament a l'anàlisi de les importacions i les exportacions tenim que en percentatge sobre el total de la sèrie en el primer cas hi ha una evolució en forma de campana invertida, ja que les majors xifres les assolix en 2007 i 2008, que representen respectivament el 9,71% i el 9,07% del total importat en tota la sèrie. Pel que fa al segon cas, el de les exportacions, l'evolució és de creixement continu i consolidat, a partir de 2005 no està per sota del 7% del total de la sèrie, i el creixement és sempre superior a l'any anterior llevat dels anys 2009, on la crisi fa perdre un 1,22%, i 2013, quan hi ha un mínim descens interanual del 0,59%, ja que 2014 previsiblement superarà 2013 amb desembre.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

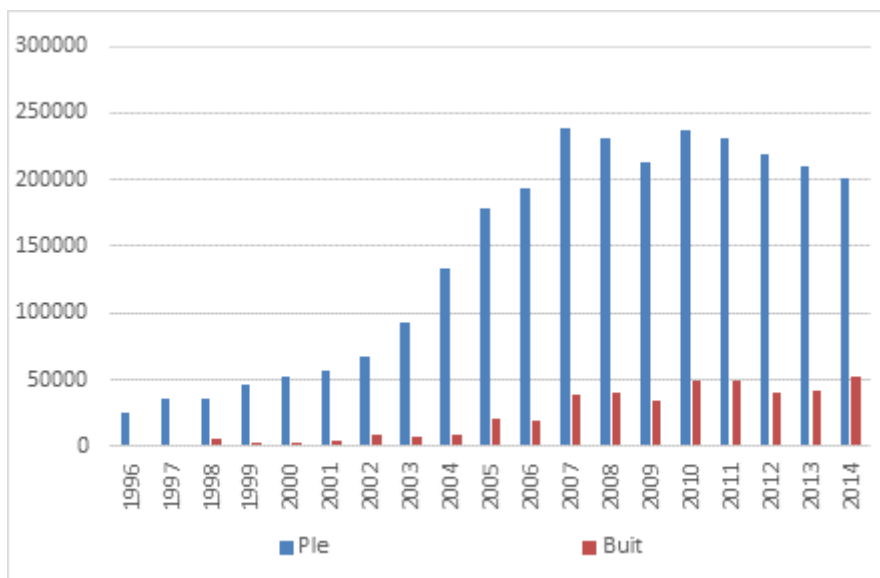


Figura 6. Evolució del total de contenidors plens i buits. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

Els contenidors plens suposen la gran majoria de contenidors de les operacions, així l'estudi dels contenidors buits se'ns presenta com un factor a estudiar a l'hora d'analitzar la balança d'intercanvis de mercaderies entre València Port i els ports de la Xina per comprendre si hi ha un equilibri entre els contenidors que van i venen buits de la Xina i de València Port.

Els dos primers anys d'operacions els contenidors buits suposen una quantitat pràcticament insignificant, fet que amb un menut increment a partir del 1998 es manté ben bé fins l'any 2005. És a partir de 2005, i amb l'increment de les operacions entre València Port i els ports xinesos, que els contenidors buits fluctuen a aprop de les 50.000 unitats, volum que darrerament s'ha assolit amb les dades de 2014.

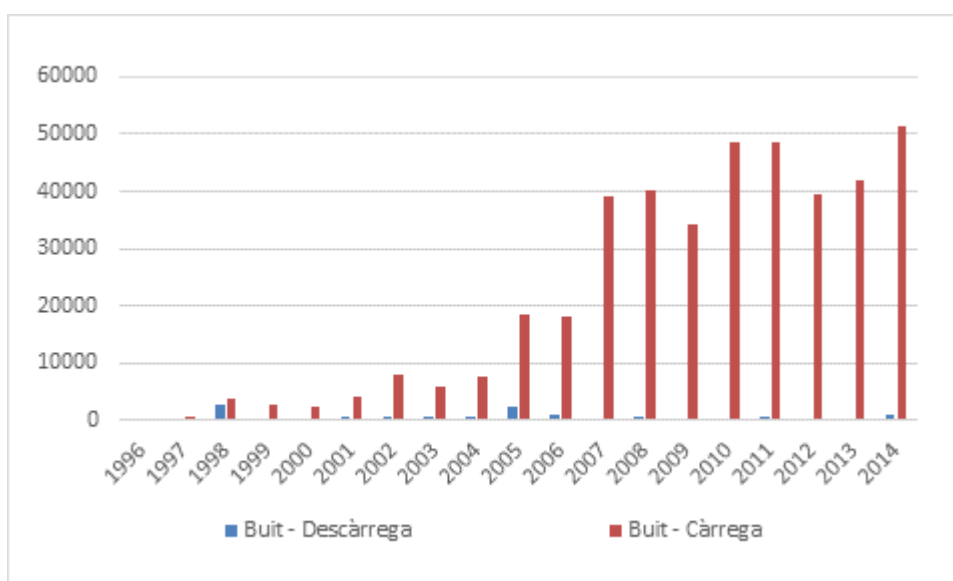


Figura 7. Evolució del total de contenidors buits per tipus d'operació. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

Com avançàvem anteriorment, l'estudi dels contenidors buits per operacions, és a dir a les importacions i exportacions dels mateixos, ens permet de conèixer si hi ha un equilibri entre les dos direccions. Així doncs podem constatar que la majoria dels contenidors buits fan part de les exportacions des de València Port, el que ens indica dos fets: d'una banda trobem que les dades de creixement del port expressades en contenidors no són l'únic factor a estudiar per entendre la Balança Import/Export, ja que no s'ajusten a la realitat de les mercaderies realment transportades i, en segon lloc, ens ajuden a constatar que la Xina envia una quantitat mínima de contenidors buits en comparació amb els enviats per València Port. Una de les explicacions més evidents, com estudiarem més endavant, és perquè les necessitats comercials d'importar mercaderies de la Xina, junt amb la manca de demanda suficient, fan que els contenidors no sempre viatgen plens, tot i que es fa necessari que circulen perquè tornen a ser utilitzats.

D'una banda trobem que a excepció de 1998 i 2005 l'arribada de contenidors buits des de la Xina a València Port és pràcticament nul·la. D'una altra banda, si mirem l'eixida de contenidors buits rumb al drac asiàtic les coses canvien bastant i ho podem associar a quatre moments diferents: En primer lloc, hi ha un període en què els contenidors buits sempre es mouen per sota de les 10.000 unitats, això és fins el 2005. A partir d'aquest període, i degut principalment a que hi ha un increment del volum total dels intercanvis, els contenidors buits arriben pràcticament a les 20.000 unitats. Un altre període s'obri l'any anterior i posterior de la crisi, els anys 2007, 2008 i 2009, quan el volum supera les 30.000 unitats. Aquesta quantitat experimenta una pujada arribant a màxims els anys 2010 i 2011 quan se superen les 40.000 unitats. 2012 i 2013 hi ha un descens als nivells de la tríada iniciada el 2007 i el 2014. Com a conclusió, l'augment del volum d'intercanvis ha resultat en un coherent augment dels contenidors buits enviats als ports xinesos.

4.1.1. Principals ports per exportació de contenidors

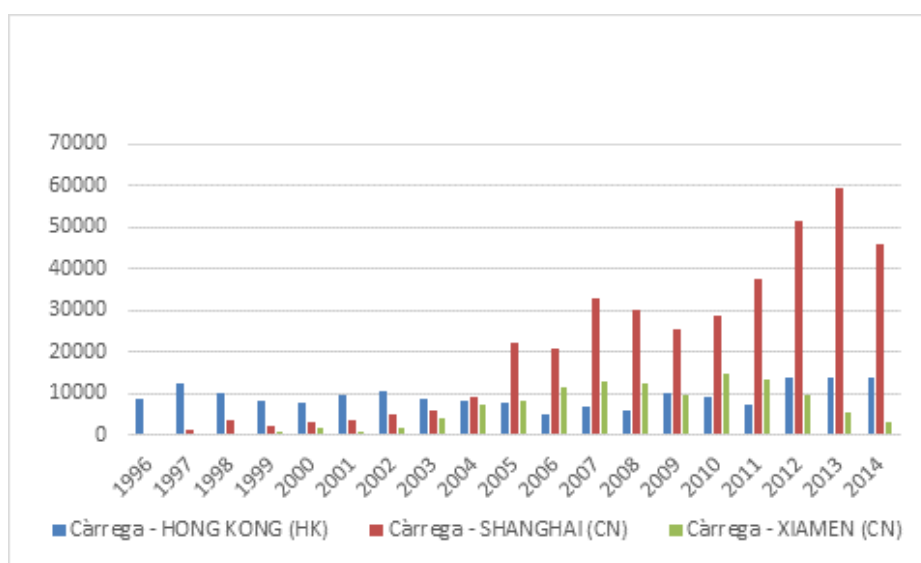


Figura 8. Volum dels tres principals ports xinesos per exportació de contenidors. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

Hong Kong és el principal port d'exportació de contenidors des de 1996 fins el 2004, amb un volum anual entorn dels 10.000. En total ha estat la destinació de 278.884 contenidors. A partir de 2004 és superat per Shanghai, amb 9.203 contenidors aquest any. Des d'aleshores, i fins a l'actualitat, Shanghai manté la primera posició en exportació. El volum total de contenidors exportats arriba fins els 388.823. El 2012 arriben a Shanghai 51.355 contenidors procedents de València Port, tot un record que és superat l'any 2013 amb 59.352.

Pel que fa al port de Xiamen, amb un total de 119.497 de contenidors exportats en el conjunt de la sèrie, comença a guanyar pes en les exportacions de contenidors a partir de 1999. Des d'aquest any, segueix una tendència de creixement, superant a partir de 2005 els 10.000 contenidors anuals, fins el 2012 que comença un progressiu descens que arriba fins les dates actuals.

4.1.2. Principals ports per importació de contenidors

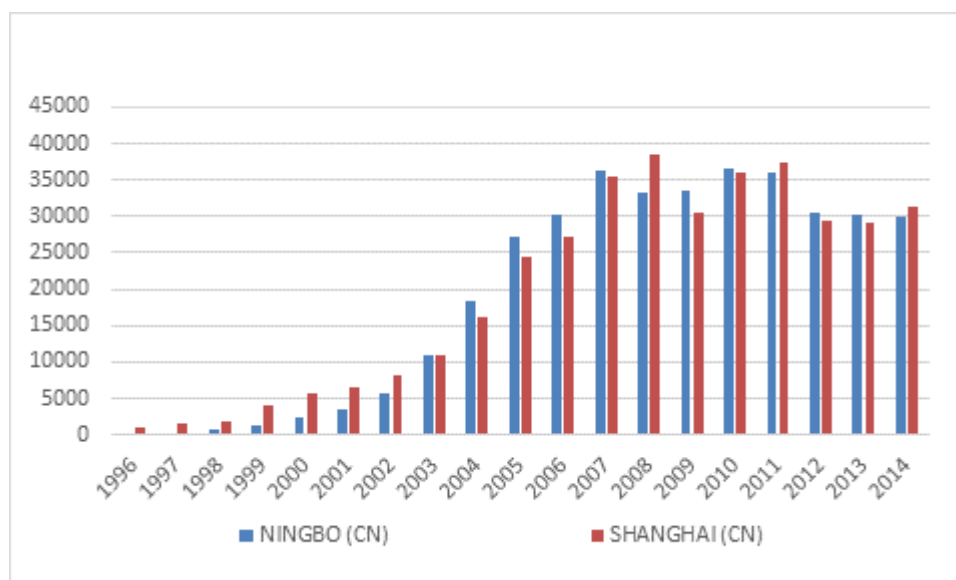


Figura 9. Volum dels dos principals ports xinesos per importació de contenidors. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

L'any 2003, i per primera vegada, Ningbo i Shanghai superen els 10.000 contenidors d'importació anual. I el 2005 són ja set ports els que superen els 10.000 contenidors importats a València Port. Tot seguit els citem per volum de major a menor: Ningbo, Shanghai, Chiwan, Hong Kong, Yantian, Xiamen i Gingdao.

Ningbo es manté des del 2004 i fins al 2008 com a principal port d'importació de contenidors amb un total de 366.416 en tota la sèrie. El 2008 és superat per Shanghai, amb 38.404, i el 2009 torna a ser-ho Ningbo. El volum total d'importacions de Shanghai és de 375.452 contenidors. Fins a l'actualitat esdevenen primer i segon alternativament.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

En el període comprès entre els anys 2002 i 2007 el creixement mitjà interanual d'importació de contenidors per a aquests dos ports és d'uns 5.000 contenidors, en el cas del port de Shanghai la tendència continua fins 2008.

L'any 2009 es trenca la tendència i el mercat es veu afectat de ple per la crisi occidental que redueix fins als 30.000 el nombre de contenidors importats anualment per port. Aquesta tendència es manté estable els anys 2012, 2013 i 2014, malgrat que els anys 2010 i 2011 ofereix un rebot a l'alça que supera les 40.000 unitats.

4.2. Intercanvi de mercaderies per Tones Sense Tara

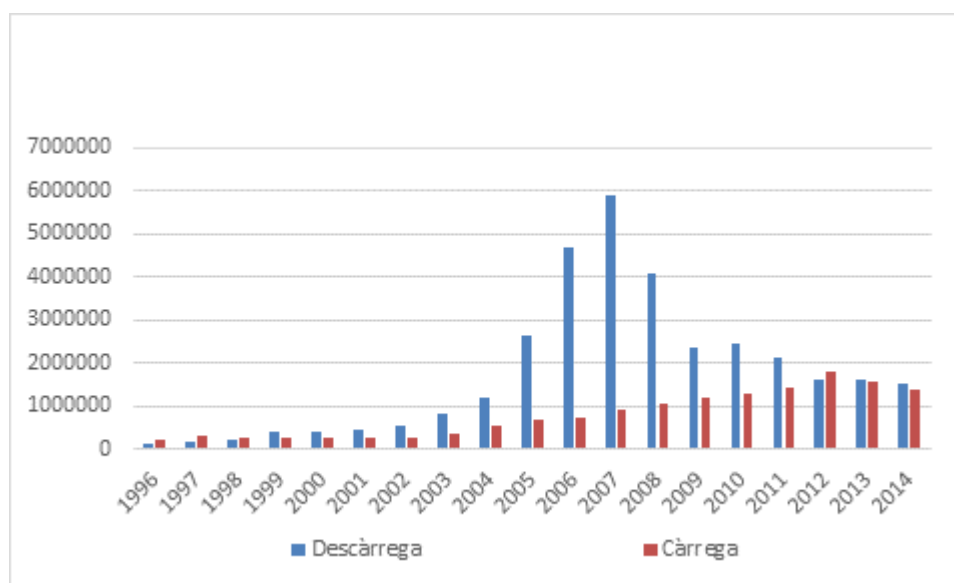


Figura 10. Volum de mercaderies en TST per tipus d'operació. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

L'evolució dels intercanvis de mercaderies en les importacions mesurades en TST tenen com a protagonistes els anys 2005, 2006, 2007 i 2008. Només en aquests quatre anys es va fer prop del 50% de la sèrie estudiada. Els anys previs a la crisi, i fins aquesta, les importacions passaren de superar lleugerament el milió de TST en 2004 fins als quasi sis milions de l'any 2007. En només tres anys es va multiplicar per sis les importacions de ports xinesos a València Port.

Pel que fa a les exportacions la sèrie ens mostra un creixement constant amb un màxim en 2012, posteriorment hi ha un descens amb 2013 però caldrà observar una sèrie més llarga durant els pròxims anys per poder elaborar una teoria al respecte. Una dada rellevant és el fet que l'any 2008 és el primer any que les exportacions superen el milió de TST, que junt amb la continuïtat de la tendència posteriorment ens permet considerar els anys posteriors a la crisi occidental com els de major projecció en càrrega vers els ports xinesos. Com ja s'ha apuntat prèviament, les bones xifres posteriors a la crisi no es deuen només a la necessitat de vendre fora el que la demanda interna no és que capaç d'assumir, però de ben segur que ha ajudat aquest factor.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

Any	Importacions	Exportacions	Suma	Cobertura	% Importacions	% Exportacions
1996	135.992	219.547	355.539	161%	0,41%	1,48%
1997	193.274	328.025	521.299	170%	0,58%	2,22%
1998	222.207	264.544	486.751	119%	0,66%	1,79%
1999	415.310	256.603	671.913	62%	1,24%	1,73%
2000	420.470	282.963	703.433	67%	1,26%	1,91%
2001	473.639	260.112	733.751	55%	1,42%	1,76%
2002	560.706	275.423	836.129	49%	1,68%	1,86%
2003	807.558	348.999	1.156.557	43%	2,42%	2,36%
2004	1.183.841	528.239	1.712.080	45%	3,54%	3,57%
2005	2.626.759	703.406	3.330.165	27%	7,86%	4,75%
2006	4.698.623	717.951	5.416.574	15%	14,05%	4,85%
2007	5.917.497	904.547	6.822.044	15%	17,70%	6,11%
2008	4.080.789	1.051.949	5.132.738	26%	12,21%	7,11%
2009	2.349.666	1.179.044	3.528.710	50%	7,03%	7,96%
2010	2.439.284	1.306.339	3.745.623	54%	7,30%	8,82%
2011	2.118.461	1.416.548	3.535.009	67%	6,34%	9,57%
2012	1.608.511	1.794.054	3.402.565	112%	4,81%	12,12%
2013	1.640.805	1.580.140	3.220.945	96%	4,91%	10,67%
2014	1.537.183	1.387.183	2.924.366	90%	4,60%	9,37%
Total	33.430.575	14.805.616	48.236.191	70%*	5,26%*	5,26%*

(*) Mitjana

Taula 2. Evolució de la balança Import/Export per TST. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

L'anàlisi del volum de les mercaderies en TST ens permet constatar les principals tendències que es feien palès amb l'estudi de l'entrada i eixida de contenidors. En la comparació de les importacions totals de la sèrie front a les exportacions, més de 33 milions TST front els vora 15 milions TST de les segones, hem de constatar el dèficit del període. Ara bé, si anem al detall observem com la situació és millor del que sembla, això és, la majoria de les importacions, quasi un 45% del total, estan concentrades en tres anys, el 2006, 2007 i 2008. Durant aquests tres anys es van superar anualment els 4 milions TST. Tot just podem ampliar la dada amb el període de 2005 al 2011, anys en què es va superar anualment els 2 milions de TST d'importacions, i el que suposa un 72,49% en només set anys del total de dèneu anys estudiats.

Pel que fa a les exportacions constatem un creixement constant i sòlid, amb un volum de trànsit que supera anualment el milió de TST a partir del 2008 i fins novembre de 2014, última dada estudiada. I que del 2010 fins a 2014 concentra més de la meitat de les exportacions fetes en el total de la sèrie. Degut a les importacions el volum total de trànsit entre les dos operacions supera els cinc milions de TST els anys 2006, 2007 i 2008 i els últims sis anys superen els tres milions anuals, també previsiblement el 2014 quan es tanque amb les dades de desembre.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

Pel que fa a les dades de cobertura, amb què establim la relació de dèficit existent entre les exportacions i les importacions, el total del període obté una mitjana d'un 70%, el que s'explica per dos raons: els creixement ràpid i constant de les exportacions i els tres anys clau on es concentra el màxim de les importacions xineses. A principi de la sèrie, els anys 1996(161%), 1997(170%) i 1998(119%) València Port inicia la relació comercial exportant més que no important, la situació es reverteix a partir de 1999 i no torna a ser positiva per al megaport valencià amb l'excepció del 2012 quan aconseguix una cobertura del 112%.

Natura i ús	Importacions	Exportacions	Suma	Cobertura	%Importacions	%Exportacions
Resta de mercaderies*	10.724.201	514.626	11.238.827	5%	32,08%	3,48%
Ciment i clínquer	9.463.393	695	9.464.088	0%	28,31%	0,00%
Materials de construcció	2.224.088	4.240.251	6.464.339	191%	6,65%	28,64%
Altres minerals i residus metàl·lics	676.245	4.294.056	4.970.301	635%	2,02%	29,00%
Maquinària, ferramentes i repostos	3.479.280	214.571	3.693.851	6%	10,41%	1,45%
Productes siderúrgics	2.904.766	134.018	3.038.784	5%	8,69%	0,91%
Productes químics	1.325.009	1.680.229	3.005.238	127%	3,96%	11,35%
Paper i pasta	85.726	2.226.493	2.312.219	2597%	0,26%	15,04%
Altres productes alimentaris	468.186	303.847	772.033	65%	1,40%	2,05%
Vins, begudes, alcohols i derivats	54.110	644.268	698.378	1191%	0,16%	4,35%

*Veure Annex I i II.

Taula 3. Principals 10 mercaderies de la balança Import/Export per TST. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

Les 33.430.575 TST importades i les 14.805.616 TST exportades fan un volum total del període de 48.236.191 TST, com havíem vist adés a la Taula 2. El fet que només les deu primeres mercaderies intercanviades durant tota la sèrie sumen un total de 45.658.058 TST ens ha de fer reflexionar al respecte. Una quarta part del total de classificadors amb què són identificades les mercaderies intercanviades, o siga 10 tipus de mercaderies sobre 41 que hi ha en total, representen vora el 95% del volum total. És la constatació que els intercanvis de mercaderies entre València Port i els ports de la Xina no estan suficientment diversificats, i que depèn d'uns pocs sectors el trànsit del conglomerat valencià amb el país asiàtic.

Pel que fa a la cobertura, de les 10 tipologies en la meitat les exportacions són superiors a les importacions. Per una banda, **Materials de construcció, Altres minerals i residus metàl·lics, Productes químics i Paper i pasta**, d'una altra, **Vins, begudes, alcohols i derivats**. El primer grup pertany a sectors relacionats amb la construcció i la producció industrial mentre el segon pertany al sector de l'alimentació. Això ens permet definir les exportacions principalment amb indústries com la taulellera, del cartó i de la construcció ja que **Vins, begudes, alcohols i derivats**, del sector de l'alimentació, només pesa un 4,35% sobre el total. Comparteixen, doncs, les exportacions i les importacions les principals posicions en sectors de construcció i industrials.

4.2.1. Principals ports per exportació

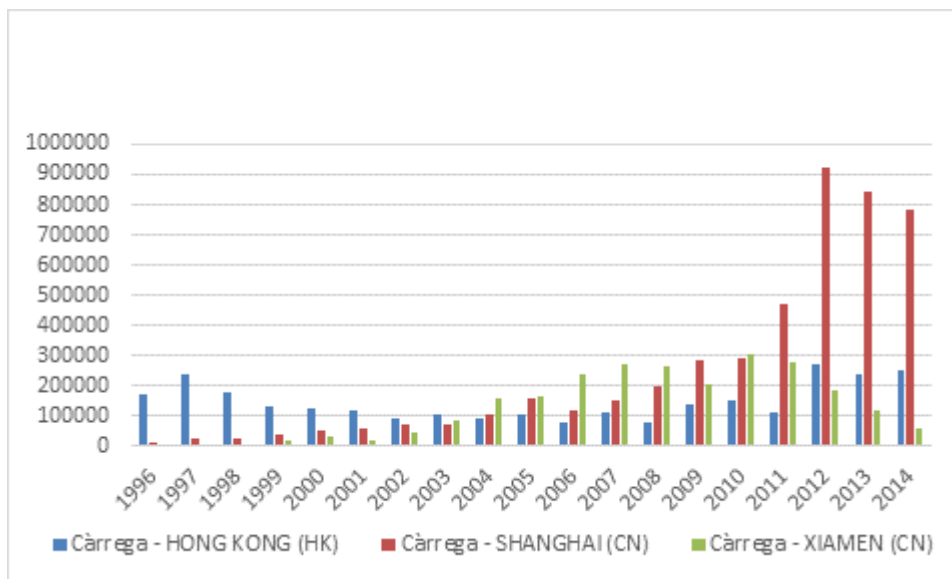


Figura 11. Volum d'exportacions per port en TST. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

En 1997 les exportacions a Hong Kong superen per primera vegada les 200.000 TST i no tornen a fer-ho fins el 2006, però, a través del port de Xiamen. En 2004 Xiamen trenca amb la tendència natural i esdevé la destinació preferent de les exportacions de València Port amb 155.584 TST. L'any 2012 és el millor de tota la sèrie en exportacions, amb un total de 924.447 TST enviades a Shanghai, i en 2013 es queda a prop de repetir el resultat amb 841.079 TST.

4.2.2. Principals ports per importació

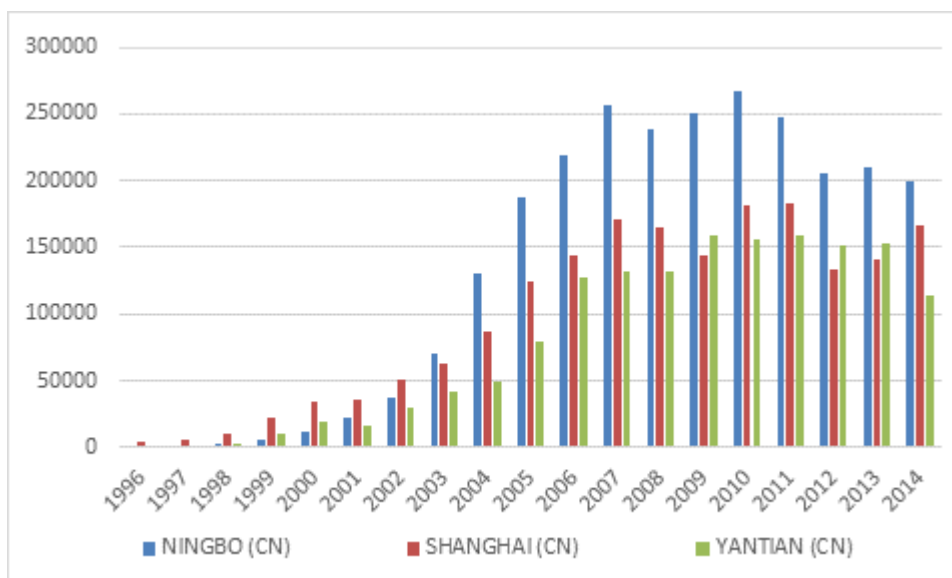


Figura 12. Volum d'importacions per port en TST(1). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

A l'inici de les relacions el 1996 i fins 2003 la balança Import/Export amb el principal port xinès, Hong kong, és clarament en favor de l'exportació, però es tornen deficitàries fins el 2011, any en

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

què Shanghai, amb 470.303 TST d'exportació i 400.590 TST d'importació, ja és el principal port de relacions comercials de la Xina. Tres són els principals ports que han liderat la importació de mercaderies des de la Xina. En conjunt han importat 7.709.701 TST. Per un costat hi ha Ningbo, que amb un acumulat total de la sèrie de més de dos milions i mig TST ha estat el principal importador. Ningbo té una contribució discreta del 1996 fins el 2003, però just aquest any supera per primera vegada el port de Shanghai que fins aleshores liderava les xifres.

Fins 2004 cap port d'importació no supera les 200.000 TST, només Chiwan eixe any, mentre que al 2005 són cinc ports els que superen les 200.000 TST en importacions, són de major a menor volum: Nantong, Ningbo, Chiwan, Shanghai i Qingdao. Només Nantong supera els 300.000 TST al 2005. Així Shanghai, ha mantingut una posició predominant i ha contribuït durant tota la sèrie amb més d'un 1.800.000 TST. En tercer lloc, hi ha el port de Yantian, que a diferència dels dos anteriors, situats al nord, es presenta com una porta d'intercanvi de mercaderies al sud de la Xina. Yantian amb més de milió i mig de TST com a volum total de la sèrie ha mantingut una posició destacada sobretot a partir del 2006, quan va superar el milió de TST i nivell en el que s'ha estabilitzat.

En 2007 fins a onze ports xinesos superen les 200.000 TST importades a València Port. De major a menor volum: Rizhao, Nantong, Zhoushan, Shanghai, Jiangyin, Ningbo, Qingdao, Chiwan, Xiamen, Lianyungang i Zhangjiagang, d'entre els quals cinc superen les 400.000 TST i només dos ports, Nantong i Rizhao, les 600.000 TST. Entre les dades aconseguïdes de l'APV, trobem dos ports que han seguit de prop aquests i que per als anys pròxims podrien créixer depenent de la configuració d'infraestructures i logística que s'establisca (ENTREVISTA FRANCO, 2014), serien Chiwan i Qingdao, el primer amb un acumulat de més d'un milió de TST i el segon havent superat les sis-centes mil TST.

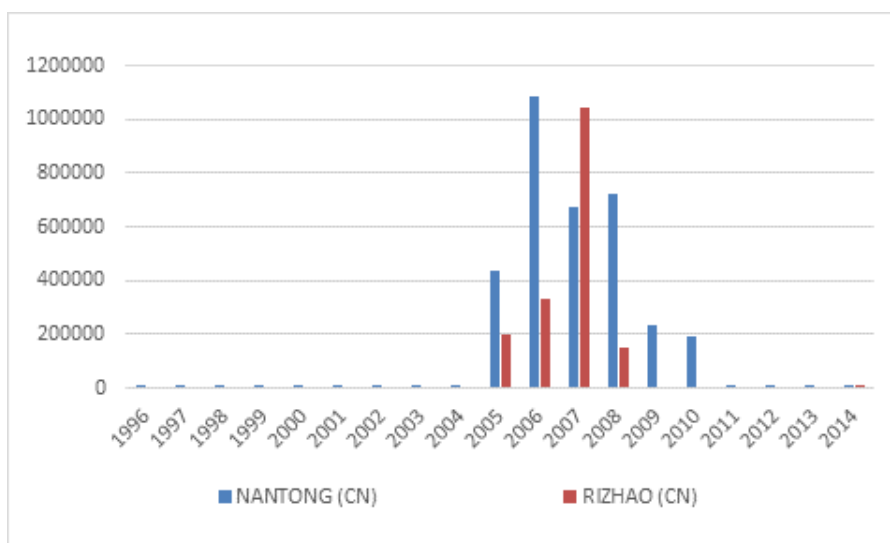


Figura 13. Volum d'importacions per port en TST(2). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

A l'anàlisi dels principals ports d'importació xinesos no podem passar sense fer esment de dos casos concrets. D'una banda, Nantong que d'un total de 3.374.702 TST importades en el conjunt de la sèrie 3.360.642 TST corresponen només a sis anys. El que vol dir que el 99,58% del total de la sèrie pertany al període que va des de 2005 al 2010, ambdós anys inclosos. L'any 2006 es produeix la major concentració en importacions a un sol port de tota la sèrie. Nantong amb 1.090.084 TST. Per tant hem volgut considerar el seu cas a banda perquè responia a la bombolla dels anys previs i posteriors de la crisi. Per posar un exemple, el 2006 va aconseguir les seues millors xifres amb 1.090.084 de TST, vora un terç del total en un sol any.

Pel que fa a Rizhao, un altre cas similar com el de Nantong, les seues operacions d'importació es concentren fonamentalment en quatre anys: 2005, 2006, 2007 i 2008. El 2007 Rizhao lidera les importacions amb 1.046.460 TST. Amb els anys previs i posteriors de la crisi fa grans contribucions i ni abans ni després d'aquestes dates té cap rellevància com a port en les importacions. El total de la sèrie de les seues importacions és de 1.738.839 TST, amb un màxim anual de 1.046.460 TST el 2007, més del 60% del total.

4.2.3. Principals mercaderies exportades

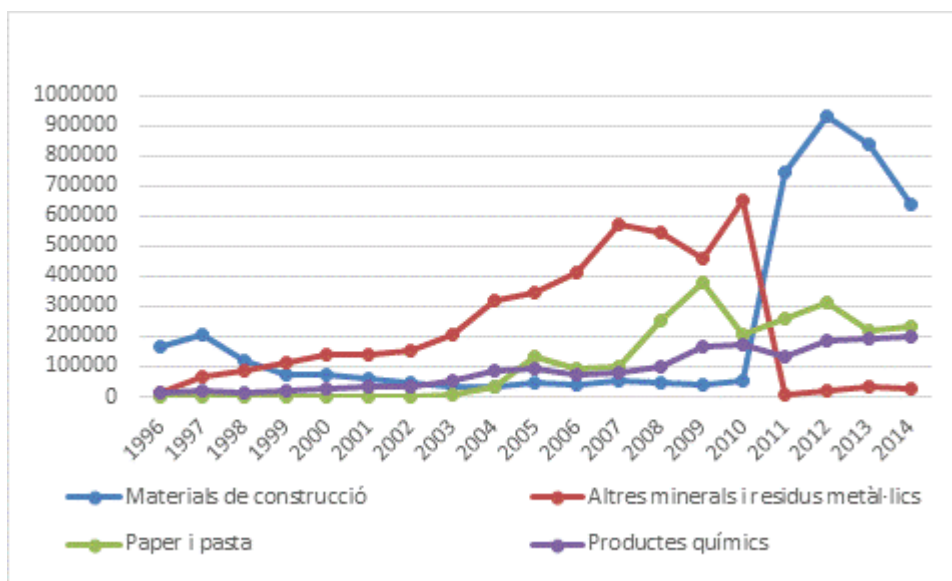


Figura 14. Principals mercaderies exportades en TST(1). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

Les principals exportacions amb origen a València Port i destinació al ports de la Xina han estat les quatre que tractarem a continuació. Entre les quatre sumen un total de 12.441.029 TST, el que suposa el 84% de totes les mercaderies exportades durant el període estudiat. **Altres minerals i residus metàl·lics** fa un total de 4.294.056 TST, amb una evolució de creixement continuat fins el 2010 en què supera les 600.000 TST. A partir de 2011, però, s'enfonsa per sota de les 100.000 TST. Això es deu a que part de les mercaderies anotades sota aquesta natura i ús passen a partir

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

d'aleshores a formar part d'una altra categoria, la de **Materials de construcció**. Aquesta segona categoria, amb un volum del total de la sèrie de 4.240.251 TST, registra l'evolució contrària a l'anterior. Amb un 1996 i 1997 quan es mou entorn de les 200.000 TST per després caure a mínims fins el 2010. A partir de 2011, i com a conseqüència de l'assignació de la nova càrrega, supera les 600.000 TST amb un màxim, el 2012, per damunt de les 900.000 TST. Parlem de taulell (ENTREVISTA JOVANÍ, 2015), matons, diferents tipus de pedra treballada i en menor mesura lavabos i vidre.

El **Paper i la pasta**, amb un volum de 2.226.493 TST constitueix també una de les principals exportacions. Supera les 100.000 TST el 2005 i novament creix fins vora les 400.000 TST el 2009. Posteriorment, i fins a la data actual, ha decrescut sensiblement malgrat que sempre mantenint-se per damunt de les 200.000 TST. Fonamentalment parlem de materials que, una vegada a la Xina, són reciclats per fer caixes (ENTREVISTA TENA, 2014), embalatges i envasos de producte.

En relació amb **Altres minerals i residus metàl·lics** i **Materials de construcció** hi ha la quarta de les classificades per natura i ús, els **Productes químics**. En aquest cas, i sempre d'acord amb l'opinió dels professionals del sector, sobretot es compon d'elements de vidre, esmalts i colorants per al sector industrial. El seu volum total va ser de 1.680.229 TST en el període estudiat i la seua evolució ha estat més bé discreta amb una tendència positiva a llarg termini que supera les 200.000 TST anuals a partir del 2013.

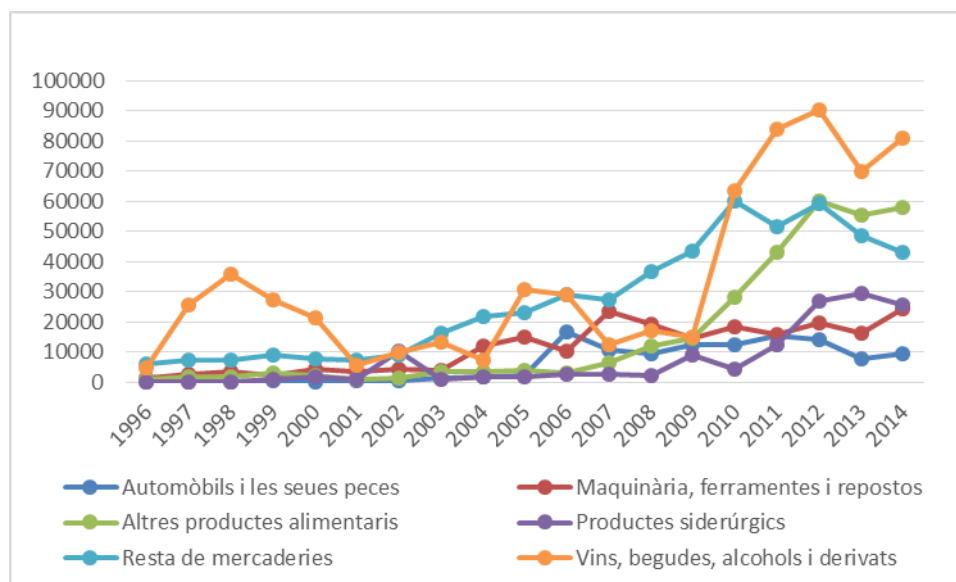


Figura 15. Principals mercaderies exportades en TST(2). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

Vins, begudes, alcohols i derivats són una mercaderia que ha estat exportada amb un volum total de 644.268 TST a la Xina. En aquest cas va iniciar la sèrie en clar ascens fins el 1998 quan va superar les 30.000 TST per després caure per sota de les 10.000 TST el 2001. Del 2004 al 2007

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

va recuperar els volums previs però novament va caure i no va ser fins a partir del 2009 que va augmentar poderosament fins les 90.000 TST de 2012. L'any 2013 va baixar fins les 70.000 TST però tot just pel novembre de 2014 ja superava les 80.000 TST de nou. Clarament per sota de les anteriors quatre mercaderies estudiades, el seu potencial de creixement és bastant alt. En volum el segueix la partida etiquetada com **Resta de mercaderies**, amb un total de 514.626 TST. No és representatiu ja que és una mena de calaix de sastre, com comentem també a les importacions, però el seu creixement consolidat fins el 2010 quan assoleix les 60.000 TST ajuden a entendre l'estratègia de València Port per la incorporació de noves mercaderies.

Altres productes alimentaris acumula les 303.847 TST, és una mercaderia en clara tendència de creixement. No és fins 2009 quan supera per primera vegada les 10.000 TST i des d'aleshores ha crescut consistentment fins arribar el 2012 a les 60.000 TST, volum anual on actualment es manté. La diversitat d'aliments és molt gran com constata el fet de trobar-hi des de la farina, el midó o la crema de llet fins a crustacis o despulles de carn bovina i ovina. **Maquinària, ferramentes i respostos** ha evolucionat positivament en tota la sèrie, amb una tendència a l'increment amb el pas dels anys. El volum acumulat és de 214.571 TST amb un màxim històric anual el 2007 amb més de 20.000 TST, quantitat que amb les dades de novembre de 2014 fa preveure que aquest any s'acoste molt a repetir-les.

Els **Productes siderúrgics**, com despulles de diferents metalls, han acumulat un total exportat de 134.018 TST en el període global. Va arribar a les 10.000 TST el 2002, però la resta de la sèrie fins 2009 és bastant inferior. Els últims cinc anys ha observat una tendència positiva de creixement cap a les 30.000 TST anuals de l'actualitat. Pel que fa a **Automòbils i les seues peces** assoleix un volum total de 115.932 TST. Malgrat haver superat les 10.000 TST el 2005, després ha observat una trajectòria d'evolució plana.

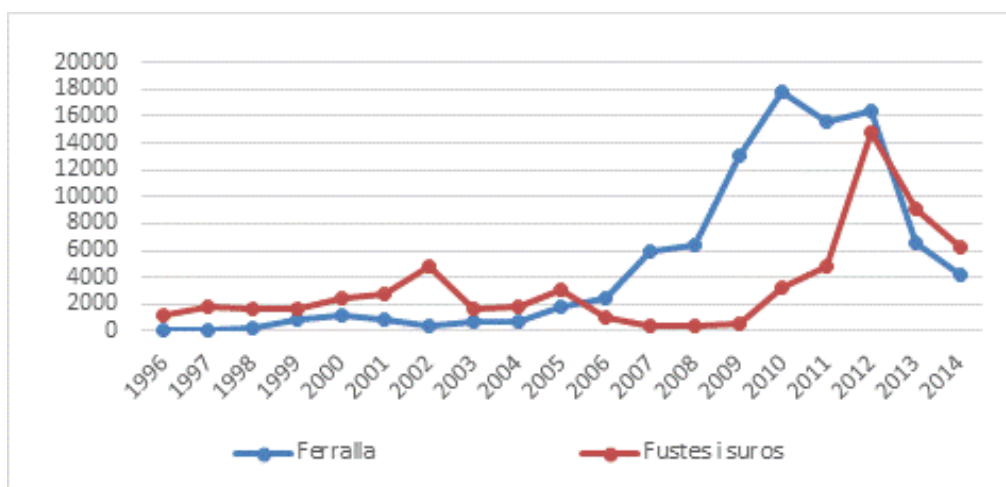


Figura 16. Principals mercaderies exportades en TST(3). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

La **Ferralla**, o deixalles de ferro, és una mercaderia d'exportació destinada als mercats industrials xinesos per fondre-la i així convertir els sobrants de ferro i vehicles per al desballestament. El seu volum total durant els dèneu anys estudiat és de 95.196 TST i la seua evolució permet d'identificar-la com a exportació posterior a la crisi. És només a partir del 2006 que supera les 2.000 TST i ascendeix fins les 18.000 TST de 2011. Posteriorment, a partir del 2012, cau fins al volum actual, entorn de les 4.000 TST anuals.

Una altra de les mercaderies clarament rellançades després de la crisi ha esta la de **Fustes i suros**, amb una evolució que si bé el 2002 superava les 4.000 TST no va ser fins 2010 que va començar a pujar fins superar les 14.000 TST de 2012. Posteriorment, i a l'aigual que l'anterior mercaderia, ha vist reduïdes les seues exportacions i arriba a 2014 entorn de les 6.000 TST anuals.

4.2.4. Principals mercaderies importades

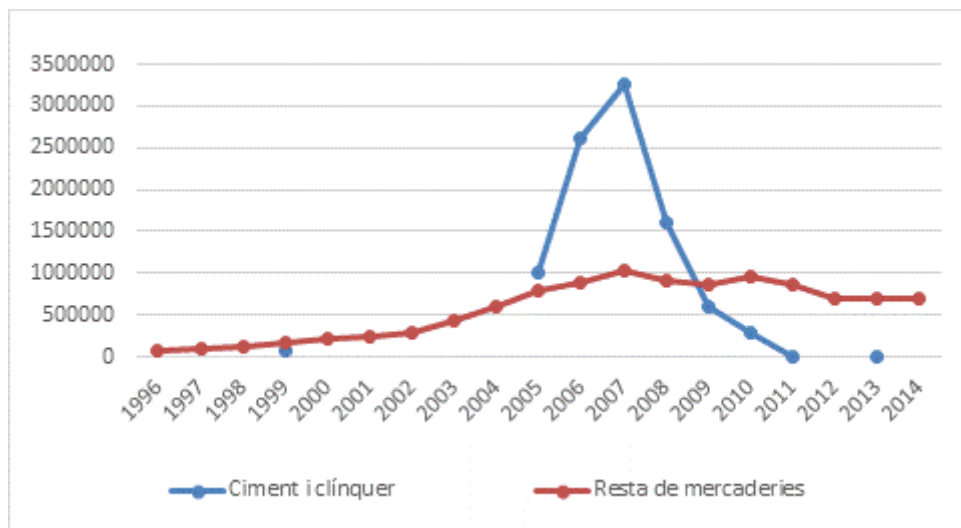


Figura 17. Principals mercaderies importades en TST(1). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

Les dos principals mercaderies més importades en TST en l'acumulat per a tota la sèrie estudiada són **Ciment i clínquer**, per una banda, i **Resta de mercaderies**, per una altra. L'explicació sobre el seu pes el fem de manera aïllada degut a les seues particularitats. En primer lloc, el **Ciment i clínquer** es correspon amb un període de només set anys sobre el total, abans de 2006 és inexistent i a partir de 2011 només hi ha constància de puntuals importacions. El volum total és de 9.464.088 TST en la sèrie completa. Aquesta mercaderia esta evidentment associada al sector de la bombolla immobiliària que va esclatar a l'Estat espanyol tot i coincidint amb l'inici de la crisi occidental de 2008. D'acord amb els codi arancelaris inclosos sota aquesta mercaderia es correspon majoritàriament amb ciments hidraulics a granell o envasats. Generalment una mena de pols a la que se li afegeix aigua per fer una pasta que és utilitzada a l'obra com a unió entre matons per generar estructures diverses. A partir de 2005 comença la seua importació a través de València Port per arribar a la seua màxima importació el 2007 quan supera els tres milions de TST.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

Pel que fa a la veu que recull **Resta de mercaderies** cal explicar que és una mena de calaix de sastre on s'hi troben elements de diferent natura. Per capítol aranzelari, les principals importacions d'aquesta partida es corresponen amb mobles, calçat, matèries plàstiques, joguets o complements de vestir. Són parts o complements d'altres elements o bé material no classificat. Respecte de la seua evolució, hi ha una consistència notable a mesura que avança la sèrie. Als inicis del 1996 manté un creixement bastant pla que arriba fins el 2002, a partir de 2003 supera per primera vegada les 500.000 TST i el 2007 arriba fins al milió de TST, fins el 2010 planeja a prop del milió de TST per després, i fins novembre de 2014, perdre volada acostant-se de nou als nivells de 2004. Aquesta mercaderia, genèrica en la seua composició, és la que lidera el total de les importacions per natura i ús mesurades en TST amb un total en la sèrie de 11.238.827 TST.

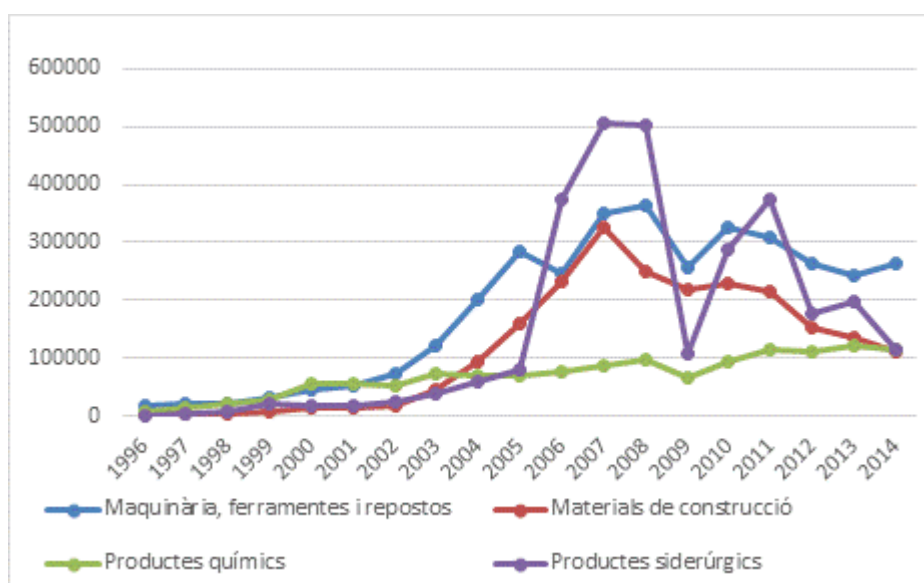


Figura 18. Principals mercaderies importades en TST(2). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

Quatre són les mercaderies llur volum total d'importacions en la sèrie és superior al milió de TST i inferior als cinc milions. D'entre elles, la que més importacions ha acumulat ha estat la identificada com **Maquinària, ferramentes i repostos**, que es correspon amb material electrònic des d'aspiradores fins a màquines de tallar taulell o material mèdic fonamentalment industrial o complements dels mateixos. L'única que supera els tres milions de TST, exactament 3.479.280 TST. Al mateix temps, i d'acord amb la seua evolució, és la que ha tingut un creixement més mantingut en el temps ja que a partir de 2004, any en que supera les 200.000 TST, és l'única que no ha tornat a perdre-les fins l'actualitat i caldria tindre en compte que només amb les dades de 2014 fins novembre supera les aconseguides a tot el 2013.

El **Productes siderúrgics** també ha estat una mercaderia força intercanviada, amb un acumulat en tota la sèrie de 2.904.766 TST importades, i amb una evolució que s'enlaira a partir del 2005 per arribar els següents anys fins als màxims per damunt de les 500.000 TST en 2007 i 2008.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

S'enfonsa per causa de la crisi fins a les vora 100.000 TST del 2009 i rebota el 2010 per assolir pràcticament les 400.000 TST i tornar a caure a un punt proper de nou a les 100.000 TST, on convergeix el 2014 junt amb **Maquinària, ferramentes i repostos** que comentàvem adés i la quarta mercaderia que comentarem en últim lloc, **Productes químics**. Els **Productes siderúrgics** són materials com l'acer, el ferro, el fil d'aram, les canonades o els perfils metàl·lics. Elements molt lligats a la construcció i la producció industrial, dos sectors tocats per la crisi de ple.

El tercer lloc hi ha els **Materials de construcció**, com la fibra de vidre, els matons o els prefabricats, tot propi d'un sector que també a partir del 2008 es descompon i que mostra una evolució radical passant del no-res fins el 2003 a una punta de més de 300.000 TST de 2007 per tornar a caure fins coincidir en volum, com dèiem abans, amb els **Productes siderúrgics**, i els **Productes químics** el 2014.

Així ,aquests **Productes químics** que ja havíem introduït breument són elements com els olis essencials, els amoníacs, articles per a focs artificials, esmalts, radioactius i de la indústries químiques com per exemple la del taulell. La seua evolució en la sèrie, amb un total de la sèrie de 1.325.009 TST, ha estat la més constant, de pujada discreta i continuada fins a superar les 100.000 TST amb les dades de novembre de 2014, on malgrat haver-se trobat en xifres similars a **Productes siderúrgics** i **Materials de construcció**, cal assenyalar que aquests segueixen una tendència a la baixa i els **Productes químics** tot fa preveure que haurien de continuar la seua evolució a l'alça, com fins ara.

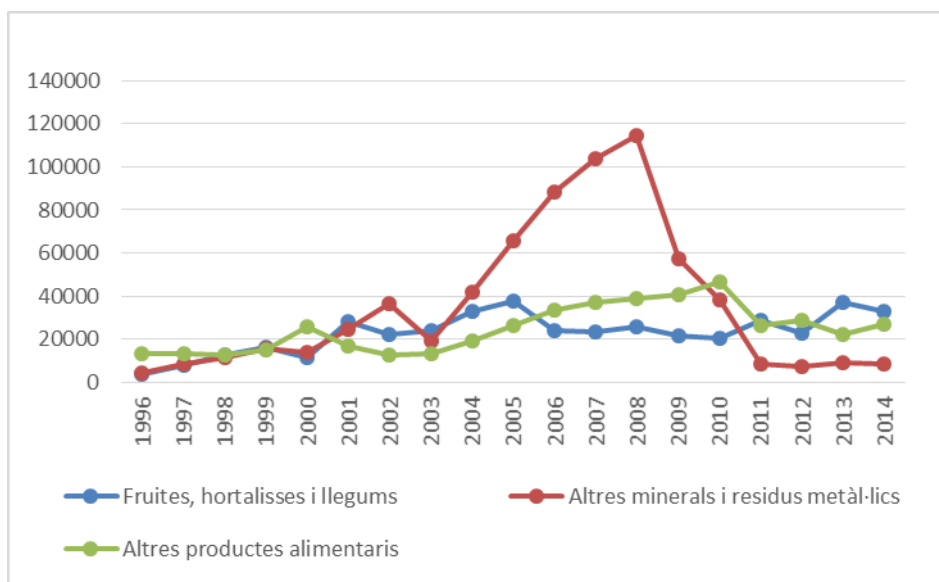


Figura 19. Principals mercaderies importades en TST(3). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

Els **Altres minerals i residus metàl·lics**, per la seua banda, comptabilitzen una suma del període corresponent a 676.245 TST. Amiant, arenes, cendres o deixalles de cinc, coure, estany, níquel i plom són alguns dels elements inclosos sota aquesta etiqueta. L'evolució de la sèrie ens indica

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

que a l'igual que la resta de materials en relació directa amb la construcció va ser a partir del 2003 que va començar a pujar la seua importació des de les 20.000 TST fins a les vora 120.000 TST del 2008, any en què va començar a caure igual de ràpidament que havia pujat fins les vora 10.000 TST en què es mou en l'actualitat.

Les altres dos mercaderies que superen les 400.000 TST són d'un sector similar. Ambdues amb una evolució de creixement quasi en pla al llarg de la sèrie, i que han assolit una franja de moviment estable des de l'any 2000 entre les 20.000 TST i 40.000 TST per any. D'una banda tenim les 468.186 TST de tot el període analitzat d'**Altres productes alimentaris** on s'engloba des de la farina, el midó o la crema de llet fins a crustacis o carn bovina i ovina. D'una altra, **Fruites, hortalisses i llegums**. En aquest segon grup el volum de la sèrie completa arriba a les 432.202 TST i sota aquesta etiqueta identifiquem els mateixos diversos elements de les famílies que li donen nom bé siga al vapor, en aigua, refrigerades o congelades.

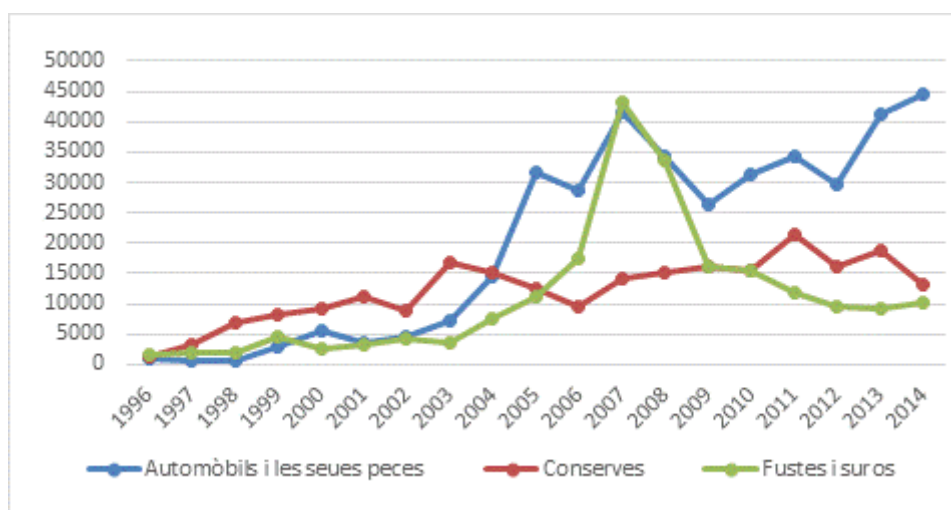


Figura 20. Principals mercaderies importades en TST(4). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

Automòbils i les seues peces és una de les mercaderies que la sèrie estudiada recomana marcar per fer el seguiment els pròxims anys, degut a la seua positiva i cada vegada major potencialitat. El volum total de la sèrie és de 384.466 TST i l'any 2000 va assolir les 5.000 TST per primera vegada, quantitat que va superar amb escreix amb una tendència clarament alcista que la va portar a superar les 30.000 TST a partir de 2005. Amb una menuda reducció al 2006, el 2007 va aconseguir superar les 40.000 TST. Posteriorment va ser afectada per la crisi amb la reducció de les importacions fins el 2009, any a partir del qual va iniciar una nova tendència per damunt de 30.000 TST per aconseguir, amb les dades de novembre de 2014, la seua màxima històrica.

Amb 234.021 TST acumulades en la sèrie hi ha les **Conserves**, una mercaderia que malgrat no haver-se enlairat en cap moment ha seguit una tendència de creixement que la du de superar les 10.000 TST el 2001, i fluctuar entorn de les 15.000 TST fins el 2007, per acabar la sèrie amb

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

pujades el 2011 i 2012 i actualment sostindre's en el volum anual de 2007. Aquesta mercaderia comprèn des d'hortalisses trossejades o mol·luscs envasats fins purés, pastes i peix preparat.

Pel que fa a **Fustes i suros**, on trobem qualsevol tipus de fusta tractada bé en taulons, prestatges o parquet, el volum total de la sèrie és de 209.268 TST i la seua evolució està marcada pel creixement de materials per a la construcció dels anys previs a la crisi. En 2007 va tindre la seua major importació, superant les 40.000 TST. Des de 2009, i fins a l'actualitat, ha recuperat els nivells de 2005 entorn de les 10.000 TST.

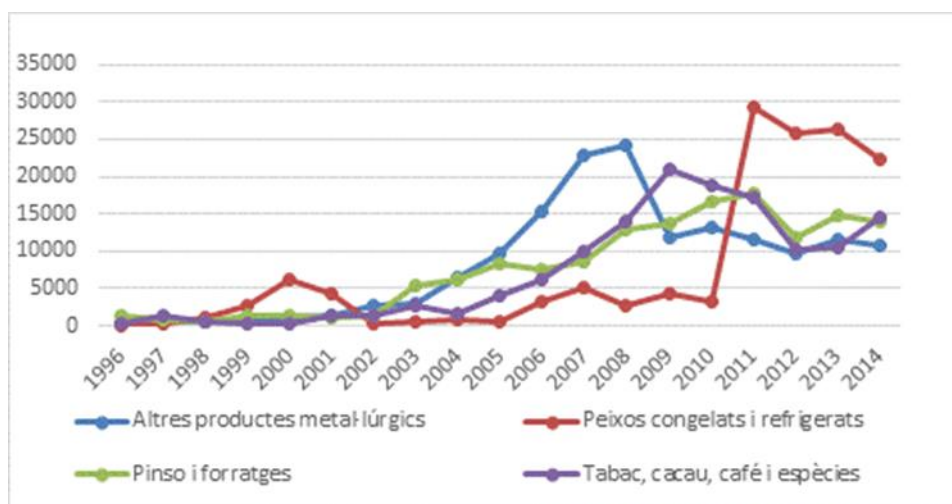


Figura 21. Principals mercaderies importades en TST(5). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

Altres productes metal·lúrgics, tot i formar part de la demanda industrial que hem pogut constatar, no ha observat increments significatius de volum, modestos durant els dos anys previs a la crisi, i després s'ha mantingut en les importacions de 2005 pràcticament des de 2009 i fins a l'actualitat, superant les 10.000 TST anuals. El volum total de la mercaderia en tots els anys estudiats és de 158.138 TST i els materials que hi trobem associats són tubs, plaques o molls en diferents metalls i restes dels mateixos.

Una de les mercaderies que no s'ha vist afectada per la crisi, prèvia ni posteriorment, ha estat la de **Pinso i forratges**, que amb un total de 145.971 TST continua des dels inicis amb una projecció alcista que la fa passar de les 5.000 TST al 2003, fins a les més de 10.000 TST al 2008 i les vora 15.000 TST de l'actualitat. Deixalles vegetals, pols, pellets, palla, llavors de gira-sol o nap són alguns de les mercaderies incloses sota aquesta classificació.

Una altra mercaderia que sembla guanyar posicions és la de **Peixos congelats i refrigerats**, que inclou peix congelat, refrigerat o tallat i crustacis vius o frescos. Aquesta mercaderia, amb un volum total de vora 140.000 TST, va superar el 2000 les 5.000 TST per a després tornar a tindre un pes mínim en les importacions. Això va ser fins que a partir de 2007 recupera de nou les 5.000 TST i de 2010 a 2011 fa un salt d'aquesta quantitat fins les vora 30.000 TST. Alguns professionals

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

del sector consideren que la causa d'aquest creixement espectacular ha estat l'increment de les captures de la Xina i la pràctica del dumping de preus (SANMARTIN, 2010), venent per sota del preu de cost. Fins a l'actualitat ha anat planejant en descens lent per arribar a novembre de 2014 per damunt de les 20.000 TST (FAO, 2011).

Finalment hi ha una mercaderia que va créixer tot just després de la crisi del 2008, per damunt de les 20.000 TST, amb una caiguda lleugera fins el 2012 a les 10.000 TST per tornar a recuperar els dos últims anys amb una pujada fins el novembre de 2014 a les 15.000 TST. El volum total de la sèrie de **Tabac, cacau, cafè i espècies** en el període complet és de 136.535 TST.

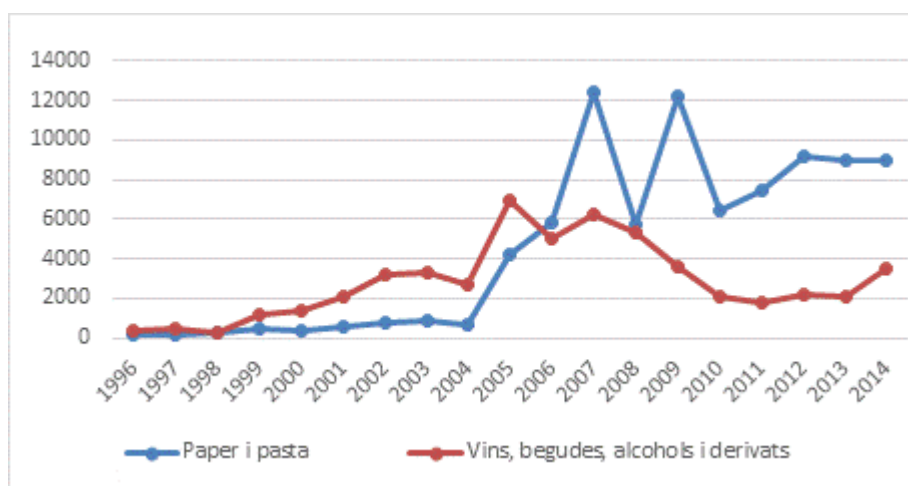


Figura 22. Principals mercaderies importades en TST(6). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'APV.

El **Paper i la pasta** representen un total de 85.726 TSTa per al total de la sèrie, amb una evolució quasi insignificant fins el 2004. A partir d'aquest any creix exponencialment fins superar les 12.000 TST el 2007 i el 2009. Malgrat la caiguda de 2008, els últims anys s'ha estabilitzat per damunt de les 8.000 TST. Es compon de pasta química, mecànica i semiquímica de fusta amb rebuigs de paper i cartó kraft.

Pel que fa a **Vins, begudes, alcohols i derivats**, es tracta d'una mercaderia composta pels elements reconeixibles del sector alimentació i que suma un total de 54.110 TST. Fins el 2007 va experimentar una tendència de creixement, amb el màxim per sota de les 8.000 TST però frenada per la crisi va iniciar un descens fins el 2010 on arriba a les 2.000 TST, es manté plana fins el 2013 i les últimes dades fins el novembre de 2014 s'acosta a les 4.000 TST.

5. CONCLUSIONS

A la present memòria hem analitzat abastament els principals intercanvis de mercaderies entre València Port i els principals ports de la Xina durant el període delimitat entre gener de 1996 i novembre de 2014. Hem recorregut un llarg camí amb l'objectiu de respondre a les hipòtesis de treball amb què començàvem la recerca de les fonts d'informació. Amb tot aquest procés hem definit València Port com un conglomerat dels ports de Sagunt i Gandia al voltant del de València ciutat. I hem evidenciat els principals ports de la Xina pel que respecta al nostre objecte d'estudi. En aquest cas, ports com els de Shanghai, Hong Kong, Ningbo, Chiwan, Xiamen o Yantian que ocupen una posició activa com a agents del transport marítim internacional amb la Regió Mediterrània i l'Occident en general.

En les primeres fases de construcció del marc teòric hem teixit una xarxa de relacions entre conceptes que ens ha permès contextualitzar la nostra tasca investigadora. Amb l'aplicació d'una metodologia hipotètic-deductiva (QUIVY, 2005), hem avançat cap a la presentació de València Port en relació amb el seu hinterland, que abasta pràcticament tota la vessant Est i central de la Península Ibèrica (PRYTHERCH, 2009). Un megaport, el de València, en continu creixement i que s'adapta per donar servei d'acord amb les necessitats que el transport marítim actual va desenvolupant amb la ràpida assimilació de les noves tecnologies, l'ampliació de les infraestructures (ENTREVISTA CAPARRÓS, 2015), junt amb la direcció logística i estratègica més avantguardista. Seguint PIQUERAS (2003), València ha crescut durant molts anys a un ritme només comparable al dels ports de la Xina.

Uns 10.000 km més enllà, a l'altra banda del món, hi ha el drac asiàtic, la Xina. Un imperi antic i poderós que ha evolucionat del comunisme de Mao cap a un model cada vegada més obert al comerç internacional com marca el 12è Pla Quinquennal aprovat el 2011 (BBVA, 2011). Mentre València ha crescut a un ritme de port xinès, la Xina creixia ràpidament a un ritme encara major (VIRUELA, 2004). Aquest país a més és el principal origen i destinació de la càrrega de contenidors d'arreu del món, amb ports com Shanghai o Hong Kong, i amb megaports que van creant als deltes dels principals rius al nord i al sud. L'Àsia oriental s'ha convertit en el protagonista del canvi global, i la retroalimentació del sistema de contenerització, cap a on es dirigeix, ja passa per mans asiàtiques (GUERRERO, 2014).

Tornant a l'objecte de la nostra recerca, els principals intercanvis de mercaderies, hem desenvolupat una doble anàlisi per esbrinar quina ha estat la situació fins ara, quins són els indicadors entorn als quals gira la resta i cap a on apunten les tendències. Ens plantejàvem, així mateix, una pregunta en forma d'hipòtesi per entendre l'evolució. La crisi de 2008, s'ha fet notar? I sí, no només s'ha fet notar sinó que ha esdevingut un factor determinant. Amb els resultats de

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

les anàlisis dutes a terme, mesurades en contenidors o en TST, queda palès com hi ha un abans i un després de la crisi de 2008 pel que fa a les relacions de València Port amb la Xina.

Fins 2008 les xifres dibuixen una carrera de fons que comença des dels primers anys de la sèrie estudiada. A partir de 1996 les importacions de contenidors i de TST marquen una tendència de clar predomini del costat xinés. I com més ens acostem als anys de la crisi més evident es fa. Parlem per exemple de tasses de cobertura en trànsit de contenidors que des de 1999 i fins el 2008 no superen cap any el 50%. Això vol dir que el volum de contenidors importants sempre era superior al de contenidors exportats. En el cas de l'evolució de les mercaderies per TST la tendència es complementària, i des de 2002 fins el 2008 l'indicador de cobertura en cap cas supera tampoc el 50%. Per tant, el dèficit mesurat en contenidors i en TST és evident previ a 2008. Una prova d'açò està en l'estudi del trànsit del contenidors buits, on la pràctica totalitat es mou des de València perquè no hi ha suficient càrrega per emplenar-los com a resposta als volums generats en sentit contrari.

Les xifres mostren, però, que la balança d'importacions i exportacions en contenidors registren per primera vegada una cobertura superior al 50% el 2009, exactament una cobertura del 57%. Observant l'evolució a partir de la data i fins a l'actualitat, amb les dades de novembre de 2014, mai s'ha tornat a donar una cobertura per sota del 60%. Pel que fa a l'anàlisi que hem aplicat a la balança d'importacions i exportacions per TST tenim que si l'any 2009 s'aconsegueix una cobertura del 50% en cap cas tampoc es tornarà a baixar d'aquesta xifra. De fet, si els dos últims anys de 2013 i 2014 s'ha superat la cobertura del 90%, l'any que millor cobertura trobem per TST és l'any 2012, quan València Port arriba a 112%, el que vol dir que les exportacions van superar a les importacions.

Aleshores, per contestar la hipòtesi amb propietat caldrà separar l'argumentació en dos vessants. Per una banda, és obvi que el volum d'importacions ha superat al d'exportacions en el conjunt de la sèrie tant en trànsit de contenidors com mesurat en TST. Ara bé, hi ha un important matís, i és que la tendència de creixement de les exportacions des de l'inici del període augmenta de manera continuada i consistent fins arribar a un volum considerable a partir de la crisi de 2008. El període de recessió al hinterland de València no només ha fet que es reduïska el dèficit sinó que ha impulsat a les exportacions, ja que previsiblement la venda de mercaderies que la enfonsada demanda interna del hinterland no ha pogut assumir han de dirigir-se a altres mercats, com per exemple l'asiàtic.

Les 33.430.575 TST importades i les 14.805.616 TST exportades fan un volum total del període de dèneu anys de 48.236.191 TST. El fet que només les deu primeres mercaderies intercanviades durant tota la sèrie sumen un total de 45.658.058 TST, el 95% del volum total, fa pensar que els intercanvis de mercaderies entre València Port i els ports de la Xina no estan suficientment

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

diversificats, i que depèn d'uns pocs sectors el trànsit del conglomerat valencià amb el país asiàtic. O en paraules de PIQUERAS (2003), una caiguda de les exportacions de rajoles tindria greus repercussions en el trànsit portuari de València.

En el mateix sentit, la construcció de València Port com un conglomerat cada vegada més ben posicionat va prenent forma si atenem no només a la possibilitat de revertir el dèficit de trànsit. L'APV treballa des de fa anys en la creació d'una megaport constituït pels tres ports que citàvem a l'inici d'aquesta conclusió: Gandia, Sagunt i València. I dins d'aquest projecte la relació entre València i Sagunt és tractada amb prioritat per unir-los i especialitzar-los. El de València quedaria reservat quasi exclusivament per al trànsit de mercaderies en contenidors, automòbils i passatgers, tant en línies regulars com en creuers. El port de Sagunt afegiria a la seua especialitat siderúrgica, 63% del seu trànsit en 2003, i abonaments, 13% a la mateixa data, les de terminal fruitera i energètica. Tot això comporta, d'acord amb PIQUERAS (2003), l'ampliació física de tots dos ports. El 2002 va començar l'ampliació del port de Sagunt amb la construcció de 688 metres de dic d'abric exterior i 2.521 metres de contradic que suposen multiplicar per tres la capacitat del mateix. També el 2002 es va fer públic el Pla Estratègic 2002-2015 en què l'APV proposava bé seguir ampliant el port de Sagunt pel sud, bé el de València pel nord, a fi de guanyar encara més terreny al mar.

6. BIBLIOGRAFIA COMENTADA

- AUTORITAT PORTUÀRIA DE VALÈNCIA. [2014]. *Valenciaport. Dades estadístiques de València Port*. (En línia) <<http://www.valenciaport.com/es-ES/AreaProfesional/Consultas/TraficoMercancias/Paginas/Traficomercancias.aspx>>. (26/12/2014).

Les estadístiques del trànsit d'origen-destinació o Foreland de l'Autoritat Portuària de València engloben la informació mesurada en tones i contenidors que s'obté a partir de la introducció o de la recepció electrònica dels manifestos de tots els vaixells que han atracat als ports de València, Sagunt i Gandia.

- BBVA. [2011]. *Economic Watch China*. (En línia). <https://www.bbvarsearch.com/KETD/fbin/mult/111014_ChinaWatch_ofdi_tcm348-273161.pdf?ts=7112011> (05/01/2015)
- BERGANTINO, A.S.; MUSSOB, E.; PORCELLI, F.(2013). "Port management performance and contextual variables: Which relationship? Methodological and empirical issues". *Research in Transportation Business & Management*. (Vol. 8, núm. 8, pàgs.39–49). Amsterdam: Elsevier Ltd.

En aquest treball s'estudia el marc productiu associat amb una barreja de DEA (Data Envelopment Analysis) i SFA (Stochastic Frontier Analysis) per avaluar l'eficiència relativa de la gestió de ports entre els països.

- BLASCO, V. (2007). *La vuelta al mundo de un novelista*. 3 vols. Madrid. Alianza Editorial. (Biblioteca Blasco Ibañez).

Un llibre a cavall entre la biografia, la novel•la històrica i la guia de viatges. Les narracions d'aquest valencià universal han servit per determinar a partir de la lectura del seu segon volum un marc psicològic amb què acostar-se a la realitat social i econòmica de la Xina del segle XX.

- BOE. [2013]. *Acuerdo sobre Transporte Marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno de la República popular de China, por otra*. (En línia). <<http://www.judicatura.com/Legislacion/3933.pdf>>. (05/01/2015)
- CLARCK, X.; DOLLAR, D.; MICCO, A. (2004). "Port efficiency, maritime transport costs, and bilateral trade". *Journal of Development Economics* (Vol. 75, núm. 2, pàgs. 417– 450). Amsterdam: Elsevier Ltd.

Document que posa de relleu la importància dels costos de transport i la infraestructura per explicar el comerç, l'accés als mercats i l'augment de la renda per càpita.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

- DONG-JIN, K. (2012). “A Comparison of Efficiency with Productivity Criteria for European Container Ports”. *The Asian Journal of Shipping and Logistics* (Vol. 28, núm. 2, pàgs. 183–202). Amsterdam: The Korean Association of Shipping and Logistics, Inci Elsevier Ltd.

Aquest estudi se centra en l'avaluació i comparació de l'eficiència portuària amb quatre criteris de productivitat sobre la base de la qual es determinarà la classificació general. Rotterdam ha de prendre alguna mesura per utilitzar la grua d'una manera més eficient, mentre que València té una alta productivitat però ha de millorar la rendibilitat de les hores treballades.

- ECO, U. (1983). *Cómo se hace una tesis: técnicas y procedimientos de estudio, investigación y escritura*. Barcelona: Gedisa.
- ENTREVISTA amb Alfonso Noriega, Conseller a la Oficina Econòmica i Comercial d'Espanya a Guanzhou (La Xina). València, 02 de gener de 2015.
- ENTREVISTA amb Juan Tena, Cap de Departament Estadístic de l'Autoritat Portuària de València. València, 22 de desembre de 2014.
- ENTREVISTA amb Miguel Ángel Jovaní, Tècnic de R+D de Colorobbia Espana Colorificio Ceramico. València, 04 de gener de 2015.
- ENTREVISTA amb Pau Caparrós, Director d'Estudis de l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa. València, 08 de gener de 2015.
- ENTREVISTA amb Rafael Franco, Import Manager d'OperInter Valencia S.L. València, 15 de novembre de 2014.
- FAO. [2011]. *Examen mundial de la pesca y la acuicultura*. (En línia). <<http://www.fao.org/docrep/016/i2727s/i2727s01.pdf>>. (07/01/2015)
- GALTUNG, J. (1995). *Sociedad y cultura contemporáneas*. Madrid: Tecnos - Instituto de Cultura Gil-Albert.
- GARAY, A.; ÍÑIGUEZ, L.; MARTÍNEZ, L. (2003). *La perspectiva discursiva en psicología social. Subjetividad y Procesos Cognitivos*. Buenos Aires: UCES.
- GUERRERO, D. RODRIGUEZ, J.P. (2014). “The waves of containerization: shifts in global maritime transportation”. *Journal of Transport Geography*. (Vol. 34, pàgs. 151–164). New York: Elsevier Ltd.
- HERNÁNDEZ, R.; FERNÁNDEZ, C.; BAPTISTA, P. (1997). *Metodología de la Investigación*. 2ª Edición. Naucalpan: Mc Graw-Hill.
- IVACE INTERNACIONAL. (2014). *Relaciones Comerciales de la Comunitat Valenciana con China Mayo 2014*. València: IVACE.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

L'Institut Valencià de la Competitivitat Empresarial Internacional, que recull el llegat de l'Institut Valencià de l'Exportació, IVEX, ofereix estudis, estadístiques, missions comercials i informes per promoure les relacions comercials exteriors valencianes.

- K.Y. Ng, A.; LIU, J. (2010). "The port and maritime industries in the post-2008 world: Challenges and opportunities". *Research in Transportation Economics* (Vol. 27, núm. 1, pàgs. 1-3). Amsterdam: Elsevier Ltd.

En aquest article es presenta el tema: el port i les indústries marítimes al món post-2008, incloent el seu fons i significat.

- LORD CLINTON, D. (1994). "The UK, Europe and the global maritime trading System". *Marine Policy* (Vol. 18, núm. 6, pàgs. 472-475). Amsterdam: Elsevier Ltd.
- NOTTEBOOM, T. (2010). "Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port System". *Journal of Transport and Geography* (Vol. 18, núm. 4, pàgs. 567-583). Antwerp: University of Antwerp.

El sistema portuari de contenidors a Europa compta amb una barreja única de diversos tipus de ports i mides combinats amb una àmplia zona d'influència econòmica. Aquest document ofereix una actualització de l'anàlisi detallada del tràfic de contenidors desenvolupat per Notteboom (1997), fent-ho extensiu al període 1985-2008 i 78 ports de contenidors.

- PIQUERAS, J; SANCHIS, C. (2003). "El tráfico marítimo de contenedores. Valencia en la red portuaria mundial". *Quaderns de Geografia* (Vol. 73/74, pàgs. 147-182). València: Universitat de València.

Els ports són la clau actual del comerç mundial, principalment per a l'organització logística i per a l'accés a la producció i el consum. El nou model adoptat pel sistema de transport internacional es basa en els contenidors, que són segurs, barats i ràpids; mai l'activitat portuària havia pertorbat les àrees costaneres com ho està fent ara.

- PONCE, G. (1998). "Competencia y especialización en los grandes puertos valencianos". *Quaderns de Geografia* (Vol. 63, pàgs. 195-216). València: Universitat de València.

Els tres grans ports valencians -València, Alacant i Castelló de la Plana- han experimentat grans canvis des dels anys 60, a causa de les transformacions que hi ha hagut en la seua àrea d'influència, als desiguals processos de desenvolupament industrial i agrícola, a les polítiques de "vertebració" de la Comunitat Autònoma, el reforçament de la centralitat de València (i del seu port) i a les estratègies transnacionals de les grans navilieres.

- PRYTHERCH, D.; BOIRA, J.V. (2009). "City profile: Valencia". *Cities* (vol. 26, núm. 2, pàgs. 103 - 115). Amsterdam: Elsevier Ltd.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

La ciutat històricament agrària i provincial de València ha estat recentment transformada en una capital espanyola regional, un centre cultural i econòmic de la Mediterrània, i una destinació turística important. El compromís de València amb la globalització i la integració europea s'ha desenvolupat enmig d'una política regional complexa, marcada per intensos debats sobre la diferència cultural, l'autonomia política, i el bilingüisme oficial (espanyol/castellà i valencià/català).

- QUEGUINER, J. (1978). “The Mediterranean as a Maritime Trade Route“. *Ocean Management* (Vol. 3, pàgs. 179-189). Masterdam: ElsevierLtd.

Des de la més remota antiguitat, la Mediterrània ha servit com a canal per al comerç tant entre els països riberecs com, amb el refinament de les tècniques de navegació, amb les altres regions del món. Amb l'obertura del Canal de Suez, es va convertir en una cruïlla de camins per al comerç marítim entre el Nord i el Sud, entre l'Est i l'Oest.

- QUIVY, R.; VAN CAMPENHOUDT, L. (2005). *Estructuración del modelo de análisis: Manual de investigación en ciencias sociales*. Ciudad de México: Noriega Editores.
- RIVERA-GARCIA, P. (1998). “Marco Teórico, Elemento Fundamental en el Proceso de Investigación Científica”. *Tópicos de investigación y posgrado* (Vol. 5, núm. 4; páginas 233-240). México: UNAM.
- SANMARTIN, M.J. [22/05/2010]. *La importación de pescado a bajo precio frena la bonanza del sector de la acuicultura*. (En línia).

<http://www.diarioinformacion.com/baix-vinalopo/2010/05/22/importacion-pescado-precio-frena-bonanza-sector-acuicultura/1011729.html> (08/01/2015).

- SHAN, J; YU, M; LEE, C. (2014). “An empirical investigation of the seaport’s economic impact: Evidence from major ports in China”. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation* (vol. 69, setembre 2014, pàgs. 41–53). Amsterdam: Elsevier Ltd.

En aquest estudi, s’investiga l’impacte del port marítim en el desenvolupament econòmic de la ciutat amfitriona. Basat en dades de 41 principals ciutats portuàries de la Xina durant el període 2003-2010, la seua anàlisi econòmica mostra que el moviment de càrrega del port tindrà un efecte positiu en el creixement econòmic de la ciutat amfitriona i de les properes a ella.

- SMITH, H.; PINDER, D. (1997). “Geostrategy and naval port systems: frameworks for analysis “. *Marine Policy* (vol. 21, núm. 4, pàgs. 291-308). Amsterdam: Elsevier Ltd.
- THE ECONOMIST (2014) *The economist A-Z* <http://www.economist.com/economics-a-to-z> (26/12/2014)

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

- UNCTAD. (2014). *Review of maritime transport of 2013*. [En línia] <http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2013_en.pdf>. (26/12/2014).
- VALÈNCIA PORT. [2014]. *Mapa*. (En línia). <<http://www.valenciaport.com/es-ES/ValenciaportEntorno/SituacionGeografica/Paginas/SituacionGeo.aspx>>. (07/01/2015)
- VAN DER LUGT, M.; RODRIGUES, S. (2014). “Co-evolution of the strategic reorientation of port actors: insights from the Port of Rotterdam and the Port of Barcelona”. *Journal of Transport Geography* (vol. 41, pàgs.197–209). Amsterdam: Elsevier Ltd.
- VIRUELA, R. (2004). “El transport marítim al País Valencià”. *Quaderns de Geografia* (vol. 75, núm. 2004, pàgs. 75-90). València: Universitat de València.

Els ports valencians tenen escassa importància en el transport de passatgers, no així en el de mercaderies, que s'ha incrementat de forma extraordinària en els últims anys. La funció comercial es caracteritza per l'alt nivell de concentració al port de València, el dinamisme contrasta amb l'atonía o l'estancament del trànsit a Alacant i Castelló. Entre els tres ports hi ha grans diferències en el volum i el tipus de mercaderies, en les característiques de les instal·lacions i infraestructures portuàries, en la distribució dels fluxos i en les dimensions de les respectives àrees d'influència.

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

7. ANNEXOS

7.1 Annex I

Llistat complet dels capítols aranzelaris inclosos a **Resta de mercaderies** ordenats de major a menor volum total de TST entre València Port i la Xina, sense Hong Kong, de la sèrie que comprèn des de gener de 1996 i fins a juliol de 2014.

Capítulo Arancelario	Total
MUEBLES, APARATOS ALUMBRADO, CONSTRUCCIONES PREFABR.	1327910
CALZADOS Y SUS PARTES	1159553
MATERIAS PLASTICAS Y MANUFACTURAS DE ESTAS MATERIAS	1065711
JUGUETES, JUEGOS Y ARTICULOS PARA DEPORTE	910202
PRENDAS Y COMPLEMENTOS DE VESTIR DE PUNTO	751240
PRODUCTOS CERAMICOS, AZULEJOS Y LADRILLOS	592860
MANUFACTURAS DE CUERO, ART. DE VIAJE, BOLSOS	579041
VIDRIO Y MANUFACTURAS DE VIDRIO	475044
LOS DEMAS ARTICULOS TEXTILES CONFECCIONADOS	460051
MANUFACTURAS DE FUNDICION DE HIERRO Y ACERO	453122
PRENDAS Y COMPLEMENTOS DE VESTIR, EXCEPTO DE PUNTO	351128
TRONCOS, MADERA, CARBON VEGETAL, MANUFACT. DE MADERA	259290
MANUFACTURAS DIVERSAS	192166
FILAMENTOS SINTETICOS O ARTIFICIALES	190380
FIBRAS SINTETICAS O ARTIFICIALES DISCONTINUAS	177064
ALGODON	161517
MANUFACTURAS DIVERSAS DE METALES COMUNES	155278
PAPEL, CARTON; MANUFACTURAS DE PASTA, PAPEL Y CARTON	137196
MANUFACTURAS DE ESPARTERIA O DE CESTERIA	133517
PIELAS (EXCEPTO LA PELETERIA) Y CUEROS	130036
OTROS	127434
GOMAS, RESINAS, JUGOS Y EXTRACTOS VEGETALES	110954
TEJIDOS DE PUNTO	107479
CAUCHO Y MANUFACTURAS DE CAUCHO	106753

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

PARAGUAS, SOMBRILLAS, BASTONES Y SUS PARTES	98848
AUTOMOVILES, CAMIONES, MOTOS, TRACTORES Y SUS PARTES	88919
ARTICULOS DE SOMBRERERIA Y SUS PARTES	70350
ALFOMBRAS Y DEMAS REVESTIMIENTOS DE MAT. TEXTILES	67374
GUATA, FIELTRO, TELAS SIN TEJER, CUERDAS, ART. CORDELERIA	61053
PRODUCTOS EDITORIALES, TEXTOS Y PLANOS	59430
MATERIAS TRENZABLES Y OTROS PTOS. DE ORIGEN VEGETAL	58744
JABONES, PREP. LUBRICANTES, CERAS Y PASTAS PARA MODELAR	55451
PERLAS, PIEDRAS Y METALES PRECIOSOS Y SUS MANUFACT.	53946
LAS DEMAS FIBRAS TEXTILES VEGETALES	52411
TEJIDOS IMPREGNADOS, RECUBIERTOS, REVESTIDOS	44956
LOS DEMAS PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL	44357
PLUMAS Y SUS ARTICULOS, MANUFACTURAS DE CABELLO	44193
HERRAMIENTAS Y UTILES, CUCHILLERIA Y CUBERTERIA	43066
TEJIDOS ESPECIALES, ENCAJE, TAPICERIA, PASAMANERIA	38926
PELETERIA Y CONFECCIONES DE PELETERIA	30689
ALUMINIO Y SUS MANUFACTURAS	29494
PRODUCTOS FOTOGRAFICOS O CINEMATOGRAFICOS	25805
SEMILLAS Y FRUTOS, SOJA, ALGARROBAS, PAJA Y FORRAJES	19623
INSTRUMENTOS OPTICA, FOTOGRAFIA, PRECISION, MEDICOS	19149
INSTRUMENTOS MUSICALES Y SUS PARTES	18888
LANA Y PELO FINO, HILADOS Y TEJIDOS DE CRIN	17933
MATERIAS ALBUMINOIDEAS, COLAS, ENZIMAS	15448
PRODUCTOS FARMACEUTICOS	14154
RELOJERIA	12466
PLANTAS VIVAS Y PRODUCTOS DE LA FLORICULTURA	10635
OBJETOS DE ARTE, DE COLECCION O DE ANTIGUEDAD	9258
MAQUINAS, APARATOS Y MATERIAL ELECTRICO Y SUS PARTES	6286
SEDA	4910

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

COBRE Y SUS MANUFACTURAS	3285
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES, CERAS	2825
ARMAS Y MUNICIONES Y SUS PARTES	2310
NAVEGACION AEREA O ESPACIAL	2203
REACTORES, CALDERAS, MAQUINAS, APARATOS MECANICOS	1726
ANIMALES VIVOS	1113
MANUFACTURAS DE PIEDRA, YESO, CEMENTO, AMIANTO, MICA	1091
VEHICULOS Y MAT. PARA FFCC Y CONTENEDORES (TARAS)	693
PESCADOS Y CRUSTACEOS, MOLUSCOS E INVERTEBRADOS MAR.	47

7.2. Annex II

Llistat de les 15 primeres descripcions dels codis aranzelaris inclosos a **Resta de mercaderies** ordenats de major a menor importància en el volum total de tones de mercaderia intercanviada sense tara entre València Port i la Xina, sense Hong Kong, de la sèrie que comprèn des de gener de 1996 i fins a juliol de 2014.

Descripción Cod. Arancelario	Total
LOS DEMAS MUEBLES Y SUS PARTES	869578
LOS DEMAS JUGUETES; MODELOS REDUCIDOS Y MODELOS SIMI	635133
BAULES, MALETAS, (VALIJAS) MALETINES, INCLUIDOS LOS	538330
LAS DEMAS MANUFACTURAS DE PLASTICO Y MANUFACTURAS DE	513136
ARTICULOS DE USO DOMESTICO Y SUS PARTES, DE FUNDICIO	427263
VAJILLAS Y DEMAS ARTICULOS DE USO DOMESTICO, DE HIGI	375863
ASIENTOS (CON EXCLUSION DE LOS DE LA PARTIDA 94.02),	359876
LOS DEMAS CALZADOS	336108
LOS DEMAS CALZADOS CON SUELA Y PARTE SUPERIOR (CORTE	311747
CALZADO CON SUELA DE CAUCHO, PLASTICO, CUERO NATURAL	264469
ARTICULOS PARA EL TRANSPORTE O, ENVASADO, DE PLASTIC	241582
CALZADO IMPERMEABLE CON SUELA Y PARTE SUPERIOR (CORT	240010
LOS DEMAS COMPLEMENTOS DE VESTIR CONFECCIONADOS, DE	235880
LOS DEMAS ARTICULOS CONFECCIONADOS, INCLUIDOS LOS PA	211895
TRAJES-SASTRE, CONJUNTOS, CHAQUETAS, (SACOS), VESTID	185205

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

7.3. Annex III. QUADRE DE CONCEPTES

Concepte	Dimensions d'anàlisi	Indicadors
<p>Comerç internacional</p> <p>L'intercanvi de béns o serveis al llarg de les fronteres internacionals.</p>	<p>València Port i el seu hinterland</p> <p>La Xina i els seus ports</p>	<p>Balança Import/Export</p> <p>PIB</p>
<p>Regió Mediterrània</p> <p>Regió biogeogràfica del regne holàrtic que comprèn els països de la conca mediterrània.</p>	<p>València Port</p> <p>Port de Barcelona</p> <p>Port d'Algesires</p>	<p>Volum d'importacions internacionals</p> <p>Volum d'exportacions internacionals</p> <p>Estratègies de diversificació</p> <p>Infraestructures</p>
<p>València Port</p> <p>Comprèn els ports gestionats per l'Autoritat Portuària de València: València, Sagunt i Gandia. Aquesta combinació configura el port ibèric líder del Mediterrani en trànsit comercial, fonamentalment de mercaderies en contenidor, gràcies sobretot a una àrea d'influència dinàmica i una extensa xarxa de connexions amb els principals ports del món.</p>	<p>Port de Gandia</p> <p>Port de Sagunt</p> <p>Port de València</p>	<p>Importacions de la Xina</p> <p>Exportacions a la Xina</p> <p>Especialització per matèries</p>
<p>Mercats Emergents</p> <p>El ràpid creixement i les economies volàtils de certs països asiàtics i llatinoamericans. Prometen un enorme potencial de creixement, però també plantegen riscos polítics, monetaris i socials significatius.</p>	<p>Països de l'ASEAN</p> <p>Associació de Nacions del Sud-est Asiàtic (sigles en anglés)</p> <p>Regions de la Xina</p>	<p>Principals ports ASEAN</p> <p>PIB</p> <p>Volum de contenidors</p>
<p>La Xina</p> <p>Hom indica amb aquest nom el territori de l'Estat oficialment xinès lingüística i culturalment, comprès en els límits de la República Popular de la Xina a l'Àsia oriental.</p>	<p>Ports de la Xina (Hong Kong, Nantong, Ningbo, Rizhao, Shanghai, Xiamen i Yantian)</p> <p>Legislació i normativa</p>	<p>Importacions de València Port</p> <p>Exportacions a València Port</p> <p>Natura i ús de les mercaderies</p>

TREBALL DE RECERCA – Economia i negocis a l'Àsia oriental

<p>Balança Import/Export</p> <p>El total de tots els diners que entra en un país de l'estranger menys tots els diners que surt del país durant el mateix període.</p>	<p>Importacions</p> <p>Exportacions</p>	<p>Origen / Destinació</p> <p>Natura i ús de les mercaderies</p> <p>Volum en TST</p> <p>Cobertura</p>
<p>Crisi 2008</p> <p>És la recessió, principalment als països desenvolupats i occidentals, que va vindre marcada per un declivi econòmic global que va començar el desembre de 2007 i va donar un gir a la baixa particularment pronunciada el setembre de 2008.</p>	<p>Relacions EU-La Xina</p> <p>Institucions de govern de l'economia capitalista</p>	<p>PIB</p> <p>Evolució del volum per any</p>
<p>Transport marítim</p> <p>El transport marítim és l'acció de portar persones o coses per mar d'un punt geogràfic a un altre a bord d'un vaixell. La càrrega amb contenidors va revolucionar el transport marítim a partir de la dècada dels 70.</p>	<p>Comerç Internacional</p> <p>Càrrega amb contenidors</p>	<p>Volum per contenidors</p> <p>Evolució de la quota de transport</p> <p>Volum ports de la Xina amb València Port</p>