

LAS COMUNICACIONES MARITIMAS DE LA U.R.S.S.

Por

Rubén SCHEIHING Navarro
Capitán de corbeta, Armada de Chile

A.—LA MARINA MERCANTE

1. Generalidades

Hasta el término de la II Guerra Mundial, la Unión Soviética no había demostrado mayor interés por desarrollar los transportes marítimos. Sin embargo, una vez que su economía hubo alcanzado un cierto grado de complejidad, su gobierno tomó conciencia de que ningún país del mundo, incluida la Rusia a pesar de su inmensidad, puede encontrar dentro de su territorio la totalidad de los recursos energéticos o alimenticios que satisfagan todas sus necesidades y al mismo tiempo permitan desarrollar su economía. De igual modo, se percataron que ningún país puede prescindir del camino que le ofrece el mar para el encauzamiento de los productos para su industria.

En forma paralela, es indudable que los rusos tomaron también conciencia del papel estratégico significativo que las grandes flotas mercantes representaron para los aliados durante la II Guerra Mundial.

Es así como, a partir de 1945 y previendo un futuro enfrentamiento con Occidente, conscientes de su dependencia, crearon el IV Plan Quinquenal, para la modernización y ampliación de sus puertos y astilleros de construcción naval. El esfuerzo desplegado fue tan grande que sólo en 1950 se puede contar con los astilleros para que inicien la construcción de nuevos buques. En el intertanto, comenzaron a ampliar su comercio exterior en base a buques obtenidos por la Ley de Préstamos y Arriendos de los Estados Unidos.

En 1956, los dirigentes soviéticos establecen nuevos planes a largo plazo, los cuales se han ido cumpliendo casi en su totalidad. Para 1980, los rusos estarán muy próximos a contar con la flota mercante más vasta, la más moderna y la más diversificada del mundo. En todo caso, a comienzos de 1970, la flota soviética (mercante, más la de pesca) conta-

ba con 6.420 buques, lo cual representaba 14.181.038 T.R.B.

Estas cifras se descomponen:

203 Buques de pasajeros	511.587	T.R.B.
1.778 Cargueros	5.558.615	"
403 Petroleros	3.205.605	"
695 Servicios	324.563	"
2.800 Pesqueros	2.992.443	"
315 Servicios Técnicos	275.126	"
226 Buques diversos	253.126	"

Los cargueros de la URSS, de un tonelaje generalmente modesto, son cada vez más especializados. Al lado de los cargueros de flete seco, se encuentran buques carboneros, metaleros, transportadores de madera, algodóneros, buques frigoríficos, bananeros, etc. Muchos de ellos están contruidos especialmente para navegar en los hielos.

Los petroleros en su gran mayoría tienen un tonelaje máximo de 63.000 toneladas, lo cual se considera poco en relación con los gigantescos petroleros que actualmente se construyen en el mundo. Al parecer Rusia se encuentra limitada para aumentar este volumen porque sus puertos son inadecuados para atender buques mayores. En este respecto, en los últimos años se ha producido un cambio por cuanto en 1973 entró en servicio su primer petrolero gigante, de 180.000 TRB, que se denominó "Mir", su eslora es de 290 metros, manga 45 metros y un calado de 17 metros.

En cuanto a las líneas de transporte de pasajeros, en el momento que las Marinas occidentales se ven obligadas a reducir el número de sus buques de pasajeros en servicio, los soviéticos colocan en servicio buques de pasajeros cada vez más modernos y lujosos. En el Atlántico Norte le hacen la competencia a la Cunard, con su línea regular Leningrado-Montreal. Asimismo, transportan pasajeros en el Mediterráneo, Atlántico, en el Báltico y en el Mar Negro.

Son pocas las rutas comerciales que no son frecuentadas por los rusos. Actualmente comercian con ciento dos países, utilizando para ello sus propios buques. Se los puede ver en cualquier punto de Asia, Africa, el Indico, Mediterráneo y en América del Norte y del Sur.

Las razones para este inmenso despliegue prácticamente ya las hemos mencio-

nado. Si bien es cierto que los apremios comerciales le han impuesto a la URSS, incrementar su flota mercante, no es menos cierto que este explosivo desarrollo se ha hecho respondiendo a un conjunto de imperativos económicos, políticos y militares.

Los imperativos económicos son en su mayoría evidentes. Pese al mejoramiento de sus redes camineras y ferroviarias, el transporte marítimo siempre es más barato. La economía puede llegar hasta un 45% en ciertos recorridos. En segundo lugar, el comercio exterior soviético ha aumentado en un 200% en los últimos 10 años. Al mismo tiempo, la URSS ha incrementado sus importaciones, cuyo volumen en este momento es el mayor del mundo. Es evidente, pues, que sea cual sea el incremento de los intercambios comerciales de un país, si éste no está acompañado de un incremento paralelo de sus capacidades de transporte, el país se coloca bajo una creciente dependencia del extranjero.

La URSS ha comprendido esta lección y ha desarrollado esta enorme Marina Mercante, que le ha permitido entrar en competencia con los países occidentales y practicar el "dumping" (bajar los precios para producir la quiebra del competidor).

Con respecto a los imperativos políticos podemos decir que los rusos están enterados de la crisis por que atraviesan los transportes marítimos occidentales. Esta es, justamente, la brecha que ellos están aprovechando para penetrar en las principales rutas comerciales del mundo. Por otra parte, si el interés y prestigio de la URSS exige que ellos sean independientes en materia de transporte, también exige que el pabellón rojo se imponga en todas las naciones comerciales y muy en especial, en aquellas naciones que han alcanzado recientemente su independencia. El desarrollo de las relaciones comerciales ha puesto en evidencia el papel primordial de una flota mercante como instrumento ideal para la penetración política. Esta flota mercante puede intervenir inmediatamente casi en cualquier lugar del mundo cuando se produzca una crisis.

En la Tabla Nº 1 se muestra el crecimiento de la Marina Mercante soviética y las metas de expansión de su tonelaje,

las cuales se establecieron en el 22º Congreso del Partido Comunista.

De acuerdo con lo expresado por el Ministro de Marina Mercante, los armadores occidentales, cuyas líneas sirven a los países en vías de desarrollo, ganaban alrededor de 2 billones de dólares anuales con este comercio. Este monopolio que gozaron por años, tiende a quebrarse con la entrada en la competencia de los buques de las compañías navieras de la URSS, las cuales al ofrecer fletes y servicios más baratos, han obligado a los armadores occidentales a disminuir sus utilidades.

El total del tráfico exterior soviético durante 1969 alcanzó a los 19,8 billones de rublos. Los países comunistas completaron el 65% de este tráfico con 12,9 billones de rublos. Los países en vías de desarrollo se adjudicaron el 13% que representa 2,5 millones de rublos. Como muestra podemos decir que sólo el transporte a la RAU sumó 420 millones de rublos.

TABLA Nº 1
CRECIMIENTO DE LA
MARINA MERCANTE SOVIETICA

Año	Nº Buques	D. W. T.
1939	354	1.597.900
1946	488	1.851.675
1950	432	1.797.000
1955	604	2.426.000
1958	735	4.939.000
1962	1.002	5.922.000
1964	1.227	8.207.000
1965	1.746	9.878.000
1970	2.619	14.817.000
1975	3.492	20.990.700
1980	4.365	27.164.500

La política marítima del último decenio indica que los rusos están empeñados en entrar a competir abiertamente con las Marinas occidentales. En este sentido, once de sus quince líneas navieras se han hecho miembros de las siguientes conferencias marítimas internacionales:

- a.—Conferencia del Báltico (Baltic Exchange).
- b.—Outward Continent — Australia Conference
- c.—United Kingdom — Australia Conference

- d.—Australia Oversea Transport Association
- e.—New Zealand — European Shipping Conference
- f.—Far East Freight Conference
- g.—Conferencia Marítima Internacional
- h.—Organización Consultiva Intergubernamental Marítima de la ONU (IMCO).

La importancia que se le debe atribuir a este éxito soviético de pertenecer a las Conferencias Internacionales de Transporte Marítimo, aparte del prestigio y la influencia que significa, lo constituye el hecho que le permite introducirse en las líneas vitales de transporte. Las cuatro líneas que aún no forman parte de estas conferencias continúan actuando con sus buques en la forma que se denomina "trampa" (Tramp), en directa competencia con las líneas de los países no comunistas.

La organización conocida con el nombre SOVFRACHT, que es una corporación a nivel nacional, es la única autorizada para arrendar los buques mercantes soviéticos en el mundo, actuando como arrendador (Charter) y corredor (Broker). Fue fundada en 1929 y sus actividades continúan vigentes.

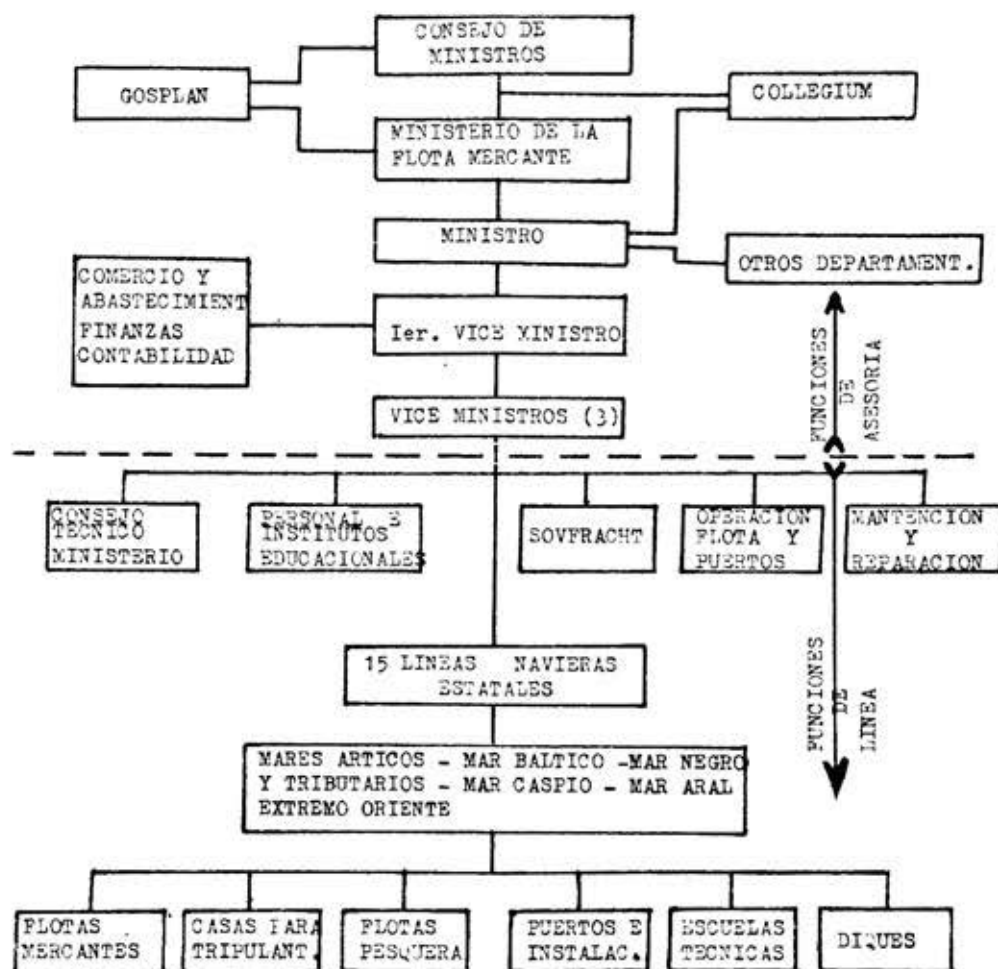
2. Organización y Control

a.—Organización del Ministerio de Marina Mercante

El Estado ha organizado sus establecimientos marítimos bajo el padrón de una Corporación Estatal, bajo la dirección de este ministerio. El Ministro, al igual que todos los altos ejecutivos del ministerio, ha ido escalando posiciones dentro de él en su carrera y por lo tanto, cuenta con gran experiencia en operación de buques, administración portuaria y otras funciones operativas. La mayoría de los miembros del ministerio son funcionarios competentes, que están conscientes del creciente papel que éste tiene como instrumento del comercio y la Política Nacional Soviética.

La organización del ministerio, que se muestra en el gráfico adjunto, en general se puede decir que sigue los lineamientos de organización que se emplean

ORGANIZACION DEL MINISTERIO DE LA MARINA MERCANTE



en el occidente y muestra claramente la deimitación de áreas existentes entre las funciones de línea y las de asesoría (Staff).

Las operaciones comerciales marítimas se realizan como se explicó anteriormente, a través de 15 compañías estatales, las cuales controlan y administran los establecimientos dentro de su área jurisdiccional. Estas compañías comerciales constituyen las divisiones operativas del Ministerio.

El Ministerio depende del control directo del Consejo de Ministros, el cual establece los objetivos y la política global a seguir. El Ministro dirige las actividades de las compañías mercantes y a través de éstas a los buques, rompehielos, puertos, operaciones de carga y descarga, las reparaciones de los buques, las

instituciones educacionales y un gran número de actividades relacionadas con el quehacer marítimo.

El Ministerio trabaja en estrecha coordinación con el Ministerio de Ferrocarriles, el de Comercio Exterior, el de Aguas Interiores y todos, en conjunto, tratan de hacer un sistema de transporte eficiente y efectivo.

Sin perjuicio de lo anterior, también existe una coordinación de actividades con los siguientes ministerios y organizaciones: Transporte, Construcción, Educación, Comité Estatal de Construcción Naval, Comité de Planeamiento Estatal (GOSPLAN) y con el Comité de Coordinación para la Investigación. Los problemas de coordinación que se presentan deben ser tramitados al GOSPLAN, que

es el organismo encargado de su estudio y resolución.

El Ministerio se organizó el 25 de agosto de 1954 y hasta la fecha se ha desempeñado como supervisor superior de todo lo relacionado con el transporte por mar en la Unión Soviética.

El Ministerio se asemeja a una corporación occidental y como tal, opera al igual que una compañía, cuya casa matriz se encuentra en Moscú y con compañías subsidiarias que operan en diversas regiones del territorio. Todas las propiedades físicas del Ministerio son o forman parte de las compañías navieras individuales, las cuales conforman las líneas operativas de la organización.

Las funciones de la organización de asesoría, que se encuentran en Moscú, están por tanto restringidas a la coordinación de las variadas organizaciones, planeamiento global, organización y desarrollo. En este sentido el Ministerio, cumple las mismas funciones de asesoría que una corporación.

El Ministerio es dirigido por un Ministro y cuatro Vice-Ministros. Como asesoría de alto nivel el ministerio cuenta con un Collegium, que está conformado por

el Ministro como jefe, sus cuatro Vice-Ministros y otros siete altos jefes asesores del mismo Ministerio. Sus miembros son recomendados por el Ministro y aprobados por el Consejo de Ministros. El Collegium es grupo asesor compatible con una Junta de Directores de una Empresa, la cual se reúne unas tres veces por semana para estudiar los principales problemas marítimos existentes. El Ministro es el encargado de ejecutar las decisiones del Collegium. Este puede desconocer un acuerdo del Collegium y apelar al Consejo de Ministros.

Existen diferencias substanciales entre una compañía naviera occidental y una soviética. Esta última, además de encargarse de cumplir con sus funciones de transporte, es responsable de todas las restantes operaciones marítimo-comerciales, tales como: operación de astilleros, puertos, diques, faenas de carga y descarga, etc.

b. —Establecimientos Marítimos

Ya hemos establecido que uno de los mayores éxitos de la URSS en la actualidad, es la sustancial expansión de su Comercio Exterior —particularmente con

TABLA Nº 2

CARACTERISTICAS DE LOS TIPOS DE BUQUES MERCANTES MAS IMPORTANTES

NOMBRE	KOMSOMOL	PEKIN
Tipo	Carguero	Petrolero
Eslora	557'	656'
Manga	71'	85'
Calado t. carga	31,4'	35'
Calado normal	29,9'	—
Capacidad cúbica	20.000 m3.	39.800 m3.
Turbinas	13.500 SHP	19.000 HP.
Velocidad	18,5 n	18'5 crucero 20'0 máxima
Dist. franqueable	21.000	—
Autonomía	40 ds.	—
D. W. T.	13.000	31.000
T. R. B.	—	38.000

occidente— y además, el rápido crecimiento de sus establecimientos marítimos, los cuales constituyen un ingrediente vital para este ambicioso programa.

Las flotas mercantes extranjeras cada día están transportando menos del comercio exterior soviético, también porque este país es renuente a arrendar (chartear) buques de países no comunistas. Esta decisión, aparte de las consideraciones militares, tiene otros factores envueltos, como son: el desarrollo de su infraestructura marítima, el deseo de mantener la presencia de buques soviéticos en los puertos y líneas de comunicaciones más importantes de Occidente y Oriente (mostrar su bandera), apoyar a ciertos países a los cuales sólo es posible hacerlo por la vía marítima (Cuba, Indonesia, Ceylán, RAU, India y otros), y el deseo de disminuir al máximo el empleo de buques mercantes extranjeros para la carga soviética.

En este sentido y consecuencia'mente, ha ampliado la capacidad de sus establecimientos educacionales, la organización de sus esfuerzos de investigación y desarrollo, como asimismo, su habilidad para incrementar su eficiencia a bordo, mediante el empleo de innovaciones tecnológicas como se detallará más adelante.

1) Educación y Potencial Humano

En los establecimientos educacionales marítimos se han realizado grandes esfuerzos para aumentar la cantidad de personal calificado para su Flota, en constante crecimiento. La educación que se les imparte a los oficiales es similar a la de cualquier país occidental desarrollado. En el caso personal, su estandar es muy superior al de cualquier país europeo; esto es válido para los mandos medios y la tripulación, los cuales en su gran mayoría (1 de cada 4) poseen diploma de enseñanza superior y de uno o dos años de instrucción especializada.

La propaganda, eficientemente aplicada, ha permitido atraer a un gran contingente de jóvenes que se sienten atraídos por el mar, lo cual con la posibilidad de poder viajar al extranjero, les ha permitido conformar un "pool" de personal marítimo (terrestre y tripulantes) altamente calificado.

Los buques soviéticos se utilizan para brindar entrenamiento al personal de las escuelas. Por esta razón, a menudo, cuentan con una dotación mayor que las que les correspondería por su tipo y tamaño.

2) Tecnología

En ciertos aspectos, los logros soviéticos en el campo marítimo son similares a los obtenidos en Europa o USA. La investigación rusa está canalizada a través de dos institutos: el Instituto Nacional para el Planeamiento, Diseño e Investigación Científica del Transporte Marítimo (Moscú) y en el Instituto Central de Investigación Científica de la Marina Mercante (Leningrado).

Se ha puesto un gran énfasis en la automatización de los buques y en el desarrollo de dispositivos mecánicos que aumenten las productividades y eficiencia en el transporte de la carga. Otras actividades que reflejan el interés soviético actual, las conforman el diseño de nuevos tipos de buques y la construcción de grandes unidades de turbina a gas, para empleo a bordo.

El Instituto Nacional se ha orientado preferencialmente a la infraestructura portuaria, diques y reparaciones y a todos los problemas derivados de los sistemas de manipulación de la carga. Este instituto cuenta con una dotación de 750 personas en Moscú y otras 500 distribuidas en los diferentes puertos como observadores. De todo este personal antes mencionado, sólo el 10% se dedica a tareas administrativas.

Por su parte, el Instituto Central se preocupa de diseñar y construir una Flota Mercante económica, mediante una disminución en los costos de operación. Entre 1956 y 1962, este instituto ha triplicado su capacidad para recibir alumnos. Los rusos siempre han reconocido que se encuentran con déficit de profesionales dedicados a la investigación y desarrollo de nuevas técnicas.

Entre los trabajos especializados que se dedica a estudiar este instituto podemos mencionar los siguientes: determinación de las características principales de los nuevos buques, determinación de métodos para bajar los costos de opera-

ción, investigaciones sobre corrosiones, combustibles, plantas de propulsión, equipos auxiliares marinos, equipos de navegación, estabilidad de buques, resistencias estructurales, etc.

3) Oceanografía

Si bien es cierto que los establecimientos científicos dedicados a la Oceanografía y su flota de buques científicos no forman parte de la Flota Mercante, sus buques se encuentran realizando importantes investigaciones que se relacionan directamente con intereses de la Armada, la pesca y el comercio marítimo. Particularmente, en el campo de la pesca a grandes profundidades, sus investigaciones se efectúan en todos los principales mares del globo.

Todas sus investigaciones, que son muy útiles bajo el punto de vista científico, muestran claras evidencias que responden a necesidades navales. Comprueba lo anterior, el hecho que un gran número de unidades navales trabajen muy estrechamente con los organismos científicos civiles.

Una gran parte del total del esfuerzo oceanográfico soviético está dedicado no sólo a los aspectos significativos en las operaciones navales, sino que en particular a las operaciones submarinas. La información que se recopila también puede ser muy útil para la guerra de minas y la antisubmarina. Por ejemplo, se puede determinar la factibilidad de minar ciertas áreas, el comportamiento y efectividad de minas y torpedos, de la sensibilidad del sonar y para determinar o desarrollar nuevas técnicas para comunicaciones submarinas y/o detección.

4) Astilleros

Con anterioridad destacamos la importancia que la URSS le ha asignado a la construcción naval. Se cuenta con pocas informaciones respecto a la estructura y organización de los astilleros rusos, por cuanto éstos los consideran vitales para su seguridad y toda información respecto a ellos está rígidamente censurada.

En el Báltico, se sabe que existen 14 astilleros, los cuales utilizan unos 250.000

hombres. Se estima que en el país se encuentran dedicadas directamente a la construcción naval un millón de personas. En el Báltico se ha conformado un complejo de astilleros, integrando al máximo las instalaciones existentes en Leningrado y Kronstadt. En Leningrado se han construido buques petroleros hasta de 63.000 toneladas y cuentan con dos diques secos con capacidad para construir buques hasta de 100.000 DWT.

En el Mar Negro existen también grandes astilleros ubicados en Nikolaevsk y Sebastopol. En el extremo oriente cuentan con astilleros en Vladivostok, Komsomolsk y Petropavlosk. En el Artico cuentan con astilleros en Murmansk y Polyarni.

El Plan Quinquenal de Desarrollo 1956-1960 estableció como meta un incremento de su tonelaje de 1.000.000 de toneladas anuales. Si bien es cierto que este ritmo de crecimiento se ha cumplido, más de la mitad de este tonelaje fue construido en el extranjero. En 1964, la capacidad instalada de construcción naval se estimaba en 700.000 a 800.000 DWT anuales. En la Tabla 3 se muestran las cantidades de buques, por países, que fueron construidos en el extranjero entre 1965-1966.

Al estudiar los informes estadísticos proporcionados por el "Register of Ocean Ships of the URSS" (1964-65), que es el equivalente al Lloyd's Register of Shipping, se puede comprobar que de los 371 buques nuevos que incrementaron la flota rusa en ese período, con 1.809.972 TRB, sólo 113 fueron construidos totalmente en la URSS. Ver detalle en la Tabla.

Los dos países que proporcionaron maquinarias de propulsión desde el extranjero son Checoslovaquia y Alemania Oriental. Esto nos indicaría que la URSS tiene un probable problema tecnológico para la construcción de cierto tipo de maquinaria. El problema tecnológico debe ser considerable, ya que los soviéticos, tradicionalmente han utilizado sus equipos nacionales, aún cuando su eficiencia sea inferior a la de un equipo importado.

Por otra parte podemos ver que los buques construidos en la URSS son más pequeños y con una potencia menor, lo

TABLA Nº 3

**ORIGENES DE LOS BUQUES Y MAQUINARIA PROPULSION
CONSTRUIDOS EN EL EXTRANJERO ENTRE 1965 Y 1966**

País	T.R.G.	% del Total	
		Cascos	Maquinarias
Polonia	259.530	21,34	20,83
Yugoeslavia	229.884	18,90	17,60
Alemania Oriental	201.852	16,59	14,63
Japón	139.850	11,49	10,70
Finlandia	92.681	7,62	6,32
Checoslovaquia	—	—	6,46
Alemania Federal	90.364	7,43	6,65
Suecia	83.343	6,85	6,38
Dinamarca	32.893	2,70	4,21
Italia	31.133	2,56	3,21
Holanda	20.088	1,65	1,64
Rumania	11.808	0,97	—
Hungría	8.734	0,72	0,68
Francia	8.425	0,69	0,64
Bulgaria	5.864	0,48	—
T O T A L E S	1.216.449	99,99	99,95

cual nos lleva a inferir que la "crema" de los arquitectos navales se encuentran orientados hacia el programa de construcción naval.

Otro aspecto importante que podemos deducir de los 371 buques nuevos antes analizados, es que 166 eran buques frigoríficos, los cuales en su gran mayoría se construyeron en el extranjero. Esto podría indicar nuevamente que los rusos tendrían otra "brecha tecnológica" en esta área.

Se sabe que en 1959 los soviéticos firmaron un convenio con los daneses para construir en Rusia bajo licencia y la debida asistencia técnica de éstos, los famosos motores diesel Buemeister and Wain, con los cuales han equipado a sus cargueros tipo "Poltava".

Tal vez lo más significativo que se puede decir de la construcción naval y de los astilleros rusos, es haber obtenido del Lloyd's Register of Shipping, la más alta clasificación para sus buques mercantes, los cuales quedaron catalogados co-

mo 100 A-1, lo cual constituye un gran espaldarazo a nivel mundial en 1958. Inspectores británicos inspeccionaron sus buques y astilleros.

También en 1958, en Londres se revisaron las limitaciones que se habían impuesto a la construcción de buques para la URSS en astilleros occidentales. Desde esa fecha se pueden construir petroleros que no pasen de los 18 nudos de andar, buques de carga hasta los 20 nudos y rompehielos 10.000 SHP. Los pesqueros continuaron limitados a los 17 nudos.

La construcción del primer buque de containers se inició en la URSS en 1970, junto con la del superpetrolero antes mencionado. A comienzos de 1970, se encontraban en construcción 268 buques, entre petroleros y cargueros, y sumaban 2.800.000 DWT. Si a esto se le agregan los 106 buques que en la misma fecha estaban en construcción en los países comunistas, con 1.700.000 DWT, resulta que pronto se contará con 374 buques con 4.200.000 DWT que incrementarán sus flotas.

TABLA Nº 4

RESUMEN DE LA COMPOSICION FLOTA MERCANTE (1966)

	Nº de buques	Porcentaje del total	Término medio		
			edad	veloc.	calado
Mixtos	67	6,4	22	16	19
Cargueros	895	7,7	12	13	22
Bulk carriers	119	5,7	11	12	22
Petroleros	262	7,2	8	14	26
Total	1.343	7,3	12	13	23

NOTA: Los porcentajes del total se calculan con relación al total mundial de su tipo.

3. Composición de la Marina Mercante

La Marina Mercante Soviética cuenta con 15 Compañías Navieras Estatales para atender su comercio marítimo, tanto de exportación como de importación, y al mismo tiempo satisfacer sus necesidades de transporte de cabotaje.

En 1969, el término medio de su tonelaje a flote era de unas 9.000 TRB; se estima que la tendencia a partir de esa fecha es aumentar el tonelaje, especialmente en aquellos buques destinados a servir el tráfico exterior.

Una de las características más relevantes de esta Marina Mercante, es la corta edad promedio de su flota, la cual en un 85% cuenta con una edad inferior a los diez años.

Asimismo, es significativo el hecho que los rusos hayan dado prioridad a la construcción de buques medianos y pequeños. La carencia de buenos puertos abiertos al comercio todos los meses del año, junto con su interés por "apoyar" a los países en vías de desarrollo, los cuales también carecen en su gran mayoría de puertos e infraestructura portuaria adecuada, podría ser una explicación para la materialización de esta política. Por otra parte, el pequeño tonelaje se justifica para la utilización de su red de canales fluviales.

Rusia, a pesar de ser el segundo poder económico mundial, generó en 1968 la cantidad de 112.000.000 toneladas métricas de carga, lo cual significó, en esa

fecha, el 2,7% del movimiento marítimo mundial. Es evidente que estos guarismos deben variar para los últimos cuatro años cuando se conozcan las informaciones estadísticas actualizadas.

4. Compañías Navieras de la URSS

En 1966 los buques de carga soviéticos recalaron en más de 800 puertos en 92 países del mundo. Este mismo año sobre 20.000 operaciones de Charter se firmaron con el extranjero.

—Compañía Naviera del Norte Septentrional

Esta Compañía tiene sus oficinas en el antiguo puerto ruso de Arcángel; está especializada en el transporte de madera desde los puertos de Igarka y del Mar Blanco.

Posee una cantidad de más de 50 cargueros de madera, en los cuales se emplean marineros de vieja tradición en el transporte de la madera.

Todos los buques de transporte de madera están adaptados para prolongadas navegaciones en los helados puertos del Mar Báltico y otras áreas.

—Compañía de Navegación de Murmansk

Las oficinas de esta Compañía están ubicadas en el puerto del mismo nombre,

que no permanece helado durante todo el año, a pesar de estar ubicado en el Círculo Polar. Esta Compañía posee la mayor cantidad de buques que operan en regiones que permanecen he'adas.

La Compañía posee una poderosa flota de rompehielos, incluyendo el de propulsión nuclear "Lenin". Sus pilotos tienen gran experiencia en la navegación del Artico y pueden hacer navegar sus buques bajo las condiciones de hielo más severas, sin riesgos para sus buques.

Los buques de esta Compañía mantienen una línea de servicio regular hasta Canadá y Europa, durante todo el año.

La Compañía posee una gran cantidad de graneleros especializados en el transporte de carbón, entre 4.000 y 9.000 toneladas, pero pronto recibirá nuevas unidades de 20.000 toneladas.

—Compañía de Navegación del Báltico

La sede de la Compañía está ubicada en Leningrado. Su tonelaje supera el millón de toneladas.

Las líneas que cubre abarcan los puertos del Norte de Europa, Cuba, Norte y Sudamérica.

Posee cargueros de todos los tipos, para cubrir cualquier requerimiento. Una gran cantidad están adaptados para navegar en situaciones de hielo, comunes en el Golfo de Finlandia, lo cual asegura una continuidad en el servicio durante todo el año.

Tiene contactos con la firma inglesa United Baltic Corporation para transportar carga entre UK y la URSS. La Línea que viaja a Sudamérica toca puertos de Bélgica, Holanda, Brasil, Uruguay y Argentina.

Asimismo, está en condiciones de arrendar diques flotantes, grúas y remolcadores.

—Compañía de Navegación Estoniana

La sede de la Compañía está ubicada en la capital de Estonia, la antigua ciudad de Tallin.

Esta Compañía posee una línea regular entre los puertos del Báltico y los países del Africa Occidental: Marruecos, Se-

negal, Sierra Leona, Guinea, Ghana, Togo, Costa de Marfil y Nigeria.

La línea cuenta con 22 petroleros para apoyar la línea. En general, se emplean buques de pequeño tonelaje para cubrir la línea.

Asimismo, se cubren líneas de importación y exportación entre puertos de la URSS y Noruega, Dinamarca, Suecia, Finlandia, Polonia y Alemania Oriental.

—Compañía de Navegación Latviana

La sede de esta Compañía se encuentra en la capital de Latvia, la ciudad de Riga.

Cubre líneas regulares entre puertos soviéticos del Báltico y Holanda, Francia y Alemania Oriental.

Sus buques son de pequeño tonelaje, de 1.000 a 3.700 toneladas. Sus buques frigoríficos se han especializado en el transporte de plátanos desde Guinea.

—Compañía de Navegación del Mar Negro

Las oficinas de la Compañía se encuentran radicadas en Odessa. Posee más de 110 buques de varios tipos, en su mayoría de reciente construcción y su tonelaje medio varía entre 10.000 y 14.500 ton. con una velocidad superior a los 18,5 kts.

La Compañía cubre líneas que abarcan puertos sumamente distantes entre el Mar Negro/Mediterráneo y puertos del Japón, Is'as del Pacífico, Sudeste del Asia, India, Golfo Pérsico, Cuba y la costa atlántica de América. La Compañía se ha especializado en el transporte de carga pesada. Se menciona la usina de Bihlai en India y las partes para la presa de Asuán en Egipto.

—Compañía de Navegación de Azov

La sede de esta Compañía reside en Zhdanov y se ha especializado en el transporte de graneles, ta'es como bauxita, carbón, granos y minerales en general, entre los puertos de Azov y el Mar Negro.

Posee una gran cantidad de bulkcarrier con capacidades que fluctúan entre las 2.500 a 9.000 toneladas.

También cubre líneas entre el Mar de Azov y puertos de Turquía, Egipto, Siria, Italia, Mar Rojo y Africa Oriental.

En un futuro próximo espera recibir graneleros de tipo universal de 7.500 ton. y otros de 23.000 ton., los cuales cubrirán la línea al Africa Oriental.

—Compañía de Navegación del Danubio

Tiene su sede en Izmail, a través del Danubio enlaza a Austria, Checoslovaquia y Hungría, con puertos del Mar Rojo, Mediterráneo y Negro.

Posee una gran cantidad de buques fluviales y de altamar, para navegar el Danubio desde Regensburg hasta Reni e Izmail en la desembocadura del río al Mar Negro.

—Compañía de Navegación de Sakhalin

Su sede está en Kholmosk, normalmente cubre las necesidades de la isla. La exportación radica en madera, carbón y pulpa de papel.

Su flota se ha especializado en el transporte de madera con buques de 3.000 a 5.000 tons. Su línea más extensa va desde Varino, un puerto en el Estrecho Tártaro, hasta Japón.

—Compañía de Navegación Kamchatka

Su sede se halla en el puerto de Petropavlovsk en la bahía de Avachinskaya. La Compañía atiende el tráfico costero. La carga del área fundamentalmente es pescado en diversas formas y fase de procesamiento.

El tráfico de exportación es exclusivamente de madera hacia el Japón.

—Compañía de Navegación del Caspio

Con oficinas en Bakú. Posee gran cantidad de cargueros y petroleros. La construcción del canal Volga-Báltico dio oportunidad de transportar cargas desde el Báltico al Caspio. Es posible transportar cargas desde Europa hacia Irán durante todo el año.

—Compañía de Navegación del Lejano Oriente

Con oficinas en Vladivostok, es la mayor del Pacífico. Posee toda clase de buques.

Sus líneas cubren desde Japón, Corea, Sudeste asiático, Cuba, Australia, Canadá, Birmania, Indonesia y Ceilán.

5. Conclusiones parciales

a. El hecho que todas las unidades mercantes de la URSS pertenezcan al Estado, en caso de un conflicto bélico, le permitirá una gran flexibilidad y libertad de acción para su utilización con fines netamente bélicos.

b. La Marina Mercante en tiempo de paz permite entrenar a oficiales y personal naval, en aquellas áreas donde probablemente se pueden desarrollar en el futuro las operaciones de ataque a las Comunicaciones Marítimas.

c. La eficiente utilización de su red de canales fluviales permite una gran flexibilidad para distribuir las unidades mercantes de acuerdo con las necesidades que puedan generarse en un conflicto bélico. Al mismo tiempo, el solo empleo de estas rutas interiores les brinda seguridad durante su desplazamiento, tanto a los buques como a la carga transportada.

d. La poca edad de la flota mercante, unida a su vigoroso incremento anual, es un factor de fuerza, que en caso de una guerra, estaría en condiciones de satisfacer cualquier aumento del tráfico marítimo.

e. De la comparación de los buques se desprende que los soviéticos cuentan con pocos buques tipo containers. Sus "bulk carriers" también son escasos y de poco tonelaje. Su flota petrolera si bien es significativa, su tonelaje promedio es pequeño en comparación con las flotas mundiales (36% tiene menos de 5.000 DWT). (Ver Tabla N° 5).

f. El hecho que la gran mayoría de sus buques mercantes tengan pequeño tonelaje, satisface una necesidad nacional de emplear su red de canales interiores, aprovechar sus puertos e infraestructura comparativamente modesta y al mismo tiempo utilizarlos para apoyar a países en desarrollo, que carecen de puertos apropiados para atender a buques de gran tonelaje.

TABLA Nº 5
COMPARACION DE FLOTAS MERCANTES (31-DIC.-1969)

Tipo de Buque	Occidente		U. R. S. S.		Otros Comunistas	
	Nº	D. W. T.	Nº	D. W. T.	Nº	D. W. T.
Carguero	8.912	71.430	829	5.543	555	4.052
Tanques	3.357	125.195	344	4.620	55	824
Carga/ Costero	659	3.911	158	637	23	73
Bu'k Carrier	1.624	42.556	44	333	67	675
Pasajero/Carga	794	3.984	73	193	28	81
Pasajero/ Costero	33	318	1	1	2	10
Metalero/Petrolero	173	9.989	0	0	3	59
Whaling Tanker	10	210	7	118	0	0
Metaleros	337	9.320	32	195	23	357
Auto carrier	61	524	0	0	2	13
Gaseros	146	1.146	2	5	0	0
Collier	239	1.706	57	282	16	127
Madereros	150	1.360	170	831	6	24
Container	157	1.793	0	0	0	0
Parcial container	101	1.243	0	0	0	0
Otros tipos (32)	321	3.785	0	0	0	0
TOTAL:	17.073	278.470	1.717	12.758	780	6.295

TOTAL MUNDIAL = 19.570 buques con 297.523.000 DWT.

Los otros países comunistas son: Albania, Bulgaria, China, Cuba, Checoslovaquia, Alemania Oriental, Hungría, Corea del Norte, Polonia y Rumania.

B.—TERMINALES MARITIMOS

1.—Generalidades

La responsabilidad de la construcción, mantención y operación de los puertos en la URSS, pertenece a las Compañías Navieras. Normalmente, en la organización de las Compañías se le asigna esta responsabilidad a un Jefe de Departamento, el cual debe operar el puerto del área geográfica que se le ha entregado a dicha Compañía.

Los administradores locales son los encargados de operar dicho puerto y velar por el empleo eficiente de los medios que posee, los cuales incluyen toda la infraestructura portuaria.

La mayoría de los puertos soviéticos poseen solamente instalaciones limitadas para el almacenaje de la carga en tránsito, como asimismo, equipos para su manipulación. Por este motivo, los soviéti-

cos se ven obligados a cargar y descargar sus buques directamente desde los carros de ferrocarril y/o camiones; lo cual les crea grandes problemas de coordinación y a menudo grandes congestiones en los recintos portuarios. En condiciones óptimas, esta carga y descarga directa es extremadamente eficiente, pero si por algún motivo no se cumplen estas condiciones, las faenas se hacen sumamente dispendiosas.

El desarrollo de la infraestructura portuaria soviética no guarda relación con el explosivo incremento de la flota mercante y su comercio exterior. Por ejemplo, debido a la falta de almacenaje apropiado, gran parte de la carga se debe almacenar al aire libre durante un período considerable de tiempo. Si se consi-

dera que la tendencia del comercio es aumentar su flujo, se puede inferir que, como las actuales instalaciones son insuficientes, se deberá planificar su duplicación o triplicación a breve plazo y presupuestar grandes demoras en el manejo y despacho de la carga. Este último aspecto es de gran importancia.

Ante el problema anterior y en consideración a la naturaleza del comercio exterior soviético, últimamente se le ha dado prioridad a la expansión de los medios para manipular cargas voluminosas, tales como el petróleo, los granos y los minerales. Casi sin excepción, en los puertos rusos se utilizan los mismos sistemas de manipulación para cargas poco voluminosas que se emplean en Europa. Las grúas en general se encuentran muy recargadas de trabajo por tener que cargar y descargar directamente a los carros de ferrocarril. También se puede decir que normalmente las grúas que utilizan, varían de 5 a 50 toneladas, con incremento de 5 toneladas.

Los ferrocarriles, transporte fluvial y costero constituyen un excelente sistema de transporte para apoyar a los puertos. Llama la atención la pequeña proporción de carga que se moviliza por camiones y/o vehículos motorizados en general.

Los puertos casi en su totalidad han sido construidos de concreto armado. Asimismo, se intenta construir un modelo standard para todos los que se construyan o modernicen en el futuro. Una rápida expansión de la infraestructura portuaria, se ve retenida por la falta de puertos naturales. Los principales puertos europeos soviéticos deben contar con rompeolas y molos de abrigo. Los puertos artificiales restringen el desarrollo de las instalaciones portuarias y de los elementos de interconexión. Otra gran limitación está conformada por incapacidad para mejorar el sistema de despeje de la carga de los recintos portuarios, ante la evidente comprobación que el ferrocarril y los faluchos son insuficientes y muy lentos.

2. Capacidad portuaria

La publicación norteamericana "World Port Index" establece que la URSS

cuenta con 159 puertos en total, los cuales se encuentran distribuidos en los diversos mares que bañan su territorio.

De acuerdo con las informaciones que se logró reunir, en la URSS no existe déficit de personal calificado para trabajar en sus terminales marítimos.

No se obtuvieron mayores antecedentes que permitieran hacer un análisis en mayor profundidad de la capacidad portuaria soviética. El único antecedente de interés se refiere a que la tendencia actual es ir a la mecanización de ellos para mejorar su eficiencia.

3. Conclusiones parciales

a. La mayoría de los puertos soviéticos son de pequeñas dimensiones y de muy poca profundidad, lo cual limita seriamente, la cantidad y tonelaje de los buques que pueden recibir, para satisfacer el incremento de las exigencias que originan en tiempo de guerra.

b. La URSS tiene una cantidad muy pequeña de puertos naturales y de éstos sólo se puede considerar como puertos mayores a los siguientes: Odessa, Leningrado, Murmansk y Vladivostok. Estos puertos son los más importantes en lo que se refiere a su comercio exterior y prácticamente se encuentran ubicados en los cuatro puntos cardinales de su territorio.

c. Las cargas voluminosas (petróleo, granos y minerales) reciben atención preferente en los puertos soviéticos, en consideración a que conforman gran parte de su tráfico exterior.

d. La infraestructura portuaria no guarda relación con el gran aumento que ha experimentado su Marina mercante. Sus instalaciones son insuficientes y anticuadas, lo que se traduce en una operación más lenta y antieconómica. Su sistema de despeje portuario es deficiente. Todas estas consideraciones nos indican que la URSS tiene un factor de debilidad en sus terminales marítimos.

e. Las posiciones geográficas relativas de sus principales puertos, con excepción de Murmansk, permiten que pueden ser neutralizados mediante el bloqueo.

C.—COMUNICACIONES DE CABOTAJE

1. Generalidades

La Unión Soviética, como ya nos hemos referido anteriormente, por muchos años ignoró al mar como una vía de comunicación. Su mentalidad, de corte netamente continental, la impulsó a desarrollar un sistema de transporte para su comercio interior, que fuera consecuente con su realidad geográfica. Así, podemos ver que los ríos se han constituido en el segundo medio más importante de transporte, en volumen transportado, siguiendo a los ferrocarriles.

Rusia, a pesar de contar con un inmenso litoral, no lo puede utilizar plenamente, ya que éste permanece helado durante los meses de invierno. Esto también ha obligado a los rusos a utilizar la vía fluvial para su tráfico de cabotaje.

La unión de los principales ríos europeos y algunos de la parte sur del Asia Central soviética, ha permitido la interconexión de cinco mares, con lo que se han acortado considerablemente las distancias navegadas entre los puertos que sirven a las áreas más industrializadas, que son justamente las que generan, en mayor medida, el tráfico de cabotaje.

La interrupción del tráfico por el Canal de Suez, en estos últimos cinco años, prácticamente, ha paralizado el tráfico de cabotaje entre la zona corazón de la URSS y sus provincias del Lejano Este. Por otra parte, la utilización de la ruta norte sólo es posible durante algunas semanas en los meses de verano.

El empleo en gran escala de oleoductos y gaseoductos, a partir de la II Guerra Mundial, le ha restado a la Marina Mercante una fuente importante de tráfico.

El Plan Quinquenal de Desarrollo de 1965-1970 puso énfasis en el mejoramiento de los puertos y su infraestructura, que se emplean como puertos de exportación, relegando a un segundo plano a los que se dedican al tráfico de cabotaje.

El nuevo Plan Quinquenal 1970-1975, por el contrario, ha cambiado completamente su orientación con respecto a su

antecesor. Se pretende ahora impulsar el transporte fluvial, incrementándolo en un 24% de su actual capacidad para transportar carga. Para este objeto se impulsará la construcción de buques aptos para la navegación mar-río-mar. Se materializará también la construcción de complejos transbordadores de carga altamente mecanizados y se mejorarán substancialmente las vías fluviales que enlazan con las regiones de Siberia. En esta etapa, está prevista la entrada en operaciones de los puertos mecanizados en el "Obi" y "Lena".

2. Volumen y distribución del tráfico

El volumen total del tráfico de cabotaje alcanzó en 1968 a 98.000.000 de toneladas métricas. La mayor parte del tráfico de cabotaje se realiza en la URSS por la vía fluvial.

Las principales cargas que se transportaron por la vía fluvial, corresponden a la madera, con un 43% del volumen total, los materiales de construcción (ladrillos y cemento) le siguen en importancia con un 33%. El volumen restante se distribuye entre granos, petróleo, minerales y artículos alimenticios.

El movimiento de mercaderías del transporte fluvial logró en 1971 la cantidad de 400.000.000 de toneladas métricas, lo que corresponde a unos 200.000.000.000 de toneladas-kilómetros de carga transportada.

3. Zonas Focales

Del estudio de las comunicaciones marítimas de cabotaje se pueden deducir las siguientes zonas focales para este tráfico, de acuerdo con el siguiente orden de importancia:

- a. **Zona del Mar Báltico.** Comprende el área geográfica desde el límite marítimo con Finlandia hasta el límite marítimo con Polonia. En esta zona se encuentran ubicados los puertos de Leningrado, Kronstadt, Tallin, Riga, Klaipieda, Kaliningrado, y Danzig.
- b. **Zona del Mar Negro.** Comprende el área geográfica del Mar Negro y el Mar de Azov dentro de la cual se encuentran ubicados los puertos de

Odessa, Sebastopol y Kerch, entre los de mayor importancia.

- c. **Vladivostok.** Incluye el puerto del mismo nombre.
- d. **Zona del Mar Caspio.** Incluye los puertos de Bakú y Astrakhan.
- e. **Murmansk.** Incluye el puerto del mismo nombre.
- f. **Zona del Mar B'anco.** Incluye a los puertos de Belomorak, Kande'aksha, Onega y Arcángel.

4. Conclusiones parciales

- a. La mayor parte del tráfico de cabotaje de la URSS se realiza por la vía fluvial, utilizando buques mercantes de poco tonelaje y embarcaciones especialmente construidas para este efecto (faluchos).
- b. La zona focal más importante se encuentra ubicada en el Báltico, especialmente en el Golfo de Finlandia, la cual puede ser relativamente fácil de neutralizar mediante el minaje ofensivo o bloqueo.
- c. Las obras de arte de la red fluvial son sumamente vulnerables. Su destrucción por actos de sabotaje u operaciones de interdicción puede causar serios trastornos al frente económico y frente bélico, en tiempo de guerra.

D.—COMUNICACIONES DE ULTRAMAR

1. Generalidades

El éxito del comercio exterior soviético se refleja en el continuo aumento del número de países con los que la URSS mantiene relaciones comerciales. En 1946 comerciaba con 39 países, en cambio en 1968 esta cifra se elevó a 102.

Los países socialistas son los principales clientes comerciales de la URSS, a pesar que un volumen importante de este comercio se ha volcado hacia los países en desarrollo, en estos últimos años. También ha contribuido a disminuir este porcentaje del comercio asignado a los países comunistas, el progresivo alejamiento de China Continental de la órbita soviética.

En la actualidad (1968), la URSS comercia con más de 70 países en desarro-

llo. El valor de las exportaciones soviéticas supera el valor de las importaciones de éstos, por un margen substancial, que en 1968 fue de 890.000.000 de dólares. Esta enorme diferencia en la balanza de pago se explica porque gran parte de las exportaciones se realizaron en virtud de acuerdos crediticios.

El crecimiento a nivel mundial de las operaciones de comercio, es una ayuda apreciable para los rusos, los cuales pueden preparar a oficiales y personal de reserva para la Armada. Asimismo, embarcan a oficiales navales en buques mercantes, por cortos períodos, para obtener informaciones de inteligencia. Todo esto parece indicar que la URSS considera a las rutas marítimas como un campo de batalla más y en este sentido está usando todo su potencial marítimo para robustecer su prestigio.

En el campo estrictamente comercial, la URSS continúa arrendando sus petroleros a Gran Bretaña, Italia y a otros países para transportar petróleo desde el Golfo Pérsico. Esto además de la ganancia material que representa, le permite introducirse en las líneas más vitales para la supervivencia de Europa. Sus líneas de comunicaciones marítimas en Oriente se han mantenido; en cambio, las de Occidente han aumentado.

Acontecimientos recientes son inquietantes, en lo que se refiere a la competencia comercial. Los rusos han abierto una oficina comercial en Japón para obtener un servicio regular de arriendo para sus buques mercantes y de este modo logra un empleo total de su flota, ya que sus puertos no se pueden utilizar durante el invierno. Esto representa una seria competencia para Hong Kong, que es una de las capitales del mundo naviero.

Suecia y Finlandia, ambos productores de buques para la URSS, ya están sufriendo la competencia soviética, debiendo reducir sus buques de pasajeros entre Estocolmo y Leningrado, al no poder competir con los buques de bandera rusa.

Los países socialistas en general, establecen varias formas de discriminación para los buques de bandera extranjera. En este sentido se destaca la sistemática diversión de todas las cargas, tanto de importación como de exportación a buques comunistas, y por otra parte, la

gradual infiltración en todas las líneas establecidas en Europa Occidental mediante el "Dumping".

2. Comercio de exportación

El valor total de las exportaciones (F.O.B.) durante el año 1968, alcanzó a la suma de US\$ 9.649.000.000. Esta cantidad se puede desglosar por países y en valor, como sigue:

Estados Unidos de N.A.	US\$	39.000.000
Canadá	"	23.000.000
América Latina	"	580.000.000
Merendo Común Europeo	"	710.000.000
Países Socialistas	"	5.040.000.000
Africa	"	395.000.000
Asia	"	470.000.000
Oceanía	"	2.000.000

Sólo una parte de este comercio exterior se realiza por la vía marítima. En 1968, se transportaron 98.459.000 toneladas métricas de productos de exportación. Esta cifra se descompone como sigue:

Petróleo crudo	32.442.000	Ton. Métr.
Productos del petróleo	19.968.000	Ton. Métr.
Carga general	37.577.000	Ton. Métr.
Otras cargas	8.152.000	Ton. Métr.

Los productos de exportación más importantes son: petróleo y sus derivados, metales ferrosos y no ferrosos, maquinarias y equipos industriales, madera, carbón, azúcar, algodón, productos químicos, etc. En la Tabla N° 6 se muestran los principales países en desarrollo con los que comerció la URSS en 1968.

3. Comercio de importación

El valor total (C.I.F.) de las importaciones durante el año 1968 alcanzó a la suma de US\$ 8.536.000.000. De esta cantidad, sólo se obtuvieron las cantidades de productos importados desde los países en desarrollo, en millares de toneladas, que se distribuye como sigue:

Frutas cítricas	175,0
Cacao en grano	108,0
Café	31,4
Tejidos de algodón	45,7 Millones de metros

Hilados de algodón	16,3
Fibras de algodón	130,0
Frutas secas	83,5
Cueros grandes	1.478,0 Millares de piezas
Cueros pequeños	20.787,0
Arroz	159,0
Caucho natural	326,0
Caña de azúcar	1.752,0
Té	22,0
Tabaco	10,6
Vinos	98,7
Lana	27,0

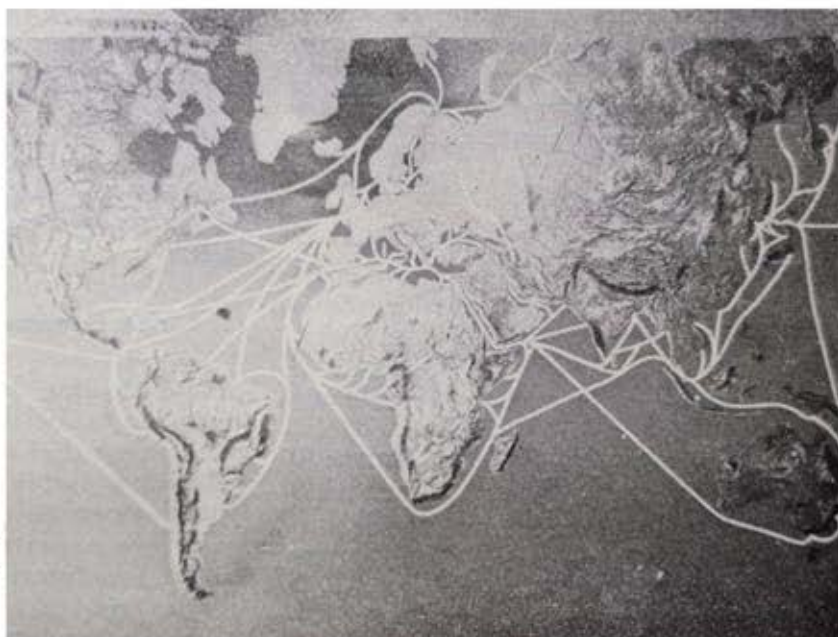
TABLA N° 6

PRINCIPALES PAISES EN DESARROLLO CON LOS QUE COMERCIO LA U.R.S.S. EN 1968

Países	Import.	Export.
Afganistán	31,1	40,0
Argelia	27,8	32,2
Argentina	28,9	3,3
Brasil	27,8	14,4
Birmania	—	2,2
Ceylán	16,7	11,1
Cuba	277,8	624,4
Ghana	21,1	8,9
Guinea	3,3	13,3
India	183,3	183,3
Indonesia	18,8	5,6
Irán	40,0	87,8
Irak	3,3	51,1
Malasia	100,0	—
Malí	2,2	8,9
Marruecos	18,9	18,9
México	8,9	2,2
Nigeria	21,1	12,2
Pakistán	11,1	36,7
Rep. Arabe Unida	171,1	197,8
Siria	21,1	42,2
Sudán	12,2	15,6
Túnez	5,6	3,3
Turquía	30,0	31,1
Uruguay	1,1	1,1
Yemen	1,1	6,7
Totales:	1.138,0	2.028,0

(Cantidades en millones de dólares norteamericanos).

Líneas de comunicaciones marítimas que cubre la URSS.



En general, las principales importaciones de los países desarrollados están formadas por maquinarias, productos químicos, plásticos, equipos electrónicos, locomotoras de ferrocarril (diesel y eléctricas), vagones de ferrocarril, buques, camiones y autobuses. En los últimos años se han importado fábricas completas para productos químicos, tratamientos de madera, etc.

4. Líneas de comunicaciones de ultramar

La ubicación geográfica de la URSS con respecto a los centros de consumo de sus productos de exportación y a los productores de sus necesidades de importación, conforma las comunicaciones marítimas de ultramar, las cuales generan las siguientes líneas generales:

- a.—Línea General Norte.— Desde Murmansk hacia Vladivostok, vía Océano Artico.
- b.—Línea General Weste.— Desde Leningrado hacia Canadá y costa atlántica de América del Sur.
- c.—Línea General Sur.— Desde Leningrado hacia la costa atlántica de Africa.

d.—Línea Mediterráneo.— Desde Odesa a los países ribereños del Mediterráneo.

e.—Línea General Este.— Desde el Mar Negro hacia el Golfo Pérsico-India y la costa oriental de Africa.

f.—Línea General Sureste.— Desde Vladivostok hacia Australia vía sudeste asiático.

g.—Línea Lejano Este.— Desde Vladivostok hacia Canadá y Vladivostok a Valparaíso.

El comercio ultramarino de la URSS es servido, en las direcciones generales antes indicadas, por sus compañías navieras estatales.

a. Línea General Norte

Por esta línea, que se conoce más comúnmente por la Ruta Norte, se moviliza durante los meses de verano una apreciable cantidad de carga. En 1964, la navegaron 120 buques mercantes transportando 2.500.000 toneladas de carga en total. Esta ruta es de vital importancia para poder desarrollar a la Siberia. Los grandes ríos de esta región que desaguan en el Océano Artico, permiten extraer la madera de la explotación de los inmen-

sos bosques de madera dura, los minerales y otras grandes riquezas de la zona, ya mencionada anteriormente, las cuales no pueden ser explotadas comercialmente por falta de transporte.

b. Línea General Oeste

Por esta línea general fluye una parte importante del comercio exterior soviético. Sólo el comercio exterior con Cuba, toma el 30% del comercio de exportación a los países en desarrollo con una equivalencia de 624,4 millones de dólares. Canadá absorbe el 0,3% del total con 23 millones de dólares, Brasil 14,4 millones de dólares y Uruguay US\$ 1,1 millones de dólares. Esta línea tiene una zona de confluencia en el Báltico.

c. Línea General Sur

Esta línea tiene una mayor importación estratégica y política que económica. Por ella fluye el 9% del valor total de las exportaciones soviéticas, sumando la cantidad de 710 millones de dólares. Esta ruta permite a la Marina mercante soviética tener acceso a los puertos más importantes del comercio internacional. (Amberes, Rotterdam, Londres, etc.).

d. Línea del Mediterráneo

En la actualidad, es la línea general más importante de las comunicaciones marítimas rusas. El crecimiento de la influencia política y militar soviética sobre los países árabes va en constante aumento y paralelo con esto, su comercio exterior con ellos. Por ejemplo la RAU absorbe el 15% del total de las exportaciones con 171,1 millones de dólares y se importa el 9,8% que equivale a 197,8 millones de dólares.

e. Línea General Este

Esta línea se ha visto muy perjudicada por el cierre del Canal de Suez. En estos momentos, se mantiene como una línea de navegación comercial entre los países de esa área geográfica, pero comercia directamente con puertos rusos. En el caso de la última guerra indo-pakistanesa, que dio origen al nacimiento del

Estado de Bangla Desh, los abastecimientos militares rusos para los indúes, se transportaron desde Vladivostok y no desde el Mar Negro, como era lo acostumbrado. Esta línea representa el 9% de las exportaciones a la India que suman 197,8 millones de dólares y al Irán con el 4,3% con 87,8 millones de dólares.

f. Línea General Sudeste

Esta es otra de las líneas más importantes de la URSS; por ella se abastece a los países de Corea del Norte, Vietnam del Norte, Indonesia, Malasia y otros. Esta línea cubre el 23% del total en valor de las exportaciones de Rusia. No se obtuvieron informaciones sobre las cantidades de carga transportada, la cual debe ser bastante significativa, especialmente, en lo que se refiere a carga militar.

g. Línea del Lejano Este

Esta línea está orientada a cubrir las necesidades de transporte con el Canadá, especialmente, en lo referente a las importaciones de granos. Esta misma línea amplió su campo de acción hacia el Pacífico Sudoriental, creando la ruta Vladivostok-Valparaíso, transportando en 1970, en un total de: Importación 1.511,9 toneladas con un valor de US\$ 386.073 y de exportación de 74,5 toneladas, con un valor de US\$ 192.323.

5. Conclusiones

- La dependencia de la Unión Soviética de sus comunicaciones marítimas de ultramar, es pequeña a pesar que el país no es totalmente autosuficiente. Pero en cambio, son muy importantes desde el punto de vista político y militar.
- El extraordinario aumento del número de países con que comercia por la vía marítima, la obligan a incrementar su flota mercante para satisfacer las necesidades de su comercio exterior, lo cual se considera un factor de fuerza en una hipótesis de guerra.
- La ubicación geográfica de la URSS, le permite tener acceso al Océano

Pacífico y Océano Atlántico, lo cual la deja en una situación privilegiada para generar líneas de comunicaciones a los principales centros productores y consumidores. Por otra parte, sus principales puertos, que atienden el tráfico de ultramar, determinan zonas de confluencia imposibles de suprimir y que no se encuentran bajo su control. Esto se considera un factor de debilidad.

- d. Noruega posee una posición privilegiada para atacar las líneas de comunicaciones marítimas soviéticas en el Atlántico Norte. Lo mismo es válido

para Turquía en el Mediterráneo y para Japón en el Pacífico.

- e. El hecho que casi la totalidad del comercio exterior soviético se realice en buques de su bandera, facilita su ataque en caso de un conflicto bélico.
- f. La capacidad de la Marina mercante rusa para navegar en todos los mares del mundo, facilita la obtención de inteligencia y permite familiarizar a oficiales y personal con las características de las probables áreas de operaciones en caso de un conflicto bélico.