

5to.
FORO FEDERAL
DE LA INDUSTRIA
MAR DEL PLATA
26 Y 27 DE MAYO DE 2005



UIA
UNION
INDUSTRIAL
ARGENTINA
"Sin Industria No Hay Nación"

Cadena de Valor de la Industria Naval en la Región Pampeana

5to Foro Federal de la Industria - Región Pampeana

Jornada de Trabajo - 26 y 27 de mayo de 2005

Mar del Plata



Asociación de Industriales de la Provincia de Buenos Aires
Adherida a la Unión Industrial Argentina



UNION INDUSTRIAL
DE LA PROVINCIA
DE BUENOS AIRES

Enfoque del Trabajo y Objetivos

- Este informe preliminar ha sido elaborado para su utilización en el trabajo de las Mesas del 5to Foro Federal de la Industria (Región Pampeana)
- El mismo se elaboró en base a la revisión de estudios existentes, la generación propia de información y el contacto con diferentes eslabones de la Cadena de la Industria Naval
- Como resultado se intenta interpretar las visiones de los participantes de la Cadena de manera de servir de base al trabajo de hoy
- Se propone su análisis en forma conjunta y efectuar las observaciones que permitan agregar valor y generar una VISION COMUN y una AGENDA DE TRABAJO conjunto

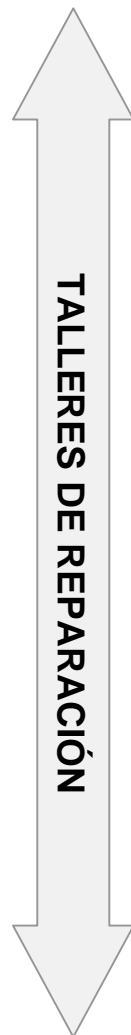
La Industria Naval es una de las ramas metalmecánicas dedicadas a la producción de bienes de capital que se caracteriza por una combinación de características peculiares

Características de la actividad de la Industria Naval

- ▶ Consiste en la elaboración de bienes de larga duración que integran el equipamiento de las múltiples actividades que constituyen los denominados intereses marítimos (transporte de distintos tipos de carga y pasajeros, pesca, explotación o perforación del lecho marítimo, defensa y seguridad, buques especiales y embarcaciones livianas para el turismo y recreación)
- ▶ El sector enfrenta una demanda derivada del nivel de actividad y rentabilidad de otros mercados (transporte, pesca, petróleo, servicios de defensa, y seguridad, investigación, turismo, etc.)
- ▶ El establecimiento productivo típico es el astillero, dotado con medios de halaje y botadura y/o puesta en seco e instalaciones adecuadas donde se construye el casco y se montan distintos componentes, muchos de los cuales son a su vez bienes de capital provistos por otras ramas de la industria: motores, generadores eléctricos, grúas, radares, etc.
- ▶ Tanto la construcción como la reparación de embarcaciones se apoyan en la industria naval-partista que provee de bienes e insumos (chapa naval, motores, generadores, equipos eléctricos y electrónicos, etc.) así como servicios (pintura, mecánica, etc.)
- ▶ El buque es un producto singular cuyas especificaciones son definidas por el armador ordenante y el astillero, en donde puede darse la producción seriada
- ▶ El diseño de embarcaciones requiere de análisis exhaustivos y soluciones técnicas inteligentes (Proyecto de ingeniería)
- ▶ Un buque es un bien de alto valor unitario cuya construcción demanda lapsos por lo general más prolongados que el de otros bienes de capital
- ▶ Es una industria capital y mano de obra intensiva y usuaria de mano de obra altamente calificada
- ▶ Por ser una industria ensambladora de componentes de alto contenido tecnológico se caracteriza por sus importantes eslabonamientos aguas arriba

Las embarcaciones se clasifican en pesadas y livianas, con diferenciación en sus procesos productivos

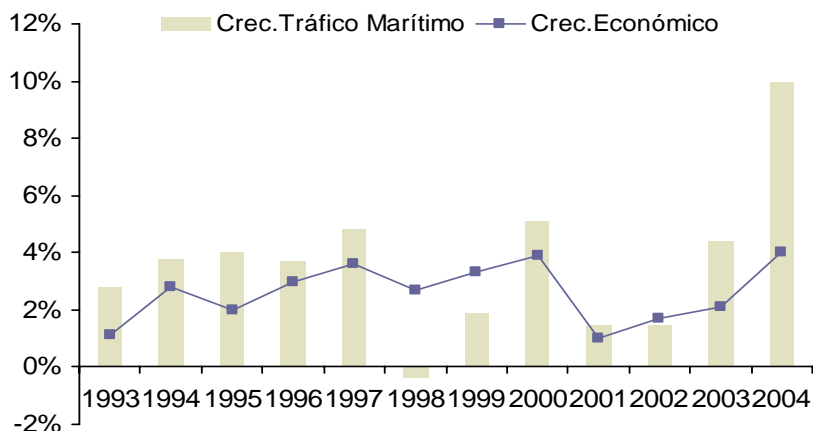
Según su Función	Proceso Productivo	Ejemplos
<p>Buques y Embarcaciones de “Trabajo” y especiales (Pesadas)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ La fabricación se realiza bajo requerimientos específicos del armador ▶ Utilización de acero naval, aluminio, plástico y, en algunos casos, madera 	<p>Canalizados hacia distintos sectores productivos</p>
<p>Embarcaciones deportivas, recreativas, de turismo y pesca costera (Livianas)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fabricación predominantemente en materiales livianos (madera, aluminio, plástico, etc.) 	<p>Canalizados al sector deportivo, pesca y transporte de pasajeros</p>



El comercio internacional ha venido creciendo a tasas superiores que el crecimiento mundial, provocando un boom en la construcción naval y la irrupción de astilleros de países asiáticos que han absorbido el 90% de producción mundial de embarcaciones

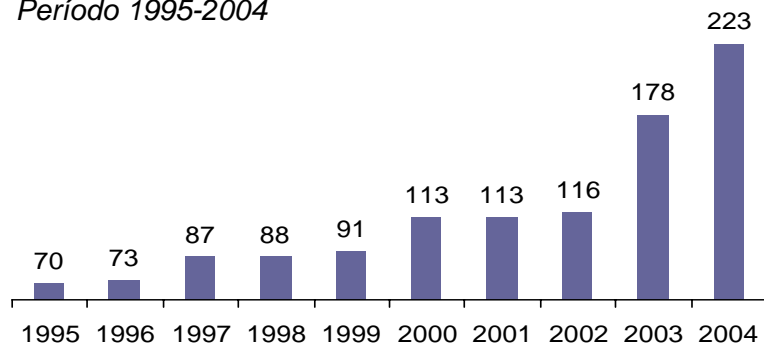
Crecimiento Económico y Crecimiento del Tráfico Marítimo Mundial

En var. respecto al período anterior – Período 1993-2004



Buques* entregados en el mundo

En millones de toneladas de peso muerto (DWT)
Período 1995-2004

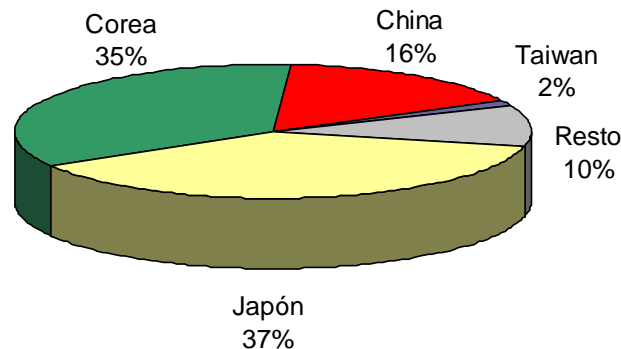


Características del Mercado

- Elevado nivel de competencia
- Los países asiáticos se han especializado en la producción a gran escala de las embarcaciones más demandadas (Graneleros, petroleros, etc.) y Europa en la producción de equipos/componentes con alto contenido tecnológico
- La presencia de los competidores asiáticos impactó negativamente en la Unión Europea, cuya participación bajó entre 6 y 9% en los últimos años
- En la década del '90 la concentración en el mercado de los armadores, el impacto sobre el precio de las commodities de la crisis asiática y las subsiguientes perturbaciones mundiales han derivado en un mercado estructuralmente sobreofertado y con una importante capacidad ociosa
- En los últimos dos años el aumento en el precio de las commodities y el surgimiento de China como gran importador/exportador revirtió la tendencia de la década anterior, aumentando los fletes internacionales y llevando a la escasez de oferta de embarcaciones y a la reactivación de la industria a nivel mundial

Principales países productores de buques

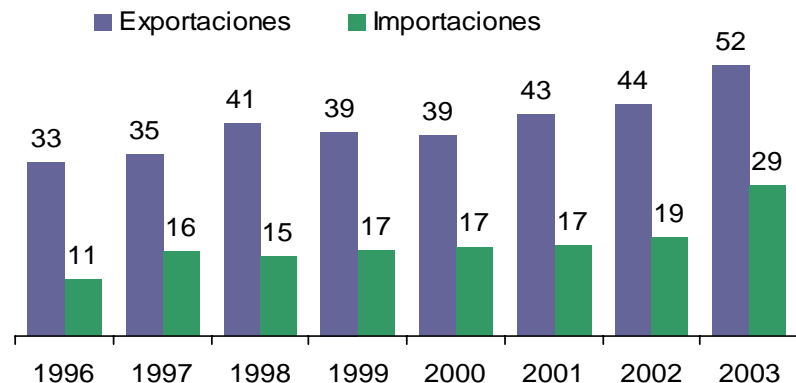
En % – Año 2004 – Total: 222,9 millones de toneladas de peso muerto (DWT)



El comercio mundial de embarcaciones muestra un crecimiento sostenido en los últimos años, posicionándose los países del sudeste asiático como principales exportadores

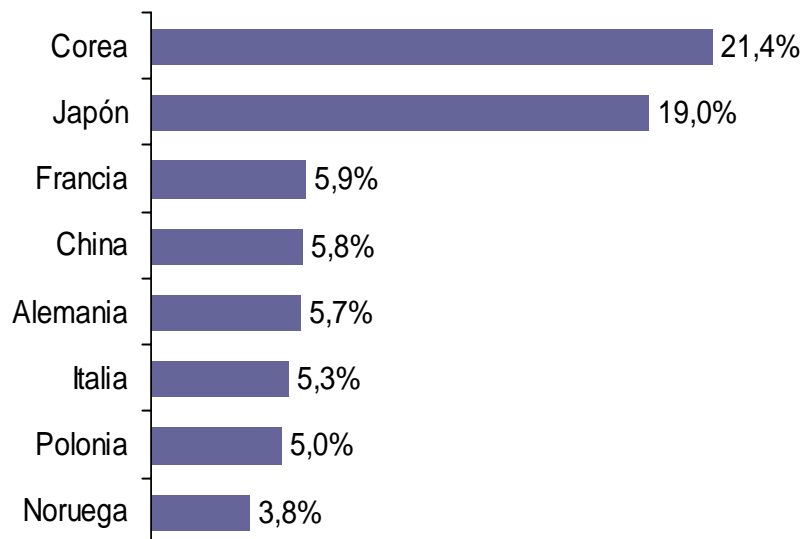
Comercio mundial (Balanza Comercial) de embarcaciones

En miles de millones de US\$ - Período 1994-2003



Principales países exportadores

Año 2003 – Total US\$ 51.846.739.660

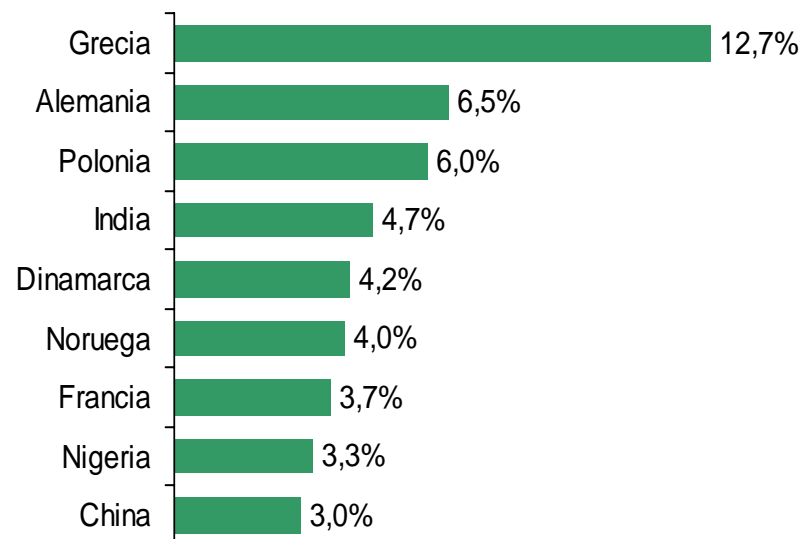


Principales tendencias

- En los últimos años los países del sudeste asiático se han posicionado fuertemente en el mercado de embarcaciones, siendo China uno de los principales exportadores de embarcaciones pesadas (año 2004)
- Los países de Europa (Francia, Italia, Alemania) han pasado de ser exportadores de embarcaciones a ser exportadores de alta tecnología para la industria naval e importadores de embarcaciones terminadas

Principales países importadores

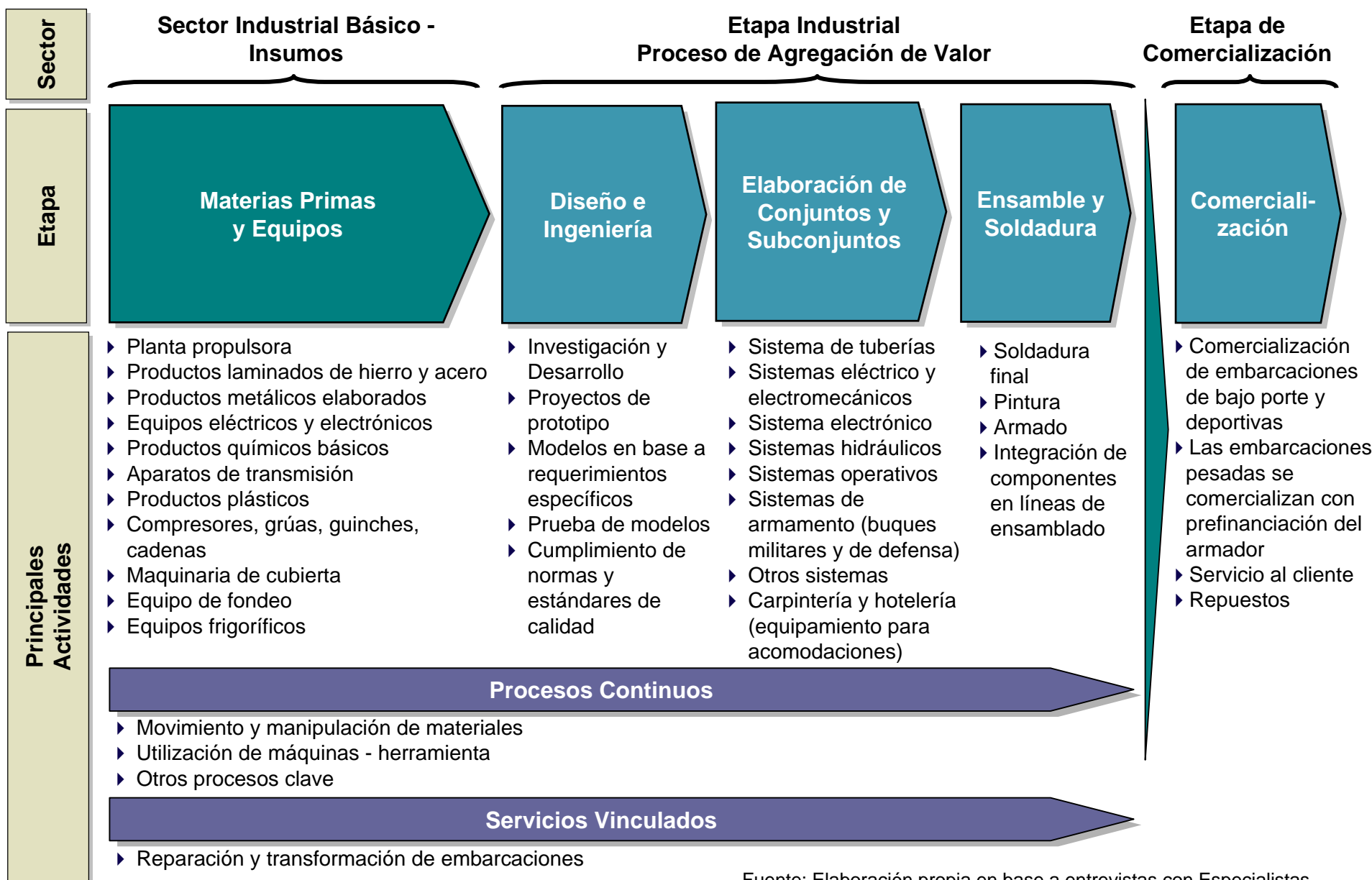
Año 2003 – Total US\$ 29.017.882.772



Los distintos países desarrollan estrategias diferentes para el desarrollo de sus industrias navales, con importante participación del Estado para su fomento

	Estrategia y segmentos	Estructura industrial y relaciones entre agentes
EEUU	<ul style="list-style-type: none"> Alta tecnología Industria militar Construcción para el cabotaje 	<ul style="list-style-type: none"> Concentración Estímulos y protección a la actividad (con carácter constitucional)
Europa	<ul style="list-style-type: none"> Integración regional de la industria Nichos de alto valor (cruceiros, cargas especiales, etc.) Equipos navales Offshore Industria militar 	<ul style="list-style-type: none"> Concentración Participación accionaria del Estado Estímulos para que grandes grupos participen de la actividad naval Exenciones impositivas para estimular inversiones en la industria
Japón	<ul style="list-style-type: none"> Inversiones en nuevos productos Línea completa de embarcaciones 	<ul style="list-style-type: none"> Astilleros y naval-partistas integran grandes conglomerados Naval-partistas 100% locales
Corea	<ul style="list-style-type: none"> Bajo costo, calidad aceptable, bajo tiempo de entrega Grandes embarcaciones 	<ul style="list-style-type: none"> Astilleros y naval-partistas integran grandes conglomerados Participación del Estado
China	<ul style="list-style-type: none"> Bajo costo Decisión política Marina de Guerra 	<ul style="list-style-type: none"> El Estado controla los astilleros y los armadores Joint-ventures con empresas extranjeras
Brasil	<ul style="list-style-type: none"> Renovación vía offshore Todo tipo de barcos 	<ul style="list-style-type: none"> Subsidios y créditos a la industria Protección y estímulo financiero Internacionalización patrimonial completa

El proceso productivo de la Industria Naval pesada se circunscribe dentro de la actividad Metalmeccánica, mientras que la liviana mayormente dentro de la Petroquímica



Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas con Especialistas

En Argentina, la industria esta integrada por pocos grandes astilleros y un gran número de unidades productivas medianas y pequeñas

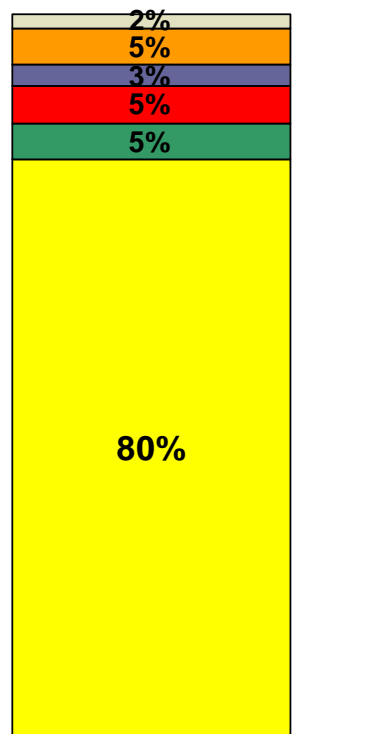
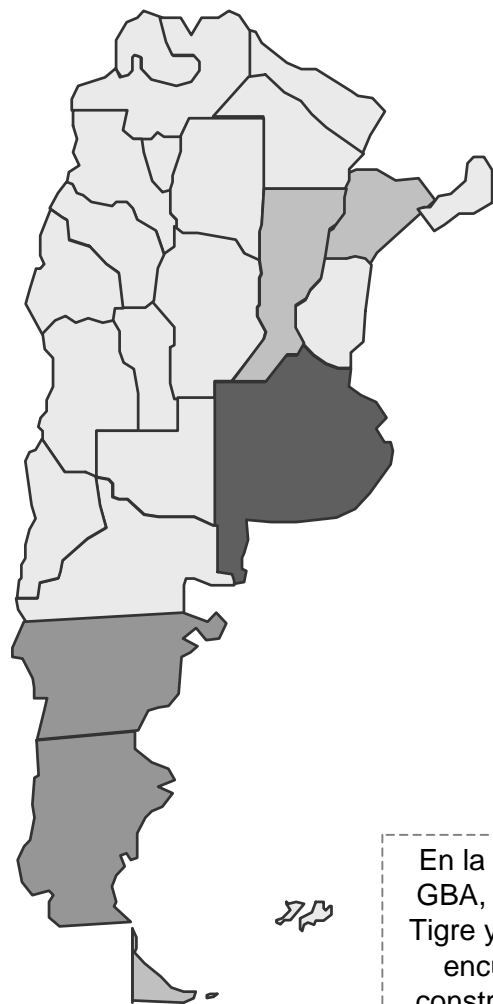
	Materias Primas y Equipos	Astilleros	Armadores
Concentración	<p>Alta</p> <p>Provisión Nacional Precios internacionales Grandes Jugadores</p>	<p>Baja</p> <p>Presencia de grandes astilleros y medianos astilleros</p>	<p>Alta</p> <p>Presencia de empresas globales y PyMEs (en algunas con presencia de sindicatos, cooperativas, etc.)</p>
Empresas	<p>Alta Participación de Capital Nacional</p>		
	<p>Concentradas (en cada uno de los rubros)</p>	<p>100 astilleros y talleres de reparación/transformación en operaciones</p>	
Empleos Directos	<p>Empleos Directos e Indirectos en talleres y astilleros: 6.500 (estimado 2005)</p>		
Facturación	<p>Valor Bruto Producción: U\$S 130 Millones (estimado 2005)</p>		
Características Principales	<p>Proveedores con muy alto poder de negociación</p>	<p>Capacidad de producción de buques de hasta 250 m de eslora (existen limitaciones de calado)</p>	<p>Grupos nacionales y extranjeros que manejan el negocio de fletes internacionales</p>

Principales actores de la Industria Naval Argentina

- ▶ Federación de la Industria Naval Argentina (FINA)
- ▶ Cámara de la Industria Naval Argentina
- ▶ Unión de Constructores Navales
- ▶ Cámara de Constructores de Embarcaciones Livianas (CACEL)
- ▶ Cámara de Proveedores de la Industria Naval (CAPINAVAL)
- ▶ Estudios de Ingeniería Naval
- ▶ Asociación Argentina de Ingeniería Naval
- ▶ Consejo Profesional de Ingeniería Naval
- ▶ Asociación de Talleres Navales Argentinos (ATNA)
- ▶ Cámara de la Industria Naval de Mar del Plata
- ▶ Cámara de la Industria Naval de Punta Alta
- ▶ Asociación Bonaerense de la Industria naval
- ▶ Astillero Río Santiago
- ▶ Asociación Patagónica de Industriales Navales (APIN)
- ▶ Talleres de reparación de embarcaciones
- ▶ Cámaras de armadores navales, navieros de ultramar, cabotaje y pesqueros. Armada, Prefectura y otros estatales
- ▶ Sindicatos - Sindicato Argentino de Obreros Navales (SAON), Sindicato Obreros de la Industria Naval (SOIN), Asociación de Trabajadores del Estado (ATE) y Sindicato de Trabajadores de Talleres y Astilleros Navales (SITTAN)

El 80% de los astilleros de construcción y reparación de embarcaciones se localiza en la Provincia de Buenos Aires, concentrándose principalmente al norte del GBA, en la Ciudad de Buenos Aires, Ensenada, Mar del Plata y Bahía Blanca

Localización geográfica de astilleros fabricantes y reparadores de embarcaciones



- Tierra del Fuego
- Corrientes
- Santa Fe
- Chubut
- Santa Cruz
- Provincia y Ciudad de Buenos Aires

En la Provincia de Buenos Aires los astilleros de embarcaciones livianas se concentran al norte del GBA, en San Fernando y Tigre, y los constructores de barcos de pesca en Mar del Plata, Quequén, Tigre y Avellaneda. Los constructores de otras embarcaciones pesadas de cabotaje y de ultramar se encuentran en Escobar, Tigre, Avellaneda y Ensenada. Los establecimientos con capacidad de construir y reparar barcos de gran porte y sofisticada tecnología están en Ensenada y Bahía Blanca (Prov. de Buenos Aires) y en Capital Federal. En Corrientes, Santa Fé, Chubut y Santa Cruz hay astilleros y talleres de construcción y reparación de embarcaciones pesadas, incluidos pesqueros y en Tierra del Fuego hay talleres navales de reparación

El modelo económico de la década del 90' llevó a una sistemática contracción de la fabricación de buques y artefactos navales en Argentina, provocando el cierre de 25 astilleros, la desaparición de la industria naval-partista y retraso tecnológico ...

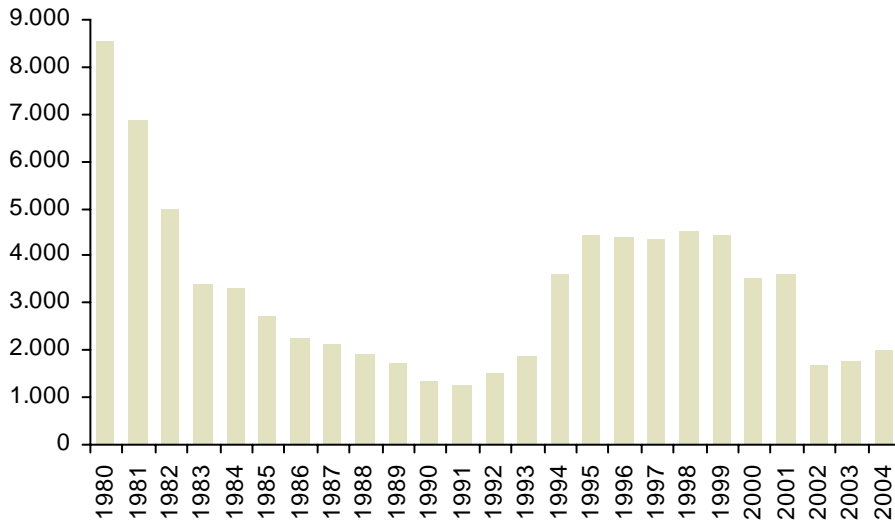
Principales tendencias y características

- Los Decretos 1793/92 y 343/96 permitieron la importación temporaria de buques usados sin el pago de aranceles, conocido como charteo de embarcaciones, por 3 años renovables hasta 2001
- Desplazamiento de la producción local por falta de competitividad frente a la importación desleal de buques usados sin pago de aranceles
 - Barcazas obsoletas provenientes del Mississippi (USA) y buques pesqueros con matrículas de pesca vencidas para operar en Europa (principalmente España) que fueron importados para operar en Argentina a precios desleales frente a la producción nacional
- Desequilibrio entre los diferentes actores de la actividad
- Importante disminución de las embarcaciones para transporte fluvial y marítimo de bandera nacional: 149 en 1991 a 70 en 2002
- Caída en la participación de la bandera nacional en los buques de más de 1000 TRB del 50% el primer año y descendiendo hasta el 8.3% en el 2000
- La Industria Naval Argentina al estar tan deteriorada no pudo ser protagonista en la oportunidad mundial que se dio en los últimos 5 años
- La caída en la construcción de barcos llevó a la obsolescencia de gran parte de la flota de bandera nacional que deberán renovarse en los próximos años para hacer frente al aumento de demanda. Ejemplo de ello son: barcos pesqueros, barcazas, dragas, remolcadores, barcos para la defensa y seguridad

... mientras que la industria naval liviana no se vio tan afectada

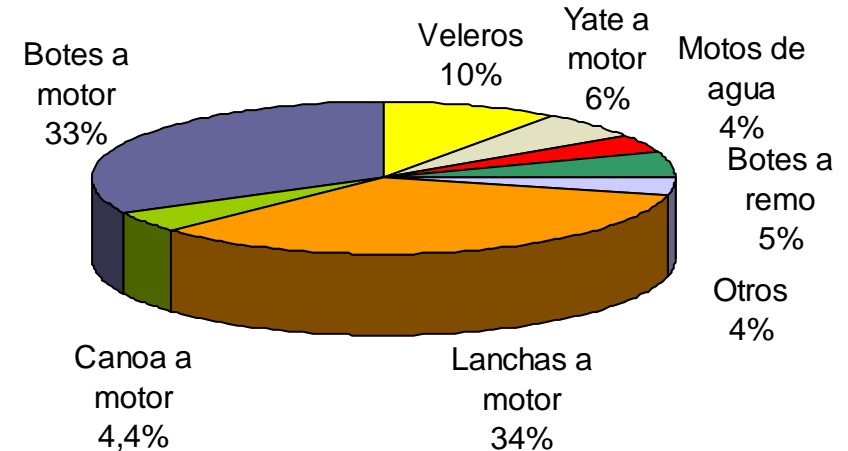
Fabricación de embarcaciones livianas

En cantidad de embarcaciones – Período 1980 – 2003



Composición de la flota argentina de embarcaciones deportivas

Año 2003 / 2004



Principales características y tendencias

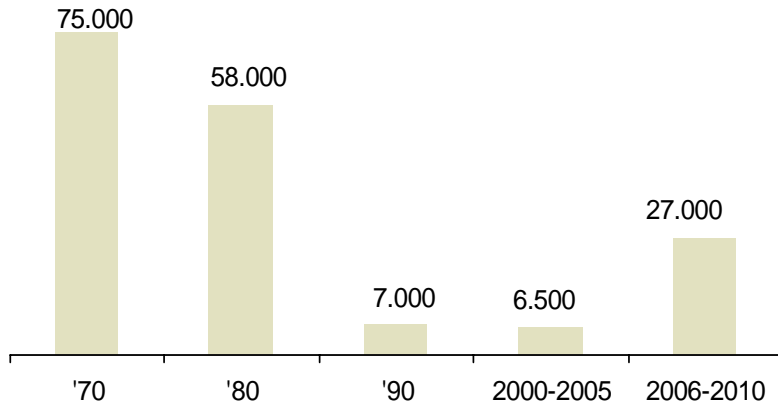
- En la década del '80 la industria naval liviana fabricaba 9.000 embarcaciones y facturaba alrededor de US\$ 100 M por año
- En la década del '90 la industria sufrió el aumento del costo de mano de obra y de materiales y equipos que pasaron a ser importados
- Mercado fuertemente afectado por la crisis de 2001 y, actualmente fuertemente impulsado por el recambio de unidades usadas
- Actualmente se enfrenta a una mayor demanda del exterior (algunos astilleros con su producción vendida hasta 2006)
- En 2003 se exportaron embarcaciones livianas por U\$S 2,5 MM, con Brasil (50%), Chile (16%) y EEUU (10%) como principales destinos, seguidos por España, Italia, Emiratos Árabes y Nueva Zelanda
- En 2004 se exportaron 691 embarcaciones livianas por un valor de U\$S 7.806.768

Fuente: CACEL

La contracción de la actividad naval durante la década del '90 produjo una fuerte caída de la ocupación en el sector con una tendencia a recuperarse en los últimos dos años

Personal ocupado en el sector de construcción y reparación de embarcaciones

En cantidad – Décadas del '70, '80, '90 y '00



Cuando la Industria Naval produce en régimen, por cada empleo directo se generan de 2 a 3 empleos indirectos en las industrias subsidiarias y servicios

Tendencias de los últimos dos años

- ▶ Aumento del interés en la carrera de Ingeniería Naval
- ▶ La UBA recreó su departamento de Ingeniería naval
- ▶ Firma de un convenio con el Ministerio de Trabajo para capacitar a operarios del sector naval
- ▶ Reapertura de escuelas técnicas a nivel regional
- ▶ Creación de nuevas carreras universitarias relacionadas a la industria

Principales características de la década del '90

- Entre 1985 y 1993 el sector perdió aproximadamente el 78% de su ocupación total y el 84% de su mano de obra asalariada
- El promedio de ocupados por establecimiento descendió de la media histórica de 32 a 7
- El requisito de un desenvolvimiento eficaz en la tarea lleva a los astilleros a mantener un stock mínimo de trabajadores calificados mientras conserven un “piso” de facturación
- Ante la depresión por la que atravesó la industria algunos astilleros derivaron su actividad hacia la reparación y transformación de embarcaciones y/o talleres metalmecánicos
- Pérdida del ingreso de estudiantes a las carreras de Ingeniería Naval
- Cierre de escuelas de aprendices y técnicos. Discontinuidad de carreras de Ingeniería Naval en algunas universidades. Desaparición del Departamento de Ingeniería Naval de la UBA
- Pérdida de mano de obra calificada en el sector (no regeneración de nuevos operarios)

Los distintos tipos de embarcaciones presentan dinámicas de mercado diferentes

	Buques y embarcaciones pesados			Embarcaciones livianas o deportivas
	Pequeños (<60 m)	Medianos (60 a 120 m)	Grandes (120 a 220 m)	
Dinámica Oferta/ Demanda	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Importante caída de la demanda en los '90 ▶ Los barcos pesqueros son los más demandados (hoy sólo para renovación por no otorgamiento de nuevos permisos de pesca) ▶ Sector pesquero: el 100% de la producción se destina al mercado interno 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Importante caída de la demanda en los '90 ▶ Oferta argentina adecuada en este segmento 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Importante caída de la demanda en los '90 ▶ La oferta está respondiendo a una mayor demanda ▶ Limitante en embarcaciones más grandes (más de 220 metros) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ En general PyMEs ▶ Aumento de la demanda por sustitución de importaciones ▶ Proveedores internacionales (la mayor parte de los insumos son importados)
Escala y Estructura Productiva	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Capacidad ociosa en construcción de buques de pesca ▶ Necesidad de renovación tecnológica 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Necesidad de renovación tecnológica 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Necesidad de incorporación de nuevos astilleros para abastecer demanda interna y externa ▶ Necesidad de renovación tecnológica 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Trabajando a un alto nivel de capacidad instalada ▶ Astilleros con necesidad de ampliarse por crecimiento de la demanda externa ▶ Gran parte de la fabricación es seriada (prototipos)
Capacidades y Brechas	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Muy buen nivel de calidad ▶ Falta de mano de obra capacitada ▶ Problemas de permisos de pesca y trámites administrativos excesivamente largos ▶ Importación de usados al 0% 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Muy buen nivel de calidad ▶ Falta de mano de obra capacitada ▶ Demanda potencial de fabricación y transformación de buques tanque (marítimos y fluviales) ▶ Importación de usados al 0% 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Muy buen nivel de calidad ▶ Falta de mano de obra capacitada ▶ Demanda potencial de fabricación y transformación de buques tanque (marítimos y fluviales) ▶ Importación de usados al 0% 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Muy buen nivel de calidad, reconocido en el exterior ▶ Mano de obra especializada y entrenada ▶ Dificultades: necesidad de crédito para armadores y problemas de financiamiento para astilleros (leasing, hipoteca naval) <p>Fuente: Cámaras del Sector / Elaboración propia en base a entrevistas</p>

La asimetrías entre Argentina y Brasil son muy marcadas


ARGENTINA

- ▶ La industria está trabajando al 60% de su capacidad instalada
- ▶ Necesidad de potenciar el involucramiento del Estado en el sector naval
- ▶ El Estado concedió dos planes de asistencia financiera (leasings con tasa subsidiada) dirigidos a grandes armadores y armadores PyME
- ▶ Falta de financiamiento para construcción de embarcaciones (pasadas y livianas)
- ▶ Falta de financiamiento para modernización y equipamiento de grandes astilleros
- ▶ Los astilleros reparadores argentinos se ven impedidos de participar en licitaciones en Brasil por el cobro de un impuesto sobre servicios del 32,5%
- ▶ Brasil abastece de acero naval en primer lugar al mercado interno, en segundo lugar a China y finalmente a terceros países, provocando en ocasiones la falta de la materia prima en Argentina
- ▶ La exportación de buques construidos en el país tributa retenciones

BRASIL

- ▶ Las inversiones en exploración de petróleo offshore están promoviendo el fortalecimiento de la industria naval de apoyo en dicha actividad
- ▶ Petrobrás exige embarcaciones de apoyo construidas en Brasil en las competencias internacionales. Los armadores extranjeros contratan embarcaciones en astilleros locales
- ▶ Financiamiento con recursos del Fondo de la Marina Mercante a astilleros y armadores, que también se extiende a armadores internacionales que contraten la construcción de embarcaciones a astilleros locales
- ▶ Financiamiento del BNDES al sector
- ▶ Incentivos tarifarios (draw back para exportación)
- ▶ Incentivos fiscales para la importación de partes y piezas
- ▶ Los astilleros están invirtiendo en modernización y expansión de sus instalaciones con financiamiento del Fondo de la Marina Mercante
- ▶ El Estado brinda incentivos fiscales federales (Repetro) y estaduais para la construcción de embarcaciones y modernización de astilleros (Programa Navega Brasil)
- ▶ Reciente creación de la Agencia Nacional de Transportes Acuáticos
- ▶ Petrobrás exige buques de apoyo construidos en Brasil

A partir del año 2004 se instrumentaron medidas, ente ellas el Decreto 1010, que comienzan a tener efecto en la reversión de la crisis de la Industria Naval



Decreto 1010/2004

- Otorga tratamiento de bandera nacional a los buques y artefactos navales de bandera extranjera arrendados a casco desnudo bajo el régimen de importación temporaria por armadores argentinos, con excepción de determinados tipos de barcos de cabotaje reservados para la construcción local
- Permite la importación de partes y piezas para la industria que no se fabrican en el MERCOSUR sin pago de aranceles

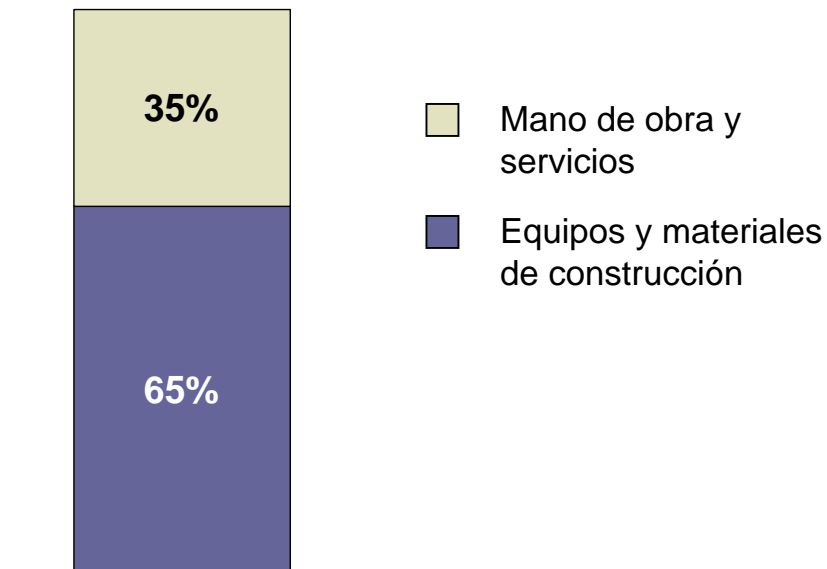


Reversión de la Crisis del Sector

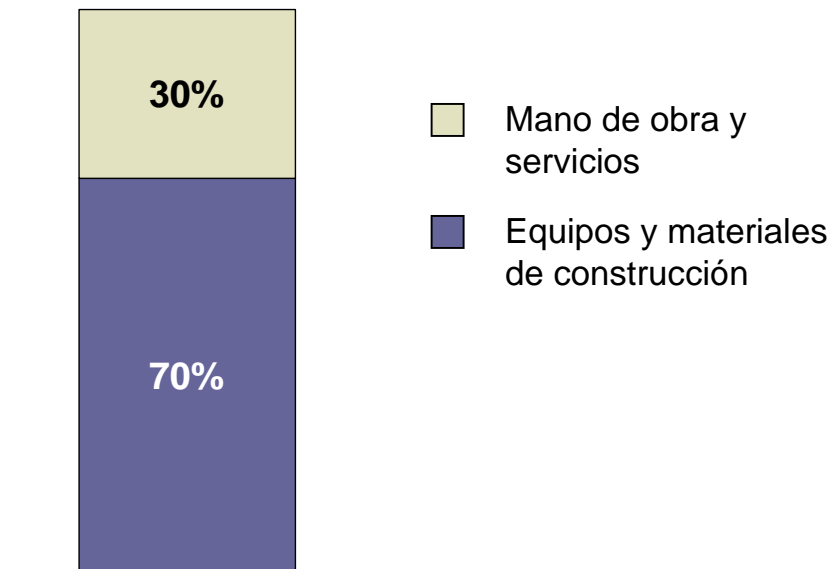
- Las medidas de gobierno indican una reversión de la política anti-industria naval de la década del '90, acompañando el contexto internacional favorable
- El Leasing Naval (BNA) financiará la construcción de embarcaciones pesadas en astilleros argentinos durante los próximos tres años por un monto total de \$ 740 millones y el Leasing Naval PYME (Secretaría de Industria) financiará la construcción de embarcaciones livianas por \$ 16 millones, permitiendo la creación de nuevos puestos de trabajo y el desarrollo armónico de la industria naval-partista
- El acuerdo Más y Mejor Empleo subsidiará el costo de la capacitación de personal en el sector
- Contexto macroeconómico y global favorable para el desarrollo de la actividad naval (firma de acuerdo con AFIP para devolución del IVA para construcción de embarcaciones, otorgamiento de líneas de financiamiento, etc.)

El tipo de cambio, la excelencia de la mano de obra y la calidad del personal que aún conserva el oficio permiten a la Argentina competir en excelentes condiciones en la construcción de embarcaciones pesadas y livianas

Composición del costo de construcción de embarcaciones pesadas



Composición del costo de construcción de embarcaciones livianas



- La productividad de la mano de obra del sector en Argentina es la más alta en Latinoamérica
- La escala mejora la eficiencia en costos en la Industria Naval

Un importante número de proyectos de inversión que permitirá la reapertura de astilleros y talleres navales y la reactivación de constructores de embarcaciones livianas

Contratos cerrados

- Construcción de 2 buques graneleros de 27.000 tpb para la exportación por U\$S 50 millones
- Construcción de barcasas para armadores nacionales por U\$S 6,5 millones
- Construcción de pesqueros y otros por U\$S 5 millones
- Construcción de un buque tanque doble casco shallow draft de 11.000 m³ de capacidad por U\$S 16 millones
- Reparaciones de buques nacionales y extranjeros por U\$S 50 millones

Proyectos en gestión de contratación

- Construcción de buques tanque tipo producteros para PDVSA por U\$S 240 millones
- Reparación de submarinos y buques de superficie para la Armada
- Construcción de 5 buques tipo PAM para la Armada por U\$S 120 millones aprox.
- 2 buques quimiqueros de 8.000 tpb, 15 buques graneleros de 27.000 tpb y 2 portacontenedores de 800 teu para la exportación

Potencial de construcción y renovación de embarcaciones y artefactos navales (próximos 3 años)

- Mercado potencial del cabotaje nacional de transporte: construcción de 142 embarcaciones para el cabotaje nacional por U\$S 250 millones
- Mercado potencial de buques tanque a renovar: 500.000 tpb a renovar por U\$S 350 millones
- Mercado potencial de pesqueros a renovar: 100 buques por U\$S 210 millones (para los próximos 3 años)
- Mercado potencial para la explotación de hidrocarburos en el mar: 2 plataformas de prospección por U\$S 90 millones y 4 Supply Vessels y otros de 10.000 caballos por U\$S 60 millones
- Mercado potencial de embarcaciones livianas: 4.000 unidades por U\$S 16 millones aprox.

La problemática del Sector pasa fundamentalmente por:

La problemática del Sector

Cuestiones Clave

Sector Público

- ▶ Necesidad de contar con alguna autoridad que coordine la gestión de los distintos sectores de los intereses marítimos, en donde la Industria Naval tiene un preponderante papel
- ▶ Falta legislación que incentive producir a largo plazo (Ley de Marina Mercante e Industria Naval)

Escasez de avales para obtener financiación

- ▶ En muchos casos el valor de la embarcación supera el valor del astillero
- ▶ Problemas en la calificación en entidades bancarias para obtener líneas de crédito (los bancos deben evaluar el proyecto en lugar de la situación financiera del astillero, deteriorada por crisis de la industria)
- ▶ Falta de crédito para astilleros y armadores

Falta de provisión de insumos nacionales

- ▶ Sistemáticamente se ha venido perdiendo la provisión local de insumos/partes para la cadena de la Industria Naval

Baja escala de los astilleros argentinos frente a la oferta asiática

- ▶ Grandes players (Hyunday, Samsung) que operan como productores / astilleros integrados (industria naval pesada)

Otras

- ▶ En la Industria Naval las decisiones se toman con un horizonte de largo plazo
- ▶ Inestabilidad de políticas que no incentiva tomar decisiones a largo plazo
- ▶ Falta de Ingenieros Navales jóvenes con experiencia
- ▶ Falta de mano de obra calificada
- ▶ Necesidad de actualización tecnológica
- ▶ Incertidumbre respecto de la estrategia a implementar por parte de los astilleros grandes
- ▶ Alta estacionalidad de la industria (especialmente en reparación) con un marco de regulación laboral altamente inflexible

El escenario actual de la Industria Naval plantea una serie de acciones público-privadas que será necesario llevar a cabo para la efectiva reactivación del sector

Escenario actual

Oportunidades

- Sobredemanda de construcción de buques
- Astilleros en el mundo sobre vendidos
- Demanda de armadores nacionales e internacionales
- Capacidad ociosa de construcción en Argentina
- Existencia de un Leasing Naval en Argentina
- Armadores locales con interés en construir en Argentina
- Gobierno argentino con deseos de reindustrializar la Argentina y posicionar a la industria naval como un sector "elegido"

Debilidades

- Los astilleros en Argentina están con serios problemas productivos y financieros arrastrados de la década del 90
- Astilleros argentinos con problemas de seguridad jurídica / juicios / convocatoria / quiebra
- Astilleros que no califican para acceso a crédito
- Temor por parte de armadores a "ser socios" de astilleros con problemas financieros y de seguridad jurídica
- Pérdida de capacidad laboral y profesional
- Trabas burocráticas y demoras en la incorporación de nuevos buques
- Operaciones que no califican para acceso a créditos y/o avales

Acciones Público-Privadas

Acelerar los trámites de los astilleros argentinos que estén en una situación jurídica endeble, sin que esto genere un perjuicio económico al Estado

Derribar las trabas burocráticas en la incorporación de buques de construcción nacional

Permitir a los astilleros el acceso definitivo a las tierras portuarias

Fomentar la competencia leal de la Industria Naval, tanto a nivel local como internacional

Instruir a los bancos oficiales para que otorguen créditos teniendo en cuenta principalmente la viabilidad del proyecto naval a financiar

Marco de estricto control

Situación objetivo

Situación objetivo

Cuestiones Clave

Marco sustentable para el desarrollo de la Industria Naval

- ▶ Ley de Marina Mercante e Industria Naval con autoridad de aplicación común
- ▶ Plan Estratégico para la Industria Naval argentina

Financiamiento para astilleros y armadores

- ▶ Desarrollando herramientas financieras específicas para la industria
- ▶ Aceptando la Hipoteca Naval y el potencial de los proyectos como garantía

Recuperación de la industria naval-partista

- ▶ Incentivando la utilización de partes nacionales
- ▶ Desarrollando mecanismos de financiación y apoyo para la recuperación de la industria naval-partista

Fomentar las inversiones en el sector

- ▶ A través de medidas de fomento que sean accesibles a todos los actores de la Industria Naval

Otras

- ▶ Lograr una cadena altamente integrada y con visión de largo plazo
- ▶ Evitar que la mano de obra se transforme en un cuello de botella para el desarrollo del sector
- ▶ Reapertura de escuelas de aprendices y de formación técnica
- ▶ Revalorización de las carreras navales universitarias
- ▶ Revisión del marco laboral acorde al comportamiento de la industria
- ▶ Reducir asimetrías con Brasil
- ▶ Evitar las contrataciones laborales irregulares mediante controles del Estado

Análisis de fortalezas y debilidades del sector

Fortalezas

- Capacidad instalada disponible, pero va a ser necesario habilitar astilleros para la construcción de unidades navales grandes
- Existencia de know-how por historia
- Marca Argentina de fabricación naval reconocida. Cultura de calidad
- Excelencia en mano de obra
- Empresarios de tradición y con acabado conocimiento del sector
- Capacidad de desarrollo de proyectos
- Ingeniería Naval disponible

Debilidades

- Necesidad de contar con una autoridad que coordine la gestión de todos los temas relacionados al sector. Funcionarios relacionados al sector diseminados en diferentes Secretarías.
- Necesidad de desarrollo e implementación de políticas públicas de largo plazo para el desarrollo de la actividad naval
- Demoras en los trámites de transferencia de los permisos de pesca, lo que frena la reactivación de la Industria Naval Pesquera y no fomenta la renovación de la flota
- La Resolución 511 permite la importación de buques usados con igual tratamiento que una planta llave en mano
- No aceptación de la Hipoteca Naval por parte de los bancos por no ser considerada sólida
- Escasa mano de obra especializada por problema generacional y pérdida de capacidad para su formación. Falta de supervisores, técnicos navales, caldereros, oxigenistas, soldadores, carpinteros de ribera, mecánicos y electricistas navales
- Cierre de escuelas de aprendices durante la crisis de la industria
- Dificultades de financiamiento para la construcción de embarcaciones
- Desaparición de proveedores navales nacionales
- Marco de regulación laboral
- Problemas de abastecimiento de chapa naval

Análisis de oportunidades y amenazas del sector (Cont.)

Oportunidades

- Reapertura de grandes astilleros con capacidad instalada que hoy no están produciendo
- Obsolescencia de gran parte de la flota naval argentina (embarcaciones de Prefectura, Armada, pesca, barcasas fluviales y otros) y necesidad de renovar los buques tanques de casco simple
- Inicio de un nuevo ciclo productivo de renovación de flota
- Leasing Naval: bonificación de la tasa de interés de préstamos destinados al financiamiento de inversiones en Buques y Artefactos Flotantes para su uso comercial
- Reconstrucción de la cadena naval-partista con fuerte potencial
- Tipo de cambio favorable para realizar transformaciones y reparaciones de embarcaciones de bandera extranjera
- Oportunidad de fabricación y transformación de buques tanque hasta 200 m (por modificación de normas internacionales)
- Expansión de la Hidrovía Paraná-Paraguay y del transporte multimodal
- Requerimientos de mayor seguridad y tecnología para la pesca selectiva
- Aumento de la demanda del Estado de producción para la defensa del país. Compre argentino de embarcaciones y tecnología naval
- Posibilidades de establecer alianzas estratégicas, acuerdos de cooperación con terceros países
- Amplio mercado interno. Demanda de todo tipo de embarcaciones
- Los astilleros del mundo están sobrevendidos. En Asia las gradas están ocupadas hasta 2009

Amenazas

- Inestabilidad e incertidumbre en las reglas de juego condiciona el desarrollo de inversiones a largo plazo
- Demoras en la implementación de medidas para la activación del sector
- Oferta y demanda regidas por variables incontrolables (precio de commodities, de fletes, etc.)
- Falta de medidas que incentiven la fabricación nacional de partes y piezas locales
- Pérdida de mano de obra calificada. Dificultades en la oferta disponible de mano de obra calificada para acompañar un potencial crecimiento de la industria
- No aceptación de la Hipoteca Naval para la construcción de embarcaciones
- Competencia desleal por parte de talleres sin habilitación o que incurren en fraude laboral
- Asimetrías con países de la región
- En los casos de astilleros emplazados sobre tierras jurisdiccionales portuarias provinciales, los astilleros no son dueños de los predios que ocupan y tampoco hay reglas claras para su utilización
- Caducidad del Régimen de Bono Fiscal para la construcción de Bienes de Capital (Decr. 379/01) a partir del 31/12/2005

Objetivos para los próximos años. Propuestas y acciones

Objetivos para los próximos años

- Incrementar la fabricación nacional de embarcaciones
- Establecimiento de un marco legal sustentable en el largo plazo que permita la reconversión de la Industria Naval
- Nombramiento de una Autoridad de Aplicación común para la Industria Naval y la actividad marítima y fluvial general
- Posicionar a la Industria naval como un sector estratégico para la producción nacional
- Recuperar la mano de obra calificada en el sector
- Reconversión y modernización tecnológica del sector
- Reconstruir la cadena naval-partista
- Acelerar la implementación de las medidas tendientes a la reactivación del crédito naval
- Lograr la amortización acelerada de los buques construidos en el país

Agenda de Trabajo: Lineamientos

- Definir una estrategia de largo plazo para la Industria Naval, incluyéndola en los proyectos de ley de Marina Mercante - Pesca – Turismo – Explotación Petrolera
- Activar mecanismos de financiación para astilleros y armadores demandantes de embarcaciones fabricadas en el país
- Generar condiciones para incrementar las inversiones y la innovación tecnológica en el sector
- Implementar programas de formación de cuadros técnicos

Medidas y objetivos que conforman la agenda sectorial

Lineamiento	Medidas	Objetivos
<p>1 Establecer una estrategia de largo plazo para la Industria Naval</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prohibir la importación de buques pesqueros usados • Prohibir la importación de barcasas y remolcadores usados • Prohibir progresivamente la operación en puertos argentinos de remolcadores y barcasas de origen extra-Mercosur • Dar prioridad en la asignación de permisos y cupos de pesca a los buques de pesca de origen nacional • Reserva para los ingenieros argentinos de proyecto y dirección de obra de las obras públicas o construcciones para el Estado o privadas con beneficios estatales 	<ul style="list-style-type: none"> - Incrementar la fabricación nacional de embarcaciones - Reconversión y modernización tecnológica del sector - Reconstruir la cadena naval-partista - Posicionar a la Industria naval como un sector estratégico para la producción nacional - Desarrollar la enseñanza y aplicación de tecnología naval de origen nacional
<p>2 Generar condiciones para incrementar las inversiones y la innovación tecnológica en el sector</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No autorizar la importación de embarcaciones usadas que se pueden producir localmente • Aprovechar el rol del Estado como motorizador/demandante de embarcaciones para desarrollar la industria local. Aplicación del Compre Nacional • Modificar, eliminar y adecuar disposiciones administrativas que obstaculizan el desarrollo del sector, las inversiones y la generación de empleo 	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperar la mano de obra calificada del sector - Reconversión y modernización tecnológica del sector - Reconstruir la cadena naval-partista

Medidas y objetivos que conforman la agenda sectorial (Cont.)

Lineamiento	Medidas	Objetivos
<p>3 Desarrollar herramientas financieras específicas para la industria</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer líneas de crédito para la compra de embarcaciones construidas en el país • Establecer mecanismos de prefinanciación de exportación de buques • Esclarecer las normas de ejecución del leasing naval • Fortalecimiento y modernización del Instituto de Hipoteca Naval • Definir junto con las autoridades del BNA la línea de crédito para capital de trabajo y equipamiento de astilleros 	<ul style="list-style-type: none"> - Incrementar la fabricación nacional de embarcaciones - Reversión y modernización tecnológica del sector - Reconstruir la cadena naval-partista
<p>4 Implementar programas de formación de cuadros técnicos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Crear programas de formación profesional / técnica con asignaciones estímulo del Estado y el Sector Privado • Formar recursos a nivel doctorado y maestría • Desarrollar Escuelas Técnicas / de aprendices • Equipamiento para el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de la FIUBA 	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperar la mano de obra calificada del sector - Recuperar la excelencia en el desarrollo de la tecnología naval argentina

Medidas y objetivos que conforman la agenda sectorial (Cont.)

Lineamiento	Medidas	Objetivos
<p>5 Otras medidas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Definir la participación de la Cancillería y Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables en los acuerdos entre la Argentina y Venezuela, y otros acuerdos regionales: Mercosur, Alca, Pacto Andino, etc. • Dar activa participación a astilleros nacionales en el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay, proveyendo el material flotante para los proyectos privados y/o públicos • Definición sobre el rol de las unidades productivas estatales, en el armado de la oferta de la Industria Naval argentina, tanto en el mercado interno como externo • Definición sobre políticas de otorgamiento de waivers y de charteo de buques • Definición sobre la posición respecto a la política de producción naval para la defensa y seguridad nacional, en temas tales como: Proyecto PAM, mantenimiento de submarinos como oferta al exterior, reequipamiento de P.N.A, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Promover la exportación de buques a nivel regional - Dar agilidad y adecuada eficiencia a los mayores astilleros argentinos - Impedir la competencia desleal de buques usados que rechazan otros países por antigüedad y riesgos - Intervención de la industria argentina en proyectos militares y de seguridad de gran trascendencia para el afianzamiento de la construcción naval y su cadena de proveedores

Medidas y objetivos que conforman la agenda sectorial (Cont.)

Lineamiento	Medidas	Objetivos
<p>5 Otras medidas (Cont.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Instruir a los representantes argentinos ante el BID y el Banco Mundial para asegurar la invitación a la Industria Naval argentina en las licitaciones para la construcción de barcos con fondos internacionales • Dar participación al Consejo Profesional de Ingeniería Naval en la tasación de buques y artefactos navales a importar y exportar, excluyendo las embarcaciones livianas • Modificar la Ley de Pesca para introducir beneficios para los armadores que construyen sus buques en el país • Aplicación del “Compre Trabajo Argentino” en la adquisición y reparación de embarcaciones de defensa y seguridad • Dar prioridad a la ingeniería argentina en el proyecto y dirección de obras navales para el Estado, así como para equipos y materiales nacionales • Construcción de un nuevo Canal de Experiencias Hidrodinámicas de 300 metros de longitud y avanzado equipamiento 	<ul style="list-style-type: none"> - Volver a posibilitar la participación de la industria naval argentina en las obras auspiciadas por organismos internacionales - Asegurar la tasación técnica y transparente de los buques a importar - Beneficiar a los armadores pesqueros que adquieren sus bienes de capital en Argentina - Evitar comprar en el exterior lo que puede construirse en el país a igual calidad y ventajas de costo - Apoyar el desarrollo de la tecnología naval argentina