

SECTOR TRANSPORTES

ANÁLISIS DE LA FLOTA PETROLERA ESPAÑOLA

I. Introducción

La flota petrolera española se encuentra en un régimen de proteccionismo gubernamental, tanto por la intervención de la Administración en la captación, pago y distribución del crudo transportado, mediante su organismo CAMPSA, como en la infraestructura de la operación de los buques.

El armador español, según la ley vigente, está obligado a construir y realizar las operaciones de mantenimiento y reparación en Astilleros Españoles, además de disponer de una tripulación con nacionalidad española. En cuanto al mercado de buques de segunda mano, los navieros españoles están autorizados, previa una inspección especial, a la importación de buques de más de cinco años.

Esta política proteccionista, que hace más de veinte años se instauró en España, ha llevado a un desfase total entre los objetivos actuales de la flota, y los que entonces se perseguían: autosuficiencia en el abastecimiento de crudo, protección de fletes e industria naval.

Con la crisis del petróleo y la depresión económica mundial, el esquema se rompió; con la dificultad de adaptar un sistema tan rígido y después de haber estado en vigor tanto tiempo, se ha llegado a una situación insostenible que requiere una actuación inmediata de cambio, pensando sobre todo en la futura entrada de España en el contexto de la Comunidad Económica Europea.

II. CAMPSA

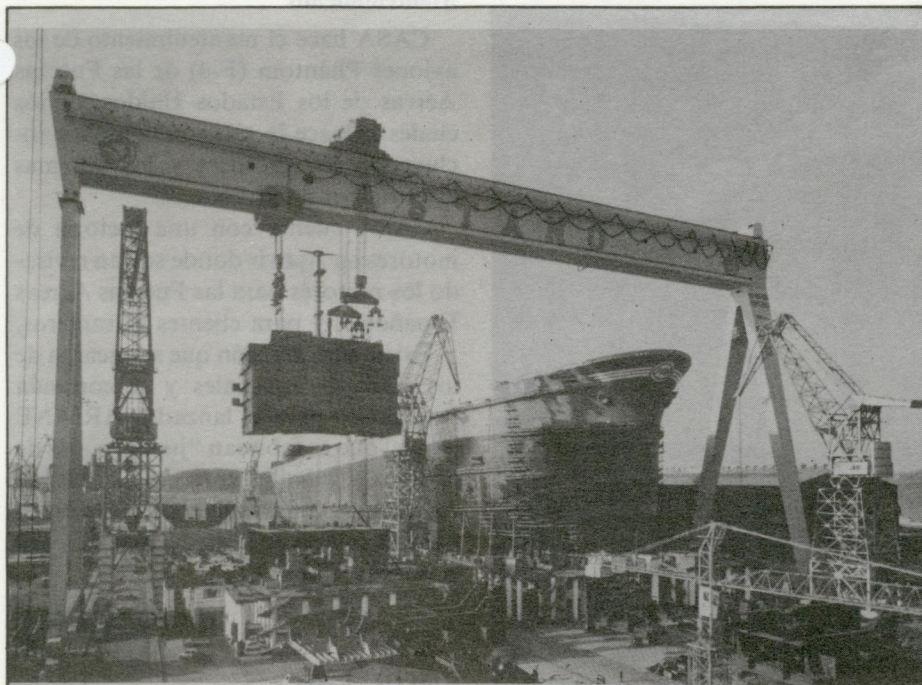
La Compañía Arrendataria del

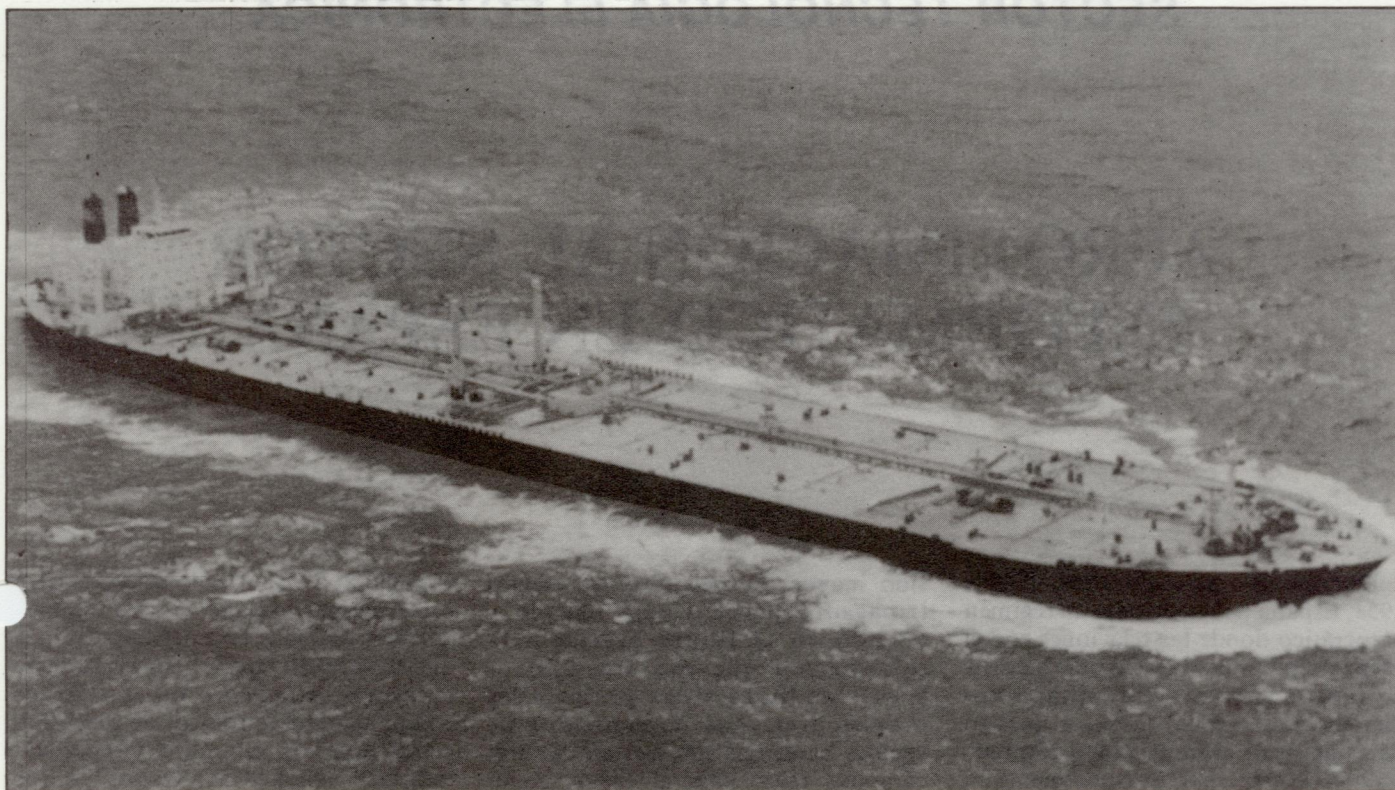
Monopolio de Petróleos, S.A. es el organismo estatal por medio del cual se efectúa un control total de la distribución de productos petrolíferos. Sobre ella recae, a la vez de la actividad física de distribución, la recaudación de los impuestos que gravan a tales productos.

El Estado establece por medio de sus distintos organismos en el actual ordenamiento del sector de refino y distribución de productos petrolíferos, la fijación de las magnitudes básicas: cantidades anuales que se retirarán de cada refinería para el monopolio, y sus correspondientes precios. El mecanismo de fijación de dichos precios recoge por separado, los costes de adquisición del crudo, transporte (T), producción y márgenes de beneficio para las distintas empresas productoras, homogeneizando el procedimiento para llegar a precios unidos para todas ellas.

Analizando la formulación empleada para calcular el término T, correspondiente a la remuneración por el transporte marítimo, se llegan a las siguientes conclusiones:

1. Se promueve el uso de petroleros de bandera nacional.
2. Se admite la posibilidad de utilizar buques de bandera extranjera para importaciones de crudos con destino al área del monopolio. Para ello, hay que colocar en el mercado exterior, buques propios de bandera nacional que realicen las mismas Toneladas $\times$ Milla que los anteriores.
3. Tiene en cuenta la diversidad en las fuentes de suministro, promocionando el alejamiento de las mismas.
4. Se elimina la posibilidad de emplear buques de bandera nacional para importar crudo con destino a productos exportables, puesto que los buques nacionales no son competitivos para trabajar a fletes internacionales y





no establece ningún tipo de compensación para éstos.

5. Se olvida de promocionar el correcto aprovechamiento de la capacidad de los puertos terminales, en favor de los buques que por su gran tonelaje están mejor empleados, descargando en grandes puertos, que aquellos de bajo tonelaje, que lo hagan en los mismos.

6. Además y ampliando el punto anterior, no se promueve el buen uso de la flota petrolera en lo referente a buques de bajo índice de flete.

Tal y como se establece internacionalmente, el flete en un petrolero (\$/Tonelada transportada) está en función del tamaño del buque y la distancia navegada. A mayor tamaño de buque, menor flete. A mayor distancia navegada, mayor flete.

De los puntos anteriores es fácil deducir que los usuarios españoles se han estado preocupando en obtener unos máximos beneficios, observando exclusivamente la formulación empleada por CAMPSA y no la manera en que el término de transporte T (pts/Tonelada transportada) pudiera resultar lo más bajo posible. Así, la flota petrolera española está estudiada desde un punto de vista de formulación impuesta. Un ejemplo claro del desajuste en el método de remuneración del transporte, está en el hecho, de que según el punto dos, anteriormente expuesto, se puede contratar un gran petrolero de bandera extranjera que realice, la importación

de crudo con destino al monopolio y las mismas Ton $\times$ Milla que dos pequeños buques nacionales colocados en el mercado libre exterior, consiguiendo en conjunto unos mayores ingresos por la operación de transporte que los que se conseguirían de no haber utilizado el buque de bandera extranjera. Esto ocurre por no haber establecido una relación entre tamaños de buques para el caso de intercambio en Ton $\times$ Milla buque español - buque extranjero. Además el armador español construye aquel tamaño de petrolero que le supondrá, mediante la formulación ya mencionada, mayor diferencia entre ingresos y gastos.

III. Objetivos a tomar dentro de la flota petrolera

El coste de los recursos de explotación de buques nacionales, es muy superior al correspondiente de flota extranjera que actúan bajo el marco de mercado libre. Las condiciones impuestas por el Gobierno, descritas anteriormente, hacen que los navieros españoles no puedan competir en el exterior. Por ello, éstos exigen un proceso liberalizador de la industria y una equiparación internacional del régimen de fiscalidad. Naturalmente que esto, como todo lo que se relaciona con la industria naval, necesita de un tiempo de transición más o menos prolongado. Para empezar ya está en vistas de aprobación el proyecto

de reconversión del sector de construcción naval que saneará dicha industria. Por otra parte, la reciente creación del Instituto Nacional de Hidrocarburos hace ver la preocupación del Gobierno por solucionar el problema, que conducirá a la suspensión del monopolio en el negocio de crudo. Se comenzará por la liberalización del comercio de lubricantes, consiguiendo con ello, un libre mercado.

Una de las medidas que se deberían tomar como inicio liberalizador en la flota petrolera, sería la de facilitar el acceso de buques nacionales al mercado exterior. Los petroleros pertenecientes al grupo V (buques entre 80.000 y 159.999 T.P.M.) podrían alcanzar fácilmente un alto nivel de competitividad en el mercado internacional. Para conseguir esto, habría que modificar parte de la legislación vigente:

- Libertad de construcción, mantenimiento y reparación en todo el mundo, gozando de una desgravación de impuestos y una ayuda a la construcción, caso de realizarse en Astilleros Españoles.

- Desgravación arancelaria de equipos a instalar a bordo.

- Aumento del plazo de amortización y créditos con garantía estatal.

- Libertad en la contratación de tripulaciones.

Gabriel Urculo y Bareño
Ingeniero Naval