Construcción naval y el ascenso de China

Por: Alejandro Nadal
Globalizacion, 24 de julio 2019
La Jornada 24 July, 2019

Región: China
Tema: Geopolítica

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.

A 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.

Alejandro Nadal

Alejandro Nadal: *Profesor e investigador de economía en el Colegio de México (COLMEX).*

La fuente original de este artículo es La Jornada
Derechos de autor © Alejandro Nadal, La Jornada, 2019

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Alejandro Nadal**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will

not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca