

Construcción naval y el ascenso de China

ALEJANDRO NADAL :: 25/07/2019

Hay muchas clases de industrias. Existen las que son capaces de transformar toda una economía. Y después están las que permiten construir imperios

Entre las primeras se encuentra, por supuesto, la industria automotriz, que transformó la matriz industrial de los países productores y hasta el espacio urbano. Pero entre las segundas se encuentra la industria naval.

Hasta mediados del siglo XIX, Inglaterra ocupaba una posición de indiscutible liderazgo en materia de construcción naval. Sus astilleros y diques secos sobre la ribera del río Clyde invadieron el mercado mundial de barcos. Eric Hobsbawn, en su magistral libro *Industria e Imperio*, explica cómo hasta llegaron a imponer las normas sobre producción naval en todo el planeta. El predominio de Reino Unido en esta industria duró todo un siglo. El imperio británico fue el hermano gemelo de esta hegemonía en la industria naval.

Japón arrebató a Reino Unido el liderazgo en la construcción naval en los años de la década de los 50. A principios del siglo XX la industria siderúrgica nipona alcanzó estándares mundiales y la industria naval pudo beneficiarse de sus adelantos y productividad. Para el Imperio del Sol Naciente la construcción naval era emblemática en su carrera para alcanzar y superar a las potencias occidentales. El conglomerado Mitsubishi llegó a convertirse en el primer productor de barcos del mundo. Esa empresa también fabricó el avión de combate Zero, la aeronave que más se produjo en toda la Segunda Guerra Mundial. Ese conflicto bélico retrasó el ascenso japonés, pero no lo pudo detener.

Pero un nuevo gigante apareció en Asia, y Japón perdió el liderazgo en la construcción naval. En la década de los años 70, Corea del Sur se convirtió en el líder mundial en materia de producción de barcos. A mediados de los años 70 sus gigantescos astilleros en Ulsan eran los de mayor capacidad en el mundo para procesar placa de acero. Sus grandes roladoras podían dar forma a las inmensas placas y producir cualquier tipo de barco.

La preeminencia coreana se fue agotando y dejó de existir en 2005. Ese año China consagró a la industria naval como prioridad estratégica. El objetivo explícito de su décimo primer plan quinquenal (2006-2010) era el de convertir a la industria naval china en el líder mundial para 2020.

La industria china ya se había desarrollado en múltiples direcciones y el despliegue de la construcción naval también tenía como objetivo utilizar la enorme capacidad instalada ociosa de la industria acerera. Hasta el año 2004 China mantuvo unos 17 diques secos en operación. Pero en 2005 comenzó un ambicioso programa de inversiones que le permitió contar en 2012 con más de 124 diques secos de gran capacidad. La producción de barcos de todo tipo aumentó de manera espectacular: cargueros a granel y de contenedores, buques tanque y buques para transportar gas natural o licuado (LPG).

Entre los años 2000 y 2010 la parcela del mercado mundial de barcos controlada por China

pasó de 25 a 50 por ciento, para beneplácito de las autoridades en Pekín. Pero entre 2005 y 2015 el exceso de capacidad de la flota naviera (de carga) mundial se duplicó (pasando de 600 a mil 200 millones de toneladas). Es como si en 2005, 23 por ciento de la flota existente hubiera sido redundante.

Los aranceles impuestos por Washington en su guerra comercial con Pekín no podrán corregir esta situación. La expansión del sector de construcción naval se llevó a cabo con fuertes subsidios del gobierno, y aunque eso es bien conocido el mecanismo de solución de controversias de la OMC no es un canal adecuado para frenar esa política de China. Toma demasiado tiempo y los resultados son más bien débiles para industrias del tamaño de la construcción naval. Además, hoy la industria naval china depende más de esquemas de financiamiento que de subsidios del gobierno. Y si bien muchos bancos son controlados por el Estado, demostrar que sus créditos son subsidiados es todavía más complicado.

En 2018 la empresa china Cosco se convirtió en la tercera empresa naviera en el mundo. El proyecto geoestratégico de la nueva Ruta marítima de la seda (que complementa el componente terrestre de esa iniciativa) permitirá asegurar las rutas marítimas a través de las cuales China adquiere 70 por ciento de sus importaciones de energéticos. El nuevo imperio busca por todos los medios consolidar las bases de su expansión futura.

La industria naval china puede frenarse por una recesión mundial que deprima el comercio y la demanda de barcos a escala global. Pero aun en ese caso, China puede recurrir a la expansión de su flota militar y así mantener ocupados sus astilleros y monumentales diques secos. No estará produciendo mercancías, con lo cual su rendimiento no se podrá medir en términos de ganancias y parcelas de mercado. Pero estará generando empleos, lo que es una de las preocupaciones clave de Pekín. Quizás lo más importante es que estará apuntalando la expansión militar naval del nuevo imperio.

@anadaloficial

<https://www.lahaine.org/mundo.php/construccion-naval-y-el-ascenso>