

Tribuna Profesional

Panorama del sector naviero en 2007

Con ocasión de la entrega de los **VI Premios ANAVE de Periodismo**, el presidente de ANAVE, **D. Juan Riva**, presentó un resumen de datos significativos que constituyen un panorama de la actividad del sector del transporte marítimo durante 2007. Este informe recoge casi literalmente su intervención y los datos y gráficos que comentó.

Entorno económico mundial

Según las estimaciones más recientes del Banco Mundial, el crecimiento del PIB global en 2007 fue de un 4,9%, frente a un 5,4% el año anterior. En España la cifra se situó en el 3,8%, con un descenso muy ligero frente al 3,9 registrado en 2006. La generalidad de los países desarrollados, muy especialmente los Estados Unidos, registraron en 2007 mayores descensos, mientras que China consiguió aumentar su tasa de crecimiento del 10,7% al 11,2%. Las previsiones para el presente año 2008 apuntan a una generalización de nuevos recortes, que esta vez seguramente serán porcentualmente mayores en España que en otros países, previéndose en estos momentos también una importante desaceleración del crecimiento en China, lo que tendrá, sin duda un efecto sobre el transporte marítimo.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



INCREMENTO PIB

	2.006	2.007	2008 (prev)
España	3,9%	3,8%	3,0%
Zona EURO	2,8%	2,6%	2,2%
Japón	2,2%	1,9%	1,9%
EEUU	2,9%	2,1%	1,7%
OCDE	3,2%	2,7%	2,3%
China	10,7%	11,2%	9,6%
Mundo	5,4%	4,9%	4,7%

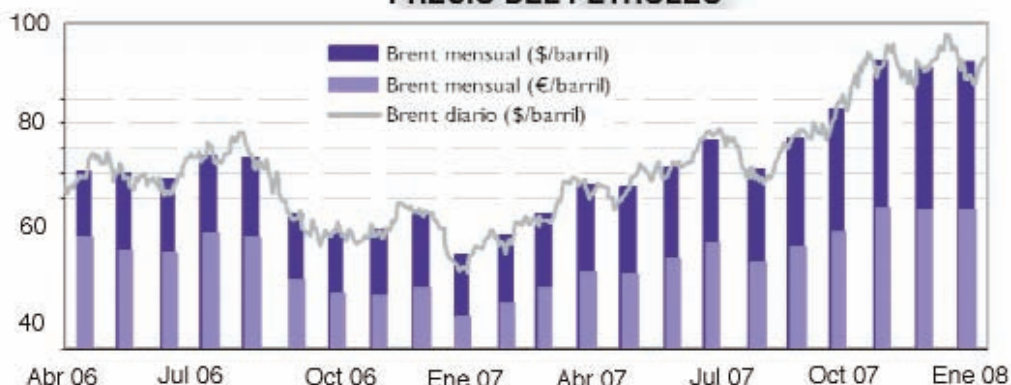
Fuente: Banco Mundial e INC

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL (Millones de toneladas)

	2.006	2.007	Var (%)
Petróleo Crudo	1.933	1.953	1,1%
Prod. Petróleo	728	738	1,4%
Granel sólido	2.845	2.981	4,8%
Contenedores	1.131	1.257	11,1%
TOTAL	7.615	7.852	3,1%

Fuente: Clarkson

PRECIO DEL PETRÓLEO



A estas perspectivas de desaceleración de la economía mundial, además de la crisis financiera iniciada en EEUU, ha contribuido, sin duda, el mantenimiento de los precios del petróleo en niveles máximos históricos, que en ocasiones han superado los 100 dólares/barril.

Según estimaciones de Clarkson, en 2007 se transportaron por mar unos 7.850 millones de toneladas, con un aumento del 3,1% respecto del año anterior. El incremento fue muy ligero en los tráficos de petróleo crudo y sus productos (+1,1%), bastante elevado en los graneles sólidos (+4,8%) y de nuevo espectacular en la carga transportada en contenedores (+11,1%).

Comercio marítimo nacional

Aunque en el momento de la presentación de este informe nuestro Gabinete de Estudios no disponía de los datos relativos al tráfico portuario en el mes de diciembre, por lo que se realizó una estimación, esos datos ya han sido publicados y, por tanto, incluidos en esta publicación. El tráfico total de nuestros puertos de interés general en 2007 ascendió a unos 483 millones de toneladas, con un notable aumento del 4,5%, ligeramente inferior al 4,8% de 2006 y, desde luego, sensiblemente más moderado que los registrados en 2004 y 2005 que, en ambos casos, fueron próximos al 7,5%. Un año más, el tráfico portuario español creció por encima del PIB nacional (que en 2007 aumentó un +3,8%).

El ranking de los tres puertos españoles con mayor actividad sigue encabezado por Algeciras, que superó los 74,5 millones de toneladas, creciendo un 3,9%, algo menos que la media nacional. Valencia, cuyo tráfico en 2006 había aumentado nada menos que un 17%, consolida esas cifras y vuelve a crecer un significativo 12,7%, situándose muy cerca de los 54 millones de toneladas. Barcelona, también con

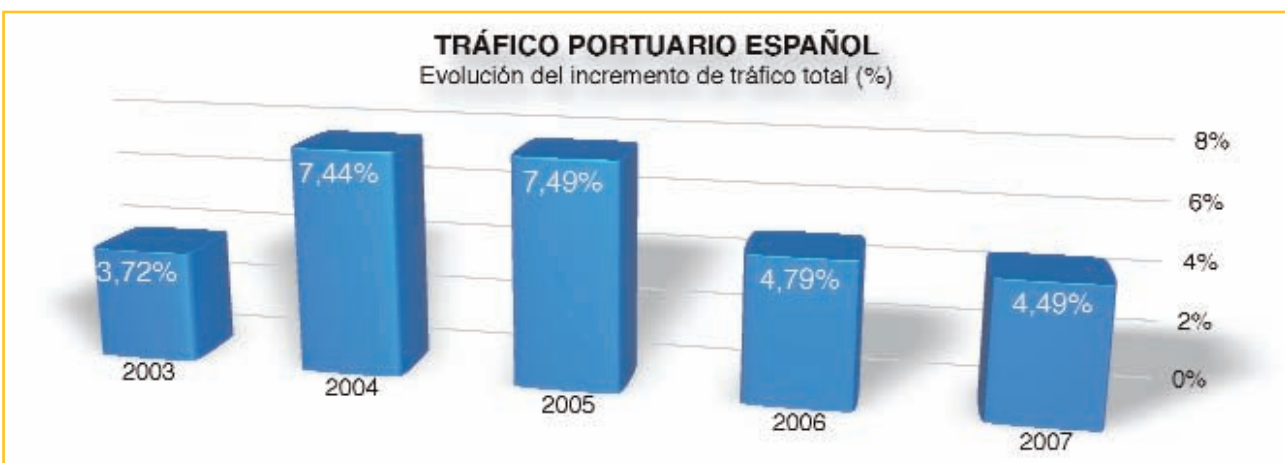
	Tráfico total (millones de toneladas)	Crecimiento (%)
2003	382	3,72%
2004	410	7,44%
2005	441	7,49%
2006	461	4,79%
2007	483	4,49%

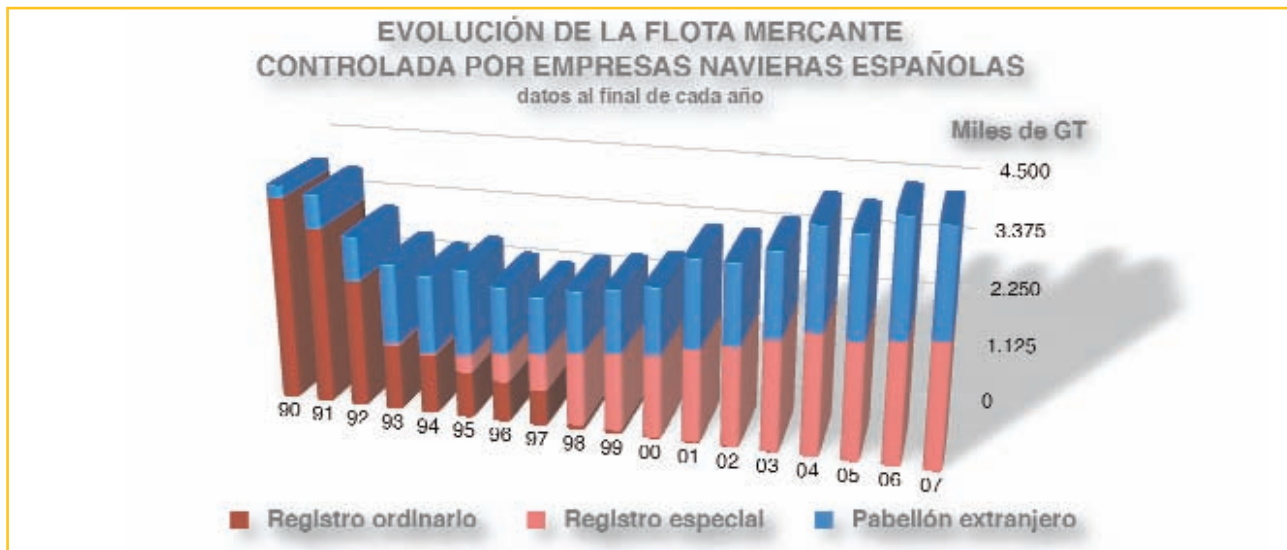
Fuente: Puertos del Estado

	Tráfico total (millones de toneladas)	Crecimiento (%)
Algeciras	74,51	3,9%
Valencia	53,59	12,7%
Barcelona	51,40	7,9%

Fuente: Puertos del Estado

una subida notable, del 7,9%, alcanzó los 51,4 millones de toneladas. Los puertos que registraron mayores crecimientos fueron Cádiz (+23,5%), Tarragona (+14,7%) y Valencia (+12,7%), mientras que registraron descensos importantes Sevilla (-11,7%), Pasajes (-7,8%) y también Avilés (-6,4%).





Como ya viene ocurriendo desde hace bastantes años, también en 2007 se registró un crecimiento especialmente elevado de las mercancías en contenedores, que totalizaron una cifra muy próxima a los 140 millones de toneladas, aumentando un 10,7% y alcanzando los 13,3 millones de teu. Algeciras, con 3,4 millones de teu, Valencia, que superó por primera vez los 3 millones y Barcelona con 2,6, copan el 68% de estas cargas. Los aumentos del tráfico de contenedores han sido especialmente elevados en estos 3 puertos, con cifras de 16,5% en Valencia, del 12,6% en Barcelona y del 4,8% en Algeciras. Estas tasas de aumento, muy superiores a la producción industrial nacional, se deben principalmente al extraordinario crecimiento que está experimentando el comercio con Extremo Oriente y, muy especialmente, las importaciones desde China.

Flota mercante controlada por las empresas navieras españolas

El Gabinete de Estudios de ANAVE ha realizado también una actualización de la flota mercante controlada por empresas navieras españolas. Las cifras que se muestran en la tabla adjunta indican que, en conjunto, las navieras españolas controlaban, al 1 de enero de 2008, un total de 298 buques mercantes de transporte, con 4,4 millones de GT.



El número de buques se había reducido en 2 unidades, mientras que el tonelaje disminuía un 2,3%.

El análisis por pabellones muestra que operan bajo pabellón

español 167 de estos buques (el 56%), con 2,4 millones de GT (que suponen el 54% del tonelaje). La flota de pabellón español se redujo el pasado año en 4 unidades, sin embargo su tonelaje aumentó un 2,7%, debido a que se registraron más bajas que altas, pero éstas últimas fueron barcos de mayor tonelaje. Por su parte, operan bajo banderas extranjeras 131 buques, que totalizan 2,0 millones de GT y suponen del orden del 45% de la flota total de nuestras empresas navieras. La evolución en el último año ha sido la contraria a la de la flota bajo pabellón español: aunque ha aumentado la flota en 2 unidades, se ha reducido sensiblemente su tonelaje, un 7,7%, porque han sido baja algunos buques de muy alto tonelaje, concretamente los últimos petroleros de crudo de casco sencillo que quedaban en operación por empresas navieras españolas.

Aunque la variación neta de las cifras totales de número de buques y tonelaje sea pequeña, ello no debe dar la impresión de que el sector naviero español ha estado poco activo en 2007 en materia de inversión. Bien al contrario, las navieras españolas

BUQUES MERCANTES NUEVOS RECIBIDOS POR LAS NAVIERAS ESPAÑOLAS

Año	Buques	Millones de euros
2003	13	427
2004	18	736
2005	9	375
2006	7	237
2007	13	658
TOTAL	60	2.433

FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

Tipos de buques	Al 1.1.2007			Al 1.1.2008		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	34	1.080.486	1.967.266	31	819.071	1.510.828
Graneleros	15	739.774	1.386.309	15	739.774	1.386.309
Carga General	27	113.987	167.292	38	182.606	258.162
Portacontenedores	21	219.431	266.848	21	241.449	294.558
Roll-on/Roll-off	38	423.628	214.542	31	373.292	192.380
Líquidos	29	99.878	107.209	27	96.398	102.139
Gaseros	11	692.884	545.451	13	788.795	613.651
Pasaje y Otros	74	710.219	141.979	72	734.847	145.204
Otros	51	394.648	624.572	50	375.900	586.865
TOTAL	300	4.454.915	5.421.458	298	4.352.132	5.090.096

FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

Tipos de buques	Al 1.1.2007			Al 1.1.2008		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	16	495.170	916.240	17	500.139	923.240
Graneleros	0	0	0	0	0	0
Carga General	12	35.341	50.335	16	54.273	70.342
Portacontenedores	24	245.451	297.446	21	245.672	299.039
Roll-on/Roll-off	30	358.393	182.701	26	332.118	165.993
Líquidos	7	22.625	20.175	7	22.625	20.175
Gaseros	9	662.126	518.217	11	758.037	586.417
Pasaje y Otros	61	439.233	98.609	57	407.279	85.373
Otros	24	132.804	197.530	21	121.488	178.834
TOTAL	183	2.391.143	2.281.253	178	2.441.631	2.329.513

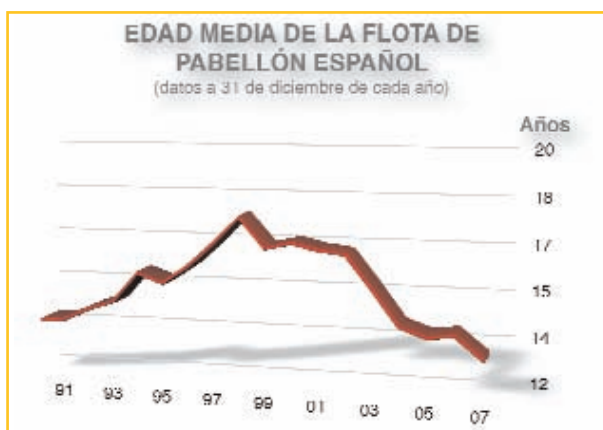
incorporaron el pasado año 13 buques nuevos, con un valor de unos 658 millones de euros. No han sido, salvo en un caso, buques de gran tonelaje, pero sí buques complejos y de alta tecnología, lo que queda patente a la vista de su elevado valor. La tabla adjunta resume las inversiones en buques nuevos realizadas por las navieras españolas en los últimos 5 años, que ascienden a casi 2.433 millones de euros, correspondientes a 60 buques.

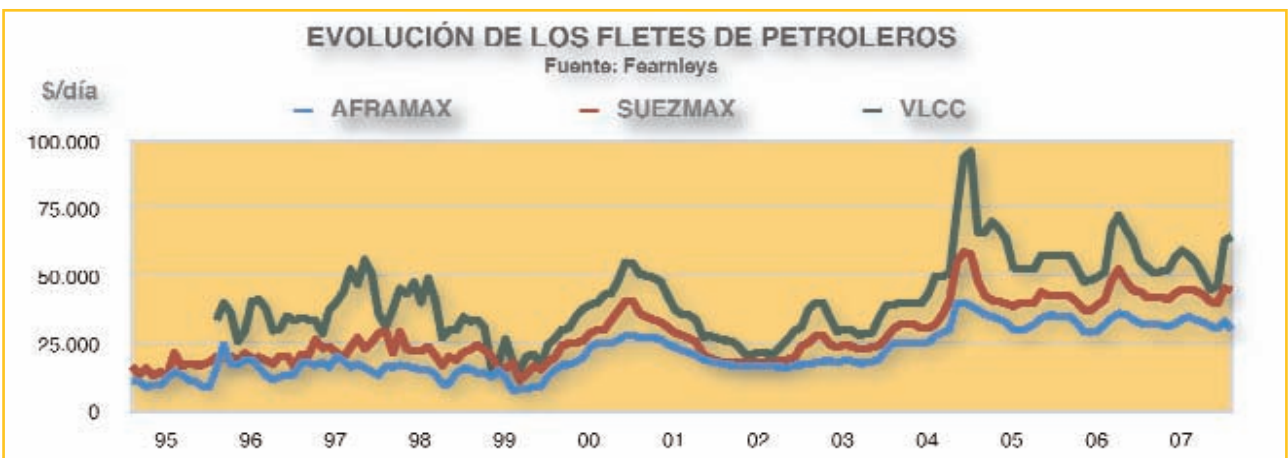
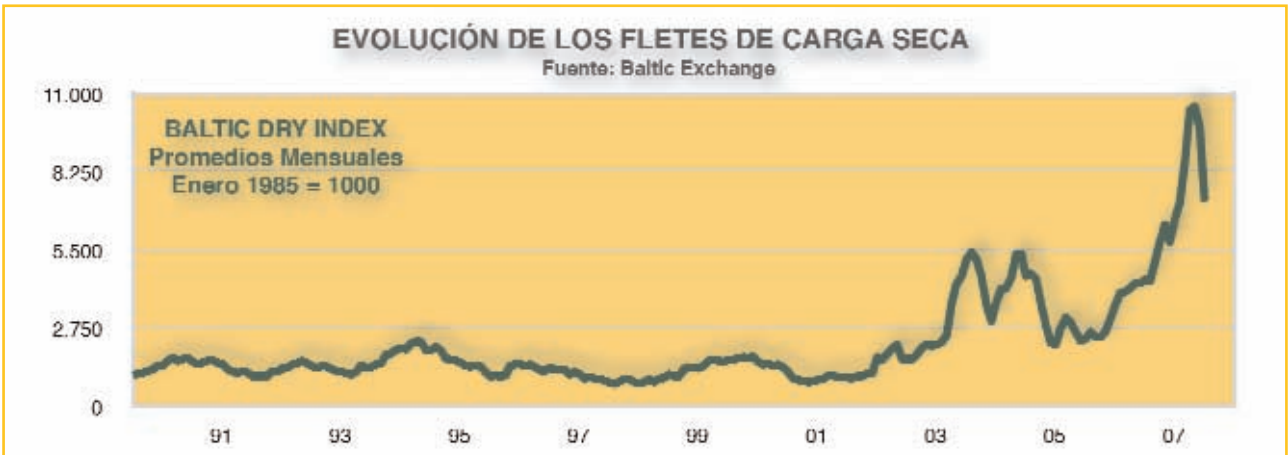
Debido a las altas de buques nuevos, junto con bajas de buques de edad avanzada, la edad media de la

flota mercante española ha seguido disminuyendo y era al 1 de enero de 2008 de 13,5 años, frente a 14,2 un año antes. Los petroleros de crudo y productos son el segmento más joven de nuestra flota, con una edad media de sólo 4,6 años. Cabe recordar que la edad media de la flota mercante mundial está actualmente en unos 19 años.

Mercado de Fletes

En 2007 se perdió la sincronía que venían mostrando los principales subsectores del transporte marítimo (petroleros, graneleros y portacontenedores) en los últimos 3 años y que no es habitual. En todos esos mercados se habían registrado records históricos de fletes en 2003 y 2004, que fueron excepcionales, por el tirón de la economía y de la demanda de transporte marítimo de China. Tras esos máximos, en 2005 y 2006 vimos fletes a la baja, pero en niveles satisfactorios. En 2007, como muestran los gráficos adjuntos, se





ha registrado una tendencia al descenso de los fletes en petroleros y portacontenedores. Por el contrario, en otoño vimos nuevos máximos históricos en fletes de carga seca, que se han corregido a la baja a continuación.



Para aventurar cuáles pueden ser las perspectivas a medio plazo es fundamental anali-

zar, por una parte, la situación de la cartera de pedidos de nuevos buques que serán entregados en los próximos 3 ó 4 años y, por otra, las perspectivas de evolución de la demanda de transporte. Sobre el primer aspecto, y durante el último año, en todos los tipos de buques ha aumentado muy notablemente la cartera de pedidos, de forma especialmente llamativa en los graneleros, lo cual es lógico, debido a los elevados fletes registrados en 2007 por este segmento del mercado. De los tres sectores, tal vez las mejores perspectivas, a medio plazo, de relación

oferta-demanda sean ahora para los petroleros, ya que su cartera de pedidos es más moderada y, en 2010, deberá reducirse la flota más o menos en un 13%, por la retirada definitiva de los petroleros de casco sencillo. En el caso de los graneleros, actualmente el volumen de cartera de pedidos es tan elevado, superior al 50%, que hace pocos días en el diario marítimo Lloyd's List se hablaba de una "verdadera orgía" de contratación en China y de que este sector se expone a una sobrecapacidad de oferta que calificaba de "potencialmente desastrosa". En realidad, en este año y el próximo, la situación no parece sea tan alarmante, ya que la mayor parte de la cartera existente es para entrega a partir de 2010. No obstante, para 2008, se prevé que la producción de acero de China, aunque seguirá creciendo, lo hará a un ritmo sensiblemente menor.

Más duras parece puedan ser las perspectivas para los portacontenedores, cuya flota aumentará nada menos que en un 62% en los próximos 4 años y no es probable que la demanda de transporte pueda seguir creciendo al mismo ritmo. Las perspectivas económicas internacionales no son precisamente halagüeñas en este momento y el sector marítimo no podrá quedar al margen.

Marco normativo internacional

En el terreno normativo internacional, con referencia en primer lugar al marco de la OMI, 2007 ha sido un año francamente positivo, en el que se han cumplido las condiciones para la entrada en vigor de dos importantes convenios medioambientales, uno sobre la contaminación por combustibles de los buques y otro que prohíbe el uso de pinturas dañinas para el medio ambiente. Se dieron además pasos adelante que seguramente facilitarán la entrada en vigor en el futuro próximo de otros dos Convenios medioambientales también muy importantes, sobre Gestión del Agua de Lastre y sobre daños por Sustancias Nocivas y Peligrosas. Y se adoptó un nuevo Convenio sobre Remoción de Restos de Naufragios.

En todos los casos, se trata de pasos adelante, tangibles e importantes, hacia una mejor regulación internacional del transporte marítimo.

No se puede decir lo mismo, lamentablemente, en el ámbito de la UE: en junio, terminaron los dos largos procesos de consulta acerca del Libro Verde sobre la Futura Política Marítima y sobre la Política Europea de Puertos. En Octubre, la Comisión publicó, como consecuencia de los mismos, una gran cantidad de documentos: sobre un Plan de Acción sobre Política

Marítima, Política Europea de puertos, Autopistas del Mar, Logística integrada, etc. Pero lo cierto es que estos documentos no contienen medidas concretas que puedan traducirse, ni siquiera a medio plazo, en pasos adelante. Por otra parte continúa, también a un ritmo muy lento, la tramitación de las 7 propuestas contenidas en el tercer paquete normativo sobre Seguridad Marítima, que al ritmo al que van, no se terminará tampoco en 2008.

Normativa nacional

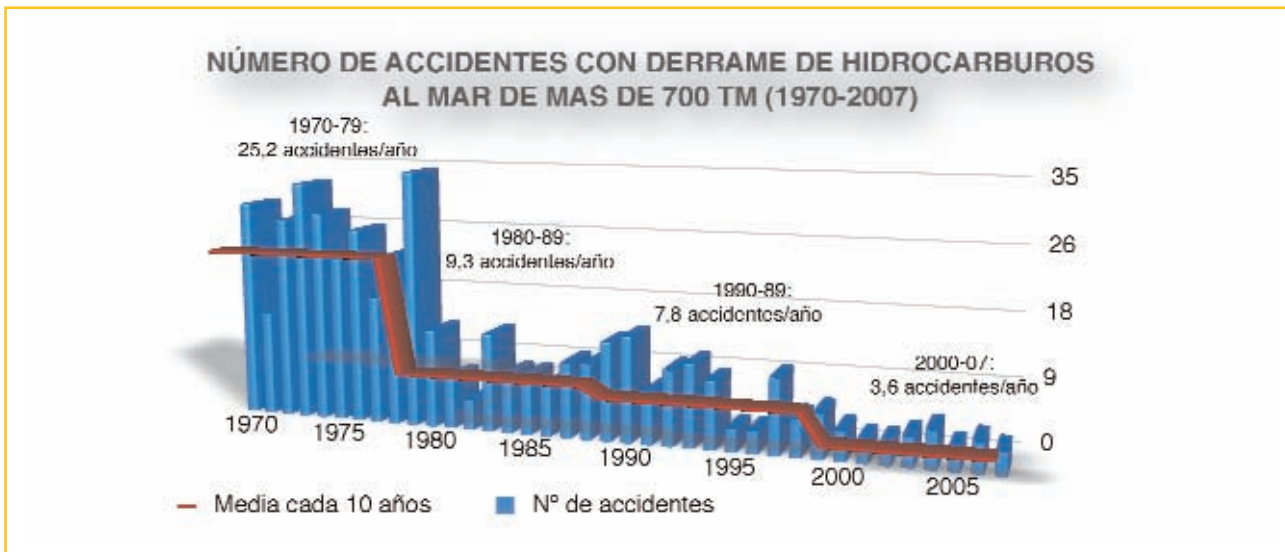
En España, y en el terreno normativo, se han dado pasos positivos en varias materias de importancia.

Atendiendo a la petición formulada en su día por ANAVE, y al compromiso que adquirió la ministra de Fomento ante nuestra asamblea, se han incluido en los Presupuestos del Estado para 2008 unas ayudas a los gastos realizados por las empresas navieras en el refuerzo de la protección de los buques frente a actos ilícitos, en aplicación del llamado Código ISPS. Se ha simplificado el procedimiento administrativo para el enrole de tripulantes extranjeros, medida que ANAVE venía solicitando como muy necesaria. Como consecuencia de ello, hemos abierto la negociación de un Acuerdo Marco Sectorial de mínimos entre ANAVE y centrales sindicales UGT y CC.OO.

Las Administraciones española y francesa han convocado conjuntamente un Concurso para establecer una Autopista del Mar en el arco Atlántico España-Francia, que se encuentra actualmente en fase de selección de las ofertas presentadas, entre las cuales hay una empresa española, miembro de ANAVE. Y ha continuado el refuerzo de los medios de la sociedad estatal de Salvamento Marítimo, asunto cuya importancia trasciende del puro sector del transporte marítimo, por su relevante y frecuente actuación en el salvamento de inmigrantes ilegales, buques deportivos, etc.

Lamentablemente, desde hace ya meses, se mantiene una situación tensa y bastante confusa en el ámbito portuario, con una interminable polémica sobre la legalidad del IV Acuerdo Marco de Estiba y la constitución o no de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, hasta el punto de que diferentes centrales sindicales han anunciado huelgas tanto a favor como en contra de esta medida. ANAVE no puede sino repetir, una vez más,





que la importancia económica del sector portuario para la economía nacional y para la competitividad de nuestra industria, imponen la necesidad de un marco estable, que permita inversiones a largo plazo. El mismo debe consensuarse entre las partes afectadas, para salir de la situación de conflictividad y, al mismo tiempo, debe promover la eficiencia económica en la prestación de los servicios portuarios y en la realización de las inversiones en infraestructura.

Accidentes marítimos

En estas últimas semanas los medios de comunicación han vuelto a dedicar una gran atención al caso del buque granelero "New Flame", con apelativos probablemente exagerados como "desastre ecológico". Estamos acostumbrados a que las referencias sobre transporte marítimo en los medios siempre traigan malas noticias. Rara vez destacan la importancia fundamental que tiene para la economía mundial o nacional, o su importantísima contribución al crecimiento sostenible. Pero hay que recordar que, gracias al trabajo continuado de investigación de las causas de los accidentes marítimos, a la actualización constante de las normas internacionales y a la aplicación cada vez más eficaz de las mismas, la tendencia general a largo plazo muestra una reducción constante de los accidentes marítimos.



Como ilustra el gráfico adjunto, según datos de ITOPE, también los derrames accidentales de hidrocarburos se

han reducido en los últimos años de forma sin duda drástica, y los incidentes con vertidos graves de hidrocarburos al mar en 2007 fueron de nuevo inferiores a los de los años precedentes, justificando la valoración de que hoy día el marítimo es el medio de transporte más favorable para el medio ambiente. Es evidente que el objetivo debe ser seguir trabajando por conseguir la eliminación total de los accidentes o al menos de sus consecuencias graves y por ello hay que mantener los esfuerzos a todos los niveles: empresas, gobiernos, etc. por conseguir mejorar aún más la situación.

Perspectivas

A modo de conclusiones, ¿cuáles son las perspectivas que cabe avanzar?

- El horizonte económico internacional es sin duda incierto y hace prever un menor crecimiento de la demanda de transporte y un mercado internacional de fletes previsiblemente a la baja, al menos a medio plazo.
- Continuarán seguramente los pasos significativos en el marco de la OMI, con prioridad para la normativa sobre emisiones a la atmósfera. No cabe prever muchos avances concretos en el ámbito de la UE.
- En el ámbito nacional, la desaceleración del comercio internacional conducirá previsiblemente a un menor crecimiento del tráfico portuario español.
- La flota mercante española se mantendrá, muy probablemente, más o menos estabilizada, aunque con continuidad del proceso inversor de nuestras navieras y de la reducción de la edad media de la flota.