

Evolución de la flota controlada por los armadores españoles

INFORME ELABORADO POR ANAVE A PARTIR DE VARIAS FUENTES

En los 6 primeros meses de 2018, la flota controlada aumentó en 8 unidades totalizando 219 buques con 4.453.824 GT (+7,9%) y 4.003.011 tpm (+5,4%). A 1 de julio de 2018, navegaban bajo pabellón nacional 116 buques con 2.238.696 GT (-2,0%) y bajo pabellones extranjeros 103 buques, que totalizaban 2.215.128 GT (+20,2%).

En este periodo, se incorporaron a la flota controlada 6 buques nuevos, con un total de 334.860 GT, que suponen una inversión de unos 390 millones de euros. Aún así, la edad media de la flota total controlada pasó de 16,8 años el 1 de enero de 2018 a 17,4

años el 1 de julio de 2018 debido a la incorporación de buques de segunda mano de avanzada edad.

El 50,3% de las GT controladas por armadores españoles estaban inscritas en el pabellón español (REC). El tonelaje restante se distribuye en 14 registros extranjeros, de los cuales los más utilizados por los armadores españoles, en GT, eran Malta (37,8%), Madeira (22,2%), Chipre (21,1%) y Bahamas (8,1%).

En total, operan bajo pabellón comunitario (incluyendo el REC) el 87,2% de las unidades y el 92,7% de las GT de la flota controlada por armadores españoles.

A continuación analizamos la evolución reciente de la flota de buques mercantes controlada por empresas navieras españolas, tanto bajo pabellón español como extranjero.

En los 6 primeros meses de 2018, la flota controlada aumentó en 8 unidades totalizando 219 buques con 4.453.824 GT (+7,9%) y 4.003.011 tpm (+5,4%). Este repunte se debe al fuerte crecimiento de la flota inscrita bajo pabellones extranjeros, que aumentó en 7 unidades (+20,2% en GT). El REC, en ese mismo periodo ha sumado 1 unidad pero ha disminuido su tonelaje un 2,0% debido a la baja de un petrolero de gran porte. El tonelaje medio de la flota era de 20.337 GT, un 4,0% más que a comienzos de año.

A 1 de julio de 2018, operaban bajo pabellón nacional 116 buques que sumaban 2.238.696 GT (-2,0%) y 1.677.431 tpm (-8,6%). Bajo pabellones extranjeros navegaban 103 buques, con 2.215.128 GT (+20,2%) y 2.325.580 tpm (+17,7%). Durante el primer semestre del año se incorporaron a la flota controlada 13 buques, de ellos 11 a pabellones extranjeros,

de los que 9 eran de la UE, y 3 al pabellón español. Además, 3 buques se reabanderaron en el REC procedentes de otros pabellones comunitarios, 2 buques de pasaje y un ro-ro, y dos buques de carga general abandonaron el REC para inscribirse en otros pabellones europeos.

El segmento de flota que más creció, en GT, fue el de los metaneros que, con 2 incorporaciones, aumentó un 17,6%. Registraron crecimientos más modestos los buques de pasaje (5,5%) que aumentaron en 5 unidades, y los portacontenedores que, a pesar de no variar en número, aumentaron un 5,1% sus GT. Los buques ro-ro sumaron una unidad más con un aumento de sus GT del 3,8% y los buques de carga general y petroleros permanecieron constantes en número variando ligeramente su tonelaje (+1,0% los buques de carga general y -0,2% los petroleros).

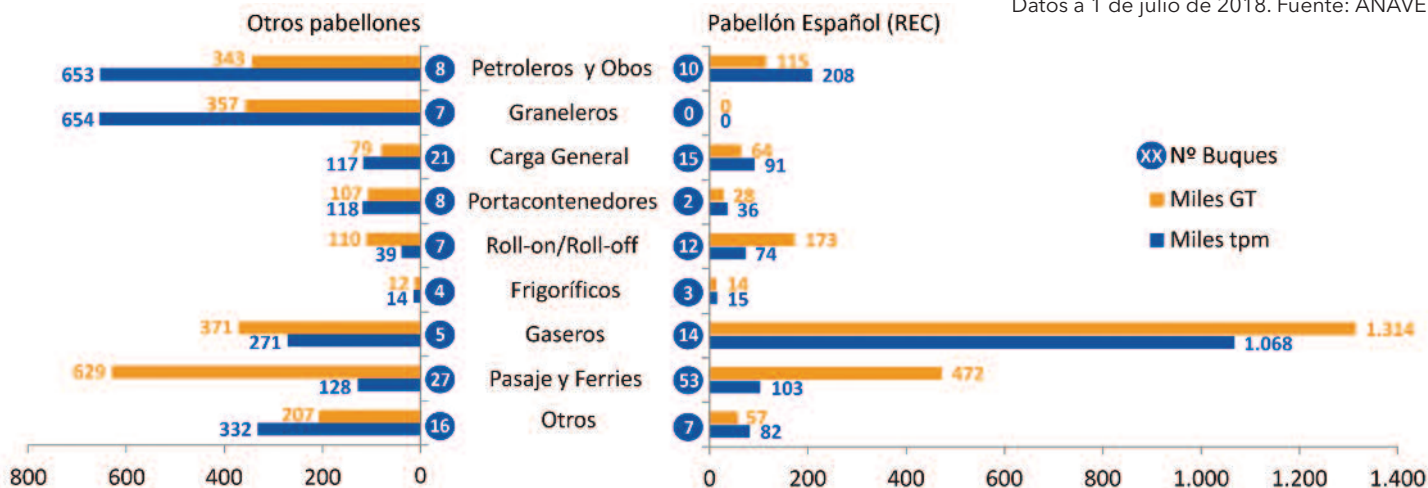
Los segmentos de graneleros, cargueros frigoríficos y los "buques especiales" (cementeros, asfalteros, alumineros, buques de apoyo logístico, cableros y quimiqueros) se mantuvieron constantes en número y GT.

El 36,5% de las unidades de la flota total controlada corresponden a buques de pasaje, seguidos de los buques de carga general (17,1%) y especiales (10,9%). Los petroleros y los ro-ro tienen cada uno una cuota del 8,5% y los gaseros del 8,1%. En GT, los segmentos más importantes son gaseros (37,8%), pasaje (24,7%), petroleros (10,3%), graneleros (8,0%) y ro-ro (6,4%).

A lo largo del primer semestre se incorporaron a la flota controlada 6 buques nuevos, con un total de 334.860 GT y 321.676 tpm, que suponen una inversión de unos 390 millones de euros. De ellos,

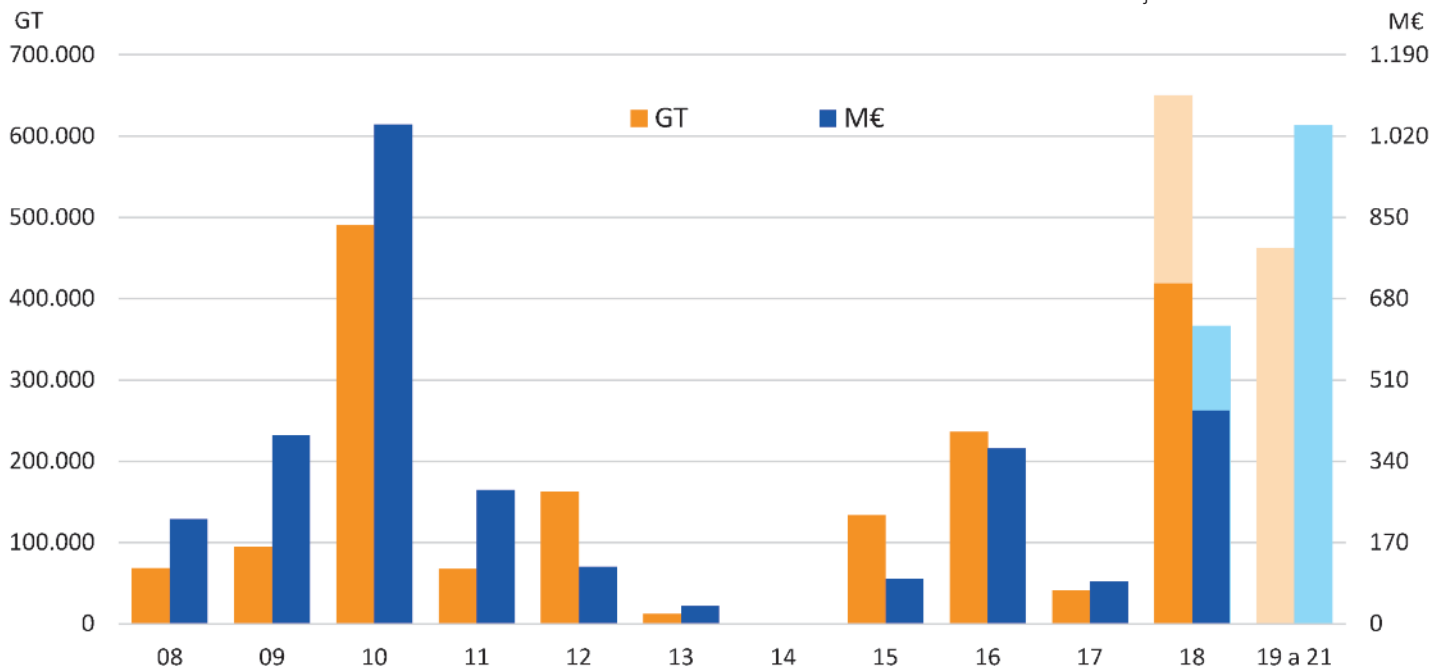
Flota total controlada por navieras españolas

Datos a 1 de julio de 2018. Fuente: ANAVE



Entregas de buques nuevos a armadores españoles

Datos a 31 de julio de 2018. Fuente: ANAVE

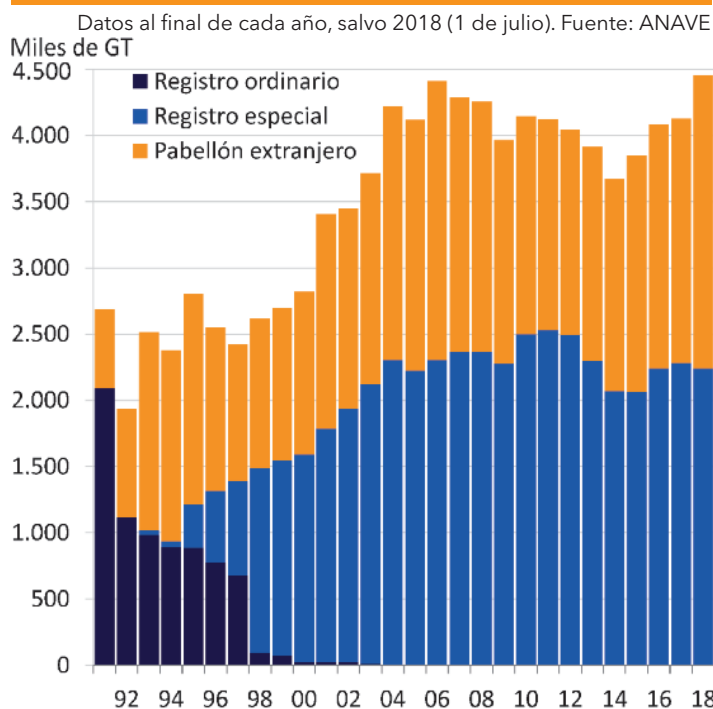


3 eran buques de pasaje de pequeño porte que se inscribieron en el REC y los otros 3, que se inscribieron en pabellones comunitarios, corresponden a 2 metaneros y un petrolero. Durante el mes de julio, se incorporó a la flota controlada otro petrolero, con 80,000 GT, abanderado en la UE, y está previsto que otros 4 se entreguen de aquí a final de año.

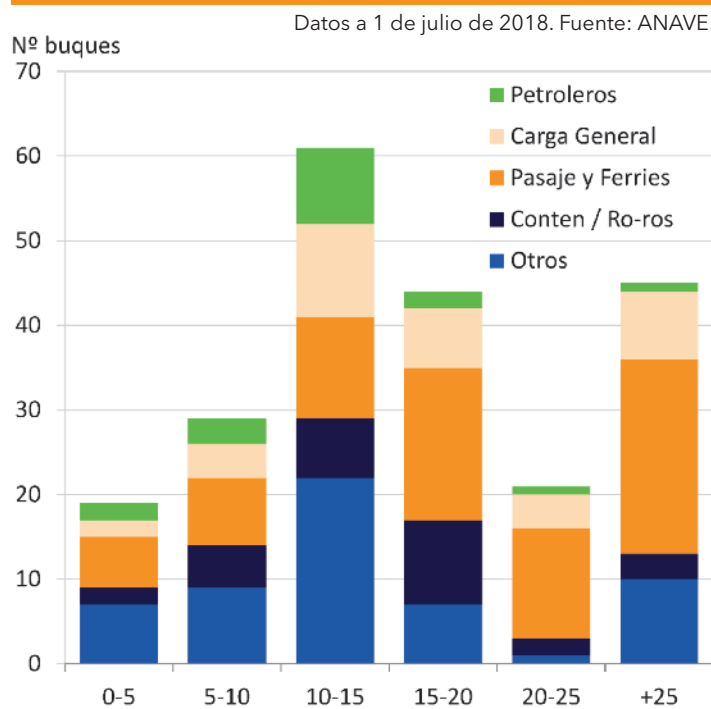
En total, en el último año y medio, se han incorporado a la flota controlada 12 buques nuevos, que suman 376.149 GT y una inversión de 479 millones de euros. La mitad de estos buques fueron de pasaje y se inscribieron en el REC. Además los armadores españoles recibieron 2 quimiqueros, 2 metaneros, 1 petrolero y 1 buque de carga general, todos inscritos en pabe-

llones europeos. A pesar de estas altas de buques nuevos, la flota controlada está envejeciendo progresivamente debido a que los buques de segunda mano que se incorporaron a la flota en 2017 tenían una edad media de 17,4 años y los incorporados en 2018 aún mayor, de 21 años, por lo que la edad media de la flota total controlada pasó de 16,5 años en enero de 2017, a 16,8 años el 1 de enero de 2018 y a 17,4 años el 1 de julio de 2018. Los graneleros son el segmento de flota más joven (8,6 años), seguido de portacontenedores (9,2), gaseros (10,6), petroleros (13,6) y buques especiales (15,3). Por encima de la edad media de la flota se sitúan los buques ro-ros (18,5 años), de carga general (19,1), pasaje (19,8) y frigoríficos (33,7).

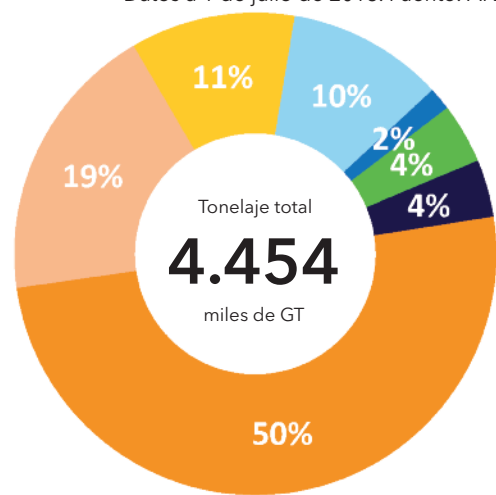
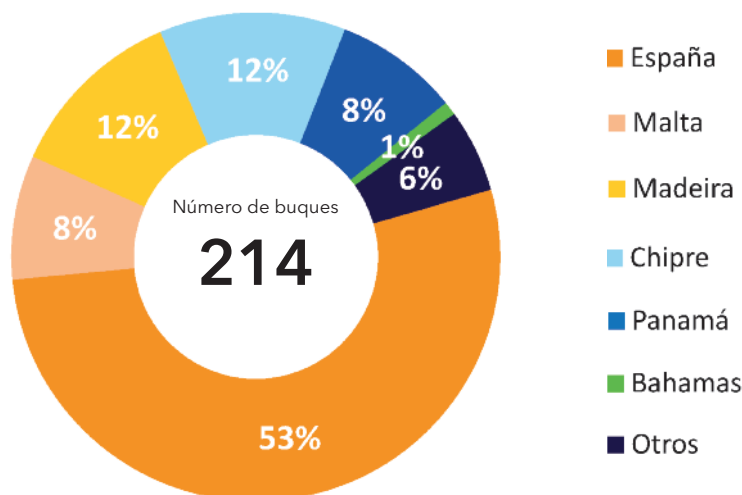
Evolución flota controlada



Edad flota controlada



Distribución por registros de la flota controlada



Según los encargos actualmente en vigor, en los próximos 3 años, los armadores españoles recibirán un total de 16 buques de nueva construcción, de los que 5 se habrán construido en astilleros españoles.

En total, la cartera de pedidos de los armadores nacionales comprende 7 buques de pasaje, 3 petroleros, 2 gaseros LNG, 2 graneleros y 2 quimiqueros, con 775.422 GT y algo más de 500.000 CGT que suponen una inversión de casi 1.300 millones de euros.

A 1 de julio de 2018, el 50,3% de las GT controladas por armadores españoles estaban inscritas en el pabellón español (REC). El tonelaje restante se distribuía en 14 registros extranjeros, de los que el

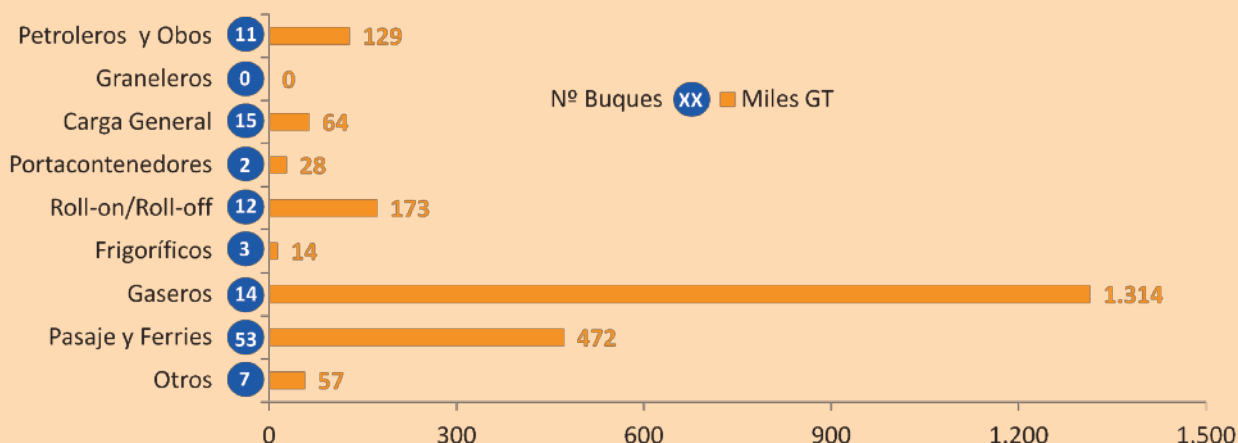
72,8% de los buques y el 85,2% de las GT pertenecía a registros de la UE. Añadiendo los buques inscritos en el REC (bandera española), operaban bajo pabellón comunitario el 87,2% de las unidades y el 92,7% de las GT de la flota controlada por armadores españoles.

Dentro de los registros extranjeros, los más utilizados por los armadores espa-

ñoles, en GT, eran Malta (37,8%), Madeira (22,2%), Chipre (21,1%) y Bahamas (8,1%). En número de buques, los registros extranjeros más utilizados son Chipre, con el 26,2% de los buques, seguido de Madeira, con una cuota del 25,2% y Malta y Panamá, ambos con una cuota del 17,5%.

De los datos anteriores se desprende que el 81% de las GT de la flota contro-

EL PABELLÓN ESPAÑOL



La flota de pabellón español está compuesta por todos los buques mercantes inscritos en el Registro Especial de Canarias operados tanto por empresas navieras españolas como extranjeras.

A 1 de julio de 2018, la flota inscrita en el REC totalizaba 117 buques con 2.252.436 (-2,0%) GT y 1.698.781 tpm (-8,5%). Con el paso de los años, prácticamente han desaparecido las empresas extranjeras que inscriben sus buques en el REC, quedando únicamente 1 buque, con 13.740 GT operado por un armador extranjero, el resto de la flota de pabellón nacional, con 116 buques y 2.238.696 GT, está operada por armadores españoles.

Durante el primer semestre de 2018, 5 buques se incorporaron al pabellón español mientras que 4 se dieron de baja. De los buques incorporados al REC, 3 fueron de nueva construcción y otros 2 fueron reabanderados en el pabellón nacional procedentes de otros registros europeos. Además los armadores españoles vendieron 2 buques a intereses extranjeros y reabanderaron otros 2 fuera del REC.

Los buques de pasaje continuaron siendo el segmento de flota con mayor cuota en número de unidades (45,3%), seguidos por los buques de carga general (12,8%), gaseros (12,0%), ro-ro (10,3%) y petroleros

(9,4%). Los frigoríficos (2,6%) y portacontenedores (1,7%) son los segmentos que menos buques registran. De nuevo, no hay ningún granelero bajo pabellón español.

En términos de GT, el mayor peso lo tienen los gaseros (58,4%), seguidos de los buques de pasaje (21,0%), ro-ro (7,7%) y petroleros (5,7%). Los segmentos de menor cuota son los buques de carga general (2,8%), portacontenedores (1,2%) y cargueros frigoríficos (0,6%). Finalmente, el grupo de buques especiales (cementeros, asfalteros, alumineros, buques de apoyo logístico, cableros y quimiqueros) tiene una cuota del 2,5%.

Durante 2018 se inscribieron bajo pabellón español 3 buques de pasaje nuevos que sumaban 852 GT y 115 tpm. La edad media de la flota de pabellón español aumentó ligeramente, de 15,7 años a 1 de enero de 2018 a 16,2 años a mediados de este año. Los portacontenedores son el segmento de flota más joven (10,5 años) seguidos de los gaseros (11,1 años), buques de carga general (12,3 años) y petroleros (13,6 años). Por encima de la edad media se sitúan los buques ro-ro (18,9 años), buques de pasaje (17,9 años) y cargueros frigoríficos (25,7 años). Por último, el grupo de buques especiales tiene una edad media de 18,1 años.

lada bajo pabellones extranjeros pertenece a los registros de Malta, Madeira y Chipre, un porcentaje bien distinto al de hace 10 años (37%) o 5 años (68%). Esta preferencia de los armadores españoles por determinados registros europeos, más flexibles, resalta una vez más la necesidad de ganar competitividad del REC. ANAVE ya ha expuesto ante la adminis-

tración marítima sus propuestas para reforzar la competitividad de los buques del REC, que harían posible el aumento de la flota mercante de pabellón español y el empleo en la misma, lo que repercutiría positivamente también en la disponibilidad de marinos españoles experimentados para otros sectores del clúster marítimo.

Estas medidas no tendrían un coste presupuestario y consisten, fundamentalmente, en alinear la normativa española a los estándares establecidos por los convenios internacionales, ya que cada uno de los aspectos en que las normas españolas se diferencian de la práctica internacional es un obstáculo para la operación competitiva bajo el REC. Un aspecto clave para racionalizar la gestión administrativa sería concentrar en un único organismo o agencia estatal todas las competencias relativas a los buques del REC, que ahora se reparten en hasta 5 ministerios diferentes. Éste es el modelo que se viene aplicando con gran éxito en estos 3 registros de buques de la UE.