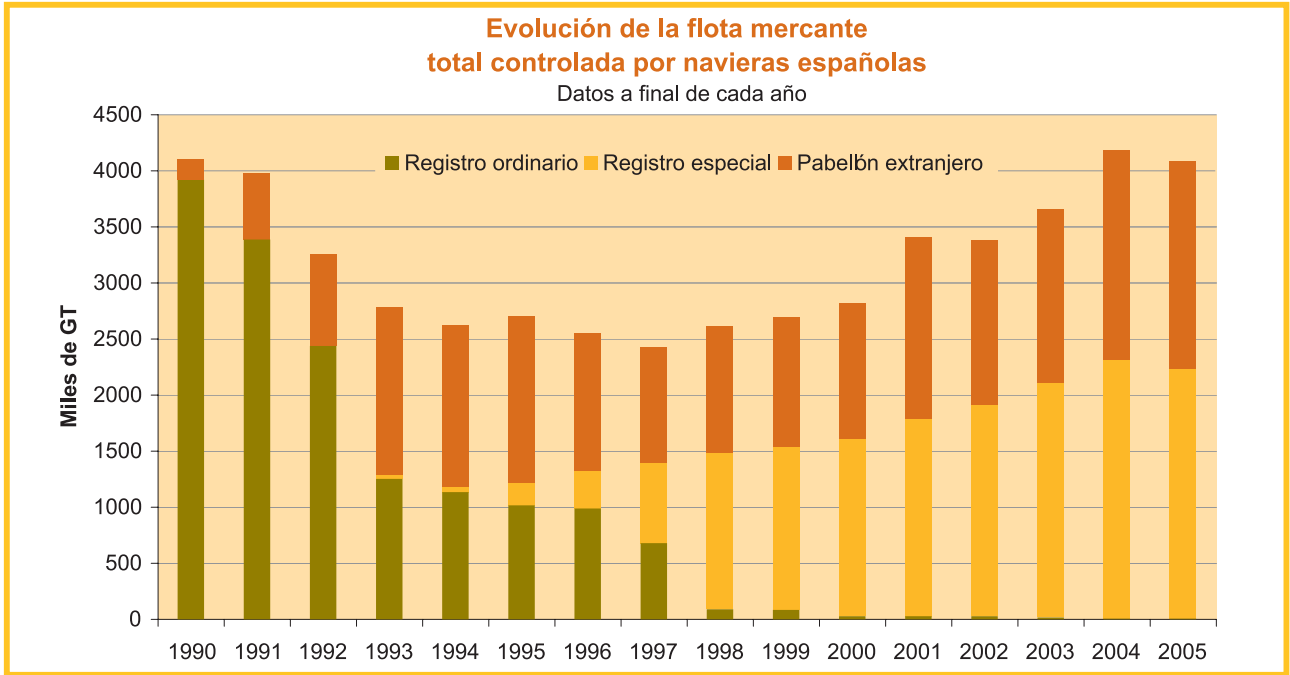


Tribuna Profesional

Panorama de la Actividad Naviera durante 2005 Gabinete de Estudios de ANAVE

El presente informe resume la actividad naviera durante el año 2005, 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 internacional18
 - Demanda de Transporte18
 - Oferta: flota mundial19
 - Mercado de fletes20
- Flota de pabellón español y total controlada por navieras españolas.....22
- Tráfico portuario español23
- Resumen de novedades en el ámbito institucional24

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

1. MERCADO INTERNACIONAL

1.1 DEMANDA DE TRANSPORTE

Según estimaciones del Banco Mundial, la economía global creció en 2005 un 4,5%, ligeramente por debajo del 5,0% registrado en 2004, aunque todavía un resultado notable. La economía de los EEUU se ha mantenido boyante (+3,5%), la japonesa se ha recuperado y en Europa hay signos de que la demanda interna está repuntando de nuevo. Fuera de la OCDE, la economía china creció un notable 10,0% y la India un 7,5%. Animada por el mayor precio del crudo, la economía del Oriente Medio también registró crecimientos significativos. En Rusia el ritmo de crecimiento se ha ralentizado en el último año, debido a la inestabilidad política, el caso Yukos y unos mayores impuestos para el sector petrolífero.

El resultado ha sido, según Fearnleys, un crecimiento del 3,9% de la demanda de transporte marítimo, que sumó 6.784 millones de tm. Medida en tm x milla, la demanda de transporte creció todavía más, un 4,7 %, para alcanzar 28,9 billones de tm x milla.

La demanda de transporte de crudo y productos del petróleo creció un 2,4%, muy por debajo de los crecimientos logrados en 2004 y 2003 (6,6% y 5,5% respectivamente). Se transportaron por mar un total de 1.820



millones de tm de crudo (+1,6%) y 488 millones de tm de productos (+5,9%). Este mayor aumento de la demanda de los productos del petróleo viene impulsado fundamentalmente por los EEUU, cuyas instalaciones refinadoras son cada día menos capaces de cubrir sus necesidades.

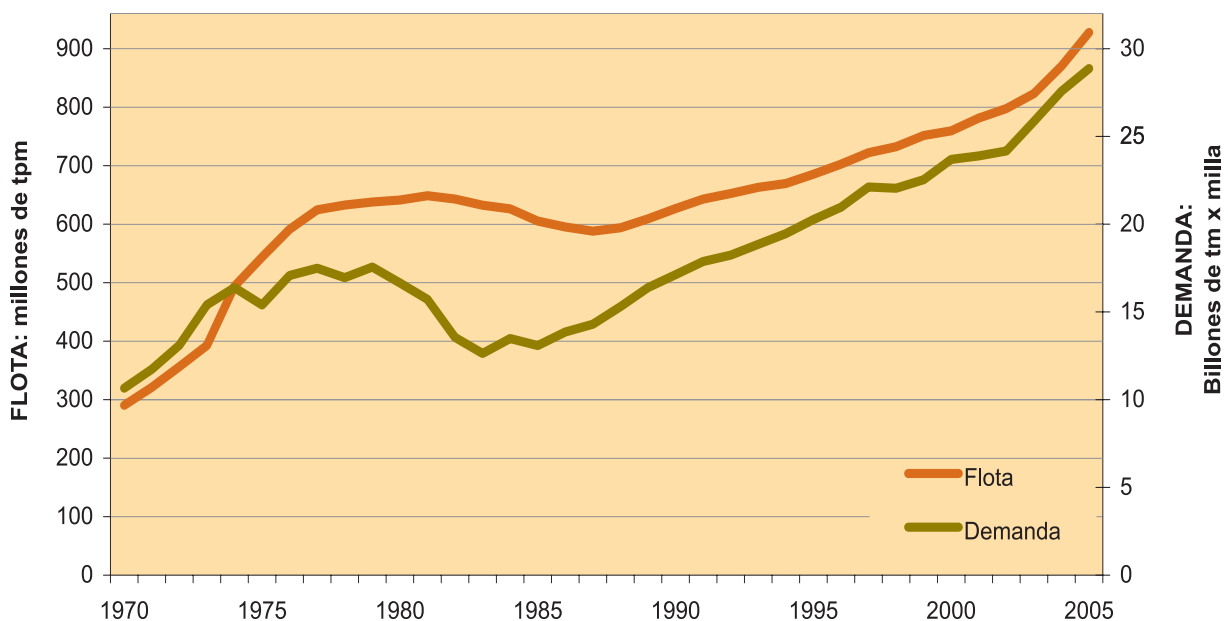
Por su parte, la demanda de transporte de graneles sólidos creció un 6,2% en toneladas y un 6,7% medida en tm x milla. La demanda de transporte de mineral de hierro, impulsada por China y los países del Oriente Medio, creció un notable 10,4%. Por su parte, la demanda de transporte de carbón creció un 3,9%, muy por debajo de las estimaciones realizadas por los analistas a principios de año y de los crecimientos del 8,6% y 7,3% registrados, respectivamente, en 2003 y 2004.

La demanda de transporte de gas natural, tras dos años consecutivos de crecimientos superiores al 10%, totalizó en 2005 unos 127 millones de tm, un 6,0% más que un año antes.

Un año más, la distancia media para los distintos tráficos se mantuvo estable, situándose, en el caso del petróleo crudo y sus productos en 4.965 millas (+0,8%), 5.231 para los graneles sólidos (+0,5%) y 3.155 millas (+0,9%) para otras mercancías.

Para 2006 Fearnleys prevé que el tonelaje de mercancías transportadas por mar crezca un 4,5%. Sus previsiones para el 2007 se sitúan en un 3,6%.

Evolución de la flota y demanda mundial de transporte marítimo



1.2 OFERTA: FLOTA MUNDIAL

Los citados datos de Fearnleys indican que, en 2005, la flota mercante mundial aumentó nada menos que en 57,6 millones de tpm, lo que supone un crecimiento del 6,4%, totalizando, a 1 de enero de 2006, 927,8 millones de tpm. Por tipos de buques, la flota petrolera aumentó su tonelaje un 7,5%, para alcanzar 346,1 millones de tpm. La flota granelera creció un 6,6%, totalizando 341,9 millones de tpm y la de otros buques un 6,4%, alcanzando 213,3 millones de tpm.

Los datos de entregas volvieron a suponer un récord histórico, con la finalización de muchas construcciones que se contrataron durante 2003. Durante 2005 se entregaron 71,3 millones de tpm, 8,3 millones de tpm más que el año anterior (+13,3%). Por tipos de buques se han entregado un total de 29,6 millones de tpm de petroleros (+9,6%), que resulta ser la cifra más alta alcanzada desde 1976. Las entregas de graneleros, con un total de 23,2 millones de tpm (+17,8%) fueron las más altas de la historia. También se entregaron 18,5 millones de tpm de otros tipos de buques (+13,9%).

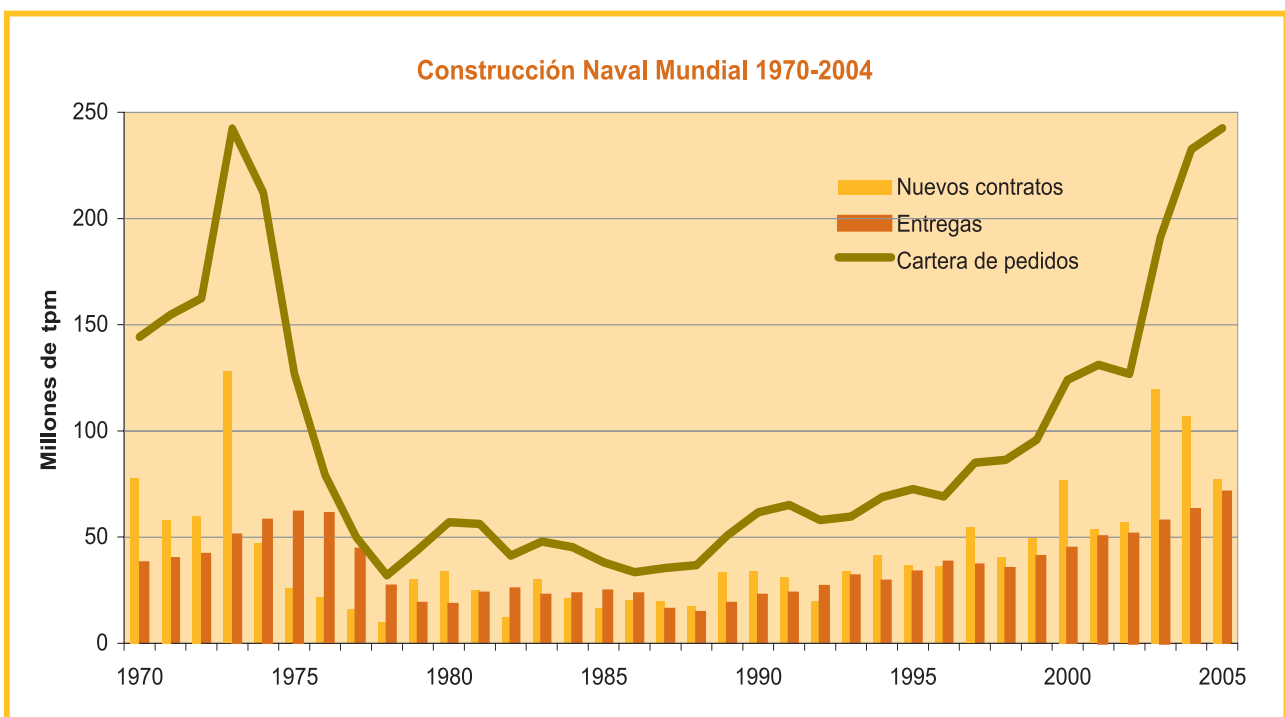
Las bajas de buques por desguaces sumaron 12,5 millones de tpm, un 8,8% menos que el pasado año y sólo el 1,3% de la flota mundial. Disminuyeron drásticamente (-40,2%) y por segundo año consecutivo, las toneladas desguazadas de buques petroleros, que sumaron 4,9 millones de tpm y siguieron en niveles mínimos las de buques graneleros, que no pasaron

de los 2 millones. Los altos niveles de fletes, resultado de la alta ocupación de la flota durante 2004 y 2005, han sido sin duda determinantes a la hora de desanimar a los armadores a desguazar sus buques.

La contratación de buques se moderó ligeramente respecto de los elevadísimos niveles registrados en 2003 y 2004. Al haber comenzado a bajar los fletes, los armadores se vuelven más cautelosos, pensando en una posible sobrecapacidad en algunos sectores del mercado, a lo que se une los elevados precios de las nuevas construcciones. En total se contrataron 77,5 millones de tpm (-27,6%), de los que el 40,0% (31,0 millones de tpm) corresponden a petroleros y el 26,6% a graneleros.

Finalmente, la cartera de pedidos registró un récord histórico absoluto, sumando, a 1 de enero de 2006, 242,6 millones de tpm, 300.000 tpm más que el máximo anterior (de 1973). De estos, el 35,1% corresponde a petroleros y el 23,7% a graneleros.

Los precios de las nuevas contrataciones aumentaron entre un 5 y un 10% durante los 6 primeros meses de 2005, para volver a caer en el segundo semestre. Como consecuencia, a comienzos de 2006 el precio de las nuevas construcciones era muy parecido, e igual de elevado, que un año antes. Esto se explica fácilmente analizando la actividad



durante el año: casi 2/3 de los nuevos contratos firmados en 2005 lo fueron durante el primer semestre.

Los armadores japoneses encabezaron la lista de nuevos contratos: un 21% de los pedidos fueron firmados por navieras de ese país, creciendo notablemente los contratos firmados con astilleros coreanos. Como consecuencia, el porcentaje de contratos firmados por armadores japoneses con astilleros nacionales se redujo en 10 puntos, aunque suponen el 70%. Las navieras alemanas, todavía animadas por su favorable sistema de sociedades comanditarias, firmaron un 16% de los nuevos contratos mundiales, mientras que los armadores griegos ocuparon el tercer lugar en la lista con el 5% del total.



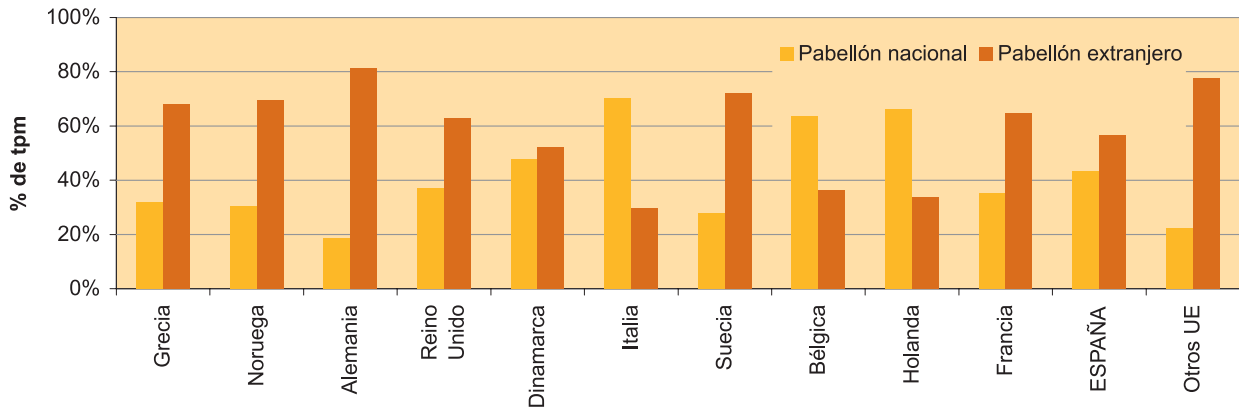
A 1 de julio de 2005, el conjunto de los armadores de la UE de los 25, controla-

ban el 66,6% de sus tpm en el extranjero. Por tipos de buques, los 25 países de la UE controlaban el 76,1% de sus graneleros y el 72,4% de los buques de carga general en terceros países. En el caso de los petroleros y los portacontenedores, ese porcentaje se reduce al 60% y son los buques de pasaje los que se mantienen por debajo del 30%.

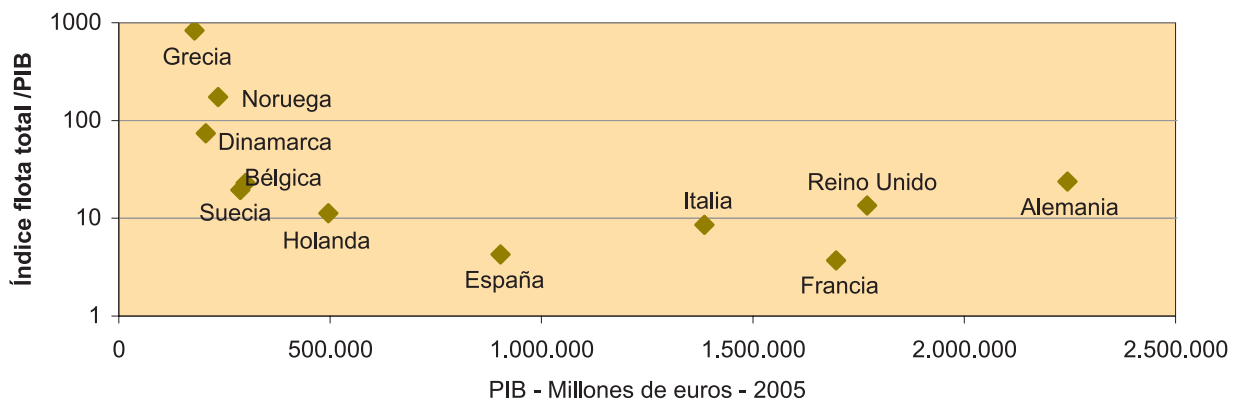
Los principales registros abiertos utilizados por armadores comunitarios eran Liberia con 38,7 millones de tpm (18,5% de la flota de la flota de pabellón extranjero controlada por la UE) y Panamá (12,8%), así como Malta (13,5%), y Chipre (11,8%), ahora pertenecientes a la UE.

La edad media de la flota controlada por armadores de la Unión era, en esa misma fecha, de 14,0 años. Siguen estando por encima de la media, la flota griega, italiana, sueca y española. La flota alemana y holandesa son las más jóvenes, con una edad media de 9,0 y 10,7 años, respectivamente.

Registro de la flota controlada por los principales países de nuestro entorno



Índice flota controlada / PIB (media=100)



1.3 MERCADO DE FLETES

Pese a que el mercado de fletes no logró alcanzar, en la mayoría de los segmentos del mercado, los niveles tan altos registrados en 2004, el año 2005 puede considerarse un buen año para las empresas navieras en general.

Por tercer año consecutivo, el mercado de fletes de petroleros resultó sumamente rentable. Salvo el excepcional año 2004, los fletes de crudo fueron los segundos mejores desde la década de los 70. En el caso de los productos del petróleo, los niveles de fletes fueron prácticamente los mismos que los registrados un año antes.

Si tenemos en cuenta la evolución durante el pasado año de la oferta y la demanda en este segmento del mercado, estos niveles de fletes resultan ciertamente paradójicos. La demanda de transporte en tm x milla creció un 3,2% mientras que la flota petrolera lo hizo

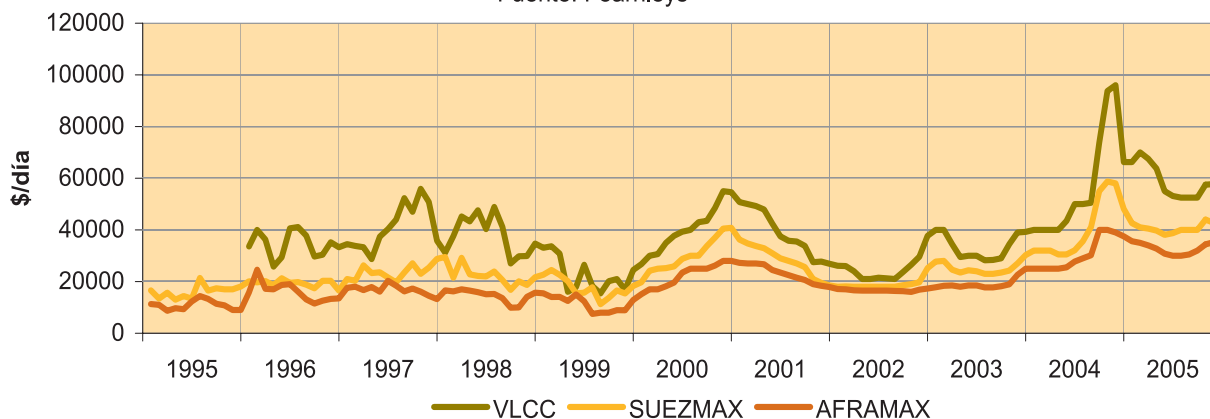
un 7,3%. Teóricamente el balance de la oferta y la demanda se debilitó en 4 puntos porcentuales, y todavía se registraron los segundos mejores niveles de fletes desde 1973. Los huracanes que azotaron las instalaciones petroleras del Golfo de Méjico así como sus refinerías terrestres y los retrasos de los buques consecuencia del cierre de los puertos y los daños en infraestructuras, fueron el factor sobrevenido más importante que hizo posible este sostenimiento.

Los fletes de graneles sólidos, que empezaron el año muy elevados, cayeron bruscamente a mediados de 2005, aunque manteniéndose en todo momento muy por encima de los valores máximos históricos anteriores a 2003, y volvieron a subir, aunque de forma más moderada, en los últimos meses del año.



Evolución de los fletes de petroleros

Fuente: Fearnleys



Evolución de los fletes de carga seca



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

El 1 de enero de 2006, las empresas navieras españolas controlaban un total de 281 buques, con 4,1 millones de GT. Por primera vez en 10 años ha disminuido ligeramente el tonelaje, tanto de la flota total controlada por navieros españoles (-2,2%), como de la registrada en pabellón español (-3,0%).

Mientras la flota controlada por navieras españolas bajo pabellón extranjero se ha mantenido prácticamente estable, totalizando 112 buques con 1,9 millones de GT, la inscrita en el Registro Especial de Canarias se ha reducido en 19 unidades y



en un 3,6% su tonelaje. Actualmente, el 60% de los buques y el 55% del tonelaje controlado por navieras españolas, navega bajo pabellón nacional. (Recuérdese que las navieras de la UE controlan el 67% de su flota, en promedio, bajo pabellones extranjeros).

Por tipos de buques, disminuyó significativamente el tonelaje de ro-ros (-14,7%) y buques de carga general (-11,2%), controlados por armadores españoles, mientras que aumenta el tonelaje de buques de pasaje (+13,5%) y otros tipos (21,0%), gracias a la incorporación de cruceros y quimiqueros, respectivamente.

Se ha vuelto a reducir la edad media de la flota controlada y a 1 de enero era de 16,5 años frente a los 17,0 de un año antes. Si sólo se consideran los buques que operan bajo pabellón nacional se ha pasado de 15,5 a 15,2 años. Por tamaños, la flota de menos de 3.000 GT es la que cuenta con una edad

Flota mercante de transporte TOTAL controlada por armadores españoles

Tipos de buques	AI 1.1.2005			AI 1.1.2006		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	35	1.131.992	2.105.730	34	1.060.466	1.967.256
Graneleros	14	609.764	1.130.335	13	565.090	1.038.642
Carga general	31	120.265	176.000	24	106.773	159.953
Portacontenedores	23	203.901	250.592	19	190.272	230.888
Roll-on/roll-off	47	508.761	251.493	39	433.827	222.012
Cargueros frigoríficos	33	101.408	108.650	30	95.294	101.712
Gaseros	11	692.884	545.451	11	692.884	545.451
Buques de pasaje y ferries	61	512.761	101.537	62	581.878	108.553
Otros buques de transporte	45	295.261	469.121	49	356.824	566.711
TOTAL	300	4.176.997	5.138.909	281	4.083.308	4.941.178

Flota mercante de transporte de PABELLÓN ESPAÑOL

Tipos de buques	AI 1.1.2005			AI 1.1.2006		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	17	492.709	913.777	16	495.170	916.240
Graneleros	0	0	0	0	0	0
Carga general	17	42.155	57.540	13	34.826	50.114
Portacontenedores	27	234.970	287.180	25	230.414	280.948
Roll-on/roll-off	38	410.910	211.707	31	369.185	189.383
Cargueros frigoríficos	9	24.842	23.008	9	24.842	23.008
Gaseros	9		518.217	9	662.126	518.217
Buques de pasaje y ferries	56	375.989	78.847	55	365.368	76.381
Otros buques de transporte	27	152.044	227.323	25	142.694	212.986
TOTAL	200	1.733.619	2.317.599	183	2.324.625	2.267.277

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.

media más elevada, 22,9 años, los buques entre 3.000 y 10.000 GT se sitúan en 15,5 años y la flota más joven sigue siendo la de tonelaje superior a 10.000 GT, con 12,6 años de edad media.

En 2005 se incorporaron 7 buques de nueva construcción, que han supuesto una inversión estimada de 237 millones de euros. Si se suman los 18 buques entregados en 2004 y los 13 de 2003, la inversión total, únicamente en buques nuevos, supera los 1.477 millones de euros en los últimos tres años.

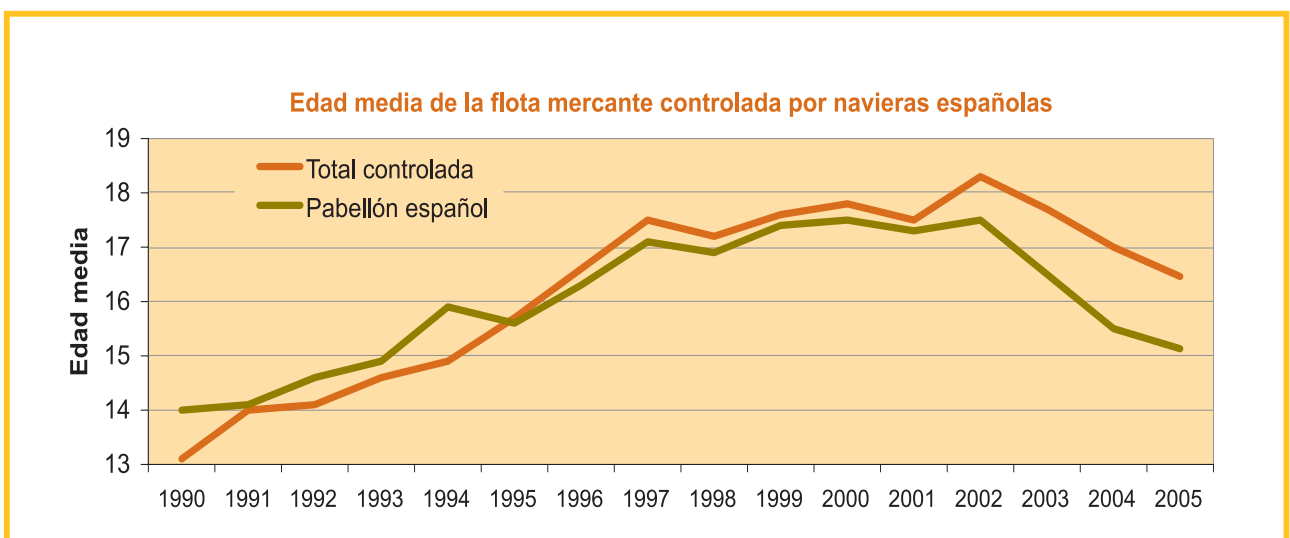
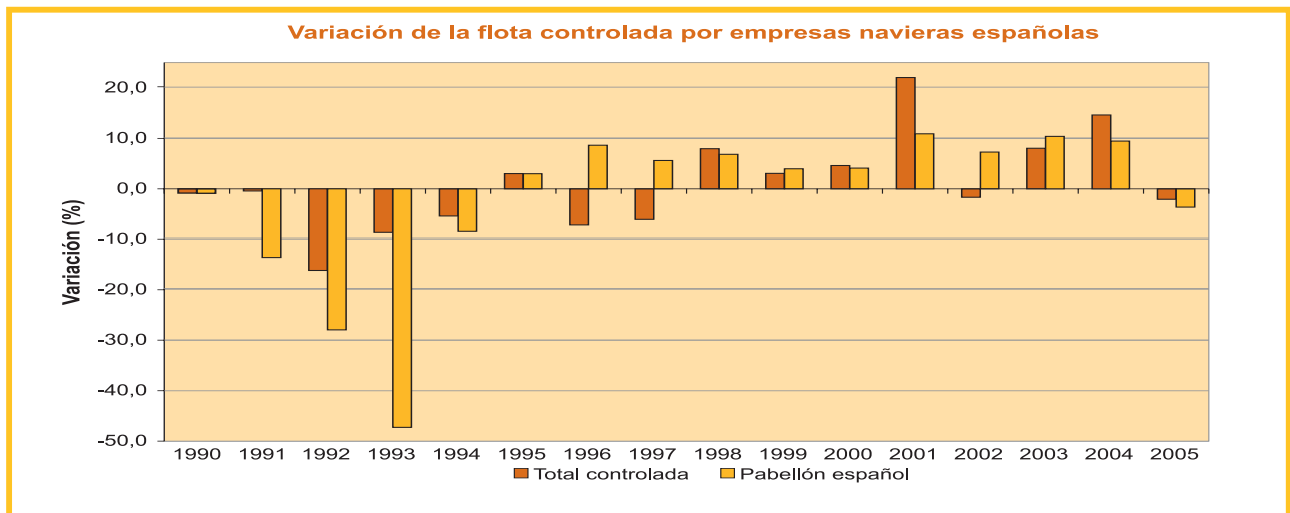
El cambio de tendencia en la evolución de la flota, tras 10 años de aumento, es atribuible, al menos parcialmente, a una serie de modificaciones legales, principalmente en el terreno laboral, que están perjudicando seriamente a la competitividad de los buques españoles y que podrían frenar el importante proceso inversor de las empresas navieras y, de este modo, tener efectos contraproducentes sobre el empleo.

3. TRÁFICO PORTUARIO

En 2005, el tráfico de mercancías en los puertos españoles registró un crecimiento muy importante, del 7,5%, superando los 427 millones de toneladas.

El puerto de la Bahía de Algeciras sigue siendo líder indiscutible, superando los 68 millones de toneladas de tráfico total, seguido por Barcelona y Valencia, con unos 45 y 41 millones, respectivamente. Por su parte, muchos puertos medios y pequeños, como Málaga, Castellón, Huelva, Cartagena, Pontevedra, Santander, etc. crecieron en 2005 más de un 12%.

Como en años anteriores, es especialmente llamativo el crecimiento de las mercancías movidas en contenedores, que alcanzaron los



113 millones de toneladas y 11 millones de teu, con un aumento medio del orden de un 9%. Algeciras se consolida como el puerto con mayor tráfico de contenedores, con 3,2 millones de teu. Valencia y Barcelona superaron los 2 millones.

Por tipos de mercancías, el transporte de graneles líquidos creció un 5,7% y el de graneles sólidos aún más, un 8,0%, algo superior al 7,4% registrado en 2004. Por su parte, la mercancía general creció un 8,9%, frente al 10,1% del año anterior. La mercancía containerizada supera los 113 millones de toneladas (+9,2%) y los 11 millones de teu (+8,8%).

El tráfico de contenedores en tránsito aumentó un 13,4% y representa un 55% de la mercancía containerizada, algo menos que en 2004 (59%). Un año más el principal puerto hub español es Algeciras, por el que pasaron un total de 2.881.894 contenedores en tránsito, seguido de puertos que van consolidando su posición en las principales rutas interoceánicas, como Valencia, Las Palmas y Barcelona con un total de unos 700.000 contenedores cada uno. Destaca el puerto de Málaga, que en el último año ha multiplicado prácticamente por tres el número de contenedores en tránsito movidos en su puerto, superando ya los 240.000 contenedores.

Resumen general del tráfico de los puertos españoles, tm

		2004	2005	diferencia	Variación (%)
GRANELES LÍQUIDOS		138.434.057	146.505.453	8.071.396	5,83
GRANELES SÓLIDOS		105.499.245	113.974.078	8.474.833	8,03
MERCANCÍA GENERAL	Convencional	49.428.082	53.535.803	4.107.721	8,31
	En contenedores	103.810.819	113.338.280	9.527.461	9,18
	TOTAL	153.238.901	166.874.083	13.635.182	8,90
TOTAL		397.172.203	427.353.614	30.181.411	7,60

4. RESUMEN DE NOVEDADES EN EL ÁMBITO INSTITUCIONAL

En 2005, gracias al esfuerzo de las empresas navieras y la Administración, el pabellón español ha vuelto a la Lista Blanca del Memorandum de París. Esta lista incluye a las 30 banderas más seguras entre las casi 200 que existen en el mundo. Pertenecer a la misma significa que los buques españoles serán menos inspeccionados en el extranjero, lo que supone una ventaja para su operatividad. ANAVE se ha comprometido a seguir colaborando con el Ministerio de Fomento en un plan de formación continua de las tripulaciones para consolidar este logro y seguir mejorando su posición en esta Lista Blanca. En el terreno normativo, están en proceso:



- La modificación de la Ley de Régimen Económico de los Puertos, que mantendrá las actuales bonificaciones en las tasas a los tráficos insulares, aunque se reducen las aplicables al SSS. Se echa en falta un mecanismo

de protección de los usuarios cautivos frente a las posibles subidas de las tasas y algún avance en la liberalización de los servicios portuarios, como se apuntaba con la ley anterior.

- La Ley General de la Navegación, en la que ANAVE ha aportado al ministerio de Justicia alegaciones y propuestas muy detalladas, en el ánimo de contribuir a configurar un texto moderno que recoja la práctica actual del mercado, que sea claro, no suscite inseguridad jurídica y no perjudique los intereses de las navieras.
- A finales de noviembre la Comisión Europea adoptó un nuevo conjunto de propuestas normativas sobre Seguridad Marítima (Erika III) que, en general, ha sido valorado favorablemente.
- En enero de 2006, el Parlamento Europeo rechazó la segunda propuesta de Directiva sobre acceso al mercado de los servicios portuarios. Antes del verano de 2006, la Comisión presentará al sector un nuevo enfoque sobre política comunitaria. Las asociaciones europeas de navieros seguirán recordando que el proceso liberalizador de los servicios portuarios es una tarea necesaria y pendiente.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo y del Cuaderno Profesional Marítimo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.