

INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA

COMPETITIVIDAD E IMPACTO DE LA CONSTRUCCION NAVAL

Ing. Raúl E. Podetti

Federación de la Industria Naval Argentina
Sindicato Argentino de Obreros Navales

29/09/16

INTRODUCCION

La promoción dada a la importación de buques usados desde el inicio de la década del 90 hasta la fecha, es la principal causa de la crisis de la industria de construcción naval en Argentina.

Entre los falsos argumentos que se esgrimen están los siguientes :

- que la Industria Naval Argentina tarda mucho en entregar los barcos (PLAZO) y
- que no es competitiva (PRECIO), lo que hace que la explotación sea deficitaria.

Respecto del PLAZO, solo puede decirse que es similar a los de los astilleros de mercados comparables desarrollados.

Pero nunca se podrá competir con la entrega "inmediata" de los buques importados usados. Ningun astillero de ningun país podría hacerlo y no por eso los gobiernos los castigan y les impiden competir.

Respecto del PRECIO, la explicación es similar. El presente Análisis de Competitividad permite ver el impacto también en otros aspectos de los intereses nacionales que no se tienen en cuenta al fomentar la importación de buques.

Este trabajo busca CUANTIFICAR la conveniencia para el país de que los buques que necesitamos los construyamos localmente.

Para eso se analiza la Competitividad de la Industria Naval nacional respecto de mercados comparables y su Impacto en la Recaudación, el Empleo y el Comercio Exterior. Además se comparan resultados con los de otras industrias de bienes de capital.

Se consideran 7 tipos de buques y su demanda regional, que representan una pequeña porción de la variedad que puede diseñar y producir nuestra industria para el mercado nacional y la exportación, como ya lo hizo en el pasado.

Por razones de simplicidad y homogeneidad, se considera aquí sólo la capacidad de la industria de construcción naval privada representada por 9 astilleros actualmente activos y 17 en total, con capacidad disponible a lo largo de todo el litoral marítimo y fluvial.

Si bien los datos usados y la lógica de los modelos analíticos desarrollados fueron verificados por diversos actores del sector, las propuestas de mejoras son esperadas y muy bienvenidas. Además, por la forma en que está desarrollado el estudio, es relativamente sencillo considerar otros escenarios y generar simulaciones y análisis de sensibilidad.

Obviamente, la comparativa se basa en buques nuevos ya que realizarla respecto de usados no tiene sentido.

CONCLUSIONES

Del escenario analizado surge la **COMPETITIVIDAD INTRÍNSECA** de la industria de construcción naval privada nacional dado que, descontados los impuestos de ambos casos, la oferta local es un **15%** más competitiva que la importación.

Se muestra que la industria nacional es MUCHO MAS CONVENIENTE para los intereses nacionales por las siguientes razones :

PRODUCCION INDUSTRIAL NACIONAL

4 es el factor de aumento proyectado del nivel de actividad.
396 MMUsd/año es el nivel de Ventas anuales proyectado con un **75%** de contenido nacional, construyendo unas **205** u/año a **1,9** MMUSD / unidad , generando los siguientes impactos :

EMPLEO

3.621 Empleos calificados son generados en 17 astilleros a lo largo del litoral nacional (Ctes. a Sta. Cruz).
A esto se agrega el empleo en las Industrias Navalpartistas (Aceros, Pinturas, Cables, Equipos, Tableros, Motores, Bombas, Servicios, etc)

RECAUDACION IMPOSITIVA

123 MMUsd/año es la recaudación via la construc. Local.
52 MMUsd/año es lo recaudado al importar los buques.
2,4 veces mas recaudación via la industria nacional.

COMERCIO EXTERIOR

214 MMUsd/año : Ahorro de divisas por menor importac. via ind. nac
119 MMUsd/año : Valor exportable de buques de ind. nac. , con el **30%** s/Ventas que había previo al fomento de la impto de usados.

OTRAS INDUSTRIAS DE BIENES DE CAPITAL

¿Como se compara esto c/ otras industrias de bienes de capital nacionales?
Respecto a las Industrias Automotriz y de Maq. Agrícola, la Naval tiene :

21% mayor contenido local	5 veces más Empleo/\$Venta que Automotriz
SIMILAR nivel % de Export.	MUY SUPERIOR balanza de ComExt.(%s/Vtas)

CONCLUSION FINAL :

La construcción naval argentina de buques de demanda regional es:
a) Intrínsecamente competitiva respecto de mercados comparables.
b) Altamente beneficiosa a los intereses nacionales (Empleo, Recaud., ComEx)
c) Superior en performance relativa sobre a otras industrias de bienes de cap.
¿Porqué entonces seguir castigándola, aplicando la misma política de importación de barcos usados, que después de 25 años se ha mostrado totalmente inutil para resolver cuestiones de competitividad intrínseca de Marina Mercante, Pesca, Defensa, Seguridad, e Investigación ?

INDUSTRIA NAVAL : COMPETITIVIDAD E IMPACTO

METODOLOGIA

DATOS

PRECIOS DE MERCADO
 HORAS H. DE PRODUC.
 PLAZOS DE PRODUC.
 % CONTENIDO IMPORT
 TASAS IMPOSITIVAS
 % UTILIDAD
 % HH INDIRECTAS
 COSTO MANO DE OBRA

ANALISIS 1

COMPETITIVIDAD E IMPACTO UNITARIO X PRODUCTO

- PRECIOS / U
- RECAUDACION / U
- EMPLEO / U
- PLAZO / U

INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA - COMPETITIVIDAD, IMPACTO Y CAPACIDAD INDUSTRIAL

ANALISIS DETALLADO 1

COMPETITIVIDAD E IMPACTO UNITARIO

PRECIO	RECAUDACION	EMPLEO	PLAZO
...

DATOS

ASTILLEROS ACTIVOS Y SU OUTPUT ACTUAL
 CANT. DE ASTILLEROS CON CAPAC. DISPONIBLE
 CANT. Y TIPO IDEAL DE BARCOS X ASTILLERO
 ANALISIS DE DEMANDA REGIONAL

ANALISIS 2

OFERTA Y DEMANDA

- CAP. OFERTA ASTILLEROS
- OUTPUT ACTUAL ANUAL
- OUTPUT PROYECTADO

DEMANDA REGIONAL

INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA - COMPETITIVIDAD, IMPACTO Y CAPACIDAD INDUSTRIAL

ANALISIS DETALLADO 2

OFERTA DE LA INDUSTRIA NAVAL REGIONAL NACIONAL

...
...

ANALISIS 3

PROYECCION ANUAL TOTAL

- PRODUCCION
- EMPLEO
- RECAUDACION
- BALANZA COM.EXTERIOR

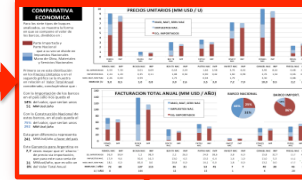
STATUS ACTUAL DE ACTIVIDAD INDUSTRIAL

INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA - COMPETITIVIDAD, IMPACTO Y CAPACIDAD INDUSTRIAL

PROYECCION ANUAL TOTAL

...
...

IMPACTO ECONOMICO



RESULTADOS 1

COMPARATIVA X PRODUCTO

- PRECIOS UNITARIOS Y TOTALES CON Y SIN IMP
- RECAUDACION
- EMPLEO CALIFICADO
- BALANZA COMERC. EXT

INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA - COMPETITIVIDAD, IMPACTO Y CAPACIDAD INDUSTRIAL

PRECIOS, PLAZOS, OUTPUT

...
...

IMPACTO EMPLEO + COMEX



RESULTADOS 2

RESUMEN

- RECAUDACION IMPOS TOTAL
- COMPETITIVIDAD INTRINSECA (NETO DE IMP)
- MEJORA BALANZA COMEXT
- GENERACION EMPLEO
- OTROS IMPACTOS POSITIVOS

INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA - COMPETITIVIDAD, IMPACTO Y CAPACIDAD INDUSTRIAL

RESUMEN 2

408	IMPACTO EN RECAUDACION
276	IMPACTO EN EMPLEO
10	IMPACTO EN BALANZA COMERC. EXT
10	IMPACTO EN EMPLEO CALIFICADO
218	IMPACTO EN RECAUDACION POR PRODUCTO
218	IMPACTO EN EMPLEO POR PRODUCTO
10	IMPACTO EN BALANZA COMERC. EXT POR PRODUCTO
10	IMPACTO EN EMPLEO CALIFICADO POR PRODUCTO
3.573	IMPACTO EN RECAUDACION POR PRODUCTO
3.573	IMPACTO EN EMPLEO POR PRODUCTO
10	IMPACTO EN BALANZA COMERC. EXT POR PRODUCTO
10	IMPACTO EN EMPLEO CALIFICADO POR PRODUCTO

OTRAS IND. BIENES CAP.



DATOS

IND. AUTOMOTRIZ
 IND. MAQ. AGRIC.

INDUSTRIA NAVAL : COMPETITIVIDAD E IMPACTO

ANALISIS 1

VALORES EN MILLONES DE USD

REMOLC / EMPUJ	
NAC	IMP

BARCAZA 2500T	
NAC	IMP

BZA TK(3000M3)	
NAC	IMP

PATRULL. 20M	
NAC	IMP

INV. PESQ29M	
NAC	IMP

B/P CONG/POT	
NAC	IMP

B/P AL FRESCO	
NAC	IMP

COMPETITIVIDAD E IMPACTO UNITARIO

PRECIOS

PRECIO 1 (CIF, c/ derechos e Imp)	REMOLC / EMPUJ		BARCAZA 2500T		BZA TK(3000M3)		PATRULL. 20M		INV. PESQ29M		B/P CONG/POT		B/P AL FRESCO	
	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP
PRECIO 2 (Neto de Imp) Dif Precio2 (NAC - IMPORT)	9,00	8,50	0,95	0,80	3,00	2,55	3,50	3,00	7,15	7,00	10,00	9,50	2,23	2,70
	6,76	7,30	0,60	0,69	1,92	2,19	2,60	2,58	5,37	6,01	7,24	8,16	1,57	2,32
	-0,55	-8%	-0,09	-15%	-0,27	-14%	0,02	1%	-0,64	-12%	-0,92	-13%	-0,75	-48%

RECAUDACION

VALOR EQ IMPORTADOS (c/Der) % s/Precio1 DERECHOS IMPORT	REMOLC / EMPUJ		BARCAZA 2500T		BZA TK(3000M3)		PATRULL. 20M		INV. PESQ29M		B/P CONG/POT		B/P AL FRESCO	
	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP
14%	5,13	8,50	0,01	0,80	0,21	2,55	1,89	3,00	3,58	7,00	4,50	9,50	0,78	2,70
	57%	100%	1,0%	100%	7%	100%	54%	100%	50%	100%	45%	100%	35%	100%
	0,63	1,19	0,00	0,11	0,03	0,36	0,23	0,42	0,44	0,98	0,55	1,33	0,10	0,38
VALOR EQ., SERV. & MAT NAC % s/Precio1 IMPUESTOS S/ INSUMOS NAC	1,16	0,02	0,55	0,00	1,54	0,01	0,51	0,02	1,87	0,02	2,22	0,02	0,68	0,01
30%	13%	0,2%	58%	0,5%	51%	0,5%	15%	0,5%	26%	0,3%	22%	0,2%	30%	0,5%
	0,35	0,01	0,17	0,00	0,46	0,00	0,15	0,00	0,56	0,01	0,67	0,01	0,20	0,00
VALOR MANO DE OBRA % s/Precio1 IMPUESTOS S/ MANO DE OBRA	2,17		0,33		1,07		0,89		1,28		2,68		0,64	
50%	24%		35%		36%		26%		18%		27%		29%	
	1,08		0,17		0,54		0,45		0,64		1,34		0,32	
6% UTILIDAD ASTILLERO IIGG	0,54		0,06		0,18		0,21		0,43		0,60		0,13	
33%	0,18		0,02		0,06		0,07		0,14		0,20		0,04	
RECAUDACION TOTAL / U % s/Precio1	2,24	1,20	0,35	0,11	1,08	0,36	0,90	0,42	1,78	0,99	2,76	1,34	0,66	0,38
	25%	14%	37%	14%	36%	14%	26%	14%	25%	14%	28%	14%	30%	14%

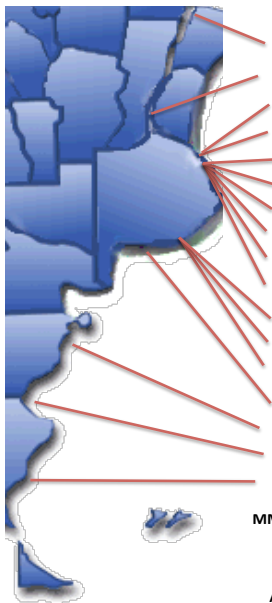
EMPLEO Y PLAZOS

HH/MES-P 180	HHDirectas HHTotales	1,7	REMOLC / EMPUJ		BARCAZA 2500T		BZA TK(3000M3)		PATRULL. 20M		INV. PESQ29M		B/P CONG/POT		B/P AL FRESCO	
			NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP
	85.000		13.000		42.000		35.000		50.000		105.000		25.000			
	144.500		22.100		71.400		59.500		85.000		178.500		42.500			
COSTO LABORAL TOTAL 15 USD / HH EFECTIVA																
MES-EMP	803		123		397		331		472		992		236			
PLAZO (Mes/u en regimen) EMPLEOS	6,0		0,25		3,00		4,0		12,0		9,0		3,0			
	134		491		132		83		39		110		79			

INDUSTRIA NAVAL : COMPETITIVIDAD E IMPACTO

ANALISIS 2

OFERTA DE LA INDUSTRIA NAVAL PRIVADA NACIONAL



AST.	FACTURAC. IND.		REMOLC / EMPUJ		BARCAZA 2500T		BZA TK(3000M3)		PATRULL. 20M		INV. PESQ29M		B/P CONG/POT		B/P AL FRESCO	
	HOY	PROY	HOY	PROY	HOY	PROY	HOY	PROY	HOY	PROY	HOY	PROY	HOY	PROY	HOY	PROY
AST. 1	0,0	22,8				24										
AST. 2	22,8	98,8			24	104										
AST. 3	0,0	12,8				4										
AST. 4	6,0	12,8				4		2	3							
AST. 5	12,0	19,6				8		4	4							
AST. 6	0,0	9,5														
AST. 7	7,0	28,0														
AST. 8	18,0	48,0	2	3					2	8						
AST. 9	0,0	18,0		2												
AST. 10	0,0	4,5														2
AST. 11	18,0	44,2	2	3							1		1			
AST. 12	4,5	37,2									1		1		2	9
AST. 13	0,0	6,7														3
AST. 14	2,2	2,2													1	1
AST. 15	2,2	2,2													1	1
AST. 16	0,0	12,2											1			1
AST. 17	0,0	16,7											1			3
MMUSD/AÑO	93	396														
U / AÑO	40	205	4	8	24	144	6	12	2	15	0	2	0	4	4	20
ASTILLEROS	9	17														

Por simplificación y homogeneidad, solo se han considerado astilleros privados activos en construcción o con capacidades disponibles para iniciar construcciones navales. La distribución entre astilleros, el tipo y cantidad de buques considerados solo buscan dar una idea de la capacidad en conjunto, más que las diferencias entre terminales.

DEMANDA REGIONAL ESTIMADA

La cantidad y tipología de embarcaciones consideradas representa tan solo una porción de la demanda de Argentina y de los países de la región para satisfacer las necesidades de los mercados de: actividades portuarias, transporte hidroviario, seguridad y pesca.

Otros mercados de demanda regional importantes que deberían sumarse a los antes mencionados, y donde nuestra industria debe participar, son :

Defensa, Patrullaje de Alta Mar, Guardacostas, Balizamiento, Dragado, Diques, Cargueros, Turismo, Usos especiales (Polares, Salvamento, etc).

INDUSTRIA NAVAL : COMPETITIVIDAD E IMPACTO

ANALISIS 3

VALORES EN MILLONES DE USD

REMOLC / EMPUJ		BARCAZA 2500T		BZA TK(3000M3)		PATRULL. 20M		INV. PESQ29M		B/P CONG/POT		B/P AL FRESCO	
NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP	NAC	IMP

PROYECCION ANUAL TOTAL

TOTAL	CANT ASTILLEROS	4	3	3	5	2	3	5
205	PRODUCCION (U/AÑO)	8	144	12	15	2	4	20
3.621	HHT/YR EMPLEOS GENERADOS	1.156.000 535	3.182.400 1.473	856.800 397	892.500 413	170.000 79	714.000 331	850.000 394
123	RECAUDAC IMP. ANUAL	18 10	51 16	13 4	13 6	4 2	11 5	13 8
-100	BALANZA COMERCIO EXT	-36 -58	-1 -99	-2 -26	-25 -39	-6 -12	-16 -33	-14 -46
214	MEJORA BZA COMEX NAC VS. IMPO							
1	BALANZA COMEX C/ EXPORT= 25,5%	-18 -58	34 -99	7 -26	-11 -39	-3 -12	-6 -33	-2 -46
396	FACTURAC. ANUAL NAC.	72	137	36	53	14	40	45
365	FACTURAC. X IMPORTAC DE BUQUES 8%	68	115	31	45	14	38	54

STATUS ACTUAL DE CONSTRUCCION NAVAL

TOTAL	REMOLC / EMPUJ	BARCAZA 2500T	BZA TK(3000M3)	PATRULL. 20M	INV. PESQ29M	B/P CONG/ POT	B/P AL FRESCO
40	4	24	6	2	-	-	4
93	36	23	18	7	-	-	9
845	268	246	198	55	-	-	79

INDUSTRIA NAVAL : COMPETITIVIDAD E IMPACTO

RESULTADOS 1

COMPARATIVA POR PRODUCTO

PRECIOS, PLAZOS, OUTPUT : PRECIOS Y PLAZOS SIMILARES (+/-15%) A IMPORTADOS NUEVOS DESDE MERCADOS COMPARABLES

IMPORT		NAC-IMP		INDUSTRIA NACIONAL				
PRECIO CIF		PRECIO		PRECIO	CONT.		PLAZO	OUTPUT
MMUSD/U		% DIF.		MMUSD/U	% NAC		MESES/U	U/AÑO
8,50		5,6%		9,00	50%	6,00	8	REMOLCADORES DE TIRO DE 60 TBP O MEDIANO DE EMPUJE
0,80		15,8%		0,95	99%	0,25	144	BARCAZAS GRANELERAS DE 2500 TONS
2,55		15,0%		3,00	94%	3,00	12	BARCAZAS TANQUE DE 3000M3
3,00		14,3%		3,50	53%	4,00	15	LANCHA PATRULLERA 20M
7,00		2,1%		7,15	56%	12,00	2	BUQUE DE INVESTIGACION (29M) O SIMILAR
9,50		5,0%		10,00	61%	9,00	4	PESQUERO CONGELADOR O POTERO MEDIO
2,70		-21,1%		2,23	69%	3,00	20	PESQUERO FRESQUERO (23M)
PROMEDIO	1,78	7,9%		1,93	75%	1,46	205	-> 396 MMUSD SERIA LA FACTURACION INDUSTRIAL NACIONAL
								-31 MMUSD SERIA LA DIF. DE PRECIO A FAVOR DE LA IMPO.

Según este primer análisis, parecería que la importación es minimamente más conveniente ya que sus precios en promedio serían **7,9%** menores que los de los astilleros argentinos. Sorprende la competitividad nacional actual, tras 25 años de políticas anti industriales. Para considerar otros aspectos de importancia nacional, se propone el analisis comparativo del Impacto en Recaudacion, Empleo y ComExt.

IMPACTO EN RECAUDACION, EMPLEO, COMERCIO EXTERIOR

IMPUESTOS (MMUSD/YR)			EMPLEO	COM.EXT (MMUSD/YR)		
IMPO	Δ	NAC	NAC	IMPO	NAC	
9,6	8,4	17,9	535	-58,5	-36,0	
16,3	34,3	50,6	1473	-99,1	-1,2	BARCAZAS GRANELERAS DE 2500 TONS
4,3	8,7	13,0	397	-26,3	-2,2	BARCAZAS TANQUE DE 3000M3
6,4	7,1	13,5	413	-38,7	-24,9	LANCHA PATRULLERA 20M
2,0	1,6	3,6	79	-12,0	-6,3	BUQUE DE INVESTIGACION (29M) O SIMILAR
5,3	5,7	11,0	331	-32,7	-15,8	PESQUERO CONGELADOR O POTERO MEDIO
7,6	5,6	13,2	394	-46,4	-13,7	PESQUERO FRESQUERO (23M)
52		123		-314	-100	
	71		3.621		214	

RESULTADOS 2

396 MMUSD/Año ES LA FACTURACION INDUSTRIAL NACIONAL PROYECTADA

75% ES EL COMPONENTE NACIONAL DE FACTURACION INDUSTRIAL PROYECTADA

123 MMUSD/Año ES LA RECAUDACION FISCAL PROYECTADA GENERADA X LA INDUSTRIA NACIONAL

40 MMUSD/Año SERIA LA DIFERENCIA DE PRECIO A FAVOR DE LA INDUSTRIA NACIONAL, DESCONTANDO EL IMPACTO IMPOSITIVO

15% ES LA MAYOR COMPETITIVIDAD INTRINSECA NACIONAL (VALORES NETOS DE IMPUESTOS) RESPECTO A LA IMPORTACIÓN

214 MMUSD/Año ES EL AHORRO DE DIVISAS POR MENORES IMPORTACIONES EN CASO DE CONSTRUCCION NACIONAL

25,5% (101 MMUSD/Año) ES EL NIVEL DE EXPORTACION (SIMILAR AÑOS 80´) PARA LOGRAR BALANZA COMERCIAL EXTERNA POSITIVA

3.621 EMPLEOS CALIFICADOS SE GENERAN EN 17 ASTILLEROS PRIVADOS NACIONALES DESDE CORRIENTES HASTA SANTA CRUZ.
MAS LOS DE LA INDUSTRIA NAVALPARTISTA QUE AL REACTIVARSE PERMITE AUMENTAR EL % DE CONTENIDO LOCAL AUN MAS

4 VECES CRECERIA EL NIVEL DE ACTIVIDAD DE LA CONSTRUCCION NAVAL EN ASTILLEROS PRIVADOS
Y ES POSIBLE LOGRARLO EN POCO TIEMPO.

OTROS ASPECTOS : Desarrollo tecnológico, Reducción dependencia externa, Incentivo a inversiones productivas.
Mejoras de productividad obtenibles con mayores volúmenes de producción.
Desarrollo de la industria navalpartista que permite reemplazar importaciones a futuro.

INDUSTRIA NAVAL : COMPETITIVIDAD E IMPACTO

IMPACTO ECONOMICO

Para cada tipo de barco se muestra la conformación del Valor unitario y total en los siguientes componentes :

- Parte Importada y Parte Nacional que, a su vez, se divide en :
 - Impuestos Nacionales y
 - Mano de Obra, Materiales y Servicios Nacionales

Primero se ve esta distribución en los Precios Unitarios.

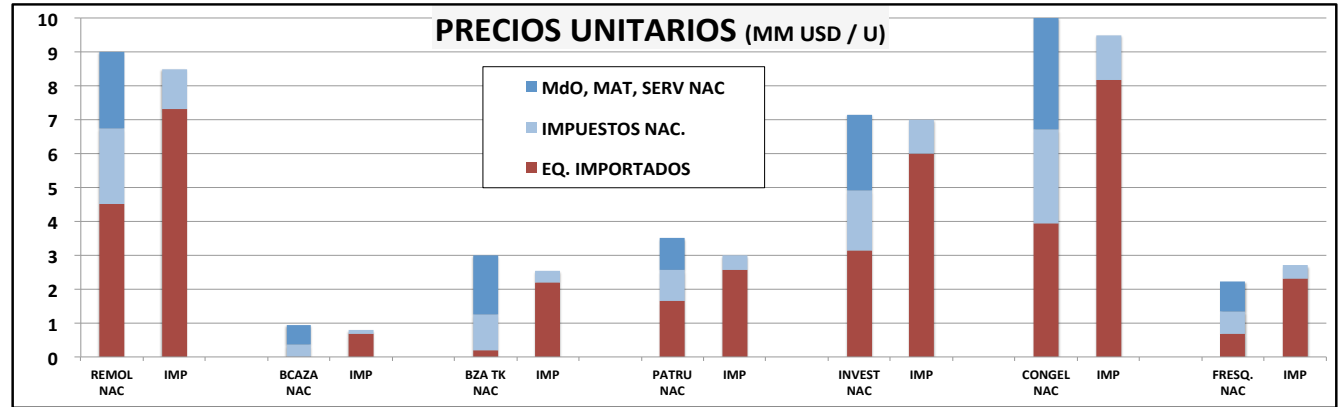
El segundo gráfico la muestra en relación al Valor Total Anual concluyéndose que :

Con la Importación de los barcos en el país sólo nos queda el **14%** del valor, que serían unos **52 MM Usd /año**

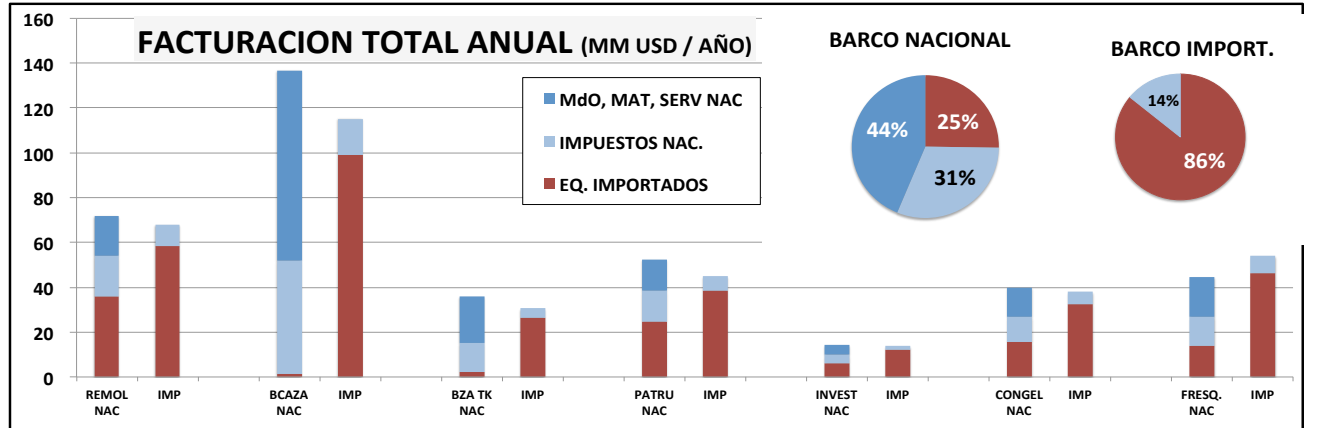
Con la Construcción Nacional de estos barcos, en el país queda el **75%** del valor, que serían unos **296 MM Usd /año**

Esta gran diferencia representa **245 MMUsd/año a favor del país**

Esta Ganancia para Argentina es **7,8** veces mayor que el "ahorro" de precio via importación, que para este caso sería de **31 MMUsd/año**, que es sólo un **8%** del Valor Total Anual



	REMOL NAC	IMP	BCAZA NAC	IMP	BZA TK NAC	IMP	PATRU NAC	IMP	INVEST NAC	IMP	CONGEL NAC	IMP	FRESQ. NAC	IMP
EQ. IMPORTADOS	4,50	7,30	0,01	0,69	0,18	2,19	1,66	2,58	3,14	6,01	3,95	8,16	0,68	2,32
IMPUESTOS NAC.	2,24	1,20	0,35	0,11	1,08	0,36	0,90	0,42	1,78	0,99	2,76	1,34	0,66	0,38
MdO, MAT, SERV NAC	2,26	0,00	0,59	0,8	1,73	0,94	0,94	0,00	2,23	0,00	3,30	0,00	0,88	0,00
MMUSD / U	9,0	8,5	1,0	0,8	3,0	2,6	3,5	3,0	7,2	7,0	10,0	9,5	2,2	2,7



	REMOL NAC	IMP	BCAZA NAC	IMP	BZA TK NAC	IMP	PATRU NAC	IMP	INVEST NAC	IMP	CONGEL NAC	IMP	FRESQ. NAC	IMP
EQ. IMPORTADOS	36,0	58,4	1,2	98,9	2,2	26,3	24,9	38,6	6,3	12,0	15,8	32,7	13,7	46,4
IMPUESTOS NAC.	17,9	9,6	50,6	16,3	13,0	4,3	13,5	6,4	3,6	2,0	11,0	5,3	13,2	7,6
MdO, MAT, SERV NAC	18,1	0,0	85,0	0,0	20,8	0,0	14,1	0,0	4,5	0,0	13,2	0,0	17,7	0,0
MMUSD / AÑO	72	68	137	115	36	31	53	45	14	14	40	38	45	54
U / AÑO	8		144		12		15		2		4		20	

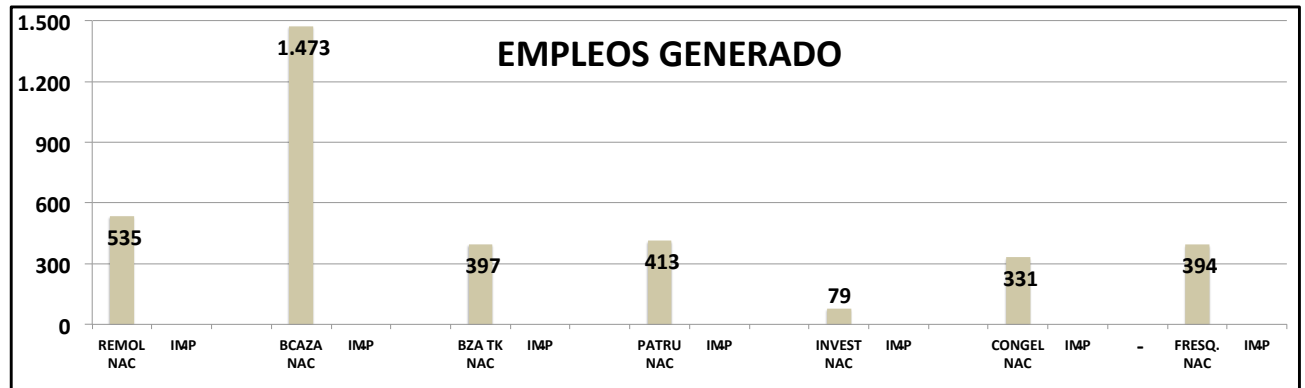
INDUSTRIA NAVAL : COMPETITIVIDAD E IMPACTO

IMPACTO EN EL EMPLEO

Para los siete tipos de buques analizados, se muestra que los empleos totales generados en Astilleros son : **3.621**

Esto considera tambien los empleos indirectos a la Producción Astilleros como son los trabajos de: Ingeniería, Mantenimiento, Administración, Logística, Maniobras, Calidad, etc.

A los empleos en Astilleros (Terminales) deben sumarse los generados en las industriales NavalPartistas que así, tendrían mayor demanda y podrían generar más bienes para reemplazar las importaciones de equipos.



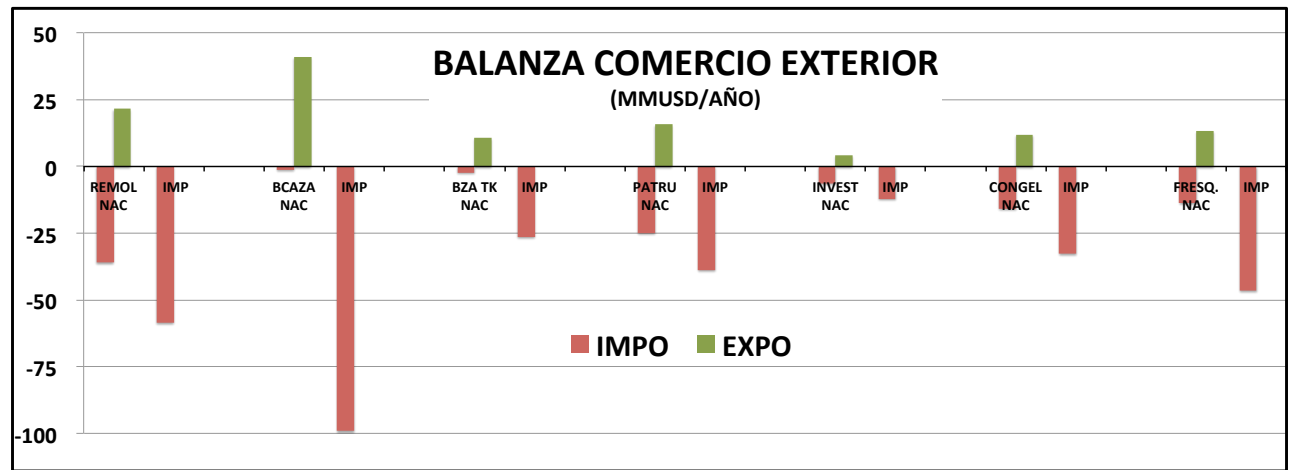
	REMOL NAC	IMP	BCAZA NAC	IMP	BZA TK NAC	IMP	PATRU NAC	IMP	INVEST NAC	IMP	CONGEL NAC	IMP	FRESQ. NAC	IMP
M HH DIR / U	85		13		42		35		50		105		25	
M HH TOT / U	145		22		71		60		85		179		43	
U / AÑO	8		144		12		15		2		4		20	
EMPLEO	535	0	1.473	0	397	0	413	0	79	0	331	0	394	0

IMPACTO EN EL COMERCIO EXTERIOR

Para los 7 tipos de buques analizados se ven los valores de Impo y Expo concluyendo que :

- 314** MMUsd se van x Impo de Barcos
- 100** MMUsd se van en la Impo de los insumos de la Industria Nacional.
- 214** MMUsd/yr es el ahorro de divisas a favor de la Construcción Nacional.

- Así, se podrían exportar barcos por **119** MMUsd/yr, igualando el ritmo de de Exportaciones alcanzado antes del inicio de políticas de fomento de Impo de barcos usados (1990).
- 30%**



	REMOL NAC	IMP	BCAZA NAC	IMP	BZA TK NAC	IMP	PATRU NAC	IMP	INVEST NAC	IMP	CONGEL NAC	IMP	FRESQ. NAC	IMP
IMPO	-36	-58	-1	-99	-2	-26	-25	-39	-6	-12	-16	-33	-14	-46
EXPO	22		41		11		16		4		12		13	

INDUSTRIA NAVAL : COMPETITIVIDAD E IMPACTO

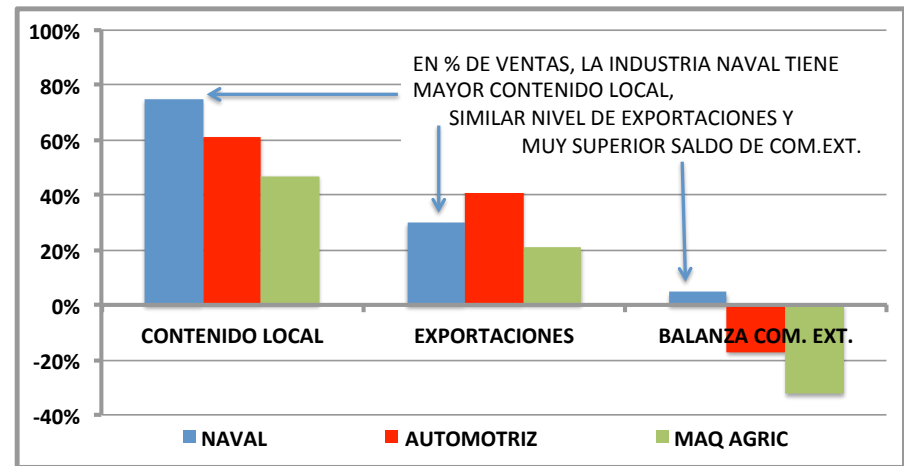
OTRAS INDUSTRIAS DE BIENES DE CAPITAL

Se comparan parametros de performance de la Industria Naval con otras industrias de bienes de capital nacionales.

	% DE VENTAS ANUALES		
	NAVAL	AUTOMOTRIZ	MAQ AGRIC
CONTENIDO LOCAL	75%	61%	47%
EXPORTACIONES	30%	44%	21%
BALANZA COM. EXT.	5%	-17%	-32%

En relación a las Ventas anuales, la Industria Naval tiene

- a) Mayor Contenido Local
- b) Similar Nivel de Exportaciones
- c) Muy superior Balanza de Comercio Exterior



	EMPLEOS / MMUSD VENTAS		
	NAVAL	AUTOMOTRIZ	MAQ AGRIC
EN TERMINALES	9,1	1,7	12,0
IND. CONCURRENTES	10,1	3,7	12,0
TOTAL INDUSTRIA	19,2	5,4	24,0

En relación a las Ventas, el empleo generado por la Ind. Naval es :

- 5 veces mayor que en la ind Automot. a nivel "Terminales"
- y similar al Promedio de ambas a nivel Total

2,1 es la relación considerada de Empleo Ind Naval Total /Astillero

