
RESUMEN

0.- RESUMEN

- 1.- La estimación del crecimiento de la economía en los países de la OCDE en el año 2003, que era del 2,2%, se ha visto confirmada al alcanzarse el 2,0%. Por otra parte, la previsión de crecimiento para el año 2004, que era del 3,0%, se estima actualmente que ha sido del 3,4%. Las previsiones para 2005 y 2006 son de crecimiento, en 2005, con el 2,90%, y en 2006, con el 3,1%.
- 2.- El crecimiento del PIB, en el área de la OCDE, en el año 2003 (2,0%) ha sido del nivel de la demanda interna (2,2). La estimación del crecimiento del PIB para 2004 es del 3,4% frente a un crecimiento de la demanda interna del 2,9. La previsión de evolución de estos parámetros en el año 2005 es del 2,9% y 2,9%, respectivamente, y del 3,1 y 3,0% para 2006.
- 3.- El comercio mundial, expresado en valor (dólares) de las exportaciones e importaciones, ha tenido un gran aumento en 2003 (último año del que se tienen datos) en su conjunto, con el 16,8% en exportaciones y el 16,8% en importaciones, que se acentúa en los países en desarrollo al llegar al -19,8% y 20,8, 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 2,1% en 1998 y del 3,0 en 1999 con un nuevo e importante aumento del 5,3% en 2000 para finalmente registrar, en 2001, un valor negativo del -2,3%, consecuencia de los acontecimientos mundiales, y positivo del 0,2% en 2002, del 1,1% en 2003 y del 3,9% en 2004. 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, 0,1 en 2002, 1,4% en 2003 y 1,5% en 2004.
- 5.- Durante 2004, el dólar ha tenido comportamiento uniforme en relación al euro, yen y won. Considerando valores medios, se han revaluado el 9,1%, 6,7% y 3,8% respectivamente.
- 6.- A lo largo de 2004 se han mantenido los tipos de interés en UE-11, Alemania y España, en torno a 4,1%, han descendido en Corea el 10% y aumentando el 7,7% en Reino Unido, el 6,7% en Estados Unidos y el 49% en Japón.
- 7.- Durante el año 2004 el crecimiento del tráfico marítimo ha sido el 197% del económico, mientras que en 2003 había sido del 270%.
- 8.- La recuperación de la flota mundial, iniciada en 1989, ha continuado, alcanzando al 31 de diciembre de 2004, la cifra de 633,321 millones de GT, lo que representa un aumento del 4,6%.
- 9.- El comportamiento del desguace en 2004 ha sido similar al del año anterior ya que la importante subida de los fletes ha provocado la disminución a 11,3 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 30%, en conjunto, y del 32% en graneleros y del 37% en carga general (incluye portacontenedores).
- 11.- Los porcentajes medios de exceso de flota, sobre la demanda, durante 2004 han sido inferiores a los del año anterior en petroleros con el 1,6% y similares en graneleros con el 1,0%.

- 12.- A lo largo del año 2004 ha habido aumentos generalizados en los fletes de petroleros, tomando medias anuales, que llegan al 64% en los VLCC y al 28% en los de menor tamaño. Por su parte, los fletes de graneleros también han aumentado duplicándose, prácticamente, en todos los tamaños.
- 13.- El incremento de los fletes se refleja en el importante aumento de los precios, que llega hasta el 50% en graneleros, y superiores en petroleros, llegando a duplicarse en algún VLCC, mientras que permanecen estables en portacontenedores y suben el 40% en los LPG.
- 14.- La flota española ha aumentado por décimo año consecutivo, pasando de 2,178 mill. GT a 2,396 mill. GT, si bien se ha reducido el número de buques en 10 unidades.
- 15.- Como resultado de la normativa introducida en los últimos años, los buques inscritos en el Registro Especial de Canarias han llegado a 195 y 2.389.552 GT, al final de 2004.
- 16.- La flota que está controlada o depende de navieras españolas (Registros nacional, de Canarias y de conveniencia) ha perdido 8 unidades llegando a 4.176.997 GT, con una edad media de 17 años.
- 17.- Durante 2004 se han concedido 23 créditos para la construcción de buques, al amparo del Real Decreto 442/1994, por un importe total de 244,21 millones de euros, de ellos 9 para armadores nacionales con un total de 126,31 millones de euros.
- 18.- Es de resaltar el rejuvenecimiento de la flota española y la tendencia a utilizar cada vez unidades de mayor porte. Ha continuado el esfuerzo inversor de las navieras españolas tal como demuestra el hecho de que durante 2004 se incorporaron a la flota del pabellón nacional 18 buques de nueva construcción.
- 19.- La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2005 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 2004 no se ha concedido ningún aval.
- 20.- Durante el año 2004 no ha habido una actividad significativa sobre temas marítimos concretos en el ámbito de la Unión Europea. Si se ha planteado la posibilidad de modificar el sistema tradicional de consorcios y conferencias marítimas, recogida en un Libro Blanco sobre las Conferencias de transporte marítimo así como la redefinición de la política marítima de la Unión Europea.
- 21.- El Transporte Marítimo de Corta Distancia, continúa mereciendo la atención de las diversas instancias comunitarias. Igualmente se ha desarrollado el concepto de Autopistas del Mar, a través de sendos documentos basados en el Artículo 12 a del TEN-T
- 22.- Dentro de las actividades del Comité de Transportes Marítimos de la OCDE, cabe destacar su dedicación a temas relacionados con la Seguridad en el Transporte Marítimo y Tendencias actuales en el tráfico marítimo mundial.

- 23.- La construcción naval mundial ha seguido un buen ritmo durante 2004 con un aumento de las contrataciones del 10% y de las entregas del 8,4%, lo que supone un factor de reposición de 1,65 similar al del año 2003..
- 24.- En el ámbito de la OCDE, han continuado las reuniones del GEN cuyo objetivo es lograr un acuerdo internacional en el que se recojan las normas de actuación que permitan el establecimiento de condiciones normales de competencia en la construcción naval. Dado que a pesar de las reuniones celebradas no se logró consenso dentro del plazo establecido, el Consejo decidió prorrogarlo hasta finales de 2005.
- 25.- Los resultados del año en la UE han sido satisfactorios, en conjunto, con aumento de los contratos del 43% y de la cartera de pedidos del 27%, habiendo terminado las ayudas de defensa temporal el 31 de marzo de 2005 y resuelto el contencioso con Corea sin consecuencias graves para ambas partes.
- 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 JECKU. Su pretensión es situarse en primer lugar a partir del año 2010.
- 27.- Dentro de la mejor situación en que se encuentran los astilleros europeos, en su conjunto, están mejor situados Polonia, Noruega, Italia y Francia con un factor de reposición superior a la media y Polonia, Holanda, Italia y Alemania con factor de carga de trabajo, también superior a la media.
- 28.- En el año 2004, se ha registrado un importante aumento en la contratación mundial al alcanzarse 43,518 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 26,322 mill. de CGT (8,4%), destacando el incremento del 54% de China.
- 30.- Durante 2004 los precios, en dólares, de los buques de nueva construcción han aumentado con un valor medio del orden del 18%, destacando los grandes graneleros y petroleros que superan el 30%. 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 a la producción han finalizado el 30 de marzo de 2005. Actualmente se rigen por un nuevo Marco por el que una serie de disposiciones de ayudas de carácter horizontal se adaptan a la construcción naval. En España se han autorizado ayudas de I+D, Innovación y Regionales a la inversión.
- 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 en lo que se refiere a los astilleros privados puede calificarse como normal con cifras de contratación y entregas aceptables. Finalizando el programa de actuación, se está redactando un nuevo plan para el periodo 2004- 2006.
- 34.- Por el contrario, los astilleros públicos han sufrido una grave crisis, consecuencia de la baja contratación y de determinadas decisiones de la Comisión, que ha llevado a la creación de la

sociedad NAVANTIA, en sustitución de IZAR, para la actividad militar y a la privatización de los activos no transferidos, con el objetivo de mantener la actividad civil.

- 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 actividad de la “Fundación Instituto Tecnológico para el desarrollo de las Industrias Marítimas“ (INNOVAMAR) en distintos campos de I+D+i, así como la “Fundación Ingeniero Jorge Juan” creada por el Colegio Oficial de Ingenieros Navales.
- 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 2004 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 en los últimos meses 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, con resultados muy satisfactorios.
- 40.- La OMI ha continuado sus trabajos, a través de los MEPC y MSC, avanzando en el esquema voluntario de Auditoría y en la Seguridad de los buques de pasaje..
- 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”. (GSS).
- 43.- El Foro de las Industrias Marítimas, en su reunión de Bremen, trató temas relacionados con la Política Marítima Europea, revisión de las actividades del propio Foro y los “Clusters” marítimos nacionales. Se produjeron intervenciones de los presidentes de CESA y ECSA y del vicepresidente de la Comisión Europea.