



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD ALEJANDRO DE HUMBOLDT
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE COMERCIO INTERNACIONAL**

**ANÁLISIS DE LA LOGÍSTICA COMERCIAL DEL PUERTO DE
AMBERES EN EL CORREDOR DEL RHIN**

**(Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al Título de
Licenciado en Comercio Internacional)**

Autor: Cueva Rengifo Sabina

Tutor: Lic. Sosa Allan

Caracas, Agosto, 2014.



UNIVERSIDAD ALEJANDRO DE HUMBOLDT
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE COMERCIO INTERNACIONAL

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi carácter de tutor del Trabajo de Grado “Análisis de la Logística Comercial del Puerto de Amberes en el Corredor del Rhin”, elaborado por la ciudadana Cueva Sabina titular de la cédula de identidad N° V- 20.754.698, para optar al Grado Académico de Licenciada en Comercio Internacional en la Universidad Alejandro de Humboldt, considero que dicho trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser aprobado y recibido por las autoridades competentes.

En la ciudad de Caracas a los 5 días de Agosto de 2014.

Calificación obtenida _____ pts.

Lic. Sosa Allan
C.I. 10.118.647

Cueva Sabina
C.I. 20.754.698

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE GENERAL	iii
DEDICATORIA	v
RECONOCIMIENTOS	vi
LISTA DE CUADROS	vii
LISTA DE TABLAS	viii
LISTA DE MAPAS	ix
LISTA DE GRÁFICOS	x
RESUMEN	xi
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO	
I EL PROBLEMA	3
Planteamiento del problema	3
Interrogantes de la Investigación	8
Objetivos de la investigación	8
Objetivo General	8
Objetivos Específicos	8
Justificación de la Investigación	9
Variables de Estudio	10
Operacionalización de Variable	12
II MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	14
Antecedentes de la investigación	14
Bases teóricas	16
Organización Político – Administrativo del Reino de Bélgica	16
Logística Comercial	17
Actores de la Logística Internacional	17
Puerto como Nodo Logístico	18
Logística Comercial de los Puertos	19
Los Puertos Fortalecen la Economía Europea	22
Desarrollo Económico del Puerto de Amberes	23
Influencia del Desarrollo Económico del Puerto de Amberes hacia el Norte de Europa	25
Los diferentes medios de transporte que conectan el Puerto de Amberes con Europea	27
Puerta de Enlace y Corredor y su incidencia en la Economía	32

Bases Legales	34
Definición de Términos Básicos	36
III MARCO METODOLÓGICO	38
Diseño y Tipo de la Investigación	38
Diseño de la Investigación	38
Tipo Investigación	39
Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos	39
Fases de la Investigación	40
IV PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	42
Logística Comercial del Puerto de Amberes	42
Relación del Eje del Corredor del Rhin con Austria	56
Servicios Comerciales que presta el Puerto de Amberes a Austria	64
V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	70
Conclusión	70
Recomendaciones	73
LISTA DE REFERENCIAS	74
ANEXOS	77

DEDICATORIA

A Dios Todopoderoso, por guiarme y acompañarme en el trayecto de mi carrera y por darme la salud, sabiduría, fuerza, y tolerancia en la realización de este trabajo de grado y la culminación de mi carrera. Gracias.

A mi Madre Carmen Rengifo, por guiarme y apoyarme en la elección de mi carrera, acompañarme e inculcarme los valores y enseñanzas que lograron mis metas y objetivos en el trayecto de mi carrera teniendo como resultado la culminación de la misma, e inspirarme en el deseo de superación cada día, Te amo Mamá.

A mi Padre Juan Cueva y mi Hermana Johana Cueva, por acompañarme y darme fuerza en la realización de este Trabajo de Grado y a lo largo de mis estudios.

A mi Sobrino Alejandro Blanco, por brindarme alegrías y ser la luz que alumbrará mis mañanas.

“¡OH! Señor Dios:
Tú me diste el deseo de dirigir
dame ahora:
Alegría para trabajar
Seguridad para disponer
Humildad para servir
y convierte:
En fortaleza mi debilidad
En madurez mi inexperiencia
En habilidad mi torpeza
pues quiero realizar esta misión
con tu ayuda generosa”.
Amen

Sabina Cueva.

RECONOCIMIENTOS

Al Profesor Allan Sosa, por sus orientación y enseñanzas, quien se dio tiempo para ayudarme con sus conocimiento a organizar y reorganizar constantemente este trabajo de grado.

Al Profesor German Blanco por su orientación en la realización de este trabajo de grado.

Al Profesor Richard Gasperi, por sus enseñanzas, orientación y consejos sobre mi carrera y culminar con gran satisfacción y enamoramiento mi carrera, un profesor digno de admirar.

A mi amiga Cristy Bracamonte, por siempre acompañarme a lo largo de mi vida y estudios, acompañándome en los momentos buenos y malos, y escuchándome en el trayecto de la carrera.

A mi amiga Fiorella Carmona por acompañarme a los largo de mi vida y carrera.

A mis amigas Elizabeth Rodrigues, Mayerling Tavares, Sandoval Yaneisi y Nosleny Pinto, por acompañarme, aconsejarme, darme fuerza en la culminación de este Trabajo de Grado, por su apoyo a lo largo de mi carrera. Amistades que se hacen en segundo con sinceridad y son para siempre. Gracias Amigas!.

A mis amigos Andy Ramírez y Javier Ponte, por sus orientación y acompañarme en el trayecto de mi carrera. Gracias!

Sabina Cueva.

LISTA DE CUADROS

Cuadros		pp.
Nº	CUADROS	
1	Identificación de la Variables	11
2	Operacionalización de la Variables	13

LISTA DE TABLAS

Tablas		pp.
Nº	TABLAS	
1	Indicador Económico de Bélgica	44
2	Balanza Comercial de Bélgica	45
3	Importaciones y Exportaciones de Bélgica	45
4	Población Total/Población por Genero de Bélgica	46
5	Población por Edad en Bélgica	46
6	Movimiento de Carga por tipo de buque	53
7	Indicador Económico de Austria	60
8	Balanza Comercial de Austria	61
9	Importaciones y Exportaciones de Austria	61
10	Población Total/Población por Genero de Austria	62
11	Recepción por Modo de Transporte 2013	61
12	Rendimiento del Transporte 2013	63
13	Volumen de Transporte y Rendimiento del Transporte por vía fluvial	65
14	Conexión Puerto de Amberes con Austria	65
15	Volumen de Transporte y Rendimiento del Transporte por carretera	65
16	Volumen y tipo de Mercancía de Austria	68
17	Importaciones de Austria	69

LISTA DE MAPAS

Mapas		pp.
Nº	MAPAS	
1	Europa	5
2	Mapa Político de Bélgica	42
3	Mapa del Puerto de Amberes	43
4	Principales Empresas Químicas del Puerto de Amberes	47
5	Empresas y Tanques Químicos ubicados en el Puerto	48
6	Operadores de Terminal ubicados en el Puerto	49
7	Terminales de Silos ubicados en el Puerto	50
8	Red de Gasoductos Ubicados en el Puerto de Amberes	51
9	Terminales de Gráneles Solidos	51
10	Destinos del Puerto de Amberes	56
11	Mapa del Rio Rhin	58
12	Red Transeuropea de Transporte de Ferrocarril	59
13	Mapa Político de Austria	60
14	Puertos Fluviales de Austria	62
15	Red de Barcazas sobre el Rhin	65
16	Red Ferroviaria del Puerto de Amberes	67

LISTA DE GRÀFICOS

Gráficos		pp.
Nº	GRÀFICOS	
1	Movimiento de Carga %	53
2	Tonelaje Bruto	54
3	Distribución Geográfica de Carga	55



UNIVERSIDAD ALEJANDRO DE HUMBOLDT
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE COMERCIO INTERNACIONAL
TRABAJO DE GRADO

**ANÁLISIS DE LA LOGÍSTICA COMERCIAL DEL PUERTO DE
AMBERES EN EL CORREDOR DEL RHIN**

Autor: Sabina Cueva.
Profesor: Lic. Sosa Allan.
Fecha: Agosto de 2014.

RESUMEN

La función de esta investigación es explicar y analizar la logística comercial del Puerto de Amberes en el Corredor del Rhin, y su relación con Austria, en el marco del contexto del Comercio Internacional. El diseño de la investigación fue documental, y un nivel descriptivo. En referencia a las técnicas utilizadas, cabe destacar la recolección de fuentes primarias y secundarias, información escrita que ha sido recopilada y transcrita por personas que han recibido tal información. Los instrumentos empleados consistieron en textos, revistas, tesis, publicaciones, datos estadísticos. El propósito de la investigación consistió en describir la logística comercial del Puerto de Amberes, luego identificar la relación del eje del Corredor del Rhin con Austria y por ultimo determinar cuáles son los servicios que presta el Puerto de Amberes con Austria. Se concluyó mediante la conexión del Puerto con el Corredor del Rhin y su relación con Austria, permite describir las conexiones que el puerto tiene en el continente europeo, para el traslado de mercancías, tomando en cuenta los accesos, el tiempo y los costos. El Rhin al ser un río con características navegables, posee un gran tránsito de embarcaciones de carácter comercial, hay que recordar que el Rhin es la vía fluvial más utilizada dentro de la Unión Europea, el Puerto de Amberes asume un papel importante y estratégico, cumpliendo con los principales factores que la Unión Europea propone. A través de sus diferentes conexiones multimodales y la prestación de servicio, no solo con Austria sino con el resto de la región.

Descriptor: Puertos Europeos. Logística Comercial. Corredor del Rhin. Puerto de Amberes. Medios de Transporte.

INTRODUCCIÓN

La economía internacional ha estado ligada a los nuevos puertos comerciales, el efecto de la globalización ha conducido a la especialización y competencia tridimensional, es decir, entre puertos, dentro de cada puerto y del modo de transporte. Los puertos son esenciales para la actividad de transporte y para la competitividad de Europa y tienen un enorme potencial de creación de puestos de trabajo y de inversión, son las puertas del continente europeo, y fundamentales para el comercio intraeuropeo. Para el continente europeo el transporte es vital para su economía, las conexiones, corredores, redes de transporte permiten impulsar el crecimiento y competitividad.

En este sentido, la ampliación de dichos intercambios comerciales se encuentra ineludiblemente unida a un constante desarrollo del sector del transporte en el ámbito europeo y en especial del transporte marítimo, subsector que vehiculiza el grueso del comercio de mercancías, junto al transporte por carretera, en el seno de la Unión Europea. La eficiencia de costes, la fiabilidad, la rapidez, la flexibilidad, la calidad y la sostenibilidad son parámetros que reflejan el entorno muy competitivo y globalizado en el que se desarrolla la actividad portuaria.

Una amplia red de carreteras, ferrocarriles, vías navegables y oleoductos garantizar un transporte sin problemas desde y hacia los principales mercados europeos. Añadir a que los servicios marítimos regulares a las instalaciones del foreland y sus aduanas adaptado a sus necesidades y que ha encontrado su socio más confiable y rentable cadena de suministro en Europa, el Puerto de Amberes es uno de los puertos más grandes, factibles y competitivos de Europa, junto con los puertos de Hamburgo, Rotterdam, Le Havre que conforman una red de integración portuaria.

La función logística del puerto cumple un papel importante en cuanto al desarrollo económico, tanto dentro y fuera de la región, el transporte utilizado como nodo logístico se ha convertido en el proceso de transformación de los puertos siendo una herramienta clave para atraer nuevos clientes y mejorar la capacidad del puerto.

Los fundamentos teóricos asumidos en el Trabajo de Grado contemplaron una diversidad de fuentes que constituyen a los fines de estudio, antecedentes que influyeron en referencias para ampliar y profundizar la problemática planteada; es decir, una serie de informaciones que sirvieran de base para el análisis de la logística comercial del Puerto de Amberes en el corredor del Rhin.

La investigación en cuanto a la modalidad consistió de acuerdo al diseño, es documental y según el nivel de conocimiento es descriptiva. Las técnicas e instrumentos de recolección de datos consistieron en fichas, resumen, arqueo bibliográfico. De igual forma, fueron definidos los procedimientos del diseño que permitieron el logro de los objetivos planteados.

El desarrollo del Trabajo de Grado se estructuró en V capítulos. El Capítulo I presenta el planteamiento del problema, los objetivos, tanto el general como los específicos, la justificación, las variables y la operacionalización de las variables. El Capítulo II comprende los antecedentes de la investigación, fundamentos teóricos y la definición de los términos básicos. El Capítulo III se refiere al marco metodológico que comprende el tipo de investigación según el diseño y según el nivel de conocimiento. Asimismo, incluye las técnicas e instrumentos de recolección de datos y fases de la investigación. El Capítulo IV se refiere al análisis e interpretación de los resultados de la investigación. Luego se presentan en el Capítulo V las conclusiones y recomendaciones. Como aspecto final se hace un listado de las referencias bibliográficas.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento Del Problema

Los puertos marítimos a lo largo de los años han influido en el comercio internacional, la mayor parte de las mercancías que se comercializan en el mundo son a través de vía marítima, ya que el transporte marítimo tiene mayor capacidad de almacenamiento y abarca diferentes rutas comerciales para llegar de un país a otro y/o cruzar de un continente a otro.

En los años 90, los puertos han sufrido cambios profundos en lo que concierne a su organización y su comportamiento en el transporte marítimo. La Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) en 1992, estudió los modelos conceptuales de los puertos sobre la base de tres criterios claves: las políticas de desarrollo portuario en lo que se refiere a las estrategias y actividades; el alcance y extensión de las actividades portuarias y por ultimo a la integración de las actividades. La Unión Europea define como puerto marítimo a:

Una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajero.

Hoy en día, los puertos han desarrollado sus actividades portuarias, ya no es la carga y descarga de la mercancía de los buques sino que se constituyen una cadena logística como es la transferencia entre los modo de transporte (marítimo, carretera, ferroviario), la manipulación de la mercancía, su depósito y almacenaje, la inspección y el control de la mercancía por parte de la administraciones públicas, la consolidación y desconsolidación de cargas, los servicios de apoyo a los buques, servicios portuarios y el servicio de valor aadido hace que las actividades portuaria se

torne diferente hoy en día. La definición que da la UNCTAD muestra como los puertos han evolucionado de manera multifuncional, ya que señalan que:

Son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada.

Los puertos se particularizan a través de su zona de influencia, según lo califica Rúa (2006); el hinterland y el foreland. Según el autor precipitado, denomina hinterland a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías embarcadas en el puerto y destino de las mercancías desembarcadas en el mismo; y se denomina Foreland a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías desembarcadas en el puerto y destino de las mercancías embarcadas en el mismo. En Europa, los puertos son denominados de tipo Gateway, ya que son la entrada y salida del continente europeo y poseen un hinterland económicamente potente que genera asimismo grandes volúmenes de carga y tiene conexiones internas de distribución.

Según Orientaciones de la Red de Transporte Europea Unificada (RTE-T) Europa, es una de las regiones con mayor densidad portuaria, el 74% de las mercancías se envían a través de los puertos, y son la base fundamental para el comercio intraeuropeo donde anualmente transitan por los puertos el 37% del tráfico de mercancías. La región abarca 70.000 kilómetros de costas y se localizan más de mil doscientos (1200) puertos comerciales, sin embargo se ha identificado trescientos diez y nueve (319) puertos marítimos europeos que están capacitados y dan un buen funcionamiento del mercado interior y de la economía europea, según publicación de la European Comission.

geográficamente en 3 regiones: la planicie costera al noroeste, la meseta central y las altiplanicies de Ardenas al sureste, teniendo como uno de sus ríos principales el Río la Escalada, situado en la provincia de Amberes.

El puerto de Amberes situado en Bélgica es uno de los puertos más importantes de la región del norte de Europa y por lo tanto cuenta con conexiones en el interior de la región, el puerto se destaca por su estratégica posición geopolítica y un formidable nexo económico en la Unión Europea, donde los negocios del movimiento de mercaderías en tránsito son una de las principales actividades en ese país, está conectado con los 1.500 Km de red belga de aguas de navegación interior y con red paneuropea de navegación interior, según MaindPort Delta.

Los servicios aduaneros forman parte de la logística comercial internacional, y forman parte de la actividad económica de un país. Según Us Council of Logistics Manangement de los Estados Unidos, se puede decir que la logística:

(...) es el proceso de planeación, ejecución y control eficientes del flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada, desde el punto de origen hasta el punto de consumo, con el propósito de satisfacer los requerimientos de los clientes (...)

Es decir, que la logística se basa en los movimientos de entrada y salida y en relación al puerto los flujos de carga y descarga de los contenedores y su distribución, los puertos abordan un proceso logístico para reducir costos y tiempos de transporte y almacenamiento de mercancía. Por lo tanto, el puerto de Amberes tiene una ubicación interior que le da una gran ventaja una de ellas en los costes del transporte por vía terrestre que son mucho menores que en otros puertos. .

Según MaindPort Delta, la posición central de Amberes se combina con una excelente red de infraestructuras con respecto al transporte de mercancías por carretera, ferrocarril y agua. El puerto cuenta con 275 km de carreteras y 960 kilómetros de vías ferroviarias, y tiene un flujo de transporte marítimo de 110mil toneladas al año, abarcan muelles de 50 kilómetros que se ocupan de que las mercancías, es decir, que las mercancías que llegan y salen a una velocidad constante

destacándose como una importante plataforma de distribución para el mercado europeo.

El puerto de Amberes junto con los puertos de Hamburgo, Rotterdam y el Le Havre, constituyen una red portuaria siendo los puertos más importantes de Europa. En tal sentido, se ha producido una competencia entre los puertos, lo cual es definido por Robinson (2002), ya que:

“la competencia de los puertos parece omnipresente en el mundo y en los puertos contemporáneos pero no es exclusivamente competencia entre los puertos; esto se debe a que los puertos competidores se enfrentan a un reto aún mayor que surge de un paradigma de logística en los puertos; en ese sentido, la competitividad portuaria no solo se ve plasmada en el puerto y en su actividad primaria, sino que la competencia está también en la cadenas de suministros de los puntos relevantes y álgidos de los puertos”.(p.149)

En el periodo 2009-2012, el Índice Microeconómico de Competitividad Portuaria del puerto de Hamburgo fue mayor que el del Puerto de Amberes, pero menor que el del Puerto de Rotterdam, por razones como el equipamiento básico del Puerto de Hamburgo es más competitivo que el equipamiento básico del Puerto de Amberes; sin embargo, es menos competitivo que el equipamiento básico del Puerto de Rotterdam. Las ciudades son los nodos y los diferentes modos en competencia de forma la infraestructura de transporte los vínculos.

Un corredor comercial es cualquier camino que facilita la circulación de mercancías entre dos o más nodos. Los puertos de entrada Gateway pueden ser vistos como centros de operaciones en las cadenas de suministro, ellos crean valor la transferencia eficiente de bienes y la información entre los distintos modos y por qué une las diferentes zonas geográficas a través de corredores. Por lo tanto para la Unión Europea el papel que desempeñan los corredores es fundamental para la circulación de mercancía en todo el continente. El puerto de Amberes posee una red básica de transporte en el interior de Europa basado en corredores las cuales son: Corredor Sur: Francia/España: Lille / París, Hendaya, Lyon, Marsella, Perpignan, Irún, Barcelona, Italia / Suiza: Basilea, Milán Medio y oeste; y Corredor Oriente: Corredor del Rhine,

Alemania / Austria / Hungría, Republica Checa / Polonia, según Van Mulders Walter (2012). El río Rin es uno de los ríos más importantes de Europa, su nombre es de origen Celta y significa “fluir”, es la vía fluvial más utilizada dentro del continente europeo, ya que atraviesa seis países estos son: Suiza, Austria, Liechtenstein, Alemania, Francia y los Países Bajos. El río Rin nace en los Alpes suizos y es dependiente del mar del Norte desembocando en los Países Bajos, tiene una extensión de 1.233 Km.

La investigación se basa en el estudio de la logística comercial del Puerto de Amberes ya que el mismo es denominado puerto Gateway, llevando a cabo uno de los corredores de red básica del puerto como es el Corredor del Rin y como está relacionado con Austria.

Finalmente, para lograr dicho estudio, se presentan las siguientes interrogantes:

¿Cuál es la logística comercial del Puerto de Amberes?

¿Cuál es la relación del eje del Corredor del Rin con Austria?

¿Cuáles son los servicios que presta el Puerto de Amberes a Austria?

Objetivo General

Analizar la logística comercial del Puerto de Amberes en el Corredor del Rin.

Objetivos Específicos

1. Describir la logística comercial del Puerto de Amberes
2. Identificar la relación del eje del Corredor del Rin con Austria
3. Determinar cuáles son los servicios comerciales globales que presta el Puerto de Amberes con Austria.

Justificación

Los puertos marítimos son medios indispensables para el comercio internacional, destinados como espacio físico de entrada y salida de mercancías entre los países, los puertos se han desarrollado durante los años convirtiéndose en ejes claves de cadenas logísticas y distribución de mercancías con el interior del país y/o región, según Rúa Carlos (2006)

Los puertos integran el desarrollo económico de un país, dada la entrada y salida de mercancía, el propósito de la investigación es estudiar la logística comercial del Puerto de Amberes en el corredor del Rhin. Es conveniente la investigación ya que el puerto de Amberes es catalogado uno de los principales puerto importante de la región europea, es buen ejemplo de aprovechamiento de su estratégica posición geopolítica y un formidable nexo económico en la Unión Europea donde los negocios del movimiento de mercaderías en tránsito son una de las principales actividades en ese país, esta investigación es realizada para saber cómo funciona la logística comercial portuaria y su relación con Austria a través del Corredor del Rhin.

Mediante esta investigación se adquirirá conocimientos en cuanto a la logística comercial portuaria, es importante ya que los puertos son base pilar en los países, el estudiar la logística comercial permitirá conocer como los puertos pueden desarrollarse y como este tiene su incidencia en la economía del país, ya que las políticas económicas en un país que depende de las importaciones y/o exportaciones debe tener una logística comercial impecable.

La investigación proporcionará el conocimiento de la logística comercial de uno de los puertos más importantes del norte de Europa y por lo tanto sirve como instrumento de desarrollar e implementar esta logística comercial en los puertos que se han tornado deficiente.

Esta investigación pondrá en manifiesto los conocimientos adquiridos durante la carrera y permitirá sentar las bases para otros estudios que surjan partiendo de la problemática aquí especificada.

Sistema de Variables

La investigación debe ser medida, controlada y observable, por lo tanto las variables constituyen el centro del estudio de la investigación. Según Morales (2012), señala “una variable es lo que podemos observar, codificar o cuantificar en los sujetos sobre los que investigamos. El término variable viene del hecho de que los sujetos pueden ser distintos con respecto a distintas variables” (p. 3).

En la investigación se inducirán varios instrumentos, a objeto de evaluar las variables consideradas en el estudio en función de la pregunta de investigación formulada, y a partir de esa base las necesidades de confiabilidad y validez. Las variables se enuncian y especifican de la forma en que cada una de ellas se manifiesta a los fines de estudio. Zorrilla y Torres (1992), señalan:

“Las variables son todo aquello que se puede medir, controlar o estudiar en una investigación. También puede afirmarse que las variables son características, atributos, rasgos, cualidades o propiedad que se dan en individuos, grupos u objetos. Es decir, las variables son características observables de algo y, a la vez, son susceptibles de cambios o variaciones.” (p.20).

Por consiguiente, son elemento medibles y manipulables que van a desarrollar los objetivos de la investigación. En una investigación es importante plantear variables, ya que estas permiten relacionar de forma directa los objetivos formulados en la investigación planteada. Se presenta el cuadro de variables objeto de estudio de la investigación:

CUADRO 1

Identificación y Conceptualización de las Variables

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL
Describir la logística comercial del Puerto de Amberes	Logística Comercial del Puerto de Amberes	La Logística comercial es aquella gestión de ejecución, control, almacenamiento y distribución de bienes desde el punto de origen hasta el punto de destino y el manejo de información en tiempo real, en el menor costo y menor tiempo posible.
Identificar la relación del eje del Corredor del Rhine con Austria	Relación del eje del Corredor del Rhine con Austria	El Corredor del Rhine es el río fluvial más utilizada dentro del continente europeo tiene un importante tráfico de embarcaciones, está integrado a una red transeuropea.
Determinar cuáles son los servicios que presta el Puerto de Amberes con Austria.	Servicios que presta el Puerto de Amberes con Austria	Son los diferentes servicios portuarios y comerciales que presta el Puerto de Amberes

Fuente: Cueva Sabina (2014). De acuerdo al manual, normas y orientación para la elaboración del trabajo de grado de la UAH 2011.

Operacionalización de las Variables

Se debe establecer una relación de las variables de estudio, la cual se determina por parámetros de medición. Según Arias (2006), señala como Operacionalización de Variables:

“Operacionalización: aun cuando esta palabra no aparece en la lengua hispana, este tecnicismo se emplea en investigación científica para designar al proceso mediante el cual se transforma la variable de conceptos abstractos a términos concretos, observables y medibles, es decir dimensiones e indicadores”. (p. 63).

Son por ende el soporte básico de toda investigación en lo que se refiere al proceso de planeamientos y procedimientos estadísticos a implementar en el proceso de análisis de resultados. Ello se logra a través de la derivación de la variable en: Las dimensiones de las variables. Son las diferentes etapas en que puede ser examinada la característica o propiedad del objeto en estudio. Los Indicadores de la Variable. Son las cualidades o propiedades del objeto que pueden ser directamente observadas y cuantificadas en la práctica.

Por lo tanto, el proceso de Operacionalización de variables, servirá de parámetro para medir el principio u origen. Se presenta el cuadro de operacionalización de las variables objeto de estudio de la investigación:

CUADRO 2

Operacionalización de Variables

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADORES
Logística Comercial del Puerto de Amberes	<p>Geográfica</p> <p>Político</p> <p>Demográfico</p> <p>Logística</p>	<p>– Mapa Político de Bélgica</p> <p>– Ubicación Geográfica del Puerto de Amberes</p> <p>– Indicadores Macroeconómicos de Bélgica</p> <p>– Balanza Comercial</p> <p>– Población</p> <p>– Población Por Genero</p> <p>– Tipo de Carga</p> <p>– Movimiento de Carga</p> <p>– Mercado de Destino</p> <p>– Medios de Transporte</p>
Relación eje del Corredor del Rhin con Austria	<p>Geográfica</p> <p>Político</p> <p>Demográfico</p> <p>Logística</p>	<p>– Mapa del Rio Rhin</p> <p>– Corredor Rhin Red Transeuropea</p> <p>– Mapa político de Austria</p> <p>– Indicadores Macroeconómicos de Austria</p> <p>– Balanza Comercial</p> <p>– Población</p> <p>– Población Por Genero</p> <p>– Movimiento de Carga Fluvial</p> <p>– Movimiento de Carga Ferroviaria</p>
Puerto de Amberes y los servicios comerciales que presta a Austria.	<p>Geográfica</p> <p>Logística</p>	<p>– Red Barcazas Rhin</p> <p>– Red Ferroviaria Antwerp – Austria</p> <p>– Red de Carretera Antwerp - Austria</p> <p>– Tipos de transporte del Corredor del Rhine</p> <p>– Movimiento de Carga</p>

Fuente: Cueva Sabina (2014). De acuerdo al manual, normas y orientación para la elaboración del trabajo de grado de la UAH 2011.

CAPÍTULO II

MARCO TEORICO REFERENCIAL

Antecedentes de la Investigación

Según Tamayo & Tamayo (2006), señalan que los antecedentes “tratan de hacer una síntesis conceptual de las investigaciones, con el fin de determinar el enfoque metodológico de la misma”. (p. 54). Los antecedentes ayudan a fundamentar la investigación, con respecto a otras investigaciones pasadas que tengan similitud o igualdad con el tema. Por tal motivo, para la realización del presente Trabajo de Grado existen los siguientes antecedentes que guardan relación con el tema.

Vicmar (2011), realizó un Trabajo de Grado titulado “Análisis a la Zona Libre de Colón, su hinterland comercial: Caso: Ventajas de la relación comercial Panamá y la India en el período 2006-2014”. Área de influencia sistema internacional comercial, para optar al título de Licenciado en Comercio Internacional, otorgado por la Universidad Alejandro de Humboldt, el tipo de investigación documental de tipo exploratorio que ha utilizado como población líneas navieras.

El autor de este trabajo de investigación logro determinar las ventajas logísticas de la Zona Libre de Colón para facilitar la penetración de mercancías de la India en el hinterland comercial que atiende la Zona Libre de Colon en el período 2006-2014. El autor realizó una investigación documental en la cual utilizó como población las líneas navieras que utilizan el Canal de Panamá, y las empresas que operan en la Zona Libre de Colon. Realizó estudios en materia de geografía del transporte, geopolítica y prospectiva que le aportaron a la investigación las bases para su desarrollo. El autor pudo determinar que la Zona Libre de Colon representa una clave importante para el comercio internacional, gracias a su ubicación geográfica. Muchas naciones desean promocionar sus mercancías y servicios a la plataforma logística con

la que cuenta para sus rutas marítimas, áreas y terrestres, como por sus instalaciones que garantizan la concentración y distribución de los productos.

Este trabajo de investigación sirve como antecedente al presente Trabajo de Grado debido a que presenta información importante de la ubicación geográfica de un puerto, como lo son las instalaciones de concentración y distribución de los productos, logrando la estructura de un puerto para un sistema logístico más eficiente.

Navas (2009), realizó una investigación titulada “Influencia del modelo de gestión y de la política tarifaria en la competitividad de los puertos: Aplicación al Caso Español”, Tesis presentado para optar por el título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, otorgado por la Universidad Politécnica de Madrid, el tipo de investigación documental, descriptiva, exploratoria y explicativa, apoyado en un trabajo de campo que se realizó para recolectar datos que permitieran medir las variables planteadas en la misma

El autor de este trabajo e investigación tuvo como objetivo general el estudio de la influencia del modelo de gestión y de la política tarifaria en la competitividad de los puertos en la aplicación al caso español. Realizó estudios modelos de titularidad y de gestión de la política tarifaria de un puerto, la posición geográfica del puerto y las competencias dentro del puerto con otros modos de transporte que le aportaron a la investigación las bases para su desarrollo. El autor pudo determinar que la no internalización de los costes de inversión en las tarifas que aplican las Autoridades Portuarias no tiene eficacia significativa en los servicios puerta a puerta.

Este trabajo de investigación sirve como antecedente al presente Trabajo de Grado debido a que presenta información importante acerca del transporte marítimo y los modos de transporte, así como los factores relevantes dentro de la competencia dentro de los puertos.

María (2012), realizó una investigación titulada “Mejora de la competitividad del sistema portuario español mediante la optimización del servicio de manipulación de mercancías”, Tesis presentado para optar por el título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, otorgado por la Universidad Politécnica de Madrid, el tipo de

investigación documental de tipo exploratorio que ha utilizado como población sistema portuario español.

El autor de este trabajo e investigación tuvo como objetivo general mejorar la competitividad del sistema portuario español mediante la optimización del servicio de manipulación de mercancías. El autor realizó una investigación documental de tipo exploratorio que ha utilizado como población sistema portuario español. Realizó estudios en materia de servicios portuarios, las principales empresas que prestan servicios portuarios y la integración de grupos empresariales vinculados al sector marítimo y a la concentración sectorial. El autor pudo determinar la importancia de la optimización de los servicios portuarios para las empresas operadoras de terminales y navieras, teniendo una viabilidad económica de las empresas más eficiente y productiva haciendo al puerto más atractivo y potencial.

Este trabajo de investigación sirve como antecedente al presente Trabajo de Grado debido a que presenta información importante sobre los servicios portuarios y como es su incidencia en el ámbito económico a la región.

Bases Teóricas

Son todos los aportes bibliográficos que dan soporte a la investigación, entre los que se mencionan:

Organización Político – Administrativo del Reino de Bélgica

Bélgica ha evolucionado desde un Estado Unitario a un Estado Federal, al intensificarse las tensiones entre flamencos y francófonos en la década de los setenta. La Constitución de Bélgica promulgada el 17 de Febrero de 1994, establece a Bélgica un Estado Federal compuesto por comunidades y regiones, comprende tres comunidades: la comunidad francesa, la comunidad flamenca y la comunidad germanófoba. Comprende tres regiones: la Región Valona; comprende las siguientes provincias: el Brabante Valon, Henao (Hainaut), Lieja, Luxemburgo y Namur. La

Región Flamenca comprende las siguientes provincias; Antwerp (Amberes), Brabante flamenco, Flandes occidental, Flandes Oriental y Limburgo. Y la Región de Bruselas. Por otra parte comprende cuatro regiones lingüísticas: la región de lengua francesa, la región de lengua holandesa, la región bilingüe de Bruselas – Capital y la región de la lengua alemana. Cada una de las Regiones y las Comunidades, tienen personalidad jurídica distinta de la del Estado, disponen de órganos legislativos y ejecutivos propios, y ejercen de manera autónoma competencias transferidas desde el Gobierno Federal.

Logística Comercial

La evolución de las empresas y de los mercados, junto con las nuevas tendencias en la economía y en el desarrollo de los sistemas productivos, han llevado a la necesidad de implantar sistemas integrados de logística en el campo del transporte y las telecomunicaciones. La logística es la planificación, ejecución, control y distribución desde un punto de origen hasta un punto de destino cumpliendo con los requerimientos del cliente. La Logística comercial surgió a través de la logística militar, la cual se ha desarrollado en estos últimos tiempos, según Juan Barahona (2006), establece que la logística comercial “incluye los movimientos de entrada y salida, tanto internos como externos, de las empresas productoras, comercializadoras y distribuidoras.”

La logística busca superar, de la manera más eficaz posible, las brechas espaciales y temporales entre la producción y el consumo, esto a través de los flujos de carga e información que son esenciales en la producción, mercadeo y distribución de bienes y servicios. (Barahona, J. & Monge, G. 2006)

Actores de la Logística Internacional

Los actores que intervienen en la logística internacional, se puede distinguir el sector público y el sector privado. Del sector público, hay dos tipos de actores que

tienen relación directa con el proceso logístico, los cuales son los siguientes: los servicios aduaneros y las instituciones públicas, encargadas de los servicios públicos de transporte y comunicaciones. Del sector privado, se destacan cuatro tipos de servicios de logística internacional: los consolidadores de carga, los transportistas, las agencias aduaneras y los almacenes fiscales. A continuación se describe cada una de ellas:

Los Consolidadores de Carga: brindan servicios de colocación y envío de la carga a aquellos importadores cuya carga no ocupa un contenedor completo, es decir, colocan varias cargas en un mismo contenedor, llamados contenedores consolidados, y son sometidos a trámites especiales. Por otra parte, ayudan a escoger rutas de transporte adecuadas y el embarque de las mercancías. (Barahona, J. & Monge, G. 2006)

Transportistas Internacionales: son las empresas de transporte aéreo, marítimo y terrestre, se encargan de comunicar a las agencias de aduanas la llegada de la mercancía al país de destino y en la entrega del manifiesto de carga. (Barahona, J. & Monge, G. 2006)

Las agencias o agentes de aduanas: son representantes ante las aduanas de la carga importada, hacen los trámites necesarios para la entrega de la mercancía por parte de la aduana.

Los Almacenes Fiscales: son almacenes autorizados para actuar como recintos fiscales, la cual se almacenan mercancías importadas que se encuentran sometidas al proceso aduanero. (Barahona, J. & Monge, G. 2006)

El Puerto como Nodo Logístico

En los últimos años, los puertos se han desarrollado y modernizados por lo tanto son considerados como nodos logísticos, la transferencia de la carga desde un transporte marítimo a terrestre permite que las actividades portuarias tengan valor añadido. Incluir actividades de valor añadido hace que los tráfcos de cargas sean menores, por consiguiente la generación de actividad económica inductora de nuevos tráfcos futuros.

Los puertos son puntos clave de las cadenas de transporte como parte de la función de nodo de transferencia, por lo tanto el flujo de mercancías portuarias debe ser estratégica siendo más rápido y eficaz posible. La competitividad es un factor sustancial en las actividades logísticas, incrementar la competitividad del puerto como nodo logístico es su inserción a los sistemas de transporte integrado y eficaz. Los principales puertos europeos están llevando a cabo un importante esfuerzo de mejora de las conexiones intermodales, tanto desde el punto de vista infraestructural como del de los servicios, con el fin de ampliar la captación de tráfico. (Barahona, J. & Monge, G. 2006)

Logística Comercial de los Puertos

En la Unión Europea, la logística constituye un escenario de globalización, lo que se ha designado como un amplio proceso de transformación comercial, institucional y tecnológica que está ocurriendo en la economía internacional. Este fenómeno y sus elementos constitutivos, no están claramente delimitados, y es tanto un proceso como una fuerza propulsora y un resultado, que puede entenderse como “globalización del comercio”. La interdependencia entre los factores de producción de diferentes países, es el resultado de los esfuerzos colectivos por obtener materia prima, producir componentes y proporcionar servicios de montaje y distribución de productos, que serán vendidos por todo el mundo. (Sánchez Pavón, B. 2003)

La función logística del puerto cumple un papel importante en cuanto al desarrollo económico, tanto dentro y fuera de la región, el transporte utilizado como nodo logístico se ha convertido en el proceso de transformación de los puertos siendo una herramienta clave para atraer nuevos clientes y mejorar la capacidad del puerto. Los servicios de valor añadido entran en la función logística y se dividen en logística de valor añadido (VAL) la cual se subdivide en: servicios logísticos generales (GLS) y servicios de integración de la cadena logística (CLIS), estos son servicios que se prestan a cualquier tipo de carga, por otro lado se encuentran las instalaciones de valor añadido (VAF), este se maneja en carga partículas y flujos de mercancías.

La evolución de los mercados, los servicios y las tecnologías obligan a una transformación progresiva de los puertos. En una economía globalizada, muchas empresas recorren el mundo buscando insumos de costo mínimo, lo que ha generado una competencia a nivel de cada insumo, del producto final; que ha hecho necesario integrar los puertos en los sistemas de manufactura y distribución. La infraestructura física de los puertos no solo asegura el acceso expedito de los medios de transporte marítimo y terrestre; sino también, facilitar la recepción, despacho, manipulación de la carga, a un costo razonable.

En tal sentido, es preciso que en el marco reglamentario de los puertos, se promueva la utilización eficaz en función de los costos de las instalaciones y maquinarias, lo cual promueve la adopción de decisiones por parte del personal en sus distintos niveles que permita a las partes interesadas en la actividad portuaria planificar las inversiones futuras. (Sánchez Pavón, B. 2003)

Cabe destacar, que los puertos desempeñan un papel importante en la cadena de transporte, tanto en su condición de transporte marítimo, como por ser nodos de transferencia modal, y por su función de plataformas listicas; con una serie de actividades de valor añadido que exceden las de carga, descarga, y almacenamiento.

A su vez los puertos son motores de desarrollo local y regional, de gran impacto social y económico en su entorno. Dentro de este marco, la especialización productiva hace que el transporte y la logística, sean dos actividades esenciales, en la modificación de la ubicación de los bienes sin transformarlos, intrínsecamente. Como es obvio, la evolución del tráfico marítimo mundial esta íntimamente ligada con la actividad portuaria; pero esta no se reduce al atraque y desatraque de los buques, incorpora además, una serie de servicios (centro combinado de transporte marítimo-terrestre), que no se pueden obviar. El puerto es una realidad multifuncional, con importantes efectos sobre la cadena logística y la vida de las ciudades en las que se sitúa. (Sánchez Pavón, B. 2003)

Dentro de este marco de ideas, se presentan las realidades y potencialidades de un puerto:

- 1.- El puerto de es un acceso: un lugar de atraque y desatraque de buques.

- 2.- El puerto es una parte del litoral.
- 3.- El puerto es un espacio urbano.
- 4.- El puerto es una zona industrial.
- 5.- El puerto es un punto de conexión intermodal.
- 6.- El puerto es un área de logística y almacenamiento.
- 7.- El puerto es un espacio lúdico y de esparcimiento para los ciudadanos.
- 8.- El puerto es una zona comercial.
- 9.- El puerto es un elemento de paisaje.

En atención a lo expuesto, Freire Seoane y González Laxe, (2003), señalan que las economías de los puertos actuales requieren de:

- 1.- Una estrategia de concentración, ya que hace señalamiento a la capacidad de atracción y establecimiento de las sedes de armadores y agentes, con el objetivo de lograr una progresiva reducción de costos y una creciente concentración de tráfico.
- 2.- Una estrategia de intensificación del transporte, que afecta al número, tipo y tamaño de las embarcaciones, especialmente los portacontenedores, así como el establecimiento de acciones que reduzcan los tiempos de estancia, incrementan las calidades de los servicios ofertados, y amplíen los trayectos directos con otros puertos y áreas geográficas.
- 3.- Una estrategia de conjunto, que basada en la intermodalidad, sea capaz de desarrollar los equipamientos, instalaciones, plataformas logísticas, y redes necesarias para el establecimiento de prioridades, en lo que respecta a la calidad de servicios, enfatizando su posición geográfica y los ejes del comercio internacional. (Freire Seoane y González Laxe, 2003, P.60)

Los Puertos Fortalecen la Economía Europea

Según afirmaciones del Dr. González A. (2009), entre los Puertos que fortalecen la Economía Europea, se encuentran: el de Amberes, Rotterdam y Hamburgo. En concordancia con las operaciones ejercidas por los puertos, estos representan uno de los ejes fundamentales en el soporte de la economía mundial, tanto que cada año entran un sin fin de buques por los centros portuarios cargados de vehículos y repuestos para éstos, productos enlatados y agropecuarios, asfalto y maquinarias para instituciones del Gobierno, y para pequeñas, medianas y grandes industrias, otras empresas y zonas francas. En relación a esta afirmación el puerto de Amberes, posee grandes potencialidades con el pujante uso de la automatización, transporte intermodal y telemática. Por su parte, Amberes, ofrece una cadena logística que da origen al proceso de producción y finaliza al consumidor, donde se establecen negociaciones de mercancía en tránsito, y que representan para el país una iniciativa de mercado, de grandes ingresos económicos.

Amberes es considerado con una excelente ubicación geográfica y una enorme capacidad de almacenaje, de transporte y mercancía, de grandes posibilidades de embarque, que la hacen cada vez más interesante por la facultades con que cuenta, es decir, su logística de transporte multimodalismo, un sistema aduanero viable, con buena supervisión, un buen clima de productividad, y con gran capacidad de almacenar, manejar, acondicionar mercancías. Entretanto, Hamburgo, corresponde a un puerto libre que por su estratégica ubicación en el Este y Norte de Europa, tiene múltiples conexiones con toda la zona industrial y de consumo de ese continente, le permite no sólo realizar un intermodalismo internacional, sino también agregar valor a las mercaderías que pasan por él. En consecuencia el puerto de Rotterdam es el más grande del mundo, en movimiento de tonelaje con amplias conexiones en comunicación con hinterland, en los últimos tiempos se ha caracterizado por poseer gran aceptación con el plan Delta, lo cual permite la trasportación operativa de los diversos cargueros que transitan. Rotterdam es el puerto más grande del mundo en movimiento de tonelaje y el cuarto en movimiento de contenedores. El mismo se

señala como el puerto más importante de trasbordo de Europa, del intermodalismo y de las amplias y múltiples conexiones con el hinterland, lo que le posibilita operar a gran escala, ya sea de entrada o de salida.

Desarrollo Económico del Puerto de Amberes

En Europa, los Puertos son potenciales en la creación de empleo, inversión y crecimiento del PIB y fundamentales para el comercio intraeuropeo, ya que los puertos son considerados puertos de entrada. La incidencia de los puertos en la economía son directos (empleo y actividad portuaria), indirectos (cadena de suministros) e inducidos (conjunto de la economía). La comisión europea prevé que para el año 2030, el transito de mercancías aumente un 50%, eso implicaría un aumento de empleo y de la inversión. Por otro lado, existe mayor cantidad de buques, mayor desarrollo de ellos, y diferentes tipos de buques, con mayor cantidad de carga y mayor tamaño, lo que se traduce que los puertos deben adaptarse a estos cambios, en infraestructura, cadena logística, y aumentar la capacidad máxima, para otorgar el buen funcionamiento del puerto. En Europa existen 1200 puertos, pero solo 319 tienen buen funcionamiento, en el mercado interior y en la economía de Europa, la red de transporte RTE-T, se desglosa en red global, (319) puertos y en red básica, (89 puertos, estos forman los (319) puertos de la red crucial), para el transporte europeo, y tres puertos se ubican con mejor rendimiento y cubren la quinta parte de la economía de la mercancía, que entra en la región.

Por lo tanto, la diferencia de rendimiento genera desvíos del tráfico, rutas más largas, congestión, e incide en un declive de la economía. Los costos y los servicios portuarios, forman parte de la cadena logística, se maneja una propuesta de dar libertad al puerto, y a la actividad portuaria de manejar el cobro de las tasas portuarias, transparencias de las financiaciones públicas, y la fijación de los recursos, deben mejorar el buen funcionamiento del puerto y la función medioambiental.

Volviendo al desarrollo económico del Puerto de Amberes, para el año 2013, batió récord en movimiento de carga con un incremento del volumen de sus

movimientos en un 3,5% durante el 2013, respecto al periodo 2012. El volumen de carga total fue de 190,6 millones de toneladas durante el 2013, siendo de 184,1 millones de toneladas en el pasado 2012. El récord anterior data de 2008, el último año antes de la crisis financiera mundial. La principal fuerza impulsora detrás del crecimiento del volumen fue por los gráneles líquidos, con el volumen de contenedores siendo ligeramente hacia abajo como resultado de la continua recesión.

” Los graneles líquidos en especial le han dado nuestro puerto un fuerte impulso”, declaró el CEO de la Autoridad Portuaria de Amberes, Eddy Bruyninckx . “Estos resultados de volumen de carga se han logrado gracias a las inversiones realizadas por una serie de grandes inversores en los últimos años. Cuando se trata de contenedores el estancamiento de la economía sigue pesando sobre las cifras, pero esta situación se aplica prácticamente en toda la región de Hamburgo- Le Havre . En el caso de la carga seca a granel se ha producido una disminución significativa en el volumen del movimiento de carbón en comparación con el año pasado. Esta evolución se debe al cierre de una serie de altos hornos en el interior del país , que seguirá afectando a las cifras de carga seca de granel “.

Graneles líquidos: El volumen de gráneles líquidos aumentó en los últimos 12 meses un 31,9 % a un total d 59.709.998 toneladas. La política de inversión de varios grandes compañías está ahora dando sus frutos. Con el mayor grupo petroquímico integrado en Europa el puerto de Amberes tiene toda una serie de ventajas a la hora de desarrollar las actividades industriales hacia inversiones rentables. La política multifuncional perseguida por el puerto es un argumento decisivo para todo tipo de inversiones.

Los Gráneles sólidos: El volumen de carga seca a granel cayó un 26,8 % a un total 13.984.279 toneladas. La caída se debió principalmente a las importaciones de carbón.

Los contenedores y carga fraccionada: El volumen de movimiento de contenedores se ha reducido ligeramente, tanto en TEU's y en número de contenedores. El movimiento de contenedores de 20' , la reducción fue de un 0,7 % moviendo

8.572.345 TEU's . En términos de tonelaje la caída fue del 1,7 %, con un volumen total de aproximadamente unas 102.200.000 de toneladas. Por otro lado las perspectivas son positivas gracias al reciente anuncio de la Red P3 (una alianza de las tres mayores navieras : Maersk , MSC y CMA CGM). El puerto de Amberes espera ganar cuota de mercado en Asia y consolidar su posición como líder del mercado en otras rutas comerciales. Entre tanto, la decisión de la empresa de transporte suiza MSC de concentrar sus actividades en Amberes también ofrece perspectivas de crecimiento significativo en el manejo de contenedores.

El volumen RO-RO por su parte, ha disminuido en un 5,0 % a 4.557.389 toneladas, aunque el número de automóviles en realidad aumentó en un 5,1 %, hasta 1.302.885.

Buques y Líneas Marítimas: Durante los últimos 12 meses el número de buques de navegación marítima que hacen escala en el puerto de Amberes fue de 14.207 , un descenso del 2,4 % respecto al año anterior. Por otro lado, el tonelaje aumentó en un 3,8% a 330 459 546 GT. Se estima que el número de ULCS (Ultra -Large Container Ships de 10.000 TEU o más) con atraque en Amberes fue de 197 en 2013, exactamente 30 más que el año anterior. El crecimiento ha sido especialmente significativo en la categoría de 13.000 TEU's, con la “visita” de mas de 31 de estos gigantes. Además, el viaje de prueba que realizó el Maria Maersk a mediados de octubre demostró que Amberes es perfectamente accesible a los barcos de la categoría 18,000 + TEU's

Influencia del Desarrollo económico del Puerto de Amberes hacia el norte de europeo

En cuanto al desarrollo económico del sector portuario se mide generalmente a un nivel agregado por indicadores tales como: el valor añadido, el empleo y la inversión. En este enfoque se trata de definir la influencia del desarrollo económico del puerto de Amberes hacia el norte europeo; ya que se trata de identificar, cuantificar y localizar las relaciones mutuas existentes (ellos y otras industrias) belgas

jugadores portuarias. Un análisis del sector se realiza mediante la compilación de un (regional como geográficamente opuestos a nacional, para no ser confundido con las regiones belgas de Bruselas, Flandes y Valonia), recurriendo a los datos microeconómicos regional: un enfoque de abajo hacia arriba. Se identifican los principales clientes y proveedores de los jugadores o actores clave del puerto. Un análisis geográfico también se puede llevar a cabo mediante el uso de datos a un nivel desagregado. De este modo, el impacto económico del puerto se cuantifica, tanto funcional como geográfico. En el caso del puerto de Amberes, se evidencian importantes vínculos entre los transitorios y agentes. El análisis geográfico sugiere la existencia de importantes efectos de aglomeración en los alrededores del puerto de Amberes, conocida como un importante punto de ubicación de transbordo.

En el pasado entre el 2000 y 2007, el PIB mundial creció a una tasa media del 3 % (OMC, 2007), si bien existían diferencias considerables, en lo que respecta a dicho crecimiento, entre los Estados miembros de la Unión Europea. Los países del centro y el este de Europa que se incorporaron a la Unión Europea, por aquel tiempo, por lo general, fueron los que más crecieron durante este período. Mientras que para el 2008, la tasa de crecimiento del PIB de los veintisiete países de la UE se estimaba en un 2,4 % para todo 2008 y el 2009, la tasa se incrementó en un 2,4 %. En vista de lo anterior, no es de extrañar que el comercio de mercancías haya registrado un fuerte auge en los últimos diez años, lo que refleja una mayor globalización e integración económica. Para las economías desarrolladas, el auge de las exportaciones ha estado propiciado por un incremento de la demanda de bienes de equipo, es decir, comercio de mercancías, lo que para Europa representa, una parte sustancial del valor total del comercio mundial. Es de señalar que el crecimiento del PIB mundial y del comercio de mercancías afecta directamente al comercio marítimo y a la demanda de servicios de transporte por mar. (UNCTAD, 2012)

En su Informe del Transporte Marítimo, la UNCTAD estimaba que el comercio marítimo mundial aumentaría un 44 % en 2020 y que llegaría a duplicarse en 2030, pudiendo alcanzar los 11.500 millones de toneladas y 16 040 millones de toneladas respectivamente. Estas estimaciones se basan en una tasa de crecimiento anual del 3,1

%, que coincide con la tasa media de crecimiento anual del comercio marítimo mundial durante los últimos treinta años. No obstante, no se sabe con certeza el efecto que tendrá la crisis económica mundial sobre dicho crecimiento a corto y medio plazo. Ha quedado patente que las previsiones optimistas sobre comercio de principios de 2008 no han sido acertadas, y que la crisis ha producido turbulencias en el sector del transporte. Los analistas prevén que el descenso de la demanda de servicios de transporte marítimo durará dos o tres años, y que comenzará a crecer a partir de 2012. (UNCTAD, 2012)

Los Diferentes Medios de Transporte que se conecta el Puerto de Amberes con Europa.

En relación a Europa, los Puertos son potenciales en la creación de empleo, inversión y crecimiento del PIB y fundamentales para el comercio intraeuropeo, ya que los puertos son considerados puertos de entrada. Un buen mecanismo de transporte permite sacar provecho del mercado interior y situarse con una ventaja estratégica clara delante de la cada vez mas importante mundialización del comercio, en la Unión Europea esta situación se viene presentando así, y la demanda de transporte, lejos de detenerse o estancarse, está experimentando un incremento muy importante. Eso tiene explicación en dos razones fundamentales, una que se debe generar el aumento al acceso de vehículos domésticos por parte de la población de la Unión Europea, ya que este parque se ha duplicado en los últimos treinta años.

En segundo lugar, el aumento del transporte de mercancías que ha sido motivado por los cambios vividos en la propia economía europea, y en el sistema de producción en los últimos veinte años. El sistema ha evolucionado desde una economía de almacenaje hacia una economía de producción ajustada, o de flujos y junto a esto, se ha producido un claro proceso de deslocalización de algunas industrias, como las que requieren de una gran cantidad de mano de obra, que ha desplazado sus centros de producción para reducir los gastos asociados a sus diferentes procesos productivos.

Entre tanto, se establece una política común de transportes, desde su creación, la Unión Europea, se dotó de una política común de transportes, para establecer medidas en el transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por mar (fluvial y marítima). En los años setenta la política de transporte se amplió al transporte aéreo. Es relevante destacar, que el Tratado de la Unión Europea de Maastrich, recoge nuevos objetivos para la política de transporte, la seguridad en el transporte, la red transeuropea, y la protección del entorno. Es de señalar que el objetivo genérico de la actual política de transporte, es garantizar la movilidad de las personas y mercancías en el mercado interior Europeo y también desde y hacia terceros países, así como aprovechar al máximo, los dispositivos técnicos y de organización para facilitar el transporte de personas y de mercancías, respetando el medio ambiente. Estos objetivos deben conseguirse mediante la mejora de la seguridad, la reducción del ruido y contaminación y la promoción en la protección del medio ambiente. (Libro Blanco sobre el Transporte)

Dado lo anteriormente mencionado, Las políticas de transporte, tienen como objetivo el incremento económico europeo, crear un nuevo sistema de transporte a menor costo, precio, tiempo, sin congestión, accesible y medioambientales y crear un espacio único europeo, optimizando las cadenas logísticas de los medios de transporte, como desarrollo del mercado ferroviario, restricción de cabotaje en el transporte marítimo, barreras a costa distancia, tarificación no distorsionada, entre otros factores.

Las políticas de transporte, se considera fundamental en el fortalecimiento de la cohesión económica y social de la Unión Europea, contribuyendo a reducir las disparidades regionales, mejorando el acceso a las regiones insulares y periféricas, además, posee un efecto positivo para la creación de puestos de trabajo, ya que fomenta las inversiones en estructuras de transporte y favorece la movilidad de los trabajadores. (Libro Blanco sobre el Transporte)

Entre los diferentes medios de transporte que conectan al Puerto de Amberes con Europa, se observan:

1.- Transporte Ferroviario:

El sistema de transporte europeo pasa evidentemente por la revitalización del sector ferroviario, ya que el ferrocarril soluciona parte de los problemas de movilidad en los que se encuentra la Unión Europea. Para conseguirlo es precisamente con la apertura del mercado y el establecimiento de un sistema basado en libre competencia de los servicios asociados al ferrocarril. El ferrocarril como medio de transporte es poco atractivo para el traslado de mercancías, sin embargo para que el ferrocarril a futuro sea el transporte más rápido y atractivo para el traslado de mercancía debe tener un cambio estructural y permitir carga a media y larga distancia y absorber parte del tráfico a media distancia.

El sistema RailnetEurope, permite resolver todas las gestiones necesarias para la realización del tráfico ferroviario entre los países de la UE. La Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías, constituye el primer paso, dentro de los previstos en el programa de acción adoptado por la Comisión Europea, para la gestión de un espacio ferroviario europeo único, integrado desde el punto de vista jurídico y tecnológico, para revitalizar el ferrocarril y descongestionar el sector de los transportes en la UE. Dicho espacio se encuentra regulado por la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, que establece que la validez de una licencia se extenderá al conjunto del territorio de la Unión Europea, preveyéndose que la revisión de licencia se llevará a cabo al menos cada cinco años.

Por su parte, este presenta tres modalidades de transporte como es:

Transporte Intermodal

Corresponde a un concepto de transporte sostenible que supone pasar por las tradicionales políticas unimodales que consideraban cada modo de transporte de forma individualizada a una concepción integral de sistema de transporte, que potencie las cadenas de transporte que usan en cada tramo el modo de transporte mas adecuado haciendo modo en la cadena en conjunto. Este sistema permite mejor aprovechamiento del ferrocarril, de la navegación fluvial, y del transporte marítimo

de corta distancia, que por sí mismo, no permite la entrega puerta a puerta. La intermodalidad no está ligada a un modo de transporte concreto. Es una cuestión de comercio y movilidad, en la que el ferrocarril, las vías navegables, las vías aéreas y las carreteras, contribuyen a hacer óptimo, el sistema de transporte. Más intermodalidad corresponde más integración entre modos, cosa que permite cosa que permite usar de manera más eficaz el sistema de transporte.

Transporte Multimodal

Por otra parte es importante el transporte multimodal que trabaje en conjunto de las necesidades de la ciudad y del puerto y el acceso que tiene el mismo.

2.- Transporte Marítimo

Los puertos desempeñan una función esencial en centro logísticos y precisan conexiones eficientes con el interior del país, su desarrollo es vital para gestionar mayor volúmenes de carga, el puerto trabaja de la mano con la Organización Mundial Internacional, reduciendo los impactos negativos del mar, seguridad y protección marítima, y se plantea una reducción del 40% de las emisiones al 2050, la tecnología es fundamental en el desarrollo portuario ya que genera mayor eficiencia en las operaciones y servicios portuarios.

En la industria portuaria la competencia entre los puertos marítimos cada día es más intensa, pues, el propósito es ser la mejor alternativa para los exportadores e importadores ofreciéndole seguridad, rapidez y buenos procesos portuarios que no afecte los bienes y más difícil aún a un buen precio. La globalización de la producción y del consumo, ha dinamizado el comercio internacional dándole una aún mayor relevancia a los puertos. Para aprovechar los beneficios del comercio internacional se debe tener una alta competitividad portuaria.

Entre los puertos marítimos el más importante es el de Rotterdam, seguido por los de Algeciras, El Havre (Francia), el de Barcelona, Valencia y Hamburgo. El puerto de Rotterdam es el mayor puerto mundial, por lo que al transbordo de mercancías se refiere. Además ha llegado a desarrollarse en el puerto de contenedores más

importante de la UE. Asimismo, los puertos de Amberes (Bélgica), Róterdam (Países Bajos) y Vigo (España) son los primeros puertos mundiales en cuanto a volumen de pesca se refiere. Por su parte el puerto de Hamburgo es actualmente el puerto de mayor crecimiento en el mundo, gracias a la sofisticada red vial de Alemania. El puerto presenta un fuerte atractivo para el tráfico de mercancías al interior de la UE e incluso es la base desde de la que se llevan la mayoría de mercancías provenientes de la República Popular China hacia Rusia y la UE.

3.- Transporte Aéreo

En el sector aviación, es preciso optimizar la capacidad aeroportuaria con mayor carga, menos contaminante y que tengan una adecuada conexión con los demás medios de transporte. La financiación es pública y privada, así como los costes externos y tarificación del uso de infraestructura forman parte de la financiación, los precios deben ser correctos y justos al servicio que se presta, las tasas e impuestos deben ser reestructuradas ya que el precio del transporte permanece en años, por tanto los coste tendrán factores externos e internos que inciden con el precio. Los Estados miembros de la Unión Europea cuentan con la mayor concentración de aeropuertos de alta gama en el mundo. Entre los que se detallan:

- 1.- El aeropuerto de la región Rin-Meno (Fráncfort del Meno) es el primero en cuanto a transporte de mercancías y conexiones entre vuelos.
- 2.- El aeropuerto Charles de Gaulle (CDG), ostenta el mayor número de aterrizajes y despegues en la Unión. A esto, París suma el tráfico de Orly, su segundo aeropuerto, además de ser también uno de los más seguros de toda Europa.
- 3.- Los aeropuertos de Múnich, Stuttgart y Berlín se cuentan entre los más seguros del mundo gracias al aprovechamiento de los más avanzados adelantos tecnológicos, acompañados de un estricto control federal.
- 4.- El aeropuerto de Madrid-Barajas, con la ampliación de éste, pretende ser uno de los aeropuertos de conexión más importantes del mundo.

Para la Unión Europea, es indispensable manejar una red única del transporte, para facilitar la movilidad de personas y mercancías, fomentando el empleo y la inversión

la cual incide en el crecimiento económico, desarrollar el transporte multimodal es primordial para la eficiencia del mismo.

Puerta de Enlace y Corredor y su incidencia en la Economía

Las puertas de enlace y los corredores generan una parte fundamental del transporte, su papel esencial depende de la conexión interior que rodea y la ubicación del comercio. Hoy en día existen redes más amplias de enlaces y nodos de transporte, la red compone los modos en competencia de carretera, ferrocarril, aéreo o marítimo que forman los enlaces entre las ciudades y la puerta de enlace entre los nodos.

Según Burghardt (1971) “desarrolló un modelo de una ciudad de entrada que proporciona un marco útil para los puntos de entrada de los corredores de comercio”. La hipótesis Burghardt descansa sobre la ubicación y el papel de las ciudades en una jerarquía de diferentes tamaños y funciones. Como los mayores centros de distribución, estas ciudades dominan el comercio y sirven como hubs y corredor para el transporte a las comunidades menores en su interior.

Las zonas de influencia y los roles económicos de las ciudades de entrada son diferentes a las ciudades centrales. La infraestructura de transporte irradia hacia fuera de una ciudad-centro para servir a un hinterland interior de forma circular. Según Burghardt (1971) “observa que las ciudades de puerta de enlace se encuentran en los extremos de sus regiones geográficas y tienen zonas de influencia en forma de cono”. Es decir, tiene una red multimodal bien desarrollado de la infraestructura de transporte.

Según Whebell (1969) “observa que las rutas de los corredores de comercio se convirtieron en fijos con la construcción de líneas de ferrocarril”. Ya que es de fácil acceso y más rápido en el traslado de la mercancía.

Los corredores han surgido como un nuevo componente en las estrategias económicas destinadas a mejorar la competencia y la productividad regional. La Unión Europea ha desarrollado una política de transportes para la mejora logística y armonización dentro del continente, creando una unificación en una red de transporte.

Según Parsons, Prentice y Gillen (2007), establecen que:

“la estrategia de la puerta de enlace y el corredor no debe ser simplemente en facilitar el transbordo en el movimiento de mercancías a través de la región, sino que también debe ser sobre la creación de servicios de valor agregado y el desarrollo de una industria de la logística significativos que entre otras cosas reduce el costo de la frontera para cargadores”.

Los corredores tienen su incidencia en la economía ya que forma un papel importante en la distribución de la mercancía, así como la unión de regiones, por lo tanto, incrementa el empleo, el consumo y da oportunidades. El tráfico se canaliza a través de una puerta de entrada de la ciudad ya que se encuentra en un lugar estratégico, donde los costos de transporte pueden reducirse al mínimo a lo largo de un corredor de tierra o una ruta marítima. Pues un gran número de mercancías diariamente entran a Europa, por la vía del Canal de Suez y transitan por el Mediterráneo para pasar, por delante de las costas del eje portuario Rotterdam-Rin, donde existe conexión directa con puertos mediterráneos hacia Europa. Estableciéndose de esta manera, un nuevo y eficaz mecanismo de económico-industrial, que facilitará el transporte permitiendo un buen desarrollo socio-económico en los servicios comerciales que el Puerto de Amberes presta a Austria, estableciéndose en buena causa, una excelente inversión con miras a hacer planes estratégicos que servirían de gran impacto socioeconómico.

BASES LEGALES

PROTOCOLO ADICIONAL N ° 1 al Convenio revisado para la navegación del Rin, firmado en Mannheim el 17 de octubre 1868

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA, EL REINO DE BÉLGICA, LA REPÚBLICA FRANCESA, EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE, EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS, LA CONFEDERACIÓN SUIZA, Considerando que algunos han surgido dificultades en la aplicación e interpretación de algunos artículos del Convenio revisado para la navegación del Rin de 17 de octubre de 1868, en su forma enmendada el 20 de 11 1963 (en lo sucesivo, "la Convención"), Y mientras que el Protocolo Adicional a la Convención para la navegación en el Rin de 17 de octubre 1868 firmaron el 18 de septiembre 1895 en Mannheim toma ya no plenamente en cuenta los cambios en el sistema de aplicación de la ley en los diferentes Estados contratantes, por lo que requiere ser adaptado a las nuevas circunstancias, en particular mediante la potenciación de las autoridades administrativas para castigar las infracciones de las normas de navegación dictadas por mutuo acuerdo.

Reglamentos de las tarifas de los barcos de navegación marítima 2014.

Traducción libre (sólo la versión holandesa es legalmente válida). Creado en el año 2011. Fecha de Comienzo en el año 2012. Autoridad Portuaria Municipal de Amberes

Principios básicos

Artículo 1 Terminología

Artículo 2 Campo de aplicación

Artículo 3 Principios fundamentales

Artículo 4 Pago

Derechos de tonelaje

Artículo 5 cuota fija

Artículo 6 Principios de aplicación

Artículo 7 Exenciones y reducciones

Artículo 8 aranceles comerciales no regular

Artículo 9 aranceles comerciales Liner

Artículo 10 tarifas a granel envío

Cuotas de atraque

Artículo 11 Tariffs

Artículo 12 Disputas

Aportación de residuos del buque

Artículo 13 Glosario

Artículo 14 Ámbito de aplicación

Artículo 15 Procedimiento de notificación

Artículo 16 Tasas por los desechos de la nave

Artículo 17 Procedimiento para la solicitud de exención de la obligatoria notificación, la entrega de residuos y la tarifa

Artículo 18 Procedimiento para la solicitud de aportación reducida para el medio ambiente naves amistosas

Artículo 19 principios básicos para la compensación financiera

Artículo 20 Condiciones para la compensación financiera a los barcos a través del puerto instalaciones de recepción

Artículo 21 Tabla resumen insuficiencias del artículo 22 de Información de una instalación portuaria receptora

Procedimiento Prioridad

Artículo 23 Arancel

Las tasas de inspección

Artículo 24 Tarifas

Notas Selfbill

Artículo 25 de la tramitación administrativa

Definiciones finales

Artículo 26 Fuerza mayor

Artículo 27 Cancelación

Definición de Términos Básicos

Puerto: Una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajero. Según la Unión Europea (2006)

Logística: Es el proceso de planeación, ejecución y control eficientes del flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada, desde el punto de origen hasta el punto de consumo, con el propósito de satisfacer los requerimientos de los clientes. Según Us Council of Logistics Manangment de los Estados Unidos.

Hinterland: Región nacional o internacional que es origen de las mercancías embarcadas en el puerto y destino de las mercancías desembarcadas en el mismo. (Carles Rúa Costa. 2006) (p.13)

Foreland: Foreland, en contraste con el Hinterland, se refiere a la zona comprendida desde el puerto hacia el exterior, y está definida por las vías de comunicación generadas por los tráficos marítimos vigentes y potenciales, incluyendo sus conexiones o puertos de transbordo. (Guzmán Loezar Fernando 2002).

Puerto Gateway: Puertos ubicados cerca de importantes áreas industriales y de consumo y que disponen de buenas conexiones terrestres que les permiten actuar como centros de concentración y distribución de cargas. (Carles Rúa Costa. 2006) (p. 15) De alguna manera, tal y como su nombre indica, los puertos gateway son los

puntos principales de entrada y salida de la mercancía de una determinada región geográfica.

Medios de Transporte: Son los vehículos que trasladan las mercaderías: buque, barcaza, avión, camión, tren. (Roberto Bloch. 2007)

European Comission: La Comisión Europea representa el interés general de la UE y es la fuerza impulsora que propone la legislación (al Parlamento y al Consejo), administra y aplica las políticas de la UE, vela por el cumplimiento de la legislación de la UE (junto con el Tribunal de Justicia) y negocia en la escena internacional.

Comercio Intraeuropeo: Tráfico de mercancías en el transporte por carretera y ferrocarril hacia la región europea. (Andres Turl. 2002)

TEU (Unidad de Medida). Es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies (6,1 m), una caja metálica de tamaño estandarizado que puede ser transferido fácilmente entre diferentes formas de transporte tales como buques, trenes y camiones. (Rowlett 2004).

Producto Interno Bruto: Es una medida macroeconómica que expresa el valor monetario de la producción de bienes y servicios de demanda final de un país (o una región) durante un período determinado de tiempo, normalmente un año. (Simon Kuznets 1995).

CAPITULO III

MARCO MEDOTOLÒGICO

El marco metodológico de la investigación expone los pasos a seguir para realizar dicha investigación desde el inicio hasta la culminación, sobre lo estudiado, en cuanto a los conocimientos obtenidos, en función de la demostración de los objetivos específicos y la temática. Según Arias (2006) expone que “la metodología del proyecto incluye el tipo de investigación, las técnicas y los procedimientos que serán utilizados para llevar a cabo la indagación. Es el “como” se realizará el estudio para responder al problema” (p.45).

Este capítulo comprende el diseño y tipo de investigación, niveles de la investigación, técnicas e instrumentos de recolección de información y procedimientos metodológicos.

Diseño y Tipo de Investigación

Diseño de la Investigación

El diseño de investigación suministra los elementos metodológicos para otorgar una investigación correcta, con el fin de facilitar la investigación. Según Arias (2006), “El diseño de la investigación es la estrategia que adopta el investigador para responder el problema planteado” (Pág. 26).

En este sentido la investigación del presente Trabajo de Grado, de acuerdo a los datos e información requerida es documental. Según Arias (2006) señala que la investigación documental “es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas. Como en toda investigación, el propósito de este diseño es el aporte de nuevos conocimientos”. (p.27).

Por consiguiente, la recolección de datos son trabajos previos, publicaciones, revistas e información y datos divulgados por medios electrónicos, para luego analizarlos.

Tipo de Investigación

El tipo de investigación se refiere a la clase de estudio que se va a realizar, va a orientar sobre la finalidad general del estudio y sobre la manera de recoger las informaciones o datos necesarios, en general el tipo de investigación va a constituir el paso importante de la metodología.

De acuerdo a Arias (2006), “El Tipo de investigación se refiere al grado de profundidad con que se aborda un objeto o fenómeno, y este puede ser exploratorio, descriptivo o explicativo” (Pág. 23). El grado de profundidad de la investigación es del Tipo Descriptivo, Según (Méndez 2001), “el estudio descriptivo identifica características del universo de investigación, señala formas de conducta y actitudes, establece comportamientos concretos, descubre, comprueba y analiza las variables de investigación (Pág. 137).

Se realiza un análisis y estudio general de la información proveniente de otros autores e investigaciones teóricas de fuentes bibliográficas, analizando las variables de estudio.

Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información

La investigación está orientada a adquirir conocimientos, de acuerdo a una situación textual, por lo tanto es necesario emplear técnicas e instrumentos que faciliten la búsqueda. Según Bizquera, R. (1990), define las técnicas como aquellos medios técnicos que se utiliza para registrar observaciones y facilitar el tratamiento de las mismas” (p. 28).

Según Méndez (200) indica “Fuentes Primarias, Información oral o escrita que es recopilada directamente por el investigador a través de relatos o escritos transmitidos por los participantes en un suceso o acontecimiento” (p.52)

Al respecto Méndez (2000) indica “Fuentes Secundarias, información escrita que ha sido recopilada y transcrita por personas que han recibido tal información a través de otras fuentes escritas o por un participante en un suceso o acontecimiento (Texto, Revistas-Documentos-Prensa-Otros)” (Pág. 52).

Por lo tanto, en el presente trabajo de grado se utilizó fuente primaria y la fuente secundaria, dada la naturaleza del estudio y en función de los datos que se requieren, tanto del marco teórico como metodológico para la elaboración de dicha investigación.

Se empleó una observación documental resumida, resumen analítico y análisis crítico. Igualmente, se emplearon una serie de técnicas operacionales para manejar las fuentes documentales de subrayado, fichaje, bibliográficas, de citas y notas de referencias bibliográficas.

Para la obtención o recolección de la información, se realizó en base a la revisión, selección y clasificación de la información en base al contenido, a través de resúmenes, cuadros, comparación, para distribuir la información dentro de los tópicos planteados y haciendo una secuencia de la misma de manera que facilite la investigación del presente trabajo de grado.

Fases de la Investigación

La fase de la investigación consiste en describir las etapas de desarrollo de la investigación. A fin de Analizar la logística comercial del Puerto de Amberes como desarrollo económico del Norte de Europea, se efectuaron cinco pasos:

1.-Revisión en los ficheros y sistemas computarizados de las bibliotecas, en las librerías con motivo de ver si existían textos o revistas nuevas sobre el tema en estudio, y revisar la prensa diariamente.

2.-Luego de conocer la información disponible y oportuna para la investigación, el próximo paso fue una lectura rápida para efectuar una primera selección.

3.-Se inició la búsqueda y observación de los hechos presentes en los materiales escritos consultados, que fueron de interés para la investigación.

4.-Luego de esa primera selección, se hizo una lectura más detenida, sacando los tips y puntos importantes para la investigación, haciendo uso de las técnicas e instrumentos ya señalados anteriormente.

5.-La lectura fue ampliada, es decir, fue seguida de varias lecturas más detenidas y rigurosa de los textos, para poder extraer los datos útiles para el estudio a realizar.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

LOGÍSTICA COMERCIAL DEL PUERTO DE AMBERES

Bélgica limita al Norte con los Países Bajos y con el Mar del Norte, al Este con Alemania y al sur con Luxemburgo y Francia. Tiene una superficie terrestre de 30.528 Km². La superficie terrestre está dividida en dos partes claramente diferenciadas: La parte occidental y central del país, constituida por tierras llanas de poca altitud (con valles fértiles y vías navegables). A continuación el mapa N° 2 se observara el político del reino de Bélgica.



Mapa N° 2 : Mapa Político de Bélgica
Fuente: WorlMapFlinder

El puerto de Amberes tiene la zona del puerto más grande en el mundo, con 13.057 hectáreas, la cual cuenta con terrenos, almacenes, muelles en concesión a empresas privadas para desarrollar sus actividades comerciales. La Autoridad Portuaria gestiona las líneas de servicios públicos, tuberías y turbinas de viento. En el puerto se encuentran cerca de 900 empresas que se han establecido en la zona portuaria de Amberes. (ver mapa N° 3)



Mapa N° 3: Mapa del Puerto de Amberes
Fuente: Port Of Antwerp/BeelBank

La actividad económica de la Ciudad de Amberes está relacionado con el puerto, el puerto constituye la base del desarrollo de la reino de Bélgica. Amberes es un importante centro económico, el puerto de Amberes tiene una gran industria

petroquímica, igualmente mercancía a granel como minerales, cereales, fertilizantes. Amberes también está especializado en el tratamiento de mercancías generales como hierro y acero, madera, vehículos, fruta, azúcar y productos peligrosos. La política comercial de Bélgica, viene dada por los principales países destinos de los Puertos de Amberes, Rotterdam y Hamburgo.

Los puertos contribuyen al desarrollo de los países, no sólo por el hecho de jugar un papel esencial en el tráfico exterior, sino porque también actúan como promotores del crecimiento de las áreas en las que están emplazados, promueven determinados tráficos, generan ingresos para el estado (tasas portuarias), crean empleo, etc. Bélgica ocupa un espacio fundamental como lugar de entrada de numerosas mercaderías a Europa, debido a su ubicación central y su amplio desarrollo portuario y de vías de transporte. La economía belga es una economía abierta, está estrechamente orientada hacia el comercio exterior, especialmente productos de alto valor añadido. Las principales importaciones son productos alimenticios, maquinaria, diamantes, petróleo y derivados, sustancias químicas, vestimenta y accesorios y tejidos. Las exportaciones principales son automóviles, comida y productos alimenticios, hierro y acero, diamantes procesados, tejidos, plásticos, productos petrolíferos y metales no ferrosos. (Ver tabla N° 1)

INDICADORES DE CRECIMIENTO	2010	2011	2012	2013
PIB (miles de millones de USD)	472,47	514,79	483,90e	507,42e
PIB (crecimiento anual %, precio constante)	2,4	1,8	-0,3e	0,1e
PIB per cápita (USD)	43.586	46.797	43.615e	45.537e
Saldo de la hacienda pública (en % del PIB)	-3,7	-4,0	-3,4e	-2,7e
Endeudamiento del Estado (en % del PIB)	95,6	97,8	99,8e	100,9e
Tasa de inflación (%)	2,3	3,4	2,6e	1,4e

Tabla N° 1: Indicador Económico de Bélgica de los últimos 4 años.

Fuente: IMF - WorldEconomic Outlook Database - últimos datos disponibles

El PIB de Bélgica ha tenido crecimiento en los últimos cuatro años. Teniendo un declive en 2012 con un crecimiento anual del -0.3 de estimación, y no tuvo un

crecimiento importante en el año 2013 ya que se incrementó 0.1 de estimación. Mientras que los años 2012 y 2013 si hubo crecimiento, en cuanto al PIB per cápita es un muy buen indicador de la calidad de vida, ya que obtuvo un crecimiento constante en los últimos cuatro años.

Balanza Comercial de Bélgica			
Fecha	Balanza comercial	Tasa de cobertura	Balanza comercial % PIB
2013	14.145,0 M.€	104,11%	3,71%
2012	5.301,0 M.€	102,12%	1,41%
2011	6.271,0 M.€	102,03%	1,85%
2010	12.458,0 M.€	104,22%	3,50

Tabla N° 2: Balanza Comercial de Bélgica
Fuente: Eurostat.

En el año 2013 Bélgica registró un superávit en su Balanza comercial de 14.145,0 millones de euros, un 3,71% de su PIB, superior al superávit alcanzado en 2012, de 5.301,0 mde y 9.283,1 mdd, el 1,41% del PIB. La variación de la Balanza comercial se ha debido a un incremento de las exportaciones. (Ver tabla N° 2)

Bélgica – Importaciones y Exportaciones de Mercancías				
Fecha	Importaciones	Importaciones % PIB	Exportaciones	Exportaciones % PIB
2013	339.307,0 M.€	88,96%	353.452,0 M.€	92,67%
2012	341.787,0 M.€	90,93%	347.089,0 M.€	92,34%
2011	335.447,0 M.€	90,78%	341.718,0 M.€	92,63%
2010	295.072,0 M.€	82,95%	307.530,0 M.€	86,45%

Tabla N° 3: Importaciones y Exportaciones de Bélgica
Fuente: Eurostat.

En 2013 las exportaciones en Bélgica crecieron un 1,80% respecto al año anterior. Las ventas al exterior representan el 92,67% de su PIB, mientras que en las

importaciones cayeron un 0,73% respecto al año anterior. Las compras al exterior representan el 88,96% de su PIB, en ambos casos es un porcentaje muy alto si lo comparamos con el del resto de los países. (Ver tabla N° 3)

La densidad de población de Bélgica tiene 11.162.000 millones de habitantes, con más de 366 habitantes por Km². El crecimiento de la población belga en 2013 fue de un 1%, respecto al 2012. (Ver tabla N° 4)

Bélgica - Población				
Fecha	Población	Población Masculina	Población Femenina	Densidad de población
2013	11.162.000			366
2012	11.161.642	5.487.436	5.674.206	366
2011	11.094.850	5.451.780	5.643.070	363
2010	11.000.638	5.401.718	5.598.920	360

Tabla N° 4: Población Total / Población Por genero de Bélgica
Fuente: Eurostat

La población activa, que cuenta con los trabajadores y los desempleados, alcanzó unos 5.209.000 de personas en 2013, lo que representa 47% de la población total (fuentes: BNB). La población femenina es mayoritaria, con 5.674.206 mujeres, lo que supone el 50.83% del total, frente a los 5.487.436 hombres que son el 49.16%.

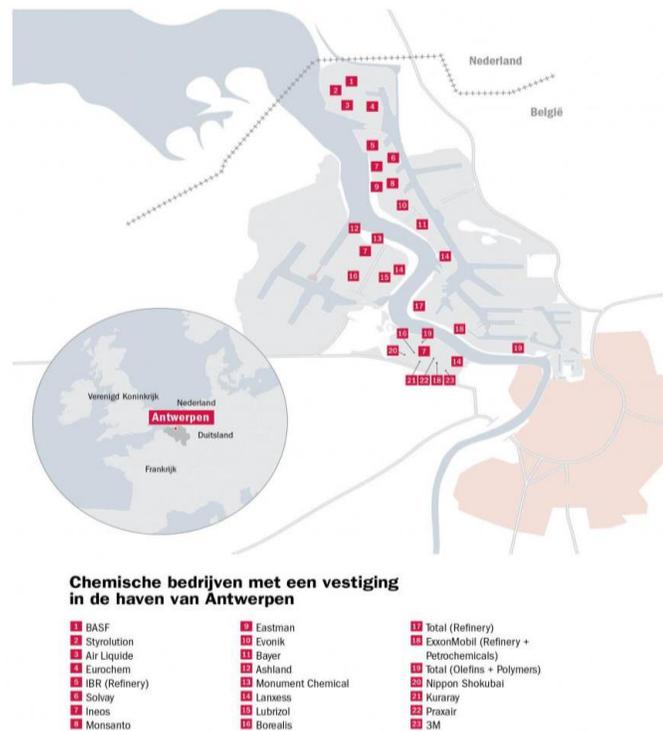
Por edades, la gran masa poblacional la forma el grupo comprendido entre 18-64 años con un 65,43% del total; le sigue con un 17,56% el grupo de más de 65 años y por último el grupo de edades entre 0-15 años, el cual representa un 17% de la población total. (Ver tabla N° 5)

Año 2013	< 15 años	15 - 64 años	> 65 años	Total
Hombres	970.428	3.678.355	838.653	5.487.436
Mujeres	927.644	3.625.561	1.121.001	5.674.206

Tabla N° 5: Población por Edad en Bélgica
Fuente: Eurostat

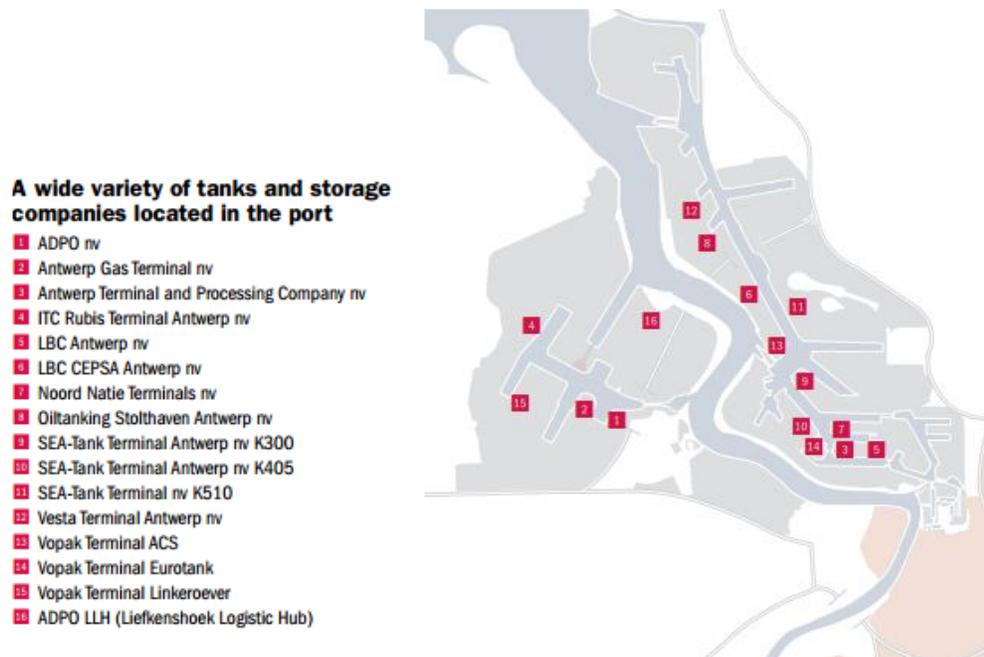
El puerto de Amberes va más allá del envío, la carga y descarga de sus productos, ofrece servicios de valor añadido en todas las especialidades de producto, petróleo, productos químicos y gases, gráneles sólidos, Ro/Ro, carga a granel, mercancías perecederas, acero y productos no ferrosos y por ultimo productos forestales.

Petróleo, Productos Químicos y Gases: El puerto de Amberes produce mas de 300 productos quimicos, convirtiendose en el mas grande y diverso cluster quimicos dentro de Europa, gracias a la integracion de la industria, la logistica y transbordo. Los diferentes fabricantes de productos quimicos y entre los productores y las empresas de logistica, se han convertido en costo y eficiente produccion y manipulacion de mercancías. (Ver mapa N° 4)



Mapa N° 4: Principales empresas químicas en el Puerto de Amberes
Fuente: Port Of Antwerp

Es el complejo más grande en Etileno y Propileno, mayor productor de HD-PE (Polietileno de Alta Densidad), PP (ProliPropileno), PVC (Prolicloruro de Vinilo). Cuenta con el mayor centro de distribución europeo de plásticos y productos químicos. Las cuatro refinerías (Total, ExxonMobil, IBR, ATPC (Betún)) y tres craqueadores de vapor en el puerto proporcionan un suministro local estable de materias primas. El puerto un buen acceso logístico, va más allá de la integración de materia prima – producto. Los productos refinados y almacenados en Amberes son: Kerosene, Gasolina Diésel, Nafta, Biodiesel, Aceites de Base, Lubricantes, Metanol, MTBE y otros aditivos, etanol, destilados pesados, líquidos de gas natural. (Ver mapa N° 5)

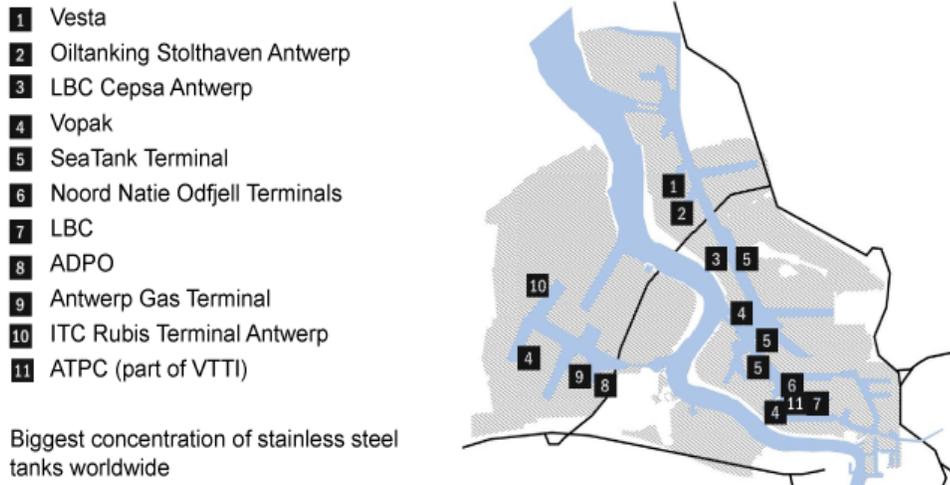


Mapa N° 5: Empresas y Tanques Químicos ubicados en el Puerto
Fuente: Port Of Antwerp

El Puerto posee grandes inversiones de las empresas químicas: Bayer construye un centro de competencia química para la producción y la tecnología de policarbonato dentro de Bayer Material Science (€ 2,5 millones), Messer Benelux y IJsfabriek Strombeek invierten en una unidad de reciclaje de CO2 en la tierra de

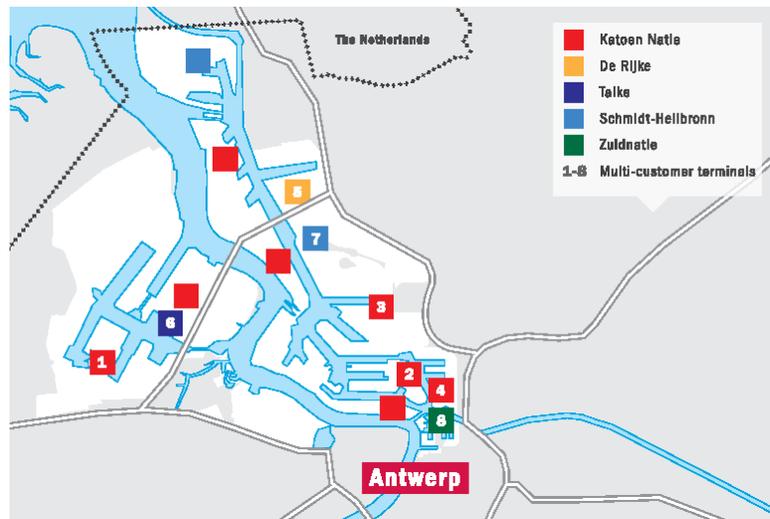
INEOS Oxide (€ 17 millones), la refinería de ExxonMobil tendrá pronto una instalación de sulphur para Diesel (HPHT) y Lanxess amplía su fábrica de caucho de butilo (€ 20 millones), Induss construye una fábrica de desmineralización para las empresas químicas cercanas (€ 23,4 millones). El puerto almacena, manipula y distribuye gráneles líquidos, productos químicos, gases envasados y plástico.

Los gráneles líquidos se encuentran los productos sensibles (acero inoxidable), productos químicos y derivados, aceites, mercancía peligrosa. El puerto posee 15 terminales multiclientes y 11 operadores de terminales con 6.9 millones de m³ de capacidad de almacenamiento. (Ver mapa N° 6)



Mapa N° 6: Operadores de Terminal ubicados en el Puerto
Fuente: Port of Antwerp

Los granulados plásticos se colocan en paletas, octavines, big bags o en granel en silos. Posee aproximadamente 1.300 silos con capacidad almacenamiento de 680.000 m³. (Ver mapa N° 7)



Mapa N° 7: Terminales de Silos ubicados en el Puerto
Fuente: Port of Antwerp

El puerto siendo el mayor cluster químico en Europa cuenta con un ambiente de inversión, clima estable de negocios, mano de obra y precios competitivos y fácil acceso a los principales mercados. Amberes tiene una ubicación céntrica en el corazón de la red de gasoductos de Europa occidental, lo que garantiza una amplia y segura de la cadena de suministro. (Ver mapa N° 8)

RAPL - Pipeline entre Rotterdam y Amberes (petróleo crudo)

CEPS - Red Europea para el combustible jet se conecta a todos los principales aeropuertos europeos

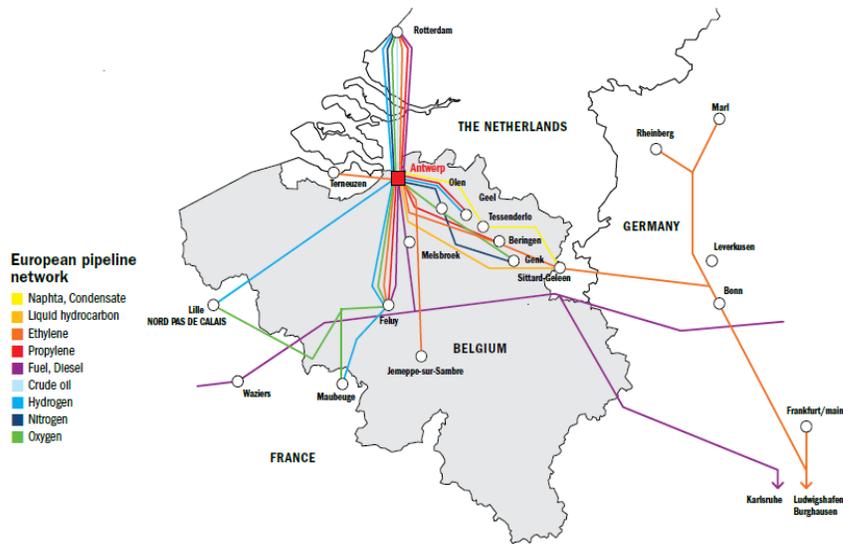
PALL - Pipeline para el condensado y nafta de Amberes a Geleen (Países Bajos)

ARG: Red de tuberías Europeo de etileno a los Países Bajos y Alemania

Propileno - Múltiples conexiones de tuberías;

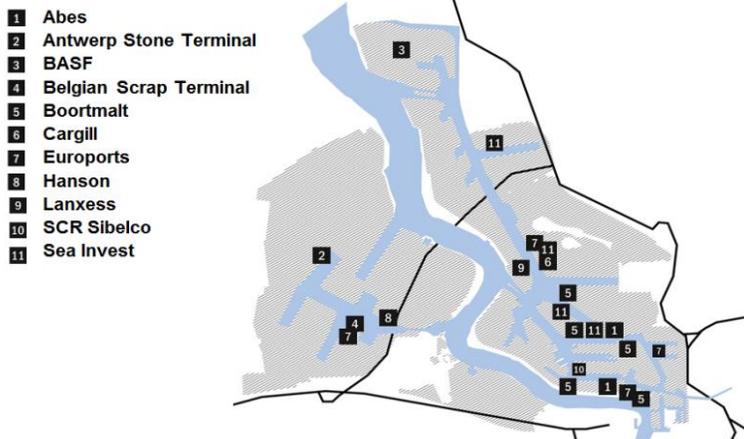
Gases industriales - hidrógeno, nitrógeno, oxígeno;

Hidrocarburos líquidos.



Mapa N° 8: Red de Gasoducto del Puerto de Amberes
Fuente: Port Of Antwerp

Gráneles solidos: Los gráneles sólidos se almacena, mezcla, licua, son reenvasado y preparado para el transporte por el experto en los proveedores de servicios que utilizan las técnicas de almacenamiento y de manejo especial. Las enormes terminales de gráneles secos ofrecen una solución integral para una amplia gama de productos a granel. Tiene una localización de 11 terminales de gráneles sólidos en el puerto. (Ver mapa N° 9)



Mapa N° 9: Terminales de Gráneles Solidos.
Fuente: Port of Antwerp

Tiene no menos de 1.430.000 m² de espacio de almacenamiento abierto y cerrado para mercancías a granel.

Ro / Ro: Optimizan el manejo de material rodante haciéndolo más eficiente, los vehículos pasan por conservación e inspección y preparación, las actividades de servicio son: instalar accesorios (parachoques, ganchos, aire acondicionado, etc), reparación, lavado, desparafinado, pulverización, segunda etapa de fabricación. Amberes es el puerto de origen europeo de marcas muy conocidas como Fiat, Ford, Opel, BMW, Renault, Mazda, Hyundai, Chevrolet y KIA.

Mercancía Perecedera: Los servicios que ofrece tanto a frutas a productos farmacéuticos son: maduración, control de calidad, clasificación, (re) embalaje y (re) paletización, preparación de pedidos, gestión de stocks, etiquetado, relleno y despojar de contenedores, directamente disponible en las terminales de contenedores y almacenes. El puerto posee las condiciones óptimas de enfriamiento y conservados de este tipo de producto. Entre los productos que distribuye el puerto son: Frutas y verduras, pescados y mariscos, carnes, aves, productos lácteos, chocolates, fármacos, y materiales fotográficos.

Productos Forestales: El puerto transporta productos forestales como pasta de madera, madera contrachapada, papel fino, papel kraft, madera y papel de periódico. El puerto utiliza tecnología de elevación como crucetas y descargar de vacío, alta experiencia en el manejo de pulpa y papel con socios logísticos estratégicos, cortadura de papel periódico en diferentes tamaños.

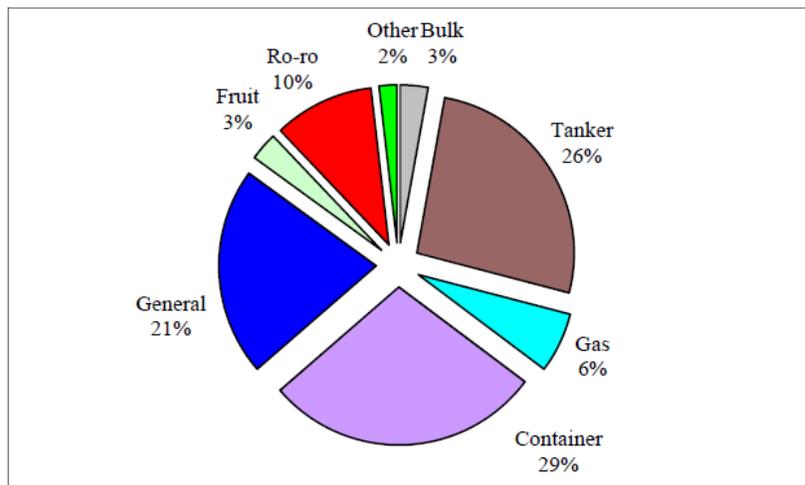
Acero y No Ferroso: Los productos de acero son manejados y perfectamente empaquetados de acuerdo a las normas marítimas internacionales, con tecnologías innovadoras como IT. El acero se encuentra en diferentes líneas de producción, rollos de acero laminado en caliente de la bobina se corta a la medida y son envasados y etiquetados.

El Puerto de Amberes manejo 329.636.387 toneladas de carga en el año 2013. La carga de contenedores es el más sobresaliente con 178.359.185 toneladas, la carga ro/ro con 60.940.034 toneladas. (Ver tabla N° 6)

MOVIMIENTO DE CARGA	NUMERO	TONELADAS
Carga seca a granel	405	10.300.428
Petroleros	3.727	48.505.611
Gasero	877	5.944.206
Container	4.044	178.359.185
Carga General	3.032	18.414.852
frutas	411	5.460.230
Ro -Ro	1.465	60.940.034
Otros	259	1.171.841
Total	14.220	329.616.387

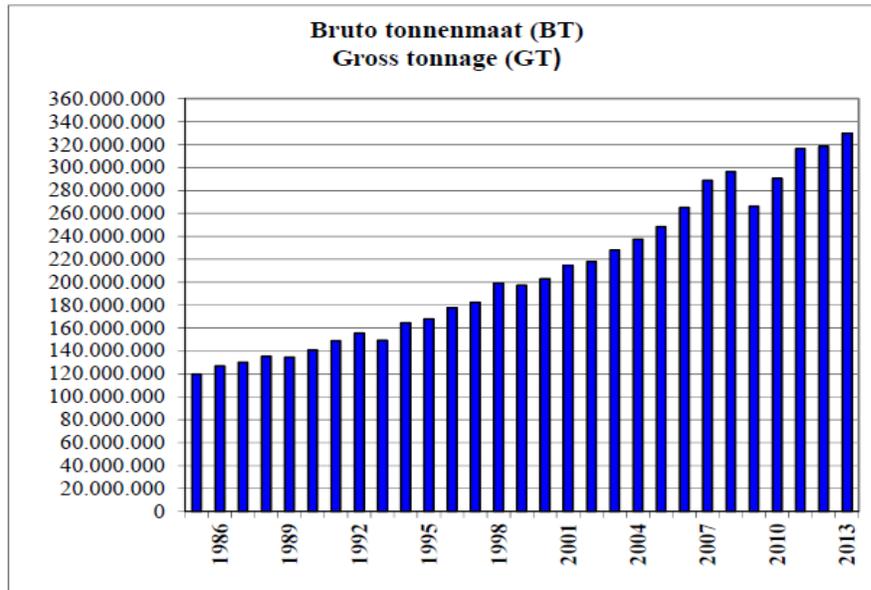
Tabla N° 6: Movimiento de Carga por tipo de buque
Fuente: Port of Antwerp

La grafica N° 1, muestra el movimiento de carga en porcentaje, la carga contenerizada en un 29%, Tanque 26%, Carga general 21%, Ro/Ro 10%, Gas 6%, Fruta 3%, Granel 3% y otros 2%.



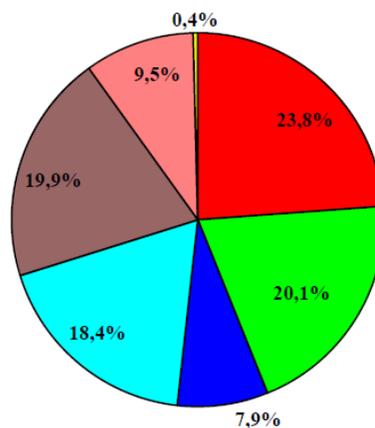
Grafica N° 1: Movimiento de Carga %
Fuente: Por of Antwerp

El puerto de Amberes en los últimos años ha incrementado el tonelaje bruto de contenedores, con un incremento en el año 2013 aproximadamente de 330.000.000 GT. (ver grafica N° 2)



Grafica N° 2: Tonelaje Bruto
Fuente: Por Of Antwerp

La distribución geográfica de la carga que llega y sale del puerto se muestra en la gráfica N° 3, ubicando a Europa como el mayor destino de carga, seguido de América del Norte y América Central.



	Europa Europe		Nabije Oosten Near East
	Noord- en Midden-Amerika North and Central Amerika		Afrika Africa
	Zuid-Amerika South-America		Overige Other
	Midden- en Verre Oosten Far and Middle East		

Grafica N° 3: Distribución Geográfica de Carga 2013
Fuente: Port of Antwerp

La geografía del transporte conecta las diferentes regiones, ciudades, países, que inciden en el intercambio de bienes, de información, movilización de personas, que conllevan al desarrollo económico de una región y un país. Es importante crear redes de transporte aunado a un sistema logístico para evitar el congestionamiento y provoque un declive de la economía. Por lo tanto el Puerto de Amberes tiene una amplia red de transporte, las cuales son las siguientes:

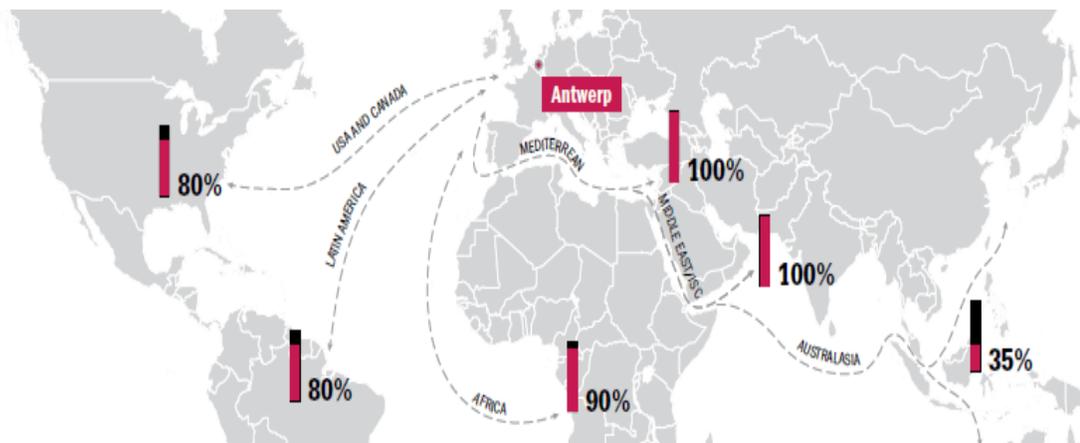
Ferrocarril: El puerto es uno de los mayores puertos ferroviarios europeos con más de 24 millones de toneladas de carga transportadas cada año, mediante un servicio de valor añadido de manera eficiente y confiable. Posee principales conexiones ferroviarias dentro y fuera de Europa.

Barcazas: Esta situado en el centro de la red europea de vías navegables, aproximadamente 200 contenedores en barcazas a la semana y 67 destinos en Europa. Está conectado a ríos paneuropeos y red de canales como Scheldt-Maas-Rhin-delta, cuenta con una conexión de largo de barcaza belga de 1500 km.

Carretera: La red por carretera es la forma más rápida, fiable y flexible para el transporte de mercancías a clientes. Debido a su céntrica ubicación tiene acceso a la red europea de carreteras. El puerto está rodeado de una extensa red de autopistas con conexiones directas con centros industriales en Flandes, Valonia, los Países Bajos, Alemania, Francia y muchos otros destinos de Europa.

Pipeline: Es el centro más importante en la red de gasoductos de Europa Occidental, ofrece un medio seguro, fiable y ecológico a través de las tuberías. Están conectados a 100 oleoductos de productos diferentes o 1000 km de tuberías que transportan el 90% de bienes líquidos del petróleo.

ShortSea: ofrece más de 300 servicios de línea regular que conecta el puerto con más de 800 ubicaciones e todo el mundo. Así como una oferta en aguas profundas con destinos directos como América del Sur, América del Norte, África, el subcontinente Indio el Sudeste de Asia y Lejano Oriente. (Ver Mapa N° 10)



Mapa N° 10: Destinos del Puerto de Amberes
Fuente: Port Of Antwerp

RELACIÓN DEL EJE DEL CORREDOR DEL RHIN CON AUSTRIA

En Europa los ríos tienen gran importancia como medios de transporte, pues son las arterias que comunican las ciudades y embarcaciones que se encuentran en el interior del continente, la misma sirve de eslabones del sistema ferroviario y de carreteras. El Rin es la principal vía fluvial que conecta otros ríos a través de canales, forman en Europa importantes sistemas de comunicación. El tráfico que

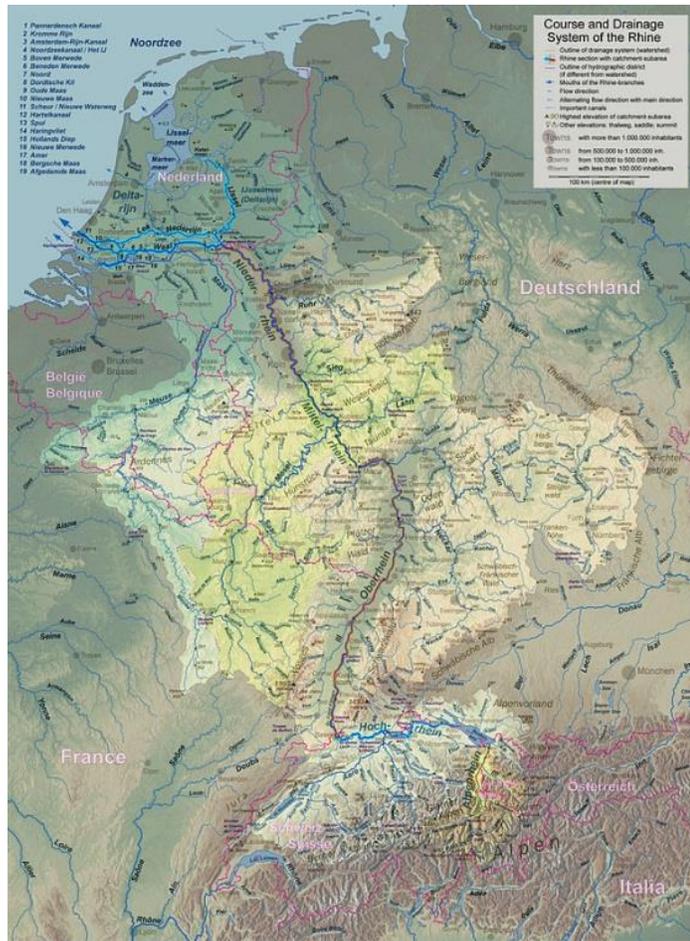
circula en estas vías fluviales comprende grandes cantidades de petróleo, granos, mineral de hierro, carbón, productos químicos industriales y gran variedad de productos manufacturados.

El Rin es un importante corredor Comercial de Europa, con Austria se conecta con dos corredores, el Corredor Rin – Danubio y el Corredor Rin – Alpes. El corredor Rin – Danubio; tiene como vías navegables del Meno y del Danubio, que conecta las regiones centrales de Estrasburgo y Francfort, al sur se conecta con Viena, Bratislava, Budapest y el Mar negro. El corredor Rin – Alpes; es la más utilizada ruta Europea para transporte de mercancías, conecta los puertos de Rotterdam y Amberes en el Mar del Norte.

El Corredor Meno – Danubio que tuvo acceso en el año 1992, está vinculado con 14 países por aguas navegables interiores, tiene una longitud total de 3504 Km del eje fluvial de la desembocadura del Danubio en el Mar Negro hasta la desembocadura del Rin en el Mar del Norte. El Rin-Meno y las cuencas de los ríos Danubio están conectados por el 171 Km de largo del Canal Meno-Danubio.

En las vías navegables internacionales Danubio y el Rin navegación está exenta de pagar tasas. Los honorarios deben ser pagados para navegar en el canal Meno-Danubio (Alemania) y el Canal Danubio-Mar Negro (Rumania), ya que estas son las vías navegables nacionales que no están incluidos en el Convenio de Belgrado de 1948.

Según lo estipulado por todos los Estados ribereños del Danubio en el Convenio relativo al régimen de navegación en el Danubio, la navegación por el Danubio es gratuito y abierto a todos los buques de vela comercio bajo las banderas de todos los estados. A continuación el mapa N° 11, que muestra el río Rin.



Mapa N° 11: Mapa del Rio Rin
Fuente: WorlMapFlinder

El rin es una de las más transitadas vías navegables, el número de barcos por día son: 100 frontera D/NL, 400 en colonia, 300 en Mainz, 200 en Karsruhe y 100 Iffezheim. Los volúmenes de transporte son de 200MT en la frontera entre Alemania y Holanda. Se pueden estimar alrededor de 6.900 barcos que representan a 10 de peso muerto MT incluyendo 1200 barcazas, 4400 barcos de motor y 1300 tanques.

Austria cuenta con el rio Danubio la cual está unida al Rin, representa la vía fluvial y vía ferrocarril más importante en su economía. Europa cuenta con un Red Transeuropea de Transporte (TENT-T), que conecta el este y el oeste basado en 9 grandes corredores. La red ferroviaria que conecta el Corredor del Rin con Austria son Rin – Alpes y Rin Danubio. (Ver mapa N° 12)



Mapa N° 12: Red Transeuropea de Transporte de Ferrocarril
Fuente: European Comissions TENT – T

Austria es un país de la Unión Europea que limita al norte con Alemania y la República Checa, al este con Eslovaquia y Hungría, al sur con Eslovenia e Italia y al oeste con Suiza y Liechtenstein. Su superficie es de 83.871 km², y tiene 2.558 km de fronteras y no posee costa. La mayor parte del territorio de Austria, dos tercios del total, está dentro de la sección oriental de los Alpes, que alcanzan alturas de más de 3000 m. La población se concentra en los valles de los ríos, entre los que destaca el del más importante, el Danubio, que entra en Austria por Passau, en la frontera con Alemania, pasando por Linz y Viena, hasta Bratislava, en la frontera con Eslovaquia. A continuación el mapa N° 13, se observara el mapa político de Austria.



Mapa N° 13: Mapa Político de Austria
Fuente: WorldMapFlinder

Austria es un país industrial altamente desarrollado con una importante participación en el sector de servicios. Tiene una economía social de mercado desarrollada, ha impulsado reformas estructurales, con fusiones de empresas nacionales con extranjeras, en sectores como la alimentación, el comercio, la construcción, la banca, el acero, el petróleo, y las telecomunicaciones. Los principales ramos de la industria que están integrados son la alimentación, los productos de consumo alimentario, la ingeniería mecánica (maquinaria) y el acero, productos químicos y vehículos. A continuación la tabla N° 7, se mostrara los índices macroeconómicos de Austria (últimos 5 años).

Indicadores de crecimiento	2010	2011	2012	2013	2014 (e)
PIB (mmd)	378,38	416,37	394,87e	417,90e	439,97
PIB (crecimiento anual %)	1,8	2,8	0,9e	0,4e	1,6
PIB per cápita (USD)	45.112	49.444	46.643e	49.256e	51.641
Saldo de la hacienda pública (% del PIB)	-3,0	-2,1	-1,3e	-1,8e	-1,8
Endeudamiento del Estado (% del PIB)	72,3	72,8	74,1e	74,4e	74,8
Tasa de inflación (%)	1,7	3,6	2,6e	2,2e	1,8

Tabla N° 7: Indicador Económico de Austria de los últimos 4 años.
Fuente: IMF - WorldEconomic Outlook Database - últimos datos disponibles

El PIB de Austria mostro un crecimiento constante en los últimos cinco años, teniendo un incremento anual de 1.6 en el año 2014, teniendo un descenso mínimo entre 2012 y 2013. El PIB Per Cápita muestra también un crecimiento constante signo de calidad de vida.

Balanza Comercial Austria			
Fecha	Balanza comercial	Tasa de cobertura	Balanza comercial % PIB
2013	-5.683,0 M.€	95,64%	-1,81%
2012	-9.264,0 M.€	93,29%	-3,02%
2011	-10.050,0 M.€	92,69%	-3,36%
2010	-4.865,0 M.€	95,94%	-1,71%

Tabla N° 8: Balanza Comercial de Austria
Fuente: Eurostat.

En el año 2013 Austria registro un déficit en su Balanza Comercial de 5.683,0 millones de euros, un 1.81% de su PIB inferior al año 2012, que fue de 9.264,0 millones de euros un 3,02% del PIB. La variación se ha debido a un descenso de las importaciones y un incremento de las exportaciones. (Ver tabla N° 8)

Austria – Importaciones y Exportaciones				
Fecha	Importaciones	Importaciones % PIB	Exportaciones	Exportaciones % PIB
2013	137.191,0 M.€	43,80%	131.508,0 M.€	41,99%
2012	138.942,0 M.€	45,26%	129.679,0 M.€	42,24%
2011	137.513,0 M.€	45,95%	127.462,0 M.€	42,60%
2010	119.944,0 M.€	42,06%	115.079,0 M.€	40,36

Tabla N° 9: Importaciones y Exportaciones de Austria
Fuente: Eurostat.

Las exportaciones en Austria crecieron un 1,41%, respecto al año 2012, la cual representan el 41,99% del PIB. Las importaciones tuvo un descenso de 1.26%

respecto al año 2012, la cual representa el 43,80% del PIB. A pesar del incremento de las exportaciones la balanza comercial tuvo un déficit ya que fueron mayores que las exportaciones. (Ver tabla N° 9)

La densidad de población de Austria es de 101 habitantes por Km², con 8.484.00 personas, la cual tuvo un incremento de 32.140 habitantes respecto a 2012. La población femenina es mayoritaria con 4.328238 mujeres, lo que supone el 51.01% del total, frente a los hombres con 4.123.622 hombres que son el 48.60%. (Ver tabla N° 10)

Austria – Población				
Fecha	Población	Población Masculina	Población Femenina	Densidad de población
2013	8.484.000			101
2012	8.451.860	4.123.622	4.328.238	101
2011	8.408.121	4.098.144	4.309.977	100
2010	8.404.252	4.095.337	4.308.915	100

Tabla N°10: Población Total / Población Por género de Austria
Fuente: Eurostat

Austria cuenta con una infraestructura de transporte completa, el país austriaco no cuenta con salida al mar, por lo tanto los medios de transporte utilizados son: carretera, ferrocarril, vías fluviales, aeropuertos y pipelines. Austria cuenta con dos importantes medios de transporte que conecta el país con el resto de la región europea, la red de ferrocarril tiene una extensión de 6.200km.



Mapa N°14: Puertos Fluviales de Austria
Fuente: Danube Ports.

Las vías fluviales se limita al Danubio que cuenta con 16 puertos de importancia, los puertos comerciales más importantes de Austria son: Linz, Enns, Krems y Viena. (Ver mapa N° 14).

En el transporte de mercancías por ferrocarril, se transportó un total de 95,4 millones de toneladas de carga en la red ferroviaria de Austria en el año 2013. (Ver tabla N° 11)

Modos de Transporte 2013	
Transporte terrestre	28,8 millones de toneladas
Recepción internacional de mercancías	26,8 millones de toneladas
Internacional de mercancías envían	16,8 millones de toneladas
Tránsito	23,0 millones de toneladas.
Total	95,4 millones de toneladas

Tabla N° 11: Recepción por Modos de Transporte 2013
Fuente: Statistics Austria

En 2013 el rendimiento de operación de los trenes de mercancías ascendió a 41,8 millones de kilómetros-tren. El rendimiento del transporte es decir, el producto del volumen de transporte y distancia en el territorio de Austria ascendió a 19,3 mil millones de toneladas-kilómetro (tkm). (Ver tabla N° 12)

Rendimiento del Transporte 2013	
Transporte terrestre	4,6 millones de tkm
Entrada de mercancías internacionales	5,5 mil millones de tkm
Internacional de mercancías envían	3,7 millones de tkm
Tránsito	5,4 mil millones de tkm

Tabla N° 12: Rendimiento del Transporte 2013
Fuente: Statistics Austria

Transporte fluvial es ampliamente considerado como un modo ecológico de transporte especial de grandes volúmenes de mercancías. La vía navegable cubre el

rendimiento del transporte de los buques nacionales y extranjeros que transportan mercancías en el canal del Danubio, que une a Austria con la red de vías navegables europeas.

Un total de 10,6 millones de toneladas de la carga se transporta como el transporte de mercancías en la sección austriaca del Danubio, en el año 2013, una disminución de 0,1 millones de toneladas (-0,8%) en comparación con 2012. El rendimiento total de transporte, es decir, el producto del volumen de transporte y la distancia recorrida fue de 11,1 millones de toneladas-kilómetros (5,6%). Alrededor de 2,4 billones de toneladas km (9,8%) de este rendimiento del transporte se llevó a cabo en la sección austriaca del Danubio. El número de recorridos con carga disminuyó de 9 481 a 9 331 (-1,6%).

La entrada de mercancías internacionales aumentó en un 0,4%, hasta 5,5 millones de toneladas en comparación con el año anterior. El tránsito mostró un aumento en el volumen de transporte de 19,0% a 2,9 millones de toneladas. Para el transporte interior una caída del 43,6%, hasta 0,7 millones de t se determinó. El envío internacional de mercancías se redujo en un 1,9%, hasta 1,6 millones de toneladas en el año de referencia.

SERVICIOS COMERCIALES GLOBALES QUE PRESTA EL PUERTO DE AMBERES A AUSTRIA

El puerto de Amberes se conecta con Austria a través del Corredor Rhin – Alpes, Meno – Danubio, Rhin – Danubio, mediante vía fluvial, red ferroviaria, carretera y pipeline. La red de barcazas del puerto está conectada al Rhin la cual se conecta con el Danubio para el transporte de carga. Austria es un mercado importante para el puerto. (Ver mapa N° 15)



**Mapa N° 15: Red de Barcazas sobre el Rhin.
Fuente: Port of Antwerp**

En el año 2013, Austria registro en vías fluviales por el Danubio una disminución de un 11,4% a 8,5 millones de toneladas. Los puertos de Linz manejan 4,4 millones de toneladas que se registró una disminución del 18,0%. Los resultados de los puertos de Viena aumentaron un 36,7% a 1,7 millones de toneladas. En el puerto de Enns los transbordos ribereños aumentaron un 20,0% a 0,7 millones de toneladas. En el puerto de Krems 0,5 millones de toneladas se manejan para el año de referencia, que se registró un crecimiento del 28,8%. Para los puertos restantes los transbordos ribereños estaban en 1,2 millones de toneladas.

El volumen de transporte y rendimiento de transporte fluvial de Bélgica hacia Austria fue de 175996 toneladas. (Ver tabla N° 13)

Pais	Año	Toneladas
Bélgica	2009	57270
	2010	112274
	2011	103420
	2012	143121
	2013	175996

Tabla N°13: Volumen de transporte y el rendimiento del transporte fluvial
Fuente: Statistics Austria

El puerto tiene una red de autopista que tiene conexiones directas, la conexión con Austria tiene una distancia de 920 km, con una duración de viaje de 22 horas con 12 minutos. (Ver tabla N° 14)

Pais	Distancia (km)	Los tiempos de viaje
Austria Wels	920	22:12

Tabla N° 14: Conexión Puerto Amberes con Austria
Fuente: Port Of Antwerp

El volumen de transporte y rendimiento de transporte por carretera de Bélgica hacia Austria fue de 196490 toneladas. (Ver tabla N° 15)

Pais	Año	Toneladas
Bélgica	2009	307442
	2010	277557
	2011	244723
	2012	225493
	2013	196490

Tabla N°15: Volumen de transporte y el rendimiento del transporte por carretera
Fuente: Statistics Austria

La red ferroviaria conecta al puerto con la ciudad de Viena. (Ver mapa N° 16)



Mapa N° 16: Red Ferroviaria del Puerto de Amberes.
Fuente: Port Of Antwerp

El transporte en oleoductos cubre el transporte terrestre, la recepción y el envío internacional, así como el tránsito.

El volumen de transporte de 73,7 millones de toneladas en el año de referencia 2013 fue de 12,0 millones de toneladas, respectivamente, el 19,4% con respecto al valor de referencia del año anterior (2012: 61,7 millones de toneladas), que se debe tanto a un aumento del 23,6% (2012: 31,8 millones de toneladas) a 39,3 millones de toneladas en el transporte de petróleo y 15,0% más (2012: 29,9 millones de toneladas) a 34,4 millones de toneladas en el transporte de gas natural.

El rendimiento del transporte (es decir, el producto del volumen de transporte y distancia) mostró una evolución similar, con un aumento total de 2 697 millones de toneladas-kilómetro (tkm) a 17 839 millones de tkm, un alza de 17,8% en

comparación con el año anterior (2012: 15 142 millones de tkm). El rendimiento del transporte de petróleo desarrollado en un 17,4% a 8 392 millones de tkm (2012: 7 146 millones de tkm) y dicha de gas natural en un 18,1% a 9 447 millones de tkm (2012: 7 996 millones de tkm).

Los productos que exporta Austria son; los minerales y productos construcción, maquinaria, productos agrícolas y animales vivos. Los destinos de exportaciones son; Alemania, Italia, Suiza y Países Bajos. (Ver tabla N° 15)

Tipo de mercancía	Toneladas
Productos agrícolas y animales vivos	30.728.020
Productos alimenticios y forrajes	22.423.110
Combustibles, minerales solidos	148.321
Productos derivados del petróleo	7.423.890
Menas y desechos de metal	2.061.463
Productos metálicos	4.887.867
Los minerales y los materiales de construcción	163.913.970
Fertilizantes	814.467
Productos químicos	4.519.599
Maquinaria y otros. Fabricación. Artículos	63.290.723

Tabla N° 15: Volumen y tipo de mercancía de Austria
Fuente: Statistics Austria

Las importaciones de Austria con Bélgica han aumentado en los últimos cinco años, presentando en el año 2013 una importación de 3.770.539.648 USD. (Ver tabla N° 16)

Tabla - Austria - Importaciones - Evolución
Todas las posiciones arancelarias - Anual FOB USD

Fecha País Exportador	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Alemania	63.690.298.092	67.615.645.427	75.781.377.272	71.394.117.999	73.266.894.801	12.171.205.536
Italia	9.362.637.505	10.070.905.646	11.984.114.379	11.001.518.055	11.025.865.934	1.792.074.052
Suiza	9.195.945.350	9.305.368.319	11.162.400.512	9.977.661.605	9.875.568.645	1.759.375.556
Países Bajos	5.544.715.256	6.176.842.710	7.054.943.733	6.618.518.399	6.821.849.327	1.200.424.145
República Checa	4.818.240.830	5.438.170.077	6.899.715.672	6.541.561.732	7.374.194.178	1.315.381.427
China	3.483.534.721	4.289.170.222	4.933.173.261	5.296.581.578	5.770.094.739	1.056.765.638
Francia	4.397.581.878	4.370.748.445	5.138.588.799	4.644.619.481	4.813.915.793	753.728.981
Hungría	3.196.932.212	4.000.572.243	5.330.668.914	5.208.077.415	5.106.159.857	826.672.468
Eslovaquia	3.037.829.876	4.044.036.238	5.202.871.036	5.087.762.465	5.152.586.502	822.362.399
Bélgica	2.924.427.835	3.141.110.629	3.522.872.221	3.502.140.409	3.770.539.648	648.464.426
Otros	28.594.111.205	32.450.263.222	38.780.310.787	38.049.676.170	41.360.809.310	7.208.465.516
Total	138.246.254.762	150.902.833.179	175.791.036.585	167.322.235.307	174.338.478.735	29.554.920.144

Tabla N° 16: Importaciones de Austria
Fuente: Trade. Nosis.

Sin embargo, se observa que Bélgica no es el principal proveedor de Austria. El principal país importador y exportador es Alemania, debido que la economía de Austria era dependiente de Alemania, sin embargo en los últimos años esa dependencia ha disminuido con la integración de Austria a la Unión Europea.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La incidencia de los puertos en la economía son directos (empleo y actividad portuaria), indirectos (cadena de suministro) e inducidos (conjunto de la economía). Por lo tanto, en Europa los puertos son potenciales en la creación de empleo, inversión y crecimiento del PIB, y fundamentales para el comercio intraeuropeo, ya que los puertos son considerados puertos de entrada. El puerto de Amberes posee una posición geográfica estratégica, entrada como puerta fluvial, puerto de entrada, hacen que el puerto tenga una ventaja natural, la cual permite el acceso a la inversión extranjera, menor costo y tiempo, competitividad, y creando enlaces con los países cercanos o vecinos.

Así mismo, Bélgica se ha convertido en un importante centro logístico europeo, por donde transita un gran volumen de mercancías. Tiene un incremento sostenido de su PIB y en su Balanza comercial en relación a los últimos cuatro años, tiene 11.162.000 millones de habitantes. Y el 47% de su población es activa, es considerada una población joven y adulta. Por lo tanto, goza de mano de obra, cerca de 1650 empleados laboran en el puerto.

El Puerto tiene particularmente fuertes vínculos industriales, marítimos, logísticos. Ellos se complementan entre sí e implican la producción, la manipulación y el transporte de grandes volúmenes de carga. Ofrece servicios de valor añadido en todas las especialidades de producto como son: petróleo, productos químicos y gases, gráneles sólidos, Ro/Ro, carga a granel, mercancías perecederas, acero y productos no ferrosos y por ultimo productos forestales. Sin embargo la especialidad del puerto son los productos derivados del petróleo, productos químicos y gases, más de 300 cluster químicos se encuentran conectados con el Puerto y posee una gran red de gasoductos para su distribución, así como las grandes refinerías y empresas químicas han invertido en el puerto debido a su capacidad, posición estratégica y costo.

En cuanto al movimiento de carga el Puerto de Amberes maneja 329.636.387 toneladas de carga en el año 2013. La carga de contenedores es el más sobresaliente con 178.359.185, es decir, un 29% del movimiento de carga. El mayor destino de carga es en Europa, seguido de América del Norte y América Central. Por otra parte le ofrece una amplia gama de barcaza, por carretera, servicios de ferrocarril para el transporte de sus mercancías en un mercado plenamente liberalizado desde y hacia todos los rincones de Europa y más allá.

La conexión del Puerto con el Corredor del Rin y su relación con Austria, permite describir las conexiones que el puerto tiene en el continente europeo, para el traslado de mercancías, tomando en cuenta los accesos, el tiempo y los costos. El Rin al ser un río con características navegables, posee un gran tránsito de embarcaciones de carácter comercial, hay que recordar que el Rin es la vía fluvial más utilizada dentro de la Unión Europea.

Los servicios comerciales que presta el puerto hacia Austria a través del corredor del Rin junto con la conexión del río Danubio la cual representa la vía fluvial y vía ferrocarril más importante de la economía de Austria, es un país industrial altamente desarrollado con una importante participación en el sector de servicios. Por lo tanto los servicios que presta el puerto a Austria son productos químicos, petroleros, de construcción, la cual son los principales productos importados y exportados.

El puerto posee ventaja absoluta, cuenta con mano de obra calificada y especializada, posee una ventaja natural, es decir, una ubicación estratégica, brinda servicios de valor añadido a la carga, es decir, produce, manipula, almacena, transforma sus productos y lo distribuye en la región europea. También posee una ventaja comparativa, según datos de la Eurostat, el Puerto de Rotterdam maneja 400 millones de toneladas anuales, el Puerto de Hamburgo maneja 140 millones de toneladas al año y el Puerto de Amberes maneja 329 millones de toneladas al año, es decir, que el puerto en comparación con Hamburgo tiene ventaja comparativa. Las políticas de transporte tienen como objetivo el incremento económico europeo, crear un nuevo sistema de transporte a menor costo, precio, tiempo, sin congestión,

accesible y medioambientales y crear un espacio único europeo, optimizando las cadenas logísticas de los medios de transporte. Para la Unión Europea es indispensable manejar una red única del transporte, para facilitar la movilidad de personas y mercancías, fomentando el empleo y la inversión la cual incide en el crecimiento económico, desarrollar el transporte multimodal es primordial para la eficiencia del mismo.

Por lo tanto el Puerto de Amberes asume un papel importante y estratégico, cumpliendo con los principales factores que la Unión Europea propone. A través de sus diferentes conexiones multimodales y la prestación de servicio, no solo con Austria sino con el resto de la región.

RECOMENDACIONES

La política que orienta la red Transeuropea responde a varios objetivos, las interconexiones es uno de los objetivos principales para la Unión Europea, es decir, garantizar la libre circulación de mercancías y personas apoyando el empleo, la inversión, competitividad y el crecimiento económico. Los puertos son importantes para el continente europeo, los puertos principales son: Rotterdam, Hamburgo, Amberes y el Le Havre, ya que son catalogados puertos de entrada y con mayor movimiento de carga, por lo tanto se hacen las siguientes recomendaciones:

- Estudiar la logística comercial del Puerto de Hamburgo en relación al Rhin
- Analizar las conexiones que tiene el corredor del Rhin con los diferentes puertos del continente europeo.
- Analizar la integración de los Puertos Amberes, Rotterdam y Hamburgo.

LISTA DE REFERENCIA

Libros

Arias Fidias. Tesis & Proyectos de Investigación (mitos y errores en la elaboración de). Caracas. Editorial Episteme. 2006.

Barahona Juan C & Quevara Quillermo M. (2006). (Libro en Línea). Logística Comercial y Modernización Aduanera en Centroamérica. Editorial Universidad Estatal a Distancia. San José, Costa Rica.

COMISSIÓN EUROPEA (2013), Comisión Europea, Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. Bruselas. 28. 3. 2011

F. Coppens / F. Lagneaux / H. Meersman / N. Sellekaerts / E. Van de Voorde / G. van Gastel Th. Vanelslander / A. Verhetsel, (2007) “Economic Impact of port activity: a disaggregate analysis. The case of Antwerp”. National Bank of Belgium

Shepherd, Ben (2011), “Los costos de logística y competitividad: Medición y de las Políticas Comerciales Aplicaciones MPRA” (Munich Personal RePEc Archive, 3). November

Rodriguez J & Claude Comtois and Brian Slack, “The Geography Of Transport Systems”. Editorial: Routledge

Documentos en Línea

European Commission, (2013) “Los puertos marítimos de Europa en el horizonte de 2030: retos futuros”, Nota Informativa 23 de mayo. Bruselas.

Sánchez Pavón B, y Díaz Fernández J.A. (2003), “La invención de la administración corporativa en el proceso de elaboración de instrumentos de ordenación del territorio en el norte de europeo, en nuevos territorios”. Universidad de Zaragoza y gobierno.

OCDE, CEPAL, CAF. (2013). Perspectivas económicas de América Latina 2014. Logística y Competitividad para el Desarrollo. (Documento en Línea). Disponible: http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/development/perspectivas-economicas-de-america-latina-2014_leo-2014-es#page2. Consulta: Junio 2014.

Electrónicas

MaidPort Delta, (2010), Puerto de Amberes, características del Puerto, su función es importante.

Port Of Antwerp. (Página Web Oficial). Disponible: <http://www.portofantwerp.com/en>. Consulta: Abril 2014.

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. (Página Web Oficial). Disponible en: <http://www.ccr-zkr.org/11000000-fr.html>. Consulta: Julio 2014.

Viadonu. (Página Web Oficial). Disponible en: <http://www.donauschiffahrt.info/en/transport/>. Consulta: Julio 2014.

Inland Navigation Europe INE. (Página Web Oficial). Disponible en:
<http://www.inlandnavigation.eu/home/>. Consulta: Julio 2014.

Bases de Datos Estadísticos

European Commission. Eurostat. (Datos en Línea). Disponible en:
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>. Consulta: Julio 2014.

Estadistics Austria. Datos en Línea Disponible en:
http://www.statistik.at/web_en/statistics/index.html. Consulta. Julio 2014.

Legal

Constitution Belge. Texte Coordonne du 17 Fevrier 1994.

ANEXOS



Puerto de Amberes





