

LA DEMANDA DE REPARACIÓN DE BUQUES

D. José Luis Moya

Director Reparaciones E.N. Bazán

Ingeniero de Telecomunicación nacido en Alcoy hace 45 años. Ingresó en Bazán en 1.972, habiendo seguido una variada trayectoria, ocupando entre otros los siguientes puestos: Ingeniero de Sistemas de Combate, Dirección Comercial y de Marketing, Dirección del Proyecto de Portaaviones "Príncipe de Asturias", Director del Proyecto de la Fragata NATO "NFR - 90", Subdirector de la Fábrica de Motores de BAZÁN. Actualmente es Director de Reparaciones de la Empresa Nacional Bazán.

RESUMEN

El futuro de las reparaciones navales depende de los factores económicos que determinen el tráfico mundial de mercancías, afectando al volumen total transportado y al precio del flete o precio de la tonelada de mercancía transportada.

Estos dos parámetros determinan las ganancias del armador y su capacidad de inversión en las reparaciones de buques.

Las reglamentaciones vigentes y la capacidad de gobiernos y sociedades de clasificación son el segundo factor que determina el futuro de las reparaciones navales.

Finalmente, la competencia entre Astilleros reparadores, junto con la demanda de las reparaciones, fija el precio de las reparaciones y su viabilidad o inviabilidad económica.

El análisis de estos factores y sus estimaciones de evolución futura se detallan en esta conferencia dando una visión de las expectativas de las reparaciones navales en los próximos años.

Conceptos Fundamentales

Para poder aproximarnos a las perspectivas futuras de contratación de Buques, **estudiaremos la evolución mundial del número de buques**, las causas por las cuales los Armadores deciden efectuar las reparaciones y la extensión de las mismas, analizando seguidamente aquellas causas y los factores que las provocan, intentando determinar cuál ha sido su evolución en los años anteriores y tratando de prever su evolución en los próximos años. A este respecto de indagar en el futuro, hay que reseñar que no hay labor más ingrata que la del comentarista de carreras de caballos que todos los viernes les indica a sus oyentes qué caballos son los favoritos y los lunes explica las razones por la que los favoritos no han ganado.

El volumen de Reparaciones de un astillero, se mide, en general por una combinación del número de Buques reparados y el total de la Facturación emitida como consecuencia de las reparaciones efectuadas.

Aunque no es objeto de esta conferencia, ya se ve que no es lo mismo reparar muchos buques de pequeño volumen de reparación, que pocos buques con grandes reparaciones o transformaciones. En general, las pequeñas reparaciones no previstas, obedecen a motivos de urgencia o emergencia y tienen en general un precio elevado donde el Astillero de Reparaciones se defiende bien y las reparaciones programadas, donde el Armador tiene tiempo de pedir ofertas a muchos Astilleros y de contrastar precios, pudiendo, si la diferencia de precios lo justifica, incluso buscar fletes para una zona del mundo distinta, con objeto de ahorrar en la reparación del buque. En estos casos, los Astilleros se encuentran sometidos a una furiosa competencia que origina precios de reparación, incluso por debajo de los costes, originándose pérdidas importantes en los Astilleros que consiguen los trabajos. Por esta misma causa y debido a los bajos precios que imperan en la zona de Singapur, muchos Armadores, con tráfico de buques entre el Oriente y Occidente, hacen coincidir sus reparaciones con momentos en los que consiguen un flete hacia esa zona del mundo o fuerzan la obtención de un flete hacia esa zona, con objeto de conseguir una reparación más económica.

El volumen de buques reparados depende de los ingresos netos del Armador. Es evidente que cuando el Armador está obteniendo beneficios con la explotación de sus buques, se encuentra mucho más predisposto a realizar inversiones en los mantenimientos requeridos para el correcto

funcionamiento del buque, mientras que si está obteniendo pérdidas, esperará hasta que se produzca una avería o le obligue la Sociedad de Clasificación a realizar la revisión correspondiente.

Las Reglamentaciones de seguridad y revisiones obligatorias exigidas por las Sociedades de Clasificación, el IMO, SEVIMAR u otras, son una de las causas por la que un Armador se ve obligado a reparar en un Astillero, a veces muy a pesar suyo. Por ello analizaremos también este factor para ver de qué forma puede incidir en el volumen de reparaciones futuras de los Buques, particularmente al amparo de algunos cambios de normas que pueden provocar transformaciones importantes de algunos de los buques que operan en la actualidad.

Finalmente, la tercera causa que puede determinar un aumento o disminución de las reparaciones navales, son los precios de los buques de nueva construcción que en un momento determinado, pueden hacer que no le resulte rentable a los Armadores, reparar los que están operando y decidan desgazarlos y sustituirlos por otros de Nueva Construcción. Analizaremos también este aspecto, en orden a determinar el volumen futuro de las reparaciones de Buques.

Ingresos netos de los Armadores.

Los ingresos netos de los Armadores dependen, del volumen de mercancías/pasajeros transportados, del precio de los fletes y de los costes de operación del buque que se trate.

Volumen de mercancías/pasajeros y precios de los fletes.

En relación con lo anterior, los siguientes datos, resultan elocuentes por sí mismos:

Evolución de la Flota Mundial	Período 1986-1992	Disminución anual	Capacidad carga útil anual
C.E.E	-18%	-4,0%	-3,2%

EE.UU	-38%	-6,3%	-3,5%
Japón	-42%	-7,0%	-4,8%

Analizando con detalle, la variación de carga útil, resulta que:

Evolución de la Carga útil	Crecimiento Capacidad carga útil anual total	Crecimiento Capacidad Carga Contenedores anual
C.E.E	-3,2%	+2,5%
EE.UU	-3,5%	+2,5%
Japón	-4,8%	+2,2%

Es decir, que habiéndose reducido la flota total mundial en cifras muy significativas, la capacidad útil total se ha reducido en un porcentaje mucho menor, lo que indica que los buques antiguos han sido sustituidos por otros muchos más capaces y simultáneamente, se ha incrementado la capacidad de transporte de contenedores en detrimento de otros tipos de carga.

Las cifras anteriores y otras que no se indican, resumen la situación del período 1986-1992 del siguiente modo:

El comercio del petróleo se ha incrementado por encima del desarrollo de la flota de petroleros, con el consiguiente déficit de transporte y el incremento de los fletes del crudo y productos derivados.

La crisis mundial de la siderurgia ha ocasionado, especialmente en el período 1990-1992 una sobrecapacidad impresionante, con un descenso de hasta un 40% en los fletes de los buques graneleros.

El movimiento hacia más buques portacontenedores de gran capacidad, ha originado una sobrecapacidad de este tráfico que ha agravado la presión sobre las tarifas que sufren las Compañías Armadoras y que no se va a reducir, puesto que la capacidad continuará aumentando con las órdenes de buques en vigor, del orden de un 3% anual y la sustitución de buques contenedores de primera y segunda generación no traerá consigo retiradas del mercado significativas ya que estos buques, aunque menos eficaces y económicos en las principales arterias comerciales entre el Este y el Oeste,

continuarán siendo útiles en las rutas secundarias y para la prestación de servicios secundarios con destino y origen en los países en vías de desarrollo.

Costes de Operación.

En relación con los costes de operación, los Armadores, mientras dura la crisis del comercio y la de los precios de los fletes en graneleros y portacontenedores, han decidido, disminuir sus coste de operación al máximo, disminuyendo en lo posible los mantenimientos que se efectúan a los Buques, navegando a la velocidad más económica, con objeto de ahorrar combustible y abanderar a los Buques en países de conveniencia, donde las exigencias gubernamentales respecto a revisiones de los buques son menores y donde las cargas sociales derivadas de la contratación no existen o son mínimas.

De estos dos hechos, tanto el primero como el tercero, tienen una gran relevancia, el primero directamente al disminuir el número y amplitud de las revisiones a efectuar en los Buques y el tercero, indirectamente al poder navegar los buques en condiciones, que de estar abanderados en otro país, les hubiese conestado una revisión reglamentaria.

Efectos de las Reglamentaciones.

Cambio en la reglamentación para Buques de pasaje/Ferry motivadas por el IMO.

Este cambio de reglamentación, motivado por los últimos accidentes acaecidos en buques de pasaje y que se tradujeron en un elevado número de víctimas, contemplan extensas modificaciones a los Buques de pasaje/Ferry existentes, desde la ampliación de la manga en la flotación con objeto de proporcionarle mayor estabilidad de buque intacto y también después de averías, hasta la instalación de puertas de cierre estanco en las cubiertas de hangar y otras cubiertas corridas, que aumenten de forma significativa, la capacidad de los buques para mantenerse a flote después de una colisión. Esta reglamentación incluye así mismo nuevas medidas de prevención, detección y extinción de incendios.

Es evidente, que la aplicación estricta de esta normativa a los buques existentes, daría un fuerte trabajo adicional a los países donde existe una flota de transporte de pasajeros importante y en particular en nuestra área del mundo a los países del Norte de Europa, Báltico y Mediterráneo. Desgraciadamente, la presión de las Compañías Armadoras de buques en operación frente a sus Gobiernos, pidiendo moratorias de ejecución de las costosas obras a realizar, están haciendo de hecho, que la carga de trabajo derivada de este motivo, sea insignificante para los Astilleros de Reparaciones y Transformaciones.

Nuevas exigencias de revisión para Bulkcarriers.

Tras las anomalías detectadas por las Sociedades de Inspección en las bodegas de algunos Bulkcarriers, se esperaba una masiva afluencia de estos buques para someterse a revisión y en su caso aplicación de las medidas correctivas necesarias, que suponen en general, un reforzamiento de la estructura en la zona de unión de la estructura del casco con los refuerzos de la propia bodega.

La ya comentada crisis de fletes en el sector granelero, está demorando también este tipo de revisiones, aunque se está comenzando a notar un incremento de peticiones de ofertas de revisión para este tipo de buques.

Programa de extensión de vida de los petroleros.

Las nuevas exigencias medioambientales, tras las catástrofes producidas por el vertido al mar de miles de toneladas de crudo, junto con el ya mencionado déficit de buques para el transporte de crudo, ha llevado consigo en la posibilidad de efectuar a los petroleros existentes, un programa de extensión de su vida útil con importantes modificaciones para limitar la posibilidad de vertidos, que se traduciría en un considerable trabajo adicional para los Astilleros de reparaciones.

Sin embargo, la duración de los trabajos de remodelación y su relativo alto coste, están haciendo decantarse en muchos casos a los Armadores por la construcción de nuevos buques manteniendo mientras tanto a los existentes. No se prevee por tanto, un incremento sustancial de las reparaciones por este motivo.

Precio de las Nuevas Construcciones.

Los precios de las nuevas construcciones están incidiendo claramente en la dualidad, construcción frente a remodelación, pudiendo decirse que excepto en el caso de los buques de pasaje/Ferry donde el valor del buque nuevo es muy superior al de una remodelación y se están realizando algunas proporcionando una buena carga de trabajo a los Astilleros, en los demás casos, petrolero nuevo frente a programa de extensión de vida, están ganando casi por completo la partida de nuevas construcciones.

Sobre la pura comparación de precios de ambas alternativas, existe un segundo factor, que beneficia en un 95% de los casos a las nuevas construcciones y que son los créditos a una nueva construcción y en el caso de muchos países, primas a la construcción naval, que viene a ser una especie de "dumping comercial" encubierto. Frente a esto, las reparaciones raramente disponen de ayudas o créditos, excepto cuando se trate de una transformación mayor y depende mucho del país en donde se efectúe la reparación.

Como la tendencia de este apartado es a continuar en la misma situación, habremos de concluir, que en la dualidad, construcción frente a remodelación, sólo pueden encontrarse oportunidades en el mundo de la conversión o transformación de buques de pasaje y/o Ferry como ya había indicado.

Precio de las Reparaciones.

El segundo factor que determina la facturación del Astillero es el precio de las reparaciones, siendo un factor importante, que en la mayoría de los casos determina también el volumen de reparaciones ya que a bajos precios en general, se producen muchas, y a altos precios, casi no se produce ninguna.

Los precios vienen determinados en primer lugar por la competencia existente entre los Astilleros y el bajo número de demandas de reparación. La competencia se ha visto incrementada debido a alguna o varias de las siguientes causas:

- En nuestra área de influencia, la escasez de trabajo y la pequeña extensión de las reparaciones, ha hecho posible que subcontratistas que

trabajaban antes para los Astilleros principales, se instalaes como reparadores, utilizando cualquier instalación disponible.

- Astilleros tradicionales de nuevas construcciones, han decidido, a la vista de la escasez de pedidos de nuevas construcciones, intentar suerte en el mundo de las reparaciones.

- Se han abierto a la competencia del mundo Occidental, los Astilleros de la antigua Alemania Oriental, Polonia, Croacia y Albania, especialmente en lo que respecta a grandes trabajos de aceros, cuyo precio por tonelada es muy bajo, debido al valor de la mano de obra (entre 900 y 1.200 ptas/hora).

- La devaluación de las monedas, Noruega, Sueca, Finlandesa, Española e Italiana, ha producido un notable incremento de la competencia en nuestra área de influencia.

- La pérdida de la bandera de origen y su sustitución por otra de conveniencia, ha permitido, a algunas compañías reparar en Astilleros con poco standard de calidad debido a la relajación de exigencias del nuevo gobierno bajo el que se abandera el buque.

- La disminución del volumen de reparaciones, ha afectado también a las Sociedades de Inspección, que han visto disminuir sus volúmenes de negocio y se han visto obligadas a un cierto "relax" de las inspecciones que han permitido la entrada de una mayor competencia y una disminución de los ingresos por reparaciones.

- Incremento notable de la capacidad de varada de los Astilleros de Oriente, en especial Singapur, con precios absolutamente ridículos comparados con los Occidentales.

- Mayor control de los vertidos industriales que se producen en un Astillero y que afectan muy negativamente a los Astilleros de los países más desarrollados, beneficiando a aquellos cuya legislación es más permisiva.

- También se ha producido alguna disminución de competencia, ya que a la vista de la difícil situación de precios:

—Cierre de algunos Astilleros muy significativos: Lisnave, Génova, Tarento y Astilleros Yugoslavos.

—Limitación de algunos Astilleros Nórdicos a trabajos de reparaciones, sólo por encima de un cierto volumen.

•La situación de la competencia, no parece que tenga visos de cambiar y únicamente se observa una cierta tendencia de Armadores de primera línea, después de probar el Astillero de precio más bajo, a permanecer en Astilleros de precio medio, a cambio de una garantía superior de calidad y de un plazo muy competitivo.

Consecuencias.

El año 1.991, fue, por decirlo de alguna manera, el último año de una época con tasa de ocupación de los Astilleros occidentales próximas al 80% de media.

A partir de esta fecha se ha producido una disminución (sobre las cifras del año anterior) en el número de buques reparados de:

entre 8% y un 14%	en 1.992
entre 10% y un 15%	en 1.993

Además, el contenido medio de las reparaciones efectuadas, disminuyó:

entre 5% y un 10%	en 1.992
entre 8% y un 12%	en 1.993

Con todo ello, la facturación total de los Astilleros disminuyó en:

entre 15% y un 25%	en 1.992
entre 20% y un 35%	en 1.993

Produciéndose una tasa media de ocupación empleo de:

un 75%	en 1.992
un 50%	en 1.993

Previsiones.

A la vista de la evolución de todos los parámetros, causas y factores considerados y considerando la situación de la economía mundial, que puede resumirse en:

- Lenta recuperación de la economía americana.
- Estancamiento de la recuperación del Japón.
- Muy lenta recuperación de la economía Europea.
- Incremento del 3% anual en el tráfico marítimo de mercancías.
- Disminución de la flota de portacontenedores e incremento de la de petroleros.
- Aumento del número de buques de pasaje e incremento de este tráfico.
- Ligera recuperación de los fletes de contenedores con tendencia al estancamiento.
- Continuación de la competencia de los Astilleros de Oriente y ligera disminución de la de nuestra área de influencia por disminución de capacidad.

Puede concluirse, que la segunda mitad del año 1.994, tendrá una ligera mejora sobre el primer semestre de este mismo año y mejor que el año 1.993, aunque con tendencia a la estabilización y mantenimiento mientras no se produzcan variaciones significativas de alguno o varios de los factores que afectan a los volúmenes de reparación, antes mencionados.