

CONSIDERACIONES SOBRE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA

Raúl HERRANZ DE MIGUEL

LA próxima entrada en vigor del mercado único europeo es motivo de fuerte preocupación en amplios sectores de nuestra industria, motivada por su posición competitiva en relación con las industrias de otros países comunitarios. En este sentido, es generalmente aceptado que el nivel tecnológico de la industria española y su aún reducido nivel de internacionalización son dos motivos de debilidad en dicha posición competitiva.

No hay duda de que en la actual posición competitiva de nuestra industria, y en concreto en su nivel tecnológico y en su nivel de internacionalización, e incluso en su propia estructura, ha tenido una influencia muy fuerte el modelo de desarrollo seguido en nuestro país en el período 1940-1960. En dicho período, predominó el principio del autoabastecimiento y reducción de importaciones, con un desarrollo orientado casi exclusivamente al mercado interior que daba preferencia al objetivo de producción sobre cualquier otro y, por consiguiente, estaba alejado de cualquier criterio de competitividad a escala internacional.

A pesar de la evolución que en nuestro desarrollo industrial se ha venido produciendo en las últimas décadas, sigue siendo cierto que el esfuerzo en investigación y desarrollo en nuestra industria ha sido, y sigue siendo, uno de los más bajos de la CE expresado en porcentaje del PIB, y ello a pesar del importante incremento experimentado por las ayudas oficiales en los últimos años.

Pero la situación no es la misma en los distintos sectores industriales, incluso si se refiere a sectores de alta tecnología; por consiguiente, la posición competitiva de la industria española varía de unos sectores a otros, y no son, por tanto, los mismos los caminos a seguir para mejorar o incrementar el correspondiente nivel de competitividad.

Así, en las industrias de proceso que producen productos no diferenciados, y por tanto con poca o ninguna tecnología de producto incorporada (como es el caso en la producción de energía eléctrica de distintos orígenes o en la industria de refino del petróleo), nuestra posición tecnológica es buena, y son aspectos clave para la competitividad de nuestras industrias los siguientes: la correcta selección y ejecución de las inversiones, el aprovisionamiento de materias primas, la formación del personal a todos los niveles, el buen acceso a los mercados, la dimensión adecuada y la elevada productividad.

No ocurre lo mismo en las industrias de proceso que

fabrican productos diferenciados y en constante evolución; es decir, que incorporan tecnología de producto con fuerte innovación tecnológica, como es el caso, por ejemplo, en la industria del aluminio.

En estas industrias, nuestra posición tecnológica es buena, en general, en la cabecera de los procesos, cuya producción no es diferenciada, pero limitada en las transformaciones a productos intermedios y finales. En ellas, además de las actuaciones indicadas en el caso anterior, se hacen necesarias alianzas con tecnólogos para compensar la debilidad indicada, y preferiblemente con participación accionarial en la empresa, lo que posibilita, además, establecer esquemas de cooperación comercial en los mercados exteriores.

Naturalmente, entre estos extremos se presentan situaciones intermedias de industrias de proceso cuyos productos son poco diferenciados, o de más lenta evolución tecnológica, como es el caso de la industria papelera, donde la situación tecnológica es buena, en general, o de la siderurgia integral, donde existen algunas debilidades tecnológicas en el área de transformación a productos intermedios.

En cuanto a las industrias de equipamiento —es decir, aquellas que suministran productos no de consumo, listos para ser usados sin posteriores transformaciones (bienes de equipo, barcos, aviones, etc.)—, tienen, en general, un elevado componente tecnológico, siendo la situación distinta según los sectores, como se comenta a continuación; pero, en líneas generales, la situación es de debilidad tecnológica relativa y de insuficiente presencia exterior.

Así, la situación es de reducida presencia exterior y de clara debilidad tecnológica en los bienes de equipo asociados a la generación de energía, pues los equipos principales —caldera, turbinas y alternadores— se construyen en España bajo licencia o con diseño procedente del exterior, y en algunos casos se importan totalmente, como ocurre con las turbinas de gas. La situación es bastante parecida en los bienes de equipo avanzados de transporte ferroviario. En estos sectores, el fortalecimiento tecnológico pasa, además de por los esfuerzos de investigación y desarrollo propios, por las alianzas con tecnólogos, que se verían fortalecidas con participaciones accionariales, lo que ya ha ocurrido en algunas empresas del sector recientemente adquiridas por empresas multinacionales.

En relación con el sector de los bienes de equipo, que, como se ha expuesto, tiene un elevado componente tecnológico, es muy ilustrativo considerar los siguientes datos, proporcionados por SERCOBE:

- El peso de las industrias de bienes de equipo de nuestro país fue, en 1990, del 4,8 por 100 del PNB, frente a un valor medio del 8 por 100 en la CE y del 12 por 100 en la antigua RFA.
- El déficit de la balanza exterior de bienes de equipo,

en 1990, supuso el 41 por 100 de nuestro déficit total de comercio exterior.

De lo anterior se pueden deducir dos conclusiones:

1) La fuerte correlación entre el peso de la industria de bienes de equipo de un país y su nivel tecnológico.

2) La importancia que para la balanza de comercio exterior de nuestro país tiene el disponer de una industria de bienes de equipo competitiva.

La situación tecnológica, en el ámbito del diseño del producto, y la presencia internacional son, sin embargo, mejores en el sector aeronáutico y en el sector naval.

En la construcción naval civil, que exporta, en media, del orden del 70 por 100 de su producción, su viabilidad a largo plazo requerirá un fuerte aumento de los niveles de productividad y de facturación por empleado, así como ir orientando la actividad hacia productos con mayor aportación tecnológica.

En la industria aeronáutica, tenemos una presencia internacional importante y un nivel tecnológico adecuado, como consecuencia de la participación de nuestra industria en programas de desarrollo multinacional, tanto civiles como militares, y del decidido apoyo que ha venido recibiendo desde la Administración. Sin embargo, los elevados gastos de desarrollo y la competencia internacional en este sector hacen necesarias alianzas internacionales para conseguir economías de escala y, por otra parte, es también imprescindible para asegurar su viabilidad continuar aumentando la productividad de nuestra industria, que aún tiene niveles de facturación por empleado inferiores a los de nuestros competidores europeos.

Dentro de las industrias de equipamiento, se deben destacar, por su efecto multiplicador de empleo cualificado, las industrias de síntesis o de integración final; es decir, aquellas que diseñan y suministran bienes complejos que integran, a su vez, otros componentes o subconjuntos. Es el caso de las que construyen barcos, aviones, camiones, trenes, etc. Estas industrias suelen incorporar en sus suministros compras externas del orden del 70 por 100 del valor final del producto, lo que significa que soportan una industria auxiliar con un empleo cualificado asociado no inferior a tres veces el de la empresa integradora.

De todo lo expuesto se puede deducir que el nivel tecnológico de nuestra industria y su nivel de internacionalización son variables según los sectores y los tipos de industria, y que para asegurar su competitividad se requerirán medidas distintas en uno y otro caso, pasando en muchos de ellos por alianzas tecnológicas y comerciales, y en todos ellos por el continuo incremento de la productividad global de las industrias, maximizando la facturación por empleado.

De hecho, la viabilidad de muchas de nuestras industrias y el mantenimiento/crecimiento del empleo aso-

ciado, en el contexto del mercado único europeo, resultarán del correcto comportamiento de tres variables principales, a su vez interrelacionadas entre sí: tecnología, productividad y exportación.