

Astillero Río Santiago (ARS). Casos internacionales similares

A nivel internacional, los astilleros estatales tuvieron su auge entre los cincuenta y mediados de los setenta (ARS:1953, Tandanor:1971) por las visiones políticas y económicas de la época. Pero a fines del siglo XX, esos colosales astilleros empezaron a reducirse para encajar en los lineamientos de las nuevas políticas económicas.

Las naciones europeas del poscomunismo decidieron dejar de mantener las grandes pérdidas de los astilleros estatales superpoblados, improductivos y sin posibilidades de competir. La era de los enormes subsidios estructurales a empresas públicas deficitarias había terminado. Las naciones mayoritariamente decidieron reorientar los recursos escasos a otras prioridades como la salud, la educación y la reconstrucción de un sistema productivo nuevo donde el paradigma de la “empleabilidad” fuera reemplazado por el de la “competitividad”, en el que el empleo se genera con la inversión y el crecimiento de la economía.

Entre fines de los ochenta y principio del nuevo siglo, siguiendo las pautas de la Comunidad Económica Europea, se privatizaron los astilleros estatales de Rumania, Lituania, Polonia, Ucrania, Croacia, Grecia, etc.

Y también en esa época, se reestructuraron con diferentes esquemas, astilleros estatales de España, Portugal, UK, Israel, Vietnam, Irán, Argentina e India.

La mayoría de los procesos fueron exitosos, pero hubo algunos casos fallidos, generalmente por una combinación de mal diseño, falta de control y corrupción (Tandanor, Vinashin-Vietnam, Chornonorsky-Ucrania, Cabnave-Cabo Verde).

Analizados los casos de varios astilleros estatales en doce países, involucrando más de 230.000 empleos, se ve que, tras la reestructuración de fin del siglo pasado, redujeron su dotación a casi la tercera parte, aumentando la producción y acercándose al punto de equilibrio económico, lo que habla de la gran superpoblación improductiva del sistema industrial estatal naval tradicional.

El estudio muestra que no hay un modelo único de transición. En algunos casos involucra una participación activa de la fuerza laboral, comprando parte del capital o cambiando su tipo de relación (de empleado a proveedor), en otros hay un primer paso de reestructuración interna seguido de una privatización en mejores condiciones. En varios casos, suelen darse procesos en distintos pasos de prueba y error, hay participaciones de inversores privados y también de grupos del exterior; en algunos, la decisión es la concesión y, en otros, el cierre liso y llano con despidos y venta de activos.

Es fundamental la implementación de importantes y sabios programas sociales para mitigar el efecto negativo de los despidos en el corto plazo. Este proceso es delicado y el Estado debe estar presente para acompañar al personal desahogado con el objetivo que encuentre un trabajo realmente productivo en el menor tiempo posible. Los programas sociales nunca son la solución, sólo un imprescindible paliativo transitorio.

La mayoría de los países que todavía mantienen astilleros estatales, los dedican principalmente a proyectos militares, que es casi el último bastión de la (discutible) razón estratégica de mantener un estado industrial naval.

Sin embargo, la máxima máquina industrial de la defensa, que es EE.UU., no sigue este modelo, sino que confía en sus astilleros privados para la construcción de los buques militares. Tampoco es ya el caso de Alemania, ni de UK, Israel, Portugal, ni del bloque ex-soviético.

Es interesante el caso de India, que con importantes contratos militares hace que sus astilleros estatales sean atractivos para inversores privados en el mercado de acciones.

China, por su parte, en los últimos años, ha empezado a cerrar los astilleros estatales con pérdidas estructurales, concentrando el apoyo firme a aquellos competitivos.

Un caso a destacar es el del AMC - Australian Maritime Complex- donde se conjugan exitosamente las fortalezas públicas y privadas.