As with almost all issues, the possibilities of energy for the future can be approached from various angles. As far as the fishing sector is concerned, shipowners have to deal with the need to do their numbers to weigh up the viability of options on the table. Ship engineering has to deal with other challenges: in this case, technical viability. In a manner of speaking, this is scientific realism. Industrial realism comes from the shipyards, a synthesis industry where a wide range of specialized efforts are drawn together. Galicia can presume about having a large entrepreneurial network devoted to shipbuilding.

Como casi todos los temas, las posibilidades energéticas del futuro se pueden abordar desde diversos puntos de vista. Así, en lo que al sector pesquero se refiere, los armadores se tienen que enfrentar a la necesidad de hacer cuentas para calibrar la verdadera viabilidad de las opciones que hay sobre la mesa. La ingeniería naval aborda otro tipo de retos: en este caso se le demanda una viabilidad técnica. Es, digamos, la representación del realismo científico. El realismo industrial viene de la mano de los astilleros, convertidos en industria de síntesis en la que deben conjugarse múltiples esfuerzos especializados. Galicia, además, puede presumir de disponer de una tupida red empresarial dedicada al naval.



Haciendo números

Álvaro Martínez Riva
Pesquerías Marinenses, PESMAR

DOING NUMBERS

Álvaro Martínez Riva. Pesquerías Marinenses, PESMAR

Como es público y notorio, los altos precios alcanzados por el gasoil como consecuencia del estado del mercado internacional del petróleo, están poniendo en una muy difícil situación al sector pesquero. Tradicionalmente la mayor parte de los costes de explotación de un buque provenía de los gastos sociales de las tripulaciones, sin embargo, aunque sigue siendo la primera partida, lo relativo a la cuenta de combustible se ha acercado hasta llegar a ser cifras muy similares. Hoy, un gran arrastrero, debe dedicar alrededor de un 30% -e incluso más- de sus costes de explotación al capítulo del combustible, una cifra que dobla la necesaria hace no tantos años. La consecuencia obvia e inmediata es que las cuentas de resultados de las sociedades armadoras se han resentido gravísimamente.
La situación, por otra parte, no parece que haya detenido su deterioro, por lo que nadie puede saber a ciencia cierta a qué punto puede llegar. Así las cosas, Pesquerías Marinenses se está plan-

As is public and notorious, the high prices of gas-oil as a result of the international oil market, are putting the fishing sector in an extremely difficult situation. Traditionally, most of the exploitation costs for a ship went on social security payments for the crew, whereas now the fuel account has risen to very similar figures. Nowadays, a large trawler vessel needs to pay out around 30% - and even more – in exploitation costs for fuel, a figure twice what it was just a few years ago. The obvious, immediate consequence is that shipowners' results accounts have suffered seriously.
This state of affairs does not appear to have drawn to a halt, so that nobody knows for certain how far this can go.
On this backdrop, Pesquerías

Marinenses is considering solutions that only two or three years ago it would have considered reckless, while now, there is a need to evaluate them as it is the company's very profitability and, therefore, its future, that is at stake.
The company is doing numbers to see if it will be feasible or not, profitable and payable in sensible instalments, to adapt our fleet to using fuel-oil. Initially, fuel has the advantage of being slightly cheaper than gas-oil, as much as 50% cheaper. Simply this aspect, if it were the only one to take into account, would mean substantial savings in the outlay for fuel. But basically two problems arise here: the investment needed to adapt the engines, apart from it being a dirtier fuel, would involve more maintenance.
One albeit secondary aspect to this issue is that we would still need gas-oil for certain complementary operations.
In the near future, our company will take a decision on this, but certainly fishing companies will find it difficult to have an easy future if they don't take an active attitude to the problem of the price of fuels. Reducing the fuel bill is an urgent need, either with this system or any other.
We are, however, fully aware of the fact that adapting our ships' engines to fuel will only be a momentary solution, almost a patch-up job that will not be the panacea to save the fishing sector.
Although initially it seems to be a solution that can be adopted, it is essential not to rush into it because we are talking about a very considerable investment, even though it may be the most economic and viable out of the range of possibilities that a fishing company can handle with at the present time.
Certainly, it is not a very wide range, and although there are some promising ideas that might be useful and viable in the more or less near future, right now they still have to be developed commercially and industrially.

teando soluciones que hace sólo dos o tres años nos hubieran parecido una temeridad y que, sin embargo, a día de hoy, se hace necesario valorar porque es la propia rentabilidad de la empresa y, por tanto su futuro, lo que está en juego.
En concreto, se están haciendo los cálculos pertinentes para saber si sería o no factible, rentable y amortizable en plazos sensatos la adaptación al uso de fuel-oil por nuestra flota. En principio, el fuel cuenta con la ventaja de ser sensiblemente más barato que el gasoil, incluso un 50% más. Simplemente este aspecto, si fuese el único que hubiese que controlar, permitiría importantes ahorros en la factura dedicada al combustible. No obstante se plantean básicamente dos problemas: la inversión necesaria para la adaptación de los motores y dos que se trata de un combustible más sucio y que, en consecuencia, exigiría un mayor mantenimiento. Un aspecto, bien que secundario, de la cuestión es que se seguiría necesitando gasoil para ciertas operaciones complementarias.
En los próximos tiempos nuestra sociedad tomará una decisión al respecto pero de lo que no cabe duda es que las empresas pesqueras difícilmente podrán tener un porvenir tranquilo si no toman una actitud activa ante el problema del precio de los carburantes. Reducir la factura del combustible es una necesidad imperiosa sea por la vía aquí comentada o por cualquier otra.
Sin embargo, somos totalmente conscientes de que la adaptación de los motores de nuestros barcos al fuel serviría como una solución eventual, casi un parche, no sería la panacea que fuese a salvar al sector pesquero. Por otra parte aunque, en principio, parece una solución asumible, es importante no precipitarse porque estamos hablando de una inversión muy considerable, aunque sea la más económica y viable del abanico de posibilidades que puede manejar una empresa pesquera a día de hoy. Por cierto, no es un abanico muy amplio, pues aunque hay ideas prometedoras que tal vez sean útiles y viables en un futuro más o menos próximo, hoy todavía están por desarrollar comercial e industrialmente.

Astilleros dispuestos



Antolín Pérez Martínez
Sección técnico-comercial de Astilleros Cíes

SHIPYARDS WILLING

Antolín Pérez Martínez. Technical-Commercial Department of the Cíes Shipyard.

There is clearly great concern among the shipowners over the question of the price of fuel because there is no doubt about the fact that the increase in cost here is considerable.
We sense this concern at the shipyards because we are in constant contact with the shipowners. But however, our possibilities to help in this issue are limited due to the fact that, over the years, the shipyards have become synthesis industries. What I mean by that is that our yards and know-how are specifically for assembling work from the different auxiliary industries specializing in the different aspects that go to make up a ship. On saying that, by way of an example, I think it would be absurd and beyond our capabilities to develop an engine as there are already companies that specialize in

Es evidente que existe una gran preocupación entre los armadores respecto a la cuestión del precio del combustible porque no cabe duda de que el incremento del gasto en este apartado ha sido muy grande.
En los astilleros sentimos la preocupación porque tenemos un trato constante con los armadores, sin embargo nuestras posibilidades concretas de ayudar en esta cuestión están limitadas por el hecho de que con el transcurrir del tiempo los astilleros se han convertido en industrias de síntesis. Ello quiere decir que nuestras instalaciones y nuestro conocimiento sirven sobre todo para ensamblar el trabajo de las diferentes industrias auxiliares especializadas en los diferentes aspectos que componen un barco.
No obstante, creo que, aunque, por ejemplo, sería absurdo y está fuera de nuestras posibilidades el desarrollo de un motor porque ya existen sociedades especializadas en ello con un gran potencial tecnológico y financiero, sí que creo que los astilleros pueden