

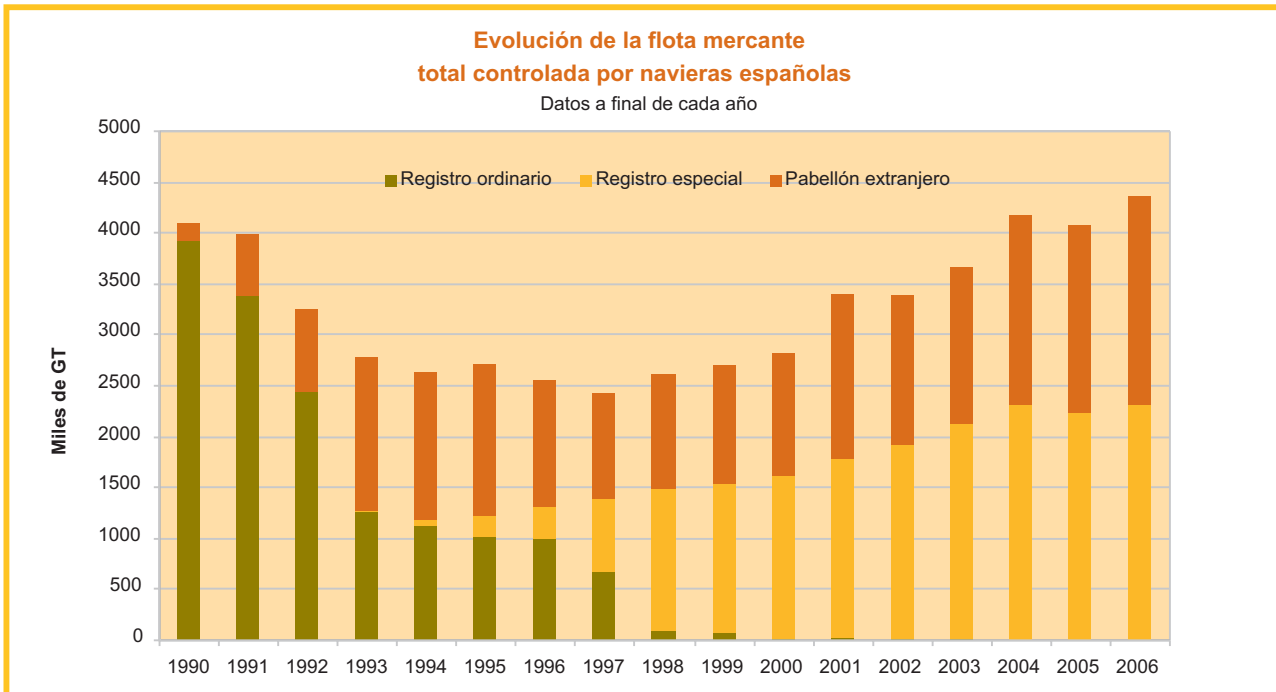
Boletín Informativo de Anave nº 461 - Abril 2007

Tribuna Profesional

Panorama de la Actividad Naviera durante 2006 Gabinete de Estudios de ANAVE

El presente informe resume la actividad naviera durante el año 2006, 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.

16

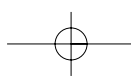


Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



ÍNDICE

| | |
|---|----|
| Mercado internacional | 17 |
| Demanda de Transporte | 17 |
| Oferta: flota mundial | 18 |
| Mercado de fletes | 20 |
| | |
| Flota de pabellón español y total controlada por navieras españolas | 21 |
| | |
| Tráfico portuario español | 22 |
| | |
| Resumen de novedades en el ámbito institucional | 23 |



1. MERCADO INTERNACIONAL

1.1 DEMANDA DE TRANSPORTE

En 2006, la economía global creció por encima de lo previsto, excepto en los EEUU y Japón, donde lo hizo ligeramente por debajo de los valores estimados.

Los últimos datos, todavía provisionales, prevén un crecimiento de la economía mundial del 5,1%, un aumento ligeramente superior al del año anterior que fue del 4,9%.

China, cuya economía creció un 10,5%, sigue siendo la principal impulsora del comercio mundial y de la demanda de transporte. Alrededor del 40% de las necesidades adicionales de transporte provienen de este país.

Por su parte, la economía de los EEUU creció un 3,4%, la japonesa un 2,2% y la europea un 2,8%, frente al 1,9% del 2005, contribuyendo decisivamente al repunte del mercado de carga seca en el segundo semestre de 2006.

Según datos todavía provisionales de Fearnleys, en 2006 el comercio marítimo creció un 4,8%, totalizando 6.982 millones de toneladas. Medida en tm x milla, la demanda de transporte alcanzó los 30,7 billones, un 5,5% mayor que en 2005.

El comercio marítimo de crudo y productos del petróleo creció un 2,3%, ligeramente por debajo del 2,9% del año anterior. Se transportaron en total 1.814

millones de tm de crudo (+1,7%) y 517 millones de tm de productos (+4,4%). La distancia media de estos tráficos creció un 1,1%, hasta las 5.213 millas, lo que condujo a un crecimiento de la demanda del 5,5%, totalizando 12,2 billones de tm x milla.

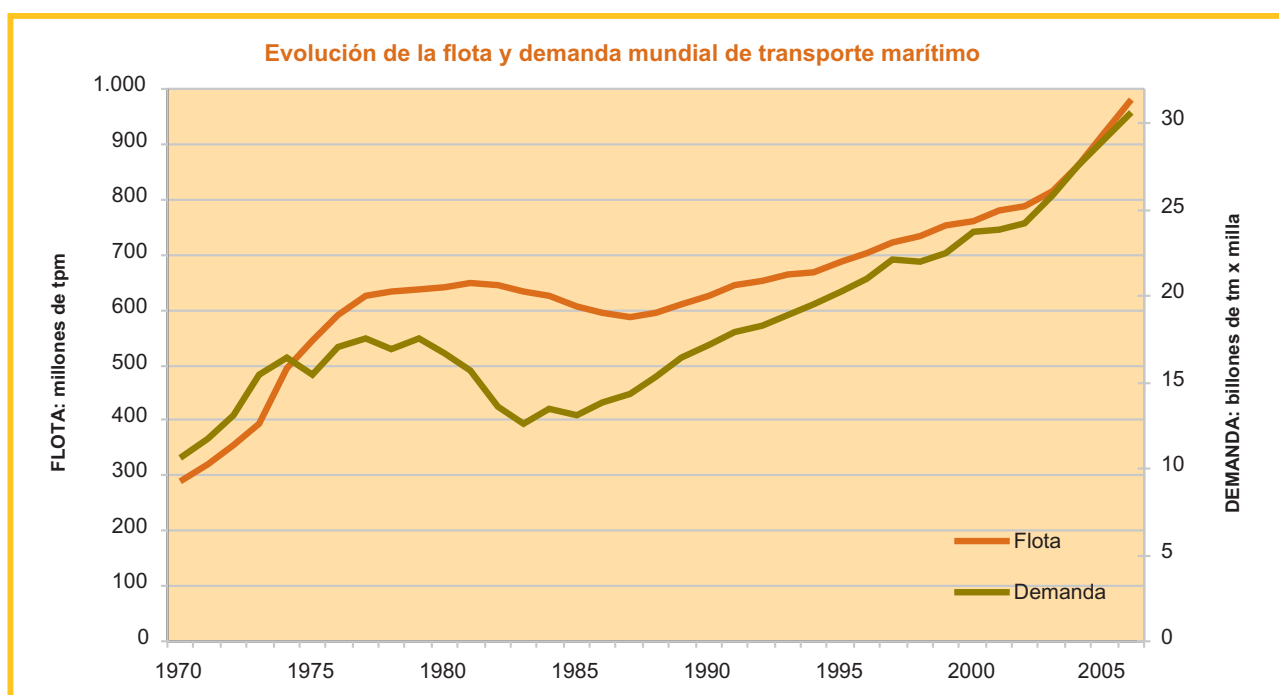
El transporte de los principales graneles sólidos (carbón, mineral de hierro y grano) creció un 7,1% en toneladas y un 8,6% en tm x milla. La producción mundial de acero creció un 9,0%, impulsada por China, donde aumentó nada menos que un 18,0%. Como consecuencia, la demanda de transporte de mineral de hierro creció un 9,0% medida en tm y un 11,0% en tm x milla. Por su parte, el transporte de carbón aumentó un 6,3 % y el de grano un 4,4%. La distancia media se situó, para estos tráficos, en las 5.167 millas, frente a las 5.096 (+1,4%) del pasado año 2005.

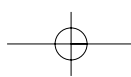
La demanda de transporte de gases licuados (principalmente LNG) creció espectacularmente, alrededor de un 15%, frente al 6% de 2005. A lo largo del año 2006 entraron en servicio 4 nuevas plantas de producción con una capacidad total de 21.000 millones de m3.

Para 2007, Fearnleys prevé que el tonelaje de mercancías transportadas por mar crezca un 3,8%, es decir, sensiblemente menos que el pasado año. Sus previsiones para el 2008 se sitúan en torno al 3,6%.

LIFE MATTERS

17





1.2 OFERTA: FLOTA MUNDIAL

La capacidad de transporte de la flota mundial creció un 7,1% en 2006 y 64,7 millones de tpm, totalizando, a 1 de enero de 2007, 982,2 millones de tpm. Por tipos de buques, los petroleros alcanzan los 345,3 millones de tpm, un 6,3% más que el año anterior y la flota de graneleros asciende hasta 366,8 millones de tpm (+6,6%). También aumentó considerablemente la flota de otros tipos de buques hasta un tonelaje de 260,8 millones de tpm, un 9,0% más que el año anterior.

Las entregas de buques volvieron a registrar un récord histórico absoluto. Se entregaron 73,6 millones de tpm, un 7,6% más que al año anterior. Mientras que las entregas de petroleros disminuyeron un 14,1%, totalizando 24,9 millones de tpm, cifra en todo caso nada desdeñable, las de graneleros continuaron creciendo, un 8,6%, sumando 25,2 millones de tpm. En el resto de buques se experimentó un ascenso realmente extraordinario del nivel de entregas, de un 45,1%, con un total de 23,5 millones de tpm. Crecieron especialmente las de buques portacontenedores, car carriers y gaseros.

Las bajas de buques por desguace apenas alcanzaron los 5,3 millones de tpm, únicamente un 0,5% de la flota mundial. Se desguazaron 2,7 millones de tpm de petroleros, 1,8 millones de tpm de graneleros y 0,8 de otros tipos de buques. Esto indica, sin lugar a

dudas, que los armadores siguen considerando aceptables los niveles de fletes (a pesar de que se han reducido del orden de un 50% respecto de los máximos de 2004), incluso para buques antiguos con costes fijos elevados.

Y, por lo que se ve, también apuestan por un futuro favorable, ya que la contratación de buques creció nada menos que un 44,4%, alcanzando los 145,5 millones de tpm, superando así el record histórico absoluto, de 128 millones de tpm, registrado en 1973.

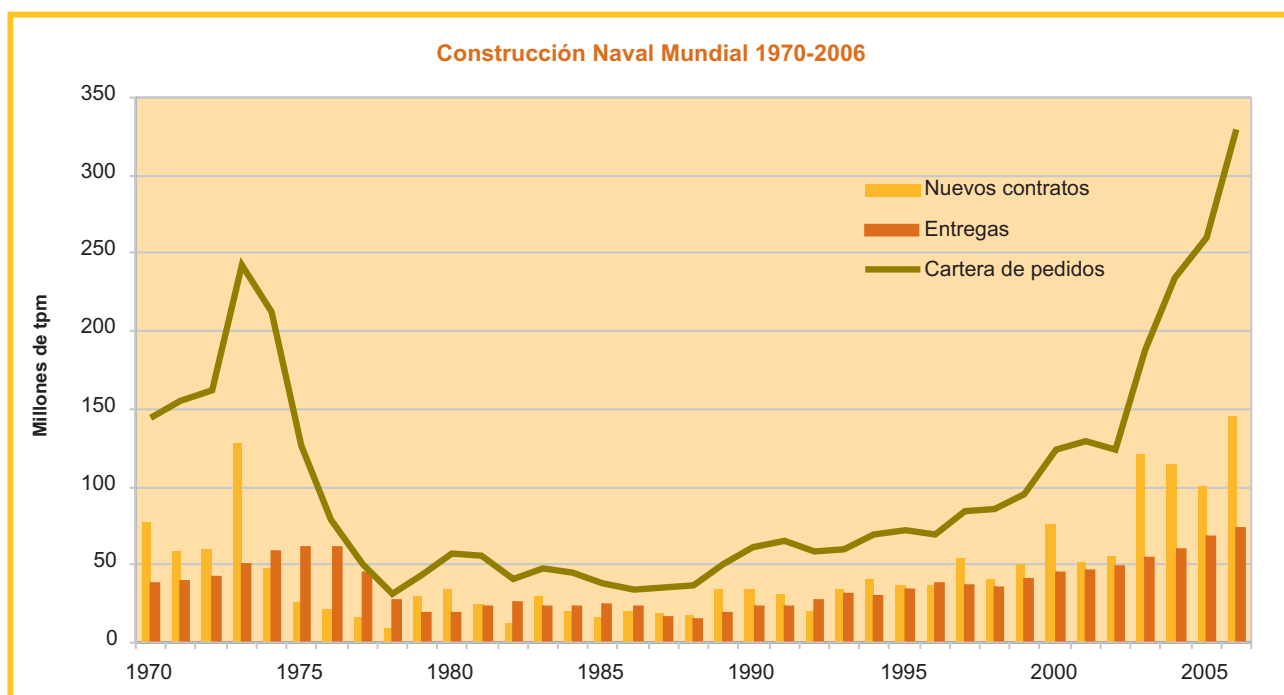
En el caso de los buques petroleros, los niveles de fletes registrados, similares en promedio a los del año 2005 y muy por debajo de los de hace tan sólo dos años, no parecen justificar el fuerte crecimiento de los nuevos contratos para este tipo de buques, 66 millones de tpm (frente a 33 millones en 2005), nada menos que un 19,1% de la flota existente. La retirada del mercado de los buques petroleros de casco sencillo, que será definitiva a partir del año 2010 para los buques de más de 5.000 tpm, podría ser una de las causas de este alto nivel de contratación, también atribuible a unas expectativas de aumento de la demanda, no sabemos hasta que punto fundadas. Se contrataron además 31,6 millones de tpm de graneleros, un 11,7% más que el año anterior y 47,9 millones de tpm de otros tipos de buques (+21,3%).

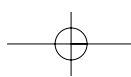
Como consecuencia volvió a aumentar espectacularmente la cartera de pedidos, hasta 329,6 millones de tpm, batiendo así, por segundo año consecutivo, su récord histórico absoluto. El 39,2% de los buques en cartera, con un total de 129,2 millones de tpm corresponde a petroleros, el 22,9% a graneleros

18



Construcción Naval Mundial 1970-2006





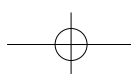
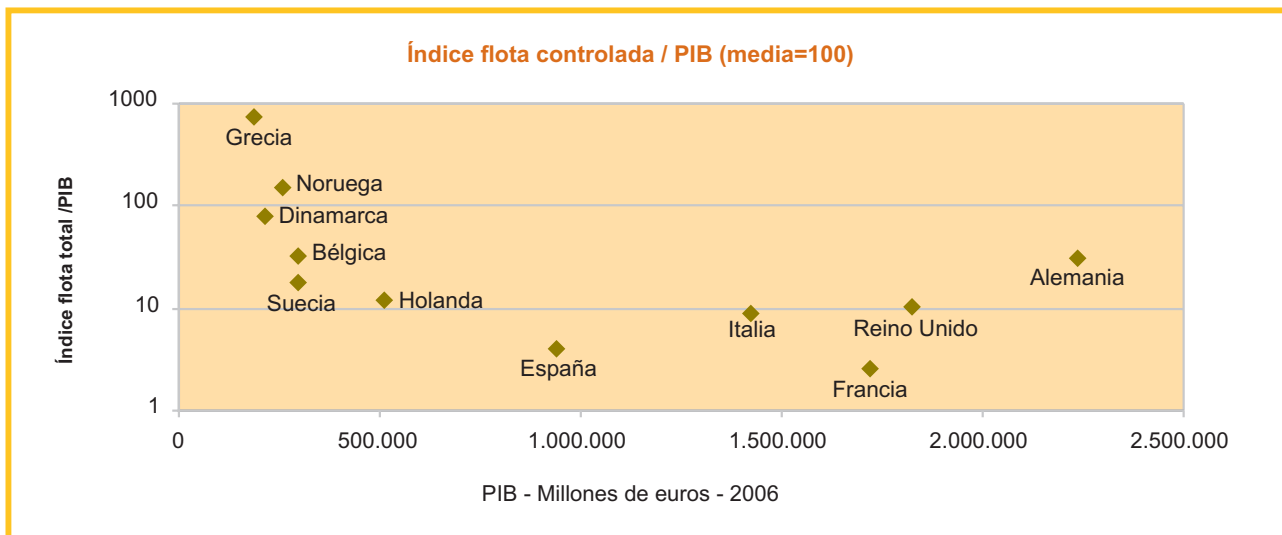
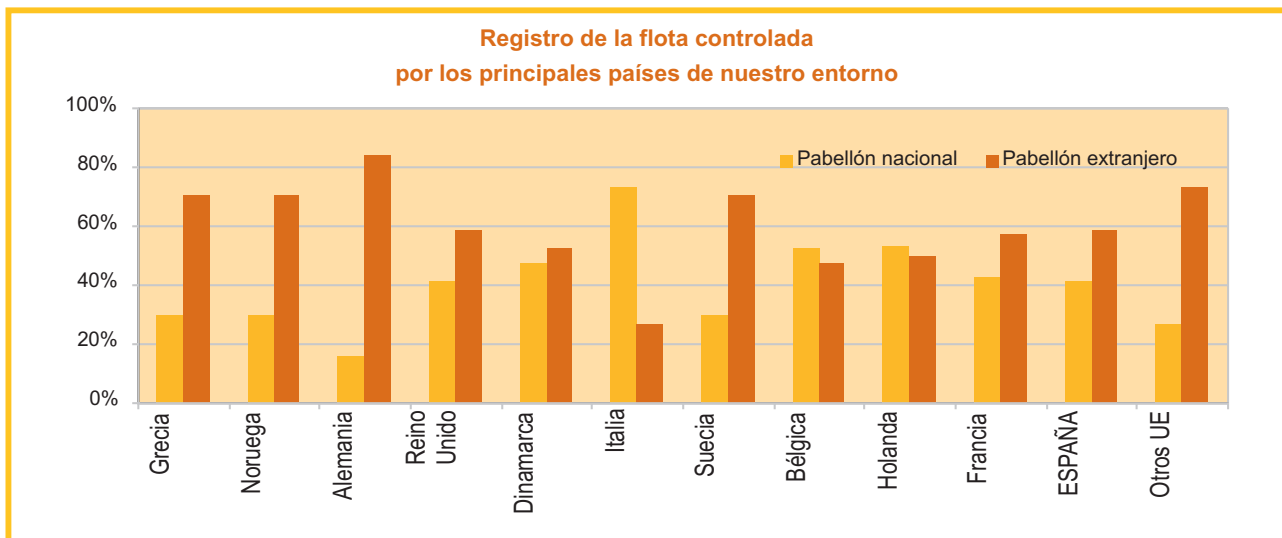
(75,4 millones de tpm) y el 37,9%, que supone 125,0 millones de tpm, a otros tipos de buques.

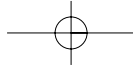
Este panorama favorable para la construcción naval mundial no ha podido ser aprovechado por los astilleros de la UE-25, que han conseguido únicamente el 3,9% de los nuevos contratos, medidos en GT, aunque su cuota asciende hasta el 7,5% en CGT. Los astilleros comunitarios contrataron en 2006 un 42,2% menos en GT que en 2005 y un 31,7% menos en CGT. Parece que tienen ya sus carteras repletas, mientras que Corea sigue aumentando su capacidad, lo que unido al extraordinario desarrollo de los astilleros chinos, les está permitiendo acaparar la mayor parte de la demanda.

Los precios de las nuevas construcciones de petroleros y graneleros crecieron alrededor del 15% de media, aunque también los de buques *car carriers* subieron por encima de un 10% a lo largo del año. Los precios de portacontenedores y gaseros, aunque comenzaron 2006 creciendo, acabaron cediendo en el último

trimestre y terminaron el año sólo algún punto porcentual por encima de lo que lo empezaron.

A 1 de julio de 2006 los armadores de la UE-25, controlaban el 68,7% de sus tpm bajo pabellón extranjero. Los armadores de las dos flotas más importantes de la UE, la griega con 166 millones de tpm y la alemana con 80,6 millones, operaban, respectivamente, el 70,4% y el 84,2% de su tonelaje en otros pabellones. La edad media de los buques controlados por armadores de la UE-25 era de 13,8 años. Las flotas controladas por los armadores de Grecia, Italia, Inglaterra, Suecia y España tenían una edad por encima de la media de la Comunidad, mientras que la flota controlada por armadores alemanes, con una edad media de 8,7 años, resultaba ser la más joven, seguida de la controlada por armadores de Holanda, con 11,5, y la de control francés con 12,5 años.





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 2006 puede calificarse, en general, como positivo para las empresas navieras, especialmente para aquellas que operan en los mercados de petroleros y de carga seca.

Los fletes de petroleros se mantuvieron durante 2006, de media, en los niveles de 2005, excepto para los suezmaxes, que resultaron un 4,5% superiores.

Algo mejor fue el panorama para los armadores de buques de carga seca. Los fletes (BDI) fueron de media un 4,1% superiores a los de 2005 y, aunque muy lejos de los máximos de 2004, siguen siendo 3,5 veces superiores a los registrados hace apenas

cinco años. En los primeros tres meses de 2006, y a pesar de las elevadas entregas de bulkcarriers, los fletes de los buques de mayor tonelaje (Panamax y Capesice) han vuelto a subir, llevando el índice BDI hasta los 5.250 puntos, muy cerca ya de los máximos históricos de 5.681 alcanzados en febrero de 2004.

Por el contrario, en 2006 se enfrió bastante el mercado de buques portacontenedores y muchos operadores entraron en números rojos durante el tercer trimestre de 2006. Aunque la demanda de transporte para este tipo de buques creció un 12% durante el año 2006, la oferta creció cerca de un 15% en el mismo periodo, lo que hizo que la tasa de utilización se redujera en tres puntos porcentuales.

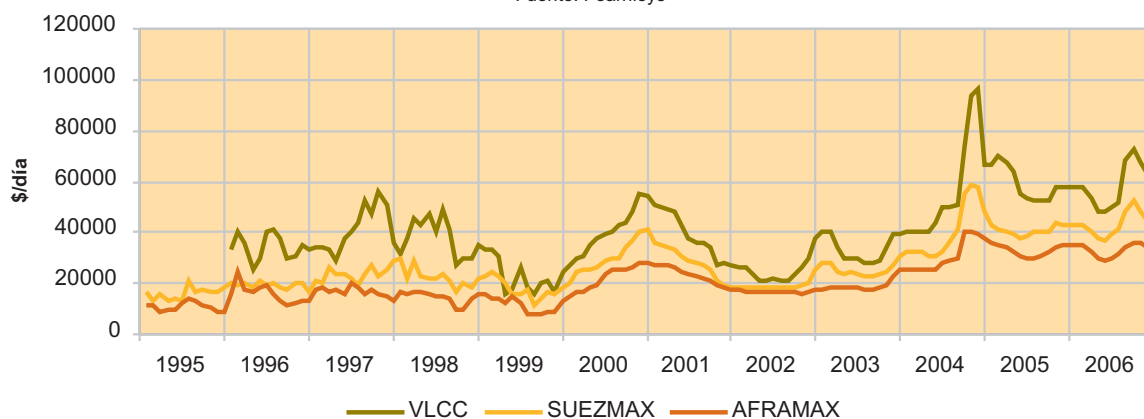
Así, los niveles de fletes en time charter de portacontenedores disminuyeron de media un 35% a lo largo del año 2006. Las elevadas entregas previstas para 2007-2009, que difícilmente va a poder asumirse por el aumento de la demanda, no permite ser optimistas a corto y medio plazo en este mercado.

20

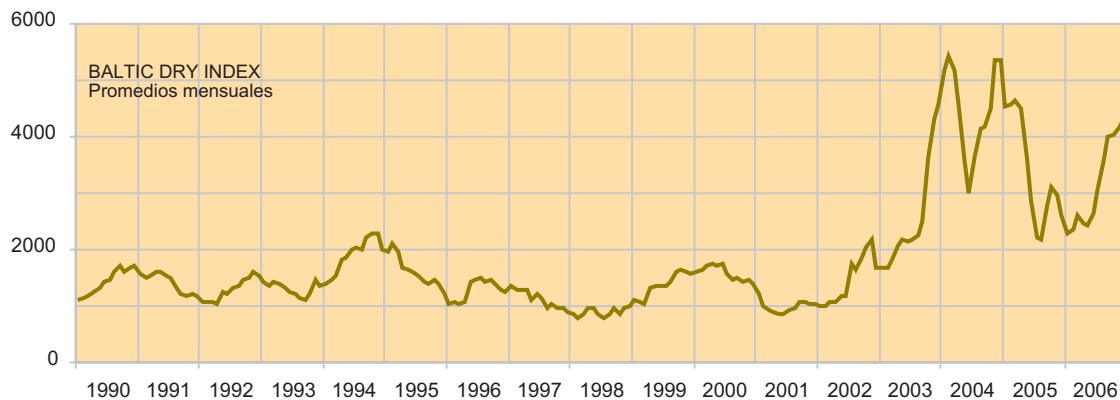


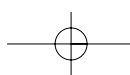
Evolución de los fletes de petroleros

Fuente: Fearnleys



Evolución de los fletes de carga seca





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

La flota mercante controlada por empresas navieras españolas contaba, a 1 de enero de 2007, con un total de 289 buques, 8 más que a comienzos de 2006. El tonelaje aumentó un 6,9%, resultando una flota de 4.365.067 GT y 5.294.521 tpm.

La flota controlada bajo pabellón español, aunque también aumentó, lo hizo solamente un 3,6% en términos de GT y un 1,4% en términos de tpm, mientras la flota controlada en pabellones extranjeros ha crecido un 10,9% de sus GT y un 11,5% de sus tpm.

Al igual que el año anterior, aumentó significativamente la flota de buques de pasaje, en 10 unidades y un 20,5% de sus GT; la de portacontenedores (+2 unidades, +13,2% en GT y +13,1% en tpm); y la de graneleros (+1, +23,7% y +26,3%). Hubo ligeros descen-

dos de tonelaje en los buques frigoríficos (-5,2%), los de carga general (-5,1%) y ro-ros (-2,9%).

La edad media de la flota total controlada se mantuvo en 16,5 años, mientras la de la flota de pabellón español aumentó ligeramente, de 14,5 a 14,8 años.

Por tamaños, la edad media de la flota aumentó en los buques de menos de 3.000 GT, cuya edad media es de 24 años. Los buques entre 3.000 y 10.000 GT se situaron en 16,3 años, frente a los 15,5 del año anterior y la flota más joven sigue siendo la de tonelaje superior a 10.000 GT, con 14 años de edad media.

En 2006, además de varias incorporaciones de buques de segunda mano, en algunos casos de construcción muy reciente, se incorporaron a la flota de las navieras españolas 5 buques de nueva construc-

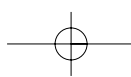


Flota mercante de transporte TOTAL controlada por armadores españoles

| Tipos de buques | AI 1.1.2006 | | | AI 1.1.2007 | | |
|----------------------------|-------------|------------------|------------------|-------------|------------------|------------------|
| | Buques | GT | TPM | Buques | GT | TPM |
| Petroleros | 34 | 1.060.466 | 1.967.256 | 34 | 1.060.466 | 1.967.256 |
| Graneleros | 13 | 565090 | 1038642 | 14 | 699212 | 1311592 |
| Carga general | 24 | 106.773 | 159.953 | 21 | 101.294 | 151.034 |
| Portacontenedores | 19 | 190.272 | 230.888 | 21 | 215.388 | 261.110 |
| Roll-on/roll-off | 39 | 433.827 | 222.012 | 38 | 421.095 | 212.091 |
| Carqueros frigoríficos | 30 | 95.294 | 101.712 | 28 | 90.332 | 97.036 |
| Gaseros | 11 | 692.884 | 545.451 | 11 | 692.884 | 545.451 |
| Buques de pasaje y ferries | 62 | 581.878 | 108.553 | 72 | 701.235 | 141.379 |
| Otros buques de transporte | 49 | 356.824 | 566.711 | 50 | 383.161 | 607.572 |
| TOTAL | 281 | 4.083.308 | 4.941.178 | 289 | 4.365.067 | 5.294.521 |

Flota mercante de transporte de PABELLÓN ESPAÑOL

| Tipos de buques | AI 1.1.2006 | | | AI 1.1.2007 | | |
|----------------------------|-------------|------------------|------------------|-------------|------------------|------------------|
| | Buques | GT | TPM | Buques | GT | TPM |
| Petroleros | 16 | 495.170 | 916.240 | 25 | 588.066 | 1.057.388 |
| Graneleros | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Carga general | 13 | 34.826 | 50.114 | 12 | 35.341 | 50.335 |
| Portacontenedores | 25 | 230.414 | 280.948 | 25 | 246.832 | 299.490 |
| Roll-on/roll-off | 31 | 369.185 | 189.383 | 31 | 360.316 | 183.984 |
| Carqueros frigoríficos | 9 | 24.842 | 23.008 | 9 | 24.842 | 23.008 |
| Gaseros | 9 | 662.126 | 518.217 | 9 | 662.126 | 518.217 |
| Buques de pasaje y ferries | 55 | 365.368 | 76.381 | 61 | 439.233 | 98.609 |
| Otros buques de transporte | 25 | 142.694 | 212.986 | 15 | 39.908 | 56.382 |
| TOTAL | 183 | 2.324.625 | 2.267.277 | 187 | 2.396.664 | 2.287.413 |



ción, 3 de ellos en el registro de Canarias y 2 en registros extranjeros.

Resulta llamativa la evolución experimentada en la inscripción de las nuevas construcciones incorporadas a la flota. En 2003 las empresas navieras españolas optaron por terceros registros únicamente para el 18% de las GT de sus buques nuevos. Este porcentaje creció al 26% en 2004 y al 35 en 2005 (año de la reforma del reglamento de extranjería y la consecuente pérdida de competitividad del REC). En 2006, las empresas navieras españolas optaron por registros extranjeros para el 50% de las GT de sus buques nuevos.

Madeira, registros todos ellos plenamente comunitarios, en la Lista Blanca del MOU de París y que cuentan con un marco laboral y fiscal sumamente favorable.

3. TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL

El tráfico de mercancías en los puertos españoles, después de varios años de muy fuerte crecimiento (superando el 7%), aumentó en 2006 un 4,7%, cifra que, aún siendo muy importante y superior al crecimiento del PIB, es ya más moderada.

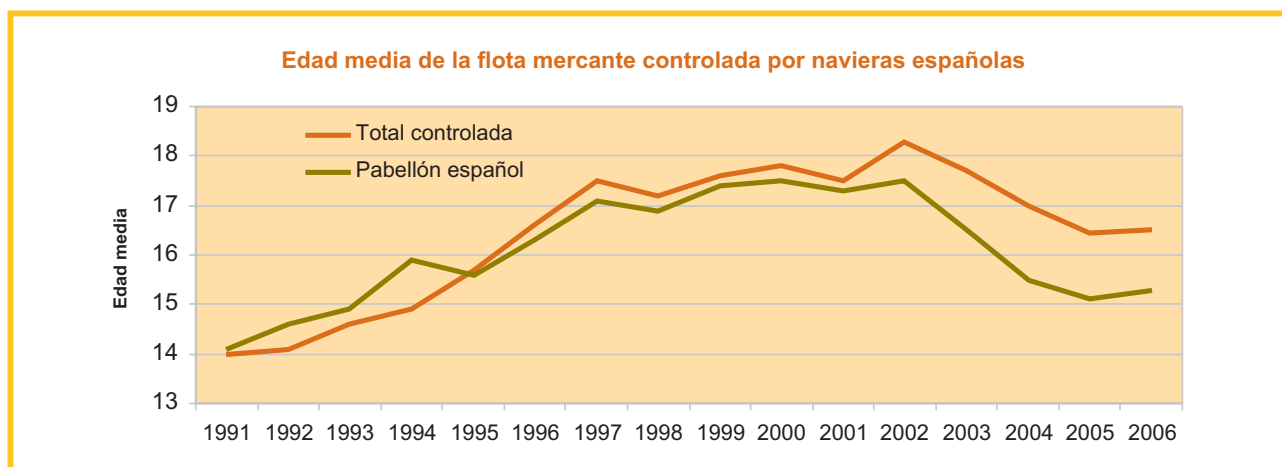
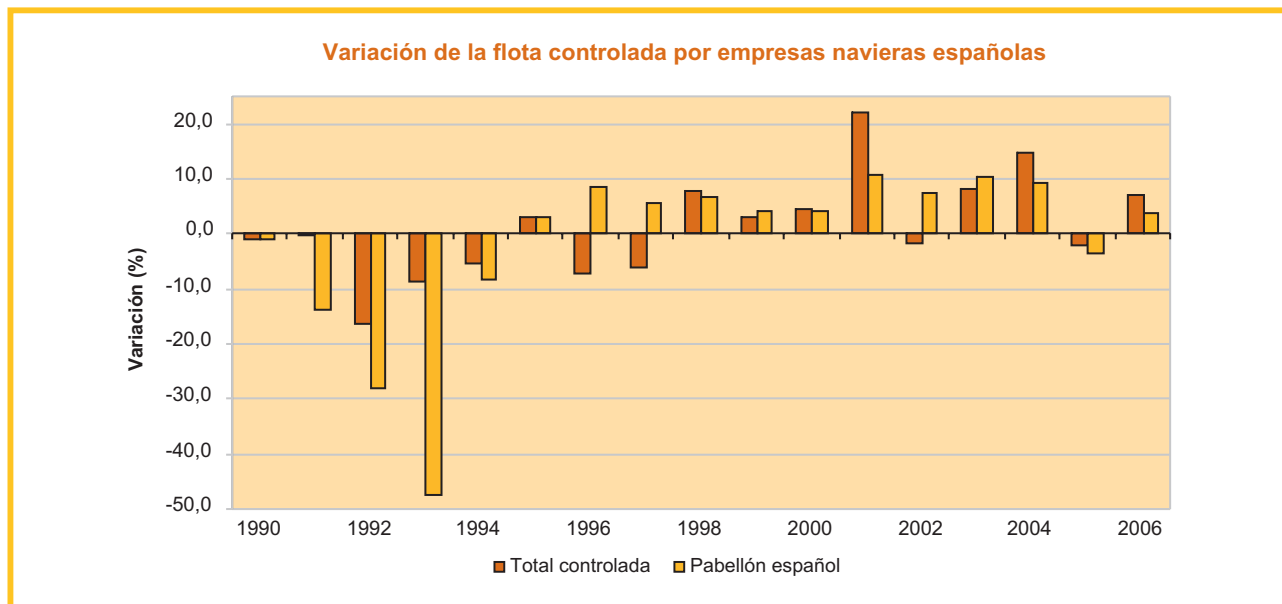
El tráfico total ascendió a 446 millones de toneladas, un 41,3% de mercancía general, totalizando 184 millones de tm; un tercio (149 millones de tm) de graneles líquidos y 114 millones de tm (25,4%) de graneles sólidos.

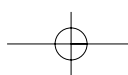
Respecto del año anterior, se mantuvo el tráfico portuario de graneles sólidos (-0,5%), creció ligeramente el de graneles líquidos (+2,4%) y, un año más, subió significativamente el de mercancía general (+10,3%).

22



Ello pone de manifiesto la necesidad de restitución de las condiciones de competitividad del Registro Especial de Canarias, máxime tras la entrada de Chipre y Malta en la UE y la reciente mejora de las condiciones del Registro de





Algeciras sigue encabezando el ranking de los puertos con mayor actividad, con más de 71 millones de toneladas y un crecimiento del 4,3%, lo que demuestra que se encuentra muy cerca de su máxima capacidad actual.

Valencia creció un 17%, hasta 47 millones de tm, alcanzando a Barcelona, que movió la misma cantidad, creciendo un 6%. Los puertos con mayores

aumentos fueron Avilés con un 23%, Ceuta con un 19% y Valencia, mientras que los que registraron los mayores descensos fueron Santander y Almería (-12%).

En 2006, el porcentaje de mercancía general movida en contenedores alcanzó el 67,8%. El 68% de estas cargas se han movido entre Algeciras con 3,2 millones de teu, Valencia (2,7 millones) y Barcelona (2,3 millones de teu).

Resumen general del tráfico de los puertos españoles, tm

| | 2005 | 2006 | diferencia | Variación (%) | |
|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|---------------|-------|
| GRANELES LÍQUIDOS | 145.029.181 | 148.533.261 | 3.504.080 | 2,42 | |
| GRANELES SÓLIDOS | 114.100.059 | 113.510.663 | -589.396 | -0,52 | |
| MERCANCÍA GENERAL | Convencional | 53.269.356 | 59.301.721 | 6.032.365 | 11,32 |
| | En contenedores | 113.836.795 | 124.957.016 | 11.120.221 | 9,77 |
| | TOTAL | 167.106.151 | 184.258.737 | 17.152.586 | 10,26 |
| TOTAL | 426.235.391 | 446.302.661 | 20.067.270 | 4,71 | |

4. RESUMEN DE NOVEDADES EN EL ÁMBITO INSTITUCIONAL

En el terreno normativo, mientras que 2005 nos trajo una avalancha de propuestas legislativas, en 2006 hemos visto, en general, progresos lentos en casi todas ellas:

- la modificación de la Ley de Puertos, que está bloqueada en el Congreso desde hace casi un año
- las modificaciones del marco laboral que regula el enrole de tripulantes extranjeros
- el Proyecto de Ley General de la Navegación, que tras casi dos años de elaboración, fue aprobado por el Consejo de Ministros y enviado a las Cortes

No parece que durante el presente año se vayan a producir novedades significativas. Recientemente se ha descartado que la modificación de la Ley de Puertos pueda salir adelante en esta legislatura, y tampoco que vaya a iniciarse la discusión del Proyecto de Ley General de Navegación. Esto último es una pena, porque el texto que entró en el Congreso incorporaba la gran mayoría de las aportaciones realizadas por ANAVE y podría haber aclarado y modernizado sensiblemente nuestro Derecho marítimo.

Lo más que puede esperar el sector a corto plazo es obtener avances en el terreno laboral, mediante la simplificación de los trámites para el enrole de tripulantes extranjeros, lo que repercutiría positivamente en la competitividad de los buques del Registro Especial de Canarias.

Dentro del ámbito europeo, también el ritmo de los acontecimientos se ha ralentizado y toca un año de debates poco concretos. Tras el rechazo por el Parlamento Europeo de la segunda propuesta de Directiva sobre liberalización de los Servicios Portuarios, el Comisario de Transportes, Jacques Barrot, abrió un proceso de consulta sobre los elementos que debería incluir una futura política portuaria europea. Y, de forma muy similar, el Comisario de Pesca y Asuntos Marítimos, Joe Borg, ha dado a conocer un Libro Verde sobre una futura política marítima de la UE. A la vista del resultado de estos procesos de consulta, que no terminarán hasta junio de este año, la Comisión presentará nuevas propuestas normativas, posiblemente no antes de finales de 2007.



LIFE MATTERS

ANAVE declina toda responsabilidad sobre las cifras anteriores, que proceden de las mejores fuentes posibles. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.

