

|  |    |
|--|----|
| III. OBJETIVOS Y METAS DEL PROGRAMA<br>DE DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL | 51 |
| 1. Objetivos.....  | 51 |
| Nacionales.....  | 51 |
| Sectoriales.....   | 52 |
| Institucionales.....   | 52 |
| 2. Metas.....  | 54 |

### III. OBJETIVOS Y METAS DEL PROGRAMA DE DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL

#### 1. Objetivos

Los objetivos que persigue el gobierno federal en materia política de empresa pública, son corregir las ineficiencias y aprovechar plenamente las posibilidades de estas entidades en la producción de bienes y servicios, y en la promoción, regulación y dirección del desarrollo económico y social.

#### *Nacionales*

Derivados de las políticas y estrategias establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, los astilleros paraestatales se plantean los siguientes objetivos nacionales:<sup>62</sup>

- Participar en la oferta de bienes, cuya demanda no es cubierta suficientemente por la iniciativa privada, debido a la magnitud y riesgo de las inversiones, los plazos de maduración y su escaso rendimiento financiero.
- Modernizar su organización, elevar sus niveles de productividad y propiciar su reestructuración de acuerdo a la dotación interna de factores y a las condiciones actuales de la economía.
- Promover el desarrollo regional del país, descentralizando la operación de sus unidades a las zonas del territorio nacional más propicias a su naturaleza productiva, con objeto de que fortalezcan la estructura de los mercados regionales, a través del efecto multiplicador que la inversión en la industria naval provoca desde el inicio de la construcción de los astilleros y que alcanza su mayor efecto al entrar éstos en plena operación.

<sup>62</sup> Véase *Plan Nacional de Desarrollo*. Pág. 178.

## *Sectoriales*

La estrategia del Plan Nacional de Desarrollo asigna a la industria paraestatal una gran importancia como instrumento de fomento más que de regulación. No se pretende que los astilleros paraestatales compitan con los privados, sino que complementen y ayuden en su desarrollo mediante sus inversiones y sistemas de compras.

Por ello, los propósitos fundamentales de la industria naval paraestatal de acuerdo con el sector de fomento industrial y comercio exterior al cual pertenece, son los siguientes:<sup>63</sup>

- Industrialización eficiente y competitiva para lograr un crecimiento autosostenido; lo cual implica reducir la vulnerabilidad externa conformando un sector industrial integrado hacia adentro, articulado con la economía nacional y competitivo en el exterior.
- Crecimiento más autónomo de la producción; lo que exige impulsar el desarrollo tecnológico nacional vinculado a la planta productiva —que supone la adquisición y desarrollo de tecnología—, acrecentar el potencial de los recursos humanos a través de la capacitación y aprovechar la capacidad de las empresas mediante una mejor organización de la estructura industrial.
- Descentralización en el territorio de las actividades industriales; ésta como resultado de fomentar la desconcentración industrial no dispersa con aprovechamiento de los recursos naturales, humanos y de infraestructura regionales, para desembocar en una especialización regional de la producción.
- Desarrollo industrial bajo el liderazgo de empresarios nacionales; que requiere aprovechar plenamente las potencialidades y creatividad de los sectores público, privado y social. Ello se logrará dentro de un marco de coordinación, complementariedad y respeto al cumplimiento de los compromisos adquiridos, confianza y libertad para comprender, impulsando la concentración conjunta de acciones dentro de una planeación participativa.

## *Institucionales*

Los objetivos de la participación directa del Estado en la industria naval, a través de sus astilleros paraestatales, son los siguientes:<sup>64</sup>

- Estructurar las actividades de construcción y reparación naval de

<sup>63</sup> Véase *Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior 1984-1988*. Págs. 55-61.

<sup>64</sup> *Perspectivas de desarrollo para la industria naval 1982-1992*. Págs. 353-361.

manera racional, congruente y eficiente, mediante la programación del desarrollo y operación de esta rama, que tiene como objetivo principal participar dinámicamente en el sector industrial sustitutivo de importaciones (SESI).<sup>65</sup>

- Coadyuvar a la integración y autosuficiencia en el transporte marítimo, creando la infraestructura necesaria para la reparación de los buques que forman la flota nacional; así como para la construcción de aquellas más comúnmente demandadas en el mercado nacional.
- Contribuir a la expansión de la marina mercante nacional, satisfaciendo los requerimientos de transporte marítimo de altura y cabotaje que plantea el desarrollo nacional, y reducir los gastos al exterior por concepto de adquisiciones de embarcaciones al exterior.<sup>66</sup>
- Cubrir íntegramente la demanda tanto de construcción como de reparación naval de embarcaciones pesqueras, destinadas a mantener y modernizar la flota que permita cubrir las metas de captura señaladas en el Programa Nacional de Pesca y Recursos del Mar 1984-1986.<sup>67</sup>
- Coadyuvar al desarrollo e integración de la estructura industrial del país, promoviendo la ampliación de una rama insuficientemente atendida.
- Desarrollar una industria de alta productividad, capaz de sustituir importaciones y exportar en etapas sucesivas.

Los objetivos antes planteados serían alcanzados mediante el desarrollo de tres grandes etapas: despegue en 1978-1982, consolidación en 1983-1987, y desarrollo continuado de 1988 en adelante. En el presente trabajo se analizarán los logros alcanzados durante la etapa de consolidación en el período comprendido de 1983-1985.

Cualitativamente, los barcos que se construirían en las primeras etapas, como resultado del balance demanda y oferta, son aquellos en que se conjuntan dos condiciones: que sean lo más claramente demandados por el mercado y representen una menor complejidad técnica relativa, recomendada para un natural proceso de aprendizaje. De esto se deducen los siguientes tipos generales: *De transporte*: Graneleros de carga líquida y sólida hasta 80,000 TPM y de carga general hasta 30,000 TPM,<sup>68</sup> *De servicio y pesca*: Los primeros referidos a remolcadores de hasta 10,000 BHP,<sup>69</sup> y los segundos a embarcaciones de hasta 80 metros de eslora.<sup>70</sup>

<sup>65</sup> *Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior*. Pág. 85.

<sup>66</sup> *Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984-1988*. Págs. 191 y 201.

<sup>67</sup> *Programa Nacional de Pesca y Recursos del Mar 1984-1988*. Pág. 71.

<sup>68</sup> *Perspectivas de desarrollo . . . Op. Cit.*

<sup>69</sup> BHP es la abreviatura de la potencia al freno (*brake horse power*) de un motor, medida en el volante del mismo.

<sup>70</sup> *Perspectivas de desarrollo. . . Op. Cit.*

Se ha estimado que la demanda de barcos de complejidad como la de los gaseros, frigoríficos, petroquímicos, barcos-fábrica, dragas autopropulsadas, etcétera o de tonelajes mayores a los señalados, será atendida en la tercera etapa.

En relación con la reparación naval de barcos de hasta 50,000 TPM, los objetivos de los astilleros paraestatales son atender el total de la demanda nacional y captar en una proporción creciente el mercado internacional.

Los astilleros del Estado aprovecharán la flexibilidad de operación de cada planta, saturando su capacidad de producción y evitando caer en desaprovechamientos provocados por algún cambio en la línea de producción. En todo momento deberá mantenerse saturada la capacidad de procesamiento de acero de cada astillero.<sup>71</sup> A fin de aumentar el grado de integración nacional de componentes que se utilizan en la construcción naval, los astilleros paraestatales promoverán e impulsarán la industria auxiliar existente y fomentarán la creación de nuevas empresas.

Dadas las características particulares que definen el desarrollo de la industria naval pesada, han hecho que se fijen los objetivos de rentabilidad sobre ventas para los astilleros paraestatales en un 7 por ciento de utilidad neto anual.<sup>72</sup>

## 2. Metas

Debido a la necesidad de reducir la brecha existente entre la oferta y la demanda, la producción naval en 1984 aumentaría en un 3.4 por ciento respecto al año de 1979, lo que se explica con la entrada en operación de Astilleros Unidos de Veracruz, S.A. de C.V. y Astilleros Unidos de Mazatlán, S.A. de C.V.; así como por las ampliaciones de Astilleros Unidos de Guaymas, S.A. de C.V. y Astilleros Unidos de Ensenada, S.A. de C.V., que en conjunto procesarán el orden de 55,000 toneladas anuales de acero a partir de 1984.<sup>73</sup>

De la documentación que fue posible consultar en Astilleros Unidos, S.A. de C.V. durante la presente investigación, sólo se encontró claramente establecida la meta global citada en el párrafo anterior, sin definirse las metas parciales de cada uno de los astilleros que permitirían alcanzar la meta global establecida en virtud de que no se formularon los programas de construcción naval correspondientes a cada planta.

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> *Ibid.*

<sup>73</sup> *Ibid.*