

---

---

**RESUMEN**

---

---



## 0.- RESUMEN

- 1.- La estimación del crecimiento de la economía en los países de la OCDE en el año 2002, que era del 1,8%, se ha visto confirmada al alcanzarse el 1,7%. Por otra parte, la previsión de crecimiento para el año 2003, que era del 2,2%, se estima actualmente que ha sido del 2,1%. Las previsiones para 2004 y 2005 son de crecimiento, en 2004, con el 3,0%, y en 2005, con el 3,1%.
- 2.- El crecimiento del PIB, en el área de la OCDE, en el año 2002 (1,7%) ha sido menor que el de la demanda interna (3,4). La estimación del crecimiento del PIB para 2003 es del 2,1% frente a un crecimiento de la demanda interna del 2,2. La previsión de evolución de estos parámetros en el año 2004 es del 3,0% y 2,9%, respectivamente, y del 3,1 y 2,9% para 2005.
- 3.- El comercio mundial, expresado en valor (dólares) de las exportaciones e importaciones, ha tenido aumento en 2002 (último año del que se tienen datos) en su conjunto, con el 4.6% en exportaciones y el 4.0% en importaciones, que se acentúa en los países en desarrollo al llegar al -7.7% y 6.6, respectivamente.
- 4.- La producción industrial, que había iniciado una recuperación en el año 1994 (+4.6%), ha reducido su incremento al 3.6% en 1995 y al 2.9% en 1996, para registrar un importante aumento del 5.5%, en 1997 y más reducido, del 2,3% en 1998 y del 3,3 en 1999 con un nuevo e importante aumento del 5.4% en 2000 para finalmente registrar, en 2001, un valor negativo del -2,2% consecuencia de los acontecimientos mundiales, y del -0,1 en 2002 y pasar a positivo en 2003 con 1,4%. En España se ha registrado un comportamiento muy desigual, con crecimiento del 4.8% en 1995, descenso del -1.2% en 1996 y nueva recuperación del 7.0%, en 1997, 5,4% en 1.998, 2,7% en 1999, 4.4% en 2000, -1,4% en 2001 y 0.1 en 2002 y 1.4% en 2003.
- 5.- Durante 2003, el dólar ha tenido comportamiento uniforme en relación al euro, yen y won. Considerando valores medios, se han revaluado el 16,6%, 7,3% y 4,0% respectivamente.
- 6.- A lo largo de 2003 se ha registrado un descenso generalizado de los tipos de interés, que, en valores medios, ha sido del 28.3% en Japón, del 32.1% en Corea, del 5% en USA y del 2% en la UE.
- 7.- Durante el año 2003 el crecimiento del tráfico marítimo ha sido el 210% del económico, mientras que en 2002 solo había sido del 88%.
- 8.- La recuperación de la flota mundial, iniciada en 1989, ha continuado, alcanzando al 31 de diciembre de 2003, la cifra de 605,218 millones de GT, lo que representa un aumento del 3,4%.
- 9.- El comportamiento del desguace en 2003 ha sido opuesto al de años anteriores ya que la importante subida de los fletes ha provocado la disminución a 25,8 millones de TPM y el aumento de los precios a cifras record.
- 10.- La cartera mundial de pedidos de buques ha registrado un fuerte aumento del 50%, en conjunto, y del 60% en graneleros y del 218% en carga general (incluye portacontenedores).
- 11.- Los porcentajes medios de exceso de flota, sobre la demanda, durante 2003 han sido inferiores a los del año anterior en petroleros con el 2,8% y similares en graneleros con el 1,0%.

- 12.- A lo largo del año 2003 ha habido aumentos generalizados en los fletes de petroleros, tomando medias anuales, que llegan al 83% en los VLCC y al 41% en los de menor tamaño. Por su parte, los fletes de carga seca también han aumentado del orden del 13% en los fletes por viaje y del 44% en los fletes por tiempo.
- 13.- El incremento de los fletes se refleja en el importante aumento de los precios, que llega hasta el 60% en graneleros, 70% en petroleros y se duplica en portacontenedores.
- 14.- La flota española ha aumentado por noveno año consecutivo, pasando de 1,980 mill. GT a 2,178 mill. GT, si bien se ha reducido el número de buques en 1 unidad.
- 15.- Como resultado de la normativa introducida en los últimos años, los buques inscritos en el Registro Especial de Canarias han llegado a 201 y 2.162.987, al final de 2003.
- 16.- La flota que está controlada o depende de navieras españolas (Registros nacional, de Canarias y de conveniencia) ha perdido 8 unidades llegando a 3.663.773 GT, con una edad media de 17,7 años.
- 17.- Durante 2003 se han concedido 44 créditos para la construcción de buques, al amparo del Real Decreto 442/1994, por un importe total de 528,23 millones de euros, de ellos 18 para armadores nacionales con un total de 194,58 millones de euros.
- 18.- Recientemente se ha aprobado un nuevo “Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de buques” cuyas condiciones son: 12 años de plazo de amortización; 20% del precio a la entrega del buque; intereses CIRR.
- 19.- La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2004 incluye la autorización para conceder avales, hasta un total de 39,07 millones de euros, para garantizar créditos concedidos a armadores nacionales. Durante el año 2003 no se ha concedido ningún aval.
- 20.- Durante el año 2003 no ha habido una actividad significativa sobre temas marítimos en el ámbito de la Unión Europea. Sin embargo, puede mencionarse que se han publicado nuevas Directrices sobre ayudas de Estado, se han tratado temas sobre contaminación, se ha continuado apoyando el TMCD y se ha puesto en marcha la AESM.
- 21.- El Transporte Marítimo de Corta Distancia, continúa mereciendo la atención de las diversas instancias comunitarias. La Comisión ha adoptado algunas iniciativas, tales como la publicación de un Programa de fomento del Transporte Marítimo de corta distancia, diversas disposiciones relativas al Programa Marco Polo y una Comunicación en la que se recogen los progresos conseguidos desde 1999.
- 22.- Dentro de las actividades del Comité de Transportes Marítimos de la OCDE, cabe destacar su dedicación a importantes temas relacionados con la Seguridad en el Transporte Marítimo, Seguridad y Medioambiente y Comercio y Liberalización.
- 23.- La industria naval europea sigue encontrándose en difícil situación debido especialmente a la competencia desleal de Corea del Sur. Ello se ha reflejado en la actitud y actividad de las diversas

instituciones implicadas de alguna forma en el establecimiento de condiciones normales de competencia en este sector.

- 24.- La gravedad de la situación ha hecho que en los últimos años se haya tratado este tema tanto en la OCDE como en la UE, habiéndose producido diversos informes y decisiones. El Grupo de Trabajo nº. 6 de la OCDE, sobre construcción naval, en todas sus sesiones ha formulado declaraciones planteando el problema al que se enfrenta esta industria y tratando de encontrar las vías por las que puedan restaurarse condiciones normales de competencia en el mercado de la construcción naval. Se consideró que el mejor medio de avanzar en esa dirección, sería lograr, tan pronto como fuese posible, un nuevo acuerdo sobre la construcción naval, a cuyo fin el Consejo autorizó crear un Grupo Especial de Negociación (GEN) que empezó a reunirse a finales de 2002 y ha seguido haciéndolo a lo largo de los años 2003 y 2004, sin resultados hasta el momento.
- 25.- Por su parte, la Unión Europea, como consecuencia del fracaso de las negociaciones con Corea, ha iniciado un procedimiento ROC ante la Organización Mundial de Comercio (OMC) y el Consejo ha adoptado un Reglamento por el que se establece un mecanismo temporal de protección de los astilleros de la UE contra las prácticas comerciales de Corea, cuyo periodo de vigencia se ha ampliado hasta el 31 de marzo de 2005.
- 26.- China continua su política de expansión de la construcción naval situándose actualmente en el tercer lugar de los países constructores, detrás de Japón y Corea del Sur, y participando en las conversaciones JEKU. Su pretensión es situarse en primer lugar a partir del año 2010.
- 27.- Dentro de la difícil situación en que se encuentran los astilleros europeos, en su conjunto, están mejor situados Polonia, Holanda y Alemania con un factor de reposición superior a la media y esos mismos países con factor de carga de trabajo, también superior a la media.
- 28.- En el año 2003, se ha registrado un importante aumento en la contratación mundial al alcanzarse 39,568 millones CGT, superando el máximo histórico de 1973.
- 29.- La cifra de producción, medida en CGT de buques entregados, ha aumentado con relación a años anteriores, con 24,288 mill. de CGT (9%), destacando el incremento del 54% de China.
- 30.- Durante 2003 los precios, en dólares, de los buques de nueva construcción se han aumentado con un valor medio del orden del 15%, destacando los grandes graneleros que superan el 25%. La evolución de los precios no es homogénea para todos los países ya que depende de la paridad del dólar frente a las distintas divisas.
- 31.- En la UE las ayudas directas ligadas con los contratos, se rigen por el nuevo Reglamento relativo a un mecanismo defensivo temporal, por el que se autorizan ayudas del 6% para portacontenedores y transportes de productos químicos, refinados y LNG, cuya vigencia se ha prorrogado hasta el 31.03.2005.
- 32.- Las ayudas en Estados Unidos siguen siendo las tradicionales si bien se está cuestionando el sistema actual de garantías a través del Título XI.
- 33.- La evolución de la construcción naval en España ha sido muy positiva en cuanto a producción ya que ha registrado unas entregas de 505.555 CGT, un aumento del 68% sobre el año anterior, que

constituye un record de los últimos 20 años. Por el contrario, la contratación ha sufrido un nuevo descenso del 26%.

- 34.- En España ha continuado el desarrollo de los programas de actuación de los astilleros para el periodo 1999-2003. En los astilleros públicos, como consecuencia de la creación de IZAR, se ha continuado aplicando los programas actualizados para el período 2001 – 2003, con actuaciones tecnológicas por un importe de 551,43 millones de euros.
- 35.- Por la Gerencia del Sector Naval se ha continuado la gestión de importantes fondos, procedentes del Fondo Social Europeo y de algunas Comunidades Autónomas, destinados a planes de formación necesarios tanto para la adaptación de los astilleros a las nuevas tecnologías como para trasladarlas a las empresas auxiliares.
- 36.- Ha continuado la puesta en marcha de la “Fundación Instituto Tecnológico para el desarrollo de las Industrias Marítimas“ (INNOVAMAR) siendo el año 2003, el primero de ejecución normal de sus actividades.
- 37.- Los buques subestándar siguen teniendo el máximo protagonismo. Tanto en la OCDE, como en la UE, la OMI, el PSC y en otros foros se ha prestado gran atención al problema que plantean esos buques realizándose estudios, formulándose declaraciones y adoptando medidas que contribuyan a su solución.
- 38.- Durante el año 2003 ha continuado la actividad de los Memoranda de Acuerdo sobre el control del Estado del Puerto (MOU) de París y Tokio y, en menor escala, los de Viña del Mar y Océano Índico. Se han constituido los MOU del Caribe, del Mediterráneo, de África Central y Occidental y del Mar Negro, pero se desconoce su actividad. La labor de PSC en EE.UU. la realiza la USCG.
- 39.- La Organización Marítima Internacional se ha enfrentado a las últimas mesas con la tarea de la entrada en vigor del nuevo e importante ISPS Code, cuya fecha de entrada en vigor era el 1 de julio de 2004.
- 40.- El MEPC de la OMI ha adoptado un calendario acelerado para la eliminación de tanques de casco único, en línea con lo decidido por la UE.
- 41.- El Consejo de Ministros de la UE acordó asignarle nuevas tareas a la AESM, relacionadas con la Seguridad Marítima, la Contaminación por los buques y la Formación de las tripulaciones.
- 42.- En relación con las Sociedades de Clasificación, la OMI ha mostrado su preocupación por su actuación, ante recientes acontecimientos, por lo que ha encargado al MSC que incluya en su programa de trabajo el establecer normas para la construcción de buques con el concepto de “Normas basadas en objetivos”.