

CTG. JUL. 29. 1985

Señores

COMITE DE GRADUACION

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

Ciudad

Distinguidos Profesores:

La presente con el fin de rendir concepto, como Presidente de Tesis, de la Memoria de Grado "INFLUENCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO COLOMBIANO EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PAIS", elaborada y presentada por los señores egresados EFRAIN CUADRO Y ARMANDO CORREA, para optar al título de ECONOMISTAS.

Los egresados analizan objetiva y críticamente la estructura, capacidad e importancia de los puertos marítimos como la influencia de los fletes en el desarrollo del comercio del país con el resto de las naciones del mundo.

A la luz de la ley Marco del Comercio Exterior Colombiano estudian las normas del nuevo régimen que pretende introducir mecanismos más ágiles en el manejo de las exportaciones, y de los estímulos que el gobierno actual le otorgan a esta actividad, sector estratégico y decisivo en el cual la administración Betancur basa el progreso del país dentro del nuevo esquema o modelo de desarrollo económico y social implementando a partir de las últimas medidas del Plan de Ajuste.

Vale la pena plantear aquí la necesidad impostergable y vital de que los economistas colombianos evalúen críticamente el papel que los principios en que se fundamenta el comercio entre naciones ha jugado en el relativo desarrollo económico del país, que ha espe

2
cializado a los países atrasados en exportadores de alimentos y materias primas agropecuarias sin procesar, principalmente, e importadores de capital y tecnología, lo cual ha agravado la dependencia de nuestras economías a la gran metrópoli, dependencias en continuo y progresivo proceso de agudización, lo cual se manifiesta en precarias condiciones de vida para la mayor parte de la población del tercer mundo.

Es la hora, pues, de elaborar nuestra propia teoría y versión de la historia y de los hechos, con el objeto práctico de que los países atrasados fijen su posición y sus normas autónomas de desarrollo económico, social y político.

Mal puede aspirarse a conquistar una nueva posición en el mundo, sin adoptar una nueva política, un nuevo comportamiento frente a los hechos; pero no podrá adoptarse esta nueva conducta frente a los hechos - los de adentro y los de afuera - si no hemos conquistado una nueva visión crítica de nuestros problemas y de los problemas del mundo. Pero a qué independencia ideológica es posible aspirar, si nos limitamos a repetir los enfoques teóricos de quienes no están situados en nuestra propia perspectiva?

En definitiva, estamos obligados a elaborar nuestra propia teoría económica que responda y refleje los problemas, necesidades y requerimientos de un desarrollo económico nacional autónomo e independiente. Ahora bien, no podremos independizarnos y ganar una nueva vida, si primero no aprendemos a pensar por nuestra propia cuenta y adoptar nuestra propia perspectiva universal frente a los hechos. Repito, esta es la hora de la autonomía ideológica, soporte de toda otra independencia. Autonomía ideológica no equivale a sacar teorías de la nada, en inventárselas en el sentido literal y simple de esta expresión: consiste en elaborar la teoría correspondiente a los nuevos hechos y tomar una perspectiva adecuada para juzgarlos. Es, en última instancia, una autonomía de perspectiva.

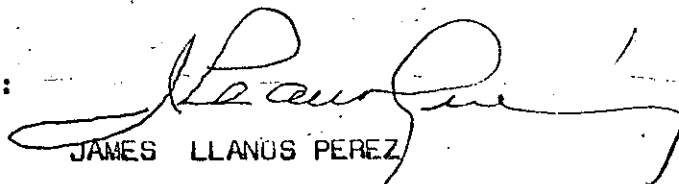
Lamentablemente, la iniciativa en el campo de la elaboración teórica sigue en manos de las grandes potencias, así como la iniciativa política. Hay que poner fin a esto, si queremos alcanzar un ritmo de desarrollo económico más acelerado y un mejoramiento substancial y progresivo del nivel de vida de nuestros pueblos. 3

Espero que esta tesis de grado se constituya en un punto de partida para que en un futuro inmediato hagamos una evaluación crítica y profunda de la influencia del comercio internacional en el desarrollo económico y social de las naciones atrasadas del mundo.

En conclusión, es de anotar el esmero y dedicación, el interés y consagración que estos egresados pusieron en este trabajo, que por su riqueza conceptual, por su agilidad crítica, por los datos que nos presentan y por la habilidad en el manejo de las herramientas propias del análisis económico, etc, constituye un esfuerzo digno de estimularse. Además, fueron estudiantes destacados en el transcurrir de su paso por las aulas de nuestra facultad. Solicito, muy comedidamente y de una manera muy respetuosa, a los señores del Jurado Examinador, consideren la posibilidad de otorgarle a la presente tesis, la calificación de MERITORIA.

Felicitaciones a los colegas y amigos EFRAIN Y ARMANDO y les deseo muchísimos éxitos en el ejercicio profesional.

ATTE:



JAMES LLANOS PEREZ
Presidente de Tesis

T
382.1
C961

S C I D
00001525

4

**INFLUENCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO COLOMBIANO
EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PAIS**

EFRAIN CUADRO G.
ARMANDO CORREA A.



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Madrid
Universidad de Cartagena

Trabajo de Grado presentado como
requisito Parcial para optar el
Título de Economista.

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ECONOMIA
Cartagena Julio de 1984

46421

**INFLUENCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO COLOMBIANO
EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PAIS**

- RECTOR** : Dr. LUIS H. ARRAUT E.
- SECRETARIO GENERAL** : Dr. CARLOS MENDIVIL C.
- DECANO FACULTAD** : Dr. ALFONSO OSORIO R.
- SECRETARIA ACADEMICA** : Dra. MARTA FERNANDEZ G.
- ASESOR** : Dr. ALBERTO RUIZ V.
- PRESIDENTE DE TESIS** : Dr. JAMES LLANOS P.

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ECONOMIA
 Cartagena, Julio de 1985

CTG. JUL. 9. 1985.

Señores.

COMITE DE GRADUACION
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
Ciudad

Distinguidos señores :

Anejamos a la presente el trabajo de grado titulado "INFLUENCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO COLOMBIANO EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PAIS" para ser sometido a su estudio, consideración y aprobación y así optar el título de Economista.

Atentamente,

EFRAIN CUADRO GUZMAN

ARMANDO CORREA ARROYO

DEDICATORIA

A mi Padre (q.e.p.d.)

A mi Madre y hermanas por su apoyo constante en la consecución de mis metas y a las personas más allegadas que se han constituido en persistente estímulo.

EPRAIN CUADRO GUZMAN

AGRADECIMIENTOS

Los Autores expresan sus agradecimientos :

A Departamento Nacional de Estadísticas (DANE) Seccional Bolívar por su efectiva y gentil colaboración.

A Fondo Nacional de Promoción de Exportaciones (PROEXPO)

A Dr. James Llanos Pérez, profesor titular de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Cartagena, por sus oportunas recomendaciones.

A Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Marítimo (CUTMA).

A La Flota Mercante Grancolombiana por sus gentiles atenciones y datos suministrados tanto en la Oficina Central (Bogotá) como en la Seccional Cartagena.

A Puertos de Colombia, Cartagena.

A Todas aquellas Instituciones y personas que de una u otra forma hicieron posible culminar este trabajo.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION	
0.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
0.2 DELIMITACION DEL PROBLEMA	3
0.2.1 Formal	3
0.2.2 Material	3
0.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION	4
0.3.1 Generales	4
0.3.2 Específicos	4
0.4 IMPORTANCIA	5
0.5 FORMULACION DE LA HIPOTESIS	6
0.5.1 Hipótesis General	6
0.5.2 Hipótesis de Trabajo	6
0.6 OPERACIONALIZACION DE LA HIPOTESIS	6
0.6.1 Definiciones conceptuales	6
0.6.2 Definiciones Operativas	7
0.7 MARCO TEORICO	9
0.8 METODOLOGIA	12
1. ANALISIS DEL TRANSPORTE MARITIMO COLOMBIANO	13
1.1 ASPECTOS GENERALES	13
1.1.1 Flotas mercantes del país	15
1.1.2 Reseña de los Puertos Marítimos Colombianos.....	39

	Pág.
1.2 ANALISIS DE LOS PUERTOS MARITIMOS DEL PAIS.....	48
1.2.1 Instalaciones Portuarias	49
1.2.2 Equipo Operativo	53
1.3 FACTORES QUE INCIDEN EN EL NIVEL Y LA ESTRUCTURA DE LOS FLETES MARITIMOS EN COLOMBIA	68
1.3.1 Factores que determinan la estructura de los fletes	70
1.3.2 Factores que determinan el nivel de los fletes..	78
2. ANALISIS DEL COMERCIO INTERNACIONAL-COLOMBIANO.....	83
2.1 EVOLUCION HISTORICA	83
2.2 ESTRUCTURA DE LAS EXPORTACIONES 1970-1982.....	91
2.2.1 Exportaciones Menores.....	94
2.2.2 Exportaciones tradicionales	97
2.3 ESTRUCTURA DE LAS IMPORTACIONES 1970-1982.....	101
2.4 INTERCAMBIOS COMERCIALES COLOMBIANOS CON GRANDES BLOQUES COMERCIALES	108
3. RELACION TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL-COMER CIO EXTERIOR COLOMBIANO	116
3.1 INEEDENCIA DE LOS FLETES EN EL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO.....	116
3.2 COSTOS-EFICIENCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO COLOM BIANO	118
3.3 EL DESARROLLO DE FLOTAS MERCANTES NACIONALES UN INCENTIVO A LA CAPACIDAD EXPORTADORA DEL PAIS....	123
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	127
BIBLIOGRAFIA	133

INTRODUCCION

Colombia a pesar de que aún se encuentra en una etapa con un alto grado de subdesarrollo, ha experimentado avances y crecimiento económico, que se deben sin duda en parte al ensanche y diversificación de su comercio con el resto del mundo, lo cual ha repercutido indudablemente en la ampliación de la cobertura de satisfacción de necesidades internas. Naturalmente, no podemos ignorar la influencia que ha ejercido el transporte marítimo en el incremento del intercambio de bienes entre nuestro país y las otras naciones.

El mayor movimiento de mercancías a nivel mundial se efectúa a través de transportes marítimo, por lo que se deduce que este medio influye grandemente en el comercio internacional, y siendo el nuestro un país participante de éste, es determinante en él la situación y la forma como puede afectar dicho medio de transporte su comercio.

Lo anteriormente expuesto nos ha motivado a realizar un estudio investigativo, con el fin de determinar el grado de influ

encia del transporte marítimo nacional, en el comercio internacional colombiano, teniendo en cuenta lógicamente aspectos relacionados con ellos, sin cuyo análisis no nos sería posible obtener los resultados esperados.

0.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

- ¿Cuál ha sido la influencia ejercida por el transporte marítimo colombiano en el comercio internacional del país?
- ¿Cuál ha sido la tendencia mostrada, tanto por el comercio internacional colombiano, como por el transporte marítimo del país ?
- ¿Está el transporte marítimo colombiano suficientemente desarrollado como para ejercer influencia en el comercio internacional del país ?

0.2 DELIMITACION DEL PROBLEMA

0.2.1. Formal

0.2.1.1 De Espacio : El espacio dentro del cual se va a circunscribir nuestra investigación, es el territorio colombiano, por cuanto el tema se refiere a un aspecto macroeconómico de la economía nacional.

0.2.1.2 De Tiempo : El lapso sobre el cual efectuaremos la investigación, para desarrollar los diversos análisis que necesitaremos, esta comprendido entre los años 1970 y 1982.

0.2.2 Material

Las variables que consideramos intervienen en el problema

planteado son :

0.2.2.1 Variable Dependiente

- Desarrollo del Comercio Internacinnal Colombiano.

0.2.2.2 Variables Independientes

- Desarrollo del Transporte Marítimo Colombiano
- Eficiencia del transporte marítimo colombiano
- Costos del transporte marítimo colombiano

0.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

0.3.1 Generales

Describir, interpretar y analizar la evolución del transporte marítimo del país en los últimos años, y sus efectos en variables económicas relacionadas directamente con el comercio internacional colombiano.

0.3.2 Específicos

Identificar y analizar los factores que determinan la relación entre el transporte marítimo y el comercio internacional del país, teniendo en cuenta :

- El crecimiento del transporte marítimo
- Su eficiencia
- Sus costos

15

0.4a IMPORTANCIA

El que nos hallamos decidido a investigar este tema, obedece a diversas circunstancias, que unidas constituyen una base sólida sobre la cual justificar nuestros esfuerzos investigativos.

Partimos de la importancia que reviste el comercio internacional en la Economía Colombiana, por tratarse el nuestro de un país subdesarrollado cuya dependencia de este renglón es de grandes proporciones. De ahí que confrontarlo con el desarrollo de una actividad relacionada directamente con él, como es el caso del transporte marítimo, constituye tema de investigación de gran significado para el conocimiento de nuestra realidad económica.

Otro aspecto tenido en cuenta, es el hecho de no existir hasta el momento un estudio investigativo -por lo menos en nuestra facultad-, acerca de este tema, tal como lo planteamos nosotros, dándose por lo tanto un vacío en esta materia. Por lo anterior se deduce que los resultados que obtengamos contribuirán a enriquecer el conocimiento del tema, o por lo menos a establecer una pauta para posteriores investigaciones al respecto, pues no pretendemos decir la última palabra sobre él, ya que ningún fenómeno es estático en el marco de las ciencias económicas.

16

0.5 FUNDACION DE LA HIPOTESIS

0.5.1 Hipótesis General

La evolución del transporte marítimo colombiano incide directamente sobre el comercio internacional del país.

0.5.2 Hipótesis de Trabajo

Cuanto mayor sea el desarrollo del transporte marítimo colombiano, de acuerdo con su crecimiento, su eficiencia y sus costos, mayor será la influencia que ejercerá éste en el desarrollo del comercio internacional del país.

0.6 OPERACIONALIZACION DE LA HIPOTESIS

0.6.1 Definiciones Conceptuales

Desarrollo : Este término se emplea para describir los cambios económicos, sociales y de cualquier otro tipo, en una economía en crecimiento. El desarrollo exige cambios en las técnicas de producción, en las actitudes sociales y en las instituciones.

Crecimiento : Se emplea para describir la evidencia exterior de un proceso de desarrollo. El crecimiento es por tanto, medible y objetivo; describe la expansión de la fuerza de trabajo, del capital, del volumen del comercio y del consumo.

Transporte marítimo : Como su nombre lo indica, es aquel que se efectúa a través de los mares.

Eficiencia Económica : Es aquella que relaciona el producto por unidad de costo de los recursos utilizados. La eficiencia económica se refiere al costo y al valor, y en esto reside su diferencia con la eficiencia técnica.

Costos : Los costos son la compensación que la empresa debe pagarle a los propietarios de las unidades de insumos productivos, tales como las tierras, la mano de obra y la maquinaria, para inducir a los citados dueños de los insumos, a que tomen parte de las actividades productivas de la empresa.

Comercio Internacional : Intercambio (mediante la compra y venta) de bienes y servicios entre personas de diferentes países. La teoría del comercio internacional debe explicar por tanto los fenómenos económicos propios del intercambio entre naciones diferentes.

0.6.2 Definiciones Operativas

Variable	Indicador	Fuente
Desarrollo del transporte marítimo.	Comparación de la comercialización a través de los puertos, desde inicios hasta finales del	Rev. Economía Colombiana. Dane. Rev. Comercio Exterior. Proexpo.

Variable	Indicador	Fuente
Crecimiento del transporte marítimo.	Surgimiento y crecimiento de flotas mercantes, puertos marítimos, u otros similares que intervienen en el comercio internacional a través de los mares.	Rev. Desarrollo Rev. Economía Colombiana. Da
Eficiencia del transporte marítimo.	Movimiento portuario, por tiempo de trabajo, personal empleado, comparación con su punto óptimo.	Puertos de Colombia. Dane.
Costos del transporte marítimo.	Evolución de los costos por carga, fletes marítimos y costos de obreros etc. Comparación con la situación existente al inicio del período de estudio a precios constantes.	Puertos de Colombia. Dane. Tesis sobre costos portuarios por tonelada manejada.
Desarrollo del Comercio Internacional.	Comparación de los niveles de comercio entre Colombia y otras naciones, efectuado a través de los mares desde inicios hasta	Rev. Colombia Exporta. Rev. Comercio Exterior. Banco de la República.

Variable	Indicador	Fuente
	final del período de referencia.	

0.7 MARCO TEORICO

Quando el mundo rompió la autarquía o "autosuficiencia económica", por el mismo desarrollo de los medios de producción, y sobre todo por la necesidad de obtener de otros lo que no se producía internamente, surgieron diferentes medios de transportar las mercancías que se intercambiaban a nivel interregional, y posteriormente cuando se constituyeron las naciones, a nivel internacinnal.

Entre los medios de mayor importancia y trascendencia económica se encuentra el transporte marítimo, el cual comienza a destacarse a partir del descubrimiento del nuevo mundo, pues es éste el medio llamado a unir política y económica mente a América con Europa. De ahí en adelante el comercio internacional y el transporte marítimo han seguido un desarrollo paralelo, pues los más grandes volúmenes de mercancías se han movilizado a través de los mares.

Es importante relievlar el papel que juega el comercio exterior en la economía de cada país, ya que "el beneficio de éste, según John Stuar Mill, consiste en el empleo más efi



ciente de los recursos productivos del mundo^{*}, afirmación que corroborada por la teoría de los Costos comparativos -desarrollada por el mismo Mill. y David Ricardo-, "principio por el cual se establece que en unas condiciones técnicas dadas, el producto incrementado obtenible de la especialización y el cambio, en lugar de la autarquía y aislamiento económico, se maximizará si cada país o región se especializa en la producción de aquellos bienes y servicios en que tenga una ventaja comparativa máxima, es decir, su costo comparativo de producción sea mínimo^{**}. Este principio es el fundamento de la justificación del comercio internacional, y del que también se desprenden innumerables ventajas, las cuales podemos encontrar bien sintetizadas cuando Paul Samuelson afirma que "El Comercio exterior nos ofrece unos límites de posibilidades de consumo que nos proporciona mayores cantidades de todos los bienes, que nuestra propia curva nacional de posibilidades límites de producción". Ahora bien, los ingresos provenientes de las

^{*} Paul A. Samuelson, Curso de Economía Moderna. Editorial Aguilar, Madrid 1973. Pág. 723.

^{**} Arthur Seldon y F.G. Pennace, Diccionario de Economía. Ediciones Gikos-Tau, Barcelona 1975.

21

exportaciones representan un gran porcentaje del P.N.B. de las naciones clasificadas como "en vías de desarrollo" o subdesarrolladas -dentro de las cuales encontramos a nuestro país-, por lo cual se acentúa la atención que estos países deben prestarle al comercio exterior y a todas las actividades o sectores que de él se derivan.

Los transportes desempeñan un papel vital en el proceso de desarrollo económico; pero son todavía más importantes en Latinoamérica, en vista del movimiento hacia la integración económica. Refiriéndonos al transporte oceánico del país, actividad que marcha con el comercio internacional, se puede afirmar que ha seguido el mismo curso que el de las otras naciones latinoamericanas, es decir, el tamaño de las flotas mercantes y el número de puertos se han incrementado considerablemente desde la segunda guerra mundial, ya que con su advenimiento la dependencia de estos países en materia de transporte marítimo causó serias dificultades para sus economías pues hubo mucha escasez de alimentos. De ahí en adelante han surgido diversas flotas mercantes latinoamericanas, como en el caso de Colombia, en donde ha contribuido a ampliar las fronteras de posibilidades de consumo, a la vez que se va logrando una mayor independencia de este sector, generando así fuente de empleo para nacionales colombianos, lo cual es de significativa importancia para su economía.

0.8 METODOLOGIA

El problema a investigar es del tipo de "relación entre variables", por cuanto el resultado que pensamos obtener es posible si relacionamos las variables que del problema se derivan. Es por ello que para el desarrollo de la investigación, utilizaremos el método de observación documental y fuentes primarias y secundarias, pues consideramos que éstas nos permitirán conocer estadísticas y teorías relacionadas con el mencionado problema. En la medida en que sea necesario, el estudio se complementará con cuadros y gráficas, para ilustrar las situaciones de relación que se presenten.

1. ANALISIS DEL TRANSPORTE MARITIMO
COLOMBIANO

1.1 ASPECTOS GENERALES

El transporte maritimo es indudablemente el de mayor participación en el comercio exterior de América latina. Ya para 1965, con sólo observar las estadísticas que para ese tiempo existían (Ver Tabla 1-1), comprobamos que la proporción de mercancía de países latinoamericanos movilizada por vía marítima constituía en promedio el 96% del total.

Entre los países que más influyen en esa alta proporción se encontraban Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela, cuyo porcentaje de comercio exterior movilizado por el transporte marítimo, fluctuaba entre un 98% y un 100%. Por otro lado, Paraguay y el Uruguay formaban un grupo especial con una participación porcentual un poco más baja; es de destacar también a México que para esta época el movimiento marítimo de su mercancía alcanzaba sólo el 56% del total, situación apenas lógica por el gran flujo terrestre que posee con su país vecino los Estados U

TABLA # 1-1
 TRAFICO MARITIMO DE COMERCIO EXTERIOR DE SURAMERICA
 Y MEXICO.

Miles de toneladas.

AÑOS	1. 963			1. 964			1. 965		
	TOTAL CO- MERCIO EXT	POR VIA MARITIMA	PARTICIPACION % DEL TRANS.	TOTAL CO- MERCIO EXT.	POR VIA MARITIMA.	PARTICIPACION % DEL TRANS.	TOTAL CO- MERCIO EXT.	POR VIA MARITIMA	PARTICIPACION % DEL TRANS.
ARGENTINA	16.6	16.1	96	21.9	21.7	99	26.7	26.3	98
BRASIL	13.8	31.5	99	32.0	32.4	99	36.3	35.8	99
COLOMBIA	6.9	6.8	98	7.5	7.4	99	8.7	8.6	99
CHILE	12.5	12.3	98	14.5	14.4	99	16.1	16.0	99
ECUADOR	1.8	1.8	99	1.7	1.7	99	2.0	2.0	99
MEXICO	16.2	7.7	48	18.0	100.0	56	20.0	11.2	56
PARAGUAY	0.6	0.6	94	0.7	0.7	94	0.8	0.8	94
PERU	11.2	11.2	99	11.9	11.9	99	13.7	13.6	99
VENEZUELA	175.2	175.2	100	167.2	137.2	100	191.3	191.3	100
URUGUAY	1.4	1.3	97	2.6	2.5	96	2.7	2.6	94
TOTAL	274.2	264.6	96%	298.9	289.9	97%	318.3	308.1	97%

FUENTE LIBRO LOS FLETES MARITIMOS EN EL COMERCIO EXTERIOR DE
 AMERICA LATINA (Informe CEPAL) Pag. 30

nidos de América*.

La Tabla 1-1 corrobora lo dicho anteriormente, es de significativa importancia por cuanto nos remite a una década de progreso, desarrollo y consolidación de las flotas mercantes de Latinoamérica y en especial de la Flota Mercante Gran Colombiana cuyo surgimiento se remonta a 1946. En efecto al término de la década de los sesenta la Flota Mercante Gran Colombiana, ya separada de uno de sus socios de nacimiento (Venezuela), poseía en sus inventarios la no despreciable suma de 22 buques.

Si bien hemos resaltado la importancia del buque como medio de transporte de gran participación en el comercio internacional, no podemos soslayar la estrecha relación que existe entre éste y la actividad portuaria. Los puertos constituyen los puntos de iniciación y de conclusión del contrato de transporte que desarrolla el naviero y por lo tanto la operación portuaria forma parte esencial en la ejecución del contrato de transporte, que es en síntesis el servicio que presta el naviero.

*

"Los Fletes Marítimos en el Comercio Exterior de América Latina". Informe de la Comisión Económica para América Latina de la ONU. Cepal, Nueva York, 1969.

26

Por otra parte, como lo habíamos anotado, uno de los sectores en el cual se fundamenta el crecimiento económico del país es el Comercio Exterior y éste a su vez, tiene como pilares básicos la actividad naviera y portuaria, de tal manera que mantener puertos eficientes, con buenos servicios rápida atención etc, coadyuvará a un mejor desenvolvimiento de nuestro comercio exterior y por ende de nuestra economía.

1.1.1 Flotas Mercantes del País

En el comienzo de los años setenta el país contaba con cinco compañías de transporte marítimo, una de las cuales (IFI) se excluye de nuestro estudio por cuanto se dedicaba al transporte de cabotaje(2). Entre las de transporte marítimo internacional encontramos a las de capital privado (Flota Mercante Grancolombiana, Agromar y Colvapores) y una de capital público, es decir, la Compañía Nacional de Navegación (Navenal). Cabe anotar que IFI, empresa de transporte de cabotaje, también era de carácter público.

² Es el servicio de transporte de carga prestado por compañías navieras marítimas o fluviales, entre distintos puertos del país. En Colombia este transporte de Cabotaje incluye como es natural el realizado hacia y desde San Andrés y Providencia.

Estadísticamente las Flotas Mercantes de carga internacional antes nombradas se encontraban en 1973 así :

EMPRESA	No. DE BUQUES	EDAD PROMEDIO (AÑOS)	TRB
Flota Mercante Gran Colombiana (3)	22	9	166.637
Compañía Nacional de Navegación	3	20.5	7.074
Colvaposres.	4	6.2	11.740
Agromar	<u>3</u>	25.2	<u>10.779</u>
	32		196.280

La anterior descripción estadística del estado de la marina mercante colombiana, arrojaba una capacidad de transporte de 196.280 toneladas de Registro Bruto (TRB), como resulta de la capacidad de 32 motoneves. De las Flotas citadas es relevante la Flota Mercante Gran Colombiana, cuya capacidad de transporte medida en TRB representaba un 85% del total y sus motonaves el 68.7% del universo de naves nacionales dedicadas al transporte marítimo internacional. De esta forma la Flota Mercante Gran Colombiana se erigía como

28

la naviera más grande de Colombia ya que si la comparamos con otras, resulta evidente la desproporción en términos absolutos y relativos. En efecto, el tonelaje movido por bigracia por Colvapores, la naviera que le seguía en número de naves (apenas 4), solo llegaba a representar el 6% del total y el 7% de la capacidad de la Flota Mercante Gran Colombiana las demás compañías, es decir, Navenal y Agromar, además de poseer buques con un promedio de edad que oscilaban entre 20.5 y 25.2 años, solo alcanzaban con su capacidad de transporte un 3.6% y un 5.5% del total de Tonelaje de Registro Bruto, respectivamente.

En el transcurso de los seis años siguientes, este inventario de flotas mercantes nacionales cambia radicalmente. Dos empresas de las que existían a comienzos de la década de los setenta desaparecen: Colvapores y Navenal, única empresa comercial marítima de carácter gubernamental, cuya liquidación fué decretada definitivamente en el mes de abril de 1980.

En 1980 la marina Mercante Nacional para el transporte internacional contaba con seis compañías marítimas, pero cuatro de ellas solo reunían en su inventario de motonaves a un número de cinco es decir, que de las seis navieras colombianas, cuatro tenían en promedio un poco más de un buque (1.25 buques) cada una, y además un cubrimiento de servicios muy limitado.

No obstante de 1973 a 1980 se registró un incremento en el tonelaje bruto de registro del 68.5% debido ante todo al proceso de renovación del equipo flotante llevado a cabo por la Flota Mercante Grancolombiana; política tal que es tuvo encaminada, como se detallará más adelante, a vender las motenaves que tuvieran más de 20 años de edad y comprar otras más amplias y de mayor capacidad de toneladas de Registro Bruto. Esto es lo que explica el hecho de observar tan solo un incremento de 3 buques en el inventario de la Flota Mercante Grancolombiana y, por el contrario un gran incremento en la capacidad de transporte de las navieras nacionales.

Por otro lado, justificando también el incremento porcentual y absoluto de la capacidad de tonelaje, hay que destacar el aporte de líneas Agromar, que jalonó de manera significativa dicho crecimiento. Esta naviera en solo 7 años, de 1973 a 1980, adquirió siete buques de los cuales tres fueron comprados en 1980.

Para mayor información resumiremos en estadísticas, así como hicimos con 1973, la situación que presentaba la marina mercante del país en 1980 :

EMPRESA:	NO. DE BUQUES	T.R.E.	PARTICIPACION:
Flota Mercante			
Grancolombiana (J)	3	259.216	79
Líneas Agromar	10	60.454	18
Marítimas Internacionales	1	3.879	1
Marítimas Slait	1	1.599	
Marítimas San Andrés	2	1.033	
San Andrés and Import Company	<u>1</u>	<u>691</u>	
	40	326.872	

" Las cifras que arroja este inventario de Flota Mercante Grancolombiana son ligeramente diferentes a las que presentaremos en el aparte siguiente por que las fechas de corte son diferentes y por tanto un inventario puede registrar un buque (y su peso) que en el otro no se encuentra por venta o adquisición".

Se puede afirmar que la situación de la Flota Mercante Gran Colombiana en cuanto ser la mayor naviera no cambia sustancialmente; sin embargo, en su participación porcentual hubo pequeñas variaciones : mientras en 1973 su tonelaje de registro presentaba un 85% del total, en 1980 baja al 79% por otro lado, observamos que el número de naves de la Flo

ta Mercante Grancolombiana en 1980 constituyó el 62.5% del total cifra seis puntos más baja que la arrojada en 1973 (68.7%). Donde el giro su fós brusco fué en líneas Agromar, ya que de registrarse una participación en 1973 de 5.5% de la capacidad de transporte, pasó en 1980 a constituir el 18%; y a su vez sus naves pasaron de representar el 13.6% en 1973, al 25% del total de buques colombianos en 1980.

FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA (F.M.G.)

Dedicamos este aparte a la Flota Mercante Grancolombiana porque por su tamaño, se ha constituido en la empresa insignia de Colombia en los mares del mundo, condición suficiente y necesaria para ser destacada como aquella que lidera la actividad naviera en nuestra economía.

Organización y Capital de la Empresa

Durante la segunda guerra mundial los grandes problemas de abastecimiento de alimentos, materias primas y equipos productivos, sufridos por la economía colombiana y en general por los países latinoamericanos (L.A.), por el alistamiento de los buques de las flotas de los países desarrollados en conflicto, pusieron al descubierto la necesidad para estos países de crear flotas mercantes propias.

Es así como desde 1946 comienzan a darse pasos para la creación Colombo-Venezolana de una flota de transporte de carga internacional.

El primer paso firme lo constituyó la primera reunión de la comisión mixta Colombo-Venezolana realizada el 23 de febrero de dicho año en Colombia. De aquí salieron las siguientes decisiones :

- Conformar una sociedad con participación tanto de los gobiernos, como de los particulares de los dos países. Igualmente acordaron invitar a Ecuador a que participara en dicha sociedad, (quien efectivamente dió su respuesta positiva) y se acordó que la sociedad llevará el nombre de Flota Mercante Grancolombiana.

- Se sugirió que la sede quedase en Colombia por ser eje de las tres repúblicas y por tener costas en los dos mares.

El segundo paso que se dió fué la Conferencia Naviera Grancolombiana en Caracas, a la que asistieron representantes de los tres países miembros. En esta se aprobó el Proyecto de Estatuto de la Flota Mercante Grancolombiana, en donde se le daba a esta el carácter de Empresa absolutamente privada, para que de este modo la autorización de la So

ciudad no recayera sobre ningún gobierno en particular.

En esta conferencia también se dispuso que la Flota Mercante Grancolombiana iniciara actividades con un capital autorizado de \$35'000.000 dividido en 3'500.000 acciones con valor nominal de \$10.00 cada una. El capital fué suscrito así : 45% Colombia, 45% Venezuela y 10% Ecuador. Por último, se estableció que los tres países, a través de sus gobiernos expedieran leyes que propendieran por la exención de impuestos sobre la renta y sus complementarios de patrimonio y exceso de utilidades de la nueva empresa.

Pero la constitución legal y definitiva de la Flota Mercante Grancolombiana se dió realmente el 8 de junio de 1946, por Escritura Pública 2.260 de la Notaría Quinta de Bogotá. La naciente se constituía como una Empresa Comercial sujeta a las leyes colombianas.

En 1953 Venezuela se retira de la Flota Mercante Grancolombiana, con tal motivo las cancillerías de Colombia, Venezuela y Ecuador dieron a conocer una declaración conjunta en la que resaltaban la intensidad siempre presente de las tres naciones de robustecer los lazos de amistad que las unían, que debido precisamente a ese gran vínculo, cualquier interés económico temporal estaba por debajo de este. La misma declaración terminaba diciendo que si bien era cierto, que ya se había perseguido con la creación de

de la Flota en los momentos en que esta fué establecida, no podía soslayarse que las circunstancias existentes en aquella época habían variado y por consiguiente era indispensable adoptar soluciones que no solo contemplaran las actuales condiciones de los tres países, sino que permitan eliminar cualquier motivo de fricciones y dificultades de entendimiento frente a los problemas que tales cambios vinieran a plantear.

De esta forma se aceptaba la separación de Venezuela. En cuanto a Ecuador, hasta el tiempo que cobija nuestro trabajo, la Flota Mercante Grancolombiana no había realizado el proyecto de Renegociación de las acciones que posee el Banco Nacional de Fomento del Ecuador, con miras a que sean adquiridas por la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia.

En el instante en que tal proyecto se realice se estará dando término a un modelo de integración económica que deja bases para futuras integraciones.

Capacidad de Transporte, Servicio y Participación en Conferencias Marítimas.

A primera vista, se puede afirmar que uno de los patrones más efectivos para medir la capacidad de transporte de una flota, es su número de motonaves (M/N) y la capacidad

de cada una de estas. Para tal efecto relacionamos a continuación la forma como la Flota Mercante Grancolombiana desde su creación fué adquiriendo y renovando su equipo flotante, detallando paralelamente la capacidad de carga transportada por cada uno de ellos.

Para iniciar operaciones en 1946 los tres países que conforman la Grancolombiana compraron buques a los Estados Unidos construidos durante la Segunda Guerra Mundial tipo Cima VI, distribuidos así :

NOMBRE DE LA M/N	PESO(2) TONELADAS (3)	MUERTO DE REGISTRO BRUTO.	CAPACIDAD EN FARDOS O P ³
------------------	-----------------------	---------------------------	--------------------------------------

Para Colombia :

República de Colombia

bia	6.020	3.805	239.250
Río Magdalena	6.020	3.805	239.760
Ciudad de Bogotá	6.020	3.805	239.760

Para Ecuador :

República de Ecuador

dor	6.020	3.805	239.760
Río Guayas	6.020	3.805	239.760

Para Venezuela :

Río Orinoco	6.020	3.805	239.760
-------------	-------	-------	---------

NOMBRE DE LA M/N	PESO MUERTO	TONELADAS DE REGISTRO BRUTO	CAPACIDAD EN FARDOS
Ciudad de Caracas	6.020	3.805	239.760
República de Venezuela	<u>6.020</u>	<u>3.805</u>	<u>239.760</u>
TOTAL (8 buques)	48.160	30.440	1.917.570

(2) "Peso muerto de una motonave, o capacidad de transporte es el peso total del cargamento, combustible, madera de estiba, vituallas, agua, provisiones y repuestos, expresado en toneladas largas(2.240 lbs) que un buque puede llevar cuando está cargado en agua salada hasta su máxima capacidad".

(3) "Toneladas de Registro Bruto : Son las toneladas que un buque puede cargar en sus bodegas, sin deducir algunos espacios perdidos por panales de la bodega, columnas etc".

Como se puede apreciar las motonaves(M/N) adquiridas fueron casi todas de las mismas especificaciones. En 1949 se ordenaron construir los primeros buques al Canadá para aumentar la capacidad de transporte de la Flota Mercante Grancolombiana y cubrir nuevas rutas :

NOMBRE DE LA M/N	PESO MUERTO	TONELADAS	CAPACIDAD
		DE REGIS	EN FARDOS
		TRO BRUTO	O P3

Ciudad de Manizales	6.035	3.945	342.840
Ciudad de Quito	5.979	3.805	338.950
Ciudad de Maracaibo	<u>6.035</u>	<u>3.945</u>	<u>342.840</u>
TOTAL (11 Buques)	66.209	42.135	2.942.200

En 1951 la Flota Mercante Grancolombiana tratando de aprovechar mejores ofertas ordena construir dos (2) nuevas M/N a Astilleros Ingleses :

NOMBRE DE LA M/N	PESO MUERTO	TONELADAS	CAPACIDAD
		DE REGIS	EN FARDOS
		TRO BRUTO	O P3

Ciudad de Medellín	6.382	4.219	350.310
Barquisimeto	<u>6.035</u>	<u>3.945</u>	<u>342.840</u>
TOTAL (13 Buques)	78.626	50.299	3.635.350

En 1953 es en Alemania en donde la Flota Mercante Grancolombiana compra cuatro M/N de un Peso Muerto más bajo, para así diversificar sus servicios :

NOMBRE DE LA M/N	PESO MUERTO	TONEADAS DE REGISTRO BRUTO	CAPACIDAD EN FARDOS O P3.
Granada	2.830	1.845	156.000
Casablanca	2.830	1.845	156.000
Ciudad de Cúcuta	4.885	3.710	221.000
Ciudad de Bucaramanga	4.885	3.710	221.000

Además, ese mismo año manda a construir cuatro(4) M/N que van a incrementar ostensiblemente su capacidad transportadora :

NOMBRE DE LA M/N	PESO MUERTO	TONEELADAS DE REGISTRO BRUTO	CAPACIDAD EN FARDOS O P3.
Ciudad de Cali	5.979	4.297	336.815
Ciudad de Ibagué	5.979	4.297	336.815
Valencia	6.035	3.945	342.840
Guaná	6.035	3.945	342.840
TOTAL (21 buques)	118.084	77.893	5.749.280

Para el término de 1953 la Flota Mercante Grancolombiana se lo contaba con un total de catorce M/N después que los socios venezolanos se retiraran de la empresa y con ellos siete M/N que le pertenecían, quedando el siguiente inventario:

TOTAL(14 buques)	PESO MUERTO	TONELADAS	CAPACIDAD
		DE REGIS	EN FARDOS
		TRO BRUTO	O P3
	75.884	50.698	3.658.640

En 1954 se recibe un barco especializado en el transporte de ganado construido en Astilleros Alemanes :

M/N	PESO MUERTO	TONELADAS	CAPACIDAD
		DE REGIS	EN FARDOS
		TRO BRUTO	O P3
Sinú	<u>650</u>	<u>645</u>	<u>6.590</u>
TOTAL(15 Buques)	76.534	51.343	3.665.140

Abarcando desde 1955 hasta 1960 la Flota Mercante Grancolombiana adquiere en Alemania, país que se constituye en su principal constructor y vendedor, ocho M/N; las primeras cuatro mandadas a construir y las restantes adquiridas después de algún uso :

NOMBRE DE LA M/N	PESO MUERTO	TONELADAS	CAPACIDAD
		DE REGIS	EN FARDOS
		TRO BRUTO	O P3
Ciudad de neiva	4.885	3.710	221.310
Ciudad de Popayán	4.885	3.710	221.310
Ciudad de Sta marta	4.885	3.710	221.310

NOMBRE DE LA M/N	PESO MUERTO	TONELADAS DE REGISTRO BRUTO	CAPACIDAD EN FARDOS O P3.
Ciudad de Cuenca	4.885	3.710	221.310
Ciudad de Tunja	7.880	5.248	453.740
Manuel Mejía	7.880	5.250	453.740
Cartagena de Indias	7.880	5.250	453.740
Ciudad de Barranquilla	7.880	5.250	453.740
TOTAL(23 buques)	127.594	87.181	6.365.340

En el período 1958-1960 la Flota mercante Grancolombiana por primera vez negocia con España y compra allá cuatro M/N que engrosan su equipo flotante :

NOMBRE DE LA M/N	PESO MUERTO	TONELADAS EN REGISTRO BRUTO	CAPACIDAD EN FARDOS O P3
Ciudad de Pasto	7.815	5.139	451.137
Ciudad de Guayaquil	8.035	5.266	450.977
Ciudad de Pereira	8.093	5.269	450.977
Ciudad de Armenia	8.093	5.269	450.977
TOTAL(27 Buques)	159.630	108.624	8.169.408

No obstante contar con mucha suerte en este aspecto, en 1960 estando atracado en el Puerto de Barranquilla, se le unió a la Grancolombiana el buque Sinú que había sido adquirido para transportar ganado. Su inventario al término de

ese año quedó así.

TOTAL	PESO MUERTO	TONELADAS	CAPACIDAD
		EN REGIS	EN FARDOS
		TRO BRUTO	O P3
26 Buques	158.980	107.479	8.162.908

A partir de aquí los directivos de la Empresa adoptan la política de renovar su equipo flotante, y es así como todos los buques hasta ahora anumerados que van cumpliendo los veinte(20) años de vida, van siendo vendidos, para adquirir otros de mayores capacidades pero a los cuales se les bautiza con los mismos nombres de los antiguos. De esta renovación se salvan las M/Ns Ciudad de Tunja, Pereira y Cartagena de Indias.

Se compraron en Alemania en 1964 tres buques que reemplazan y a la vez toman los nombres de antiguos :

NOMBRE DE LA M/N	PESO MUERTO	TONELADAS	CAPACIDAD
		DE REGIS	EN FARDOS
		TRO BRUTO	O P3
República de Colombia	12.300	11.656	581.073
Bogotá	12.450	11.655	584.000
República del Ecuador	12.400	11.616	575.840
TOTAL (29 buques)	196.130	142.486	9.903.821

En ese mismo año(1964) se venden las M/Ns República del Ecuador, Granada, Casablanca y Ciudad de Cúcuta, arrojando al final de 1964 un saldo de 25 buques con capacidad distribuida de la siguiente forma :

TOTAL	PESO MUERTO	TONELADAS	CAPACIDAD
		EN REGIS	EN FARDOS
		TRO BRUTO	O P3.
(25 Buques)	179.565	131.201	9.131.261

En el lapso comprendido entre 1965-1968 se realiza compra de cuatro(4) M/Ns a España :

NOMBRE DE LA M/N	PESO MUERTO	TONELADAS	CAPACIDAD
		EN REGIS	EN FARDOS
		TRO BRUTO	O P3.
Ciudad de Cúcuta	12.362	11.855	568.978
Ciudad de Bucaramanga	12.352	11.328	578.145
Ciudad de Buenaventura	12.362	11.687	568.992
Río Magdalena	<u>12.362</u>	<u>12.318</u>	<u>580.820</u>
TOTAL(29 buques)	229.013	179.589	11.428.196

Pero a la vez en ese mismo lapso(exactamente en 1965-1966) se venden las M/N República de Ecuador, Río Magdalena(viejo), Río Guayas, Ciudad de Bogotá(viejo) y Ciudad de Bucaramanga(viejo), dejando en sus activos :



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Ovando
TONELADAS CAPACIDAD
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
EN REGIS EN FARDOS
TRO BRUTO O P3.

TOTAL

PESO M

24 Buques	189.738	160.459	10.247.846
-----------	---------	---------	------------

Y siguen las ventas de M/N que la Flota Mercante Grancolombiana quiere renovar por su edad. En efecto entre 1967 y 1970 se venden el Ciudad de Manizales y el Ciudad de Medellín para dejar en el balance :

TOTAL

PESO MUERTO TONELADAS CAPACIDAD
EN REGIS EN FARDOS
TRO BRUTO O P3.

22 Buques	187.321	152.295	9.554.696
-----------	---------	---------	-----------

Cabe anotar aquí, que a pesar de que el número de M/N en 1960 era superior al de 1970, el tonelaje total de 1970 sobrepasaba en 59.728 toneladas de Peso Muerto, lo cual de muestra que las naves adquiridas en la década del sesenta fueron de una gran capacidad de transporte.

En lo sucesivo, es decir, desde 1970 hasta 1982 la Flota continua su política de compra de nuevas naves y a su vez de venta de aquellas que considera viejas; éstas transacciones se registran a continuación :

44

NOMBRE DE LA M/N	PESO MUERTO	TONELADAS EN REGISTRO BRUTO	CAPACIDAD EN FARDOS O P3
------------------	-------------	-----------------------------	--------------------------

Compra en España 1971:

Ciudad de Medellín	12.148	10.301	634.400
Ciudad de Manizales	12.148	10.301	634.400
TOTAL (24 buques)	24.296	20.602	1268.800

Compra a Polonia 1972 :

Ciudad de Manta	11.700	9.715	665.807
Ciudad de Cali	11.700	9.715	665.807
Ciudad de Ibagué	11.700	9.715	665.807
TOTAL (27 buques)	35.100	29.145	1997.421

Compra a Polonia 1976 :

Ciudad de Popayán	16.000	11.699	915.016
Ciudad de Pasto	14.820	11.699	915.016
Ciudad de Santa Marta	14.820	11.699	915.016
TOTAL (3 buques)	45.640	35.097	2745.048

Compra a Polonia 1978 :

Ciudad de Quito	15.912	11.955	997.957
Ciudad de Pasto	15.912	11.955	997.957
Ciudad de Armenia	15.912	11.955	997.957
TOTAL (30 buques)	47.736	35.865	2993.871

Compra a Inglaterra 1978: PESO MUERTO TONELADAS CAPACIDAD
 EN REGIS EN FARDOS
 TRO BRUTO . O P3

Primer buquetanque para el
 transporte de crudos y de
 rivados del petróleo.

Ciudad de Barrancabermeja	<u>38.989</u>	<u>24.136</u>	
TOTAL(31 Buques)	379.082	297.140	18.559.836

Vende entre 1979 y 1980 las M/N : Río Guayas, Río Amazonas,
 Río Saldaña, Ciudad de Guayaquil, Río Atrato y Río Cauca :

TOTAL (24 buques)	332.267	265.357	15.971.844
-------------------	---------	---------	------------

Compra a Noruega en 1981:

Primer buque especializado
 para cargar granos.

La Guajira	<u>26.328</u>	<u>18.028</u>	
TOTAL(25 buques)	359.095	283.384	15.971.844

Vende en 1981 las M/N : Ma
 nuel Mejía y Ciudad de Ba
 rranquilla

TOTAL(23 buques)	<u>348.335</u>	<u>272.885</u>	15.064.364
------------------	----------------	----------------	------------

Para 1982, año hasta donde cobija nuestro trabajo, se habían
 recibido solo uno de seis buques multipropósito, amplios y
 modernos, con : bodegas multiceulares para contenedores ,

carga refrigerada, carga general, granos, sistemas combinados de gruas y plumas y bajo consumo de combustible. Estas naves las construirán en los Artilleros Polacos de Gdansk. Agregandole entonces la M/N recibida a las ya existen, el inventario quedaria así :

Compra de M/N a Polonia

	PESO MUERTO	TONELADAS	CAPACIDAD
	EN REGISTRO	EN FARDOS	BRUTO O P3
Cartagena de Indias II	<u>16.000</u>	<u>12.000</u>	<u>731.254</u>
TOTAL(24 buques)	359.335	285.171	15.795.616

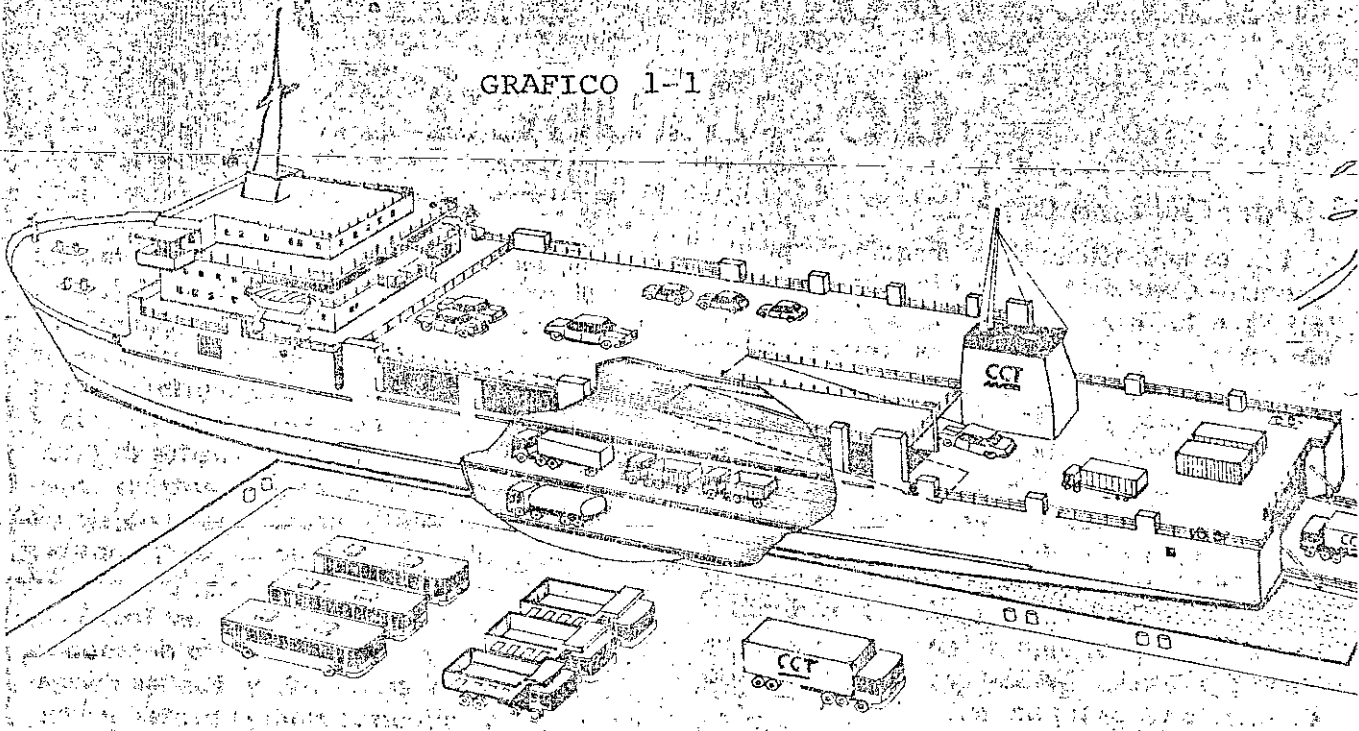
Ventas en 1982 Río Amazonas y Ciudad de Pereira

TOTAL(22 buques)	345.263	275.667	15.130.288
------------------	---------	---------	------------

Atendiendo al programa de renovación y de acuerdo con el programa de construcción de las seis nuevas motonaves, con el Astillero Polaco, durante 1983 se recibieron los buques República de Colombia, San Andrés y Providencia, y Arturo Gómez Jaramillo. Para 1984 se recibieron los dos últimos el Ciudad de Barranquilla y el Río Amazonas.

Para además de la cantidad de naves que una flota posea, como bien lo hemos reseñado anteriormente para la Flota Mercante Grancolombiana, hay un aspecto de suma importancia

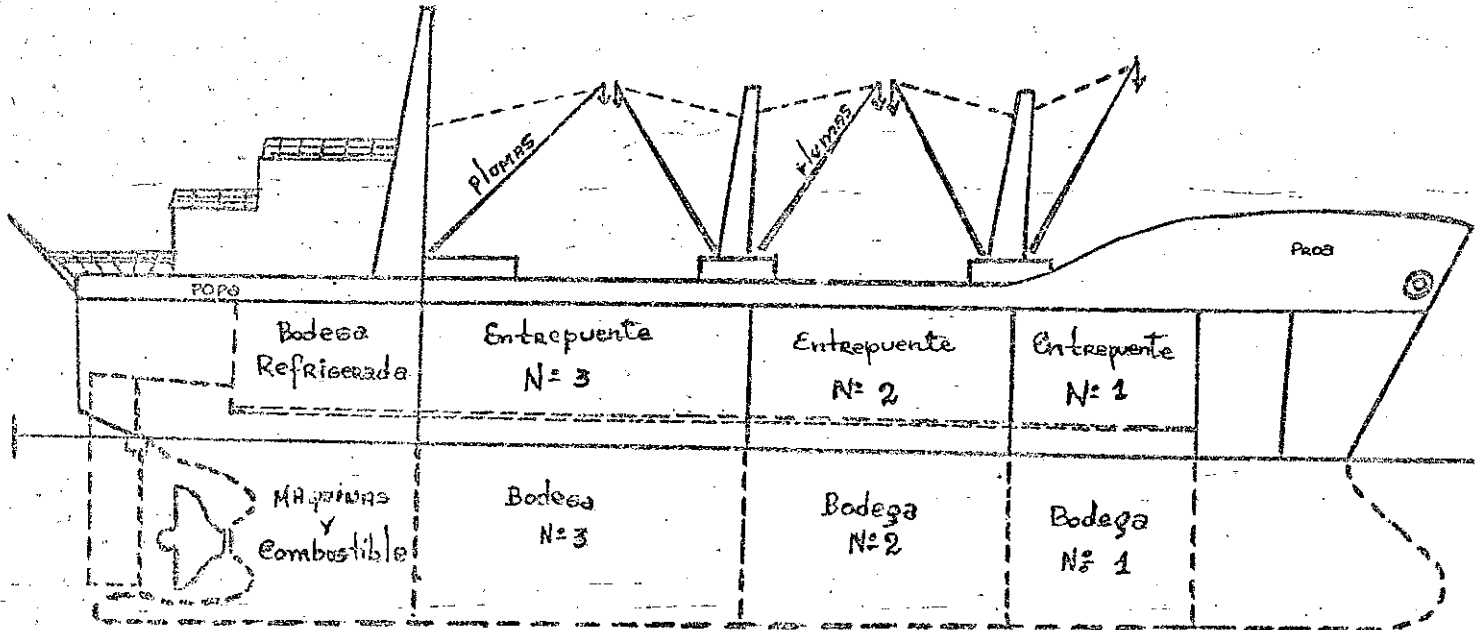
GRAFICO 1-1



Importante aparece el "Ambassador", donde se podrá disfrutar del uso exclusivo de un trailer container, el cual se carga y se sella en los almacenes de su suplidor,

garantizando la entrega intacta y directa a las facilidades Aduanales o a su domicilio comercial en cada puerto.-

Fuente: Diario de La Costa Pagina A-2 Julio 16 de 1.984.



BOSQUEJO DE BUQUE DE CARGA.

48

para el desenvolvimiento de las Flotas Mercantes en el transporte marítimo. Nos referimos específicamente a la participación de estas en conferencias marítimas. Las conferencias marítimas son asociaciones voluntarias de compañías navieras, privadas y estatales, dedicadas a un tráfico marítimo determinado. Se unen varias navieras con el ánimo de racionalizar los servicios, buscar mayor eficiencia y ordenamiento en la cobertura del tráfico y de unificar tarifas. Las Flotas actúan dentro de normas pre-establecidas por las mismas conferencias que son de riguroso cumplimiento y tienen en cuenta las leyes de reserva de carga(4) de cada país.

(4)" Reserva de Carga : Dentro de la actividad marítima comercial los gobiernos generalmente emiten políticas de fomento y protección de la Marina mercante Nacional. Entre estas políticas están : El crédito a la construcción o adquisición de naves, estímulos tributarios, exención arancelaria, subsidios de fletes, fondo de fomento y reservas de carga. La política aplicada por el gobierno colombiano ha sido entre otras hacer establecer una reserva de carga, la cual consiste en que por ley le corresponde a los navieros colombianos el 50% de la carga movilizada desde y para Colombia. Esta norma comenzó a regir desde 1969 donde se estableció el derecho de las flotas nacionales a transportar el 50% de la carga general, pero aclaraba que para la

carga a granel líquida y carga refrigerada, el gobierno se reservaba el derecho de modificar según las circunstancias este porcentaje.

En 1973 se hizo una reforma a esta ley haciéndola extensiva al movimiento de carga en las zonas francas industriales y comerciales del país."

Entre las principales ventajas de una conferencia, están : la cotización de fletes estables que permitan prever situaciones; igualdad de tratamiento a todos los embarcadores , independiente del volumen de los embarques. Y el mantenimiento de servicios regulares eficientes y continuos en un tráfico determinado, que permite a los usuarios programar con anticipación el flujo de sus mercancías.

Paralelamente se aprecia una desventaja real de las conferencias y es que encierran todos los peligros(para los usuarios) de la práctica monopólica por parte de los navieros. Por tal motivo, por recomendación de la Unidad, se crearon paralelamente comités de usuarios que defendieran los intereses de los dueños de la mercancía que se transportara; en Colombia existe por ejemplo el Cutma consejo de Usuarios del Transporte Marítimo) que cumple esta función.

La participación de la Flota Mercante Grancolombiana en to

50

todas las conferencias a que actualmente pertenece no fué del todo fácil : En las conferencias norteamericanas es relativamente fácil (lo reconoce la misma Flota), porque sólo se debe llenar una serie de requisitos impuestos por la Federal Maritime Commission (F.M.C.) de fácil presentación, además las leyes antimonopolísticas protegen un poco a las navieras extrañas interesadas en servir puertos de los Estados Unidos.

En Europa en cambio, por no existir disposiciones legales al respecto, las conferencias aceptan una nueva flota por decisión unánime de sus socios. Es decir, que ante el veto de uno solo de ellos no se le dá concurso a una flota extraña. En consecuencia se califican como difíciles.

La Flota Mercante Gran Colombiana debió en 1951 ser patrocinada por la conferencia ESPM para poder entrar a la Witass, la más importante de las conferencias europeas. Posteriormente se salió de la ESPM y le cedió a esta su participación en el Pacífico.

La Flota Mercante Gran Colombiana fué la primera naviera latinoamericana en entrar a la Witass.

Las conferencias japonesas se consideran como las más difíciles; tomó dos años a la Flota Mercante Gran Colombiana de labor comercial, diplomática y como empresa particular.

Esta labor se hizo más difícil ya que para ese entonces no existían leyes sobre Reserva de Carga en el país, pero al fin la Flota Mercante Grancolombiana logró entrar.

Ingresar a las conferencias del Mediterráneo y Francia es también muy difícil. Aquí la Flota en asocio con la Compañía Anónima Venezolana de Navegación se lanzaron como "out sider" (extraña o no conferenciada) amparadas por leyes de reserva de carga, hasta lograr obtener su ingreso. Finalmente la Flota Mercante Grancolombiana junto con la Compañía Anónima Venezolana de Navegación, después de ser aceptadas en la conferencia Conca en 1973, fundaron e asocio con otras navieras de esa conferencia, una nueva conferencia llamada Conecca en junio de 1974.

1.1.2 Reseña de los Puertos Marítimos Colombianos

Como lo hemos venido sosteniendo, los puertos son parte fundamental de la actividad naviera de una nación; desempeñan un destacado papel en el fomento del comercio internacional al generar actividades comerciales e industriales que contribuyen directamente al progreso económico del país. La historia de puertos en el mundo da una lista de ejemplos de cómo una política de modernización portuaria, pudo revitalizar la economía de esas regiones : Es el caso de puertos europeos en Hamburgo, Amberes, Marsella, los puertos

polacos, y especialmente el de Rotterdam en Holanda.

En cuanto a los Puertos Colombianos, es innegable el desdén que hacia éstos mostraron los gobernantes nacionales durante más de cien años de vida republicana. Es así como apenas a mediados de este siglo, es cuando se vislumbra en la dirección del Estado el interés de administrar directamente una actividad tan crucial en la vida económica del país.

La administración de los puertos colombianos ha pasado por varias manos :

El Muelle de Puerto Colombia estaba administrado por la Barranquilla Railway hasta 1924. A partir de 1925 hasta 1941 fué dirigido por Ferrocarriles Nacionales. El muelle de Barranquilla fué construido por la Weston Bronc & Cía, y la Concrete Dier quienes lo administraron hasta 1941; des de 1942 hasta 1961 lo hizo la dirección general de Navegación y Puertos. El muelle de Puerto Colombia está en la actualidad en desuso y ha quedado solo el que antes era muelle y que en la actualidad es el Terminal de Barranquilla.

En cuanto a Buenaventura, su primer muelle fué administrado por el Departamento del Valle hasta 1933, constituyéndose en uno de los primeros índices de interés estatal para la

administración de puertos. A partir de 1934 hasta 1957 la dirección de este muelle quedó a cargo de Ferrocarriles Nacionales.

El Muelle de Cartagena, actual terminal de gran importancia en Colombia, fue construido y administrado por la firma Frederic Sarratt Corporation hasta 1941, quedando en ese momento en manos de la Dirección General de Navegación y Puertos quien la administró hasta 1961.

En lo tocante al muelle de Santa Marta, hay que destacar su importancia durante la primera mitad de siglo, ya que fue a través de él que se movilizó toda la producción de banano que explotaba y exportaba la United Fruit Company, la que administró dicho muelle hasta 1955. Este había sido constituido por la Santa Marta Railway. A partir de 1956 hasta 1961 la administración quedó a cargo de la Dirección General de Navegación y Puertos.

En 1959 el gobierno nacional creó mediante la ley 154 de ese año la Empresa Puertos de Colombia, como organismo adscrito al Ministerio de Obras Públicas, con autonomía administrativa, patrimonio independiente y personería jurídica.

Esta ley fue reglamentada en 1961 mediante Decreto 1414, razón por la que observamos que las administraciones que

han tenido los puertos en Colombia, siempre terminan en 1961.

Con el surgimiento de Puertos de Colombia se centraliza en un solo organismo la administración y comienza una nueva etapa de la actividad naviera del país.

En 1971 y 1975 respectivamente, Puertos de Colombia ha sido objeto de reforma y reestructuración pero sus fundamentos y organización básica sigue igual.

En 1980 la composición portuaria del país mostraba el siguiente cuadro, que aún en 1982 persistía : Se cuenta con cuatro puertos marítimos mayores como son los de Buenaventura, Santa Marta, Cartagena y Barranquilla, los cuales junto con los fluviales de Leticia y Fumaco están bajo la responsabilidad de Puertos de Colombia.(5)

(5) "El Puerto de Leticia no lo cubre nuestro estudio ya que es fluvial y no obstante registrar algunas embarques y desembarques internacionales (con Brasil), su movimiento por lo general es de cabotaje".

Paralelamente a estos Puertos principales, funcionan los llamados Muelles Privados, de los que en el momento hay 13 en Cartagena localizados específicamente en el complejo industrial "Mamonal".

Estos son administrados por concesionarios de Colpuertos, pero para efectos de pago de servicios a las naves y a la carga están bajo el dominio y vigilancia directa de Puertos de Colombia.

Existen además otros sitios utilizados como puertos que aunque no tienen las condiciones infraestructurales necesarias, mueven un gran volumen de carga. Entre estos se clasifican los de Coveñas, el de Turbo y el de San Andrés que están en manos privadas y son manejados en consecuencia bajo principios empresariales y comerciales de interés privado.

1.1.3 Estructuras de los Servicios Prestados por las Navieras Nacionales.

Para "Estructura de los Servicios" no hay una definición precisa, pero se utilizó para denotar a toda la gama de servicios que presta una línea o líneas regulares de una ruta. Dentro del lenguaje del transporte marítimo cuando se dice que una naviera "sirve" una ruta se está afirmando que dicha naviera transporta mercancías en ella.

El calificativo de servicios regulares, que son los que tendremos en cuenta para el análisis de la Estructura de los Servicios, se lo llevan aquellos que operan en una ruta fija predeterminada, por un período de tiempo prolongado y

56

con frecuencia estables y fechas de salida y llegadas conocidas de antemano.

Para observar como ha evolucionado la Estructura de los Servicios que las navieras colombianas han prestado al país veamos primeramente las condiciones que rodeaban a estas al comienzo de la década y posteriormente las presentaremos al término del período en estudio.

En 1973 la Flota Mercante Grancolombiana, tenía sus buques conferenciados. Su tráfico cubría en términos generales a U.S.A. y Canadá, Atlántico y Pacífico, el Caribe, Japón, Europa Norte, Mediterráneo y Polonia saliendo y entrando a puertos colombianos del Atlántico y del Pacífico.

Para ese mismo año las demás flotas colombianas presentaban la siguiente estructura de servicios :

La Compañía Nacional de Navegación (Navenal), la cual desaparece para el final del período en estudio, no tuvo buques conferenciados, pero cubría rutas en el Caribe, Centroamérica-Atlántico, saliendo del Pacífico y Atlántico Colombiano.

Colvapores por su parte, si tuvo buques conferenciados que servían rutas comprendidas entre U.S.A. y Puertos Colombia

nos en el Atlántico y Pacífico.

Y por último se hallaba Líneas Agromar, que en ese momento era de las más pequeñas, la cual con buques conferencia dos servía rutas establecidas entre los Puertos del Golfo de los U.S.A., Caribe, Centroamérica, México, Venezuela, Uruguay, Argentina, Paraguay y los Puertos de Colombia Pacífico y Atlántico; con estos servicios empezaba la especialización de Líneas Agromar en rutas sobre el Hemisferio Sur.

Para el final de nuestro período en estudio (1982) cuando la situación de nuestras flotas mercantes internacionales había cambiado radicalmente, como ya lo explicamos en el aparte de las Flotas Mercantes Colombianas, la estructura de los servicios presentaba el siguiente cuadro :

Flota Mercante Gran Colombiana, la más grande de las compañías navieras nacionales, con sus 22 buques propios y otros alquilados cubría un total de 16 áreas geográficas (6) entre las que se encontraba U.S.A. Costa Este, U.S.A. Costa Occidente, U.S.A. Golfo, Canadá Costa Este, Canadá Costa Occidente, Extremo Oriente, Europa Norte, Gran Bretaña e Irlanda, Escandinavia, Polonia, Mediterráneo, Adriático y Mar Negro, Andina, Caribe y otros orígenes y destinos. En estas áreas la Flota Mercante Gran Colombiana lleva y trae productos. En cuanto a rutas regulares servidas por Flo

ta Mercante Grancolombiana y que se encuentran dentro de las áreas antes mencionadas se contaban en 1982 veintidos. Cada tráfico de línea o rutas regulares de la Flota Mercante Grancolombiana está regida por un itinerario de indispensable cumplimiento, en el cual están estipulados los puertos toques durante su recorrido. (Ver Gráfica 1-2).

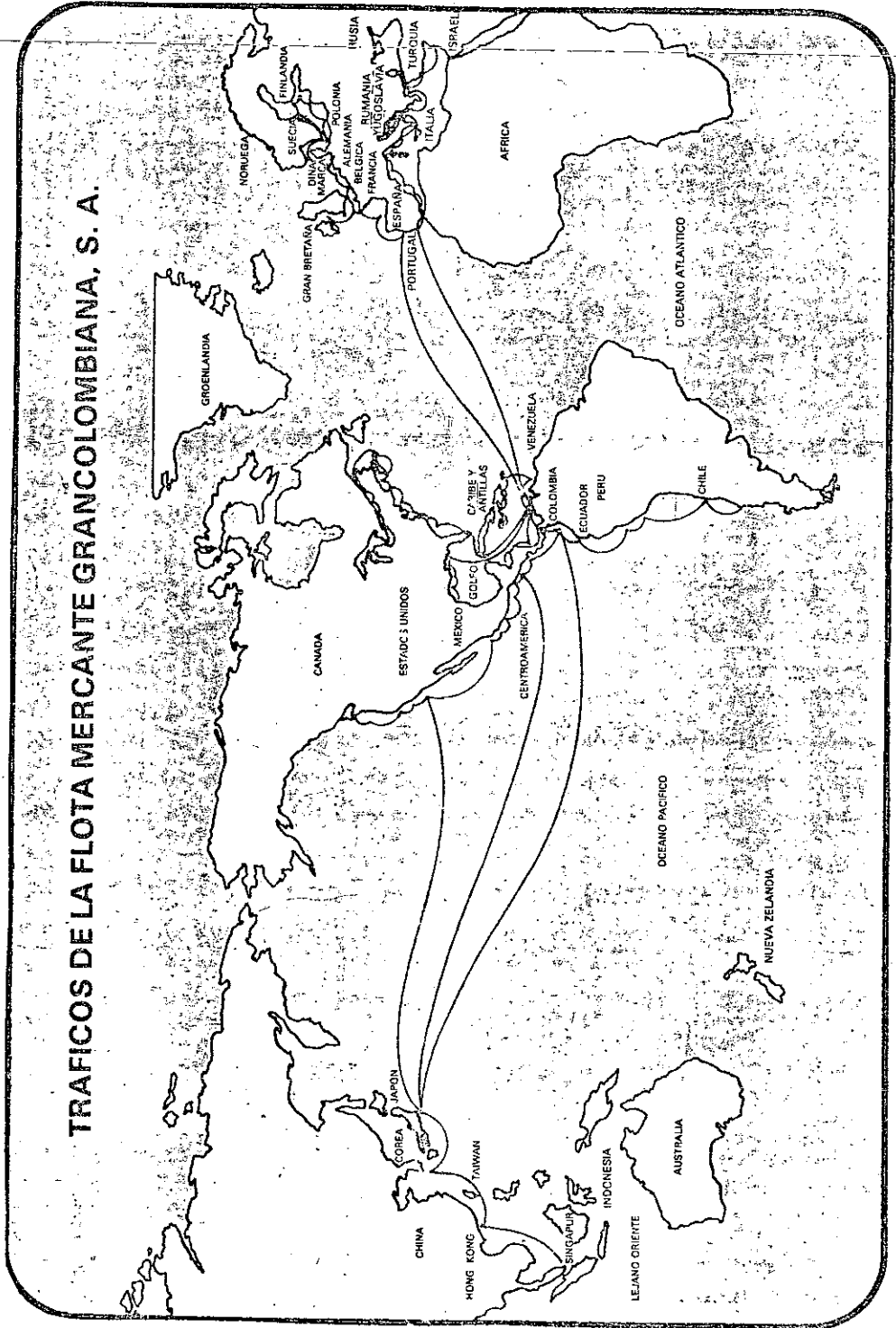
(6) "Área Geográfica : Se le llama en el transporte marítimo a un conjunto de puertos situados en un país o (países) o en una zona con características comunes por su localización. Así vemos el área Estados Unidos, Costa Este, el área Mediterráneo etc".

Por su parte Líneas Agromar, la compañía de mayor crecimiento en la década de los setenta colocándose en segundo lugar después de la Flota Mercante Grancolombiana en el ámbito nacional, cubría con sus servicios gran parte del hemisferio Sur, como lo muestra el cuadro de rutas (Ver gráfico 1-3). Partiendo de Puertos del Atlántico Colombiano toca todos los puertos de importancia en Sur América Atlántico; saliendo del pacífico y Atlántico Colombiano va a puertos de las Costas del Atlántico y del Océano Índico de Africa, al igual que a las costas de la península Indú, tanto en el mar Arábigo como las del Golfo de Bengala, incluso llega a Pakistán y Kuwait internándose en el Golfo Pérsico (zona de gran tráfico petrolífero). Por último Líneas Agro



GRAFICO 1-2

TRAFICOS DE LA FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA, S. A.



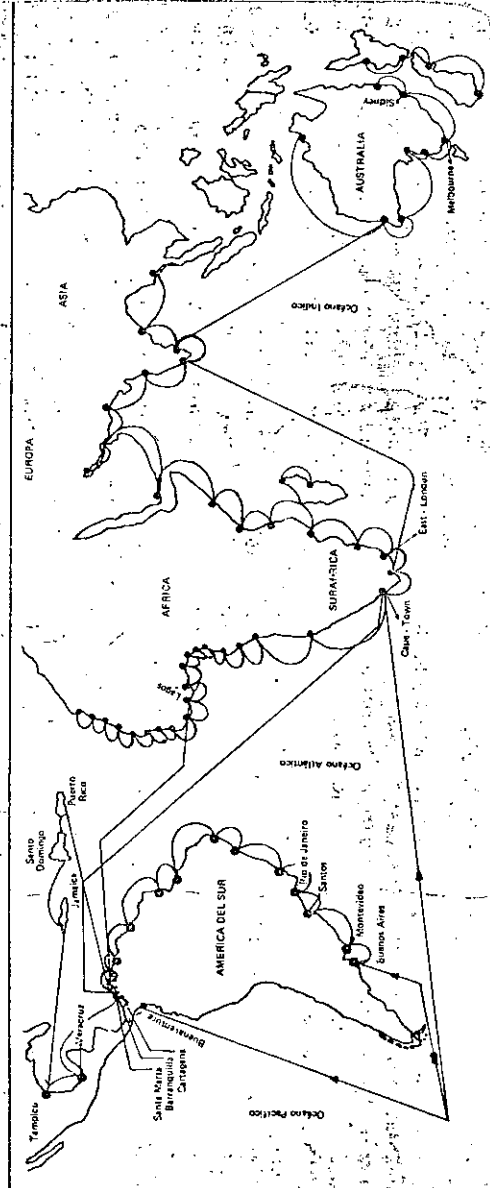
Fuente: Informe de labores de Flota Mercante Gran Colombiana. 1.983.



GRAFICO 1-3

Líneas Agromar

Tráfico de y para Colombia servidos por Líneas Agromar



Fuente : Revista Carga Internacional. Vol. 3. No.5 Septiembre - Octubre 1.980.

mar llega a Australia y en menos escala llega a países Centroamericanos y del Caribe incluida la Isla de Cuba. Estas rutas las cubre Agromar dentro de lo demarcado por las conferencias a las que pertenece, entre las que se hallan : Inter-American Freight Conference; Río de la Plata-Caribe-Río de la Plata; Freight Agreement Brasil-Colombia-Brasil; Freight Agreement México-Colombia-México y Freight Committee for Latin American Countries.

Como se nota estas dos navieras colombianas cubren prácticamente al mundo comercial marítimo, entendido este como aquel que está formado por los países costeros de los 5 continentes y cuyos mares son accesibles al transporte marítimo. Además se observa que con las rutas antes registradas se está teniendo contacto con los grandes bloques comerciales del mundo como son Norteamérica, América Central y del Caribe, Suramérica, la Comunidad Económica Europea (C.E.E.), los Países Socialistas de Europa Oriental, Africa y Asia.

Por último hay que anotar que para 1982 existía también otras líneas marítimas como la Marítima Internacional, la Marítima Slait y la Marítima San Andrés, que tenían sólo uno, uno y dos buques respectivamente, los cuales no estaban conferenciados; estas navieras, si es que resisten tal calificativo, cargaban mercancías a granel y cubrían por lo general rutas centroamericanas y del Caribe; de esta

62

La Marítima Internacional era la única en llegar a los U. S.A.

En resumen observamos un crecimiento de la cobertura del Transporte Marítimo Colombiano, lo cual obedeció ante todo a una mayor participación en conferencias y acuerdos marítimos internacionales lo que consecuentemente les abrió nuevas rutas que cubrir con sus servicios.

1.2 ANALISIS DE LOS PUERTOS MARITIMOS DEL PAIS

Para tratar de realizar un análisis lo más completo posible de los puertos marítimos del país, necesariamente debemos abordar tres aspectos fundamentales: El referente al movimiento de carga internacional, o sea, las importaciones y exportaciones que han movido los puertos globalmente y cada uno específicamente; en segundo término lo atinente a las instalaciones portuarias y su evolución dentro del período en estudio y por último, el equipo operativo pertenecientes a puertos colombianos.

Es importante aclarar que atendiendo a la limitada información suministrada por los puertos marítimos privados (a través de Colpuertos) de sus inventarios de instalaciones y equipo operativo, en este aparte solamente se analizará dichos aspectos en los puertos oficiales. No obstante, el

vacio que aparentemente se deja no es de importancia, pues la infraestructura y equipos de estos no presentan un volumen considerable ante la envergadura de los Puertos Marítimos Oficiales.

1.2.1 Instalaciones Portuarias

A pesar de estar bajo la misma dirección general de Puertos de Colombia, los Puertos Oficiales del país presentan algunas características que los identifica claramente debido ante todo a la movilización de carga y volumen, y a su infraestructura. Por tales motivos en este, como en el aparte de la movilización de carga, describiremos las particularidades de cada puerto.

En primera instancia tomamos al Puerto de Buenaventura, el más importante si por su movimiento de carga y sus instalaciones portuarias lo juzgamos.

En efecto, comenzando la década del 70 este terminal tenía 157.500 Mts² de patios pavimentados lo que representaba el 40.37% del total de estos en los puertos oficiales del país(Ver Tabla 1-2); en lo sucesivo se notan registros más bajos lo cual es solo explicable ya sea por el deterioro del pavimento, por el paro en su ampliación y reparación o por la utilización de estos para la construcción de bode

TABLA # 1-2

EVOLUCION DE LAS INSTALACIONES DE LOS PUERTOS MARITIMOS
OFICIALES COLOMBIANOS DENTRO DEL PERIODO

1.970 - 1.982

PUERTOS AÑOS	BUENAVENTURA		BARRANQUILLA			CARTAGENA			SANTA MARTA			TUMACO													
	PATIOS m ²	BODEGAS m ²	BOQUES No	MUELLES No	SILOS No	P.P.	B.M.	M	B	S	PP.	B.M.	M	B	S										
1.972	57500	66500	13	10	—	42330	32851	4	10	—	128000	4988	5	4	—	62300	4871	6	2	—	—	—	—	—	
1.974	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.977	121000	100744	13	10	20	130400	32825	6	11	—	95782	23590	5	7	—	40388	15150	6	4	18	8705	1900	1	2	—
1.979	54375	100744	13	11	20	129048	48000	6	11	—	95782	23590	5	7	—	40388	15150	7	4	18	—	4000	1	2	—

FUENTE: REVISTA CARGA INTERNACIONAL DEL CONSEJO COLOMBIANO DE USUARIO DEL TRANSPORTE (CUTMA)

Vol. 3 No. 5 Sept. - Oct. /80. REALIZADO CON BASE EN INFORMES DE COLPUERTOS.

□ NO HAY DATOS.

— PARA ESE AÑO NO EXISTIAN.

65

gas marítimas. No obstante esto no fué causa de una baja en su movimiento de carga que siempre se mantiene dinámico, como lo veremos más adelante.

Al observar detenidamente las cifras de las Bodegas Marítimas (Ver Tabla 1-2), corroboramos que la construcción de estas fué una de las principales causas en la baja en Mts² de patios pavimentados. Vemos que mientras en 1972 las Bodegas Marítimas ocupaban solo 66.500 mts² en 1979 muestran un total de 100.744 Mts². En cuanto a Muelles los inventarios sucesivos en el periodo 1970-1982, siempre contaron 13, aunque para carga internacional general solo usaba 11 ya que uno era petrolero y el otro es de uso privado de la Armada Nacional; de todas formas con éste número, el terminal de Buenaventura registraba la mayor cifra de muelles en Colombia.

El Terminal de Barranquilla, por otro lado, en 1972 mostraba la menor cantidad de Mts² pavimentados entre los puertos colombianos de mayor importancia : 42.330. Esta cantidad solo representaba un 11% del total, (sin embargo, para el término de la década del 70 el puerto de Barranquilla se recu

(7) " No se incluye el Puerto de Tumaco pues este no tiene información de este aspecto en ese año, de tal forma que el porcentaje de patios se sacó tomando a Buenaventura, Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, como se observa en la Tabla 1-2".

66

pera ampliamente en sus instalaciones pavimentadas, registrando 129.046 Mts² lo cual situaba, hasta 1982 inclusive, como el segundo puerto de Colombia en este aspecto, después del de Buenaventura. Viendo sus muelles, estos experimentaron un ligero crecimiento ya que de 4 en 1972 pasa a tener 5 en 1979 y posteriormente construyó otro para registrar al término de la década un total de seis muelles(80).

(18) " El Puerto de Barranquilla es Marítimo y Fluvial pues a él llegan embarcaciones con carga de cabotaje movida a través del Rio Magdalena. Además cuenta con cinco muelles marítimos privados".

Analizando el terminal Marítimo de Cartagena, el cual consta básicamente de dos espigones en ángulo de 65 grados, vemos que su patio pavimentado en 1972 era de 128.000 Mts² lo que lo situaba inmediatamente después del de Buenaventura en este aspecto, sobrepasando al de Barranquilla. Para el final de la década de 1970 y principios de la de 1980 esta cifra bajó a 95.782 Mts², dándose paralelamente un incremento en las bodegas marítimas. Sus muelles durante todo el período en estudio fueron cinco, aunque en metros lineales la capacidad de estos cinco muelles aumentó de 1.010 mts a 1.218 mts, por la construcción de un muelle marginal el cual se dió a operación en septiembre de 1977.

67

Sin embargo, este aumento fué insuficiente ante el gran volumen de carga lo que significó grandes congestiones especialmente en los años 1973, 1974, 1977 y 1979.

En lo que respecta al Puerto de Santa Marta, consta de seis atracaderos distribuidos así : dos para carga general, uno para carga a granel, uno para banano, otro para carbón o carga general y un muelle para cabotaje. Observando la Tabla 1-2 notamos que en cuanto a instalaciones el puerto de Santa Marta es uno de los más pequeños entre los oficiales colocándose por encima tan solo del de Tumaco.

En efecto en 1972 sus patios pavimentados solo eran el 15.96% del total y aunque en ese instante sobrepasaba al de Barranquilla en este aspecto, su crecimiento se está arrojando en 1979 para el puerto de Santa Marta un total de 40.588 Mts² y para el de Barranquilla por el contrario 129.046 Mts². Igualmente el crecimiento de sus bodegas marítimas fué exiguo en comparación con el de los demás en el país, aunque repetimos, siempre superior al de Tumaco. En consecuencia en instalación física el puerto de Santa Marta es el más pequeño que sobre el océano Atlántico posee Colombia, al igual que el de Tumaco en el Pacífico.

Extendiendonos un poco más sobre las estadísticas de insta

68

laciones del puerto de Tumaco, podemos aseverar que es el más deficiente en cuanto a información rendida; en consecuencia para 1972 no se tiene información. Sus patios pavimentados en 1977 eran 8.705 Mts² y sus bodegas marítimas ocupaban en promedio de 4.000 Mts² en el período de estudio y sus operaciones las realizó con un solo muelle. Corroberamos entonces que el puerto de Tumaco es el más pequeño de los puertos oficiales del país.

1.2.2 Equipo Operativo

Manteniendo el mismo orden en cuanto a puertos, y teniendo en cuenta que sus posiciones en el análisis denota de una u otra forma su lugar entre los puertos del país, a bordaremos lo referente a equipo operativo de cada uno de ellos, ya que de aquí se pueden sacar varios parámetros de importancia para medir la capacidad de movimiento de importaciones y exportaciones de los puertos colombianos. El equipo operativo lo conforman en general elevadores, tractores, grúas, plataformas, remolcadores y lanchas prácticas (Ver Tabla 1-3).

El Terminal de Buenaventura, según los inventarios realizados en el período de 1970 a 1982, registró un crecimiento acelerado de su equipo operativo sobre todo de 1974 a 1977: los elevadores que eran 76 subieron a 134; los trac

TABLA # 1-3

69

EVOLUCION DEL EQUIPO OPERATIVO DE LOS PUERTOS MARITIMOS
OFICIALES COLOMBIANOS DENTRO DEL PERIODO
1.970 - 1.982

PUERTO AÑOS	BUENAVENTURA.				BARRANQUILLA.			CARTAGENA.			SANTA MARTA.			TUMACO.									
	ELE-TRAC-TORES	PLAN-TORES	REMO-LAN-TA-CADO-RES	PRAC-TICAS	E	T	G	P	R	LP	E	T	G	P	R	LP	E	T	G	P	R	LP	
1.974	76	12	18	2	2	49	22	20	20	18	46	20	18	20	56	17	20	5	1	2	—	—	—
1.977	134	24	53	2	2	80	29	11	31	2	57	26	27	9	65	27	6	29	1	8	2	4	2
1.979	146	23	49	2	2	91	21	5	44	2	90	24	36	6	100	19	5	35	1	16	2	4	3

FUENTE : REVISTA CARGA INTERNACIONAL DEL CONSEJO COLOMBIANO DE USUARIO DEL
TRANSPORTE CUTMA Vol. 3 # 5 Sept - Oct./80 CON BASE EN INFORME
DE COLPUERTOS.

☐ NO HAY DATOS.

— NO EXISTIAN PARA ESE AÑO

NOTA : EL EQUIPO OPERATIVO EN DESUSO REPRESENTA SIEMPRE
ENTRE EL 15 Y 20 % DE LAS CIFRAS ANTES REGISTRADAS.

tores de 12 pasaron a 24 y las plataformas subieron de 18 a 53, respectivamente (Ver Tabla 1-3). Los elevadores tienen una capacidad entre 5.000 y 45.000 libras; en 1979 se adquirió uno de 65.000 libras. Además este terminal posee equipo para movimiento de carga a granel como son las cucharas, succionadores y tolvas.

El incremento de carga desde y para el exterior han hecho necesario incrementar los equipos, los cuales siguen siendo insuficientes, y dando consecuentemente, una productividad deficiente que es compensada parcialmente con equipos e instalaciones portuarias privadas, y en especial de las navieras, que, como Flota Mercante Grancolombiana los tienen en cada puerto para evitar demoras de sus naves.

El Terminal de Barranquilla en 1974 contaba con 49 elevadores, cifra que casi fue doblada para 1978 y 1979 en donde registró 80 y 95 respectivamente (Ver Tabla 1-3). En cuanto a tractores se mantuvo un promedio de 24 en uso durante el periodo en estudio. En Barranquilla Colpuertos tiene equipo propio para carga a granel con rendimiento de 80 toneladas/hora. No obstante la disponibilidad casi adecuada, es el puerto con el índice más elevado de desvío de naves por tener una productividad excepcionalmente baja. Entre las razones de más peso en esta ineficiencia operativa se encuentran : muelles ocupados, la cual a su vez en con

71

secuencia de muchas fallas internas en la operación; por
cena o refrigerio de los trabajadores, por espera para
zarpar y por estar esperando carga. A esto se agrega el
problema de la formación de bancos de arena en el canal
de acceso al terminal lo cual en ocasiones induce al des
vio de naves de gran calado.

En cuanto al puerto de Cartagena, presenta en este aspec
to en tamaño mediano, así como en sus instalaciones. En
el equipo operativo se destacan los elevadores cuyo cre
cimiento en el período sobrepasó al 100% ya que de 46 en
1974 pasó a registrar al final del período en estudio 90
elevadores. Se usaron aquí en promedio 23 tractores. Es
el puerto con el mayor uso de grúas propias, dándose en
estadísticas un total de 18, 27 y 30 para 1974, 1977 y
1979 respectivamente. Contrasta esta situación con el
puerto de Buenaventura que a pesar de ser más grande y
de mayor movimiento solo poseía en 1979 seis grúas. Las
causas más importantes para esta desproporción, es el tí
po de carga que mueve cada puerto como primera y como se
gunda causa que el Puerto de Buenaventura utiliza mucho
más equipo privado.

Se utilizan en el puerto, además, dos remolcadores maríti
mos y uno fluvial, una grúa flotante y una draga. Hay e
quipo propio para movimiento de carga a ganel y se usan

dos equipos privados, la eficiencia de este puerto, aunque no es baja debe mejorarse, para lo cual se piensa destruir ~~las bodegas existentes en los espigones, las que se esti-~~ ma reducen el rendimiento operativo de una manera considerable. Un alto porcentaje de buques desviados desde Barranquilla vienen a descargar o cargar en Cartagena.

El Terminal de Santa Marta, por otro lado, aunque en instalaciones era de menor tamaño que los de Cartagena y Barranquilla, en algunos equipos operativos los sobrepasa. En efecto en el período en estudio los inventarios realizados muestran una gran utilización de elevadores y plataformas, elementos básicos para la movilización del banano, principal producto de exportación por dicho puerto. En contraste no registran estos inventarios ninguna lancha práctica en los activos del puerto y solo un remolcador.

Por último, si vemos las estadísticas del puerto de Tumaco, concluimos que su condición de pequeño se mantiene. En 1982 tenía solo 10 elevadores, 2 tractores, 4 grúas, 3 plataformas, ningún remolcador y ninguna lancha práctica. En general el rendimiento del puerto es ineficiente por dos causas básicas : deficiente en equipo operativo y falta de vías de acceso. Se puede asegurar que el Puerto de Tumaco es en últimas una ayuda en caso de congestión del puerto de Buenaventura en el pacífico.

1.2.5 Movimiento de Carga Internacional por Puertos Marítimos Colombianos.

En este acápite haremos el análisis del movimiento de Carga Internacional que dentro del período 1970-1982 realizaron los puertos del país, incluyendo el de los puertos privados; ya que así se podrá hacer un parangón entre los dos tipos de puertos y en consecuencia habrá mayor visión de la evolución, tanto de la capacidad receptiva del sistema portuario colombiano, como del comercio exterior del país a través del transporte marítimo. Para tal fin, se ha hecho una compilación resumida del movimiento de todos los puertos del país, en un cuadro de Movimiento de Importación y Exportación de Bienes por los Puertos Colombianos, el cual se considera como el más completo que se haya publicado sobre el movimiento mencionado y dentro del período que cubre nuestro estudio; en dicho cuadro se basará lo que a continuación se expresa(Ver Tabla 1-4).

Inicialmente tomamos al puerto de Buenaventura cuyo movimiento, al representar 21.22% del total movilizado por el sistema portuario, y el 32.45% entre los puertos oficiales se constituye como el más grande. Sus menores tonelajes de importación y exportación los registró en 1975 y 1977 respectivamente, mientras que sus mayores volúmenes de importación comienzan a darse desde 1978 hasta llegar a las

PUERTOS PRIVADOS.					
VEÑAS.			SAN ANDRES		
AÑO	X	M + X	M	X	M +
L. S.	477.7	478.6	62.7	0.8	63
I. S.	35.9	37.0	15.5	1.0	16.
I. S.	24.3	24.3	10.6	1.1	11.
I. S.	36.2	36.2	21.4	1.3	22
I. S.	50.1	61.0	14.2	2.3	16.
I. S.	18.7	185.9	27.1	3.0	30
I. S.	19.4	26.9	13.3	0.6	13.
I. S.	2.2	22.4	8.1	0.8	8
I. S.	10.2	672.1	18.2	0.9	19.
I. S.	33.2	926.9	27.7	0.6	28
I. S.	23.8	537.9	30.1	—	30
I. S.	32.5	516.4	40.2	—	40
I. S.	34.4	580.6	52.5	1.8	54
TOT	798.6	4.106.2	341.6	14.2	355
TO	MOV. 1 0 6. 2		3 5 5. 8		
CAI					
FI DE LOS PUERTOS — OMBIA (COLPUERTOS)					

75

2.134.9 miles de toneladas, la mayor cifra que presentó dentro del período 1970-1982. En cuanto a las exportaciones a que el puerto dió salida, casi siempre estuvieron por debajo de las importaciones, excepto en 1972 cuando marcaron 830.2 miles de toneladas, mientras que las importadas fueron 646.0; desde 1970 las toneladas exportadas comenzaron a cambiar dándose en 1974 el mayor registro, a partir del cual decrecen para llegar a un tope mínimo de 288,2. Pero el año que registró un mayor volumen de carga movilizada fué 1973 aportando una mayor cuota las importaciones.

Los productos importados que este terminal marítimo, movilizó fueron : granos, que ocuparon en promedio el 25% de la carga; gasolina la que representó aproximadamente el 20% y el resto fué carga miscelánea. Por su lado las exportaciones se han caracterizado por estar compuestas en su gran mayoría por café que constituye el 60%, el resto por miscelánea.

El Terminal de Barranquilla por su parte presenta los menores registros de importación y exportación en 1971 y 1972 respectivamente. Desde entonces las importaciones fueron aumentando hasta llegar a un máximo de 1.195,6 miles de toneladas en 1980. Las exportaciones en cambio mostraron su máxima cifra en 1975 con 1.853 miles de toneladas y volvieron a descender hasta llegar a estar en el año 1982 con un

tonelaje inferior al que exportó en 1970. De esta forma, tanto el de Buenaventura como el Terminal de Barranquilla presentan como característica común que las importaciones fueron más constantes y dinámicas en su crecimiento, mientras que sus exportaciones con un movimiento errático, se elevaron para mediados de la década en estudio y al final de esta sus registros eran nuevamente bajos.

En el Terminal de Barranquilla la carga miscelánea representó en promedio el 70% del total de importaciones más exportaciones, que en el período fué de 15.454.1 miles de toneladas. La carga líquida fué mínima y no poseía muelles especializados.

El algodón se constituyó en el principal producto de exportación y representó cerca de 60%. La carga de importación estuvo estructurada así : 21% químicos; 16% estructuras metálicas; 12% alimentos y el 51% restante productos misceláneos.

Por su parte el puerto de Cartagena presenta una particularidad en cuanto que además demover carga, está incluido en itinerarios de buques de pasajeros y consecuentemente también desembarca y embarca turistas. Estos buques tienen espacio reservado en el muelle, interrumpiendo las labores que se realicen en motonaves cargueras, por lo que es

tá en estudio la construcción de un muelle turístico. (9).

(9) "

Lo referente al turismo no lo cobija nuestro estudio ya que nos interesa solo aquello que tenga que ver con movimiento de carga que afecte los rubros de importación y exportación y no el de servicios, en la Balanza de Pagos del país".

En cuanto al movimiento de carga, que fué de 9.891.9 miles de tonelada en el período, mantiene las mismas tendencias que las resaltadas para Buenaventura y Barranquilla, con una variación en las exportaciones, pues presenta un nivel mínimo en 1971 a partir del cual comienza un comportamiento ondulante, discontinuo, hasta situarse en un máximo al término de 1980. En términos generales Cartagena presenta su mayor tonelaje movido en 1980 coincidiendo con el límite máximo de exportaciones en el período; es de aclarar que a este tonelaje movido, se llega después de registrar los menores tonelajes en su movimiento total durante casi toda la década de los 70s. En efecto, estos registros fueron junto con los del puerto de Santa Marta los más bajos, por debajo inclusive del movimiento de los puertos de la zona de mamonal.

De la carga de importación constituyó el mayor porcentaje la carga miscelánea y la granel sólida; los cereales también

muy movidos en el puerto durante los años transcurridos entre 1970 y 1982, representando aproximadamente el 40%. Le siguieron a estos los productos químicos y maquinaria.

En lo que a exportación se refiere, el 50% más o menos la constituyó la carga homogénea; dentro de la que se destacan las exportaciones de algodón, café y tabaco; el 50% restante le correspondió en promedio a la carga miscelánea.

En lo que concierne al Puerto de Santa Marta, sus importaciones, así como lo demuestra el cuadro en referencia, a medida que avanzaban los años setentas iban aumentando paulatinamente, pero subitamente caen en 1975 al nivel más bajo registrado (244.1 miles de toneladas). No obstante, en los años siguientes este movimiento se recuperaría hasta mostrar un movimiento de 1.616.2 miles de toneladas en 1979.

En términos generales las importaciones de este terminal de 1970-1982 representaron el 15% aproximadamente del total de importaciones de todos los puertos del país, cinco puntos por encima de la participación en este mismo aspecto del puerto de Cartagena(10%).

Dentro de las importaciones se destacan las cargas misceláneas con un 31% en el período en estudio; con una mayor participación, las cargas homogéneas entre ellas el trigo.

Mientras las Homogéneas representaron más del 60% del total importado, el trigo representó el 47% de estas. En la exportación la carga homogénea representó en promedio el 90% del total siendo el banano y el café los más importantes y desde 1976 se exportó carbón.

Con el Puerto de Tumaco completamos el seguimiento del movimiento realizado por puertos oficiales. Viendo el movimiento total de este terminal confirmamos que de los oficiales en el puerto más pequeño lo cual contrasta con su vecino de Buenaventura. En efecto sus importaciones representaron tan solo un 1.6% del total en el periodo; aunque en lo atinente a las exportaciones movió el 21.5% del total superando al de Santa marta, Cartagena, Barmanquilla, e incluso al de Buenaventura. Naturalmente que esto se debió al gran movimiento de madera principal producto de sus exportaciones y sobre todo porque dicho puerto estuvo y ha estado dedicado más que todo al movimiento de exportación a base de incentivos a exportadores que saquen sus mercancías por él.

Se puede afirmar entonces que los puertos oficiales del pacífico colombiano movieron en el periodo 70-82 el mayor número de toneladas destinadas a la exportación (18.926.2 miles de toneladas), porque los puertos oficiales del Atlántico solo alcanzaron 14.366.5 es decir, 4.559.7 miles de to

80

heladas menos. Por el contrario estos últimos movilizaron el mayor tonelaje de importación con 23.295.5 miles de toneladas, movimiento tal que superó en 6.264.8 al realizado por los puertos oficiales del Pacífico durante el período comprendido entre 1970 y 1982.

Es de destacar que sumados los puertos oficiales del Atlántico y del Pacífico colombiano su movimiento total (Importaciones + Exportaciones) representan el 70% del total de jando tan sólo para la actividad portuaria privada el 30%, lo que es prueba feaciente del tamaño del sistema portuario oficial, no soslayando con esto el movimiento registrado en algunos puertos privados, como el de mamonal, que en ocasiones superan al de otros puertos oficiales, como lo vemos enseguida.

La mayor cantidad de puertos privados se hallan en el Océano Atlántico, entre los que encontramos : los que pertenecen a las empresas industriales localizadas en el complejo industrial de Mamonal, en jurisdicción del Departamento de Bolívar, a las afueras de Cartagena y situado en la margen posterior de la bahía de dicha ciudad; el puerto de Coveñas y el Terminal de San Andrés. En el Golfo de Urabá encontramos, el puerto de Turbo. Este junto con los de mamonal mueven el mayor tonelaje en puertos privados.

Los puertos de Mamonal presentaron un movimiento de carga

que por lo general duplicó y hasta llegó a triplicar, al sucedido en el Puerto de Cartagena. Es importante aclarar antes de sugerir, que si comparásemos el movimiento de cada uno de los 13 puertos en particular con el del Puerto de Cartagena, el de este último resultaría más grande en todos los casos. No obstante, esta comparación individualizada no nos aportaría mucho ya que de todas formas, las mercancías movilizadas por todos los puertos de mamonal son en el fondo movimientos que ha dejado de hacer el Puerto de Cartagena y además que los bienes que en ellos se movilizan se pueden englobar en categorías y muy específicas que denotan sus respectivas actividades industriales.

Mamonal presentó su nivel más bajo de importación en 1972, que no viene a cambiar sino a partir de 1978 dándose sus mayores registros en 1981 y 1982 con 1.694.5 y 1.694.8 miles de toneladas, respectivamente; pero realmente su mayor aporte lo constituyeron sus exportaciones las que superaron a las de todos los puertos públicos y privados del país durante el período en estudio.. En consecuencia los puertos de mamonal en conjunto y el de Buenaventura movieron el mayor volumen de carga del comercio exterior colombiano, lo cual obedece a que ambos registran movimientos de petróleo crudo y derivados como lubricantes y gasolina a motor (Ver Tabla 1-5). Es de anotar que a partir de 1975 Colombia empieza a importar crudos lo cual constituyó el rompimiento

TABLA # 1-5

PRODUCCION E IMPORTACION DE CRUDO Y GASOLINA MOTOR
1.971 - 1.979
(millones de barriles)

AÑOS	CRUDO		GASOLINA MOTOR	
	PROD. INTERNA	IMPORTACION	PROD. INTERNA	IMPORTACION
1.971	78.6	X	15.4	0.8
1.972	71.7	X	16.6	0.2
1.973	67.1	X	18.0	0.1
1.974	61.4	X	19.5	0.2
1.975	57.3	X	18.5	1.7
1.976	53.4	6.7	18.8	2.6
1.977	50.2	9.4	19.9	3.4
1.978	47.7	8.8	15.9	7.7
*1.978	35.5	5.6	12.2	5.4
*1.979	33.7	7.4	11.2	6.6

FUENTE: MINISTERIO DE MINAS. ACIPET.

*Hasta Sept. de esos años.

REV: SINTESIS ECONOMICOS # 196 Dic. 17/79.

de una tradicional autosuficiencia durante más de 50 años; claro está que ya desde 1971 por descompensaciones en la producción interna se había venido importando gasolina para motores (Ver Tabla 1-5). En resumen se puede decir que siendo el petróleo producto de principal movimiento en los puertos de mamonal y constituyendo este un gran volumen a las ingentes cantidades necesitadas es lógico que estos puertos registren un volumen también enorme de movimiento de tonelaje de comercio exterior.

Por otro lado, al observar la Tabla 1-4 notamos que tanto el puerto de Coveñas como el de San Andrés son terminales de exiguo movimiento internacional; más bien su dedicación es el cabotaje. Coveñas destaca su movimiento de importación que durante los años de 1970 a 1982 cuadruplicó al de exportación. Presenta una inconstancia en su movimiento ya que por ejemplo mientras en 1970 registró exportaciones por 477.7 miles de toneladas el año inmediatamente siguiente bajó a 35.9 miles de toneladas lo cual es un cambio brusco, nivel que sigue reduciéndose al transcurrir la década para situarse en un fondo de 2.2 miles de toneladas en 1977. En cuanto a sus importaciones a pesar de comenzar muy bajas se elevan al mediar la década y lograr mover 893.7 miles de toneladas en 1979 para posteriormente bajar a un promedio de 510 mil toneladas en los años 1980, 1981 y 1982.

Es de anotar que las importaciones de Coveñas superaron a las del terminal de San Andrés, cuyo movimiento total es el más pequeño, y a las del puerto de Turbo. Esto es debido ante todo por el flujo de mercancías venidas desde Panamá a ese Puerto.

El puerto de Turbo, por su parte, posee una característica y es que en su movimiento de exportación predominan los plátanos frescos considerados en 1978, 1979 como el tercer producto de exportación después del fuel-oil y el café, si por los valores en dólares los catalogamos. En 1981 alcanza mayor tonelaje de exportaciones con 7.270.8 después de incrementos consecutivos registrados desde 1977.

Con el análisis del movimiento del Puerto de Turbo terminamos el seguimiento de todos los puertos del país incluidos los privados. Dicho análisis como se pudo ver fué vertical (por puerto) si tenemos en cuenta la referencia del cuadro de movimiento de carga internacional en referencia. Haciendo por último un análisis por año (horizontal) observamos que el movimiento total de carga en los primeros cinco años de la década del 70 fué menor que el tonelaje registrado a partir de 1976 hasta 1982; naturalmente esto responde a la consecuencia lógica de un proceso de crecimiento económico en donde dado éste la economía a la vez

85

que está en capacidad de ofrecer nuevos productos al exterior, paralelamente tiene mayores necesidades que satisfacer con productos importados.

En efecto el crecimiento del PIB a precios de mercado observó en promedio una tasa del 5.2% durante el período en estudio, teniendo en cuenta que la mayor tasa se dió en 1978 en donde la economía creció en un 8.8% con relación al año anterior (Ver Tabla 1-6).

El año más crítico para el movimiento de carga internacional por puertos colombianos fué 1972 el cual presenta el menor volumen de carga importada (1.719.8 miles de toneladas), el más bajo tonelaje exportado (1.828.6 miles de toneladas) y consecuentemente el menor movimiento total en todo el período en estudio (3.584.4 miles de toneladas). Esto es atribuido a la política de restricción de importaciones implantada por el gobierno de turno, sumando los bajos niveles de tonelaje exportados por puertos marítimos. Ahora bien, el repunte del movimiento por puerto de la carga en general tiene como principales causas que es a partir de 1974 en donde se comienza a dar las grandes exportaciones de café, suben las exportaciones menores su participación y por otro lado se importan grandes cantidades de petróleo crudo por la insuficiencia de la producción nacional. Como se notan son productos movilizados en su gran

86

TABLA # 1-6

PRODUCTO INTERNO BRUTO (P.I.B) DE COLOMBIA 1970 - 1.982
(en mil de US \$ 2 precios de 1970)

A Ñ O S	P. I. B. pm. segun tipo de cambio de paridad.	TASA DE CRECIMIENTO	P. I. B. percápita en US \$ constantes de 1.970
1.965 - 1.970	12. 206	32.3	566.8
1.971	12.911	5.8	606.2
1.972	13.917	7.8	635.5
1.973	14.906	7.1	650.9
1.974	15.804	6.0	682.2
1.975	16.649	5.4	699.5
1.976	17.344	4.2	707.9
1.977	18.159	4.7	702.6
1.978	19.757	8.8	762.8
1.979	20.764	5.2	781.7
1.980	21.424	3.0	831.0
1.981	21.959	2.5	833.0
1.982	22.398	2.0	829.0

FUENTE : REVISTA COLOMBIA EN CIFRAS - PROEXPO
SECCION ANEXOS ESTADISTICOS.

87

mayoría por el transporte marítimo.

De ahí que sean 1979 y 1980 los años de mayor movimiento de exportaciones e importaciones respectivamente y que en 1979 igualmente se de el mayor movimiento total (importaciones + exportaciones) en el período comprendido entre 1970 y 1982.

Debe destacarse por último que el movimiento de mercancía a través de puertos, registrado en los últimos cinco años del período en estudio, representó el 60% del total movili- zado desde 1970 a 1982.

1.3 FACTORES QUE INCIDEN EN EL NIVEL Y LA ESTRUCTURA DE LOS FLETES MARITIMOS EN COLOMBIA

El transporte marítimo es una actividad aparentemente simple pero cuya complejidad real lo hace difícil de entender. En consecuencia, una de las principales metas que persigue este trabajo es, además de exponer nuestro criterio sobre el tema, tratar de "traducir" al lenguaje común una terminología que a veces se torna desconocido para aquellos que no pertenecemos al gremio del negocio de transporte maríti

mo.

88

Cuando hablamos, verbigracia, del nivel de los fletes y por otro lado de la estructura de los fletes, nos referimos a una clasificación convencional de éstos, con el ánimo de hacer más claro cualquier análisis que sobre los fletes se quiera realizar. La estructura de los fletes se refiere concretamente al análisis de las tarifas o fletes que se hace teniendo en cuenta los diferentes "fletes por toneladas" para distintos productos en una misma ruta(10) y los factores que determinan tales tarifas.

(10) " Ruta Mafitima : No es el tráfico entre dos países sino el que tiene lugar en un solo sentido. Así el tráfico de Colombia a Estados Unidos es una ruta diferente a el de Estados Unidos a Colombia".

Para el análisis del nivel de los fletes se toma, en cambio, como base, a un producto específico, y se intenta determinar los factores que explican los diferentes montos de fletes por toneladas para ese producto en distintas rutas.

Es evidente que a veces resulta imposible separar los factores que influyen en la estructura de los fletes de los que influyen en el nivel de los fletes, pero de todas for

mas se pueden enumerar por separado. También destacamos, antes de entrar a numerar dichos factores, que siendo el transporte marítimo una actividad netamente internacionalizada, los factores que se anotan en este caso para Colombia como determinantes del nivel y la estructura de los fletes, es aplicable para la gran mayoría de los países, y sobre todo para los latinoamericanos que poseen características similares en cuanto a desarrollo de sus Flotas Mercantes, problemas estructurales administrativos de puertos y en cuanto al contexto político y económico que rodea al transporte marítimo en general.

1.3.1 Factores que determinan la estructura de los Fletes

Como se indicó, por estructura de los fletes, se entiende el conjunto de estos para varios productos, siendo la unidad de análisis una ruta determinada. En el caso colombiano, son varios los factores que inciden directamente en la conformación de una estructura de fletes, entre los que se destacan :

1.3.1.1. Valor Intrínseco de la Carga

En una ruta determinada en que se transportan varios productos, los fletes para los productos de mayor valor intrínseco serán más altos que los que corresponden a productos de menor valor. Se utiliza el criterio del valor intrínseco

co de los productos para establecer fletes, ya que se supone que mientras más alto sea, más elevado será el flete que es capaz de soportar, por representar este generalmente una proporción pequeña de su valor total.

1.3.1.2 Procedencia del Total de Carga

En los puertos colombianos se presenta en ocasiones que solo hay un abastecedor de determinada carga. En este caso, está comprobado que el flete marítimo será más elevado, pues la no existencia de competencia entre abastecedores de carga, es un punto a favor del éxito de la política monopolística del naviero. Lo que más ocurre es una situación ecléptica en donde hay un abastecedor mayoritario y varios menores, lo que induce a las navieras a presionar sobre el mayor, para que los menores sigan la actitud tomada por este.

1.3.1.3 El uso de Buques Tramps (Errantes o Vagabundos)

Buques Tramps son aquellos que se emplean cuando es necesario la utilización de todo un buque para transportar determinada carga. El flete para un producto determinado será menor si, dada la cantidad y sus características, existen posibilidades de transportarlo en un buque Tramps.

Dada esta situación los buques de línea regular(11) se en

91

(11) " Línea Regular : Los buques de línea regular son aquellos que sirven regularmente una ruta determinada por ser miembro de la(s) conferencia(s) que rige(n) dicha ruta."

frentan a la competencia dura de los tramps que se dedican precisamente a eso, lo que se traduce en una baja de los fletes a ese producto.

1.3.1.4 Costos de Manipuleo

Los fletes para los productos que salen de puertos colombianos, generalmente son altos por los altos costos para la manipulación de la carga los cuales son transferidos directamente al costo de transporte del producto. Un ejemplo claro de este factor determinante es el recargo que tienen que soportar los productos manipulados en el terminal de Barranquilla y los recargos por demora que se le imputan a los abastecedores y receptores de carga, en general, en los puertos colombianos que se caracterizan por su alta ineficiencia.

1.3.1.5 El Riesgo del Transporte

El flete para un producto será mayor cuando este presente mayor riesgo al ser transportado. Este riesgo está asociado directamente con las probabilidades de robo y deterioro

46421

de la carga, teniendo en cuenta su naturaleza, su forma de embalaje y otros factores. También se presta mucha atención, para efectos de determinar el riesgo, si por la naturaleza química del producto hay probabilidad de que dañe a otros productos que van a ser transportado en el mismo buque.

Todos estos factores de riesgo son tenidos en cuenta por el naviero ya que el robo o deterioro de un producto, o el daño que este pueda causar a los demás durante su transporte, le puede significar pagos de indemnización, bastante onerosos por cierto.

Tratando de ser lo más explícito posible en relación con el embalaje de carga, porque lo consideramos un aspecto de mucha importancia en la estructura de los fletes, ya que influye tanto en el riesgo como en el manipuleo del producto, relacionaremos a continuación diferentes tipos de embalaje :

- Los productos químicos líquidos, los aceites, el sobo y la carga líquida en general se transporta en tambores, barriles, bidones, cilindros en tanques del embarcador o a granel en tanques de la nave.

- Los gases en cilindros o tanques del embarcador.

- Los químicos sólidos y toda materia prima sólida en sacos o cajas, sueltos o sobre paletas.

- Los cereales; en saco o a granel.
- Los artículos de hierro o acero, en hacales de hierro o tambores, sueltos o atados.
- Las maquinarias o vehículos, empacados o desempacados.
- Las frutas y los vegetales, en refrigeración, en sacos o cajas.
- Las frutas y los alimentos enlatados, en cajas.
- La carne fresca refrigerada, en canal, colgada de ganchos; cuartos compensados, en sacos; y congelada y deshuesada, en cajas de cartón.
- La madera aserrada, en atados zunchados de largo y cantidad uniforme.
- Los animales vivos, en jaulas o corrales del embarcador, el alimento y el cuidado son por cuenta también del embarcador.

Un empaque fuerte permite estibar las unidades de carga unas encima de otras ahorrando espacio. Algunos artículos tienen diferentes tarifas ya sean embalados en sacos, cartones o tambores (los productos químicos y materia prima). En cuanto a las maquinarias y vehículos tienen tarifas más altas cuando se embarcan sueltos.

1.3.1.6 Instalaciones Especiales

Cuando en una ruta específica, los diferentes productos transportados requirieron de una distribución especial de la carga o de bodegas especialmente acondicionadas para su transporte, naturalmente los fletes son mayores. El que algunos productos requieran, por ejemplo, que se les deje al estibar la carga (repartirlas por lotes), cámaras de aire que lo ventilen, implica una pérdida neta de espacio que redundará lógicamente en un mayor valor por cada unidad transportada. De la misma forma, productos cuyo transporte requiera de bodegas refrigeradas, (12) se le

(12) " Bodegas refrigeradas : son bodegas generalmente pequeñas en comparación con las demás de un buque y son situadas casi siempre en la popa. Su interior además de ser revestido de metal inoxidable (lo cual no ocurre con las otras bodegas), es cubierto con madera curada de buena calidad, lo que garantiza transporte seguro de la car

ga. No todos los buques cargueros tienen este tipo de bodega".

recargan a su flete los costos adicionales de ese servicio especial además del costo económico de mantener en funcionamiento bodegas que demandan combustible extra. El naviero también deduce que si el producto necesita bodegaje especial es porque es de naturaleza perecedora y naturalmente su riesgo es alto. Todo esto elevará la tarifa que se cubre para su transporte.

En cuanto al espacio perdido, el cual es llamado Brokeen Stowage en la jerga marítima, además de ser determinado por la colocación especial de la carga, es influido por el embalaje de la misma, por el espacio que ocupa la madera de estiba necesaria para su transporte, por el tipo de buque, es decir, si lleva uno o más entrepuentes (ver bosquejo de buque), por el número de obstrucciones permanentes del buque como puntales de bodega, líneas del casco y forma de la bodega.

De todo el Brokeen Stowage de la motonave, la parte que se pierde por el tipo de carga, se le imputa al flete del producto.

1.3.1.7 Incidencia del Producto en el Transporte Total en

96
una Ruta.

Para Colombia este factor es de gran trascendencia por su gran volumen de exportación de café, las que a pesar de bajar su participación con relación a las no tradicionales en las últimas décadas, representan aún un alto porcentaje de las exportaciones totales colombianas. De tal manera que los armadores (navieros) de los productos colombianos tenderán siempre a beneficiar con fletes más bajos al producto que represente un mayor porcentaje en el total de bienes transportados por vía marítima.

Pero es de anotar que en ocasiones una conferencia o un pool de navieros que domina cierta ruta concede tarifas especiales a productos que aunque actualmente no representan una gran parte de lo transportado, tienen unas perspectivas de acrecentar su volumen en la corriente de bienes transportados. De tales beneficios se pueden aprovechar en estos instantes Carbocol como incipiente exportadora de carbón.

1.3.1.8 Coeficiente o Factor de Estiba (C.E.)

En los fletes establecidos por toneladas de peso el flete para un producto específico será más alto mientras mayor sea el volumen por tonelada que ocupe. El coeficien

te o factor de estiba es la relación entre el peso y el volumen de una mercancía, la que se indica en toneladas por metro cúbico (Ejemplo : 1: 2.8Mts3 nos dice que determinado producto una tonelada ocupa 2.8 Mts3). Respecto al coeficiente de estiba en nuestros productos exportables se presentan casos típicos : el algodón y el ferroniquel. El algodón tiene poco peso y gran volumen; en su espacio ocupado será poco lo cual implica fletes menores. Pero entra otro factor importante y es que el barco tiene, así como su capacidad de volumen una capacidad de peso limitada que induce al naviero a tratar de combinar su carga lo mejor posible entre peso y volumen para así sacarle el mejor provecho a su nave.

Cuando en una ruta predomina el transporte de bienes de gran volumen y poco peso, el naviero, tratando de lograr una utilización óptima de su buque, impondrá fletes altos a estas mercancías, y por otro lado, rebajas y descuentos especiales a productos de gran peso, para estimular a exportadores de este último bien y así lograr su equilibrio peso-volumen.

1.3.2 Factores que determinan el Nivel de los Fletes

Entendemos por el nivel de los fletes aquel que es determinado por diferentes factores que resultan de analizar

98

los diferentes fletes por toneladas para un mismo producto en rutas diferentes. Como lo dijimos, factores analizados en la estructura de los fletes aparecerán analizados acá, pero teniendo en cuenta su incidencia en las diferentes rutas entre el país y el exterior.

1.3.2.1 Uso de Buques Tramps

Este aspecto se trató anteriormente, pero también tiene incidencia en el nivel de los fletes. Si un producto tiene posibilidades de ser transportado en buques tramps, por las diferentes rutas que cobijan nuestro país, el nivel de los fletes será más bajo.

1.3.2.2 El Número de Líneas que sirven una Ruta

Mientras menor sea el poder monopólico en una ruta, o lo que es lo mismo, mientras más líneas sirvan una ruta determinada la competencia entre ellas incidirá en una baja general en el nivel de los fletes de un producto dado.

1.3.2.3 La Edad de los Buques

Está comprobado que mientras mayor sea la proporción de buques de más de diez años de edad que sirvan una ruta determinada o varias que cobijen nuestro país, mayor serán

los fletes que se pagarán por el transporte de un determinado producto. Un buque de diez años en adelante comienza a elevar su costo de operación ya que necesita más reparación y aunque ya sus cuotas de amortización son bajas o nulas, el hecho de dejarlas de pagar o pagar menos, no compensa los altos costos de reparación, de combustible y por ende de operación que redundan en mayor precio por el transporte de productos.

En cuanto a la Flota Mercante Grancolombiana se refiere, comenzó a implantar una política de renovación de su equipo flotante, a partir de 1964 cuando comenzó a vender todas las motonaves que fuesen cumpliendo los 20 años de edad. De esto se deduce que pasaron no menos de 10 años en que la Flota Mercante Grancolombiana trabajó con buques operados a altos costos.

1.3.2.4 La Distancia

La razón para tomar este factor como determinante del nivel de fletes para un producto dado, es apenas lógico. A medida que se incrementa la distancia, aumentan los costos de operación del viaje, el riesgo etc, por consiguiente aumenta el flete cobrado.

1.3.2.5 Los Costos Portuarios

Los fletes por toneladas para un producto determinado en distintas rutas, serán más altos en las rutas en que los costos portuarios, ~~incluyendo el tiempo que le signifique~~ al buque, sean también más altos.

La razón es justa, ya que uno de los componentes más importantes de los costos de operación de un buque, son los costos portuarios. Estos son desembolsos que difieren de los de carga y descarga propiamente tales. Se infiere entonces que esos niveles de costos atribuibles a las diferencias en el nivel de los desembolsos entre un puerto y otro se reflejan en los fletes por tonelada en las distintas rutas para un determinado producto.

1.3.2.6 El Tonelaje Transportado

El flete por tonelada de un producto, en una ruta determinada, será menor en cuanto mayor sea el tonelaje de ese producto que se transporta en esa ruta.

Un volumen grande de carga de un producto en una ruta dada puede coadyubar a que se formen asociaciones de usuarios los cuales inducen a los navieros a conceder rebajas; mientras, en otra ruta, ese mismo producto por ser esporádico y en pequeñas cantidades los usuarios no ejercen la suficiente presión para lograr rebajar los fletes.

1.3.2.7 Los Convenios Bilaterales

Los acuerdos bilaterales, que implican un poder monopóli-
co, al impedir la organización óptima de los servicios
de transporte en las rutas correspondientes, y al prote-
ger a algunos transportadores ineficientes elevan el ni-
vel de los fletes en esa ruta por sobre el que imperaría
si ellos no existiesen. La síntesis es la desventaja so-
bresaliente de las Conferencias Marítimas.

2. ANALISIS DEL COMERCIO INTERNACIONAL
COLOMBIANO

Después de ahondar en aspectos relacionados con el transporte marítimo, trataremos en este capítulo los tópicos más sobresalientes en cuanto a comercio internacional colombiano se refiere. Como es obvio, cobijaremos referencias históricas de nuestro comercio con otras naciones; la forma como han estado estructuradas nuestras exportaciones e importaciones y su comportamiento en el tiempo, y finalmente, abordaremos nuestro intercambio de bienes con los grandes bloques comerciales o económico-geográficos del mundo.

2.1 EVOLUCION HISTORICA

Como habíamos anotado en páginas anteriores, Colombia al igual que los demás países latinoamericanos, han tenido en su sector externo a uno de los impulsores de la economía, prácticamente, en algunos casos, como su sosten, constituyéndose en parte importante de los planes de desarrollo económico. En efecto la participación de las Im

portaciones y las Exportaciones de Bienes y Servicios en la conformación de la Oferta y Demanda agregada respectivamente, ha fluctuado entre un 10 y un 17% durante el período 70-82. Esto confirma la relevancia que tiene para la economía del país el comportamiento de las dos corrientes comerciales internacionales.

Para hacer más amplia y completa esta referencia histórica nos referiremos a períodos anteriores a 1970, con sus respectivas caracterizaciones.

Está ampliamente aceptado el estudio de la Cepal que se refiere al período 1925-1950 de nuestro comercio exterior. Las Exportaciones en este período fueron dominadas por el café, fluctuando estas entre un 64% y 79.6% en el total de Bienes y Servicios exportados. Esta monoexportación ocasionó que disminuciones cíclicas en el precio internacional del grano, se manifestaran lógicamente en la baja de ingresos de divisas por concepto de exportaciones. Durante los primeros años de la depresión, la disminución sin precedente en un 50% del precio del café afectó grandemente a la economía colombiana*.

* Lleras Restrepo Carlos. Comercio Internacional. Editorial Bedout, Medellín 1966.

En cuanto a las importaciones, revela dicho informe cepallino, "que el descenso en el porcentaje que representa las importaciones de bienes de consumo dentro del total, lo mismo que la pequeña proporción de ellos con respecto al monto global de Bienes y Servicios disponibles, son índices de la magnitud del esfuerzo de "Sustitución de Importaciones" desplegado por la economía colombiana, que le permitió al mismo tiempo atender las crecientes necesidades de la economía interna y superar las limitaciones impuestas por la capacidad para importar*.

Lo anterior es confirmado por el aumento persistente de las importaciones de materias primas y productos intermedios que son elementos básicos para el proceso de industrialización que se venía dando.

"En lo relativo a la importación de maquinarias y equipos productivos, se destaca la gran elasticidad frente a las variaciones de la capacidad para importar. Los aumentos de la capacidad exportadora entre 1925 y 1950, van acompañados de una destinación porcentual mayor de recursos a la adquisición de equipo productivo en el extranjero. Pero es muy interesante observar que en el período 1939 -45 coincide una importación relativamente baja de equipo, con un aumento cuantioso de las correspondientes a materias

* Ibid, p.84

primas y productos intermedios, lo que parece sugerir un mejor aprovechamiento de la capacidad ya instalada.

Esta situación fué la que abonó a la economía colombiana para que en los sucesivos se pudiera implementar una política tendiendo a sustituir las importaciones*.

A partir de 1950 se puede considerar que Colombia tiene dos etapas claramente definidas en su comercio exterior; la primera va desde 1950 a 1967 y la otra de 1967 a 1982. En la etapa inicial operó el esquema de "sustitución de importaciones" que había echado raíces de años anteriores y sobre todo en el período bélico-postbélico. Este esquema es llamado también "Modelo de Desarrollo hacia dentro", para lo cual se dió protección en diferentes aspectos a la industria que comenzaba a estructurarse. "La segunda etapa está marcada por la promulgación del decreto Ley 444 de marzo 22 de 1967 que establece un nuevo régimen de cambios internacionales y de comercio exterior, a través del cual se reglamentaron algunos mecanismos de comercio exterior, como también se establecieron otros que conjuntamente sentaron las bases de una estrategia de promoción de exportación y con ella un nuevo modelo de Desarrollo hacia Afuera**

* Ibid, pp. 84, 85.

** Colombia en Cifras. Proexpo 1983. pp. 16

El período 1950-1967 viene signado por el comportamiento de la economía desde principios de siglo. Entre las causas que más contribuyeron a esta caracterización se encuentran algunas externas y otras internas que son manifestaciones propias del mismo proceso de desarrollo del país; observamos entonces que las fronteras colombianas se vieron precisadas a "cerrarse" por la gran depresión mundial por problemas coyunturales como el conflicto Colombo-Peruano en 1932-33; y también por la política proteccionista para con la industria infante colombiana que en los períodos bélicos y postbélico como lo habíamos anotado arriba, comenzaba a desarrollarse.

Examinemos a grandes rasgos, el comportamiento de las corrientes comerciales del país en dicho período. Si comparamos, por ejemplo 1953 con 1967 en cuanto a exportaciones Colombia en el primero de los años exportó US\$586.132.000; en el segundo solo US\$509.923.000 lo que significa una disminución en términos absolutos de US\$76.209.000, que indiscutiblemente se iba a manifestar también negativamente en el contexto mundial.

En efecto, en 1953 las exportaciones colombianas que representaban el 0.75% de las exportaciones mundiales, se tuvieron que conformar en 1963 con una representación inferior al 0.3% y aunque subió un tanto para 1967 no fué signifi

cativo. "En lo que toca a las importaciones, la baja absoluta entre los dos años es menor : de US\$ 546.723.000 en 1953, pasa a US\$506.023.000 en 1963, y de estas a US\$ 496.862.000 en 1967; por consiguiente la baja relativa fué menor también en comparación con la de las exportaciones. Eso significa que otros ingresos en moneda extranjera, la baja de las reservas o el aumento del pasivo externo (deuda) permitió evitar una reducción en las importaciones tan drástica como la que habría tenido que resultar de la disminución de nuestra capacidad importadora engendrada por la reducción del valor de las ventas en el extranjero".

Otro aspecto que caracteriza a este período, y que de una u otra forma sigue vigente en los períodos posteriores, es el comportamiento errático de las importaciones, es decir, de bruscas variaciones ocasionadas por problemas de balanza de pagos. Es así como después de registrar, verbigracia, en 1956 importaciones por 657 mill. de dólares y en el siguiente año 482 millones de dólares, en 1958 solo alcanzan los US\$399 millones y en el año 1959 sube nuevamente a 415 millones de dólares.

"En términos generales se puede decir que durante este período los ingresos de divisas por la venta de bienes estuvieron representados en promedio en un 73.6% por café, razón por la cual cuando los precios del grano descendían en

el mercado externo, se originaban serios problemas de disponibilidad de divisas para el adecuado abastecimiento de bienes de capital e ingresos intermedios para la industria.

Igualmente se observó que en este período el valor total en dólares de las importaciones fluctúa entre un mínimo de US\$395.6 millones en 1950 y un máximo de US\$669.00 millones en 1954. En ningún año el comercio global llegó a superar los US\$1.350 millones.

En cuanto al período 1967-1982, está claramente identificado, por la promulgación del decreto Ley 444. "Con este nuevo marco de referencia las transacciones internacionales del país adquirieron un dinamismo de tal magnitud, que en el transcurso de 14 años el comercio global se incrementó en más de 8 veces su valor absoluto, al pasar de US\$1.006. a US\$8.155.5 millones en 1967 y 1981 respectivamente.

"En 1967 el valor total de las exportaciones fue de US\$509.9 millones, de los cuales correspondían a café de grano y procesado US\$322.4 millones (63.2%), a petróleo crudo y sus derivados US\$74.7 millones (14.7%) y las demás exportaciones totales fueron de US\$3.347.8 millones, de las cuales las de café representaron el 48.3%, las de derivados de petróleo 10.4% y las no tradicionales representaron el

41.3%.* Estas cifras dejan claro el viraje que comenzó a tomar el comercio internacional colombiano : mientras que la proporción de exportaciones de café baja de un 63.2% a un 48.3% del total. Se observa que las exportaciones no tradicionales suben su participación en el total de un 22.1% a un 41.3% lo que resulta de la diversificación y promoción de exportaciones que comienza a dar frutos gracias al nuevo marco en que se mueve el comercio exterior colombiano. Si nos referimos a las importaciones en este mismo período, podemos asegurar que como siempre, estuvieron condicionadas por la disponibilidad de divisas generadas básicamente por las exportaciones. En 1967 las importaciones fueron de US\$496.9 millones representadas en 46% por materias primas y productos intermedios para la industria; 44.2% por bienes de capital : 7.9% por bienes de consumo y 1.9% por artículos diversos. De 1973 en adelante el país aumentó considerablemente el monto de las exportaciones y por primera vez se superó los US\$1.000 millón, hasta alcanzar la máxima cuantía de US\$ 6.094.8 millones en 1982, conformadas en más del 80% por materias primas o productos intermedios para la industria y por bienes de capital. La tasa de crecimiento promedio anual acumulada fue de 3.2% en el trienio 1967-1969, del 8.6% entre 1970 y 1972, del 22.5% entre 1973 - 1975, del 24.3% entre 1976-1978

Proexpo

110

y del 23.2% entre 1979-1981; para 1982 la tasa de crecimiento ascendió al 17.2%. Esto arroja un crecimiento promedio de período a período del 16.5%.

En síntesis las importaciones evolucionaron en función de las necesidades del sector industrial principalmente, como lo demuestra la distribución porcentual antes expuesta, aumentando significativamente su volumen y abarcando un conjunto más complejo, tanto de materias primas y bienes intermedios como de bienes de capital.

2.2 ESTRUCTURA DE LAS EXPORTACIONES 1970-1982

Se conoce como Estructura de Exportaciones al conjunto de Bienes y Servicios o Rubros que conforman las ventas hechas por residentes colombianos a los residentes del resto del mundo.

Esta composición de las exportaciones colombianas "al igual que en la mayoría de países en vía de desarrollo, se ha caracterizado por una alta dependencia en productos primarios. El valor de las exportaciones de café y petróleo cuando representó en promedio, el 93% de las exportaciones totales del país durante el período de 1950-53, mientras que los mismos bienes constituyeron el 70% del total en 1967-70. Se observa además, que entre los mismos lapsos el valor pro

111

medio anual de las exportaciones menores que se quintuplicó.

"Estos dos hechos el predominio de café y petróleo a través del período y el marcado crecimiento de las exportaciones menores, particularmente en los últimos años son las características principales del sector exportador colombiano entre los años 1950-1970?"

Con este panorama en la evolución de las exportaciones, comienza el Dr. Misael Pastrana Borrero su período presidencial en 1970. En términos generales la política de Comercio Exterior del "Plan de las Cuatro Estrategias" contempló como pilar más importante, la promoción y patrocinio de las exportaciones, entendidas estas como una estrategia económica necesaria para el crecimiento económico, consecuencia de la obtención por su medio de las divisas que serían encausadas hacia el pago de nuestra deuda externa y a la importación de bienes de capital e insumos necesarios para tal crecimiento. A su vez resaltó el plan, la necesidad de promover y patrocinar en especial las exportaciones nuevas (no tradicionales e menores) como única forma de liberar la economía colombiana de la incertidumbre que la rodeaba debido a su dependencia del nivel de precios al que se cotizara nuestro café en los mercados mundiales. Se vislumbró así una continuidad de las pautas antes establecidas en mate

* Ibid. pp. 84, 85, 86.

ria de comercio exterior por el Dr. Carlos Lleras Restrepo, quien fué el que implementó una serie de mecanismos que dieron un viraje al comercio exterior colombiano. En términos globales las exportaciones se dividen en "no tradicionales" y "tradicionales". Entre las tradicionales se encuentran principalmente el café en todas sus formas y el petróleo y sus derivados. Las no tradicionales están conformadas por productos diversos o misceláneos diferentes al petróleo, al café y sus derivados. Siendo más detallistas en la exposición, se puede decir que tanto las exportaciones tradicionales como las no tradicionales se dividen según su sector de origen como del sector primario y del sector industrial. (Dicho sea de paso son realmente escasos los servicios que exporta Colombia aunque entre ellos se halla el transporte marítimo que nuestras flotas prestan en algunos casos a otros países). Entre las exportaciones tradicionales del primer sector encontraremos al café verde en grano, el aceite crudo de petróleo, el gas natural y los cueros crudos de res; las exportaciones tradicionales del sector industrial son aquellos productos que tradicionalmente se han exportados pero a los cuales se les involucra más valores agregados como son el café procesado, el fuel-oil y demás derivados del petróleo (Ver Tabla 2-1).

Las exportaciones nuevas del primer sector son de carácter agrícola, ganadero, maderero, los cueros y pieles en bruto

TABLA # 2-1
 ESTRUCTURA DE LAS EXPORTACIONES COLOMBIANAS.
 (Millones de US \$)

A Ñ O S	TRADICIONALES										NO TRADICIONALES			Δ %	TRADICIO- NALES 3/6	Δ %	TRADICIO- NALES 3/6	Δ %	TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6	TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6	Δ %	TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6	Δ %	TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6	Δ %													
	CAFE 1/		PETROLEO Y SUS DERIVADOS 2/		TOTAL EXPORTA- CION TRA- DIS. VALOR FOB		PARTICIPA- CION % TOTAL		VALOR FOB		PARTICI- PACION % TOTAL		TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6													TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6	Δ %	TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6	Δ %	TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6	Δ %							
	VALOR FOB	PARTICIP. % CAFE	VALOR FOB	PARTICIP. % PETROLEO	CION TRA- DIS. VALOR FOB	PARTICIPA- CION % TOTAL	VALOR FOB	PARTICI- PACION % TOTAL	VALOR FOB	PARTICI- PACION % TOTAL	VALOR FOB	PARTICI- PACION % TOTAL																				TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6	TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6	Δ %	TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6	Δ %	TOTAL GENERAL VALOR FOB 3/6	Δ %
1970	466.9	63.5	72.8	9.9	539.7	73.4	196.0	26.6	735.7	735.7	26.6	735.7	735.7	(6.2)	735.7	735.7	(14.9)	735.7	735.7	(14.9)																		
1971	395.4	57.3	69.3	10.0	464.7	67.3	225.3	32.7	690.7	690.7	32.7	690.7	690.7	6.2	690.7	690.7	6.2	690.7	690.7	6.2																		
1972	429.8	49.6	64.0	7.4	493.8	57.0	372.2	43.0	866.0	866.0	43.0	866.0	866.0	33.3	866.0	866.0	33.3	866.0	866.0	33.3																		
1973	597.9	50.6	60.8	5.2	658.7	56.0	518.6	44.0	1177.3	1177.3	44.0	1177.3	1177.3	28.2	1177.3	1177.3	28.2	1177.3	1177.3	28.2																		
1974	624.3	44.1	113.6	8.0	737.9	52.0	679.1	47.9	1416.9	1416.9	47.9	1416.9	1416.9	35.9	1416.9	1416.9	35.9	1416.9	1416.9	35.9																		
1975	674.0	46.0	102.3	7.0	776.3	53.0	689.0	47.0	1465.2	1465.2	47.0	1465.2	1465.2	20.3	1465.2	1465.2	20.3	1465.2	1465.2	20.3																		
1976	974.7	55.8	67.4	3.9	1042.1	59.7	703.1	40.3	1748.2	1748.2	40.3	1748.2	1748.2	24.4	1748.2	1748.2	24.4	1748.2	1748.2	24.4																		
1977	1528.6	62.5	86.6	3.5	1613.2	65.0	850.1	34.0	2443.2	2443.2	34.0	2443.2	2443.2	19.1	2443.2	2443.2	19.1	2443.2	2443.2	19.1																		
1978	1991.1	66.3	120.5	4.0	2111.6	70.3	891.1	29.7	3002.7	3002.7	29.7	3002.7	3002.7	54.8	3002.7	3002.7	54.8	3002.7	3002.7	54.8																		
1979	2002.2	61.3	119.3	3.6	2141.6	64.9	1158.9	35.1	5300.4	5300.4	35.1	5300.4	5300.4	22.9	5300.4	5300.4	22.9	5300.4	5300.4	22.9																		
1980	2371.8	60.1	100.7	2.6	2472.5	62.7	1472.5	37.3	3945.0	3945.0	37.3	3945.0	3945.0	9.9	3945.0	3945.0	9.9	3945.0	3945.0	9.9																		
1981	1462.2	49.5	36.2	1.2	1498.4	50.7	1408.0	49.3	2956.4	2956.4	49.3	2956.4	2956.4	15.4	2956.4	2956.4	15.4	2956.4	2956.4	15.4																		
1982	1614.7	48.3	3493	10.4	1964.0	58.7	1383.8	41.3	3347.8	3347.8	41.3	3347.8	3347.8	(2.5)	3347.8	3347.8	(2.5)	3347.8	3347.8	(2.5)																		
														15.2			15.2				15.2																	
																						31.07																
																						1.7																

FUENTE: "DANE", ANUARIOS Y TABULADOS DE COMERCIO EXTERIOR AÑOS 1970 - 1982.

1/ COMPRENDE CAFE VERDE EN GRANO, TOSTADO EN GRANO, MOLIDO, CASCARA Y CASCARILLA, SUCEDANEOS Y EXTRACTOS DE CAFE.

2/ COMPRENDE ACEITES CRUDOS DE PETROLEO, ETER, FUCH OIL, GRASAS, LUBRICANTES, PARAFINA Y DERIVADOS.

3/ CALCULOS TOMADOS COMO BASE EL AÑO INMEDIATAMENTE ANTERIOR. LAS CIFRAS ENTRE PARENTESIS SON NEGATIVAS.

NOTA: A PARTIR DE 1975 NO SE REALIZAN EXPORTACIONES DE PETROLEO CRUDO.



UNIVERSIDAD DEL PACIFICO
 FACULTAD DE ECONOMIA
 DEPARTAMENTO DE ESTADISTICA

114

(excepto la de res), también las de caracteres psíquicos y menores. Las exportaciones no tradicionales del sector industrial, constituyen en gran medida los productos que reciben la mayor cantidad de incentivos económicos por su trascendencia en el desarrollo del país, son los alimentos, bebidas, productos de tabaco, artes gráficas, muebles, confecciones, cueros y pieles curtidas, textiles, materias químicas minerales no metálicas y otras manufacturas.

2.2.1 Exportaciones Menores

Siñendónos el orden que nos plantea el cuadro de estructuras de las exportaciones de Colombia 70-82, iniciaremos observando el comportamiento de las exportaciones menores o no tradicionales. Durante dicho período, y continuando un comportamiento de años anteriores las exportaciones nuevas mantuvieron en constante crecimiento; pero de ellas las que más aportaron a tal incremento fueron las del sector industrial manteniendo un promedio de participación del 68% entre las exportaciones menores en el período en estudio. Esto es significativo para el desarrollo económico colombiano no pues denota un proceso de diversificación en la producción industrial y sobre todo una mayor eficiencia en dicha producción ya que solo así es posible competir y ganar mercados mundiales. En contraste, las exportaciones nuevas del primer sector debieron conformarse con una participación

en promedio del 32%, como es obvio, dándose una baja en su participación porcentual durante el período en estudio. De los productos que más colaboraron para que las exportaciones menores industriales conservaran ese liderazgo, se destacaron los productos alimenticios que se erigieron como los de mayor participación dentro de estas exportaciones durante todo el período; le siguieron en orden de participación los productos químicos, los metalmeccánicos, los textiles, los cueros y pieles curtidos y sus manufacturas y las confecciones. En menor medida se encuentran los minerales no metálicos y las manufacturas diversas las cuales tienen una participación muy baja y errática en el período 70-82. Por otro lado, dentro de los productos que cabe destacar como los mayores participantes en las exportaciones menores del primer sector, se hallan los agrícolas, los ganaderos, y en menor escala las exportaciones de carácter minero diferentes al petróleo y gas natural; de estos los agrícolas siempre fueron los de mayor participación.

En términos generales el comportamiento de las exportaciones nuevas es digno de destacar. Si observamos el gráfico que nos lo muestra (Ver Gráfico 2-1), podemos sin mucho esfuerzo afirmar que su crecimiento fué constante y sostenido, tanto en términos absolutos, es decir, teniendo en cuenta el valor de estos, como en términos de su participación porcentual; las cifras lo corroboran. Mientras al inicio de la

TABLA 2-1
ESTRUCTURA DE LAS EXPORTACIONES COLOMBIANAS
(Millones de US\$)

Años	TRADICIONALES						NO TRADICION.		Total General Valor FOB
	Café 1/		Petróleo y sus derivados 2/		Total exportaciones tradicionales Valor. FOB	Participa- ción %	Valor FOB	Participa- ción %	
	Valor FOB	Participación %	Valor FOB	Participación %					
1967	322.4	63.2	74.7	14.7	397.1	77.9	112.8	22.1	509.9
1968	351.5	62.9	50.7	9.1	402.2	72.0	156.1	28.0	558.3
1969	343.9	56.6	76.8	12.6	420.7	69.2	186.8	30.8	607.5
1970	466.9	63.5	72.8	9.9	539.7	73.4	196.0	26.6	735.7
1971	395.4	57.3	69.3	10.0	464.7	67.3	225.3	32.7	690.0
1972	429.8	49.6	64.0	7.4	493.8	57.0	372.2	43.0	866.0
1973	597.5	50.8	60.8	5.2	658.7	56.0	518.6	44.0	1.177.3
1974	624.3	44.1	113.6	8.0	737.9	52.1	679.1	47.9	1.416.9
1975	674.0	46.0	102.3	7.0	776.3	53.0	689.0	47.0	1.465.2
1976	974.7	55.8	67.4	3.9	1.042.1	59.7	703.1	40.3	1.745.2
1977	1.526.6	62.5	86.6	3.5	1.613.2	66.0	830.1	34.0	2.443.2
1978	1.991.1	66.3	120.5	4.0	2.111.6	70.3	891.1	29.7	3.002.7
1979	2.002.2	61.3	119.3	3.6	2.141.6	64.9	1.158.9	35.1	3.300.4
1980	2.371.8	60.1	100.7	2.6	2.472.5	62.7	1.472.5	37.3	3.945.0
1981	1.462.2	49.5	36.2	1.2	1.498.4	50.7	1.408.0	49.3	2.956.4
1982	1.614.7	48.3	349.3	10.4	1.964.0	58.7	1.383.8	41.3	3.347.8

FUENTE: "DANE", Anuarios y tabulados de Comercio Exterior. Años 1967 a 1981.

INCOMEX. Tabulados con base en registros aprobados 1982

1/ Comprende café verde en grano, tostado en grano y molido, cáscara y cascarilla, sucedáneos y extractos de café (Posición arancelaria 09.01. e ítems 21.02.01.01).

2/ Comprende aceites crudos de petróleo, éteres, fuel-oil, grasas lubricantes, parafina y demás derivados. Información suministrada por ECOPETROL.

A partir de 1975 no se realizan exportaciones de petróleo crudo.

* Cifras Provisionales.

117

década de los 70 las exportaciones menores solo representaban un 26% del total de las exportaciones (Ver Tabla 2-2), ya en 1982 estas constituían el 41% dándose de esta forma respuesta positiva a los mecanismos de promoción y diversificación de las exportaciones colombianas implementadas a partir de 1967. A partir de 1972 se da un incremento bastante pronunciado que se va a mantener en los años sucesivos de la década en estudio, sobre todo entre 1972-73, 73-74, 74-75, 75-76 y de 1980-1981.

En estos lapsos las exportaciones menores pasaron de 372.2 a 518.6 millones de dólares en 1973 colocando su participación en un 44%; en 1974 fué de 47.9% y en 1975 y 1976 fué de 47 y 40.3% respectivamente. En 1981 se da el mayor porcentaje de participación de las exportaciones menores situándose al nivel del 49.3% lo cual significó una participación compartida casi simétricamente con las exportaciones tradicionales, situación nunca antes vista en la estructura de las exportaciones. No obstante hay que aclarar que esta gran participación, más que a un incremento en las exportaciones menores, se debió a la baja vertical de las exportaciones tradicionales que de 2.472.5 en 1980 pasaron a la 1.498.4 millones de dólares en 1981 y en forma inversa las exportaciones no tradicionales, a pesar de una pequeña baja, se mantuvieron casi constantes lo cual le significó tal repunte en su participación porcentual.

2.2.2 Exportaciones Tradicionales

Las exportaciones tradicionales como lo indica su nombre, tienen una larga historia en la economía internacional colombiana y prácticamente han marcado el derrotero económico por donde ha seguido el desarrollo del país. En este trabajo no nos detendremos mucho en analizar la incidencia que estas exportaciones tienen en la economía colombiana, sino más bien veremos como se han comportado, es decir, sus incrementos y descensos y también los productos que las conforman.

Con estos dos aspectos tenemos suficiente para relacionar más tarde el Comercio Exterior colombiano en cuanto a exportaciones tradicionales, con el desenvolvimiento del transporte marítimo que anteriormente vimos.

Si le echamos un vistazo a la gráfica de la estructura de las exportaciones, notamos que las exportaciones tradicionales en los primeros cuatro años de la década del 70 se mantuvieron en un ritmo de crecimiento moderado inclusive después de estar en 539,7 millones de dólares en 1970, bajaron a 464,7 y 493,8 durante los años 1971 y 1972 respectivamente. En 1973 se recuperan ostensiblemente para continuar en una constante alza. Ya había comenzado a verse los resultados de los incrementos en las exportaciones de café colombiano como consecuencia de la baja en la producción cafetera

del Brasil a causa de las famosas heladas que por esos años sufrió el campo brasilero. En efecto de 1976 a 1977 se da el mayor incremento porcentual que jamás se haya visto en las exportaciones tradicionales en Colombia: Estos se incrementaron en un 54.8% de un año a otro; comenzaba en firme lo que se denominó la "Bonanza Cafetera". Dicha bonanza continuó generando grandes cantidades de divisas hasta 1980, pues en 1981 las exportaciones caen espectacularmente de 2.472.5 a 1.498.4 millones de dólares. Es el año, como lo habíamos anotado antes en donde las exportaciones totales son compartidas en partes casi iguales para las exportaciones tradicionales y las exportaciones menores. Si observamos la gráfica notaremos en 1981 que la curva de exportaciones menores y las exportaciones tradicionales tienden a situarse en el mismo nivel.

Analizando más detalladamente a las exportaciones tradicionales, el sector que más pesa por su participación es el primario, conformado por las exportaciones de café verde en grano, que del total de las exportaciones tradicionales representó en promedio durante el período 1970-82 un 83%.

Las exportaciones de café en términos generales, es decir, el café verde crudo más sus derivados, constituyeron en promedio durante dicho período un 97% del total de las exportaciones tradicionales y un 55% del total de las exportaciones

del país.

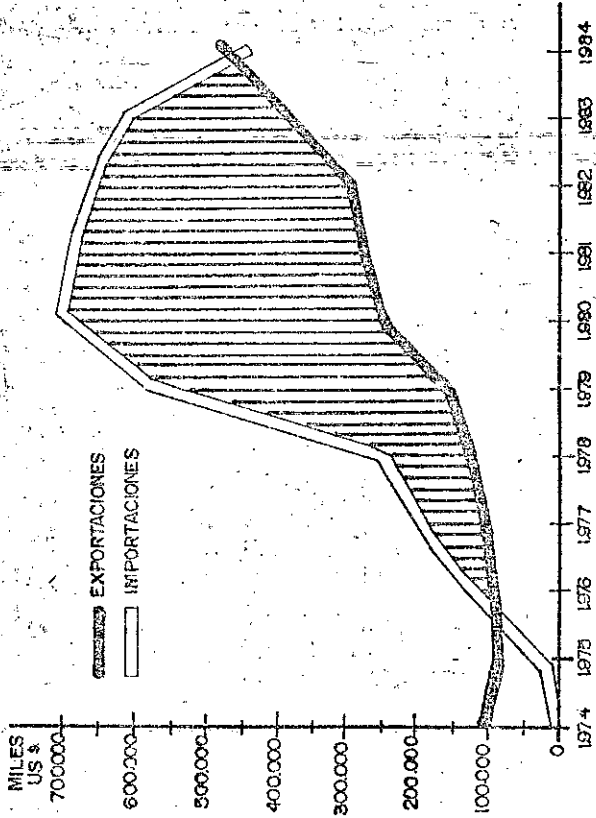
Además del café verde en grano, en el sector primario de las exportaciones tradicionales, se hallan tres bienes: El petróleo crudo, el gas natural y los cueros crudos de res. El gas natural de poca participación en las exportaciones colombianas se exportó solo en 1971, 1973 y 1974, es decir que a su bajo volumen se le debe agregar su discontinuidad en el comercio exterior colombiano. En cuanto al cuero de res sincórtir presenta un comportamiento similar al del gas natural, pues sólo en el período en estudio se exportó en los años comprendidos entre 1970-75 y sus volúmenes en algunos casos fueron insignificantes ante el movimiento total.

En lo que se refiere a las exportaciones de crudos colombianos su comportamiento durante 1970-1982 encarna el drama que vivió el país en materia de autoabastecimiento de petróleo y sus derivados. Colombia había venido, a pesar de algunos altibajos en la producción, autoabasteciéndose de combustible e inclusive había mantenido márgenes de exportación que le generaban buenas divisas. Al comienzo de la década del 70 aún se exportaba crudo, hasta que en 1975 se agotaron las reservas y se suspenden dichas exportaciones (Ver gráfico 2-2). Como se ve, tal agotamiento sucedió para Colombia en el peor de los momentos por los que ha pasado el mundo

120

GRAFICA # 2-2

PETROLEO IMPORTADO Y EXPORTADO



ESTE PRAMATICO CUADRO MUESTRA MUY DE BULTO EL INMENSO ROTO QUE CAUSO A NUESTRAS FRAGILES RESERVAS DE DOLARES LA NECESIDAD DE IMPORTAR COMBUSTIBLES ENTRE 1976, CUANDO COMENZO, Y 1984, CUANDO LA TENDENCIA SE INVIRTIO, VOLVIENDO A SER SUPERIORES LAS EXPORTACIONES, DEJANDO UNA BALANZA FAVORABLE DE CASI US\$44 MILLONES. Y QUE ES LA QUE POSIBLEMENTE SE MANTENGA, GRACIAS A LA RECUPERACION DE POZOS VIEJOS Y LA ENTRADA EN OPERACION DE OTROS NUEVOS.

FUENTE : BOLETIN INFORMATIVO DE LA INDUSTRIA PETROLERA, No 39,

ENERO -- ABRIL/1985

moderno, ya que a nivel mundial las reservas del crudo se estaban agotando, las posibilidades de encontrar nuevos yacimientos que abastecieran al mundo se quedaban cortas y sobre todo se daba el alza más estruendosa del barril de petróleo ya que los países exportadores de ese mineral energético, se reunían en un cartel, el más famoso de la historia, para juntos imponer a los países desarrollados, y con ellos a todos los demás, los precios que creían conveniente. La Opep (Organización de Países Exportadores de Petróleo), el agotamiento de las reservas, y la falta de yacimientos ricos, pintaban un cuadro bastante sombrío en materia energética o los países en vías de desarrollo que como Colombia no poseía a la vista ninguna perspectiva de autosuficiencia energética. En síntesis se puede afirmar que Colombia, no obstante seguir exportando Fuel-oil y otros derivados del petróleo, se convirtió de exportador a importador neto de petróleo crudo. (Ver Gráfico 2-2 y Tabla 1-5).

Por último es de destacar las exportaciones de Fuel-Oil que se han mantenido, e inclusive han crecido debido a que la capacidad instalada para la refinación del crudo tiene una alta productividad pudiendo así competir en los mercados mundiales en la venta de este subproducto.

2.3 ESTRUCTURA DE LAS IMPORTACIONES 1970-1982

Se entiende por estructura de las importaciones el conjunto de Bienes y Servicios o rubros que conforman las compras realizadas por residentes colombianos a los residentes del mundo.

Seguindo el orden en que el Dane clasifica los productos y servicios importados (Ver Tabla 2-3) observamos que se encuentran cuatro grandes grupos :

1. Bienes de Consumo, entre los que se hallan los de consumo no duradero y los de consumo duradero;
2. Las Materias Primas y productos intermedios, dentro los cuales están insumos para la agricultura y los insumos para la industria;
3. Los Bienes de Capital, en los que se engloban los materiales de construcción, los Bienes de Capital para la agricultura, para la industria y los equipos de transporte en general y por último,
4. Los diversos, que constituyen todos los bienes y servicios que no se pueden catalogar dentro de las categorías antes mencionadas o que por ambigüedad en su clasificación se



TABLA 2-3

VALOR CIF EN DOLARES DE LAS IMPORTACIONES CLASIFICADAS
SEGUN USO O DESTINO ECONOMICO (CUODE)

PERIODO 1967 - 1982

AÑOS	Bienes de Consumo	% Sobre el Total General	Materias Primas y productos Intermedios	% Sobre el Total General	Bienes de Capital	% Sobre el Total General	Diversos	% Sobre el Total General	Total General de Importaciones	%
1967	39.394.233	7,9	228.398.993	46,0	219.514.003	44,2	9.554.915	1,9	496.682.134	100,0
1968	51.057.007	7,9	298.356.922	46,4	282.157.735	43,9	11.687.848	1,8	643.259.512	100,0
1969	69.516.016	10,1	314.972.137	46,0	291.301.879	42,5	9.483.090	1,4	685.273.122	100,0
1970	92.742.139	11,0	369.415.113	43,8	371.493.069	44,1	9.309.850	1,1	842.950.171	100,0
1971	93.377.320	10,0	418.228.988	45,0	408.866.050	44,0	8.968.367	1,0	929.440.725	100,0
1972	193.463.213	12,6	393.254.482	45,8	360.697.509	40,8	6.534.345	0,8	858.949.542	100,0
1973	144.295.479	13,7	557.396.311	52,5	356.078.472	33,5	3.147.641	0,3	1.061.517.903	100,0
1974	190.323.000	11,9	936.395.000	58,6	464.857.000	29,1	5.636.775	0,4	1.597.211.775	100,0
1975	167.844.294	11,2	788.485.204	52,8	534.645.427	35,8	3.809.766	0,2	1.494.793.691	100,0
1976	200.618.695	11,8	886.312.549	51,9	616.502.778	36,1	4.685.511	0,2	1.708.119.533	100,0
1977	243.912.136	12,0	1.079.016.849	53,2	697.059.996	34,4	8.287.614	0,4	2.028.276.595	100,0
1978	503.530.761	17,8	1.434.754.362	50,6	898.029.413	31,6	—	—	2.836.314.536	100,0
1979	451.069.800	14,0	1.705.289.585	52,7	1.076.835.038	33,3	—	—	3.233.194.423	100,0
1980	619.630.188	13,3	2.458.777.961	52,7	1.584.196.115	34,0	—	—	4.662.604.264	100,0
1981	667.593.239	12,8	2.701.095.107	52,0	1.830.467.283	35,2	—	—	5.199.155.629	100,0
1982	1.062.271.547	17,4	2.723.329.133	44,7	2.241.553.319	36,8	67.524.361	1,1	6.094.678.360	100,0

FUENTE: DANE - Anuarios y Tabulados definitivos de Comercio Exterior, años 1967 a 1981
INCOMEZ - Tabulados procesados con base en registros aprobados, 1982

consideran bienes diversos.

Como se vé la clasificación anterior obedece más que a otro factor, al destino económico del bien o servicio importado y nos reporta buenos parámetros para medir la incidencia de estos en la actividad naviera colombiana. Por lo tanto el seguimiento se señirá a esta clasificación y al orden en que aparece en el Cuadro de referencia (Ver Tabla 2-4).

En la medida en que internamente se produzcan los bienes que la comunidad desea consumir, se estará ahorrando divisas, se estará cualificando la industria nacional y en resumen se estará sustituyendo las importaciones. Como esto ha sido el norte a conseguir en menor o mayor medida por casi todos los últimos gobiernos colombianos, el análisis del comportamiento de las importaciones de Bienes de Consumo durante el período en estudio nos da buenas bases para determinar si el esfuerzo realizado para lograr sustituir las importaciones ha dado los resultados deseados.

En términos generales, las importaciones de Bienes de Consumo en el período 70-82 registraron un constante crecimiento si consideramos sus valores en US\$. En 1970 registró un total de US\$92.742.139, valor que representaba un 19% del total de las importaciones en ese año.

15

TABLA 2-4
VALOR CIF DE LAS IMPORTACIONES CLASIFICADAS SEGUN USO O DESTINO ECONOMICO (CUODE)
PERIODO 1967 - 1982

AÑOS	BIENES DE CONSUMO					MATERIAS PRIMAS Y PRODUCTOS INTERMEDIOS											
	GRUPO I Bienes de consumo dura- dos	GRUPO II Bienes de consumo dura- dos	TOTAL Bienes de consumo	% s/ Total General	% s/ Total General	GRUPO I Bienes de consumo dura- dos	GRUPO II Bienes de consumo dura- dos	TOTAL Bienes de consumo	% s/ Total General	% s/ Total General	GRUPO III Combustibles y Lubricantes y Productos conexos	GRUPO IV Materias primas y productos in- termedios para la agricultura	GRUPO V Materias primas y productos in- termedios para la Industria	TOTAL Materias primas y productos in- termedios	% s/ Total General	% s/ Total General	
1967	15,027,102	24,367,131	39,394,233	4.9	7.9	3,357,839	0.7	7,153,955	1.5	217,587,189	43.8	228,398,983	46.0	298,356,922	46.4	314,972,137	46.0
1968	29,474,578	21,562,429	51,057,007	3.4	7.9	1,393,871	0.2	7,993,561	1.2	288,969,490	44.9	298,356,922	46.4	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1969	37,866,569	31,649,447	69,516,016	4.6	10.1	4,613,508	0.7	6,430,053	0.9	303,928,576	44.4	303,928,576	44.4	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1970	49,310,299	43,431,840	92,742,139	5.2	11.0	1,214,528	0.2	8,349,271	1.0	359,851,314	42.7	359,851,314	43.8	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1971	53,304,737	40,072,583	93,377,320	4.3	10.0	5,906,159	0.7	6,695,809	0.7	405,627,020	43.6	405,627,020	45.0	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1972	56,227,414	52,235,799	108,463,213	6.1	12.6	3,328,499	0.4	25,199,700	2.9	364,726,283	42.5	364,726,283	45.8	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1973	74,160,880	70,734,599	144,895,479	6.7	13.7	3,668,231	0.1	46,752,774	4.4	509,975,306	48.0	509,975,306	52.5	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1974	102,461,000	87,862,000	190,323,000	6.4	11.9	2,967,000	0.2	99,443,000	6.2	833,985,000	52.2	833,985,000	58.6	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1975	90,222,717	77,621,577	167,844,294	6.0	11.2	14,521,121	1.0	54,789,168	3.7	719,174,915	48.1	719,174,915	52.8	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1976	106,916,699	93,701,996	200,618,695	5.5	11.8	39,868,275	2.3	22,937,698	1.4	823,506,576	48.2	823,506,576	51.9	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1977	150,336,770	93,575,366	243,912,136	4.6	12.0	136,239,211	6.7	56,241,586	2.8	886,536,052	43.7	886,536,052	63.2	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1978	316,110,485	187,420,276	503,530,761	6.6	17.8	204,464,811	7.2	104,458,659	3.7	1,125,830,659	39.7	1,125,830,659	50.6	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1979	254,241,340	196,828,460	451,069,800	6.1	14.0	322,204,928	10.0	95,794,701	2.9	1,287,289,956	39.8	1,287,289,956	52.7	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1980	307,412,618	312,217,570	619,630,188	6.7	13.3	562,769,825	12.0	162,174,389	3.5	1,733,833,747	37.2	1,733,833,747	52.7	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1981	331,431,588	336,161,651	667,593,239	6.5	12.8	724,142,775	14.0	146,976,352	2.8	1,829,975,980	35.2	1,829,975,980	52.0	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0
1982	449,296,396	612,975,151	1,062,271,547	10.1	17.4	644,980,923	10.6	217,036,339	3.6	1,861,281,871	30.5	1,861,281,871	44.7	314,972,137	46.0	314,972,137	46.0

PASA

226

VALOR CIF EN DOLARES DE LAS IMPORTACIONES CLASIFICADAS SEGUN USO O DESTINO ECONOMICO (CUODE)
PERIODO 1967 - 1982

CONTINUACION

AÑOS	BIENES DE CAPITAL										DIVERSOS		TOTALES	
	GRUPO VI Materiales de construcción	% s/ Total General	GRUPO VII Bienes de capital para la agricultura	% s/ Total General	GRUPO VIII Bienes de ca- pital para la industria	% s/ Total General	GRUPO IX Equipo de transporte	% s/ Total General	TOTAL VIII- IX Bienes de capital	% s/ Total General	GRUPO X Diversos	% s/ Total General	SUMA DE TODOS LOS GRUPOS Importaciones	%
1967	18,337,347	3.6	8,312,440	1.7	121,317,840	24.4	71,545,376	14.4	219,514,003	44.2	9,554,915	1.9	496,682,134	100.0
1968	11,939,951	1.9	19,057,044	3.0	149,218,308	23.2	101,942,432	15.8	282,157,735	43.9	11,687,848	1.8	643,259,512	100.0
1969	14,373,776	2.1	23,204,624	3.4	153,895,578	22.4	99,826,901	14.6	291,301,879	42.5	9,483,090	1.4	685,273,122	100.0
1970	20,455,376	2.4	13,070,269	1.6	196,391,648	23.3	141,575,758	16.8	371,493,069	44.1	9,309,850	1.1	842,960,171	100.0
1971	28,672,890	3.1	7,854,243	0.9	242,721,690	26.1	129,581,227	13.9	408,866,050	44.0	8,968,367	1.0	929,440,725	100.0
1972	15,642,667	1.8	13,842,442	1.6	223,107,274	26.0	98,105,126	11.4	350,687,509	40.8	6,534,345	0.8	858,949,542	100.0
1973	14,448,836	1.3	14,922,020	1.4	220,859,142	20.8	105,848,474	10.0	356,078,472	33.5	3,147,841	0.3	1,061,517,903	100.0
1974	32,369,000	2.0	24,277,000	1.5	260,522,000	16.3	147,659,000	9.3	464,857,000	29.1	5,636,775	0.4	1,597,211,775	100.0
1975	35,369,109	2.4	29,020,272	1.9	267,284,073	17.9	202,960,973	13.6	534,654,427	35.8	3,809,766	0.2	1,494,793,691	100.0
1976	42,707,246	2.5	30,711,358	1.8	326,381,539	19.1	216,702,635	12.7	618,502,778	36.1	4,685,511	0.2	1,708,119,533	100.0
1977	25,726,364	1.3	60,570,350	4.0	367,226,430	19.0	203,636,852	10.0	697,059,996	34.4	8,287,614	0.4	2,028,276,595	100.0
1978	44,679,874	1.5	54,250,402	1.9	516,970,348	18.2	282,128,789	10.0	899,029,413	31.6	---	---	2,836,314,536	100.0
1979	63,119,984	2.0	39,336,341	1.2	603,148,998	18.6	371,229,715	11.5	1,076,935,038	33.3	---	---	3,233,194,423	100.0
1980	98,306,951	2.1	63,074,162	1.4	955,056,653	20.5	467,758,349	10.0	1,584,196,115	34.0	---	---	4,562,604,264	100.0
1981	159,598,921	3.1	66,098,170	1.3	1,113,171,596	21.4	491,598,596	9.4	1,830,467,283	35.2	---	---	5,199,155,629	100.0
1982	125,326,155	2.1	86,943,250	1.4	1,286,598,939	21.3	732,684,974	12.0	2,241,553,319	36.8	67,524,361	1.1	6,094,678,360	100.0

FUENTE: DANE - Anuarios y Tabulados de Comercio Exterior, años 1967 a 1981.
INCOMEX - Tabulados procesados con base en registros aprobados, 1982

127

A partir de 1970 se da un crecimiento moderado pero constante hasta 1974 ya que para 1975 estas bajan de Us 190 millones a US\$167 millones, lo que incidió en la baja del deficit comercial que venía mostrando nuestra balanza comercial. A pesar, de que en 1979 nuevamente se registra un decremento en los bienes de consumo importado (De US\$ 503 millones en 1978 a 451 en 1979) el crecimiento se mantuvo en los demás años hasta llegar en 1982 a los US\$ 1.062.271.547 cifra que subió la participación porcentual de las importaciones de bienes de consumo al 17% del total importado para ese año.

En todo el período este tipo de bienes mantuvo un promedio participativo del 13%, estimativo relativamente alto si consideramos las grandes necesidades de la economía colombiana de importar bienes que si representan crecimiento de la actividad productiva; por otro lado se puede notar que de 1970 a 1979 fueron los bienes de consumo no duraderos importados los que aportaron la mayor cantidad. De 1980 en adelante esta situación cambia siendo las importaciones de bienes de consumo duradero mayores que las de los no duraderos.

En cuanto a las importaciones de materias primas y productos intermedios se les considera, junto con las de bienes de capital, como aquellas hacia donde se deben canalizar el mayor porcentaje de divisas, ante todo cuando tales im

portaciones sirvan para la producción de bienes, sobre los cuales tenemos ventaja comparativa con respecto a otros países, de tal forma que a la vez que sustituyamos importaciones ganamos mercados mundiales.

Con base en esto, podemos decir que en gran medida, el comportamiento de las importaciones de materias primas y productos intermedios ha respondido a estos principios básicos que interrelacionan al Comercio Exterior Colombiano con su desarrollo económico, ya que estas han venido creciendo año a año durante el período 70-82. Decimos que en "gran medida" porque las cifras analizadas vienen expresadas en dólares y en consecuencia en el crecimiento entra a jugar papel importante la tasa de devaluación del peso colombiano; pero aún así el crecimiento registrado de tales importaciones más que monetario fué real ya que observamos un crecimiento general de las toneladas métricas importadas en el período, lo cual confirma lo dicho anteriormente por cuanto la participación de estas importaciones en el total fluctuó entre un 43 y 63% del total importado y mantuvieron un promedio del 51%.

Esto le significó ser las importaciones de mayor participación. A su vez entre las materias primas y productos intermedios, los destinados al sector industrial fueron los de mayor participación. Su promedio de participación en el

total de las importaciones en el período estuvo en el 42% lo que es de significativa importancia pues del crecimiento de este sector depende en parte el crecimiento económico colombiano. En términos absolutos el incremento de las cifras fué directamente proporcional al transcurrir de los años. En 1970 US\$359 millones y en 1982, US\$1.861 millones. Aunque como lo vemos (Ver Tabla 2-4) hubo algunos decrementos en el período, como por ejemplo los registrados entre 1971-1972 y 1974-1975 en donde las importaciones de estos Bienes de consumo pasaron de US\$405 millones a 364 y de US\$833 millones a US\$719 millones respectivamente. En cuanto a los combustibles lubricantes y productos conexos importados, al igual que los insumos destinados al sector agrícola, sus guarismos fueron realmente exiguos ante las importaciones de insumos para la industria. Esto denota una gran autosuficiencia en insumos agrícolas pues a pesar de que siempre se ha necesitado y se han utilizado, las cantidades importadas no han sido relativamente grandes.

En general los combustibles, lubricantes y productos conexos importados solo llegaron a participar en promedio durante el lapso 70-82 en un 4% aproximadamente y los insumos importados destinados al primer sector solo en un 2%. Estos promedios contrastan con el 42% representado por las importaciones de insumos para el sector industrial, lo que ya es bastante diciente.

130

Por otra parte los bienes de capital importados valorados en dólares se situaron en el segundo de los grupos de bienes importados, después de las materias primas y productos intermedios. La participación porcentual de los Bienes de Capital en el total de importaciones fluctúa entre un 44% y un 29%. Este 29% se da en 1974 año en que en términos absolutos las importaciones de estos bienes crece de US\$356 en 1973 a US\$464 millones en dicho año, lo que indica que fué un año de gran volumen de importaciones en todos los de más tipos de bienes. En efecto las importaciones en ese año hicieron subir su índice de crecimiento a 134 con respecto a 1970 (Ver Tabla 2-5) y elevaron el déficit comercial de nuestra balanza de pagos de US\$115.8 millones en 1973 a US\$180.5 millones en 1974.

El movimiento de importaciones de materia prima y el de bienes de capital es similar y en particular el de los insumos destinados al sector industrial y los bienes de capital que tienen ese mismo destino. La razón es obvia ya que una industria en crecimiento en la medida en que necesita más bienes de capital necesitará incrementar sus pedidos de materias primas y productos intermedios, necesarios para una producción también creciente. Esta es la situación que se observa en el cuadro de importaciones (Ver Tabla 2-4).

En 1972 las materias primas y productos intermedios impor

121

tados sufren una baja de 418 a US\$393 millones como resultado de una baja en los insumos para la industria y otra en los combustibles, lubricantes y productos conexos, como lo habíamos anotado. En ese mismo año los bienes de capital importados bajan casi proporcionalmente de US\$408 millones a US\$350 millones como consecuencia de un decrecimiento de las importaciones de bienes de capital con fines industriales, especialmente, y de materiales de construcción. Es decir, que un análisis de los bienes de capital importados, en cuanto a Colombia, nos indicaría el comportamiento de las importaciones de insumo y viceversa, teniendo siempre presente que durante el período en estudio las importaciones de los primeros nunca estuvieron por encima de las de materias primas y productos intermedios.

Por último y corroborando lo dicho, el promedio de participación porcentual de las importaciones de bienes de capital en el período fué del 36%, por debajo de la participación de las materias primas y productos intermedios, pero con el cual se sitúan en el segundo lugar de participación.

En lo que a las importaciones diversas se refiere, su participación en el total de importaciones es casi insignificante ya que registraron un promedio de participación porcentual del 0.4% en el período. Además su comportamiento

TABLA 2-5
BALANCA COMERCIAL DE COLOMBIA
 (Millones de dólares)

Años:	Importaciones Valor CIF	Exportaciones Valor FOB	Balanza
1967	496.7	509.9	+ 13.2
1968	643.3	558.3	85.0
1969	685.3	607.5	- 77.8
1970	843.0	735.7	- 107.3
1971	929.4	690.0	- 239.4
1972	858.9	866.0	+ 7.1
1973	1.061.5	1.177.3	+ 115.8
1974	1.597.2	1.416.9	- 180.3
1975	1.494.8	1.465.2	- 29.6
1976	1.708.1	1.745.2	+ 37.1
1977	2.028.3	2.443.2	+ 414.9
1978	2.836.3	3.002.7	+ 166.4
1979	3.233.2	3.300.4	+ 67.2
1980	4.662.6	3.945.0	- 717.6
1981	5.199.2	2.956.4	- 2.242.8
1982	6.094.7*	2.998.9	- 3.095.8

FUENTE: DANE.— Anuario y tabulados de comercio exterior, años 1967 a 1981.

1 INCOMEX.— Registros aprobados año 1982.

* Valor F. O. B.

no fué constante.

2.4 INTERCAMBIOS COMERCIALES COLOMBIANOS CON GRANDES BLOQUES COMERCIALES.

En este aparte tocaremos a grandes rasgos lo atinente al intercambio que sostuvo Colombia durante el periodo 70-82 con los principales grupos o bloques de países que forman una unidad comercial como América del Norte, Centroamérica, Antillas del Mar Caribe, Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi), la Comunidad Económica Europea (CEE), la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA), los Países Socialistas de Europa Oriental, los Países Arabes y el resto de Países del Mundo Comercial.

El mayor comprador y a la vez el mayor proveedor de mercancía de Colombia lo constituye el bloque norteamericano, del cual hacen parte los Estados Unidos y Canadá. Pero sin duda el mayor de estos en Estados Unidos con el que el país mantiene el mayor flujo comercial. En términos generales son más los volúmenes de mercancías compradas, es decir, los dólares egresados por concepto de exportación a estos países. De tal manera que los déficit comerciales con este bloque económico durante el periodo en estudio fueron constantes. Entre Colombia y Canadá, en particular, la balanza comercial siempre fué desfavorable para nuestro país y

entre Colombia y los Estados Unidos solamente en 1973 se registró un superavit. (Ver Tabla 2-6). Colombia hacia estos países ha exportado tradicionalmente productos del primer sector, tanto de las exportaciones catalogadas menores, especialmente flores, como de las clasificadas tradicionales, como el café verde en grano. Por su parte los Estados Unidos y Canadá se han distinguido por vender a Colombia bienes de consumo duradero, Bienes de Capital y Equipos de transporte en general. (Ver Tablas 2-7).

En cuanto al intercambio Colombo-Centroamericano, del que hacen parte Costa Rica, Nicaragua, El Salvador, Honduras, Guatemala (Mercado Común Centroamericano-MMC), Panamá y la zona del Canal de Panamá, ha favorecido en nueve de los 13 estudiados a Colombia.

Solo en 1976, 1978 y en los dos últimos del período en estudio la balanza comercial con dichos países estuvo en déficit para Colombia. Hacia ellos nuestro país envía algunas manufacturas y materias primas, Panamá es el país que más producto exporta hacia Colombia y es precisamente por la cuantía de las importaciones desde Panamá en los años 76/78/81 y 82, que Colombia registró los déficits antes mencionados.

Por otro lado las islas Antillanas situadas en el Mar Cari

TABLA 2.6
BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1965 - 1982

PERIODO	América del Norte (1)			Centro América (2)			Antillas del Mar Caribe (3)			Asociación Latinoamericana de integración ALADI (4)			Comunidad Económica Europea C. E. E. (5)		
	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial
1965	258.644	230.132	+ 28.512	10.714	9.086	+ 1.618	33.261	1.440	+ 31.821	20.014	39.292	- 19.278	113.418	77.375	+ 36.043
1966	226.214	340.534	- 114.320	7.406	13.424	- 6.018	26.023	3.201	+ 22.822	31.835	57.817	- 25.982	105.116	124.811	- 19.795
1967	225.065	239.177	- 14.112	6.734	12.311	- 5.577	24.528	3.478	+ 21.050	38.087	38.073	- 14.986	124.122	80.095	+ 44.027
1968	234.694	338.646	- 103.952	9.764	10.122	- 358	16.748	1.543	+ 15.205	34.184	47.948	- 13.764	138.373	94.176	+ 44.194
1969	241.461	326.892	- 85.426	8.726	3.906	+ 4.820	20.196	4.364	+ 15.832	54.744	74.027	- 19.304	140.096	100.666	+ 39.430
1970	280.139	422.891	- 142.752	11.275	4.145	+ 7.130	14.003	3.150	+ 10.493	82.089	78.721	+ 3.368	164.604	133.461	+ 31.143
1971	268.259	418.408	- 150.149	14.627	7.410	+ 7.217	19.078	6.916	+ 12.162	90.397	94.806	- 4.409	161.012	177.949	- 16.937
1972	308.653	366.310	- 57.657	20.667	7.026	+ 13.641	32.847	5.698	+ 27.149	107.360	86.742	+ 20.618	181.374	158.221	+ 23.153
1973	450.855	461.440	- 10.585	34.040	9.361	+ 24.679	40.200	6.327	+ 33.873	111.693	119.018	- 7.325	286.296	240.994	+ 45.302
1974	533.970	681.557	- 147.587	77.236	17.575	+ 59.661	61.059	7.192	+ 53.867	203.394	198.425	+ 4.969	342.244	361.525	- 19.281
1975	455.869	683.332	- 227.463	45.594	16.017	+ 29.577	68.306	14.638	+ 53.668	233.042	160.508	+ 72.534	461.606	331.327	+ 130.279
1976	553.321	768.987	- 215.666	34.979	24.584	- 10.395	84.777	16.335	+ 16.442	228.172	209.246	+ 18.926	522.099	392.097	+ 130.002
1977	713.789	805.000	- 91.211	39.074	29.217	+ 9.857	52.444	53.079	- 635	365.508	334.806	+ 30.702	793.719	407.551	+ 386.168
1978	911.889	1.073.084	- 161.395	43.033	54.850	- 11.817	62.249	33.018	- 40.769	355.163	475.564	- 120.401	1.095.592	591.866	+ 503.726
1979	1.022.765	1.340.958	- 318.193	60.300	38.689	+ 21.611	62.788	66.343	- 3.555	511.320	590.168	- 78.848	994.241	564.026	+ 430.215
1980	1.111.553	1.935.281	- 823.728	81.489	69.240	+ 12.249	81.545	201.760	- 120.215	542.245	697.367	- 155.124	1.286.298	806.545	+ 479.653
1981	708.952	1.948.403	- 1.239.451	79.559	174.335	- 94.776	75.515	205.397	- 129.878	364.730	999.024	- 434.294	954.710	858.810	+ 95.900
1982*	714.232	2.197.971	- 1.483.739	91.975	231.649	- 139.674	97.596	334.749	- 237.157	572.853	1.351.976	- 779.123	987.933	882.861	+ 105.272

FUENTE: DAINE - Anuarios y Tabulados definitivos de Comercio Exterior, años 1965 a 1981
 INCOMEX - Boletín de Comercio Exterior, año 1982

- (1) AMERICA DEL NORTE: Se incluye a Estados Unidos y Canadá.
- (2) CENTRO AMERICA: Comprende: Mercado Común Centroamericano, Honduras (a partir de 1971), Panamá y Zona del Canal de Panamá.
- (3) ANTILLAS DEL MAR CARIBE: Comprende: Mercado Común del Caribe, Puerto Rico, Cuba, República Dominicana, Antillas Holandesas, Guadalupe y dependencias, Martinicas, Bahamas, Islas Gran Caimán, Haití, Islas Vírgenes Inglesas y Americanas, Beermudas, Guayana Francesa y Surinam.
- (4) ALADI Comprende: Argentina, Eolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.
- (5) COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA - CEE - Comprende: Alemania Occidental, Bélgica y Luxemburgo, Francia, Holanda, Italia, hasta el año 1972. A partir de 1973 entraron Dinamarca, Irlanda del Sur y Reino Unido.

* Valores F. O. B.

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1965 - 1982

CONTINUACION

PERIODO	Asociación Europea de Libre Comercio EFTA (5)			Países Socialistas de Europa Oriental (7)			Países Árabes			Resto de Países del Mundo Comercial			TOTAL		
	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial
1965	48.699	55.335	- 6.636	13.568	12.037	+ 1.531	433	40.393	28.795	+ 11.598	539.144	453.502	+ 85.642		
1966	59.364	79.951	- 20.587	10.773	12.898	- 2.125	320	40.540	41.410	- 870	507.591	674.146	- 166.555		
1967	56.641	56.451	+ 9.820	11.883	12.529	- 646	327	37.536	44.737	- 7.201	509.923	496.862	+ 13.061		
1968	66.314	65.326	+ 988	15.101	21.300	- 6.199	779	42.324	64.182	- 21.858	558.278	643.260	- 84.982		
1969	66.821	69.794	- 2.973	29.075	19.064	+ 10.615	1.106	44.685	86.530	- 41.845	607.510	685.273	- 77.763		
1970	76.472	75.954	+ 518	43.365	22.873	+ 20.492	425	63.285	101.368	- 38.083	735.657	842.960	- 107.303		
1971	55.351	98.103	- 42.752	28.293	18.981	+ 9.312	529	52.463	106.552	- 54.089	690.009	929.440	- 239.431		
1972	88.390	105.472	- 17.082	26.700	14.027	+ 12.673	1.317	98.650	114.539	- 15.919	865.958	858.950	+ 7.008		
1973	93.252	62.407	+ 30.845	38.985	17.450	+ 21.535	3.240	113.778	143.619	- 24.841	1.177.339	1.061.518	+ 115.821		
1974	78.182	99.662	- 21.480	47.188	27.853	+ 19.335	2.132	71.483	202.225	- 130.742	1.416.888	1.597.212	- 180.324		
1975	90.326	75.777	+ 14.549	36.084	20.079	+ 16.005	2.857	81.503	192.632	- 111.129	1.465.187	1.494.794	+ 29.607		
1976	131.391	72.416	+ 58.975	76.659	25.979	+ 50.680	6.922	106.833	198.369	- 91.536	1.745.153	1.708.120	+ 37.033		
1977	195.612	76.673	+ 118.939	94.784	35.126	+ 59.658	6.014	182.247	296.777	- 104.530	2.443.191	2.028.277	+ 414.914		
1978	242.320	106.514	+ 135.806	108.855	47.546	+ 61.309	50.934	188.460	403.452	- 214.992	3.038.295	2.836.314	+ 201.981		
1979	271.571	118.148	+ 153.423	168.289	57.229	+ 51.060	47.984	221.185	457.124	- 235.939	3.300.443	3.233.194	+ 67.249		
1980	278.544	176.653	+ 101.891	163.109	127.584	+ 35.525	60.265	340.002	647.774	- 307.772	3.945.048	4.662.604	- 717.556		
1981	192.203	215.150	- 22.957	117.904	90.366	+ 27.538	33.465	229.358	707.122	- 477.764	2.956.400	5.199.156	- 2.242.756		
1982*	195.390	196.133	- 743	90.706	106.203	- 15.497	24.670	223.559	792.343	- 568.784	2.998.908	6.094.797	- 3.095.889		

FUENTE: DANE - Anuarios y Tabulados definitivos de Comercio Exterior, años 1965 a 1981
INCOMEX - Boletín de Comercio Exterior, año 1982

(6) ASOCIACION EUROPEA DE LIBRE COMERCIO - EFTA: Comprende: Austria, Dinamarca, Finlandia, Noruega, Portugal, Reino Unido, Suecia y Suiza hasta el año de 1972 y a partir de 1973 se excluye Dinamarca y Reino Unido.

(7) PAISES SOCIALISTAS DE EUROPA ORIENTAL: Comprende: Alemania Oriental, Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría, Polonia, Rumania, Rusia-Albania y Yugoslavia.

* VALORES F. O. B.

137

be, entre las que se hallan las del Mercado Común del Caribe-Caricom, Puerto Rico, Cuba, República Dominicana, Antillas Holandesas, Guadalupe y Dependencias, Martinicas, Bahamas, Islas Gran Caimán, Haití, Islas Vírgenes-inglesas y americanas, Guyana Francesa y Surinam, han sostenido aunque en bajo volumen un constante intercambio comercial con Colombia.

Las balanzas comerciales de Colombia con estos países tiene dos etapas bien definidas: de 1970 hasta 1976 fue favorable a nuestro país, pero a partir de 1977 hasta 1982 la situación cambió a favor de estas islas.

Esta situación se dio más que a una baja en las exportaciones colombianas, a un repunte significativo y creciente en las exportaciones de estas islas hacia el país.

Con relación al intercambio de Colombia con la Aladi (Asociación Latinoamericana de Integración) se puede anotar que los volúmenes han sido de importancia aunque no lo suficiente como para vislumbrar en el futuro un mayor nivel de integración económica.

De la Aladi hacen parte Argentina, Colombia, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. A pesar de que en Sur América existen comunicacio

nes terrestres (carreteras), por los riesgos que encarnan debido al cruce de los Andes, no son muy usados. En consecuencia, con excepción de Bolivia y Paraguay, las mercancías transportadas desde y para cada uno de estos países se hace a través del transporte marítimo. Igual ocurre en relación con México y Centroamérica en general ya que no existen vías terrestres.

Saliéndonos del continente americano, encontramos que la Comunidad Económica Europea (CEE) es el bloque comercial de mayor importancia, después del de Norte América para Colombia.

Esta integración de Países Europeos, la de mejor organización y mayor nivel integracionista en el mundo, constituye un gran mercado para los productos nacionales, ante todo del primer sector de la economía. En términos generales la balanza comercial del país con la CEE ha sido positiva (sólo hubo déficit en el 71 y el 74). La CEE la conformaban hasta la fecha de realización de este estudio, Alemania Occidental, Bélgica, Luxemburgo, Francia, Holanda, Italia (hasta 1973), a partir de 1973, Dinamarca, Irlanda del Sur y Reino Unido (actualmente gestionan su entrada España y Portugal). Hacia estos países Colombia envía mercancías utilizando con mayor frecuencia los buques de la Flota Mercante Grancolombiana que como lo reseñamos antes

se han especializado en el transporte sobre el hemisferio norte y con mucha más razón si pertenece a las conferencias europeas que dominan ese tráfico.

Pero en Europa además de la CEE, existe la EFTA (Asociación Europea de Libre Comercio) que practica un tipo de integración económica de menor nivel que el implementado por la CEE. (1). De la EFTA hacen parte Australia, Finlandia, No

(1) " Hay conocidos cuatro niveles de integración económica. La Unión Aduanera -2a.- Zona de libre comercio. -3a- Mercado común y -4a- la Unión económica. En la primera se da la libertad de aranceles entre los asociados, pero cada uno de estos adopta el arancel que crea conveniente para con los terceros. En la zona de libre comercio, además de la libertad de aranceles se adopta un arancel externo común para con terceros. En el tercer nivel además de ser una zona de libre comercio hay entre asociados libre movilidad de mano de obra y capital y por último la unión económica es un mercado común entre asociados que adoptan una política común".

ruega, Portugal, Suecia y Suiza. Es de anotar que Colombia tuvo un gran flujo de exportaciones hacia, estos países a partir de 1975 hasta 1980 lo cual está directamente ligado con la Bonanza Cafetera Colombiana, registrando en ese lapso

sus mayores superávit en la balanza comercial con la EFTA.

Hasta ahora nos hemos referido a bloques económicos occidentales de corte capitalista. Colombia también comercia con los países socialistas de Europa Oriental, ellos son: Alemania Oriental, Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría, Polonia, Rumania, Rusia. Estos comprenden el COMECON (Consejo de Asistencia Económica Mutua). Entre los demás países Europeo-Orientales Socialistas que comercian con nuestro país se hallan Yugoslavia y Albania.

Por las mismas características del sistema socialista imperante en estos países, el comercio con Colombia se hace ante todo a través de convenios de compensación que tiene el país con cada uno de estos países(2). Es relevante para

(2) "Convenios de Compensación son acuerdos especiales de comercio exterior del gobierno colombiano con otros gobiernos mediante los cuales se intercambian mercancías mutuamente compensándose con tales trueques los valores de cada una de sus exportaciones. Estos acuerdos se mantienen actualmente con países socialistas.

la Economía colombiana el hecho que durante todo el período 70-82 la balanza con estos países hubiese sido positiva, se lo exceptuando 1982 donde se da una pequeña baja en las ex

141

portaciones colombianas, acompañada de un incremento de las importaciones. De estos Colombia demanda vehículos y otros bienes de capital.

Quedaría por observar dos bloques comerciales con los que Colombia durante el período en estudio tuvo relaciones comerciales: Los Países Árabes y el resto de Países del mundo Comercial. Los primeros se constituyeron en consumidores netos de productos colombianos, ya que siempre fue favorable para Colombia la balanza comercial; tal fenómeno es apenas obvio ya que si revisamos quienes lo conforman, (Ver Tabla 2-7) notaremos que son economías muy pobres, de poca industrialización y que además del petróleo que puedan tener y exportar algunos de ellos, no producen con eficiencia bienes que ganen mercados mundiales.

En referencia al resto de Países, sucede el fenómeno contrario, es decir, que la balanza comercial de Colombia con ellos estuvo en constante déficit. El fenómeno, como sucedió con el bloque anterior, también se explica dándole un vistazo a los países que comprende a este gran bloque comercial. (Ver Tabla 2-7). De ellos se destaca los grandes déficit que mantiene Colombia con relación al Japón. Y el déficit que registró en 1981 con todos los países de este bloque, contribuyendo de manera significativa, en el déficit comercial total de US\$ 2.242.8 arrojado en dicho año.

En resumen, lo importante de este aparte es notar la gran cobertura del Comercio Exterior Colombiano y con esta la explicación del porqué las flotas nacionales forcejean por pertenecer a las conferencias que dominan las rutas de mayor y menor tráfico en el mundo comercial y a su vez, por que de la cuantía de las exportaciones e importaciones y de la clase de Bienes que se movilizan, dependen en gran medida la actividad naviera del país.

143

TABLA 2-7

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1969 - 1972

	1969			1970			1971			1972		
	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial
1. AMERICA DEL NORTE	241.461	326.882	- 85.421	280.139	422.891	- 142.752	268.259	418.408	- 150.149	308.653	366.310	- 57.657
Canadá	8.307	14.592	- 6.285	8.175	20.449	- 12.274	12.804	21.361	- 8.557	19.519	30.093	- 10.574
Estados Unidos	233.154	312.290	- 79.136	271.964	402.442	- 130.478	255.455	397.047	- 141.592	289.134	336.217	- 47.083
2. CENTROAMERICA	8.726	3.906	+ 4.820	11.275	4.145	+ 7.130	14.627	7.410	+ 7.217	20.667	7.026	+ 13.641
2.1 Mercado Común Centroamericano - MCC	4.440	109	+ 4.331	3.578	84	+ 5.494	6.794	439	+ 6.355	5.758	148	+ 5.610
Costa Rica	1.989	54	+ 1.935	2.105	18	+ 2.087	2.328	392	+ 1.936	2.165	51	+ 2.104
Nicaragua	748	11	+ 737	1.368	51	+ 1.317	2.407	5	+ 2.402	1.414	1	+ 1.413
El Salvador	956	33	+ 923	546	7	+ 539	821	28	+ 793	768	75	+ 693
Guatemala	747	11	+ 736	1.559	8	+ 1.551	1.238	14	+ 1.224	1.411	11	+ 1.400
2.2 Honduras (1)	503	61	+ 442	986	91	+ 895	1.462	52	+ 1.410	1.478	30	+ 1.448
2.3 Panamá	3.454	3.702	- 248	3.994	3.564	+ 30	5.406	6.911	- 1.505	10.954	6.824	+ 4.120
2.4 Zona del Canal de Panamá	329	34	+ 295	717	6	+ 711	965	8	+ 957	2.477	14	+ 2.463
3. ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO - ALALC	54.744	74.027	- 19.283	82.089	78.721	+ 3.368	90.397	94.806	- 4.409	107.360	86.742	+ 20.618
3.1 Acuerdo de Cartagena	44.326	30.417	+ 13.909	67.490	39.696	+ 27.794	76.616	52.327	+ 24.289	86.420	39.035	+ 47.385
Bolivia	492	1	+ 491	649	1	+ 648	968	80	+ 888	1.675	1.227	+ 448
Chile	6.579	4.827	+ 1.752	15.539	10.366	+ 5.223	14.245	17.125	- 2.880	14.935	12.526	+ 2.409
Ecuador	14.243	8.555	+ 5.688	17.515	9.965	+ 7.550	20.244	12.816	+ 7.428	21.813	10.549	+ 11.264
Perú	16.170	7.326	+ 8.844	28.594	9.841	+ 18.953	33.712	10.855	+ 22.857	31.697	8.415	+ 23.282
Venezuela	6.843	9.708	- 2.865	5.043	9.523	- 4.480	7.447	11.451	- 4.004	16.300	6.318	+ 9.982
3.2 Resto de ALALC	10.418	43.610	- 33.192	14.599	39.025	- 24.426	13.781	42.479	- 28.698	20.943	47.707	- 26.767
Argentina	7.869	9.599	- 1.830	11.513	14.497	- 2.984	8.130	14.060	- 5.930	14.679	14.880	- 201
Brasil	1.848	2.026	- 178	1.411	4.454	- 3.043	4.102	7.846	- 3.744	3.661	10.943	- 7.282
México	535	26.566	- 26.031	1.553	16.559	- 15.006	1.147	14.669	- 13.542	2.335	18.276	- 15.941
Paraguay	54	180	- 126	33	312	- 279	234	419	- 185	69	732	- 663
Uruguay	112	5.139	- 5.027	89	3.203	- 3.114	168	5.465	- 5.297	196	2.876	- 2.630

FUENTE: DAME - Anuarios de Comercio Exterior, años 1969 a 1972.

(1) NOTA: En Junio de 1971 Honduras se retiró formalmente de MCC.

144

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1969 - 1972

CONTINUACION

	1969			1970			1971			1972		
	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial
4. ANTILLAS DEL MAR	20,196	4,364 +	15,832	14,003	3,510 +	10,493	19,078	6,916 +	12,162	32,847	5,698 +	27,149
CARIBE	5,002	593 +	4,409	3,928	1,397 +	2,531	3,210	1,283 +	1,927	4,602	1,343 +	3,259
4.1 Mercado Común del Caribe - CARICOM	958	147 +	811	407	609 -	202	911	1,049 -	138	1,989	1,131 +	858
Jamaica	3,816	443 +	3,373	3,098	556 +	2,542	1,589	231 +	1,358	1,579	208 +	1,371
Trinidad y Tobago	104	-	104	258	231 +	27	358	-	358	632	-	632
Guyana	114	3 +	111	164	1 +	163	301	3 +	298	400	4 +	396
Barbados	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Antigua y dependencia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bélica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dominica	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Granada	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Montserrat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
San Cristóbal - Nieves	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anguila	8	-	8	1	-	-	44	-	44	1	-	1
Santa Lucía	-	-	-	-	-	-	6	-	6	-	-	-
San Vicente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.2 Resto de Antillas del Mar	15,194	3,771 +	11,423	10,075	2,113 +	7,962	15,868	5,633 +	10,235	28,245	4,355 +	23,890
Caribe	4,896	959 +	3,937	3,841	1,287 +	2,554	4,419	1,554 +	2,865	6,043	2,617 +	3,426
Puerto Rico	737	135 +	602	1,062	64 +	998	2,488	90 +	2,398	3,142	38 +	3,104
Rep. Dominicana	-	-	-	27	-	27	-	-	-	-	-	-
Cuba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Antillas Holandesas (Aruba Bonaire y Curacao)	7,303	1,970 +	5,333	2,308	711 +	1,597	3,825	3,815 +	10	5,786	1,635 +	4,151
Guadalupe y dependencias	436	40 +	396	968	7 +	961	621	-	621	1,617	-	1,617
Martinica	778	2 +	776	1,327	19 +	1,308	2,329	4 +	2,325	1,531	-	1,531
Bahamas	12	194 +	182	18	14 +	4	6,77	39 +	638	1,965	33 +	1,932
Islas Gran Cayman	6	-	6	18	-	18	52	-	52	24	-	24
Haití	83	-	83	159	-	159	231	-	231	783	5 +	778
Islas Vírgenes Americanas	542	-	542	3	-	3	555	-	555	6,640	-	6,640
Islas Vírgenes Británicas	3	-	3	6	1 +	5	248	-	248	563	-	563
Bermudas	4	28 +	24	221	7 +	214	2	131 -	129	27	-	27
Guayana Francesa	291	-	291	117	-	114	349	-	349	86	-	86
Surinam	103	443 -	340	117	3 +	114	349	-	349	65	-	65

--: Significa que no hubo movimiento.

FUENTE: DANE - Anuarios de Comercio Exterior, años 1969 a 1972.

151

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1969 - 1972

CONTINUACION

(Valores en Miles de US\$)

	1969			1970			1971			1972		
	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial
5. COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA												
Alemania Occidental	140.086	100.666	+ 39.430	184.604	133.461	+ 31.143	161.012	177.949	- 16.937	181.374	158.221	+ 23.153
Bélgica y Luxemburgo	81.504	65.324	+ 16.180	104.359	71.595	+ 32.764	104.212	95.719	+ 8.493	121.374	83.645	+ 37.729
Francia	8.615	4.261	+ 4.354	8.777	6.600	+ 2.177	9.503	8.716	+ 1.104	9.936	7.697	+ 2.839
Holanda (Países Bajos)	7.197	8.617	- 1.420	6.500	17.350	- 11.420	9.302	26.206	+ 16.704	11.679	28.559	+ 16.880
Italia	39.187	11.653	+ 27.534	39.665	12.977	+ 26.688	32.406	22.781	+ 9.627	28.868	17.556	+ 8.312
	3.593	10.811	- 7.218	5.303	21.379	- 16.076	4.367	24.524	- 19.537	12.517	21.364	- 8.847
6. ASOCIACION EUROPEA DE LIBRE COMERCIO - EFTA												
Austria	66.821	69.794	- 2.973	76.472	75.964	+ 518	55.351	98.103	- 42.752	86.390	105.472	- 17.082
Dinamarca	10	1.185	- 1.155	62	1.383	- 1.321	95	3.403	- 3.308	94	2.245	- 2.151
Finlandia	6.100	4.135	+ 1.965	7.289	4.102	+ 3.187	5.626	5.656	- 30	10.393	4.626	+ 5.767
Noruega	14.637	6.047	+ 8.590	23.806	5.000	+ 18.806	10.234	6.239	+ 4.055	18.150	7.016	+ 11.134
Portugal	4.336	400	+ 3.936	4.957	456	+ 4.111	4.245	652	+ 3.693	5.438	914	+ 4.524
Reino Unido (Gran Bretaña)	2.224	145	+ 2.079	455	231	+ 224	--	145	+ 145	949	195	+ 754
Suecia	16.128	30.043	- 13.915	14.580	33.952	- 19.372	10.671	41.953	- 31.282	20.310	49.277	- 28.967
Suiza	18.748	14.870	+ 3.876	23.952	13.479	+ 9.580	20.424	17.000	+ 3.424	21.358	19.637	+ 5.821
	4.638	12.985	- 8.347	2.654	17.351	- 14.697	3.996	23.155	- 19.159	11.698	25.362	- 13.664
7. PAISES SOCIALISTAS DE EUROPA ORIENTAL												
TAL	29.675	19.064	+ 10.611	43.365	22.873	+ 20.492	28.293	18.981	+ 9.312	26.700	14.027	+ 12.673
7.1 Consejo de Asistencia Económica Mutua - COMECON	25.909	17.609	+ 8.300	35.878	17.431	+ 18.447	24.734	17.410	+ 7.324	20.395	11.018	+ 9.377
Rusia (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas)	4.343	3.073	+ 970	14.531	1.239	+ 13.292	5.914	2.218	+ 3.696	1.346	1.289	+ 57
Checoslovaquia	2.103	2.143	- 40	1.919	1.862	+ 37	890	4.358	- 3.468	1.604	2.123	- 519
Alemania Oriental (República Democrática Alemana)	8.639	4.713	+ 3.926	9.220	3.654	+ 5.566	6.932	4.965	+ 1.967	4.263	3.335	+ 928
Bulgaria	1.056	105	+ 951	2.167	336	+ 1.831	740	19	+ 721	1.879	1.406	+ 473
Hungría	2.656	372	+ 2.284	2.828	627	+ 2.201	2.391	458	+ 1.933	2.287	595	+ 1.892
Polonia	7.112	5.724	+ 1.388	1.523	7.631	- 6.108	6.331	2.822	+ 3.509	6.202	990	+ 7.212
Rumania	--	1.179	- 1.179	3.690	2.062	+ 1.628	1.536	2.570	+ 1.034	814	1.280	+ 466
7.2 Demás países socialistas de Europa	3.766	1.455	+ 2.311	7.487	5.442	+ 2.045	3.559	1.571	+ 1.988	6.305	3.009	+ 3.296
Albania	3.766	1.455	+ 2.311	7.487	5.442	+ 2.045	3.559	1.571	+ 1.988	6.305	3.009	+ 3.296
Yugoslavia	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--: Significa que no hubo movimiento.

FUENTE: DANE - Anuarios de Comercio Exterior, años 1969 a 1972.

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1969 - 1972

CONTINUACION

	1969		1970		1971		1972		
	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	
B. PAISES ARABES	1.105	40	425	37	529	315	1.317	885	432
Egipto	1.066	4	4	388	214	4	374	374	374
Líbano	5	4	23	19	83	83	22	885	863
Arabia Saudita	68	68	10	23	9	313	421	453	46
Kuwait	31	31	48	48	174	174	421	453	16
Irak	4	4	191	191	236	236	453	46	1
Sudán	4	4	106	106	27	27	46	1	1
Bahrein	178	178	48	48	174	174	421	421	421
Oman	54	54	191	191	236	236	453	453	453
Argelia	800	800	106	106	27	27	46	46	46
Qatar	178	178	48	48	174	174	421	421	421
Emiratos Arabes Unidos	54	54	191	191	236	236	453	453	453
Marruecos	800	800	106	106	27	27	46	46	46
Túnez	178	178	48	48	174	174	421	421	421
Libia	54	54	191	191	236	236	453	453	453
Otros países arabes ^{Z/}	800	800	106	106	27	27	46	46	46
9. RESTO DE PAISES DEL MUNDO COMERCIAL	44.585	86.530	63.285	101.369	52.463	106.552	98.650	114.569	15.919
Japón	13.195	34.531	20.504	52.479	17.818	63.763	33.570	66.346	32.776
España	26.779	45.994	38.124	44.202	30.403	35.704	53.929	42.408	11.421
Hong Kong	570	75	479	80	531	74	4.786	88	4.618
Australia	113	1.972	25	385	95	1.778	93	993	900
India	68	37	170	170	14	25	15	105	50
Israel	479	105	476	101	346	114	761	137	624
República de Sudáfrica	182	624	200	823	317	627	30	690	660
Singapur	13	1.390	1.980	1.980	1.980	2.607	25	1.833	1.808
China Continental (Comunista)	1	53	12	12	1	8	514	21	493
China Nacionalista (Taiwan Formosa)	167	83	188	219	124	281	48	331	263
Filipinas	97	1	35	1	15	13	6	6	6
Turquía	3	3	1.668	26	1.170	20	20	15	15
Nueva Zelanda	908	269	1.574	902	1.625	1.538	4.959	1.596	3.363
Otros países	2.110	1.396	714	672	1.625	1.538	4.959	1.596	3.363
GRAN TOTAL	607.510	685.273	735.657	842.960	690.009	929.441	865.958	858.950	7.008

--: Significa que no hubo movimiento.

Z/ Comprende: Siria, Jordania, República Árabe del Yemen, República Democrática Popular del Yemen y Mauritania.

FUENTE: DANE - Anuarios de Comercio Exterior, años 1969 a 1972.

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1973 - 1976

CONTINUACION

	1973			1974			1975			1976		
	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial
1. AMERICA DEL NORTE	450.855	461.440	- 10.585	533.970	681.557	- 147.587	445.869	683.332	- 227.463	553.321	768.987	- 215.666
Canadá	16.995	32.447	- 15.452	19.491	42.579	- 23.088	13.926	42.895	- 28.969	23.496	50.658	- 27.162
Estados Unidos	433.860	428.993	+ 4.867	514.479	638.978	- 124.499	441.943	640.437	- 198.494	529.825	718.329	- 188.504
2. CENTROAMERICA	34.040	9.361	+ 24.679	77.236	17.575	+ 59.661	45.594	16.017	+ 29.577	34.979	24.584	+ 10.395
2.1 Mercado Común Cen- troamericano MCC	11.771	1.242	+ 10.529	26.300	1.297	+ 25.003	22.429	743	+ 21.686	11.984	2.531	+ 9.453
Costa Rica	4.649	672	+ 3.977	8.858	1.056	+ 7.802	5.639	484	+ 5.155	3.659	158	+ 3.501
Nicaragua	1.922	481	+ 1.441	6.798	2	+ 6.796	2.326	52	+ 2.274	1.920	58	+ 1.862
El Salvador	2.846	11	+ 2.835	6.656	68	+ 6.588	3.791	38	+ 3.753	3.211	2.224	+ 987
Guatemala	2.354	78	+ 2.276	3.988	171	+ 3.817	10.673	169	+ 10.504	3.194	91	+ 3.103
2.2 Honduras ^{1/}	2.684	121	+ 2.563	2.635	522	+ 2.113	1.103	382	+ 721	2.691	331	+ 2.360
2.3 Panamá	19.584	7.970	+ 11.614	38.881	15.746	+ 23.135	21.378	14.856	+ 6.522	20.257	21.564	- 1.307
2.4 Zona del Canal de Panamá	1	28	- 27	9.420	10	- 9.410	684	36	+ 648	47	158	- 111
3. ASOCIACION LATINO- AMERICANA DE LIBRE COMERCIO ALALC	111.693	119.018	- 7.325	203.394	198.425	+ 4.969	233.042	160.508	+ 72.534	228.172	209.246	+ 18.926
3.1 Acuerdo de Cartagena	87.912	52.030	+ 35.882	149.577	105.952	+ 43.625	189.884	88.164	+ 101.720	195.070	126.493	+ 68.577
Bolivia	2.944	1.500	+ 1.444	4.967	3.416	+ 1.551	6.511	1.069	+ 5.442	3.174	2.149	+ 1.025
Chile	7.530	8.159	- 629	32.955	35.213	- 2.658	23.917	29.082	- 5.165	10.658	34.494	- 23.836
Ecuador	27.099	20.912	+ 6.187	38.174	27.484	+ 10.690	36.129	21.433	+ 14.696	39.096	42.830	- 3.734
Perú	29.120	12.359	+ 16.761	32.402	23.395	+ 9.007	33.740	18.038	+ 15.702	19.820	13.467	+ 6.353
Venezuela	21.219	9.100	+ 12.119	41.479	16,444	+ 25.035	89.587	18.542	+ 71.045	122.322	33.553	+ 88.769
3.2 Resto de ALALC	23.781	18.480	- 4.307	53.817	92.473	- 38.656	43.158	72.344	- 29.186	33.102	82.753	- 49.651
Argentina	12.311	18.480	- 6.169	23.591	31.052	- 7.461	27.816	18.636	+ 9.180	17.085	22.101	- 5.016
Brasil	6.933	17.754	- 10.821	19.520	28.287	- 8.467	8.619	22.273	- 13.654	8.433	26.913	- 18.480
México	4.054	25.778	- 21.724	9.984	31.131	- 21.147	5.837	26.111	- 22.274	6.532	28.651	- 22.119
Paraguay	91	488	- 397	181	427	- 246	304	182	+ 122	321	557	- 236
Uruguay	392	4.488	- 4.096	241	1.576	- 1.335	582	3.142	- 2.560	731	4.531	- 3.800

FUENTE: DANE - Anuarios de Comercio Exterior, años 1973 a 1976.

148



BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
Fernández de Quesada
Universidad de Costa Rica

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1977 - 1982

CONTINUACION

BLOQUES ECONOMICOS	1977			1978			1979			1980			1981			1982*		
	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial
1. AMERICA DEL NORTE	713.789	805.000	- 91.211	911.689	1.073.084	- 161.395	1.022.765	1.340.958	- 318.193	1.111.553	1.935.281	- 823.728	708.952	1.948.403	- 1.239.451	74.232	2.197.971	- 1.483.739
Canadá	23.700	59.723	- 36.023	17.748	85.441	- 67.693	53.975	74.214	- 20.239	58.251	109.500	- 51.249	30.651	179.801	- 149.150	31.980	151.484	- 129.484
Estados Unidos	690.089	745.277	- 55.188	893.941	987.643	- 93.702	968.790	1.266.744	- 297.954	1.053.302	1.825.781	- 772.479	678.301	1.768.602	- 1.090.301	692.252	2.036.507	- 1.354.255
2. CENTROAMERICA	39.074	29.217	+ 9.857	43.033	54.950	- 11.917	60.300	38.689	+ 21.611	81.489	68.240	+ 13.249	79.589	174.335	- 94.776	91.975	201.649	- 139.674
2.1 Mercado Común Centroamericano	15.531	694	+ 14.837	14.993	9.202	+ 5.791	20.308	939	+ 19.369	16.500	2.398	+ 14.102	12.999	3.605	+ 9.394	11.842	6.767	+ 5.075
Costa Rica	5.562	319	+ 5.243	4.581	943	+ 3.638	5.581	714	+ 4.867	5.530	1.014	+ 4.516	4.588	2.239	+ 2.349	4.221	5.768	+ 1.545
Nicaragua	2.340	190	+ 2.150	2.550	8.031	- 5.481	680	54	+ 626	3.802	29	+ 3.773	2.248	4	+ 2.244	1.188	582	+ 606
El Salvador	3.093	128	+ 2.965	2.395	86	+ 2.309	3.252	101	+ 3.151	1.224	183	+ 1.041	1.685	404	+ 1.281	1.718	116	+ 1.602
Guatemala	4.536	57	+ 4.479	5.467	142	+ 5.325	10.795	70	+ 10.725	5.944	1.172	+ 4.772	4.478	958	+ 3.520	4.715	303	+ 4.412
2.2 Honduras /	3.183	936	+ 2.247	4.013	2.424	+ 1.589	3.984	1.003	+ 2.981	5.783	1.435	+ 4.328	5.225	1.234	+ 3.991	3.728	1.173	+ 2.555
2.3 Panamá	20.241	27.436	- 7.195	23.860	43.060	- 19.200	35.370	36.638	- 1.268	58.722	65.222	- 6.500	61.241	169.143	- 107.902	76.405	223.709	- 147.304
2.4 Zona del Canal de Panamá	199	151	- 32	167	164	+ 3	638	109	+ 529	504	185	+ 319	94	353	- 259	---	---	---
3. ASOCIACION LATINO- AMERICANA DE INTE- GRACION - ALADI -	365.508	334.806	+ 30.702	355.163	475.564	- 120.401	511.320	590.168	- 78.848	542.213	697.367	- 155.124	564.730	999.024	- 434.294	572.853	1.351.976	- 779.123
3.1 Acuerdo de	298.842	170.624	+ 128.218	304.224	227.951	+ 76.273	417.684	257.304	+ 160.380	378.888	378.883	+ 5	456.667	607.683	- 151.016	495.741	809.145	- 313.404
Carriena	2.913	3.460	- 574	2.475	5.659	- 3.184	2.254	5.706	- 3.452	2.165	7.348	- 5.183	3.756	12.027	- 8.271	1.355	6.159	- 4.804
Bolivia	48.017	57.708	- 9.691	45.144	1.337	- 35.193	53.813	63.902	- 10.089	77.336	77.472	136	66.271	83.411	- 17.140	57.574	169.082	- 141.508
Ecuador	28.742	16.968	+ 11.774	13.611	31.519	- 17.908	13.720	80.386	- 66.666	20.217	97.033	- 76.816	45.400	102.611	- 57.211	35.714	167.873	- 131.959
Perú	219.170	92.488	+ 126.682	242.994	109.436	+ 133.558	347.697	107.310	+ 240.597	278.170	197.030	+ 82.140	341.240	409.634	- 68.394	401.098	436.231	- 35.133
Venezuela	66.666	164.182	- 97.516	50.939	247.613	- 196.674	93.636	332.864	- 239.228	163.355	318.484	- 155.129	108.063	391.341	- 283.278	77.112	542.931	- 465.719
3.2 Resto de ALADI	40.379	42.886	- 2.007	26.963	57.139	- 30.176	46.520	42.227	+ 4.293	68.712	42.807	+ 25.905	51.418	47.795	+ 3.623	40.769	76.932	- 36.163
Argentina	4.042	46.108	- 42.066	4.119	98.397	- 94.278	6.116	177.677	- 171.561	8.999	127.090	- 118.091	4.524	176.140	- 171.616	3.556	316.436	- 312.880
Brasil	12.022	35.019	- 22.997	13.528	43.593	- 30.065	29.257	59.632	- 30.375	64.318	82.482	- 18.164	28.288	84.861	- 56.573	11.595	61.272	- 49.677
Chile /	8.916	33.858	- 24.742	5.775	43.796	- 38.021	10.868	51.048	- 40.180	19.882	61.695	- 41.813	20.961	67.915	- 46.954	20.189	83.420	- 63.231
México	372	902	- 530	257	779	- 522	321	517	- 196	545	443	+ 102	659	10.631	- 9.972	358	1.369	- 1.011
Paraguay	435	5.609	- 5.174	297	3.909	- 3.612	554	1.763	- 1.209	899	3.967	- 3.068	2.213	3.999	- 1.786	645	3.402	- 2.757
Uruguay																		

*/ El resto definitivo de Honduras se formalizó en junio de 1971.

FUENTE: DANE - Anuarios y Tabulados definitivos de Comercio Exterior, años 1977 a 1981.
INCOMEX - Boletín de Comercio Exterior año 1982

199

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1973 - 1976

CONTINUACION

	1973			1974			1975			1976		
	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial
4. ANTILLAS DEL MAR	40,200	6,327	+ 33,873	61,059	7,192	+ 53,867	68,306	14,638	+ 53,668	84,777	16,338	+ 68,439
4.1 Mercado Común del Caribe - CARICOM	2,030	1,773	+ 257	3,765	1,310	+ 2,455	3,793	839	+ 2,954	5,388	1,142	+ 4,246
Jamaica	775	852	- 77	1,422	940	- 482	942	652	- 290	507	634	- 127
Trinidad y Tobago	583	826	- 243	1,680	327	+ 1,353	1,497	131	+ 1,366	3,774	505	+ 3,269
Guyana	47	147	- 100	152	107	+ 45	102	102	0	126	126	0
Barbados	412	412	0	219	15	+ 204	985	56	+ 929	423	1	+ 422
Antigua y Barbuda	5	5	0	6	1	+ 5	6	6	0	5	5	0
Dependencias	62	96	- 34	199	3	+ 196	193	24	+ 169	164	2	+ 162
Bélica	62	96	- 34	79	3	+ 76	24	4	+ 20	39	2	+ 37
Dominica	62	96	- 34	79	3	+ 76	24	4	+ 20	39	2	+ 37
Granada	62	96	- 34	79	3	+ 76	24	4	+ 20	39	2	+ 37
Montserrat	62	96	- 34	79	3	+ 76	24	4	+ 20	39	2	+ 37
San Cristóbal Nieves	62	96	- 34	79	3	+ 76	24	4	+ 20	39	2	+ 37
Anguila	29	29	0	24	24	0	24	24	0	24	24	0
Santa Lucía	6	6	0	1	1	0	13	13	0	124	124	0
San Vicente	1	1	0	1	1	0	2	2	0	199	199	0
4.2 Resto de Antillas del Mar Caribe	38,170	4,554	+ 33,616	57,294	5,882	+ 51,412	64,513	13,799	+ 50,714	79,389	15,193	+ 64,196
Puerto Rico	11,299	3,179	+ 8,120	16,764	4,128	+ 12,636	26,421	4,352	+ 22,069	12,511	6,767	+ 5,744
República Dominicana	4,531	312	+ 4,219	8,143	191	+ 7,952	20,934	160	+ 20,774	11,514	227	+ 11,287
Cuba	15	15	0	15	15	0	456	26	+ 430	18,950	19	+ 18,931
Antillas Holandesas (Aruba, Bonaire y Curacao)	10,420	953	+ 9,467	13,629	1,309	+ 12,320	9,619	9,052	+ 567	12,188	6,965	+ 5,223
Guadalupe y Dependencias	2,279	19	+ 2,260	1,336	1,336	0	1,455	2	+ 1,453	1,001	24	+ 977
Martinica	1,760	1,760	0	2,030	2,030	0	988	8	+ 980	1,461	1,461	0
Bahamas	4,958	65	+ 4,893	19	102	- 83	30	22	+ 8	15,610	90	+ 15,520
Islas Gran Cayman	89	89	0	40	40	0	33	33	0	1,989	1,989	0
Haití	1,412	1,412	0	2,026	2,026	0	1,335	1,335	0	2,902	2,902	0
Islas Vírgenes Americanas	566	566	0	12,801	2	+ 12,799	2,868	2	+ 2,866	365	6	+ 359
Islas Vírgenes Británicas	549	26	+ 523	224	150	+ 74	23	199	+ 23	178	1,081	- 903
Bermudas	125	125	0	100	100	0	131	131	0	599	599	0
Guayana Francesa	167	167	0	166	166	0	299	299	0	12	12	0
Surinam	167	167	0	166	166	0	299	299	0	12	12	0

---: Significa que no hubo movimiento.

FUENTE: DANE.— Anuarios de Comercio Exterior, años 1973 a 1976.

150

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1977 - 1982

CONTINUACION

BLOQUES ECONOMICOS	1977			1978			1979			1980			1981			1982*		
	Exportaciones	Importaciones	Balanza	Exportaciones	Importaciones	Balanza	Exportaciones	Importaciones	Balanza	Exportaciones	Importaciones	Balanza	Exportaciones	Importaciones	Balanza	Exportaciones	Importaciones	Balanza
	Valor FOB	Valor CIF	Comercial	Valor FOB	Valor CIF	Comercial	Valor FOB	Valor CIF	Comercial	Valor FOB	Valor CIF	Comercial	Valor FOB	Valor CIF	Comercial	Valor FOB	Valor CIF	Comercial
4. ANTILLAS DEL MAR	52,444	53,079	- 635	42,249	83,018	- 40,769	62,788	66,343	- 3,555	81,545	201,760	- 120,216	75,519	205,397	- 129,878	97,590	334,749	- 237,157
4.1 Mercado Común del Caribe-CARICOM	5,893	4,229	+ 1,664	6,961	5,657	+ 1,294	12,024	538	+ 11,486	13,788	836	+ 12,952	19,326	1,635	+ 17,691	39,283	34,865	+ 4,318
Jamaica	430	3	+ 427	803	18	+ 785	4,318	2	+ 4,316	1,289	68	+ 1,221	422	1,023	+ 601	2,064	636	+ 1,428
Trinidad y Tobago	3,491	1,650	+ 1,841	3,938	703	+ 3,235	6,514	442	+ 6,072	10,058	429	+ 9,629	16,677	490	+ 16,187	31,761	34,058	+ 2,297
Guyana	53	202	- 149	202	3	- 182	321	1	+ 320	563	68	+ 495	109	1,124	+ 109	1,124	162	+ 962
Barbados	416	36	+ 380	347	3	+ 344							423		+ 423	1,634		+ 1,634
Antigua y Dependencias	18	2,488	- 2,470							1	51	- 50		72	- 72			
Bélica	564	36	+ 528	533	4,943	- 4,410	449	93	+ 356	304	102	+ 202	476	50	+ 426	127	5	+ 122
Dominica	14	16	- 2	169		+ 169				57	71	- 14	104	104	+ 104	4	4	0
Granada	313		+ 313	79		+ 79	18		+ 18	9	47	- 9	10		+ 10			
Montserrat	1		+ 1							1	46	- 46						
San Cristóbal																		
Nieves - Anguilla							3		+ 3	2		- 2				180		+ 180
Santa Lucía	340		+ 340	524		+ 524	202		+ 202	840		- 840	867		+ 867	166		+ 166
San Vicente	253		+ 253	366		+ 366	179		+ 179	432		- 432	238		+ 238	1,223		+ 1,223
4.2 Resto de Antillas del P. y Caribe	46,551	48,850	- 2,299	35,288	77,351	- 42,063	50,764	65,805	- 15,041	67,757	200,924	- 133,167	56,193	203,762	- 147,569	58,307	288,882	- 24,525
Puerto Rico	9,144	7,875	+ 1,269	10,178	11,628	- 1,450	13,962	12,009	+ 1,953	15,589	14,070	+ 1,569	14,256	18,757	- 4,499	14,841	19,468	- 4,827
República Dominicana	4,772	115	+ 4,657	4,694	159	+ 4,535	4,878	610	+ 4,268	974	1,150	+ 4,824	5,832	2,049	+ 3,783	5,399	3,626	+ 1,773
Cuba	3,427	4	+ 3,423	3,448	171	+ 3,277	2,007	769	+ 1,248	5,579	776	+ 4,803	3,457	662	+ 2,795	4,146	891	+ 3,255
Antillas Holandesas (Aruba, Bonaire y Curacao)	12,986	39,450	- 26,463	12,702	50,851	- 38,779	26,395	38,299	- 11,904	33,512	132,078	- 98,566	27,972	143,280	- 115,308	27,461	215,693	- 188,232
Guadalupe y Dependencias	829	71	+ 758	599		+ 599	574	53	+ 521	1,725	869	+ 859	691	714	+ 23	1,067	24	+ 1,043
Martinica	1,637		+ 1,637	908	3	+ 905	320		+ 320	573		+ 573	274		+ 274	168		+ 168
Bahamas	10,741	445	+ 10,296	351	955	- 604	104	183	- 79	415	3,214	- 2,799	539	8,868	- 8,329	394	9,449	- 9,055
Islas Gran Caimán	78	1	+ 77	1	304	- 303	52	141	- 89	528	3	+ 515	183	189	- 6	240	1,044	- 764
Haití	1,224	17	+ 1,207	1,418	2	+ 1,416	1,034		+ 1,034	1,425	41	+ 1,384	1,059	7	+ 1,052	661	1	+ 660
Islas Virgenes Americanas	177		+ 177	34		+ 34	17		+ 17	446		+ 446	216		+ 216	55		+ 55
Islas Virgenes Británicas	53	333	- 280	426	17	+ 409	569	72	+ 497	253	2	+ 251	63	27	+ 36	201		+ 201
Bermudas	2	537	- 535	2	13,251	- 13,259	7	13,644	- 13,637		48,764	- 48,764		29,102	- 29,102	6	9,485	- 9,479
Guyana Francesa	19		+ 19	52		+ 52	80		+ 80	185		+ 185	109		+ 109	70		+ 70
Surinam	1,462	2	+ 1,460	1,105		+ 1,105	785	35	+ 730	1,553		+ 1,553	1,540	107	+ 1,433	3,798	40,241	- 36,443

* Significa que no hubo movimiento.

FUENTE: DANE - Anuarios y Tabulados definitivos del Comercio Exterior, años 1977 a 1981.

151

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1973 - 1976

CONTINUACION

BLOQUES ECONOMICOS	1973			1974			1975			1976		
	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial
5. COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA												
C.E.E.	286.296	240.994	+ 45.302	342.244	361.525	- 19.281	461.806	331.327	+ 130.279	522.099	392.097	+ 130.002
Alemania Occidental	147.468	100.864	+ 46.604	170.025	144.634	+ 25.391	217.878	131.217	+ 86.666	282.870	174.764	+ 107.906
Bélgica y Luxemburgo	10.127	6.876	+ 3.251	17.052	13.524	+ 3.528	24.978	14.535	+ 10.443	22.890	13.641	+ 9.049
Dinamarca	9.085	4.821	+ 4.264	9.815	8.753	+ 1.062	13.569	6.506	+ 7.063	12.080	7.693	+ 4.387
Francia	18.837	46.722	- 27.885	26.964	66.992	- 40.028	32.033	67.239	- 35.206	49.114	69.774	- 21.660
Gran Bretaña (Reino Unido)	19.593	42.862	- 23.269	22.165	59.077	- 36.912	41.345	53.013	- 11.668	34.116	60.762	- 26.648
Holanda	45.264	15.548	+ 29.716	64.381	36.879	+ 27.502	93.486	23.656	+ 69.830	104.411	27.164	+ 77.257
Italia	35.801	20.708	+ 15.093	31.605	31.510	+ 95	38.722	37.812	+ 910	17.647	37.997	- 20.350
Irlanda del Sur	121	593	- 472	237	156	+ 81	594	253	+ 341	371	312	+ 59
6. ASOCIACION EUROPEA DE LIBRE COMERCIO												
EFTA	93.252	62.407	+ 30.845	78.182	89.662	- 11.480	90.326	75.777	+ 14.549	131.391	72.416	+ 58.975
Austria	234	2.099	- 1.865	1.126	2.788	- 1.662	2.719	3.546	- 3.227	466	3.198	- 2.732
Finlandia	32.271	6.221	+ 26.050	23.879	5.866	+ 18.013	29.017	4.381	+ 24.626	40.949	7.243	+ 33.706
Noruega	5.365	2.455	+ 2.910	6.370	3.309	+ 3.061	5.719	586	+ 5.133	7.625	674	+ 6.951
Portugal	925	672	+ 253	6.118	1.255	+ 4.863	1.921	874	+ 1.047	224	934	- 710
Suecia	31.493	22.668	+ 8.825	32.692	27.471	+ 5.221	46.367	26.070	+ 20.287	72.666	25.975	+ 46.691
Suiza	22.954	28.292	- 5.338	7.997	69.963	- 60.966	7.093	40.310	- 33.217	9.461	34.392	- 24.931
7. PAISES SOCIALISTAS DE EUROPA ORIENTAL												
TAL	38.985	17.450	+ 21.535	47.188	27.863	+ 19.325	36.084	20.079	+ 16.005	76.659	25.979	+ 50.680
7.1 Consejo de Asistencia Económica Mutua - COMECON	35.847	14.455	+ 21.392	43.557	25.307	+ 18.250	33.353	15.946	+ 17.407	71.164	24.586	+ 46.578
Rusia (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas)	17.273	763	+ 16.510	7.342	3.137	+ 4.205	51	1.339	+ 1.288	10.328	3.236	+ 7.092
Cheslovaquia	3.587	2.732	+ 855	2.070	3.501	- 1.431	2.340	3.292	- 952	4.682	4.051	+ 631
Alemania Oriental (República Democrática Alemana)	5.465	2.499	+ 2.966	10.307	3.396	+ 6.911	7.466	3.914	+ 3.572	23.181	8.599	+ 14.582
Bulgaria	63	23	+ 40	1.739	44	+ 1.695	---	129	+ 129	1	268	- 267
Hungría	2.832	449	+ 1.883	1.649	410	+ 1.239	6.487	680	+ 5.807	1.515	818	+ 697
Polonia	7.127	4.373	+ 2.754	15.728	8.622	+ 7.106	14.320	3.846	+ 10.474	31.193	5.636	+ 25.557
Rumania	---	3.616	- 3.616	4.722	6.197	- 1.475	2.699	2.746	- 77	264	1.978	- 1.714
7.2 Demás Países Socialistas de Europa	3.138	2.995	+ 143	3.631	2.546	+ 1.085	2.731	4.133	- 1.402	5.495	1.393	+ 4.302
Albania	3.138	2.995	+ 143	3.631	2.546	+ 1.085	2.731	4.133	- 1.402	30	---	+ 30
Yugoslavia	---	---	---	---	---	---	---	---	---	5.465	1.393	+ 4.072

---: Significa que no hubo movimiento.

FUENTE: DANE - Anuarios de Comercio Exterior, años 1973 a 1976.

CONTINUACION
BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1977 - 1982

BLOQUES ECONOMICOS	1977			1978			1979			1980			1981			1982*		
	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial
5. COMUNIDAD ECON. MICA EUROPEA CEE:																		
Alemania Occidental	793.719	407.551	+ 386.168	1.095.592	591.868	+ 503.726	994.241	564.026	+ 430.215	1.296.298	806.854	+ 479.653	954.710	858.810	+ 95.900	987.933	882.661	+ 105.272
Bélgica y Luxemburgo	490.486	156.419	+ 334.067	648.095	198.831	+ 449.254	583.595	201.357	+ 382.238	740.978	334.006	+ 406.972	582.538	328.259	+ 254.279	615.769	364.999	+ 250.770
Dinamarca	38.348	14.575	+ 23.773	72.593	24.000	+ 48.593	48.924	23.397	+ 25.527	39.259	26.242	+ 13.017	26.418	40.338	+ 13.920	39.416	33.498	+ 5.918
Francia	25.467	19.314	+ 6.153	28.241	7.043	+ 21.198	27.925	11.448	+ 16.477	35.371	51.527	+ 16.156	26.628	20.502	+ 6.126	28.222	15.308	+ 12.914
Gran Bretaña (Reino Unido)	58.856	70.969	- 10.813	66.809	103.290	- 36.481	62.943	112.774	- 49.831	91.492	131.306	- 39.814	54.881	162.880	- 107.999	59.559	188.848	- 129.289
Holanda (Países Bajos)	44.848	71.836	- 26.988	43.582	94.805	- 51.223	24.936	104.908	- 79.972	42.108	111.857	- 69.749	49.269	145.763	- 96.464	42.432	105.085	- 62.653
Italia	116.820	29.185	+ 87.635	202.296	46.108	+ 156.188	196.523	28.675	+ 167.848	271.889	29.348	+ 242.541	146.525	29.227	+ 117.298	142.995	38.289	+ 104.706
Irlanda del Sur	17.095	44.960	- 27.865	33.380	116.365	- 82.985	48.305	80.711	- 32.406	63.612	120.871	- 57.259	84.011	129.454	- 65.443	55.609	132.801	+ 77.192
	799	593	+ 206	506	1.424	+ 918	1.090	756	+ 334	1.589	1.488	+ 101	4.410	2.387	+ 2.023	3.931	3.833	+ 98
6. ASOCIACION EUROPEA DE LIBRE COMERCIO																		
EFTA																		
Austria	195.612	76.673	+ 118.939	242.320	106.514	+ 135.806	271.571	118.148	+ 153.423									
Finlandia	358	3.419	- 3.061	507	4.518	- 4.011	637	4.873	- 4.236									
Noruega	79.235	7.048	+ 72.186	74.563	11.641	+ 62.922	79.507	13.948	+ 66.559									
Portugal	17.511	572	+ 16.939	28.888	984	+ 27.904	31.834	1.053	+ 30.781									
Suecia	1.175	241	+ 934	47	592	- 545	11.005	621	+ 10.384									
Suiza	88.197	19.863	+ 68.334	127.345	29.239	+ 98.106	134.093	35.461	+ 98.632									
	9.136	45.529	- 36.393	10.970	59.540	- 48.570	14.495	62.192	- 47.697									
7. PAISES SOCIALISTAS DE EUROPA ORIENTAL																		
7.1 Consejo de Asistencia Económica Mutua	94.784	35.126	+ 59.658	108.855	47.546	+ 61.309	108.289	57.229	+ 51.060									
COMECOM	90.754	29.697	+ 61.057	92.507	40.384	+ 52.123	89.942	49.130	+ 40.812									
Rusia (Unión de Rep. Socialistas)	177	2.026	- 1.849	240	2.067	- 1.827	6.956	7.693	- 737									
Checoslovaquia	9.509	5.374	+ 4.135	10.350	5.243	+ 5.107	5.787	5.453	+ 328									
Alemania Oriental (República Democrática Alemana)	39.539	9.260	+ 30.279	32.332	12.540	+ 19.792	16.625	16.285	+ 1.340									
Bulgaria		353	- 353	1	453	- 452	5.406	403	+ 5.003									
Hungría		1.522	- 1.46	460	2.372	- 1.912	5.711	710	+ 5.001									
Polonia	28.609	6.758	+ 22.851	36.885	7.644	+ 29.241	40.926	11.395	+ 29.531									
Rumania	10.398	4.550	+ 5.848	12.239	10.065	+ 2.174	8.531	8.185	+ 346									
7.2 Demás Países Socialistas de Europa	4.030	5.429	- 1.399	16.348	7.162	+ 9.186	18.347	8.099	+ 10.248									
Albania		2	- 2		1	- 1	7		+ 7									
Yugoslavia	4.030	5.427	- 1.397	16.348	7.161	+ 9.187	18.340	8.099	+ 10.241									

--- Significa que no hubo movimiento.

FUENTE: DANE - Anuarios y Tabulados definitivos de Comercio Exterior, años 1977 a 1981.
 INCOMEX - Boletín de Comercio Exterior 1982

53

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES
PERIODO 1973 - 1976

CONTINUACION

BLOQUES ECONOMICOS	1973			1974			1975			1976		
	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial
8. PAISES ARABES	3,240	902	+ 2,338	2,132	1,198	+ 934	2,857	484	+ 2,373	6,922	107	+ 6,815
Egipto	235	69	+ 166	15	72	+ 60	87	87	0	71	71	0
Libano	165	26	+ 129	61	16	+ 35	30	22	8	15	15	0
Arabia Saudita	1	5	- 4	1	1	0	3	3	0	13	13	0
Kuwait	61	752	- 691	8	1,102	- 1,094	54	373	319	2,401	13	+ 2,388
Irak	1	42	- 41	2	2	0	1	1	0	26	26	0
Sudan	1	1	0	1	1	0	5	5	0	74	74	0
Bahrain	1,394	1	+ 1,393	1,317	1	+ 1,316	902	1	+ 901	1,787	1	+ 1,786
Qatar	961	6	+ 955	5	1	+ 4	694	10	+ 684	2,257	10	+ 2,247
Emiratos Arabes Unidos	344	344	0	410	410	0	1,014	1,014	0	345	345	0
Marruecos	88	2	+ 86	2	2	0	2	2	0	3	3	0
Tunez	118,778	143,619	- 24,841	71,483	202,225	- 130,742	81,503	192,632	- 111,129	108,833	198,359	- 89,526
Libia	48,692	86,867	- 37,975	20,698	135,491	- 114,793	27,130	128,839	- 101,709	61,627	131,674	- 69,047
China	7,079	44,453	- 37,374	37,938	49,471	- 11,533	38,592	50,319	- 11,727	35,727	41,024	- 5,297
Hong Kong	502	2,108	- 1,606	476	2,798	- 2,322	700	720	20	366	1,217	- 851
Australia	165	109	+ 56	13	182	- 169	243	172	71	852	1,546	- 694
India	999	438	+ 561	1,144	431	+ 713	48	212	164	286	286	0
Repubblica de Sudáfrica	990	1,769	- 779	466	1,014	- 548	697	217	+ 470	1,430	122	+ 1,308
Singapur	215	2,632	- 2,417	74	7,378	- 7,244	279	3,461	- 3,182	288	7,841	- 7,553
China Continental (Comunista)	2	21	- 19	2	32	- 30	219	3,587	- 3,372	351	8,111	- 7,760
China Nacionalista (Taiwan Formosa)	67	1,861	- 1,794	133	1,851	- 1,718	6	2	+ 4	2,194	149	+ 2,045
Filipinas	146	26	+ 120	18	54	- 36	1,683	2,067	- 384	1,667	3,977	- 2,310
Turquia	136	371	- 235	177	44	+ 133	30	36	- 6	221	18	+ 203
Nueva Zelandia	6,183	2,437	+ 3,746	8,236	2,153	+ 6,083	74	75	- 1	177	337	- 160
Otros países	1,177,339	1,061,518	+ 115,821	1,416,888	1,597,212	- 180,324	11,807	1,973	+ 9,834	1,921	2,067	- 146
GRAN TOTAL	1,177,339	1,061,518	+ 115,821	1,416,888	1,597,212	- 180,324	11,807	1,973	+ 9,834	1,921	2,067	- 146
				1,465,187	1,494,794	- 29,607	1,748,143	1,708,120	+ 37,023			

3/ Comprende: Jordania, República Árabe del Yemen, República Democrática Popular del Yemen y Mauritania.

---: Significa que no hubo movimiento.

FUENTE: DANE - Anuario de Comercio Exterior, años 1973 a 1976.

1521

CONTINUACION

BALANZA COMERCIAL POR AGRUPACIONES REGIONALES PERIODO 1977 - 1982

BLOQUES ECONOMICOS	1977			1978			1979			1980			1981			1982		
	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial	Exportaciones Valor FOB	Importaciones Valor CIF	Balanza Comercial
8. PAISES ARABES	6,014	48	5,966	50,934	420*	50,514	47,984	509	47,475	60,265	300	59,965	33,465	539	32,926	24,070	1,114	23,556
Egipto	7	28	35	9	32	23	1	421	420	13	105	92	684	4	680	176	6	170
Libano	36	6	30	705	12	693	68	1	68	670	13	670	194	12	182	184	1,096	902
Arabia Saudita	6	6	0	26	26	0	1	1	1	137	137	137	26	26	26	1,064	1,064	0
Kuwait	186	186	0	46	46	0	84	84	84	36	36	36	79	79	79	59	59	0
Iran	151	151	0	303	41	262	10	1	9	497	34	463	31	31	31	44	44	0
Iraq	35	2	33	36	3	32	60	5	55	138	31	138	34	2	32	68	68	0
Sudan	73	73	0	36	36	0	7	7	7	20	20	20	15	15	15	12	12	0
Bahrein	19	19	0	40,576	40,576	0	34,101	34,101	7	52,073	52,073	52,073	21,579	6	21,573	20,029	20,029	0
Oman	1,441	1,441	0	13	4	9	11	82	82	8	94	86	6	6	6	21	21	0
Emiratos Arabes Unidos	32	2	30	13	4	9	11	82	82	8	94	86	6	6	6	21	21	0
Maruecos	2,763	2,763	0	2,464	328	2,136	6,348	3,817	6,348	3,817	62	3,755	1,778	500	1,276	2,785	12	2,743
Tunez	243	243	0	2,574	2,034	540	2,034	270	2,034	270	270	270	54	15	39	423	423	0
Libia	326	326	0	714	1,312	600	3,785	113	3,785	2,521	2,521	2,521	1,488	1,488	1,488	1,488	1,488	0
Siria	696	696	0	6	6	0	6	6	6	34	34	34	167	167	167	4	4	0
Otros países Arabes ^{3/}	10	10	0	6	6	0	6	6	6	34	34	34	167	167	167	4	4	0
8. RESTO DE PAISES DEL MUNDO COMERCIAL	182,247	286,777	-104,530	188,460	403,452	-214,992	221,166	457,124	-235,958	340,002	647,774	-307,772	229,368	707,122	-477,764	223,569	782,343	-568,784
Japón	82,752	136,488	-53,736	71,193	279,870	-208,677	92,237	295,473	-203,236	147,600	434,107	-286,507	126,534	497,648	-371,151	126,534	554,069	-427,535
España	75,535	82,418	-6,883	110,494	83,546	26,948	111,772	105,897	5,875	150,571	143,874	6,697	83,075	136,364	-53,279	77,425	163,868	-86,443
Hong Kong	764	2,004	-1,240	176	4,740	-4,564	667	3,434	-2,847	745	3,669	2,924	1,845	4,904	-3,059	694	5,124	-4,540
Australia	1,400	484	916	969	989	20	1,021	1,059	-38	1,052	1,594	542	1,105	1,663	-558	1,263	709	574
India	1,358	197	1,161	869	129	740	1	283	202	42	349	307	1	93	93	1	513	513
Israel	238	956	-718	727	1,977	-1,250	2,428	601	-1,825	6,825	4,863	1,962	3,445	8,004	-4,559	1,230	11,363	-10,133
República de Sudáfrica	238	3,130	-2,892	149	4,015	-3,866	1,660	10,748	-9,088	496	15,357	-14,861	538	9,311	-8,773	746	15,006	-14,260
Singapur	387	8,162	-7,775	300	8,982	-8,682	1,547	13,749	-12,202	1,070	13,197	-12,127	223	14,663	-14,440	52	9,852	-96,000
China Continental (Comunista)	172	351	-179	13	162	-149	3,734	297	-3,347	5,226	302	-4,924	133	552	-419	6,690	2,682	3,908
China Nacionalista (Taiwan Formosa)	11,247	5,947	5,300	260	10,047	-9,787	538	12,332	-11,794	372	16,113	-15,741	787	17,447	-16,660	47	16,036	-15,989
Filipinas	150	60	90	354	44	310	670	152	-518	628	251	-377	669	945	-276	299	2	297
Turquía	78	78	0	47	47	0	42	3	3	42	42	42	1,183	1,385	-202	307	2,217	-1,910
Nueva Zelandia	70	804	-734	118	1,314	-1,196	65	941	-876	142	29	-113	61	219	-158	30	470	-440
Otros Países	8,056	5,768	2,288	3,660	7,637	-3,977	4,927	12,155	-7,228	25,191	14,069	-11,122	9,797	13,934	-4,137	8,432	10,632	-2,200
GRAN TOTAL	2,443,191	2,028,277	414,914	3,038,295	2,836,314	201,981	3,300,443	3,233,194	67,249	3,945,048	4,862,000	-717,956	2,956,400	5,189,156	-2,242,756	2,998,908	6,094,797	-3,095,989

3/ Comprender: Jordania, República Árabe del Yemen, República Democrática Popular del Yemen y Mauritania.

—: Significa que no hubo movimiento.

FUENTE: DANE - Anuarios y Tabulados definitivos de Comercio Exterior, años 1977 a 1981; INCOMEX - Boletín de Comercio Exterior, año 1982

3. RELACION TRANSPORTE MARITIMO
INTERNACIONAL-COMERCIO EXTE
RIOR COLOMBIANO

Después de haber analizado cada uno de los aspectos más sobresalientes, por un lado del transporte marítimo colombiano, en lo referente a las navieras colombianas y la actividad portuaria, y por el otro del comercio exterior del país, en cuanto a su evolución, estructura y diversificación, en tramos a relacionar estas dos grandes variables para así poder ponderar el impacto del desarrollo del transporte marítimo en el intercambio comercial.

3.1 INFLUENCIA DE LOS FLETES EN EL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO.

En la tabla en referencia (Ver Tabla 3-1) notamos que los fletes establecidos para productos colombianos de exportación suben en la misma forma en que suben los valores agregados a dichos productos.

Esto lo vemos claro en las tarifas que la conferencia Witass

TABLA 3-1

158

CUADROS COMPARATIVOS DE TARIFAS (B)

1

ESPAÑA / COLOMBIA ATLANTICO CONECCA

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
	Mz. J.	Mz. J.	Mz. J.	Mz. J.	Mz. J.	Mz. J.	Mz. J.	
AUTOVILES	72.40	73.07	69.87	11.25	122.00	119.50	120.00	122.96
LIBROS	111.90	120.07	122.37	178.98	199.00	207.50	197.00	199.96
MAQUINARIA INDUSTRIAL	162.90	171.57	176.37	244.08	261.00	269.50	257.00	259.96
REPUESTOS AUTOMOTORES	122.40	130.57	133.37	192.10	214.00	223.50	212.00	214.96

ITALIA / COLOMBIA ATLANTICO CONCA

HERRAMIENTAS	122.16	130.57	132.87	183.00	206.00	217.50	206.00	208.96
MAQUINARIA INDUSTRIAL	141.16	149.57	152.87	206.00	235.00	245.50	235.00	237.96
QUIMICOS	140.20	140.07	142.87	196.00	224.00	235.50	224.00	226.96
REPUESTOS AUTOMOTORES			100.87	147.10	169.00	176.50	165.00	117.96

(B) Tarifa Básica con Recargos. Para Colombia tomados los recargos para Barranquilla.

Fuente: FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA, S.A. - SECCION TARIFAS

CUADROS COMPARATIVOS DE TARIFAS (B)

EUROPA NOROCCIDENTAL / COLOMBIA

WITASS / WESTBOUND

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
	Mz.1	Mz.1	Mz.1	Mz.1	Mz.1	Mz.1	Mz.1	Mz.1
AUTOMOVILES	70.48	79.87	106.67	128.60	119.49	123.44	123.02	122.86
FERTILIZANTES	73.61	85.69	109.32	124.54	114.70	117.72	115.42	115.78
LAMINA DE HIERRO	56.92	68.24	89.41	103.90	93.69	96.56	94.66	95.50
LICORES	142.78	173.18	198.35	234.40	203.51	208.86	209.28	204.13
MAQUINARIA AGRICOLA	83.15	101.08	132.02	155.02	143.30	143.72	129.72	130.03
MAQUINARIA INDUSTRIAL	142.78	173.18	216.10	243.92	232.40	235.24	230.68	223.13

COLOMBIA / EUROPA NOROCCIDENTAL

WITASS / EASTBOUND

ALGODON	101.70	110.40	148.10	165.47	148.47	158.90	155.20	146.75
ARTESANIAS	66.35	75.38	102.30	116.83	107.27	110.85	108.80	107.80
CAFE	87.66	97.22	126.37	141.08	132.08	130.04	129.96	126.56
CONFECIONES	103.50	110.84	137.64	151.18	142.64	132.74	129.55	128.13
CUEROS CORTADOS	88.66	101.09	132.10	148.77	137.74	139.66	136.33	134.40
JUGO DE FRUTAS	96.40	105.48	140.10	153.66	142.64	137.94	134.65	132.88

(B) Tarifa Básica con Recargos. Para Colombia Atlántico tomados los recargos para Barranquilla.

158

CUADROS COMPARATIVOS DE TARIFFAS (B)

JAPAN WEST COAST AMERICA FREIGHT

CONFERENCE JAPAN / COLOMBIA PACIFICO

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
	En.1	En.1	En.1	En.1	Ab.1	Oct.1	Sp.3	Jl.1
AUTOMOVILES	68.89	76.18	100.16	111.29	122.98	110.70	120.44	132.93
LAMINA DE HIERRO	62.99	67.08	93.68	98.75	113.20	105.17	107.98	119.10
PRODUCTOS QUIMICOS	140.01	156.43	191.15	204.75	235.39	215.72	230.68	257.17
RESINA SINTETICA	124.09	139.04	171.98	184.32	213.83	196.88	211.86	236.07
MAQUINARIA INDUSTRIAL	132.56	148.67	182.73	195.76	225.90	207.43	221.93	248.17

SAFECON - BUENAVENTURA / JAPON

	My.1	My.1	My.1	Ab.1	Jn.1	Jl.1	Jl.1	
CAFE SOLUBLE	68.43	79.35	107.20	119.65	129.49	122.73	124.85	
COCOA SUGAR					131.22	127.01	129.17	
CAFE EN GRANO	89.75	109.72	115.41	130.86	143.29	139.08	137.59	
TELAS DE ALGODON	89.75	102.71	113.22	124.37	134.67	128.18	129.82	
LEVADURA SECA	94.93	108.43	124.72	142.07	156.52	149.98	151.85	
ALGODON STANDARD	-	-	151.55	169.80	173.77	163.02	165.35	
								171.47

(B) Tarifa Básica con Recargos. Para Colombia Atlántico tomados los Recargos para Barranquilla.

159

CUADRO COMPARATIVO DE TARIFFAS (B)

EUROPA NOROCCIDENTAL - PACIFICO

E.S.P.M. (Hasta Dic.31/81) WITASS (Desde Enc.1/82)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
	En.1	En.1	En.1	En.1	En.1	Mz.1	Mz.1	Mz.1
AUTOMOVILES	86.62	107.81	123.11	135.26	115.67	124.24	122.88	127.33
FERTILIZANTES	89.07	110.49	126.72	143.76	127.68	133.05	130.27	134.50
LAMINA DE HIERRO	92.74	133.93	114.63	126.05	112.66	103.81	102.66	106.76
MAQUINARIA AGRICOLA	167.47	213.30	240.87	265.25	196.45	195.27	152.79	156.35
MAQUINARIA INDUSTRIAL	223.82	273.91	309.00	335.75	305.65	283.42	268.31	268.45
LICORES						239.86	231.11	232.35

COLOMBIA PACIFICO / EUROPA NOROCCIDENTAL

E.S.P.M. (Hasta Dic.31/81) WITASS (Desde Enc.1/82) EASTBOUND

ALGODON ALTA DENSIDAD	106.52	122.42	147.74	164.28	153.62	168.57	159.81	156.47
ARTESANIAS	65.48	80.23	97.55	113.97	103.17	126.83	120.40	128.35
CAFE EN GRANO	99.17	118.40	139.96	159.32	148.81	150.21	146.39	146.78
CONFECIONES	105.29	121.08	145.62	167.11	156.32	150.83	143.10	145.45
JUGOS DE FRUTAS	87.53	103.66	127.24	147.27	136.80	139.79	132.64	135.38
CUEROS CORTADOS	104.93	111.38	147.46	168.95	152.30	141.50	134.25	136.90

(B) TARIFA BASICA CON RECARGOS.

CUADROS COMPARATIVOS DE TARIFAS (B)

EAST COAST COLOMBIA CONFERENCE "SOUTHBOUND"

COSTA ESTE U.S.A. Y GOLFO/COLOMBIA ATLANTICA

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
FERTILIZANTES	Fb.8	Ab.3	Jl.2	Jl.1	Ag.3(1)	Jn.1	Oct.27	
LAMINA DE HIERRO	64.72	61.82	68.57	84.57	96.50	93.50	101.50	98.00
MAQUINARIA AGRICOLA	70.97	86.07	116.57	147.57	150.50	170.50	195.50	109.50
PAPEL PERIODICO	93.47	111.32	117.57	148.57	174.50	171.50	196.50	196.50
AUTOMOVILES	102.47	122.32	139.57	173.57	202.50	129.50	156.50	156.50
	73.97	89.57	100.57	116.57	152.50	97.50	115.50	115.50

EAST COAST COLOMBIA CONFERENCE "NORTHBOUND"

COLOMBIA ATLANTICO/COSTA ESTE U.S.A. Y GOLFO

CAFE	75.05	86.87	84.30	104.30	124.02(2)	124.02	142.02	134.02
AGUARDIENTE							135.30	135.30
CAFE SOLUBLE							113.26	113.26

ATLANTIC AND GULF/WEST COAST OF SOUTH AMERICA

CONFERENCE COSTA ESTE USA. Y GOLFO/COLOMBIA PAC

FERTILIZANTES	56.70	72.33	73.50	110.63	136.00	133.00	141.00	141.00
LAMINA DE HIERRO	89.25	103.33	127.25	189.88	208.00	205.00	133.00	133.00
MAQUINARIA AGRICOLA	97.12	110.83	147.50	197.88	217.00	214.00	240.00	240.00



ATLANTIC AND GULF / WEST COAST OF SOUTH AMERICA
CONFERENCE COSTA ESTE U.S.A. Y GOLFO / COLOMBIA PAC

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
MAQUINARIA INDUSTRIAL	139.12	180.83	207.00	264.88	334.00	331.00	357.00	357.00
AUTOMOVILES	79.01	114.83	124.00	154.88	216.00	131.00	151.00	151.00

(A) Tarifa Básica con Recargos -

Para Colombia Atlántico tomados los Recargos para Barranquilla.

CUADROS COMPARATIVOS DE TARIFFAS (B)

THE ASSOCIATION OF WEST COAST STEAMSHIP COMPANIES

BUENAVENTURA - COSTA ESTE U.S.A. Y GOLFO

CAFE	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
	Fb.8	Ab.3	Jl.2	Jl.2	Nv.15	J.12(4)	Jl.1	
CAMARONES	83.57	82.47	87.77	113.52	147.17	130.90	140.90	140.90
PAPEL IMPRIMIR							263.65	263.65
							107.50	107.50

LATIN AMERICA / PACIFIC COAST STEAMSHIP CONFERENCE
EE.UU. Y CANADA PAC./COLOMBIA PACIFICO

MAQUINARIA INDUSTRIAL	153.15	188.66	211.86	231.10	281.60	270.75	273.35	273.85
CEREALES EN BOLSAS						135.00	140.00	
ALUMINIO EN LINGOTES					162.10	137.50	148.35	135.85

THE ASSOCIATION OF WEST COAST STEAMSHIP COMPANIES

BUENAVENTURA / E.E. UU. Y CANADA PACIFICO

CAFE	79.82	79.82	79.82	102.77	142.62	130.55	150.30	150.30
HILAZAS	80.32	80.32	80.32	103.27	151.37	140.15	151.15	151.15
TELAS ALGODON	89.32	89.32	89.32	112.27	161.47	125.25	162.30	162.30

(B) TARIFA BASICA CON RECARGOS PARA COLOMBIA ATLANTICO TOMADOS LOS RECARGOS PARA BARRANQUILLA.

C U A D R O S C O M P A R A T I V O S D E T A R I F A S

- (1) Aumento sobre básica 12% - Incorporados recargos Portuarios.
- (2) Incorporados recargos Portuarios
- (3) Incorporado US\$ 22.00 Combustible en tarifa básica
- (4) Incorporado US\$ 24.00 Combustible en tarifa básica
- (5) Incorporado US\$11.75 Combustible en tarifa básica
- (6) Incorporado US\$25.00 Combustible en tarifa básica
- (7) Incorporado US\$ 3.00 Combustible en tarifa básica
- (8) Aumentos en Estudio - Tarifa Estimada

(B) TARIFA BASICA CON RECARGOS. PARA COLOMBIA ATLANTICO TOMADOS LOS RECARGOS PARA BARRANQUILLA.

impone a los productos exportados a Europa Norte especialmente a las confecciones, al algodón y a los jugos de frutas. Igualmente ocurre con las tarifas de la conferencia Safecon que domina la ruta de Buenaventura a Japón.

De lo anterior se colige que los fletes impuestos por las conferencias y otros acuerdos similares a los cuales se encuentran adscritas las flotas colombianas, tienden a elevar el costo de transporte y con ello las exportaciones de bienes con mayor grado de elaboración en el país.

Ahora, bien, si se ha considerado de trascendental relevancia para nuestra economía, estimular y promover las exportaciones menores como alternativa a la monoexportación, y conscientes que estas se pueden asimilar a los bienes con mayor valor agregado de que se habla, unas tarifas altas para estos bienes incidiría negativamente en la consecución de mercados internacionales para las exportaciones nuevas y además impactaría internamente en la baja del empleo y el desequilibrio instantáneo de nuestra balanza comercial con el resto del mundo.

No obstante, debemos aclarar que más que una determinación de las Flotas Colombianas, esta política de altas tarifas a productos con mayor elaboración es asumida por las conferencias a donde tales flotas, es decir la Flota Mercante

165

Grancolombiana y Líneas Agromar, pertenecen. Esto confirma aún más que los acuerdos conferencias Marítimas tienen un carácter monopólico y que a veces sus intereses están divorciados de las políticas económicas y especialmente de comercio exterior que estén tratando de implantar los gobiernos de los países en donde sus navieras llevan o traen productos.

3.2 COSTOS - EFICIENCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO COLOMBIANO.

"Factores determinantes para un adecuado comercio del país con el resto de Naciones".

La mayor o menor eficiencia de la operación portuaria tiene consecuencias directas en la actividad naviera y esto repercute en un mayor o menor costo de transporte de los bienes importados o exportados. Está ampliamente demostrado que la ineficiencia portuaria obliga al naviero a incrementar su equipo flotante, su equipo terrestre y obliga igualmente a la utilización de mayor cantidad de personal que suplan la ineficiencia portuaria, para poder cumplir con sus compromisos. De todo esto surgen costos fijos mayores que necesariamente se deben prorratar entre el volumen de carga movilizada, trasladándose al usuario directamente a través de altos fletes, o indirectamente a través de penalizaciones que se imponen a los puertos.

166

Sobre estas penas o recargos portuarios impuestos por las conferencias y hasta por buques no conferenciados, se sabe que si bien surgieron por condiciones reales de ineficiencia o congestión portuaria, han seguido siendo utilizadas por las navieras para esconder sucesivas alzas en los fletes, sin que tales alzas respondan a las condiciones reales antes planteadas. En efecto se toma como caso ilustrativo el del puerto de Santa Marta "donde no hay congestión desde hace años (esto se dice en abril de 1984) y sin embargo se le sigue aplicando el recargo por congestión".*

Aún así, el hecho de que en algunos años, no se presentaran congestiones en los puertos colombianos, no obedeció a que la eficiencia portuaria mejorara, sino simplemente a que no hubo gran movimiento de bienes en dichos años. Entre las causas relevantes a las que se le carga la inoperatividad portuaria se hallan :

- La ineficiencia en las instalaciones y equipos portuarios.

Realmente la dotación que en 1982 tenía el país en materia de puertos no satisfacía en modo alguno las verdaderas necesidades de nuestro comercio exterior. Ellos se fueron que

*Revista Carga Internacional No.29, 1984.

167

dando atrás del desarrollo del comercio exterior y no pudieron atenderlo satisfactoriamente ni cuantitativa ni cualitativamente y mucho menos en cuanto a procedimientos administrativos y operativos. En 1975 el volumen de nuestro comercio exterior era de 4.5 millones de toneladas aproximadamente, ya en 1982 llegaban a ser del orden de los doce millones (Ver Tabla 1-4) aumentando en más del 200 por ciento mientras que las instalaciones y equipos portuarios se les calcula un incremento aproximado del 15% en dicho período, a pesar de incluir los nuevos muelles construidos en Cartagena, Santa Marta y Barranquilla.

Estos aspectos se manifestaron necesariamente en un mayor precio de los productos importados aumentando el costo de la vida internamente y por otro lado encarecían las exportaciones haciéndolas menos competitivas a nivel mundial.

- Régimen Laboral Inconveniente

Dentro del período que comprende nuestro trabajo y desde mucho antes el régimen Laboral de Colpuertos tendió a cederle al trabajador garantías y prestaciones sociales de gran significado para el bienestar social del trabajador y su familia. Sin embargo los excesivos desembolsos por tales conceptos y los vicios que se crearon alrededor de estas reivindicaciones laborales de los trabajadores, coadyu-

baron a que dicho régimen laboral se tornara oneroso para la empresa e inconveniente desde el punto de vista administrativo, ya que a través de los años los déficit presupuestales de esta fueron acrecentándose. Esto obligaba al administrador de turno a incrementar las tarifas portuarias para aliviar la grave situación, lo que necesariamente se reflejaba en mayores costos de transporte para el bien movilizado por puertos tanto de exportación como de importación.

- Excesos de Mano de Obra

Pero no solo al trabajador portuario, a sus salarios y a las prestaciones sociales, se le puede cargar las altas tarifas portuarias.

Está comprobado que los puertos colombianos se convirtieron en un gran fortín burocrático de los dirigentes políticos de las ciudades en que están instalados. La vinculación de grandes cantidades de trabajadores por dirigentes políticos a los puertos, sin consultar las verdaderas necesidades y condiciones reales de éstos, acrecentó la ineficiencia portuaria ya que además de haber trabajadores ociosos que creaban un ambiente negativo al trabajo, los costos por tonelada movida subían exorbitantemente.

Es lamentable que los puertos colombianos, como dice la misma Flota Mercante Grancolombiana se encuentren entre los de menor productividad a nivel de América Latina.

- Inseguridad

En el período entre 1970 y 1982, en este aspecto, hubo dos épocas : de 1970 hasta 1974 y a partir de allí hasta 1982.

En el primero, los puertos colombianos eran temidos por la inseguridad que implicaba dejar bienes en las bodegas.

Los saqueos en pequeña y gran escala eran diarios acarrearle mayores costos al usuario de puertos (tanto a navieros como a exportadores e importadores) que debían pagar a una compañía aseguradora, o a una compañía de vigilancia especializada, con el objeto de recibir o entregar en forma intacta las mercancías.

En 1974 se crea la policía portuaria que entra a llenar un enorme vacío en esta materia y reduce a márgenes tolerables la inseguridad en dichos puertos, para tranquilidad de los usuarios.

En síntesis se puede decir que la situación portuaria durante el período en estudio distó mucho de las exigencias y del desenvolvimiento de nuestro comercio exterior y de nuestro desarrollo económico en general. La operación de

170

puertos se ha encarecido por encima de los niveles soportables por los usuarios de Puertos Colombianos, restandole impulso a la expansión y diversificación de nuestras exportaciones.

3.3 EL DESARROLLO DE FLOTAS MERCANTES NACIONALES UN INCENTIVO A LA CAPACIDAD EXPORTADORA DEL PAIS

Lograr sacar al mercado mundial los productos colombianos a precios competitivos que a su vez generen los beneficios que el empresario doméstico desea y que representen el menor costo de subsidio para el Estado, debe ser el objetivo de fondo de la política de Comercio Exterior adoptada. Teniendo en cuenta que el costo de transporte es uno de los que más pesa en el encarecimiento del bien exportado y siendo las flotas mercantes nacionales las que podrían reducir dicho costo, el desarrollo en crecimiento y eficiencia de las flotas, necesariamente se convertiría en un incentivo a la capacidad exportadora del país.

Como ya lo anotamos en la cita Sedel capítulo primero, las navieras colombianas tienen la ventaja de contar con la ley de Reserva de Cargas, que les confiere el derecho de transportar hasta el 50% de la carga importada o exportada del país. A pesar de esto, el porcentaje de participación de los buques de bandera colombiana en la movilización de

171

de importaciones ha oscilado apenas entre un 8.5% y un 20% y en cuanto a las exportaciones su concurso ha sido entre un 3 y un 36%.

En promedio la participación de la bandera colombiana en las importaciones y exportaciones fué del 16% aproximadamente en el período 1970-1982. En términos totales la participación de las navieras colombianas en el movimiento de carga (Importaciones + Exportaciones) en promedio fué del 15.34% (Ver Cuadro 3-2).

Todas las cifras anteriores nos demuestra que las navieras nacionales, no obstante mostrar un crecimiento en Tonelaje de Registro Bruto del 68%, han seguido siendo insuficiente no llegando siquiera a movilizar lo cobijado por la ley de Reserva de Carga. Esto nos sugiere que, debido a la alta participación de buques extranjeros en la movilización de nuestro comercio exterior (más del 80%) es inmensa la cantidad de divisas que están dejando de ingresar al país por concepto de servicios de transporte é igualmente grande la cantidad de divisas que están saliendo del país por ese mismo concepto; ambas situaciones evidencian perjuicios al equilibrio de nuestra balanza de pagos.

Otro aspecto que vale la pena mencionar, es la carencia de buques especializados; no contó Colombia con buques para

192

TABLA # 3-2
PARTICIPACION DE LOS BUQUES DE BANDERA COLOMBIANA EN
EL MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL
1970 - 1982

(En miles de toneladas de registro neto)

AÑOS	/M.	PART. %	EX.	PART. %	TOTAL MOV. BUQUESBAN. COL.	PART. %
1.970	455	19.5	178	3,	633	7,5
1.971	328	17.0	195	9,5	583	13
1.972	346	20.0	289	16,	635	18
1.973	566	18.0	414	13,	1000	16
1.974	435	17.0	241	10,	676	13
1.975	286	14.0	363	15,	849	13
1.976	297	14.5	274	12,	571	13
1.977	313	9.5	158	8,	471	8
1.978	920	17.0	634	12,	1554	18
1.979	1091	15.0	2362	36,	3453	23
1.980	914	13.0	1535	27,	2499	19
1.981	1185	17.0	966	19,	2151	17
1.982	1328	19.0	1223	23,	2551	20
TOTAL		PROMEDIO DE PARTICIPACION: 16,03%		PROMEDIO DE PARTICIPACION: 15,58%		PROMEDIO DE PARTICIPACION: 15,34%

FUENTE : ANUARIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DEL DANE 1.970 - 1.982

graneles líquidos, ni con buques para carga a granel de gramos. "La mayoría del transporte de graneles durante la última década (y antes del 70), se efectuó en buques extranjeros los cuales son tomados en arrendamiento por las empresas marítimas*. Las navieras extranjeras afiliadas a conferencias que dominan las rutas desde y para Colombia, además de imponer sus fletes por su carácter monopolístico, aunque en ocasiones éstos sean más bajos por cuanto operan con mayor eficiencia que los nacionales, sus políticas de fletamento no coinciden ni son consecuentes con las políticas de comercio exterior del país. Por otro lado, las navieras nacionales que sí pueden responder a las políticas de comercio exterior del gobierno de una forma más efectiva, su exigua participación en el movimiento total de carga, le resta trascendencia a sus decisiones en materia de fletes.

Por último queremos destacar que de lo dicho anteriormente, para bien de nuestra compañía, se salva el café, porque siendo la Federación Nacional de Cafeteros principal accionista de la Flota Mercante Grancolombiana, la política de Fletes de ésta en relación a este producto debe ser acorde con los intereses de ambos; pero en términos globales las

* Ibid 119, Sept-Oct/80, Vol3#5 Cutma. (Consejo Colombiano de Usuarios del transporte.

navieras colombianas no han respondido a las exigencias del crecimiento del comercio exterior del país, ni tampoco han incidido decididamente en la baja o estabilización de los fletes para los productos colombianos de exportación y de la carga de importación.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Se comprobó que durante el lapso comprendido entre 1970 y 1982, la marina mercante nacional y su capacidad de tonelaje transportado, se incrementaron aunque no en la medida en que las necesidades del movimiento de comercio exterior colombiano lo exigió. La empresa que más creció en cuanto al número de motonaves adquiridas en el período fué Líneas Agromar, no obstante la Flota Mercante Gran Colombiana siguió siendo la de mayor envergadura en el país.

- La marina mercante nacional incrementó su cobertura en la prestación de sus servicios a importadores y exportadores colombianos, aunque este aumento no obedeció al incremento absoluto en su equipo flotante, sino a una mayor participación en acuerdos y conferencias marítimas. Aún así la carga movilizada por buques de bandera colombiana hacia y desde Colombia no cobijó siquiera el 50% al que tienen derecho por ley de Reserva de Carga vigente en el país.

- A pesar de que la participación en conferencias marítimas

le significaron al usuario de este servicio y a las navieras: mayor cobertura en el transporte de mercancía, racionalización de los servicios y la seguridad del cumplimiento de un itinerario, estas asociaciones por su carácter monopólico, se constituyeron en factor importante para las alzas en los fletes marítimos.

- Se estableció, además, que durante el período en estudio se dieron los mayores índices de congestión e inoperancia en los puertos del país, lo cual evidenció que tanto el equipo operativo como las instalaciones portuarias, no se ajustaron al movimiento de carga internacional que se presentó y que creció a través de dicho período.

A esto hay que agregarle las fallas administrativas en la contratación inconsulta de personal y los exorbitantes desembolsos por concepto de prestaciones sociales. Todo esto contribuyó decididamente en la ineficiencia portuaria y consecuentemente en el encarecimiento del manejo de carga.

- En cuanto al comercio exterior del país se pudo establecer que los incrementos sucesivos y significativo de las exportaciones menores, constituyeron un índice positivo de los resultados de la política de diversificación de exportación, de una mayor cobertura de las exportaciones nacio

nales y fué índice positivo igualmente para detectar una mayor eficiencia de la industria nacional. No obstante se detectó que las tarifas impuestas por las conferencias que dominan las rutas desde Colombia, aumentan en la medida en que se incrementan los Valores Agregados al bien exportado.

- Esto deja claro que las conferencias, con el argumento de que un bien con un valor intrínseco mayor resisten mayores fletes, se colocan en posición contraria a la política del gobierno de incentivar a las exportaciones menores ya que estas se asimilan a los bienes exportados con mayores niveles de elaboración nacional.

- En las exportaciones tradicionales notamos que hubo una baja en su participación porcentual en el total de exportaciones. No obstante el café verde en granos siguió siendo el de mayor concurso entre las tradicionales ; lo que significó mayor movimiento de la Flota Mercante Grancolombiana la cual moviliza gran cantidad de café exportado, por ser la Federación Nacional de Cafeteros principal accionista mayoritario de dicha naviera. Además se nota cierta especialización y eficiencia de la Flota Mercante Grancolombiana en el manejo de este tipo de carga por su gran experiencia.

- En términos globales el movimiento de carga de importaciones y exportaciones creció a través de los años 1970-1982 lo cual asegura un incremento real (en tonelaje) del comercio exterior colombiano.

- De los bloques económico-geográficos el norteamericano siguió siendo el de mayor importancia para el intercambio internacional de bienes de Colombia. Entre estos el país que mayor volumen siguió importando y exportando fue Estados Unidos.

- Todo lo anterior llevó a concluir que durante el periodo en estudio el desarrollo del transporte marítimo, entendido este como la suma del desarrollo portuario y del desarrollo naviero nacional, no fue lo suficientemente grande como para ejercer una decisiva influencia en el crecimiento real que se dio en el comercio internacional colombiano en el periodo en estudio.

- Una de las preguntas que salta a la vista después de ver este trabajo es por qué si las navieras nacionales tienen derecho a transportar hasta un 50% de la importada por la vigencia de la ley de Reserva de Carga, éstas no hacen el esfuerzo financiero para obtener los buques necesarios para cubrir dicha reserva?

Se cree recomendable en consecuencia que los armadores (navieros) nacionales comiencen a ponderar los costos marginales de operación de una nueva motonave y los ingresos marginales que ésta generaría por movilización de carga cobijada por la ley de Reserva de Carga.

- Teniendo en cuenta los grandes volúmenes de carga a granel que se van a mover en lo sucesivo, especialmente el carbón del Correjón y el Petróleo del Aranca es recomendable que los armadores colombianos, antes que alquilar buques de carga a granel, adquieran algunos, pues los volúmenes previstos lo justifican y serían un gran ahorro de divisas para el Estado ya que cuando se procede al alquiler, el propietario de la motonave puede sacar del país el 90% de lo obtenido. Desde este ángulo convendría una concertación gobierno-navieros.

- En cuanto a puertos, está comprobado que hacer más de ellos no es solución, pero sí es recomendable que se sigan adoptando medidas operativas y administrativas que mejoren la eficiencia en sus servicios. Además es importante que sus instalaciones se ajusten al movimiento de carga presente y futuro para evitar congestiones.

- Por último se recomienda una política concertada de gobierno-Puertos-Flotas-Usuarios (Importadores y Exportado



res), en materia de fletes y otros aspectos que a todos
atañen para poder establecer medidas que respondan a
los intereses de todos y ante todo, al interés general
que debe primar cual es el de contribuir en la medida de
sus posibilidades al bienestar de la comunidad, consecuen-
cia de un mayor nivel de desarrollo económico del país.

BIBLIOGRAFIA

ALVAREZ RESTREPO, Antonio. Colombia y su Comercio Inter nacional, Colombia Exporta, Bogotá, Colombia Vol. 1 No. 4 Oct-Dic 1982. pp. 17-21.

ANALISIS DEL SECTOR EXTERNO COLOMBIANO. Revista Andi. Me dellín, Colombia, No. 48 1980. pp. 53-68.

BANCO DE LA REPUBLICA. Informe anual del Gerente a la Junta Directiva. Bogotá 1970-1980.

BOLETIN INFORMATIVO DE PUERTOS DE COLOMBIA

COLOMBIA EN CIFRAS. Proexpo 1983, pp. 16.

COMERCIO EXTERIOR DE COLOMBIA 1980. Comercio Exterior. Bogotá, Colombia. Vol 13 No. 3 Marzo de 1981 pp. 3-11.

CORREA, Nereyda y BENDEX B. María. Estudio del Costo Por tuario Total por Tonelada del Terminal Marítimo y Flu vial de Cartagena. Tesis de Economía, Universidad de Cartagena. Cartagena 1979.

DANE. Boletines de Estadística, Bogotá 1970-1980

-----, Anuarios de Comercio Exterior, Bogotá 1970-1980.

INFORMACION GENERAL DE PUERTOS DE COLOMBIA, Y LOS TERMINA LES QUE ADMINISTRA (1967- 2da. Edición).

LLERAS RESTREPO, Carlos. Comercio Internacional. Editorial Bedout, Medellín 1966.

-----, -----
-----, -----
-----, -----
-----, -----

-----,
-----,
-----,
LLERAS DE LA FUENTE, Carlos. Colombia y el Transporte Marítimo Internacional. Editorial de la Revista de las Fuerzas Militares.

NACIONES UNIDAS. Los Fletes Marítimos en el Comercio Exterior de América Latina. Publicación de Naciones Unidas, 1978.

PLAN DE LAS CUATRO ESTRATEGIAS. Políticas de Comercio Exterior. Pág. 171.

PUERTOS DE COLOMBIA. Mejores Puertos para el Progreso de Colombia. Ministerio de Obras Públicas 1970.

QUILES B. Benjamín y FLORES C. Cecilia. Algunos aspectos del Comercio Exterior Colombiano 1961-1970. Tesis de Economía. Universidad de Cartagena. Cartagena 1974.

REVISTA CARGA INTERNACIONAL. No.29, 1984.

-----, Sept-Oct.1980. Vol.3 No.5. Cutma; Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte.

SAMUELSON. Paul A. Curso de Economía Moderna. 9a. edición. Editorial Aguilar, Madrid 1973.

SAMPER, Darío. Los Transportes en Colombia. Economía Colombiana. Bogotá, Colombia. Vo.23 No.68 Enero de 1975. pp 25-34.

SELDON Arthur y PENNANCE, F.G. Diccionario de Economía. Ediciones Oikos-Tau, Barcelona 1975.

TESIS DE GRADO, No.3520092. Empresa Puertos De Colombia.

TRES PUERTOS DE COLOMBIA. Theodore Nichols. ✓