



“Europa debe hacer mucho más para liderar la industria marítima y logística”

Como representante de Sea Europe, Christophe Tytgat tiene claro que para asegurar la competitividad de la industria marítima se necesitan cambios estructurales en el modelo europeo. El rápido avance de la construcción naval en Asia ha provocado que Europa pierda su posición hegemónica. En la actualidad, la UE solo lidera el mercado en cuanto a buques complejos e innovación se refiere, pero China, Corea del Sur o Japón también podrían destacar pronto en este ámbito.

¿Cómo pueden los astilleros europeos competir con los asiáticos?

Es muy difícil porque estamos jugando a cartas, pero con diferentes cartas. ¿Qué quiero decir con esto? En Corea del Sur y China, todavía aplican subsidios,

créditos favorables a la exportación y otros incentivos financieros. Así que disponen de un colchón de dinero del que Europa carece. Esto supone una dura competencia y Europa se ha visto ampliamente impactada por ella: en menos de 15 años, hemos perdido casi por completo el mercado de construcción de buques mercantes y realmente ya no construimos buques portacontenedores o tanqueros como lo hacíamos en el pasado.

Aún así existen astilleros que continúan operando en Europa.

Sí, los principales astilleros europeos han sido capaces de mantenerse vivos porque se han especializado en buques como cruceros, ferries, plataformas offshore... Se trata de nichos de mercado de desarrollo complejo e innovación que Europa todavía tiene y Asia, al mismo nivel, no. Por ejemplo, Japón ha intentado construir buques de crucero y ha fracasado completamente. Corea del Sur aún no se ha iniciado en la construcción de cruceros, pero China está dispuesta a hacerlo.

Es decir, continuamos siendo líderes en la construcción de buques complejos o de gran valor añadido.

Exacto. Queremos mantener esta posición y seguir siendo innovadores. Pero, por supuesto, solo el tiempo dirá cómo vamos a lidiar con China, por ejemplo, que está intentando conseguir la posición de liderazgo en este tipo de buques haciendo uso de las mismas herramientas financieras que ha utilizado y que todavía utiliza para construir buques mercantes.

¿Se trata solo de un reto económico?

No. También lo es medioambiental, porque los astilleros y la industria marítima europea se preocupa por estos temas. Queremos hacer mucho en este sentido,

pero si no tenemos cuidado, perderemos la posición de liderazgo en la construcción de buques especializados y equipamiento. Esto puede causar un problema serio a la supervivencia de nuestra industria y también impactará en lo que queremos hacer en materia medioambiental. Europa busca ser una sociedad neutra en emisiones para 2050. Como sector, queremos contribuir a ello y tenemos mucho por hacer hasta llegar a ese punto.

Entonces, ¿cómo debería proseguir Europa?

Debemos ser inteligentes. Todavía tenemos mucho potencial, pero hay que mantenerlo y dejar de ser inocentes. Por ejemplo, las compañías europeas que apuestan por hacer negocios en Asia afrontan un proteccionismo comercial creciente. Además, las compañías de fuera de Europa pueden comercializar sus productos aquí sin afrontar necesariamente los estrictos estándares medioambientales o de seguridad que existen. ¿Vamos a continuar permitiéndolo?

¿Cuál sería la solución a esta situación?

Europa debería ser mucho más persistente en la reciprocidad. ¿Puedo entrar en tu mercado? Entonces tú puedes entrar al mío. ¿Aplicas restricciones? Vale, haré lo mismo. Creo que esto debería ser considerado de manera muy cuidadosa y seria. Imponemos estándares estrictos a nuestras compañías y necesitamos hacer lo mismo con las que quieren hacer negocios en Europa. Sino, nos estamos básicamente disparando en nuestro propio pie.

¿En qué situación se encuentra la industria de reciclaje de buques en Europa?

A día de hoy, Europa no dispone de la capacidad para reciclar grandes buques.

Por otra parte, los precios que se ofrecen por hacerlo fuera de Europa son mucho más interesantes que dentro. Así que al propietario de un buque le saldrá más rentable ir fuera. Ahora, la UE trabaja en buscar una solución, y también se encuentra la convención de Hong Kong a nivel internacional, pero esto conlleva un tiempo de implementación y países como Bangladesh no van a ratificarlo. Además, en Europa contamos con nuestra propia regulación de reciclaje y una lista de instalaciones europeas aprobadas. Por lo tanto, existe interés por este negocio, pero también un problema de capacidad y se debe hacer mucho más para revivir el sector.

¿Cómo afecta la guerra del acero a los astilleros europeos?

Para nosotros, no es un problema tan grande como para otros. Hasta cierto punto se debe a que los tipos de buque que construimos en Europa son menos intensivos en acero que, por ejemplo, los buques mercantes o portacontenedores clásicos. En este sentido, parece que el impacto que tienen hoy en día en nuestra industria es menor que hace 15 o 20 años.

¿Cómo puede afectar la concentración a los astilleros?

China y Corea del Sur están uniendo sus astilleros más grandes para crear conglomerados, campeones nacionales, para ser competidores más fuertes ante otras naciones constructoras de buques. Además, también es una manera de mostrar más poder de cara al cliente. En cambio, la Comisión Europea no está ahora mismo a favor de crear campeones nacionales. Lo hemos visto recientemente en la industria ferroviaria con Alstom y Siemens. Por otra parte, crearlos provoca un gran impacto en las pymes, que están consideradas en Europa la columna vertebral de la economía. Se trata de una cuestión muy importante que la próxima Comisión va a tener que tratar seriamente.

Es un debate complejo.

Para ser justos, y hablando a nivel personal, también hay que ponerse en la posición de la Comisión. Tienen una política de mercados abiertos y hasta cierto punto está justificado, ha contribuido al crecimiento económico. Solo mirando alrededor y viendo que otros siguen un modelo diferente del tuyo es difícil decir si el nuestro es el correcto. Es como un tanquero que tiene que cambiar de dirección: lleva un tiempo hasta que lo hace. Por ejemplo, hace dos años, cuando me senté con la Comisión Europea, todos afirmaban que China es un país de oportunidades de negocio. Sin embargo, hace unas semanas, el Ejecutivo comunitario ha reconocido, por primera vez, que China no es solo un país de oportunidades de negocio, sino que también es un competidor serio e incluso un rival sistemático. Antes, esto era impensable.

¿Qué oportunidades trae la automatización a los astilleros europeos?

Es una evolución que puede ayudarles a mejorar los procesos industriales y a disminuir los costes de producción. Seguir liderando la industria 5.0 puede volvernos de nuevo más competitivos. Pero, por supuesto, requiere de muchas inversiones. Se han realizado ya algunos proyectos en este ámbito, pero deberíamos seguir invirtiendo, porque China, por ejemplo, ya ha sobrepasado a Europa en algunos aspectos. La digitalización y automatización tienen el potencial de crear beneficios para la industria, pero tenemos que hacer mucho más para realmente liderar el negocio marítimo, naviero o logístico.

¿Qué cambios se darán?

Habrá muchos datos disponibles que en principio mejorarán los procesos de evaluación. También ayudará a crear una conciencia situacional creciente, al tener una mejor perspectiva de lo que está pasando alrededor del barco. Y contribuirá a que los ordenadores puedan asumir una parte de los procesos y,

mientras tanto, los marineros realizarán otras actividades. Y en caso de emergencia, éstos todavía controlan el barco. En términos de seguridad y eficiencia, creo que la digitalización y la automatización traerán consigo estos efectos.

¿Cómo puede atraer a los jóvenes la construcción naval ?

Es una buena pregunta y solo hay una solución. Tenemos mala fama porque los buques están lejos de donde vive la gente y, cuando escuchamos algo sobre ellos, suele ser negativo: ha habido un accidente, contaminación, etc. A su vez, nuestra industria todavía sufre de su vieja imagen de peligrosa, sucia y difícil. Si observamos al sector hoy en día, sigue siendo difícil, pero no es sucio y tenemos los estándares para minimizar los riesgos de seguridad. Por otra parte, muchos estudiantes se manifiestan para que los políticos se tomen el cambio climático en serio. Nosotros queremos ser proveedores de soluciones para que el sector marítimo no tenga emisiones y esto requiere de investigación, desarrollo e innovación. Así que, básicamente, queremos hacer lo que ellos piden. El reto será llegar a ellos, por ejemplo, a través de campañas de comunicación invitándoles a los astilleros para enseñarles nuestra industria.