

JUNTA GENERAL DE ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A.



LA CRISIS DEL MERCADO DE BUQUES, CUYAS CAUSAS Y DESARROLLO A LO LARGO DE 1974 FUERON DESCRITAS EN LA ANTERIOR JUNTA GENERAL, SE HAN INTENSIFICADO EN 1975.

DEBEMOS AGRADECER SINCERAMENTE A LA ADMINISTRACION, SEÑALA EL PRESIDENTE, LA ADOPCION DE MEDIDAS DE CARACTER ECONOMICO PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARITIMO Y ESTIMULO DE LA CONSTRUCCION NAVAL.

CON UNAS VENTAS DE 34.640 MILLONES DE PESETAS, LOS BENEFICIOS DISTRIBUIBLES HAN ALCANZADO LOS 728 MILLONES DE PESETAS.

EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA, D. JUAN MIGUEL ANTOÑANZAS, EXPRESO SU CONFIANZA EN EL PORVENIR DE LA SOCIEDAD, PROMETIENDO LA MAXIMA AYUDA DEL INSTITUTO.

Madrid, 25-VI-76.—En el Salón de Actos del Instituto Nacional de Industria, se ha celebrado la Junta General de Accionistas de «Astilleros Españoles, S.A.», con asistencia del 70,03% del Capital escriturado. Del documentado informe del Presidente de la Sociedad, D. Fernando Benzo Mestre, destacamos los puntos más importantes:

■ PANORAMA INTERNACIONAL DE LA CONSTRUCCION NAVAL

Durante el pasado año se han entregado a nivel mundial, 34,2 millones de T.R.B., cifra que sólo supera ligeramente, en un 2%, la correspondiente al año anterior. Esta cifra significa sin embargo, un récord estadístico, pues la construcción naval es una industria de largo proceso y el impacto del mercado deficiente se refleja en la producción con un retraso considerable.

Los dos principales aspectos de la producción mundial en 1975, han sido la estabilización cuantitativa y la acentuación de la cuota de grandes buques tanques en las entregas: dos tercios del tonelaje corresponden a estos buques.

La preponderancia de Japón continúa siendo notoria: 49,7% frente al 33% de Europa Occidental y 12,3% del resto del mundo.

Como consecuencia de la escasa contratación y normal actividad productiva, la cartera de pedidos mundial se situaba en 1 de enero de 1976 en 82 millones de T.R.B., con un descenso del 32% respecto al año anterior.

La situación de crisis es especialmente manifiesta en el área de transporte de crudos. La cifra de petroleros amarrados ha crecido constantemente, y al final de marzo de 1976 alcanzaba 26 millones de T.R.B.

Las cancelaciones de petroleros han superado los 25 millones de T.R.B., y aunque en los últimos meses el ritmo ha sido decreciente, es probable que se alcancen los 30 millones.

El desequilibrio entre oferta y demanda también se ha manifestado en el sector de carga seca. La causa fundamental ha sido, en este caso, la recesión de los principales países industrializados.

Dado que la producción industrial de Japón y Estados Unidos viene creciendo desde hace 12 meses y las más fuertes economías europeas desde hace 6 meses a ritmos superiores a las medias históricas a largo plazo, la reactivación de la demanda puede ser significativa.

En los años pasados no fue posible predecir la situación presente del mercado. Es también imposible hacer una previsión de los efectos, a medio y largo plazo, de los diferentes factores económicos y políticos que guardan estrecha relación con la industria del transporte marítimo. Sin embargo, es posible que la situación actual sea evaluada con excesivo pesimismo. Estimamos que, aunque el mercado de grandes buques necesite tiempo para recobrarse, simultáneamente mejorará el mercado de otros tipos de buques, particularmente de buques especiales.

■ EL SECTOR DE LA CONSTRUCCION NAVAL EN ESPAÑA

El Presidente, asimismo, indicó que dado el carácter típicamente internacional del mercado de buques, la situación exterior se ha reflejado de manera muy acusada en la construcción naval española.

Durante 1975 se ha mantenido la actividad de los astilleros nacionales a un nivel semejante al del año precedente.

Se entregaron 1.690.000 T.R.B. con un aumento del 14,5% respecto a 1974. En toneladas compensadas, que guardan estrecha relación con las horas trabajadas, el crecimiento ha sido sólo del 7%, cifra más acorde con la actividad real.

Los Contratos concertados en 1975 totalizan 461.000 T.R.B., pero como las cancelaciones han ascendido a 429.000 T.R.B., el saldo neto de contratación fue de 32.000 T.R.B.

La Cartera de pedidos al 31 de diciembre de 1975, estaba compuesta por 4.560.000 T.R.B. con descenso del 25,9% respecto al año anterior. El 67% corresponde a Armadores nacionales y el 33% a la exportación.

El valor de las obras realizadas en construcción de buques asciende a 59.000 millones de pesetas, con aumento anual del 15%.

El valor contractual de los buques exportados en 1975, ha sido de 440 millones de dólares, con aumento del 35%.

Como factor positivo, de gran importancia para el Sector, es de destacar la constitución de la Comisión Interministerial en el seno del Gobierno

no para el estudio de los problemas de la Marina Mercante y de la Construcción Naval.

Como primeros frutos de los trabajos de dicha Comisión son los Decretos de declaración de «interés preferente» al Sector de la Marina Mercante y la convocatoria de un Concurso para la contratación por Armadores nacionales de hasta 1.000.000 T.R.B.

■ ACTIVIDADES DE ASTILLEROS ESPAÑOLES DURANTE EL EJERCICIO

Para A.E.S.A. y sus filiales, el Ejercicio económico de 1975 ha sido normal en lo que respecta a producción y volumen de facturación, superando las cifras de años anteriores.

En nuevas construcciones navales, ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A. ha entregado 26 buques, que suponen 866.452 T.R.B., lo que representa un aumento del 20% en relación al tonelaje entregado el año anterior.

Los buques entregados por A.E.S.A. constituyen más de la mitad del tonelaje terminado en España y el 2,5% del entregado en el mundo. A.E.S.A. ocupa, por este concepto, el octavo lugar entre los 15 astilleros que han acumulado más de la mitad de la producción mundial, inmediatamente después de los 7 astilleros japoneses que encabezan la lista. Las compañías filiales han entregado 19 buques, con un total de casi 21.400 T.R.B.

Con respecto a Reparaciones Navales, el número de buques atendidos ha sido de 481, con un total de 5,5 millones de T.R.B., equivalente al 54% del tonelaje reparado en España durante el año. Las filiales han reparado 149 buques, que totalizan 973.175 T.R.B. El valor de las reparaciones excedió en un 5% al del año anterior.

La División de Equipos Navales ha entregado 32 motores diésel con una potencia agregada de 397.400 BHP y dos grupos de turbinas propulsoras (las primeras fabricadas por nuestra Sociedad) con 72.000 SHP. La potencia total entregada en 1975 es inferior en un 12% a la del año anterior. No obstante, en el campo de los motores diésel propulsores directamente acoplados, A.E.S.A. sigue ocupando el primer lugar de Europa y el sexto mundial, precedida por los cinco mayores fabricantes japoneses.

La División de Siderurgia ha producido 134.510 Toneladas de fundición de acero equivalente, transformadas en productos forjados, moldería de acero, laminaciones de acero especial y chapa de acero especial. La cifra citada es 17,8% menor que la correspondiente a 1974, ya que la crisis económica ha incidido muy marcadamente en el Sector siderúrgico.

En el Ejercicio que consideramos, A.E.S.A. ha facturado un total de 34.640 millones de pesetas (41,5% para el mercado nacional y 57,7% para la exportación) esto significó un aumento del 19,8% con respecto al Ejercicio anterior y unos beneficios distribuibles de 728 millones de pta.

La facturación del conjunto de filiales se elevó a 9.125 millones (19,5% más que en 1974) con lo cual la facturación total del Grupo fue de 43.765 millones.

La contratación de buques en 1975 se situó en 348.918 T.R.B. que equivale al 40% de las entregas anuales.

Los buques en cartera al fin del Ejercicio sumaban 2.111.928 T.R.B. con decrecimiento anual del 29%; de esta cifra el 78% corresponde a petroleros; el 10% a graneleros y el resto a buques de carga y polivalentes. Nuestra cartera corresponde al 46% de la total del país y al 2,6% de la mundial; ambas proporciones son semejantes a las logradas, y antes citadas, en el concepto de entregas.

Con respecto a los medios de producción, el nuevo Astillero de Puerto Real, ha superado diversas e importantes etapas de su entrada en servicio. La obra civil del Dique de Construcción quedó terminada en junio y el 18 de octubre se realizó la primera puesta a flote, la del petrolero «Aragón» de 236.000 T.P.M. Entraron, asimismo, en funcionamiento, el segundo pórtico grúa de 600 toneladas de capacidad de elevación, dos grúas de 100 toneladas y dos de 15 toneladas, completándose así los equipos de elevación y maniobra del dique y dársena de armamento. Las instalaciones restantes, que constituyen los

talleres fundamentales del Astillero, entrarán en Servicio en 1976.

El Centro de Reparaciones de Cádiz, ha quedado plenamente operativo en 1975. El 13 de mayo se realizó la primera varada en el nuevo dique de 400.000 toneladas. Se han iniciado las necesarias obras de ampliación de la planta de desgasificación, para prestar servicio a los buques mayores que puedan varar en el citado dique.

El plan de desarrollo de la Factoría de Reñosa se puso al día, de acuerdo con las últimas directrices de la Administración, y el 26 de marzo del presente año se firmaron las Actas por las cuales dicha inversión se acoge a la nueva Acción Concertada Siderúrgica.

En cuanto a los principales acontecimientos de la vida interna de la Sociedad, el Presidente se refirió a la dimisión de su antecesor, Excmo. Sr. D. Juan Antonio Ollero de la Rosa, que, por razones exclusivamente personales, renunció al Cargo, y resaltó los cualificados y relevantes servicios que ha prestado a A.E.S.A. durante el tiempo de su mandato.

También se refirió al cese como vocal del Excmo. Sr. D. Alberto Carlos Oliart Saussol, que no puede continuar prestando sus relevantes servicios a la Sociedad por las obligaciones inherentes a sus funciones de Consejero Director General del Banco Hispano Americano y cuya vacante ha sido ocupada por D. Pedro Moriyón Costales, Director General Adjunto del Banco Hispano Americano.

Asimismo, dio cuenta de la incorporación al Consejo de los nuevos Vocales representantes del personal, Sres. Castelló, Cortés y Davin.

Anunció a continuación la designación del Excmo. Sr. D. Emilio Miranda Díez como Vicepresidente Ejecutivo de la Sociedad. Manifestó la intención del Consejo de especializar las funciones directivas, dado su gran volumen y complejidad. En este sentido, indicó que D. Vicente Cervera de Góngora continuará como Director General con dedicación especial a las actividades comerciales, y que D. Miguel de Aldecoa y López de la Molina ha sido nombrado Director General con dedicación especial a las actividades industriales.

■ Entre las intervenciones de los accionistas destacó la del Presidente del Instituto Nacional de Industria.

El Sr. Antónanzas destacó la importancia de ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A. que justifica el interés y apoyo del INI compartido por los restantes accionistas privados.

Expresó su confianza en el nuevo equipo directivo e hizo mención a la atención que viene prestando el Gobierno a los problemas de la Marina Mercante y la Construcción Naval a través de la Comisión Interministerial creada al efecto. Espera que se superarán los problemas de la crisis coyuntural y manifestó su confianza en el porvenir del sector a largo plazo.

Concluyó estimulando a ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A., a seguir prestando una atención equilibrada a las necesidades de los armadores españoles y a la presencia en los mercados de exportación, así como al estudio de la evolución de los tipos de barcos que las nuevas situaciones requerirán, con una mayor especialización, y la conveniencia de desarrollar al máximo las tecnologías propias.

■ ACUERDOS DE LA JUNTA

Se procedió a someter a la Junta General, y fueron aprobados por unanimidad, la Memoria, Cuenta de Pérdidas y Ganancias, Propuesta de Distribución de Beneficios, Gestión del Consejo y designación de Accionistas Censores de Cuentas para el Ejercicio de 1976, ratificándose los nombramientos producidos en el seno del Consejo, así como la propuesta de nuevas designaciones para el mismo.

Una vez aprobados todos los acuerdos, hizo de nuevo uso de la palabra el señor Benzo, reiterando su agradecimiento y el del Consejo a los señores accionistas, y de manera muy especial al Instituto Nacional de Industria y Entidades Financieras, formulando los mejores votos para el futuro de la Sociedad.

La Junta terminó a las catorce quince horas.