



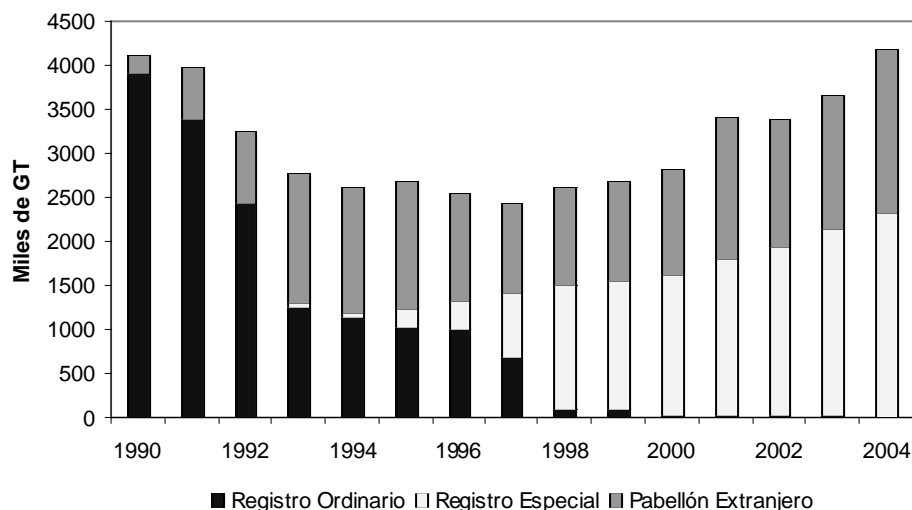
Panorama de la Actividad Naviera durante 2004

El presente informe resume la actividad naviera durante el año 2004, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, analizando la evolución de sus principales indicadores: demanda de transporte (comercio marítimo), oferta (flota, nuevas construcciones, desguaces) y mercado de fletes. Por último se incluye un breve resumen de las principales novedades acaecidas en el ámbito institucional.

ÍNDICE

Mercado internacional	2
Demanda de Transporte	2
Oferta: flota mundial	3
Mercado de fletes	5
 Flota de pabellón español y total controlada por navieras españolas	 6
 Tráfico portuario español	 8
 Resumen de novedades en el ámbito institucional	 8

**Evolución de la flota mercante
total controlada por navieras españolas**
Datos a final de cada año



1. MERCADO INTERNACIONAL

1.1 DEMANDA DE TRANSPORTE

Según Fearnleys, durante el pasado año 2004 se **transportaron por mar** un total de 6.542 millones de tm, lo que supone un importante aumento, del 6,7%, respecto del año anterior. En términos de tm x milla el crecimiento fue ligeramente superior, del 6,9%, totalizando 27,6 billones.

La demanda mundial de petróleo crudo experimentó el mayor crecimiento de los últimos 26 años (3,4%), sin duda impulsado por China que aumentó su demanda un 15,6%. La producción mundial de petróleo crudo totalizó unos 73 millones de barriles (+5,0%).

Como consecuencia, la **demanda de transporte de crudo** creció un 7,6%, sumando 1.800 millones de tm y la de **productos del petróleo** un 5,7% hasta alcanzar 485 millones de tm. En términos de tm x milla, tanto la demanda de crudo como la de productos petrolíferos creció un 6,2%, totalizando 9,3 y 2,4 billones de tm x milla respectivamente.

También China marcó la pauta del mercado en lo que se refiere a los graneles

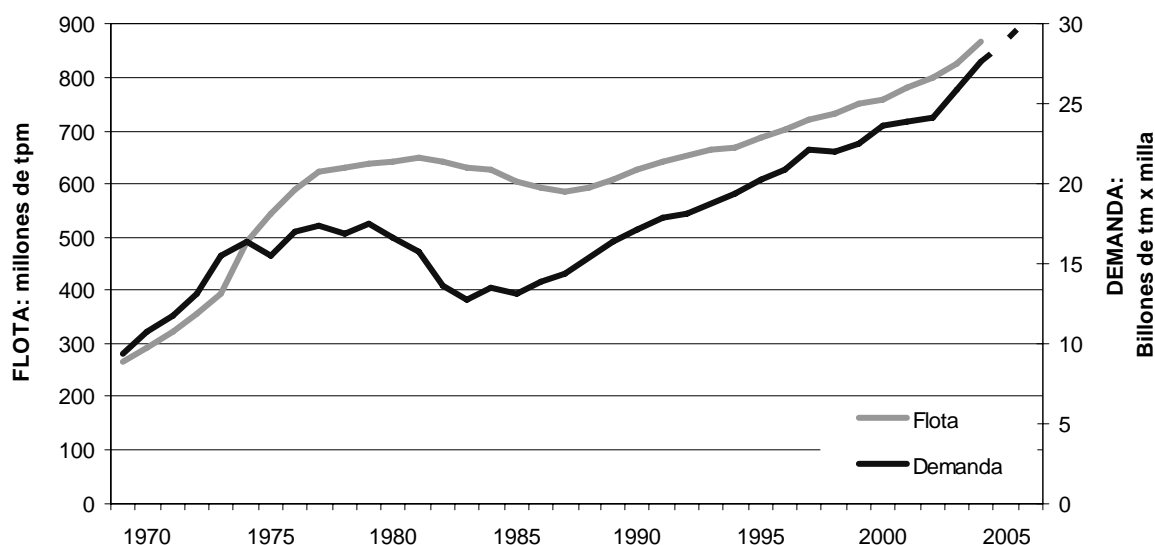
sólidos. Su producción de hierro aumentó un 24% y sus importaciones de mineral de hierro un 40%, unos 60 millones de tm. Ello unido al fuerte crecimiento de la producción de acero (+8,8%) y la fuerte demanda de carbón térmico, hicieron que la demanda de transporte de los **principales graneles** aumentara un 7,7% en términos de tm, totalizando 1.490 millones y un 8,2% en términos de tm x milla, alcanzando los 7,7 billones de tm x milla. Un 40% de las toneladas transportadas corresponden a mineral de hierro (+12,6%).

En la partida de otras mercancías, continúa aumentando la demanda de transporte de **gas natural**, desde los 121 millones de tm de 2003 hasta 132 en 2004 (+9,1%).

La **distancia media** se mantuvo bastante estable, situándose en el caso del petróleo crudo y sus productos en 4.960 millas (-0,9%), 5.171 para los graneles sólidos (+0,5%) y 3.120 (+0,9%) para otras mercancías.

Durante 2005 Fearnleys prevé que el tonelaje de mercancías transportadas por mar crezca un 4,4%. Sus previsiones para el 2006 se sitúan en un 4,5%.

Evolución de la flota y demanda mundial de transporte marítimo



1.2 OFERTA: FLOTA MUNDIAL

Según Fearnleys, a 1 de enero de 2005 la **flota mercante de transporte mundial** totalizaba 868 millones de tpm, 44,5 millones más que el año anterior (+5,4%). Por tipos de buques, tanto la flota petrolera como la granelera aumentaron su tonelaje un 5,9%, mientras que la de otros tipos de buques creció un 4,6%. La flota de buques obos disminuyó un 3,3%, en línea con la tendencia de los últimos años.

Las bajas de buques por **desguaces** sumaron 13,1 millones de tpm, un 51,2% menos que en 2003. Disminuyeron las toneladas desguazadas de todos los tipos de buques. Las de graneleros un 81,8% y las de petroleros, tras varios años aumentado (en 2003 se superaron los 18 millones de tpm desguazadas), en 2004 cayeron un 57,6% (se desguazaron 7,8 millones de tpm). Los fletes tan inusualmente altos que se registraron durante todo el año 2004 han motivado, sin lugar a dudas, esta evolución.

El tonelaje de **flota entregada**, con un crecimiento del 9,5%, fue el más alto de la historia, totalizando 63,0 millones de tpm. Un 43,8% de este tonelaje correspondió a buques petroleros (27,6 m tpm),

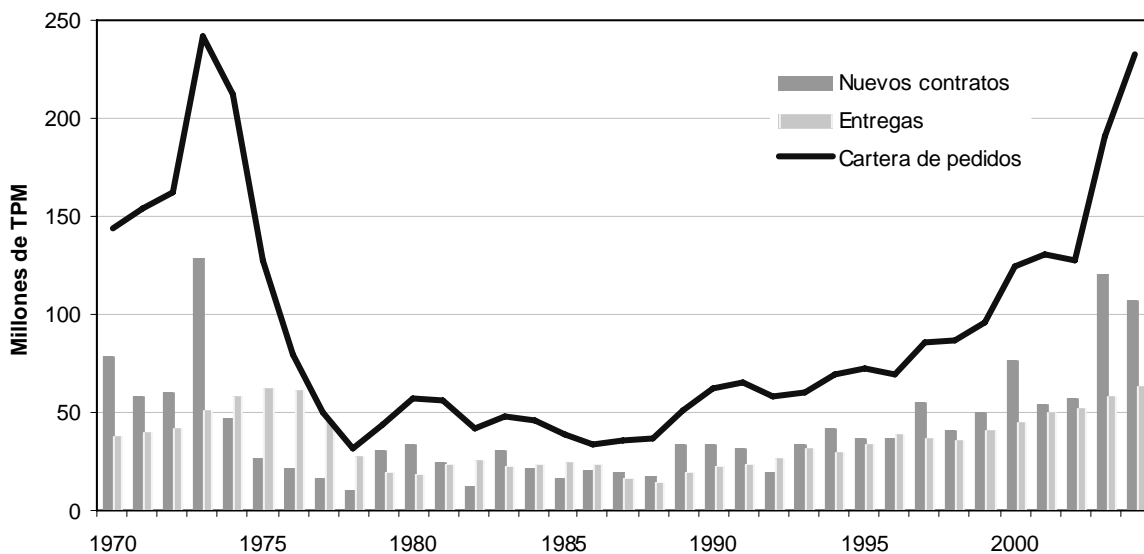
un 30,8% a buques graneleros (19,4 millones de tpm) y un 25,4 a otros tipos de buques (16,0 m tpm).

Las cifras de **contratación**, aunque disminuyeron un 10,7%, continuaron en niveles muy elevados. En 2004 se contrataron 107,1 millones de toneladas, un 12,3% de la flota mundial. Por tipos de buques se contrataron un total de 35,0 millones de tm de petroleros, un 27,4% menos que un año antes, 23,5 millones de toneladas de graneleros (-24,4%) y 48,6 millones de tm de otros buques (+20,3%).

Finalmente, la **cartera de pedidos** totalizaba, a principios de 2005, 232,6 millones de tpm, un 26,8% de la flota mundial. Desde 1973 no se encontraban los astilleros con una cartera de estas dimensiones. De este tonelaje, un 35,6% correspondía a buques petroleros, un 23,3% a graneleros y un 41,0 a otros tipos de buques.

Los **precios** de buques VLCC aumentaron un 40% (hasta 105 millones de \$), los de Suezmaxes un 37% y los de Aframax un 31%. Por su parte, el precio de contrato de buques Capesize creció un 30% (hasta 61 millones de \$), el de Panamax un 40% (hasta 35 millones de \$) y el de Handymax un 33%.

Construcción Naval Mundial 1970-2004



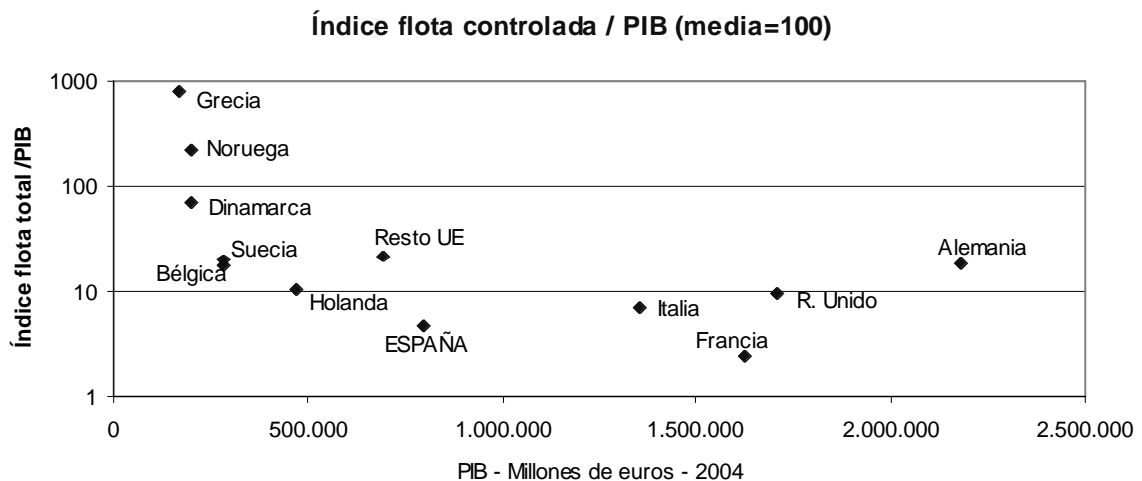
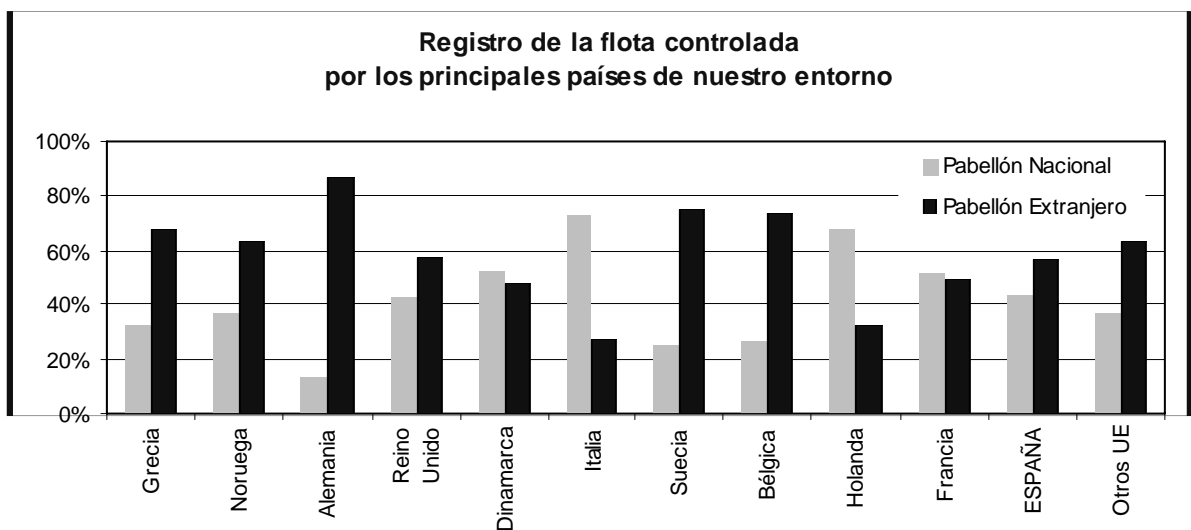
Con los datos disponibles, de julio de 2004, el conjunto de los armadores del Área Económica Europea (UE-15+Noruega) controlaban el **66,6% de sus tpm en el extranjero**. Los armadores de las dos flotas más importantes de la Unión, la griega con 161,4 millones de tpm y la alemana con 51,5 millones, operaban respectivamente el 67,7% y 86,6% de su tonelaje en otros pabellones. Aparte de estos dos países, Suecia y Bélgica también controlaban en el exterior un porcentaje de flota superior al de la media (75,5 y 73,6% respectivamente).

Por **tipo de buque**, los países de la UE-15 controlaban el 77,9% de los graneleros y el 72,3% de los buques de carga general en terceros registros. En el otro extremo se situ-

an los buques de pasaje, de los que sólo un 29,0% se controla en otros pabellones.

Los **principales registros abiertos** utilizados por armadores comunitarios (UE-15) eran, a 1 de julio, Liberia (17,7% de la flota), Malta (14,6%), Chipre (14,1%) y Panamá (13,5%). Reseñar que tanto Malta como Chipre, desde mayo de 2004, forman parte de la Unión Europea.

La **edad media** de los buques controlados por armadores de la UE-15 era de 14,3 años. La flota griega, italiana, sueca y española presentan una edad por encima de la media de la Unión, al igual que la noruega. La flota alemana, con una edad media de 9,6 años, resulta ser la más joven, seguida de la holandesa con 11,2.



1.3 MERCADO DE FLETES

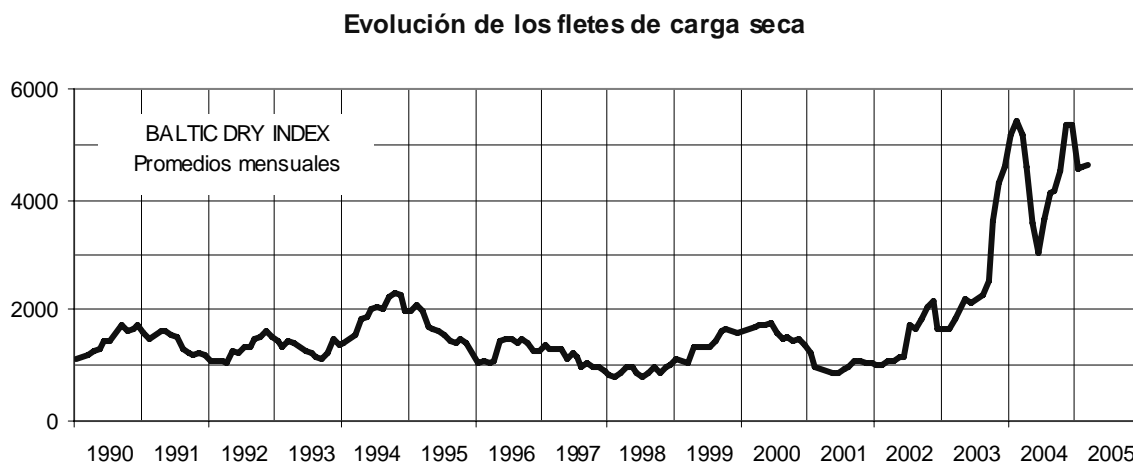
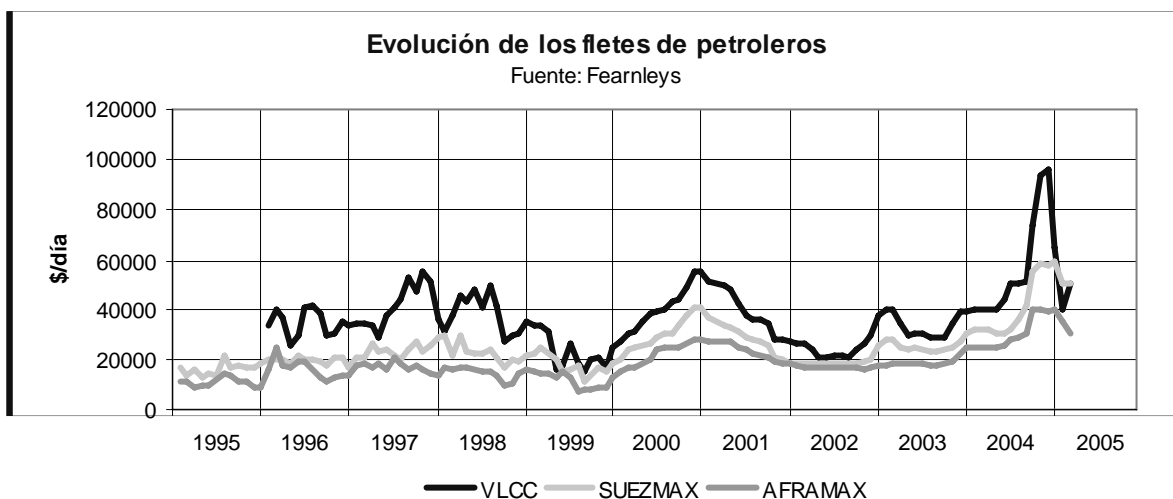
El año 2004 fue el mejor año, desde 1973, para los buques petroleros y el mejor de la historia para la mayor parte del resto de las flotas. China fue, sin lugar a dudas, el motor para este fuerte crecimiento en la mayoría de los segmentos del mercado. En este fantástico año para el transporte marítimo, sin embargo, muchos astilleros perdieron dinero entregando buques contratados a precios muy inferiores a los actuales y previos a la fuerte subida del precio del acero. Los retrasos sufridos, consecuencia de embotellamientos en el suministro de equipos, no facilitaron las cosas al sector de la construcción naval.

En el mercado de **buques petroleros**, la media anual de ingresos para VLCCs se

elevó de 33.402 \$/día en 2003 a 54.729 \$/día en 2004. Para buques Suezmaxes desde menos de 25.000 hasta cerca de 40.000 \$/día y para Aframax de 18.500 a 29.700.

Los **buques graneleros** experimentaron su mejor año de la historia, aunque con una volatilidad muy marcada y un desarrollo de "pico de gemelo", como se puede ver en el gráfico adjunto. Así, entre comienzos de febrero y finales de junio, el Índice del Báltico cayó un 45%, para luego aumentar un 79% hasta finales de año.

También los **buques portacontenedores** experimentaron en 2004 un fuerte repunte de sus fletes que, en el caso de los fletamentos por tiempo, estuvo por encima de un 50% en todos los tráficos y tamaños.



2. FLOTA DE PABELLÓN ESPAÑOL Y TOTAL CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

El 1 de enero de 2005, las empresas navieras españolas **controlaban un total de 300 buques, con 4.176.997 GT**. Por noveno año consecutivo el tonelaje ha vuelto a aumentar, un 14,0% (en GT) este último año, aunque el número de unidades se haya reducido en 8.

Llama especialmente la atención, el crecimiento registrado por la **flota operada bajo otros pabellones** (+20,2% en GT), totalizando, a comienzos de año, 112 buques con 1.861.961 GT. La **flota controlada bajo pabellón nacional** creció diez

puntos menos, un 9,4%, sumando, a 1 de enero, 188 buques con 2.315.036 GT. Actualmente, el 63% de los buques y el 55% del tonelaje controlado por navieras españolas, navega bajo pabellón nacional.

Por su parte, el número de buques controlados por **navieras extranjeras**, e inscritos en el Registro Especial de Canarias, continúa aumentando y asciende ya a 12 unidades y 80.709 GT. Hace tan sólo 4 años eran 4 buques con 16.460 GT.

También continúa la tendencia observada en los últimos años a **utilizar buques cada vez de mayor porte**. En los dos últimos años, se ha pasado de un tonelaje medio de 10.700 GT a 13.900 GT.

Flota mercante de transporte TOTAL controlada por armadores españoles

Tipos de buques	AI 1.1.2004			AI 1.1.2005		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	28	960.801	1.795.289	35	1.131.992	2.105.730
Graneleros	16	641.696	1.185.377	14	609.764	1.130.335
Carga general	39	158.360	214.720	31	120.265	176.000
Portacontenedores	26	229.018	281.182	23	203.901	258.592
Roll-on/roll-off	47	476.556	275.057	47	508.761	251.493
Cargueros frigoríficos	33	101.408	108.650	33	101.408	108.650
Gaseros	9	329.989	270.478	11	692.884	545.451
Buques de pasaje y ferries	67	488.003	104.672	61	512.761	101.537
Otros buques de transporte	43	277.942	435.759	45	295.261	469.121
TOTAL	308	3.663.773	4.671.184	300	4.176.997	5.146.909

Flota mercante de transporte de PABELLÓN ESPAÑOL

Tipos de buques	AI 1.1.2004			AI 1.1.2005		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	16	569.825	1.061.662	17	492.709	913.777
Graneleros	0	0	0	0	0	0
Carga general	18	46.604	64.015	17	42.155	57.540
Portacontenedores	29	243.837	288.990	27	234.970	287.180
Roll-on/roll-off	40	407.687	219.323	38	410.910	211.707
Cargueros frigoríficos	9	24.842	23.008	9	24.842	23.008
Gaseros	6	292.645	237.984	9	662.126	518.217
Buques de pasaje y ferries	63	417.602	91.121	56	375.989	78.847
Otros buques de transporte	29	174.947	259.468	27	152.044	227.323
TOTAL	210	2.177.989	2.245.571	200	2.395.745	2.317.599

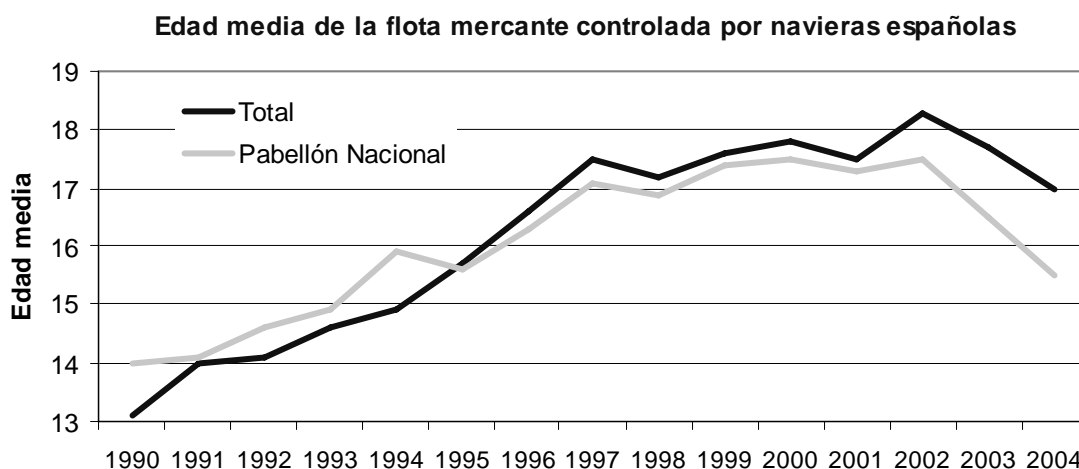
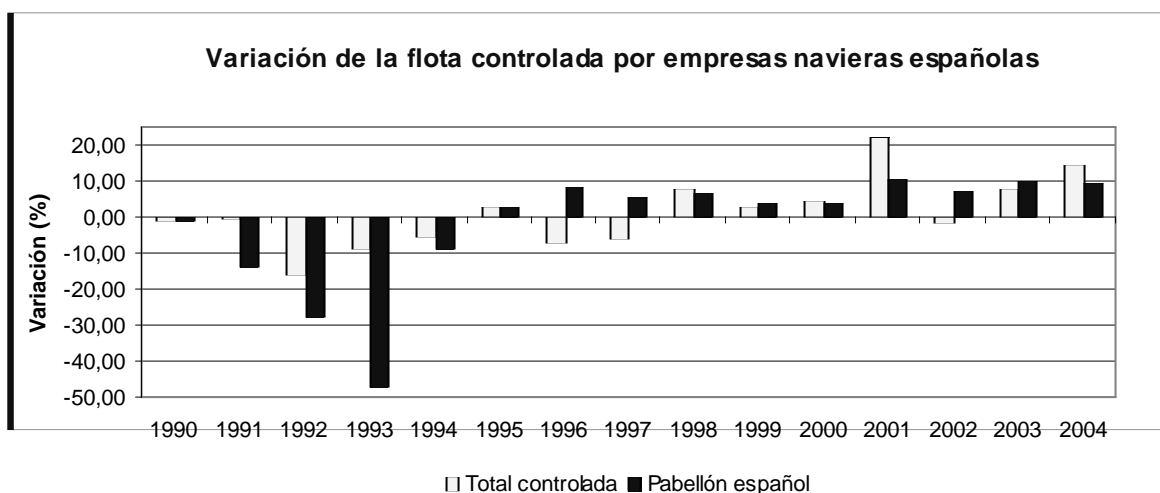
Resulta cada vez más difícil hacer estas estimaciones. Existen en la actualidad buques de pabellón español que nada tienen que ver con empresas españolas, buques de empresas españolas en pabellones extranjeros, empresas españolas que pertenecen a grupos navieros extranjeros, etc. En nuestras estimaciones se ha tratado de seguir siempre el mismo criterio: si la gestión técnica y comercial del buque está en España, el buque se considera de control español.

Por **tipos de buque**, disminuye de forma importante el tonelaje controlado, tanto bajo pabellón nacional como extranjero, de buques portacontenedores y de carga general (-24,1 y -11,0% de media respectivamente). El tonelaje de petroleros operados bajo pabellón extranjero aumentó un 67,0% (+262.047 GT) y disminuyó un 15,9% los operados bajo pabellón nacional (-90.859 GT). Por último, la entrega de cuatro buques LNG a nuestras empresas dio lugar a un fuerte crecimiento de esta flota.

A 1 de enero la **edad media** de la flota controlada era de 17,0 años, frente a los 17,7 de un año antes. Si sólo se consideran los buques operados bajo pabellón español se ha pasado de 16,5 a 15,5 años.

Por **tamaños**, sigue siendo la flota de menos de 3.000 GT la que cuenta con una mayor edad media, 21,9 años, los buques entre 3.000 y 10.000 se sitúan en 16,4 años y la flota más joven es la de tonelaje superior a 10.000 GT, con una media de edad de 13,0 años.

La incorporación de 18 buques de **nueva construcción** (15 bajo pabellón español y 3 extranjero) durante el año 2004, junto con los 13 del año anterior, esta permitiendo un rejuvenecimiento de la flota controlada. Continúa así el sostenido proceso inversor que están realizando las empresas navieras españolas y que en los últimos dos años se estima que ha superado los 1.230 millones de euros, en nuevas construcciones.



3. TRÁFICO PORTUARIO

El tráfico portuario español de graneles líquidos, sólidos y mercancía general registró en 2004 un nuevo e importante aumento del 7,7%, alcanzando 397 millones de toneladas.

Tres puertos superan ya los 35 millones de toneladas de mercancías movidas, que coinciden con los 3 puertos que mueven más mercancía general: Algeciras, con un total de 61 millones de tm (+8,0%), el 59,7% corresponde a carga general; Barcelona, con 40 millones de tm (+14,8), el 62,2% es carga general; y Valencia, con 37 millones de tm movidas (+7,1%), siendo el 81,3% carga general.

Por tipos de mercancías, el transporte de graneles líquidos creció un 5,4%, algo más que el año anterior (+3,6%), el de graneles sólidos crecieron un 7,4% tras la caída registrada en 2003 (-3,3%). La mercancía general, según la tendencia de los últimos años, creció un 10,1%. La mercancía containerizada supone ya el 74,8% de la mercancía general, y más del 25% del total, superando los 103 millones de tm y los 10 millones de teu.

El tráfico de contenedores en tránsito aumentó un 18,2% y representa el 59% de la mercancía containerizada. Los principales puertos hub españoles son Algeciras (30 millones de tm de mercancías en tránsito) y Valencia (9,0 m).

Resumen general del tráfico de los puertos españoles, tm

	2003	2004	diferencia	Variación (%)	
GRANELES LÍQUIDOS	131.717.768	138.758.371	7.040.603	5,35	
GRANELES SÓLIDOS	97.875.763	105.130.731	7.254.968	7,41	
	Convencional	46.377.244	49.926.037	3.548.793	7,65
MERCANCÍA GENERAL	En contenedores	92.652.841	103.175.842	10.523.001	11,36
	TOTAL	139.030.085	153.101.879	14.071.794	10,12
TOTAL	368.623.616	396.990.981	28.367.365	7,70	

4. RESUMEN DE NOVEDADES EN EL ÁMBITO INSTITUCIONAL

Muy negativo para el sector ha resultado el nuevo **Reglamento de Extranjería**, que elimina la posibilidad de que el enrole del marino equivalga a la autorización para trabajar, vaciando prácticamente de contenido la posibilidad legal de contratar extranjeros en los buques del REC, lo que muy previsiblemente tendrá unas consecuencias muy negativas para los buques abanderados en el REC.

Se están además desarrollando varias normas, tanto nacionales como comunitarias, de suma importancia para el sector:

- Nueva Orden de desarrollo de la **normativa de aplicación de los avales**, que según nuestras noticias asume la mayoría de las peticiones básicas de ANAVE.

- Anteproyecto de **Ley de Derecho Marítimo**, que pretende reformar profundamente la casi totalidad del Derecho Marítimo español vigente.
- Nueva **propuesta de Directiva de acceso** al mercado de los servicios portuarios, hecha pública el pasado mes de octubre y cuyas líneas generales siguen el Acuerdo de conciliación de septiembre de 2003.
- Modificación de la **Directiva 32/1999, sobre contenido de azufre de los combustibles marinos**, que establece un marco comunitario muy alejado del establecido a nivel internacional a través del Anexo VI de MARPOL, que entrará en vigor el próximo mes de mayo. Ello podría tener muy serias consecuencias para la competitividad y el fomento del transporte marítimo europeo.