

NO COMPETITIVA EN LA CONSTRUCCION DE BUQUES

El deterioro de la capacidad competitiva de la industria noruega de construcción naval está situando a los astilleros en condiciones muy difíciles, ante la lucha para la obtención de nuevos contratos. Generalmente, el nivel de costes en Noruega resulta elevado, los pedidos de barcos y de plataformas de alta mar en el mercado internacional son realmente escasos y a esto vienen a añadirse las condiciones fijadas por las autoridades, con lo que los astilleros deben afrontar un problema considerable.

El director de la Asociación Nacional de Constructores Navales, Sr. Gunnar Reksten, declaró que un armador noruego que pase un pedido en Noruega, podrá obtener un préstamo a devolver en 12 años y con una tasa de interés del 15%. Si pasa el mismo pedido al extranjero podrá obtener un préstamo cuyo interés podrá ser del 8% aproximadamente y con una devolución en ocho años y medio. De esto resulta una diferencia en el precio del contrato alrededor de un 16%. El esquema de la OCDE en la actualidad es de una tasa de interés del 8% para un crédito que no exceda de un 80% del valor del contrato. Los armadores noruegos no pueden beneficiarse de este esquema en los astilleros noruegos, si bien los armadores extranjeros pueden obtener estas condiciones cuando pasan pedidos a los astilleros noruegos. Esta financiación de los contratos extranjeros es a expensas del Estado noruego.

En el sector de la construcción naval, el sistema de subvenciones resulta ser en Noruega mucho más desfavorable que en la mayor parte de los otros países europeos. Para este año se ha previsto una suma de 37.5 Mill. USD como reserva para la subvención de los astilleros, pero ninguno de ellos puede obtener subvenciones superiores al 5% de sus contratos. Son raros los astilleros que reciben un 5% de subsidio y se construyen muchos barcos sin ningún tipo de subvención. Cuando se utilizan estas reservas, no se distingue entre pedidos noruegos o extranjeros.

Además hace varios años que viene practicándose un sistema de subvenciones que afecta al 5.6% del valor del contrato, en concepto de cobertura para varios impuestos y derechos de aduana. Como sea que estas cargas han venido siendo paulatinamente suprimidas, este 5.6% ha quedado convertido en una subvención directa, con la particularidad de que se benefician de ella tanto los noruegos como los extranjeros.

Si consideramos las subvenciones y los sistemas de crédito en su conjunto, tendremos que admitir que probablemente no existe otro país constructor de barcos que ofrezca unas condiciones más desfavorables que Noruega, dice Gunnar Reksten.

Durante los años de la postguerra, las autoridades noruegas mantuvieron una política de tasas de interés bajas. En Diciembre de 1979 esos intereses se han puesto al nivel del mercado y han sido elevados en un 2%, pasando de 9% a 11%. En nuestros días la tasa ha alcanzado el 15%, aproximadamente. Esto resulta muy duro para la industria noruega de construcción naval.

Portavoces del sector han elevado al gobierno peticiones en el sentido de que el esquema de condiciones existente debería homologarse, para la construcción naval, con los esquemas de los otros países. Un comité, a nivel de Secretarios de Estado, está preparando un estudio de esta cuestión, pero todavía no ha emitido ningún informe al respecto.

El valor de los barcos entregados por los astilleros noruegos en el año 1981 ha sido aproximadamente de 700 Mill USD. Esto representa un aumento de casi 100 Mill. USD con respecto al año anterior (hay que tener en cuenta que el alza de precios en Noruega ha sido de 13.6% en 1981). El aumento, en la medida que puede tener de aumento real, es el reflejo de la mejora de mercado en los años 1979 y 1980, y refleja parcialmente lo

que puede considerarse como una tendencia especial con respecto a los barcos de avituallamiento en servicio en el Mar del Norte.

Los astilleros noruegos han entregado en 1980, 313.000 Tn. bruto, y en 1981 la cifra ha sido de 225.000 Tn. bruto. A finales de 1980 y principios de 1981, la reserva de pedidos de los astilleros noruegos era de 557.000 Tn., mientras que un año más tarde había descendido a 486.000 Tn. bruto. Los pedidos han disminuido en el curso del último año y en este momento no llega ningún nuevo pedido. Esto significa que, si en los próximos meses los astilleros noruegos no pueden obtener nuevos pedidos, se enfrentarán con graves problemas.

En opinión del sector, no parece deseable el restablecimiento de medidas de apoyo de los astilleros por parte del Estado, dice Gunnar Reksten. Lo que parece deseable, por el contrario, es un acuerdo internacional que venga a suplir los esquemas de apoyo y las subvenciones. Las numerosas peticiones que llegan al Gobierno expresan el deseo de poder competir en plan de igualdad con la industria de construcción naval extranjera.

Un buque de apoyo para la pesca, en activo

Ha sido presentado en Tenerife el buque hospital de apoyo logístico «Esperanza del Mar».

El buque, cuyo costo superó los 600 millones de pesetas, está preparado para dar asistencia médica a los enfermos y aprovisionar de agua y combustible a los buques que faenan en el banco pesquero. El «Esperanza del Mar» contará con un helicóptero.

El «Esperanza del Mar» fue construido en los astilleros de Palma de Mallorca para el Instituto Social de la Marina y está dotado con unos modernos equipos para atender las necesidades médicas de cualquier evento que surja en los pesqueros que faenan en aguas del banco canario-sahariano. El personal que atenderá el hospital está formado por un médico, un ATS y un sanitario. Los medios con que cuenta son: sala de exploraciones, curas y escayola; gabinete radiológico; cámara oscura para realizar radiografías; laboratorio, quirófano y farmacia. La capacidad del hospital es de siete camarotes, con un total de doce camas.

La razón de elegir esta zona para las operaciones del «Esperanza del Mar» es que los pesqueros que faenan en la misma son de flota de altura y hay un riesgo importante de accidentes. Asimismo, hay una gran concentración de buques.

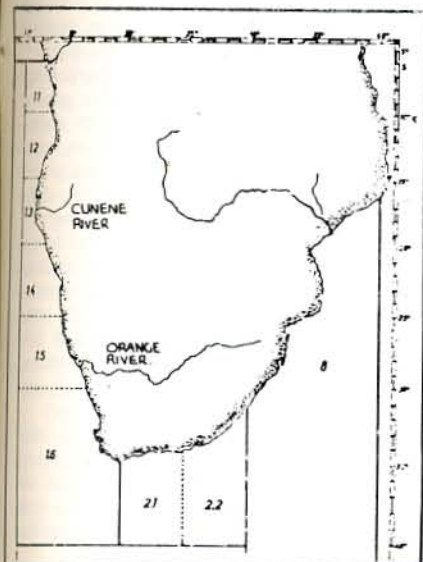
Los enfermos que atenderá el «Esperanza del Mar» no serán solamente españoles, sino a todos aquellos que se encuentren en un estado de emergencia. La labor que realizará no estará solamente en la asistencia médica, sino que también abastecerá de combustible y agua a todos aquellos que se queden sin los mismos.

La dotación del buque está formada por 30 hombres que a su vez se dividirán en sección de cubierta, máquinas y radio. Por otra parte, dispone de cuatro camarotes para que los alumnos de las escuelas náuticas realicen en el mismo las prácticas.

El barco estará en contacto las 24 horas del día con el Centro Radio-Médico de Madrid, así como el de Las Palmas. Para asistir directamente a los pacientes, el buque cuenta con dos lanchas «Zodiac» y en el futuro, con el antes citado helicóptero. Si el estado del enfermo fuera grave, a través del helicóptero se trasladará a un centro sanitario de Las Palmas siempre y cuando la distancia entre el lugar donde esté fondeado y el centro sanitario sea la menor. De lo contrario, utilizará los hospitales africanos. La asistencia médica será completamente gratuita.

LA PARTICIPACION POR PAISES

Por MAREIRO



DATOS DE 1980

El área que controla la Comisión Internacional para las Pesquerías del Atlántico Sudoriental (ICSEAF), que tiene su sede en Madrid, se refleja en el mapa anexo. En el mismo se trazan nueve divisiones geográficas, de las cuales la 1,3, la 1,4 y la 1,5 son designadas como Norte; y las 1,6, 2,1 y 2,2 designadas como Sur. A la primera pertenece la cuenca y desembocadura del río Cunene y a la segunda las del Orange.

Unos 17 países vienen pescando en aguas de la ICSEAF. En el año 1980 solo 13 de aquellos han ejercido la pesca en el área. Obtuvieron las cantidades que se detallan a continuación:

Países	1980	% del 80
Sud Africa	863.320	40,4
URSS	825.208	38,6
España	128.132	6,0
Angola	77.185	3,6
Polonia	72.677	3,4
Rumanía	35.986	1,7
Japón	33.428	1,6
Iraq	27.345	1,3
Portugal	21.834	1,0
Alemania del E. ...	20.062	0,9
Bulgaria	19.125	0,9
Israel	7.835	0,4
Cuba	4.556	0,2
Alemania Federal ...	—	—
Italia	—	—
Ghana	—	—
Francia	—	—
	2.136.693	100

La primera suma había llegado a 2.508.230 en 1979 y a 3.264.000 en 1978. La línea de decrecimiento parece acentuada, aunque es sabido que en los años posteriores, especialmente en el 1981, la curva decreciente ha cambiado de signo y sigue manteniéndose con sostenida pujanza.

OCHO ESPECIES PRINCIPALES

La biomasa pescable en el área se compone principalmente de ocho especies principales. Las otras son de interés comercial escaso. Por esta razón no las comprendemos en la presente panorámica de la región.

Con relación al mismo año —1980— las capturas por especies del área han sido en conjunto las siguientes:

Especies	S. W. % s. tot.	
	Atlánt. especies	
Anchoa	505.639	23,7
Caballa de Cunene .	347.899	16,7
Merluza	347.899	15,7
Caballa del Cabo .	300.215	14,1
Sardinela	205.381	9,5
Pilchard	62.841	2,9
Jurel	56.238	2,6
Jacks, otrac cab. ...	43.243	2,0
	1.856.689	
Otras especies	280.004	
Total especies	2.136.693	

La totalidad de la anchoa se captura en la región de Angola. También se obtiene allí la mayor parte de la llamada caballa del Cunene. La merluza se obtiene en todo el área, pero especialmente en la de Namibia y Sud Africa. Las otras especies y su localización reviste escaso interés para la flota española, por arizada principalmente a la merluza, el king-clip o rosada, los peces planos, etc.

LA PESQUERIA DE MERLUZA

Con relación a la merluza España ocupa un lugar preferente en la escala que a continuación ofrecemos:

Países	1980 tons.
Sud Africa	149.993
España	91.494
URSS	58.421
Portugal	16.116
Israel	6.963
Japón	1,4
Rumanía	1,2
Alemania Federal ...	1,10
Polonia	0,7
Iraq	0,1
Bulgaria	0,1
Cuba	0,1
Alemania del O. ...	—
Italia	—
Francia	—

La participación española de la pesquería de merluza del Cabo, aun siendo la más importante después de Sud Africa, acusa una curva descendente. En 1979 el total de nuestras capturas de la preciada especie había llegado a 116.348 tons. y en 1978 a 134.408.

CUOTAS Y CAPTURA REAL

Las cifras antecedentes se contraen al año 1980. Para el mismo son de tener

en cuanto las cuotas asignadas y las capturas realizadas por los diferentes países. He aquí la relación por orden alfabético:

Países	Capturas	Cuota
Angola	—	12.100
Bulgaria	152	8.000
Cuba	56	16.600
Francia	—	4.000
Alemania del Este .	3.215	4.000
Alemania Oeste .	—	5.700
Iraq	205	4.000
Israel	2.729	4.600
Italia	—	5.100
Japón	1.405	6.600
Polonia	2.453	19.600
Portugal	10.116	9.400
Rumanía	3.852	4.000
Sur Africa	11.947	21.900
España	88.175	21.900
URSS	58.175	87.000
Total	182.796	320.000

España y Portugal han rebasado levemente los límites de extracción fijados mediante la asignación de cupo. En cambio la URSS solo ha extraído poco más de la mitad de su cupo y el Japón apenas el 20%, lo que es revelador. Tampoco Sud Africa ha extraído poco más de la mitad. Angola, Francia, Alemania del Oeste e Italia no han utilizado el cupo.

VISITA AL NUEVO DIRECTOR DEL I.S.M.

El día 19 de abril último, una representación de la Federación Española de Armadores de Pesca, visitó al nuevo Director General del Instituto Social de la Marina, D. Miguel Angel Albaladejo Campov, con la finalidad de colaborar con el Instituto.

Durante la audiencia, se abordaron los problemas fundamentales que en la actualidad soporta el sector pesquero, en cuanto a los aspectos de la Seguridad Social que afectan a los Trabajadores del Mar.

Asimismo, se apuntaron algunas cuestiones que deberían plantearse ante las instancias superiores, con objeto de que el Instituto recobre la vitalidad que antaño poseía.

El Director General agradeció el ofrecimiento de colaborar y el deseo de poner a su disposición para asesorarle e informarle de cuantos temas pesqueros tuviese a bien consultar.

Asimismo informó que ya había iniciado una serie de reuniones en algunos puertos y era su propósito proseguir semana a semana estos desplazamientos, para tomar contacto con los Armadores, Cofradías y Pescadores, y conocer los problemas de la costa de forma directa.

Ha manifestado su deseo de trabajar intensamente para mejorar todos los servicios del Instituto, reiterándonos su mejor disposición para recibir todo tipo de sugerencias.