



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 6.5.2003
COM(2003) 232 final

**SÉPTIMO 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
2.1.1.	Pedidos y cuotas de mercado	4
2.1.2.	Evolución de los precios	6
3.	Estudios de los costes.....	9
3.1.1.	Actualización de los estudios anteriores	9
3.1.2.	Nuevos estudios	12
4.	Conclusiones	15

1. INTRODUCCIÓN

El presente Séptimo informe de la Comisión al Consejo sobre la situación de la construcción naval en el mundo, que trata de la evolución del mercado en 2002, responde a la obligación de la Comisión de informar sobre la situación del mercado mundial de la construcción naval prescrita en el artículo 12 del Reglamento (CE) nº 1540/98 del Consejo¹, y supone la continuación de los seis informes anteriores².

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. Como se señaló en el Sexto informe de la Comisión, no se pudo alcanzar acuerdo alguno con Corea.

Ante la falta de una solución negociada, la Comisión emprendió acciones legales ante la OMC el 21 de octubre de 2002 y continúa en esta línea. Asimismo, con arreglo a lo decidido por el Consejo de 27 de junio de 2002³, se ha aplicado un mecanismo defensivo temporal para la construcción naval que entró en vigor el 2 de julio de 2002. En virtud del mismo, se autoriza la concesión de ayudas directas a astilleros hasta un límite máximo del 6 % para determinados tipos de buques⁴ en virtud de dicho mecanismo, que es aplicable a los contratos firmados a partir del 24 de octubre de 2002.

En diciembre de 2002, se entablaron en la OCDE las negociaciones de un nuevo acuerdo sobre construcción de buques. No obstante, aún es demasiado pronto para predecir el resultado de dichas negociaciones, que continuarán como máximo hasta 2005.

En respuesta a una solicitud anterior del Consejo, formulada en las conclusiones del Consejo de mayo de 2001, el sector de la construcción naval de la UE puso en marcha, en cooperación con la Comisión, la iniciativa LeaderSHIP 2015, cuyo objetivo consiste en desarrollar nuevas estructuras de trabajo y prioridades en el ámbito tecnológico y apoyar al sector de la construcción naval comunitario, en particular mediante la implantación de condiciones de competencia equitativas a escala mundial y regional. En dicha iniciativa participan los agentes más importantes del sector, los sindicatos y los principales responsables políticos de la Comisión y del Parlamento Europeo. LeaderSHIP 2015 examinará todos los asuntos pertinentes relacionados con la construcción de buques, desde el comercio a escala mundial y los retos que se plantean en el ámbito técnico a las compras y el desarrollo naval conjuntos. La iniciativa ya ha desarrollado ideas de posibles líneas de actuación para salvaguardar la competitividad en el futuro de la construcción naval europea como

¹ DO L 202 de 18.7.1998, p. 1.

² COM(1999) 474 final; COM(2000) 263 final; COM(2000) 730 final; COM(2001) 219 final; COM(2002) 205 final; COM(2002) 622 final.

³ Reglamento (CE) nº 1177/2002 del Consejo.

⁴ Los tipos de buques son portacontenedores, buques cisterna para productos químicos, petroleros de transporte de refinados y buques GNL. La aplicación a este último tipo de buques depende de que la Comisión, basándose en sus investigaciones correspondientes al período de 2002, confirme que la industria comunitaria ha sufrido años materiales en este segmento de mercado por la competencia desleal de Corea.

respuesta anticipativa a la situación del sector en el ámbito mundial. Los resultados de este trabajo se presentarán al Consejo este año.

Además de resumir la evolución del mercado en 2002, el presente informe actualiza las investigaciones de costes emprendidas anteriormente y añade nuevas investigaciones de ese tipo realizadas desde la presentación del Sexto 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 se tratan en los informes anteriores y se enumeran en la introducción del Quinto informe sobre construcción naval.

2. ANÁLISIS DEL MERCADO

2.1.1. Pedidos y cuotas de mercado

En el año 2002 persistieron varios asuntos que crearon problemas en el mercado mundial de la construcción naval y en determinados segmentos del mismo (exceso de pedidos realizados en el pasado, la recesión estadounidense, las incertidumbres de la economía mundial y los efectos del 11 de septiembre). En 2002, la cartera de pedidos fue inferior a la de 2000 y 2001 y alcanzó un total de 20 470 000 CGT (frente a 29 430 000 CGT en 2000 y 23 340 000 CGT en 2001; fuente: Lloyd's Register/OCDE). La cartera de pedidos, por tanto, descendió un 12,3 % en el período 2001 - 2002, tras una reducción del 20,7 % en el período 2000 - 2001.

Los buques más afectados por el deterioro de las condiciones del mercado son los portacontenedores y los cruceros (como puede verse en el gráfico siguiente). Sólo se efectuó el pedido de un crucero desde el 11 de septiembre de 2001, y el sector de los cruceros ha indicado claramente que se espera que el período de consolidación del mercado continúe durante los dos o tres años próximos, es decir, los nuevos encargos de cruceros serán limitados y selectivos. Se registraron algunos encargos de portacontenedores en el segmento del Post-Panamax, pero los pedidos se sitúan bien por debajo de niveles anteriores. Los principales operadores de portacontenedores declararon pérdidas o una reducción significativa de los beneficios en 2002 e intentan aumentar su flota de buques de mayor tamaño para reducir los costes unitarios a medio plazo. En este segmento de mercado debe esperarse un deterioro adicional de los fletes debido al gran número de portacontenedores Post-Panamax que accederán al mercado en los próximos 24 meses y la inversión debe contemplarse desde la perspectiva de la consolidación del mercado y no de la expansión del mismo. Al ser los tipos de interés muy bajos en la actualidad, algunos propietarios pueden pensar en invertir en nuevos buques ahora, antes de lo habitual.

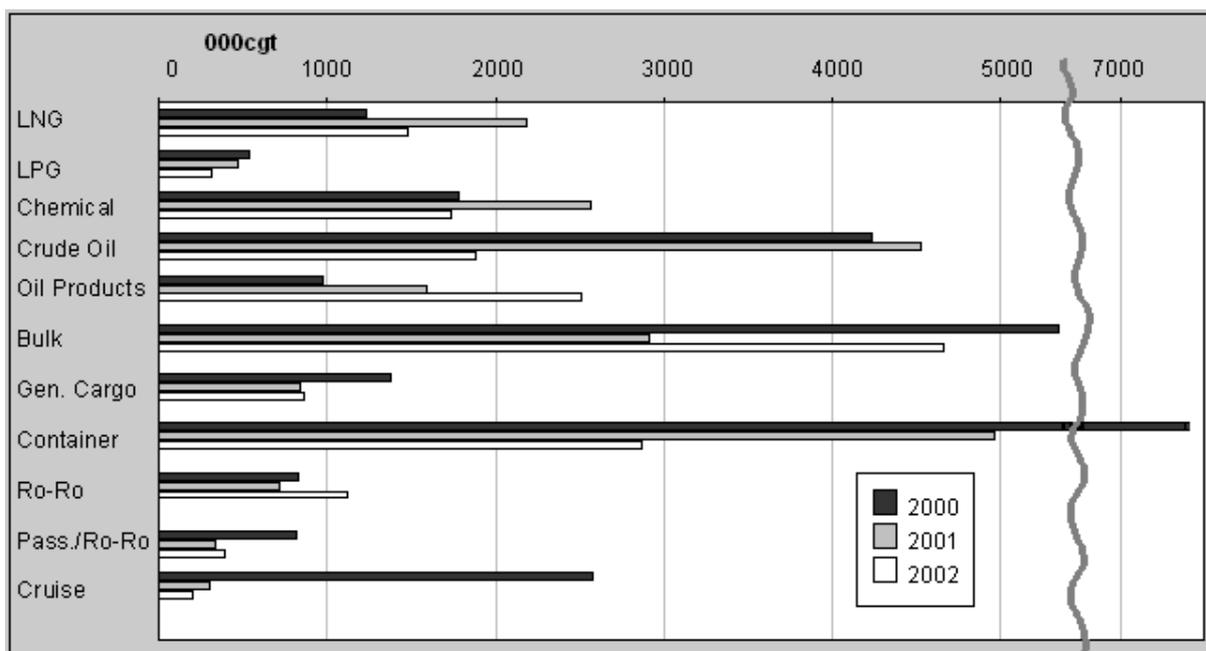
También se redujo la demanda de otros tipos de buques, como los buques de LNG, petroleros de transporte de refinados y petroleros de crudo, aunque en menor medida.

Sólo aumentaron los pedidos de petroleros de productos y de buques graneleros, debido a la sustitución de los buques viejos, a raíz de los nuevos reglamentos comunitarios de seguridad marítima («Erika» y «Prestige») y la demanda interna japonesa y china, respectivamente. Las nuevas normas de diseño que entrarán en vigor tras el 1 de julio de 2003 también influyeron positivamente en la demanda de

buques graneleros. Dichas normas conllevarán el reforzamiento de determinadas partes de la estructura de acero de los buques contratados a partir de dicha fecha, lo que producirá un aumento estimado del 5 % del peso en acero y, por tanto, de los costes de construcción. No obstante, el valor de producción de estos tipos de buques es bajo y la competencia para conseguir contratos en dichos segmentos es feroz, lo que produce un hundimiento persistente de los precios.

El gráfico siguiente muestra la evolución de los pedidos de los principales tipos de buques de 2000 a 2002 (fuente: Lloyd's Register/OCDE/gráfico adaptado por los servicios de la Comisión).

Evolución de nuevos pedidos por principales tipos de buques de 2000 a 2002



Leyenda:

LNG = LNG

LPG = LPG

Chemical = quimiqueros

Crude oil = petroleros de crudo

Oil products = petroleros de transporte de refinados

Bulk = buques graneleros

Gen. Cargo = buques de carga general

Container = buques portacontenedores

Ro-Ro= buques de transporte rodado de carga

Pass./Ro-Ro = buques de transporte rodado de carga/pasajeros

Cruise = cruceros

Estos acontecimientos afectan de distinta forma a las principales regiones de construcción naval. Mientras los astilleros japoneses siguen gozando de una fuerte demanda interna de graneleros, ya que dichos pedidos se realizan casi por entero en Japón (conforme a pautas tradicionales de pedido, pero también basándose en que los astilleros japoneses optimizaron la producción en serie de este tipo de buque), Corea del Sur se disputa con China los pedidos de petroleros efectuados principalmente por armadores europeos. Como esta competencia se basa casi por completo en el precio, no deben esperarse beneficios sustanciales de estos pedidos, como se indicó en las

investigaciones detalladas de costes. Los astilleros de la UE ya no son activos en estos segmentos de mercado de bajo valor. Ello se traduce en un volumen de producción decreciente de los mismos, lo que puede verse claramente en la evolución de la cuota de mercado que figura a continuación, que se espera que continúe; asimismo, se perdieron puestos de trabajo y se cerraron astilleros en los principales países constructores europeos. Los segmentos en los que los astilleros de la UE tienen más posibilidades son el sector de los transbordadores⁵ (que incluye principalmente la categoría de buques de pasajeros/transporte rodado de carga) y el de los pequeños petroleros⁶, en los que está aumentando la necesidad de sustituir buques. No obstante, ello aún debe materializarse y puede llegar demasiado tarde para muchos astilleros que se quedarán sin trabajo en 2003 y 2004. Además, puede suponerse que los astilleros coreanos intentarán introducirse en dichos segmentos del mercado mediante ofertas a precios muy bajos.

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

	2000	2001	2002
Corea del Sur	36 %	30 %	28 %
UE	19 %	13 %	7 %
Japón	26 %	33 %	37 %
China	7 %	11 %	13 %

Todo lo descrito más arriba debe contemplarse desde el punto de vista de un exceso de capacidad de producción significativo del sector de la construcción naval, que se estima en, al menos, un 20 % por encima de los niveles necesarios para sustituir los buques viejos y absorber la demanda adicional derivada del aumento del comercio marítimo⁷. Esta sobrecapacidad sigue creciendo con las inversiones en nuevos astilleros que están efectuándose en particular en China y ahora también en Vietnam. Al mismo tiempo, los astilleros coreanos siguen ampliando sus capacidades de producción, principalmente mediante un aumento de la subcontratación, incluidas las estructuras de acero, lo que debe haber afectado negativamente a los precios.

2.1.2. Evolución de los precios

Al término de 2002, los precios de los buques eran, en general, inferiores que al término de 2001. Según Clarkson Research Studies, que es una importante fuente de información de precios, se observaron las siguientes tendencias:

⁵ Debido a la adopción reciente de normativa comunitaria en la que se establecen requisitos específicos de estabilidad para los buques de transporte rodado de carga y normas de seguridad para los buques de pasajeros.

⁶ A raíz de la nueva normativa comunitaria sobre seguridad marítima que se adoptó o propuso tras los accidentes del «Erika» y del «Prestige».

⁷ La Asociación de Constructores Navales de Corea (KSA) prevé que el exceso de capacidad será del 16,1 % en 2005, mientras que la Asociación de Constructores y Reparadores Navales de Europa (AWES) prevé que será del 29,3 % (fuente: OCDE).

[Los tipos de buques figuran tal y como los enumera Clarkson.]

[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» y buque LPG significa «Buque de gas licuado de petróleo».]

[«VLCC» significa «Very Large Crude oil Carrier», o «superpetrolero».]

[«Ro-Ro» se refiere a un buque de transporte rodado de carga.]

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

Evolución de los precios de los principales tipos de buques de 2001 a 2002

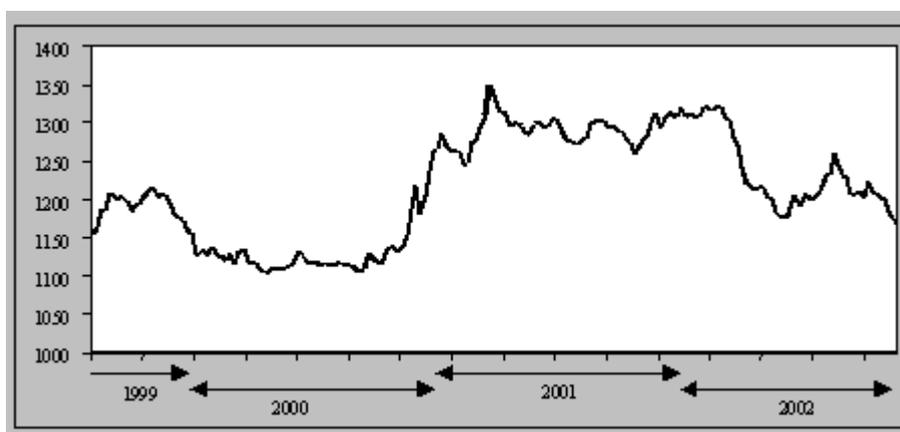
Tipo de buque	Precio fin 2001 (Millones USD)	Precio fin 2002 (Millones USD)	Variación
VLCC (Superpetrolero)	70,00	63,50	-9,29 %
Petrolero Suezmax	46,50	43,75	-5,91 %
Petrolero Aframax	36,00	34,75	-3,47 %
Petrolero Panamax	32,00	31,25	-2,34 %
Petrolero Handysize	26,25	27,00	+2,86 %
Granelero Capesize	36,00	36,25	+0,69 %
Granelero Panamax	20,50	21,50	+4,88 %
Granelero Handymax	18,50	19,00	+2,70 %
Granelero Handysize	14,50	15,00	+3,45 %
Buque LNG	165,00	150,00	-9,09 %
Buque LPG	60,00	58,00	-3,33 %
Portacontenedor 725 TEU	13,00	13,00	0,00 %
Portacontenedor 1000 TEU	15,50	15,50	0,00 %
Portacontenedor 1700 TEU	21,50	21,00	-2,33 %
Portacontenedor 2000 TEU	28,00	27,00	-3,57 %
Portacontenedor 2750 TEU	31,00	29,50	-4,84 %
Portacontenedor 4600 TEU	52,00	45,00	-13,46 %
Portacontenedor 6200 TEU	72,00	60,00	-16,67 %
Buque Ro-Ro (pequeño)	27,50	27,50	0,00 %
Buque Ro-Ro (grande)	39,50	39,50	0,00 %

De este cuadro pueden extraerse varias conclusiones:

- Los precios fueron estables en aquellos segmentos en los que los astilleros de la UE son fuertes y en los que los astilleros coreanos no son especialmente activos, a saber, en el segmento de los pequeños portacontenedores y en los buques Ro-Ro.
- Los precios aumentaron marginalmente (+ 2,9 %) en el segmento de los pequeños petroleros debido a la fuerte demanda surgida para sustituir buques antiguos, a raíz de la nueva normativa sobre seguridad marítima de la UE (o en previsión de la misma). No obstante, a la vista del aumento significativo de los costes de producción de Corea y China (los países que reciben más pedidos actualmente) y la fuerte demanda en este segmento, el aumento de precio fue muy modesto.
- Los precios de todos los tipos de graneleros aumentaron debido a la fuerte demanda interna de Japón y China y al endurecimiento de las normas de diseño de este tipo de buques que entrarán en vigor el 1 de julio de 2003. Como la mayoría de los pedidos corresponden a Japón, la disciplina de precios impuesta por el gobierno japonés parece estar dando resultados y los astilleros chinos siguen los precios marcados por los líderes japoneses en materia de precios.
- Los precios se han deteriorado significativamente de nuevo en aquellos segmentos en los que los astilleros coreanos consideran que es su actividad principal (buques transportadores de gas y grandes portacontenedores) y en los que compiten directamente entre sí. Ello confirma la conclusión previa de la Comisión según la cual la competencia feroz en Corea del Sur perjudica al mercado mundial y los precios parecen fijados por los principales astilleros coreanos sin que no siempre se tengan en cuenta los costes de producción reales.

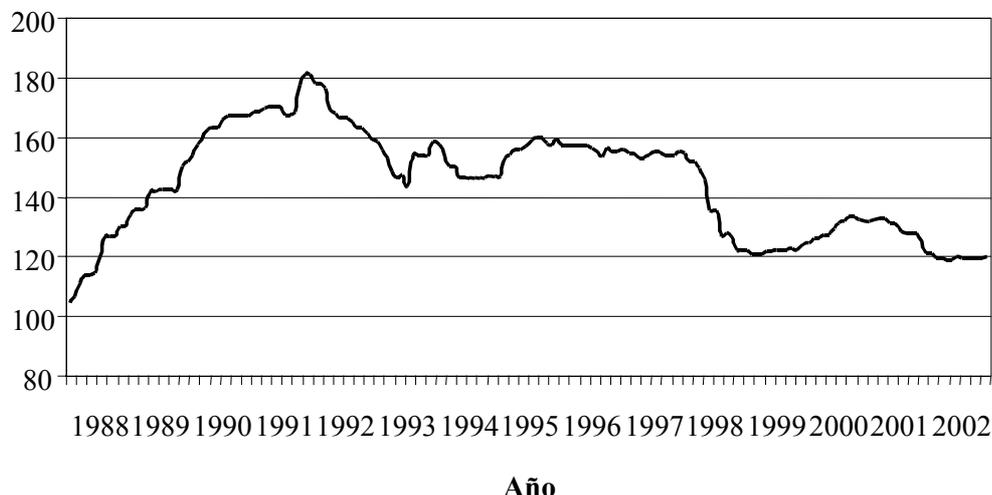
Cabe señalar que el descenso de la cotización del dólar estadounidense frente al euro, el won y el yen debería haber provocado un aumento global del precio (en USD). Como ello no ha sucedido, debe concluirse que los precios generales de los buques descendieron aún más. El gráfico siguiente muestra las variaciones del won frente al dólar estadounidense en el período II/1999-2002. El notable fortalecimiento del won en 2002 y, en particular, en el último trimestre de dicho año debería haber obligado a los productores coreanos a solicitar precios en dólares más altos, lo que no fue así.

Evolución del tipo de cambio del won por dólar estadounidense



El índice de precios de los buques elaborado por la Comisión refleja la evolución de los precios (véase el gráfico). En él se puede ver que la tímida recuperación de los precios de 2000 y 2001, cuando los pedidos eran abundantes, no fue sostenida, y los niveles de precios son los más bajos desde hace más de una década.

Índice de precios de nuevas construcciones (1987 = 100)



3. Estudios de los costes

3.1.1. 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 se mejora constantemente.

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, lo que se refleja en el cuadro siguiente. La referencia al informe sobre construcción naval en el que se trata del 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 ahora, las cifras actualizadas son coherentes con las conclusiones iniciales.

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

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

ASTILLERO	TIPO DE BUQUE	ARMADOR	PRECIO CONTRACTU AL (MILLONES USD)	PRECIO NORMAL (MILLONES USD)	PÉRDIDA / BENEFICIO EN % DEL PRECIO NORMAL	REF. A NÚM. DE INFORME ANTERIOR
Daedong	Petrolero de refinados	Seaarland	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 2500 TEU	EF Shipping	30,0	31,2	-4 %	4
STX (ex-Daedong)	Petrolero de refinados	Target Marine	25,5	28,7	-11 %	6
STX (ex-Daedong)	Petrolero de refinados	Byzantine Marine	29,5	36,0	-18 %	6
STX (ex-Daedong)	LPG	Qatar Shipping	30,0	40,1	-25 %	6
DHI	VLCC (Superpetrolero)	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	Buque LNG	Bergesen	151,1	164,2	-8 %	3
DHI	ULCC	Hellespont	85,0	93,7	-9 %	4
DSME (ex-DHI)	Buque LNG	Exmar	162,0	169,2	-4 %	5
Halla	Granelero Panamax	Diana	18,9	31,1	-39 %	1
Halla	Portacontenedor 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 (Superpetrolero)	Oldendorff	69,5	90,9	-14 %	5
Samho (ex-Halla)	Petrolero Suezmax	Thenmaris	43,0	55,4	-19 %	5
Samho (ex-Halla)	Granelero Capesize	Marmaras	36,0	53,6	-33 %	6
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	Buque 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	Buque LNG	Golar	162,6	178,4	-9 %	5
HHI	Granelero Capesize	Golden Union	36,0	45,2	-20 %	6
HHI	Portacontenedor 2500 TEU	P&O Nedlloyd	27,5	32,7	-16 %	6
HMD	Buque cableiro	Ozone	37,3	46,8	-20 %	1
HMD	Quimiquero	Bottiglieri	24,5	26,3	-7 %	4
HMD	Petrolero de refinados	Schoeller	26,0	27,1	-4 %	6
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 Química	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	Buque LNG	British Gas	162,5	176,5	-8 %	5
SHI	Portacontenedor 5762 TEU	CP Offen	55,0	66,7	-18 %	5
Shina	Petrolero de refinados	Fratelli D'Amato	21,7	24,1	-10 %	3

3.1.2. Nuevos estudios

Desde el Sexto informe sobre la construcción naval se han realizado cinco nuevos estudios de costes.

Dichos estudios se centran en los siguientes pedidos hechos a astilleros de Corea del Sur:

- Portacontenedor de 5 100 TEU (serie de 6), 40 776 CGT, construido por Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering
- Portacontenedor de 4 900 TEU (serie de 4), 34 775 CGT, construido por Hanjin Heavy Industries and Construction
- Petrolero de refinados/quimiquero (serie de 4), 24 480 CGT, construido por STX Shipbuilding Co. (ex Daedong)
- Granelero Capesize , 26 250 CGT, construido por Hyundai Heavy Industries
- Petrolero de refinados (serie de 4), 23 200 CGT, construido por Hyundai Mipo Dockyard

A continuación se resumen los resultados de dichos 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 (MILLONES USD)	PRECIO NORMAL (MILLONES USD)	PÉRDIDA/BENEFICIO EN % DEL PRECIO NORMAL
DSME	Portacontenedores 5100 TEU	Hamburg Süd	58,0	64,5	-10 %
HHIC	4900 TEU	MSC	45,0	48,3	-7 %
STX	Petrolero de refinados/químico	Safmarine Corp.	27,0	37,0	-27 %
HHI	Granelero Capesize	Transmed Shipping	36,0	46,4	-22 %
HMD	Petrolero de refinados	Athenian Sea Carriers	27,8	36,1	-23 %

Estos resultados confirman los obtenidos en los informes anteriores. Los astilleros coreanos continúan vendiendo buques a precios que parecen inferiores al precio normal (todos los costes de producción más un margen de beneficios del 5 %). Normalmente, parece que los precios se establecen de forma que cubran los costes operativos directos pero no incluyen provisiones por inflación ni todos los costes financieros. Los precios de los buques procedentes de los astilleros coreanos han permanecido en mínimos históricos 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 aún más. De acuerdo con las últimas investigaciones, la media (no ponderada) de la diferencia es del 20 %, frente al 8 % de las correspondientes al Quinto informe publicado hace un año.

Los astilleros coreanos, con su enorme capacidad de producción, se ven muy afectados por cualquier recesión que se produzca en el mercado, ya que necesitan llenar grandes diques de construcción y garantizar un flujo de caja suficiente como para refinanciar sus deudas a corto plazo. Por lo tanto, existen indicios de que los astilleros coreanos intentan conseguir casi cualquier pedido que surja en el mercado, sin importar si serán rentables a la vista de los costes coreanos o no. Cabe señalar que las carteras de pedidos de los astilleros coreanos se componen cada vez más de petroleros, pese al anuncio efectuado en marzo de 2001 por el vicepresidente ejecutivo y director ejecutivo de marketing de la división de construcción de buques de Hyundai Heavy, quien declaró que HHI tenía previsto centrarse en aumentar los márgenes de beneficio siendo más selectivos a la hora de aceptar pedidos⁸. Otros directivos de astilleros dijeron que los astilleros coreanos abandonarían el segmento de los petroleros y el de los graneleros, ya que los aumentos de los costes debidos al aumento de los salarios, la inflación y las variaciones de los tipos de cambio ya no permitían obtener beneficios en los buques de menor valor. Ello no se hizo realidad

⁸ Entrevista con Reuters de 7 de marzo de 2001.

y, por tanto, varios astilleros coreanos declararon pérdidas correspondientes a 2002. Otros astilleros declararon beneficios proforma.

El estudio del pedido de un portacontenedor de 5100 TEU para Hamburg Süd resulta particularmente interesante. Dicho pedido recibió ofertas de un astillero europeo y dos coreanos. Finalmente, DSME obtuvo el pedido con una oferta cuyo precio fue de 55,0 millones de USD, lo que provocó que SHI se quejara al gobierno coreano por la subcotización de precios efectuada por DSME. El gobierno coreano ordenó entonces a DSME que subiera el precio hasta igualar el precio de SHI, de 58,0 millones de USD. Para justificar esta actuación excepcional del gobierno coreano (que ha declarado repetidamente a la Comisión que no tiene influencia en las prácticas empresariales de los astilleros coreanos), el director de la división de construcción de buques del Ministerio de Comercio, Industria y Energía afirmó que el precio ofrecido por Daewoo, que parece muy bajo vistos los precios del mercado, podría perjudicar a la competencia leal y a la credibilidad de los exportadores coreanos⁹. No está claro si DSME aumentó el precio, ya que Hamburg Süd insiste en que el contrato se firmó por un precio de 55,0 millones de USD y no vio motivo alguno para aceptar un cambio tan sustancial como éste.

⁹ Lloyd's List de 11 de noviembre de 2002.

4. CONCLUSIONES

Continúan las dificultades serias en la construcción de buques a escala mundial, con una reducción de la cartera de pedidos en las principales regiones constructoras de buques y los precios estancados a un nivel muy bajo. Las razones más notables de esta situación son el exceso de capacidad de producción, el exceso de oferta en el pasado, la ralentización de las economías a escala mundial y los efectos del 11 de septiembre. Este último asunto influyó de forma significativa en las perspectivas a corto y medio plazo del sector de los cruceros y, por tanto, en la demanda de nuevos buques de este tipo. La feroz competencia interna que se produce en Corea debe considerarse la razón fundamental del hundimiento de los precios de la mayoría de tipos de buques. Sólo los astilleros japoneses y chinos aún consiguen aumentar sus ventas gracias a una demanda interna estable y a una buena competitividad de los precios, respectivamente.

En 2002, los pedidos de nuevos buques disminuyeron en todo el mundo alrededor de un 12 % respecto a 2001. En la UE, donde la producción se centra cada vez más en los cruceros, la situación es mucho peor, con una reducción de los pedidos de más del 50 % en comparación con 2001 y de más del 70 % respecto a 2000.

Los buques más afectados por la reducción de los pedidos son los portacontenedores y los de cruceros, si bien los petroleros de crudo, los quimiqueros y los buques de gas natural licuado también sufrieron una contracción de la demanda. La demanda aumentó en el segmento de los graneleros y en el de los petroleros de transporte de refinados, debido a las necesidades de sustitución derivadas de la nueva legislación comunitaria en materia de seguridad marítima. No obstante, este aumento influyó de manera muy limitada sobre los precios.

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. En 2002 no se consiguió aumentar los precios, lo que resulta también improbable para 2003.

A pesar del aumento del precio de los factores que más influyen en los costes, los astilleros de Corea del Sur siguieron bajando los precios, y, según el análisis de la Comisión, varios astilleros coreanos podrían enfrentarse pronto con dificultades para cumplir sus obligaciones financieras a corto plazo.

Los estudios detallados de costes realizados por la Comisión sobre pedidos realizados a astilleros de Corea del Sur confirman los resultados de los informes anteriores, es decir, que se ofertan buques a precios que parece que ni siquiera cubren todos los costes de producción. Normalmente, en las ofertas de precios coreanas no se incluyen provisiones por inflación ni el pago de la deuda. Los estudios muestran un nuevo crecimiento de la diferencia entre los precios que se ofertan y los precios que se calcula que serían los normales.