

5.4 Producción petrolera a distancia de la costa

México ha estado produciendo petróleo lejos de la costa -- desde 1959, pero en el pasado ha limitado dichos desarro-- llos a ampliaciones de las áreas de producción existentes en la costa en aguas relativamente poco profundas de la zo-- na de Chiapas - Tabasco. Desde el descubrimiento de un -- enorme potencial petrolero debajo de la Bahía de Campeche, calculado en unos 24 billones de barriles en reservas com-- rpobadas de petróleo, México forma parte del grupo de los principales productores de petróleo a distancia de la costa. La primera producción petrolera comenzó a fluir del comple-- jo Cantarell en junio de 1979 con un promedio de unos ---- 20,000 barriles diarios. A fines de 1980 el rendimiento -- total de unos 27 pozos petroleros se ha incrementado ya en unos 815,000 barriles diarios, reflejando el descubrimien-- to tan extenso como las ya conocidas que existen en tierra firme.

Actualmente, los campos petroleros lejos de la costa ya pue-- den considerarse en más de un tercio de la producción en -- México, de 2.3 millones de barriles al día. Suponiendo una participación constante en el total de la producción petro-- lera, la cual está proyectada a incrementarse en unos 5.4 millones de barriles al día hasta 1990, la producción le-- jos de la costa alcanzaría cuando menos a ser de unos 1.8 millones de barriles por día para esa fecha. Para llevar a cabo un incremento del 220% en la perforación a distan-- cia de la costa, habrá una demanda de cuando menos 30 plata-- formas marítimas más por instalarse dentro de los próximos diez años.

5.5 Implicaciones y programas de desarrollo para la industria constructora de barcos nacional.

Debe advertirse que el desarrollo de la marina mercante, la flota pesquera y la producción petrolera fuera de las cos--

tas, no estará acorde necesariamente con la expansión de -- la industria constructora de barcos, aunque tiene que con-- siderarse como pre-requisito indispensable. Considerando el sobre-tonelaje actual en el mercado internacional, ha-- bría muy buenas oportunidades para cubrir la demanda de -- barcos a través de la compra a otros países. Por lo tan-- to, el desarrollo de la industria constructora de barcos -- nacional, llega a ser mucho más, un asunto de toma de deci-- siones políticas. En cuanto a México, las intenciones res-- pectivas del gobierno están asentadas en el decreto presi-- dencial relacionado con la marina mercante. De acuerdo con esta ley, el desarrollo de la marina mercante será promovi-- da a través de una intensificación y ampliación de los pla-- nes de gobierno con relación a los puertos, muelles y asti-- lleros que permitan un funcionamiento adecuado, así como -- la construcción y reparación de barcos. Por consiguiente, la compra y construcción de barcos en astilleros extranje-- ros está al margen de la ley, y solo se concederá en caso de que los barcos no puedan ser construidos a tiempo y con las especificaciones requeridas.

En realidad, hay solamente 3 astilleros principales en ope-- ración que representan como un 70% de la producción total en la industria nacional de construcción naval.

Estos son los astilleros paraestatales de

- Astilleros Unidos de Veracruz
- Construcciones Navales de Guaymas (CONAGUSA)
- Astilleros Rodríguez en Ensenada.

Otros 8 astilleros son propiedad de la Marina Mexicana y funcionan principalmente para el mantenimiento de la flota. Además de los astilleros paraestatales y los que son propiedad del estado, existen más de 50 astilleros particulares, la mayoría de los cuales forman parte de la Asociación Nacional de la Industria Mexicana Constructora de Barcos.

En lo que se refiere a los astilleros paraestatales, describimos a continuación su capacidad actual y sus programas de ampliación:

Astilleros Unidos de Veracruz

Actualmente, éste es el mayor astillero... Fue diseñado para la construcción de botes pesqueros, y botes de canal y de patrulla, para la reparación y mantenimiento de los diversos tipos de barcos, incluso los barcos de la marina mercante así como el desguazamiento y manufactura de tubos para PEMEX y para la Comisión Federal de Electricidad.

Después de que la empresa anterior había sido liquidada en 1978, los nuevos constructores navales de México. Astilleros Unidos de Veracruz, han iniciado una empresa en sociedad con una compañía española. Será el primer astillero en el país capaz de lanzar barcos de gran calado. La inversión total para este proyecto está calculada en unos 7 billones de pesos los cuales se invertirán durante el año de 1979 al de 1983. La capacidad del nuevo astillero en términos de tonelaje de peso muerto será de un promedio de 180,000 toneladas anuales. La construcción posible por año en su tipo es de: 4 barcos-tanque para el transporte

de petróleo de 44,000 toneladas cada uno; o cinco transportes a granel para múltiples usos de 27,000 toneladas; o cinco barcos para carga en general de 16,600 toneladas para maniobrar el tipo de carga manejado por las grúas de cubierta. Otra posibilidad es la construcción de dos barcos tanque marítimos de 80,000 del tipo Panamá, pero no al mismo tiempo como los otros tipos de barcos. Además de la construcción de barcos, Astilleros Unidos de Veracruz está llevando a cabo servicios de reparación por ampliación de sus capacidades de muelles.

Construcciones Navales de Guaymas (CONAGUSA)

Hasta ahora, este astillero ha estado operando principalmente para la construcción y reparación de botes pesqueros, especialmente de botes para la pesca del atún y la sardina. De acuerdo con los planes de gobierno, la capacidad de rendimiento de CONAGUSA llega a unas 15,200 toneladas en 1981, consistentes en 8 barcos de 1,200 toneladas cada uno para la pesca de sardina y atún y 8 de 750 toneladas para la pesca de atún.

Hasta 1982 este astillero no se ampliaría para poder construir 2 transportes para carga a granel, de 20,000 toneladas cada uno, y 4 también para lo mismo, de 7,500 toneladas.

Astilleros Rodríguez en Ensenada

Este astillero está dedicado principalmente a la reparación de barcos de pesca pequeños. Para el año 1981 la producción ha sido programada para construir 14 unidades nuevas y para reparar 250 botes. De acuerdo con la Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval ha intenciones de ampliar sustancialmente la capacidad de este astillero hasta 1985. Sin embargo, no existen ideas definidas de implementación por el momento.

Otro astillero paraestatal, Astilleros Unidos del Pacífico, va a implementarse en Mazatlán. Está diseñado para la construcción y reparación de botes pesqueros especialmente. Hay también planes para el establecimiento de un nuevo astillero en Lázaro Cárdenas que sería aún mayor que el de Veracruz, y para uno más pequeño en la Costa del Golfo, ambos programados para realizarse en 1985.

Considerando la demanda nacional de barcos que, en términos de tonelaje de peso muerto, llegue a unas 550,000 toneladas al año en lo que se refiere a la marina mercante, había una escasez de producción y el país necesitará seguir comprando barcos en el extranjero o desarrollando otros astilleros. Con relación a la ampliación de la flota pesquera nacional, se ha calculado que la demanda para nuevo tonelaje, que llegará a unos 150,000 dtw entre 1978 y 1982, permanecerá también constante para el futuro. De igual forma, deberán agregarse cuando menos otras 30,000 dtw a la demanda total anual,

Como ya se ha mencionado antes, hay también incentivos para la industria constructora naval nacional, como resulta-

do del próspero desarrollo de la producción petrolera fuera de la costa. Siempre y cuando los astilleros nacionales - sean capaces de adoptar la tecnología requerida para las construcciones alejadas de la costa, hay buenos prospectos para evitar la fuga de fondos, gastados en la compra de -- plataformas petroleras del extranjero.

La industria naval en México enfrenta una demanda de mano de obra calificada que crece con rapidez. El gobierno está consciente del hecho de que los programas de construcción de barcos solo tendrán éxito si el problema de la contratación de mano de obra necesaria es resuelto satisfactoriamente. De acuerdo con la información proporcionada por los representantes de astilleros en operación, el desequilibrio en el suministro de personal, en términos cuantitativos, se evidencia en el sector de construcción de barcos. Como resultado, los astilleros enfrentan una marcha para atraer a trabajadores, los problemas específicos de la construcción de barcos. Para la construcción naval, la demanda de mano de obra calificada es alta y también una demanda de ingenieros especializados, ya que estos profesionales son necesarios para el entrenamiento y supervisión, la administración y el mantenimiento de la industria de construcción naval. Es evidente que los recursos humanos en el sector de construcción naval son múltiples y tienen que ser contratados en personal de diversos sectores industriales. Esto puede considerarse especialmente