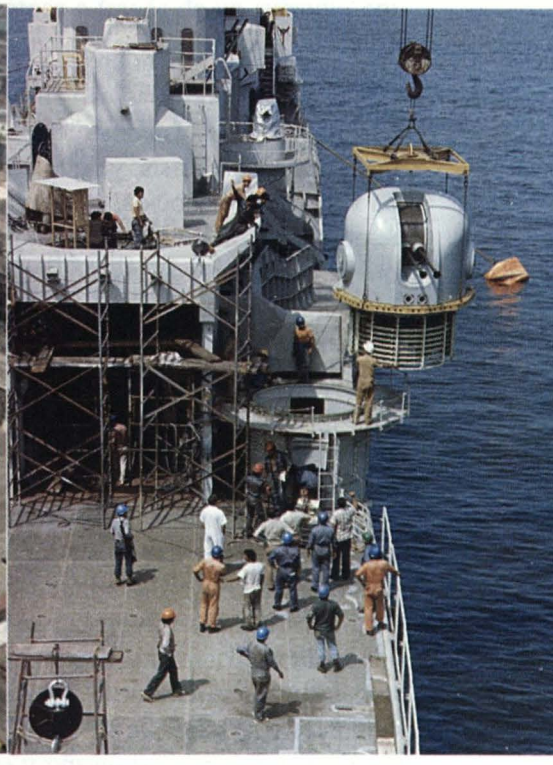




Fotos: Gonzalo Maguiña Altamirano

Realidad de la Industria Naval Sudamericana

Ramón Velasco Stoll

El Mercado, la Oferta y Demanda por la Industria Naval

La industria naval tiene dos escenarios, las construcciones y reparaciones navales, dentro de las cuales se desarrollan todas las actividades económicas.

Ambas actividades son reconocidas en el mundo como actividades comerciales globales, puesto que el mercado potencial lo conforman los armadores de todo el mundo por lo que no existen fronteras ni limitaciones durante su operación.

Por lo general, el desarrollo de las construcciones navales está influenciado por la demanda de nuevos buques para atender el comercio mundial de carga, el precio de los fletes, la vida útil de las naves y, particularmente, por la renovación mandatoria de unidades, conforme a las exigencias de los organismos reguladores y predominando la tendencia en mejorar los estándares vigentes. Un ejemplo de ello son los cambios incorporados en los reglamentos y normas en la industria como consecuencia de las catástrofes ocurridas a lo largo de las últimas décadas. Todo ello hace que incrementos importantes en la demanda por nuevas construcciones tenga un comportamiento cíclico con intervalos de aproximadamente 20 años.

Frente a este comportamiento en la demanda, existe además una competencia mundial muy agresiva entre todos los astilleros por captar pedidos para nuevas construcciones. A fines del siglo XX, los astilleros asiáticos tomaron el liderazgo relegando a los europeos y americanos, ocasionando que gran parte de ellos cerraran o se fusionaran debido a su insostenibilidad. Otro punto importante de destacar es que esta industria posee márgenes de utilidades no

mayores al 6%, debido a la constante guerra de precios entre los competidores.

Bajo estas premisas es válido afirmar que la industria naval de las construcciones se encuentra en una permanente crisis, ya que bajo el enfoque clásico y "frío" de negocios, esta industria aparentemente no es rentable. Sin embargo, los eslabonamientos que se producen con las industrias conexas y el movimiento que ello imparte a la economía de un país son importantes y estratégicas. Un ejemplo de ello es el milagro Coreano, que apoyó gran parte de su crecimiento industrial al volverse un país con una competitiva y eficiente industria naval. Astilleros como HYUNDAI y DAEWOO no sólo ocuparon mercados tradicionalmente en poder de los europeos, sino que inclusive desplazaron a Japón y hoy se mantienen como líderes de esta industria.

Frente a esta situación, en el mejor de los casos, los astilleros del mundo han modificado su estrategia comercial orientándose a nichos de mercado más rentables y aquellos en donde la competencia asiática es nula. Por ello, el diseño y construcción de naves militares, buques de trabajo, buques pesqueros, de recreo, así como aquellos personalizados, es el mercado disponible para el resto del mundo. Otros países han adoptado reglamentaciones de forma de proteger su industria naval, tal es el caso de los Estados Unidos que condicionan el cabotaje comercial en buques construidos, mantenidos y reparados en astilleros estadounidenses, permitiéndoles su subsistencia y vigencia tecnológica.

En otros casos, la falta de rentabilidad del negocio ha hecho quebrar astilleros privados, no así a los estatales puesto que las Armadas de casi la mayoría de países reconocen que es vital para su sostenimiento la existencia de instalaciones de esta índole por ser estratégicas y directamente vinculadas con la seguridad nacional.

Las reparaciones navales, por el contrario, son la cara opuesta de la moneda, puesto que son más dinámicas y mucho más rentables. Ello se incrementa en la medida que el país tenga industrias relacionadas al sector marítimo, productivo o que tenga una ubicación geográfica. Por ello, países con flotas mercantes y pesqueras mantienen un importante volumen de negocios que benefician no sólo su sostenibilidad, sino que son exportadores de servicios a buques de banderas extranjeras.

De igual manera, esta actividad permite el desarrollo de industrias conexas, así como la participación de mano de obra para los servicios de reparaciones de casco, maquinaria y equipos en general. En el caso de los astilleros estatales, cumplen el rol primordial de ser los talleres reparadores de los buques de las armadas.

Situación de los principales Astilleros administrados por la Marinas Sudamericanas

En Sudamérica todos los países ribereños cuentan con astilleros estatales y privados. Éstos últimos, en algunos casos, son de mayor porte, dadas las condiciones atractivas de mercado, como ocurre en Brasil y Uruguay con capitales holandeses y griegos. En Argentina, hace unos años se reactivó el Astillero Estatal Río Santiago y pese a no ser administrado por la Armada, presta servicios importantes a su marina, habiendo construido su buque escuela y corbetas Clase MEKO. Fuera de estas excepciones, todas las marinas tienen astilleros bajo su administración, tales como los casos de :

Arsenal Naval Puerto Belgrano (Argentina)

Es un astillero de porte mediano, integrado por los departamentos de talleres generales, taller de armas navales, taller de óptica y control tiro, taller de electrónica, taller de instrumental, taller de misiles, taller de equipos eléctricos especiales, polvorines, estación de experiencias y capacitación técnica, conforma un conjunto de capacidades diversas que tiene a su cargo la responsabilidad de mantener y reparar los distintos buques de la flota y asegurar a los hombres de mar, zarpar, navegar, operar y volver a tomar puerto sin dificultades.



Arsenal Naval de la Marina Brasileña (Brasil)

Este astillero de gran porte se dedica a la construcción y reparación naval. Es de alta tecnología e inclusive esta en la capacidad de construir unidades submarinas. Posee un proyecto en desarrollo para la construcción del primer submarino nuclear en Sudamérica. También ha efectuado los servicios a otras armadas para la reparación de buques navales de lí-

nea. El Estado favorece y protege su astillero como parte estratégica en el rol de la seguridad nacional y desarrollo de tecnologías.



Astilleros y Maestranzas de la Armada, ASMAR S.A. (Chile)

Este astillero de gran porte administrado por la Armada de Chile y funciona como una empresa de derecho privado. Se gestiona con una visión muy enfocada a los negocios comerciales que le permitan desarrollar tecnología propia para atender las necesidades de la Armada de Chile. Durante los últimos 15 años han efectuado inversiones destinadas a desarrollar su capacidad como constructores navales logrando construir una serie de buques auxiliares, patrulleros de costa, buques pesqueros con más de 1000 DWT, que inclusive han podido exportar a mercados internacionales (Islas Mauricio e Islandia). La estrategia de ASMAR es asociarse con extranjeros y desarrollar negocios juntos. Esta estrategia le ha permitido ir desarrollando tecnologías propias. Es muy importante destacar que el Estado de Chile, si bien ha limitado el accionar de esta industria al sector marítimo, este le favorece a través de un subsidio cruzado a través del gran volumen de trabajos que la Armada le encarga a ASMAR, como son la construcción de buques, las reparaciones navales y el diqueo de naves en sus instalaciones.



Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, marítima y Fluvial, COTECMAR (Colombia)

En el caso de Colombia, existen antecedentes importantes de destacar. A inicios de la década del 90, el Estado colombiano privatizó los astilleros de la armada y estuvieron operando bajo administración privada hasta mediados 1996, donde, por la falta de rentabilidad y alta competencia del sector (global), éstos fueron cerrados. Durante esos años, la armada colombiana tuvo que ir a astilleros extranjeros para el recorrido de sus unidades. Llegó inclusive al SIMA-PERÚ, efectuó en abril de 1997, el mantenimiento del submarino ARC *Tayrona* y un remolcador de alta mar. Ello ocasionó que el presupuesto de mantenimiento y reparación de la Armada Colombiana se incrementaran por encima de presupuestos históricos, por lo que el Estado, a inicios del 2000, crea COTECMAR, un nuevo astillero de porte mediano para atender las necesidades de su Armada para la construcción y reparación de buques. La administración esta a cargo de la Armada de Colombia al mando de un Vicealmirante que ejerce la Presidencia. A su vez, en el Consejo Directivo de COTECMAR participa un Comité de Ciencia y Tecnología integrado por altos representantes del medio universitario.

Los resultados de esta nueva administración han sido muy alentadores dado que han podido recuperar y crear tecnología propia en el corto plazo. Es política de la Armada al capacitar a oficiales e ingenieros en el extranjero para que después trabajen en el astillero. Asimismo, se han efectuado inversiones en software para diseño y renovaciones de infraestructura para que COTECMAR pueda brindar sus servicios no sólo a la Armada de Colombia, sino a otros clientes particulares que así lo requieran.

COTECMAR es un astillero líder en diseño, construcción, reparación y mantenimiento de buques y artefactos navales en Colombia y se acerca a sus competidores extranjeros. En el 2003, atendió 62 embarcaciones, de las cuales 42 fueron extranjeras provenientes de México, Venezuela, Japón, Panamá, Honduras y Venezuela y se espera que para el 2004 se atiendan 70. COTECMAR ha incrementado las estrategias de venta hacia el mercado extranjero y se

mantiene a la altura de sus competidores, como Curazao dry dock y Panamá.

Entre sus construcciones más importantes están los buques Nodrizas –hasta el momento se han construido 4, y su función principal es la de operar en los ríos colombianos– las lanchas interceptoras tipo *Orca* construidas en fibra de vidrio y cuyo objetivo es interceptar embarcaciones del narcotráfico, con una velocidad de 40 nudos. La construcción más grande que hasta ahora tiene COTECMAR es la barcaza carbonífera, construida para la Drummond con una capacidad de 3.000 toneladas y operará próximamente en Santa Marta.



ASTINAVES Astilleros Navales del Ecuador (Ecuador)

Es un astillero de porte pequeño administrado por la Armada de Ecuador. Su rol principal es efectuar el mantenimiento y reparación de sus unidades. No poseen hasta el momento experiencias en el campo de la construcción naval, pero últimamente han obtenido experiencia al haber efectuado la conversión de una de sus corbetas clase *Manta* en patrullero de costa. La Armada está actualmente en un convenio muy estrecho con la Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL) para el desarrollo de tecnología propia que les permita construir en el mediano plazo sus propias naves en beneficio de la marina ecuatoriana. Se sabe que el astillero se encuentra adquiriendo tecnología (software) especializado para el diseño de naves. La empresa ASTINAVES efectúa trabajos para la marina y también oferta servicios a su flota pesquera.



S.C.R.A. Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento de la Armada (Uruguay)

Es un astillero de porte pequeño administrado por la Armada de Uruguay. Se dedica a efectuar trabajos casi exclusivamente para la Marina y también para vender servicios a terceros, pero por la dimensión de sus instalaciones, el tamaño de los buques que pueden atender es pequeño. Además, cuenta con una competencia privada muy agresiva de capitales griegos.



DIANCA Sociedad Mercantil Diques y Astilleros Nacionales (Venezuela)

Es un astillero de porte mediano que se dedica a atender los servicios de la Armada Venezolana y de las naves de la compañía PDV-Marina, Petróleos de Venezuela. Recientemente quedó conformada la Alianza Estratégica entre el Astillero Río Santiago y Dianca (Sociedad Mercantil Diques y Astilleros Nacionales de Venezuela) que permitirá realizar las reparaciones, tareas de mantenimiento y construcciones de buques que demanden la Armada Venezolana y otras instituciones, públicas o privadas, del país caribeño.

DIANCA es el armador de buques petroleros de la empresa estatal. Pero su capacidad de hasta 30 mil toneladas de porte bruto es inferior a la del Astillero Río Santiago (ARS). Cuando el Estado venezolano o una empresa privada requieran tareas de reparación o construcción que no puedan ser absorbidas por DIANCA, podrán realizarse en Argentina sin mayores complicaciones.

La sociedad ARS-DIANCA, junto a las autoridades de PDV Marina, firmaron la carta de intención para la construcción de 6 buques petroleros doble propósito. Si prospera la oferta económica, el astille-

ro bonaerense lograría un contrato por 300 millones de dólares. Cada *Panamax* tiene un valor de mercado cercano a los 50 millones de dólares.



Servicio Industrial de la Marina SIMA-PERU S.A.

Los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-PERÚ S.A.) es una empresa estatal que, debidamente autorizada por ley 27073, Ley de los Servicios Industriales de la Marina S.A., desarrolla actividades en el campo de la industria naval y metalmecánica desde 1972.

En cumplimiento a su objetivo social, el SIMA-PERÚ S.A. tiene como función prioritaria atender los requerimientos de la Marina de Guerra del Perú brindando los bienes y servicios requeridos por esta.

Asimismo, el SIMA-PERÚ S.A., en su categoría de Empresa Estatal de derecho privado provee de bienes y servicios en el campo de la industria naval y metal-mecánica a los agentes productivos de la sociedad peruana (armadores mercantes y pesqueros, empresas petroleras, empresas mineras, entidades del estado, etc.) aprovechando la importante capacidad instalada en sus talleres sin irrogar carga alguna al Estado.

El SIMA-PERÚ cuenta, para esta tarea con tres astilleros ubicados en el puerto del Callao, Chimbote y en la amazonía peruana, en Iquitos, dando empleo directo a más de 500 trabajadores civiles, realizando los trabajos bajo estándares de calidad normas ISO 9000, con productos de diseño y tecnología propia en el cual el Estado tiene una escasa o nula inversión.



Foto: Gonzalo Maguiña Altamirano

Toda la infraestructura y capacidad de los Servicios Industriales de la Marina está orientada y diseñada con el propósito de atender las necesidades de construcción, reparación y mantenimiento de las Unidades Navales de la Marina de Guerra del Perú, así como para atender los requerimientos de armadores extranjeros y nacionales. De igual forma, a empresas privadas y entidades estatales que necesitan la fabricación de bienes de capital.

Todos los trabajos que ejecuta están sujetos al régimen de la actividad privada y tiene el mismo régimen tributario de las empresas privadas. ⚓



Foto: Gonzalo Maguiña Altamirano



Ramón Hernán Velasco Stoll (Lima, 1966)

Capitán de Corbeta en retiro. Calificado en Ingeniería Naval. Es magister en Ingeniería Naval de la Universidad de Sao Paulo Brasil y MBA de la Universidad de Piura.

Como Oficial de Marina se ha desempeñado entre otros cargos como Jefe de la División de Motores y Auxiliares del B.A.P Almirante Grau, *Jefe del Departamento de Materiales, Transportes y Talleres de la Estación Naval de Paita (Piura), Jefe de la División de Electricidad del Departamento de Ingeniería del B.A.P.* Gálvez.

Tiene una amplia experiencia laboral en el Servicio Industrial de la Marina y en empresas como Petrolera Transoceánica, Envases Farmaceúticos de Precisión y en el Astillero Ishikawa do Brasil- Estaleiros S.A. Ishibras.

Actualmente es subgerente de Cascos Marítimos en MARSH S.A.