

REPUBLICA DEL ECUADOR

**SECRETARIA GENERAL DEL CONSEJO
DE SEGURIDAD NACIONAL**

**INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
NACIONALES**



CUERPO DE CURSANTES

**IX Curso Superior de Seguridad Nacional y
Desarrollo**

TRABAJO DE INVESTIGACION INDIVIDUAL

**"LA MARINA MERCANTE ECUATORIANA COMO FACTOR DE DE-
SARROLLO Y SEGURIDAD NACIONALES"**
CPNV-EM. RAUL TOLEDO ECHEVERRIA

1.9 81



I N D I C E

INTRODUCCION	I - II
CAPITULO I	
EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL ECUADOR	1
LOS FACTORES DEL PODER MARITIMO	3
Poder Naval	3
Conciencia Marítima	4
Complejo Geo-Marítimo	4
Marina Mercante	5
Potencial Económico, Científico y Tecnológico	6
Infraestructura necesaria para el aprovechamiento de los Recursos de Mar	6
EL TRANSPORTE MARITIMO	7
CLASIFICACION DEL TRANSPORTE MARITIMO	8
Carga General	9
Carga al Granel.	14
Carga Refrigerada	16
LEGISLACION MARITIMA NACIONAL	17
CAPITULO II	
IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL DESARROLLO NACIONAL	23

.../...

EXPORTACIONES	25
BALANZA COMERCIAL	27
RUIAS Y MERCADO DEL COMERCIO EXTERIOR ECUATORIANO	28
FLETES	34
CARGA A GRANEL	35
CARGA GENERAL	37
CONFERENCIAS	37
Ingresos de Divisas - Balanza de Pagos	44
Productos de Exportación	45
Productos de Importación	48

CAPITULO III

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN LA SEGURIDAD NACIONAL ..	49
TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS	54
ARMAMENTO Y REPUESTOS	56
EXPORTACION - DIVISAS	57
RESERVA NAVAL	58

CAPITULO IV

FLOTA MERCANTE NACIONAL	59 ✓
TRANSPORTES NAVIEROS ECUATORIANOS (TRANSSNAVE)	61
FLOTA PETROLERA ECUATORIANA (FLOPEC).	68
FLOTA BANANERA ECUATORIANA (FBE)	71
FLOTAS PRIVADAS DE ULTRAMAR	73

.../...

BUQUES CHARTEADOS	73
CONCLUSION Y RECOMENDACION	76
Autorización	77
BIBLIOGRAFIA	78

INDICE DE ANEXOS

Figura No. 1	13
Figura No. 2	24
Figura No. 3	26
Figura No. 4	29
Figura No. 5	30
Figura No. 6	41
Figura No. 7	42
Figura No. 8	43
Figura No. 9	46
Figura No. 10	47
Figura No. 11	50
Figura No. 11-A	51
Figura No. 12	52
Figura No. 12-A	53
Figura No. 13	62
Figura No. 14	67
Figura No. 15	70
Figura No. 16	75

REPUBLICA DEL ECUADOR

C. S. N.

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES

TRABAJO DE INVESTIGACION INDIVIDUAL

TEMA:

'LA MARINA MERCANTE ECUATORIANA COMO FACTOR DE
DESARROLLO Y SEGURIDAD NACIONALES'.

Por: CPNV-EM. RAUL TOLEDO E.

Quito, septiembre/81

INTRODUCCION

El presente trabajo tiene por objeto demostrar, con claridad meridiana, en el contenido de sus capítulos la importancia y el significativo valor que la Marina Mercante tiene con respecto a los objetivos del Desarrollo y la Seguridad Nacional.

Para alcanzar tal objetivo, en primer lugar, localizaré a la Marina Mercante y al Transporte Marítimo como partes constitutivas del Poder Marítimo, lo que determina la necesidad de definir al mencionado Poder y a su vez señalar cuales son los demás factores que, conjuntamente con la Marina Mercante, lo constituyen; y, en segundo lugar, conceptuaré las diversas modalidades empleadas actualmente en el Transporte Marítimo, dando a la vez a conocer el marco jurídico que regula esta actividad en nuestro país.

Conocido lo anterior efectuaré un análisis del Comercio Exterior Ecuatoriano tomando como base para ello los volúmenes de importación y exportación, los terminales de mercado, los ingresos de divisas por fletes y su incidencia en la balanza comercial, todo lo cual pondrá de manifiesto, en forma cierta, la influencia de la Marina Mercante, e indefectiblemente con ella del Transporte Marítimo en el Desarrollo Nacional.

.../...

En estrecha relación con lo precedente, pero en un capítulo independiente, y en armónica conjugación con los conceptos doctrinarios de la Seguridad Nacional, podré en evidencia el papel vital que desempeña y la importancia que tiene la Marina Mercante tanto en época de paz, así como, en época de emergencia y/o de guerra.

El trabajo resultaría inconcluso y mutilado si nos señalara en él los medios de que se dispuso antes de la década del 70, durante esa década y en la actualidad; los datos que consigno al respecto me permiten dar a conocer el desarrollo de nuestra Flota Mercante y su estructura, a la vez que me permiten llegar a una conclusión final que justifica a la Marina Mercante como factor preponderante dentro de los objetivos del Desarrollo y la Seguridad Nacional.

Quien domina el mar, domina el co
mercio; quien domina el comercio
mundial, domina las riquezas del
mundo y consecuentemente, el mun-
do entero.

Walter Raleigh

CAPITULO I

EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL ECUADOR

El conocimiento del estado en que se encuentra el Transporte Ma-
rítimo en nuestro país, requiere del conocimiento previo de los conceptos
generales del Poder Marítimo y de los factores que lo constituyen.

EL PODER MARITIMO

Helen Bently, Presidente de la Comisión de la Marina Mercante de
los Estados Unidos, define al Poder Marítimo como "La capacidad de una na-
ción para proyectar en los océanos, en tiempos de paz, su poder económico;
en época de emergencia, su movilidad de defensa" añadiendo luego que "El
Poder Marítimo está compuesto de todos aquellos elementos que posibilitan
a una nación el uso del océano mundial con ventajas, sea para el comercio
o para la defensa. El Poder Naval, la Flota de Pesca, la Marina Mercante
la Industria de la Construcción Naval, las Investigaciones Oceanográficas
y las Facilidades Portuarias, son esos elementos".

.../...

Vale destacar dos aspectos incidentiales en cuanto al Poder Marítimo en el decurso de la historia; el uno dice relación con las mutaciones conceptuales de que ha sido objeto, sin embargo de lo cual, ha mantenido el factor común 'MAR' y la necesidad de su aprovechamiento en beneficio de los habitantes del país riveroño; el otro, hace referencia al incorrecto manejo e interpretación conceptual que ha conducido a la adopción de una tendencia limitativa que lo vincula, exclusivamente, a su significación militar, dando margen a la sinonimia entre Poder Marítimo y Poder Naval, siendo como lo es, éste último, tan solo una parte del primero.

Aparte de la disgresión anterior, tomando como premisa el concepto citado y finalmente agregando a todo ello los criterios vertidos por el Almirante Mahan en sus estudios sobre los acontecimientos militares y navales en los siglos XVII y XVIII, publicados en su obra "Influencia del Poder Naval en la Historia", en los que concluye que el Poder Marítimo es la base vital del poderío de un Estado, cabe resaltar que un Estado que disponga de condiciones favorables para lanzarse al mar, tomando a éste como componente de su desarrollo y seguridad, ha de disponer, incrementar y perfeccionar el instrumento adecuado para tal propósito y, así mismo, ha de precisar los rumbos de su conducta; tal instrumento no es otro que el Poder Marítimo, cuya concepción se ha ampliado en la medida que el vertiginoso desarrollo Técnico-Científico, característico de la época actual, ha impactado en los sistemas y metodologías para la utilización de los recursos marinos mediante el empleo de medios que día a día son más sofisticados.

.../...

Tomando en la forma señalada al Poder Marítimo, es decir, como aquella capacidad de una Nación para aprovechar los beneficios del mar, incluyendo la defensa de sus recursos con el fin de lograr sus objetivos de desarrollo y seguridad, no cabe la menor duda que se trata de una expresión del Poder Nacional que se desarrolla, fortalece y crece en tiempos de paz; y, en tiempo de guerra pone en juego todos los recursos de que dispone a fin de acrecentar los esfuerzos de guerra.

LOS FACTORES DEL PODER MARITIMO

El Poder Marítimo está integrado por una serie de factores que mediante su estrecha vinculación le dan un carácter unitario que condiciona la consecución de objetivos en el campo de los intereses marítimos de una nación; tales factores son:

- Poder Naval;
- Conciencia Marítima;
- Complejo Geo-Marítimo;
- Marina Mercante;
- Potencial Económico, Científico y Tecnológico; e,
- Infraestructura necesaria para el aprovechamiento de los Recursos del Mar.

Poder Naval.-

.../...

Es la combinación de las fuerzas navales de superficie, submarinas y aéreas, actuando desde una posición adecuada. Este factor, sin embargo de que participa como un componente del Poder Militar, integra, como se señaló al conceptuarlo, el Poder Marítimo.

Conciencia Marítima.-

Es aquella capacidad que poseen los habitantes de un país para comprender, aceptar y valorar el grado de su dependencia con respecto al mar, tanto desde el punto de vista de su supervivencia como desde el de su seguridad.

El factor conciencia marítima está en última instancia, ligado a la existencia de un pueblo capaz de aprovechar lo que el mar, en sus múltiples formas de utilización, representa y, al mismo tiempo, comprender -- que no se trata de la frontera que lo separa de la tierra; sino que, constituye más bien la segura fuente presente y futura, para su progreso, desarrollo y seguridad.

Complejo Geo-Marítimo.-

Es el conjunto de caracteres distintivos de la problemática marítima derivada de las influencias histórico-geográficas de cada país, las cuales son determinantes para la formulación de su política oceánica teniendo

.../...

do en cuenta los siguientes elementos:

- a) Insularidad política y económica;
- b) Aspectos geográficos que influyan en el desarrollo marítimo;
- c) Valor estratégico de los estrechos y canales marítimos para el control de las comunicaciones;
- d) Recursos económicos del mar; y,
- e) Corrientes Marinas.

Marina Mercante.-

A la Marina Mercante corresponden el conjunto de organismos y medios que concurren a conformar el complejo naviero de un país, para posibilitar el intercambio internacional y el de cabotaje (1)*

Dentro de este factor han de considerarse los siguientes aspectos:

- a) Organismos de legislación, administración y control;
 - b) Flota o unidades de tráfico internacional y de cabotaje;
 - c) Personal marítimo;
 - d) Instalaciones portuarias para el tráfico internacional y de cabotaje;
 - e) Seguro marítimo; y,
-

(*) 1. CPNV-EM. Villalba Yerovi, Marco.- "Estudio de la Flota Mercante Nacional y Perspectivas para su Desarrollo" - pág. 13.

.../...

f) Agencias Marítimas.

Potencial Económico, Científico y Tecnológico.-

Es la capacidad económica de un Estado puesta al servicio de su Poder Marítimo; así como, el impulso que entrega a la investigación del mar y al desarrollo de la tecnología marítima.

Siendo, como se ha determinado, el mar un elemento vital en el desarrollo de los pueblos, es evidente la necesidad de conocerlo científicamente de suerte que sea posible su utilización y aprovechamiento en forma racional y técnica ya se trate de su exploración y explotación en las que habrá de guardarse el equilibrio del caso a fin de prevenir, preservar el sistema ecológico del medio marino o ya se trate del empleo de la Fuerza Naval en acciones militares.

Lo dicho de suyo relievaa la importancia de la investigación, la ciencia y la tecnología en este campo, obviando, a la vez, cualquier comentario adicional.

Infraestructura necesaria para el aprovechamiento de los Recursos de Mar.-

Es el conjunto integrado de medios destinados a la extracción - procesamiento industrialización, distribución y comercialización de los

.../...

recursos del mar. Tales Medios son:

- a) Flotas pesqueras y otros elementos de extracción;
- b) Establecimiento de plantas de industrialización o procesamiento;
- c) Terminales portuarios;
- d) Redes de distribución y centros de comercialización; y,
- e) Organos de dirección y control. (2)*

EL TRANSPORTE MARITIMO

El concepto tradicional de transporte marítimo llevaba implícita la significación de la traslación de bienes, a través del mar, de un punto geográfico a otro. sin interesar para ello métodos y técnicas sino tan solo el mero hecho limitado de la ejecución de dicha traslación. El creciente intercambio comercial en la comunidad internacional devino en la llamada revolución técnico-científico que ha conducido a la ruptura de los esquemas conceptuales tradicionalmente empleados y tal hecho, como no podía ser de otra manera, se ha reflejado en el Transporte Marítimo cuya significación actual nos hace posible hablar del Transporte Total, del Transporte Integrado, entendiendose bajo tales términos que la traslación de mercancías abarca un proceso completo que se inicia con el hecho del manipuleo de las mercancías hasta el transporte mismo y la cobertura de los riesgos que implica la navegación, a través del seguro, desde el lugar de origen hasta el lugar de destino, contando para tal efecto con -

.../...

el buque como elemento fundamental y objeto de serias transformaciones - tecnológicas.

Economicamente el Transporte Marítimo es la prestación de un servicio que como tal tiene un precio condicionado a su costo de operación y mantenimiento; precio y costos confrontados determinan la rentabilidad - del servicio; así como, el servicio de transporte y su precio constituyen el flete, cuyos adquirentes o compradores son los usuarios, sean estos - personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que desean transportar bienes de un lugar a otro.

CLASIFICACION DEL TRANSPORTE MARITIMO

El buque, como ya se dijo, a más de ser el elemento fundamental del transporte marítimo, ha sido objeto de serias transformaciones tecnológicas que lo permiten ubicarse dentro de diferentes tipos según las cargas o mercancías a transportarse; la tipificación del buque en concordancia - con la carga dan cabida a la clasificación del Transporte Marítimo en las siguientes modalidades:

- a) Carga General;
- b) Carga al Granel;
- c) Carga Refrigerada; y,
- d) Transporte de Pasajeros.

.../...

Carga General.-

Dentro de esta modalidad la carga puede subdividirse en Carga Fraccionada y en Carga Unitarizada.

Con respecto a la carga fraccionada, el propósito es el de llevar en los buques de carga general diferentes mercaderías, desde materias primas hasta productos industrializados. Es la modalidad tradicionalmente utilizada en el comercio y la de más antiguo empleo; frente a la estructura moderna del Transporte Marítimo resaltan, entre otras, dos desventajas:

- a) El tiempo de permanencia de las naves en puerto se vé incrementada en un 70% en razón de las dificultades en el manipuleo de la carga; y,
- b) Los bultos pequeños y sueltos están sujetos a daños y mermas que dan origen a no pocas molestias entre los usuarios, teniendo además, como efecto complementario, la elevación de costos de seguro y vigilancia.

Se ha buscado superar las citadas desventajas mediante la introducción de métodos tendientes a lograr la máxima eficiencia en las operaciones de carga y descarga que hagan posible la reducción de la estadía de la nave en puerto.

En cuanto a la carga unitarizada la modalidad consiste en dar a un conjunto heterogéneo de bultos la homogeneidad necesaria, de suerte que

.../...

sea posible su manipuleo como si se tratara de una unidad manejable por un solo medio mecánico, cuestión que resulta más eficiente y -- práctica para el manejo de numerosos bultos y cargas diferentes que requerirían de diversos medios económicos.

La deducción lógica de lo anterior es que la unitarización - de la carga rinde más y a menor costo que la modalidad de carga fraccionada que ha sido desplazada de los tráficos entre los países de sarrollados y que, va siendo paulatinamente desplazada en los tráfi cos entre países desarrollados y países en desarrollo.

Dentro de la modalidad o sistema de Carga Unitarizada, los mé todos más utilizados son los de la Paletización y los de la Contene rización, métodos éstos que aumentan considerablemente la productivi dad de las operaciones de carga y descarga, frente a la modalidad de la carga fraccionada o tradicional, debiendo agregar que, el método más simple, en la unitarización de la carga es el denominado pre-es- lingado.

A manera de disgrección, previa a una breve explicación de los métodos de Pre-eslingado, Paletización y Contenerización en la modali dad de Carga Unitarizada, cabe destacarse que el factor limitante para el desarrollo de tal modalidad es el económico, que exige de grandes - inversiones en los buques, en los terminales, en la adquisición de equi pos de tierra, en la infraestructura del país determinado, etc. cues-- tión que ha permitido, a la vez el desarrollo de otros métodos de Uni- tarización como los Semiremolques y las Gabarras.

.../...

a) Pre-eslingado de la Carga:

Consiste en la agrupación de la carga para un mismo destinatario, huelga cualquier comentario en cuanto a lo innecesario de buques especiales.

b) Paletización:

Es el método más conocido en nuestro medio, consiste en la utilización de una tarima, paleta, sobre la cual se ordena un determinado volumen de carga con el objeto de constituir una unidad que facilite su manipuleo, con el uso de montacargas y su transporte.

c) Contenerización:

Los contenedores son cajas de diferentes tamaños y materiales de características impermeabilizantes para la protección de la carga de la intemperie; su construcción es generalmente rígida aún cuando los hay también plegables y otros desarmables.

Las dimensiones de los contenedores han sido homogenizadas en dos:

- c.1) El de 20 x 8 x 8 pies de largo, ancho y alto, con capacidad para llevar hasta un máximo de 20 toneladas de peso bruto; y,

.../...

- c.2) El de 40 x 8 x 8 pies de largo, ancho y alto, con capacidad para llevar hasta un máximo de 40 toneladas de peso bruto.

Este método, o sea la contenerización, conlleva la ventaja general de la disminución de la permanencia de la nave en puerto que se reduce a una décima parte del tiempo de permanencia de un buque convencional, además de las ventajas particulares para el usuario y el armador; este último se beneficia en tanto los contenedores pueden ser colocados sobre la cubierta con lo que se amplía la capacidad de transporte frente a la nave convencional con su consecuente reducción de pérdidas por fallas, mermas y averías.

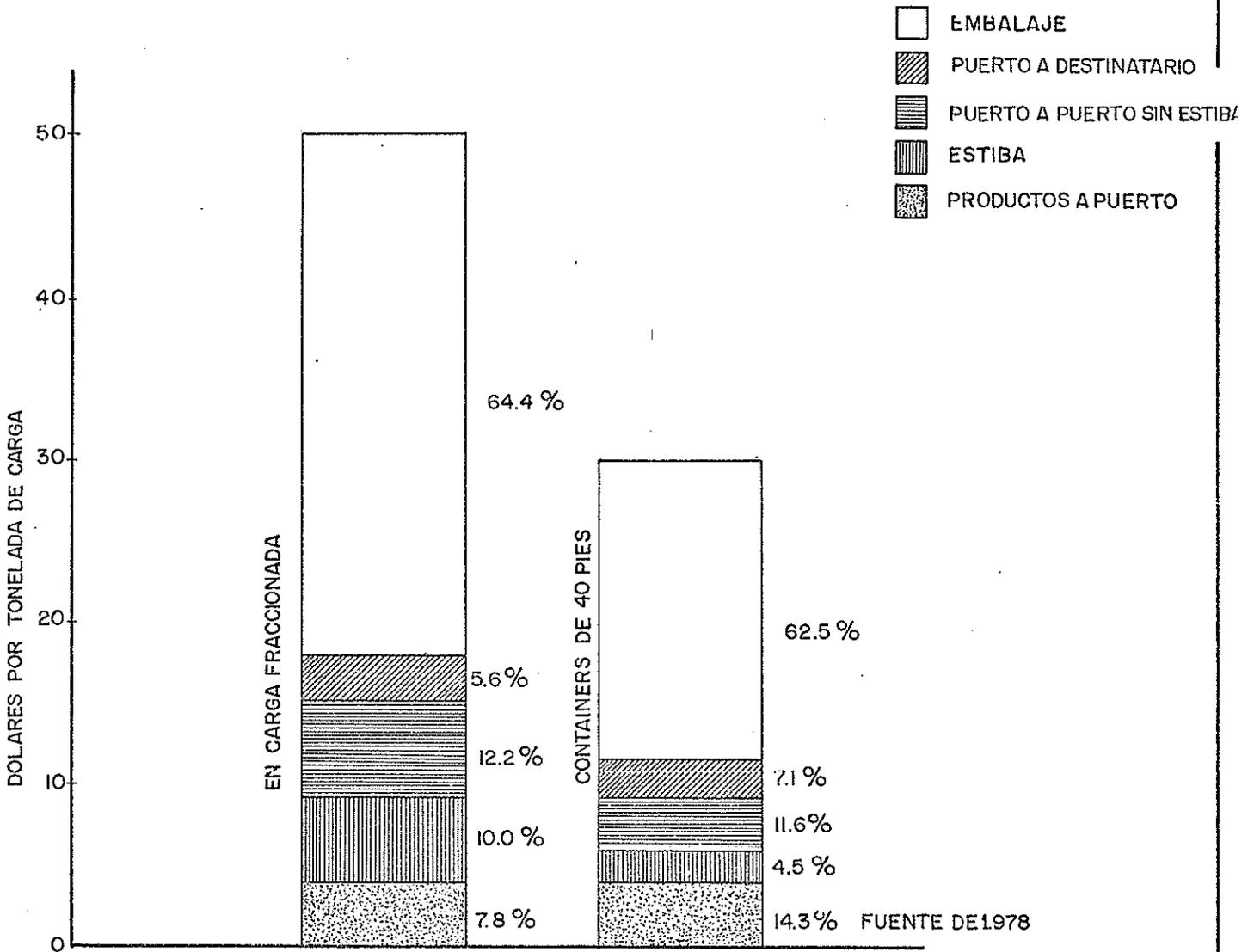
(En el cuadro No. 1 se contienen los costos comparativos de cada tonelada de carga general en las modalidades de Carga Fraccionada y Unitarizada con el método de contenerización).

En el cuadro No. 1, se puede ver a todas luces que el costo del transporte mediante la modalidad de Carga Unitarizada con el método de empleo de contenedores, resulta un 40% más bajo que el transporte con la modalidad de Carga Fraccionada.

- d) Semi-Remolque:

Esta modalidad es conocida comúnmente con la denominación de transpor

DESCOMPOSICION DEL COSTO DE TRANSPORTE DE UNA TONELADA DE CARGA GENERAL



.../...

te Roll-On-Roll-off, Ro-Ro, o de trasbordo, su característica es la de transportar la carga sobre ruedas, obteniéndose de esta forma el servicio de puerta a puerta o intermodal.

Los Semi-remolques son llevados por tractores a bordo de buques dotados de rampas y, para que la modalidad funcione en forma adecuada, es necesario que desde el puerto hacia el interior del país exista una red de carreteras que hagan posible el tránsito de los cabezales o trailers y sus remolques y, así mismo, que se faciliten las labores administrativas. Los Semi-remolques pueden también ser llevados en plataformas de ferrocarril o sobre lanchones hasta su lugar de destino.

La modalidad en referencia aprovecha también de la ventaja de los contenedores en cuanto a pérdidas, fallas, mermas y averías en la carga, adicionándose a ello la suficiencia del embalaje corriente o doméstico, para el transporte de las mercaderías.

Carga al Granel.-

Dentro de este tipo de carga, hay que distinguir tres tipos de graneles: Granel Sólido, Granel Líquido y Gas Natural.

a) Granel Sólido:

.../...

En este tipo de carga al granel se encuentran, por ejemplo, los cereales y los minerales. Los buques dedicados al transporte de estas cargas requieren necesariamente de Puertos con Terminales especializados.

b) Granel Líquido:

Es el tipo de carga que ha dado lugar al más voluminoso sistema de transporte en la historia del Transporte Marítimo y facilita el transporte de los hidrocarburos y sus derivados desde las fuentes mismas - de su producción o refinamiento. o desde los terminales de carga, hasta los centros de consumo.

El transporte de este tipo de carga al granel guarda bastante similitud con el transporte del granel sólido; con la finalidad de lograr un mayor rendimiento de las naves dedicadas al transporte de estas - cargas, se ha diseñado un granelero de características especiales, el denominado "ORE-OIL" que posibilita el aprovechamiento integral del viaje redondo, transporte de combustible líquido en el un sentido y de minerales en el de retorno.

c) Gas Natural:

Se han construido buques especiales para la ejecución del transporte del gas licuado, además de que siendo una carga peligrosa el transpor

.../...

te de estas cargas constituye uno de los más peligrosos que se realizan por vía marítima y, en sus operaciones de carga y descarga se utilizan terminales especiales que deben y generalmente se encuentran ubicados lejos de las áreas urbanas y centros poblados.

Carga Refrigerada.

Existen elementos y sustancias que con el accionar del tiempo sufren deterioro, tal es el caso de las frutas y la carne faenada que por su propia naturaleza están sujetas a la descomposición; para tales casos, se han diseñado buques de características especiales en cuyas bodegas se han instalado sistemas de refrigeración graduable que congelan dicha carga mientras dura el transporte entre un puerto y otro.

Transporte de Pasajeros:

Frente al creciente empuje y desarrollo de la aeronáutica en lo que respecta al transporte de pasajeros, esta modalidad del transporte marítimo ha sufrido un gran detrimento, tarifas tiempo ahorrado y seguridad, constituyen la trilogía que desde aproximadamente tres décadas atrás han menguado notablemente a esta actividad transportadora.

En la actualidad, el transporte marítimo de pasajeros se encuentra reducido a la movilización de turistas y científicos que desean trasladarse a puntos geográficos determinados que guardan atracción científ-

.../...

ca, cultural o turística.

LEGISLACION MARITIMA NACIONAL

Durante los últimos años y más concretamente desde 1971, año en el que se creó Transportes Navieros Ecuatorianos (TRANNAVE), y poco tiempo después Flota Petrolera Ecuatoriana (FLOPEC), la actividad mercante ecuatoriana ha crecido cuantitativamente y cualitativamente; lo cual implica afirmar la existencia de un proceso evolutivo a nivel de infraestructura marítima y portuaria y el reconocimiento, por otra parte, de que la modernización del Transporte Marítimo de Mercancías y las conductas humanas, dirigidas a efectivizar la navegación dándole un valor jurídico en sí, impactaron en el marco de la legislación ecuatoriana dentro del cual se desenvuelven las concernientes actividades marítimas nacionales, obligando a la introducción de múltiples reformas y a la elaboración de nuevas leyes que han venido a significar serias transformaciones, dentro del régimen jurídico, tendientes a posibilitar una ágil y eficiente prestación de servicios al comercio exterior, adaptando, dicho régimen, a las nuevas condiciones presentadas por el desarrollo técnico científico y sin que ello excluya, por ser su materia constitutiva, la navegación fluvial y de cabotaje así como la regulación de las actividades de otros campos conexos al Derecho de la Navegación.

De manera general y como un primer aspecto del panorama de la

.../...

legislación marítima ecuatoriana, puede afirmarse que hasta hace más o menos una década, la actividad mercante ecuatoriana se encontraba regulada solamente por el Código de Comercio Ecuatoriano y por el Código de Policía Marítima. En cuanto al primer Cuerpo de Leyes citado, en particular el Libro III hace referencia a los aspectos que tienen que ver con la nave, el fletamento, los riesgos y daños del transporte marítimo, el seguro marítimo, etc. y sin que llegue en la actualidad a satisfacer totalmente los requerimientos de tales actividades marítimas y a resolver a plenitud las resultantes jurídicas que se derivan de los adelantos técnicos, permite solventar los problemas que se presentan y disponer de las previsiones legales necesarias frente a conflictos potenciales; hecho este, que no excluye la necesidad de su permanente adaptación de las condiciones concretas que se presentan.

El segundo Cuerpo de Leyes nombrado, el Código de Policía Marítima Ecuatoriano, regula las actividades y trámites administrativos; así como también, todos los aspectos concernientes a los otros campos conexos que se enmarcan en el Derecho de la Navegación.

Dividido en títulos, y éstos a su vez en secciones, que tratan de las Capitanías de Puerto, del Personal de las Capitanías, de las Playas y Zonas de Bahía y de la Marina Mercante Nacional, el Código de Policía Marítima ha sido objeto de múltiples reformas en cuyo contenido necesario se han ido plasmando las innovaciones del desarrollo técnico científico y se ha preservado las Instituciones Marítimas de suerte que guar

.../...

den las características de originalidad que les son propias.

Un segundo aspecto de dicho panorama parte de la premisa de que la Legislación Marítima no se circunscribe exclusivamente a regular las relaciones jurídicas que se deriven del uso del mar o de la actividad naviera, en base a ello, y frente al moderno florecimiento de las actividades vinculadas al transporte por agua, a principios de la década del 70 se elaboró y expidió la Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial, en la que se designa los organismos oficiales encargados de orientar las políticas tendientes a lograr un mejor y mayor desarrollo de la actividad mercante ecuatoriana; así como, de administrar y fiscalizar el transporte marítimo y fluvial. A la mencionada - Ley, le siguieron en forma necesaria y guardando la uniformidad que - requiere el derecho de la Navegación, las disposiciones que se contienen en la Ley General de Puertos mediante las cuales se canaliza y se dá lugar a un ordenamiento adecuado, conforme los requerimientos del desarrollo nacional, de la política portuaria nacional, y cuyo complemento lo constituyen las normas de la Ley de Régimen Administrativo - Portuario en las que se establecen los mecanismos óptimos conducentes al desenvolvimiento eficiente, coordinado y técnico de la operación - portuaria.

En coordinación con la Ley General de Puertos, y a la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional 1979 se publicó la Ley de -

.../...

Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros, con el objetivo de precautelar la seguridad de estos Terminales que laboran con los hidrocarburos.

Hay que destacar sin embargo, dentro del progreso de conjunto de la legislación marítima ecuatoriana la Ley de Reserva de Carga y su Reglamento, cuyo objetivo es el de reservar la carga de importación y de exportación en beneficio de las naves de bandera ecuatoriana, así como el transporte de cabotaje a fin de fomentar al incremento de la marina mercante nacional.

La Ley, a más de constituir uno de los mayores logros en legislación marítima nacional, ha hecho posible, en un tiempo relativamente corto, un gran crecimiento de la Flota Mercante Nacional; pues a -- ello confiere una transcendencia especial sus normas al igual que al procedimiento ágil y acorde con las modalidades del tráfico mundial fundamentalmente del transporte de hidrocarburos.

El contenido de la Ley, hace referencia a múltiples y fundamentales aspectos que comprenden entre otros los requisitos que han de observarse para considerar a una nave como de bandera nacional de servicio público; la computación de los porcentajes de reserva de acuerdo a la -- clasificación de cargas, tráficos y fletes. exceptuando de la computación general el transporte de hidrocarburos cuya reserva, por ser éste

.../...

un elemento estratégico, se asigna en un 100% a empresas navieras estatales y/o mixtas en las que el Estado tenga una participación de por lo menos el 51% del capital y, la reserva exclusiva para naves de bandera ecuatoriana del transporte marítimo interno de pasajeros, carga y valijas postales. Igualmente, la Ley, hace la designación de los organismos públicos que han de efectuar diversos trámites administrativos tales como las autorizaciones que, bajo cumplimiento de las condiciones establecidas en la Ley en el Reglamento, ha de conceder la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral en especial para el fletamento o arrendamiento de naves extranjeras; el sellado que en los permisos de importación y exportación ha de efectuar el Banco Central del Ecuador; la verificación, por parte de la Dirección Nacional de Aduanas, de que el embarque se ha efectuado en cumplimiento a lo dispuesto en la Ley de Reserva de Carga, etc., y se asigna la competencia correspondiente al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, como máxima Autoridad Portuaria y Marítima para conocer y resolver en última instancia todos aquellos asuntos que se deriven de la aplicación de la Ley y su Reglamento.

El 18 de abril de 1979, se expidió la Ley de Fomento a la Marina Mercante Nacional, la misma que crea incentivos para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional en su participación en el transporte marítimo como también en la industria de la construcción naval. El reglamento de esta Ley se encuentra aprobado por el Consejo de la Marina Mercante y Puertos.

.../...

Este es, descrito en forma general y sucinta, un panorama de la Legislación Marítima Ecuatoriana, sin embargo cabe destacarse que la labor en este campo no ha culminado, todo lo contrario, las leyes y disposiciones vigentes se han constituido más bien, luego de un análisis crítico-valorativo, en uno de los antecedentes esenciales para la elaboración de un conjunto armónico y sistemático de normas que se contienen en el Proyecto de Ley de Navegación y que permitirán, de acuerdo a las condiciones concretas del desarrollo técnico científico en el Ecuador, la eficiente preservación de la originalidad de las instituciones marítimas y que reflejan, sin lugar a dudas, la universalidad que el derecho de la navegación requiere.

CAPITULO II

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL DESARROLLO NACIONAL

EL COMERCIO

El Comercio Ecuatoriano se lo realiza en dos direcciones: interno y externo. La demanda interna en 1978, constituyó el 79,5% de la de-- manda total correspondiendo el 20% restante a la externa (3)*.

Las relaciones comerciales entre el país y el resto del mundo - se observan con claridad en el cuadro No. 2, que contiene la Balanza Co-- mercial en la década del 70 - 80. Tales relaciones que son cada vez más interdependientes como consecuencia de la tecnificación y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte, destacándose en el caso -- ecuatoriano, como en el de la mayoría de los países del mundo, que por la vía marítima circula el 98% de sus productos de importación y expor-- tación.

De la práctica de un análisis de la Balanza Comercial Ecuatoria--

* (3). Memoria del Banco Central del Ecuador 1.978.

Cuadro No. 2

BALANZA COMERCIAL

AÑOS: 1.970-1.980-

MILES DE US.\$ DOLARES-FOB.

<u>AÑOS</u>	<u>EXPORTACIONES</u>	<u>IMPORTACIONES</u>	<u>DIFERENCIA</u>
1.970	189.929	238.317	(-) 48.388
1.971	199.075	297.445	(-) 98.370
1.972	326.292	274.849	51.443
1.973	532.048	344.550	187.498
1.974	1'123.548	589.752	533.796
1.975	973.882	863.778	110.104
1.976	1'257.548	850.181	407.367
1.977	1'436.274	1'041.463	394.811
1.978	1'493.757	1'401.915	91.842
1.979	2'172.703	1'727.802	444.901
1.980	2'393.648	1'948.673	444.975

FUENTE: a). BOLETIN ANUARIO N° 3

b). BOLETIN N° 572

c). BOLETIN N° 575

d). BOLETIN N° 578

RGE/20 MAY-81.

(-) DEFICIT EN LA BALANZA COMERCIAL.

.../...

na, entre los años que van del 70 al 80, se observa que en el año de 1972, no se presenta el déficit de años anteriores y además se vé claramente, que a partir de ese año crecen ostensiblemente las exportaciones en base a la explotación petrolera; al mismo tiempo que con el incremento de divisas, producto de la exportación petrolera. las importaciones crecieron produciéndose un relativo equilibrio en la economía nacional, así este lado creció, entre los años extremos, en aproximadamente ocho veces por lo que el sector externo de la economía presenta nuevas dimensiones desde muchos puntos de vista y más aún, desde el punto de vista del transporte, como se verá más adelante.

EXPORTACIONES:

Nuestras exportaciones para el mercado internacional tienen su basamento en la venta de productos primarios, alcanzando casi un 75% en el año 80, de acuerdo al cuadro número 3 que contiene las exportaciones por producto principal en la década del 70, el 25% restante de ese año, corresponde a exportaciones de productos industrializados, destacándose, por su franco ascenso, los elaborados del cacao que se encuentran dentro del rubro de productos alimenticios,

Productos todos que, en su gran mayoría, son transportados por la vía marítima, de lo que se deduce que nuestras divisas por exportación, y que son indispensables para activar nuestro desarrollo, dependen directamente del transporte marítimo para su existencia.

Cuadro No. 3

EXPORTACIONES POR PRODUCTO PRINCIPAL

Miles de US \$ Dólares, FOB

Años 1.970 - 1.977

	1.970	1.971	1.972	1.973	1.974	1.975	1.976	1.977	1.978	1.979	1.980
<u>I PRODUCTOS PRIMARIOS</u>	170.949	170.091	291.235	482.903	1'032.429	873.403	1'121.894	1'147.521	1'092.374	1'634.559	1'791.342
A. Agrícolas	159.420	153.181	209.486	178.770	312.102	252.530	341.905	397.409	514.028	523.430	413.540
B. Silvícolas	2.900	3.337	4.601	5.409	7.157	8.836	9.021	8.885	11.209	13.201	13.734
C. Pecuarios	2.702	1.581	307	173	116	39	152	372	359	1.320	434
D. Piscícolas	4.046	9.584	16.312	14.999	18.561	24.841	30.268	36.768	42.285	63.076	65.923
E. Productos Mineros	1.881	2.403	60.529	283.547	694.493	587.157	740.548	704.087	524.493	1'033.532	1'297.701
<u>II PRODUCTOS INDUSTRIALIZADOS</u>	18.609	28.703	34.711	48.411	90.829	100.247	135.033	287.642	400.065	537.100	600.304
A. Químicos y Farmacéuticos	1.457	1.881	2.146	4.179	3.828	2.988	1.890	3.939	3.549	4.126	4.559
B. Alimenticios	13.903	23.083	25.558	33.191	59.977	65.225	94.189	227.969	274.480	335.243	345.536
C. Otros Product. Manufact.	3.244	3.744	7.007	11.041	27.024	32.034	38.954	55.734	122.036	197.731	250.439
<u>III OTROS</u>	371	276	346	734	290	232	621	1.111	1.319	1.044	2.002
	189.929	199.075	326.292	532.048	1'123.548	973.882	1'257.548	1'436.274	1'493.757	2'172.703	2'393.648

FUENTE: a) Boletín - Anuario N° 3
 b) Boletín N° 572
 c) Boletín N° 575
 d) Boletín N° 578

RGB/19-MAY-81

.../...

IMPORTACIONES:

Las importaciones en relación al transporte marítimo, de acuerdo a los datos estadísticos, han tenido una tendencia alcista si comparamos los últimos tres años, el 78, 79 y 80, que respectivamente registran las siguientes toneladas de peso:

1978	1.836.129	tons.
1979	1.530.574	,,
1980	2.027.530	,,

BALANZA COMERCIAL:

Los datos del Banco Central dan a conocer que el Ecuador tiene una balanza comercial favorable con los EE.UU., país con el cual mantenemos el mayor intercambio comercial, una balanza positiva similar se tiene con los países latinoamericanos de libre comercio, no así con los países del Pacto Andino y del Mercado Común Europeo con los cuales la balanza es negativa debido al mayor volumen de bienes importados en relación al volumen de exportación hacia ellos.

No hay duda de que nuestro actual comercio exterior nos revela una constante lucha por el logro de un equilibrio entre las exportaciones y las importaciones; y, es así como algunos mercados para nuestro co

.../...

mercio exterior reflejan una recuperación bastante notoria como por ejemplo el de Asia en el año de 1980, con el que fuimos deficitarios hasta el año de 1979. Japón, es el principal país asiático con el que realizamos nuestras relaciones comerciales.

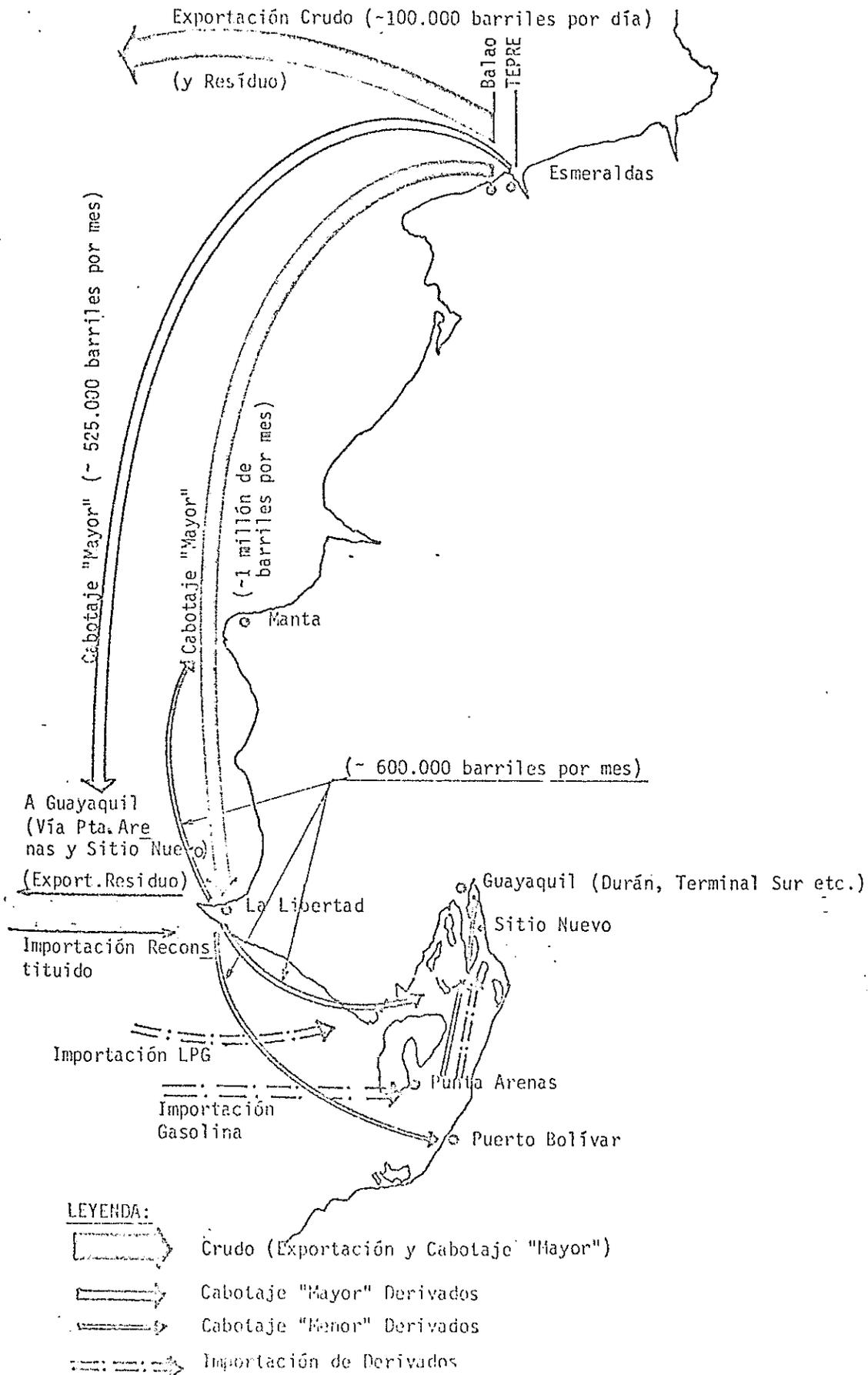
Resumiendo, y como observamos en el cuadro No. 2, la balanza comercial se presenta favorable para el país a partir del año de 1972 en que entramos en la era petrolera.

RUTAS Y MERCADO DEL COMERCIO EXTERIOR ECUATORIANO

Del párrafo anterior se deduce que el comercio exterior ecuatoriano sigue diferentes caminos para su intercambio, dependiendo también su variación del tipo de carga; si el movimiento es de carga general, de hidrocarburos, refrigerado, etc., así el flujo de hidrocarburos 1979 - 1980, que abarca la exportación, la importación y el cabotaje principal, se indica en la figura No. 5 y, en la figura No. 4, se indican las rutas que sigue el comercio de la carga general. Para cubrir con estas necesidades nuestros buques son miembros de las siguientes Conferencias Navieras:

- a) Europa Pacífico Sur Magallanes. Las siglas de esta Conferencia es: EUROPAC III. Como su nombre lo indica esta Conferencia agrupa dos áreas: La Europea y la Sudamericana, y participan en ella mediante acuerdos de pool las siguientes compañías navieras:

FIG. Nº 5 . FLUJO DE HIDROCARBUROS DE CABOTAJE (PRINCIPAL),
EXPORTACION E IMPORTACION, 1979 - 1980.



.../...

1. Armement Deppe Societe Anonyme
2. Compagnie Générale Maritime
3. Compañía Naviera Marasi S.A.
4. Compañía Peruana de Vapores
5. Compañía Sud Americana de Vapores
6. Consorcio Naviero Peruano S.A
7. Empresa Marítima del Estado
8. Koninklijke Nederlandshe
9. Líneas Navieras Bolivianas S.A.M.
10. The Pacific Steam Navigation Company
11. Hohnson Line A.G.
12. Transportes Navieros Ecuatorianos
13. Hapag-Lloyd A.G.

b) Japón, Lejano Oriente-Costa Oeste de América del Sur.

A partir de 1975 se incursionó en el tráfico hacia el Japón y en Junio de 1978 se la amplió hacia el Lejano Oriente, llegando a los Puertos - de Seul, Taipei, Hong-Kong, Macao, Keelung y Naoshiun. Sus miembros - son:

1. Compañía Anónima Venezolana de Navegación (C.A.V.N.)
2. Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (C.C.N.I.)
3. Compañía Peruana de Vapores (C.P.V.)

.../...

4. Flota Mercante Grancolombiana S.A (F.M.G.)
5. Japan Line Ltd.
6. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltda. (K.K.K.)
7. Líneas Navieras Bolivianas (LINABOL)
8. Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.
9. Nedloyd Lijnen B.V,
Nedloyd Lines
10. Nippon Yusen Kaisha
11. Tranportes Navieros Ecuatorianos

c) Mediterráneo, Costa Oeste de Sud-America.-

En julio de 1977, se empezó a operar en esta ruta mediante el sistema de "Space Charter" a tres compañías Sud-Americanas que eran miembros de la Conferencia SEPAS. Pero a partir de septiembre de 1978 las Compañías forman un "pool" de acuerdo a la carga generada por sus respectivos países en la ruta del Mediterráneo a la Costa Oeste de Sudamérica.

Sus Miembros son:

1. Delta Steamship Lines INC,
2. Ecuadorian Line, Inc.
3. Flota Mercante Grancolombiana S.A.
4. Transportes Navieros Ecuatorianos (TRANSNAVE)

.../...

d) Costa Atlántica de Estados Unidos,- Costa Oeste de América del Sur.

De acuerdo a las leyes Norteamericanas todas las compañías navieras - que operan en sus puertos lo hacen bajo el sistema de Conferencias - abiertas. En este tráfico están operando la mayoría de las compañías navieras ecuatorianas. Sus miembros son:

1. Coordinated Caribbean Transport Inc
2. Delta Steamship Lines INC.
3. Ecuadorian Line, Inc.
4. Flota Mercante Grancolombiana S.A.
5. Galápagos Line Inc.
6. Transportes Navieros Ecuatorianos
7. Compañía Sud-Americana de Vapores
8. Empresas Líneas Marítimas Argentinas
9. Lykes Bross Steamship Co. Inc.
10. American Atlantic Lines
11. Compañía Anónima Venezolana de Navegación
12. Compañía Peruana de Vapores
13. Mar Chile Line
14. Royal Netherlands Steamship Company
15. Sea-land Service Inc.
16. United States Lines Inc.

..../..

La carga refrigerada de exportación, particularmente el banano, es transportado por la Flota Bananera con destino a Nueva Zelanda, Amberes. Mediterráneo New York, etc.

FLETES.-

Poco a poco nos hemos ido formando una idea de la magnitud del mercado exterior y del papel preponderante que el transporte marítimo juega dentro del mismo, aunque todavía no hemos siquiera analizado el beneficio que ya fue definido en el primer capítulo bajo el nombre de Flete

El transporte marítimo es un negocio y por lo tanto su rentabilidad tiene que ser aceptable esto significa que el precio que se cobra por el transporte o sea el flete y los costos totales que implica dicho transporte, deben dar un margen positivo que es la utilidad de la empresa. Empresa que a mas del elemento humano la integran los buques que representan grandes inversiones dirigidas a la generación de ganancias en forma razonable.

Es este rentable negocio el que ha mantenido a través de buques de bandera nacional y extranjera, el servicio a nuestros puertos.

Para proseguir. es necesario conocer algunos conceptos que serán de utilidad en el desarrollo del presente capítulo.

.../....

El primer aspecto que hay que considerar en el mercado del transporte marítimo es la compra y venta de la mercadería que va a ser movilizada, ya que es en esta etapa en la que se decide quien toma a su cargo el transporte pues en los contratos se establece las condiciones en que la mercadería es negociada; condiciones que pueden ser FOB, FAS, CIF ó C&F.

Cuando se trata de compras FAS ó FOB, quien compra tiene el derecho para elegir el transporte y tratándose de compras CIF, el comprador encarga esta decisión al vendedor. A un país le conviene entonces realizar sus compras o sea sus importaciones en condiciones FOB y efectivizar sus ventas, sus exportaciones en condiciones CIF, sin embargo no todo se realiza de acuerdo a la conveniencia de un determinado país, por lo que siempre hay que negociar y proteger los fletes mediante leyes referentes a la reserva de la carga.

Al analizar los sistemas de transporte y de los buques que se dedican a ello, se establecieron las clasificaciones de carga general y el de carga al granel; también el sistema de fletes, esta clasificación se vuelve evidente, porque lo que se realiza en cada una de ellas es diferente de la otra.

CARGA A GRANEL.-

En este cargamento se contrata toda la capacidad del buque para

.../...

transportar un determinado tipo de mercadería, sea para un solo viaje, para algunos viajes o por un tiempo específico.

El contrato es discutido en cada ocasión entre el propietario del buque o arrendador y quien desea el servicio para transportar su carga. Naturalmente hay un intermediario llamado BROKER, que es el que ajusta las condiciones de las partes.

El costo del transporte no necesariamente tiene que ver con el costo operativo del buque, con sus costos administrativos, de amortización o de utilidades; el elemento que gravita en el negocio naviero es la Ley de la oferta y la demanda, o sea que en un momento dado es la razón de disponibilidad de buques para el volumen global de carga a transportar esto determinará algunas variaciones imprevistas que inciden directamente en el valor de los fletes, casi siempre estas variaciones son de carácter político; por ejemplo, el cierre del canal de Suéz y luego de su apertura el Conflicto IRAN e IRAK etc.

En este mercado, o sea el de carga a granel, es donde hay mayor especulación del negocio naviero, los armadores corren grandes riesgos sobre todo en los momentos de depresión del mercado por lo que tratan de salvaguardarse, mediante el fletamento de sus buques a largo plazo. Dentro de las modalidades de fletamento en este tipo de carga podemos distinguir los siguientes: TIME CHARTER, VOYAGER-CHARTER y BARE BOATCHARTER.

.../...

CARGA GENERAL.

En el sistema de carga general, los fletes se establecen mediante tarifas que involucran la casi totalidad de las cargas que se intercambian en un determinado tráfico los cuales son establecidos por las conferencias de armadores o por acuerdos entre las líneas que efectúan cada tráfico. En el contrato de navegación el 90% de los sectores están cubiertos por conferencias de armadores y el resto se manejan por convenios entre las líneas de una determinada ruta.

Los fletes son el resultado de un estudio periódico que realizan organismos de cada una de las conferencias sobre los costos anuales de cada uno de los tráficos.

En carga general se puede utilizar los sistemas de TIME CHARTER, VOYAGER-CHARTER y BARE BOATCHARTER; los buques que sean indispensables para cubrir las necesidades de alguna empresa cuando el tráfico ha crecido y se están construyendo unidades frente a una demanda ocasional de bodegas, aunque la carga general normalmente opera con el sistema de conferencias.

CONFERENCIAS.

Según la UNCTAD la conferencia es un grupo de dos o más explotadores de navieras que depara servicios internacionales de línea regular a

.../...

fin de portear mercancía según la línea o líneas determinadas, dentro de límites geográficos específicos y con acuerdos o arreglos, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo contexto actúan según sea el caso; tipos de fletes uniformes o comunes y cualesquiera otras condiciones pactadas en relación con la prestación de sus servicios de línea regular.

Es común que una conferencia cubra separadamente tráficos de subida hacia el norte, de bajada hacia el sur en una misma ruta y muy pocas conferencias disciplinan el tráfico en los dos sentidos. Esto es explicable debido a la diversidad de mercaderías que intercambian los países en uno y otro sentido, tal el caso por ejemplo, si los puertos de un lado del terminal son países desarrollados y los del otro son países en vías de desarrollo. También puede darse el caso de que un sentido esté sujeto a condiciones de una conferencia y el otro se encuentre libre.

El flete es cotizado en razón al peso de la mercadería y puede tener como base la tonelada métrica o la tonelada larga (1.016 Kg) la tonelada corta (907 Kg) pero para determinadas mercaderías el flete se cotiza en base del volumen utilizándose entonces la tonelada flete equivalente a 40 ft^3 ó la tonelada métrica $1 \text{ m}^3 = 35.3$ piés cúbicos; con basamento en tales sistemas, se establecen "listas" con los fletes para los diferentes artículos que pueden ser transportados por las conferencias.

Organización de la Conferencia.

.../...

La Conferencia tiene como base el documento contentivo de los requisitos fundamentales a los que se someten los miembros de la misma y que toma el nombre de "AGREEMENT" (acuerdo), se trata de un convenio libremente negociado que se convierte en el estatuto de la organización y que encierra las normas que fijan la forma como va a funcionar el convenio dentro de la Conferencia.

Los miembros conferenciados pueden ser plenos o restringidos, los primeros son los que tienen todos los derechos acordados en el convenio de la conferencia, en tanto que los segundos, son los que por alguna razón especial se limitan a servir solo determinados tramos de la ruta o realizan un tráfico y no los demás.

El organismo máximo de la conferencia es la reunión de los principales a la que concurren los directores de las empresas o sus propietarios, y en donde no solo se establece la política comercial sino también la de orden técnico, administrativo, económico y financiero.

Existen dos tipos de conferencias las "abiertas" y las "cerradas", a las primeras puede ingresar cualquier empresa que cumpla los requisitos básicos exigidas, mientras que a las segundas, a las conferencias cerradas, ingresan aquellas empresas navieras que previamente han presentado su solicitud.

Las características de detalle hacen que cada conferencia sea di__

.../...

ferente a las otras, sin embargo, desde el punto de vista de como se distribuyen los cargos podemos dividirlos de la siguiente manera:

- a) Conferencias que determinan fletes, horarios de salidas para los diferentes buques y otros aspectos generales, pero en nada regula la carga que le corresponde y peor aún sobre los ingresos económicos de cada empresa que forman parte de la conferencia.
- b) Conferencias que norman y regulan sobre cargas y distribución de fletes de las empresas y establecen pools que pueden ser: El cargo Pool y el Full Money Pool.

Según el caso de acuerdo al número de buques, o la cantidad de carga a transportar, se determinan cupos ya sea en cantidad de carga, para el cargo pool, ó ya sea en dinero originado en el cobro de fletes.

Tan solo observando como funciona el mercado del transporte, en nuestras mentes va tomando cuerpo la importancia que tiene la participación en él para regular los fletes, cuestión que es conveniente para el país y más aún para los usuarios.

Si nos trasladamos a las estadísticas del transporte en nuestro país, vemos que en los años de 1978, 1979 y 1980, que constan en los cuadros No. 6, No. 7 y No. 8 se indican que en esos años los fletes producidos por

CUADRO No. 6

MOVIMIENTO DE CARGA Y FLETES SEGUN BANDERAS

AÑO 1.978

	I M P O R T A C I O N E S				E X P O R T A C I O N E S				T O T A L E S			
	KILOS	%	FLETES	%	KILOS	%	US\$ FLETES	%	KILOS	%	US\$ FLETES	%
ENERO												
Nacionales	17'800.013,5		2'024.385		2'248.861		151.158,9		20'048.874		2'175.544,2	
Extranjeras	99'119.113,5		10'580.757		37'089.526		5'933.947,9		198'208.639		16'514.705,2	
FEBRERO												
Nacionales	2'465.130,5		395.885,8		1'762.434		197.074		4'227.565		592.959,9	
Extranjeras	69'833.282		5'083.446		111'079.451		10'317.563		180'962.733		19'401.009	
MARZO												
Nacionales	10'000.878		3'107.603		2'978.628		370.974		12'979.306		3'478.576	
Extranjeras	123'096.958		11'988.346		106'833.408		3'879.725		229'930.366		15'868.572	
ABRIL												
Nacionales	10'410.138		2'894.599		549.460		44.084		10'959.598		2'938.683	
Extranjeras	425'574.558		8'588.610		148'603.154		4'857.167		574'177.712		13'445.778	
MAYO												
Nacionales	11'058.527		1'615.630		9'364.074		348.475		20'422.601		1'964.106	
Extranjeras	121'396.986		10'647.783		132'216.725		3'936.555		253'613.711		14'654.319	
JUNIO												
Nacionales	5'732.478		389.997		4'555.271		267.918		10'287.748		657.915	
Extranjeras	142'774.291		9'449.908		107'771.980		3'851.216		250'546.271		13'301.123	
JULIO												
Nacionales	14'318.056		2'332.566		3'047.658		324.291		17'365.714		2'656.357	
Extranjeras	76'998.816		7'442.401		114'559.451		3'785.778		191'358.277		11'228.179	
AGOSTO												
Nacionales	12'245.101		1'983.240		5'790.461		409.886		18'035.562		2'363.125	
Extranjeras	150'958.901		12'357.602		141'403.182		4'581.814		292'362.083		16'939.713	
SEPTIEMBRE												
Nacionales	13'519.609		2'346.761		13'456.954		751.472		26'976.563		3'098.232	
Extranjeras	113'810.480		10'436.922		176'901.116		4'897.588		290'711.595		15'334.510	
OCTUBRE												
Nacionales	26'933.371		4'455.968		21'054.280		909.449		47'987.651		5'365.417	
Extranjeras	115'169.252		7'440.451		142'324.654		4'496.867		257'493.886		11'957.318	
NOVIEMBRE												
Nacionales	29'755.950		5'207.576		25'310.113		752.540		45'066.063		5'960.116	
Extranjeras	101'698.649		11'485.480		127'293.340		4'317.044		242'346.057		15'802.524	
DICIEMBRE												
Nacionales	26'356.237		4'063.254		18'399.467		787.425		44'755.703		4'850.679	
Extranjeras	115'052.716		11'485.480		127'293.340		4'317.044		242'346.057		15'802.524	
NACIONAL												
	180'595.288	9	30'817.464	20	98'517.661	5	5'314.747,5	8	279'112.950	7	36'132.211,4	16
EXTRANJERA												
	1.655'533.983	91	119'932.949	80	1.561'575.543	95	59'578.735	82	3.217'109.527	93	179'511.633,8	84
TOTAL												
	1.836'129.271,4	100	150'750.413	100	1.660'093.205	100	64'893.482	100	3.496'222.476	100	215'643.895	100

FUENTE: Boletines de transporte marítimo año: 1.978
 ELABORADO POR: Transporte Marítimo

CARGA Y FLETES

	IMPORTACION				EXPORTACION				TOTAL			
	TON.	%	FLETES	%	TON.	%	FLETES	%	TON.	%	FLETES	%
AÑO 1.979												
ENERO												
Nacional	19.166	16	2'479.001,7	20	23.419	13	748.475,5	13	42.585	15	3'227.477,2	18
Extranjera	97.587	84	9'646.652,0	80	152.352	87	4'953.635,0	87	249.940	85	14'609.237,0	82
Total	116.754	100	12'125.653,7	100	175.772	100	5'702.111,0	100	292.525	100	17'827.764,5	100
FEBRERO												
Nacional	47.536	34	4'401.856,7	35	13.385	8	653.891,0	12	601.921	20	5'055.747,3	28
Extranjera	89.337	66	8'185.428,0	65	153.212	92	4'617.120,4	86	242.569	80	12'805.543,3	72
Total	136.893	100	12'590.284,7	100	166.597	100	5'271.011,0	100	303.490	100	17'861.295,7	100
MARZO												
Nacional	20.609	13	3'098.920,5	22	17.692	10	777.558,2	12	38.301	11	3'876.478,7	19
Extranjera	141.716	87	11'310.300,5	78	167.069	90	5'656.878,7	88	308.785	89	16'967.179,2	81
Total	162.325	100	14'409.220,6	100	184.761	100	6'434.436,9	100	347.086	100	20'843.657,5	100
ABRIL												
Nacional	25.216	26	3'743.479,8	30	21.922	14	708.806,8	12	47.137	18	4'452.266,5	24
Extranjera	71.131	74	8'754.935,1	70	139.615	86	5'356.268,5	88	210.747	82	14'111.203,6	26
Total	96.347	100	12'498.414,9	100	161.537	100	6'065.075,3	100	257.886	100	18'563.490,2	100
MAYO												
Nacional	17.627	16	3'543.338,7	24	24.496	14	906.087,1	15	44.122	15	4'449.426,0	21
Extranjera	93.317	84	11'101.172,3	76	163.067	86	5'212.494,0	85	256.384	85	16'313.666,2	79
Total	110.943	100	14'644.511,0	100	187.563	100	6'118.581,1	100	298.506	100	20'763.092,0	100
JUNIO												
Nacional	27.400	20	2'710.818,9	21	39.000	23	1'549.626,4	24	66.400	22	4'260.445,4	22
Extranjera	108.073	80	10'044.323,0	79	130.496	77	4'886.341,0	76	238.568	78	14'930.663,8	78
Total	135.472	100	12'755.142,0	100	169.496	100	6'435.967,3	100	304.969	100	19'191.109,2	100
JULIO												
Nacional	57.145	37	6'901.979,8	27	20.911	16	654.656,7	13	78.056	27	7'556.635,6	24
Extranjera	97.316	63	18'965.094,2	73	110.153	84	4'370.153,0	87	207.469	73	23'335.247,2	76
Total	154.461	100	15'867.074,0	100	131.064	100	5'024.810,0	100	285.525	100	30'891.883,8	100

	IMPORTACION				EXPORTACION				TOTAL			
	TON.	%	FLETES	%	TON.	%	FLETES	%	TON.	%	FLETES	%
AGOSTO												
Nacional	25.145	23	3'068.396,3	12	17.287	10	678.886,3	11	42.432	15	3'747.282,5	12
Extranjera	83.496	77	22'292.745,9	88	148.378	90	5'580.386,2	89	231.875	85	27'873.132,0	88
Total	108.641	100	25'361.142,1	100	165.665	100	6'259.272,4	100	274.306	100	31'620.414,6	100
SEPTIEMBRE												
Nacional	8.714	7	2'180.524	12	26.124	14	598.752,0	8	34.838	11	2'779.276,0	11
Extranjera	124.003	93	16'612.893	88	156.105	86	6'709.178,0	92	280.108	89	23'322.072,0	89
Total	132.717	100	18'793.417	100	182.229	100	7'307.930,0	100	314.946	100	26'101.348,0	100
OCTUBRE												
Nacional	43.414	30	5'781.334	39	29.124	19	669.712,0	9	72.538	24	6'451.046,0	29
Extranjera	103.638	70	8'981.236	61	127.677	81	6'954.702,0	91	231.315	76	15'935.938,0	71
Total	147.052	100	14'762.570	100	156.801	100	7'624.414,0	100	303,853	100	22'386.984,0	100
NOVIEMBRE												
Nacionales	69.879	54	7'048.586	39	39.976	30	1'537.499,0	26	109.855	42	8'586.085,0	36
Extranjeras	59.917	46	10'839.696	61	94.614	70	4'341.531,0	74	154.531	58	15'181.227,0	64
Total	129.796	100	17'888,282	100	134.590	100	5'879.030,0	100	264.386	100	23'767.312,0	100
DICIEMBRE												
Nacionales	32.949	33	5'588.356	58	41.631	27	1'203.107,0	15	74.580	29	6'791.463,0	30
Extranjeras	66.224	67	8'927.495	62	114.773	73	6'925.973,0	85	180.997	71	15'853.468,0	70
Total	99.173	100	14'515.851	100	156.404	100	8'129.080,0	100	255.577	100	22'644.931,0	100
AÑO 1.979												
Nacionales	394.800	26	50'546.592	26	314.968	16	10'687.057,0	14	709.768	20	61'233.649,0	22
Extranjeras	1'135.775	74	145'661.971	74	1'657.511	84	65'564.660,8	86	2'793.286	80	211'226.632,0	78
Total	1'530.574	100	196'211.563	100	1'979.479	100	76'251.717,8	100	3'503.054	100	272'463.281,0	100

ELABORADO POR: TRANSP/RCB/
22-abril-81

CARGA Y FLETES SEGUN BANDERAS

CUADRO No. 8

AÑO: 1.980

	I M P O R T A C I O N E S				E X P O R T A C I O N E S				T O T A L E S			
	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%
ENERO												
Nacionales	62'420.000	38	7'450.944	39	41'208.000	21	1'640.012	25	103'528.000	29	9'090.956	35
Extranjeras	101'029.000	62	11'798.441	61	152'219.000	79	5'138.948	77	253'408.000	71	17'231.389	55
Total	163'449.000	100	19'249.385	100	193'427.000	100	7'078.960	100	356'936.000	100	26'322.345	100
FEBRERO												
Nacionales	38'707.000	27	4'601.041	28	28'771.000	10	1'030.187	17	67'478.000	16	5'631.228	25
Extranjeras	104'270.000	73	12'015.518	72	252'026.000	90	4'886.606	83	356'290.000	84	16'902.124	75
Total	142'977.000	100	16'616.559	100	280'797.000	100	5'916.793	100	423'768.000	100	22'533.352	100
MARZO												
Nacionales	38'837.637	24	6'870.254	37	81'720.637	40	3'210.455	45	120'558.274	33	10'080.709	39
Extranjeras	123'837.678	76	11'726.767	63	123'202.301	60	3'955.169	55	247'039.979	67	15'712.936	61
Total	162'675.315	100	18'597.021	100	204'922.938	100	7'165.624	100	367'598.253	100	25'793.645	100
ABRIL												
Nacionales	41'033.757	40	6'075.892	38	43'062.262	26	1'447.553	24	84'095.999	32	7'523.445	34
Extranjeras	60'298.704	60	9'867.199	62	121'641.653	74	4'522.580	76	181'940.357	68	14'389.579	56
Total	101'332.441	100	15'943.091	100	164'703.915	100	5'969.933	100	266'036.356	100	21'913.024	100
MAYO												
Nacionales	48'620.097	35	7'344.458	35	50'267.972	30	1'936.439	29	98'888.069	33	9'280.897	33
Extranjeras	90'120.356	65	13'892.560	65	114'837.574	70	4'783.626	71	204'957.930	67	18'676.206	67
Total	138'740.453	100	21'237.038	100	165'105.546	100	6'720.065	100	303'845.999	100	27'957.103	100
JUNIO												
Nacionales	34'644.187	27	5'702.124	35	40'362.367	29	1'551.046	27	75'006.554	26	7'253.170	33
Extranjeras	113'412.534	77	10'570.842	65	99'182.269	71	4'262.363	73	212'594.803	74	14'833.205	67
Total	148'056.721	100	16'272.966	100	139'544.636	100	5'813.409	100	287'601.357	100	22'086.375	100

	I M P O R T A C I O N E S				E X P O R T A C I O N E S				T O T A L E S			
	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%	KILOS	%	FLETES US\$	%
JULIO												
Nacionales	47'826.077	27	3'509.366	28	48'179.137	43	1'554.780	30	96'005.208	33	3'064.646	29
Extranjeras	129'330.550	73	16'528.058	72	64'960.272	57	3'678.691	70	194'290.802	67	20'206.749	71
Total	177'156.627	100	23'037.924	100	113'139.403	100	5'233.471	100	290'296.010	100	28'271.395	100
AGOSTO												
Nacionales	44'099.024	25	10'861.459	48	48'365.102	39	1'682.806	30	92'464.126	30	12'544.265	45
Extranjeras	135'405.110	75	11'541.635	52	75'924.679	61	4'010.161	70	211'329.729	70	15'551.784	55
Total	179'504.134	100	22'403.092	100	124'289.721	100	5'692.967	100	303'793.855	100	28'096.059	100
SEPTIEMBRE												
Nacionales	48'225.033	30	5'721.788	27	50'874.221	29	1'873.617	27	99'099.304	29	7'595.405	27
Extranjeras	111'069.649	70	15'132.841	73	125'935.156	71	5'161.206	73	237'004.805	71	20'294.047	73
Total	159'294.732	100	20'854.629	100	176'809.377	100	7'034.823	100	336'104.109	100	27'889.452	100
OCTUBRE												
Nacionales	106'264.735	47	9'940.878	49	42'724.863	27	1'547.260	24	148'989.598	39	11'488.138	43
Extranjeras	121'732.784	53	10'285.052	51	113'789.631	73	4'910.001	76	235'522.415	61	15'195.055	57
Total	227'997.519	100	20'225.930	100	156'514.434	100	6'457.261	100	384'512.013	100	26'683.191	100
NOVIEMBRE												
Nacionales	65'966.130	40	7'192.937	35	57'829.925	41	2'375.431		123'796.055	40	9'563.338	35
Extranjeras	100'275.997	60	13'527.322	65	81'659.637	59	4'455.168		181'935.684	60	17'932.490	65
Total	166'242.127	100	20'720.259	100	139'489.612	100	6'830.599		305'731.739	100	27'550.858	100
DICIEMBRE												
Nacionales	103'122.297	40	10'793.293	42	62'469.038	41	2'800.795	42	165'591.335	40	13'594.088	42
Extranjeras	156'955.540	60	15'114.227	58	88'634.633	59	3'920.561	58	245'590.193	60	19'034.728	58
Total	260'077.837	100	25'907.520	100	151'103.691	100	6'721.296	100	411'181.528	100	32'628.816	100
TOTALES:												
NACIONALES	679'766.004	34	89'064.934	37	595'834.518	30	22'650.381	30	1,275'500.522	32	111'715.315	35
EXTRANJERAS	1,347'737.832	66	152'000.450	63	1,414'072.815	70	54'015.320	70	2,761'910.697	68	205'016.500	65
TOTAL:	2,027'503.836	100	241'065.414	100	2,009'907.333	100	76'666.201	100	4,037'411.219	100	317'731.615	100

FUENTE: Boletines Transporte Marítimo/1.980
ELABORADO POR: Transporte Marítimo

.../...

importación y exportación alcanzaron las siguientes cifras: 216 millones de dólares, 272 millones de dólares y 318 millones de dólares respectivamente, de estos valores, la participación nacional en tanto por ciento - corresponde al 16%, 22% y 35% sucesivamente, por lo que nuestras naves - han recibido por el servicio de transporte 36,61 y 111 millones de dólares en su orden, que fueron distribuidos en la siguiente forma, para las exportaciones e importaciones:

<u>Años</u>	<u>Exportaciones</u>	<u>%</u>	<u>Importaciones</u>	<u>%</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
1978	\$ 5.314,747	8	\$ 30.817.464	20	36'132.211	16
1979	\$ 10.687.057	14	\$ 50.546.592	26	61.233.649	22
1980	\$ 22.650.381	30	\$ 89.064.954	37	111'715.315	35

De lo resumido arriba podemos concluir que nuestra participación en el mercado es cada vez mayor alcanzando, en 1980, el 35% del total de fletes generados.

Ingresos de Divisas - Balanza de Pagos.-

Si no tuvieramos Empresas de Transporte, el total de fletes -- producidos en la importación y exportación de los años:

1978	\$ 215.643.895
1979	\$ 272.463.281
1980	\$ 317.731.615

.../...

Hubieran tenido que ser transportados por empresas extranjeras, y el país, en esos tres años, hubiera tenido que desembolsar divisas por un valor de US. \$ 805'838.791; pero con el hecho de transportar en los buques de nuestra bandera, en el porcentaje promedio de esos tres años equivalente al 26%, hemos evitado desembolsar \$ 209'081.175 en beneficio de -- las compañías de transporte extranjeras.

Aunque no cruzan los valores de fletes del Banco Central con los obtenidos por la Dirección de la Marina Mercante, ver el cuadro No. 9 obtenido del boletín de estadísticas del Banco Central, se nota claramente la influencia positiva del rubro fletes en la balanza de pagos nacional.

Productos de Exportación.

Con el objeto de proporcionar mayor claridad en relación al efecto que produce el flete marítimo como generador de divisas, en la balanza de pagos, observemos el cuadro No. 10; si nosotros hubiéramos transportado en 1980, el 100% de la carga, lo cual además es imposible, el flete hubiera estado localizado después del petróleo; y, si se hubiera transportado el -- 50%, que de conformidad con las normas de la Ley de la Reserva de Carga nos corresponde, el flete marítimo estaría ubicado en el cuarto puesto, a continuación del cacao elaborado; como sólo transportamos el 35% el flete marítimo actualmente se localiza en el sexto lugar a continuación del café soluble.

CUADRO No. 9

ANALISIS DEL RUBRO FLETE EN LA BALANZA DE PAGOSAÑOS 1.969 - 1.979

MILLONES DE DOLARES

	CREDITO	DEBITO	SALDO REAL	SALDO
1.969	—	32.5	-32.5	-32.5
1.970	—	34.5	-34.5	-34.5
1.971	—	41.8	-41.8	-41.8
1.972	—	39.3	-39.3	-39.3
1.973	3.5	33.9	-30.4	-37.4
1.974	22.6	95.8	-73.2	-118.4
1.975	24.4	122.9	-98.5	-147.3
1.976	28.0	143.6	-115.6	-171.6
1.977	65.2	208.2	-143.0	-273.4
1.978	67.0	243.2	-176.2	-310.2
1.979	20.0	255.0	-235.0	-275.0

FUENTE: BOLETIN N° 3 DEL BANCO CENTRAL.

CUADRO No. 10

PRINCIPALES RUBROS GENERADOS DE DIVISAS EN EL COMERCIO

EXTERIOR 1980 (Valores en miles de dólares)

1.-	Petróleo y derivados	1'473.992	(1)
	Fletes (100%)	316.604	(2)
2.-	Banano	237.080	
3.-	Cacao y Elaborados	211.131	
	Fletes (50%)	158.302	(2)
4.-	Pesca y Elaborados	155.870	
5.-	Café y Soluble	144.129	
	Fletes (35%)	111.215	(2)
6.-	Azúcar y Melazas	48.018	
7.-	Electrodomésticos	17.902	
8.-	Madera	13.734	
9.-	Otros (primarios e industrializados)	<u>91.792</u>	
	Valor total de las exportaciones	<u><u>2'393.648</u></u>	

NOTAS: (1) A partir de 1979 las exportaciones de petróleo crudo incluyen las realizadas por ventas directas, regalías y compensación; y, desde el año 1978, las de derivados de petróleo corresponden a valores CIF, para 1978, en general la información de petróleo está sujeta a revisión.

(2) Valores no considerados en la suma de las exportaciones.

FUENTE: Boletín No. 1.478 del Banco Central del Ecuador.

.../....

Productos de Importación.-

Si analizamos también las importaciones, en cualquier boletín del Banco Central. y observamos hacia que campo son dirigidas las mismas, concluiríamos en que aproximadamente del 10% al 15% corresponden a los bienes de consumo no duradero y el resto, en general, son productos que viniendo por el mar. ingresan para propender el desarrollo de la agricultura y especialmente de la industria, que sin el flujo de este mercado que aprovecha la vía marítima, en su labor y crecimiento se vería notoriamente afectada con su consecuente afectación a la economía nacional.

CAPITULO III

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN LA SEGURIDAD NACIONAL.

CONCEPTO DE SEGURIDAD NACIONAL.-

Dentro del contexto doctrinario de la Seguridad Nacional, y adoptando el criterio vertido por el Coronel Alfonso Lituma Arízaga en su obra "La Nación y su Seguridad", ella se define en los siguientes términos:

Seguridad Nacional es el grado relativo de garantías que a través de acciones políticas, psico-sociales y militares un estado puede proporcionar en una determinada época a la Nación que jurisdicciona, para la consecución y salvaguardia de los objetivos nacionales, a pesar de los antagonismos internos o externos, existentes o previsibles.

FLUJO COMERCIAL.-

De la observación y estudio de los cuadros No. 11 y 12 extraídos de los Boletines del Banco Central del Ecuador se desprende que las importaciones en la década del 67 77 se encuentran distribuidas en bienes de consumo no duradero, con mayores inversiones en los produc

EXPORTACIONES POR PRODUCTO PRINCIPAL

Miles de US dólares FOB

AÑOS: 1967 - 1977

PRODUCTOS	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
TOTAL GENERAL	158.038	195.167	152.527	189.929	199.075	326.292	532.048	1.123.548	973.882	1.257.548	1.438.274
I. PRODUCTOS PRIMARIOS	141.718	178.261	132.274	170.949	170.091	291.235	432.903	1.032.429	873.403	1.121.894	1.147.521
A. Agrícolas	132.828	168.464	121.315	159.420	153.181	209.486	178.770	312.102	252.530	341.905	397.409
Arroz	0	-	-	0	-	-	-	-	-	2.531	2.400
Banano y Plátanos	67.158	92.219	68.175	83.299	88.157	130.991	74.126	126.723	138.652	103.223	148.259
Cacao en grano	23.497	38.883	24.240	22.182	24.332	23.628	26.016	102.613	42.165	31.461	59.954
Café en grano	39.871	34.667	26.045	50.002	36.100	46.990	65.427	57.756	65.532	192.793	175.005
Ciecapinesas:	895	955	1.732	1.659	1.774	3.694	7.746	5.617	3.517	2.121	415
Higuerilla	863	865	1.732	1.659	1.774	3.694	7.746	5.617	3.452	2.121	415
Fibras vegetales:	43	91	115	421	622	921	1.688	5.141	-	6.494	6.607
Abacá	27	81	115	421	622	872	1.396	5.140	-	6.494	6.607
Otros Productos agrícolas	1.364	1.739	1.008	1.857	2.196	3.262	3.767	4.252	4.664	3.282	4.768
B. Silvícolas	3.629	3.662	3.338	2.900	3.337	4.601	5.409	7.157	8.826	9.021	8.985
Balsa	3.092	3.398	3.342	2.869	3.214	3.809	4.827	6.283	8.476	8.833	8.710
Otras maderas	537	264	26	31	123	792	582	874	360	185	175
C. Pecuarios	1.429	1.034	1.391	2.702	1.581	307	178	116	39	152	372
D. Piscícolas	3.217	3.620	4.834	4.046	9.884	16.312	14.999	18.561	24.841	30.268	36.768
Atún y pescado	1.519	1.401	2.053	2.274	5.100	2.365	5.063	5.556	9.625	9.140	10.396
Camarones	1.617	2.139	2.688	1.706	4.363	13.024	9.172	11.390	14.581	20.791	25.567
Langostas y Otros	81	80	93	66	121	923	764	1.615	435	337	815
E. Productos mineros:	615	1.541	1.366	1.881	2.708	60.529	293.547	694.493	537.157	740.548	704.937
Petróleo crudo	-	1.079	615	834	1.154	59.452	282.057	692.769	537.118	739.290	702.250
Otros	615	462	751	1.047	1.554	1.077	1.490	1.724	39	1.258	1.807

AÑO: 1957 - 1977

PRODUCTOS	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
II. PRODUCTOS INDUSTRIALIZADOS																					
A. Químicos y Farmacéuticos																					
Alimentos	11.605	11.911	15.013	13.503	23.523	25.555	23.151	59.977	65.225	94.103	227.469										
Alcohol	7.547	7.111	10.573	8.015	13.216	14.212	12.461	21.709	23.625	11.625	10.632										
Materiales químicos	271	323	245	635	601	200	1.091	2.041	1.453	977	1.024										
Café Industrializado	1	2	3	15	0	602	730	1.074	1.009	1.473	3.005										
Suplementos de calcio	1.547	2.528	2.018	2.642	4.471	6.456	6.801	23.517	23.752	64.201	135.077										
Elaborados de yeso	8	2	1	1	6	4	2	0	1	1	-										
Elaborados de productos de mar	1.423	1.203	1.411	1.463	3.584	2.007	6.133	8.037	6.933	12.212	19.743										
Otros productos químicos	603	787	982	1.061	1.205	1.349	3.435	3.469	2.371	3.572	6.005										
C. Otras Industrias Manufacturadas																					
Alimentos para animales	145	62	11	75	14	63	94	4.487	5.335	6.412	17.547										
Barridos de plomo	1.233	1.454	1.203	1.147	677	572	766	700	333	601	904										
Muebles textiles plegados	603	414	499	302	219	474	-	505	754	1.597	4.024										
Distribución de energía	-	-	-	0	839	443	649	3.261	810	1.155	11.017										
Manufacturas de metales	-	1	1	33	153	592	629	789	1.137	2.075	1.220										
Artículos electrodomésticos	-	3	-	-	160	641	550	3.479	2.533	3.133	6.133										
Secadores de calza toallas y moqueta	563	954	1.085	1.314	329	1.933	2.330	4.953	6.732	6.213	6.413										
Artículos de fibras textiles	9	2	3	41	197	531	2.437	2.933	6.433	2.572	2.194										
Manufacturas de cuero y plástico	-	1	12	5	3	8	932	1.841	232	145	203										
Otros	152	154	249	235	603	1.725	1.397	3.253	4.555	15.577	5.555										
NI. OTROS	455	246	176	371	276	345	734	250	232	621	1.111										

FUENTE: Anuarios de Comercio Exterior.
ELABORACION: Banco Central del Ecuador.

BANCO CENTRAL DEL ECUADOR

IMPORTACIONES POR USO O DESTINO ECONOMICO

Miles de U. S. dólares FOB

AÑOS: 1967 - 1977

DENOMINACIONES	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
TOTAL	166,244	222,023	202,015	232,317	297,445	274,649	344,550	500,752	633,776	859,161	1,041,453
1. Sin las economías de arancel	18,401	21,121	21,610	20,358	22,360	27,216	33,791	44,649	61,550	57,555	65,530
Productos alimenticios	2,903	3,743	3,689	3,146	2,036	3,282	4,031	6,227	12,519	12,000	16,412
Bebidas	293	274	230	231	637	1,855	3,011	3,821	5,473	5,337	6,232
Textiles	2,173	2,597	951	564	2,326	1,233	193	403	2,104	15	10
Maquinarias y de tejedor	10,072	11,404	13,955	13,753	14,037	16,036	16,300	23,450	27,463	26,537	28,275
Vestimenta y otras confecciones	733	633	500	671	416	362	503	1,379	909	395	782
Otros	2,252	2,500	2,242	1,933	2,278	4,364	7,063	9,954	12,942	12,911	19,330
2. Bienes de consumo de arancel	10,004	11,431	9,455	11,504	11,335	13,511	21,003	42,400	50,257	35,103	57,550
Utensilios domésticos	1,249	1,824	2,229	1,953	1,905	1,633	2,004	2,847	3,915	3,219	5,214
Objetos de acero y metales	732	892	763	1,203	1,931	1,510	2,145	4,333	9,667	6,534	7,115
Muebles y equipos para el hogar	1,137	1,030	763	563	863	1,032	1,491	2,093	2,347	2,317	3,513
Automóviles para uso doméstico	4,270	4,435	3,938	3,965	3,702	5,448	6,317	13,213	7,702	12,075	17,123
Vehículos de transporte particular	2,597	3,144	1,791	3,455	2,707	3,813	7,757	19,642	25,900	10,945	23,721
Otros	9	6	27	2	22	70	4	5	509	507	237
3. Combustibles, lubricantes y otros	17,235	7,563	12,972	15,337	24,903	8,307	9,355	27,053	16,323	7,073	6,009
Combustibles	14,329	6,150	11,432	12,705	23,177	6,586	7,384	23,756	11,569	1,841	195
Lubricantes	2,406	1,404	1,540	1,631	1,726	1,719	2,271	3,297	5,234	6,537	9,501
4. Materiales primas para la agricultura	3,432	3,909	4,027	4,617	3,100	3,737	4,009	21,752	39,302	25,505	17,077
Alimentos para animales	71	63	107	47	49	92	52	89	84	2,162	2,561
Otros materiales primos	3,397	3,836	3,920	4,570	3,051	3,625	4,597	21,673	39,500	23,343	15,316

DECOMPOSICIONES

	1957	1958	1959	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
5. Materias primas para la Industria	65,542	57,203	62,027	59,414	701,720	63,727	123,550	220,921	259,116	277,597	254,937
Productos alimenticios	11,205	10,295	8,603	9,171	9,794	14,605	21,980	37,305	49,011	42,625	41,679
Agriculturas no alimenticias	20,524	34,968	31,553	24,175	31,823	19,402	23,791	33,232	36,947	62,325	59,717
Minerías	19,826	24,491	22,895	23,636	32,265	27,667	39,314	74,413	83,099	93,219	132,893
Químicos	13,947	17,428	19,271	23,362	23,343	27,753	40,495	70,950	85,119	93,077	102,870
6. Materiales de construcción	9,570	20,002	19,521	12,903	39,633	26,790	15,670	25,987	61,529	59,102	55,015
7. Bienes de capital para la agricultura	4,186	5,665	5,454	6,542	5,912	3,759	4,373	12,409	30,562	27,095	33,377
Máquinas y herramientas	1,657	1,732	1,736	2,430	1,537	1,713	2,346	4,407	14,335	10,235	10,503
Otro equipo	363	438	353	333	379	411	215	45	804	1	-
Material de transporte y tracción	2,146	3,746	3,365	3,749	3,996	1,630	2,412	7,956	15,443	16,860	22,365
8. Bienes de capital para la industria	39,439	37,026	33,634	38,519	57,032	69,009	75,172	103,977	212,629	229,324	293,429
Aparatos para oficina, científicos, etc.	4,603	5,250	4,094	4,251	5,113	8,594	10,013	11,191	25,097	20,900	20,416
Herramientas	1,233	1,311	1,455	2,003	3,169	2,203	3,009	4,592	9,244	7,589	12,931
Partes y accesorios para maquinaria	4,629	3,456	4,700	5,318	3,912	5,107	7,130	20,156	39,225	17,569	20,529
Maquinaria industrial	22,079	24,113	19,127	23,137	40,508	42,582	47,769	62,332	121,643	163,077	181,873
Otro equipo fijo	3,323	3,265	4,267	3,910	4,240	9,053	7,217	11,243	17,437	23,119	21,250
9. Equipos de transporte	20,209	26,303	23,619	23,725	33,274	30,304	49,315	83,342	127,015	111,632	177,455
Partes y accesorios	9,374	12,251	12,212	12,434	13,910	16,374	19,370	25,322	40,644	39,030	52,833
Equipo rodante de transporte	10,303	13,913	16,235	16,147	25,289	20,123	29,806	57,630	86,589	73,500	123,023
Equipo fijo de transporte	122	139	151	144	75	2,382	2,639	146	592	243	873
10. Otros	390	265	533	1,223	1,321	839	231	1,191	4,035	21,031	10,447

FUENTE: Anuario de Comercio Exterior.
ELABORACION: Banco Central del Ecuador.

.../...

tos alimenticios y en los farmacéuticos y de tocador; bienes de consumo duradero, en los que se descartan los aparatos para uso doméstico y los vehículos de transporte particular, materias primas para la agricultura, materias primas para la industria; materiales para construcción, bienes de capital para la agricultura, bienes de capital para la industria y - equipos de transporte mientras que, en lo que a exportaciones se refiere, puede verse en cambio que los productos primarios agrícolas, silvícolas, pecuarios; pisícolas, productos camineros, productos manufacturados, constituyen el flujo comercial exterior que se genera en el Ecuador y que como ya anteriormente hemos dicho, conjuntamente con las importaciones en un 98% son transportados por vía marítima, vía de transporte que con su funcionamiento y permanencia garantiza que nuestro comercio internacional continúe fluyendo tanto en tiempos de paz como en tiempos de emergencia o de guerra, cuanto más que un desajuste o restricción en el comercio de exportación o las limitaciones que pudieren surgir en el comercio de Importación restringiendo el ingreso de productos básicos necesariamente desequilibrarán el sistema; cuestión ésta que - por lo demás. pone en evidencia que el transporte marítimo constituye - una acción económica que avaliza el Comercio Exterior a lo que cabe añadir aliviando su importancia vital que desde el punto de vista de la seguridad nacional solo una flota naviera nacional puede reforzar totalmente aquel aval.

TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS. -

.../...

El inicio de la actividad petrolera significó, al mismo tiempo el desarrollo del transporte marítimo de Hidrocarburos como único mecanismo eficiente que ha permitido, relegando a segundo plano las distancias, unir el centro de producción con los centros de consumo. El manejo de este recurso de carácter estratégico conlleva además la implementación de un sistema normativo y de múltiples medidas de seguridad capaces de cubrir no sólo el centro de producción, sino también, el transporte y el destino de los hidrocarburos en razón de que, por una parte, el citado producto en cuanto a su transportación se encuentra clasificado dentro de las cargas peligrosas y por otra, general los recursos económicos para el impulso y desarrollo de los países; hecho que a su vez pone de manifiesto la necesidad de garantizar su flujo interno y externo a fin de evitar si nó un colapso económico, al menos su desequilibrio.

Con anterioridad a la era del petróleo ya nuestro país utilizaba la vía marítima para el transporte de hidrocarburos a nivel internacional y a nivel nacional. dicha vía se viene utilizando para servir al consumo interno dirigido en gran parte a la industria, a la electrificación, a los automotores y al consumo doméstico. El tráfico de hidrocarburos se vio fuertemente incrementado en la década del 70, época en la que se inicia la explotación del petróleo en el Oriente Ecuatoriano, era en que el petróleo a más de servir al creciente consumo interno, es producto de elevada demanda en el mercado internacional que genera los ingresos indispen

.../...

sables para mantener y garantizar el funcionamiento continuo de gran parte de la industria, los servicios básicos, el transporte mismo y otros menesteres del pueblo ecuatoriano. En varias oportunidades se ha podido observar que la carestía de los derivados del petróleo, ha causado grandes problemas de gobierno lo que claramente pone en evidencia la importancia que en materia de hidrocarburos, tiene el transporte marítimo cuestión - que a la vez refuerza el acerto de que el mismo no puede depender de naves y compañías extranjeras, sino de flotas y buques nacionales, que valorizan en sí, el daño que en tiempo de paz un desabastecimiento puede - causar en el País. servicio de transporte que será más valorizado en - tiempo de emergencia o de guerra. porque cuando ningún buque de bandera extranjera quiera transportar los hidrocarburos, los buques nacionales - permanecerán en ese tráfico a pesar del peligro que representa para -- abastecer a las Fuerzas Armadas y a la República. FLOPEC es la empresa encargada del transporte de exportación del petróleo; y. algunas empresas privadas se encargan del tráfico de cabotaje, cubriendo entonces este vital servicio que garantiza en parte del normal funcionamiento de las actividades en el territorio nacional.

ARMAMENTO Y REPUESTOS:

En tiempo de paz, cuando bajo un equilibrado planeamiento se persiguen los objetivos de desarrollo y de seguridad, se fortifica la Defensa Nacional, la misma que crece en parte con el incremento del Poder Militi

.../...

tar que aumenta su poderío con las adquisiciones de armamento, que se realiza con el secretismo que el caso requiere. Este material caro y sofisticado, normalmente debe ser transportado desde sus países de origen, utilizando para ello en forma general la vía marítima y que mejor será que el armamento, repuestos de equipos y de unidades sean llevados a bordo de un buque de bandera nacional, cuya tripulación misma será la garantía de seguridad de un material de guerra en tiempo de paz, no es menos cierto que éste se reducirá totalmente cuando el estado de beligerancia se haya producido, y tan sólo los buques de bandera propia mantendrán este flujo tan importante y necesario para el mantenimiento del esfuerzo de la guerra.

En los meses de enero y febrero la utilidad e importancia de nuestro transporte marítimo se puso de manifiesto y quedó completamente demostrada su valía puesto que las flotas nacionales dieron su servicio directo y diligente al Poder Militar Nacional.

EXPORTACION - DIVISAS:

Nuestro comercio exterior, con la exportación produce las divisas para poder efectuar las importaciones; en tiempo de guerra una flota mercante propia será el único medio de transporte que permitirá la movilización de los productos de exportación: petróleo, banano, ca

.../...

fé, etc. en tal forma que manteniendo vivo el transporte y a su vez, manteniendo la entrada de divisas, constituirán la fuente económica - más importante para la supervivencia del país.

RESERVA NAVAL.-

Todos los buques de nuestra marina mercante, sus Capitánes, - sus Oficiales y sus Tripulantes. constituyen, en cualquier momento nuestra reserva naval; puesto que este personal con poco entrenamiento, -- puede desempeñarse en una forma bastante eficiente a bordo de los bu---ques de la Armada y, por otro lado, los buques son también buenas pla-taformas para recibir a bordo cualquier tipo de armamento que el caso lo requiera, aunque, si tan solo se mantienen al servicio del comer--cio, durante un conflicto cumplirán una gran tarea para la nación.

CAPITULO IV

FLOTA MERCANTE NACIONAL

Para completar el panorama vale entonces, en este punto, conocer cuál es nuestra Flota, tanto en sus antecedentes como en su desarrollo y situación actual.

ANTECEDENTES.-

El crecimiento de nuestra Marina Mercante durante este siglo ha sido bastante lento, aunque en los últimos años y a partir de la promulgación de las leyes marítimas que favorecieron su desarrollo, su crecimiento se ha dinamizado grandemente.

El Ecuador, por varias décadas, subordinó sus intereses en el transporte marítimo, a los de la Federación de Cafeteros de la República de Colombia participando como accionista minoritario de la Flota Mercante Grancolombiana sin obtener beneficios importantes para el país y habiendo, por el contrario, coadyuvado al objetivo primordial de la citada Federación; esto es, a la promoción y venta del café colombiano. - Los beneficios obtenidos por Flota Mercante Grancolombiana en lo que concierne a generación de divisas por cobro de Fletes, ha enriquecido -

.../...

siempre en forma exclusiva a la balanza de pagos de la República de Colombia.

El despertar de la conciencia marítima en el país determinó la necesidad imperiosa de participar activamente en el transporte marítimo; para conseguir este objetivo, en un principio expresó su deseo sincero y concreto de hacer de la Flota Mercante Grancolombiana una flota binacional, eso sí, con iguales aportaciones, iguales derechos y beneficios, y solo cerrada toda posibilidad de alcanzarlo, - por oposición del accionista Colombiano, es que se decidió crear una flota Mercante nacional porque EL ECUADOR NO PODIA, PARA EL RESTO DE SU EXISTENCIA SOBERANA COMO ESTADO, CONTINUAR COMO SOCIO MINORITARIO DE FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA, RENUNCIANDO A SU LEGITIMO DERECHO DE CREAR Y FORTALECER UNA FLOTA MERCANTE NACIONAL.

Así podemos decir que en 1968, con la creación de la Flota Bananera y la importación de buques frigoríficos construidos en Italia, se inicia una nueva etapa en la existencia de la Marina Mercante Nacional. Luego, dando un paso fundamental en 1971, fue constituida la empresa Transportes Navieros Ecuatorianos (TRANSNAVE) destinada inicialmente al turismo, para luego ser dedicada al transporte de Petróleo y al transporte de carga general. La explotación petrolera por su parte, incentivó la creación de una flota que se dedique exclusivamente al transporte del

.../...

petróleo, creándose para el efecto la Flota Petrolera Ecuatoriana -
(FLOPEC).

Con el despertar que dió la Armada Nacional en este campo, la empresa privada que se encontraba timorata recibió el incentivo necesario y se decidió participar en el negocio naviero nuestra Flota Mercante de Ultramar está constituida por 21 buques de los cuales 5 son buques tanqueros, 5 son buques frigoríficos y 11 de carga general como se puede ver en el cuadro No. 13. sin considerar en ello aún, los 3 buques tanqueros que FLOPEC está construyendo en Korea.

TRANSPORTES NAVIEROS ECUATORIANOS (TRANSNAVE)

Mediante Decreto Ejecutivo No. 1447 el 24 de septiembre de 1971, publicado en el Registro Oficial No. 325 del 06 de octubre de 1971, se creó TRANSNAVE, empresa estatal naviera, dependiente de la Comandancia General de Marina. El 25 de febrero de 1977, mediante Decreto 1152 publicado en el Registro Oficial No. 283 se reforma el Decreto inicial para desligar de la empresa el Transporte de Hidrocarburos.

El principal objeto de la empresa es el transporte marítimo, dentro y fuera del país, de pasajeros, carga y movimiento postal.

FLOTA MERCANTE NACIONAL QUE EFECTUA TRAFICO INTERNACIONAL

Cuadro No. 13

ARMADOR	NOMBRE DEL EUQUE (Motonave)	ESLORA (mts.)	MANGA (mts.)	CALADO (mts.)	T.P.M.	T.R.B.	T.R.N.	VELOCIDAD Nudos
1. GALAPAGOS LINE	PACIFICO	114.0	14.7	6.2	4.060	2.665	1.286	14
2. FLOTA BANANERA ECUATORIANA	RIO JUBONES	152.8	20.7	9.2	9.750	9.466	5.179	23
	RIO ESMERALDAS	144.4	18.0	6.9	6.987	6.987	4.084	15
	RIO BABAHOYO	144.4	18.0	9.0	6.987	6.976	4.084	21.5
	RIO CHONE PAQUISHA	144.4	18.0	9.0	6.987	6.976	4.084	21.5
3. FLOPEC	SANTIAGO	182.1	27.0	11.6	36.192	19.752	12.564	15
	ZAMORA	182.1	27.0	11.6	36.192	19.752	12.564	15
	NAPO LOJA							
4. NAVICON	PICHINCHA	182.2	16.8	6.7	6.035	3.945	2.101	14.5
5. NAVIERA DEL PA- CIFICO	PROV. DEL ORO	148.6	19.4	8.6	-----	8.222	4.384	20.5
	BONITA	140.0	18.0	8.7	9.109	6.744	3,733	22.5
6. MARITIMA TRANS- LIGRA	CHIMBORAZO	118.8	16.0	6.7	7.265	4.375	3.243	14.5
7. TRANSNAVE	ISLA PUNA	161.7	22.6	10.6	12.480	10.480	6.347	22
	ISLA SANTAY	161.0	22.9	9.7	9.699	10.186	5.498	21
	ISLA BALTRA	161.0	22.9	9.7	11.600	10.236	5.756	21
	ISLA FLOREANA	169.0	23.2	9.4	15.490	12.676	7.248	18
	ISLA SALANGO	169.2	23.2	9.4	-----	12.676	7.248	18
8. VALMAR DE NA- VEGACION	DOÑA LOLITA	111.0	15.0	5.0	4.500	2.743	1.262	15
	JOSE FERNANDO	106.4	14.7	6.8	4.885	3.712	2.166	13

FUENTE: Carpeta de embarcaciones/Dpto. Técnico-DIMERC
ELABORADO: DIVISION DE FLETES

.../...

La administración de la empresa corresponde a su directorio y a su Gerente General. El directorio está compuesto de la siguiente manera: Un presidente cargo que es ejercido por el señor Comandante General de Marina y cuatro Directores con sus respectivos suplentes nombrados por el Consejo de Oficiales Almirantes, quienes duran dos años en el ejercicio de sus funciones. Además del Gerente General el Directorio designa para las respectivas áreas de la empresa, Gerentes Departamentales, Gerentes Regionales, como también a los Gerentes en el exterior.

TRANSHAVE puede establecer sucursales en el país o en el exterior y su personal es designado por el Gerente General.

Todo el personal que trabaje en TRANSHAVE embarcado o en tierra, tiene la condición de empleado Civil de la Armada y como tal, en lo aplicable, se encuentra sujeto a las Leyes y Reglamentos de las Fuerzas Armadas.

La empresa inició sus operaciones haciendo turismo al Archipiélago de Galápagos a bordo del BAE CALICUCHIMA; más tarde, adquirió en propiedad la M/N FLOREANA que trabajó en la misma línea hasta su hundimiento.

En 1972, se adquirió el buque tanquero FLEO MAERK que fue rebautizado con el nombre de "ECUADOR" y se lo dedicó desde octubre

.../...

de ese año, al cabotaje del petróleo y a la exportación del mismo y, en sus viajes de retorno al transporte de importación del reconstituido (RECOM), todo esto antes de que se ponga al servicio la refinería de Esmeraldas.

En 1973, se realizarán los estudios de factibilidad para entrar en el tráfico internacional transportando carga genral y se solicitó el ingreso a la conferencia Europa Pacífico Sur Magallanes, con Decreto Ejecutivo No. 66 del 18 de enero de 1974, y previa aprobación del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos y de conformidad con sus Estatutos, TRANSHAVE tuvo la autorización para pertenecer a la Conferencia citada en el párrafo anterior y establecer el servicio conjunto con la empresa de nacionalidad alemana HAPAG-LLOYD.

Esta nueva situación, permitió que TRANSHAVE estableciera un servicio regular de carga general entre los puertos de las áreas de Europa y Sud América, contribuyendo a su vez, para que la empresa adquiriera solvencia y la experiencia necesaria dentro de un negocio complejo, competitivo y riesgoso. El convenio estipulaba también el asesoramiento técnico, administrativo, asistencia y servicio de todas las agencias marítimas, estibadores y tarjadores que sirven a los buques de HAPAG-LLOYD en los puertos a los que ellos lleguen.

TRANSHAVE y HAPAG-LLOYD, acordaron por lo tanto, cambiar y racionalizar sus servicios de transporte, usando naves que con caracte

.../...

terísticas similares servirían al tráfico del POOL EUROPAC II, entendiéndose esta asociación no como función de compañías o capitales por que estos mantenían sus derechos y responsabilidades individuales e independientes como es práctica común en el sistema de carga general y habida cuenta que la mayoría de las líneas navieras sudamericanas que están participando en tales tráficos establecen y mantienen convenios similares que las diferentes líneas de los países desarrollados.

El Convenio tenía una duración de cinco años de 1974 a 1979, debiendo pagarse a HAPAG LLOYD como remuneración por la asistencia técnica que ésta brinde el 5%, durante los dos primeros años, y el 4% durante los tres años siguientes, sobre el flete bruto de Conferencias ganados por TRANNAVE en este tráfico y descontado las rebajas oficiales de la Conferencia, comisión de agentes de transporte e impuestos. Este porcentaje bajo al 1.5% entre los años de 1979 y 1981 y actualmente rige. hasta Abril de 1982, el 1% del flete neto que obtiene TRANNAVE y más aún estamos participando ya en el POOL EUROPAC III sin el concurso de Gran Colombiana que todavía participaba en el POOL anterior.

Esta empresa nacional que se inició con el buque de carga general M/N PUNA, ha seguido incrementando sus unidades es así como actualmente opera cinco buques propios a más del ya citado y son: M/N ISLA FLORENA, M/N ISLA BALTRA, M/N SANTAY y M/N SALANGO, dando entre todos un tonelaje de registro bruto de 52.902 toneladas.

..../...

La Empresa actualmente participa con sus naves y con las naves charteadas en todos los tráficos que participan las unidades nacionales y que fueron ya citados en el capítulo II.

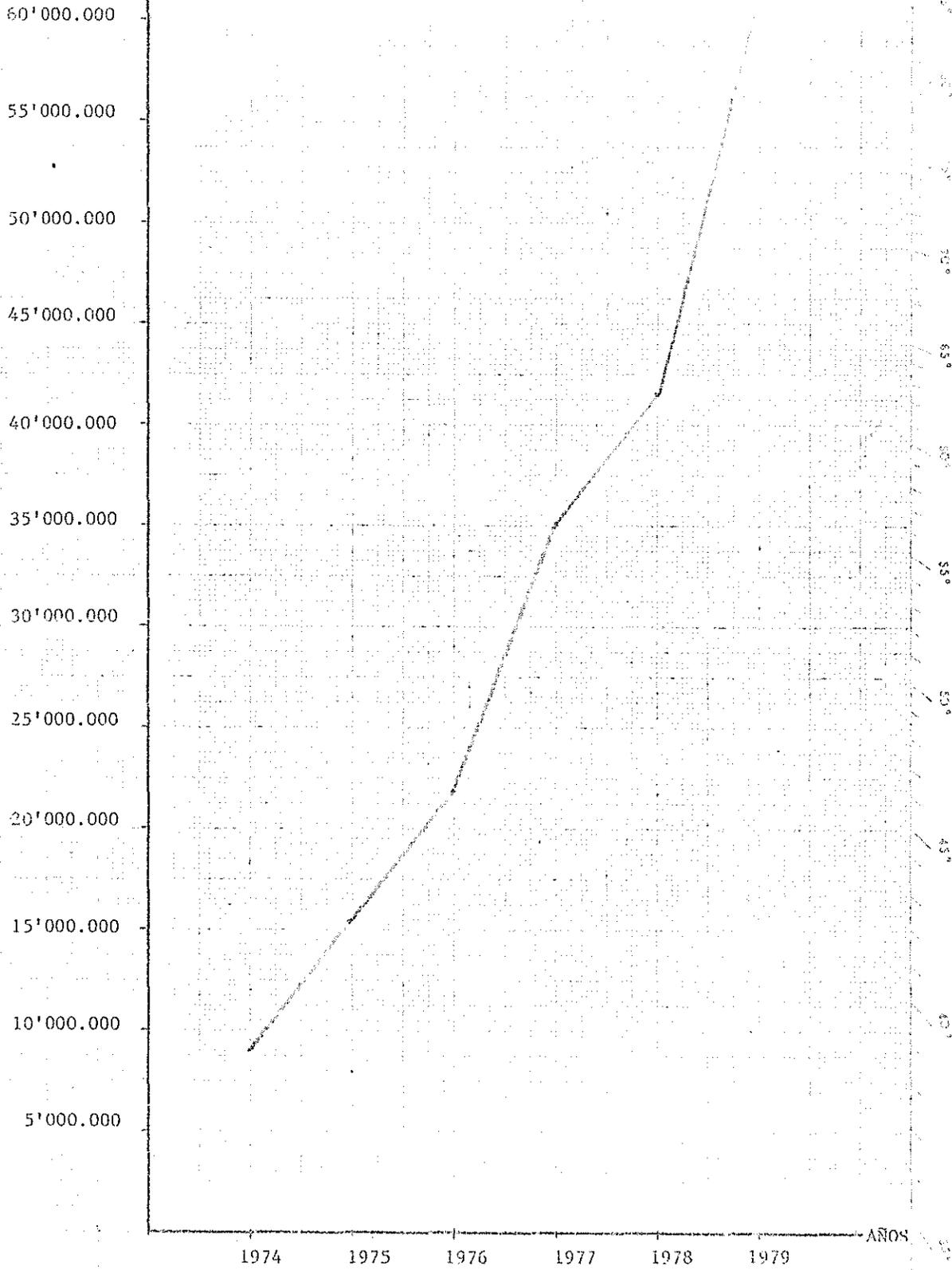
TRANSSNAVE que inició sus operaciones con solo la Ley de Reserva de Carga como capital ha generado los siguientes fletes (ver fig. No. 14).

<u>AÑOS</u>	<u>DOLARES</u>
1.974	9'000.000
1.975	15'000.000
1.976	21'750.000
1.977	35'000.000
1.978	41'500.000
1.979	62'000.000
1980	60'000.000
1981	66'000.000
1982	57'000.000

En el año de 1979, TRANSSNAVE trabajó con 9 buques charteados, algunos de los cuales fueron reemplazados en 1980 por la llegada de buques propios, pero en el futuro cercano tendrá que continuar charteando buques por dos razones, la primera, los pagos que tiene que hacer para cubrir la deuda actual: y la segunda, porque toda empresa naviera tiene que trabajar con un porcentaje de buques charteados para atender en debida forma el crecimiento o disminución del flujo comercial.

La empresa mantuvo una deuda, a mayo de 1980, de 40'000.000 de dólares

FLETES/\$ FLETES GENERADOS EN LOS DIFERENTES TRAFICOS SERVIDOS POR
TRANSSNAVE



.../...

lares provenientes de la compra de los buques, pues para satisfacción -
nuestra, TRANSSAVE jamás ha recibido un solo centavo del presupuesto -
nacional, desde su inicio, se autofinanció y al momento sus **activos** supe-
ran en mucho a sus pasivos.

Creo que es necesario y conveniente destacar en forma directa
que Flota Mercante Grancolombiana por intermedio de su accionista ecua-
toriano, el Banco Nacional de Fomento, ha recibido aportes del presupes
to del Estado por centenas de millones de sucres, recibiendo una rentabi-
lidad histórica despreciable.

El presupuesto de ingresos de TRANSSAVE en 1980 fué de 1'400,000
millones de sucres. valor importante si recordamos su primer presupuesto
de 1972.

FLOTA PETROLERA ECUATORIANA (FLOPEC)

La Flota Petrolera Ecuatoriana fue fundada como Empresa Mixta en
sociedad con la Compañía Japonesa Kawasaki en septiembre de 1972, socie-
dad que debía durar por un período de 10 años, Vale destacar que fue el
Ecuador el primer país de la Organización de Países Exportadores de Pe-
tróleo (OPEP) que conformaba una Flota para la exportación de su crudo -
arrancando este negocio a las empresas petroleras transnacionales. Pos-
teriormente este ejemplo fue seguido por varios países miembros de di-
cha organización (OPEP).

.../...

Para iniciar esta Empresa fue imprescindible contar con el aporte de "know-how" de la empresa japonesa, pero no fue necesario esperar 10 años para adquirir el conocimiento y la experiencia adecuada y, en abril de 1978, Flota Petrolera Ecuatoriana se convirtió en una Empresa 100% estatal.

FLOPEC atiende los siguientes tráficos: Costa Este de los Estados Unidos, Caribe, América Central y eventualmente la Costa Oeste de los Estados Unidos.

Observando el cuadro No. 15 se puede efectuar una comparación de los fletes recaudados por FLOPEC que en 1973, alcanzaron a 5'000.000 de dólares y que en 1979 alcanzaron a 39'000.000 de dólares, evidenciando su gran desarrollo y que, en la misma forma que TRANSNAVE, gran parte de esta suma constituye un aporte a la balanza de pagos y a la reserva monetaria del país.

La empresa trabajó por algunos años con cuatro buques propios, pero en 1978 se vió obligada a vender dos de ellos, porque habían llegado al límite de su vida útil; en los años 1979 y 1980, se vió obligada a chartear un alto número de buques situación que ya ha sido corregida, pues por decreto expedido por el Gobierno actual, se autorizó la construcción de cinco buques en astilleros de Korea,

.../...

Para iniciar esta Empresa fue imprescindible contar con el aporte de "know how" de la empresa japonesa, pero no fue necesario esperar 10 años para adquirir el conocimiento y la experiencia adecuada y, en abril de 1978, Flota Petrolera Ecuatoriana se convirtió en una Empresa 100% estatal.

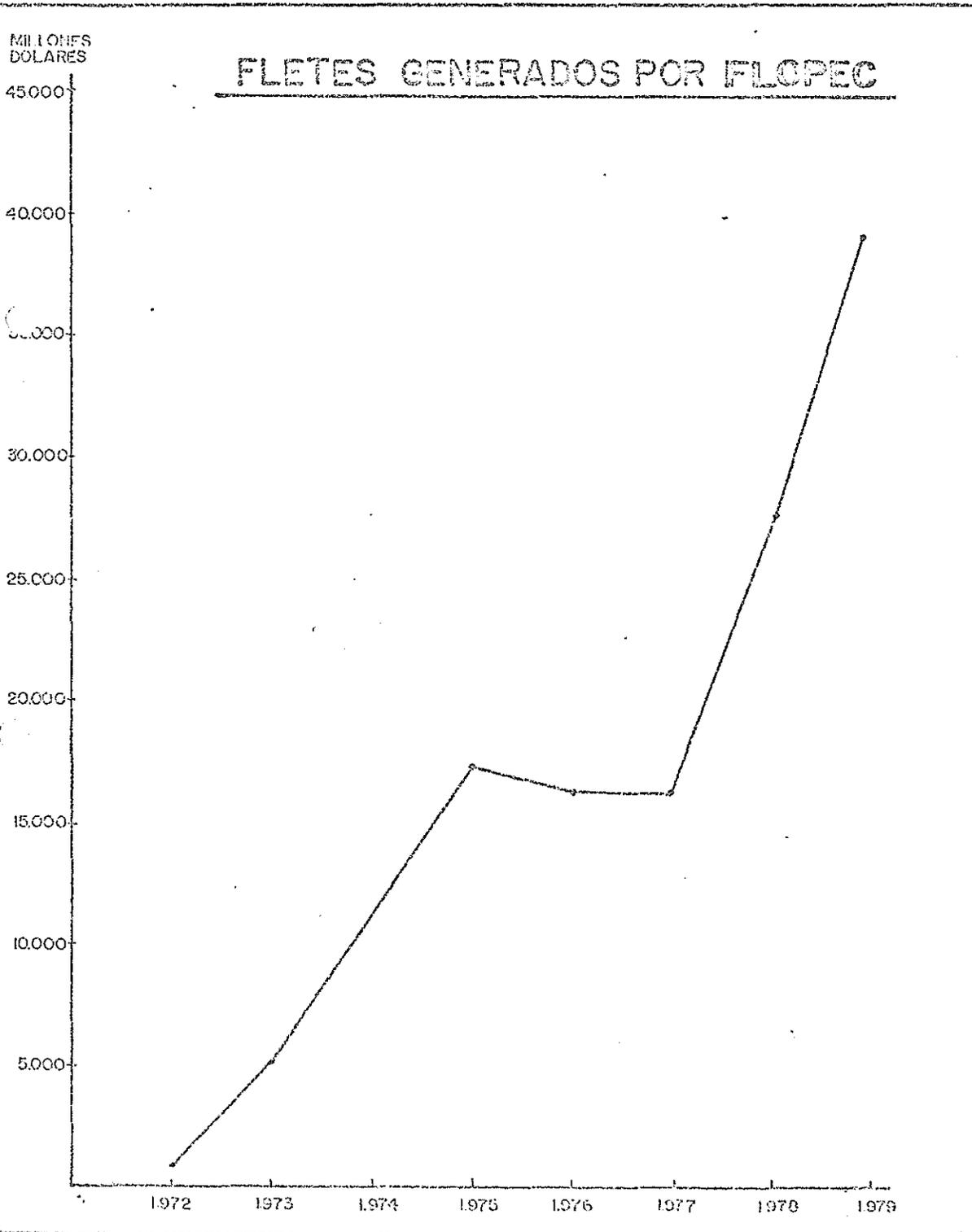
FLOPEC atiende los siguientes tráfico: Costa Este de los Estados Unidos, Caribe, América Central y eventualmente la Costa Oeste de los Estados Unidos.

Observando el cuadro No. 15 se puede efectuar una comparación de los fletes recaudados por FLOPEC que en 1973, alcanzaron a 5'000.000 de dólares y que en 1979 alcanzaron a 30'000.000 de dólares, evidenciando su gran desarrollo y que, en la misma forma que TRANSNAVE, gran parte de esta suma constituye un aporte a la balanza de pagos y a la reserva monetaria del país.

La empresa trabajó por algunos años con cuatro buques propios, pero en 1978, se vió obligada a vender dos de ellos, porque llegado al límite de su vida útil; en los años de 1979 y 1980, se vió obligada a chartear un alto número de buques, situación que ya ha sido corregida, pues por decreto expedido por el Gobierno actual, se autorizó la construcción de cinco buques en astilleros de Korea,



ARMADA DEL ECUADOR



.../....

con un tonelaje de 160.000 toneladas dead/weight.

FLOPEC tampoco ha recibido un solo centavo del presupuesto del Estado y su deuda actual, proveniente de la adquisición de los nuevos buques, es 91'000.000 de dólares, los mismos que serán cancelados con la rentabilidad que deja la operación de las naves.

En este año se incorporaron al servicio dos buques LOJA y NAPO que fueron construidos en Korea, faltando por llegar 5 buques más. con los que se completarian 7 unidades.

A mediano plazo, está pendiente la adquisición de buques para el transporte de gas los mismos que se comprarán cuando por la explotación de la planta de Shushufindi y especialmente del gas del Golfo, CEPE requiera exportar volúmenes importantes de gas.

FLOTA BANANERA ECUATORIANA (FBE).

En julio 2 de 1965 se constituyó una empresa de transporte marítimo binacional, la que tomó el nombre de FLOTA BANANERA ECUATORIANA ISRAELI; cuyo propósito era el de transportar bananos del Ecuador y cítricos de Israel.

Los socios se comprometieron en aportar dos buques cada uno,

.../...

pero en razón de que el compromiso sólo fue cumplido por la parte ecuatoriana, la empresa tuvo que cambiar su organización, entrando el lugar de los Israelitas, accionistas ecuatorianos, agricultores productores de banano. Posteriormente, el Estado ha ido recuperando las acciones de este último sector, el de los bananeros, hasta llegar hoy los mismos a representar un pequeño porcentaje; sin temor a equivocarnos, podemos decir que es una empresa del Estado en la que su Armador es el Ministerio de Finanzas.

Por más de una década los buques "Río Amazonas" e "Islas Galápagos" han constituido los únicos buques de esta flota frigorífica, que producen, por esta condición, fletes más altos que los otros tipos de carga, de tal forma que teóricamente y en forma general puede decirse, que los buques frigoríficos deberían ser rentables tan sólo con el viaje de ida.

Los cambios políticos en su administración, y la designación de ejecutivos que desconocen del negocio naviero, ha influido notablemente para que esta flota no dé el servicio que de ella se espera, por lo que se ha aprovechado en su beneficio la Exportadora NOBOA, mediante el sistema de CHARTER con un canón mensual.

La Flota ha vendido actualmente sus antiguas unidades y ha adquirido en astilleros escandinavos cinco nuevos buques que responden a los

.../...

nombres de RIO JUBONES, RIO ESMERALDAS, RIO BABAHOYO, RIO CHONE y PAQUISHA, que hacen un total aproximado de 37.300 toneladas de Registro Bruto ver cuadro No. 13.

Para evitar gastos duplicados en la burocracia, creo que sería lo más conveniente unificar esta flota con TRANSNAVE, pero con las -- condiciones de esta última, quiero decir sin que influya la política, para lo cual dependería directamente de la Armada Nacional.

FLOTAS PRIVADAS DE ULTRAMAR:

Una vez enfocadas las experiencias positivas de las empresas estatales, la empresa privada ha abordado la actividad cautelosamente, debido principalmente a las grandes cantidades de capital que se necesita arriesgar; es así que puede verse la incorporación a la Flota Mercante Nacional de los buques Pacífico Pichincha Provincia del Oro, Bonita, Doña Lolita José Fernando y Chimborazo, sumando entre todos ellos, un tonelaje de registro bruto de 32.406. Cabe anotar que las unidades de este sector son viejas, no así las de la empresa estatal que tiene buques nuevos.

BUQUES CHARTEADOS:

La Ley de Reserva de Carga permite bajo determinadas condiciones a todas las compañías estatales y privadas el charteo de buques

.../...

de bandera extranjera; el número de buques charteados en 1980, alcanzó a 98. Ver cuadro No. 16.

A estos buques las empresas pagaron \$ 96.487,849. Ver cuadro No. 16, valor que disminuye, desde luego, las divisas que ingresan por concepto de fletes; a groso modo, se podría deducir que faltan más bodegas; bajo ese punto de vista, FLOPEC, adquirió las cinco nuevas unidades, dos de las cuales, como se señaló antes se incorporaron este año, pero - con esto, las tres empresas estatales se encuentran como ya se expresó - anteriormente endeudadas y, por lo tanto, le ha correspondido a la empresa privada, mejorar la calidad de sus servicios e incrementar el número de sus buques.

CUADRO No. 16

VALORES PAGADOS A BUQUES EXTRANJEROS FLETADOS POR EMPRESAS

NACIONALES EN TRAFICO INTERNACIONAL

AÑO 1980

EMPRESA	BUQUE	DIAS	VALORES (en dolares)	
			DIARIO	TOTAL
1- GALAPAGOS LINE	SHIKISHIMA REEFER	126	3.540	446.040
	AKEBONO REEFER	270	6.130	1'655.100
SUBTOTAL (A)		396		2'101.140
	ADMIRAL PACIFIC	292		
	SUSANN VON BARGEN	55		
	HOLSTENSAN	18		
SUBTOTAL (B)		365	4.835(1)	1'764.775
SUBTOTAL (C)		761		3'865.915
2- FLOTA BANANERA EQUATORIANA	TROPICAL MOON	(2)		120.000
	TROPICAL MOON	(2)		130.000
	TROPICAL MOON	(2)		130.000
	LIMON	(2)		136.000
	LIMON	(2)		110.000
	CHILLAN	(2)		205.000
	ESTRELLA	(2)		142.000
SUBTOTAL (A)				973.000
	TROPICAL SEA			
	ALAMEDA STAR			
	STA HARTHA			
SUBTOTAL (B)				417.000(3)
SUBTOTAL (C)				1'390.000
3- FLOPEC	ALPHA	271	6.000	1'626.000
	CHARON	290	4.900	1'421.000
	DOLPHIN II	287	12.440	3'570.280
	ESSO GUAM	288	13.365	3'849.120
	ESSO ALBANY	253	13.383	3'385.899
	HIPPO	342	12.140	4'151.880
	RODOSTO	51	19.200	979.200
	YANGOS	340	7.050	2'397.000
	PERMIAN GAS	187	15.500	2'898.500
	ANATOLY	103	9.125	939.875
SUBTOTAL (A)	2.412			25'218.754

EMPRESA	BUQUE	DIAS	VALORES (en dolares)	
			DIARIO	TOTAL
	GOGO RAHN	151		
	ORIENTAL SWALLOW	340		
	VICTORY	187		
	TINE	124		
	BURMANH PEARL	128		
	BEAUFORT HARINER	91		
	BRITISH SWEED	100		
	THANNAS	75		
	LEOPARDIS	97		
	ZARYNTHOS	50 (4)		
	PACIFIC SWALLOW	50 (4)		
	ASTRAPI	22		
	SUBTOTAL (B)	1.415	11.310 (1)	16' 003.650
	SUBTOTAL (C)	3.827		41' 222.404
4-NAVICON	FRUCO	180	5.445	980.100
	LORD CREVECHIEUR	180	5.395	971.100
	SUBTOTAL (A)	360		1' 951.200
	BANANA EXPRESS	180		
	BREZICE	56		
	SUBTOTAL (B)	236	5.420 (1)	1' 279.120
	SUBTOTAL (C)	596		3' 230.320
5-NAVIERA DEL PACIFICO	INDIAN OCEAN	360	7.735	2' 784.600
	ARTIC OCEAN	360	7.735	2' 784.600
	ATLANTIC OCEAN	360	7.735	2' 784.600
	PUNTA VERDE	360	9.440	3' 398.400
	WILD CORMURAW	21	9.890	207.690
	PUNTA BLANCA	360	9.440	3' 398.400
	WILD GREBE	84	8.265	694.260
	SUBTOTAL (A)	1.905		16' 052.550
	SUBTOTAL (B)			
	SUBTOTAL (C)	1.905		16' 052.550

EMPRESA	BUQUE	DIAS	VALORES (en dolares)	
			DIARIO	TOTAL
6- MARITIMA TRANSLIGRA	ESPOIR	180	12.200	2'196.000
	SILVER MAGPIE	75	11.500	862.500
	SUBTOTAL (A)	255		3'058.500
	SUBTOTAL (B)	—		—
SUBTOTAL (C)		255		3'058.500
7- TRANSNAVE	I. PINTA	365	4.950	1'806.750
	I. FERNANDINA	365	4.950	1'806.750
	I. GENOVESA	365	4.950	1'806.750
	HEIDENHEIM	74	5.800	429.200
	DITTE SKOU	124	8.100	1'004.400
	LUISE BORHOFFEN	210	6.100	1'281.000
	GOLD CORAL	24	9.975	239.400
	ALTAVIA	274	7.050	1'931.700
	BALKAN REEFER	46	9.280	426.880
	ARIEL I	23	5.675	130.525
	GOOD GUARDIAN	36	5.225	188.100
	DOLLY SKOU	74	8.900	658.600
	SATZUMA	48	7.250	348.000
	UNITY REEFER	55	7.280	400.400
	KHARTOUN	86	7.400	636.400
	HELENE ROTH	73	5.550	405.150
	ARIEL I	23	5.675	130.525
	CONDOR	36	5.950	214.200
	ROSE MARY	23	6.000	138.000
	NORLAND	23	5.500	126.500
	WINTER WATER	23	10.235	235.405
	HOLSTEN KAMP	35	3.825	133.875
	MINDEN	23	6.250	143.750
	NOVIA	30	9.000	270.000
DESPINA	8	6.375	51.000	
SUBTOTAL (A)		2.466	2.466	14'943.260
	I. SANTA FE	150		
	LOCK HAREE	123		
	POLAR ARGENTINA	23		

EMPRESA	BUQUE	DIAS	VALORES (en dolares)	
			DIARIO	TOTAL
	BAHAMA MARU	41		
	TUNISIAN REEFER	23		
	GALLEON JADE	23		
	KARIN BORNHOFFN	23		
	WILD CEULEW	23		
	IKOWA MARU	35		
	ARDENHALL	35		
	THOMAS ROTH	58		
	LINDENHALL	98		
	EVANGELOS LEMOS	39		
		<u>694</u>		
SUBTOTAL (B)				4'642.860
SUBTOTAL (C)		3.160	6.690(1)	19'586.120
-VALMAR	KHALIJ STAR	51	2.260	115.260
	KHALIJ SKY	83	2.260	187.580
	COSMOS	231	4.000	924.000
	ORIENTAL FRUIT	15	5.445	81.675
	SHIKISHIMA	233	3.215	749.095
	ARIAKE REEFER	210	6.125	1'286.250
	SAKURA REEFER	169	6.070	1'025.830
	BARBARA B	29	3.150	91.350
	IRENE IDEAL	180	3.000	540.000
		<u>1.171</u>		
SUBTOTAL (A)				5'001.040
	NITOKU MARU	235		
	AKENONO REEFER	275		
	TOYU MARU	180		
	REA B	90		
		<u>780</u>		
SUBTOTAL (B)			3.950(1)	3'081.000
SUBTOTAL (C)		1.951		8'082.040
TOTAL DE SUBTOTALES (A)		3.490		69'299.444
TOTAL DE SUBTOTALES (B)		8.965		27'188.405
TOTAL DE SUBTOTALES (C)		12.455		96'487.849

ELABORADO: DIVISION FLETES/DINERC

FUENTE: CONTRATOS DE FLETAMENTOS REGISTRADOS EN LA DIVISION DE TRAFICO MARITIMO/D:

EMPRESA	BUQUE	DIAS	VALORES (en dolares)	
			DIARIO	TOTAL

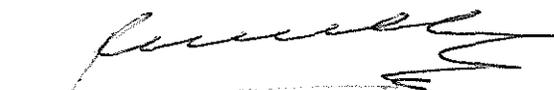
- NOTAS: (1) Valor promedio diario pagado por la respectiva empresa
(2) No se conoce con exactitud el número de días que va a durar el viaje
(3) Se encontró multiplicando el valor promedio de cada viaje por el número de viajes registrados
(4) No se conoce el número de días y el valor del contrato de fletamento. Los 50 días son supuestos mínimos.

CONCLUSION Y RECOMENDACION:

De lo anterior podemos concluir que la Marina Mercante Nacional es un factor decisivo en el desarrollo y si se aprovechara su rendimiento mediante su explotación al 100%, produciría divisas, en tal cantidad, que se constituiría en el segundo rubro de ingresos para el país después del Petróleo y, es también factor fundamental para la seguridad nacional, porque tan solo una Marina Mercante fortalecida será la que abastezca de Armamento y Repuestos y garantice el flujo del comercio exterior en caso de una hipótesis de guerra.

En razón de que actualmente alcanzamos a cubrir el 35% de -- nuestro comercio exterior con la Marina Mercante y de que las empresas se encuentran endeudadas fluye como necesario el deber de realizar un estudio exhaustivo a fin de determinar exactamente cuando se debe iniciar nuevamente la adquisición de naves que aumenten el poderío de Nuestra Marina Mercante y consecuentemente con ello, el fortalecimiento de la economía ecuatoriana.

" Por la presente autorizo al Instituto de Altos Estudios Nacionales, la publicación de este -- trabajo, como artículo para lectura recomenda- da o para su uso en la revista oficial del --- IAEN."



RAUL TOLEDO ECHEVERRIA

Capitán de Navío de EM.

Quito, septiembre de 1981

B I B L I O G R A F I A

- Anuario de Comercio Exterior 1970-1980
Quito - Ecuador.

- Memoria del Gerente General del Banco Central del Ecuador 1980
Oficina de Relaciones Públicas del Banco Central del Ecuador
Quito - Ecuador.

- Informe de Labores de la Flota Mercante Grancolombiana S.A.
año 1973
Junta Directiva y Gerente General
Bogotá - D.E. Abril 1971.

- Informe de Labores de la Flota Mercante-Grancolombiana S.A
año 1974
Junta Directiva y Gerente General
Bogotá - D.E. Abril 1975.

- Economía Marítima de Santiago Hernández Yzal
Barcelona - España.

.../...

- El Flete en el Transporte Marítimo de Santiago Hernández Yzal
Barcelona - España.

- Estudio Analítico de la Flota Mercante Nacional y Perspectivas para su Desarrollo.
CPNV-EM. Marco VILLALBA Yerovi - Junio de 1975.

- El Poder Marítimo de la Academia de Guerra Naval
AGUENA 1978