Instituto Panamericano de Ingeniería Naval
XII Copinaval - Setiembre /Octubre 1991

PERSPECTIVAS DE LAS REPARACIONES NAVALES PARA LA DECADA DE LOS 90

Capitán DIMITRIOS LINAS

CONSIDERACIONES PRELIMINARES

En comparación con las décadas precedentes, la década de los 80 se caracterizó por la turbulencia en la actividad económica, es decir por los cambios súbitos y, en muchos casos impredecibles en su dirección e intensidad. Tales fenómenos se prolongarán con mayor énfasis en el decenio que recién se inicia, por tal motivo me cuidaré de hacer un pronóstico más allá del mediano plazo. Mis conclusiones, por lo tanto, si mi razonamiento resulta apropiado, podrán tener valor a lo sumo hasta el año 1995.

Para nosotros, los que nos dedicamos a las reparaciones navales, es imprescindible tener un idea, aunque más no sea aproximada del escenario en el que deberemos actuar en el futuro próximo, por la cuantía de las inmovilizaciones necesarias para el desarrollo de nuestra actividad. Es por ello que no perdemos oportunidad alguna para obtener información y razonar sobre ella con el fin de estar en las mejores condiciones posibles para competir y continuar en el negocio.

Las crisis recientes, que dieron lugar a despidos masivos de obreros, a intervenciones de los respectivos gobiernos y otras medidas extremas, han generado en nuestro espíritu una profunda preocupación por la supervivencia. Esta se logra, entre otras cosas, obteniendo información donde ella esté disponible. Estos foros tienen como virtud promover el intercambio de puntos de vista, de estimular el apoyo recíproco para que nuestro comportamiento como sector a individualmente sea el más eficaz y el más eficiente posible.

Nuestro propósito, por lo tanto, es el de ofrecer nuestras reflexiones de lo que nos pueda deparar el futuro en relación a nuestra específica actividad para meditar juntos y enriquecernos recíprocamente con los aportes que, es de esperar, sean valiosos.

LOS AÑOS 80

Esta década se caracterizó porque en ella tuvo lugar una profunda recesión. Los volúmenes de mercaderías que se traficaron no crecieron suficiente como para demandar más bodegas. En consecuencia, los fletes se mantuvieron muy bajos por la escasa base de sustentación que lo proporcionó el traslado de productos.

Tal situación no solo tuvo un importante y decisivo efecto en las nuevas construcciones sino, también, en el área de las reparaciones navales.

LA DEMANDA POR REPARACIONES NAVALES

Para realizar este análisis es importante conocer la edad de los barcos que componen la flota mundial. La edad, como sabemos, es uno de los determinantes esenciales, de la generación de la demanda de reparaciones.

Utilizaré para este propósito un cuadro con información obtenida del Lloyd's Register of Shipping.

En él se aprecia como se han distribuido en el período 1980–1990, por sectores de edad, los tonelajes. Así vemos como en el año 1980, los buques mercantiles de menos de 4 años de edad representaban 101,57 millones de toneladas bru-

tas, lo que significaba un 24,2 por ciento del total. Mientras que en el año 1990 las toneladas para tal edad, se habían reducido casi 66 millones representando algo más del 16% del total.

Podemos apreciar, lo que para nosotros es muy significativo, que al inicio del período considerado el porcentaje mayor, o sea el mayor tonelaje se encontraba dentro de la franja de barcos que tenían de 5 a 9 años. Mientras que en el año 1990 el porcentaje mayor se ubica en la franja de 10 a 14 años. En el año 1990, el 51% de la flota mercante mundial tiene entre 10 y 19 años. En el año 1980 el 59,4% de los barcos tenía menos de 9 años.

Resulta claro apreciar, además, que el tonelaje bruto total de 419 millones descendió hasta 405 en la mitad de la década y que, posteriormente, inició un repunte lento y sostenido hasta alcanzar casi las 411 millones de toneladas.

Estos elementos nos permiten aventurar una primera conclusión en cuanto a que el aumento de la edad de los buques provocará un incremento de la demanda de las reparaciones navales.

Si analizáramos algunas de las categorías de barcos en que puede desagregarse el total analizado podríamos llegar a similares conclusiones.

Por ejemplo, sabemos que la flota mundial de buques tanques ha disminuido, en millones de toneladas de deadweight, casi un 30% desde 1980. Entre otras razones por la disminución de nuevas construcciones. Ello ha significado, obviamente, una modificación en la distribución por edades. En el año 1980 los tanqueros de más de 10 años eran sólo el 29% del total. En cambio, en el año 1990 son ligeramente inferiores al 77%.

En el caso de los bulk/combination carriers, si bien el total de la flota ha aumentado un 25%, de casi 186 millones hasta 232 millones, se ha producido un acentuado envejecimiento ya que al principio que consideramos el mayor porcentaje se concentraba en la franja de 5 a 9 años. En el año 1990, en cambio, el 31,1% del tonelaje tiene más de 15 años.

INFLUENCIA DE LOS FLETES

Los análisis de expertos confirman lo que intuitivamente suponemos en este aspecto, y es que existe una correlación positiva entre el nivel de los fletes y el volumen de las reparaciones navales.

Resulta razonable suponer que ante un incremento de los fletes los armadores estarán dispuestos a poner en operación nuevamente a barcos que están próximos a su vida útil y por ende, efectuar más reparaciones y mejorar sus planes de mantenimiento.

Cuando el instrumento se da en plazos cortos y muy cortos el efecto positivo sobre la demanda de reparaciones es inmediato. Pero como estos incrementos no son de fácil predictibilidad lo más sensato parecer ser orientarse,para estimar el nivel de los fletes, en la evolución de la oferta y la demanda de bodegas en la categoría de que se trate.

Los barcos usados son un evidente ejemplo de la relación del nivel de fletes y el valor de los buques. Si estimamos el valor de un bien de acuerdo a los frutos que produce, estaremos aplicando un criterio que es frecuentemente utilizado por los armadores. En tal caso, es lógico esperar que se soliciten reparaciones para poner las unidades usadas en condiciones operativas.

En el pasado los fletes tuvieron una caída importante por el doble efecto causado por el ingreso masivo de buques nuevos y la recesión del mundo industrializado.

Los análisis demuestran que, si bien es difícil cuantificar el efecto sobre las reparaciones navales del mercado de fletes, es posible representar con gráficos a ambas variables y observar las tendencias que, normalmente, confirman que a través del tiempo se da una correlación positiva.

CAPACIDAD DE REPARACION Y COSTO DE DESVIO

El número de diques disminuyó desde el año 1986. En ese año estaban activos 544. A fines del año 1990 la cantidad disminuyó a 521. En Centro y Sud América la cantidad disminuyó de 34 a 30.

Teniendo en cuenta las capacidades de los diques el mayor número de ellos se encuentra en el rango de 10.000 a 50.000 dwt. Es en estos tamaños que la disminución fue dramática.

De 322 en el 1986 se pasó a la cifra de 299 en el año 1990. En tamaños mayores las disminuciones no fueron relevantes señalándose acrecimiento de cinco unidades en la franja de 80.000 a 100.000 dwt, puesto que de 34 unidades se pasó a 39.

Las mayores concentraciones de diques se encuentran en el norte de Europa, en el este de Asia y en el Sur de Europa. Le siguen en número los ubicados en el norte de América, en el sur y en el sureste de Asia, en Escandinavia y Centro y Sud América. En esta última región la cantidad de diques es de 30 en el año 1990, mientras que en 1986 sumaban 34.

Hemos reseñado muy brevemente las ubicaciones geográficas, en grandes trazos, porque resulta importante señalar la influencia que tiene la posición de un dique en el mundo para la toma de decisión del armador en cuanto a la selección del astillero para efectuar reparaciones. En algunos tipos de buques la localización del dique es de gran relevancia por el alto nivel de los fletes que perciben lo que obliga a no perder excesivo tiempo en el viaje en procura del astillero.

El armador puede encontrarse entre dos extremos. Desde aquel en que debe efectuar repara-

ciones en un dique de las proximidades por haber sufrido un avería que no le permite traslados prolongados, hasta el que puede, con tiempo, hacer los arreglos necesarios para realizar reparaciones en el momento que más le convenga.

En general por estudios realizados, puede decirse que los armadores tendrán costos de posición o de desvío, de escasa entidad para reparar en Japón, Holanda y Norte América. Ello significa que los astilleros ubicados en tales zonas estarán en la mejor situación competitiva por los menores costos de desvío que los análisis han determinado.

INFLUENCIA DEL COSTO DE LA MANO DE OBRA

El costo de la mano de obra es un factor de enorme relevancia en el monto final de las reparaciones porque los trabajos a realizar no están, obviamente, tan automatizados como los que se realizan vinculados a una nueva construcción.

Considerando los valores promedio de retribución horarios nominales y teniendo en cuenta los niveles para el año 1980 y el año 1989 se pueden obtener algunas conclusiones interesantes.

Así, por ejemplo, puede decirse que los cuatro países cuyos niveles salariales eran los más altos en 1980 eran por su orden, la República Federal de Alemania, Holanda, los Estados Unidos y el Reino Unido. En 1990 los tres primeros se mantiene, pero el Japón desplaza al Reino Unido y se ubica en el cuarto lugar.

La situación de crisis y las presiones internas en los respectivos países produjeron, entre otras cosas, un acercamiento de los extremos. Por tal razón la relación en 1980 entre el primero y el último de los países, que eran Alemania y Corea era de algo más de 8. Mientras que la relación entre Alemania y Singapur en el año 1989 no alcanzaba a 6.

Un caso interesante es Japón. La suba de salarios derivada de su crecimiento económico provocó su ascenso del quinto al cuarto lugar. Pero, además, debe notarse que en 1980 el salario del obrero japonés era solo el 47,5% del salario del obrero alemán. En 1989, siempre dentro de los obreros ocupados en astilleros, el salario horario del japonés significaba el 70% del salario promedio del obrero alemán. Esto permite explicar la pérdida de capacidad competitiva de los astilleros japoneses que debieron aplicar medidas severas para enfrentar la crisis.

Taiwan, también tuvo un crecimiento salarial notorio. Del octavo lugar pasó al séptimo, habiéndose incrementado 2,35 veces el salario promedio. Alemania, que es donde se ubican los salarios más altos, los incrementó en el período considerado en 1,46 veces.

Estas breves puntualizaciones permiten concluir que, si la tendencia se mantiene, además de los cambios relativos entre países, es de esperar que el costo de la mano de obra para las reparaciones navales aumente. Especialmente si se entra en un período de aumento de los ingresos de los reparadores.

LA DECISION DEL ARMADOR

El armador que debe enfrentar la instancia de reparar su buque trata de manejarse con la mayor cantidad de factores objetivos posibles. El costo es un muy importante factor que está influido notablemente por el nivel de los salarios. Por tal razón es de esperar que, ceteris paribus, sean atraídos mayores contingentes de buques para reparar a los astilleros de Singapur, Corea y Taiwan.

El costo del desvío según la ubicación geográfica ya lo he analizado antes.

La calidad es un factor con un gran tono de subjetividad. Aquí se incluye no solo el propósito de demandar un servicio cada vez mejor sino, además, que el astillero, como un todo, incluyendo a la gerencia, alcance niveles de calidad cada vez más elevados.

En el mundo actual se están exigiendo estándares de calidad cada vez más altos. Para alcanzarlos no es suficiente que el cliente reciba un producto con un muy alto nivel de calidad. Es preciso que la organización toda se desempeñe de un modo competente con el fin de satisfacer las necesidades del armador en todas aquellas áreas que son de su interés. El armador y sus representantes no están durante todo el tiempo que dura la reparación vinculados con las altas jerarquías del astillero. Frecuentemente se llevan a cabo múltiples contactos con empleados de jerarquía menor. Por tal motivo debe generarse una cultura empresaria adecuada al logro de los objetivos empresariales, incluso a los de carácter social.

El plazo es un factor que, en muchos casos, es decisivo. Aquellos armadores cuyos barcos general altos ingresos diarios desean que el período de reparaciones sea el más breve posible. Por ello, muchas veces basan su decisión de seleccionar el astillero al que enviará su buque, considerando el tiempo en el que se le promete hacer entrega de su unidad reparada.

Sin embargo, los armadores se informan muy bien acerca de aquellos astilleros que habitualmente presentan presupuestos y tiempo de ejecución muy optimistas. Los más probable es que seleccione al astillero que le propone un plazo mayor, cuando está seguro del cumplimiento del mismo.

En general, en los países desarrollados las interrupciones de trabajo por huelga no son frecuentes. En los países subdesarrollados, sin embargo, suelen ocurrir. En nuestra empresa,

hemos logrado un acuerdo con el personal por el cual no se paralizarán las actividades mientras existan trabajos en proceso.

Muy simplemente, los señalados son los factores más comúnmente considerados por el armador para su toma de decisiones. El análisis de cada uno individualmente, y la combinación de todos ellos nos permiten comprobar lo difícil que es prever como actuará en cada caso el armador. El mundo y los comportamientos económicos de los países evidencian que cada vez los cambios son más rápidos. Por ello, las decisiones pasadas de los armadores son solamente una guía o una base para empezar a razonar. Pero no garantizan que pueda preverse cómo tomará su decisión.

MEDIO AMBIENTE

Las inquietudes ambientalistas, naturalmente, también tendrán su peculiar influencia en las actividades vinculadas a las reparaciones navales.

Así, por ejemplo, los armadores en los últimos años han preferidos usar, para pintar sus carenas, las pinturas autopulimentadas. Ello les permite ahorrar combustible al mejorar la velocidad de sus unidades, en razón de que los cascos luego de aplicarles pinturas que contienen tributilin, quedan más lisos que cuando se utilizan pinturas convencionales.

Dicho componente es un tóxico que se desprende durante las operaciones de carenado y que, por lo tanto, contamina las aguas circundantes.

La restricción en el caso de las pinturas con tributilin obligará a utilizar otra categoría de pinturas que no lo incluyen en su composición. Pero las pinturas que no utilizan este cuestionado componente garantizan protección por sólo tres años, en lugar de cinco, que se había transformado en el período habitual para muchos armadores.

Hasta que no aparezcan en el mercado pinturas que puedan sustituir con éxito al tributilin, se puede razonablemente pensar que habrá un aumento de la demanda para operaciones de carenado.

Podemos señalar otros casos de como la protección del medio ambiente generará un incremento de la demanda en reparaciones navales. En tal sentido, será preciso, por los crecientes requerimientos de seguridad, efectuar instalaciones abordo en relación al tratamiento de aguas servidas y los gases de escape. El requerimiento de doble casco para tanques en los Estados Unidos es otro buen ejemplo que contribuye a consolidar nuestra afirmación.

TENDENCIAS EN EL MEDIANO PLAZO

Los precios de nuevas construcciones, como es sabido, han tenido, en los últimos años, un crecimiento muy importante, lo que provoca que los armadores afinen muchos sus cálculos antes de poner una orden para construir un buque. Los buques de segunda mano han acompañado la suba de precios, aunque existe una brecha significativa entre el valor de estos y los nuevos.

Se evidencia, por lo tanto, una cierta tendencia a operar buques usados lo que obviamente significará que los armadores intentan extender la vida útil de sus barcos. A este respecto es interesante señalar que las sociedades clasificadoras, el Lloyd's Register of Shipping es un buen ejemplo, están analizando y adoptando medidas para que aquellos buques que se encuentren próximos a su vida útil puedan prolongar sus años de actividad con seguridad y eficacia. En relación a este punto es posible proponer que no sólo aumentarán las demandas por espacio en los diques sino que, además, las estadías serán más extensas.

No debo dejar de señalar que hay evidencias de que los armadores están requiriendo, con más frecuencia que en el pasado, el tratamiento de superficies internas como un modo de preservar mejor el estado de sus unidades.

Como vimos antes, las razones ambientales que se esgrimen para prohibir el uso de pinturas tóxicas y la adaptación a nuevas exigencias también presionarán para que se incrementen las solicitudes para realizar carenados.

También deberíamos observar con preocupación creciente la paulatina congestión del tránsito carretero de carga. Para la solución de este problema una razonable alternativa es la de promover la navegación fluvial y la de cabotaje. En nuestra región se están analizando con subido interés las formas de incrementar los servicios de transporte por vías acuáticas. Aquí hay otro factor que, a nuestro juicio, presionará al alza no sólo a las nuevas construcciones sino, además, a las reparaciones navales.

La contracción que ocurriera en el número de astilleros en Centro y Sud América, que estableció su número en treinta, parece destinada a estabilizarse. No se espera que aumente el número de dique disponibles a pesar del estimado aumento de la demanda. La razón que explica esta estabilidad es la falta de recursos interesados en participar en actividades reparadoras. Por otras razones, en el resto del mundo no habrán incrementos sustanciales en el número de astilleros.

Considerando que la demanda por reparaciones navales aumentará en los próximos cinco años y que el incremento de la capacidad de reparación no acompañará íntegramente a dicha tendencia, es de esperar que se incrementen los porcentajes de utilización de los diques.

Como los precios seguirán siendo un factor relevante en la decisión de elegir el dique para efectuar reparaciones, parece lógico esperar que

los diques del sudeste de Asia recibirán pedidos adicionales.

En suma, creemos encontrarnos en un período en que más armadores vendrán a solicitar nuestros servicios. Hay evidencias de que las tendencias apuntadas se mantendrán por algunos años, lo que justifica que seamos en este aspecto moderadamente optimistas. Esta convicción, sin embargo, no nos hará entrar en un período de aflojamiento o de abandono de los esfuerzos y de la filosofía que nos permitió sobrellevar la prolongada y profunda crisis reciente. Muy por el contrario persistiremos en alcanzar niveles de calidad cada vez más altos, único modo de sobrevivir en un mundo tan cambiante y cada vez más exigente.

PALABRAS FINALES

No debo terminar sin hacer público mi agradecimiento a las autoridades y organizadores del presente congreso, por permitirme expresar algunas de nuestras ideas en tan elevada tribuna.

Al mismo tiempo deseo hacer una salvedad en relación a las opiniones emitidas. No es tarea fácil predecir lo que ocurrirá en el futuro. Si lo fuera no cometeríamos tantos errores causados por la dificultad en diseñar escenarios futuros.

Nuestra tarea como conductores de un astillero se enfrenta permanentemente con la incertidumbre que está asociada al futuro. Por ello debemos siempre hacer un intento sistemático para despejarla y traducirla en elementos ciertos.

La tarea, como decíamos, no es fácil por lo que estamos propensos en todo momento a equivocarnos.

Sin embargo, aunque cometamos errores al planificar, aunque nuestras previsiones no resulten siempre ciertas, estaremos en mejores condiciones para enfrentar el futuro con toda su incertidumbre, que aquellos que no se esfuerzan en prever. Por esta razón fundamental es que nos hemos animado a efectuar esta presentación ante ustedes.

a) FLOTA DE BUQUES TANQUES
DISTRIBUCION EDADES 1980/90
(million dwt)

	1980		1986		1988		1990	
	mdwt	%	mdwt	%	mdwt	%	mdwt	%
0/4 years	76.0	23.3	17.1	7.1	19.0	8.3	27.6	11.5
5/9 years	156.0	47.7	84.2	35.2	69.6	30.4	27.8	11.6
10/14 years	58.2	17.8	108.9	45.5	112.9	49.3	106.2	44.3
15+ years	36.6	11.2	29.1	12.2	27.5	12.0	78.4	32.6
TOTAL	326.8	100.0	239.3	100.0	229.0	100.0	240.0	100.0

BULK/COMBINATION CARRIER FLET: AGE DISTRIBUTION 1980–90
(million dwt)

	1980		1986		1988		1990	
	mdwt	%	mdwt	%	mdwt	%	mdwt	%
0/4 years	45.1	24.3	58.3	25.0	60.6	26.6	44.2	19.0
5/9 years	73.9	39.8	62.3	26.7	78.6	34.5	60.1	25.9
10/14 years	45.8	24.6	69.0	29.6	63.0	27.7	55.7	24.0
15+ years	21.1	11.3	43.5	18.7	25.6	11.2	72.3	31.1
TOTAL	185.9	100.0	233.1	100.0	227.8	100.0	232.3	100.0