



Panorama de la Actividad Naviera durante 2003

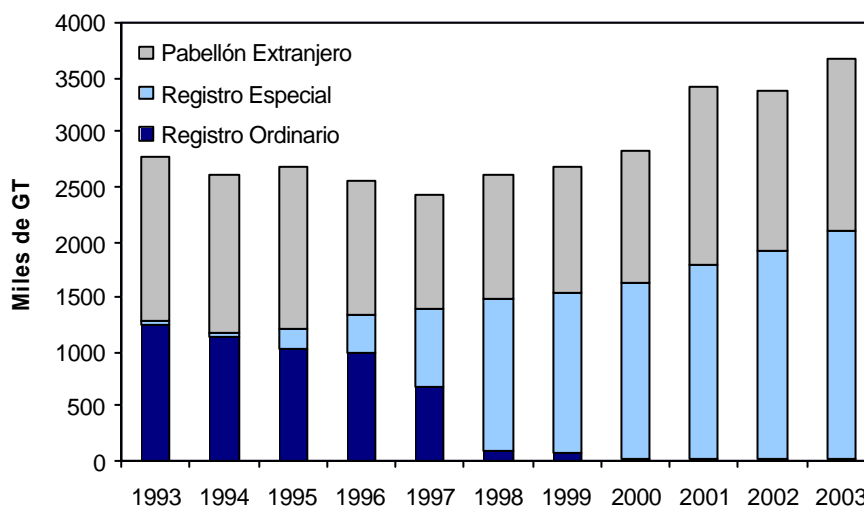
El presente informe resume la actividad naviera durante el año 2003, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, analizando la evolución de sus principales indicadores: demanda de transporte (comercio marítimo), oferta (flota, nuevas construcciones, desguaces) y mercado de fletes. Por último 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 controlada por navieras españolas

Datos a final de cada año



1. MERCADO INTERNACIONAL

1.1 DEMANDA DE TRANSPORTE

Según Fearnleys, el tonelaje de mercancías transportadas por mar aumentó en 2003 un 4,4%, totalizando 5.840 millones de tm. Medida en tm x milla, la **demanda de transporte** creció todavía más, un 5,9%, para alcanzar 24,6 billones de tm x milla, tras la ligera caída del 0,1% del año anterior.

La demanda de transporte de **crudo y productos del petróleo** se vio beneficiada a comienzos de año por las bajas temperaturas y los altos precios del gas natural. El fuerte aumento de la demanda en China unido a la recuperación económica de EEUU permitieron mantener su crecimiento durante el resto de 2003, registrando a finales de año un aumento del 4,1% en términos de tm y del 5,9% en términos de tm x milla.

La demanda de transporte de crudo creció un 3,9% sumando 1.650 millones de tm y la de productos del petróleo un 5,1% hasta alcanzar 435 millones de tm. En términos de tm x milla, la demanda de crudo creció un 6,1% (8,3 billones) y la de productos un 4,9% (2,2 billones).

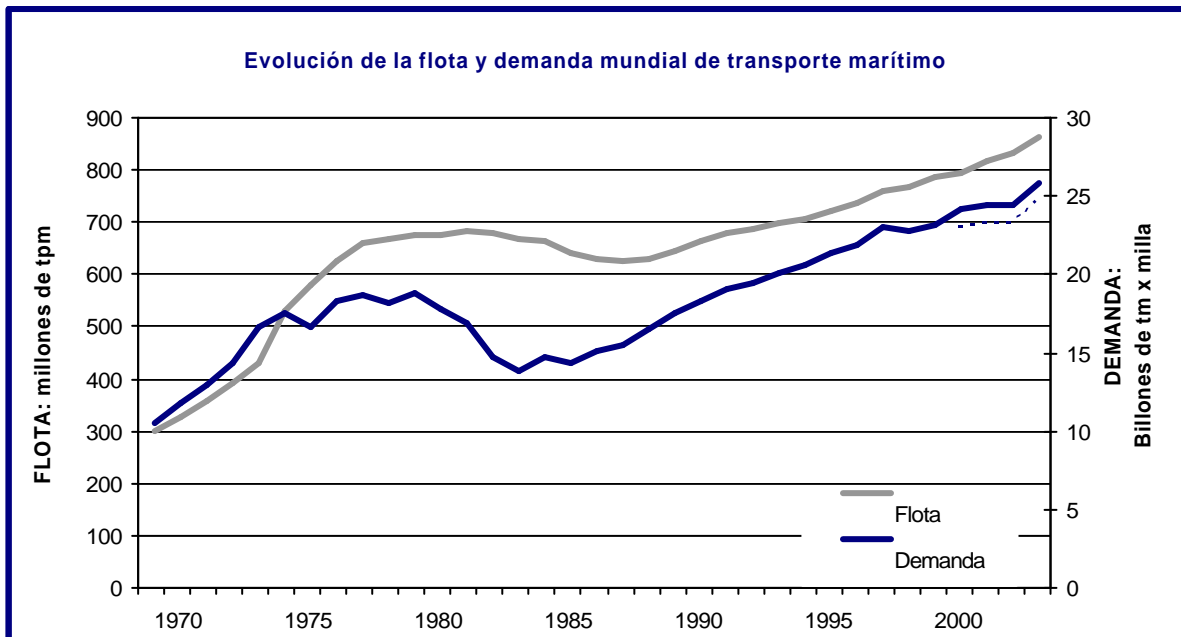
Por su parte, la demanda de transporte de **graneles sólidos**, y muy especialmente de mineral de hierro, estuvo fuertemente impulsada por el insólito aumento de la producción de acero en China (+21%), así como por el fuerte crecimiento económico de la mayoría de países asiáticos, con la excepción de Japón.

Como consecuencia, el transporte de los principales graneles aumentó un 7,0% en términos de tm (1.390 millones) y un 8,3% en términos de tm x milla (7,1 billones). Casi un 40% de las toneladas transportadas corresponden a mineral de hierro (+11,6%).

En 2003 se volvió a registrar un nuevo e importante crecimiento de la demanda de transporte de **gas natural**, que totalizó 121 millones de tm (+9%).

La distancia media ha aumentado para todos los tipos de mercancías, situándose, en el caso del petróleo crudo y sus productos, en 5.029 millas (+1,7%), 5.083 (+1,2%) en graneles sólidos y 2.976 (+0,4%) en otras mercancías.

Durante 2004 Fearnleys prevé que el tonelaje de mercancías transportadas por mar crezca un 3,7%. Sus previsiones para el 2005 se sitúan en un +3,2%.



1.2 OFERTA: FLOTA MUNDIAL

A 1 de enero de 2004 la **flota mercante de transporte mundial** totalizaba 826,3 millones de tpm, 28 millones de toneladas más que el año anterior (+3,5%). Por tipos de buques, la flota petrolera aumentó su tonelaje un 3,8%, la granelera un 2,7% y la de otros tipos de buques un 4,6%. La única flota que ha vuelto a disminuir, como viene siendo habitual, es la de buques obos (-3,2%).

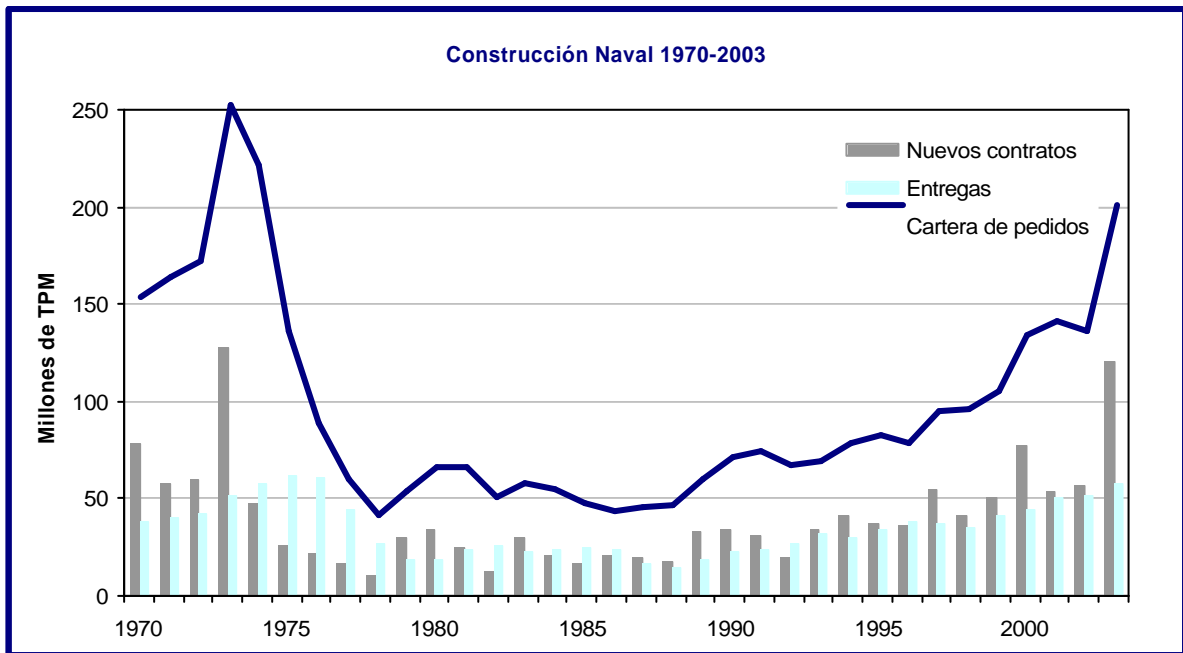
Las bajas de buques por **desguaces** sumaron 26,8 millones de tpm, un 16,0% menos que en 2002. Los desguaces de buques petroleros se mantuvieron en niveles muy altos, totalizando 18,4 millones de tpm. Sin embargo se desguazaron tan sólo 3,3 millones de tpm de buques graneleros (frente a los 5,9 de 2002), motivado sin duda por los fletes tan elevados que se registraron a lo largo del año, y muy especialmente a finales.

El tonelaje de **flota entregada** aumentó un 11,8%, totalizando 57,5 millones de tpm, de las que más de 30 millones corresponden a buques petroleros, valor que no se alcanzaba desde 1976. Las entregas de graneleros totalizaron 12,1 millones de tpm (-13,6%) y las de

otros tipos de buques se mantuvieron constantes en torno a los 14,5 millones de tpm. También se entregaron 2 obos con 0,2 millones de tpm, cuando desde 1999 no se entregaba ningún buque de estas características.

La **contratación** de buques registró cifras sorprendentemente elevadas, pasando de 56,8 millones de tpm en 2002 a 119,9 en 2003. Durante el año se contrataron 50,2 millones de tpm de petroleros, cifra que no se alcanzaba desde hace 30 años y que, además, supone un aumento del 146,1% respecto del año anterior. La nueva normativa sobre buques tanque de casco sencillo, aprobada tras el accidente del *Prestige*, ha tenido sin duda que ver en este fuerte incremento de las contrataciones. Por su parte, los nuevos contratos de buques graneleros sumaron 26,4 millones de tpm (+25,7%) y los de otros tipos de buques 43,3 millones (+184,9%).

En lo que a la **cartera de pedidos** se refiere, sumaba a 1 de enero 191,0 millones de tpm, un 50,6% más que un año antes. De este tonelaje, un 41,6% correspondía a buques petroleros, un 23,9% a graneleros y el 34,3% restante a otros tipos de buques.

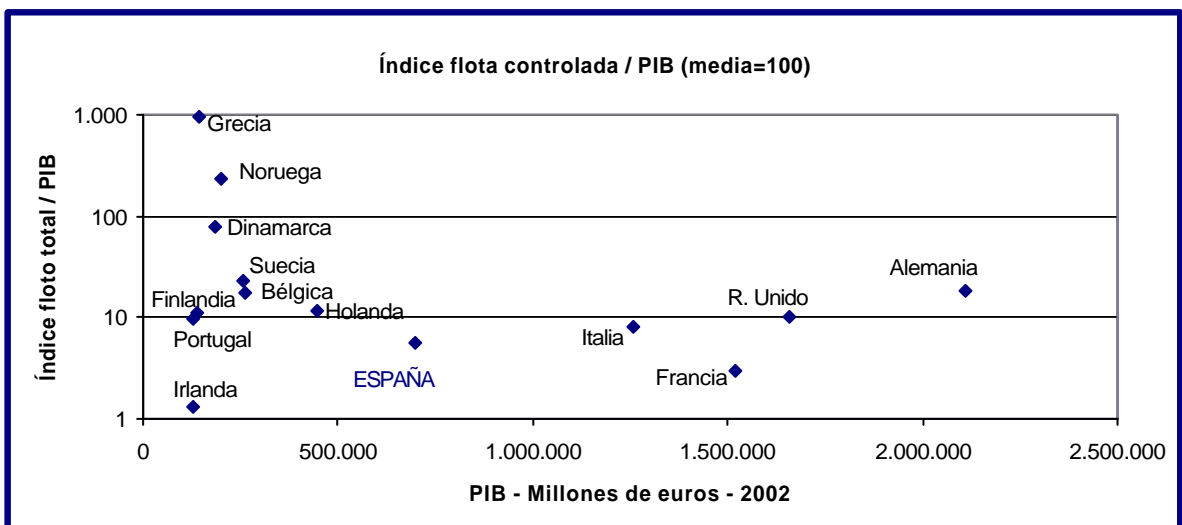
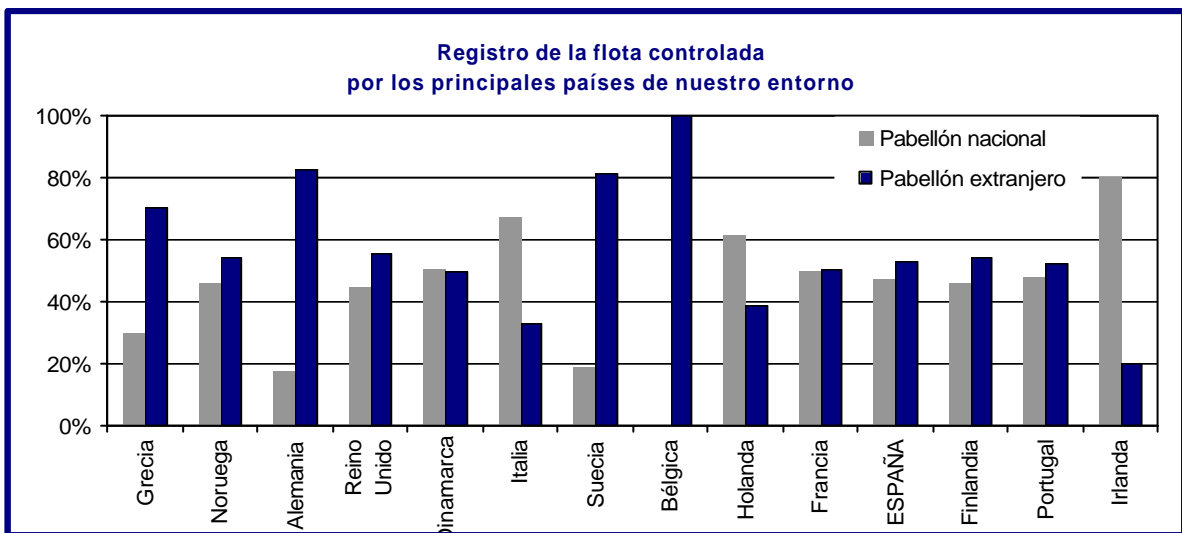


A 1 de julio de 2003, el conjunto de los armadores del Área Económica Europea (UE+Noruega) **controlaban el 67,0% de sus tpm en el extranjero**. Los armadores de las dos flotas más importantes de la Unión, la griega con 156,6 millones de tpm y la alemana con 43,8 millones, operaban respectivamente el 75,6% y 86,9% de sus buques en otros pabellones. También Noruega, segunda flota europea con 53,9 millones de tpm, a pesar de tener uno de los registros especiales más competitivos de la Unión, sigue controlando más de la mitad de sus buques (53,0%) bajo pabellón extranjero.

Los **registros abiertos más utilizados** por los armadores europeos son Malta, con

31,5 millones de tpm (el 16,9% de las tpm europeas registradas en el extranjero), Chipre y Liberia con el 15,3%, Panamá con el 14,0% y Bahamas con el 8,2%.

La flota registrada en los países que formarán parte de la Unión Europea a partir del 1 de mayo superaba, a comienzos de año, los 2.600 buques y 80 millones de tpm. Malta y Chipre, que como se ha visto son dos de los registros abiertos preferidos por los armadores europeos, totalizan el 98% de este tonelaje. Sin embargo, la flota controlada por estos países sólo supera ligeramente los 8 millones de tpm, lo que significa que aunque la flota de registro europeo aumentará significativamente, no ocurrirá así con la flota controlada.



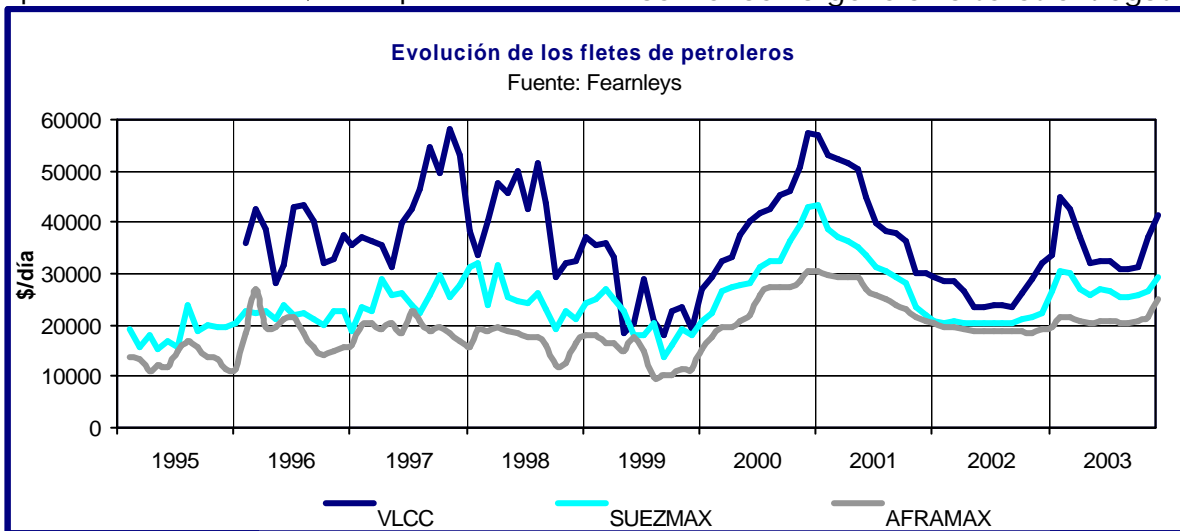
1.3 MERCADO DE FLETES

El año 2003 fue un buen año para las empresas navieras, aunque con fluctuaciones importantes a lo largo del mismo.

Para los petroleros, el año comenzó con niveles de fletes bastante altos, que bajaron a comienzos del segundo trimestre, se recuperaron en mayo y, tras un verano deprimido, volvieron a subir durante el otoño. El alto índice de ocupación de la flota petrolera (89%) justifica esta evolución, ya que cualquier pequeña variación en la demanda provoca grandes fluctuaciones en los fletes. Este mercado se vio además afectado por un invierno especialmente frío; el alto precio del gas natural; los conflictos en Venezuela, que aumentaron la distancia media de las importaciones de EEUU; un espectacular

crecimiento del consumo en China (+30%); el cese de suministro de petróleo iraquí desde Turquía y, como no, las secuelas del accidente del *Prestige*.

Los fletes de buques graneleros experimentaron durante los 9 primeros meses del año un crecimiento sostenido, para terminar el año con un aumento sin precedentes. El espectacular crecimiento económico y de la actividad industrial en China fueron los principales elementos que dieron lugar a este desarrollo inusual, unido, aunque en menor medida, al crecimiento económico favorable de otros países asiáticos. Sin embargo, el carácter fuertemente cíclico del mercado de fletes y la alta cartera de pedidos de graneleros, permiten augurar que estos sorprendentes niveles se moderen tan pronto comiencen a generalizarse las entregas.



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

A 1 de enero de 2004, las navieras españolas controlaban 308 buques, con 3.663.773 GT, lo que supone un aumento del 8,3% en el tonelaje, a pesar de que el número de buques se redujera en 8 unidades respecto del año anterior.

El tonelaje de la flota que opera bajo pabellón español experimentó en 2003 un aumento incluso superior, del 10,4% en el tonelaje, totalizando 2.115.168 GT, disminuyendo en 4 el número de unidades, es decir, totalizando 199 buques. De este modo, el 65% de los buques y el 58% del

tonelaje de la flota total operada por las navieras nacionales navega bajo pabellón español. Este sostenido aumento de la flota de pabellón nacional se debe sin duda a la existencia del Registro Especial de Canarias, donde se inscriben 190 de esos 199 buques y el 99,3% de su tonelaje. (En el registro ordinario sólo permanecen 9, con un tonelaje medio de 1.667 GT).

Se confirman así unas tendencias, que duran ya 8 años, de crecimiento sostenido de la flota mercante de las navieras españolas y especialmente de la operada bajo registro español.

También se ratifica el uso por parte de las navieras españolas de buques cada vez de mayor porte y, por tanto, más com-

Flota mercante de transporte de PABELLÓN ESPAÑOL

Tipos de buques	AI 1.1.2003			AI 1.1.2004		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	17	575.889	1.080.255	16	569.825	1.061.662
Graneleros	0	0	0	0	0	0
Carga general	16	40.587	55.214	18	46.604	64.015
Portacontenedores	27	207.686	245.632	29	243.837	288.990
Roll-on/roll-off	45	450.285	251.722	40	407.687	219.323
Cargueros frigoríficos	11	28.508	27.145	9	24.842	23.008
Gaseros	3	103.309	90.599	6	292.645	237.984
Buques de pasaje y ferries	62	407.313	90.884	63	417.602	91.121
Otros buques de transporte	30	165.521	234.991	29	174.947	259.468
TOTAL	211	1.979.098	2.076.442	210	2.177.989	2.245.571

Flota mercante de transporte TOTAL controlada por armadores españoles

Tipos de buques	AI 1.1.2003			AI 1.1.2004		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	29	911.742	1.711.433	28	960.801	1.795.289
Graneleros	18	653.702	1.190.314	16	641.696	1.185.377
Carga general	39	130.109	182.070	39	158.360	214.720
Portacontenedores	26	216.477	269.658	26	229.018	281.182
Roll-on/roll-off	49	471.364	290.400	47	476.556	275.057
Cargueros frigoríficos	36	107.310	114.806	33	101.408	108.650
Gaseros	10	155.248	140.431	9	329.989	270.478
Buques de pasaje y ferries	64	455.890	101.184	67	488.003	104.672
Otros buques de transporte	45	280.577	424.882	43	277.942	435.759
TOTAL	316	3.382.419	4.425.178	308	3.663.773	4.671.184

Resulta cada vez más difícil hacer estas estimaciones. Existen en la actualidad buques de pabellón español que nada tienen que ver con empresas españolas (11 a 1 de enero de 2004 con 62.821 GT), 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.

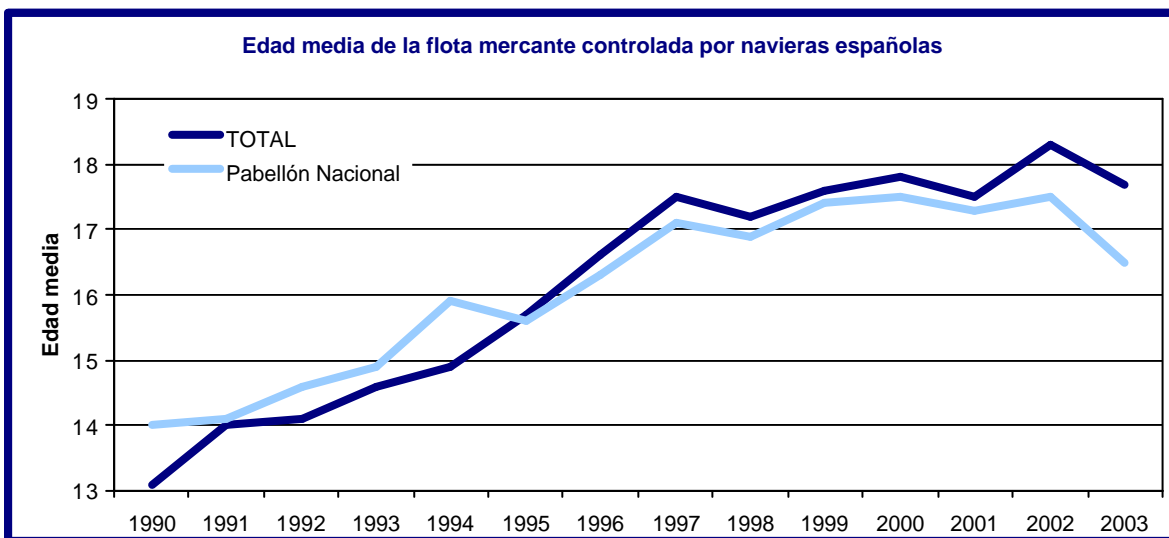
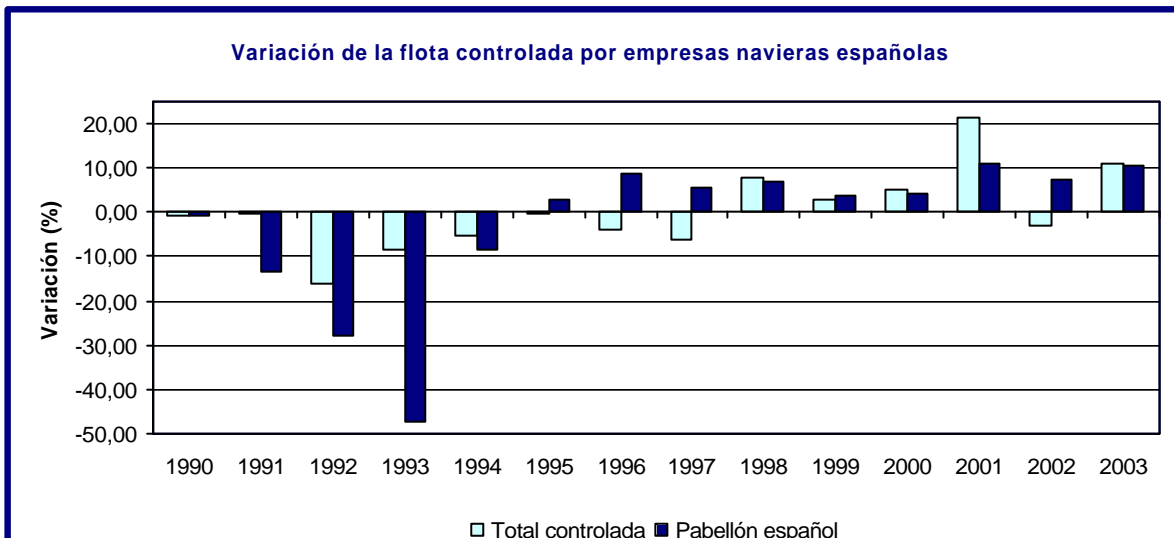
petitivos. Así, el buque medio operado por las empresas navieras españolas en el último año pasó de 10.700 a 11.900 GT.

A 1 de enero de 2004, la edad media de la flota controlada era de 17,7 años. Si sólo se consideran los buques de pabellón español, la media de edad es de sólo 16,5 años. Estas medias de edad se han reducido significativamente respecto al 1 de enero de 2003, cuando eran de 18,3 y 17,5 años, respectivamente.

Por tamaños, la edad media de la flota controlada de menos de 3.000 GT era de 22,7 años, mientras que la de los buques de entre 3.000 y 10.000 era de 16,9 y la de buques de más de 10.000 GT de solo 13,7. Como consecuencia, la necesidad de

renovación de nuestra flota se concentra ahora en los buques de menor porte.

Todo ello confirma la continuidad del esfuerzo inversor que vienen realizando las navieras españolas para rejuvenecer sus flotas, de lo que es buena prueba el hecho de que, durante el pasado año, fuesen alta en la flota de pabellón nacional 12 buques de nueva construcción, y uno más de pabellón extranjero. Se trata de 3 gaseros LNG, 3 roll-on/roll-off, 3 buques de pasaje, 3 buques tanque petrolquímicos y un petrolero, con un total de 324.309 GT. El valor conjunto de construcción, a precios de mercado, de estos 13 buques nuevos entregados en 2003 a las navieras españolas se estima en unos 420 millones de euros.



3. TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL

El tráfico portuario español registró en 2003 un aumento del 3,8%, superando los 367 millones de toneladas.

Las toneladas transportadas de graneles líquidos crecieron un 3,6% tras la ligera caída del pasado año (-0,4%). Por su parte, el transporte de graneles sólidos que en 2002 aumentó un 8,3%, se redujo un 3,3% durante 2003. Por último, el tonelaje movido de mercancía general registró un nuevo aumento, del 9,8%. Este crecimiento viene siendo impulsado por la mercancía containerizada, que en 2003 experimentó una espectacular subida

del 13,0%. El 50% de estas cargas containerizadas corresponden a tráficos de trasbordo. Así, las toneladas en contenedores en tránsito aumentaron el pasado año más de un 20%. Algeciras, con un total de 26 millones de tm en contenedores en tránsito (+9,8%), se confirma como el principal puerto *hub* español y uno de los más importantes del mediterráneo.

Otro tráfico que aumentó significativamente en 2003 fue el de cruceros. El número de buques de este tipo que entró el pasado año en puertos españoles creció un 9,3% moviendo más de 3 millones de personas (+20,4%).

Resumen general del tráfico de los puertos españoles (tm)

	2002	2003	diferencia	Variación (%)	
GRANELES LÍQUIDOS	126.472.177	130.957.241	4.485.064	3,55	
GRANELES SÓLIDOS	101.003.689	97.636.698	-3.366.991	-3,33	
	Convencional	46.193.427	1.758.083	3,96	
MERCANCÍA GENERAL	En contenedores	81.955.696	92.567.567	10.611.871	12,95
	TOTAL	126.391.040	138.760.994	12.369.954	9,79
TOTAL	353.866.906	367.354.933	13.488.027	3,81	

4. RESUMEN DE NOVEDADES EN EL ÁMBITO INSTITUCIONAL

En el terreno normativo, muchos han sido los cambios tanto a nivel nacional como internacional. Entre los más significativos figuran:

- Reglamento (CE) 1726/2003, de 22 de julio de 2003, que modifica el 417/2002. Prohíbe el transporte de los hidrocarburos más pesados en buques sin doble casco, al mismo tiempo que acelera y amplía la eliminación de petroleros de casco sencillo y endurece los requisitos de inspección. En diciembre de 2003 la OMI adoptó medidas similares, aunque ligeramente menos estrictas y con un calendario de aplicación menos riguroso, para el ámbito internacional.
- RD 1274/2003, de 10 de octubre, por el que se modifica el RD 442/94 sobre pri-

mas y financiación a la construcción naval. Restablece la prima de funcionamiento a los astilleros para determinados tipos de buques en virtud del Reglamento 1177/2002 y modifica, en los términos del Acuerdo OCDE de 28.02.02 las condiciones para la concesión de créditos a la exportación de buques.

- Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, que modificó drásticamente la normativa portuaria, aumentando, en particular, de forma muy notable, la tasa portuaria sobre el buque.

Ya en 2004, en el DOUE de de 17 de enero, se publicó la Comunicación C(2004) 43 de la Comisión con las nuevas Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo.