El renacer de la industria naval peruana



Capitán de Fragata
JORGE CALIZAYA PORTAL



SIMA CALLAO, Zona de ensamble sur. Construcción de cuatro remolcadores, desarrollados para las empresas navieras Ultratug-Petranso.

Resumen

En la última década hemos sido testigos de la reactivación económica del país, producto de la inversión de capitales nacionales y extranjeros en diferentes rubros industriales, entre los que podemos mencionar el sector pesquero, agrario, minero, metal-mecánico, portuario, entre otros. La industria naval no permanece ajena a esta realidad, participando dinámicamente en este escenario, recobrando la actividad de construcción naval en los Servicios Industriales de la Marina a través de sus tres centros de operaciones, en los cuales se desarrollan proyectos altamente tecnológicos y productos que nos permiten satisfacer al mercado de construcción naval a nivel nacional e internacional.

1. Introducción

Por lo expuesto anteriormente, la nación vive momentos de gran expectativa económica, reflejada no solamente por las inversiones, sino también por la demanda regional y mundial de este importante segmento industrial: el de

la construcción naval. El posicionamiento de nuestros astilleros se orientó a aquellos mercados que dejaron de ser atendidos por grandes empresas navieras y portuarias, estos ubicados en China, Japón, India y Corea, debido al gran volumen de pedidos. En este escenario, astilleros de mediano porte de las naciones citadas competirían en aquellos nichos de mercado en ausencia de los grandes.

Otro punto importante en el mercado mundial en la actualidad es la exigencia de que el proyecto de construcción naval, que se cristalizará en un producto final, sea entregado bajo la modalidad de "llave en mano", es decir, la integración de todos los componentes desde la etapa inicial hasta el término del mismo a cargo del astillero.

2. El Producto

El concepto exigido a nivel global denominado "llave en mano" tiene como característica principal al astillero como gran integrador de las diferentes variables y etapas que participan para el planeamiento, ejecución y entrega del proyecto. Entre estas variables podemos citar al desarrollo de la ingeniería,



SIMA CALLAO, Grada N° 2. Lanzamiento del Remolcador "Mochica", de 40 Bp de capacidad, construido para la empresa Petranso.

logística, construcción propiamente dicha y pruebas. Adicionalmente, debemos agregar la gestión para la obtención de la clase por medio de compañías de gran presencia mundial, como son la Lloyds Register, American Bureau Shipping, Germanisher LLoyds, entre otras, las mismas que participan en las diferentes etapas del proyecto desde el diseño, construcción, materiales, etc.

3. Desarrollo histórico

Desde el inicio de las operaciones de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA), se han construido embarcaciones mayores de diversas características: tanqueros, graneleros, cargueros, buques multipropósito y de guerra, sumando un total de 16 embarcaciones con más de 70 mil toneladas de acero procesado. Estas embarcaciones, que se encuentran operando eficientemente, demuestran la capacidad técnica de la empresa y la experiencia de su personal en proyectos de gran envergadura.

La ingeniería de estas embarcaciones es suministrada por empresas diseñadoras de clase mundial, con quienes se han celebrado alianzas estratégicas.



SIMA CHIMBOTE, Patio de Construcción Naval, en etapa de acabados, empujador Casalla de 70 Bp construido para la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

En esta línea, se construyen buques tanque y barcos porta contenedores de hasta 50.000 TPM.

Los últimos grandes proyectos construidos en los Servicios Industriales de la Marina datan aproximadamente de treinta años atrás, en los cuales se entregaron unidades para una desaparecida marina mercante, donde podemos citar los M/N "José Pardo" y "Marañón"; para el sector privado fueron suministrados los B/T "Isabel Barreto" y "Pavayacu", los cuales actualmente prestan servicio a la Empresa Petrolera Transoceánica.

Del mismo modo, en la década del ochenta los Servicios Industriales de la Marina suministraron a la Marina de Guerra del Perú dos fragatas misileras Tipo Lupo, Clase Carvajal, siendo estas los BAP "Montero" y "Mariátegui".

4. El escenario actual

La globalización, concepto definido como la internacionalización productiva de las economías y el comercio, el libre flujo de capitales e inversiones, ha permitido que muchos capitales exógenos ingresen al país y se sumen a los capitales de fuente peruana, teniendo como resultado la reactivación de la industria naval; en este caso específico, de la construcción naval y modificación



Remolcador Medina de 20 Bp de capacidad, en fase de pruebas y entrega.

de embarcaciones navales, así como de otras actividades relacionadas al segmento metal-mecánico.

A lo expuesto debe agregarse que, al producirse la concesión portuaria al sector privado, se ha contribuido a que agencias marítimas y flotas navieras tengan la necesidad de adquirir embarcaciones especializadas para desempeñarse en las diferentes actividades y operaciones portuarias, entre las que podemos citar remolcadores azimutales, los cuales están diseñados para realizar remolques tanto en puertos como en travesías, y además, por sus características de fire figthing, pueden prestar auxilio a otras embarcaciones. Con una autonomía de trabajo continuo de 10 días, estos remolcadores pueden realizar maniobras continuas de remolque a través del Mar de Grau y otras zonas cercanas de navegación. Otros productos son los pilot boats y crewboats, embarcaciones de aluminio que operan a alta velocidad para el transporte de prácticos y dotaciones.

> "La globalización, concepto definido como la internacionalización productiva de las economías y el comercio, el libre flujo de capitales e inversiones, ha permitido que muchos capitales exógenos ingresen al país y se sumen a los capitales de fuente peruana, teniendo como resultado la reactivación de la industria naval".

La agresividad para acceder a otros mercados ha exigido al SIMA participar en licitaciones internacionales, presentando ofertas a la Autoridad del Canal de Panamá, logrando se le adjudique la construcción de cinco (05) gánguiles, de 1.000 m3 de capacidad cada uno, y dos (02) empujadores, cada uno de 70 bollard pull de potencia, los cuales están siendo construidos en los centros de operaciones ubicados en el Callao y Chimbote.

Del mismo modo, se le ha encargado la construcción de una serie de remolcadores para flotas internacionales, como lo es la del Holding Ultratug, con presencia en Argentina, Brasil, Chile, Ecuador y Perú, desarrollando diversos servicios marítimos, como remolques portuarios, servicios offshore, salvatajes, operaciones especiales y transferencia de prácticos. Esta empresa posee una de las flotas más modernas de Latinoamérica, con 46 remolcadores de puerto

y terminales (LNG y Petróleo), 15 buques de apoyo en offshore y dos pilot boats.

Adicionalmente, la Marina de Guerra encargó la construcción de dos (02) remolcadores convencionales, de capacidad de 20 bollard pull, con el fin de apoyar a las maniobras de entrada y salida de embarcaciones a la base naval.

Lo expuesto anteriormente se ve fortalecido por el contexto político actual de reconstruir una verdadera Marina Mercante del Perú, para ejecutar lo que dispone la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, y lo concerniente a la repotenciación de los Servicios Industriales de la Marina, para la construcción de embarcaciones y otros equipos.

Reflexiones

- De lo expuesto en los párrafos anteriores podemos apreciar una tendencia de apertura a los mercados de construcción naval, producto del escenario mundial y nacional, en los cuales el SIMA viene participando agresiva y activamente.



Prueba de máquinas de la embarcación "Cormoran". Tipo Pilot Boat, en servicio actual en el terminal gasífero de Pampa Melchorita.

- Ante el nuevo contexto político, se ve un futuro optimista para acceder a la construcción de embarcaciones de alto bordo, orientándose a proyectos complejos, lo cual demandará un gran esfuerzo de gestión de recursos tecnológicos, humanos y financieros.
- De ser viable el punto anterior, se requerirá un plan de adecuación de infraestructura para lograr atender la concepción y desarrollo de los proyectos.
- Existe una gran responsabilidad por lograr la fidelización de los diferentes armadores nacionales e internacionales que actualmente vienen confiando sus proyectos al astillero, y de este modo, a través de ellos, acceder a otros mercados que demandarán un mayor esfuerzo por parte del astillero.

Bibliografía en Internet

- http://www.sima.com.pe/
- http://www.iacs.org.uk/
- http://www.ultratug.com/
- http://www.pancanal.com/



