

---

---

**RESUMEN**

---

---



## 0.- RESUMEN

- 1.- La estimación del crecimiento de la economía en los países de la OCDE en el año 2004, que era del 3,4%, se ha visto confirmada al alcanzarse el 3,3%. Por otra parte, la previsión de crecimiento para el año 2005, que era del 2,9%, se estima actualmente que ha sido del 2,7%. Las previsiones para 2006 y 2007 son de crecimiento, del 2,9% en los dos años.
- 2.- El crecimiento del PIB, en el área de la OCDE, en el año 2004 (3,3%) ha sido superior de la demanda interna (2,9). La estimación del crecimiento del PIB para 2005 es del 2,7% frente a un crecimiento de la demanda interna del 2,8. La previsión de evolución de estos parámetros en el año 2006 es del 2,9% y 2,8%, respectivamente, y las mismas para 2007.
- 3.- El comercio mundial, expresado en valor (dólares) de las exportaciones e importaciones, ha tenido un gran aumento en 2004 (último año del que se tienen datos) en su conjunto, con el 21,4% en exportaciones y el 22,1% en importaciones, que se acentúa en los países en desarrollo al llegar al 26,2% y 27,1% 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 3,1 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 0,3% en 2002, del 1,4% en 2003, del 3,9% en 2004 y del 2,3% en 2005. 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, 1,5% en 2004 y 0,8% en 2005.
- 5.- Durante 2005, el dólar ha mantenido su cambio con relación al euro y considerando valores medios, se ha revaluado el 1,7% frente al yen y se ha devaluado el 5,7% frente al won.
- 6.- A lo largo de 2005 han descendido los tipos de interés en UE-11, Alemania y España, en torno al 3,4%, han aumentado en Corea el 4,4% y descendido el 9,4% en Reino Unido, el 1,9% en Estados Unidos y el 9,4% en Japón.
- 7.- Durante el año 2005 el crecimiento del tráfico marítimo ha sido el 144% del económico, mientras que en 2004 había sido del 197%.
- 8.- La recuperación de la flota mundial, iniciada en 1989, ha continuado, alcanzando al 31 de diciembre de 2005, la cifra de 675.116 millones de GT, lo que representa un aumento del 6,7%.
- 9.- El comportamiento del desguace en 2005 ha sido similar al del año anterior ya que la importante subida de los fletes ha provocado la disminución a 7,5 millones de TPM y el aumento de los precios a cifras record.
- 10.- La cartera mundial de pedidos de buques ha registrado un aumento del 12%, en conjunto, del 8% en graneleros y del 18% en carga general (incluye portacontenedores).

- 11.- Los porcentajes medios de exceso de flota, sobre la demanda, durante 2005 han sido similares a los del año anterior tanto en petroleros con el 1,6% como en graneleros con el 1,0%.
- 12.- A lo largo del año 2005 ha habido aumentos generalizados en los fletes de petroleros, tomando medias anuales, que llegan al 36% en los de productos y sobre el 10% para el resto. Por el contrario, los fletes de graneleros han registrado fuertes descensos en todos los tamaños, del orden del 40%.
- 13.- El comportamiento de los fletes se refleja en el descenso de los precios, que llega hasta el 30% en graneleros, y menores en petroleros, mientras que permanecen estables en portacontenedores y suben el 30% en los LPG y LNG.
- 14.- La flota española, después de 10 años de aumento continuado, se ha reducido, pasando de 2,396 mill. GT a 2,324 mill. GT y de 200 buques a 183.
- 15.- Como resultado de la normativa introducida en los últimos años, los buques inscritos en el Registro Especial de Canarias han llegado a 178 y 2.318.432 GT, al final de 2005.
- 16.- La flota que está controlada o depende de navieras españolas (Registros nacional, de Canarias y de conveniencia) ha perdido 19 unidades llegando a 4.083.308 GT, con una edad media de 16,5 años.
- 17.- Durante 2005 se han concedido 79 créditos para la construcción de buques, al amparo del Real Decreto 442/1994, por un importe total de 968,69 millones de euros, de ellos 25 para armadores nacionales con un total de 425,72 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 2005 se incorporaron a la flota del pabellón nacional 7 buques de nueva construcción.
- 19.- La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2006 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 2005 no se ha concedido ningún aval.
- 20.- Durante el año 2005 no ha habido una actividad significativa sobre temas marítimos concretos en el ámbito de la Unión Europea. Se sigue analizando 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 cuya necesidad se recoge en una comunicación presentada por la Comisión.
- 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, habiéndose profundizado en el tema en una Conferencia Ministerial, celebrada en enero de 2006.
- 22.- Dentro de los fines 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. Sin embargo, no se tiene noticia de que haya tenido actividad en los últimos años.

- 23.- La construcción naval mundial ha seguido un buen ritmo durante 2005 si bien con un descenso de las contrataciones del 7% y aumento de las entregas del 11%, lo que supone un factor de reposición de 1,35 inferior al del año 2004.
- 24.- En el ámbito de la OCDE, han continuado las reuniones del GEN cuyo objetivo era 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, en la sesión del 27 de septiembre de 2005 se decidió suspender las negociaciones durante un periodo de reflexión y consultas.
- 25.- Los resultados del año en la UE han sido satisfactorios, en cuanto a contratación, con aumento de los contratos del 30% y de la cartera de pedidos del 31%, pero con un descenso en los buques terminados del 9%.
- 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. En el año 2005 ha participado con el 15% en los nuevos contratos, cartera de pedidos y buques terminados.
- 27.- Dentro de la buena situación en que se encuentran los astilleros europeos, en su conjunto, están mejor situados Noruega, Italia, Francia, Alemania, Finlandia y España con un factor de reposición superior a la media y Dinamarca, Finlandia, Polonia, Italia y Alemania con factor de carga de trabajo, también superior a la media.
- 28.- En el año 2005, se ha registrado un importante descenso en la contratación mundial al alcanzarse solo 39,689 millones CGT, en comparación con 42,835 mill. CGT del año 2004.
- 29.- La cifra de producción, medida en CGT de buques entregados, ha aumentado con relación a años anteriores, con 29,335 mill. de CGT (15%), destacando el incremento del 48% de China.
- 30.- Durante 2005 los precios, en dólares, de los buques de nueva construcción han aumentado con un valor medio del orden del 16%, destacando los grandes 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 muy positiva con aumento de la contratación del 82% y un factor de reposición de 3,39, disponiendo de un programa de actuación 2004-2006.
- 34.- En cuanto a los astilleros públicos, durante el año 2005 se ha llevado a cabo la ejecución de las medidas adoptadas en el Acuerdo Marco, firmado en diciembre de 2004, entre la SEPI, IZAR y las Federaciones Sindicales.
- 35.- En el conjunto del sector se ha registrado un descenso de plantilla del 43%, consecuencia del ajuste laboral realizado en los astilleros públicos.
- 36.- 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.
- 37.- 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.
- 38.- 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, especialmente por parte de CESA y el CESS.
- 39.- Durante el año 2005 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, Océano Índico y Mar Negro. Se han constituido los MOU del Caribe, del Mediterráneo, de África Central y Occidental, pero se desconoce su actividad. La labor de PSC en EE.UU. la realiza la USCG.
- 40.- La Organización Marítima Internacional se ha enfrentado en los últimos años 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 en su implantación.
- 41.- 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..
- 42.- 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.
- 43.- 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”. (GBS). Un primer proyecto de documento se ha presentado en mayo de 2006.
- 44.- No se ha celebrado un nuevo Foro de las Industrias Marítimas. Han continuado las reuniones JECKU y Euroyards.