



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 3.5.2000
COM(2000) 263 final

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO
SOBRE LA SITUACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL MUNDO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO
SOBRE LA SITUACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL MUNDO

ÍNDICE

1. Introducción.....	5
1.1. Seguimiento del Primer Informe de la Comisión Europea sobre la situación de la construcción naval en el mundo	6
2. Análisis general del mercado	8
2.1. Reparto del mercado.....	8
2.2. Evolución de los precios.....	13
2.3. El segmento de mercado de los buques portacontenedores.....	14
2.4. Conclusión	15
3. Seguimiento y análisis detallado del mercado	17
3.1. Estudio de seguimiento del mercado de la construcción naval.....	17
3.2. Actualización de anteriores investigaciones	18
3.3. Nuevos pedidos investigados.....	20
3.4. Repercusiones en los astilleros de la UE	23
3.5. Conclusión	25
4. Conclusiones y medidas recomendadas.....	27
5. Lista de cuadros y gráficos.....	29
6. Referencias.....	30
Anexo: El sector de la construcción naval en la República Popular China.....	31
Reestructuración de CSSC.....	33
Elementos consitutivos del coste en la construcción naval de China.....	35
Costes de la mano de obra, prácticas laborales y rendimiento	35
Costes de los materiales.....	36
Tipos de interés	36
Tipos de cambio	37

Resumen general

Con arreglo al Reglamento 1540/98 del Consejo por el que se establecen nuevas normas de ayuda a la construcción naval, la Comisión debe presentar un informe sobre el mercado de la construcción naval en el mundo. El primer informe (COM(1999) 474 final) fue presentado al Consejo en octubre de 1999 y sobre él presentó éste sus Conclusiones en noviembre. En ellas invitaba a la Comisión a proseguir su examen de la situación. Este es el segundo informe.

El mercado mundial de barcos mercantes sigue estando en crisis. La oferta supera notablemente a la demanda y hay muy pocos indicios de que la situación vaya a mejorar.

Sin embargo el relativo aumento de la demanda en el periodo 1998 a 1999 no se ha reflejado de forma positiva en los precios. Los precios de casi todos los tipos de embarcaciones han tendido más bien a bajar. Esta depresión continuada se debe a las ofertas bajísimas de precios de los astilleros coreanos; a los actuales niveles de precios las cuotas de mercado de la Unión Europea y de Japón siguen disminuyendo, aunque de forma menos pronunciada en la UE.

Los datos de los nuevos estudios de costes de los pedidos efectuados a los astilleros, que figuran en el presente documento, reflejan una vez más las pérdidas en que están dispuestos a incurrir los astilleros coreanos con el fin de garantizarse una cuota de mercado y un margen de financiación. Las pérdidas pueden calcularse entre un 11% y un 32% de los costes reales de construcción. Esta cifra es ligeramente inferior a la que figura en el primer informe de la Comisión sobre la situación del mercado de la construcción naval (COM (1999) 474 final), donde las pérdidas se calculaban entre un 13% y un 40%, pero este ligero descenso puede deberse a la diferente selección de los pedidos examinados. Por otro lado, y con excepción de los cruceros, los astilleros coreanos están presentes en todos los segmentos del mercado, dejando sólo los pequeños pedidos interiores y los buques altamente especializados en manos de los astilleros de la UE. Por todo ello cabe afirmar que este segundo informe sobre la situación del mercado de la construcción naval en el mundo confirma las conclusiones adelantadas por la Comisión en el primero.

Todas las medidas propuestas (por el Consejo Europeo, en su reunión de 9 de noviembre de 1999) están siendo llevadas a la práctica (véase capítulo 1). En particular, la Comisión ha hecho ímprobos esfuerzos por lograr unos compromisos serios por parte del Gobierno coreano de cara a la no intervención del mismo en la financiación de las actividades de construcción naval. Después de varias rondas de consultas, la Comisión Europea y el Gobierno coreano dieron por terminadas las conversaciones y, el 10 de abril de 2000, aprobaron unas "Actas Acordadas en el mercado de la construcción naval" (Agreed Minutes relating to the World Shipbuilding Market). Los temas tratados por estas Actas Acordadas son la no utilización de subvenciones, la banca, la transparencia financiera (conforme a normas contables internacionales), las prácticas comerciales de precios y la institución de un mecanismo eficaz de consulta. El objetivo que se persigue es promover unas condiciones de mercado leales y competitivas en el mercado mundial y colaborar en pro de la estabilización del mercado, permitiendo así la subida de los precios a unos niveles comercialmente sostenibles.

Las pruebas documentales recopiladas a lo largo de la labor de seguimiento emprendida por la Comisión Europea ha permitido al sector europeo reunir toda una serie de elementos que posibilitan la presentación de una denuncia con arreglo al Reglamento sobre obstáculos al comercio; recientemente el sector ha anunciado que estaba dispuesto a presentar dicha denuncia. La Comisión Europea continuará su labor de seguimiento del mercado.

Se hacen las siguientes recomendaciones:

- continuar presionando sobre Corea con el fin de que cumplan las "Actas Acordadas", una vez vigentes, y hacer que asuma sus responsabilidades en pro de la mejora de la situación del mercado, en particular en lo que se refiere a los niveles de precios y a la capacidad de construcción de buques nuevos;
- aplicar íntegramente lo dispuesto en las "Actas Acordadas", una vez vigentes, haciendo valer el mecanismo de consulta cuando fuera necesario;
- seguir recogiendo más pruebas y más detalladas acerca de la política perniciosa de precios y de prácticas similares no de mercado con el fin de presentar y defender una eventual denuncia con arreglo al Reglamento sobre obstáculos al comercio;
- mantener informado al FMI acerca de estos análisis y pedir que se vigile y supervise cuidadosamente la reestructuración industrial prometida en Corea;
- alentar la competitividad del sector de la construcción naval de la UE.

1. INTRODUCCIÓN

Este informe de la Comisión Europea acerca de la situación del mercado de la construcción naval en el mundo es el segundo de una serie y constituye la continuación y ampliación del primer informe, que fue presentado al Consejo Europeo el 9 de noviembre de 1999 (COM (1999) 474 final). Este informe inicial respondía a lo exigido por el Reglamento (CE) nº 1540/98 del Consejo, por el que se establecen nuevas normas sobre ayudas al sector de la construcción naval, y que ordena que la Comisión presente al Consejo un informe sobre la situación del sector de la construcción naval, y que analice si los astilleros europeos están afectados por prácticas contrarias a la competencia. Si se demostrara que existen prácticas anticompetitivas perjudiciales para el sector, la Comisión Europea propondrá, si procediera, medidas al Consejo para remediar el problema.

El segundo informe se basa en el planteamiento y en los resultados del primero. Por ello, algunos elementos del primer informe no se repiten ahora. Se trata de los datos relativos a los análisis a largo plazo de la oferta y la demanda, a las observaciones generales sobre las características de los contratos de construcción naval y los estudios correspondientes, a los análisis del sector financiero en Corea del Sur, a detalles sobre algunos astilleros examinados y a la descripción de la metodología aplicada. Por el contrario, a veces se actualiza la información del primer informe. Eso sucede, por ejemplo, con los datos relativos al coste pormenorizado de los pedidos cursados a astilleros asiáticos, ya que el modelo de costes que se configuró se modifica ahora cuando se dispone de una información más fiable o actual.

Las conclusiones fundamentales del primer informe fueron las siguientes:

- En el mercado de la construcción naval existe un notable exceso de capacidad que sin duda seguirá aumentando debido a la disminución de la demanda y al incremento de la oferta.
- La expansión de la capacidad de Corea del Sur, especialmente en los años 1994-1996, ha sido la causa principal del desequilibrio continuo y persistente entre la oferta y la demanda; los astilleros coreanos tienen grandes dificultades en atraer pedidos suficientes para mantener un margen suficiente de financiación. A pesar de todo la capacidad sigue aumentando en Corea.
- Los precios de los buques han caído entre un 15% y un 30% desde 1998, en particular tratándose de tipos en los que compite Corea, estimulando la demanda y proporcionando nuevas cuotas de mercado a los astilleros coreanos.
- Los análisis de seguimiento del mercado de la construcción naval han permitido configurar un modelo estable de costes que se utiliza para calcular los costes reales de construcción de los astilleros coreanos (únicos investigados en el primer informe).
- Ninguno de los 9 pedidos de barcos nuevos analizados parecía dejar beneficios claros y existían indicios evidentes de que los astilleros coreanos ofrecían sus construcciones a precios por debajo del coste.

- Dos astilleros coreanos, los dos en proceso de quiebra desde 1997, dan muestras de un comportamiento comercial que sería inaceptable en la UE. Son especialmente flagrantes la cancelación y la moratoria pasada y presente de deudas, los tipos de interés especialmente ventajosos, y los créditos y garantías suplementarios concedidas a nuevos proyectos de construcción.
- El sistema financiero de Corea del Sur sigue siendo, en lo que se refiere a la financiación de los astilleros y de los proyectos de éstos, totalmente opaco, y como existen muchas posibilidades de intervención del Estado debido a que gran parte del sector bancario es de propiedad estatal, pueden haberse producido gran número de interferencias de carácter financiero y organizativo.

Este segundo informe de la Comisión Europea amplía los análisis de precios a los astilleros de la República Popular China, país que en 1999 consiguió aumentar de forma notable su cuota de mercado. Se analizan cuatro pedidos concretos, presentándose los resultados en el capítulo 3. Aunque China es considerada en general como uno de los principales constructores navales del futuro, las estructuras económicas de este país en general, y de sus astilleros en particular, limitan de forma importante su competitividad industrial. Por ello, las actividades de los astilleros chinos se limitan, por el momento, a tipos de buque en los que la mano de obra constituye un factor determinante, y en la actualidad no parecen plantear una amenaza carácter general a los astilleros de la UE, como sería el caso de los coreanos. En el anexo se presenta más información acerca de la estructura del sector de la construcción naval en China.

1.1. Seguimiento del primer informe de la Comisión Europea sobre la situación del sector de la construcción naval en el mundo

El Consejo de Industria recibió el primer informe de la Comisión en su reunión del 9 de noviembre de 1999 e hizo un llamamiento a la Comisión, a los Estados miembros y al sector para que cooperaran en cuatro líneas de acción, que son las siguientes:

- Iniciar negociaciones bilaterales con representantes de la República de Corea con el fin de poner fin a la competencia desleal.
- Recoger todas las pruebas sobre el comportamiento anticompetitivo como sea posible con el fin de tomar medidas ante la OMC.
- Instar al FMI a que prosiga su vigilancia del cumplimiento íntegro de las condiciones y supuestos de las dotaciones de salvamento concedidas bajo sus auspicios.
- Continuar abogando por el establecimiento de unas condiciones de operación iguales para todos en el sector en los foros internacionales, entre ellos la OCDE, con el fin de imponer sin más tardanza unas condiciones de competencia justas.

La Comisión Europea, los Estados miembros y el sector de la construcción naval han respondido a este llamamiento y en la actualidad prosigue la actividad en este campo. Los principales resultados obtenidos hasta el momento son los siguientes:

- En diciembre de 1999 y febrero y marzo de 2000 se celebraron tres rondas de conversaciones bilaterales con el Gobierno coreano y con el sector. La

Comisión Europea y el Gobierno coreano dieron por terminadas las conversaciones y, el 10 de abril de 2000, aprobaron unas "Actas Acordadas en el mercado de la construcción naval". Estas Actas Acordadas se centran en la no utilización de subvenciones, la banca, la transparencia financiera (conforme a normas contables internacionales), las prácticas comerciales de precios y la institución de un mecanismo eficaz de consulta. El objetivo que se persigue es promover unas condiciones de mercado leales y competitivas en el mercado mundial y colaborar en pro de la estabilización del mercado, permitiendo así la subida de los precios a unos niveles que sean comercialmente sostenibles.

- Se están recopilando activamente pruebas documentales que puedan respaldar una eventual denuncia con arreglo al Reglamento sobre obstáculos al comercio (CE) nº 3286/94; el sector se ha mostrado dispuesto a presentar una denuncia si no se verifica un cambio de actitud en las prácticas comerciales coreanas. Ello podría llevar a una denuncia ante la OMC más tarde. El sector japonés de la construcción naval ha anunciado que también está pensando en presentar una denuncia ante la OMC por las prácticas anticompetitivas coreanas. Un representante americano del sector, Shipbuilders Council of America (SCA), que representa a unos 50 pequeños astilleros de los Estados Unidos, ha pedido al Representante de comercio de este país que respalde las iniciativas de la UE, ya que los astilleros americanos están perdiendo a manos de los coreanos todos sus contratos de navíos destinados a la armada o de instalaciones en el mar. Aunque no se han realizado investigaciones en estos dos segmentos concretos, puede considerarse que los precios son bajos y sin correspondencia con la realidad.
- Se han celebrado dos reuniones con representantes del FMI, uno con el Director del departamento Asia-Pacífico del FMI, a petición del Gobierno alemán, y uno en Corea entre la Comisión y el representante local del FMI. En ambas reuniones los representantes del FMI repitieron su posición oficial, que es la de que esta institución no vigila actividades sectoriales, por lo que no cuenta con pruebas de prácticas contrarias a la competencia, de concesión directa de préstamos o de subvenciones ocultas a los astilleros coreanos. Por el contrario, el FMI está convencido de que Corea ha dado muestras de una notable recuperación de la crisis de 1997, y de que ha comenzado un periodo de reestructuración económica realizada según criterios de mercado. Como se había acordado, la Comisión Europea facilitó al FMI información adicional con muchos aspectos concretos que podrían permitir a la institución investigar la ortodoxia de los acuerdos financieros entre los astilleros coreanos y sus bancos acreedores. Se espera respuesta del FMI.
- La situación actual de la construcción naval fue también tema de debate de la reunión del Grupo de trabajo de la OCDE celebrada el 6 de diciembre de 1999 en París. A pesar de los esfuerzos desplegados por la Comisión Europea para llegar a un acuerdo en torno a los problemas con Corea, no se realizó ningún avance. Las conversaciones proseguirán en primavera de 2000 sobre la base de una propuesta de Japón tendente a buscar la forma de estabilizar el mercado de la construcción naval en el mundo. La Comisión Europea apoya esta iniciativa de Japón.

2. ANÁLISIS GENERAL DEL MERCADO

Por lo que se refiere al análisis de la relación entre la oferta y la demanda, y al desfase que existe en términos de capacidad, hay que señalar que se ha avanzado muy poco desde el primer informe. Las tres asociaciones de constructores navales principales, AWES (Association of European Shipbuilders and Shiprepairers) y SAJ (Shipbuilders' Association of Japan), por un lado, y KSA (Korean Shipbuilders' Association), por otro, no están de acuerdo en cuanto a la magnitud de tal desfase y prevén diferentes niveles de oferta y de demanda. Sin embargo, ambos lados están de acuerdo en que la inadecuación entre la oferta y la demanda aumentará en los próximos años debido al aumento de la productividad de los astilleros, a la conversión de algunos astilleros de reparación en astilleros de construcción y a la entrada en el mercado de nuevos competidores tales como la República Popular China.

Si esta capacidad adicional podrán en parte ser compensada por un aumento de la demanda es algo difícil de predecir. Aunque la estructura de edad de las flotas actuales y la promulgación de la nueva legislación europea, con la primera fase de eliminación de petroleros considerados poco seguros desde el punto de vista técnico, parecen vaticinar un aumento de la demanda, ello podría verse compensado por un crecimiento más lento de la economía mundial o por una menor pujanza de la economía americana. Además, no puede asegurarse que todos los barcos de una cierta antigüedad van a ser sustituidos, ya que muchos de ellos fueron construidos por motivos de especulación y nunca deberían haber entrado en funcionamiento. Como se decía en el primer informe, la gran caída de precios registrada desde 1997 ha llevado a una serie de pedidos especulativos y no cabe duda de que estos barcos suplementarios van a reducir la próxima demanda. Otro factor importante es el precio del petróleo que, llegado a un cierto nivel, desencadenaría medidas de ahorro de energía que a su vez disminuirían las necesidades de transporte marítimo.

Actualmente la capacidad total de construcción a nivel mundial asciende a unos 21 millones de tbc (toneladas brutas compensadas, una medida que combina el tamaño del barco y el trabajo de construcción necesario para el tipo específico de barco), según fuentes de la OCDE y AWES. La construcción total de 1999 ascendió a 16,4 millones, tras los 17,2 millones de 1998 y los 16,4 de 1997 (fuente: Registro de buques de Lloyd's), cifras que indican que la demanda es considerablemente mayor que la oferta; no cabe esperar, por lo menos a corto plazo, un aumento significativo de los precios de la construcción debido a un incremento de la oferta.

2.1. Reparto del mercado

Para poder tener un panorama de conjunto de la situación de la construcción naval es necesario observar tres tipos de datos:

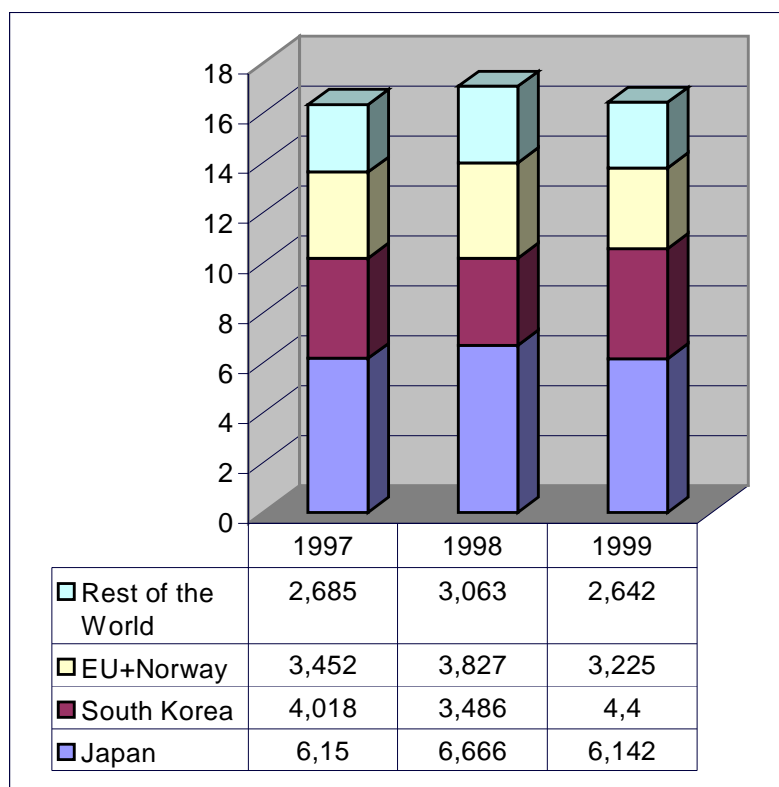
- Los barcos terminados y entregados, que constituye el indicador de la producción real. Estas cifras representan la ejecución de pedidos anteriores;
- La cartera de pedidos, que constituye el indicador de la producción prevista a medio plazo. Las cifras representan la actividad confirmada de los astilleros en el subsiguiente periodo de uno o dos años; y

- Los nuevos pedidos, que constituye el indicador de la producción prevista a largo plazo. Las cifras reflejan la situación del mercado, incluidas la maniobras especulativas, y pueden usarse para analizar los cambios en las cuotas de mercado.

Como el presente informe no puede cubrir toda la historia del mercado de la construcción naval, este análisis concreto se limita al periodo 1997-1999, momento en que se empezó a dejar sentir el impacto en los mercados mundiales de la expansión masiva de los astilleros coreanos y la crisis económica que la siguió.

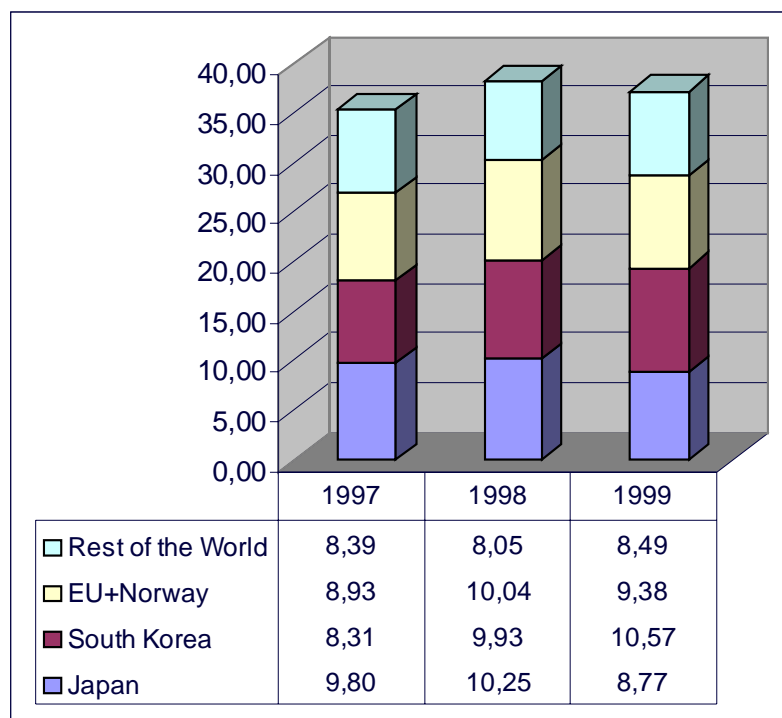
Los gráficos que se presentan a continuación recogen la evolución de los buques terminados, las carteras de pedidos y los nuevos pedidos, expresada en tbc por regiones principales de producción. Los gráficos van seguidos de un breve análisis.

Fig. 1 - Barcos terminados 1997-1999 en millones de tbc, por regiones (Fuente: Registro de buques de Lloyd's)



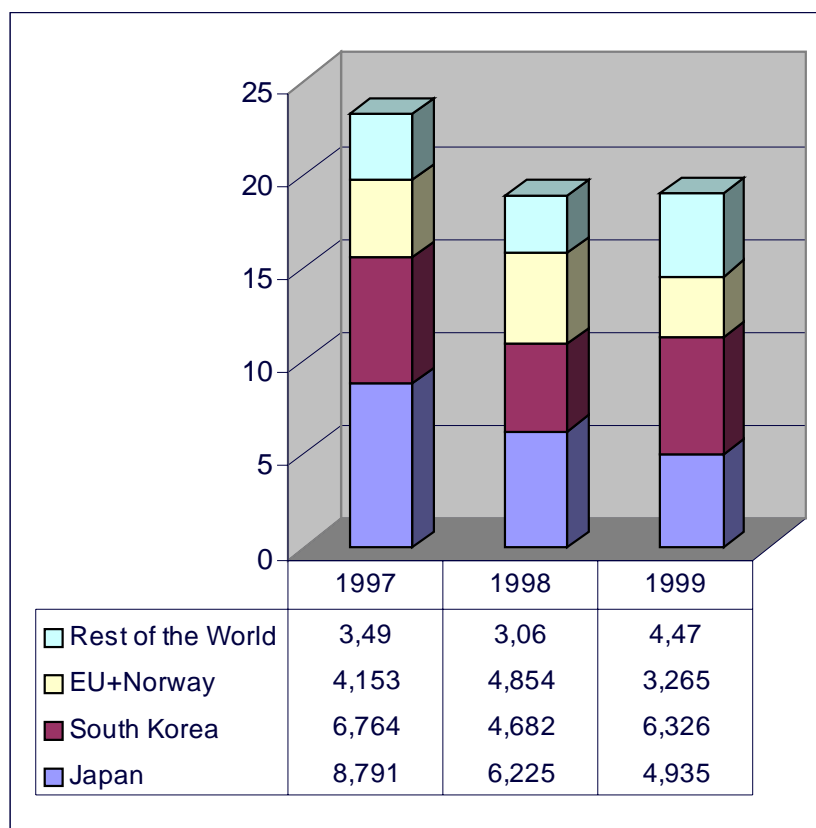
Como se mencionó en el primer informe, 1998 fue un año excepcional para la construcción naval en el mundo, ya que la crisis financiera de Corea del Sur bloqueó la producción y la aceptación de pedidos en Corea. Sin embargo, la tendencia observada en los barcos terminados es la de un aumento de la cuota de mercado de Corea en el contexto de una producción total relativamente estable, pero muy lejos de la capacidad prevista de unos 21 millones de tbc. La "capacidad excedentaria" puede estimarse en aproximadamente un 20 - 25% de la producción efectiva.

Fig. 2 - Cartera de pedidos 1997-1999 en millones de tbc, por regiones (Fuente: Registro de buques de Lloyd's)



Entre 1997 y 1999 la cartera de pedidos total aumentó en un 5% aproximadamente, pero puede decirse que sólo los competidores coreanos se han visto beneficiados por dicho aumento. Japón se encuentra con una cartera de pedidos muy mermada y la UE ha podido mantener, a pesar de todo, una cuota comparativamente elevada. Corea, sin embargo, ha registrado un aumento de la cartera de pedidos del 27% aproximadamente, mientras que la UE sólo incrementó su cartera de acuerdo con la tendencia general en el periodo en cuestión. Una disminución del volumen de la cartera de pedidos es reflejo de un empeoramiento de la situación de cara a un futuro a medio plazo, y si a estos datos se añade información sobre los nuevos pedidos, es posible obtener conclusiones sobre las perspectivas comerciales previsibles.

Fig. 3 - Nuevos pedidos 1997-1999 en millones de tbc, por regiones (Fuente: Registro de buques de Lloyd's)

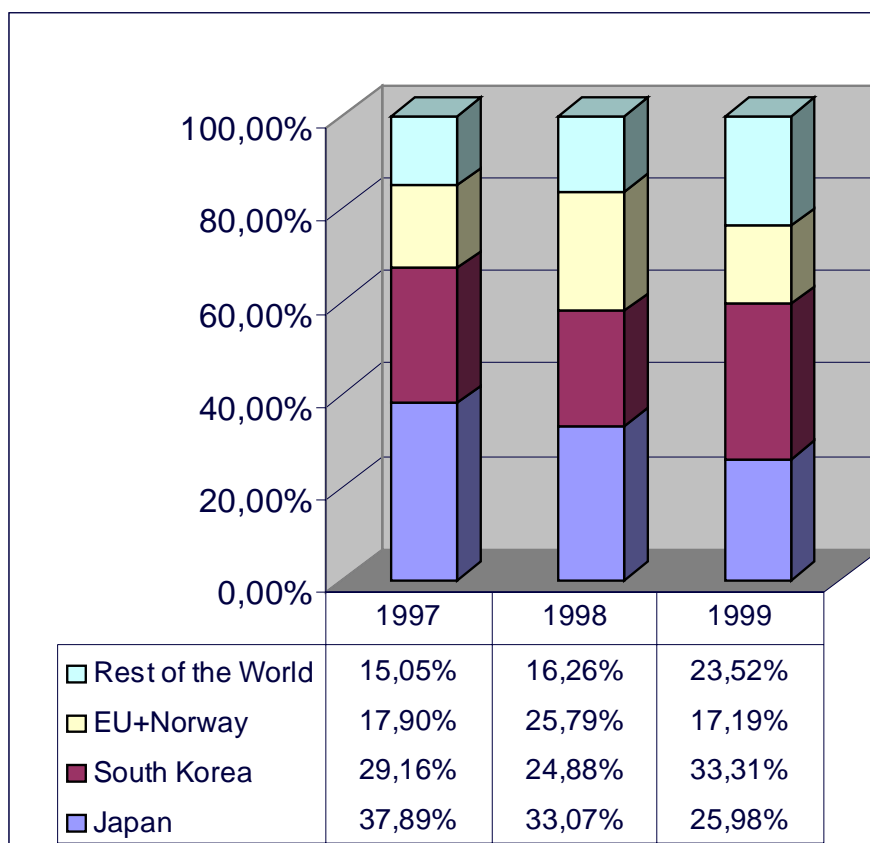


Por lo que se refiere a los nuevos pedidos, que constituyen el indicador clave para analizar la situación real del mercado, el panorama cambia significativamente. Japón ha perdido cuota de mercado frente a Corea incluso en el año excepcional de 1998, cuando los astilleros coreanos se veían incapaces de hacer frente a los pedidos. La tendencia general muestra claramente que los constructores coreanos han ganado terreno en lo que a los nuevos pedidos se refiere y que lo han hecho a expensas de Japón (-44% tbc en el periodo 1997-1999), mientras que la UE registró una disminución de nuevos pedidos similar a la tendencia general (-18% tbc en el mismo periodo). Si bien los astilleros de la UE todavía cuentan con un cierto margen de maniobra debido a unas carteras de pedidos relativamente satisfactorias (aunque la situación es muy diferente según los astilleros) y a la depreciación del euro frente al dólar, los astilleros japoneses se enfrentan en general a unas carteras de pedidos exiguas y los nuevos pedidos no bastan para mantener la producción a los niveles anteriores. Todo ello podría significar un desplazamiento a largo plazo de la cuota de mercado de Japón a Corea y, en menor medida, de la UE a Corea.

Está claro que el auge de la producción de barcos de crucero, con su valor tbc comparativamente alto, ha estabilizado la posición general del sector de la construcción naval en la UE, pero hay que señalar que en la actualidad sólo 9 astilleros (de unos 150) operan en este segmento, y que el número de astilleros que podrían convertirse a la construcción de cruceros está limitado por razones técnicas y comerciales. Sin embargo, se sabe que los astilleros coreanos y japoneses están intentando lograr pedidos de este segmento (parece que Japón desea compensar los pedidos perdidos frente a Corea en nuevos segmentos de mercado). Cuando el mercado haya recuperado la confianza de que los astilleros asiáticos pueden producir

cruceros a tiempo y con un nivel de calidad suficiente, este reductor en poder de la UE será sin duda atacado, y las cuotas de la UE en general se verían de nuevo mermadas. Aunque este análisis parece indicar que la posición que ostentan los astilleros de la UE es relativamente buena (lo cual no significa que las operaciones sean rentables), la situación de algunos Estados miembros y algunos astilleros es totalmente diferente, según las características de su producción. Los más amenazados son los astilleros pequeños o medianos que centran su producción en buques mercantes tales como portacontenedores, petroleros para productos o buques de transporte de gas. Estos astilleros en general no tienen la posibilidad de compensar una pérdida de cuota de mercado construyendo grandes cruceros o barcos para la armada, incluso si su competitividad en términos de productividad es buena, y se han producido ya casos de insolvencia. Los recientes acontecimientos de Hartland y Wolff en Belfast indican que los astilleros de mayor tamaño se enfrentan a problemas similares, especialmente cuando no pueden cumplirse algunos pedidos estratégicos y otros segmentos de mercado se han hecho inaccesibles debido a la competencia coreana.

Fig. 4 - Cuotas porcentuales de mercado de los nuevos pedidos en tbc, 1997 - 1999
(Fuente: Registro de buques de Lloyd's)



Analizando la evolución de las cuotas de mercado expresadas porcentualmente en tbc destaca la escalada de Corea del Sur después del difícil año 1998. Los astilleros de la UE no han podido conservar su posición de 1998, momento en que se beneficiaron de la inseguridad financiera de Corea. China también ha aumentado su cuota de mercado, pero de forma selectiva, como veremos en el siguiente capítulo. En 1999 Corea del Sur se hizo con un 33,3% de todos los nuevos pedidos, Japón con un 26,0%, la UE con un 17,2% y el resto del mundo, con un 23,5%. Esto convierte a Corea del Sur en el mayor constructor naval del mundo con gran diferencia.

En enero de 2000 Corea presenci6 un aumento de sus pedidos a6n m6s espectacular: en enero un 65% de todos los pedidos del mundo se efectu6 en astilleros coreanos, lo que supone un 72% del volumen total expresado en tbc. La UE logr6 s6lo un 7% (tambi6n en tbc) y Jap6n un 10% (Fuente: Registro de buques de Lloyd's). En febrero 2000 la situaci6n de la UE mejor6 significativamente (con un 29% del mercado en tbc) debido a unos pedidos de buques especializados. Jap6n, sin embargo, no pudo recuperar mercado; hay que se6alarse tambi6n que los pedidos en general disminuyeron en un 44% en comparaci6n con enero. Los citados pedidos consistieron en portacontenedores Postpanamax, un tipo de buque inventado en Europa en 1988 y que hasta recientemente ha sido privativo de la UE y de Jap6n. Este tipo de barco es considerado como el eje central del transporte de contenedores del futuro y abre un nuevo cap6tulo en el transporte mar6timo gracias a sus dimensiones y a su eficacia. La estrategia mar6tima de la UE debe procurar mantener un alto nivel de competencia en la construcci6n de estas embarcaciones. Adem6s los portacontenedores Postpanamax son un producto de los astilleros m6s modernos y avanzados tecnol6gicamente de toda la UE; si 6stos no pueden atraer pedidos las razones deben buscarse m6s all6 del aspecto de la competitividad industrial en s6.

2.2. Evoluci6n de los precios

Cuadro 1 - Evoluci6n de los precios de los barcos de nueva construcci6n (promedios anuales en millones de d6lares)

	1997	1998	1999
Portacontenedor Panamax	53,0	42,0	38,0
Portacontenedor 1.100 TEU	20,0	18,0	17,5
Petrolero gigante (VLCC)	83,0	72,5	70,0
Granelero Capesize	40,5	33,0	37,0
Granelero Panamax	27,0	20,0	22,8
Buque con entrepuente 15.000 tpm	16,5	14,0	13,0

Fuente: Clarkson World Shipyard Monitor.

Cuadro 2 - Evoluci6n de los precios de los barcos de nueva construcci6n (variaciones porcentuales anuales)

	1997/1998	1998/1999	1997/1999
Portacontenedor Panamax	-20,75%	-9,52%	-28,30%
Portacontenedor 1.100 TEU	-10,00%	-2,78%	-12,50%
Petrolero gigante (VLCC)	-12,65%	-3,45%	-15,66%
Granelero Capesize	-18,52%	12,12%	-8,64%
Granelero Panamax	-25,93%	14,00%	-15,56%
Buque con entrepuente 15.000 tpm	-15,15%	-7,14%	-21,21%

Observando los promedios de precios de los a6os 1997-1999 puede comprobarse que el aumento de la demanda registrado de 1998 a 1999 (v6ase Fig. 3) no incidi6

normalmente en los precios. Los precios medios (numéricos) de los barcos nuevos han descendido desde 1997 en un 17%.

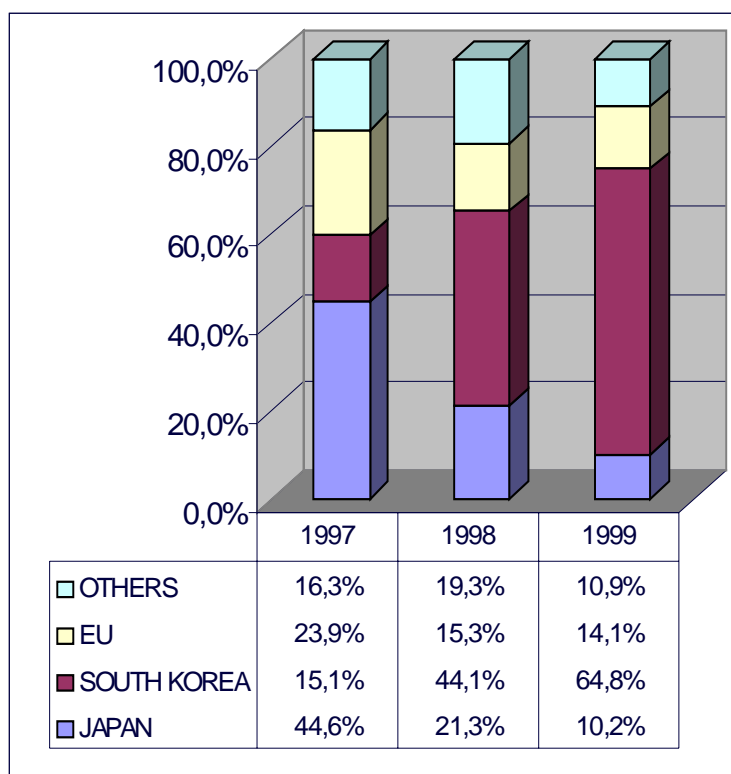
Las grandes excepciones han sido los graneleros Capesize y Panamax, cuyos precios han disminuido ligeramente desde 1998 (en un 12% y un 14%, respectivamente). Sin embargo, los precios de estos barcos son todavía muy inferiores a lo que eran en 1997. Las razones de estas variaciones de precios en los buques graneleros deben encontrarse en la situación de los astilleros sudcoreanos de Halla, que se han centrado en la producción de estos buques. Halla ha querido convertirse en un líder mundial, ofreciendo precios extremadamente bajos con el fin de utilizar las ingentes capacidades creadas en su centro de Samho. Como se señalaba en el Anexo II del primer informe, Halla conoce dificultades financieras desde 1997. Para solventar estos problemas y salvar los astilleros, el grupo Hyundai ha adoptado un plan de asistencia a la gestión en el que se ocuparía de la gestión a cambio de un porcentaje fijo de los beneficios futuros. Halla disminuiría nuevamente su endeudamiento gracias al apoyo de sus bancos acreedores (en su mayoría controlados por el Estado), antes de pasar a ser controlados completamente por Hyundai. En este contexto, Hyundai ha pedido a Halla que renegocie los precios que pudieran considerarse demasiado bajos, incluso para niveles sudcoreanos. No se sabe si Halla ha tenido éxito en la renegociación pero todo ello ha podido incidir en los precios de este tipo particular de barcos.

Todos los demás tipos de barcos importantes han presenciado una disminución de los precios; a finales de 1999 éstos eran de media, para algunos tipos de barcos, aún más bajos que en años anteriores (buque de carga a granel Capesize: 35 millones de dólares; buque de carga a granel Panamax: 22 millones de dólares; VLCC (superpetroleros): 69 millones de dólares [precios a diciembre de 1999; fuente: Clarkson World Shipyard Monitor]).

2.3. Segmento de mercado de los buques portacontenedores

Como se señalaba en el primer informe, los portacontenedores suponen el mayor segmento de mercado de la construcción naval civil en tbc. Estos buques han sido en el pasado una especialidad de los astilleros japoneses y comunitarios. El primer informe indicaba también que los astilleros coreanos han hecho grandes incursiones en este segmento desde 1997. Esta tendencia ha continuado; la situación de este mercado es la siguiente:

Fig. 5 - Cuotas porcentuales del mercado de los nuevos pedidos de buques portacontenedores en tbc, 1997 - 1999 (Fuente: Registro de buques de Lloyd's)



Corea de Sur ha consolidado su posición dominante en la construcción de buques portacontenedores y ha arrebatado nuevas cuotas de mercado tanto a la UE como a Japón. También lo ha hecho a los componentes del grupo de los "Otros", representado por países tales como China, Taiwan y Polonia. Aunque la mayoría de la cuota de mercado obtenida lo ha sido a expensas de los astilleros japoneses, hay que señalar que la mayoría de los pedidos en cuestión procedían de operadores de la UE. Mientras tanto los precios se han seguido deteriorando, como se indicaba más arriba, lo que ha llevado a dos operadores de líneas de contenedores japoneses (K-Line y NYK) a realizar pedidos de primer orden a Corea. Si se tiene en cuenta la preferencia tradicional de los armadores japoneses por la producción nacional, no cabe duda de que los bajos precios de los astilleros coreanos están cambiando totalmente el panorama del mercado. La posición de la UE parece deteriorarse continuamente, únicamente compensada por la disminución del valor del euro desde enero de 1999 en un 20%. Como el yen se apreció notablemente en el pasado año, ello ha coadyuvado a los problemas experimentados por los astilleros japoneses. Hay que tener presente que una apreciación del euro pondría a los astilleros de la UE en una situación tan dramática como la que conoce Japón. Sin embargo, una apreciación del won coreano no resultaría necesariamente en un desplazamiento del mercado, a no ser que vaya acompañada por un cambio de actitud por parte de los astilleros coreanos.

2.4. Conclusión

Los análisis realizados en el contexto de este segundo informe confirman las conclusiones del primero, a saber:

- En el mercado de la construcción naval existe un exceso de capacidad, pero no hay acuerdo entre Japón y la UE, por un lado, y Corea, por otro, sobre la amplitud de dicho exceso y de su incidencia en la situación del mercado. Sin embargo, en las "Actas Acordadas" Corea reconoce, por primera vez, la necesidad de solventar el problema.
- La expansión de la capacidad sudcoreana, especialmente en el periodo comprendido entre 1994 y 1996, ha sido el principal factor de la persistencia y aumento del desequilibrio. Aunque tres *chaebols* sudcoreanos del ámbito de la construcción naval (Hyundai, Daewoo y Samsung) han anunciado recientemente que piensan reducir su participación en el sector con el fin de centrarse en otras actividades industriales y de "aumentar la rentabilidad" de los grupos, ello no significa recortes de la capacidad de producción, según la Asociación sudcoreana de constructores navales. Para Hyundai Mipo, al menos, los indicios apuntan en otra dirección: conversión de astilleros de reparación en astilleros de construcción. Por otro lado, Hyundai quiere ampliar aún más su capacidad gracias a la absorción de los maltrechos astilleros Halla/Samho en las actividades de construcción del grupo. Recientemente se anunció que Samho abriría de nuevo el segundo muelle de construcción debido a la gran demanda registrada de ciertos tipos de barcos.
- Los precios han seguido bajando, en particular lo de los tipos de barco en los que compite Corea con su política agresiva, estimulando la demanda y proporcionando nuevas cuotas de mercado a los astilleros coreanos. Es muy significativo el desplazamiento de cuotas de mercado en el segmento de los portacontenedores, en el que ahora Corea ocupa una posición dominante, especialmente por lo que se refiere a los buques mayores y tecnológicamente más avanzados.
- La expansión coreana se ha realizado a expensas de todas las demás principales regiones constructoras, de las cuales Japón ha sido la principal afectada. La situación del sector de la construcción naval de la UE sigue siendo crítica, compensada sólo en parte por el boom de los cruceros, por unas carteras de pedidos razonablemente buenas y por la depreciación del euro frente al dólar.

3. SEGUIMIENTO Y ANÁLISIS DETALLADO DEL MERCADO

3.1. Estudio de seguimiento del mercado de la construcción naval

Para recopilar todos los datos necesarios, la Comisión Europea ha recurrido a consultores que, gracias a un análisis continuado, han determinado un modelo de costes desglosado que incluye todos los componentes del coste, tanto de la producción naval en sí como de los astilleros en general. El modelo abarca los costes directos (materiales, mano de obra, equipos, etc.) y los indirectos (financiación del barco y de los equipos de producción, gastos generales, seguros, etc.). El precio de construcción así calculado incluye también un margen de beneficios del 5%. En el Anexo I del primer informe pueden encontrarse más detalles del modelo de costes.

El modelo de costes no constituye una *extrapolación* de los costes de construcción de la UE, como sostiene el sector de la construcción naval y el Gobierno de Corea. Es, más bien, una metódica *reconstrucción de costes* de pedidos concretos cursados a astilleros concretos. La comparación con los datos aportados por el sector coreano sobre los salarios, los gastos generales o la productividad de los astilleros no ha hecho sino confirmar los supuestos del modelo de costes. Mientras que, por ejemplo, la Asociación sudcoreana de constructores navales estima que los gastos generales constituyen, como promedio, un 13% de los gastos de funcionamiento en sus astilleros, el modelo de costes determina unas cifras específicas para cada astillero investigado que se sitúan entre el 7,5% y el 18%. En el caso de los mayores astilleros los gastos generales se estiman en cifras situadas entre el 10,2% y el 10,9%, es decir, más bajas que las adelantadas por la propia Asociación sudcoreana de constructores navales.

A medida que progresa el examen aparece nueva información adicional que es cotejada con los anteriores análisis de costes. Por ello, los nueve pedidos examinados en el primer informe han sido recalculados en caso necesario, y los resultados se ofrecen más abajo. Como ya se señalaba en el primer informe, se ha dejado siempre un "margen de seguridad" en todos los parámetros para garantizar que los costes mínimos calculados en los pedidos concretos fueran incuestionables. En la actualidad el modelo de costes no incluye evaluaciones de los efectos inflacionistas, ya que necesariamente tendrían un carácter muy especulativo tratándose de pedidos efectuados en un determinado momento pero ejecutados en años sucesivos (algo típico de los contratos de construcción naval). Sin embargo, se tienen presentes todos los cambios en el coste de la mano de obra, en los tipos de cambio o en la situación de endeudamiento de los astilleros investigados. Esto es especialmente importante tratándose de astilleros que han disfrutado de cancelaciones de deuda y de moratorias (p. ej., Daewoo Heavy Industries o Halla Engineering y Heavy Industries [que ahora operan bajo el nombre de Samho Heavy Industries]).

No entra en los objetivos del presente estudio analizar si los astilleros coreanos o de otros lugares de Asia son, en general, rentables. Dada la escasez de cuentas consolidadas de que se dispone, es casi imposible determinar este tipo de datos para los astilleros coreanos. Pero suponer que el funcionamiento continuado de tales astilleros es una prueba de su rentabilidad sería igualmente erróneo, dado que la estructura de la economía coreana en general y de los *chaebols* en particular permiten camuflar fácilmente las pérdidas. Pero si se aplican correctamente los métodos de contabilidad recientemente implantados podría llegarse a una mayor transparencia. Sólo cuando las empresas se dediquen únicamente a la construcción naval y cuando

los análisis cubran toda la cartera del astillero (los tipos producidos), será posible pronunciarse acerca de su rentabilidad. Este es el caso de Halla y de Daedong Shipbuilding Co., ambos bajo administración judicial desde 1997 y sin rentabilidad aparente desde entonces. Para más detalles sobre estos dos astilleros, véase el anexo II del primer informe.

3.2. Actualización de anteriores investigaciones

En el informe COM (1999) 474 final se investigaban los siguientes pedidos cursados a astilleros sudcoreanos:

- Buques cableros (serie de 13), 9.280 tbc, construidos en los astilleros Hyundai Mipo
- Buques portacontenedores 3.400 TEU (serie de 5), 27.750 tbc, construidos en Samsung Heavy Industries
- Transbordador de pasaje por rodadura (serie de 2), 25.200 tbc, construidos en Samsung Heavy Industries
- Buques portacontenedores 6.800 TEU (serie de 2), 52.390 tbc, construidos en Hyundai Heavy Industries
- Buques portacontenedores 3.500 TEU (serie de 2), 28.500 tbc, construidos en Halla Engineering y Heavy Industries
- Granelero Panamax, 19.500 tbc, construido en Halla Engineering y Heavy Industries
- Granelero Panamax, 22.600 tbc, construido en Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Buque de transporte de productos, 19.074 tbc, construido en Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- VLCC, 47.100 tbc, construido en Daewoo Heavy Industries

Los resultados pormenorizados de los análisis se resumen en el siguiente cuadro, con las cifras actualizadas en negrita.

Cuadro 3 - Comparación de los precios de pedidos y precios de construcción calculados para los nuevos barcos seleccionados (actualización)

	Precio del pedido comunicado en millones de dólares	Precio de construcción calculado en millones de dólares	Pérdida/ganancia en porcentaje del precio de construcción calculado	Comentarios
Buque cablero (Hyundai)	37,3	45,4	-17,84%	También se ha comunicado un precio de 31 millones de dólares. De confirmarse la pérdida calculada sería del 31,7%.
Portacontenedores 3.400 TEU (Samsung)	36	56,4	-36,17%	También se ha comunicado un precio de 33 millones de dólares. De confirmarse la pérdida calculada sería del 41,5%
Transbordador de pasaje por rodadura (Samsung)	69,5	90,9	-23,54%	
Portacontenedor 6.800 TEU (Hyundai)	73,5	86,9	-15,42%	
Portacontenedor 3.500 TEU (Halla)	38	52,3	-27,34%	
Granelero Panamax (Halla)	18,9	31,8	-40,56%	
Granelero Panamax (Daedong)	18,5	24,9	-25,70%	
Buque de transporte de productos (Daedong)	21,5	24,9	-13,65%	
VLCC (Daewoo)	68,5	84,3 (86,3)	-18,74% (-21,11%)	Según datos financieros recientes del astillero, la contribución de este pedido a la amortización de la deuda asciende a 18 millones de dólares, y no a 16

Ha habido críticas del Gobierno y del sector coreano en cuanto a la validez de estos resultados, y alegan que en la mayoría de los pedidos no existía una auténtica competencia entre la UE y Corea, ya que, según ellos, ambos lados operan en segmentos distintos. En la práctica podría deberse a las prácticas de precios y a la política anticompetitiva seguidas por Corea, pero si se seleccionaron estos pedidos fue porque los astilleros de la UE presentaron también ofertas en la licitación y no fueron elegidos.

Del lado coreano se argumenta también que los supuestos básicos de las investigaciones son incorrectos y no se tienen en cuenta las ventajas competitivas de los astilleros coreanos (costes salariales, tipo de cambio favorable won/dólar, menor coste de los materiales). Sin embargo, todos estos factores sí que se han tenido en cuenta, y con los datos más recientes. Las cifras facilitadas por la Asociación sudcoreana de constructores navales en lo relativo a los salarios más bajos (-4% de 1997 a 1998) o mano de obra decreciente (-3,2% de 1997 a 1998) son, bien engañosas (como se exponía en el capítulo 2 y en el anterior informe, el año 1998 fue un año especial para la construcción naval coreana; en 1999 los salarios aumentaron y existen dudas sobre si las cifras coreanas reflejan enteramente el incremento), bien insuficientes para explicar las grandes diferencias entre los costes de producción y los precios ofertados.

3.3. Nuevos pedidos investigados

Para el presente informe se han analizado, además de los nueve pedidos mencionados, otros trece. Nueve de ellos fueron realizados a seis diferentes astilleros sudcoreanos y cuatro a otros tantos astilleros de la República Popular China (RPC). A la hora de seleccionar los pedidos la Comisión quiso mantener un cierto equilibrio a la vez que tener en cuenta los objetivos generales de la investigación, la urgencia relativa de la misma y la disponibilidad de datos válidos para ser comparados. Los nuevos pedidos investigados son:

- Granelero Capesize, 25.680 tbc, construido en Halla (en la actualidad Samho Heavy Industries)
- Buque cisterna productos petrolíferos/químicos, 22.597 tbc, construido en Daedong Shipbuilding Co. Ltd.
- Transbordador de pasaje por rodadura (serie de 2), 22.500 tbc, construido en Daewoo Heavy Industries
- Buque para el transporte de productos químicos (serie de 2), 5.980 tbc, construido en Il Heung Shipbuilding y Engineering Ltd.
- Granelero Panamax (serie de 4), 19.000 tbc, construido en Daewoo Heavy Industries
- Buques portacontenedores 5.514 TEU (serie de 3), 42.835 tbc, construido en Samsung Heavy Industries
- Buque cisterna para gas natural licuado (GNL) (serie de 2), 88.500 tbc, construido en Hyundai Heavy Industries
- Buques portacontenedores 5.500 TEU (serie de 5), 43.875 tbc, construido en Hyundai Heavy Industries
- Buques portacontenedores 5.551 TEU (serie de 2), 43.875 tbc, construido en Hyundai Heavy Industries
- VLCC (serie de 5), 46.800 tbc, construido en Dalian New Shipyard, RPC

- Buques para el transporte de etileno (serie de 2), 10.320 tbc, construido en Jiangnan Shipyard Co. Ltd., RPC
- Buque para el transporte de papel por rodadura (serie of 6), 11.445 tbc, construido en Jinling Shipyard, RPC
- Transbordadores de pasaje por rodadura (serie of 2), 27.000 tbc, construido en Guangzhou Shipyard International, RPC

No todos estos pedidos están confirmados y en algunos casos no se ha acordado la financiación, lo que podría resultar en unos precios mayores o menores, según la situación particular. Sin embargo, la Comisión está convencida de que la información utilizada es la más fiable que puede encontrarse.

En el cuadro que se presenta a continuación se resumen los resultados de los 13 pedidos citados.

Cuadro 4 - Comparación de los precios de pedidos y precios de construcción calculados para los nuevos barcos seleccionados

	Precio del pedido comunicado en millones de dólares	Precio de construcción calculado en millones de dólares	Pérdida/ganancia en porcentaje del precio de construcción calculado
Granelero Capesize (Halla/Samho)	32	47,25	-32,28%
Buque cisterna productos petrolíferos/químicos (Daedong)	24,5	29,5	-16,95%
Transbordador de pasaje por rodadura (Daewoo)	80	96,1	-16,75%
Buque cisterna productos químicos (Il Heung)	10,5	12,3	-14,63%
Granelero Panamax (Daewoo)	22,5	27,3	-17,58%
Portacontenedor 5.514 TEU (Samsung)	55	69	-20,29%
Buque cisterna para GNL (Hyundai)	165	186	-11,29%
Portacontenedor 5.500 TEU (Hyundai)	54,3	64,2	-15,42%
Portacontenedor 5.551 TEU (Hyundai)	56	69,5	-19,42%
VLCC (Dalian New)	70	76,1	-8,02%
Buque para el transporte de etileno (Jiangnan)	22	datos no disponibles*	-
Buque para el transporte de papel por rodadura (Jinling)	22	28,5	-22,81%
Transbordador de pasaje por rodadura (Guangzhou)	56	61,4	-8,8%

* No ha sido posible obtener los datos financieros necesarios para calcular la contribución del buque en la amortización de la deuda de los astilleros. Los costes de funcionamiento de este pedido pueden calcularse en 19,7 millones de dólares, lo que deja lugar para la amortización de la deuda y un pequeño margen de beneficios. Parece ser, por lo tanto, que el precio del buque puede considerarse correcto.

Los resultados de estos análisis concuerdan enteramente con los del primer informe. Los astilleros coreanos siguen ofertando unos precios muy por debajo de los costes. Dichos precios proceden de los astilleros que se encuentran en una situación financiera más crítica (Daewoo, Halla / Samho y Daedong).

Merece la pena destacar que la competencia feroz que existe entre los astilleros coreanos es una de las razones que explican la baratura de los precios. Como todos los astilleros coreanos arrastran deudas cuantiosas, y para ellos es vital mantener un cierto margen de financiación, ninguno puede permitirse aumentar los precios unilateralmente. Cuando no se dan entre ellos condiciones de libre competencia debido, por ejemplo, a acuerdos de licencia (como sería el caso del buque para GNL mencionado), los astilleros practican una política de precios más altos (el buque para GNL no tendría beneficios, según los cálculos de costes, pero tampoco incurriría en grandes pérdidas).

Parece ser que los costes derivados de la amortización de la deuda no se suelen incluir en los cálculos de precios. Estos últimos se fijan a unos niveles a los que difícilmente pueden sustraerse los armadores; al parecer, los astilleros coreanos confían en que más tarde conseguirán una condiciones favorables para cancelar la deuda. Debido a que gran parte del sector bancario comercial es de propiedad estatal, es más que probable que la influencia del Gobierno sea decisiva en la financiación de uno de los sectores de mayor incidencia en las exportaciones coreanas. El papel desempeñado por los bancos "comerciales" necesitaría un estudio más exhaustivo, como ha podido comprobarse con el caso de Daewoo. Para evitar la quiebra del grupo Daewoo los bancos nacionales han aceptado grandes pérdidas sobre los préstamos pendientes, y se ha forzado a hacer lo mismo a los acreedores extranjeros. Informes recientes revelan que el Banco de Desarrollo de Corea, de propiedad estatal, asumirá un 37% (aunque otras fuentes hablan de un 60%) de los activos de Daewoo cuando las actividades de construcción naval de la empresa sean traspasadas.

El análisis de los contratos cursados a China es mucho más complicado que en el caso de Corea. La razón es la diferente estructura industrial y la ausencia de unos principios de mercado (véase también el anexo). Se necesitarían más investigaciones para alcanzar una mayor comprensión. Los cuatro análisis realizados no ofrecen un panorama coherente. Uno de ellos arroja pérdidas sin duda alguna, quizá debido a la complejidad técnica de los buques y a la falta de experiencia de los astilleros en este campo. Los otros tres pueden arrojar un beneficio, pero no se conocen todas las condiciones ligadas a los pedidos. En el caso del VLCC parece que interviene un intercambio en especie (la compañía nacional de transporte de petróleo de Irán paga los buques en parte con petróleo); las condiciones exactas del acuerdo, y las modalidades de pago de este extenso programa de construcción pueden tener una gran incidencia en la rentabilidad del pedido para el astillero.

3.4. Repercusiones en los astilleros de la UE

Como se decía en el Primer informe sobre la situación del sector de la construcción naval en el mundo, se considera que tienen una repercusión negativa en los astilleros de la UE los pedidos que se efectúan a precios que no cubren los costes y que son tan bajos que están fuera del alcance de aquéllos. Esto es especialmente evidente cuando el armador ha cursado tradicionalmente pedidos a los astilleros de la UE. Sin embargo, incluso en los casos en que los competidores asiáticos contaban con cuotas de mercado significativas en el pasado, el carácter depresivo de esta política de fijación de precios

tendrá un efecto negativo en el mercado en su conjunto y, por tal motivo, el precio debe ser considerado desleal. Si bien un contrato individualmente considerado puede no disminuir directamente la actividad de un constructor de la UE, se producirá un "efecto de goteo" en el conjunto del mercado que tendrá un efecto perjudicial para la construcción naval de la UE. Como los astilleros comunitarios siguen contando con las instalaciones y las competencias para competir en segmentos que han perdido en el pasado, un aumento de los precios les permitiría obtener contratos de nuevo en tales segmentos.

De los nueve pedidos efectuados a Corea y analizados en el presente informe, seis de ellos tienen repercusiones en los astilleros de la UE. Los otros tres conciernen a tipos de barcos importantes para la UE en el pasado pero que hoy en día apenas se construyen en Europa. Los elementos principales de los seis casos son los siguientes:

- Los transbordadores de pasaje por rodadura, construidos en Daewoo Heavy Industries son para un armador italiano que opera en el mediterráneo y que anteriormente nunca había efectuado pedidos a Corea. Este tipo de barco es nuevo para estos astilleros y la competencia entre los astilleros coreanos es feroz. El resultado es un precio muy bajo, un 15% inferior al de la oferta europea más próxima. El pedido tiene además un valor simbólico para el astillero, ya que el segmento de los transbordadores mediterráneos ha sido tradicionalmente un coto europeo.
- El buque para el transporte de productos químicos construido en Il Heung Shipbuilding and Engineering Ltd. para un armador noruego es un pequeño barco especializado (de 3.650 tpm solamente). El astillero nunca ha trabajado en la exportación con este tipo de barco, por lo que ha intentado obtener acceso a los mercados europeos ofertando un precio muy bajo. Hasta el momento la construcción de este tipo de barco ha estado limitada a un pequeño número de astilleros europeos especializados para los que es difícil diversificar su cartera de producción.
- Los buques portacontenedores 5.514 TEU encargados a Samsung Heavy Industries constituyen el pedido de un armador alemán. El barco será operado por una importante compañía europea de transporte de contenedores. Se trata de un portacontenedor Postpanamax, un tipo de barco muy codiciado por los astilleros coreanos porque es considerado más rentable que los graneleros o los petroleros. Como se desprende del presente análisis, es difícil pensar que este pedido sea rentable.
- Los buques GNL son unos barcos altamente especializados y de alto precio. Es necesario contar con técnica y conocimientos avanzados para construir los tanques de carga y la maquinaria del barco; los astilleros de la UE han dominado hasta ahora en este segmento del mercado. Si observamos el periodo 1990-1998, un 63% de los pedidos efectuados se dirigieron a Japón, mientras que la UE obtuvo un 27% del mercado y Corea un 10%. En la actualidad los pedidos de buques GNL se dirigen a Japón en un 43% y a Corea en un 57%. La UE no ha obtenido ninguno. Este es otro ejemplo de incursión de Corea en un segmento de gran valor anteriormente en manos de Japón y de la UE, y aunque el pedido pudiera ser marginalmente rentable, el deterioro de otro segmento más es motivo de gran preocupación para la UE. Hay que señalar que los mismos astilleros están construyendo buques similares para la compañía estatal

coreana Korea Gas Corporation, aparentemente a un precio de 212 millones de dólares, cifra que debe compararse a los 165 millones cobrados a los clientes no coreanos.

- Los dos pedidos de portacontenedores Postpanamax efectuados a Hyundai Heavy Industries (5.500 y 5.551 TEU, respectivamente) proceden de un armador japonés y uno taiwanés. El pedido japonés se realiza a expensas de los astilleros de este país (se trata del primer pedido de este armador fuera de Japón). El armador taiwanés ha efectuado normalmente sus pedidos en Japón o en los astilleros China Shipbuilding Co. de Taiwan. Para los barcos construidos por Hyundai se utilizarán proyectos de China Shipbuilding Co.; las tarifas fijadas explican la amplitud de los costes, mayores que los del pedido japonés. Aunque es de suponer que, incluso en presencia de unos precios más altos, los pedidos habrían recaído en astilleros asiáticos, no cabe duda de que algunos de los astilleros europeos más avanzados habrían luchado activamente para obtener este tipo de construcción si los niveles de precios hubieran reflejado adecuadamente los costes.

3.5. Conclusión

- El estudio de seguimiento del mercado de la construcción naval encargado por la Comisión Europea sigue produciendo unos resultados tangibles. El modelo de costes es estable y adecuado para analizar los costes reales de la construcción naval en los astilleros coreanos. Tratándose de la República Popular China es necesario seguir investigando para llegar a obtener una visión más coherente. Esto es especialmente cierto cuando se trata de analizar la situación financiera de los astilleros chinos.
- Los análisis de costes cubren ahora 22 pedidos, 18 sudcoreanos y 4 de la RPC que, salvo que se produzcan opciones de pedidos suplementarios, suponen 65 buques (50 en corea y 15 en la RPC), por un valor que puede calcularse en 4.290 millones de dólares (3.616 millones de dólares en Corea y 674 millones en la RPC).
- Ninguno de los pedidos de nuevas construcciones realizados a astilleros coreanos es claramente rentable, y cada vez hay más indicios de que estos astilleros ofertan precios por debajo del coste; en muchos casos los precios no cubren siquiera los costes de funcionamiento, mucho menos la amortización de la deuda. Se calcula que las pérdidas incurridas ascienden a un 11%-32% del precio normal (precio de equilibrio + 5% de margen de beneficios). Tratándose de los pedidos efectuados a China todavía no pueden sacarse conclusiones: de los tres pedidos investigados dos parecen ser rentables y uno arroja muy probablemente pérdidas.
- Los astilleros coreanos siguen aceptando pedidos de todo tipo de segmentos, especialmente de grandes portacontenedores y otros buques de gran valor, aunque tampoco desdeñan los pequeños buques especializados. Esto deja como único reducto propio los cruceros a los astilleros de la UE. Como muchos de ellos no operan en este segmento, se encuentran en la actualidad con un volumen insuficiente de pedidos.

- El sistema financiero de Corea del Sur sigue siendo, en lo que se refiere a la financiación de los astilleros y de los proyectos de éstos, totalmente opaco, y como existen muchas posibilidades de intervención del Estado debido a que gran parte del sector bancario es de propiedad estatal, pueden haberse producido gran número de interferencias de carácter financiero y organizativo. Los créditos y garantías concedidas a los astilleros no corresponden a las prácticas económicas habituales, y las evaluaciones del riesgo efectuadas no parecen corresponder a las normas ni a la lógica de una economía de mercado.

4. CONCLUSIONES Y MEDIDAS RECOMENDADAS

El mercado de buques mercantes sigue estando en crisis. La oferta supera con creces a la demanda y hay pocos indicios que apunten hacia una cierta mejoría (p. ej., nuevas normativas de seguridad marítima que estimulen la construcción de nuevos petroleros). Más bien lo contrario es probable: todos los astilleros sudcoreanos siguen en funcionamiento, incluso aquellos en proceso de quiebra desde 1997. Además, han anunciado la reapertura de capacidad inutilizada y la conversión de instalaciones de reparación en instalaciones de construcción. Tampoco la reestructuración pendiente del maltrecho grupo Daewoo parece llevar a una disminución de capacidades. Hay que señalar, sin embargo, que el Gobierno de la República Popular China ha anunciado la prohibición de crear nuevos astilleros y de ampliar capacidades con el fin de evitar el incremento de las excedentarias.

La demanda relativamente fuerte de buque en los últimos 2-3 años no se ha reflejado positivamente en los precios. Al contrario, los precios de casi todos los tipos de barcos han seguido bajando. Esto demuestra que en la construcción naval no imperan los mecanismos normales de mercado. La depresión continuada de los precios se debe a la baratura extrema de los precios ofertados por los astilleros sudcoreanos, en un principio destinados a disputar cuotas de mercado japonesas o de la UE. Pero hoy en día parece comprobado que la competencia interna en Corea, en especial por lo que se refiere a los grandes portacontenedores, tiene un efecto decisivo en los precios. A este nivel de precios, los astilleros japoneses y de la UE no pueden competir en modo alguno.

Los estudios detallados de costes reflejan una vez más las pérdidas en que están dispuestos a incurrir los astilleros coreanos con el fin de garantizarse una cuota de mercado y un margen de financiación. A pesar de un ligero acercamiento entre los costes reales y los precios ofertados, las pérdidas pueden calcularse entre un 11% y un 32% de los costes de construcción. Por otro lado, y con excepción de los cruceros, los astilleros coreanos están presentes en todos los segmentos del mercado, dejando sólo los pequeños pedidos interiores y los buques altamente especializados en manos de los astilleros de la UE.

Por lo tanto, este segundo informe de la Comisión sobre la situación del sector de la construcción naval en el mundo confirma los resultados del primero.

Todas las medidas propuestas (por el Consejo Europeo, en su reunión de 9 de noviembre de 1999) están siendo llevadas a la práctica. En particular, la Comisión ha hecho ímprobos esfuerzos por lograr unos compromisos serios por parte del Gobierno coreano de cara a la no intervención del mismo en la financiación de las actividades de construcción naval. Después de varias rondas de consultas, la Comisión Europea y el Gobierno coreano dieron por terminadas las conversaciones y, el 10 de abril de 2000, aprobaron unas "Actas Acordadas en el mercado de la construcción naval". Los temas tratados por estas Actas Acordadas son la no utilización de subvenciones, la banca, la transparencia financiera (conforme a normas contables internacionales), las prácticas comerciales de precios y la institución de un mecanismo eficaz de consulta. El objetivo que se persigue es promover unas condiciones de mercado leales y competitivas en el mercado mundial y colaborar en pro de la estabilización del mercado, permitiendo así la subida de los precios a unos niveles comercialmente sostenibles.

Las pruebas documentales recopiladas a lo largo de la labor de seguimiento emprendida por la Comisión Europea ha permitido al sector europeo reunir toda una serie de elementos que posibilitan la presentación de una denuncia con arreglo al Reglamento sobre obstáculos al comercio; recientemente el sector ha anunciado que estaba dispuesto a presentar dicha denuncia. La Comisión Europea continuará su labor de seguimiento del mercado.

Los contactos realizados con representantes del FMI no han dado resultados que pudieran utilizarse para poner fin a las prácticas contrarias a la competencia de los astilleros coreanos. Hay que recordar que Corea está reembolsando al FMI sus préstamos antes de lo acordado, limitando así las posibilidades del FMI de influir en la política coreana.

Se hacen las siguientes recomendaciones:

- continuar presionando sobre Corea con el fin de que cumplan las "Actas Acordadas", una vez vigentes, y hacer que asuma sus responsabilidades en pro de la mejora de la situación del mercado, en particular en lo que se refiere a los niveles de precios y a la capacidad de construcción de buques nuevos;
- aplicar íntegramente lo dispuesto en las "Actas Acordadas", una vez vigentes, haciendo valer el mecanismo de consulta cuando fuera necesario;
- seguir recogiendo más pruebas y más detalladas acerca de la política perniciosa de precios y de prácticas similares no de mercado con el fin de presentar y defender una eventual denuncia con arreglo al Reglamento sobre obstáculos al comercio;
- mantener informado al FMI acerca de estos análisis y pedir que se vigile y supervise cuidadosamente la reestructuración industrial prometida en Corea;
- alentar la competitividad del sector de la construcción naval de la UE.

5. LISTA DE CUADROS Y GRÁFICOS

Fig. 1 - Barcos terminados 1997-1999 en millones de tbc, por regiones	pág. 9
Fig. 2 - Cartera de pedidos 1997-1999 en millones de tbc, por regiones	pág. 10
Fig. 3 - Nuevos pedidos 1997-1999 en millones de tbc, por regiones	pág. 11
Fig. 4 - Cuotas porcentuales de mercado de los nuevos pedidos..... en tbc, 1997 - 1999.....	pág. 12
Cuadro 1 - Evolución de los precios de los barcos de nueva construcción	
(promedios anuales en millones de dólares)	pág. 13
Cuadro 2 - Evolución de los precios de los barcos de nueva construcción	
(variaciones porcentuales anuales).....	pág. 13
Fig. 5 - Cuotas porcentuales del mercado de los nuevos pedidos..... de buques portacontenedores en tbc, 1997 - 1999.....	pág. 15
Cuadro 3 - Comparación de los precios de pedidos y precios de construcción	
calculados para los nuevos barcos seleccionados (actualización).....	pág. 19
Cuadro 4 - Comparación de los precios de pedidos y precios de construcción	
calculados para los nuevos barcos seleccionados (nuevas investigaciones).....	pág. 22

6. REFERENCIAS

Informe sobre la situación del sector de la construcción naval en el mundo, COM (1999) 474 final

Reglamento (CE) n° 1540/98 del Consejo de 29 de junio de 1998 sobre ayudas a la construcción naval, Diario Oficial n° L 202 de 18/07/1998, p. 0001 - 0010

Reglamento (CE) n° 3286/94 del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, por el que se establecen procedimientos comunitarios en el ámbito de la política comercial común con objeto de asegurar el ejercicio de los derechos de la Comunidad en virtud de las normas comerciales internacionales, particularmente las establecidas bajo los auspicios de la organización Mundial del Comercio, Diario Oficial n° L 349 de 31/12/1994, p. 0071 - 0078

ANEXO: EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA REPÚBLICA POPULAR CHINA

Dentro del sector de la construcción naval china se registran ciertas diferencias, pero cabe afirmar que la mayoría de los astilleros son de propiedad estatal, en primer lugar a través de la China State Shipbuilding Corporation (CSSC). Las empresas estatales no publican cuentas detalladas y cabe preguntarse si los propios astilleros conocen sus costes. Muchos de los astilleros estatales están muy diversificados y es difícil analizar las empresas, incluso visitándolas in situ.

En 1999 se llevó a cabo una reestructuración en profundidad de CSSC, debido a que el sector no evolucionaba de la forma prevista. Si bien hace sólo unos años China era considerada una amenaza a nivel mundial, tal posibilidad nunca ha llegado a convertirse en realidad. Los costes de la mano de obra y de otro tipo han subido considerablemente, sin que se haya avanzado en el terreno de la competitividad. El sector se caracteriza por un exceso de mano de obra y bajo rendimiento; muchos analistas consideran que construir un barco es más caro en China que en Japón o Corea del Sur.

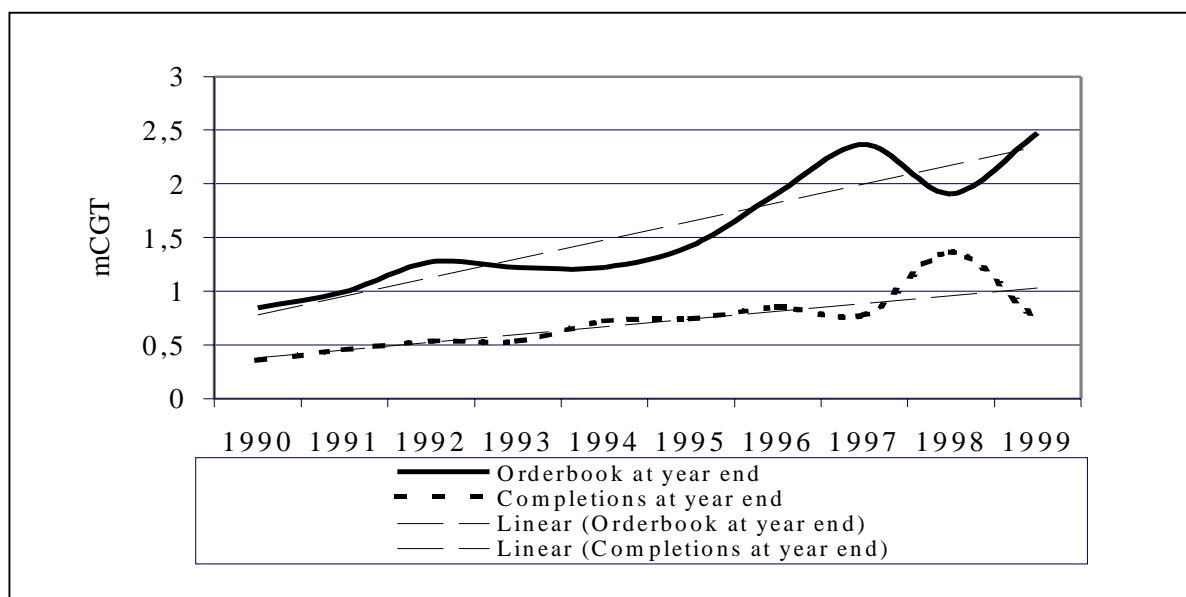
En 1996 CSSC anunció que su intención era duplicar su cuota en el mercado mundial para el año 2000, pasando de un 5% a un 10% y alcanzando una cifra de exportación entre 1.200 y 1.500 millones de dólares. En 1999 la cuota de mercado lograda, tanto en tonelaje bruto como en tbc, era del 7%, aunque parece ser que el objetivo del valor se ha cumplido. Esto queda ilustrado en el cuadro que se presenta a continuación, que utiliza estadísticas de la Asociación de constructores navales de China.

Cuadro A.1 - Nuevos pedidos efectuados a astilleros chinos (Fuente: Registro de buques de Lloyd's)

	1997	1998	1999
Pedidos del extranjero	2,07 Mio. dwt	1,712 Mio. dwt	4,48 Mio. dwt
Total pedidos	2,29 Mio. dwt		8,55 Mio. dwt
Total ingresos exportación	1,5 bn USD	1,73 bn USD	1,8 bn USD

Entre finales de 1996 y 1999 la cartera de pedidos aumentó de 1,4 a 2,5 millones de tbc, un aumento de casi el 80%. Esto queda reflejado en el gráfico que se presenta a continuación, donde se presenta la situación de la cartera de pedidos desde 1990 expresada en tbc, y se muestra el ritmo de entregas de nuevas construcciones en el mismo periodo.

Fig. A.1 - Cartera de pedidos y producción de los astilleros chinos (Fuente: Registro de buques de Lloyd's)



Aunque el aumento de la cartera de pedidos parece impresionante, el hecho debe apreciarse en su contexto. China cuenta con un sector naval impresionante (de más de 800 astilleros, al parecer, incluidos los de reparaciones) pero la cartera de pedidos es apenas mayor que la de Italia (2,1 millones de tbc) o Alemania (2 millones de tbc). Por otro lado, se encuentra muy por detrás de las carteras imponentes de Corea del Sur (10,6 millones de tbc) y Japón (8,6 millones de tbc). Al sector le quedan aún varios años para convertirse en la amenaza que muchos vaticinan.

También hay que destacar en este gráfico el desfase de crecimiento entre la cartera de pedidos efectuados y las entregas efectivamente realizadas. Es el periodo considerado la tendencia de aumento de la cartera de pedidos es del 17,5% anual aproximadamente, mientras que la de las entregas es del 7,2%. Se llega a la conclusión de que la capacidad de entrega no aumenta con el incremento de los pedidos, y esto entorpecerá sin duda la expansión del sector. También puede llevar a problemas de producción, con una acumulación de atrasos y una presión creciente de los inventarios.

En los últimos años se ha registrado una gran expansión del sector, tanto por la construcción de nuevas instalaciones como por la adaptación de astilleros ya existentes. Pero las nuevas instalaciones tienen en general dificultades en recibir pedidos debido a las difíciles condiciones del mercado y, en particular, a la baratura de los precios. Un ejemplo son las nuevas instalaciones VLCC de Dalian, que sólo ahora han conseguido obtener su primer pedido VLCC, a pesar de haberlo intentado durante una serie de años. El presidente de Dalian New Shipyard ha hecho presión durante mucho tiempo para devaluar el yuan y mejorar la competitividad, facilitando así la llegada de pedidos. Sin embargo, todas estas dificultades no han impedido la expansión del sector; baste con mencionar el proyecto de construcción de uno de los mayores astilleros del mundo en Wai Gao Qiao. Al parecer, existen cinco grandes astilleros en fase de construcción y otros cinco en fase de planificación.

Las inversiones en nuevas tecnologías no han logrado los objetivos que se proponían. Muchos astilleros han instalado cadenas automatizadas y nuevos equipos de construcción. El problema es que los astilleros no alcanzan todavía un nivel tecnológico suficiente para utilizar ese equipo tan avanzado. Estos intentos de producir a menores costes están abocados al fracaso;

el equipamiento no es la solución para el exceso de mano de obra y dirección incompetente, que son las causas que explican los resultados mediocres de los astilleros chinos.

El sector se caracteriza por la escasez de trabajo y las dificultades para atraer nuevos pedidos. A este respecto hay que señalar que los astilleros chinos son víctimas de la agresividad coreana del mismo modo que los europeos y japoneses. Dicho lo cual hay que precisar que, incluso si no existiera el factor coreano, los astilleros chinos seguirían estando escasos de pedidos debido a su bajo nivel de eficacia.

Los objetivos de 1996 para el desarrollo del sector han fracasado también en otros sentido relacionado con los análisis de costes. Se aseguró que para el año 2000 la utilización de material de procedencia nacional utilizado en los astilleros chinos supondría un 80% del total. Esto simplemente no ha sucedido, y el empleo de material chino sigue siendo muy limitado. Incluso tratándose de barcos construidos para armadores nacionales, la calidad mediocre del material chino hace que el importado se utilice ampliamente, incluso a pesar de las tasas de importación.

En suma, el sector se encuentra en un estado de gran confusión y se han propuesto medidas para acabar con los principales problemas. El Gobierno chino ha anunciado recientemente medidas para garantizar que los barcos que vayan a ser utilizados en China sean construidos en astilleros nacionales, con el fin de respaldar el sector. Sin embargo, hasta que se resuelvan los problemas fundamentales de eficacia, el sector no podrá alcanzar nunca su verdadero potencial.

Reestructuración de CSSC

CSSC fue fundado en 1982 con el fin de dirigir conjuntamente los astilleros que funcionaban de forma separada bajo la autoridad del Sexto Ministerio de Maquinaria y del Ministerio de Comunicaciones. Este último conservaba bajo su responsabilidad algunos otros astilleros que producían embarcaciones costeras o se dedicaban a las reparaciones, mientras que CSSC pasaba a dirigir las secciones fundamentales del sector.

Aunque no se han publicado datos contables, diversas fuentes parecen confirmar que las principales razones de la reestructuración del sector estatal han sido las grandes pérdidas sufridas por éste desde que, a principios de los años 80, entró en el mercado internacional. Los problemas que explican esta situación son, de acuerdo con las autoridades chinas, la siguientes:

- Baja productividad debido a la centralización del sistema;
- Dirección incompetente;
- Planificación ineficaz;
- Desconocimiento de las prácticas internacionales;
- Corrupción.

Absorber las deudas ha sido la principal forma de subvención del sector; el Gobierno ha reconocido que es necesario orientarse hacia un tipo de operaciones verdaderamente comerciales para luchar contra estos problemas. En gran medida esto entra en conflicto con la ideología, por ejemplo en lo que se refiere a la disminución de plantilla, y por ello falta mucho para que se alcancen los objetivos deseados. También falta mucho en lo que a la

comprensión de la actividad comercial se refiere, especialmente en empresas de propiedad estatal. Por ejemplo, es costumbre emplear mano de obra barata subcontratada para trabajar en proyectos concretos, en vez de emplear una mano de obra permanente más cara, pero que correría el riesgo de ser infrautilizada.

Hasta mediados del año pasado la parte del sector en manos del Estado estaba controlada principalmente, aunque no exclusivamente, por el monolítico CSSC. La dirección correspondía recaía fundamentalmente en funcionarios del Gobierno. Tras la reestructuración se llevará a cabo una escisión en dos grupos:

- China State Shipbuilding Corporation (CSSC - Grupo de construcción naval del sur, con los astilleros de Guangdong, Jiangxi, Anhui y Shanghai);
- China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC - Grupo de construcción naval del norte, con los astilleros de Yunnan, Hubei, Tianjin, Shanxi y Liaoning).

Estos grupos deberán responder en último lugar ante el Gobierno chino, y estarán bajo el mando del Comité de Ciencia, Tecnología y Defensa Nacional. El mayor de los dos es CSIC, con sede en Beijing y activos por valor de 9.500 millones de yuan (unos 1.150 millones de dólares). CSIC agrupa a cuarenta y ocho empresas, entre ellas Dalian, Dalian New, Qingdao Behei, Liaoning Shipyard y Tianjin Shipbuilding Corporation. El grupo opera también veintiocho unidades científicas, de diseño y de investigación.

CSSC cuenta con unos activos por valor de 6.400 millones de yuan (unos 800 millones de dólares). Opera treinta empresas, entre ellas Jiangnan, Hudong, Shanghai, Guangzhou Guangdong Shipping y Shanghai Global Container.

El principal beneficio de la reestructuración será la escisión del sector en grupos más manejables. El principal escollo es la introducción de la competencia entre los grupos, que no se sabe cómo se va a resolver. En general, las reformas dividen el sector en dos partes, una al norte y otra al sur. Aunque a ambos grupos se les han conferido responsabilidades de dirigir y potenciar los activos en beneficio del Estado, la determinación de su producción y la política de precios queda a cargo de las distintas unidades. Los grupos no celebrarán contratos en nombre de sus componentes y no intervendrán en la gestión cotidiana, a no ser que una determinada actividad parezca estar perjudicando al sector en su conjunto.

Aparte de los dos grandes grupos existen otros astilleros de carácter comercial (normalmente más pequeños y locales) que están controlados por las siguientes organizaciones:

- Constructores navales controlados por el Ministerio de Comunicaciones;
- Astilleros locales controlados por los gobiernos provinciales de Jiangsu y Fujian;
- Empresas en colaboración (Kawasaki-COSCO, Raffles-Shangdong y Samsung-Ningbo).

Por otro lado, existe un pequeño número de astilleros privados, de los cuales el mejor ejemplo es Guangzhou Shipyard International. El Gobierno se ha mostrado remiso a abandonar el control a través de privatizaciones y también a crear empresas en colaboración debido a experiencias adversas sufridas anteriormente.

Existen fundamentalmente tres grandes centros de construcción naval en China. Alrededor de un 50% de la producción se concentra en los astilleros de la región de Shanghai. En este

momento los astilleros de Shanghai sólo están construyendo buques de hasta un tamaño tipo Panamax debido a problemas de calado en el río Huang Pu. Estas limitaciones fueron las que aconsejaron construir los nuevos astilleros de Wai Gao Qiao, libre de las restricciones impuestas por el río. Dalian es el segundo centro más importante, y fue elegido como el primer astillero VLCC del país. Guangzhou es el tercer centro geográfico más importante, y existen otros por todo el país. La distribución geográfica de los astilleros es un factor de gran incidencia para los costes, porque éstos varían significativamente de una región a otra de China; Shanghai y Guangzhou son las localidades con unos mayores costes en todo el país.

Elementos constitutivos del coste en la construcción naval china

Costes de la mano de obra, prácticas laborales y rendimiento

China suele ser considerado un país de costes bajos, especialmente en lo que a la mano de obra se refiere. Esta ventaja ha disminuido en los últimos años debido al aumento de los salarios y del nivel de vida. La inflación ha sido constante. Entre 1980 y 1998 el incremento anual medio de la mano de obra de la industria en todo el país fue del orden del 16% (fuente: Informe estadístico anual de China); en términos absolutos, los salarios aumentaron en un 400% en la década entre 1988 y 1998.

Sin embargo, la inflación de los salarios no ha sido uniforme y se dan grandes variaciones entre las diferentes regiones. Las retribuciones son, como promedio, un 90% más altas en Shanghai que en Liaoning. También se registran diferencias significativas entre tipos de empresa (estatal o de otro tipo, como empresa en participación, empresa privada o empresa de propiedad extranjera). Entre estos últimos tipos, las que cuentan con un elemento de propiedad extranjero son aquellas con mayores primas salariales.

Hay que destacar también las grandes diferencias entre centros rurales y urbanos. En 1996, por ejemplo, los salarios medios en los centros urbanos fueron casi cuatro veces mayores que los de las zonas rurales.

En China no se elaboran estadísticas globales de productividad en la industria. Sin embargo, existen estadísticas de producción per capita en las ocho mayores industrias (fuente: Informe estadístico anual de China), y en ellas se afirma que la productividad ha aumentado en la última década en un 3% anual solamente. Dicho de otra forma, el incremento de la productividad ha sido mucho más lento que el de los costes, y por lo tanto los precios de producción han aumentado.

Como respuesta a estos cambios económicos y al aumento del nivel de vida, especialmente en los centros urbanos, los costes y los precios han venido incrementándose a lo largo de las dos últimas décadas. El índice de precios al consumo ha aumentado, de año a año, un 8% entre 1988 y 1998 (fuente: Informe estadístico anual de China). Una vez más, sin embargo, la cifra global no permite ver la neta distinción que existe entre zonas rurales y urbanas, ya que en zonas urbanas el incremento fue del 10% en el mismo periodo. En términos absolutos los precios al consumidor subieron 2,5 veces entre 1988 y 1998. La subida se ha contenido recientemente debido a los efectos de la competitividad. En 1998 se registró la primera caída registrada de precios, con una disminución del 3% en los precios generales al consumo, aunque el descenso fue menos marcado en las zonas urbanas, donde sólo se registró una variación del -1%.

El precio en fábrica de los productos industriales ha aumentado también como respuesta a la subida de los componentes del coste. En los diez años comprendidos entre 1988 y 1998 estos

precios aumentaron un casi un 100%, a un promedio del 9,3% anual (fuente: Informe estadístico anual de China).

Los astilleros chinos son grandes empleadores de mano de obra. Un astillero tradicional puede emplear entre 9.000 y 12.000 personas. No todas ellas estarán directamente implicadas en la construcción naval, puesto que los astilleros están muy diversificados, aunque sin dejar por ellos de ser instalaciones gigantescas en el contexto actual. El tiempo de desocupación suele ser muy alto (un 17% aproximadamente del número de horas retribuidas en uno de los astilleros más productivos) lo que, unido al bajo rendimiento, hace que el exceso de mano de obra sea ingente. La situación se agrava por el hecho de que, con arreglo a una normativa laboral restrictiva, no es posible la disminución de la plantilla como sería necesario. La amplitud del exceso de mano de obra actual depende de la cartera de pedidos. Aunque se afirma que para la actual situación de los pedidos, relativamente buena, la plantilla es adecuada, puede comprobarse que los astilleros estatales han soportado niveles de empleo en los últimos años que duplicaban el necesario. Es exceso se ve agravado por la utilización habitual de mano de obra subcontratada (que normalmente cuesta alrededor de un 60% de lo que costaría la mano de obra propia) para sustituir a los trabajadores de los astilleros con el fin de reducir los costes directos por contrato. Esto se suele hacer sin despedir al personal que se está sustituyendo.

Costes de los materiales

China es un gran productor de acero y la mayoría del acero dulce y de alta resistencia se obtiene a nivel nacional. Los aceros especiales pueden ser importados de Japón o Corea del Sur. Los precios de producción han aumentado en China de forma continuada a un ritmo del 6% anual en la última década. El precio actual del acero de categoría A utilizado en la construcción naval es probablemente más alto que si se importara de Corea, pero de acuerdo con el sistema de planificación central los astilleros están obligados a comprar a acerías nacionales, a veces sin considerar siquiera si el acero se necesita o no. Esto hace que muchos de los astilleros tradicionales estén hundidos en existencias de acero no utilizadas.

Los esfuerzos por fomentar la utilización de equipamiento producido a nivel nacional han tenido muy poco éxito. El equipamiento nacional, aunque barato, no es considerado suficientemente fiable por la mayoría de armadores (incluidos los chinos) y se piensa que su utilización devalúa el precio de reventa. Por ello la mayor parte del equipamiento es importado, principalmente de Europa y Japón, ya que las importaciones de Corea del Sur son escasas, con excepción de los motores principales. Se está intentando evaluar exactamente la ventaja de costes de que disfrutaban los astilleros chinos. Las investigaciones realizadas hasta la fecha indican que el equipamiento de origen nacional es un 30% más barato que el importado, pero su utilización es limitada, reduciéndose fundamentalmente a equipamiento básico o fabricado bajo licencia extranjera.

Tipos de interés

El Gobierno pretende mantener un crecimiento económico de un 8% anual y tiene la intención de propiciar las condiciones necesarias para ello, incluidas medidas de estímulo del gasto privado y desarrollo de infraestructuras. A tal efecto, y teniendo en cuenta que los precios han disminuido ligeramente, el Banco Popular de China ha bajado progresivamente los tipos de interés en los últimos años. Los tipos de los préstamos destinados a capital de explotación de empresas estatales han bajado de un 10% a un 6% aproximadamente desde finales de 1996. En enero de 2000 estos tipos se situaban en un 5,85% a doce meses y en un 5,60% a seis

meses. Los tipos de interés aplicados a las empresas privadas se ven incrementados en unos 30 puntos, alcanzando en la actualidad el 7,25% aproximadamente.

Tipos de cambio

Los tipos de cambio han sido muy regulares en los últimos años, hasta el punto de que la relación entre el dólar y el yuan parecía fija. Sin embargo, la divisa nacional se ha ido fortaleciendo gradualmente frente al dólar, lo que ha contribuido a deteriorar la competitividad. La evolución de los tipos de cambio no ha servido (al menos por lo que al dólar se refiere) para aliviar el aumento de los costes, a pesar del clamor de las empresas exportadoras (incluidos los astilleros) en favor de la devaluación. La pérdida de competitividad ha sido aún mayor si se considera la evolución del yuan frente a las monedas de Japón o Corea del Sur.