

ANÁLISIS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN ESPAÑA (1974-1999): COMPETENCIA Y REGULACIÓN

Pablo COTO MILLÁN
Vicente INGLADA

I. TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL MUNDO: DEMANDA, OFERTA Y FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO

LA industria del transporte marítimo mundial está altamente condicionada por los ciclos económicos, especialmente por los ciclos de la industria de la construcción naval, por la evolución de la economía internacional y por los cambios tecnológicos.

El mercado mundial del transporte marítimo funciona en un marco altamente competitivo. Las estadísticas internacionales de la actividad marítima mundial ofrecen datos de la evolución reciente para tres tipos de mercancías: graneles líquidos, graneles sólidos y otros (principalmente carga general). A estos indicadores de demanda efectiva se les suelen contraponer los indicadores de oferta, de los cuales el principal es la flota total (aunque existen otros como desguaces de buques, flota amarrada,...) desglosada en tres grandes tipos: petroleros, graneleros y otros (carga general principalmente). Si se compara la evolución de la flota mundial en millones de toneladas de peso muerto (TPM) con la demanda de transporte marítimo en billones de toneladas por milla, en el gráfico 1, se puede observar que de una situación de ajuste oferta/demanda con anterioridad a 1974 se pasa a situaciones de exceso de flota, que han sido

muy preocupantes en el período 1981-1986, y que afortunadamente presentan una tendencia al ajuste oferta/demanda para los años 2002-2005. Para tal período, es posible que pasen a existir excesos de demanda en carga general y graneles sólidos, y de menor entidad en graneles líquidos.

Para analizar lo ocurrido desde 1974 hasta la actualidad también es posible acudir a la evolución de los fletes de petroleros (gráfico 2) y de los fletes de carga seca (gráfico 3).

Los fletes de petroleros fluctúan casi a la par con los precios del crudo, mientras que los fletes de carga seca funcionan paralelamente a los precios de las principales mercancías: cereales, mineral de hierro, carbón y madera principalmente.

En el año 1998, la crisis asiática y la caída de la moneda (sobre todo en Corea) han provocado un importante descenso del tráfico de graneles sólidos. Como consecuencia de esto, se experimentó una caída de demanda, y los fletes de carga seca se han mantenido desde entonces a la baja.

Los fletes de petroleros, que habían experimentado un repunte en el año 1997, han descendido en el año 1998 como consecuencia de un aumento de las entregas de buques nuevos de esta naturaleza. Actualmente existe una importante cartera de pedidos de buques petroleros que

hace augurar fletes estables a la baja para los próximos años.

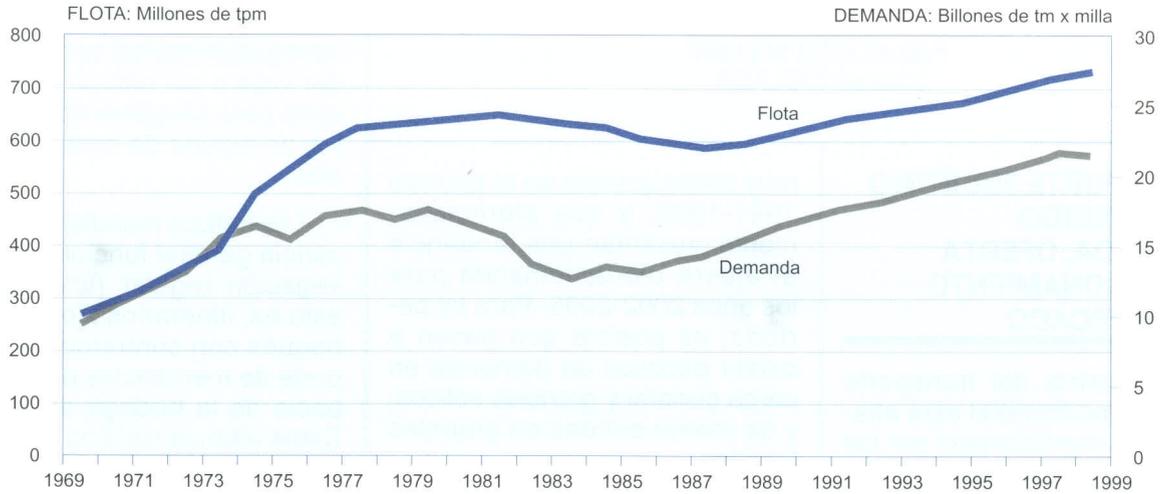
Los grandes tráficos mundiales de petróleo y graneles sólidos funcionan competitivamente (en navegación *tramp*) con contratos por viaje o por tiempo de los buques para cargamentos completos de alguna de estas mercancías.

Los tráficos mundiales de mercancía general funcionan en navegación regular (*liner terms*), esto es, itinerarios fijos para los buques con contratos de transporte de mercancías para un espacio de la bodega del buque. Estos últimos tráficos regulares (o de línea regular) también funcionan de un modo altamente competitivo. Las empresas navieras se agrupan, para crear una línea regular, estudiar la viabilidad de otras posibles líneas y fijar precios y cantidades, en conferencias de fletes. Por otro lado, las conferencias de fletes fijan acuerdos para la maximización conjunta de beneficios de todas las navieras que operan en una línea regular, y algunas navieras (o todas, dependiendo de su tamaño) pueden tener incentivos para incumplir los acuerdos, con lo cual cabe esperar inestabilidad en los comportamientos colusivos, con tendencia hacia el comportamiento competitivo.

Aunque con frecuencia se mencionan las barreras de entrada de las conferencias de fletes, tales barreras de entrada son poco efectivas; esto hace que el mercado marítimo de línea sea altamente inapugnable (*contestable market*) y, por tanto, cabe de nuevo esperar funcionamientos competitivos.

El transporte marítimo mundial ha crecido, en los últimos veinticinco años, más del doble en volumen de mercancías transportadas, lo cual da idea del pa-

**GRÁFICO 1
EVOLUCIÓN DE LA FLOTA Y DEMANDA MUNDIAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO**



**GRÁFICO 2
EVOLUCIÓN DE LOS FLETES DE PETROLEROS**



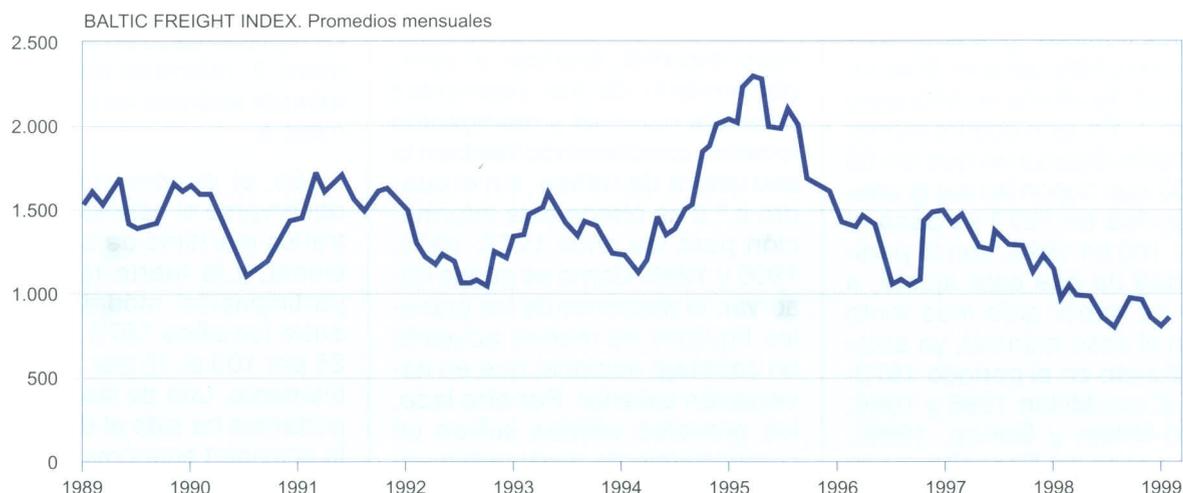
pel creciente desempeñado por este modo para el comercio internacional de mercancías. Esto es consecuencia del propio incremento comercial y del aumento de fiabilidad y seguridad en el

transporte y la manipulación de mercancías.

Así, ha tenido un crecimiento sostenido desde la mitad de la década de los ochenta hasta al-

canzar los máximos en los años 1988 y 1989, con crecimientos del 6,2 por 100 y del 5 por 100, en términos de toneladas transportadas, y del 7 por 100 y 7,2 por 100, en términos de tonela-

GRÁFICO 3
EVOLUCIÓN DE LOS FLETES DE CARGA SECA



das por milla, respectivamente. En el año 1998, el crecimiento económico, en términos de PIB mundial, ha sido del 3,2 por 100, lo que se ha traducido en un crecimiento mundial del tráfico marítimo, para este mismo año, del 4,5 por 100 en el transporte de toneladas y del 3,9 por 100 en toneladas por milla.

La estructura del tráfico marítimo mundial puede dividirse, como se ha señalado, para la información estadística disponible, en tres grandes grupos: petróleo y derivados, principales graneles y otras mercancías. En cuanto a la estructura de tráfico, se puede destacar que mientras en 1973 el petróleo y derivados suponían el 52,6 por 100 del tráfico mundial expresado en toneladas, en 1998 ese tráfico representó únicamente el 36 por 100. Por el contrario, los principales graneles, que en 1973 representaban el 17,3 por 100, en el año 1998 representaron el 24 por 100; y otras mercancías, que representaban en 1973 el 30,1 por 100, en 1998 representaron el 40 por 100. Las

explicaciones a estas modificaciones tendenciales en la estructura de tráficos mundiales han de buscarse en la tendencia a sustituir el consumo de petróleo y sus derivados, a escala mundial, por otras energías alternativas.

Por otro lado, el valor de la mercancía transportada en el año 1998 es más de nueve veces superior al del año 1973, debido fundamentalmente al incremento de valor que ha representado la mayor utilización de contenedores, pues este último tráfico se ha multiplicado por quince.

También es destacable que se ha producido una creciente concentración de empresas navieras en el mundo; de hecho, las veinte mayores controlan el 46 por 100 del tráfico de contenedores y un 57 por 100 de los buques portacontenedores recientemente construidos o en fase de construcción.

II. TRANSPORTE MARÍTIMO EN ESPAÑA: RASGOS CARACTERÍSTICOS, PERÍODOS 1974-1985 Y 1986-1999

Los tráficos españoles (al igual que los correspondientes a otros países) se dividen en dos grandes segmentos: navegación exterior y cabotaje nacional. En navegación exterior se incluye todo el transporte marítimo de importación y exportación de mercancías, con independencia de que se realice en flota española o extranjera. En el cabotaje nacional se incluye el transporte marítimo con puerto origen y destino en territorio nacional, también con independencia de que se realice en flota nacional o extranjera. En este último segmento, en España, ocupa un lugar destacado el tráfico con las islas Canarias y Baleares, así como con las plazas de Ceuta y Melilla.

No obstante, a efectos de comparación con el comportamiento mundial, se examinará en primer

lugar el comportamiento agregado del tráfico marítimo español, es decir, sin segmentación y desglosando la estructura de tráfico, se divide en tres grandes grupos: graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general. Esta información se ofrece en el cuadro número 1. En este cuadro número 1 puede observarse que del 59 por 100 que suponían los graneles líquidos en 1973 se pasa al 42 por 100 en 1998, con la particularidad de que este ajuste, a pesar de haber sido más lento que en el caso mundial, ya estaba realizado en el período 1973-1983, (Coto-Millán 1986 y 1996, y Coto-Millán y Baños, 1996), pues se pasó del 59 al 48 por 100 en participación de tráfico. Los graneles sólidos, en el período estudiado, aumentaron en un 3 por 100 de participación, y la mercancía general pasa de una participación del 16 por 100 al 30 por 100. Al igual que en el panorama mundial, el crecimiento de este tráfico ha tenido mucha importancia.

El comportamiento es muy similar entre la estructura del tráfico español y el mundial, aunque los cambios en el ámbito na-

cional son más suaves y con cierto retraso, debido esencialmente a los retrasos en los ajustes de los setenta y ochenta.

Procede sin embargo, para el caso español, analizar el comportamiento de los segmentos cabotaje nacional y navegación exterior, considerando también la estructura de tráfico. En el cuadro n.º 2 se ofrece esta información para los años 1973, 1985, 1995 y 1998. Como se puede observar, el descenso de los graneles líquidos es menos acusado en cabotaje nacional que en navegación exterior. Por otro lado, los graneles sólidos sufren un comportamiento moderadamente creciente en navegación exterior. Quizá el tráfico con más futuro es el de mercancía general, tanto a escala nacional como exterior, puesto que la tendencia es claramente creciente; así en cabotaje nacional pasa de poseer una participación del 17 por 100 a una del 31 por 100, y en navegación exterior, del 15 por 100 al 24 por 100.

Sin embargo, ha de analizarse este comportamiento por segmentos, y en términos modales,

para apreciar el verdadero retroceso del transporte marítimo en España. Así, en términos, de distribución modal, el tráfico interior de mercancías en España aparece representado en el cuadro número 3, mientras que el tráfico exterior aparece en el cuadro número 4.

En el cuadro n.º 3, puede observarse el estancamiento del tráfico marítimo de cabotaje nacional, y la fuerte regresión en participación modal, pasando, entre los años 1973 a 1997, del 25 por 100 al 15 por 100. Probablemente, una de las causas importantes ha sido el descenso de la actividad económica en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, dentro de los sectores no turísticos. Esto ha hecho descender el transporte marítimo de cabotaje, ya que el peso del tráfico marítimo con origen y/o destino en dichos lugares ha sido muy importante. Este descenso de actividad económica ha sido debido, entre otras causas, a la supresión de ventajas comparativas en el comercio de dichos territorios. Por el contrario, el sector de transporte de viajeros en estos lugares, esto es marítimo y aé-

CUADRO N.º 1

ESTRUCTURA DEL TRÁFICO MARÍTIMO ESPAÑOL AGREGADO
(Miles de Tm y porcentaje)

Años	Graneles líquidos	Graneles sólidos	Mercancía general	Total
1973	74.752	31.878	20.198	126.828
1973	(59)	(25)	(16)	(100)
1983	100.890	66.090	43.190	210.170
1983	(48)	(31)	(21)	(100)
1994	115.491	69.849	61.631	241.971
1994	(47)	(28)	(25)	(100)
1995	116.459	78.979	66.548	261.986
1995	(44)	(30)	(26)	(100)
1998	105.468	70.686	77.108	253.262
1998	(42)	(28)	(30)	(100)

Fuente: Elaboración a partir de datos de PUERTOS DEL ESTADO (1998), MINISTERIO DE FOMENTO (1997), SUBDIRECCIÓN GENERAL DE NORMATIVA Y ESTUDIOS TÉCNICOS Y ANÁLISIS ECONÓMICO (1998).

CUADRO N.º 2

ESTRUCTURA DE TRÁFICO MARÍTIMO ESPAÑOL SEGMENTADO
(Miles de Tm y porcentaje)

AÑOS	GRANELES LÍQUIDOS		GRANELES SÓLIDOS		MERCANCÍA GENERAL	
	Nacional	Exterior	Nacional	Exterior	Nacional	Exterior
1973	22.015	52.737	9.057	22.821	6.472	13.726
1973	(59)	(59)	(24)	(26)	(17)	(15)
1985	46.135	64.667	18.752	47.890	15.339	29.987
1985	(57)	(45)	(23)	(34)	(20)	(21)
1994	30.324	85.167	10.068	59.781	20.967	40.664
1994	(50)	(46)	(16)	(32)	(34)	(22)
1995	42.363	85.543	10.003	69.111	23.948	47.700
1995	(56)	(42)	(13)	(34)	(31)	(24)
1998	12.964	92.504	6.882	63.804	13.591	63.517
1998	(12)	(88)	(10)	(90)	(18)	(82)

Fuente: Elaboración propia, y PUERTOS DEL ESTADO (1998).

CUADRO N.º 3

DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRÁFICO INTERIOR DE MERCANCÍAS
(Millones de Tm-km y porcentaje)

Años	Carretera	Ferrocarril	Marítimo	Aéreo	Tubería	Total
1973	70.800	12.002	28.916	44	2.054	113.816
1973	(62)	(11)	(25)	(0,03)	(1,97)	(100)
1985	110.500	12.076	31.288	77	3.165	159.780
1985	(70)	(8)	(20)	(0,04)	(1,96)	(100)
1993	164.200	8.000	28.885	94	5.555	206.734
1993	(79)	(4)	(14)	(0,04)	(2,9)	(100)
1995	174.741	8.702	37.962	101	5.885	227.391
1995	(77)	(4)	(17)	(0,04)	(1,96)	(100)
1997	196.388	11.488	36.530	100	6.534	251.040
1997	(78)	(4,96)	(15)	(0,04)	(2)	(100)

Fuente: MINISTERIO DE FOMENTO. *Informes anuales* (1997).

reo, ha aumentado notablemente como consecuencia del aumento del turismo.

Opuesto al retroceso marítimo se encuentra el avance de la participación del modo carretera, ya que pasa del 62 por 100 al 78 por 100 en el mismo período de estudio considerado.

En el cuadro n.º 4 se presenta la distribución modal del tráfico exterior de mercancías; aquí

el tráfico marítimo crece más del doble del año 1973 al año 1996; sin embargo, la participación modal descende del 93 por 100 al 76 por 100.

En el tráfico exterior de mercancías ha sido determinante la incorporación de España a la CEE; para comprobar este hecho se ha elaborado el cuadro n.º 5, en el que se ofrecen los valores monetarios de las mercancías en pesetas corrientes para las im-

portaciones y exportaciones entre los grandes grupos aduaneros: marítimo, terrestre y aéreo.

El comercio exterior español se intensifica en orígenes y destinos comunitarios, más fáciles de sustituir con el transporte terrestre, frente a la diversificación internacional de períodos anteriores. Ésta puede ser una de las causas del declive del transporte marítimo internacional español; sin embargo, no es la única ni la

CUADRO N.º 4

DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRÁFICO EXTERIOR DE MERCANCÍAS
(Millones de toneladas y porcentaje)

Años	Carretera	Ferrocarril	Marítimo	Aéreo	Total
1973	4.700	2.293	85.146	67	92.206
1973	(5)	(2)	(92,93)	(0,07)	(100)
1985	13.850	2.558	137.002	159	153.569
1985	(9)	(2)	(88,9)	(0,10)	(100)
1993	51.385	2.406	151.753	361	206.117
1993	(25)	(1)	(73,82)	(0,18)	(100)
1995	66.800	2.887	202.691	378	272.756
1995	(24)	(1)	(74)	(1)	(100)
1996	69.130	396	219.825	490	289.841
1996	(23,70)	(0,13)	(76)	(0,17)	(100)

Fuente: MINISTERIO DE FOMENTO. *Informes anuales* (1997).

CUADRO N.º 5

COMERCIO EXTERIOR EN VALOR MONETARIO
(Miles de millones de pesetas corrientes y porcentaje)

MODO Años	MARÍTIMO		TERRESTRE		AÉREO		TOTAL	
	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.
1982.....	2.292	1.213	1.034	888	247	134	3.573	2.235
1982.....	(64)	(54)	(29)	(40)	(7)	(6)	(100)	(100)
1985.....	3.102	2.037	1.694	1.807	312	92	5.108	8.952
1985.....	(61)	(23)	(33)	(20)	(6)	(56)	(100)	(100)
1988.....	2.340	1.620	4.142	2.869	506	235	6.988	4.724
1988.....	(33)	(34)	(59)	(61)	(8)	(5)	(100)	(100)
1990.....	2.509	1.423	5.739	3.972	649	280	8.897	5.675
1990.....	(28)	(25)	(65)	(70)	(7)	(5)	(100)	(100)
1992.....	2.422	1.178	7.011	5.253	776	225	10.209	6.656
1992.....	(24)	(18)	(69)	(80)	(7)	(2)	(100)	(100)
1995.....	2.784	1.565	5.792	3.446	786	246	9.362	5.257
1995.....	(30)	(30)	(62)	(65)	(8)	(5)	(100)	(100)
1996.....	2.991	1.721	9.825	8.881	519	445	13.335	11.047
1996.....	(22,4)	(15,5)	(73,6)	(80,3)	(4)	(4,2)	(100)	(100)

Nota: El tráfico terrestre se divide en un 80 por 100 y 20 por 100, para 1982, entre carretera y ferrocarril, y en un 90 por 100 y 10 por 100 para 1996, aproximadamente.
Fuente: Centro de Proceso de Datos de la Subd. Gral. de AA. e II. EE.

más importante; los orígenes de la crisis del sector en España deben buscarse además en la falta de competitividad y en el marco institucional. En este sentido, pueden distinguirse dos períodos con bastante nitidez: 1974-1985 y 1986-1999.

1. Período 1974-1985

El primer período (1974-1985) se inicia con la crisis energética y llega hasta la incorporación de España en la CEE. Este período ha estado caracterizado por los siguientes rasgos:

1) Una atomización empresarial que no permitía aprovechar las economías de tamaño y alcance adecuadamente por las empresas navieras.

2) Una creciente sobrecapacidad de la flota española petro-

lera y, en menor grado, granelera, especialmente intensiva en el bienio 1978-1979, y mucho más ajustada en 1985.

3) Un comportamiento de hospital de empresas por parte de la Administración pública, que ha llevado a nacionalizar la Compañía Transmediterránea en 1977 (dejó de percibir aportaciones en 1998, coincidiendo con el final del contrato-programa, ya que el Consejo de Ministros de 26 de mayo de 1995 denunció el contrato regulador de los Servicios de Concesión Marítima de Interés Nacional), y a que existieran también otras empresas públicas importantes del sector como Compañía Trasatlántica (privatizada en 1994) y ELCANO que tenían fuerte implantación. A las anteriores es preciso añadir un rosario de empresas participadas por la Administración y otras creadas ad hoc, como la Sociedad de Gestión de Buques, cuya finalidad fue gestionar los buques hipotecados por el BCC (Banco de Crédito a la Construcción) primero y del BCI (Banco de Crédito Industrial) después, para gestionar los impagos de créditos de los armadores en un entorno fuertemente recesivo, como el que sucedió en España a los dos *shocks* de los precios de petróleo.

4) Una enredada tela de medidas protectoras e intervenciones de la Administración que, comenzando por la protección a la industria de la construcción naval y considerando subsidiario de ésta al sector del transporte marítimo, realizó protecciones como reserva de carga, fletes protegidos y subvenciones a determinados tráficos para intentar compensar con ellas la pérdida de competitividad a la que se veían sometidos los agentes del sector como resultado de la obligación de los armadores de adquirir buques construidos en astilleros

nacionales, de contratar tripulaciones españolas más caras que las extranjeras,...etc; en definitiva, de contratar *inputs* nacionales poco competitivos. Se trató de compensar con medidas proteccionistas al mercado de transporte marítimo de flota nacional, frente a la pérdida de competitividad generada por la adquisición de *inputs*. Las medidas protectoras, en algunos casos, fueron, paradójicamente, instrumentos de estrangulamiento más que salvavidas, como ocurrió con la fijación de fletes en muchos casos inferiores a los internacionales.

5) La ausencia de economías de costes y de una regulación adecuada del mercado de transporte marítimo ha dado lugar a unos elevados niveles de endeudamiento, que han propiciado la descapitalización de las empresas.

Los resultados de estos rasgos definitorios y caracterizadores configuraron un mercado protegido, ineficiente, poco competitivo y con escasa respuesta a un marco liberalizador que se inicia con la incorporación de España a la CEE. Comienza en este período un proceso autofágico, cuyo signo más significativo es el declive de la flota a partir del año 1980.

2. Período 1986-1999

El segundo período (1986-1999) se inicia con la incorporación de España a la CEE y con el acuerdo para las medidas liberalizadoras, también del año 1986; continúa hasta la actualidad, cuando finaliza el proceso de liberalización. Este período posee las siguientes características:

1) Atomización empresarial en el sector naviero, con la par-

ticularidad de que en este período la presencia pública se reduce notablemente.

2) *Shock* negativo de la incorporación de España a la CEE para el transporte marítimo. La entrada de España en la CEE dio lugar a una intensificación del comercio exterior con los países comunitarios, y esto generó un importante incremento del transporte terrestre, que fue realizado a costa del estancamiento progresivo del transporte marítimo.

3) Se refuerza la tendencia al descenso de flota, iniciada en 1979, que va más allá de los ajustes de sobrecapacidad, intentando buscar competitividad, con el abandono del pabellón nacional y el registro en pabellones de conveniencia de los buques de armadores nacionales. Esto ha generado una pérdida de empleo en buques españoles muy importante, como prueban los datos del cuadro n.º 6.

4) Se crea, por la Ley de Puertos y M.M., en 1992, un marco más competitivo con la apertura de un segundo Registro en Canarias, que comienza a ser efectivo en 1994 y 1995. A pesar de esto, los niveles de competitividad sólo se alcanzan en fechas muy recientes.

5) Liberalización gradual del transporte marítimo, con un calendario bien definido para los diferentes países comunitarios. Las liberalizaciones desde 1993 hasta 1999 aparecen en el cuadro n.º 7.

En el gráfico 4 puede observarse cómo la flota controlada por los países principales de nuestro entorno está esencialmente en pabellones extranjeros. Esto es debido a que el transporte marítimo de mercancías ha estado sujeto a regulaciones proteccionistas (reserva de tráficos, compras de buques de construc-

CUADRO N.º 6

DESCENSO DE EMPLEO DE MARINOS ESPAÑOLES

Años	N.º de buques	Miles de TRB	Empleo
1987	510	3.995	19.200
1991	410	3.055	13.150
1995	230	934	7.600

Fuente: ANAVE, y estimación para 1987.

ras de costes diferentes y dos tratamientos fiscales también diferentes. Para corregir este hecho, los países de nuestro entorno han ido creando registros especiales, generalmente en islas, que intentaban proporcionar las mismas condiciones que los pabellones de conveniencia.

En España se tardó en seguir esta opción, aunque, como se ha comentado, en la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, se crea el Registro Especial de Buques y Empresas Canarias, aplicable a los tripulantes, buques y empresas navieras españolas, en el que se establece la exención del impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documen-

ción nacional, acuerdos bilaterales,...) que en unos casos asfixiaban al sector y en otros lo alentaban. Con la posibilidad de cambiar al buque de pabellón y pasar a pabellón de conveniencia en Panamá, Liberia... (*flagging out*), los navieros que no encontraron claras las políticas

nacionales abandonaron el pabellón nacional y adoptaron banderas de conveniencia. En estas banderas, se puede contratar a tripulaciones con inferiores costes y se obtienen ganancias fiscales. El resultado que aparece en el gráfico 4 es un mercado dual: un sector con dos estructu-

CUADRO N.º 7

FECHAS DE APERTURA Y NORMATIVA DE TRIPULACIONES APLICABLES A LOS TRÁFICOS DE CABOTAJE EN LA UE

FECHA DE APERTURA	ARQUEO BRUTO	Desde 1.1.93		Desde 1.1.95		Desde 1.1.97		Desde 1.1.98		Desde 1.1.99	
		< 650 GT	> 650 GT								
Continental			F (+)		F		F	H	F	H	F
Cruceros					F		F	H	F	H	F
Prod. energéticos							F	H	F	H	F
Islas reservadas (<i>ferry</i> y pasaje)										H (*)	H (*)
Islas reservadas (carga) trá. interno										H (*)	H (*) (?)
Islas reservadas (carga) trá. consecutivo										H (*)	H (?)
Islas no reservadas (&) (<i>ferry</i> y pasaje)			H		H		H	H	H	H	H (?)
Islas no reservadas (&) (carga) trá. interno			H		H		H	H	H	H	H
Islas reservadas (&) (carga) trá. consecutivo			H		H		H	H	H	H	H

Claves:

Sombreado: Tráficos que, para Francia, Grecia, Italia, Portugal y España, se mantendrán reservados hasta las fechas indicadas.

F: Normativa del país de bandera (*flag*).H: Normativa del país en el que se prestan los servicios (*host*).

(+): Mediante la aplicación de la cláusula de salvaguardia, España pudo mantener la reserva sobre este tráfico, hasta 18.02.94 en tres sectores.

(*) En Grecia, este tráfico sigue reservado hasta el 1.01.2004.

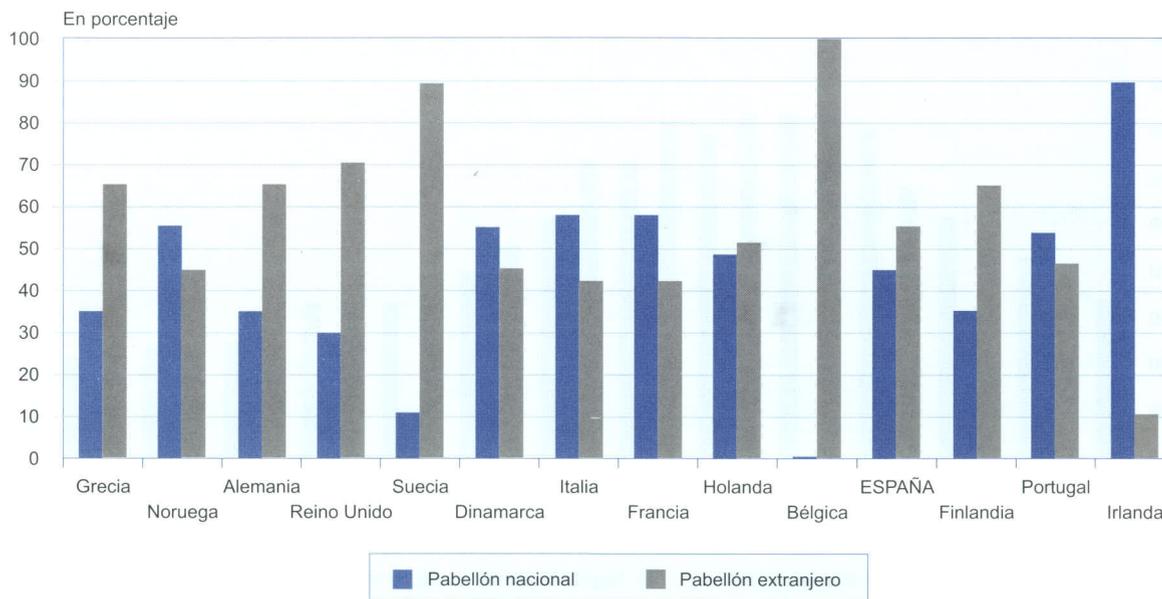
(?) En principio, se aplicarán las normas indicadas en la tabla. No obstante, a la vista de un estudio de la Comisión, el Consejo deberá decidir antes del 1.01.99 las condiciones que se apliquen definitivamente.

(&) No se mantendrán reservados todos los tráfico con islas, sino sólo las islas del Mediterráneo, Canarias, Azores, Madeira, Ceuta, Melilla y las posesiones francesas de ultramar (Guadalupe, Martinica,...). Los tráfico con otras islas, como las de Dinamarca, por ejemplo, se abrieron a partir del 1.01.93, en las condiciones indicadas en la tabla.

Fuente: ANAVE.

GRÁFICO 4

REGISTRO DE LA FLOTA CONTROLADA POR LOS PRINCIPALES PAÍSES DE NUESTRO ENTORNO



tados, se excluye del IRPF el 15 por 100 de los rendimientos íntegros de los tripulantes y se bonifica en un 35 por 100 la porción de la cuota del Impuesto de Sociedades.

En la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, se modifican artículos de la anterior Ley para establecer una bonificación del 90 por 100 en la cuota empresarial a la seguridad social para los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial de Canarias; se considera renta exenta del IRPF el 50 por 100 de los rendimientos de dichos tripulantes y se bonifica el 90 por 100 de la cuota del Impuesto de Sociedades.

En el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, se

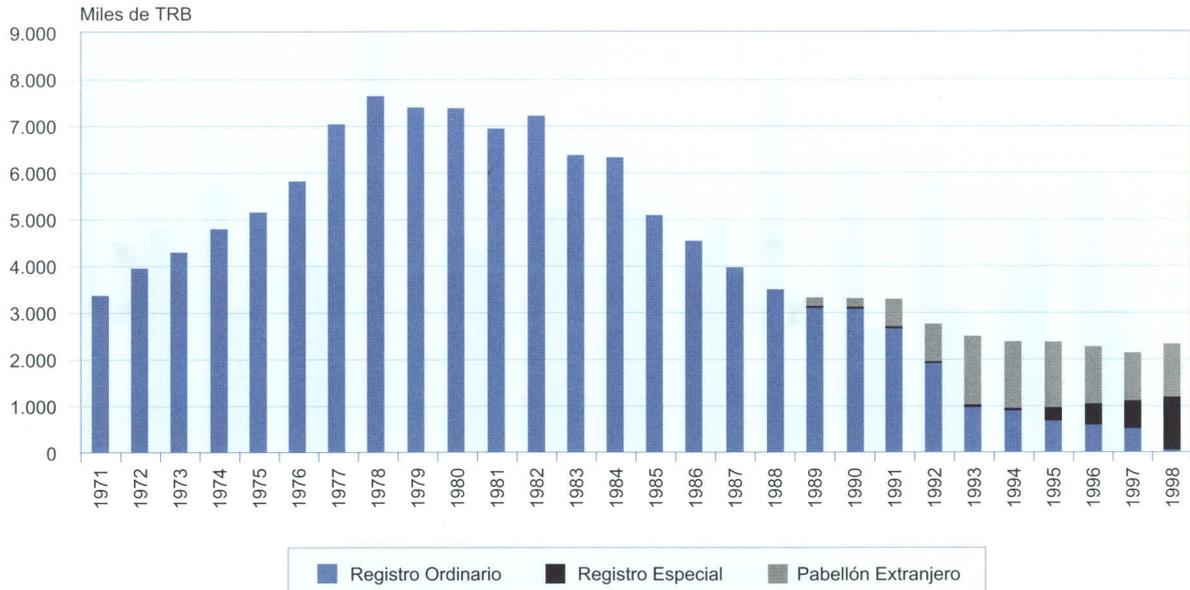
adapta la normativa del tráfico marítimo de cabotaje a la correspondiente comunitaria, quedando sujetas al régimen de autorización administrativa previa sólo las líneas regulares de cabotaje insular, mediante procedimiento breve y reglado. Posteriormente, el Real Decreto 2221/1998, de 16 de octubre, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras a los buques y empresas destinados a la navegación de cabotaje, se realiza una extensión del ámbito de actuación de dichos buques y empresas a todas las navegaciones, completando así las máximas posibilidades de este Registro.

Todas estas medidas han posibilitado un desarrollo positivo de la flota mercante española (gráficos 5 y 6) y de la evolución del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (gráfico 7).

III. CONCLUSIONES Y PERSPECTIVAS

En el año 1998, las empresas navieras españolas han armado y equipado para navegar a veinte buques nuevos, lo cual da idea del importante esfuerzo del sector. Hoy, con el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, el sector presenta una situación más saneada, con unas expectativas más favorables para el futuro. La regulación de la Administración marítima de los últimos tiempos ha ayudado proporcionando una Ley de Puertos y Marina Mercante, creando el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias y desarrollando puntualmente medidas que permitan funcionar a nuestras empresas navieras en un marco de neutralidad competitiva con las empresas de nuestro entorno. Sin embargo, para que las perspectivas de futuro sean más claras

**GRÁFICO 5
EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE DE PABELLÓN ESPAÑOL (*)**



(*) A partir de 1995 cambiaron la unidades de arqueo de TRB a GT. Para mostrar gráficamente la evolución de la flota en unidades consistentes, este gráfico se ha elaborado totalmente en TRB.

**GRÁFICO 6
FLOTA ESPAÑOLA**

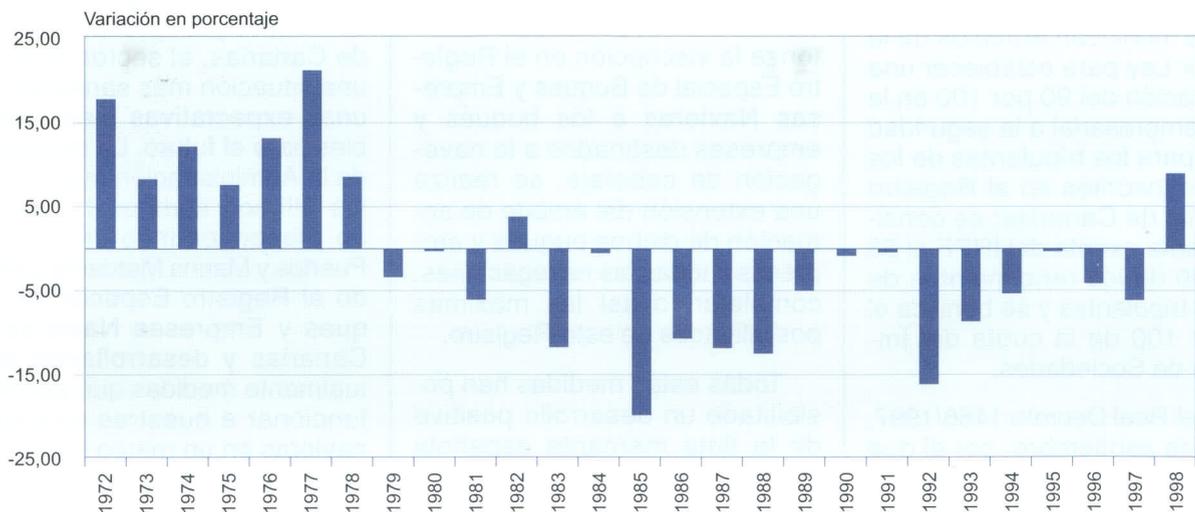
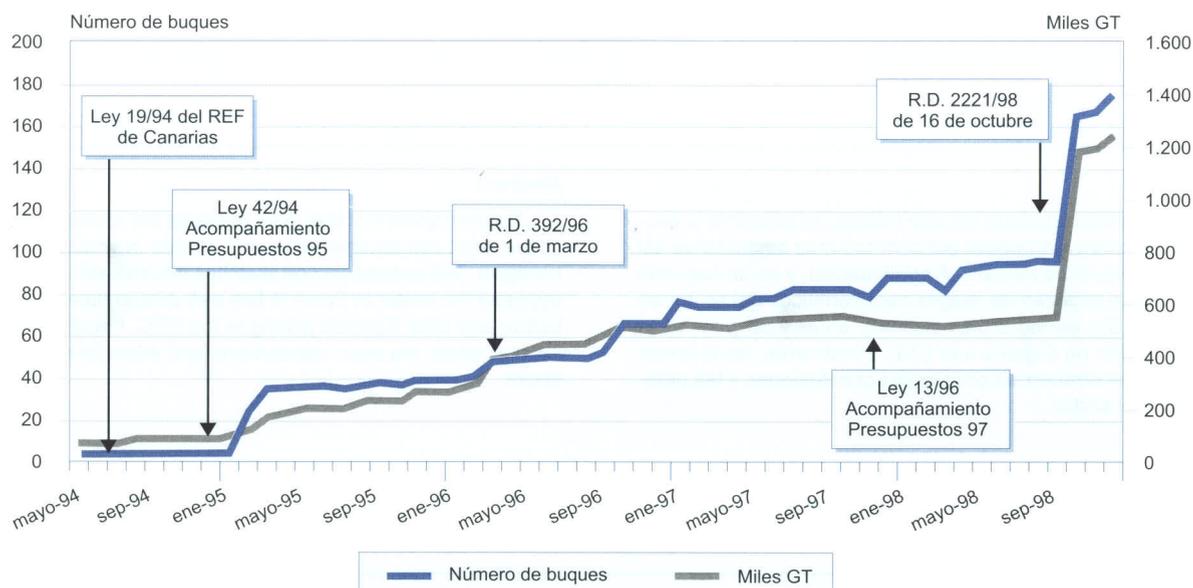


GRÁFICO 7
REGISTRO DE CANARIAS



aún quedan algunas actuaciones pendientes:

- Mejorar aún más las condiciones competitivas del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias.

- Definir un nuevo marco sobre tripulaciones, ahora que los tráficos con las islas se han liberalizado y se permite la realización de estos tráficos de cabotaje insular a los buques de pabellón comunitario. Subsisten problemas documentales y de negociación de las condiciones laborales entre las partes.

- Impulsar fiscalmente la inversión en flota como en otros países del entorno comunitario. Tales incentivos han sido utilizados y lo son actualmente en Alemania, Dinamarca, Holanda, Francia y Noruega con resultados positivos, y pueden hacer posible la renovación de la flota. La puesta en marcha del aval estatal para la financiación de

buques en la Ley de Presupuestos de 1998 debe desarrollarse flexiblemente para ser operativa.

- Profundizar más en el tema de la liberalización de tarifas portuarias, ya que existe competencia con otros puertos, como por ejemplo Rotterdam, que tienen unos sistemas de tarifas muy diferentes. Aunque se han dado pasos muy importantes hacia la mejora de la organización del sistema portuario español, todos los esfuerzos encaminados a proporcionar más eficiencia acabarán teniendo una influencia positiva sobre el transporte marítimo español.

- Favorecer la innovación tecnológica en sector portuario y marítimo, para aumentar su nivel de competencia con otros modos de transporte, es una actuación de sumo interés. La innovación tecnológica puede reducir tiempos, facilitar operaciones inter-

modales con otros medios de transporte, proporcionar más eficiencia en las operaciones de carga y descarga e incrementar la competitividad de la flota y los puertos españoles.

- Potenciar el *Short Sea Shipping* entre los diferentes países comunitarios.

Afrontar estas actuaciones y realizar un debate profundo en nuestra sociedad sobre cuál creemos que ha de ser la Marina Mercante española, dentro del nuevo marco comunitario e internacional, es otra tarea de interés público que habrá de afrontarse con sensatez próximamente.

BIBLIOGRAFÍA

- ANAVE (1999), «Editorial», *Boletín Informativo de Anave*, marzo y abril de 1999.
- COTO-MILLÁN, P. (1986), *El transporte marítimo en España 1974-1983*, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, 1997.

— (1996), «Maritime transport policy in Spain (1974-1995)», *Transport Policy*, volumen 3, n.º 1/2, págs. 37-41.

COTO-MILLÁN, P., y BAÑOS PINO, José (1996), «Derived demands for "general cargo" shipping in Spain, 1975-1992, an econo-

mic approach», *Applied Economics Letters*, vol. 3, págs. 175-179.

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE NORMATIVA Y ESTUDIOS TÉCNICOS Y ANÁLISIS ECONÓMICO (1998), «Los transportes y las comunicaciones en 1997. Un primer avance de re-

sultados», *Estudios de Transportes y Comunicaciones*, vol. 71, págs. 7-50.

MINISTERIO DE FOMENTO (1997), *Informe Anual 1998*, Madrid.

PUERTOS DEL ESTADO (1998), *Memoria de Actividades 1998*, Madrid.

Resumen

En el primer apartado de este trabajo, se presenta la evolución reciente y los hechos económicos más destacables del transporte marítimo mundial. A continuación, y en un segundo apartado, se esbozan los rasgos característicos del sector en España en dos períodos bien distintos: antes y después de la incorporación de España a la CEE. Finalmente, en el tercer apartado, se ofrecen las principales conclusiones y las perspectivas del sector.

Palabras clave: transporte marítimo, regulación y política marítima.

Abstract

The first section of this work presents the recent evolution of the most remarkable economic events in world maritime transport. The second section sketches the features which characterise the sector in Spain in two well differentiated periods: before and after Spanish joining to the EEC. Finally, the third section offers the main conclusions and expectations of the sector.

Key words: maritime transport, regulation and maritime policy.

JEL classification: L51, L91.