



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 13.11.2002  
COM(2002) 622 final

**SEXTO INFORME DE LA COMISIÓN  
AL CONSEJO**

**SOBRE LA SITUACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL MUNDO**

# ÍNDICE

1.	Introducción .....	3
2.	Análisis del mercado .....	4
	2.1. Principales líneas de evolución del mercado .....	4
	2.1.1. Pedidos y cuotas de mercado .....	4
	2.1.2. Evolución de los precios .....	6
	2.2. Respuestas a la evolución del mercado .....	7
	2.2.1. Europa .....	7
	2.2.2. Corea del Sur .....	8
	2.2.3. Japón .....	8
	2.2.4. China .....	8
	2.3. Estudios de los costes .....	9
	2.3.1. Actualización de los estudios anteriores .....	9
	2.3.2. Nuevos estudios .....	13
3.	Conclusiones .....	14

## 1. INTRODUCCIÓN

Este sexto informe de la Comisión al Consejo sobre la situación de la construcción naval en el mundo responde a la obligación prescrita en el artículo 12 del Reglamento (CE) nº 1540/98<sup>1</sup> del Consejo, al igual que los cinco informes anteriores<sup>2</sup>. Además, responde a la petición expresada por el Consejo en la reunión de 6 de junio de 2002 de informar sobre la evolución más reciente del sector a tiempo para el Consejo de Industria que se celebrará en noviembre<sup>3</sup>.

El 27 de junio de 2002, el Consejo decidió que la Comisión debería hacer un esfuerzo final por resolver los problemas derivados de ciertas prácticas empresariales de los astilleros coreanos y alcanzar un acuerdo amistoso con Corea del Sur para el 30 de septiembre de 2002, como máximo. En caso de que la Comisión informase de un fracaso de las negociaciones, se la autorizaría a solicitar a la OMC un procedimiento de resolución de litigios. Por otra parte, se autorizaría la aplicación de un mecanismo defensivo temporal<sup>4</sup> para determinados segmentos del mercado y sólo por un período de tiempo limitado.

La Comisión participó en dos rondas de negociación con el Gobierno de Corea y los representantes de los astilleros (los días 26 y 27 de agosto de 2002 en Seúl y 24 al 27 de septiembre de 2002 en Bruselas), pero las negociaciones fracasaron, pues no se logró conciliar las posturas de las partes.

Ante la falta de una solución negociada, la Comisión emprendió acciones legales ante la OMC. El 19 de octubre se publicó en el Diario Oficial la Decisión de la Comisión relativa a las acciones legales ante la OMC y el 21 de octubre se efectuó la petición de consultas bilaterales con la República de Corea. La primera reunión de consulta se celebrará antes del fin de noviembre.

Dado que los datos del mercado plenamente consolidados correspondientes a 2002 no estarán disponibles hasta el final del primer trimestre de 2003, el presente informe se limita a las principales líneas de evolución del mercado en el primer semestre de 2002.

Por otra parte, actualiza los estudios previos de costes y resume los realizados desde la presentación del quinto informe.

Al igual que se hizo en los informes anteriores, en el presente no se repiten ciertos elementos de fondo importantes tales como los relativos al alcance y la metodología del seguimiento del mercado realizado por la Comisión. Estos elementos quedan cubiertos por los informes anteriores y se enumeran en la introducción del quinto informe sobre construcción naval.

---

<sup>1</sup> DO L 202 de 18.7.1998, p. 1.

<sup>2</sup> COM(1999) 474 final; COM(2000) 263 final; COM(2000) 730 final; COM(2001) 219 final; COM(2002) 205 final.

<sup>3</sup> Según la reorganización acordada por el Consejo Europeo de Sevilla, el Consejo competente es ahora el Consejo de Competitividad.

<sup>4</sup> Reglamento 1177/02 del Consejo, DO L 172 de 2.7.2002, p. 1.

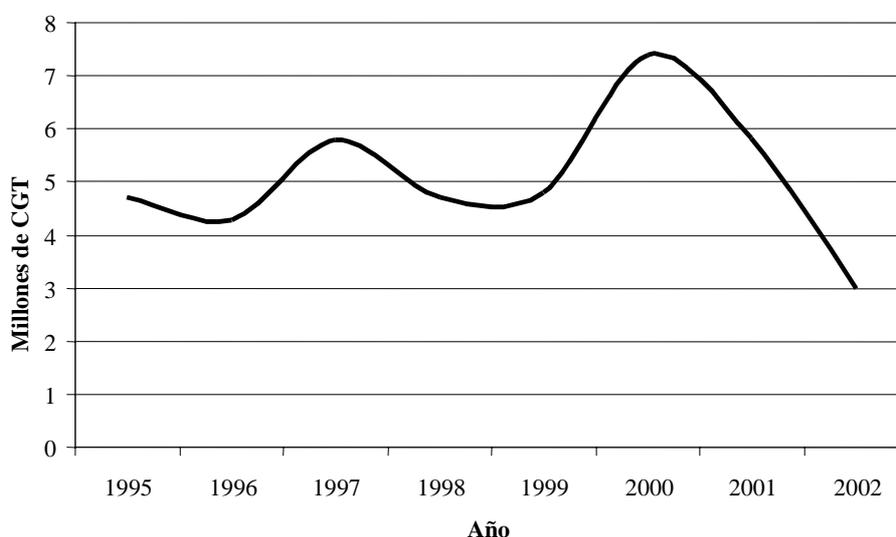
## 2. ANÁLISIS DEL MERCADO

### 2.1. Principales líneas de evolución del mercado

#### 2.1.1. Pedidos y cuotas de mercado

El mercado global de la construcción naval acusa el impacto del exceso de pedidos realizados en el pasado, la recesión estadounidense, las incertidumbres de la economía mundial y los efectos del 11 de septiembre. En lo que va de año, la cartera de pedidos ha progresado de forma muy lenta y selectiva. Tras una década de crecimiento casi continuo y unos resultados excelentes en 2000, la tasa de generación de nuevos pedidos ha retrocedido considerablemente (véase el gráfico). Este cambio ha afectado en particular a la industria comunitaria de la construcción naval. A falta de un número considerable de pedidos de buques de crucero, el volumen de la cartera de pedidos (es decir, el volumen de trabajo existente) en la UE decrece rápidamente.

#### Tasa trimestral de generación de nuevos pedidos de construcción naval



En el primer semestre de 2002 la tasa de generación de nuevos pedidos se situaba en torno a un 60 % por debajo del máximo alcanzado en 2000 (comparación por trimestres) y alcanzó su punto más bajo desde 1992. Los pedidos a astilleros de la UE se situaron un 77 % por debajo del nivel de 2000. Esta recesión de la demanda ha ido acompañada de una caída media de los precios superior al 15 %, en comparación con los de 2001, con lo que, en general, se ha vuelto a los niveles de 1999.

Los buques más afectados por el deterioro de las condiciones del mercado son los portacontenedores y los de cruceros. Únicamente los petroleros de productos son objeto de una demanda comparativamente estable, debido a la sustitución de los tonelajes de capacidad de carga antigua, a raíz de los nuevos reglamentos comunitarios de seguridad marítima («Erika»).

En el cuadro siguiente se puede ver el total de pedidos realizados en términos de toneladas de arqueado bruto compensadas (CGT) (fuente: Estadísticas de construcción naval en el mundo, Registro Lloyd's).

NUEVOS PEDIDOS EN 2000	NUEVOS PEDIDOS EN 2001	NUEVOS PEDIDOS EN EL 1 <sup>ER</sup> SEMESTRE DE 2002
29 500 000	23 648 000	6 004 280

Teniendo en cuenta los diferentes tipos de buques, el impacto de la evolución descrita resulta aún más claro (todas las cifras se expresan en CGT; fuente: Estadísticas de construcción naval en el mundo, Registro Lloyd's).

TIPO DE BUQUE	NUEVOS PEDIDOS EN 2000	NUEVOS PEDIDOS EN 2001	NUEVOS PEDIDOS EN EL 1 <sup>ER</sup> SEMESTRE DE 2002
Portacontenedores	7 369 000	4 970 500	519 000
Buques de cruceros	2 581 000	0	135 000
Buques de LNG	1 238 000	2 196 600	517 600
Petroleros de productos/químicos	2 767 900	3 558 100	1 364 900

Las cuotas de mercado evolucionaron como sigue (en términos de CGT):

	2000	2001	1 <sup>ER</sup> SEMESTRE DE 2002
Corea del Sur	36 %	33 %	30 %
UE	19 %	12 %	10 %
Japón	26 %	34 %	37 %
China	7 %	8 %	9 %

En cuanto a los portacontenedores, en los meses venideros llegarán al mercado buques de tonelaje aún mayor (como consecuencia de la gran cantidad de pedidos de este tipo de buques realizados en 2000 y 2001), lo que probablemente provocará una disminución de las tarifas de flete y, por lo tanto, disuadirá de que se realicen nuevos pedidos. Las economías de escala que cabría esperar en el caso de los grandes portacontenedores parecen ahora limitadas, debido a las restricciones aplicadas en los puertos y los desequilibrios de los volúmenes de carga de las principales rutas comerciales.

En cuanto a los buques de cruceros, la psicología del mercado sigue acusando hasta cierto punto los acontecimientos del 11 de septiembre. Los operadores de cruceros han reaccionado acercándolos a los Estados Unidos (de donde aún proceden la mayor parte de sus consumidores) y reduciendo sus precios. Sigue siendo prioritario aprovechar la capacidad que ya existe, en lugar de esforzarse por seguir ampliando la flota. La disminución de los ingresos resultante disuade de nuevas inversiones. Los debates actuales acerca de la fusión de algunos de los principales operadores de cruceros también han contribuido a despertar una reticencia a la realización de nuevas inversiones en este segmento del mercado.

Otro pilar importante de la construcción naval mundial, los petroleros, está sufriendo las consecuencias de las bajas tarifas de flete. Además, actualmente existen temores debidos a la acción militar y las amenazas terroristas a los petroleros en Oriente Medio. En este sentido se prevén diversos efectos, como el aumento de los precios del petróleo, que provocaría un retroceso en la demanda de envíos (mediante la disminución de la demanda, la adquisición en fuentes más cercanas a los principales mercados y la consiguiente reducción de las millas-tonelaje totales) y el mayor uso de otras fuentes de energía (petróleo transportado por oleoductos, energías alternativas). Por otra parte, las primas de seguros sufrirían un marcado aumento y harían subir los costes de explotación. Esta situación inestable disuade a los armadores de invertir en nuevos buques.

Por otra parte, ha habido una fuerte demanda de graneleros de carga seca de una categoría de tamaño determinada debido al aumento de las importaciones de carbón y mineral de hierro a China y Japón.

La demanda también ha permanecido comparativamente estable en el segmento de los petroleros de producción, en el que la reciente legislación europea de seguridad marítima ha desencadenado una necesidad de sustituir los buques antiguos.

En el mercado del gas natural licuado (LNG) no se han cumplido algunas de las previsiones optimistas realizadas en 2000 y 2001, al encontrarse los pedidos muy por debajo de las estimaciones. En su quinto informe sobre la construcción naval, la Comisión avisó de la situación de este segmento, y pese a la tendencia general en beneficio de energías más limpias y a que el nivel de pedidos aún se sitúa muy por debajo de la media de los años anteriores, las previsiones del mercado son ahora más prudentes.

En el sector de la construcción naval, la capacidad de producción sigue superando considerablemente las necesidades existentes, pues se estima entre un 20 % y un 30 % por encima de los niveles precisos para sustituir los tonelajes de capacidad de carga antigua y absorber la demanda adicional derivada del aumento del comercio marítimo. Este exceso de capacidad sigue teniendo efectos negativos en los precios.

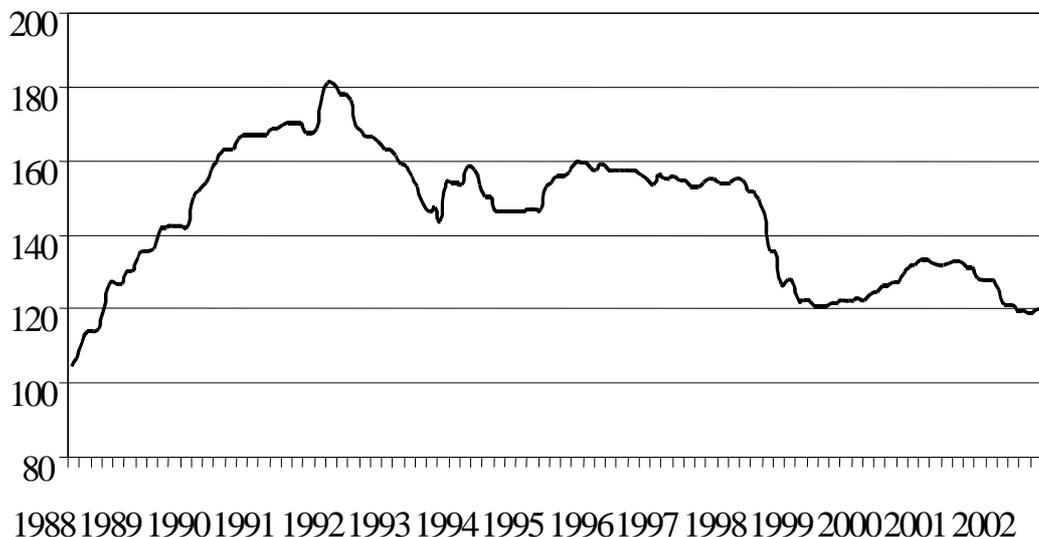
### *2.1.2. Evolución de los precios*

Desde mediados de 2001, los precios de casi todos los tipos de buques han disminuido en torno a un 15 %. Las reducciones más importantes afectan a los portacontenedores de 3 500 TEU (un 20 % entre junio de 2001 y junio de 2002), los grandes graneleros (17 %) y los grandes petroleros (15 %). Pero también se contrajeron globalmente los precios de los buques de valor elevado (buques de gas natural licuado: reducción del 9 %; pequeños portacontenedores: 9 %). Cabe destacar que los segmentos del mercado más dañados fueron aquéllos en que los astilleros coreanos centran su producción, lo que indica que la necesidad de satisfacer las grandes necesidades de construcción existentes en Corea ocasiona una competencia fiera entre los principales astilleros del país por conseguir los pedidos que quedan, por lo que los precios permanecen estancados a un nivel muy bajo o incluso siguen disminuyendo.

El índice de precios de los buques de la Comisión refleja esta evolución. En el gráfico se puede ver que la recuperación de los precios de 2001, cuando los pedidos

eran abundantes, no fue sostenida, y los niveles de precios son inferiores a los de la última década.

### Índice de precios de nuevas construcciones (1987 = 100)



## 2.2. Respuestas a la evolución del mercado

Son muchos los países que siguen considerando la construcción naval una industria estratégica cuya pérdida no se pueden permitir, por intereses comerciales y de defensa. Por lo tanto, la cuestión del exceso de capacidad apenas se trata y se han tomado diversas medidas para mantener el nivel pese a las escasas necesidades del mercado. De modo general se puede decir que los mecanismos del mercado sólo son aplicables a la industria mundial de la construcción naval de forma selectiva. En los próximos párrafos se ofrecen ciertas indicaciones sobre las políticas que se ejecutan en las regiones más importantes en cuanto a construcción naval, en respuesta a la problemática situación actual del mercado.

### 2.2.1. Europa

Ya hace tiempo que los astilleros comunitarios se ven obligados a centrarse principalmente en segmentos del mercado con un mayor valor añadido, en los que los asiáticos han sido menos activos (buques de pasajeros, barcos especializados y pequeños), pues no pueden competir con los reducidos precios de los barcos estándar de los coreanos. Los astilleros comunitarios se enfrentan a una muy difícil situación, ya que el mercado de los buques de pasajeros ha sufrido una desaceleración considerable y no parece que haya ningún otro sector del mercado de importancia similar. Ello ha llevado a diversos astilleros europeos a la quiebra (factorías alemanas, italianas, neerlandesas, suecas, noruegas y polacas) o al despido de trabajadores (factorías danesas, alemanas, finlandesas, neerlandesas, británicas y polacas) desde el último informe de la Comisión. Son muy pocos los astilleros cuya cartera de pedidos va más allá del periodo 2003/2004.

Los astilleros comunitarios están tomando diversas medidas para mejorar su competitividad (aumento de la I+D, modernización de sus productos y procesos, subcontratación, reducción de plantilla, adquisición de cascos para equipamiento, etc.), pero podrían estar quedándose sin tiempo ante un mercado casi estancado.

### 2.2.2. *Corea del Sur*

Los astilleros coreanos parecen estar repitiendo sus prácticas del pasado cuando se enfrentan a una contracción de la demanda. Por una parte, intentan introducirse en nuevos segmentos del mercado (buques transportadores de gas, estructuras marítimas y buques de cruceros), mientras por otra pretenden desencadenar una mayor demanda en sus segmentos de mercado tradicionales (buques cisterna y portacontenedores). En ambos frentes actúan bajando los precios que ofrecen las factorías, a pesar de los considerables aumentos de los costes que la producción coreana ha afrontado en los últimos 12 meses. Los salarios de los trabajadores de los astilleros coreanos han aumentado alrededor de un 6 %, el coste del material ha subido aproximadamente un 5 % (aunque el acero ha subido un 10 %), la inflación se sitúa en torno al 8 % y el won se ha apreciado alrededor de un 8 % frente al USD. Los costes de personal y de material suman aproximadamente el 90 % de los costes totales de producción en la construcción naval, por lo que los aumentos de los costes relacionados son considerables.

Por ello, varios astilleros coreanos podrían ir camino de la insolvencia. Lamentablemente, ni el Gobierno del país ni los propios astilleros parecen considerar la posibilidad de reducir su capacidad, cerrando, por ejemplo, las instalaciones de construcción naval deficitarias.

### 2.2.3. *Japón*

La construcción naval japonesa está sumida actualmente en un gran proceso de reestructuración en cuyo marco se están concentrando diversos astilleros en unos cuantos grandes grupos. Las sinergias resultantes han ayudado a los astilleros japoneses a seguir siendo competitivos (en particular, en la producción de graneleros en serie), aunque también contribuye a ello que en torno al 50 % de la cartera de pedidos corresponda a la demanda interna (en la actualidad, principalmente graneleros). Estos pedidos de armadores japoneses resultan casi inaccesibles a astilleros de otros países y, por lo tanto, suponen un mercado cautivo para los astilleros japoneses.

### 2.2.4. *China*

Los astilleros chinos gozan de una base de costes salariales muy inferior a la de los restantes países con una industria de construcción naval importante, pero siguen enfrentándose a problemas de organización y relacionados con el acceso limitado y los plazos de entrega. La cuota de mercado de los astilleros chinos ha crecido sin cesar durante los últimos años (debido, principalmente, a las competitivas ofertas en los buques de tipos sencillos) y, una vez se solucionen los problemas citados, China podría llegar a convertirse en un agente importante en la industria mundial de la construcción naval. Sin embargo, la expansión de los astilleros más allá de las necesidades del mercado y la necesidad de modernizar las instalaciones actuales suscita preocupación. La Comisión prestará a este asunto la atención que merece e

intentará que China participe en un diálogo constructivo sobre estas cuestiones, tanto en el marco de la OCDE como de modo bilateral.

## **2.3. Estudios de los costes**

### *2.3.1. Actualización de los estudios anteriores*

Al igual que los anteriores, el presente informe incluye una actualización de todos los estudios de costes previamente realizados por la Comisión como parte de su tarea de supervisión del mercado. La metodología de estos estudios de costes se describió en los dos primeros informes sobre construcción naval y no se repetirá en éste. El enfoque adoptado se perfecciona sin cesar y los resultados parecen reflejar la situación real con gran fidelidad.

Dado que los proyectos de construcción naval llevan un tiempo considerable y que los costes reales pueden cambiar antes de la entrega del buque, los estudios de los costes se han de basar en previsiones. Estas previsiones se revisan constantemente y los resultados se actualizan cada vez que se recibe información nueva o mejor. Esto se refleja en el cuadro siguiente. La referencia al informe sobre construcción naval en que se cubre el pedido concreto se debería utilizar para analizar los detalles del pedido estudiado. A medida que avanza el control del mercado que realiza la Comisión, los pedidos de buques previamente estudiados y ya realizados pueden servir para comprobar el modelo de costes. Hasta la fecha, ninguno de los estudios de costes realizados se ha apartado demasiado de los costes de producción objetivos.

Las abreviaturas utilizadas se refieren a los siguientes astilleros coreanos:

DHI: *Daewoo Heavy Industries*

DSME: *Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering*

HHI: *Hyundai Heavy Industries*

HMD: *Hyundai Mipo Dockyard*

HHIC: *Hanjin Heavy Industries and Construction*

SHI: *Samsung Heavy Industries*

Los tipos de buques son los enumerados en el Registro Lloyd's.

En el caso de los portacontenedores se indica la capacidad del contenedor en TEU (*Twenty-Foot-Equivalent-Unit*, unidades equivalentes a veinte pies). Los buques que superan los 5 000 TEU entran en la categoría de los llamados portacontenedores Post-Panamax.

«Buque de LNG» significa «*Liquefied Natural Gas carrier*, buque de gas natural licuado».

«ULCC» significa «*Ultra Large Crude oil Carrier*» o «petrolero gigante», mientras que «VLCC» es «*Very Large Crude oil Carrier*», o «superpetrolero».

Los términos Aframax, Suezmax, Panamax y Capesize indican ciertas dimensiones y especificaciones normalizadas de buques cisterna y graneleros, respectivamente.

*Comparación de los precios consignados en los pedidos con los precios de construcción calculados para los contratos seleccionados de nuevas construcciones (actualización de agosto de 2002)*

ASTILLERO	TIPO DE BUQUE	ARMADOR	PRECIO CONTRACTUAL (MILL. USD)	PRECIO NORMAL (MILL. USD)	PÉRDIDA/BENEFICIO EN % DEL PRECIO NORMAL	REF. A NÚM. DE INFORME ANTERIOR
Daedong	Petrolero de productos	Searland	21,5	25,7	-16 %	1
Daedong	Granelero Panamax	Sanama	18,5	26,0	-29 %	1
Daedong	Quimiquero	Cogema	24,5	30,2	-19 %	2
Daedong	Portacontenedor de 2500 TEU	EF Shipping	30,0	31,2	-4 %	4
DHI	VLCC	Anangel	68,5	74,2	-8 %	1
DHI	Transbordador	Moby	74,3	88,4	-16 %	2
DHI	Granelero Panamax	Chandris	22,5	22,8	-1 %	2
DHI	LNG	Bergesen	151,1	164,2	-8 %	3
DHI	ULCC	Hellespont	85,0	93,7	-9 %	4
DSME (ex DHI)	LNG	Exmar	162,0	169,2	-4 %	5
Halla	Granelero Panamax	Diana	18,9	31,1	-39 %	1
Halla	Portacontenedor de 3500 TEU	Detjen	38,0	53,0	-28 %	1
Halla	Granelero Capesize	Cargocean	32,0	46,2	-31 %	2
Samho (ex Halla)	Petrolero Aframax	Chartworld Shipping	33,5	41,5	-19 %	4
Samho (ex Halla)	VLCC	Oldendorff	69,5	90,9	-14 %	5
Samho (ex Halla)	Petrolero Suezmax	Thenmaris	43,0	55,4	-19 %	5

HHI	Portacontenedor 6800 TEU	P&O Nedlloyd	73,5	81,6	-10 %	1
HHI	Portacontenedor 5600 TEU	K Line	54,3	59,1	-8 %	2
HHI	LNG	Bonny Gas	165,0	176,8	-7 %	2
HHI	Portacontenedor 5500 TEU	Yang Ming	56,0	63,7	-13 %	2
HHI	Transbordador	Stena	70,0	88,2	-21 %	4
HHI	Petrolero Suezmax	Jebsen	43,0	51,2	-16 %	4
HHI	Portacontenedor 7200 TEU	Hapag-Lloyd	72,0	79,5	-9 %	3
HHI	Petrolero Suezmax	Athenian Sea Carriers	43,0	49,9	-14 %	3
HHI	LNG	Golar	162,6	178,4	-9 %	5
HMD	Buque cablero	Ozone	37,3	46,8	-20 %	1
HMD	Quimiquero	Bottiglieri	24,5	26,3	-7 %	4
HHIC	Portacontenedor 6250 TEU	Niederelbe	62,0	66,2	-6 %	3
HHIC	Portacontenedor 5608 TEU	Conti	58,0	61,0	-5 %	3
HHIC	Portacontenedor 1200 TEU	Rickmers	19,5	21,3	-8 %	3
Il Heung	Quimiquero	Naviera Quimica	10,5	13,0	-19 %	2
SHI	Portacontenedor 5500 TEU	Nordcapital	55,0	68,0	-19 %	2
SHI	Portacontenedor 3400 TEU	CP Offen	36,0	52,4	-31 %	1
SHI	Transbordador	Minoan	69,5	87,9	-21 %	1
SHI	Portacontenedor 7400 TEU	OOCL	79,7	91,5	-13 %	4
SHI	LNG	British Gas	162,5	176,5	-8 %	5
SHI	Portacontenedor 5762 TEU	CP Offen	55,0	66,7	-18 %	5

Shina	Petrolero de productos	de Fratelli D'Amato	21,7	24,1	-10 %	3
-------	------------------------	---------------------	------	------	-------	---

### 2.3.2. Nuevos estudios

Desde el quinto informe sobre la construcción naval se han realizado siete nuevos estudios de costes.

Dichos estudios se centran en los siguientes pedidos hechos a astilleros surcoreanos:

- Granelero Capesize (serie de 3 más 1 opción), 26 250 CGT, construido por HHI.
- Petrolero de productos (serie de 6), 19 200 CGT, construido por HMD.
- Petrolero de productos (serie de 3 más 4 opciones), 24 880 CGT, construido por STX Shipbuilding Co. (ex Daedong).
- Petrolero de productos (serie de 2 más 2 opciones), 24 879 CGT, construido por STX.
- Granelero Capesize (serie de 2), 26 250 CGT, construido por Samho Heavy Industries (ex Halla).
- Portacontenedor de 2 500 TEU (serie de 5 más 5 opciones), 18 972 CGT, construido por HHI.
- Buque de gas licuado de petróleo (LPG) (más 1 opción), 14 521 CGT, construido por STX.

A continuación se resumen los resultados de estos estudios de costes.

*Comparación de los precios consignados en los pedidos con los precios de construcción calculados para los buques nuevos seleccionados (nuevos estudios)*

ASTILLERO	TIPO DE BUQUE	ARMADOR	PRECIO CONTRACTUAL (MILL. USD)	PRECIO NORMAL (MILL. USD)	PÉRDIDA/BENEFICIO EN % DEL PRECIO NORMAL
HHI	Granelero Capesize	Golden Union	36,0	45,2	-20 %
HMD	Petrolero de productos	Schoeller	26,0	27,1	-4 %
STX	Petrolero de productos	Target Marine	25,5	28,7	-11 %
STX	Petrolero de productos	Byzantine Marine	29,5	36,0	-18 %
Samho	Granelero Capesize	Marmaras	36,0	53,6	-33 %
HHI	Portacontened or 2 500 TEU	P&O Nedlloyd	27,5	32,7	-16 %
STX	LPG	Qatar Shipping	30,0	40,1	-25 %

Estos resultados confirman los de los informes anteriores. Los astilleros coreanos siguen vendiendo buques a precios inferiores a los costes totales de producción. Los precios de los buques procedentes de los astilleros coreanos han seguido bajando en el periodo de referencia, mientras que los costes de producción han aumentado, por lo que la diferencia entre el precio contractual y el precio normal está creciendo. De acuerdo con las últimas investigaciones, la media (no ponderada) de la diferencia es del 18 %, frente al 8 % de los nuevos estudios de costes resumidos en el quinto informe.

Los resultados confirman asimismo que ciertos astilleros, tales como HMD, operan con mayor cuidado que otros. Conviene señalar que Samho (ex Halla) y STX (ex Daedong) se encontraban entre los astilleros que entraron en liquidación tras la crisis asiática de 1997/98.

### 3. CONCLUSIONES

La crisis de la construcción naval mundial es cada vez más profunda, con una cartera de pedidos que en el primer semestre de 2002 ha progresado muy lentamente en las principales regiones con industria de construcción naval. Las razones más notables de esta situación son el exceso de capacidad existente en el pasado, la ralentización de todas las economías del mundo y los efectos del 11 de septiembre. Actualmente, los astilleros japoneses son los únicos que logran cubrir su capacidad de construcción, si bien lo consiguen, en gran medida, apoyándose en la demanda nacional, y en particular en el sector de los buques graneleros, como ha sido práctica habitual en esta región.

En el primer semestre de 2002, los pedidos de nuevos buques disminuyeron en todo el mundo casi 2/3 en comparación con las cifras medias trimestrales de 2000, que, por otra parte, ha sido hasta ahora el mejor año para la construcción naval. En la UE la situación es aún peor, pues los pedidos han caído casi 4/5 en comparación con 2000.

Los buques más afectados son los portacontenedores y los de cruceros, si bien los petroleros de crudo y los buques de gas natural licuado también han sufrido una contracción de la demanda. La demanda ha permanecido comparativamente estable sólo en el segmento de los graneleros y en el de los petroleros de productos, debido a las necesidades de sustitución derivadas de la nueva legislación comunitaria en materia de seguridad marítima.

En consecuencia, los astilleros se están quedando sin trabajo y ya se han producido numerosas quiebras y despidos, sobre todo en Europa.

Los precios de los nuevos buques han seguido disminuyendo y en la actualidad se encuentran en el nivel más bajo de la última década.

A pesar del aumento de los factores que más influyen en los costes, los astilleros de Corea del Sur han seguido bajando los precios, y, si la cartera de pedidos no aumenta pronto, numerosos astilleros coreanos podrían enfrentarse con dificultades para cumplir sus obligaciones financieras.

Los estudios detallados de costes realizados por la Comisión sobre pedidos realizados a astilleros surcoreanos confirman los resultados de los informes anteriores, es decir, que los buques se ofrecen a precios que ni siquiera cubren todos los costes de producción. Los estudios muestran un nuevo crecimiento de la diferencia entre los precios de oferta y los precios normales calculados.