

LA SITUACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN ESPAÑA PERSPECTIVAS EN UN MERCADO GLOBAL

ALFREDO SUAZ GONZÁLEZ

Secretario Técnico

Gerencia del Sector de la Construcción Naval

El sector de la Construcción Naval en España inició su reconversión en la década de los 80 del pasado siglo, ante la creciente internacionalización del mercado de la producción de buques (civil y militar) y la necesidad de transformar y modernizar una actividad que en España tradicionalmente ha supuesto un motor industrial muy representativo en determinadas regiones (noroeste y cornisa cantábrica, levante y Andalucía).

El sector de construcción naval se define como una industria de síntesis, que fabrica un producto singular, rara vez en serie, de elevado valor unitario y largo período de construcción, muy sensible al ciclo económico, con exceso de capacidad mundial casi permanente, y fuertemente sometido a una competencia internacional. A diferencia de otro tipo de industrias, este sector nunca se ha visto protegido por medidas arancelarias o de efecto equivalente para contrarrestar actividades contrarias a las reglas internacionales del comercio.

Ello se debe a las dificultades inherentes a sus características de sector totalmente globalizado y a la imposibilidad de identificar la nacionalidad real del comprador, puesto que un importante porcentaje de los buques comerciales se registran en pabellones de conveniencia, a través de sociedades instrumentales. El sector tiene una gran importancia estratégica en las economías nacionales, teniendo en cuenta su alto contenido tecnológico, su papel de suministrador de medios esenciales de transporte en el comercio internacional, de investigación, prospección y extracción de productos energéticos, y espe-

cialmente su papel como suministrador de buques avanzados militares.

En nuestros días, la industria de construcción naval muestra una competencia global a nivel mundial, con los países del lejano oriente (China, Corea y Japón) a la cabeza mundial en cuota de mercado. Por ello, en las últimas décadas, la industria naval europea se ha tenido que ir transformando en un sector muy competitivo en tecnología punta, claramente orientado a obtener productos muy innovadores y cualificados, con menor peso cuantitativo del capital humano. Y dentro de este marco, el sector naval español se ha convertido en los últimos años en un sector de alto componente tecnológico, competitivo internacionalmente y netamente exportador: 90% de la producción.

En grandes cifras, entre 2008 y 2011, la construcción naval supone en España una capacidad de producción anual de más de 300.000 CGT –Compensated Gross Tones– (1), con facturación media superior a 3.000 millones de euros, y emplea directamente a unos 8.000 trabajadores (3.000 en los astilleros privados y 5.000 en los públicos). Además de generar otros 17.000 empleos

en la Industria auxiliar: subcontratación de mano de obra que trabaja en las propias instalaciones y suministradores.

La especialidad principal en la producción actual son ferris (2), dragas (3), remolcadores (4), buques offshore (5), sísmicos (6), oceanográficos (7), de investigación marina y algunos buques de carga general.

Los regímenes de ayudas al sector naval en Europa muestran que es un sector fuertemente regulado. En este artículo tratamos de exponer la situación relativa al sector naval español, el marco regulatorio de la Unión Europea, y la importancia de la política naval seguida por los instrumentos al alcance del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, así como la importancia de la formación de la mano de obra específica para lograr astilleros de síntesis que puedan competir en un mercado global.

REGULACIÓN EUROPEA Y PROGRAMAS DE CONSTRUCCIÓN NAVAL. PAPEL DE LA GERENCIA DEL SECTOR NAVAL

El sector naval europeo ha sido objeto, desde los años setenta, de una regulación específica en materia de ayudas estatales, que han estado sujetas a una serie de regímenes específicos, y que gradualmente se vienen alineando con las normas horizontales de ayudas para cualquier otro sector.

No obstante, para el período 2012-2013, antes de esa convergencia total con los regímenes generales de ayudas industriales, se ha aprobado por la Comisión el «Marco aplicable a las ayudas estatales a la Construcción Naval» (Marco Naval en adelante), que literalmente señala que «en consonancia con su política para garantizar una mayor transparencia y simplificación de las normas sobre ayudas estatales, la Comisión pretende eliminar, en la mayor medida posible, las diferencias entre las normas aplicables a la industria de la construcción naval y las aplicables a otros sectores industriales mediante la extensión de las normas horizontales generales al sector de la construcción naval. Sin embargo, la Comisión reconoce que determinadas características de la construcción naval como, por ejemplo, las series de producción reducida, el tamaño, el valor y la complejidad de las unidades producidas y el hecho de que los prototipos suelen comercializarse, le hacen diferente de otros sectores industriales».

Por ello, en el vigente Marco Naval perviven varios tipos de ayudas:

Ayudas regionales a la inversión, a favor de la construcción, reparación o transformación naval que cumplan determinadas condiciones en regiones específicas.

Ayudas a la innovación, también con ciertas condiciones y limitaciones, siempre que se refieran a la aplicación industrial de productos y procesos innovadores, es decir, productos y procesos tecnológicamente

los nuevos o mejorados sustancialmente en comparación con el estado de la técnica en el sector de la construcción naval en la UE, que además conlleven un riesgo de fracaso tecnológico o industrial.

Créditos a la exportación, en forma de facilidades crediticias concedidas por el Estado a armadores nacionales y extranjeros o a terceros para la construcción o transformación de buques, siempre que se ajusten al marco establecido al efecto en el seno OCDE y a su Acuerdo sectorial.

Este marco naval vigente simplifica las posibilidades de ayuda contempladas en otros anteriores, estableciendo condiciones más restrictivas, por ejemplo, para ayudas a la innovación, entre las que destaca la de demostrar el efecto incentivador de las mismas, obligando a una evaluación previa del incremento de las actividades del beneficiario, basada en un análisis que compare la situación con y sin concesión de las ayudas.

Las competencias en materia de ayudas al sector en España recaen en el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, a través de la normativa que desarrolla el Marco Naval: fundamentalmente, el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval, con sus sucesivas modificaciones y demás normativa de desarrollo.

Los objetivos que se persiguen con las ayudas al sector son la reestructuración y modernización de los astilleros hasta alcanzar el nivel de competitividad necesario, reduciendo el exceso de capacidad productiva, fomentando la mejora y modernización de sus instalaciones, la innovación, la I+D y la formación a sus empleados. El sector naval actúa en un mercado, como ya se ha dicho, maduro, con exceso de capacidad, altamente competitivo, por lo que existe una fuerte competencia externa. Los productos que ofrece, los buques, tienen una complejidad y precio elevados, por lo que en gran parte el éxito o fracaso de la industria se ve influenciado por las medidas de apoyo que el Estado adopta.

La Gerencia del sector de la Construcción Naval

Dentro de las competencias anteriormente mencionadas, cumple un papel técnico relevante la Gerencia del Sector de la Construcción Naval (GSN en adelante). Fue creada mediante el Real Decreto 1271/1984, sobre medidas de reconversión del sector de Construcción Naval, es una entidad pública empresarial de las previstas en la Ley 6/1997, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado y está adscrita al Ministerio de Industria, Energía y Turismo a través de la Secretaría General de Industria y Pyme. Es también el organismo asesor del Ministerio en Política de Construcción Naval y se rige, en la actualidad, por el Real Decreto 3451/2000, de 22 de diciembre, por el que se aprueba su Estatuto.

Los fines de GSN son apoyar al Ministerio en la consecución de los objetivos de la reconversión del sector; entre otros, los cuatro siguientes:

1] La culminación del proceso de reconversión y competitividad del sector de la construcción naval, iniciado al amparo de citado RD 1271/1984, y según prevén los capítulos III y IV del Reglamento CE 1540/98 del Consejo, de 29 de junio de 1998, sobre ayudas a la construcción naval.

2] La consecución del más alto grado de coordinación y cooperación, no sólo entre los propios astilleros sino también entre éstos y las empresas auxiliares o complementarias, navieras y cualesquiera otras empresas o asociaciones de empresas relacionadas con el sector marítimo en general respecto a todo tipo de inversiones y mejoras.

3] La continuación en el proceso de formación y adecuación del personal del sector de la construcción naval en su conjunto.

4] El cumplimiento de cualesquiera otros fines que le sean encomendados.

Por tanto, corresponde a la GSN la coordinación, supervisión y seguimiento de los Programas plurianuales de actuación de los astilleros privados. Dichos programas son requeridos por la normativa comunitaria y nacional para tener derecho a las ayudas públicas por parte de estas entidades. Esta función de GSN supone ejercer esa coordinación y supervisión en materias incluidas en los programas, tales como: políticas de actuación, ubicación e instalaciones, evolución de la plantilla de personal, descripción de productos, actividad tecnológica, descripción del accionariado, informes de auditoría, situación financiera, políticas de actuación, y análisis estratégico (DAFO), lo que da una clara idea de la responsabilidad asumida por la GSN en la materia.

En los vigentes programas de actuación de los astilleros privados españoles se prevé hasta finales de 2013 una inversión total máxima de unos 370 millones de euros, con derecho a obtener algún tipo de ayuda. Los porcentajes según tipos de ayuda, regiones, etc..., oscilan entre el 12,5% y el 30% de cada inversión.

Por otra parte, y relacionado con todo lo anterior, entre los principales cometidos de GSN está elaborar los informes técnicos para la concesión de las ayudas relativas al sector naval. Además, la GSN es un «organismo intermedio» para la gestión de fondos estructurales de la UE para inversión en formación, el Fondo Social Europeo (FSE).

Tanto para las ayudas nacionales como para las europeas, sobre la base de la normativa comunitaria y del RD 442/1994 y sus normas de desarrollo, la GSN se constituye en el órgano técnico independiente para valorar e informar los costes elegibles e importe de las ayudas, tanto en la fase de concesión como de la liquidación.

Finalmente, la GSN es el instrumento técnico de referencia en la elaboración y publicación de las estadísticas técnicas y económicas del sector a nivel mun-

dial, coordina las mesas de la Industria auxiliar, de la formación y de la prevención del sector naval, y es el apoyo del Ministerio en las relaciones con la UE (8).

ASTILLEROS DE SÍNTESIS EN EL MARCO DE LA COMPETENCIA INTERNACIONAL ↓

Como ya se ha citado en la Introducción, el sector naval español es netamente exportador; estando en proceso constante de ajuste para lograr una posición competitiva en un mercado de fuerte competencia internacional, sometido a ciclos productivos importantes en los últimos años.

Evolución reciente de los mercados mundial y europeo ↓

Tras varios años (2005-2008) de auge en la demanda, con 2007 como cúspide de la contratación mundial, las previsiones apuntan a que, en el año 2012, la capacidad de construcción mundial alcance los 80 millones de CGT. Sin embargo, frente a esta capacidad productiva mundial, las contrataciones en todo 2009 fueron solo de 16,4 millones de CGT, con una leve recuperación en 2010 y tendencia a la baja en 2011. La cartera de pedidos mundial suponía, a finales del 2009, unas 158 millones de CGT, cifra que excedía con mucho las necesidades futuras del mercado. Con esta cartera de pedidos, y ante el desplome de la demanda en tiempos de crisis y las necesidades estimadas para los próximos años, se prevé que no se podrá restablecer el equilibrio del mercado mundial hasta el año 2015 al menos.

Esta elevación de la capacidad de oferta mundial en los años anteriores a la crisis internacional se debe fundamentalmente a la irrupción en el mercado de los países asiáticos; así, la capacidad de construcción naval de Corea, que en 1994 era de menos de 2 millones de CGT pasó a ser, en 2004, de 8,5 millones de CGT; en 2008, de 15 millones de CGT y, en 2010, de más de 16 millones de CGT. China, que en 1994 tenía una capacidad inapreciable, alcanzó en 2004 los 3 millones de CGT; en 2008, los 14 millones de CGT y, en 2010, más de 15 millones de CGT. Este incremento de capacidad se ve facilitado por la ausencia de mecanismos de control comercial de precios y de ayudas estatales. En 2010 fracasó el intento, en el seno del Consejo de la OCDE, para adoptar una política de competencia leal en el sector de la construcción naval entre los países miembros.

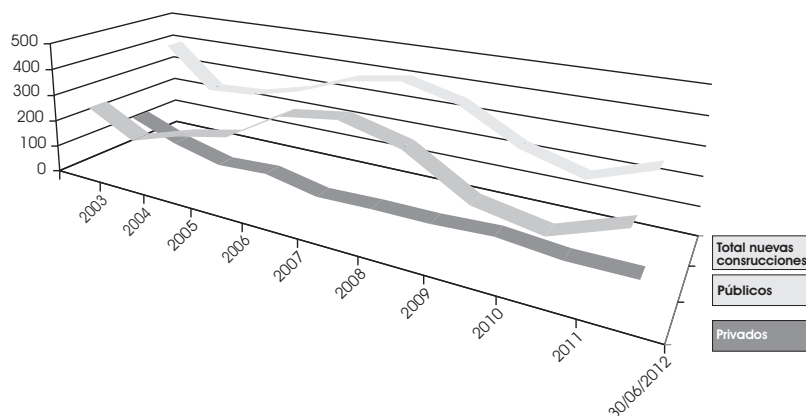
Según estos datos, casi el 90% de la contratación mundial de buques civiles se ha desplazado a Extremo Oriente, siendo liderada en la actualidad por Corea y China. Mientras tanto, la construcción naval europea ha visto disminuida su participación en la contratación mundial de su histórico 25%, en la década de los años 90, al 2,8% en 2010 con una leve recuperación en 2011. Desde 2009, Europa sólo ha podido lograr un 10% de su contratación media durante los cinco años anteriores.

CUADRO 1
PRODUCCIÓN, CARTERA Y CONTRATACIÓN DE NUEVAS CONSTRUCCIONES EN CGT

Astilleros	Producción										Cartera al 30/06/2012
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011		
Privados	250.966	160.319	217.162	254.609	366.319	393.080	340.583	215.583	175.427	254.646	
Públicos	466.207	78.019	33.733	43.908	5.264	10.528	10.528	21.056	0	0	
Total nuevas construcciones	397.173	238.938	250.895	298.517	371.583	403.608	351.111	236.639	175.427	254.646	

Astilleros	Producción										Contratación al 30/06/2012
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011		
Privados	196.166	347.953	452.013	396.646	470.238	361.899	61.880	148.051	21.793	73.481	
Públicos	0	0	68.117	98.698	21.056	0	0	0	0	0	
Total nuevas construcciones	196.166	347.953	520.130	495.344	491.384	361.899	61.880	148.051	21.793	73.481	

FUENTE: Elaboración propia GSN.

**GRÁFICO 1**

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN EN LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES (MILES DE CGT)

FUENTE: Elaboración propia GSN.

La crisis financiera internacional se ha dejado sentir desde 2009, con una tendencia que ha supuesto la notoria reducción de la contratación mundial, el retraso en las entregas y la escasez de financiación de muchos buques en cartera. La financiación de la construcción de buques en el mundo depende en gran medida de la banca europea, críticamente expuesta desde esos años a la crisis del crédito y, por consiguiente, causando estragos en el capital circulante de los constructores.

En 2011, la actividad de contratación, tras una leve recuperación en 2010, ha vuelto a empeorar, como consecuencia de las incertidumbres en los principales segmentos de buques así como de la debilidad de los fletes para los buques especializados, especialmente los relacionados con la explotación de petróleo y gas.

Situación del mercado mundial y europeo ▼

Se presentan a continuación las cifras de la evolución, hasta los últimos datos disponibles de 2012, del sector naval español e internacional, con algunas conclusiones al respecto (9).

En cuanto al sector naval en España, en el cuadro 1 se muestra la evolución de la producción y de la contra-

tación. Asimismo, en los gráficos 1 y 2, se presenta visualmente esta evolución.

En el caso español, la crisis del sector se ve acentuada por la paralización de la contratación producida en 2011 por la apertura de expediente por la Comisión Europea en relación con el sistema de bonificaciones fiscales a armadores. En este ejercicio tan sólo se han hecho nuevas contrataciones por 21.793 CGT. La cartera de pedidos en el último trimestre ascendió a tan sólo 175.427 CGT, lo que supone una caída en la cartera de casi el 30% respecto a 2010. Esta situación tiende a revertir la reciente aprobación por la Comisión Europea (20 de noviembre pasado) de un nuevo sistema general de bonificaciones fiscales que incluye a los buques.

En el cuadro 2 se muestra la situación de la cartera de pedidos del sector en todo el mundo a finales de 2011 y en el primer trimestre de 2012. Los datos en CGT, frente a los expresados en toneladas brutas (GT) muestran la sofisticación de las construcciones, más allá de la mera capacidad y el número de buques en cartera.

Visualmente se muestra el reparto de la cartera europea en el primer trimestre de 2012 (gráfico e.) y el reparto mundial (gráfico 4).

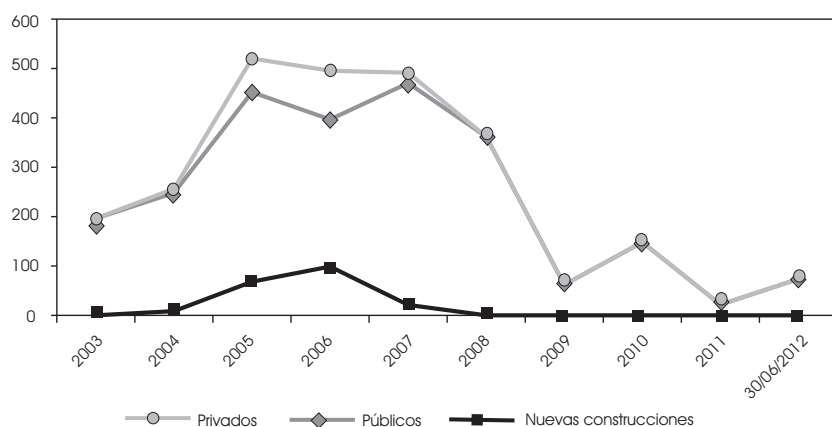


GRÁFICO 2
EVOLUCIÓN DE LA
CONTRATACIÓN EN LOS
ASTILLEROS ESPAÑOLES
(MILES DE CGT)

FUENTE:
Elaboración propia GSN.

CUADRO 2
CARTERA DE PEDIDOS POR PAÍSES A 30-03-2012

País	Nº	1.000 GT	1.000 CGT	Nº	1.000 GT	1.000 CGT
Bulgaria	9	70,56	65,41	6	53,40	44,80
Croacia	21	326,31	256,29	21	283,60	232,90
Dinamarca	5	2,37	12,97	7	2,60	9,80
Finlandia	11	191,18	247,98	11	191,20	216,10
Francia	8	384,42	445,03	9	384,80	446,30
Alemania	47	1.318,61	1.370,57	47	1.347,60	1.337,00
Grecia	3	2,97	10,58	3	3,20	8,60
Italia	40	1.078,48	1.181,89	39	1.071,60	1.154,70
Lituania	15	33,37	64,22	17	38,30	76,80
Holanda	92	316,89	473,48	88	299,10	451,70
Noruega	30	92,18	178,36	30	105,10	191,00
Polonia	66	195,79	393,64	76	247,90	410,20
Portugal	6	47,36	55,11	5	45,70	41,20
Rumanía	102	1.070,93	891,04	99	958,50	836,90
España	49	182,62	315,69	48	184,60	309,30
Reino Unido	25	18,77	54,83	28	19,50	54,20
Bélgica	1	0,57	2,35	1	0,60	2,30
República Checa	9	18,97	32,53	9	18,97	32,50
Estonia	7	0,73	6,06	6	0,60	4,20
Hungría	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
Letonia	6	7,39	22,52	5	6,00	18,70
Eslovaquia	9	21,99	35,80	8	19,50	31,70
Suecia	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
Georgia	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
Rusia	115	547,41	684,45	123	692,80	780,10
Serbia	8	7,15	17,33	7	7,10	16,40
Turquía	140	560,34	760,25	135	540,30	720,30
Ucrania	32	116,94	191,76	31	110,00	180,50
Total Europa	856	6.614,31	7.770,14	859	6.632,57	7.608,20
Japón	936	34.666,47	16.263,89	892	32.601,30	15.212,00
Corea del Sur	1.093	76.938,46	36.147,70	1.050	72.765,40	35.002,70
China	2.519	84.735,70	41.577,40	2.507	81.671,90	40.493,30
Brasil	132	2.744,84	1.697,68	156	4.387,90	2.566,80
Taiwán (China)	47	2.207,40	1.215,12	46	2.195,90	1.203,70
India	125	353,30	530,88	125	387,30	553,60
Estados Unidos	108	722,19	822,53	110	803,90	856,60
Vietnam	243	2.305,05	1.784,76	246	2.219,10	1.739,40
Otros	1.029	9.098,51	6.904,75	1.016	8.575,80	6.652,30
Total resto mundo	1.684	17.431,29	12.955,73	1.699	18.569,90	13.572,40
TOTAL mundial	7.088	220.386	114.715	7.007	212.241,1	111.888,6

FUENTE: Elaboración propia con datos de UNINAVE y LLOYD'S Register-Fairplay

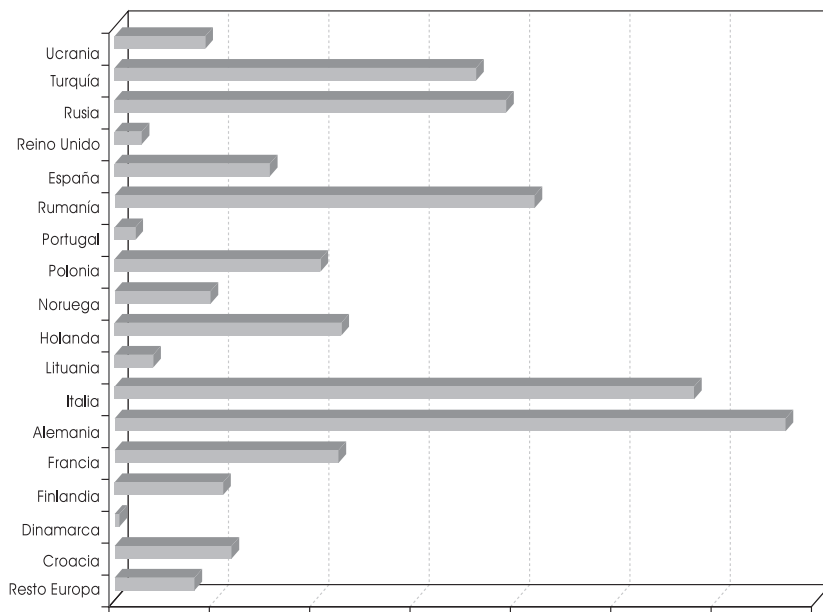


GRÁFICO 3
DISTRIBUCIÓN DE LA CARTERA EUROPEA PRIMER TRIMESTRE DE 2012 EN MILES DE EUROS

FUENTE: Elaboración propia GSN.

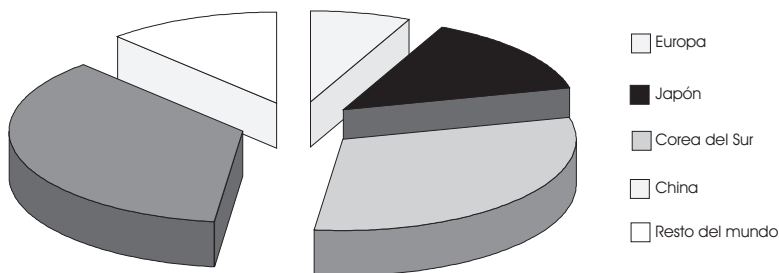


GRÁFICO 4
DISTRIBUCIÓN DE LA CARTERA MUNDIAL PRIMER TRIMESTRE DE 2012

FUENTE: Elaboración propia GSN.

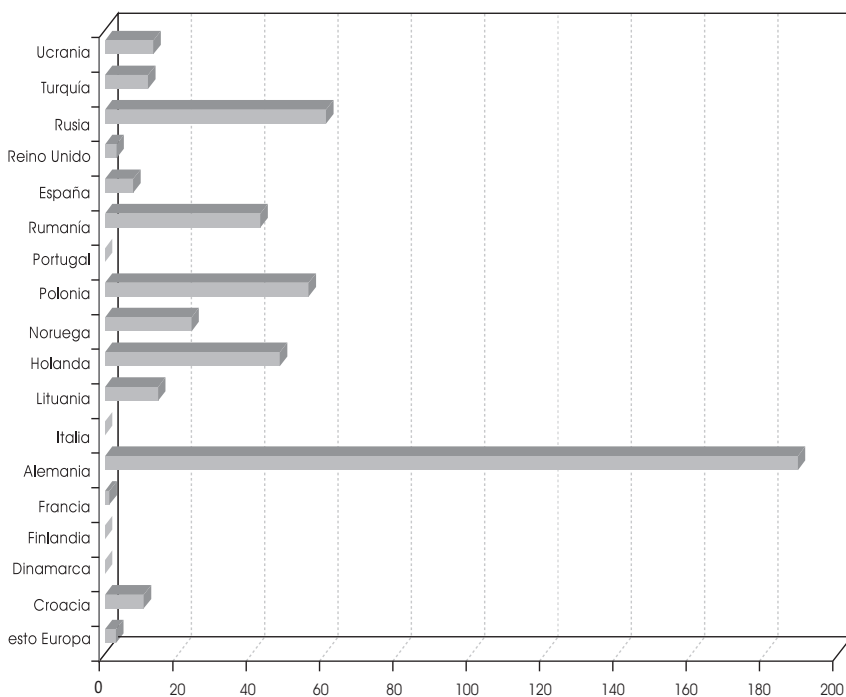


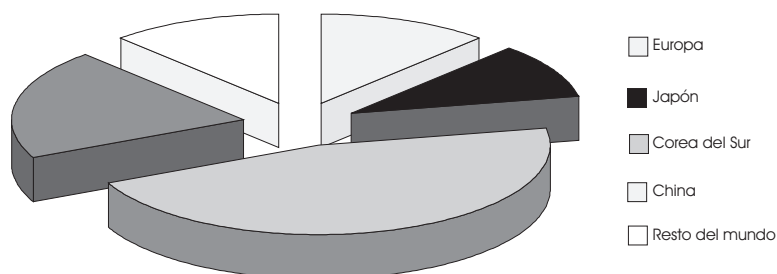
GRÁFICO 5
DISTRIBUCIÓN DE NUEVOS PEDIDOS EN LOS ASTILLEROS EUROPEOS PRIMER TRIMESTRE DE 2012 EN MILES DE CGT

FUENTE: Elaboración propia GSN.

**CUADRO 3
NUEVOS PEDIDOS DE BUQUES POR PAÍSES**

País	Nº	1.000 GT	1.000 CGT	Nº	1.000 GT	1.000 CGT
Bulgaria	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
Croacia	9	106,48	102,68	2	4,00	10,59
Dinamarca	6	2,72	14,51	0	0,00	0,00
Finlandia	7	107,98	134,69	0	0,00	0,00
Francia	5	105,66	166,20	1	0,34	1,26
Alemania	12	281,46	271,01	4	197,15	189,01
Grecia	5	3,48	17,98	0	0,00	0,00
Italia	9	160,49	202,53	0	0,00	0,00
Lituania	3	5,35	14,64	3	5,35	14,52
Holanda	42	85,83	142,80	7	39,89	47,68
Noruega	20	65,20	124,41	5	13,55	23,61
Polonia	26	48,32	109,29	6	35,70	55,57
Portugal	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
Rumanía	44	555,91	436,44	5	25,26	42,41
España	9	52,07	64,24	1	3,40	7,72
Reino Unido	5	1,18	8,16	3	0,62	3,17
Bélgica	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
República Checa	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
Estonia	1	0,17	1,51	0	0,00	0,00
Hungría	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
Letonia	2	2,25	6,97	1	0,90	3,10
Eslovaquia	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
Suecia	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
Georgia	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
Rusia	44	175,01	233,63	4	46,00	60,30
Serbia	2	1,59	5,29	0	0,00	0,00
Turquía	39	72,45	175,06	4	4,10	11,80
Ucrania	8	30,71	51,17	2	6,00	13,20
Total Europa	298	1.864,30	2.283,19	48	382,26	483,94
Japón	320	7.712,51	4.117,47	43	715,00	409,20
Corea del Sur	358	25.455,88	13.813,19	61	3.250,30	1.961,10
China	576	15.751,76	8.641,69	67	1.274,20	843,30
Brasil	42	555,87	533,35	18	415,10	282,60
Taiwán (China)	12	1.027,70	488,99	1	7,10	7,80
India	31	32,17	85,13	1	0,30	1,60
Estados Unidos	54	430,03	427,81	5	69,20	53,70
Vietnam	31	207,73	167,61	13	5,80	21,20
Otros	292	1.178,62	1.319,37	29	64,20	124,00
Total resto mundo	462	3.432,12	3.022,25	67	561,70	490,90
TOTAL mundial	2.014	54.216,56	31.877,78	286	6.183,46	4.188,44

FUENTE: Elaboración propia con datos de UNINAVE y LLOYD'S Register-Fairplay.



**GRÁFICO 6
DISTRIBUCIÓN DE NUEVOS
PEDIDOS MUNDIALES
PRIMER TRIMESTRE DE 2012**

FUENTE:
Elaboración propia GSN.

En el cuadro 3, se muestran los datos de nuevos pedidos, con las mismas variables y fechas que el anterior. El reparto de los pedidos en el primer trimestre de 2012 para Europa y el mundo, se muestra en los gráficos 5

y 6. Finalmente, en el cuadro 4, y en los gráficos 7. y 8, en páginas siguientes, se muestran los datos para las mismas fechas y territorios, referidos a entregas de buques realizadas.

**CUADRO 4
ENTREGA DE BUQUES POR PAÍSES**

País	Nº	1.000 GT	1.000 CGT	Nº	1.000 GT	1.000 CGT
Bulgaria	12	110,65	93,85	0	0,00	0,00
Croacia	15	412,2	333,1	3	60,80	37,00
Dinamarca	5	89,1	67,3	1	29,40	20,90
Finlandia	1	47,6	66,7	1	47,60	41,90
Francia	7	4,2	16,8	0	0,00	0,00
Alemania	22	422,2	425,2	3	154,00	154,70
Grecia	8	6,7	32,8	0	0,00	0,00
Italia	14	350,0	414,5	2	9,50	13,10
Lituania	3	16,4	42,7	2	2,10	5,80
Holanda	46	147,6	222,0	8	36,40	52,70
Noruega	14	13,2	38,2	5	8,90	18,90
Polonia	39	109,7	196,5	5	4,20	13,00
Portugal	3	1,6	4,9	1	1,60	3,20
Rumanía	45	684,9	481,7	7	125,30	90,60
España	49	223,2	360,8	6	24,40	35,60
Reino Unido	4	0,5	4,0	1	0,10	0,70
Bélgica	0	0,0	0,0	0	0,00	0,00
República Checa	5	9,7	17,2	0	0,00	0,00
Estonia	1	0,2	1,1	1	0,20	1,10
Hungría	0	0,0	0,0	0	0,00	0,00
Letonia	5	6,0	17,3	2	2,30	7,00
Eslovaquia	3	7,4	12,0	1	2,60	4,10
Suecia	0	0,0	0,0	0	0,00	0,00
Georgia	0	0,0	0,0	0	0,00	0,00
Rusia	57	172,5	244,6	1	39,80	0,30
Serbia	8	13,0	23,1	0	0,00	0,00
Turquía	89	358,6	478,1	16	59,10	0,70
Ucrania	26	110,4	168,3	1	7,90	0,10
Total Europa	481	3.317,60	3.762,61	67	616,20	501,40
Japón	594	19.368,37	9.131,64	150	5.045,50	2.400,70
Corea del Sur	576	36.173,81	16.242,66	146	10.009,40	4.272,10
China	1.569	40.175,10	20.749,92	303	9.692,60	4.597,20
Brasil	39	167,1	190,1	3	35,40	34,60
Taiwán (China)	26	767,5	399,7	3	123,50	53,50
India	141	180,9	413,5	13	10,40	29,00
Estados Unidos	73	245,9	373,5	10	24,20	48,00
Vietnam	171	844,1	838,3	14	143,30	98,90
Otros	545	2.757,6	2.559,6	63	832,90	458,10
Total resto mundo	995,00	4.963,10	4.774,70	106,00	1.169,70	722,10
TOTAL mundial	4.215	103.997,98	54.661,52	772	26.533,40	12.493,50

FUENTE: Elaboración propia con datos de UNINAVE y LLOYD'S Register-Fairplay.

De todos estos datos del mercado internacional, se pueden extraer muy brevemente las siguientes notas destacadas:

✓ Los nuevos contratos firmados a nivel mundial en 2011 totalizaron 31.8 millones de CGT, un 25% menos que en el año 2010.

✓ Destaca la recuperación de Corea como líder del sector en cuanto a contratación, que alcanza el 43,3% del total mundial en CGT, seguido por China, con un 27,1% y Japón, con un 12,9%.

✓ La cartera de pedidos ha disminuido a nivel mundial, pasando de 131,0 millones de CGT en 2010 a 114,7 en 2011 y sigue liderada por China con un 36,2%, seguida de Corea con un 31,5%.

✓ En cuanto a los buques entregados en 2011, se ha incrementado en un 17% respecto al año 2010, pasando de 46,5 millones de CGT a 54,6 millones de CGT.

✓ Entre las tres potencias asiáticas copan el 83,3% de la contratación mundial, el 81,9% de la cartera y el 84,4% de la producción.

✓ Los *bulk-carriers* (transportes de carga a granel), siguen siendo los buques más demandados, con un 23% del total en cuanto a número de contratos, y un 26% en cuanto a CGT, seguidos de cerca por los de carga general y containers.

✓ Los astilleros UE han contratado en 2011 un 25% menos que el año 2010, lo que supone una cuota del

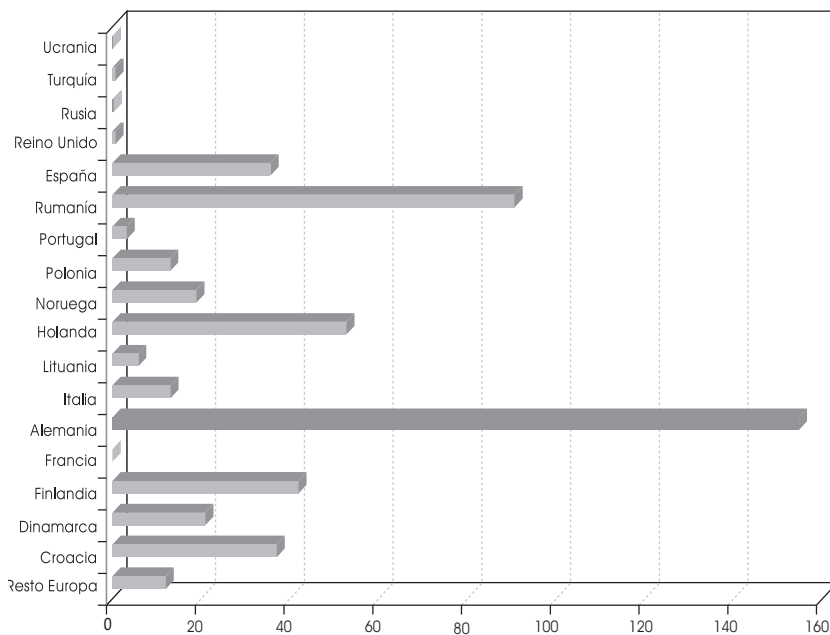


GRÁFICO 7
DISTRIBUCIÓN DE ENTREGAS
EN EUROPA
PRIMER TRIMESTRE DE 2012
EN MILES DE CGT

FUENTE:
 Elaboración propia GSN.

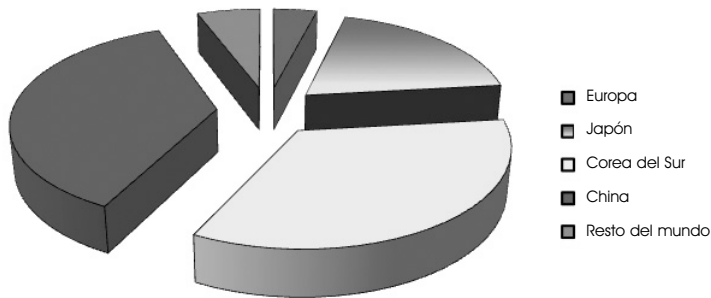


GRÁFICO 8
ENTREGAS DE BUQUES
EN EL MUNDO
PRIMER TRIMESTRE DE 2012

FUENTE:
 Elaboración propia GSN.

5.7% sobre la contratación mundial, cifra similar a la del año 2010.

✓ Destaca aquí Rumanía, con 0,43 millones de CGT, debido a que es uno de los pocos países en Europa que sigue pudiendo contratar *bulk-carriers* y porta-contenedores por los bajos costes de su mano de obra.

✓ Los siguientes países en importancia son Alemania, con 0,27 millones de CGT e Italia, con 0,20 millones de CGT.

LA FORMACIÓN COMO ELEMENTO DECISIVO PARA LA COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL

Como ya se ha señalado, la industria naval española viene realizando, desde mediados de los años 80, un importante esfuerzo de reindustrialización, principalmente mediante el ajuste de plantillas propias, la externalización de costes y la utilización, cada vez mayor, de las empresas de la industria auxiliar.

Por esta razón, el sector naval en España está en la actualidad formado por dos tipos de empresas; de una

parte, los astilleros (empresas tractoras), que tienen trabajadores mejor formados, con una edad avanzada, un empleo estable pero que debido, a las crisis del sector, ven posibilidades de perder su empleo en el futuro. Por otra parte, las empresas de la industria auxiliar, que cuentan en general con trabajadores jóvenes, con poca formación y un empleo muy inestable, que depende en cierta medida del ciclo expansivo que atravesase en cada momento el sector.

Tanto en estas empresas, que en su mayoría son Pymes, como en las tractoras (los astilleros) se está incidiendo desde entonces en la mejora tecnológica, la construcción de buques más sofisticados y complejos y la disminución de plazos de entrega, todo ello con el objetivo de adaptar este sector a los requisitos y demandas que establece este mercado fuertemente internacionalizado y competitivo.

En este contexto, se ve la necesidad de llevar a cabo ambiciosos planes de formación continua, con el objetivo de mejorar las competencias de los trabajadores que permanecen en este sector para permitir el mantenimiento de su empleo y dotarles, además, de unas aptitudes que faciliten la realización de un trabajo que necesita de un mayor nivel de cualificación.

Se trata, además, de evitar una retirada prematura del mercado de trabajo de un porcentaje importante de trabajadores expertos en las profesiones del sector, en su mayoría pertenecientes a los astilleros, al mismo tiempo que se facilitaban programas de formación para trabajadores jóvenes recién incorporados o a incorporar en las empresas, sobre todo en las industrias auxiliares, que puedan ir formándose en dichas profesiones, evitando de esta forma la pérdida de conocimiento en el sector.

La GSN, en el ámbito de sus fines y competencias, viene desarrollando desde el año 1991 una importante labor promotora y de gestión de programas de formación para los trabajadores de este sector. La Unión Europea, a través del Fondo Social Europeo (FSE en adelante), cofinancia desde el año 1994, en sus programas operativos correspondientes a los periodos 1994-1999, 2000-2006 y 2007-2013, los distintos programas de formación continua para el sector de la industria naval española gestionados por la GSN.

Las acciones formativas impulsadas por esta entidad tienen el objetivo básico de reforzar el nivel de competencia de los trabajadores y empresarios del sector, y se centran principalmente en las siguientes materias:

- Nuevas tecnologías asociadas al proceso de diseño y construcción
- Reciclaje y polivalencia
- Tecnologías de la información y la comunicación (NTICS)
- Salud y seguridad, medioambiente y calidad
- Idiomas
- Gestión, planificación y dirección en I+D

Por otra parte, la construcción de buques de alta tecnología, mercado en el que está centrado el sector naval español, como se indicó en la Introducción, necesita de un personal altamente cualificado y formado en materias muy diversas, entre las que destacan la homologación en diversos tipos de soldadura, trabajo con nuevos materiales, aplicaciones CAD-CAM, electrónica e informática, etc. También es de destacar la formación en inglés, idioma imprescindible para trabajar en el sector, ya que alrededor del 90% de la producción de buques en España es para armadores extranjeros, y muchos de los equipos que se montan a bordo se importan.

La construcción de buques para el sector *offshore* supone una importante parte de los contratos conseguidos por los astilleros en España. Los armadores de este sector energético, en su mayoría grandes multinacionales, a la hora de contratar con un astillero, son muy exigentes con la gestión de prevención de riesgos laborales y con la protección del medioambiente,

por lo que ha sido necesario también potenciar este tipo de formación entre las empresas del sector.

Cabe destacar que, en relación con estos programas de formación promovidos por la GSN y cofinanciados por el FSE, desde 1994 hasta la fecha se han subvencionado más de 30.000 cursos, que han afectado a más de 25.000 alumnos al año (unas 15.000 personas distintas). El número anual de empresas beneficiadas por alguna ayuda es de 550 aproximadamente, de las que el 90% son Pymes.

Respecto a la distribución histórica por comunidades autónomas destaca, en primer lugar, Galicia con un 23.5% del coste total, seguida por Andalucía, con un 19.7% y el País Vasco con un 12.3%.

Mediante la ejecución de estos programas en todas las autonomías relacionadas con este sector, se ha conseguido alcanzar en su mayor parte los objetivos para los cuales fueron presentados. Gracias a esta formación se ha conseguido que, en la actualidad, la mayoría de los astilleros y más de 200 empresas de la industria auxiliar estén certificados en Calidad, (ISO 9001), Medioambiente, (ISO 14.001) y Prevención, (OHSAS 18.001).

El carácter cíclico de este sector lleva a que, en el momento en que se produce una crisis, el resultado inmediato es una reducción de las plantillas dentro de las empresas de la mencionada industria auxiliar y a la búsqueda de empleo en otros sectores industriales de esos trabajadores que no tienen dificultades en encontrarlos, ya que la actividad del sector naval requiere de una alta cualificación profesional, (homologaciones, especificaciones técnicas, idiomas, etc.), y en la mayoría de los casos esta cualificación ha sido alcanzada gracias a los planes de formación puestos en marcha por la GSN y cofinanciados por el FSE. El trasvase de trabajadores a otros sectores puede llegar en momentos de crisis hasta el 50% del total de dichas industrias auxiliares.

Por contrapartida, cuando existe gran carga de trabajo, las empresas de la industria auxiliar naval, requieren la contratación de personal preferentemente cualificado, de esos trabajadores que abandonaron el sector naval y que se encuentran asentados en otros sectores industriales con un trabajo mucho más estable que el naval, lo que hace muy difícil su retorno a este sector.

La preparación permanente de las personas para realizar su trabajo es una de las claves para que el sector pueda mantener e incrementar su competitividad, sus niveles de empleo y creación de riqueza. Como se ha comentado anteriormente, la industria naval mantiene relaciones comerciales en un mercado global sometido a una creciente competencia internacional, donde las nuevas oportunidades dependen, cada vez más, de la cualificación profesional; esto es, de los resultados que las personas sean capaces de obtener en cualquier desempeño que se requiera en los procesos productivos que se llevan a cabo.

El carácter cíclico del sector, que hace que el mismo pierda una gran cantidad de trabajadores y de conocimiento en los momentos de crisis, y la necesidad de establecer una clara vinculación entre los requerimientos de la actividad productiva, y la competencia profesional de los trabajadores que intervienen y actúan en él, induce a que, en un futuro inmediato, pueda ser conveniente definir unos estándares de competencia, estableciendo el contexto profesional determinado por los medios, información a utilizar y resultados que se deben alcanzar, así como las realizaciones profesionales con sus respectivos criterios de realización que se esperan de las personas que intervienen en los procesos productivos .

Éstos estándares se pueden definir como el conjunto ordenado y coherente de dispositivos, normas y procedimientos que establece y regula la identificación, adquisición, reconocimiento, registro y expedición de la competencia profesional, requerida por las personas en las diversas ocupaciones que se precisan en los procesos productivos que se llevan a cabo en el sector de construcción y reparación naval.

Las ventajas y logros más importantes que se obtendrían con un sistema de estándares en el sentido indicado se pueden resumir en los siguientes:

Incrementar la competitividad y progreso de las empresas con la intervención ajustada y eficiente de los recursos humanos en los procesos productivos que se llevan a cabo.

Aumentar las competencias y empleabilidad de los recursos humanos con las correspondientes acreditaciones para un desempeño ajustado, de calidad y eficiente, con el necesario respeto medioambiental y con las precisas actuaciones para una correcta prevención en los riesgos laborales.

Facilitar una nueva cultura de trabajo, creando una interacción y escenario social donde se pueda acceder de forma efectiva a la adquisición de las competencias de colaboración y trabajo en equipo.

CONCLUSIONES ↓

El sector de la construcción naval en España es un sector netamente exportador, de alta tecnología, innovador y que proporciona directamente más de 25.000 puestos de trabajo, miles de ellos de alta cualificación,

tanto en los astilleros públicos y privados, como en la industria auxiliar y suministradora de equipos, servicios, y centros de investigación. Se desenvuelve en un marco de competencia internacional, es un sector clave para la industria de varias regiones españolas y se encuentra incardinado en el amplio sector marítimo, que por su impacto económico y número de trabajadores es de gran relevancia en nuestro país.

Las estrategias del sector de la construcción naval deben orientarse indefectiblemente a lograr una mayor competitividad de los astilleros, dotándose de mecanismos internos y de financiación que permitan abaratar costes, alcanzar la máxima independencia tecnológica en procesos y productos, incidir en la formación específica y en el mantenimiento del *know-how*, y desarrollar un modelo de relaciones integradoras con la industria auxiliar y suministradora

NOTAS ↓

- [1] CGT: «Compensated Gross Tones»: El arqueo bruto compensado (CGT) se relaciona con la cantidad de trabajo necesario para construir un buque y depende de su tamaño, expresado por el GT (toneladas brutas), y de su sofisticación, definida por un coeficiente creciente con la complejidad del tipo de buque. Su definición y forma de cálculo las realiza la OCDE. Se utiliza para medir y comparar la capacidad o la producción de un astillero, un grupo, un país etc., a efectos estadísticos y comparativos.
- [2] Ferry: Buque que realiza un trayecto, normalmente programado, entre dos puertos relativamente cercanos, transportando mercancías, personas y vehículos.
- [3] Draga: Buque destinado a excavar, limpiar y/o profundizar fondos de puertos y canales.
- [4] Remolcador: Buque dotado de motores de gran potencia que se utiliza para tirar o empujar de otros barcos, tanto en aguas interiores como en mar abierto.
- [5] Buque *Offshore*: Buque destinado a dar apoyo y realizar operaciones en alta mar, ya sea suministro a plataformas, construcción, salvamento, seguridad, anticontaminación...
- [6] Sísmico: Barco dotado de equipos especiales para localizar y mapear yacimientos petrolíferos o de gas en el subsuelo marino mediante el lanzamiento de cargas y la recepción de su eco.
- [7] Oceanográfico: Barco dotado de equipos especiales para la investigación oceanográfica, es decir, investigación en ciencias del mar, especialmente en lo relacionado con el conocimiento científico de los océanos, la sostenibilidad de los recursos pesqueros y el medio ambiente marino.
- [8] Más información en www.gernaval.org
- [9] Más información en boletines trimestrales de GSN: www.gernaval.org