

SHIPREPAIR ACTIVITIES IN ASMAR SHIPYARD (CHILE) REGARDING TO
THE DEVELOPMENT OF MARITIME TRAFFIC AT TALCAHUANO PORT FROM
1979 TO 1983.

EVOLUCIÓN DEL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE TALCAHUANO
(CHILE) DURANTE EL PERIODO 1979-1983 Y SU RELACION CON LA
ACTIVIDAD REPARADORA DEL ASTILLERO ASMAR(T).

EUGENIO TORREJON
ASMAR-Talcahuano
Chile.

ABSTRACT

This paper presents a study of the increase of shiprepair activities in ASMAR shipyard (Chile) regarding to the traffic of merchant ships in the zone of Talcahuano port, in the period 1979-1983.

RESUMEN

Este trabajo presenta un estudio cuyo objetivo es mostrar la incidencia que ha tenido el movimiento marítimo en la región de Talcahuano, en relación a la captación de reparaciones de buques mercantes por parte del Astillero ASMAP en los últimos cinco años.

INTRODUCCION

El Puerto de Talcahuano, ubicado en latitud 36°41' Sur y longitud 73°06' Oeste, es uno de los más importantes de CHILE, ya que a través de él se realiza la exportación de una gran variedad de productos, en especial madera y celulosa; se descarga gran parte de los productos de importación y porque posee una activa industria pesquera. Estas tres actividades más el cabotaje generan un considerable tráfico marítimo.

En el Puerto de Talcahuano, se encuentran los muelles de San Vicente y Talcahuano; ambos controlados por la Empresa Portuaria de Chile, dependiente del Estado, y que reciben la mayoría de los buques que recalán a la zona. También importante, es el muelle particular de Huachipato.

Cercanos al Puerto de Talcahuano, se encuentran los muelles de Lirquén, Penco, Lota y Coronel, cuyo tráfico marítimo es menor, especialmente de cabotaje, y que también serán considerados en esta exposición. Cabe destacar que el más grande de los muelles mencionados es el de San Vicente, con 220 metros de longitud y 10,7 metros de profundidad.

ASMAR (T), Planta principal de los ASTILLEROS y MAESTRANZAS de la ARMADA, que es el más importante del país si se considera la magnitud de sus instalaciones portuarias, gradas de construcción, infraestructura de talleres, diques y recursos humanos, se encuentra ubicado en este Puerto, y por tal motivo le corresponde un papel importante en la reparación y carena de los buques que circulan por nuestro litoral; en especial por esta zona. De la infraestructura de ASMAR (T), es importante mencionar que cuenta con tres diques flotantes y dos diques secos, lo cual lo capacita para atender buques hasta 80.000 toneladas DWT y 245 metros de eslora; cuenta además con un sector varadero, en el que es posible atender pesqueros pequeños, no mayores de 180 toneladas de desplazamiento. También es importante destacar su moderna grada de lanzamiento, en la que es posible construir buques hasta 35.000 toneladas DWT.

ASMAR (T), es una empresa autónoma del Estado, que debido a la política económica de libre mercado imperante en el país, ha debido buscar el autofinanciamiento, lo cual ha sido posible haciendo del Astillero una empresa altamente eficiente. Esto se ha logrado llevando a cabo un plan de apertura comercial, iniciado hace aproximadamente cinco años, y cuya estrategia se ha basado en adecuar el uso de los recursos humanos, materiales y tecnológicos; designar representantes en el extranjero y demostrar en el transcurso de los años, que es

I.- METODOLOGIA DEL ESTUDIO

perfectamente factible combinar la atención de buques, tanto de guerra como particulares.

Lo anterior nos ha motivado a realizar el presente estudio cuyo objetivo es mostrar la incidencia que ha tenido el movimiento marítimo en la región, en relación con la captación de reparaciones de buques mercantes por parte del Astillero en los últimos cinco años, de los cuales los últimos tres se han desarrollado bajo los efectos de la recesión mundial que afecta hoy a una gran cantidad de países, y que se ha hecho sentir con mucha fuerza en el nuestro desde el año 1981.

En este estudio se tratará también de buscar algún tipo de relación que nos permita predecir el comportamiento futuro de la relación mencionada.

El presente estudio está basado principalmente en el análisis estadístico del movimiento naviero en la región y de la actividad reparadora del Astillero; análisis que será realizado tanto para buques mercantes nacionales, extranjeros y pesqueros menores reparados en varadero entre los años 1979 a 1982 y los cuatro primeros meses del año 1983, fecha en que se realizó el presente trabajo.

Los valores presentados de cantidad de buques que trasitaron por la región en los diferentes años fueron obtenidos de la autoridad marítima regional, la cual debe registrar todos los movimientos de naves que recalán en la zona. De las nóminas de control empleadas se obtuvo el nombre de cada uno de los buques que llegó al Puerto de Talcahuano sin importar su frecuencia de arribo y estos nombres fueron posteriormente comparados con la nómina de buques reparados por ASMAR (T), obteniéndose para cada año el porcentaje de buques reparados por el Astillero. Es interesante destacar que aproximadamente el 24 % del total de buques que circulan en el año por la zona, corresponde a buques nacionales y el 76 % restante a buques extranjeros.

Para determinar el porcentaje de pesqueros menores reparados en varadero, se obtuvo la nómina de estos que ope-

ró en la zona en los distintos años y se comparó con la de los pesqueros reparados por el Astillero.

Los diferentes valores obtenidos se muestran en los cuadros de la página siguiente, y con el objeto de visualizar en mejor forma dichos valores también se representan en gráficos de barras, lo cual facilitará su análisis. Por último se puede ver como ha sido la variación del tráfico marítimo en el Puerto de Talcahuano en el período considerado.

CUADRO N° 1

PORCENTAJE DE BUQUES NACIONALES REPARADOS POR ASMAR(T) EN RELACION CON EL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE TALCAHUANO.

AÑO 1979	AÑO 1980	AÑO 1981	AÑO 1982	AÑO 1983 *
65,2%	67,5%	55,7%	66,6%	68,1%

CUADRO N° 2

PORCENTAJE DE BUQUES EXTRANJEROS REPARADOS POR ASMAR (T) EN RELACION CON EL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE TALCAHUANO.

AÑO 1979	AÑO 1980	AÑO 1981	AÑO 1982	AÑO 1983 *
14,7%	21,8%	20,2%	20,0%	20,0%

CUADRO N° 3

PORCENTAJE TOTAL DE BUQUES REPARADOS POR ASMAR (T) EN RELACION CON EL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE TALCAHUANO.

AÑO 1979	AÑO 1980	AÑO 1981	AÑO 1982	AÑO 1983 *
28,2%	33,2%	28,7%	30,6%	29,4%

CUADRO N° 4

PORCENTAJE DE PESQUEROS MENORES REPARADOS EN VARADERO EN RELACION CON EL NUMERO QUE OPERA EN EL PUERTO DE TALCAHUANO.

AÑO 1979	AÑO 1980	AÑO 1981	AÑO 1982	AÑO 1983 *
78,6%	58,2%	35,7%	41,3%	44,0%

* Datos correspondientes hasta el 30 de Abril.

CUADRO N°5

VARIACION DEL TRAFICO MARITIMO EN EL

PUERTO DE TALCAHUANO.

AÑO 1979	AÑO 1980	AÑO 1981	AÑO 1982	AÑO 1983*
92,5 %	100 %	98,9 %	89,5 %	77,9 %

* DATO CORRESPONDIENTE A PROYECCION AL 31 DE DICIEMBRE.

GRAFICO N° 1

PORCENTAJE DE BUQUES NACIONALES REPARADOS POR ASMAR (T) EN RELACION
CON EL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE TALCAHUANO.

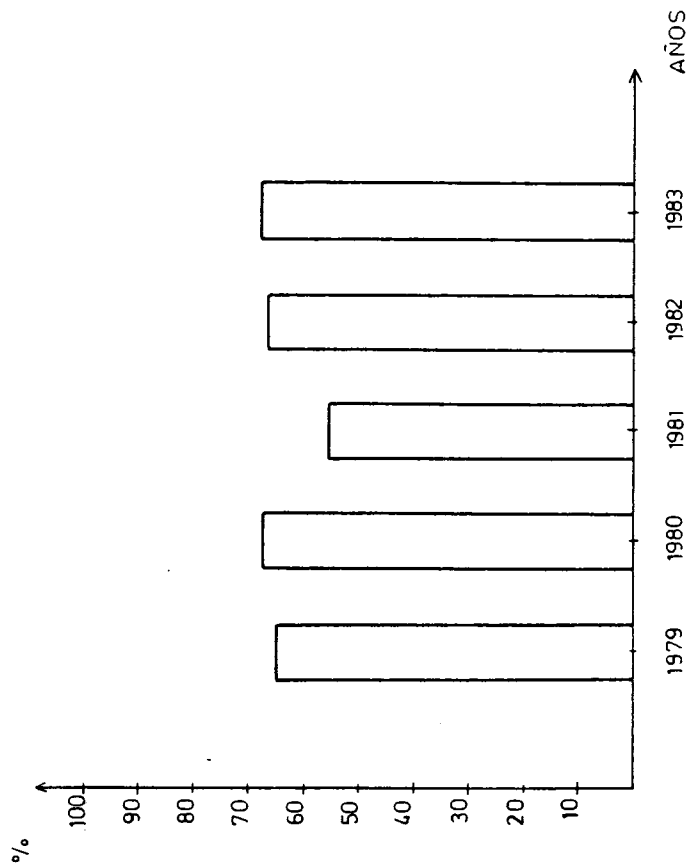


GRAFICO N° 3

PORCENTAJE TOTAL DE BUQUES REPARADOS POR ASMAR (T) EN RELACION CON EL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE TALCAHUANO.

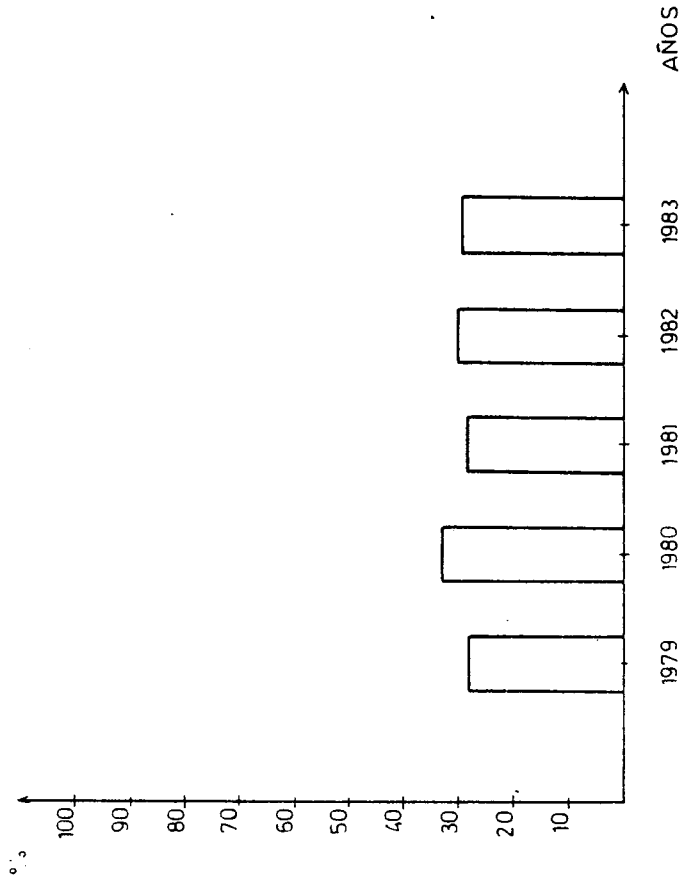


GRAFICO N° 2

PORCENTAJE DE BUQUES EXTRANJEROS REPARADOS POR ASMAR (T) EN RELACION CON EL TRAFICO MARITIMO EN EL PUERTO DE TALCAHUANO

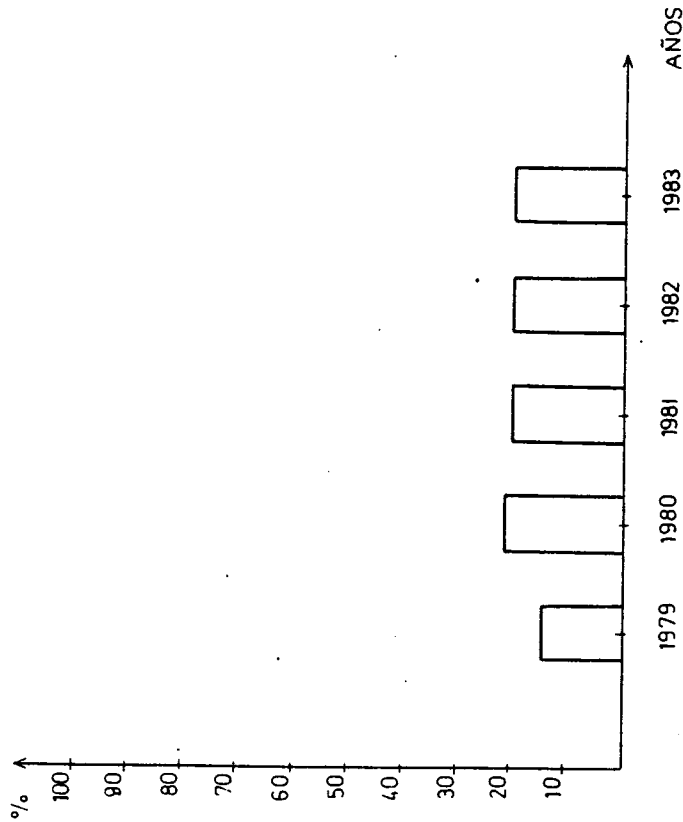


GRAFICO N° 5
VARIACION DEL TRAFICO MARITIMO EN
EL PUERTO DE TALCAHUANO.

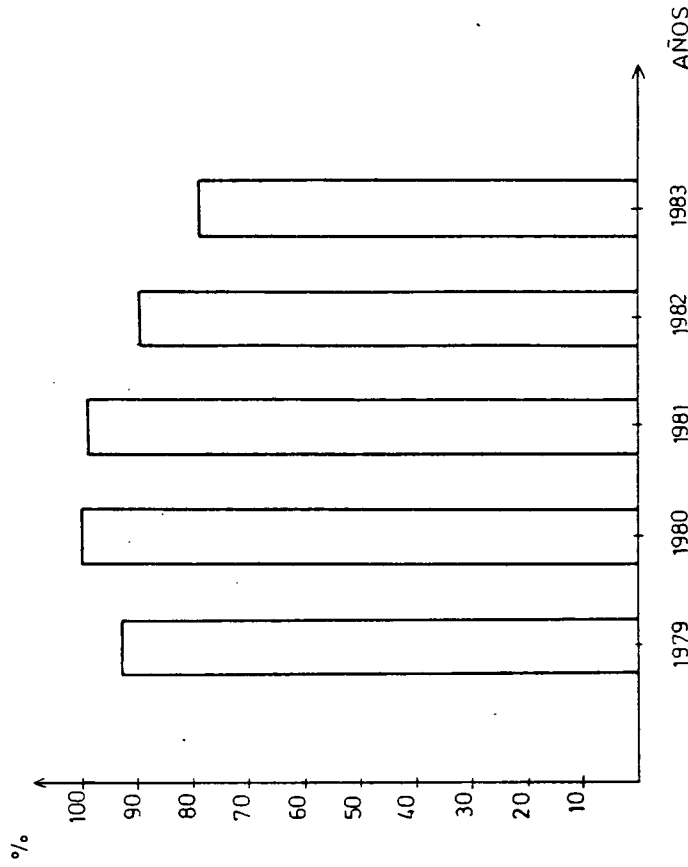
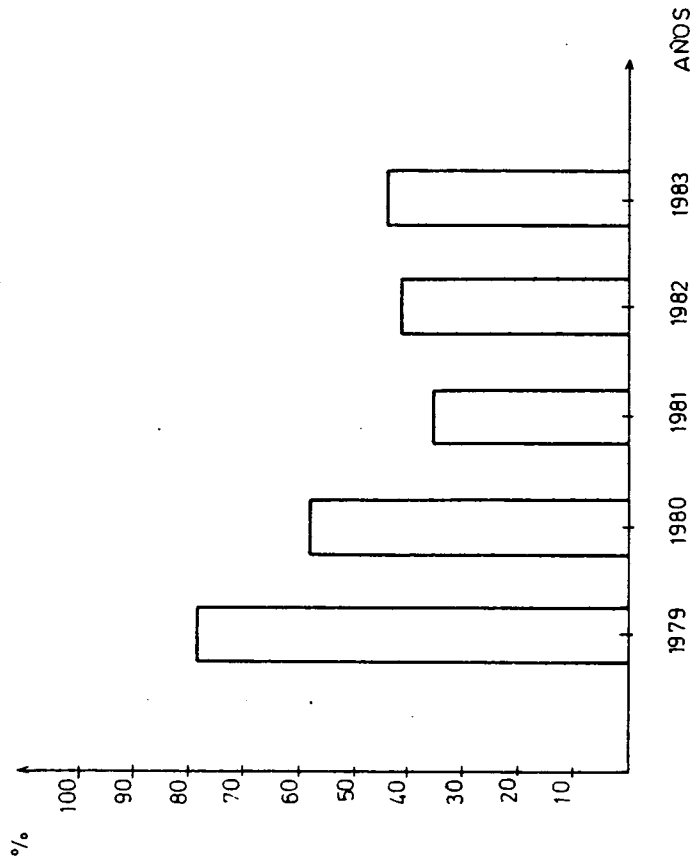


GRAFICO N° 4
PORCENTAJE DE PESQUEROS MENORES REPARADOS EN VARADERO EN
RELACION CON EL NUMERO QUE OPERA EN EL PUERTO DE TALCAHUANO



II. ANALISIS DE LA REPRESENTACION GRAFICA

En el gráfico N° 1, correspondiente a los buques nacionales, podemos apreciar que con la excepción del año 1981, el porcentaje de buques reparados por el Astillero se mantiene casi constante en el periodo siendo de 66,8%. La disminución porcentual producida en el año 1981 es causa directa de la recesión mundial que obligó a muchos buques a postergar o reducir sus reparaciones durante ese año, notándose en los dos últimos una tendencia a la estabilización del promedio mencionado.

El gráfico N° 2, nos muestra el comportamiento de los buques extranjeros en el periodo analizado. Se puede distinguir claramente el aumento producido a partir del año 1980 y una mantención del porcentaje de buques reparados en los últimos cuatro años. Este aumento es consecuente con la política de apertura comercial mencionada anteriormente, y que ha permitido a ASMAR (T) aumentar su porcentaje de captación de buques extranjeros en aproximadamente un 5%. Es posible ver también que en los últimos cuatro años el porcentaje se ha mantenido en 20%; indicando que la atención de buques extranjeros por parte del Astillero no ha sido afectada por causa de la situación económica mundial.

En el gráfico N° 3, se aprecia el porcentaje total de buques reparados en el periodo, obteniéndose un promedio

cercano a un 30 %, lo cual nos indica una proporción directa de la cantidad total de buques reparados por el Astillero en comparación con el tráfico marítimo de la zona.

El Gráfico N° 4, muestra el porcentaje de pesqueros menores que ha sido reparado en ASMAR (T), en relación con la cantidad de éstos que operan en la zona. Podemos ver un descenso desde el año 1979 a 1981, notándose un repunte en los dos últimos años. La disminución a partir del año 1980, se debe a la instalación en la zona de un dique pequeño, correspondiente a una Empresa Particular y que atiende desde ese año cierto porcentaje de los pesqueros que operan en la zona. La disminución mayor en el año 1981, se debió al igual que los buques mercantes nacionales a la disminución o postergación de las reparaciones durante ese año por problemas económicos derivados de la recesión mundial.

Finalmente en el Gráfico N° 5 se puede observar como ha sido la variación del tráfico marítimo en la región durante los últimos cinco años. Para la confección de este Gráfico se hizo una proyección de la cantidad de buques al 31 de Diciembre de 1983, la cual se basó en el análisis de los cuatro primeros meses de los años anteriores. Con esta información se tomó como referencia 1980, año en el cual se registró el mayor tráfico marítimo y se obtuvo el porcentaje correspondiente para los años restantes.

III.- CONCLUSIONES

cionales y extranjeras.

Lo expresado anteriormente nos permite obtener las siguientes conclusiones :

1. El porcentaje de buques nacionales y extranjeros reparados por ASMAR (T), corresponde a una proporción directa del tráfico marítimo en la zona.

2. Si bien la recesión mundial ha afectado al tráfico marítimo en el país, esto no ha sido incidente en el porcentaje de buques reparados en ASMAR (T), con la excepción del año 1981, para los buques nacionales.

3. La captación total del tráfico marítimo de la zona corresponde también a una proporción directa y que es de aproximadamente de un 30 %.

4. La mantención de esta proporción directa nos permite predecir un comportamiento similar en los próximos años, con tendencia a un leve aumento.

5. La proporción de pesqueros menores atendidos por el Astillero también ha sufrido los efectos de la recesión mundial, y presenta una tendencia a estabilizarse en los próximos años.

En el análisis anterior, hemos podido apreciar como ha variado la actividad reparadora del Astillero ASMAR (T), en relación con el tráfico marítimo en la región en los últimos cinco años, y se comprueba que existe una relación casi directa de la cantidad de buques nacionales que repara ASMAR(T), y la cantidad de éstos que efectúa normalmente su tráfico por esta zona. Esta proporción corresponde aproximadamente al 65% del tráfico nacional.

Para el caso de los buques extranjeros, también podemos apreciar una relación directa a partir del año 1980, y que corresponde a un 20% del tráfico extranjero.

En la atención de pesqueros menores en varadero, la evolución ha sido distinta, notándose una tendencia a estabilizarse en aproximadamente un 45% de la cantidad que opera en la zona.

Es importante destacar que el comercio exterior chileno tuvo un auge hasta el año 1980, produciéndose un volumen de importaciones y exportaciones cada vez mayor. Con el comienzo de la recesión mundial que nos afecta desde el año 1981, el comercio exterior bajó considerablemente, disminuyendo a partir de ese año tanto la carga movilizada como la frecuencia de las naves na-

Por último, se desea mencionar la importancia que tiene para cualquier Astillero el contar con el máximo de información posible del tráfico marítimo del lugar donde se encuentra ubicado, tratar de lograr la individualización de las naves que circulan y aprovechar de la mejor manera esta información con el objeto de predecir en cierta medida el comportamiento futuro de su actividad.