

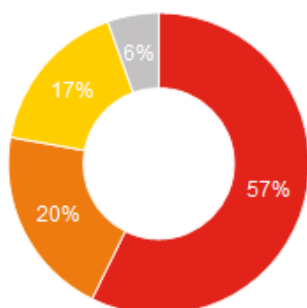
El sector de la construcción y reparación naval en Australia

A. CIFRAS CLAVE

La industria de la construcción y servicios de reparación naval en Australia (*Shipbuilding and repairs services*) ha experimentado en los últimos cinco años (2013-2018) un débil crecimiento de apenas un 0,4%. En 2017, según datos de la consultora Ibisworld, **el sector facturó un total de AUD\$ 3.300 millones**. Sin embargo, se prevé un crecimiento del 4% anual hasta 2023, motivado por tres grandes proyectos de construcción naval adjudicados por el Gobierno Federal para la Royal Australian Navy (RAN), valorados en más de AUD\$ 89.000 millones. El importante aumento del gasto en defensa favorecerá los ingresos del conjunto del sector.

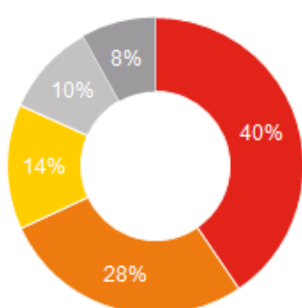
PRINCIPALES DATOS DEL SECTOR

SEGMENTACIÓN DEL MERCADO (2017)



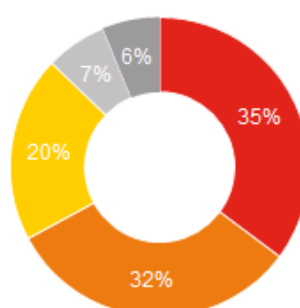
- Militar
- Comercial
- Reparación y mantenimiento
- Submarino

EXPORTACIONES (2017)
Totales: AUD\$51,6m



- China
- Otros
- Singapur
- Indonesia
- Nueva Zelanda

IMPORTACIONES (2017):
Totales: AUD\$ 587,7m



- Singapur
- Alemania
- Other
- Vietnam
- China



El Gobierno de la Commonwealth se ha comprometido a dar impulso a largo plazo a la industria australiana, caracterizada hasta la fecha por una baja productividad y falta de competitividad y de desarrollo tecnológico en comparación con otros países desarrollados (EE. UU., España o Francia). Este compromiso, formalizado en 2017 a través del [Naval Shipbuilding Plan](#) (NSP), se ha traducido en el anuncio y adjudicación de tres importantes proyectos de construcción naval:

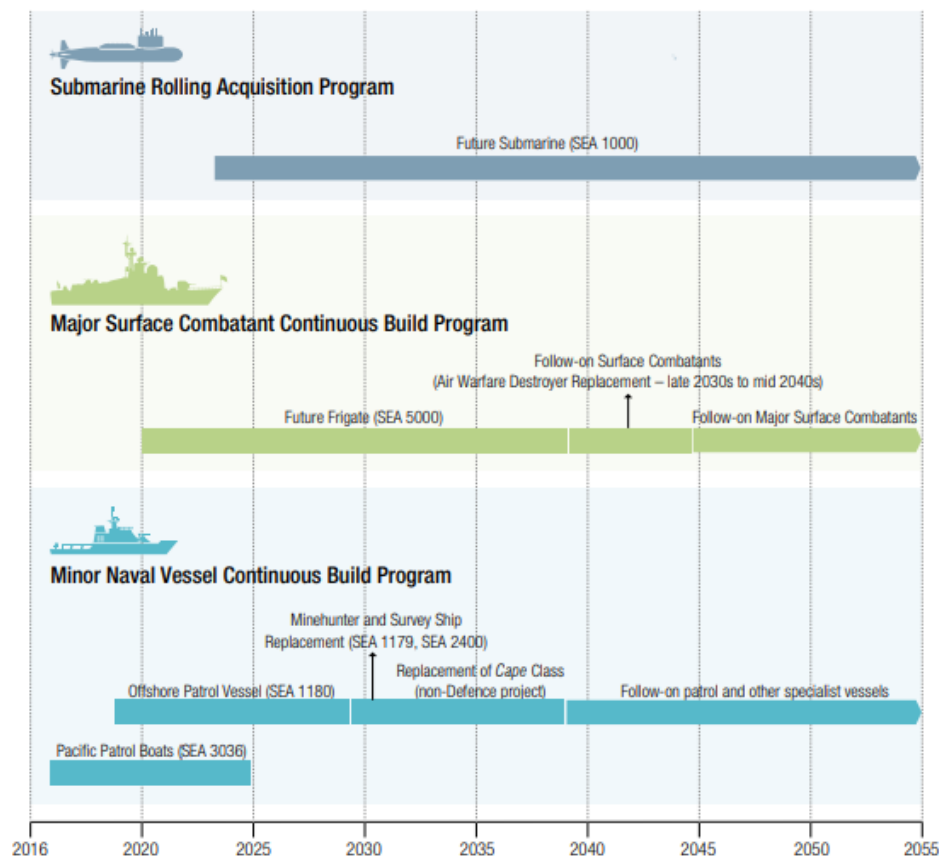
- El **Future Submarine Program** ([SEA 1000](#)) prevé la compra de 12 nuevos submarinos para reemplazar a la flota de submarinos de la clase Collins. Su construcción comenzará entre 2022 y 2023 en los astilleros Osborne Naval Shipyard (South Australia). El contrato fue adjudicado en 2016 a la compañía francesa Naval Group (DCNS) por un valor de AUD\$ 50.000 millones.
- El **Future Frigate Program** ([SEA 5000](#)), contrato valorado en unos AUD\$ 35.000 millones, prevé la construcción de 9 fragatas de guerra para la renovación de las actuales fragatas ANZAC. El contrato ha sido adjudicado en junio de 2018 a los astilleros británicos BAE Systems, y se espera comience a ejecutarse en 2020.
- Y, por último, un programa para construcción de embarcaciones de defensa, de dimensiones inferiores, que incluye el **Pacific Boat Replacement Program** (SEA 3036) y el [Offshore Patrol Vessel Program](#) (SEA 1180). El primero de ellos está valorado en unos AUD\$ 330 millones y el segundo en AUD\$ 4.000 millones. El PBRP prevé la construcción de un total de 21 embarcaciones que serán donadas a 13 países del Pacífico, como parte del compromiso de Australia para la seguridad a través del Pacific Maritime Security Program. El contrato de construcción fue adjudicado a la compañía australiana Austal. El OPVP para la construcción de 12 embarcaciones ha sido adjudicado a los astilleros alemanes Lürssen¹, y su construcción se desarrollará entre los astilleros Osborne Naval Shipyard en Adelaide (los 2 primeros) y el Henderson Maritime Precinct, en Western Australia (las restantes 10 embarcaciones). Participarán en la construcción de las OPV los astilleros australianos ASC y Civmec.

Con estos tres proyectos, el sector se asegura un programa de actividad al menos hasta el año 2055, cuando el último de los nuevos submarinos (SEA 1000) será entregado a la armada australiana (Royal Australian Navy), si bien se espera una concentración de la actividad entre 2020 y 2023, en que los tres proyectos se solaparán en el tiempo.

¹“Australia Signs Offshore Patrol Vessel Construction Contract with Lürssen”. *Navaltoday.com*, 30 enero de 2018. URL: <https://navaltoday.com/2018/01/31/australia-signs-offshore-patrol-vessel-construction-contract-with-lurssen/>



CRONOGRAMA DE LOS PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN NAVAL
SEA 1000, SEA 5000, SEA 3036 Y SEA 1180



Fuente: Naval Shipbuilding Plan. Department of Defense. Australian Government.

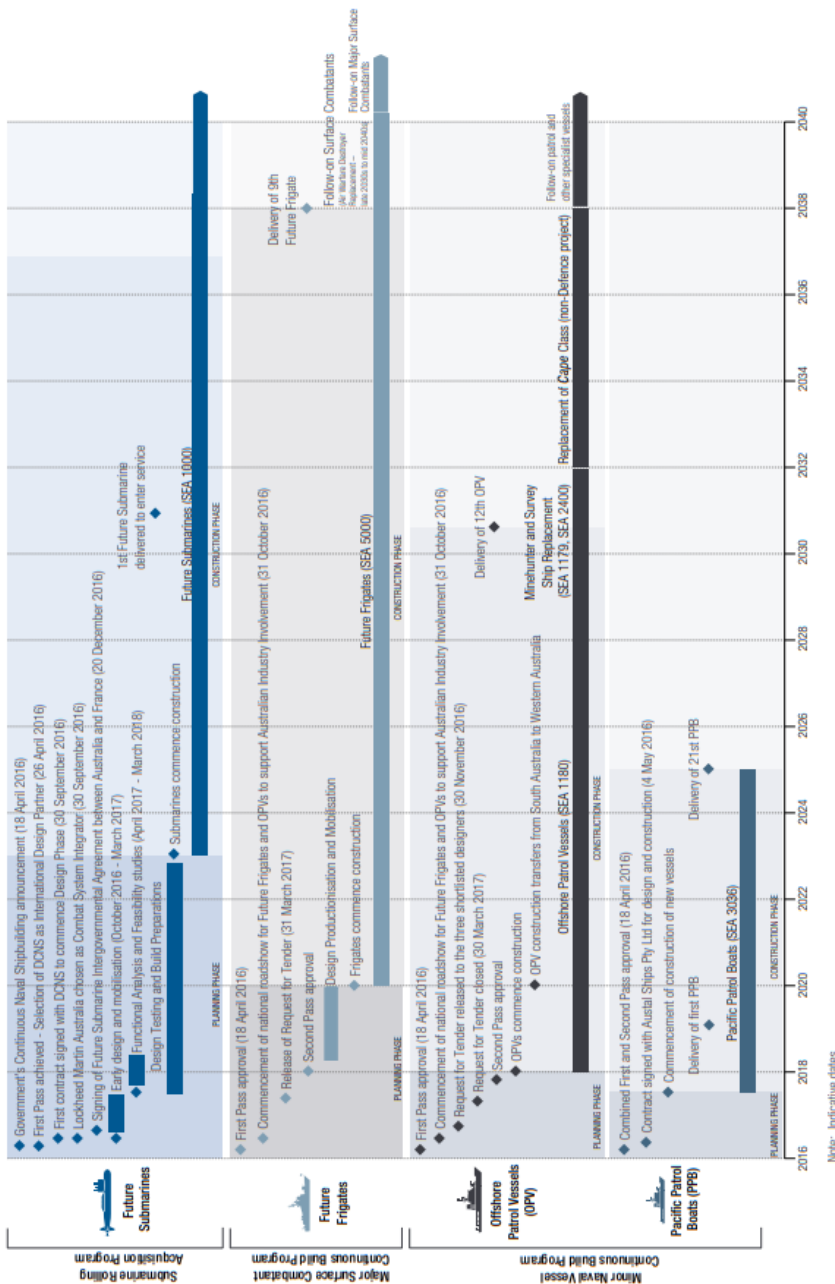
El sector público, con su programa de incremento del gasto en defensa, será el principal impulsor del crecimiento del sector en los próximos años. Hoy en día, el segmento de construcción militar de embarcaciones supone más del 50% de los ingresos del sector. Con el fin de incrementar la productividad, adaptar el sector a los nuevos tiempos y generar una transferencia de propiedad industrial e intelectual hacia el sector, el Gobierno de Australia ha optado por adjudicar los últimos contratos de construcción de embarcaciones de defensa a empresas extranjeras. El objetivo que persigue el Gobierno federal es el de **desarrollar la industria naval australiana en suelo australiano**.

Desde que en 2012 el Gobierno adjudicara a los astilleros españoles Navantia la construcción de tres destructores de la clase Hobart, el grueso de los nuevos contratos de construcción han sido adjudicados a empresas extranjeras: en 2016 Navantia se adjudicó un nuevo contrato para el diseño, construcción y mantenimiento de dos buques logísticos tipo AOR (AUD\$ 1.200 millones), los nuevos submarinos serán construidos por el grupo francés DCNS, las nuevas fragatas por los astilleros británicos BAE Systems y las patrulleras OPV por la compañía alemana Lürssen. Sin embargo, la mayor parte de la actividad será desarrollada en territorio australiano, contando con la participación de importantes empresas del sector como ASC o Civec. Sólo para el Future Frigate Program, han sido preseleccionadas un total de 500 empresas como contratistas de primer, segundo o tercer nivel por BAE Systems.

El sector se caracteriza por un **bajo nivel de comercio internacional**, siendo el nivel de importaciones superior al de las exportaciones de productos y servicios relacionados con la construcción y reparación de embarcaciones. Las **importaciones** alcanzaron en 2017 los **AUD\$ 587 millones (15% de la demanda interna total)**, siguiendo una tendencia negativa de crecimiento desde el año 2013. Sin embargo, se espera que **aumenten**

progresivamente para alcanzar los AUD\$ 750 millones en 2023. Entre otros factores que contribuirán a este aumento está la entrega por Navantia de los dos buques AOR que está construyendo en los astilleros de Ferrol (España). Las exportaciones suponen un porcentaje mínimo de ingresos del sector (un 1,6% en 2017), debido fundamentalmente a la intensa competencia internacional, y se espera que alcancen los AUD\$ 60 millones en 2023. El principal motor del crecimiento de las exportaciones será un aumento de la demanda del segmento de catamaranes y ferris rápidos, entre otros, por parte de los mercados del sudeste asiático.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DE LOS PROGRAMAS DE CONSTRUCCIÓN NAVAL SEA 1000, SEA 5000, SEA 3036 Y SEA 1180



Fuente: Naval Shipbuilding Plan. Department of Defense. Australian Government.



B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición del sector

El sector de la construcción y servicios de reparación naval engloba las industrias de construcción, transformación, y reparación de buques (cualquiera que sea su destino de uso: comercial o militar), incluidos submarinos y plataformas marinas.

B.2. Tamaño del mercado.

El conjunto del sector de construcción y reparación naval facturó en **2017 un total de AUD\$ 3.310 millones**, según los datos de la consultora Ibisworld, un **12,3% más que el año anterior**. El sector se caracteriza por una alta volatilidad en los ingresos y una clara dependencia del sector público y del gasto en defensa.

El sector está integrado aproximadamente por unas **470 empresas**, según datos de Austrade, dedicadas tanto al segmento militar y de defensa como al segmento comercial, que emplean a un total de 14.600 trabajadores (2015)². Por segmento de actividad, el conjunto de empresas relacionadas con la construcción militar de embarcaciones (construcción a medida según las especificaciones técnicas y necesidades de defensa) es el que mayor facturación genera (57,3% del total), seguido por el segmento de servicios de reparación y mantenimiento (20,5%) y el de construcción de embarcaciones comerciales/recreo (16,7%). La actividad de reparación y mantenimiento, además de servir a la industria militar, presta servicios a la industria del *oil & gas* (incluido GNL), transporte de pasajeros, y de mercancías.

Dentro del sector, las empresas australianas de construcción de embarcaciones comerciales cuentan con una buena reputación a nivel internacional, sobre todo en las actividades de diseño y construcción de ferris de alta velocidad, así como de embarcaciones de aluminio. Actualmente, ferris construidos en Australia están siendo utilizados en Londres, las islas griegas o en distintas rutas en China, Japón o Emiratos Árabes Unidos. Entre otros, la naviera española Armas encargó a mitad de 2017 un nuevo *fast ferry* a la compañía australiana [Incat](#). Debido a la alta competencia internacional del segmento de construcción de embarcaciones comerciales, la industria australiana se ha concentrado en estos dos nichos de mercado.

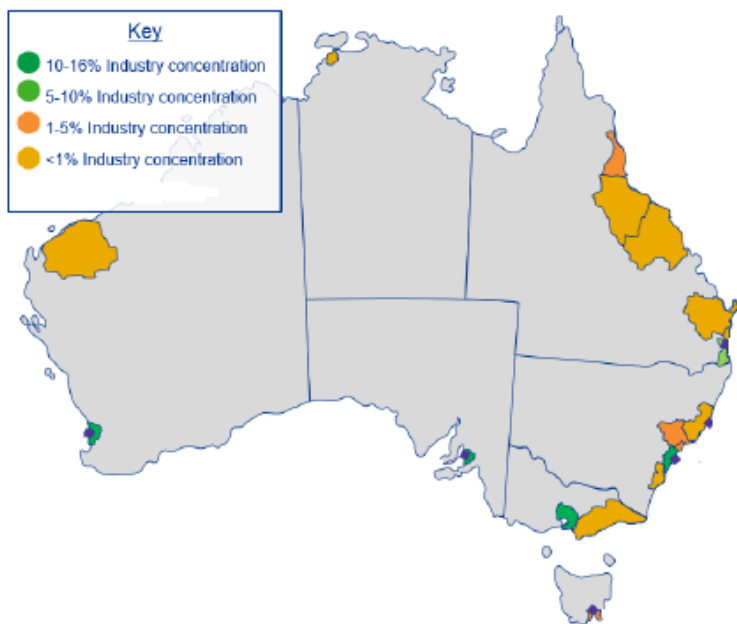
Las empresas del sector se localizan fundamentalmente en los estados de Queensland (32% del total de empresas del sector), New South Wales (28%), y Western Australia (18%). Las empresas situadas en Victoria, South Australia y New South Wales están principalmente orientadas al segmento de construcción militar, así como al mantenimiento y reparación de embarcaciones comerciales. Los astilleros de Osborne en Adelaide, han sido los elegidos por el Gobierno Federal de Australia para el desarrollo de los programas de construcción de los nuevos submarinos y las fragatas (SEA 5000). El Gobierno del estado de South Australia está haciendo un importante esfuerzo por convertir al estado en el hub de referencia en construcción naval. Se espera que, gracias al programa SEA 5000, la industria en el estado experimente un importante crecimiento.

La reciente renovación de los astilleros de ASC en Henderson (Perth) ha incrementado sustancialmente la capacidad y competitividad de la industria en Western Australia. Importantes compañías del sector (militar y comercial) tienen instalaciones de producción en Henderson, así como en el [Australian Marine Complex](#), incluyendo [ASC](#), [Civmec](#), [BAE Systems](#) y [Austal](#).

En el siguiente gráfico se puede observar también la oferta sectorial del mercado. La principal empresa del sector en 2017 fue ASC, con un 37% de cuota de mercado, por delante de Thales Australia (14%) y los astilleros BAE Systems.

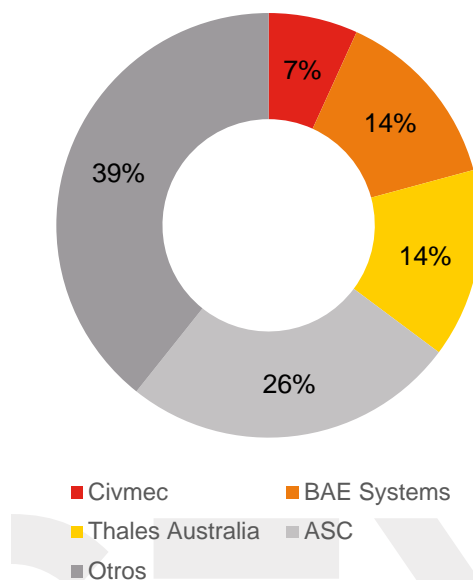
² *Australia's Marine Industry Capability. Research into the Marine Manufacturing sector in Australia.* Julio 2017. KMPG.

CONCENTRACIÓN DE LA INDUSTRIA POR ESTADOS



Fuente: KMPG a partir de datos del ASB.

CUOTA DE MERCADO DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DEL SECTOR (2017)



Fuente: Ibisworld.

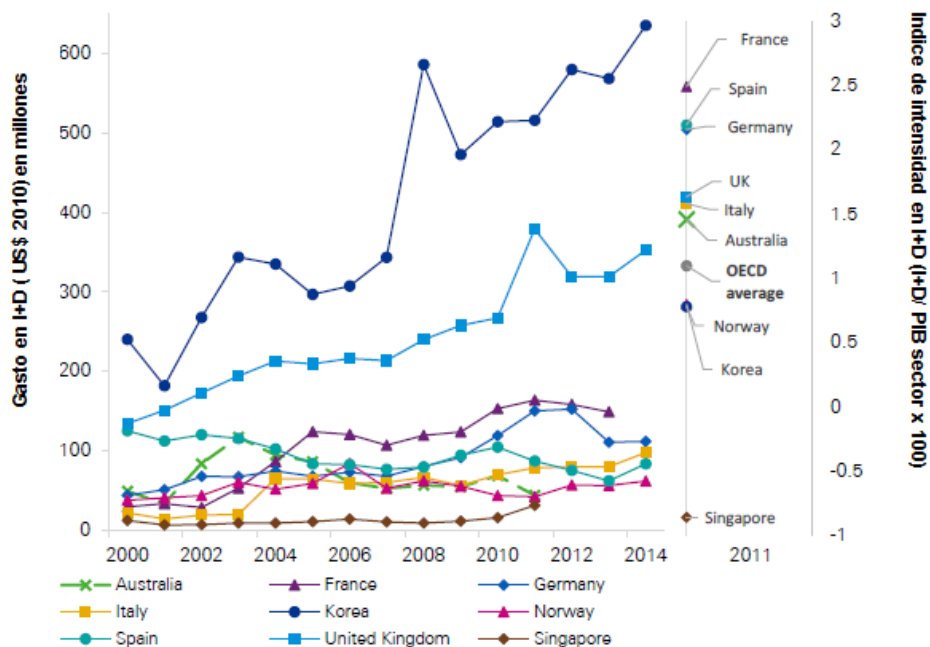
Para conocer más en profundidad las características del segmento comercial del sector naval australiano se puede consultar el informe [Australia's Capability in Commercial Shipbuilding and Services report](#) elaborado por Austrade.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

La oferta española del sector en Australia se concentra en la compañía **Navantia**, que en un corto periodo de tiempo ha conseguido importantes contratos de construcción naval en el país. Navantia ha tenido un papel líder en la construcción de los destructores de la clase Hobart (cuyo último barco ha sido botado en mayo de 2018 en el puerto de Adelaide), además de haber sido adjudicatario para la construcción de dos embarcaciones de apoyo logístico (OSV), que se llevan a cabo en los astilleros de Navantia en Ferrol. En 2007 se adjudicó también el diseño y la construcción de dos buques anfibios (The Canberra Class LHD) y 12 lanchas LLC (entregadas todas en 2014). Según datos de Ibisworld, durante el periodo 2013-2014, las importaciones del sector procedentes de España alcanzaron una cuota de mercado del 75%.

En general, la industria naval española tiene una posición líder a nivel mundial. De hecho, España es el segundo país con mayor inversión en innovación y desarrollo (I+D) relativa al tamaño de la industria, por detrás de Francia y por delante de Alemania, y a una distancia considerable del siguiente país en el *ranking* (Reino Unido).

GASTO EN I+D EN EL SECTOR POR PAÍS (2000-2014) E ÍNDICE DE INTENSIDAD DE I+D DEL SECTOR POR PAÍS (2011)



Fuente: Base de datos ANBERD de la OCDE y F. Galindo-Rueda y F. Verger (2016)³. Los datos del índice de intensidad en I+D son del año 2011.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

Las previsiones para el sector durante los próximos 5 años son muy positivas. Se espera que la industria de construcción y reparación de embarcaciones **crezca al 4,4% hasta 2023**, para alcanzar los AUD\$ 4.100 millones anuales, favorecida fundamentalmente por el aumento de la inversión en defensa y el apoyo del sector público al sector. Se prevé además un **aumento de las importaciones** del sector como porcentaje de la demanda doméstica para los próximos 5 años, debido fundamentalmente a la mayor competitividad de constructores extranjeros (con inferiores costes salariales y mayores economías de escala).

Se prevé además un **aumento en la demanda de servicios** en las terminales marítimas de transporte, motivado por un aumento del transporte marítimo de mercancías, así como de un aumento en la llegada de cruceros de turistas a las costas australianas. Según los datos del *Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics* (BITRE), el número de barcos de transporte de mercancías de más de 150 toneladas de tonelaje bruto llegados a los puertos australianos se ha visto incrementado en un 30% en el periodo 2006-2016.

Los programas de construcción de embarcaciones militares anunciados durante los próximos años suponen **interesantes oportunidades para las empresas españolas proveedoras de todo tipo de material y equipamiento naval y marítimo**: material eléctrico, tuberías, componentes, servicios de geolocalización y navegación, así como material de defensa y servicios de diseño e ingeniería. Los pliegos de condiciones de estas licitaciones no establecen un contenido mínimo local del conjunto del proyecto, lo que favorece la posible participación de empresas extranjeras.

Existen interesantes oportunidades, además, para **empresas proveedoras de cualquier tipo de servicio de reparación naval** a corto y largo plazo. Las nuevas embarcaciones militares requerirán de contratos de mantenimiento a largo plazo y, por otro lado, el desarrollo del comercio marítimo internacional aumentará la

³ Galindo-Rueda, F. y F. Verger (2016), "OECD Taxonomy of Economic Activities Based on R&D Intensity", OECD Science, Technology and Industry Working Papers, No. 2016/04, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/5jlv73sqqp8r-en>.



demanda de estos servicios. Los contratos con la Royal Australian Navy suponen la mayor fuente de ingresos del segmento.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

➤ **Segmento militar:**

Por el tipo de actividad y los productos del sector, en su mayoría complejas embarcaciones de defensa realizadas a la medida del cliente, no se puede hablar de un sistema de distribución propiamente dicho. La principal forma de entrada al mercado para empresas especializadas en construcción naval es a través de la **participación en licitaciones públicas**, para lo que se requiere necesariamente presencia física en el país. Para el caso de pequeñas y medianas empresas subcontratistas (proveedoras de componentes, material, servicios específicos de ingeniería, etc.) es necesario participar en los distintos procesos de licitaciones privadas o mediante la presentación de expresiones de interés. La normativa federal sobre licitaciones públicas obliga a los adjudicatarios de licitaciones superiores a AUD\$ 20 millones, a desarrollar lo que en Australia se denomina **Australian Industry Capability Plan**, es decir, un plan de carácter público de participación de la industria australiana, que especifique de manera detallada las necesidades de trabajos que el adjudicatario busca subcontratar. Los **planes existentes en la actualidad** en materia naval de defensa pueden consultarse en el siguiente [enlace](#). Otra forma de identificar oportunidades de negocio en este ámbito es a través del portal [ICN Gateway](#). Los astilleros en cuyas instalaciones se va a concentrar el 100% de la actividad son los **Osborne Naval Shipyard** (Adelaida, SA) y los astilleros de **Henderson** (Perth, WA). Los contratos de mantenimiento de los buques de defensa, en general, suelen ser otorgados a empresas locales.

➤ **Segmento comercial:**

Tanto la construcción de embarcaciones comerciales como la prestación de servicios de reparación y mantenimiento de la flota comercial necesitan de la presencia física en el país. Muchas de las actividades se concentran en zonas portuarias repartidas por todo el país, sobre todo en las próximas a los principales puertos marítimos (Sydney, Melbourne, Newcastle, Brisbane, Fremantle). La industria es también especialista en la prestación de servicios *offshore*, fundamentalmente a la industria del *oil & gas*.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

Se han identificado las siguientes barreras de acceso a la industria en el país:

- Necesidad de presencia física en el país.
- Dificultad de acceso a mano de obra cualificada y no cualificada local, así como dificultad para obtención de visados de personal extranjero.
- Alta competencia internacional en el segmento comercial, y alta competencia interna en el nicho de construcción de *ferries* y otras embarcaciones de aluminio.
- Necesidad de reconocimiento internacional para acceso al segmento militar.
- Adecuación a los estándares nacionales ([National Standards for Commercial Vessels](#)).

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

Asociaciones y otras direcciones de interés:

- [Department of Defense](#)
- [Department of Industry, Innovation and Science](#)
- [Centre for Defence Industry Capability \(CDIC\)](#)
- [Australian Shipbuilders Association](#)
- [Australian Shipbuilding & Repair Group](#)
- [Australian International Marine Export Group \(AIMEX\)](#)



EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL EN AUSTRALIA

- [Maritime Industry Australia Ltd](#)
- [Australian Trade and Investment Commission \(AUSTRADE\)](#)
- [Industry Capability Network – incgateway](#)
- [Royal Australian Navy](#)
- [Australia & New Zealand Infrastructure Pipeline](#)
- [Australian Naval Institute](#)

Ferias y otros eventos:

| Feria | Fecha | Lugar | Periodicidad | Web |
|--------------|------------------|--------|--------------|---|
| Pacific 2019 | 8-10 Oct 2019 | Sídney | Bienal | http://www.pacificexpo.com.au/ |

ICEX

G. CONTACTO

La Oficina Económica y Comercial de España en Sídney está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en Australia.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Australia, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

Oficina Económica y Comercial de España en Sídney
Suite 408/2013 New South Head Road
NSW 2027 - Australia
Teléfono: +61 (02) 93624212
Email: sidney@comercio.mineco.es

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global
900 349 000 (9 a 18 h L-V)
informacion@icex.es

INFORMACIÓN LEGAL: Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTOR

Julián Jiménez Aguilera

Oficina Económica y Comercial
de España en Sídney
sidney@comercio.mineco.es
Fecha: 14/09/2018

NIPO: 060-18-043-3

www.icex.es



FICHAS SECTOR AUSTRALIA



ICEX España
Exportación
e Inversiones