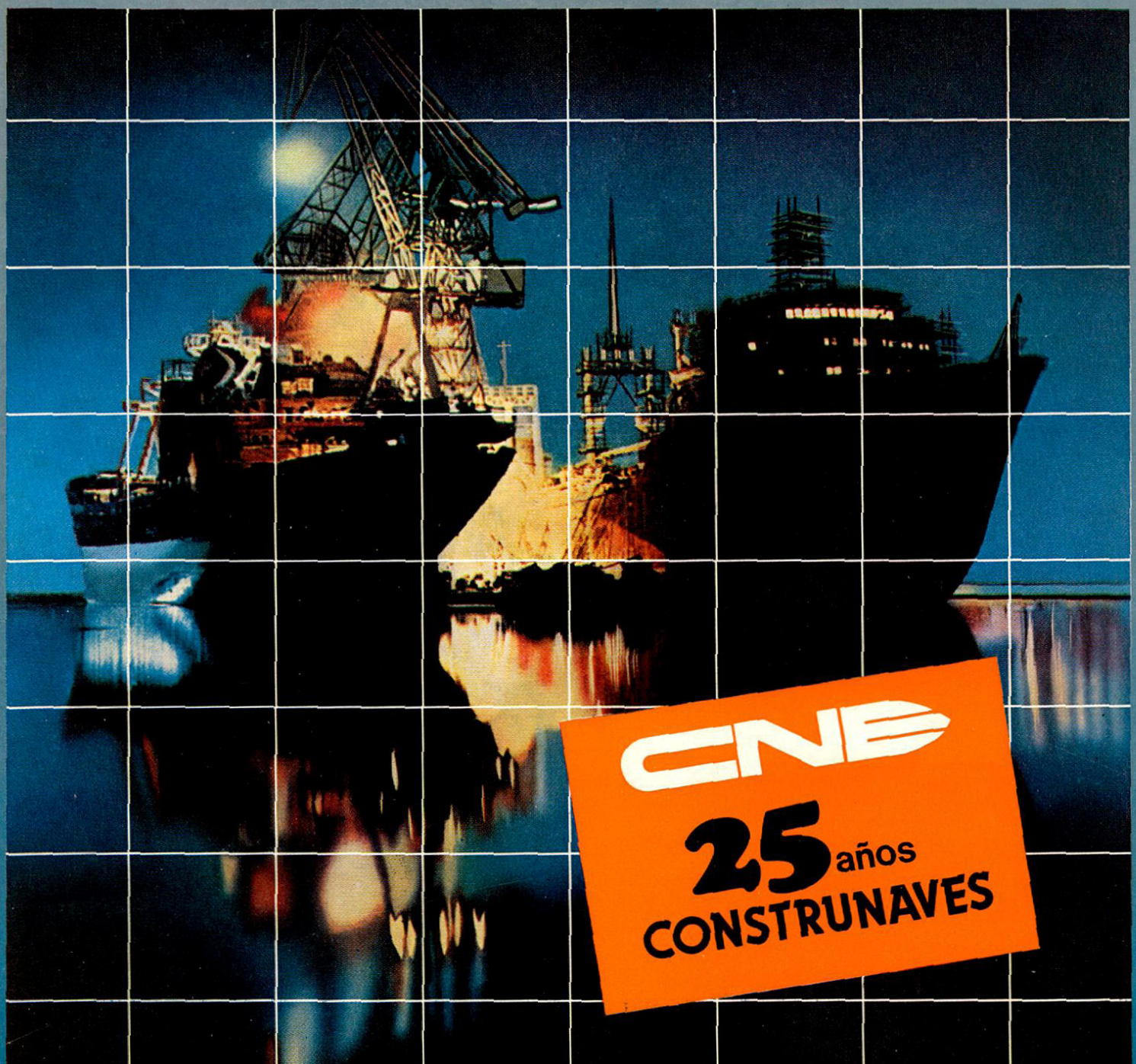
AÑO LII - NUMERO 592
OCTUBRE 1984

Ingeniería Naval

CNE
CONSTRUNAVES



UNA GRAN AYUDA

Préstamos para construcción, reparación y transformación de buques de casco de acero de más de 100 TRB

Préstamos para Industrial General, PYMES, Acciones Sectoriales, Reconversión Industrial, Desarrollo Territorial, Créditos Excepcionales y Selectivos.

BCI

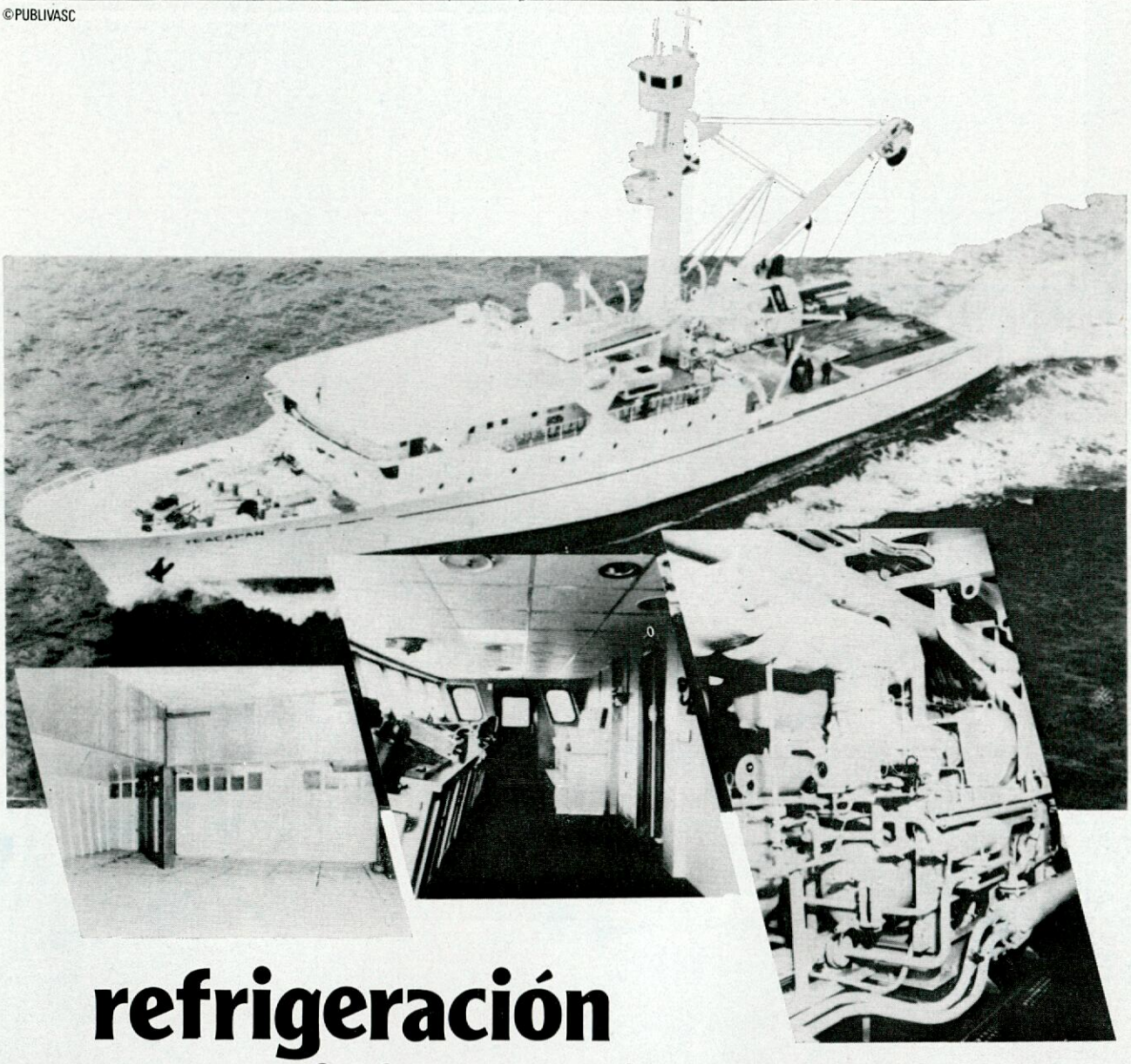
BANCO DE CREDITO INDUSTRIAL

OFICINAS CENTRALES

Carrera de San Jerónimo, 40
28014 MADRID
Teléfono 429 60 68
Telex: 27.586 BCIMA-E

Sucursales en Barcelona, Bilbao, Gijón, Granada, Logroño, Las Palmas de Gran Canaria, Mérida, Murcia, Palma de Mallorca, Pamplona, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Santiago de Compostela, Sevilla, Toledo, Valencia, Valladolid y Zaragoza.

©PUBLIVASC



refrigeración y acondicionamiento de aire a bordo

Aplicada en:

- **Transportes politermos** con sistemas computarizados de toma y proceso de datos para control y registro.
- **Atuneros congeladores** con instalaciones frigoríficas de freón-salmuera para una mayor eficacia y seguridad.

Más de 700 buques equipados avalan nuestra experiencia en el Sector Naval, al que aportamos:

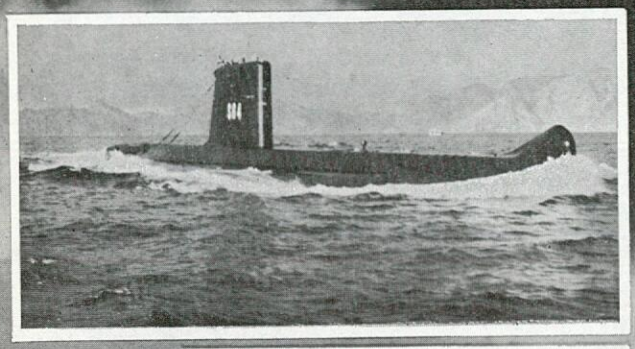
ESTUDIO Y DISEÑO DEL PROYECTO / FABRICACION / MONTAJE Y PUESTA EN MARCHA / ASISTENCIA TECNICA Y MANTENIMIENTO.

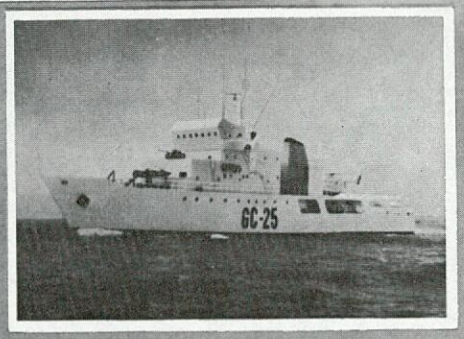
Nuestras referencias comprenden: Buques de pesca (factorías, atuneros, palangreros, congeladores, marisqueros, cerqueros, etc...); Buques-transportes (politermos, LPG, portacontenedores refrigerados, etc.); Plantas generadoras de agua dulce; Intercambiadores de calor; Gambuzas refrigeradas.

división naval

RV Ramón Vizcaíno, s.a.

castelló, 41 • teléfono (91) 276 37 66 • télex 27434 RVDC E • madrid-1





Bazan

Constructores navales desde 1.730

Castellana, 55 • MADRID-1
Tel. 441 51 00 • Telex 27480

Germanischer Lloyd

Entidad Clasificadora desde 1867

Clasificación de buques, maquinaria y equipos marinos.
Servicio de consultación, cálculos, mediciones.
Supervisión de construcciones de buques y
artefactos fueracosta y submarinos.
Recepción Industrial.

Estamos a su disposición en:

Delegación General:

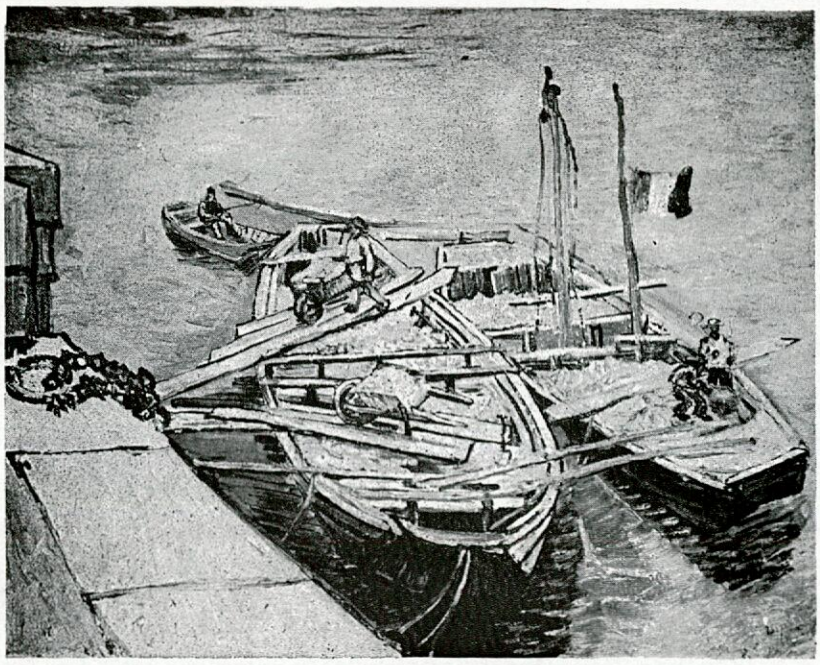
Claudio Coello, 77, 4.º
Tel.: (91) 431 06 44
Télex: 48947/45004 seal
28001 MADRID

Inspección Central:

Artecalle, 3, 1.º
Tels.: (94) 463 69 56 - 463 68 66
Télex: 32761 glbb
LAS ARENAS (Vizcaya)

Sucursales en España:

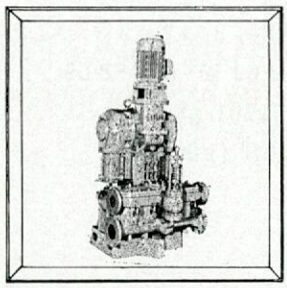
- BARCELONA
- BILBAO
- CEUTA
- CADIZ
- CARTAGENA
- EL FERROL
- GIJON
- HUELVA
- LA CORUÑA
- LAS PALMAS
- MADRID
- PALMA DE MALLORCA
- SAN SEBASTIAN
- SEVILLA
- TENERIFE
- VALENCIA
- VIGO
- ZARAGOZA

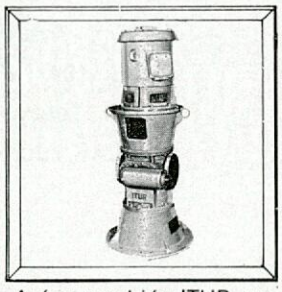


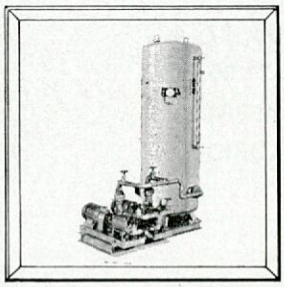
Muelle del Ródano.
VINCENT VAN GOGH

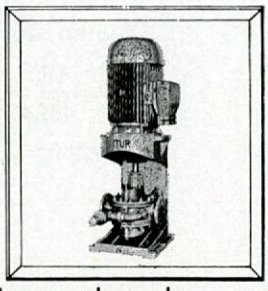
Bombas para la marina con una firma de relieve.

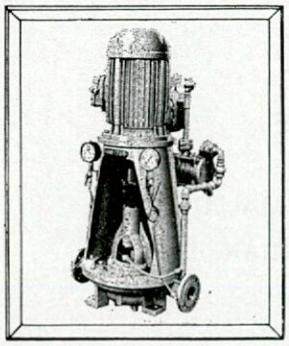
Van Gogh, una firma de relieve reconocida internacionalmente en el mundo del arte.











Así es también ITUR, un prestigio creciente, con más de 60 años al servicio de la industria naval y cubriendo todas las necesidades de bombeo que pueden presentarse en un buque:

Lubricación y refrigeración, por agua salada o dulce, de los motores principales. Trasiego de combustibles. Achique de sentinas, lastre, baldeo y contra-incendios.

Limpieza del parque de pesca, circulación de viveros y salmuera, bombeo de vísceras y residuos de pescado, en los modernos buques factoría y atuneros congeladores.

Equipos hidróforos de agua a presión, salada o dulce. Servicios de calefacción y de aire acondicionado, etc.

Solicite más amplia información a su proveedor habitual o al fabricante

BOMBAS ITUR

MANUFACTURAS ARANZABAL, S. A.

Apartado 41
Telf. (943) 85 12 45 - 85 13 45 (10 líneas)
Telegramas ITUR
Telex 36335 - ARANZ-E y 36359 - ITUR-E
Zarauz (Guipuzcoa) España

Representantes y servicio post-venta en todo el país.

ITUR
fuente de soluciones

Ingeniería Naval

AÑO LII - NUMERO 592
OCTUBRE 1984

ORGANO OFICIAL DE LA ASOCIACION DE INGENIEROS NAVALES DE ESPAÑA

FUNDADOR:

† **Aureo Fernández Avila,** Ingeniero Naval.

DIRECTOR:

Luis de Mazarredo Beutel, Ingeniero Naval.

DIRECCION Y ADMINISTRACION

Domicilio: Avda. del Arco de la Victoria, s/n. (Edificio Escuela T. S. de Ingenieros Navales). Ciudad Universitaria. 28040 Madrid.

Dirección postal: Apartado 457. 28080 Madrid.

Teléfs. 244 06 70 / 244 08 07 (*)

SUSCRIPCION ANUAL

España y Portugal	2.600	pesetas
Países hispanoamericanos	3.600	»
Demás países	4.000	»
Precio del ejemplar	500	»

NOTAS

No se devuelven los originales. Los autores son directamente responsables de sus trabajos. Se permite la reproducción de nuestros artículos indicando su procedencia.

PUBLICACION MENSUAL

ISSN 0020 - 1073

Depósito legal: M. 51 - 1958
Gráficas San Martín. Norte, 12. Madrid-8

INDICE DE MATERIAS

Págs.

Comentario de Actualidad

25 AÑOS DE CONSTRUNAVES ... 398

Artículos Técnicos

LA CONSTRUCCION NAVAL EN 1983

0. Resumen de la evolución del sector ... 401
1. Actividad productiva ... 403
2. Actividad contractual ... 413
3. El transporte marítimo ... 421
4. Políticas sectoriales y perspectivas del sector ... 431

Anexo ... 435

Apéndice ... 451

Portada

25 Años de CONSTRUNAVES.

25 AÑOS DE CONSTRUNAVES

CONSTRUNAVES ha cumplido este año cinco lustros de existencia. Veinticinco años es un lapso de tiempo que permite hacer balance de las iniciativas de una generación. Si se recuerda ahora la situación invertebrada en que se hallaba la construcción naval española al final de los años cincuenta, hay que reconocer que una iniciativa afortunada de unos cuantos empresarios del sector en aquellos días fue precisamente la constitución de CONSTRUNAVES. En efecto, sin perjuicio de los altibajos y vicisitudes por los que ha pasado —y sigue atravesando— la industria naval en España, cabe decir en justicia que de la unión que esta Asociación representa sólo se han derivado beneficios para aquélla.

Entidad pionera del movimiento asociativo empresarial en nuestro país, CONSTRUNAVES inició sus actividades en 1959 acogiéndose al marco sindical del momento, o, en otras palabras, aprovechando lo que el contexto legal entonces vigente permitía. Pronto imitada por otros sectores industriales, a esta Asociación le corresponde el mérito de haber abierto caminos.

La coordinación de las empresas integradas —siempre con carácter voluntario— ha conferido en la práctica a CONSTRUNAVES la condición de portavoz del conjunto de los astilleros ante el Gobierno de la Nación. En este sentido, la Asociación no ha asumido un papel exclusivamente peticionario, sino que también se ha configurado como centro colaborador de la Administración, pues viene facilitando a ésta la información que eventualmente podría servir de base para las medidas gubernamentales que afectan al sector. Esta función colaboradora exige de CONSTRUNAVES, claro es, el previo y adecuado acopio de datos y el riguroso tratamiento de los mismos. El principal exponente de ese trabajo es el estudio —titulado precisamente «La Construcción Naval»— que publica anualmente la Asociación, y que es considerado como el más autorizado y fiable de nuestro país en la materia.

CONSTRUNAVES es de hecho, asimismo, la entidad que representa a la construcción naval española en los ámbitos internacionales. Su incorporación, en 1968, al AWES («Association of West European Shipbuilders»), que supuso la cancelación de un largo período de aislamiento, le viene permitiendo abordar los problemas comunes juntamente con los centros homólogos de Europa Occidental e, igualmente, dialogar con los principales productores navales de otras zonas, especialmente Japón. En el presente ejercicio la presidencia del AWES es ostentada precisamente por el Director General de CONSTRUNAVES. Esta Asociación también asiste y asesora a la delegación oficial española que participa en las reuniones de la OCDE que conciernen a la construcción naval. Asimismo toma parte en los simposios y asambleas más importantes que se celebran en el mundo en relación con esta industria.

Pero, además de las funciones descritas, el principal objetivo al que en su momento apuntaron los promotores de CONSTRUNAVES era el de asignar a la Asociación el papel de impulsora de la exportación. Esto se explica si se tiene en cuenta el deprimido ponarama del sector en aquellos días: una demanda interior muy limitada, a la que la Ley de Protección de la Marina Mercante del 56 apenas había logrado animar, y una clientela exterior casi inexistente. Pues bien, las exportaciones logradas por todos los astilleros del país, desde la constitución de CONSTRUNAVES hasta ahora, totalizan unos siete millones de toneladas de registro bruto. De ese total, 1 215.000 toneladas corresponden a los 512 buques contratados para el extranjero con intervención directa de CONSTRUNAVES. Sin triunfalismos que no son del caso, y aún sin perder de vista que toda meta es superable, puede decirse que estas cifras eran seguramente impensables en 1959.

Para desarrollar su acción comercial, CONSTRUNAVES debe no sólo realizar una intensa y constante prospección de los mercados extranjeros, sino también, al mismo tiempo, organizar la distribución equitativa entre los astilleros más adecuados en cada caso. Por lo demás, apoya a éstos en todas las gestiones que para la consecución de los contratos han de realizarse ante las Autoridades y ante las entidades financiadoras y aseguradoras de los créditos. De esta forma facilita el acceso de todos los astilleros al mercado exterior con una notable economía de medios y una extensa experiencia de adquirir por una empresa aislada.

En el momento presente, ante un mercado cuya progresiva dificultad es no sólo el resultado de la prolongada crisis económica mundial, sino también consecuencia de la aparición de nuevos y agresivos competidores, CONSTRUNAVES afronta el reto redoblando sus esfuerzos y buscando, siempre que es posible, soluciones prácticas e imaginativas.

La culminación de los planes de reconversión que están siendo abordados determinará sin duda el comienzo de otra etapa para la industria naval española. Y CONSTRUNAVES, aun manteniéndose en sus específicas funciones, habrá de adaptarse a una nueva realidad. Si se piensa en la ejecutora de la Asociación, en la que no ha sido ajeno el realismo, es de esperar que, en bien de nuestra construcción naval, lo consiga.

De momento, también la crisis naval afecta a CONSTRUNAVES. Por este motivo, el presente año su tradicional informe sobre la situación del sector —que desde hace más de veinte viene siendo una imprescindible referencia para los intereses en el tema— no ha sido publicado, habiéndose destinado exclusivamente a los astilleros asociados.

La Asociación de Ingenieros Navales de España, considerando el gran interés que, con carácter general y en particular para sus asociados, puede tener dicho informe y la conveniencia de no interrumpir su publicación anual, dedica este número de su revista al mismo, haciendo constar su agradecimiento tanto a CONSTRUNAVES por haberlo facilitado como al Fondo Editorial de Ingeniería Naval, ya que gracias a su generosa colaboración ha sido posible su edición.

LA CONSTRUCCION NAVAL en 1983

INDICE GENERAL

Págs.

0. RESUMEN DE LA EVOLUCION DEL SECTOR ... 401

0.1. Panorama mundial ... 401
0.2. Panorama nacional ... 401

1. ACTIVIDAD PRODUCTIVA ... 403

1.1. Producción mundial ... 403

1.1.1. Evolución general ... 403
1.1.2. Participación de las distintas áreas constructoras ... 403
1.1.3. Evolución de la estructura de la producción ... 406
1.1.4. Evolución de la capacidad productiva ... 407

1.2. Producción nacional ... 407

1.2.1. Evolución general ... 407
1.2.2. Evolución de la estructura de la producción ... 407
1.2.3. El mercado interior y la exportación ... 409
1.2.4. Evolución de la reparación naval ... 410
1.2.5. Evolución del empleo del sector ... 411

2. ACTIVIDAD CONTRACTUAL ... 413

2.1. Evolución de la demanda mundial ... 413

2.1.1. Evolución general ... 413
2.1.2. Captación de la demanda por las distintas áreas constructoras. 414
2.1.3. Evolución de la estructura de la demanda ... 414
2.1.4. Evolución de los precios del mercado ... 414
2.1.5. La cartera mundial de pedidos ... 417

Págs.

2.2. La actividad contractual de los astilleros nacionales ... 418

2.2.1. Evolución general ... 418
2.2.2. Evolución de la estructura de la demanda ... 418
2.2.3. El mercado interior y la exportación ... 419
2.2.4. La cartera de pedidos de los astilleros nacionales ... 420

3. EL TRANSPORTE MARITIMO ... 421

3.1. Evolución del transporte marítimo mundial ... 421

3.1.1. Evolución general ... 421
3.1.2. Evolución de los principales tráficos ... 423
3.1.3. El balance oferta/demanda del transporte ... 425
3.1.4. Evolución de la flota mundial ... 428

3.2. Evolución del transporte marítimo nacional ... 428

3.2.1. Evolución del comercio marítimo exterior ... 428
3.2.2. Actividad de la flota mercante nacional ... 429
3.2.3. Evolución de la flota nacional ... 430

4. POLITICAS SECTORIALES Y PERSPECTIVAS DEL SECTOR ... 431

4.1. La política de construcción naval en la CEE y en la OCDE ... 431
4.2. Las perspectivas del mercado mundial a medio plazo ... 431
4.3. La política de construcción naval en España ... 432

ANEXO

I. Cuadros indicativos de actividad productiva ... 436
II. Cuadros indicativos de actividad contractual ... 443
III. Cuadros indicativos de evolución del transporte marítimo ... 446

APENDICE

Buques entregados por los Astilleros nacionales durante 1983 ... 452
Buques botados por los Astilleros nacionales durante 1983 ... 457
Buques comenzados por los Astilleros nacionales durante 1983 ... 460
Buques contratados por los Astilleros nacionales durante 1983 ... 462
Cartera de pedidos de los Astilleros nacionales en 31-12-83 ... 463
Equipos propulsores instalados en los buques entregados en 1983 ... 467
Reparaciones navales año 1983 ... 473

0. RESUMEN DE LA EVOLUCION DEL SECTOR

0.1. PANORAMA MUNDIAL

La tímida recuperación económica de los principales países occidentales en el transcurso de 1983 no ha tenido reflejo aún en el transporte marítimo internacional, necesitado de mayores estímulos y de un amplio plazo para absorber el fuerte desequilibrio presente de oferta/demanda de transporte.

De esta forma la actividad marítima mundial registró un nuevo retroceso en el pasado año de un 3,8 por 100 en términos de tons. × milla. Este retroceso afectó en mayor medida (— 5,8 por 100 como media) a los principales graneles sólidos, mientras que, paradójicamente, se registraba un fuerte volumen de pedidos de nuevos buques graneleros (12 M. TPM) y la flota del segmento crecía hasta alcanzar 206 M. TPM (+ 5 por 100).

La actividad de la industria naval mundial se mantuvo, en términos globales, a nivel ligeramente inferior al de los dos años anteriores, entregándose 15,9 mills. de TRB/ 13,3 mills. de TRBC, con un reparto del 33, 37 y 30 por 100 de la producción compensada, respectivamente, para Europa Occidental, Japón y Resto del mundo. Sin embargo, mientras estas dos últimas áreas han mantenido o incrementado su carga de trabajo, al captar el 84 por 100 de los nuevos pedidos firmados en 1983 (en unidades compensadas), la mayoría de los países de Europa Occidental han visto agotarse progresivamente sus carteras hasta alcanzar, en determinados casos, niveles insostenibles.

La recuperación de la actividad contractual registrada en 1983 (14,8 mills. de TRBC, con aumento del 30 por 100 en relación al año anterior) debe, por tanto, analizarse a la luz de este desigual reparto por áreas de producción. Por otra parte, también la estructura de la demanda resultó desequilibrada y nociva para la recuperación del balance del mercado marítimo. Así, la contratación de 10,7 mills. de TRB de buques graneleros y combinados (en los que el excedente actual de flota significa un cuarto del tonelaje total) solamente puede explicarse como fruto de importantes operaciones de renovación de flota y captación de tráficos servidos por buques de explotación menos competitiva, operaciones apoyadas en el bajo nivel de precios del mercado constructor y en las generosas ayudas gubernamentales.

De esta forma, los últimos estudios de mercado retrasan el horizonte de reactivación general hasta, al menos, 1987-88, mientras, en consonancia con estas apreciaciones y con la gravedad de la situación en los astilleros europeos, la CEE ha acordado prorrogar hasta el final de 1986 la vigencia de la Quinta directiva comunitaria en materia de Ayudas a la construcción naval, reconociendo la imposibilidad de reducir, por el momento, los niveles de apoyos estatales al sector.

0.2. PANORAMA NACIONAL

El panorama de la industria de construcción naval española se ha agravado considerablemente en 1983, en que se ha asistido a un alarmante ritmo de agotamiento de la cartera de pedidos global, cartera inexistente ya desde hace meses en muchas empresas.

El tonelaje entregado en el año por los astilleros nacionales (492.000 TRB/465.000 TRBC) fue similar al del año precedente. Sin embargo, la actividad productiva ponderada descendió en un 33 por 100 como consecuencia de la reducción del tonelaje comenzado y botado (— 67 y — 23 por 100, respectivamente, en tonelaje compensado).

Mientras tanto, los nuevos contratos firmados por los astilleros nacionales significaron solamente 135.000 TRB/ 184.000 TRBC, que suponen retrocesos del 79-67 por 100 respecto a la contratación media del quinquenio anterior. El 50 por 100 del tonelaje de registro fue para el ar-

mamento nacional, con lo que la demanda interior ha batido un nuevo récord a la baja, alcanzándose niveles desconocidos en los últimos veinte años.

Como resultado, la cartera de pedidos de los astilleros nacionales experimentó en el transcurso de 1983 una fuerte reducción, de 322.000 TRBC, esto es, de un 30 por 100 con relación al nivel del comienzo del ejercicio.

En estas circunstancias el proceso de reconversión en curso resulta más necesario y urgente que nunca. Pero aún más importante y urgente es complementar el esfuerzo emprendido con la voluntad política que dote de agilidad y eficacia los positivos instrumentos de apoyo establecidos. Particularmente en el terreno de la contratación, sin la que no tendrá viabilidad el ajuste industrial en curso.

1. ACTIVIDAD PRODUCTIVA

1.1. PRODUCCION MUNDIAL

1.1.1. Evolución general

La producción mundial de buques descendió ligeramente en 1983 con relación al año anterior (véase cuadro 1.1). Así el tonelaje entregado totalizó 15,9 mills. de TRB y 13,3 mills. de TRBC, frente a 16,7-13,6, respectivamente, en 1982. Sin embargo, la actividad productiva real fue sensiblemente inferior, como refleja el apreciable descenso en el tonelaje comenzado y botado que muestra el cuadro 1.2.

El reparto de la actividad por áreas de producción se mantuvo —en términos de entregas— muy similar al de ejercicios anteriores, con cuotas (en TRBC) del 33, 37 y 30 por 100, respectivamente, para Europa Occidental, Japón y Resto del mundo. Sin embargo, el desequilibrio en términos de actividad ponderada fue muy superior en favor de Japón y los terceros países (Corea del Sur particularmente), puesto que la cuota de mercado de los países de Europa Occidental en el año 1983 fue de sólo un 16,3 por 100, esto es, la mitad de su cuota de entregas. La crisis sectorial parece, por tanto, lejos de invertirse, al menos para los países de nuestro entorno económico.

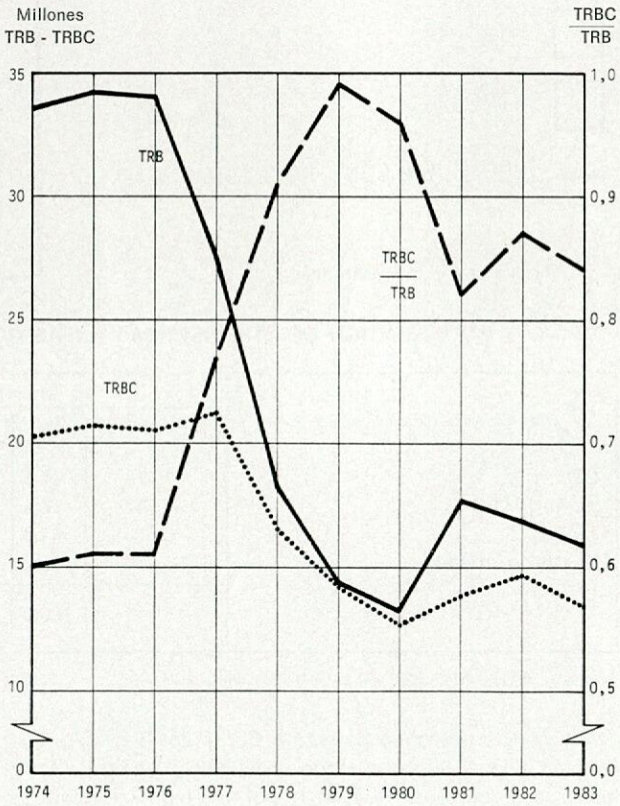
La composición cualitativa de la producción, por su parte, supuso un reforzamiento de las tendencias de los últimos años, con descenso en la participación de buques para graneles líquidos y sólidos y aumento apreciable del peso relativo de la producción de buques de carga general y no mercantes en la actividad constructora mundial.

1.1.2. Participación de las distintas áreas constructoras

En términos generales, el reparto entre las principales áreas constructoras durante 1983 de la actividad productiva, medida en tonelaje entregado, no muestra grandes cambios respecto a la situación de años anteriores. Esto significa la consolidación de la potencia constructora del grupo Resto del mundo, que viene absorbiendo un tercio de la producción y del mercado mundial en los últimos años.

Cuadro 1.1

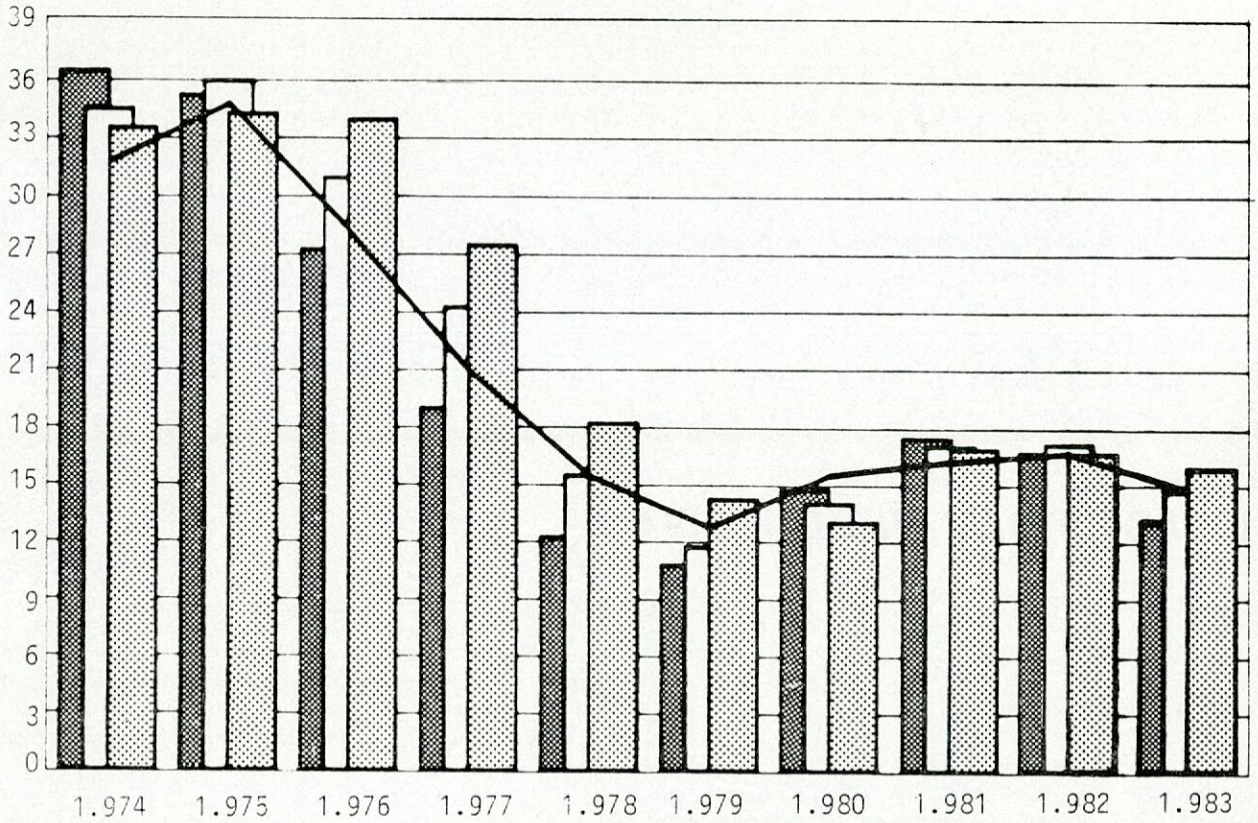
EVOLUCION DEL TONELAJE ENTREGADO EN EL MUNDO



Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING/AWES/CONSTRUNAVES.

Cuadro 1.2

PRODUCCION MUNDIAL DE BUQUES
(Millones de TRB)



BUQUES COMENZADOS
BOTADURAS
ENTREGAS
BUQUES EN CONSTRUCCION

Años	Tonelaje comenzado	Tonelaje botado	Tonelaje entregado	Tonelaje en constr.
1974	36.514.158	34.624.410	33.541.289	31.704.491
1975	35.329.171	35.897.515	34.202.514	34.640.672
1976	27.285.346	31.046.859	33.922.193	28.220.227
1977	18.888.375	24.167.025	27.531.824	20.936.651
1978	12.337.126	15.406.752	18.194.120	15.521.640
1979	10.686.716	11.787.960	14.289.369	12.686.307
1980	14.854.780	13.934.585	13.101.104	15.397.402
1981	17.273.159	17.066.204	16.931.719	16.347.959
1982	16.661.634	17.289.578	16.820.101	16.671.831
1983	13.161.375	14.888.182	15.911.143	14.860.351

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

PARTICIPACION DE LAS DISTINTAS AREAS CONSTRUCTORAS EN LA PRODUCCION MUNDIAL

	1983				1982			
	Miles TRB	%	Miles TRBC	%	Miles TRB	%	Miles TRBC	%
CEE	2.776	17,5	2.663	19,8	2.485	14,9	2.477	18,1
Resto AWES	1.657	10,4	1.724	13,0	1.202	7,2	1.727	12,7
Japón	6.670	41,9	4.940	37,1	7.936	47,4	5.283	38,7
Resto del mundo	4.808	30,2	4.003	30,1	5.107	30,5	4.157	30,5
TOTAL	15.911	100,0	13.300	100,0	16.730	100,0	13.644	100,0

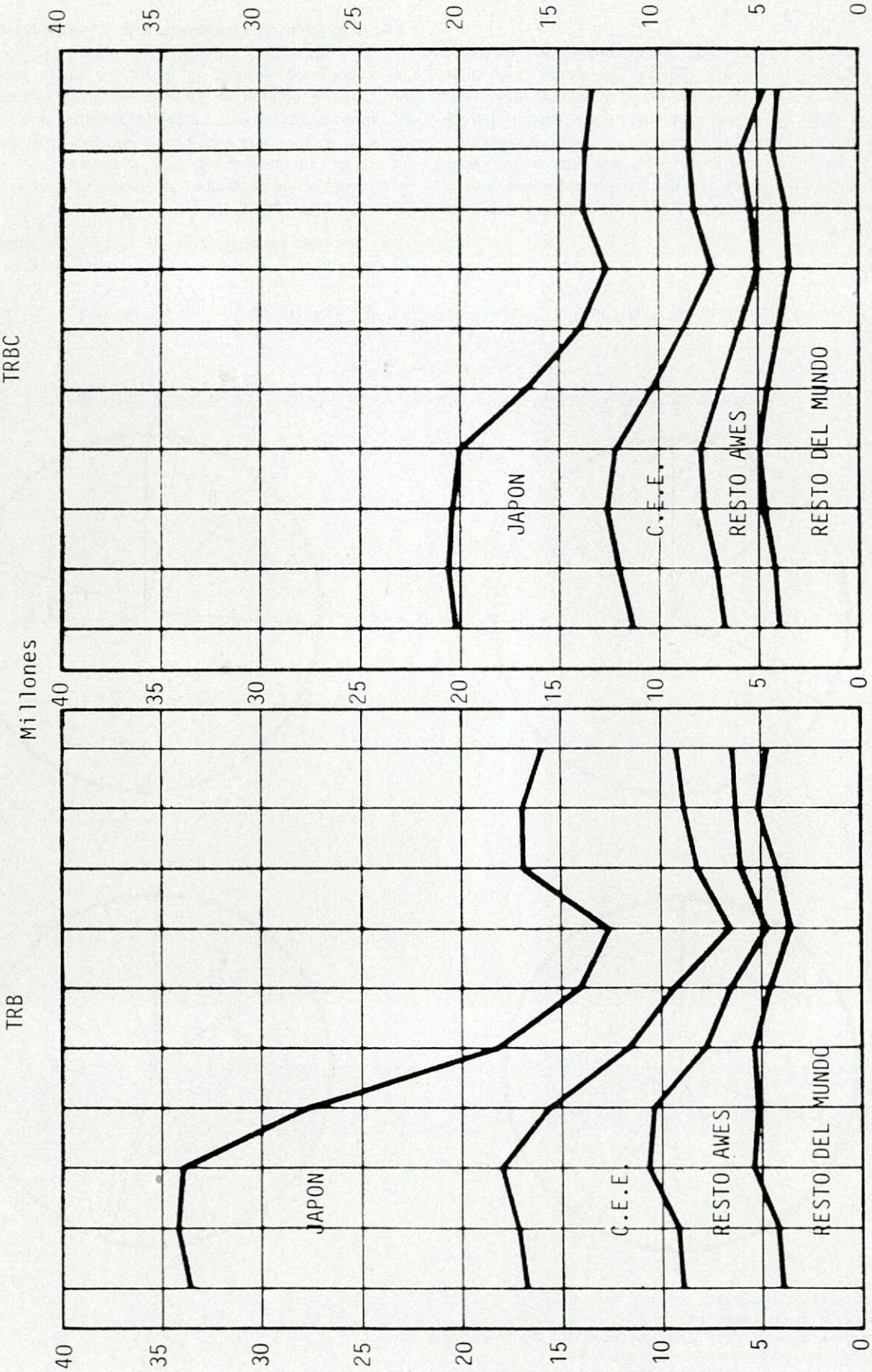
Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING/AWES.

Ello concierne especialmente a Corea del Sur, cuya producción alcanzó el pasado año un millón y medio de toneladas de registro, esto es, el 10 por 100 mundial, mientras su participación en el mercado rondaba el 15 por 100.

Por su parte, las producciones de Europa Occidental y Japón significaron, respectivamente, el 55 y 63 por 100 de sus máximos históricos. Pero, mientras esto representa un razonable grado de ocupación para la industria

Cuadro 1.3

EVOLUCION DEL TONELAJE ENTREGADO POR LAS DISTINTAS AREAS CONSTRUCTORAS



Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING/AWES/CONSTRUNAVES.

naval japonesa, que ha realizado un reajuste efectivo de su capacidad productiva, supone para buen número de países constructores europeos un nivel de utilización lejos del umbral de rentabilidad.

Al propio tiempo es importante señalar que el índice de contenido tecnológico (TRBC/TRB) de la producción europea ha continuado superando el medio mundial (0,98 frente a 0,84) y el acercamiento entre ambos parece meramente circunstancial, puesto que, como se verá posteriormente, en la contratación del año 1983 el índice de compensación medio de los pedidos firmados por los astilleros de Europa Occidental fue 1,15, frente al 0,76 medio mundial.

En el cuadro 1.3 se observa la evolución, en el transcurso del último decenio, de la participación de las distintas áreas constructoras en la producción mundial. Los cuadros 1 al 3 del Anexo I muestran las cifras de producción de los distintos países.

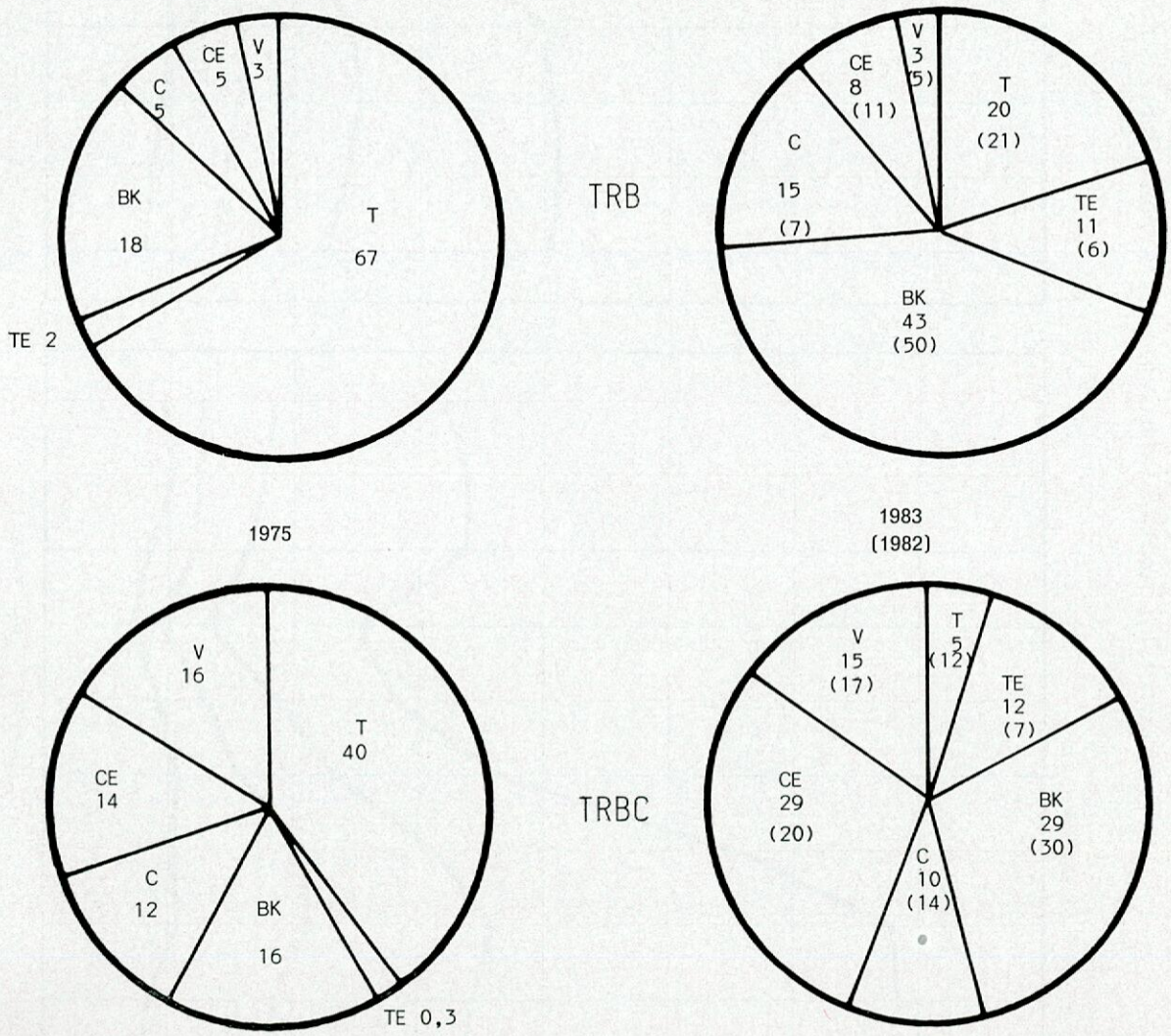
1.1.3. Evolución de la estructura de la producción

El cuadro 1.4 muestra la estructura de la producción por tipos de buques en 1983. Su evolución respecto al año anterior se resume fundamentalmente en el descenso, tanto en términos absolutos como relativos, de la producción de buques petroleros y graneleros y el aumento en la producción de buques de carga general y no mercante.

Así en 1983 la producción de buques de carga general significó 3,35 mills. de toneladas de registro, un 10 por 100 por encima de la producción del año anterior. Por su parte, la producción de petroleros, graneleros y

Cuadro 1.4

COMPOSICION PORCENTUAL DE LA PRODUCCION MUNDIAL DE NUEVOS BUQUES



T = Buques petroleros.
BK = Graneleros y combinados.
C = Buques de carga general.
CE = Cargueros especiales: Roll-on/Roll-off, frigoríficos, portacontenedores, etc.
TE = Tanques de productos químicos y gases licuados.
V = Buques no mercantes (pesqueros, pasaje, remolcadores, rompehielos, auxiliares y varios).

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING/AWES/CONSTRUNAVES.

buques combinados supuso 9,86 mills. de TRB, un 17 por 100 menos que el año precedente.

De este modo, en términos de tonelaje compensado, esto es, de carga de trabajo para los astilleros, el segmento de carga general aportó cerca del 40 por 100 de la actividad, mientras que las construcciones para el transporte de los principales graneles sólidos y líquidos apenas significaron un tercio de la actividad total.

No obstante, y a pesar del importante excedente de flota petrolera y granelera, algunas importantes operaciones puntuales de renovación de tonelaje mantendrán, cuando menos, el peso relativo de estos segmentos en la producción mundial a corto plazo.

En los cuadros 2 y 3 del Anexo 1 se recoge la estructura de la producción durante 1983 en los principales países constructores.

1.1.4. Evolución de la capacidad productiva

Los esfuerzos de reajuste de la capacidad productiva han proseguido en todo el mundo, especialmente en los países de Europa Occidental, en donde la crisis sectorial continúa manifestándose con mayor intensidad.

Los últimos informes de la CEE estiman el empleo del sector en el área al término de 1983 en unos 103.000 hombres (nuevas construcciones mercantes), con descenso del 11 por 100 respecto del año anterior, unos 11.000 hombres en términos absolutos. Esta reducción no se ha traducido en cierre efectivo de unidades de producción, salvo en el caso de algunos pequeños astilleros, y el más significativo de A. G. Weser, en Bremen, República Federal de Alemania.

En lo que se refiere a Japón, no se han registrado alteraciones reseñables ni en las instalaciones productivas ni en el empleo, que se ha mantenido al mismo nivel del año precedente, esto es, en unos 116.000 hombres en nuevas construcciones mercantes. Tampoco cabe reseñar cambios estructurales importantes en el resto del mundo, si bien la creciente penetración de Corea del Sur en el mercado mundial (3,7 mills. de TRB contratadas en 1983, el 19 por 100 del total mundial) y sus planes oficiales —en revisión, pero oficialmente vigentes—, de alcanzar un nivel de producción de 6,5 mills. de TRB en 1986, denotan bien a las claras el potencial constructor de este país y su capacidad de absorber la posible reactivación del mercado a medio plazo, sobre todo en los segmentos menos complejos de la demanda.

1.2. PRODUCCION NACIONAL

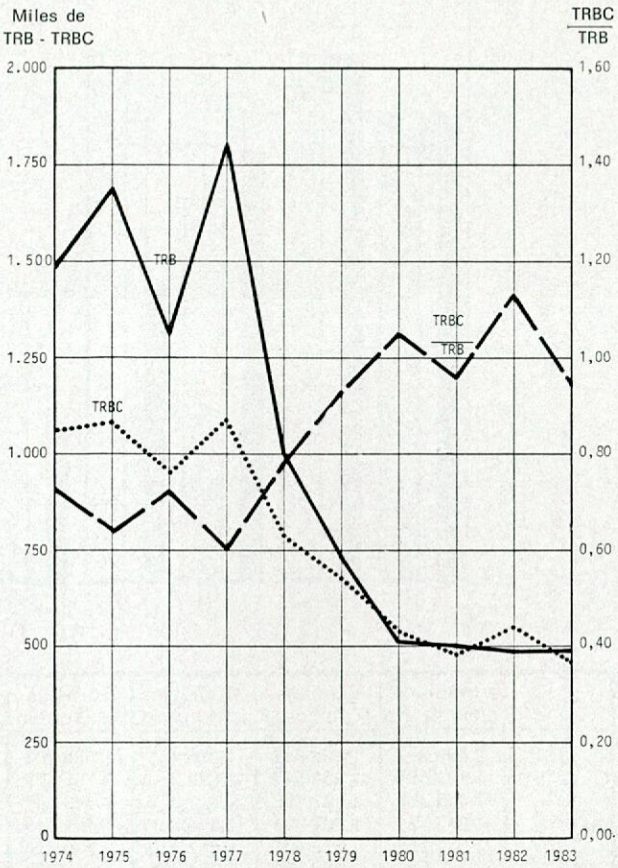
1.2.1. Evolución general

En términos de tonelaje entregado, la producción de los astilleros nacionales en 1983 fue ligeramente inferior a la del año anterior (véase cuadro 1.5), con 492.096 TRB (+ 1 por 100), equivalentes a 464.876 TRBC (— 15 por 100).

Sin embargo, lo realmente significativo es el descenso en la actividad ponderada que denota la fuerte caída en el tonelaje comenzado y botado, — 67/— 23 por 100 en tonelaje compensado, respectivamente (véase cuadro 1.6). De este modo la actividad productiva real descendió en un 33 por 100 en ambas unidades, caída imposible de atajar a corto plazo, habida cuenta de la contracción de la cartera de pedidos.

Cuadro 1.5

EVOLUCION DEL TONELAJE ENTREGADO POR LOS ASTILLEROS NACIONALES



Fuente: CONSTRUNAVES.

Consecuentemente, con relación al máximo histórico, el grado de utilización de la capacidad productiva fue en 1983 inferior al 40 por 100 como media, lo que da idea de la desesperada situación económica en que se encuentran la mayoría de las empresas del sector, agravada por las persistentes dificultades para entregar unidades terminadas, que no desean recepcionar sus armadores, debido, fundamentalmente, a la situación del mercado de fletes y de las propias compañías navieras.

1.2.2. Evolución de la estructura de la producción

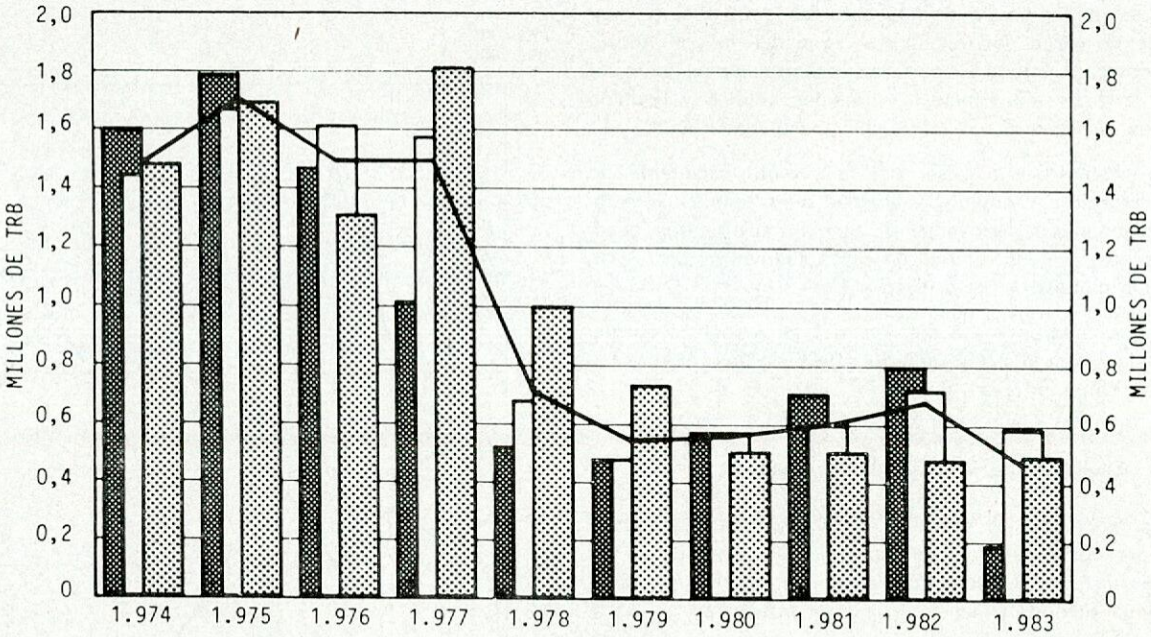
Debido a la pequeña producción actual de los astilleros nacionales, el valor estadístico de la estructura productiva es escaso. Un solo buque de un determinado tipo puede alterar sustancialmente las conclusiones.

Así en 1983, en contra de la tendencia mundial y de la de 1982, aumentó la participación porcentual en el tonelaje terminado, medido en TRB, de los buques graneleros, 53 por 100 (34 por 100 en 1982), y disminuyó la de los buques de carga general, 17 por 100 (37 por 100), y no mercantes, 7 por 100 (8 por 100). La evolución de la estructura productiva se muestra gráficamente en el cuadro 1.7.

Cuadro 1.6

PRODUCCION NACIONAL DE BUQUES

TRB



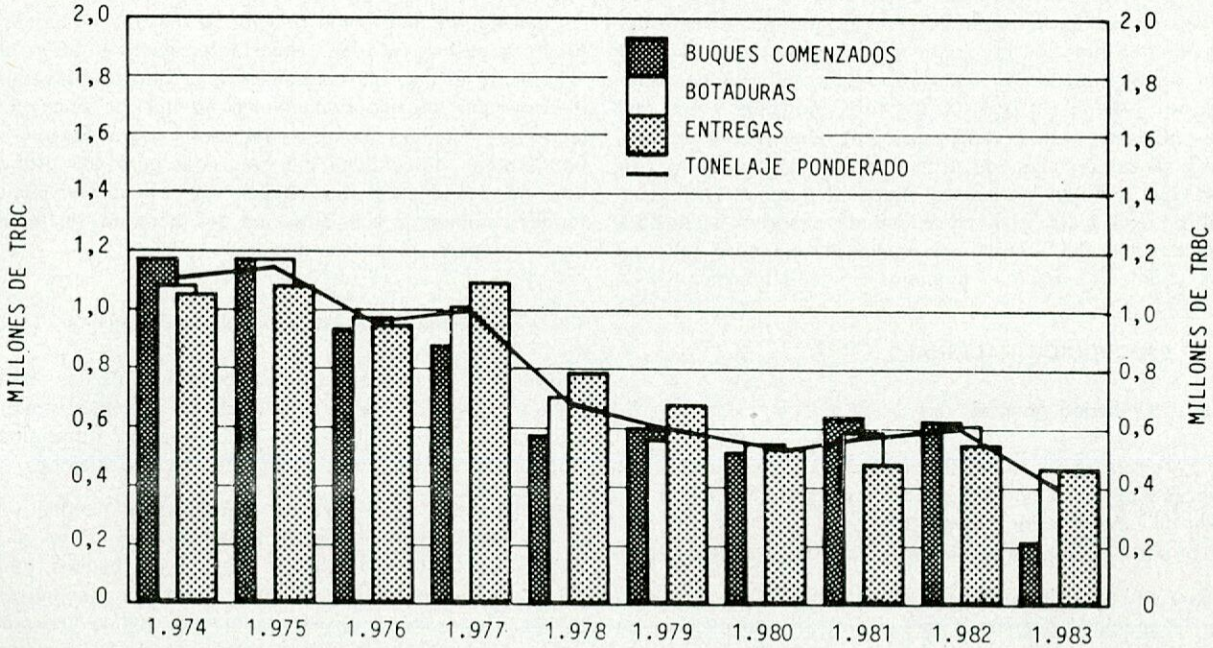
TRB

Años	Tonelaje comenzado	Tonelaje botado	Tonelaje entregado	Tonelaje ponderado
1974	1.596.292	1.434.047	1.476.425	1.485.203
1975	1.791.629	1.666.017	1.690.066	1.703.432
1976	1.468.372	1.607.100	1.311.672	1.498.561
1977	1.013.721	1.567.908	1.814.941	1.491.119
1978	521.852	679.462	1.002.119	720.724
1979	479.586	480.599	734.126	543.727
1980	578.858	570.105	511.090	557.539
1981	705.796	600.601	502.989	602.497
1982	796.456	723.473	485.683	682.271
1983	189.335	587.383	492.096	464.049

TRBC

Años	Tonelaje comenzado	Tonelaje botado	Tonelaje entregado	Tonelaje ponderado
1974	1.179.883	1.081.968	1.057.626	1.100.361
1975	1.175.343	1.169.545	1.080.578	1.148.753
1976	930.097	976.512	949.627	958.187
1977	854.366	1.017.000	1.089.726	994.523
1978	574.484	701.864	787.115	691.332
1979	602.443	559.083	682.227	600.709
1980	514.387	542.683	536.257	534.002
1981	644.199	590.365	482.603	576.883
1982	631.438	613.812	547.387	601.612
1983	210.167	469.788	464.876	403.655

TRBC



$$\text{TONELAJE PONDERADO} = \frac{Q + 2B + E}{4}$$

Q = TONELAJE COMENZADO.
B = TONELAJE BOTADO.
E = TONELAJE ENTREGADO.

Fuente: CONSTRUNAVES.

El índice medio de compensación (TRBC/TRB) ha sido para los buques entregados en 1983 de 0,94 (frente a 1,15 en 1982), ligeramente inferior al 1 medio de los países del AWES y superior al 0,84 medio mundial. Este cambio en la tendencia es igualmente debido a la composición de la estructura ya comentada.

Independientemente de esta circunstancia excepcional, debe seguir siendo un objetivo nacional la captación de un sector del mercado con mayor componente tecnológico, siendo en tal sentido satisfactorio el elevado índice medio de compensación de los nuevos pedidos firmados en el año 1983 (1,36), a pesar de su reducido volumen.

En el Anexo I, cuadros 6, 7 y 8, se desglosa por tipos de buques la actividad registrada en el pasado año en las distintas etapas de la producción, distinguiéndose asimismo los mercados nacional y de exportación, cuya composición cualitativa resulta distinta, tal y como se comenta a continuación.

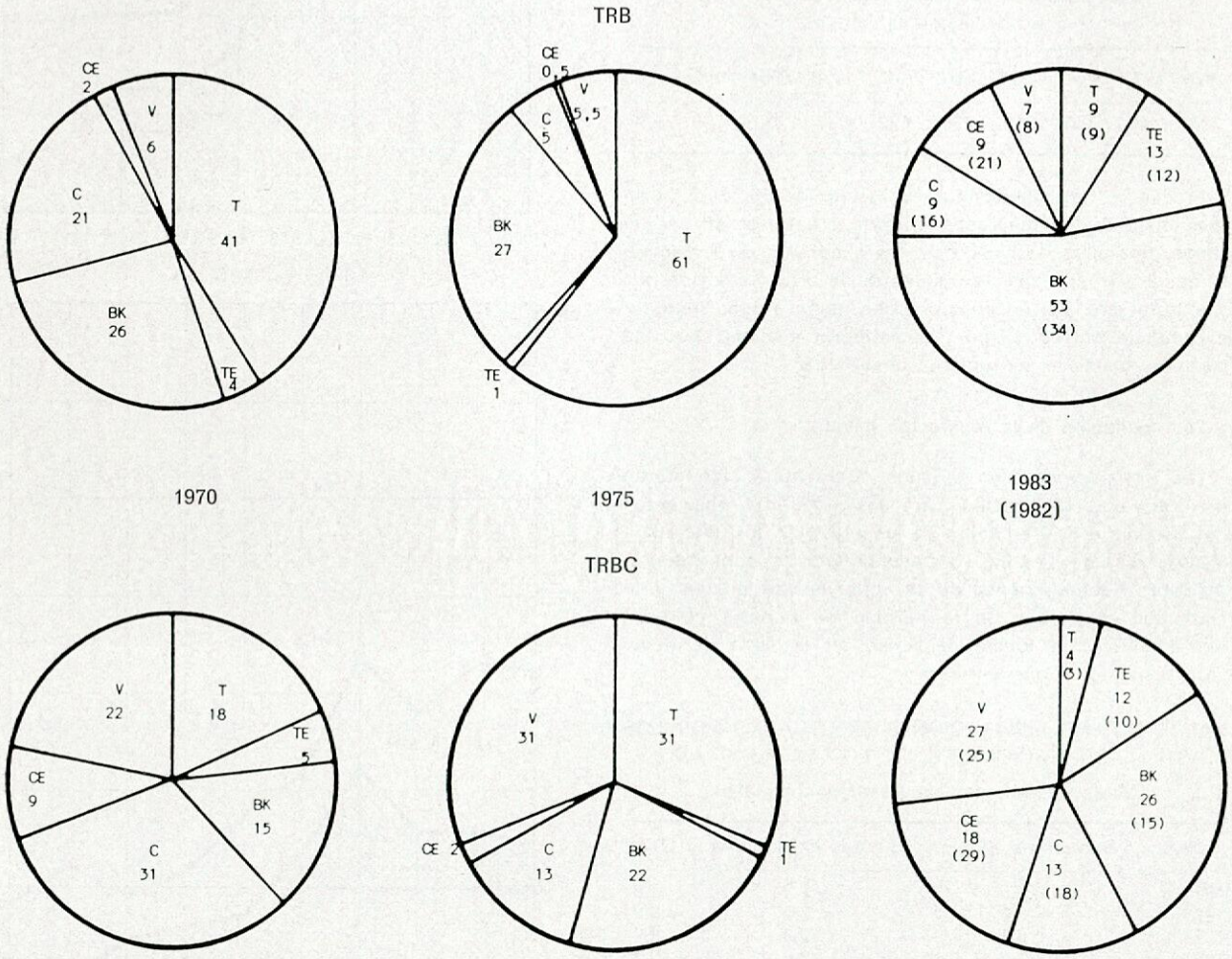
1.2.3. El mercado interior y la exportación

La pequeña reactivación del mercado que tuvo lugar en los años 1979 a 1981 trajo consigo en 1982 y 1983 un cambio en las cifras relativas de la producción respecto a los mercados interior y exterior, reforzándose el peso relativo de este último.

En 1983 la producción con destino a armadores nacionales ha sido de 128.695 TRB, equivalentes a 202.380 TRBC (coeficiente TRBC/TRB, 1,57), y con destino a la exportación de 363.401 TRB/262.496 TRBC (coeficiente 0,72). La justificación de estas diferencias se debe a la influencia de ocho graneleros y un buque tanque para exportación, con un total de 272.000 TRB, si bien se entregaron al armamento extranjero 50 pequeños buques pesqueros. Por su parte, las entregas para armadores nacionales fueron principalmente de buques menores, de carga general, pesca y otros no mercantes.

Cuadro 1.7

COMPOSICION PORCENTUAL DE LA PRODUCCION NACIONAL DE NUEVOS BUQUES



T = Buques petroleros.
BK = Graneleros y combinados.
C = Buques de carga general.
CE = Cargueros especiales: Roll-on/Roll-off, frigoríficos, portacontenedores, etc.
TE = Tanques de productos químicos y gases licuados.
V = Buques no mercantes (pesqueros, pasaje, remolcadores, rompehielos, auxiliares y varios).

Fuente: CONSTRUNAVES.

Como en años anteriores, se recoge en las siguientes tablas el valor de los buques entregados por la industria naval española a los armadores nacionales y para la exportación.

VALOR DE LOS BUQUES ENTREGADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES PARA LA FLOTA ESPAÑOLA

(Millones de pesetas corrientes)

Años	Flota mercante	Flota pesquera	Servicios auxiliares	TOTAL
1974	16.678	9.269	675	26.622
1975	21.298	8.179	1.317	30.794
1976	26.282	9.364	1.443	37.089
1977	55.054	3.588	3.267	61.909
1978	52.322	1.705	1.355	55.382
1979	43.972	1.918	1.528	47.418
1980	51.348	2.812	428	54.588
1981	55.558	1.495	2.198	59.251
1982	40.912	2.732	4.068	47.712
1983	30.351	4.935	4.395	39.681

Fuente: CONSTRUNAVES.

VALOR DE LOS BUQUES EXPORTADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES

Valor contractual en millones de dólares de los años respectivos

1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
338	443	336	319	269	422	237	230	599	650

El cuadro 1.8 muestra la evolución gráfica de la producción para los mercados interior y exterior en los últimos diez años. Los cuadros 4 a 6 del Anexo 1 recogen el desglose por tipos de buques de la producción interior y exterior en 1983. El cuadro 7 del mismo Anexo muestra el tonelaje entregado por los astilleros nacionales a las distintas banderas extranjeras desde 1950.

1.2.4. Evolución de la reparación naval

Las reparaciones de buques mercantes significaron en 1983 una facturación para los astilleros nacionales del orden de 17.700 mills. de pesetas, de los que unos 8.200 mills. de pesetas correspondieron a obra para el exterior. Habida cuenta de la inflación de costes y la evolución registrada en la paridad de nuestra moneda, ello significa un fuerte descenso en la cifra de negocios respecto al año anterior.

VALOR DE LAS REPARACIONES EFECTUADAS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES EN LOS ULTIMOS AÑOS

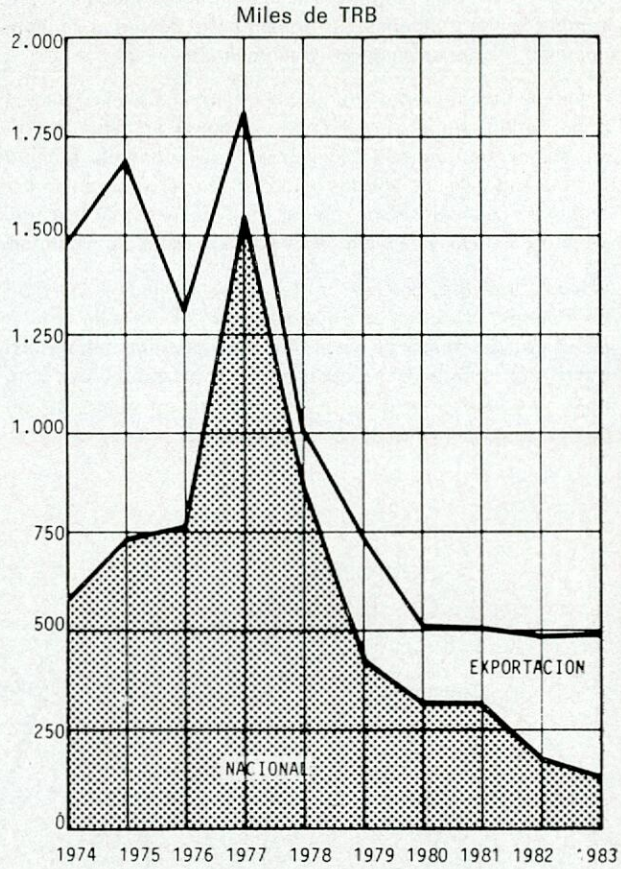
(Miles de millones de pesetas corrientes)

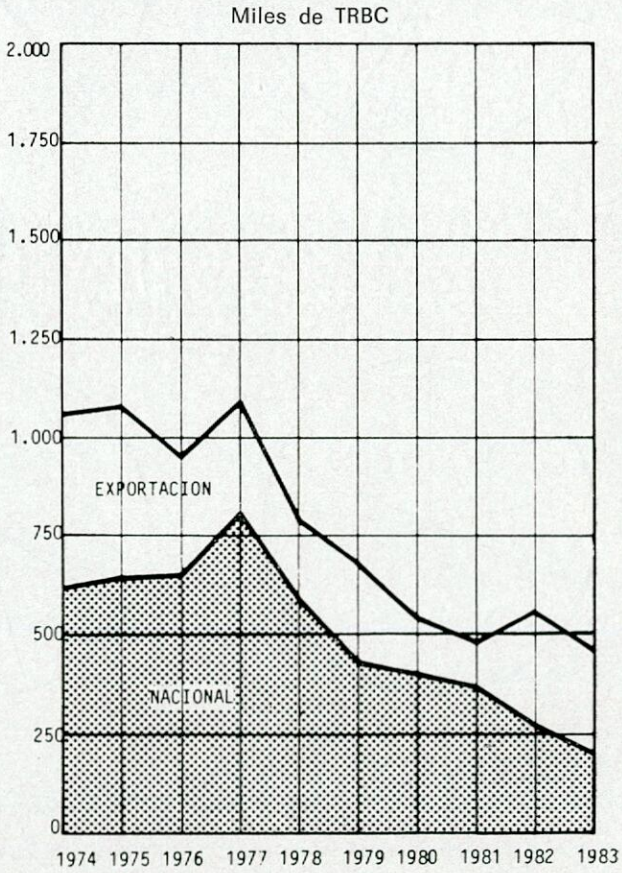
Año	Buques nacionales	Buques extranjeros	TOTAL
1974	5,6	2,2	7,8
1975	6,0	2,2	8,2
1976	6,1	2,8	8,9
1977	7,7	2,6	10,3
1978	9,8	3,6	13,4
1979	9,7	4,1	13,8
1980	12,1	5,1	17,2
1981	13,8	8,4	22,2
1982	15,0	11,0	26,0
1983 (*)	9,5	8,2	17,7

(*) Sólo marina mercante.

Cuadro 1.8

EVOLUCION DE LAS ENTREGAS DE NUEVOS BUQUES PARA EL MERCADO INTERIOR Y LA EXPORTACION





Fuente: CONSTRUNAVES.

1.2.5. Evolución del empleo del sector

La tendencia decreciente en el nivel de empleo del sector se ha mantenido en 1983, en que se ha producido un nuevo y ligero descenso merced, fundamentalmente, a la aplicación de jubilaciones anticipadas. Al término del año el personal de plantilla en el sector ascendía a unos 38.000 hombres, de los que 27.000 corresponden a nuevas construcciones mercantes y los 11.000 restantes a reparaciones y otras actividades.

Es importante señalar que, como consecuencia del bajo índice de actividad, al término de 1983 había del orden de 15.000 hombres en situación de regulación de empleo o desocupación «de facto», previéndose que esta situación alcance a más de 20.000 hombres al término de 1984.

2. ACTIVIDAD CONTRACTUAL

2.1. EVOLUCION DE LA DEMANDA MUNDIAL

2.1.1. Evolución general

La recuperación de la economía mundial (de los Estados Unidos en particular) durante 1983 apenas si tuvo reflejo en el transporte marítimo internacional en los últimos meses del año. En todo caso en el conjunto de 1983 se registró un nuevo descenso —por cuarto año consecutivo—, tanto en el volumen de embarques como en las toneladas millas transportadas, persistiendo elevados excedentes de flota en los principales segmentos.

En este contexto el incremento de la demanda de nuevas construcciones registradas en 1983 (véase cuadro 2.1) debe interpretarse como resultado de importantes operaciones puntuales de renovación de flota, propiciadas por el nivel de precios y las elevadas ayudas gubernamentales y que, en todo caso, afectan negatvamente las expectativas de reanimación a medio plazo del nivel de fletes en los principales graneles.

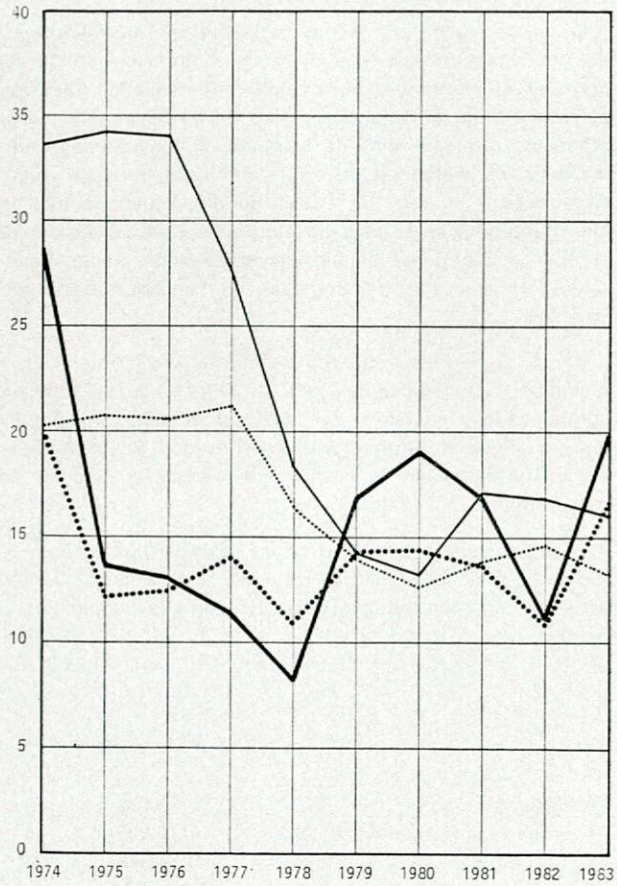
Los nuevos pedidos obtenidos por los astilleros de todo el mundo en 1983 alcanzaron 19,4 mills. de TRB, equivalentes a 14,8 mills. de TRBC, con crecimientos del 74 y 30 por 100, respectivamente, con relación al año anterior. De este modo la cartera mundial de pedidos experimentó una ligera recuperación, situándose al término de 1983 en unos 32,6 mills. de TRB/24,5 mills. de TRBC. Debe hacerse notar que la mitad del tonelaje de registro en cartera corresponde a buques graneleros (en correspondencia con su aportación del 55 por 100 de los pedidos en 1983), circunstancia que no favorecerá, lógicamente, el proceso de reequilibrio del mercado granelero.

Por otra parte, tampoco esta contratación ha venido a paliar la crisis sectorial, al menos en lo que a la generalidad de los países de Europa Occidental se refiere. Así la contratación del área solamente supuso un 16 por 100 del tonelaje compensado total, siendo inferior

Cuadro 2.1

EVOLUCION DE LA DEMANDA MUNDIAL DE NUEVAS CONSTRUCCIONES

(Millones de toneladas)



Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING/AWES.

CAPTACION DE LA DEMANDA MUNDIAL POR LAS DISTINTAS AREAS CONSTRUCTORAS

	1983				1982			
	Miles TRB	%	Miles TRBC	%	Miles TRB	%	Miles TRBC	%
CEE	1.436	7	1.607	11	1.512	14	2.052	18
Resto AWES	638	4	791	5	600	5	914	8
Japón	11.047	57	7.479	51	5.560	50	4.836	43
Resto del mundo	6.267	32	4.868	33	3.438	31	3.570	31
TOTAL	19.388	100	14.745	100	11.120	100	11.372	100

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING/AWES.

en medio millón de toneladas a la contratación del año precedente. Por el contrario, Japón y el Resto del mundo registraron apreciables aumentos relativos y absolutos.

2.1.2. Captación de la demanda por las distintas áreas constructoras

La captación de la demanda por las distintas áreas constructoras en 1983 mostró un claro desequilibrio en favor de los países de Extremo Oriente, propiciado tanto por su superior competitividad en los tipos de buques que concentraron la actividad contractual como por la propia titularidad de determinadas operaciones. Tal es el caso de la conocida operación de Sanko, que totaliza más de un centenar de graneleros «handy», con dos millones y medio de toneladas de registro.

De este modo, los astilleros japoneses incrementaron su contratación con relación al año anterior en un 55 por 100 en términos de tonelaje compensado, mientras el grupo Resto del mundo lo hizo en un 36 por 100, captando los primeros más de la mitad de los pedidos mundiales y los segundos un tercio del total. Especial mención merece el caso de Corea del Sur, cuyos astilleros han quintuplicado su participación en el mercado mundial en el transcurso de los últimos cinco años, hasta alcanzar el 19 por 100 del tonelaje de registro contratado en 1983.

Por su parte, los astilleros de Europa Occidental vieron disminuir sus pedidos en casi un 20 por 100 en tonelaje compensado y su cuota del mercado mundial en 10 puntos porcentuales, situándose en un 16 por 100, que es la menor participación registrada desde que se dispone de estadística al respecto.

El único aspecto positivo en el registro contractual de los astilleros del AWES se deduce del elevado índice medio de compensación (TRBC/TRB) de sus pedidos, 1,15, frente al 0,76 mundial. No obstante, el bajo volumen de pedidos hace insuficiente la carga de trabajo en la mayoría de los astilleros del área, obligando a sus respectivos Gobiernos a acudir en apoyo de una industria cuya capacidad de producción no puede reducirse por debajo de los mínimos estratégicos alcanzados.

El cuadro 2.2 resume la evolución registrada en el transcurso del último decenio en la participación de las distintas áreas constructoras en el mercado mundial, subrayando los aspectos anteriormente comentados.

2.1.3. Evolución de la estructura de la demanda

La demanda de nuevas construcciones se concentró fuertemente el pasado año en el segmento granelero, que dobló con creces el tonelaje contratado el año anterior y aportó el 55 por 100 del tonelaje de registro demandado.

Resulta también significativa la cifra de tonelaje petrolero encargado, casi tres millones de toneladas de registro, que triplica la demanda de 1982. En ambos casos la contratación no se corresponde con una recuperación real del mercado de fletes y arroja, por el contrario, sombrías perspectivas sobre la misma a corto plazo.

Más esperanzadora resulta la firmeza del mercado de buques de carga general, mientras el segmento no mercante acusa la saturación de la actividad «offshore».

El cuadro 2.3 muestra la descomposición de la demanda en los principales tipos de buques para los dos últimos años y su comparación con la estructura registrada en dos años significativos de la pasada década.

2.1.4. Evolución de los precios del mercado

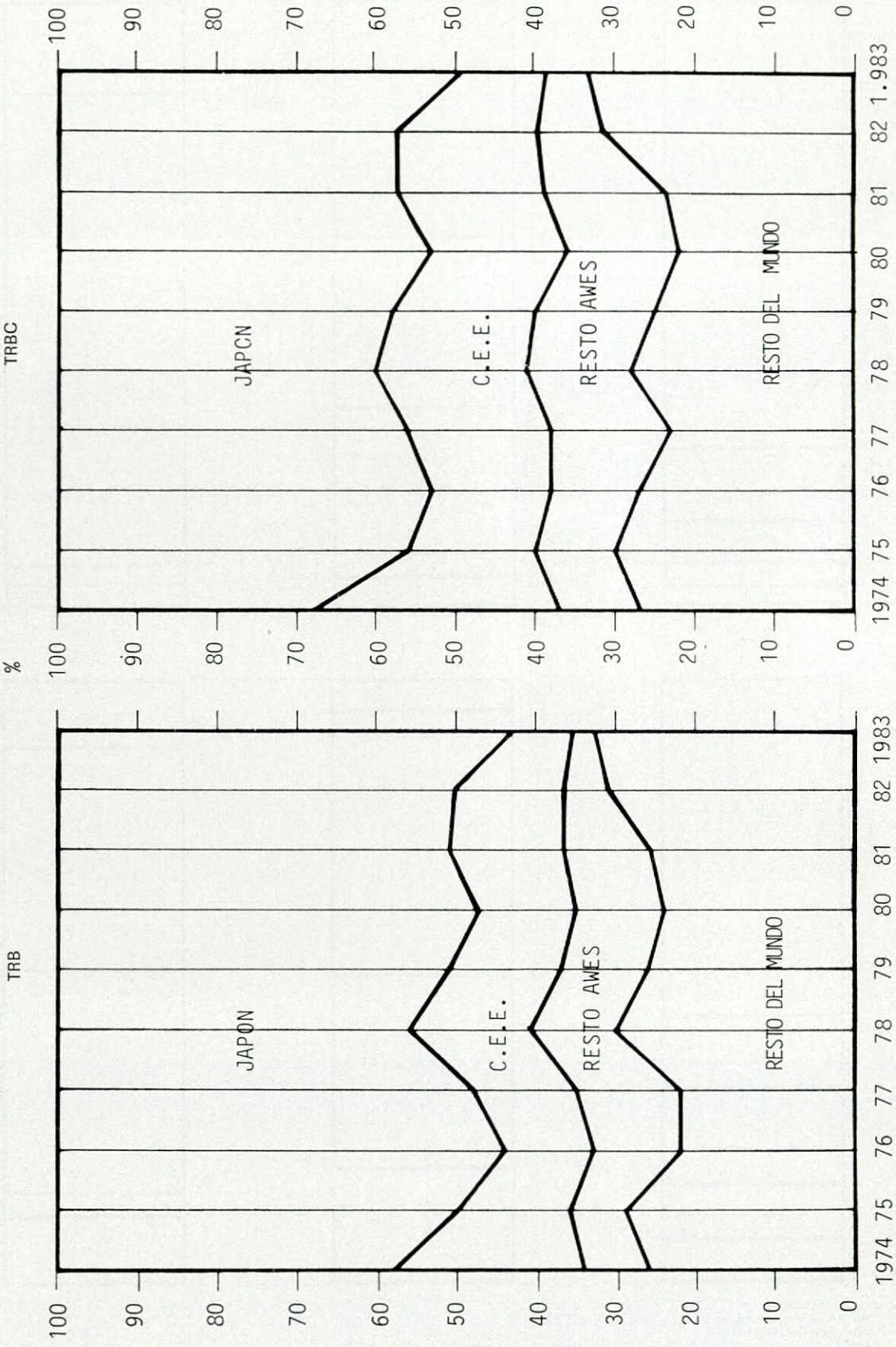
La fluctuación de los precios de las nuevas construcciones durante 1983 ha mostrado la debilidad del mer-

	1983				1982			
	Miles TRB	%	Miles TRBC	%	Miles TRB	%	Miles TRBC	%
Petroleros	2.935	15	1.688	11	965	9	663	6
Graneleros y combinados	10.696	55	5.427	37	4.436	39	2.335	20
Carga general	4.519	23	5.474	37	4.132	37	5.155	45
Tanques de gases y químicos	489	3	584	4	564	5	524	4
Otros	749	4	1.572	11	1.131	10	2.856	25
TOTAL	19.388	100	14.745	100	11.228	100	11.533	100

Cuadro 2.2

CAPTACION DE LA DEMANDA POR LAS DISTINTAS AREAS CONSTRUCTORAS

(Tanto por ciento)

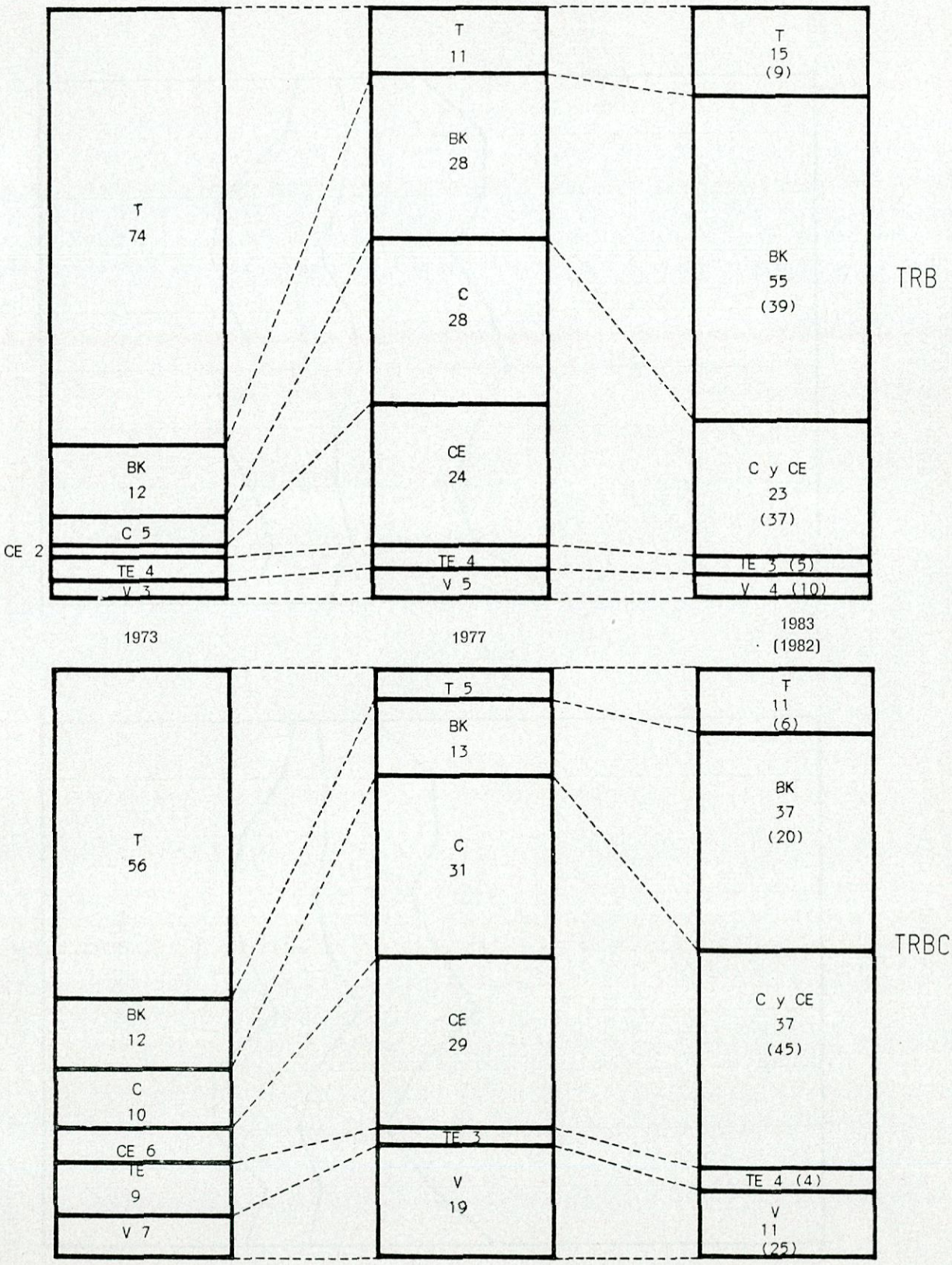


Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING/AWES.

Cuadro 2.3

EVOLUCION DE LA ESTRUCTURA DE LA DEMANDA

Distribución porcentual de la contratación por tipos de buques



T = Buques petroleros.
BK = Graneleros y combinados.
C = Buques de carga general.
CE = Cargueros especiales: Roll-on/Roll-off, frigoríficos, portacontenedores, etc.
TE = Tanques de productos químicos y gases licuados.
V = Buques no mercantes (pesqueros, pasaje, remolcadores, rompehielos, auxiliares y varios).

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING/AWES/CONSTRUNAVES.

cado. Los precios mantuvieron la baja de finales de 1982, alcanzándose una cierta estabilidad a finales del primer trimestre de 1983 y una cierta mejoría durante el verano, debida, probablemente, al efecto inducido por los contratos de Sanko. En otoño los precios comenzaron a bajar nuevamente y a finales de año estaban a niveles aún inferiores a los de igual época de 1982, como puede comprobarse en el cuadro 1 del Anexo II.

Una referencia simplificada, que muestra el deterioro de los precios, es que durante 1982 los límites extremos de precios medios fueron de 1.100 a 1.450 $/TRBC. En 1983 se ha llegado hasta 1.000 $/TRBC.

Las facilidades de créditos fueron similares a las de años anteriores. Durante el primer trimestre los astilleros coreanos ofrecían un período de gracia de dos años, pero cuando recibieron un número importante de pedidos suprimieron esta ventaja. Los japoneses, en general, contrataron en yens y sólo en casos excepcionales en dólares. Muchos contratos fueron firmados en bases «leasing» o a «bare-boat», convenidos con las «trading houses» japonesas; es decir, son contratos indirectos convenidos entre armadores y grupos financieros ligados con un convenio de uso por un operador a largo plazo.

En general, los sistemas financieros que ofrecieron algunos países europeos fueron más flexibles y mejores que los de Extremo Oriente, lo cual, unido a la favorable evolución de su paridad monetaria frente a las divisas de Japón y Estados Unidos, les permitió mejorar su competitividad a lo largo del año, bien que con escaso reflejo en la contratación.

El cuadro 2.4 muestra la correlación entre las fluctuaciones de la demanda de buques nuevos y su nivel de precios en el mercado internacional, particularizado por el caso de un granelero de 30.000 TPM.

2.1.5. La cartera mundial de pedidos

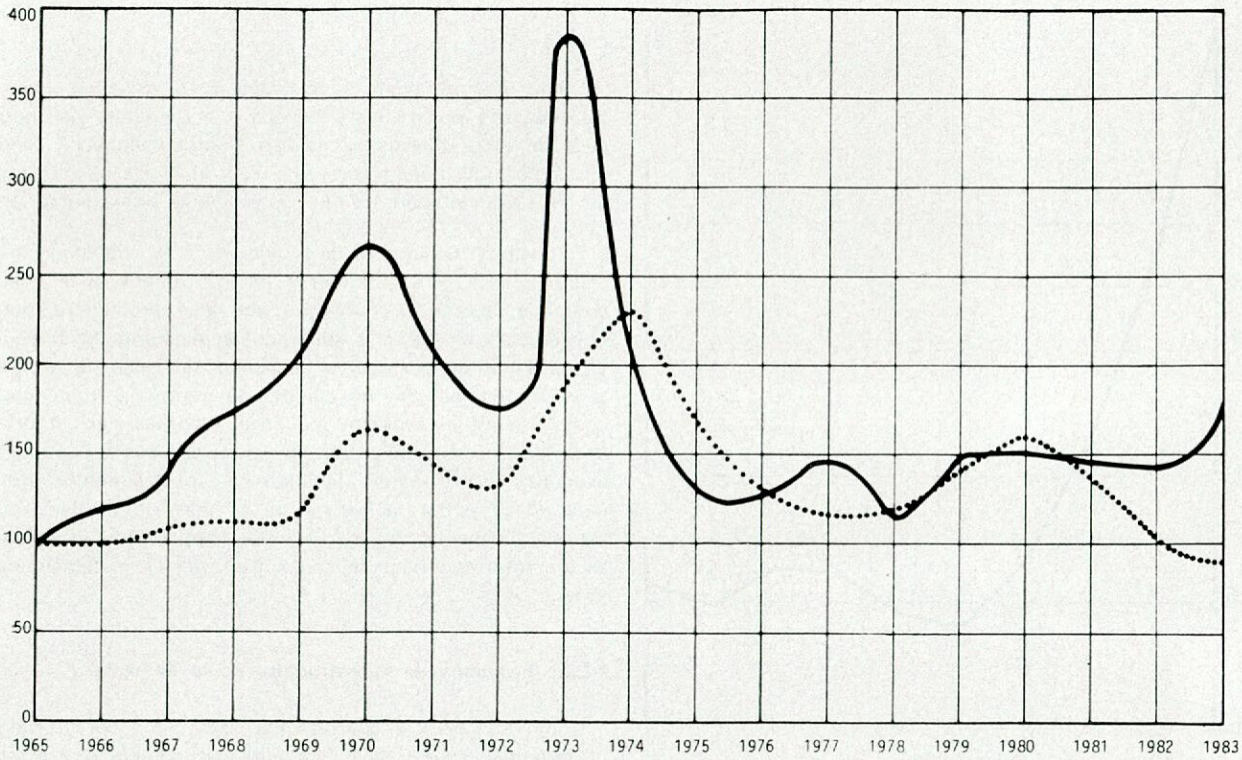
Como se ha comentado anteriormente, el aumento de contratación en 1983 hizo aumentar en un 12 por 100 la cartera mundial de pedidos, que pasó de 29,17 mills. de TRB a finales de 1982 a 32,62 mills. de TRB en igual fecha de 1983. En unidades compensadas el incremento ha sido de solamente un 6 por 100, situándose al término de 1983 en 24,5 mills. de TRBC, cifra similar a la máxima capacidad teórica mundial de producción anual.

La siguiente tabla muestra el desglose de la cartera mundial de pedidos a 31-12-83, según tipos de buques y su distribución por períodos de entrega.

Cuadro 2.4

EVOLUCION DE LA DEMANDA Y DE LOS PRECIOS DE NUEVAS CONSTRUCCIONES

(Tanto por ciento)



——— DEMANDA MUNDIAL TOTAL (NUEVOS CONTRATOS - TRBC) 1965 = 100.

..... PRECIOS DE MERCADO AL TERMINO DEL AÑO (GRANELERO DE 30.000 TPM) DEFLACTADOS SEGUN TASA INFLACION OCDE 1965 = 100.

Fuente: FEARNLEYS/LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING/OCDE/ELABORACION PROPIA.

CARTERA MUNDIAL DE PEDIDOS A 31-12-1984
Y SU DISTRIBUCION POR PERIODOS DE ENTREGA

(Millones de TRB)

Tipos	Cartera de pedidos en 31-12-83	Para entregar en 1984	1985	1986	+1986
Petroleros	5,01	2,25	2,09	0,68	—
Graneleros	16,58	10,02	5,68	0,82	0,04
Combinados . . .	1,06	0,66	0,12	0,16	0,12
Contenedores . .	2,73	1,61	0,93	0,19	—
Carga general . .	2,33	1,77	0,43	0,06	0,07
Varios	1,36	1,11	0,25	—	—
Total	32,62	19,51	10,60	2,18	0,34

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

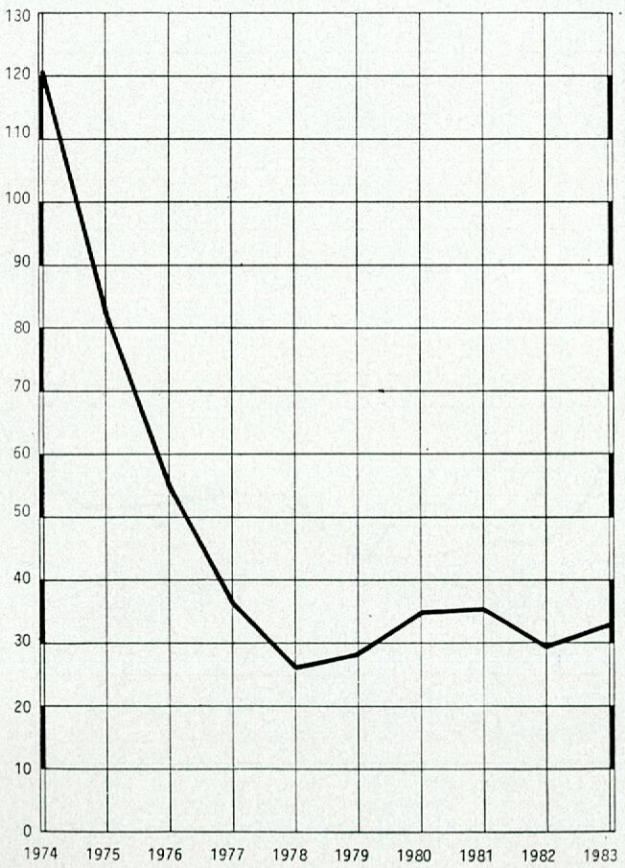
Se observa que, un año más, la mitad del tonelaje en cartera corresponde a buques graneleros para entrega en 1984 y 1985, lo que dificultará, sin duda, la recuperación del mercado de fletes a ese plazo.

Por otra parte, el 60 por 100 del tonelaje es para entrega en 1984 y otro 33 por 100 es para entrega en 1985, lo que da idea de la baja tasa media de utilización de la capacidad productiva, que además presenta desigualdades muy notables entre unos países y otros.

Cuadro 2.5

EVOLUCION DE LA CARTERA DE PEDIDOS MUNDIAL

(Millones de TRB)



NOTA: Valores al final de cada año.
Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

El cuadro 2.5 muestra la evolución de la cartera mundial de pedidos a lo largo del último decenio. El nivel actual representa del orden del 25 por 100 del máximo histórico, tanto en tonelaje de registro como en tonelaje compensado. El cuadro 2 del Anexo II muestra la cartera de pedidos de los principales países constructores al final de 1983 y su desglose por tipos de buques.

2.2. LA ACTIVIDAD CONTRACTUAL DE LOS ASTILLEROS NACIONALES

2.2.1. Evolución general

El año 1983 ha supuesto para los astilleros nacionales un nuevo récord de baja contratación, con un registro inferior al de los últimos veinte años, particularmente bajo en lo que se refiere a los pedidos nacionales.

En el pasado año los nuevos pedidos obtenidos por los astilleros nacionales totalizaron 52 buques, con 135.363 TRB, equivalentes a 184.035 TRBC, cifras similares a las de 1982 y que suponen unos descensos del 79 y 67 por 100 respecto a la contratación media del quinquenio anterior. El 50 por 100 del tonelaje de registro y el 82 por 100 del tonelaje compensado fue contratado por armadores nacionales.

No se firmaron pedidos de buques tanque o combinados y fueron escasos los de graneleros, centrándose la contratación en buques de carga general y pesqueros, fundamentalmente para exportación en este último caso. De este modo el índice medio de compensación (TRBC/TRB) resultó muy elevado —1,36—, muy superior al medio mundial (0,76) e incluso al de los países del AWES (1,15), si bien el bajo volumen de contratación resta importancia a este hecho.

Como muestra de la agudización de la crisis en nuestra industria naval, baste señalar que la cuota de mercado de los astilleros nacionales significó el pasado año el 1,2 por 100 mundial, frente a casi el 4 por 100 de media en el quinquenio 1977-81, ya en plena crisis sectorial.

El cuadro 2.6 muestra la evolución de la actividad contractual de nuestros astilleros en los últimos años y su comparación con la curva de actividad productiva, que nuevamente en 1983 ha superado ampliamente la demanda obtenida, dando lugar a un nuevo descenso de la cartera de pedidos. Sin un cambio de actitud política, que complemente el reajuste industrial planteado en el proceso de reconversión con las medidas necesarias para asegurar una mínima actividad de relanzamiento, será muy difícil evitar la asfixia de la mayoría de las empresas, incapaces de soportar por más tiempo la paralización total que hace meses sufren ya sus instalaciones productivas.

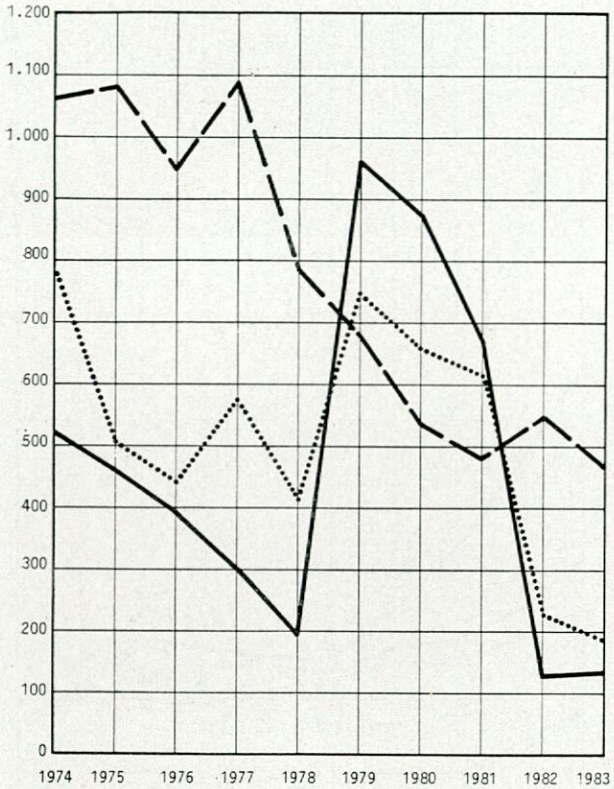
2.2.2. Evolución de la estructura de la demanda

Como en 1982, la contratación tuvo como característica principal, aparte de su debilidad ya comentada, la falta de buques tanque y combinados. Unicamente se contrataron tres graneleros: uno de 60.000 TPM para armador nacional y dos de 30.000 TPM para armadores extranjeros. Un año más la exportación de buques pesque-

Cuadro 2.6

EVOLUCION DE LA ACTIVIDAD CONTRACTUAL DE LOS ASTILLEROS NACIONALES

(Miles de toneladas)



——— NUEVOS CONTRATOS TRB.
..... NUEVOS CONTRATOS TRBC.
— — ENTREGAS TRBC.

Fuente: CONSTRUNAVES.

ros fue la nota destacada, compensando la paralización del mercado interior de este segmento.

El peso de la actividad contractual siguió descansando en la demanda de buques menores, como lo confirma el tamaño medio de los buques contratados: 2.600 TRB.

El cuadro 2.7 muestra la estructura de la contratación de los astilleros nacionales en el pasado año y su comparación con otros dos años significativos para la actividad sectorial. Un año más se refuerza el peso de la carga de trabajo aportada por los buques de carga general y no mercantes, en torno al 80 por 100 del total.

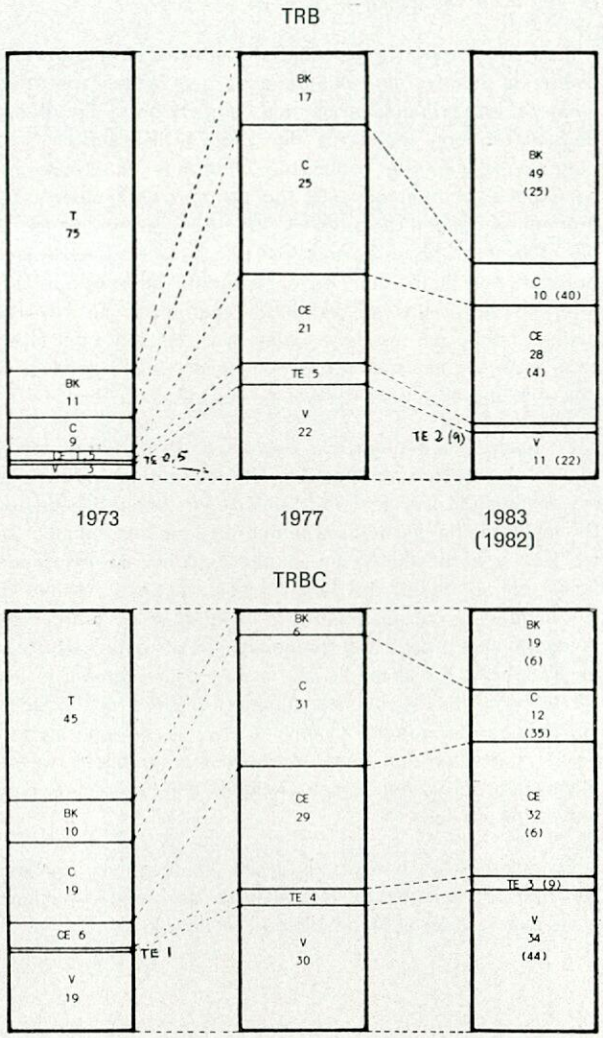
2.2.3. El mercado interior y la exportación

En 1983 los contratos para exportación se han mantenido en niveles reducidos, a pesar del apreciable aumento en la contratación mundial, tanto por las peculiares causas de éste, ya comentadas, como por la falta de apoyos adecuados para acceder al mercado exterior. Así, las cifras de contratación para exportación se concretan en 29 buques, con 68.077 TRB/94.257 TRBC, superiores a las de 1982 (+ 28/+ 32 por 100), pero muy por debajo de las alcanzadas en años precedentes. Exceptuando dos graneleros de 30.000 TRB y cuatro portacontenedores

Cuadro 2.7

EVOLUCION DE LA ESTRUCTURA DE LA DEMANDA DE LOS ASTILLEROS NACIONALES

Distribución porcentual de la contratación por tipos de buques



T = Buques petroleros.
BK = Graneleros y combinados.
C = Buques de carga general.
CE = Cargueros especiales: Roll-on/Roll-off, frigoríficos, portacontenedores, etc.
TE = Tanques de productos químicos y gases licuados.
V = Buques no mercantes (pesqueros, pasaje, remolcadores, rompehielos, auxiliares y varios).

Fuente: CONSTRUNAVES.

de 6.500 TRB, el resto de la contratación estuvo constituida por 23 pesqueros, que totalizan 7.400 TRB.

Por su parte, los pedidos para el mercado nacional totalizaron 23 buques, con 67.286 TRB, equivalentes a 89.778 TRBC, con descensos del 34-39 por 100 en relación a 1982. De esta forma los nuevos pedidos encargados por los armadores nacionales el pasado año supusieron poco más que la cuarta parte del nivel medio anual de encargos en el quinquenio 1977-81.

El cuadro 3 del Anexo II recoge el desglose por tipos de buques de los pedidos para el mercado interior y la exportación firmados en 1983 por los astilleros nacionales.

2.2.4. La cartera de pedidos de los astilleros nacionales

Como resultado de la evolución descrita anteriormente, la cartera de pedidos de los astilleros nacionales experimentó una fuerte contracción en el transcurso de 1983: — 360.000 TRB/— 322.000 TRBC, o, lo que es lo mismo, en términos relativos, — 28/— 29 por 100.

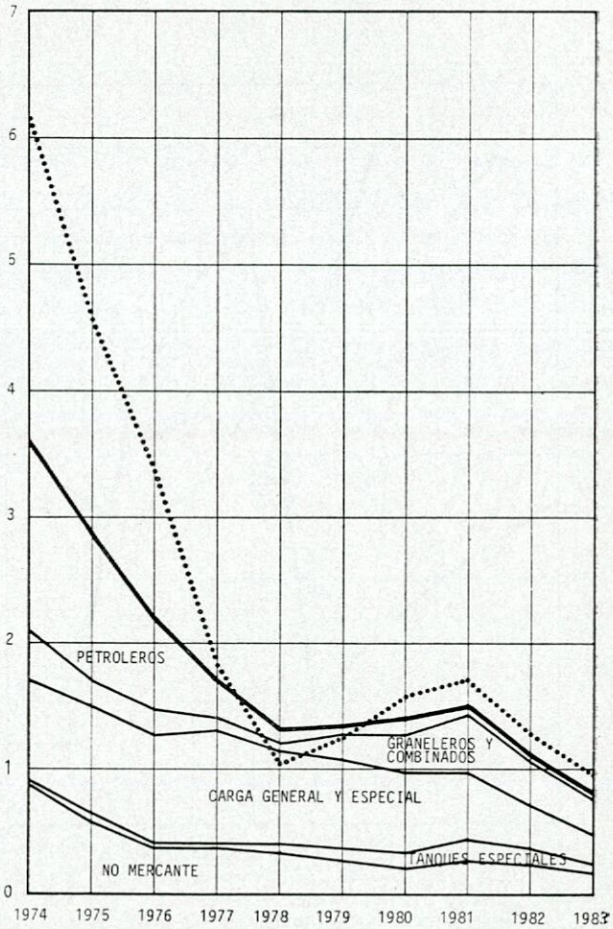
Para comprender la gravedad de la situación resulta elocuente la desfavorable comparación con la delicada situación de los principales países competidores. En efecto, de acuerdo con los datos del Lloyd's Register of Shipping, la relación de «obra no comenzada» a «total» era en España, al final de 1983, del 11 por 100, mientras el promedio mundial era del 56 por 100, el de Japón 60 por 100 y el de Alemania 64 por 100. No puede sorprender, por tanto, que, en el momento de redactar este informe, 24 de los 45 astilleros nacionales no tuvieran ningún buque en grada o talleres, situación que alcanzará a 34 astilleros al término de 1984 de no producirse una inmediata, y poco probable, contratación.

El cuadro 2.8 muestra la evolución en el último decenio de la cartera de pedidos de los astilleros nacionales, reflejando su descomposición por tipos de buques. Se mantiene la participación marginal de los buques petroleros y el descenso en la participación de los graneleros, con el resultado de un creciente peso relativo de los buques de carga general y especial y no mercantes. El coeficiente medio de compensación de esta cartera es de 0,86, superior al medio mundial, y es resultado de una cartera interior de buques menores más especializados, con índice de compensación de 1,71 y de una cartera para exportación con fuerte presencia de unidades de mediano tamaño y menor complejidad, con índice de compensación de 0,66.

El cuadro 4 del Anexo II ofrece el desglose detallado por tipos de buques de las carteras de pedidos nacional y de exportación a 31 de diciembre de 1983.

Cuadro 2.8

EVOLUCION DE LA CARTERA DE PEDIDOS NACIONAL
(Millones de toneladas)



NOTA: Valores al final de cada año.
Fuente: CONSTRUNAVES.

3. EL TRANSPORTE MARITIMO

3.1. EVOLUCION DEL TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL

3.1.1. Evolución general

Las esperanzas, repetidamente frustradas en los últimos años, de haber tocado fondo en la recesión económica mundial, dando inicio a una lenta recuperación, parecen haberse hecho realidad en 1983. Estados Unidos, Canadá, Japón, la República Federal Alemana y algunos otros países occidentales mostraron en el transcurso del pasado año signos inequívocos de mejora en los principales indicadores económicos. De este modo el conjunto OCDE experimentó un crecimiento en su producto interior bruto del 2,25 por 100, frente al retroceso en medio punto registrado en 1982. No obstante, nadie duda que el desarrollo será lento y lleno de dificultades y sobresaltos, sin que parezcan repetibles las prolongadas bonanzas del pasado. Para 1984 las previsiones económicas más autorizadas apuntan un crecimiento del PIB en la OCDE del 3,5-4 por 100.

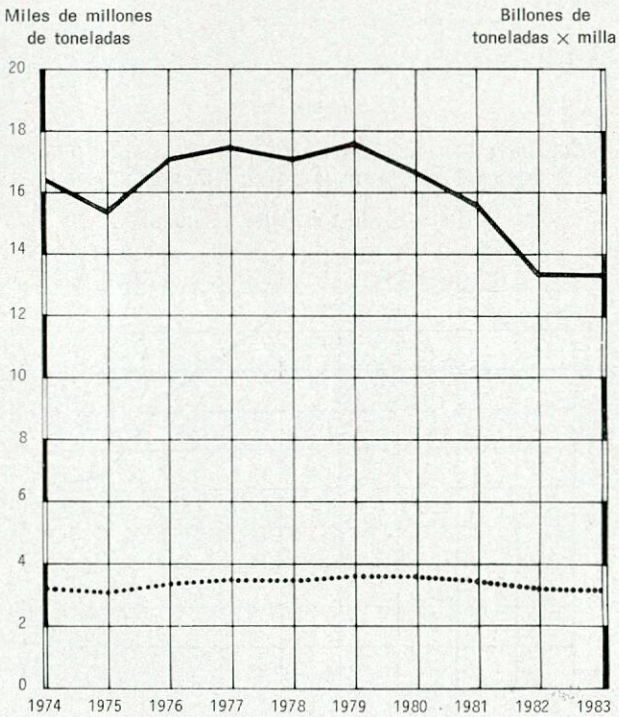
En todo caso, esa tímida recuperación económica no ha tenido aún impacto apreciable sobre la actividad marítima internacional, que, en su conjunto, decreció aún en 1983 con relación a 1982 (2,5 por 100 en toneladas, 3,8 por 100 en toneladas × milla), aun cuando se ha registrado alguna reanimación de ciertos tráficos en los últimos meses del año.

Así el tonelaje movido por vía marítima el pasado año fue de unos 3.165 mills. de toneladas, que generaron 13.180 miles de mills. de toneladas × milla (véase cuadro 3.1), con los retrocesos relativos a 1982 antes indicados, retrocesos que —por primera vez en muchos años— afectaron a todos los principales segmentos del transporte marítimo.

En efecto, el tráfico de crudo y de petróleo descendió en 2,5 y 3,5 por 100, respectivamente, en toneladas y toneladas × milla, mientras el tráfico de graneles sólidos lo hizo en un 3,9 y 5,8 por 100, respectivamente. En este caso los retrocesos fueron generales para los tres principales graneles, y particularmente elevados en el caso del carbón: 7,7 por 100 en toneladas y 12,3 por 100 en toneladas × milla. Solamente el movimiento de carga general permaneció relativamente estabilizado, con descensos ligeros, entre 1,5 y 2 por 100 en toneladas y toneladas × milla.

Cuadro 3.1

EVOLUCION DEL TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL



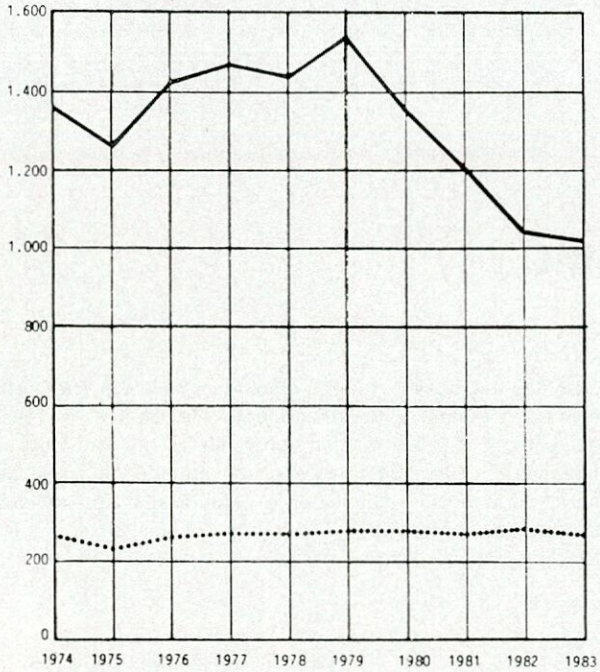
Fuente: FEARNLEYS.

Esta nueva recesión de la actividad marítima impidió que se apreciaran mejoras dignas de mención en el desequilibrio del mercado, a pesar del descenso en 10,4 millones de TPM en la oferta global de tonelaje. De esta forma los excedentes de flota se mantuvieron muy elevados, sin conceder margen a esperanzas de pronta reactivación sustancial del mercado de fletes.

Cuadro 3.2

EVOLUCION DEL TRAFICO MARITIMO DE CRUDOS Y PRODUCTOS PETROLIFEROS

(Millones de toneladas)



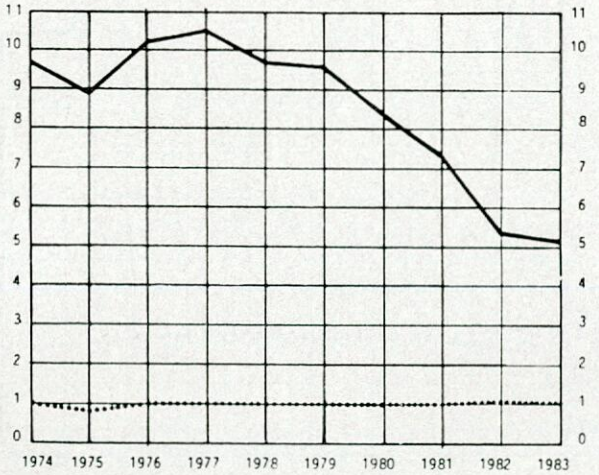
——— CRUDOS.
..... PRODUCTOS PETROLIFEROS.

Fuente: FEARNLEYS.

Cuadro 3.3

EVOLUCION DE LAS TONELADAS × MILLA DE CRUDOS Y PRODUCTOS PETROLIFEROS TRANSPORTADAS

(Billones de toneladas × milla)



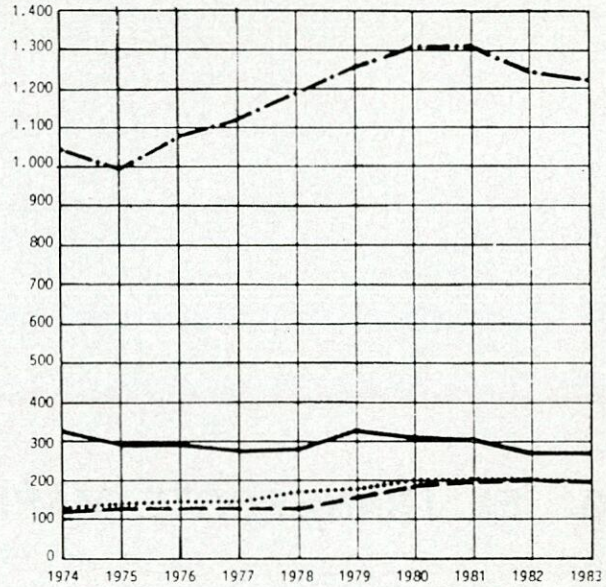
——— CRUDOS.
..... PRODUCTOS PETROLIFEROS.

Fuente: FEARNLEYS.

Cuadro 3.4

EVOLUCION DEL TRAFICO MARITIMO DE CARGAS SECAS

(Millones de toneladas)



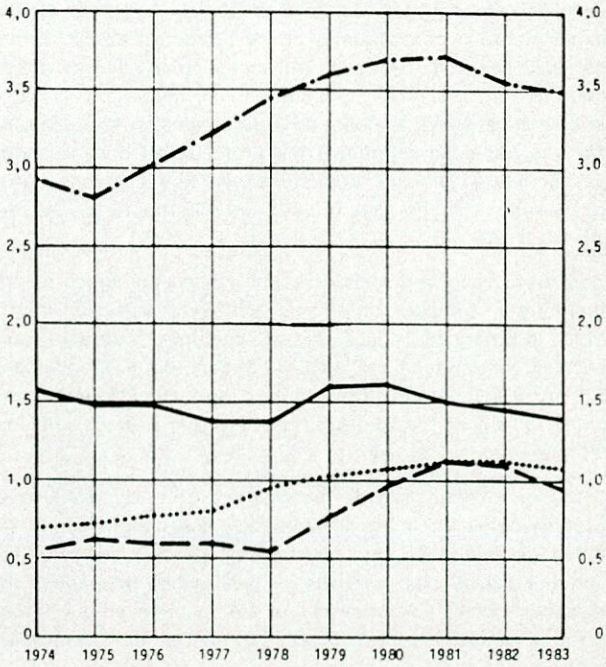
—·— OTRAS CARGAS.
——— MINERAL DE HIERRO.
..... GRANO.
— — CARBON.

Fuente: FEARNLEYS.

Cuadro 3.5

EVOLUCION DE LAS TONELADAS × MILLA DE CARGAS SECAS TRANSPORTADAS

(Billones de toneladas × milla)



—·— OTRAS CARGAS.
——— MINERAL DE HIERRO.
..... GRANO.
— — CARBON.

Fuente: FEARNLEYS.

3.1.2. Evolución de los principales tráficos

La evolución de los principales tráficos se recoge gráficamente en los cuadros 3.2 al 3.5 y de forma numérica en la siguiente tabla.

TRANSPORTE DE PRODUCTOS POR VIA MARITIMA

(En millones de toneladas)

Año	Crudos	Productos	Mineral	Carbón	Grano	Varios	Total
1975	1.263	233	292	127	137	995	3.047
1981	1.215	267	303	210	206	1.305	3.506
1982	1.043	285	273	208	200	1.240	3.249
1983	1.020	272	268	192	193	1.220	3.165
(En billones de toneladas × milla)							
1975	8.885	845	1.471	621	734	2.810	15.366
1981	7.371	1.000	1.508	1.120	1.131	3.710	15.840
1982	5.412	1.070	1.443	1.094	1.120	3.560	13.699
1983	5.200	1.050	1.400	960	1.080	3.490	13.180

Fuente: FEARNLEYS.

El desarrollo durante el pasado año se puede resumir como sigue:

PETROLEO

En 1983 se transportaron por vía marítima unos 1.020 millones de toneladas de crudos y 272 mills. de toneladas de productos petrolíferos, que suponen bajas del orden del 2,3 y 4,5 por 100 respecto a 1982. En toneladas-milla las cifras respectivas fueron de 5.200 y 1.050, y los retrocesos respecto a 1982 del 3,9 y 1,9 por 100. Debe recordarse, como referencia, que en 1979 se transportaron un total de 1.817 mills. de toneladas de crudo y productos, con 10.659 miles de mills. de toneladas × milla, con lo que el retroceso en los últimos cuatro años ha sido del orden del 30 y 40 por 100, respectivamente, en toneladas y toneladas × milla.

No obstante, el tráfico marítimo del petróleo y sus derivados supone aún el 40,8 en volumen y el 47,42 en toneladas × milla del tráfico mundial total.

La flota de petroleros a finales de 1983 era de 2.789 unidades (mayores de 10.000 TPM), con 280,2 M. de TPM, a las que ha de sumarse parte de la flota de buques combinados, de la cual un 35 por 100 se dedicó a graneles líquidos, o sea unos 126 buques, con 15 mills. de TPM. En total, 295 mills. de TPM, aproximadamente, frente a 316 mills. de TPM en 1982.

Este sensible descenso en la oferta de tonelaje disponible es fruto de la elevada tasa de pérdidas y desguaces del pasado año, 27,5 mills. de TPM, frente a nuevas construcciones, por un total de 6,4 mills. de TPM.

El mercado de fletes (véase cuadro 3.6) continuó definido, en general, por el exceso de oferta, aunque a finales del año existían ciertos síntomas de mejoría. Es importante, en todo caso, hacer notar que el mercado está haciéndose más selectivo, con crecientes diferencias para los distintos tipos de crudo y derivados y destino de refino. En tal sentido han influido notablemente los cambios habidos en los flujos de tráfico durante los últimos años, con el acercamiento de las áreas de producción y consumo, el cierre de unas 150 refinerías en la última década y el cambio de patrón de refino en otras muchas, habilitándose para aceptar crudos pesados más baratos.

CARGA SECA

a) **Graneles principales**

En 1983 el volumen de embarques de los tres graneles principales —mineral de hierro, carbón y grano— supuso un total de 653 mills. de toneladas, generando una actividad marítima global de 3.440 miles de mills. de toneladas × milla.

El tráfico de mineral de hierro, con 268 mills. de toneladas y 1.400 miles de mills. de toneladas × milla, experimentó un descenso de 1,9 y 3 por 100, respectivamente, con relación a 1982. De este modo parecen contenerse las fuertes caídas del trienio anterior merced al ligero incremento que la producción mundial de acero experimentó en 1983, tras hacer alcanzado el mínimo del último decenio en 1982.

Por su parte, el tráfico de carbón descendió por segundo año consecutivo, significando en 1983 unos 192 millones de toneladas y un volumen de transporte de 960 miles de mills. de toneladas × milla. El transporte de carbón térmico permaneció estancado, mientras el movimiento de carbón siderúrgico descendió incluso ligeramente, a pesar del crecimiento de la actividad siderúrgica, como consecuencia del menor consumo que demandan los nuevos procesos productivos.

También el transporte marítimo de grano descendió ligeramente en 1983 (3,4 por 100 en toneladas, 3,6 por 100 en toneladas × milla), alcanzando 193 mills. de toneladas y 1.080 miles de mills. de toneladas × milla. La estabilidad en las cosechas y los movimientos comerciales conocidos no apuntan hacia ninguna mejora apreciable en el año 1984.

En conjunto, los fletes de graneles sólidos no experimentaron cambios dignos de mención, con mejoras coyunturales de escasa repercusión (véase cuadro 3.7). Por otra parte, el exceso de oferta de transporte se agudizó en el período comentado, esperándose un nuevo aumento de desequilibrio a corto plazo. En efecto, la flota granelera pasó de 4.565 buques, con 169,8 mills. de TPM, en 1982 a 4.704, con 177,9 mills. de TPM, en 1983. A esta cifra ha de sumarse el 65 por 100 de la de combinados, destinados a cargas secas, ascendiendo el tonelaje total a 206 mills. de TPM. Este aumento es resultado de la entrega de 254 nuevos buques, con 12 mills. de TPM, y el desguace de 3,2 mills. de TPM.

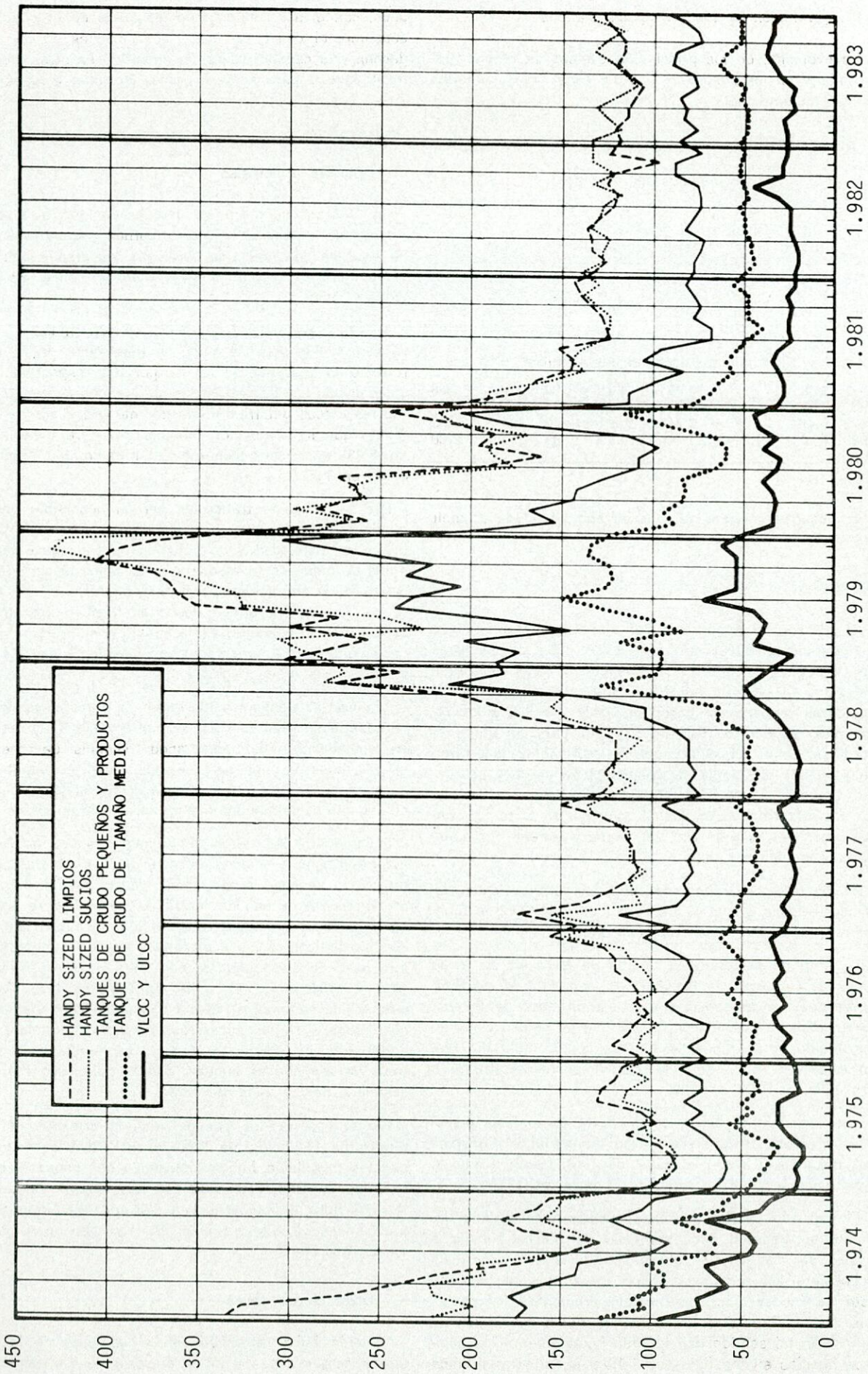
Por otra parte, los nuevos pedidos firmados en 1983 totalizaron 17,5 mills. de TPM, lo cual llevó la cartera de pedidos mundial a finales del año a 666 buques, con 29 millones de TPM. Esta situación hace prever un aumento de la flota de bulkcarriers de 178 mills. de TPM en 1983 a 200 mills. de TPM a finales de 1986, con un ritmo del 4,1 por 100 anual.

b) **Otras cargas secas**

También hubo retrocesos en el conjunto de las restantes cargas secas y en la mayoría de los segmentos

Cuadro 3.6

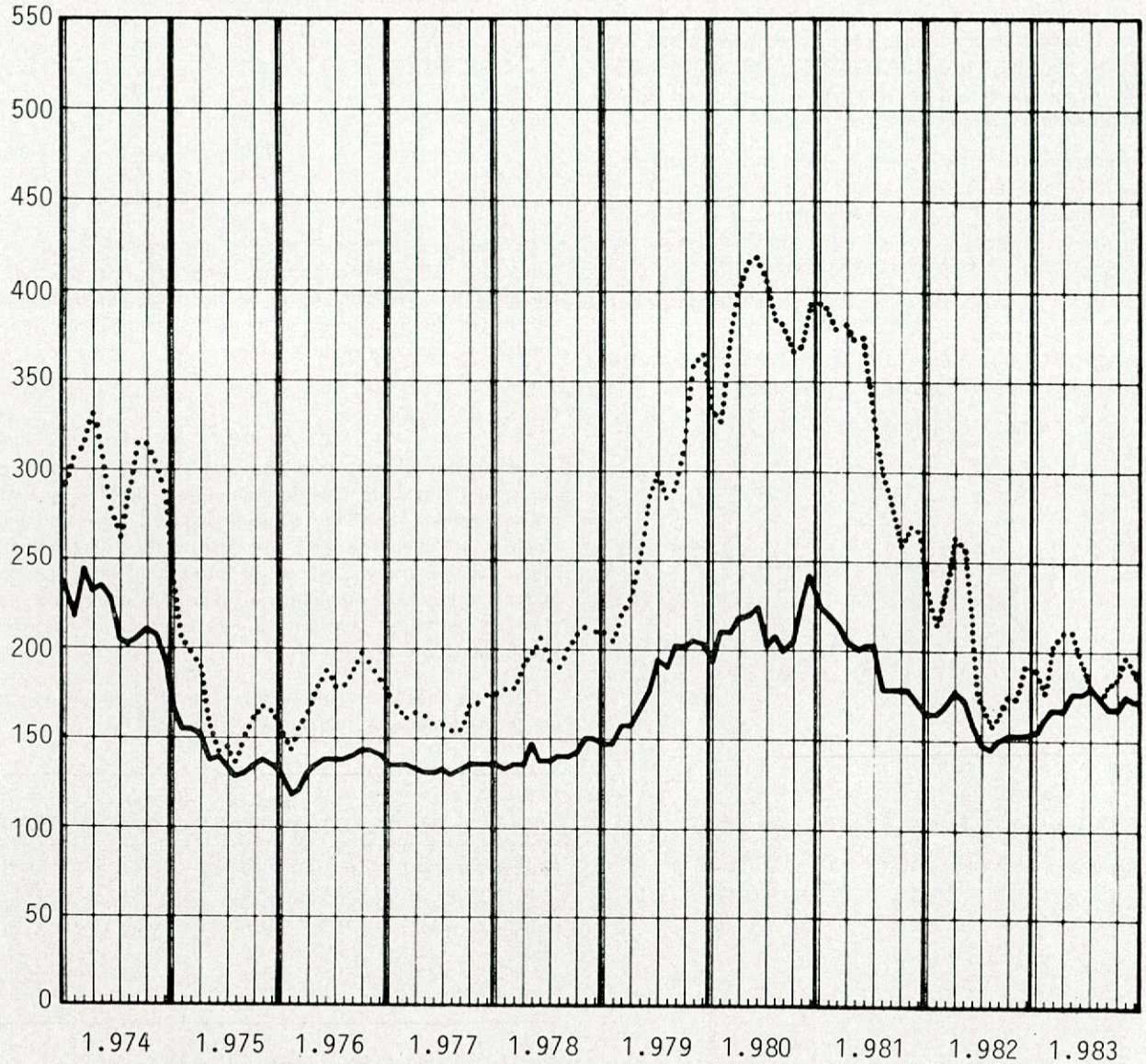
EVOLUCION DE LOS INDICES DE FLETES DE BUQUES TANQUES



Fuente: NORWEGIAN SHIPPING NEWS.

Cuadro 3.7

EVOLUCION DE LOS INDICES DE FLETES DE LOS BUQUES DE CARGA SECA



..... POR TIEMPO (1971 = 100).
———— POR VIAJE (julio 1965 - junio 1966 = 100).

Fuente: NORWEGIAN SHIPPING NEWS.

particulares. Los embarques significaron 1.220 mills. de toneladas (— 1,6 por 100) y 3.490 miles de mills. de toneladas × milla (— 2 por 100).

Continuó el deterioro de los fletes para buques Ro-Ro y mixtos Ro-Ro/Cont., que llegaron a los niveles más bajos conocidos, obligando a un número importante de buques, de tamaños diversos, a permanecer inactivos. Las perspectivas para 1984 no son favorables para los Ro-Ro, y lo mismo puede decirse para otros tipos, como transportes de automóviles y containers. El mercado se mantuvo estable para polivalentes del tipo SD-14 y para algunos otros tipos de buques pequeños.

G A S

El mercado «spot» de LPG, en su conjunto, fue difícil para los armadores y no se espera una mejora importante en 1984. Los buques entre los 12/15.000 m³ tuvieron dificultad para encontrar cargas de modo permanente. Los más pequeños también tuvieron que enfrentarse en 1983 con una grave reducción de los volúmenes a transportar, aliviados solamente con ciertos fletes de etileno desde América del Sur a Europa.

Igualmente fue muy baja la actividad para los LNG, estando 26 buques desarmados a finales de año.

La flota mundial de buques para transporte de gases, mayores de 1.000 m³, totalizaba 14,5 mills. de m³ a finales de 1983, de los cuales 7,9 eran LPG y 6,6 LNG. En 1983 fueron entregados 23 LPG y dos grandes LNG.

3.1.3. El balance oferta-demanda de transporte

Ha continuado el fuerte desequilibrio entre la oferta y la demanda de transporte marítimo, especialmente en

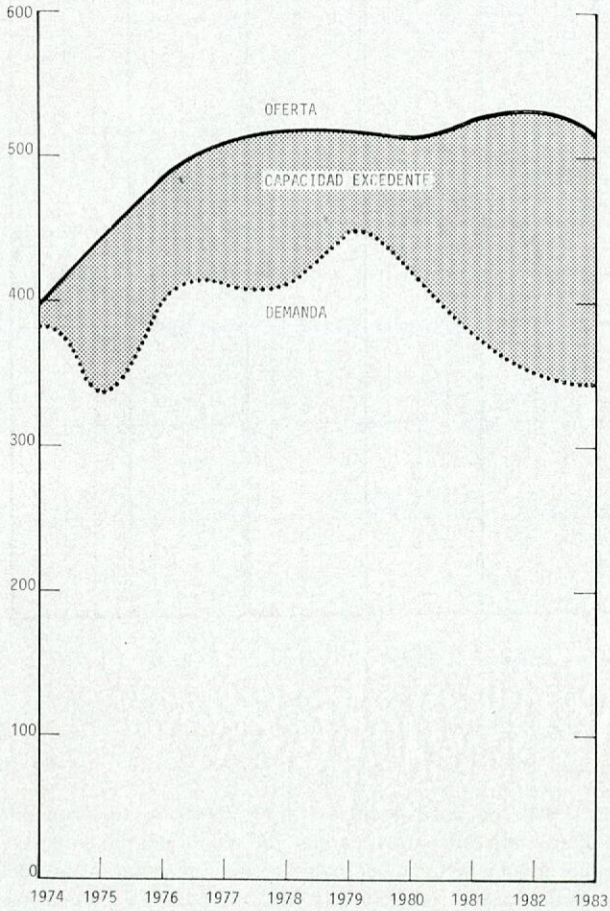
los buques de cargas a granel, sólidas y líquidas. Como viene ocurriendo en años anteriores, este desequilibrio trae consigo la paralización de gran número de buques y la explotación con bajo rendimiento de otros muchos. Esta segunda circunstancia, con buques que operan a velocidad reducida, o en otras condiciones de infrautilización de su capacidad de transporte, hace difícil la valoración exacta del excedente real de flota.

Aplicando un criterio similar al de años anteriores, se puede valorar el exceso de tonelaje al término de 1983 en 176 mills. de TPM, cifra algo inferior a la de promedio de 1982, que fue de 180 mills. de TPM (véase evolución en los últimos años en el cuadro 3.8).

Cuadro 3.8

BALANCE OFERTA/DEMANDA DE TRANSPORTE MARITIMO DE PETROLEO Y GRANELES

(Millones de TPM)



NOTA: Las curvas se han trazado a partir de la situación al término de cada año. La capacidad excedente comprende el tonelaje amarrado, así como el efecto equivalente por demoras en puerto, carga parcial, almacenamiento flotante temporal y la parte de excedente por velocidad reducida que se estima permanente.

Fuente: FEARNLEYS/JHON J. JACOBS/LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST/ ELABORACION PROPIA.

La evolución en los principales tráficos fue como se indica a continuación.

PETROLEO

Según datos del «Lloyd's Shipping Economist», el exceso de tonelaje, expresado en mills. de TPM, ha evolucionado como sigue:

A Ñ O S	Buques inactivos	Bajo rendimiento	TOTAL
Promedio 1980	25,3	48,7	74,0
Promedio 1981	41,1	66,6	107,7
Promedio 1982	76,8	54,4	131,2
Diciembre 1982	78,8	49,3	128,1
Máximos 1983 — Mayo	98,8	—	—
Máximos 1983 — Feb.	—	52,2	—
Máximos 1983 — Julio	97,8	46,0	143,8
Final 1983	82,0	44,6	126,6

La situación al término de 1983 es similar a la de finales de 1982, reflejando una tendencia favorable, iniciada en julio. Se incluye en estas cifras un promedio del 35 por 100 de buques combinados, que vienen dedicándose al transporte de crudos.

GRANELES SECOS

Durante los últimos tres años han entrado en servicio cerca de 40 mills. de TPM de graneleros y 3 mills. de TPM de combinados, habiendo causado baja en el mismo período sólo 5 mills. de TPM. Por esta razón existe actualmente un importante exceso de oferta en este tipo de buques y, consecuentemente, al igual que ocurre con la flota de petroleros, existen numerosos buques inactivos y con bajo rendimiento.

Según la misma fuente citada antes, la evolución en los últimos años ha sido la siguiente:

A Ñ O S	Buques inactivos	Bajo rendimiento	TOTAL
Promedio 1980	3,9	15,8	19,7
Promedio 1981	4,8	31,6	36,4
Promedio 1982	11,1	33,8	44,9
Diciembre 1982	15,0	26,4	41,4
Máximos 1983 — Feb.	21,5	—	—
Máximos 1983 — Abril	20,4	36,5	56,9
Final 1983	18,1	31,2	49,3

Estas cifras incluyen, como promedio, un 65 por 100 de la flota de combinados.

OTROS TRANSPORTES

A finales de 1983, según el «Lloyd's Shipping Economist», existía un exceso de capacidad en otros buques de cargas según el siguiente detalle:

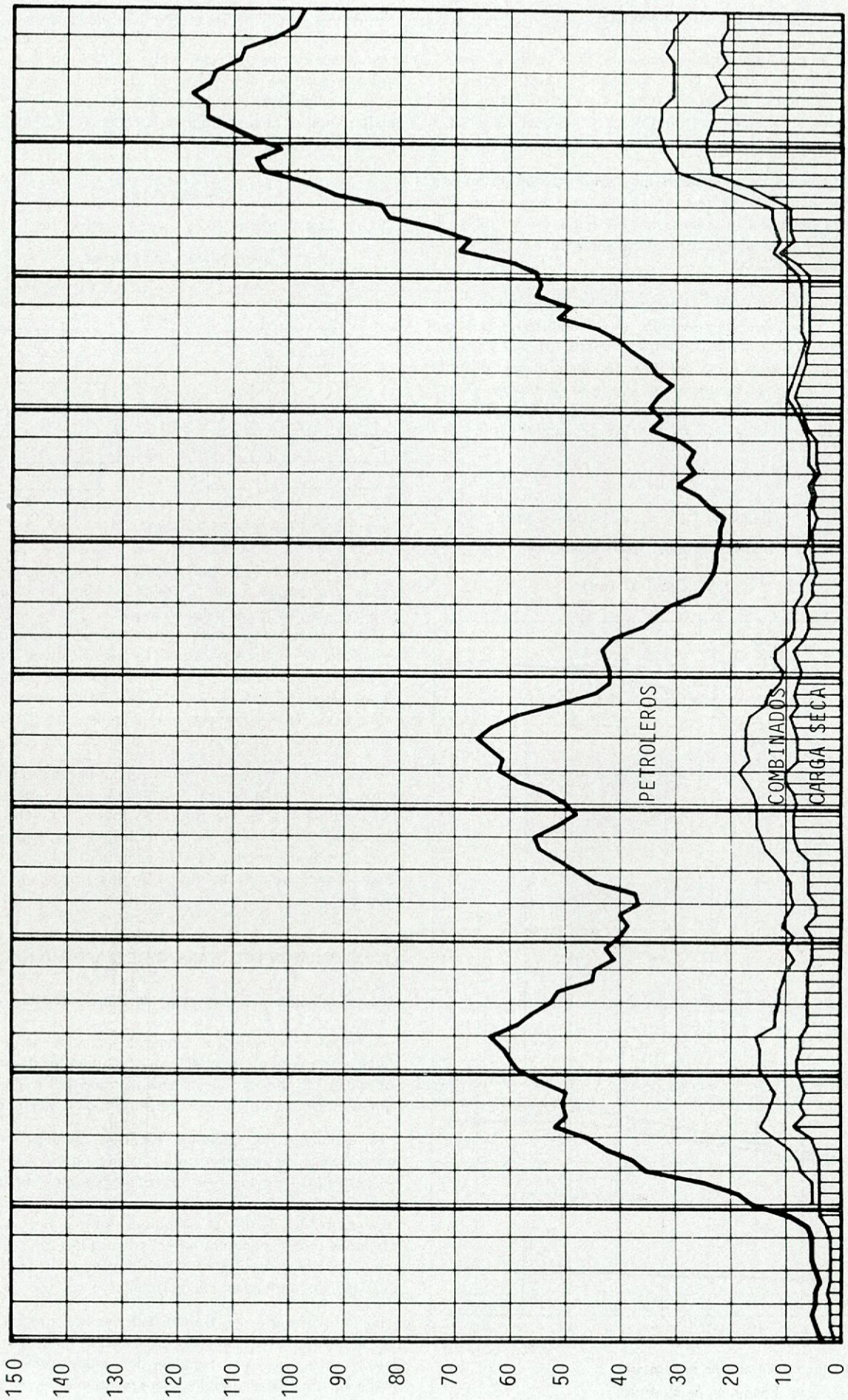
T I P O		Inactivos	Bajo rendimiento	TOTAL
Carga general	(M. TPM) .	6,1	2,6	8,7
Contenedores	»	0,4	0,4	0,8
Parcial Cont.	»	0,3	0,2	0,5
Ro/Ro	»	0,1	0,2	0,3
LPG	(M. m^3) .	0,2	0,1	0,3
LNG	»	2,2	0,6	2,8

El desequilibrio comentado anteriormente tiene claro reflejo en el tonelaje amarrado, cuya situación actual y evolución en los últimos años muestra el cuadro 3.9.

Cuadro 3.9

EVOLUCION DEL TONELAJE MUNDIAL AMARRADO

(Millones de TPM)



NOTA: Las estadísticas del tonelaje amarrado de H. P. Drewry incluyen el tonelaje utilizado como almacenamiento flotante y tonelaje detenido por congestión o espera elevada.

Fuente: SHIPPING STATISTICS AND ECONOMICS/H. P. DREWRY.

3.1.4. Evolución de la flota mundial

Por segundo año consecutivo la flota mundial experimentó una reducción de su tonelaje. Si en 1982 la baja fue de 5,7 mills. de TPM, en 1983 fue de 10,4 mills. de TPM, situándose a finales del año en 23.533 buques, con 632,6 millones de TPM, equivalentes a 422,6 mills. de GT.

Tal y como se ha puesto de manifiesto anteriormente, la evolución fue distinta en los diversos segmentos. Así la flota petrolera descendió en 139 buques y 19 mills. de TPM, mientras la flota granelera aumentó en 126 buques y 9 mills. de TPM.

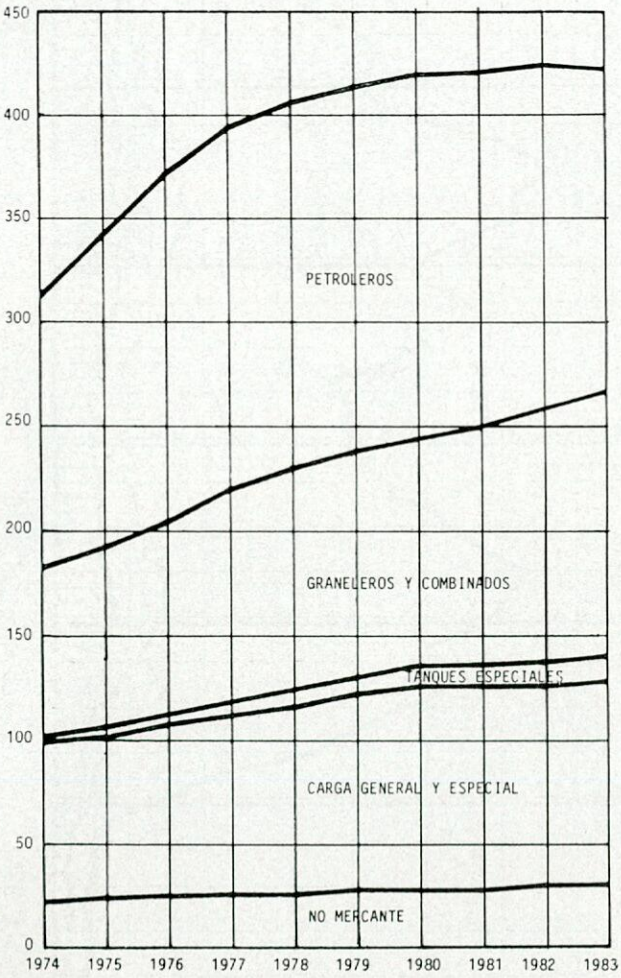
El cuadro 3.10 muestra la evolución del tonelaje de registro a lo largo del decenio, observándose el continuo retroceso en la cuota de flota petrolera (37 por 100 en la actualidad, frente al 45 por 100 diez años atrás), el crecimiento en la participación de la flota granelera y combinada (29 por 100 del total en la actualidad) y una estabilización general en los restantes segmentos.

Cuadro 3.10

EVOLUCION DE LA FLOTA MUNDIAL

Distribución por tipos de buques

(Millones de TRB)



NOTA: Valores al 1 de julio de cada año.

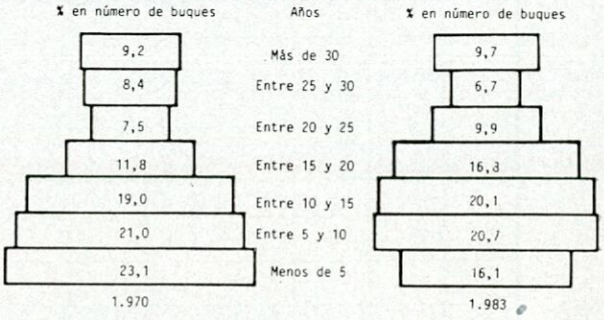
Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

El cuadro 3.11 muestra la pirámide de edades de la flota en el momento actual y en 1970, apreciándose un progresivo envejecimiento, dado que el 43,1 por 100 de las unidades superan en el presente los quince años de edad, frente a sólo un 36,9 en el año 70. Mientras tanto, el tonelaje unitario medio continúa descendiendo, siendo en la actualidad de unas 4.550 TRB.

Cuadro 3.11

EVOLUCION DE LA FLOTA MUNDIAL

Distribución por edades



Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

Los cuadros 1a y b del Anexo III muestran la distribución por tamaños de la flota petrolera mundial y el tonelaje de las principales banderas. Se aprecian descensos generalizados, que, aparte los pabellones de conveniencia, resultan especialmente significativos para las flotas de los principales países navieros de Europa Occidental: Gran Bretaña (— 4 mills. de TPM), Noruega (— 3,6 millones de TPM), Francia (— 2,2 mills. de TPM) y Alemania, España y Holanda (— 1,2 mills. de TPM cada una).

Los cuadros 2a y b del mismo Anexo recogen similar información referida a las flotas graneleras, destacando los crecimientos de las flotas de Extremo Oriente y los descensos en el caso de Gran Bretaña y Noruega (en torno al millón y medio de TPM cada una). El cuadro 3 del citado Anexo detalla las flotas de los principales países navieros.

3.2. EVOLUCION DEL TRANSPORTE MARITIMO NACIONAL

3.2.1. Evolución del comercio marítimo exterior

En términos globales, el comercio marítimo exterior nacional experimentó en 1983 un crecimiento ligeramente superior al 5 por 100, alcanzándose unos 128 mills. de toneladas movidas en tráficos de importación y exportación.

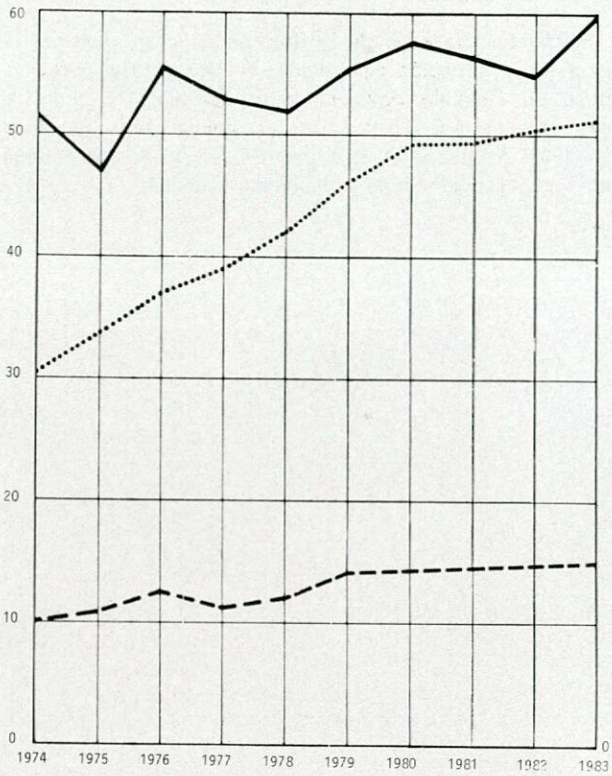
La evolución del comercio exterior nacional en el último decenio se muestra gráficamente en el cuadro 3.12, desglosándose en los tres principales grupos de mercancías. En el mismo se refleja un crecimiento apreciable del movimiento de graneles líquidos, en más de 5 mills. de toneladas, correspondientes, en su mayoría, a la importación (+ 3 mills. de Tons.) y exportación (+ 1 mill de toneladas) de derivados del petróleo.

Por el contrario, el tráfico exterior de graneles sólidos se mantuvo estabilizado en unos 52 mills. de toneladas. Mientras las importaciones decrecieron en casi 2 millones de toneladas debido, fundamentalmente, al descen-

Cuadro 3.12

EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR POR VIA MARITIMA

(Millones de toneladas métricas)



Fuente: DIRECCION GENERAL DE ADUANAS.

so en las importaciones de cereales, semillas oleaginosas y mineral de hierro, las exportaciones crecieron en similar cuantía, con el cemento, una vez más, como la mercancía con evolución más favorable.

Finalmente reseñemos el crecimiento en 1,3 mills. de toneladas del tráfico exterior de carga general (alcanzando un total de 16,5 mills. de toneladas) merced al aumento en 1,6 mills. de las exportaciones (destacando en este sentido los productos siderúrgicos) y ligero descenso (— 0,3 mills. de toneladas) en la importación.

3.2.2. Actividad de la flota mercante nacional

Siempre dentro de las reservas impuestas por la deficiente cobertura estadística que padece este sector, la actividad de la flota nacional en 1983 se estima en unos 110 mills. de toneladas movidas.

Al tráfico exterior corresponden unos 46 mills. de toneladas, cifra similar a la del año precedente, manteniéndose las bajas coberturas en los principales graneles sólidos y carga general: del orden del 17 por 100 en mineral de hierro y carbón (25 por 100 para el siderúrgico y 12 por 100 para el térmico) y 7 por 100 en habas de soja.

El tráfico de cabotaje se incrementó apreciablemente, en casi un 10 por 100, alcanzándose los 41 mills. de toneladas (media de las entradas y salidas), incidiendo de manera especialmente favorable la notable recuperación del movimiento de graneles líquidos.

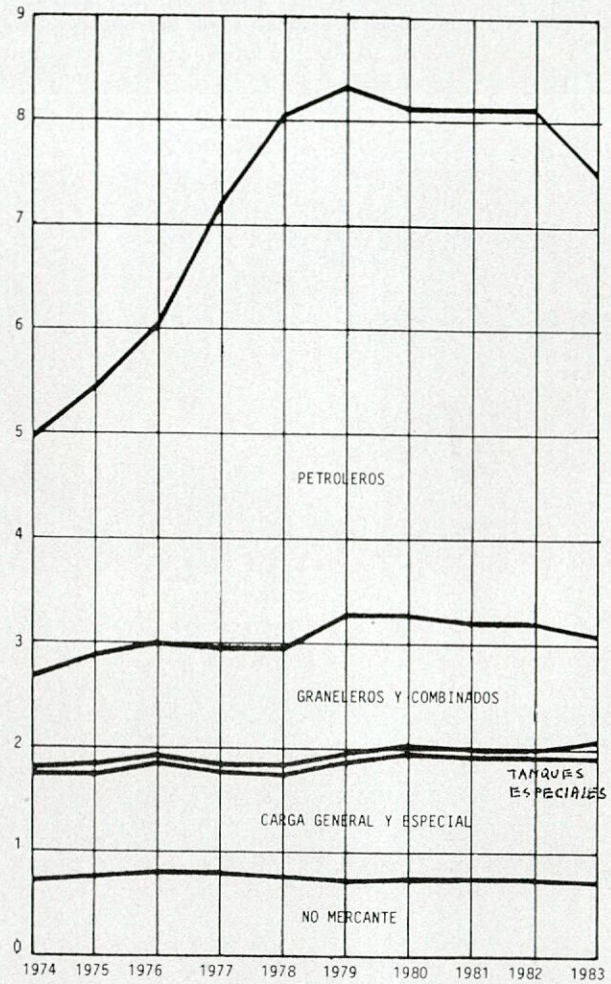
Finalmente, la actividad en tráficos extranacionales de

Cuadro 3.13

EVOLUCION DE LA FLOTA NACIONAL

Distribución por tipos de buques

(Millones de TRB)



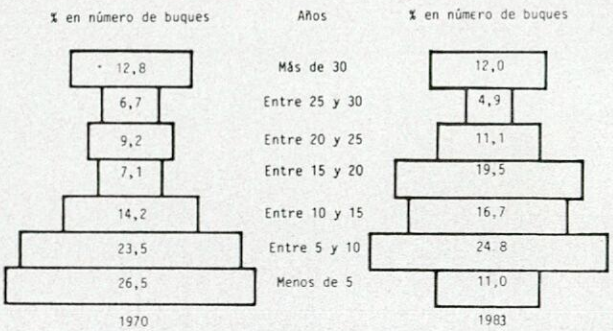
NOTA: Valores al 1 de julio de cada año.

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

Cuadro 3.14

EVOLUCION DE LA FLOTA NACIONAL

Distribución por edades



Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

la flota española se situó en 1983 en unos 23 mills. de toneladas (ligeramente inferior al nivel de 1982), de las que el 60 por 100 corresponden a tráficos de petróleo.

3.2.3. Evolución de la flota nacional

Según datos del Lloyd's Register of Shipping, la flota nacional de buques mercantes, pesqueros y auxiliares totalizaba, en 1-7-83, 2.589 buques, con 7.504.690 TRB.

Ello significa, por tanto, un descenso en 46 unidades y 626.000 TRB con relación a igual fecha del año 82. Destaca, en particular, la reducción en 1,2 mills. de TPM del tonelaje petrolero. El cuadro 4a del Anexo III muestra las variaciones absolutas y relativas para los distintos segmentos en el período indicado. El cuadro 3.13 muestra la evolución de la flota en sus principales tipos a lo largo del último decenio.

Respecto a la edad de la flota nacional, el cuadro 3.14 muestra la situación comparada en 1983 y 1970, apreciándose un sensible envejecimiento con un 47,5 por 100 de unidades por encima de los quince años de edad en 1983, frente a un 35,8 por 100 en 1970, porcentajes en todo caso similares a la media mundial.

4. PERSPECTIVAS DEL SECTOR

4.1. LA POLITICA DE CONSTRUCCION NAVAL EN LA CEE Y EN LA OCDE

Prosigue la preocupación y el debate en los organismos económicos internacionales ante la necesidad de coordinar las actuaciones gubernamentales de cara a la persistente y profunda crisis del sector de construcción naval, a pesar de las dificultades que entraña una situación en la que al expansionismo productivo incontrolable de terceros países se une la primacía de los intereses unilaterales.

El Consejo de la CEE aprobó en abril de 1982 la «Quinta Directiva» en materia de Ayudas a la construcción naval, reafirmando el propósito de la Comunidad de mantener una industria naval sana, potente y plenamente competitiva, justificándose en ella una serie de medidas que eviten situaciones discriminatorias y nuevos desequilibrios en el mercado.

Aunque la primera intención fue que el carácter de dichas medidas fuese transitorio y regresivo, la persistente gravedad de los problemas planteados ha hecho aconsejable plantear la prórroga de la citada Directiva, antes de proseguir el proceso de desarme proteccionista, con el objeto de ir ganando tiempo para la toma de medidas de reestructuración y reajuste, así como para permitir la consolidación de las expectativas de reactivación que supusiesen el comienzo de un cambio de signo en la situación del sector.

En tal sentido, la Comisión de la CEE ha estimado recientemente que no debe plantearse durante los próximos dos años la reducción de las ayudas directas e indirectas al sector de construcción naval y ha propuesto, por consiguiente, al Consejo prorrogar hasta finales de 1986 la Quinta Directiva y sustituirla a principios de 1987 por una Sexta Directiva, que será más restrictiva.

Al adoptar esta propuesta, la Comisión ha tenido en cuenta la agravación de la situación de los astilleros del área, manteniendo el objetivo de conseguir antes de finales de 1986 una verdadera reestructuración del sector, con una restricción rigurosa de las ayudas a la construcción a partir de 1987 si las circunstancias económicas lo permiten.

Para responder a las exigencias particulares de la situación la Comisión propone aplicar a los nuevos proyectos de ayuda una moratoria de dos años; en cuanto al principio de regresividad en contrapartida, las medidas de reestructuración deberán incluir nuevas reducciones significativas de las capacidades de producción. La Comisión aprobaría así unas ayudas, incluso a la producción, de intensidad relativamente elevada, aunque limitadas en el tiempo, bajo tres condiciones: que estén relacionadas con planes de reestructuración y de reducción de capacidades, que no afecten a la competencia y que no sirvan para estimular la demanda de nuevos buques.

En el ámbito de la OCDE no ha habido modificaciones sustanciales a las directrices vigentes en materia de financiación de las exportaciones, mientras han proseguido los esfuerzos de aproximación a las autoridades de Corea del Sur, a fin de concienciar a esta nueva e importante potencia constructura de la necesidad de armonizar su política sectorial con la de los países industrializados, de modo que no se perturben los esfuerzos en pro del reequilibrio del mercado.

4.2. LAS PERSPECTIVAS DEL MERCADO MUNDIAL A MEDIO PLAZO

Las Asociaciones de constructores navales de Europa Occidental (AWES) y de Japón (SAJ), que han venido realizando una notable labor en el análisis del tráfico marítimo y la consecuente demanda de nuevos buques, publicaron sus últimos estudios en 1982, llegando a con-

cretar las cifras de nuevas construcciones necesarias durante el período 1982-90 en 121,3 mills. de TRB y 157,1 millones de TRB en cada caso.

Posteriormente AWES ajustó a la baja estas cifras en dos ocasiones, siendo la última en octubre de 1983, en que reducía la demanda previsible en el escenario medio entre uno y dos mills. TRBC/año.

El cuadro 4.1 muestra la evolución previsible de la producción naval mundial hasta 1990 de acuerdo con los escenarios AWES/82 medio y bajo y la corrección señalada, AWES/83.

El cuadro 4.2 muestra el desglose por tipos de buques de la actividad productiva mundial previsible en el período 1984-90, de acuerdo con los análisis anteriormente comentados.

En suma, la recuperación global del mercado parece retrasarse hasta 1988. No obstante, tanto AWES como SAJ ultiman en el momento de redactar este informe sendos nuevos estudios de mercado, que matizarán, sin duda, las conclusiones anteriores, aunque no parece razonable esperar resultados notablemente diferentes.

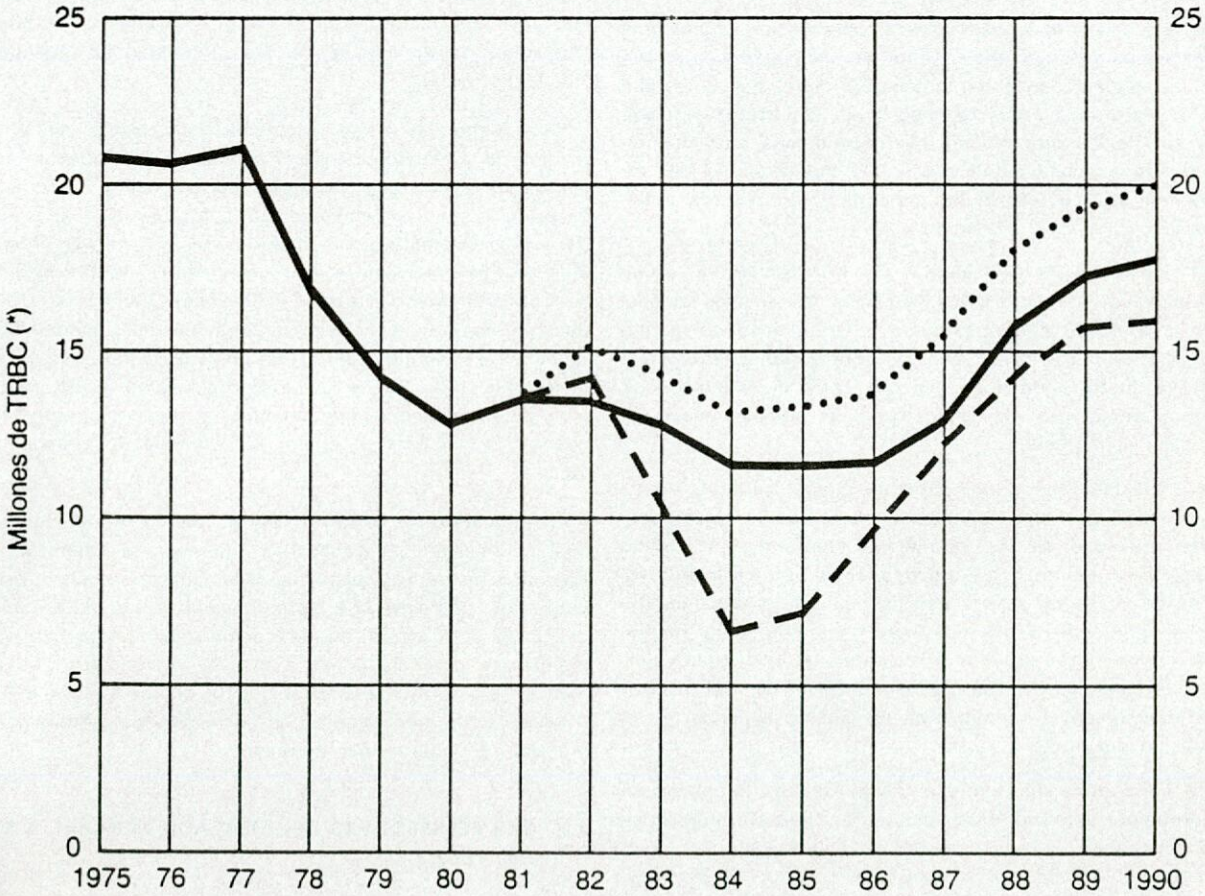
4.3. LA POLITICA DE CONSTRUCCION NAVAL EN ESPAÑA

Durante 1983 la política de construcción naval en España ha estado marcada por la puesta en marcha de un proceso de reconversión largamente demorado. Las grandes líneas del proceso quedaron ya definidas en el «Libro Blanco de la Reconversión y Reindustrialización», dado a conocer a mediados del pasado año, en el que se afirma como primera premisa que el «mantenimiento de una industria de construcción naval sana y competitiva constituye un decidido propósito de los países industrializados por razones sociales y estratégicas».

La inoperancia del anterior esquema de reconversión, enmarcado por el Real Decreto 643/1982, hizo aconsejable un replanteamiento del problema, adecuando las bases a la realidad del sector. En primer lugar, mientras el tratamiento de la reconversión de los grandes astilleros —de capital público en su totalidad— tiene su vía natural de canalización a través de la División de Construcción Naval del Instituto Nacional de Industria, en el subsector de astilleros medianos y pequeños la diversidad de empresas existentes en tamaño, especialización, localización y titularidad de capital, hizo aconsejable la crea-

Cuadro 4.1

EVOLUCION DE LA PRODUCCION MUNDIAL DE BUQUES, SEGUN CARTERA A 1-1-83, Y PREVISION DE DEMANDA DE NUEVAS CONSTRUCCIONES EN EL PERIODO 1983-90



..... ESCENARIO MEDIO AWES/82.
———— CORRECCION AWES/83.
— — ESCENARIO BAJO AWES/82.

Fuente: AWES/ELABORACION PROPIA.

(*) Según coeficiente en vigor hasta 31-12-82.

Cuadro 4.2

ACTIVIDAD PRODUCTIVA MUNDIAL PREVISIBLE EN EL PERIODO 1983-1990
CORRECCION AWES/83.- MILLONES TRBC (*)

TIPO DE BUQUE	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Petroleros	1,6	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Graneleros	1,0	0,5	0,1	0,5	2,1	2,9	3,1
Carga general	4,5	5,4	5,6	6,1	6,7	6,7	6,7
Portacontenedores	0,5	0,5	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1
Tanques químicos y de gases licuados ...	0,8	0,9	1,1	1,2	1,3	1,4	1,4
Pesqueros	1,4	1,5	1,6	1,6	1,8	1,9	2,1
Otros buques no mercantes	1,7	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,4
TOTAL	11,5	11,7	12,0	13,2	15,9	17,1	17,9

(*) Según coeficientes de compensación en vigor hasta 31-12-82.

ción —en mayo de 1983— de una sociedad de reconversión (SORENA), entre cuyos fines destacan:

— Ordenar la oferta de las empresas participantes, adecuando las estructuras productivas del subsector.

— Canalizar los procesos de concentración y/o ceses de actividad que puedan requerirse.

— Abordar soluciones que permitan resolver el problema de la adecuación de la productividad a los niveles internacionales.

— Establecer y gestionar un sistema unitario de tratamiento de empleo que, permitiendo la flexibilidad de las plantillas, facilite la absorción de los excedentes.

— Canalizar y coordinar la distribución de las subvenciones, créditos, avales y otras ayudas que puedan concederse a las empresas del subsector a los fines de la reconversión.

No obstante, las propuestas de la División de Construcción Naval del INI y de SORENA debieron aguardar, en primer lugar, la publicación del Real Decreto-Ley 8/1983, de 30-11-83. En el desarrollo del mismo, ya en 1984, han tenido lugar recientes negociaciones tripartitas en torno al documento «Plan de Bases para Reconversión del Sector de Construcción Naval», presentado por la Administración. Dichas negociaciones culminaron el 11-4-84 con las firmas por la Administración, División de Construcción Naval del INI y SORENA y los sindicatos UGT y EIA-STV de un Acuerdo en el que los firmantes reconocen «... que la reconversión del sector deberá basarse en un reparto equitativo de esfuerzos entre las partes implicadas como resultado de los siguientes compromisos:

a) Desarrollar, por parte de la Administración, un marco adecuado de apoyos a la construcción naval, equivalentes a los de la media de los países europeos.

b) Capitalizar, por parte de los empresarios, adecuadamente sus empresas, presentando a este efecto planes viables y contribuir solidariamente al ajuste laboral y financiero del sector.

c) Alcanzar, por parte de los trabajadores, niveles de productividad equivalentes a la media europea, en un marco de gestión adecuado y contribuir solidariamente a que las plantillas queden dimensionadas de acuerdo con los objetivos de producción y productividad previstos en los planes que se aprueben a las empresas.»

El mencionado Plan de bases para la reconversión del sector de construcción naval, anexo al citado Acuerdo, establece el marco de medidas fundamentales para llevar a cabo el proceso de reconversión, marco al que deberán acogerse los dos subsectores de la industria en sus respectivos planes subsectoriales y las empresas de cada uno en sus programas de ajuste.

El Plan de bases establece como objetivo básico de la reconversión el llegar a disponer de una industria capaz de competir con éxito en las condiciones cambiantes del mercado y de captar la mayor cuota posible del mismo.

A cuyo fin se definen como objetivos particulares:

— Alcanzar una estructura empresarial adecuada con costes competitivos y plantillas dimensionadas convenientemente.

— Promover una competencia equitativa entre las empresas, evitando discriminaciones en los apoyos y medidas de carácter público.

— Adecuar y racionalizar el sistema de valoración de buques.

— Conseguir la mayor participación posible en el mercado internacional e impulsar una demanda interior orientada al desarrollo armónico de la flota mercante.

— Incentivar la construcción de buques y artefactos flotantes de alto contenido tecnológico y promover programas de I + D relacionados con el buque, sus equipos y su proceso de producción.

Para la obtención de tales objetivos se estiman imprescindibles los compromisos recogidos en el Acuerdo de 11-4-84, anteriormente reseñados.

En lo que concierne a las medidas propuestas, éstas se pueden resumir como sigue:

Estructura del sector: Se establece la misma definición de subsectores recogida en el Real Decreto 643/1982.

Estructura empresarial: Saneamiento financiero de las empresas, alcanzando el equilibrio de fondos propios e inmovilizado neto.

Organos de coordinación de los programas empresariales: La División de Construcción Naval del INI y SORENA, respectivamente, para los Grandes y Medianos y pequeños astilleros.

Como **ayudas a la producción** el plan establece:

- Prima de Actividad (15 a 20 por 100), desglosada en
  - — Prima Básica (5,5 por 100)
  - — Prima Adicional (9,5 por 100)

  = Prima de Mantenimiento.
  - — Prima Específica ($\leqslant$5 por 100): función de la calidad tecnológica y grado de nacionalización.
- Prima de Ajuste (4,5 por 100), desglosada en
  - — Prima de Ajuste Financiero (2,5 por 100) para capitalización de empresas.
  - — Prima de Ajuste Laboral (2 por 100) para financiación de los Fondos de Promoción de Empleo.
  - — Prima de Desarrollo Tecnológico (0,5 por 100) con destino a un fondo para financiar proyectos de I + D.

Por lo que concierne a la **Financiación de la Demanda Interna,** las principales novedades respecto al sistema anterior se concretan en la revisión del sistema de valoración. Esta incluirá el valor de construcción reflejado en el contrato, así como las partidas de coste a que debe hacer frente el armador hasta disponer del buque listo para su explotación. El límite del crédito se establece en el 85 por 100 de ese valor, deducida la prima de actividad y la desgravación fiscal.

A efectos de control se crea una **Gerencia Técnica,** que contará con un órgano de gobierno integrado por representantes de los Ministerios de Economía y Hacienda, Industria y Energía, Transportes, Turismo y Comunicaciones, Trabajo y Seguridad Social y de las Comunidades Autónomas de mayor peso en el exterior.

Por lo que concierne a las **Medidas Laborales,** son de aplicación las contempladas en el Real Decreto-Ley 8/1983 y el Real Decreto 335/1984. En concreto, los trabajadores que queden en situación legal de desempleo, como consecuencia de los programas de reconversión de las empresas, tendrán derecho a la percepción de las prestaciones de desempleo reglamentarias, por el período máximo legal, con independencia de las cotizaciones previas acreditadas y el período percibido hasta la fecha. Además, al amparo de las disposiciones anteriormente citadas, se podrá crear un Fondo de Promoción de Empleo al que podrán acogerse voluntariamente los trabajadores que resulten excedentes estructurales en el sector.

Este plan de bases ha tenido desarrollo normativo legal en el Real Decreto 1.271/1984, de 13 de junio («Boletín Oficial del Estado» de 4-7-84). A partir de su publicación se abre el plazo de elaboración de los planes subsectoriales por la División de Construcción Naval del INI y SORENA, planes que deberán recibir la aprobación de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, previo informe preceptivo de la Comisión de Control y Seguimiento.

Aprobados los planes subsectoriales las empresas de cada subsector someterán al órgano de gestión respectivo sus programas de ajuste, que serán finalmente remitidos al Ministerio de Industria y Energía para su aprobación conjunta con los Ministerios de Economía y Hacienda y Trabajo y Seguridad Social, también previo informe de la Comisión de Control y Seguimiento.

En suma, se ha iniciado la etapa final de definición del reajuste sectorial, con un camino largo y complejo que la mayor parte de las empresas afrontan en delicada situación financiera y carentes por completo de carga de trabajo. Es este último aspecto, sin duda, el que arroja mayor incertidumbre sobre el éxito final de la reconversión.

Las empresas y trabajadores de la industria naval aportarán, sin duda, el esfuerzo exigido para la reconversión y relanzamiento del sector en condiciones de plena competitividad. Pero este esfuerzo será baldío si no se acompaña de la voluntad política precisa para dotar a las medidas y mecanismos de apoyo establecidos de la agilidad y flexibilidad necesarias para su eficaz funcionamiento. Sólo así se podrá alcanzar un nivel de actividad que asegure la supervivencia del sector, justificando su reconversión y garantizando el éxito del empeño.

ANEXO

I. CUADROS INDICATIVOS DE ACTIVIDAD PRODUCTIVA

II. CUADROS INDICATIVOS DE ACTIVIDAD CONTRACTUAL

III. CUADROS INDICATIVOS DE EVOLUCION DEL TRANSPORTE MARITIMO

Cuadro I.1

PRODUCCION MUNDIAL DE BUQUES DURANTE 1983

PAISES	COMENZADOS		BOTADOS		ENTREGADOS		PRODUCCION PONDERADA	
	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	1982	1983
Africa del Sur	2	590	3	938	4	2.094	2.368	1.184
Alemania Democrática (*)	29	230.890	56	342.846	55	336.929	304.642	313.378
Alemania Federal	87	355.241	119	651.354	130	798.461	716.448	614.103
Argentina	7	55131	6	18.480	11	55.271	105.049	36.841
Australia	20	6.995	21	7.749	25	8.671	9.811	7.791
Bélgica	7	98.547	12	118.183	16	299.809	199.020	158.681
Brasil	30	437.227	29	359.387	28	258.741	456.331	353.686
Bulgaria	9	95.737	10	114.136	12	125.666	154.304	112.419
Canadá	7	19.350	11	46.347	12	70.057	99.125	45.525
Colombia	—	—	—	—	—	—	218	—
Corea del Norte (*)	—	—	—	—	—	—	1.669	—
Corea del Sur	76	968.209	84	1.201.291	88	1.538.592	1.512.311	1.227.346
China, R. P. (*) (1)	37	732.600	44	669.014	48	529.592	695.131	650.055
Dinamarca	38	350.585	45	525.274	48	443.861	467.812	461.249
Egipto	8	46.280	2	12.210	3	19.038	12.640	22.435
Emiratos Arabes Unidos	1	430	1	448	1	448	—	443
España	58	256.789	87	671.179	106	500.706	723.248	524.963
Estados Unidos	83	211.668	128	177.056	159	380.899	232.860	236.670
Faroes I	1	1.000	2	1.823	2	1.895	374	1.635
Fiji	—	—	—	—	1	125	389	31
Filipinas	2	3.700	2	2.028	4	5.252	11.169	3.252
Finlandia	31	220.113	32	268.284	38	259.621	226.527	254.076
Francia	31	248.195	32	196.567	37	307.609	275.243	237.235
Grecia	7	38.184	8	36.695	8	38.024	45.344	37.399
Guyana	—	—	1	1.500	1	1.500	675	1.125
Hong-Kong	6	2.566	6	2.553	5	2.265	2.687	2.484
India	7	76.830	7	94.650	11	61.938	14.977	82.017
Indonesia	—	—	1	1.600	1	342	1.877	886
Irlanda	—	—	1	39.774	2	40.036	197	29.896
Islandia	5	1.110	5	1.299	4	1.279	496	1.247
Italia	34	109.350	33	164.570	41	255.888	241.584	173.595
Japón	757	7.089.518	780	7.070.533	755	6.670.317	8.151.320	6.975.225
Kuwait	1	250	—	—	—	—	—	62
Malasia	8	1.600	10	11.460	12	12.864	11.017	9.346
Malta	3	1.500	3	1.500	3	1.500	—	1.500
Méjico	1	160	—	—	2	280	21.055	110
Noruega	31	65.116	44	158.587	61	182.036	290.676	141.081
Nueva Zelanda	1	1.000	—	—	—	—	—	250
Países Bajos	96	166.978	107	190.427	126	231.758	213.033	194.897
Pakistán	—	—	—	—	2	12.800	8.211	3.200
Perú	—	—	—	—	3	2.442	14.479	610
Polonia	57	468.956	43	420.374	39	345.830	263.130	413.883
Portugal	11	30.046	10	2.792	14	312.311	16.684	86.985
Reino Unido	41	272.758	56	526.506	60	496.835	473.998	455.651
Rumania (*)	3	87.539	6	132.738	14	207.111	171.302	140.031
Singapur	45	31.606	61	34.516	70	47.985	49.923	37.156
Suecia	14	197.380	19	291.995	24	328.187	296.388	277.389
Turquía	13	26.465	22	33.581	30	56.766	49.348	37.598
U. R. S. S. (*)	1	18.510	3	42.360	144	352.796	113.031	114.006
Uruguay	—	—	—	—	1	240	180	60
Venezuela	11	1.776	2	220	—	—	570	554
Yugoslavia	20	132.900	16	243.358	15	304.476	356.133	231.023
Totales del mundo	1.737	13.161.375	1.970	14.888.182	2.276	15.911.143	17.015.004	14.712.220

(*) Información incompleta.
(1) Incluye Formosa.
Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.
Las cifras correspondientes a España difieren de las de CONSTRUNAVES.

Cuadro I.2

BUQUES BOTADOS POR LOS PRINCIPALES PAISES CONSTRUCTORES DURANTE 1983

Resumen por tipos de buques

PAISES	TANQUES		GRANELEROS Y COMBINADOS		CARGUEROS		PESQUEROS		VARIOS		TOTAL	
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
Africa del Sur	—	—	—	—	—	—	—	—	3	938	3	938
Alemania Democrática	—	—	5	75.615	17	192.567	30	69.703	4	4.961	56	342.846
Alemania Federal	4	9.197	6	159.010	80	410.465	6	2.632	23	70.050	119	651.354
Argentina	—	—	—	—	2	18.000	4	480	—	—	6	18.480
Australia	—	—	—	—	—	—	4	802	17	6.947	21	7.749
Bélgica	2	52.625	2	52.782	4	11.925	1	197	3	654	12	118.183
Brasil	—	—	12	328.774	4	26.600	1	120	12	3.893	29	359.387
Bulgaria	—	—	5	85.197	3	27.797	—	—	2	1.142	10	114.136
Canadá	—	—	1	23.000	—	—	1	103	9	23.244	11	46.347
Corea del Sur	10	156.594	21	530.691	28	480.188	8	1.909	17	31.909	84	1.201.291
China, R. P. (*) (1)	1	25.526	15	424.796	19	207.166	—	—	9	11.526	44	669.014
Dinamarca	3	115.350	5	215.134	29	139.195	2	334	6	55.261	45	525.274
Egipto	1	2.500	—	—	1	9.710	—	—	—	—	2	12.210
Emiratos Arabes Unidos	—	—	—	—	—	—	—	—	1	448	1	448
España	5	42.199	16	558.238	14	48.437	46	16.795	6	5.510	87	671.179
Estados Unidos	5	116.096	1	21.960	—	—	35	5.883	87	33.117	128	177.056
Faroes I	—	—	—	—	2	1.823	—	—	—	—	2	1.823
Filipinas	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2.028	2	2.028
Finlandia	7	51.279	—	—	10	185.801	—	—	15	31.204	32	268.284
Francia	6	101.707	—	—	2	35.200	11	5.311	13	54.349	32	196.567
Grecia	4	35.182	—	—	—	—	1	163	3	1.350	8	36.695
Guyana	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.500	1	1.500
Hong-Kong	1	792	—	—	—	—	—	—	5	1.761	6	2.553
India	—	—	4	93.000	—	—	—	—	3	1.650	7	94.650
Indonesia	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.600	1	1.600
Irlanda	—	—	1	39.774	—	—	—	—	—	—	1	39.774
Islandia	—	—	—	—	—	—	5	1.299	—	—	5	1.299
Italia	5	34.579	3	106.144	4	13.079	11	5.239	10	5.529	33	164.570
Japón	113	1.162.546	146	3.568.786	256	1.536.193	121	39.643	144	763.365	780	7.070.533
Malasia	—	—	—	—	2	9.586	—	—	8	1.874	10	11.460
Malta	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1.500	3	1.500
Noruega	9	115.755	—	—	5	12.173	6	2.208	24	28.451	44	158.587
Países Bajos	10	32.561	—	—	28	100.930	18	9.960	51	46.976	107	190.427
Polonia	1	20.680	6	229.300	8	106.240	13	6.669	15	57.485	43	420.374
Portugal	—	—	—	—	1	390	9	2.402	—	—	10	2.792
Reino Unido	3	134.234	14	320.765	12	51.619	5	806	22	19.082	56	526.506
Rumania (*)	—	—	3	115.717	3	17.021	—	—	—	—	6	132.738
Singapur	—	—	—	—	3	4.655	—	—	58	29.861	61	34.516
Suecia	2	85.935	3	100.032	5	103.215	—	—	9	2.813	19	291.995
Turquía	—	—	—	—	16	30.796	1	275	5	2.510	22	33.581
U. R. S. S. (*)	1	18.350	—	—	2	24.010	—	—	—	—	3	42.360
Venezuela	—	—	—	—	—	—	—	—	2	220	2	220
Yugoslavia	9	168.370	2	56.790	2	17.000	—	—	3	1.198	16	243.358
Total del mundo	202	2.482.057	271	7.105.505	562	3.821.781	339	172.933	596	1.305.906	1.970	14.888.182

(1) Incluye Formosa.
(*) Información incompleta.
Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.
Las cifras correspondientes a España difieren de las de CONSTRUNAVES.

Cuadro I.3

BUQUES ENTREGADOS POR LOS PRINCIPALES PAISES CONSTRUCTORES EN 1983

Resumen por tipos de buques

PAISES	TANQUES		GRANELEROS Y COMBINADOS		CARGUEROS		PESQUEROS		VARIOS		TOTAL	
	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB
Africa del Sur	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2.094	4	2.094
Alemania Democrática	—	—	5	75.615	16	186.650	30	69.703	4	4.961	55	336.929
Alemania Federal	6	38.423	8	248.398	83	468.425	6	2.632	27	40.583	130	798.461
Argentina	2	44.995	—	—	1	9.000	7	987	1	289	11	55.271
Australia	—	—	—	—	1	172	6	1.155	18	7.344	25	8.671
Bélgica	2	52.625	5	235.519	3	9.084	1	197	5	2.384	16	299.809
Brasil	1	54.095	5	141.655	8	58.282	1	120	13	4.589	28	258.741
Bulgaria	—	—	6	94.243	4	30.281	—	—	2	1.142	12	125.666
Canadá	—	—	2	47.111	—	—	1	103	9	22.843	12	70.057
Corea del Sur	16	212.645	31	942.268	17	350.451	8	1.909	16	31.319	88	1.538.592
China, R. P. (*) (1)	5	136.503	6	132.903	24	245.837	—	—	13	14.349	48	529.592
Dinamarca	4	127.100	5	198.392	30	105.685	4	1.114	5	11.570	48	443.861
Egipto	—	—	—	—	2	18.658	—	—	1	380	3	19.038
Emiratos Arabes Unidos	—	—	—	—	—	—	—	—	1	448	1	448
España	6	82.425	10	279.754	25	106.948	57	26.114	8	5.465	106	500.706
Estados Unidos	5	118.365	2	93.960	3	99.480	42	11.318	107	57.776	159	380.899
Faroes I	—	—	—	—	2	1.895	—	—	—	—	2	1.895
Fiji I	—	—	—	—	—	—	1	125	—	—	1	125
Filipinas	—	—	—	—	3	5.124	—	—	1	128	4	5.252
Finlandia	6	44.405	—	—	10	171.098	—	—	22	44.118	38	259.621
Francia	9	165.461	—	—	2	40.558	11	6.124	15	95.466	37	307.609
Grecia	3	36.033	—	—	—	—	—	—	5	1.991	8	38.024
Guyana	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.500	1	1.500
Hong-Kong	1	792	—	—	—	—	—	—	4	1.473	5	2.265
India	—	—	1	41.300	2	11.953	2	618	6	8.067	11	61.938
Indonesia	—	—	—	—	—	—	—	—	1	342	1	342
Irlanda	—	—	1	39.774	—	—	1	262	—	—	2	40.036
Islandia	—	—	—	—	—	—	4	1.279	—	—	4	1.279
Italia	9	87.975	3	145.551	2	5.980	17	11.053	10	5.329	41	255.888
Japón	121	1.397.501	131	3.399.452	228	1.132.230	119	36.118	156	705.016	755	6.670.317
Malasia	—	—	—	—	2	9.586	—	—	10	3.278	12	12.864
Malta	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1.500	3	1.500
Méjico	—	—	—	—	—	—	1	160	1	120	2	280
Noruega	10	118.371	1	6.792	3	5.028	7	3.862	40	47.983	61	182.036
Países Bajos	10	67.810	—	—	28	94.841	20	8.394	68	60.713	126	231.758
Pakistán	—	—	—	—	1	12.518	—	—	1	282	2	12.800
Perú	—	—	—	—	—	—	3	2.442	—	—	3	2.442
Polonia	4	165.999	2	58.593	5	71.352	16	12.873	12	37.013	39	345.830
Portugal	3	304.318	—	—	3	6.284	6	1.195	2	514	14	312.311
Reino Unido	4	203.970	13	236.039	12	33.982	4	606	27	22.238	60	496.835
Rumania (*)	—	—	4	147.382	8	51.787	2	7.942	—	—	14	207.111
Singapur	1	454	—	—	3	4.655	—	—	66	42.876	70	47.985
Suecia	2	90.848	4	127.055	5	103.246	1	150	12	6.888	24	328.187
Turquía	—	—	1	12.000	20	40.744	1	275	8	3.747	30	56.766
U. R. S. S.	8	125.998	2	63.322	24	82.703	76	66.564	34	14.209	144	352.796
Uruguay	—	—	—	—	—	—	1	240	—	—	1	240
Yugoslavia	9	219.844	2	53.818	3	30.634	—	—	1	180	15	304.476
Total del mundo	247	3.896.955	250	6.820.896	583	3.605.151	456	275.634	740	1.312.507	2.276	15.911.143

(1) Incluye Formosa.
(*) Información incompleta.

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.
Las cifras correspondientes a España difieren de las de CONSTRUNAVES.

Cuadro I.4

BUQUES Y ARTEFACTOS CON CASCO DE ACERO MAYORES DE 100 TRB
PUESTAS DE QUILLA DE LOS ASTILLEROS NACIONALES EN 1983
Resumen por tipos de buques

TIPOS DE BUQUES	Para armadores nacionales				Para armadores extranjeros				TOTAL			
	N.°	TRB	TRBC	TPM	N.°	TRB	TRBC	TPM	N.°	TRB	TRBC	TPM
Combinados (OBO y O/O)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Graneleros	2	37.600	24.480	70.500	5	99.548	51.502	169.439	7	137.148	75.982	239.939
Portacontenedores y Ro/Ro	3	5.155	8.408	12.880	—	—	—	—	3	5.155	8.408	12.880
Otros buques de carga	7	26.632	46.786	41.685	—	—	—	—	7	26.632	46.786	41.685
Petroleros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tanques especiales	1	2.915	4.664	6.000	—	—	—	—	1	2.915	4.664	6.000
Buques de pasaje	1	105	157	38	—	—	—	—	1	105	157	38
Pesqueros	3	2.985	9.175	4.057	44	10.760	53.800	10.992	47	13.745	62.975	15.049
Varios	4	3.635	11.195	3.929	—	—	—	—	4	3.635	11.195	3.929
Total	21	79.027	104.865	139.089	49	110.308	105.302	180.431	70	189.335	210.167	319.520

Cuadro I.5

BUQUES Y ARTEFACTOS CON CASCO DE ACERO MAYORES DE 100 TRB
BOTADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES EN 1983
Resumen por tipos de buques

TIPOS DE BUQUES	Para armadores nacionales				Para armadores extranjeros				TOTAL			
	N.°	TRB	TRBC	TPM	N.°	TRB	TRBC	TPM	N.°	TRB	TRBC	TPM
Combinados (OBO y O/O)	—	—	—	—	4	176.000	88.000	304.000	4	176.000	88.000	304.000
Graneleros	1	32.000	14.400	61.000	9	247.594	117.068	455.298	10	279.594	131.468	516.298
Portacontenedores y Ro/Ro	4	5.726	12.106	12.231	—	—	—	—	4	5.726	12.106	12.231
Otros buques de carga	10	38.324	63.537	61.352	1	9.600	9.600	15.600	11	47.924	73.137	76.952
Petroleros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tanques especiales	1	1.250	3.125	2.400	4	44.500	50.080	68.060	5	45.750	53.205	70.460
Buques de pasaje	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pesqueros	7	8.031	25.083	9.687	43	12.804	56.120	13.106	50	20.835	81.203	22.793
Varios	9	11.554	30.669	9.097	—	—	—	—	9	11.554	30.669	9.097
Total	32	96.885	148.920	155.767	61	490.498	320.868	856.064	93	587.383	469.788	1.011.831

Cuadro I.6

BUQUES Y ARTEFACTOS CON CASCO DE ACERO MAYORES DE 100 TRB
ENTREGADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES EN 1983

Resumen por tipos de buques

TIPOS DE BUQUES	Para armadores nacionales				Para armadores extranjeros				T O T A L			
	N.°	TRB	TRBC	TPM	N.°	TRB	TRBC	TPM	N.°	TRB	TRBC	TPM
Combinados (OBO y O/O)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Graneleros	1	32.499	14.625	61.312	8	230.927	107.194	427.990	9	263.426	121.819	489.302
Portacontenedores y Ro/Ro	10	20.237	44.559	36.619	1	18.500	29.600	21.300	11	38.737	74.159	57.919
Otros buques de carga	12	46.278	71.811	74.412	—	—	—	—	12	46.278	71.811	74.412
Petroleros	—	—	—	—	1	41.883	16.753	86.843	1	41.883	16.753	86.843
Tanques especiales	3	11.607	21.776	12.760	3	53.672	35.084	99.659	6	65.279	56.860	112.419
Buques de pasaje	1	1.040	1.560	428	—	—	—	—	1	1.040	1.560	428
Pesqueros	7	6.504	20.502	7.412	50	17.889	71.215	20.288	57	24.393	91.717	27.700
Varios	8	10.530	27.547	7.918	3	530	2.650	206	11	11.060	30.197	8.124
Total	42	128.695	202.380	200.861	66	363.401	262.496	656.286	108	492.096	464.876	857.147

Cuadro I.7

BUQUES ENTREGADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES PARA ARMADORES EXTRANJEROS

País de abanderamiento	1950-1959		1960-1969		1970-1974		1975-1979		1980		1981		1982		1983		TOTAL	
	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB
Alemania Federal	—	—	3	54.149	12	169.096	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	223.245
Angola	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	2.708	11	2.708
Argelia	—	—	—	—	24	8.132	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	8.132
Argentina	—	—	12	71.152	6	51.348	27	162.299	16	95.649	3	1.934	1	825	—	—	65	383.207
Australia	—	—	—	—	1	2.901	—	—	—	—	—	—	—	—	2	270	3	3.171
Bélgica	—	—	1	494	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	494
Bermudas	—	—	1	15.469	—	—	—	—	—	—	1	7.077	—	—	—	—	2	22.546
Brasil	3	777	8	20.882	—	—	4	18.670	—	—	—	—	—	—	1	7.200	16	47.529
Canadá	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2.078	—	—	2	2.078
Colombia	2	11.240	13	99.552	5	33.150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	143.942
Corea del Sur	—	—	—	—	4	166.384	3	2.606	—	—	—	—	—	—	—	—	7	168.990
Costa de Marfil	—	—	—	—	—	—	3	35.115	—	—	—	—	—	—	—	—	3	35.115
Cuba	—	—	137	140.639	2	1.855	30	72.490	—	—	1	3.413	—	—	—	—	170	218.397
Chile	2	3.414	5	868	12	77.102	2	328	—	—	—	—	—	—	—	—	21	81.712
Chipre	—	—	—	—	2	22.844	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	22.844
China, R. P.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9.530	3	28.593	—	—	4	38.123
Dinamarca	—	—	—	—	2	2.477	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2.477
Ecuador	—	—	—	—	—	—	2	2.134	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2.134
Egipto	—	—	3	3.714	2	4.788	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	8.502
El Salvador	—	—	—	—	5	803	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	803
Estados Unidos	—	—	3	16.478	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4.989	—	—	4	21.467
Finlandia	—	—	1	4.522	3	40.085	19	323.277	2	22.290	1	11.004	—	—	—	—	26	401.178
Francia	—	—	1	378	14	45.485	5	63.809	—	—	—	—	—	—	—	—	20	109.672
Ghana	—	—	2	14.442	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	14.442
Grecia	—	—	1	9.225	4	53.597	7	119.315	—	—	—	—	1	19.662	2	39.341	15	241.140
Honduras	—	—	10	1.095	3	2.758	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	3.853
India	—	—	—	—	2	22.384	6	107.690	—	—	—	—	—	—	—	—	8	130.074
Irak	—	—	—	—	7	149.622	7	4.868	—	—	—	—	—	—	—	—	14	154.490
Irán	—	—	—	—	15	1.845	—	—	—	—	—	—	—	—	5	520	20	2.365
Irlanda	—	—	—	—	1	888	—	—	—	—	—	—	—	—	1	299	2	1.187
Islandia	—	—	—	—	10	9.134	1	1.338	—	—	—	—	—	—	—	—	11	10.472
Italia	—	—	—	—	6	33.268	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	33.268

Cuadro I.7

(Continuación)

País de abanderamiento	1950-1959		1960-1969		1970-1974		1975-1979		1980		1981		1982		1983		TOTAL	
	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB
Kuwait	—	—	1	1.110	1	5.930	2	187.315	—	—	—	—	—	—	—	—	4	194.355
Liberia	—	—	4	47.307	18	805.273	13	584.268	1	56.456	4	146.805	8	160.923	9	233.731	57	2.034.763
Libia	—	—	—	—	2	51.528	11	2.992	1	280	—	—	—	—	—	—	14	54.800
Malasia	—	—	—	—	1	184	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	184
Malgache, R.	—	—	—	—	1	184	1	11.541	1	11.541	—	—	—	—	—	—	3	23.266
Marruecos	—	—	8	14.556	—	—	19	5.842	—	—	1	268	1	267	10	3.241	39	24.174
Méjico	1	8.355	1	6.193	8	6.488	—	—	—	—	1	253	28	13.588	14	55.928	53	90.805
Mónaco	—	—	—	—	—	—	1	250	—	—	—	—	—	—	—	—	1	250
Nicaragua	—	—	—	—	—	—	1	1.512	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.512
Nigeria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	274	2	274
Noruega	—	—	22	53.460	2	75.138	1	499	—	—	—	—	—	—	—	—	25	129.097
Nueva Zelanda	—	—	—	—	—	—	1	250	—	—	—	—	—	—	—	—	1	250
Países Bajos	—	—	—	—	13	12.598	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	12.598
Pakistán	—	—	1	7.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7.000
Panamá	—	—	6	69.517	19	135.435	12	242.666	—	—	—	—	4	70.595	7	19.322	48	537.535
Paraguay	—	—	18	13.427	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	13.427
Perú	—	—	6	56.805	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	56.805
Polonia	—	—	—	—	4	36.542	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	36.542
Reino Unido	1	9.407	4	14.279	32	604.850	5	185.405	—	—	—	—	—	—	1	268	43	814.209
Santo Tomé y Príncipe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	531	—	—	1	531
Senegal	—	—	—	—	—	—	—	—	1	188	1	188	—	—	—	—	2	376
Sudáfrica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	299	1	299
Suecia	—	—	3	11.536	2	5.552	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	17.088
Túnez	—	—	—	—	3	9.154	—	—	—	—	2	230	—	—	—	—	5	9.384
Turquía	—	—	—	—	2	30.617	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	30.617
Uruguay	—	—	5	834	1	19.686	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	20.520
Venezuela	—	—	2	7.143	3	6.069	2	91.938	2	2.498	—	—	—	—	—	—	9	107.648
Yemen, R. P. D.	—	—	—	—	—	—	4	706	—	—	—	—	—	—	—	—	4	706
Yugoslavia	—	—	4	37.331	12	153.053	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	190.384
Total	9	33.193	286	793.557	266	2.858.227	189	2.229.123	24	188.902	16	180.702	50	302.051	66	363.401	906	6.949.156

NOTA: Además se entregaron otras unidades menores de 100 TRB o para la marina de guerra a algunos de los países anteriores y también para CONGO, R. P., GABON, MAURITANIA y PORTUGAL.

Cuadro II.1

EVOLUCION DE LOS PRECIOS DE CONTRATACION DE NUEVAS CONSTRUCCIONES

		Precios en millones de dólares al final de cada año									
		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Tanque de productos	30.000 TPM	20,0	18,0	15,0	15,0	16,0	23,0	26,0	25,0	17,0	16,0
Tanque	87.000 TPM	28,0	22,0	16,0	16,0	20,0	30,0	36,0	40,0	25,0	24,0
Tanque	210.000 TPM	42,0	38,0	34,0	32,0	38,0	45,0	57,0	68,0	48,0	46,0
Tanque	400.000 TPM	65,0	62,0	56,0	45,0	54,0	60,0	85,0	90,0	61,0	57,0
O. B. O.	96.000 TPM	33,0	30,0	23,0	21,0	24,0	35,0	47,0	44,0	30,0	28,0
Granelero	30.000 TPM	16,5	13,5	11,0	11,0	12,0	15,5	20,0	19,0	13,0	12,0
Granelero	70.000 TPM	25,0	20,0	16,0	16,0	19,0	26,0	30,0	29,0	19,0	18,0
Granelero	120.000 TPM	35,0	32,0	24,0	22,0	26,0	33,0	44,0	42,0	26,0	25,0
L. N. G.	125.000 m^3	125,0	125,0	105,0	115,0	115,0	125,0	150,0	175,0	150,0	150,0
L. P. G.	75.000 m^3	52,0	52,0	42,0	40,0	45,0	60,0	75,0	75,0	53,0	50,0
RO/RO	5.000 TPM	14,6	16,2	10,0	10,0	12,0	14,0	16,0	20,0	15,0	12,0

NOTAS:

Los precios se refieren al momento de la contratación, en condiciones de pago al contado.

Hasta 1975 los precios se basan en las cotizaciones de los astilleros europeos, mientras que para 1976 y posteriores se basan en los precios japoneses y coreanos. Los precios son para pago al contado a la entrega, incluyendo los costos de la financiación hasta ese momento.

Desde 1981 los precios de buques tanque incluyen dispositivo de tanque de lastre separado.

Fuente: FEARNLEYS REVIEW, 1983.

Cuadro II.2

CARTERA DE PEDIDOS DE LOS PRINCIPALES PAISES CONSTRUCTORES EN 31 DE DICIEMBRE DE 1983

(Países con cartera superior a 10.000 TRB)

PAISES	Tanques		Graneleros y combinados		Cargueros		Pesqueros		Varios		Total en construcción		Total no comenzados		Cartera total 31-12-83		Cartera total 31-12-82	
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
Japón	95	2.266.576	392	9.356.090	135	1.541.587	29	10.247	96	852.251	336	5.627.921	411	8.398.830	747	14.026.751	583	10.067.394
Corea del Sur	46	1.369.800	93	2.311.300	42	831.800	1	450	33	104.204	52	713.233	163	3.904.321	215	4.617.554	122	2.550.525
China, Rep. Popular (*) (1)	5	161.808	33	997.915	33	518.100	—	—	20	48.996	50	1.004.019	41	722.800	91	1.726.819	88	1.619.987
Brasil	9	246.000	36	1.121.204	15	124.900	4	784	18	10.636	45	711.052	37	792.472	82	1.503.524	99	1.445.121
Polonia	10	283.300	18	461.300	29	338.222	38	20.590	28	196.507	71	885.671	52	414.248	123	1.299.919	88	1.264.840
España	8	99.118	27	883.777	20	156.992	82	31.761	28	37.379	128	1.074.395	38	134.632	166	1.209.027	252	1.531.593
Dinamarca	9	209.800	5	170.308	15	309.714	7	3.828	24	75.682	27	298.345	32	470.987	59	769.332	74	650.465
Yugoslavia	23	385.050	7	125.580	6	47.000	—	—	35	60.489	35	268.859	36	349.260	71	618.119	76	750.539
Reino Unido	2	68.203	13	355.805	12	144.996	4	690	32	45.263	52	566.739	11	48.218	63	614.957	93	1.001.994
Alemania Federal	5	20.198	3	56.100	31	385.020	7	1.310	32	93.976	41	202.549	37	354.055	78	556.604	119	885.903
Francia	8	205.526	—	—	10	242.375	9	3.626	13	90.876	30	387.221	10	155.182	40	542.403	58	717.896
Suecia	5	184.000	4	146.000	3	75.000	—	—	10	131.630	15	284.130	7	252.500	22	536.630	30	606.518
Estados Unidos	9	234.760	—	—	5	172.800	43	13.450	104	56.785	87	285.235	74	192.560	161	477.795	233	694.023
Alemania Democrática (*)	—	—	3	43.200	36	428.637	—	—	—	—	6	65.080	33	406.757	39	471.837	16	223.469
Rumania	1	88.285	10	344.080	7	27.941	—	—	—	—	9	334.306	9	126.000	18	460.306	29	702.671
Finlandia	5	44.500	—	—	11	166.116	—	—	27	231.706	36	327.333	7	114.989	43	442.322	75	597.150
India	1	640	13	316.160	3	31.720	2	260	45	52.250	33	247.100	31	153.930	64	401.030	56	426.508
Italia	7	142.489	3	81.000	9	80.650	30	11.010	19	28.348	66	328.497	2	18 000	68	346.497	76	547.818
Argentina	2	7.500	11	256.741	5	62.000	11	4.004	2	1.116	16	81.840	15	249.521	31	331.361	33	239.723
Bélgica	1	2.500	5	170.133	5	59.080	—	—	3	4.150	10	183.163	4	52.700	14	235.863	22	422.691
Países Bajos	5	8.950	—	—	14	100.958	10	8.115	51	62.246	61	135.892	19	44.377	80	180.269	125	289.489
Bulgaria	—	—	8	144.490	2	20.900	—	—	—	—	4	61.995	6	103.395	10	165.390	11	162.940
Turquía	2	3.198	—	—	28	102.380	—	—	53	52.000	73	151 022	10	6.556	83	157.578	102	200.573
Grecia	9	91.618	—	—	9	35.432	1	163	8	7.560	22	86.173	5	48.600	27	134.773	30	179.892
Noruega	5	80.750	2	9.000	1	7.000	5	1.420	29	31.351	30	108.177	12	21.344	42	129.521	66	256.485
Portugal	2	18.000	3	69.000	4	11.120	26	9.120	3	926	36	107.648	2	518	38	108.166	47	448.061
Canadá	—	—	3	71.500	—	—	—	—	14	32.380	7	41.930	10	61.950	17	103.880	13	111.750
Méjico	2	46.000	2	28.000	—	—	46	18.215	1	250	33	53.125	18	39.340	51	92.465	51	92.265
U. R. S. S. (*)	2	37.010	1	54.000	—	—	—	—	—	—	1	18.510	2	72.500	3	91.010	6	133.460
Egipto	3	5.260	2	40.000	6	31.899	—	—	8	2.180	16	66.010	3	13 329	19	79.339	19	85.780
Perú	2	33.268	—	—	1	15.300	21	14.088	—	—	24	62.656	—	—	24	62.656	26	64.284
Singapur	3	8.800	—	—	—	—	—	—	59	29.409	49	29.009	13	9.200	62	38.209	74	40.116
Filipinas	1	3.300	—	—	8	27.965	2	700	6	4.866	15	27.711	2	9.120	17	36.831	21	39.902
Indonesia	7	12.856	—	—	—	—	—	—	17	8.277	18	9.333	6	11.800	24	21.133	38	24.810
Resto países	2	1.037	—	—	1	4.793	19	4.458	60	19.219	67	24.472	15	5.035	82	29.507	100	95.275
Total mundial	296	6.370.100	697	17.615.683	506	6.102.397	397	158.289	878	2.372.908	1.601	14.860.351	1.173	17.759.026	2.774	32.619.377	2.951	29.171.910

(*) Información incompleta. (1) Incluye Formosa. Las cifras correspondientes a España difieren de las de CONSTRUNAVES.
Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

Cuadro II.3

BUQUES Y ARTEFACTOS CON CASCO DE ACERO MAYORES DE 100 TRB
NUEVOS CONTRATOS DE LOS ASTILLEROS NACIONALES EN 1983
Resumen por tipos de buques

TIPOS DE BUQUES	Para armadores nacionales				Para armadores extranjeros				TOTAL			
	N.º	TRB	TRBC	TPM	N.º	TRB	TRBC	TPM	N.º	TRB	TRBC	TPM
Combinados (OBO y O/O)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Graneleros	1	32.000	14.400	61.000	2	34.600	20.760	60.000	3	66.600	35.160	121.000
Portacontenedores y Ro/Ro	2	3.570	6.189	8.780	4	26.080	36.512	31.840	6	29.650	42.701	40.620
Otros buques de carga	6	21.032	38.946	32.185	—	—	—	—	6	21.032	38.946	32.185
Petroleros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tanques especiales	1	2.915	4.664	6.000	—	—	—	—	1	2.915	4.664	6.000
Buques de pasaje	3	705	1.657	498	—	—	—	—	3	705	1.657	498
Pesqueros	5	2.954	10.352	3.414	23	7.397	36.985	8.302	28	10.351	47.337	11.716
Varios	5	4.110	13.570	4.374	—	—	—	—	5	4.110	13.570	4.374
Total	23	67.286	89.778	116.251	29	68.077	94.257	100.142	52	135.363	184.035	216.393

Cuadro II.4

BUQUES Y ARTEFACTOS CON CASCO DE ACERO MAYORES DE 100 TRB
CARTERA DE PEDIDOS DE LOS ASTILLEROS NACIONALES EN 31-12-83
Resumen por tipos de buques

TIPOS DE BUQUES	Para armadores nacionales				Para armadores extranjeros				TOTAL			
	N.º	TRB	TRBC	TPM	N.º	TRB	TRBC	TPM	N.º	TRB	TRBC	TPM
Combinados (OBO y O/O)	—	—	—	—	6	264.000	132.000	456.000	6	264.000	132.000	456.000
Graneleros	2	37.600	24.480	70.500	12	292.144	145.884	535.000	14	329.744	170.364	605.500
Portacontenedores y Ro/Ro	11	22.993	53.044	42.630	4	26.080	36.512	31.840	15	49.073	89.556	74.470
Otros buques de carga	16	72.053	111.339	113.759	2	19.200	19.200	31.200	18	91.253	130.539	144.959
Petroleros	—	—	—	—	2	88.556	35.422	72.210	2	88.556	35.422	172.210
Tanques especiales	5	14.525	24.365	28.649	3	37.300	42.880	57.750	8	51.825	67.245	86.399
Buques de pasaje	7	9.525	22.287	3.786	—	—	—	—	7	9.525	22.287	3.786
Pesqueros	18	12.074	42.492	12.917	56	18.563	81.775	19.664	74	30.637	124.267	32.581
Varios	8	7.545	24.847	11.261	—	—	—	—	8	7.545	24.847	11.261
Total	67	176.315	302.854	283.502	85	745.843	493.673	1.303.664	152	922.158	796.527	1.587.166

Cuadro III.1.a

DISTRIBUCION POR TAMAÑOS DE LA FLOTA PETROLERA MUNDIAL

TAMAÑOS EN TRB	TRB 1-7-83	TRB 1-7-82	Δ % 1983/1982
De 100 a 5.999	4.819.861	4.791.803	+ 0,6
De 6.000 a 19.999	15.892.604	16.009.096	— 0,7
De 20.000 a 59.999	39.486.167	40.937.515	— 3,5
De 60.000 a 99.999	20.082.546	21.426.157	— 6,3
De 100.000 a 139.999	52.395.307	58.738.087	— 10,8
Mayores de 140.000	24.602.496	24.925.758	— 1,3
Total	157.278.981	166.828.416	— 5,7

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

Cuadro III.1.b

PRINCIPALES FLOTAS PETROLERAS

PAISES	Miles TPM 1-7-83	Miles TPM 1-7-82	Incremento 1983/82	
			Absoluto	%
Liberia	81.534	86.919	— 5.385	— 6,2
Japón	30.827	32.728	— 1.901	— 5,8
Grecia	23.772	25.838	— 2.066	— 8,0
Noruega	19.571	23.153	— 3.582	— 15,5
Panamá	16.658	17.187	— 529	— 3,1
Estados Unidos	16.139	16.200	— 61	— 0,4
Reino Unido	15.360	19.347	— 3.987	— 20,6
Francia	10.768	12.993	— 2.225	— 17,1
España	8.153	9.368	— 1.215	— 13,0
U. R. S. S.	7.436	7.343	+ 93	+ 1,3
Italia	7.353	7.799	— 446	— 5,7
Arabia Saudita	6.373	5.746	+ 627	+ 10,9
Singapur	4.813	5.023	— 210	— 4,2
Dinamarca	4.581	4.909	— 328	— 6,7
Alemania Federal	3.959	5.198	— 1.239	— 23,8
Brasil	3.240	3.271	— 31	— 0,9
Kuwait	3.008	2.172	+ 836	+ 38,5
Países Bajos	3.004	4.210	— 1.206	— 28,6
Resto países	39.544	35.839	+ 3.705	+ 10,3
Total mundial	306.093	325.243	— 19.150	— 5,9

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

Cuadro III.2.a

DISTRIBUCION POR TAMAÑOS DE LA FLOTA GRANELERA MUNDIAL

TAMAÑOS EN TRB	TRB 1-7-83	TRB 1-7-82	Δ % 1983/1982
De 6.000 a 9.999	3.993.003	4.058.249	— 1,60
De 10.000 a 29.999	57.995.292	56.513.342	+ 2,62
De 30.000 a 49.999	28.162.897	25.969.508	+ 8,44
De 50.000 a 99.999	29.728.880	28.558.991	+ 4,09
Más de 100.000	4.516.605	4.197.963	+ 7,59
Total	124.396.677	119.298.053	+ 4,27

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

Cuadro III.2.b

PRINCIPALES FLOTAS GRANELERAS

PAISES	Miles TPM 1-7-83	Miles TPM 1-7-82	Incremento 1983/82	
			Absoluto	%
Liberia	43.374	43.401	— 27	— 0,06
Grecia	30.078	30.163	— 85	— 0,28
Japón	23.414	23.604	— 190	— 0,80
Panamá	21.943	19.344	+ 2.599	+ 13,43
Noruega	9.408	10.869	— 1.461	— 13,44
Reino Unido	8.176	9.769	— 1.593	— 16,30
China y Formosa	6.822	5.311	+ 1.511	+ 28,45
Italia	6.723	6.892	— 169	— 2,45
Corea del Sur	6.281	4.602	+ 1.679	+ 36,48
Hong-Kong	5.582	4.024	+ 1.558	+ 38,71
India	5.005	4.893	+ 112	+ 2,28
Brasil	4.283	4.159	+ 124	+ 2,98
U. R. S. S.	3.864	3.351	+ 513	+ 15,30
Estados Unidos	3.750	3.537	+ 213	+ 6,02
Singapur	3.571	3.424	+ 147	+ 4,29
Francia	3.258	3.044	+ 214	+ 7,03
Canadá	3.072	2.871	+ 201	+ 7,00
Bélgica	2.420	2.231	+ 189	+ 8,47
España	2.128	2.139	— 11	— 0,51
Filipinas	2.094	1.692	+ 402	+ 23,75
Polonia	2.047	2.023	+ 24	+ 1,18
Resto países	22.990	19.876	+ 3.114	+ 15,66
Total mundial	220.636	211.219	+ 9.417	+ 4,45

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

Cuadro III.3

FLOTAS DE LOS PRINCIPALES PAISES NAVIEROS

PAIS	Flota 1-7-83 N.º	Flota 1-7-83 Miles TRB	Flota 1-7-82 N.º	Flota 1-7-82 Miles TRB	Incremento Absoluto	Incremento Relativo
Liberia	2.062	67.564	2.189	70.718	— 3.154	— 4,5
Japón	10.593	40.752	10.652	41.594	— 842	— 2,0
Grecia	3.169	37.478	3.501	40.035	— 2.558	— 6,4
Panamá	5.316	34.666	5.032	32.600	+ 2.065	+ 6,3
U. R. S. S.	7.753	24.549	7.713	23.789	— 761	— 3,2
Estados Unidos	6.437	19.358	6.133	19.111	+ 247	+ 1,3
Noruega	2.340	19.230	2.409	21.862	— 2.632	— 12,0
Reino Unido	2.570	19.121	2.826	22.505	— 3.384	— 15,0
China, R. P. (*)	1.693	11.554	1.619	10.282	+ 1.272	+ 12,4
Italia	1.609	10.015	1.663	10.375	— 360	— 3,5
Francia	1.173	9.868	1.171	10.771	— 903	— 8,4
España	2.589	7.505	2.635	8.131	— 626	— 7,7
Singapur	855	7.009	849	7.183	— 174	— 2,4
Alemania Federal	1.769	6.897	1.782	7.707	— 810	— 10,5
Corea del Sur	1.733	6.386	1.652	5.529	+ 857	+ 15,5
India	677	6.227	644	6.213	+ 13	+ 0,2
Brasil	698	5.808	666	5.678	+ 130	+ 2,3
Arabia Saudita	435	5.297	347	4.302	+ 995	+ 23,1
Dinamarca	1.112	5.115	1.152	5.214	— 99	— 1,9
Holanda	1.287	4.940	1.228	5.393	— 453	— 8,4
Hong-Kong	294	4.384	255	3.499	+ 885	+ 25,3
Polonia	812	3.686	816	3.651	+ 36	+ 1,0
Chipre	593	3.450	557	2.150	+ 1.300	+ 60,5
Suecia	674	3.433	697	3.788	— 355	— 9,4
Canadá	1.300	3 385	1.299	3.213	+ 172	+ 5,4
Filipinas	884	2.964	882	2.774	+ 191	+ 6,9
Kuwait	235	2.548	217	2.014	+ 534	+ 26,5
Yugoslavia	479	2.547	475	2.532	+ 15	+ 0,6
Turquía	687	2.524	631	2.128	+ 396	+ 18,6
Argentina	532	2.470	523	2.256	+ 214	+ 9,5
Rumania	379	2.391	345	2.203	+ 187	+ 8,5
Finlandia	339	2.358	354	2.377	— 19	— 0,8
Bélgica	322	2.274	316	2.271	+ 2	+ 0,1
Australia	578	2.022	558	1.875	+ 147	+ 7,8
Indonesia	1.391	1.950	1.319	1.847	+ 103	+ 5,6
Irán	270	1.795	235	1.313	+ 482	+ 36,7
Irak	161	1.561	155	1.521	+ 40	+ 2,6
Méjico	619	1.475	545	1.252	+ 224	+ 17,9
Malasia	376	1.475	329	1.195	+ 280	+ 23,4
Alemania Democrática	416	1.421	419	1.439	— 18	— 1,3
Argelia	143	1.369	130	1.365	+ 4	+ 0,3
Portugal	357	1.358	356	1.402	— 44	— 3,1
Bulgaria	197	1.293	193	1.248	+ 45	+ 3,6
Resto Países	8.198	19.118	7 682	16.437	+ 2.681	+ 16,3
Total mundial	76.106	422.590	75.151	424.742	— 2.152	— 0,5

(*) Incluye Formosa.

Cuadro III.4.a

DIVERSIFICACION POR TIPOS DE BUQUES DE LA FLOTA NACIONAL

Tipos de buques	1-7-83		1-7-82		Incremento (TRB)	
	N.°	TRB	N.°	TRB	Absoluto	%
Petroleros	99	4.234.180	104	4.919.047	— 684.867	— 13,9
Tanques especiales	31	144.098	29	98.160	+ 45.938	+ 46,8
Graneleros	54	1.070.813	53	1.077.618	— 6.805	— 0,6
Combinados	2	127.918	2	127.918	0	0,0
Cargueros	557	1.210.205	526	1.164.072	+ 46.133	+ 4,0
Pasajes y ferries	47	145.869	48	157.341	— 11.472	— 7,3
Pesqueros	1.607	501.760	1.651	518.186	— 16.426	— 3,2
Otros buques no mercantes	192	69.847	204	68.351	+ 1.496	+ 2,2
Total	2.589	7.504.690	2.635	8.130.693	— 626.003	— 7,7

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

Cuadro III.4.b

DIVERSIFICACION POR EDADES DE LA FLOTA NACIONAL

	1-7-70		1-7-75		1-7-83	
	N.°	%	N.°	%	N.°	%
Menos de 5 años	591	26,5	655	24,8	284	11,0
Entre 5 y 10 años	524	23,5	568	21,3	643	24,8
Entre 10 y 15 años	318	14,2	497	18,6	433	16,7
Entre 15 y 20 años	159	7,1	196	11,1	504	19,5
Entre 20 y 25 años	206	9,2	145	5,4	288	11,1
Entre 25 y 30 años	150	6,7	174	6,5	126	4,9
Más de 30 años	286	12,8	332	12,4	311	12,0
Total	2.234	100,0	2.667	100,0	2.589	100,0

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

Cuadro III.4.c

DIVERSIFICACION POR TAMAÑOS DE LA FLOTA NACIONAL

	1-7-70			1-7-75			1-7-83		
	N.°	Miles TRB	%	N.°	Miles TRB	%	N.°	Miles TRB	%
Menores de 1.000 TRB	1.732	496,0	14,4	2.126	606,8	11,2	1.950	561,6	7,5
Entre 1.000 y 4.000 TRB	312	623,6	18,1	335	651,8	12,0	414	826,3	11,0
Entre 4.000 y 10.000 TRB	124	789,7	22,9	113	723,8	13,3	118	810,4	10,8
Entre 10.000 y 20.000 TRB	40	533,5	15,5	40	570,9	10,5	36	555,6	7,4
Entre 20.000 y 40.000 TRB	16	457,3	13,4	22	624,5	11,5	25	651,2	8,7
Entre 40.000 y 100.000 TRB	10	540,7	15,7	26	1.543,8	28,4	32	2.135,7	28,5
Entre 100.000 y 140.000 TRB	—	—	—	3	384,2	7,1	10	1.338,6	17,8
Mayores de 140.000 TRB	—	—	—	2	327,6	6,0	4	625,3	8,3
Total	2.234	3.440,8	100,0	2.667	5.433,4	100,0	2.589	7.504,7	100,0

Fuente: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING.

APENDICE

- BUQUES ENTREGADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES DURANTE 1983
- BUQUES BOTADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES DURANTE 1983
- BUQUES COMENZADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES DURANTE 1983
- BUQUES CONTRATADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES DURANTE 1983
- CARTERA DE PEDIDOS DE LOS ASTILLEROS NACIONALES EN 31-12-83
- EQUIPOS PROPULSORES INSTALADOS EN LOS BUQUES ENTREGADOS EN 1983
- REPARACIONES NAVALES AÑO 1983

BUQUES Y ARTEFACTOS CON CASCO DE ACERO MAYORES DE 100 TRB ENTREGADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES EN 1983

Clasificación por astilleros

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM	EtxEppxMxPxC (m.)	Capacidad	Equipo propulsor	BHP/rpm.	Vp nudos	FECHAS Botadura	FECHAS Entrega
Astilleros Ardeag	135	Gorgos	Remolques del Mediterráneo, Sociedad Anónima	Remolcador	185	72	28,25x25,2x8x4,4x3,35	T.P.F.= =34 T.	MWM TBD 441-V12K	2.448/1.000	13,12	29- 1-83	23- 9-83
Astilleros Armón	17	Dargahan-18	Shilat Janoub. IRAN	Camaronero congelador	104	62	24x20,83x5,9x3,25x2,1	70 m³	Caterpillar D-343-TA	365/1.800	10	20- 2-78	20- 5-83
	18	Dargahan-19	Shilat Janoub. IRAN	Camaronero congelador	104	62	24x20,83x5,9x3,25x2,1	70 m³	Caterpillar D-343-TA	365/1.800	10	22- 2-78	20- 5-83
	19	Dargahan-20	Shilat Janoub. IRAN	Camaronero congelador	104	62	24x20,83x5,9x3,25x2,1	70 m³	Caterpillar D-343-TA	365/1.800	10	20- 2-78	20- 5-83
	20	Dargahan-21	Shilat Janoub. IRAN	Camaronero congelador	104	62	24x20,83x5,9x3,25x2,1	70 m³	Caterpillar D-343-TA	365/1.800	10	22- 2-78	20- 5-83
	21	Dargahan-22	Shilat Janoub. IRAN	Camaronero congelador	104	62	24x20,83x5,9x3,25x2,1	70 m³	Caterpillar D-343-TA	365/1.800	10	22- 2-78	20- 5-83
	82	Kingfisher-1	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	92	24x19,5x6,95x3,45x3	105 m³	Caterpillar 3412-DIT	450/1.800	10	9- 7-82	21- 4-83
	83	Kingfisher-2	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	92	24x19,5x6,95x3,45x3	105 m³	Caterpillar 3412-DIT	450/1.800	10	9- 7-82	21- 4-83
	84	Kingfisher-3	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	92	24x19,5x6,95x3,45x3	105 m³	Caterpillar 3412-DIT	450/1.800	10	3- 1-83	24- 6-83
	85	Kingfisher-4	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	93	24x19,5x6,95x3,45x3,1	105 m³	Caterpillar 3412-DIT	450/1.800	10,09	9- 8-83	12- 9-83
	86	Kingfisher-5	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	93	24x19,5x6,95x3,45x3	105 m³	Caterpillar 3412-DIT	450/1.800	10	21-10-83	10-11-83
	87	Kingfisher-6	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	93	24x19,5x6,95x3,45x3	105 m³	Caterpillar 3412-DIT	450/1.800	10	21-11-83	14-12-83
	88	Banuso-1	Banuso Fisheries Ltd. NIGERIA	Camaronero congelador de arrastre	137	93	24x19,5x6,95x3,45x3	105 m³	Caterpillar 3412-DIT	450/1.800	9,90	4-11-82	10- 8-83
	89	Banuso-2	Banuso Fisheries Ltd. NIGERIA	Camaronero congelador de arrastre	137	93	24x19,5x6,95x3,45x3	105 m³	Caterpillar 3412-DIT	450/1.800	10	4- 1-83	21-12-83
	91	Newfish-1	New Fishing Ltd. AUSTRALIA	Camaronero congelador	135	67	22x19,67x7,42x4,15x3	75 m³	Yanmar S165ST	450/1.300	10,47	10- 5-83	6- 7-83
	92	Newfish-2	New Fishing Ltd. AUSTRALIA	Camaronero congelador	135	67	22x19,67x7,42x4,15x3	75 m³	Yanmar S165ST	450/1.300	10,07	13- 5-83	6- 7-83
Astilleros del Atlántico	216	Peña Sagra	Naviera Atria, S. A.	Carguero polivalente de cargas secas	1.536	3.205	80,9x73,7x13,5x7,55/6,2x x5,75	4.106 m³ 149 TEU	AESA/Sulzer BASL25/30	1.945/1.000	13,26	17- 9-82	25- 5-83
	217	Lago Enol	Naviera Lagos, S. A.	Frigorífico de línea para pallets y contenedores	3.000	3.736	91x86x17,4x9,5/6,5x6,26	7.150 m³ 241 TEU	AESA/B&W6L45GFCA	5.910/175	16	26- 4-83	17-10-83
Astilleros del Cadagua	127	Teacapán	Atúnidos, S. A. MEJICO	Atunero congelador	1.250	1.488	68,9x61x12,5x8,3/5,8x5,4	1.316 m³	General Motors GM-20-645-E7BL	3.600/900	16,09	25- 2-82	28- 1-83
	129	Tunaoro Segundo	Tunaloa, S. A. de C. V. MEJICO	Atunero congelador	1.056	1.632	71x63x13x8,3/5,85x5,65	1.480 m³	General Motors GM-20-645-E7BL	3.600/900	16,37	21- 5-82	27- 4-83
	130	Tobora	Atúnidos, S. A. MEJICO	Atunero congelador	1.250	1.488	68,9x61x12,5x8,3/5,8x5,4	1.316 m³	General Motors GM-20-645-E7BL	3.600/900	15,84	21- 7-82	20- 7-83
Astilleros Construcciones (Fact. de Meira)	175	Citania	Cruceros Ría de Vigo, S. A.	Pasaje	1.040	428	64x55,5x12,5x7,1/4,3x3,1	600 pasajeros	Barreras/Deutz SBA-BM-528	2x1.275/900	14,2	25- 5-82	9- 2-83
Astilleros Construcciones (Fact. de Ríos)	259		Astilleros Construcciones, S. A.	Dique flotante de 8.000 T. F. A.	4.989		157,4x25,03/31x12		Sin propulsión			15- 6-83	15-10-83
Astilleros Españoles (Factoría de Cádiz)	119	Pontón n.º 1	Sakaria Shipping Corp. LIBERIA	Pontona para carga y descarga de cemento	131	78	20x x10x2x0,94		Sin propulsión			10-12-82	15- 3-83
	120	Pontón n.º 2	Sakaria Shipping Corp. LIBERIA	Pontona para carga y descarga de cemento	131	78	20x x10x2x0,94		Sin propulsión			10-12-82	15- 3-83

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM	EtxEppxMxPxC (m.)	Capacidad	Equipo propulsor	BHP/rpm.	Vp nudos	FECHAS	
												Botadura	Entrega
Astilleros Españoles (Factoría de Olaveaga)	326	Butadiez	Butano, S. A.	Transporte de gases licuados de petróleo (LPG)	8.046	6.910	127,25x116x21,3x12,1x7	8.000 m³	AESA/B&W 8K 45 GF	6.950/227	17,45	19-12-80	16- 3-83
	(1)	Mar Liguria	Cía. Marítima del Nervión, S. A.	Carguero polivalente	9.704	15.380	144x134x21,4x14,2x8,96	22.677 m³	AESA/B&W 8K45GFCA	7.890/234	15,4	4- 4-81	27-12-83
Astilleros Españoles (Factoría de Puerto Real)	33	Wroclaw	Spanish Polist Shipping Co. Inc. PANAMA	Roll-on/Roll-off	18.500	21.300	199,5x182x31x20x9,5	1.200 TEU	AESA/Sulzer 7RND90M	23.450/122	20	20- 3-82	20- 4-83
	34	Ereaga	Naviera Galatea, S. A.	Granelero	32.499	61.312	224x212,7x32,2x17,6x x13,11	74.197 m³	AESA/Sulzer 6RND76M	14.400/122	15,91	31-10-82	11-11-83
Astilleros Españoles (Factoría de Sestao)	248	Lázaro Cárdenas II	Petróleos Mexicanos, S. A. (PEMEX). MEJICO	Transporte de productos petrolíferos	23.236	44.696	202x188x28,4x17,6x x12,468	50.259 m³	AESA/Sulzer 6RND76M	14.400/122	16,38	11-12-81	25- 3-83
	249	Guadalupe Victoria II	Petróleos Mexicanos, S. A. (PEMEX). MEJICO	Transporte de productos petrolíferos	23.236	44.653	202x188x28,4x17,6x x12,468	50.259 m³	AESA/Sulzer 6RND76M	14.400/122	16,38	26- 3-82	1- 8-83
	260	Odinlock	Hillwood Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	23.535	44.154	199,5x189x29x16x11,714	54.237 m³	AESA/B&W 6L67GFCA	11.200/121	15,4	5- 8-82	13-10-83
	261	Thorlock	Bryan Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	23.535	44.127	199,5x189x29x16x11,714	54.237 m³	AESA/B&W 6L67GFCA	11.200/121	15,3	30-11-82	13-10-83
Astilleros Españoles (Factoría de Sevilla)	253	Free-Spirit	Alder Shipping Co. Ltd. GRECIA	Granelero	19.678	34.700	197,6x185x24,2x15,2x x11,15	46.419 m³	AESA/B&W 6L67GFCA	13.100/123	15,3	23- 7-82	5-10-83
	255	Bled	Genshipping Corp. LIBERIA	Granelero	20.637	34.497	197,6x185x24,2x15,2x x11,165	46.550 m³	AESA/B&W 5L67GFCA	10.900/123	15,75	15- 4-83	9-11-83
	256	Bohinj	Genshipping Corp. LIBERIA	Granelero	20.637	34.942	197,6x185x24,2x15,2x x11,165	46.550 m³	AESA/B&W 5L67GFCA	10.900/123	15,75	11- 7-83	12-83
	257	Wayfarer	Sea Rapid Maritime Corp. GRECIA	Granelero	19.663	34.698	197,6x185x24,2x15,2x x11,15	46.210 m³	AESA/B&W 6L67GFCA	13.100/123	15,42	8-11-82	31-10-83
	260	Manila Pride	Galgary Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	20.576	34.859	197,6x185x24,2x15,2x x11,165	46.419 m³	AESA/B&W 5L67GFCA	10.900/127	15,3	28- 1-83	13-10-83
Astilleros Gondán	172	Puente Pereiras	Armadora Pereira, S. A.	Pesquero congelador de arrastre por popa	495	622	54x45x10,5x7/4,5x4,8	875 m³	Barreras/Deutz RBV 6M 358	1.850/310	12,44	19- 8-82	22- 6-83
	212	Boga	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico-Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	136	119	26x22,5x6,5x3,25x2,69	146 m³	GUASCOR E318TA-SP	500/1.800	9,99	28-12-82	7-12-83
	213	Dentao	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico-Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	136	119	26x22,5x6,5x3,25x2,69	146 m³	GUASCOR E318TA-SP	500/1.800	10,57	29-12-82	7-12-83
Astilleros de Huelva	110	M.ª Dolores del Mar	S. B. C. Container Lines, S. A.	Portacontenedores frigorífico	2.672	5.232	127,17x116,82x15,782x x9,2/7x6,48	3.888 m³ 357 TEU	Barreras/Deutz RBV16M-540	8.000/600	18	24- 8-79	1- 8-83
	138	G. Ferrer	Balear de Navegación, S. A.	Portacontenedores celular	1.575	2.433	80,2x72x13,228x6x4,98	100 TEU	Echevarría/B&W 14V23LU	2.100/800	13,30	16- 6-82	17- 2-83
	139	Mallorca	Balear de Navegación, S. A.	Portacontenedores frigorífico	1.575	2.405	79,97x72x13,2x6x4,98	1.140 m³ 46 TEU	Echevarría/B&W 14V23LU	2.100/820	14	18- 1-83	19- 7-83
	144	Corimba	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico-Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al fresco	295	217	34,66x29x8,316x6,1/4x x3,87	275 m³	Caterpillar D-399-TA	1.125/1.225	12,78	12-11-82	22-11-83
	145	Kuanza	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico-Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al fresco	295	217	34,66x29x8,316x6,1/4x x3,88	275 m³	Caterpillar D-399-TA	1.125/1.225	12,85	29-11-82	24-11-83

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM	EtxEppxMxPxC (m.)	Capacidad	Equipo propulsor	BHP/rpm.	Vp nudos	FECHAS	
												Botadura	Entrega
Astilleros Luzuriaga	226	Salpa	Oronaves, S. A.	Carguero	1.236	3.123	77x70x13x6,5/6,02x5,75	4.218 m³ 140 TEU	MAK 8M-322	1.750/750	11,53	26- 5-83	6-10-83
	227	Raimundo A.	Artaza y Cía., S. A.	Carguero	1.236	3.125	77x70x13x6,5/6,02x5,75	4.218 m³ 140 TEU	MAK 8M-322	1.750/750	11,57	30-12-82	22- 6-83
Astilleros de Mallorca	228	Jessica	Wolf Ltd. REINO UNIDO	Velero-escuela (goleta de tres palos)	268	50	53x42x8,6x5,85x3,9	28 personas	General Motors 12V 71TI	675/2.300	11	18-11-82	21-12-83
Astilleros de Murueta	145	Off Valencia	Off-Shore España, S. A.	Suministro a plataformas de perforación	972	1.200	60,2x54x13x6x4,96	270 T. seca 970 T. líquida T.P.F.= =86,5 T.	MAK 9M 453 AK	2x3.060/550	13,88	1- 2-83	21- 4-83
Astilleros de Santander	98	Pescalamar I	Pescalamar, S. A. de C. V. MEJICO	Pesquero congelador	269	220	37x32x7,5x3,9x3,65	250 m³	Baudouin/Interdiesel DNP 12	2x600/1.800	11	8- 2-75	3- 2-83
	99	Pescalamar II	Pescalamar, S. A. de C. V. MEJICO	Pesquero congelador	269	220	37x32x7,5x3,9x3,65	250 m³	Baudouin/Interdiesel DNP 12	2x600/1.800	11	15- 3-75	3- 2-83
	100	Pescalamar III	Pescalamar, S. A. de C. V. MEJICO	Pesquero congelador	269	220	37x32x7,5x3,9x3,65	250 m³	Baudouin/Interdiesel DNP 12	2x600/1.800	11	9- 5-75	3- 2-83
	155	Don Fernando	Transportes Marítimos del Sur, S. A. (TRAMASUR)	Roll-on/Roll-off	2.493	4.900	116,35x103x18,35x11,35/ 6,35x6,2	502 m³ 85 trailers	Barreras/Deutz RBV12M-540	5.200/650	14,79	27- 2-82	24- 2-83
	157	Zeroi	Atuneros Congeladores y Transportes Frigoríficos, S. A. (ATUNSA)	Frigorífico	809	1.350	60,4x54x10,4x5,6x4,77	1.000 m³	MAK 6MU 452	1.300/375	12,3	10-11-82	30- 3-83
Astilleros y Talleres Celaya	185	Escama XIX	Banco Nacional Pesquero y Portuario, S. A. (BANPESCA). MEJICO	Pesquero de arrastre por popa	293	227	37,8x32x8,3x6,2/4x3,3	225 m³	Caterpillar D-399-TA	1.125/1.225	12,06	21- 7-82	7- 2-83
	186	Escama XX	Banco Nacional Pesquero y Portuario, S. A. (BANPESCA). MEJICO	Pesquero de arrastre por popa	293	227	37,8x32x8,3x6,2/4x3,3	225 m³	Caterpillar D-399-TA	1.125/1.225	12,52	6- 7-82	7- 2-83
	188	Egaluze	ATUNSA	Atunero congelador	703	556	52,3x45,5x10,7x7,4/5,05 x4,95	731 m³	MAK 8M452	2.000/417	12,89	17- 9-82	10- 6-83
	190	Egalabur	ATUNSA	Atunero	906	700	51,5x45,5x10,7x7,4/5,05 x4,95		MAK 8M452	2.000/417	12,65	1- 3-83	11-10-83
Astilleros y Talleres Ferrolanos	229	Merma	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico-Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	136	109	26x22,5x6,5x3,25x2,7		GUASCOR E-318-TSP	500/1.800	10,5	20-10-82	30-11-83
	230	Gaiado	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico-Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	136	109	26x22,5x6,5x3,25x2,7		GUASCOR E-318-TSP	500/1.800	10,5	10-12-82	30-11-83
	231	Pungo	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico-Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	136	109	26x22,5x6,5x3,25x2,7		GUASCOR E-318-TSP	500/1.800	10,5	28- 1-83	30-11-83
	232	Espada	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico-Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	136	109	26x22,5x6,5x3,25x2,7		GUASCOR E-318-TSP	500/1.800	10,5	4- 3-83	30-11-83

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM	EtxEppxMxPxC (m.)	Capacidad	Equipo propulsor	BHP/rpm.	Vp nudos	FECHAS	
												Botadura	Entrega
Astilleros y Talleres del Noroeste	260	Marine Renascence	International Oil & Bulk Trade Co. LIBERIA	Petrolero	41.883	86.843	243,84x233x39,35x18,8x x13,09	98.048 m³	Mitsui/B&W 8L 67 GFCA	17.400/123	15,43	23- 7-82	17-11-83
	262	Hadera	Dimos Maritime Corp. LIBERIA	Granelero	82.666	166.013	290x280x46x24,3x17	188.804 m³	AESA/B&W 7L 90 GFCA	27.600/97	15,79	14-12-82	20- 7-83
Astilleros y Varaderos José Valiña Lavandeira	15	Spabunker I	Cía. Ibérica de Remolcadores del Estrecho, S. A. (CIRESA)	Barcaza para suministro de combustible	1.950	4.600	76,5x75x16x6,8x5,5		Barreras/Deutz SBA12M816R	2x838/1.800	8	6-83	7-83
	17	Fisterra	Naviera Finisterre, S. A.	Carguero	825	1.200	67x10,8x4,45x3,78		Barreras/Deutz SBA8M528	1.225/900		2-83	6- 5-83
Astilleros y Varaderos de Tarragona	227	Orenga	Remolques y Servicios Marítimos, S. A. (REYSER)	Remolcador	168	82	25x22,1x8,4x4,2x3,3	T.P.F.≈ =32 T.	Echevarría/B&W 14V 23 LU	2.030/825		7- 4-83	12-83
Balenciaga	307	Carol	Remolques de Levante, S. A.	Transporte de agua y productos líquidos	1.211	2.400	72,9x67x11,3x5,35x4,76	2.516 m³	Echevarría/B&W 12V 23 HU	1.560/820	11	25-10-82	28- 7-83
	308	Uralar Sexto	Naviera Uralar, S. A.	Portacontenedores y cargas pesadas	1.585	4.100	91,3x83x14,4x8,7/6,8x x6,7	5.097 m³ 162 TEU	Barreras/Deutz RBV6M358	2.000/365	14,16	28- 2-83	17- 5-83
Construcciones Navales P. Freire	161	Juanitoba n.º 1	Hernández y Rijo, S. L.	Atunero	735	670	59x52,5x9,5x4,25x3,6	719 m³	Barreras/Deutz SBA8M528	1.225/900	12,69	10-82	2- 9-83
	198	Cacongo	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico-Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	526	564	53,75x45,66x9,5x6,5/4,3x x3,8	700 m³	Echevarría/B&W 12V 23 LU	1.740/800	12,58	12- 5-82	13-12-83
	199	Cabinda	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico-Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	526	564	53,75x45,66x9,5x6,5/4,3x x3,8	700 m³	Echevarría/B&W 12V 23 LU	1.740/800	12,58	12- 5-82	13-12-83
	207	Asni	Omnium Marocaine de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	337	39,4x33x8,5x6,15/4,1x3,5	401 m³	Barreras/Deutz SBA8M528	1.160/900	11,73	13- 9-82	17- 3-82
	208	Aglou	Omnium Marocaine de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	337	39,4x33x8,5x6,15/4,1x3,5	401 m³	Barreras/Deutz SBA8M528	1.160/900	11,73	13- 9-82	24- 3-83
	209	Amizmiz	Omnium Marocaine de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	337	39,4x33x8,5x6,15/4,1x3,5	401 m³	Barreras/Deutz SBA8M528	1.160/900	11,73	29- 1-83	21- 7-83
	210	Azilal	Omnium Marocaine de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	337	39,4x33x8,5x6,15/4,1x3,5	401 m³	Barreras/Deutz SBA8M528	1.160/900	11,73	23- 3-83	20-10-83
	211	Awloz	Omnium Marocaine de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	337	39,4x33x8,5x6,15/4,1x3,5	401 m³	Barreras/Deutz SBA8M528	1.160/900	11,73	25-10-83	14-12-83
	214	Tarak Labiad	Navicar, S. A.	Transporte de vehículos	981	1.626	88,5x77,5x18x15,5/4,25x x42	800 coches	AESA/Pielstick 6 PC 2,5	3.900/520	16,21	28- 2-83	20- 9-83
Construcciones Navales Santodomingo	471	Castletown	Eiranova Fisheries Ltd. IRLANDA	Pesquero de arrastre por popa	299	290	38,2x32,13x8,3x5,85/3,7x x3,55	295 m³	MAK 6M331AK	1.000/750	11,5	20-11-82	15- 3-83
	472	Harvest Elita	Sea Harvest Co. (PTY) Ltd. SUDAFRICA	Pesquero de arrastre por popa	299	290	38,2x32,13x8,3x5,85/3,7x x3,55	295 m³	MAK 6M331AK	1.000/750	11,5	27-11-82	12- 1-83
	473	Cabo S. Braz	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico-Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	250	210	36,43x30,58x8,3x5,85/ 3,7x3,5	284 m³	Caterpillar D-399	1.125/1.225	11	10- 9-82	30-12-83
	478	Pescapuerta Cuarto	Pescapuerta, S. A.	Pesquero congelador	715	950	65x55,8x12x7,3/4,8x4,6	1.400 m³	Barreras/Deutz RSBV6M358	2.000/375	13	10- 5-83	30-11-83
	483	Tamanar	Omnium Marocaine de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	405	39,4x33x8,5x6,15/4,1x x3,5	370 m³	Barreras/Deutz SBA8M528	1.160/900	12,5	28- 6-82	20- 3-83
	484	Tafdna	Omnium Marocaine de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	405	39,4x33x8,5x6,15/4,1x x3,5	370 m³	Barreras/Deutz SBA8M528	1.160/900	12,5	5- 6-82	19- 2-83
	485	Tisirene	Omnium Marocaine de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450	39,4x33x8,5x6,15/4,1x x4,05	400 m³	Barreras/Deutz SBA8M528	1.160/900	12,5	8-11-82	26- 5-83
	486	Taliwine	Omnium Marocaine de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	405	39,4x33x8,5x6,15/4,1x x3,5	370 m³	Barreras/Deutz SBA8M528	1.160/900	12,5	29- 1-83	6- 8-83
	488	Taghazout	Omnium Marocaine de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	405	39,4x33x8,5x6,15/4,1x x3,5	370 m³	Barreras/Deutz SBA8M528	1.160/900	12,5	22- 6-83	28-11-83

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM	EtxEppxMxPxC (m.)	Capacidad	Equipo propulsor	BHP/rpm.	Vp nudos	FECHAS	
												Botadura	Entrega
Empresa Nacional Bazán (Fact. de San Fernando) (*)	212	Velázquez	Líneas Marítimas Españolas, Sociedad Anónima	Roll-on/Roll-off	4.198	6.017	138x125x21,5x16,9/6,9x x6,705	1.189 vehículos 160 remolques 295 TEU 12 pasaj.	Bazán/MAN 9L40/54	2x5.625/450	18,15	14- 5-80	6- 5-83
Enrique Lorenzo y Cía.	402	Volcán de Tamia	Antonio Armas Curbelo, S. A.	Roll-on/Roll-off	1.254	2.653	85,5x75x16x11,16/6,17x x5,814	5.892 m³ 41 vehíc. 12 pasaj.	MAK 8M332AK	2x2.000/850	13,63	24- 5-82	6- 5-83
	403	Volcán de Tinache	Antonio Armas Curbelo, S. A.	Roll-on/Roll-off	1.254	2.653	85,5x75x16x11,16/6,17x x5,814	5.892 m³ 41 vehíc. 12 pasaj.	MAK 8M332AK	2x2.000/850	14,6	16-11-82	30- 9-83
Hijos de J. Barreras	1462	Reina del Atlántico	Cía. Naviera Astur Andaluza, Sociedad Anónima	Transporte de vehículos	2.650	4.600	112,8x103x18,35x13,2/ 6,5x6,2	824 vehíc. 12 pasaj.	Barreras/Deutz RBV12M540	2x6.000/600	18,5	25- 2-82	14- 4-83
	1473	Balsain	Cía. Oceánica Bret, S. A. (COBRET)	Maderero	5.750	8.150	119,75x110x18,5x9,5x x6,35	10.600 m³	Barreras/Deutz RBV18M540	4.000/600	14	29-12-82	18-10-83
	1474	Vinuesa	Cía. Oceánica Bret, S. A. (COBRET)	Maderero	5.750	8.150	119,75x110x18,5x9,5x x6,35	10.600 m³	Barreras/Deutz RBV18M540	4.000/600	14	15- 3-83	14-12-83
	1475	Albacora Quince	Albacora, S. A.	Atunero congelador	1.475	1.957	77,3x66x13,6x9,05/6,65x x6,35	1.900 m³	Barreras/Deutz RBV12M350	4.400/430	15	24- 5-82	4- 5-83
	1476	Albacora Dieciséis	Albacora, S. A.	Atunero congelador	1.475	1.957	77,3x66x13,6x9,05/6,65x x6,35	1.900 m³	Barreras/Deutz RBV12M350	4.400/430	14,88	83	13- 7-83
Juliana Constructora Gijonesa	279	Prión	Marítima Astur, S. A.	Maderero	7.310	11.800	135,7x125x19x10,9x8,25	16.120 m³	AESA/B&W 6L45GFCA	5.910/175	14,75	11- 3-82	14- 2-83
	284	Ebano	Navicón, S. A.	Maderero	5.125	8.150	119,75x110x18,5x9,5x7,4	10.600 m³ 160 TEU	AESA/Werkspoor TM-410	4.500/575	13,96	23- 6-82	9- 5-83
Marítima de Axpe	144	María Verónica	Maratún, S. A. de C. V. MEJICO	Atunero congelador	1.127	1.683	71x63x13x8,3/5,85x5,7	1.300 m³	General Motors 20-645-E7	3.600/900	16,46	25- 2-82	14- 2-83
	147	Tunaoro Tercero	Tunamex, S. A. de C. V. MEJICO	Atunero congelador	1.213	1.680	71x63x13x8,3/5,85x5,7	1.400 m³	General Motors 20-645-E7	3.600/900	16,31	23- 6-82	27- 4-83
	148	Tunaoro Cuarto	Tunaoro, S. A. de C. V. MEJICO	Atunero congelador	1.056	1.679	71x63x13x8,3/5,85x5,7	1.300 m³	General Motors 20-645-E7	3.600/900	15,74	2-11-82	21- 7-83
Marítima del Musel	233	Olga del Pacífico	Pesquerías del Pacífico, S. A. de C. V. MEJICO	Atunero congelador	1.111	1.558	70x61,5x12,9x8,3/5,85x x5,7	1.284 m³	General Motors L20-645-E7B	3.600/900	16,02	2-11-82	15- 6-83
	234	Galante	Buques de Apoyo, S. A. (BASA)	Suministro a plataformas de perforación	1.073	932	61,5x53,9x12,1x5,7x4,66	T.P.F.= =78 T. 10 pasaj.	Barreras/Deutz 6M540	2x3.600/650	13,78	28- 2-83	5- 5-83
	235	Gallardo	Buques de Apoyo, S. A. (BASA)	Suministro a plataformas de perforación	1.073	932	61,5x53,9x12,1x5,7x4,66	T.P.F.= =78 T. 10 pasaj.	Barreras/Deutz 6M540	2x3.600/650	13,82	26- 4-83	6- 7-83
Sociedad Metalúrgica Duro Felguera	167	Zafiro	Sociedad Metalúrgica Duro Felguera, S. A.	Carguero y portacontenedores	3.997	7.043	104x95,4x16,5x9,7x7,589	8.877 m³ 226 TEU	Barreras/Deutz RBV8M540	4.000/600	14,76	13- 6-83	12- 8-83
Talleres del Puerto Llastarry	42	Santa María de España	Junta del Puerto de Cartagena	Draga de cuchara	120	100	22x21x8,5x2,5x1,75	80 m³ cántara de arena	Talbot BS-36	2x230/1.800	7,5	28-12-82	12- 4-83
Tomás Ruiz de Velasco	157	Ruiz de Velasco, 157	Tomás Ruiz de Velasco, S. A.	Transporte de gases licuados de petróleo (LPG)	2.350	3.450	87,2x81x14,5x7,9x6,2	3.250 m³	AESA/Pielstick PC 2,5L	3.900/520	13	1-10-82	29-11-83
Unión Naval de Levante (Fact. de Valencia)	140	Japeri	Transportes Fluviais e Maritimos, S. A. (FLUMAR). BRASIL	Transporte de gases licuados de petróleo (LPG) y amoníaco	7.200	10.310	128,6x117x20,5x12x7,5	8.190 m³	AESA/B&W 6L45GFCA	5.910/175	16	28- 5-83	11-11-83
			Total ... ... 108 buques		492.096	857.147							

(1) C. N.º 249 de ASTILLEROS ESPAÑOLES (Factoría de Sevilla).

(*) La producción de esta empresa en construcción naval mercante viene a representar el 50 por 100 de la producción total de la misma, dedicando el resto a nuevas construcciones de marina de guerra.

BUQUES Y ARTEFACTOS CON CASCO DE ACERO MAYORES DE 100 TRB BOTADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES EN 1983

Clasificación por astilleros

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM
Astilleros Ardeag	135	Gorgos	Remolques del Mediterráneo, S. A.	Remolcador	185	72
	136	Boluda Veintitrés	Remolcadores de Cartagena, S. A. (RECASA)	Remolcador	145	79
Astilleros Armón	84	Kingfisher-3	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	92
	85	Kingfisher-4	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	93
	86	Kingfisher-5	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	93
	87	Kingfisher-6	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	93
	89	Banuso-2	Banuso Fisheries Ltd. NIGERIA	Camaronero congelador de arrastre	137	93
	91	Newfish-1	New Fishing Ltd. AUSTRALIA	Camaronero congelador	135	67
	92	Newfish-2	New Fishing Ltd. AUSTRALIA	Camaronero congelador	135	67
Astilleros del Atlántico	217	Lago Enol	Naviera Lagos, S. A.	Frigorífico de línea para pallets y contenedores	3.000	3.736
Astilleros del Cadagua	119	Travemar Africa	Cía. Naviera de la Mancha, S. A.	Carguero polivalente	5.300	9.500
	135	Montefrisa Nueve	General de Túnidos, S. A. (GETUSA)	Atunero congelador	1.490	1.400
Astilleros del Cantábrico y de Riera (Factoría de Riera)	282	Tungui	Atúnidos, S. A. MEJICO	Atunero congelador	1.275	1.565
	283	Teruel	Atúnidos, S. A. MEJICO	Atunero congelador	1.275	1.565
Astilleros Construcciones (Factoría de Ríos)	259		Astilleros Construcciones, S. A.	Dique flotante de 8.000 T. F. A.	4.989	
Astilleros Españoles (Factoría de Olaveaga)	352	Ocean Crony	Ocean Taurus Navigation Corp. LIBERIA	Granelero	15.400	27.000
	354	Hiranand Star	Star Two Shipping Ltd. LIBERIA	Carguero polivalente	9.600	15.600
Astilleros Españoles (Factoría de Puerto Real)	37	Maureen	Ultramar Betyca Ltd. LIBERIA	OBO	44.000	76.000
	38	Dodsland	Ultramar Spain Ltd. LIBERIA	OBO	44.000	76.000
	40		Ultramar Madrid Ltd. LIBERIA	OBO	44.000	76.000
	41		Ultramar Puerto Real Ltd. LIBERIA	OBO	44.000	76.000
	42		Marítima del Gobelas, S. A.	Carbonero/granelero	32.000	61.000
Astilleros Españoles (Factoría de Sestao)	254	Mangueira	Transportes Fluviais e Marítimos, S. A. (FLUMAR). BRASIL	Transporte de ácido fosfórico	14.000	24.000
	255	Portela	Transportes Fluviais e Marítimos, S. A. (FLUMAR). BRASIL	Transporte de ácido fosfórico	14.000	24.000
	262		Donervon Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	23.352	44.000
	263	Favorita	Mannix Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	23.352	44.000
Astilleros Españoles (Factoría de Sevilla)	255	Bled	Genshipping Corp. LIBERIA	Granelero	20.637	34.497
	256	Bohinj	Genshipping Corp. LIBERIA	Granelero	20.637	34.942
	260	Manila Pride	Galgary Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	20.576	34.859
	261		Fraserburgh Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	20.487	35.000
	262		Hornsby Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	20.487	35.000
Astilleros Gondán	214	Baiacu	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	215	Abrotea	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	216	Garoupa	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	217	Mero	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	234	Arneles	Pesquera Baqueiro, S. A.	Pesquero	495	630
Astilleros de Huelva	139	Mallorca	Balear de Navegación, S. A.	Portacontenedores frigorífico	1.575	2.405
	149	Calafate	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero polivalente de cerco y cañero	170	135
	150	Biqueirao	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero polivalente de cerco y cañero	170	135
Astilleros Luzuriaga	226	Salpa	Oronaves, S. A.	Carguero	1.236	3.123
Astilleros de Murueta	145	Off Valencia	Off-Shore España, S. A.	Suministro a plataformas de perforación	972	1.200
	146	Off Vigo	Off-Shore España, S. A.	Suministro a plataformas de perforación	999	1.200

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM
Astilleros y Talleres Celaya	190	Egalabur	ATUNSA	Atunero	906	700
	191	Kenza I	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
	193	Kenza III	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
Astilleros y Talleres Ferrolanos	231	Pungo	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	136	109
	232	Espada	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	136	109
	233	Gamba	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109
	234	Maleco	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109
	235	Tico-Tico	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109
	236	Roncador	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109
Astilleros y Talleres del Noroeste	263	Patria	Dimos Maritime Corp. LIBERIA	Granelero	82.666	166.000
Astilleros y Varaderos José Valiña Lavandeira	15	Spabunker-I	Cía. Ibérica de Remolcadores del Estrecho, S. A. (CIRESA)	Barcaza para suministro de combustible	1.950	4.600
	17	Fisterra	Naviera Finisterre, S. A.	Carguero	825	1.200
Astilleros y Varaderos de Tarragona	227	Orenga	Remolques y Servicios Marítimos, S. A. (REYSER)	Remolcador	168	82
Balenciaga	306	Donagus	Harbour, S. A.	Transporte de agua y productos líquidos	1.250	2.400
	308	Uralar Sexto	Naviera Uralar, S. A.	Portacontenedores y cargas pesadas	1.585	4.100
	309	Goiri	Marítima del Gran Bilbao, S. A.	Portacontenedores	1.585	4.100
Construcciones Navales P. Freire	201	Soyo	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	202	Kimbriz	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	203	Kizanza	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	204	Missanga	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	205	N'Zeto	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	206	Ambriz	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	209	Amizmiz	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	337
	210	Azilal	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	337
	211	Awloz	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	337
	214	Tarak Labiad	Navicar, S. A.	Transporte de vehículos	981	1.626
Construcciones Navales Santodomingo	474	Porto Amboim	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	250	210
	475	Cacuaco	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	250	210
	476	Luanda	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	250	210
	477	Belas	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	250	210
	478	Pescapuerta Cuarto	Pescapuerta, S. A.	Pesquero congelador	715	950
	486	Taliwine	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	405

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM
	487	Tamesna	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	328	385
	488	Taghazout	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	405
	491	Takbir	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	492	Tawhid	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	493	Taher	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
Factoría Naval de Marín	8	Xiabre	Naviera Prego, S. A.	Carguero polivalente	1.116	2.800
Hijos de J. Barreras	1.474	Vinuesa	Cía. Oceánica Bret, S. A. (COBRET)	Maderero	5.750	8.150
	1.476	Albacora Dieciséis	Albacora, S. A.	Atunero congelador	1.475	1.957
	1.482	Mar de Sergio	Túnidos Congelados, S. A.	Atunero congelador	1.550	2.000
	1.483	Galicia	Naviera de Occidente, S. A.	Maderero/granelero	5.600	9.500
Juliana Constructora Gijonesa	291		Servicios Comerciales de Informática y Marítimos, S. A. (SERCIM)	Maderero	5.750	8.150
	292		S. A. Juliana Constructora Gijonesa	Maderero	5.750	8.150
Marítima de Axpe	159	Txori-Aundi	Inpesca Fishing Ltd. PANAMA	Atunero congelador	1.400	1.650
	167	Juan Ramón Egaña	Pesquería Vasco Montañesa, S. A. (PEVASA)	Atunero congelador	1.400	2.050
Marítima del Musel	234	Galante	Buques de Apoyo, S. A. (BASA)	Suministro a plataformas de perforación	1.073	932
	235	Gallardo	Buques de Apoyo, S. A. (BASA)	Suministro a plataformas de perforación	1.073	932
Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera	167	Zafiro	Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera, S. A.	Carguero y portacontenedores	3.997	7.043
Tomás Ruiz de Velasco	160	Miskar	Gabes Chimie Transport. TUNEZ	Transporte de gases licuados de petróleo (LPG)	9.300	9.750
Unión Naval de Levante (Factoría de Valencia)	140	Japeri	Transportes Fluviais e Marítimos, S. A. (FLUMAR). BRASIL	Transporte de gases licuados de petróleo (LPG) y amoníaco	7.200	10.310
			TOTAL: 93 buques		587.383	1.011.831

BUQUES Y ARTEFACTOS CON CASCO DE ACERO MAYORES DE 100 TRB COMENZADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES EN 1983

Clasificación por astilleros

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM
Astilleros Ardeag	136	Gorgos	Remolcadores de Cartagena, S. A. (RECASA)	Remolcador	145	79
Astilleros Armón	85	Kingfisher-4	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	93
	86	Kingfisher-5	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	93
	87	Kingfisher-6	Gerard-Finance Corp. PANAMA	Camaronero congelador de arrastre	137	93
	90	Banuso-3	Banuso Fisheries Ltd. NIGERIA	Camaronero congelador de arrastre	120	60
	91	Newfish-1	New Fishing Ltd. AUSTRALIA	Camaronero congelador	135	67
	92	Newfish-2	New Fishing Ltd. AUSTRALIA	Camaronero congelador	135	67
Astilleros del Cadagua	138	Extresol	Naviera Extremeña, S. A.	Frigorífico	5.750	7.560
Astilleros Españoles (Factoría de Olaveaga)	355		Montenegro Shipping Co. LIBERIA	Granelero	17.300	30.000
Astilleros Españoles (Factoría de Puerto Real)	42		Marítima del Gobelas, S. A.	Carbonero/granelero	32.000	61.000
Astilleros Españoles (Factoría de Sevilla)	255	Bled	Genshipping Corp. LIBERIA	Granelero	20.637	34.497
	256	Bohinj	Genshipping Corp. LIBERIA	Granelero	20.637	34.942
	261		Fraserburgh Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	20.487	35.000
	262		Hornsby Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	20.487	35.000
Astilleros Gondán	216	Garoupa	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	217	Mero	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	218	Carapau	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	219	Badejo	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	220	Sardinha	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
Astilleros de Huelva	191	Remolcanosa Cien	Remolcadores Nosa Terra, S. A. (REMOLCANOSA)	Suministro a plataformas de perforación	1.490	1.850
Astilleros Luzuriaga	231		Remolques Marítimos, S. A.	Suministro a plataformas de perforación	1.000	1.000
	232		Remolques Marítimos, S. A.	Suministro a plataformas de perforación	1.000	1.000
Astilleros de Murueta	147		Marítima Arroyofrío, S. A.	Roll-on/Roll-off	1.985	4.680
Astilleros y Talleres Celaya	191	Kenza I	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
	192	Kenza II	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
	193	Kenza III	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
	194	Kenza IV	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
Astilleros y Talleres Ferrolanos	232	Espada	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	136	109
	233	Gamba	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109
	234	Maleco	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109
	235	Tico-Tico	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109
	236	Roncador	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109
Astilleros y Varaderos de Tarragona	219	M. dels Angels	Juan Coll Oliva	Pesquero de arrastre	110	50
	253	Juan de Capa Puig	Juan Mayol	Pasaje turístico	105	38

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM
Balenciaga	309	Goiri	Marítima del Gran Bilbao, S. A.	Portacontenedores	1.585	4.100
	313	Uralar Séptimo	Naviera Uralar, S. A.	Portacontenedores y cargas pesadas	1.585	4.100
Construcciones Navales P. Freire	202	Kimbriz	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	203	Kizanza	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	204	Missanga	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	205	N'Zeto	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	206	Ambriz	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	211	Awloz	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	337
	212	Aghbalou	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	250	Al Mobarak	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	251	Al Motawakil	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	252	Al Mowafak	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
Construcciones Navales Santodomingo	477	Belas	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	250	210
	487	Tamesna	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	328	385
	488	Taghazout	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	405
	491	Takbir	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	492	Tawhid	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	493	Taher	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	494	Taraji	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	495	Takmil	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	497		Ste. Atlantique d'Explot. Mtme. (SAETMA). MARRUECOS	Pesquero congelador	328	385
	498		Ste. Atlantique d'Explot. Mtme. (SAETMA). MARRUECOS	Pesquero congelador	328	385
	526	Marocopesca-I	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
	527	Marocopesca-II	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
	528	Marocopesca-III	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
	529	Marocopesca-IV	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
Enrique Lorenzo y Cía.	394	Peñalara	Naviera de Occidente, S. A.	Granelero	5.600	9.500
Factoría Naval de Marín	8	Xiabre	Naviera Prego, S. A.	Carguero polivalente	1.116	2.800
	9	Lobeira	Naviera Prego, S. A.	Carguero polivalente	1.116	2.800
Hijos de J. Barreras	1.476	Albacora Dieciséis	Albacora, S. A.	Atunero congelador	1.475	1.957
	1.483	Galicia	Naviera de Occidente, S. A.	Maderero/granelero	5.600	9.500
Juliana Constructora Gijonesa	291		Servicios Comerciales de Informática y Marítimos, S. A. (SERCIM)	Maderero	5.750	8.150
	292		S. A. Juliana Constructora Gijonesa	Maderero	5.750	8.150
Marítima de Axpe	167	Juan Ramón Egaña	Pesquería Vasco Montañesa, S. A. (PEVASA)	Atunero congelador	1.400	2.050
Marítima del Musel	249	Sierra Cazorla	Marítima del Norte, S. A.	Frigorífico	1.550	2.725
Unión Naval de Levante (Factoría de Valencia)	151		Productos Asfálticos, S. A. (PROAS)	Asfaltero	2.915	6.000
			TOTAL: 70 buques		189.335	319.520

BUQUES Y ARTEFACTOS CON CASCO DE ACERO MAYORES DE 100 TRB CONTRATADOS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES EN 1983

Clasificación por astilleros

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM
Astilleros Ardeag	136	Boluda Veintitrés	Remolcadores de Cartagena, S. A. (RECASA)	Remolcador	145	79
Astilleros Armón	93	Himajo	José Neira Figueroa	Pesquero	145	98
Astilleros del Cadagua	139	Extreluz	Naviera Extremeña, S. A.	Frigorífico	5.750	7.560
Astilleros Españoles (Factoría de Olaveaga)	355		Montenegro Shipping Co. LIBERIA	Granelero	17.300	30.000
	356		Montenegro Shipping Co. LIBERIA	Granelero	17.300	30.000
Astilleros Españoles (Factoría de Puerto Real)	42		Marítima del Gobelas, S. A.	Carbonero/granelero	32.000	61.000
Astilleros de Huelva	191	Remolcanosa Cien	Remolcadores Nosa Terra, S. A. (REMOLCANOSA)	Suministro a plataformas de perforación	1.490	1.850
Astilleros Luzuriaga	231		Remolques Marítimos, S. A.	Suministro a plataformas de perforación	1.000	1.000
	232		Remolques Marítimos, S. A.	Suministro a plataformas de perforación	1.000	1.000
Astilleros de Murueta	149		Marítima Arroyofrío, S. A.	Roll-on/Roll-off	1.985	4.680
Astilleros y Talleres Celaya	191	Kenza I	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
	192	Kenza II	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
	193	Kenza III	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
	194	Kenza IV	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
Astilleros y Varaderos de Tarragona	219	M. dels Angels	Juan Coll Oliva	Pesquero de arrastre	110	50
	253	Juan de Capa Puig	Juan Mayol	Pasaje turístico	105	38
Balenciaga	313	Uralar Séptimo	Naviera Uralar, S. A.	Portacontenedores y cargas pesadas	1.585	4.100
Construcciones Navales P. Freire	162		Hernández y Rijo, S. L.	Atunero	734	669
	250	Al Mobarak	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	251	Al Motawakil	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	252	Al Mowafak	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	253	Assalih	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	254	Arrazi	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	255	Al Falaki	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	256	Al Hakim	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	257	Hermanos Garrido	Angel Garrido y otros	Pesquero congelador de arrastre por popa	490	640
Construcciones Navales Santodomingo	491	Takbir	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	492	Tawhid	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	493	Taher	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	494	Taraji	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	495	Takmil	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	497		Ste. Atlantique d'Explot. Mtme. (SAETMA). MARRUECOS	Pesquero congelador	328	385
	498		Ste. Atlantique d'Explot. Mtme. (SAETMA). MARRUECOS	Pesquero congelador	328	385
	499		Ste. Atlantique d'Explot. Mtme. (SAETMA). MARRUECOS	Pesquero congelador	328	385
	526	Marocopesca-I	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
	527	Marocopesca-II	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
	528	Marocopesca-III	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
	529	Marocopesca-IV	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
Factoría Naval de Marín	8	Xiabre	Naviera Prego, S. A.	Carguero polivalente	1.116	2.800
	9	Lobeira	Naviera Prego, S. A.	Carguero polivalente	1.116	2.800
	10	Chartoil-Uno	Chartoil, S. A.	Buque de apoyo a buzos	475	445
	12	Umafisa Uno	Unión Marítima Formentera-Ibiza, S. A. (UMAFISA)	Transbordador	300	230
	13	Umafisa Dos	Unión Marítima Formentera-Ibiza, S. A. (UMAFISA)	Transbordador	300	230
Hijos de J. Barreras	1.476	Albacora Dieciséis	Albacora, S. A.	Atunero congelador	1.475	1.957

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM
Juliana Constructora Gijonesa	291		Servicios Comerciales de Informática y Marítimos, S. A. (SERCIM)	Maderero	5.750	8.150
	292		S. A. Juliana Constructora Gijonesa	Maderero	5.750	8.150
	302		Schiffscommerz VEAHB des Kombinat Schiffbau. ALEMANIA DEMOCRATICA	Portacontenedores	6.520	7.960
	303		Schiffscommerz VEAHB des Kombinat Schiffbau. ALEMANIA DEMOCRATICA	Portacontenedores	6.520	7.960
	304		Schiffscommerz VEAHB des Kombinat Schiffbau. ALEMANIA DEMOCRATICA	Portacontenedores	6.520	7.960
	305		Schiffscommerz VEAHB des Kombinat Schiffbau. ALEMANIA DEMOCRATICA	Portacontenedores	6.520	7.960
Marítima del Musel	249	Sierra Cazorla	Marítima del Norte, S. A.	Frigorífico	1.550	2.725
Unión Naval de Levante (Factoría de Valencia)	151		Productos Asfálticos, S. A. (PROAS)	Asfaltero	2.915	6.000
			TOTAL: 52 buques		135.363	216.393

CARTERA DE PEDIDOS DE LOS ASTILLEROS NACIONALES EN 31-12-83
BUQUES EN CONSTRUCCION Y CONTRATADOS EN FIRME
Clasificación por astilleros

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM
Astilleros Ardeag	136	Boluda Veintitrés	Remolcadores de Cartagena, S. A. (RECASA)	Remolcador	145	79
Astilleros Armón	90	Banuso-3 (1)	Banuso Fisheries Ltd. NIGERIA	Camaronero congelador de arrastre	120	60
	93	Himajo	José Neira Figueroa	Pesquero	145	98
Astilleros del Atlántico		(Sin ningún buque)				
Astilleros del Cadagua	119	Travemar Africa	Cía. Naviera de la Mancha, S. A.	Carguero polivalente	5.300	9.500
	135	Montefrisa Nueve (2)	General de Túnidos, S. A. (GETUSA)	Atunero congelador	1.490	1.400
	138	Extresol	Naviera Extremeña, S. A.	Frigorífico	5.750	7.560
	139	Extreluz	Naviera Extremeña, S. A.	Frigorífico	5.750	7.560
Astilleros Canarios		(Sin ningún buque)				
Astilleros del Cantábrico y de Riera (Factoría de Cantábrico)	141	(1)	Naviera Sureña, S. A.	Transporte de productos químicos	3.680	6.400
	142	(1)	Naviera Sureña, S. A.	Transporte de productos químicos	3.680	6.400
Astilleros del Cantábrico y de Riera (Factoría de Riera)	282	Tungui (3)	Atúnidos, S. A. MEJICO	Atunero congelador	1.275	1.565
	283	Teruel (3)	Atúnidos, S. A. MEJICO	Atunero congelador	1.275	1.565
Astilleros Construcciones (Factoría de Meira)	167	Santiago (2)	Naviera Euromar, S. A.	Portacontenedores	1.580	3.350
	168	San Huberto (1)	Naviera Euromar, S. A.	Portacontenedores	1.580	3.350
	176	Camelia (1)	Cruceros Ría de Vigo, S. A.	Pasaje	1.040	428
Astilleros Construcciones (Factoría de Ríos)		(Sin ningún buque)				
Astilleros Españoles (Factoría de Cádiz)		(Sin ningún buque)				
Astilleros Españoles (Factoría de Olaveaga)	350	Ocean Wind (2)	Biscay Marine Cargo Corp. GRECIA	Granelero	20.500	35.000
	351	Ocean King	Coral Sea Maritime Corp. GRECIA	Granelero	20.500	35.000
	352	Ocean Crony	Ocean Taurus Navigation Corp. LIBERIA	Granelero	15.400	27.000
	353	Chandan Star (2)	Star One Shipping Ltd. LIBERIA	Carguero polivalente	9.600	15.600
	354	Hiranand Star	Star Two Shipping Ltd. LIBERIA	Carguero polivalente	9.600	15.600
	355		Montenegro Shipping Co. LIBERIA	Granelero	17.300	30.000
	356		Montenegro Shipping Co. LIBERIA	Granelero	17.300	30.000
Astilleros Españoles (Factoría de Puerto Real)	35	Mercedes (2)	Ultramar Marine Ltd. LIBERIA	OBO	44.000	76.000
	36	Badak (2)	Ultramar Transport Ltd. LIBERIA	OBO	44.000	76.000
	37	Maureen (2)	Ultramar Betyca Ltd. LIBERIA	OBO	44.000	76.000
	38	Dodsland	Ultramar Spain Ltd. LIBERIA	OBO	44.000	76.000
	40		Ultramar Madrid Ltd. LIBERIA	OBO	44.000	76.000
	41		Ultramar Puerto Real Ltd. LIBERIA	OBO	44.000	76.000
	42	(1)	Marítima del Gobelas, S. A.	Carbonero/granelero	32.000	61.000
Astilleros Españoles (Factoría de Sestao)	253	Josefa Torres (1)	Cía. Marítima de Transportes Lash, S. A. (NAVILASH)	Portagabarras	7.200	11.100
	254	Mangueira	Transportes Fluviais e Marítimos, S. A. (FLUMAR). BRASIL	Transporte de ácido fosfórico	14.000	24.000
	255	Portela	Transportes Fluviais e Marítimos, S. A. (FLUMAR). BRASIL	Transporte de ácido fosfórico	14.000	24.000
	262	(1)	Donervon Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	23.352	44.000
	263	Favorita	Mannix Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	23.352	44.000
Astilleros Españoles (Factoría de Sevilla)	258	(1)	Glamorgan Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	15.400	27.000
	259	(1)	Goldpines Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	15.400	27.000
	261		Fraserburgh Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	20.487	35.000
	262		Hornsby Shipping Ltd. LIBERIA	Granelero	20.487	35.000

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM
Astilleros Gondán	214	Baiacu	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	215	Abrotea	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	216	Garoupa	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	217	Mero	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	218	Carapau	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	219	Badejo	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	220	Sardinha	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	123
	234	Arneles	Pesquera Baqueiro, S. A.	Pesquero	495	630
Astilleros de Huelva	115	El Segundo (1)	Cía. Madrileña de Navegación, S. A.	Roll-on/Roll-off	1.500	1.960
	119	El Cuarto (1)	Cía. Madrileña de Navegación, S. A.	Roll-on/Roll-off	1.500	1.960
	146	Anchova	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero polivalente de cerco y cañero	170	135
	147	Macoa	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero polivalente de cerco y cañero	170	135
	148	Camochilo	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero polivalente de cerco y cañero	170	135
	149	Calafate	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero polivalente de cerco y cañero	170	135
	150	Biqueirao	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero polivalente de cerco y cañero	170	135
	191	Remolcanosa Cien	Remolcadores Nosa Terra, S. A. (REMOLCANOSA)	Suministro a plataformas de perforación	1.490	1.850
	196	(4)	Transportes Marítimos y Navieros, S. A.	Frigorífico	1.416	2.064
Astilleros Luzuriaga	188	Sol Naciente (3)	Pesqueras Sol Naciente, S. A.	Pesquero	248	210
	231		Remolques Marítimos, S. A.	Suministro a plataformas de perforación	1.000	1.000
	232		Remolques Marítimos, S. A.	Suministro a plataformas de perforación	1.000	1.000
Astilleros de Mallorca	229		Fletamentos Marítimos, S. A.	Transporte de gases licuados de petróleo (LPG)	3.000	7.449
Astilleros de Murueta	146	Off Vigo	Off-Shore España, S. A.	Suministro a plataformas de perforación	999	1.200
	147		Marítima Arroyofrío, S. A.	Roll-on/Roll-off	1.985	4.680
	149		Marítima Arroyofrío, S. A.	Roll-on/Roll-off	1.985	4.680
Astilleros Ojeda y Aniceto	16	(3)	Baldomero Fernández Calviño y otros	Pesquero congelador	248	210
	19	(3)	Feliciano García García y otros	Pesquero congelador	248	210
	26	(3)	Feliciano García García y otros	Pesquero congelador	248	210
	29	(3)	Feliciano García García y otros	Pesquero congelador	248	210
	112	Pedro Menéndez Uno	Junta del Puerto y Ría de Avilés	Ganguil	486	1.087
Astilleros de Santander	156	Don Pedro (2)	Transportes Marítimos del Sur, S. A. (TRAMASUR)	Roll-on/Roll-off	2.493	4.900
Astilleros Sicar		(Sin ningún buque)				
Astilleros y Talleres Celaya	191	Kenza I	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
	192	Kenza II	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
	193	Kenza III	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
	194	Kenza IV	Mako Fisheries. MARRUECOS	Pesquero de arrastre por popa	350	328
Astilleros y Talleres Ferrolanos	226	(1)	Vapores de Pasaje, S. A.	Catamarán de pasaje	190	30
	227	(1)	Vapores de Pasaje, S. A.	Catamarán de pasaje	190	30
	233	Gamba	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109
	234	Maleco	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109
	235	Tico-Tico	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM
	236	Roncador	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de cerco	120	109
Astilleros y Talleres del Noroeste	255	Sofía (2)	Sofía Armadora, S. A. LIBERIA	Petrolero	44.278	86.105
	256	Ocean Captain (1)	Vasiliki Armadora, S. A. LIBERIA	Petrolero	44.278	86.105
	263	Patria	Dimos Maritime Corp. LIBERIA	Granelero	82.666	166.000
Astilleros y Varaderos José Valiña Lavandeira	16		Cía. Ibérica de Remolcadores del Estrecho, S. A. (CIRESA)	Barcaza para suministro de combustible	1.950	4.600
	18	Barbanza	Naviera Finisterre, S. A.	Carguero	825	1.200
Astilleros y Varaderos de Tarragona	219	M. dels Angels	Juan Coll Oliva	Pesquero de arrastre	110	50
	253	Juan de Capa Puig	Juan Mayol	Pasaje turístico	105	38
Astilleros Zamacona		(Sin ningún buque)				
Balenciaga	306	Donagus	Harbour, S. A.	Transporte de agua y productos líquidos	1.250	2.400
	309	Goiri	Marítima del Gran Bilbao, S. A.	Portacontenedores	1.585	4.100
	313	Uralar Séptimo	Naviera Uralar, S. A.	Portacontenedores y cargas pesadas	1.585	4.100
Construcciones Navales P. Freire	106	Vieirasa Siete (1)	Enrique Lloves Soler	Pesquero	305	200
	123	Carpas (1)	Pesquerías Carpas, S. A.	Pesquero	350	255
	162		Hernández y Rijo, S. L.	Atunero	734	669
	201	Soyo	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	202	Kimbriz	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	203	Kizanza	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	204	Missanga	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	205	N'Zeto	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	206	Ambriz	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero de arrastre por popa al «fresco»	284	210
	212	Aghbalou	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	250	Al Mobarak	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	251	Al Motawakil	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	252	Al Mowafak	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	253	Assalih	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	254	Arrazi	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	255	Al Falaki	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	256	Al Hakim	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	324	315
	257	Hermanos Garrido	Angel Garrido y otros	Pesquero congelador de arrastre por popa	490	640
Construcciones Navales Santodomingo	463	Api I (1)	Antártida Pesquera Industrial, S. A. (A. P. I.). ARGENTINA	Pesquero congelador	1.570	1.750
	474	Porto Amboim	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	250	210
	475	Cacuaco	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	250	210
	476	Luanda	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	250	210
	477	Belas	Empresa Nacional de Abastecimiento Técnico - Material a Industria de Pesca (ENATIP). ANGOLA	Pesquero congelador de arrastre por popa	250	210
	479		Heroya, S. A.	Pesquero congelador	715	950
	487	Tamesna	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	328	385
	491	Takbir	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	492	Tawhid	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450

Astillero constructor	N.º de const.	Nombre del buque	Armador	Tipo de buque	TRB	TPM
	493	Taher	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	494	Taraji	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	495	Takmil	Omnium Marocain de Peche (O. M. P.). MARRUECOS	Pesquero congelador	325	450
	497		Ste. Atlantique d'Explot. Mtme. (SAETMA). MARRUECOS	Pesquero congelador	328	385
	498		Ste. Atlantique d'Explot. Mtme. (SAETMA). MARRUECOS	Pesquero congelador	328	385
	499		Ste. Atlantique d'Explot. Mtme. (SAETMA). MARRUECOS	Pesquero congelador	328	385
	526	Marocopesca-I	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
	527	Marocopesca-II	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
	528	Marocopesca-III	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
	529	Marocopesca-IV	Marocopesca. MARRUECOS	Pesquero congelador	280	345
Empresa Nal. Bazán (*) (Factoría de Cartagena)	166	Arosa Diez (2)	S. A. Pesquera Industrial Gallega (S. A. P. I. G.)	Pesquero harinero	1.550	1.400
	168	(1)	Empresa Nal. Bazán de C. N. M., S. A.	Pesquero congelador	1.500	1.525
Empresa Nal. Bazán (*) (Factoría de El Ferrol)	186	Castillo de Lorca (5)	Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, S. A. (ENE)	Petrolero de 92.300 TRB y 159.000 TPM	—	—
	187	Castillo de Lopera (5)	Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, S. A. (ENE)	Granelero de 81.000 TRB y 154.000 TPM	—	—
	188	Castillo de Monteagrón (5)	Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, S. A. (ENE)	Petrolero de 92.300 TRB y 159.000 TPM	—	—
	189	Castillo de la Luz (5)	Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, S. A. (ENE)	Granelero de 81.000 TRB y 154.000 TPM	—	—
Empresa Nal. Bazán (*) (Factoría de San Fernando)	210	Mar Adriático (2)	Marítima del Nervión, S. A.	Carguero de línea	7.980	13.500
	213	Cervantes	Líneas Marítimas Españolas, S. A.	Roll-on/Roll-off	4.400	6.600
Enrique Lorenzo y Cía.	394	Peñalara (6)	Naviera de Occidente, S. A.	Granelero	5.600	9.500
Factoría Naval de Marín	8	Xiabre	Naviera Prego, S. A.	Carguero polivalente	1.116	2.800
	9	Lobeira	Naviera Prego, S. A.	Carguero polivalente	1.116	2.800
	10	Chartoil-Uno (1)	Chartoil, S. A.	Buque de apoyo a buzos	475	445
	12	Umafisa Uno	Unión Marítima Formentera-Ibiza, S. A. (UMAFISA)	Transbordador	300	230
	13	Umafisa Dos	Unión Marítima Formentera-Ibiza, S. A. (UMAFISA)	Transbordador	300	230
Hijos de J. Barreras	1.482	Mar de Sergio	Túnidos Congelados, S. A.	Atunero congelador	1.550	2.000
	1.483	Galicia	Naviera de Occidente, S. A.	Maderero/granelero	5.600	9.500
	1.484		Naviera de Occidente, S. A.	Maderero/granelero	5.600	9.500
	1.486		Naviera de Occidente, S. A.	Maderero/granelero	5.600	9.500
Juliana Constructora Gijonesa	247	Monte Bustelo (2)	Naviera Aznar, S. A.	Roll-on/Roll-off	2.800	2.950
	285	Abedul	Navicón, S. A.	Maderero	5.750	8.150
	291		Servicios Comerciales de Informática y Marítimos, S. A. (SERCIM)	Maderero	5.750	8.150
	292	(1)	S. A. Juliana Constructora Gijonesa	Maderero	5.750	8.150
	302		Schiffscommerz VEAHB des Kombinat Schiffbau. ALEMANIA DEMOCRATICA	Portacontenedores	6.520	7.960
	303		Schiffscommerz VEAHB des Kombinat Schiffbau. ALEMANIA DEMOCRATICA	Portacontenedores	6.520	7.960
	304		Schiffscommerz VEAHB des Kombinat Schiffbau. ALEMANIA DEMOCRATICA	Portacontenedores	6.520	7.960
	305		Schiffscommerz VEAHB des Kombinat Schiffbau. ALEMANIA DEMOCRATICA	Portacontenedores	6.520	7.960
Marítima de Axpe	159	Txori-Aundi	Inpesca Fishing Ltd. PANAMA	Atunero congelador	1.400	1.650
	167	Juan Ramón Egaña	Pesquería Vasco Montañesa, S. A. (PEVASA)	Atunero congelador	1.400	2.050
Marítima del Musel	249	Sierra Cazorla	Marítima del Norte, S. A.	Frigorífico	1.550	2.725
Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera		(Sin ningún buque)				
Talleres del Puerto Llastarry		(Sin ningún buque)				
Tomás Ruiz de Velasco	160	Miskar	Gabes Chimie Transport. TUNEZ	Transporte de gases licuados de petróleo (LPG)	9.300	9.750
Unión Naval de Levante (Factoría de Barcelona)		(Sin ningún buque)				
Unión Naval de Levante (Factoría de Valencia)	147	Ciudad de Valencia	Cía. Trasmediterránea, S. A.	Transbordador	7.400	2.800
	151		Productos Asfálticos, S. A. (PROAS)	Asfaltero	2.915	6.000
			TOTAL: 152 buques		922.158	1.587.166

(1) Paralizado/Detenida su construcción.
(2) Buque terminado. Pendiente normalizar situación para entrega.
(3) Entregado el casco. Terminación en otros talleres.
(4) Era la C. N.º 110 de Astilleros Ojeda y Aniceto.
(5) Gran transformación.
(6) Era la C. N.º 1.485 de Hijos de J. Barreras.
(*) En esta relación no figuran los pedidos de guerra y vigilancia armada, tanto nacionales como para exportación, que constituyen una parte importante de pedidos de esta empresa.

EQUIPOS PROPULSORES INSTALADOS EN LOS BUQUES MAYORES DE 100 TRB ENTREGADOS EN 1983

EQUIPOS PROPULSORES INSTALADOS EN LOS BUQUES MAYORES DE 100 TRB ENTREGADOS EN 1983

Los cuadros estadísticos que figuran a continuación se refieren a un total de 108 buques entregados en 1983, en los que se instalaron los siguientes equipos propulsores:

— 105 buques con 118 motores diesel.

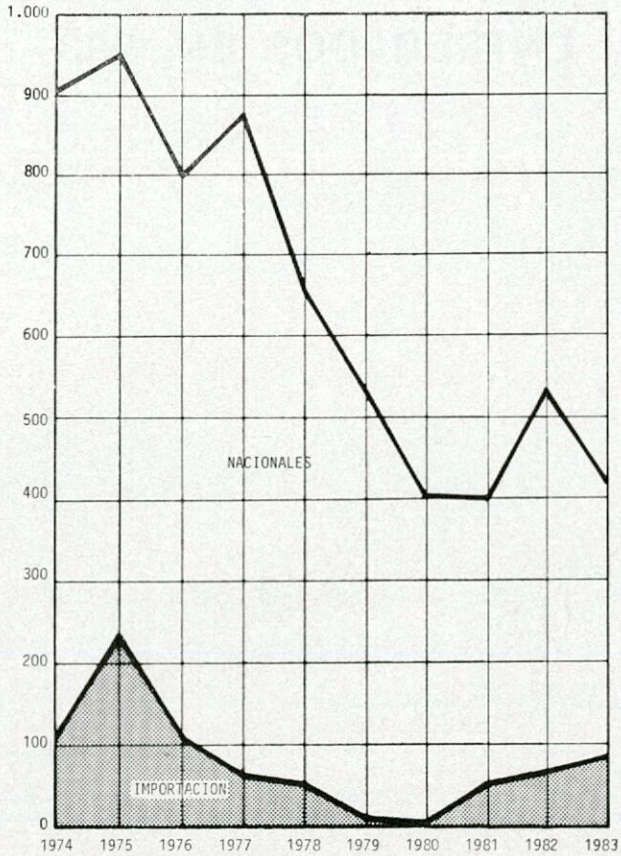
— 3 buques no llevan propulsión.

RESUMEN

Potencia total instalada	419.064 BHP
Potencia total instalada en buques nacionales	173.099 BHP
Potencia total instalada en buques de exportación	245.965 BHP
Potencia total de fabricación nacional	336.471 BHP
Potencia total de importación	82.593 BHP

EVOLUCION DE LOS EQUIPOS PROPULSORES INSTALADOS EN LOS BUQUES ENTREGADOS EN CADA AÑO

(Miles de HP)



MOTORES DIESEL PROPULSORES DE FABRICACION NACIONAL INSTALADOS EN LOS BUQUES MAYORES DE 100 TRB ENTREGADOS EN 1983

MARCAS	bhp	Hasta 500			De 501 a 2.000			De 2.001 a 5.000			De 5.001 a 10.000			Más de 10.000			TOTAL		
		N.°	bhp	%	N.°	bhp	%	N.°	bhp	%	N.°	bhp	%	N.°	bhp	%	N.°	bhp	%
Aesa/Burmeister & Wain	Buques nacionales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	26.660	81,9	—	—	—	4	26.660	18,8
	Buques exportación	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5.910	18,1	8	108.900	100,0	9	114.810	81,2
	Total	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	32.570	100,0	8	108.900	100,0	13	141.470	100,0
Aesa/Pielstick	Buques nacionales	—	—	—	—	—	—	2	7.800	100,0	—	—	—	—	—	—	2	7.800	100,0
	Buques exportación	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Total	—	—	—	—	—	—	2	7.800	100,0	—	—	—	—	—	—	2	7.800	100,0
Aesa/Sulzer	Buques nacionales	—	—	—	1	1.945	100,0	—	—	—	—	—	—	1	14.400	21,6	2	16.345	23,8
	Buques exportación	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	52.250	78,4	3	52.250	76,2
	Total	—	—	—	1	1.945	100,0	—	—	—	—	—	—	4	66.650	100,0	5	68.595	100,0
Aesa/Werkspoor	Buques nacionales	—	—	—	—	—	—	1	4.500	100,0	—	—	—	—	—	—	1	4.500	100,0
	Buques exportación	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Total	—	—	—	—	—	—	1	4.500	100,0	—	—	—	—	—	—	1	4.500	100,0
Barreras/Deutz	Buques nacionales	—	—	—	9	12.526	51,9	9	35.200	100,0	4	25.200	100,0	—	—	—	22	72.926	86,3
	Buques exportación	—	—	—	10	11.600	48,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	11.600	13,7
	Total	—	—	—	19	24.126	100,0	9	35.200	100,0	4	25.200	100,0	—	—	—	32	84.526	100,0
Baudouin/Interdiesel	Buques nacionales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buques exportación	—	—	—	6	3.600	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3.600	100,0
	Total	—	—	—	6	3.600	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3.600	100,0
Bazán/M. A. N.	Buques nacionales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	11.250	100,0	—	—	—	2	11.250	100,0
	Buques exportación	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Total	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	11.250	100,0	—	—	—	2	11.250	100,0
Echevarría/Burmeister & Wain	Buques nacionales	—	—	—	1	1.560	31,0	3	6.230	100,0	—	—	—	—	—	—	4	7.790	69,1
	Buques exportación	—	—	—	2	3.480	69,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3.480	30,9
	Total	—	—	—	3	5.040	100,0	3	6.230	100,0	—	—	—	—	—	—	6	11.270	100,0
Guascor	Buques nacionales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buques exportación	6	3.000	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3.000	100,0
	Total	6	3.000	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3.000	100,0
Talbot	Buques nacionales	2	460	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	460	100,0
	Buques exportación	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Total	2	460	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	460	100,0
Total	Buques nacionales	2	460	13,3	11	16.031	46,2	15	53.730	100,0	10	63.110	91,4	1	14.400	8,2	39	147.731	43,9
	Buques exportación	6	3.000	86,7	18	18.680	53,8	—	—	—	1	5.910	8,6	11	161.150	91,8	36	188.740	56,1
	Total	8	3.460	100,0	29	34.711	100,0	15	53.730	100,0	11	69.020	100,0	12	175.550	100,0	75	336.471	100,0

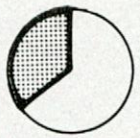
MOTORES DIESEL PROPULSORES DE IMPORTACION INSTALADOS EN LOS BUQUES MAYORES DE 100 TRB ENTREGADOS EN 1983

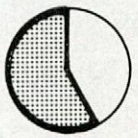
MARCAS	bhp	Hasta 500			De 501 a 2.000			De 2.001 a 5.000			De 5.001 a 10.000			Más de 10.000			TOTAL		
		N.°	bhp	%	N.°	bhp	%	N.°	bhp	%	N.°	bhp	%	N.°	bhp	%	N.°	bhp	%
Caterpillar	Buques nacionales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buques exportación	13	5.425	100,0	5	5.625	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	11.050	100,0
	Total	13	5.425	100,0	5	5.625	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	11.050	100,0
General Motors	Buques nacionales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buques exportación	—	—	—	1	675	100,0	7	25.200	100,0	—	—	—	—	—	—	8	25.875	100,0
	Total	—	—	—	1	675	100,0	7	25.200	100,0	—	—	—	—	—	—	8	25.875	100,0
Mak	Buques nacionales	—	—	—	9	16.800	89,4	2	6.120	100,0	—	—	—	—	—	—	11	22.920	92,0
	Buques exportación	—	—	—	2	2.000	10,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2.000	8,0
	Total	—	—	—	11	18.800	100,0	2	6.120	100,0	—	—	—	—	—	—	13	24.920	100,0
Mitsui/Burmeister & Wain	Buques nacionales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buques exportación	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	17.400	100,0	1	17.400	100,0
	Total	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	17.400	100,0	1	17.400	100,0
M. W. M.	Buques nacionales	—	—	—	—	—	—	1	2.448	100,0	—	—	—	—	—	—	1	2.448	100,0
	Buques exportación	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Total	—	—	—	—	—	—	1	2.448	100,0	—	—	—	—	—	—	1	2.448	100,0
Yanmar	Buques nacionales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buques exportación	2	900	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	900	100,0
	Total	2	900	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	900	100,0
Total	Buques nacionales	—	—	—	9	16.800	66,9	3	8.568	25,4	—	—	—	—	—	—	12	25.368	30,7
	Buques exportación	15	6.325	100,0	8	8.300	33,1	7	25.200	74,6	—	—	—	1	17.400	100,0	31	57.225	69,3
	Total	15	6.325	100,0	17	25.100	100,0	10	33.768	100,0	—	—	—	1	17.400	100,0	43	82.593	100,0

MOTORES DIESEL PROPULSORES INSTALADOS EN LOS BUQUES MAYORES DE 100 TRB ENTREGADOS EN 1983

Clasificados por potencias y revoluciones

Bhp	rpm	Hasta 250				De 251 a 500				De 501 a 1.000				Más de 1.000				TOTAL			
		N.°	bhp	%	%	N.°	bhp	%	%	N.°	bhp	%	%	N.°	bhp	%	%	N.°	bhp	%	%
Hasta 500	Motores nacionales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	3.460	35,4	—	8	3.460	35,4	—
	Motores de import.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	6.325	64,6	—	15	6.325	64,6	—
	Total	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	9.785	100,0	45,8	23	9.785	100,0	2,3
De 501 a 2.000	Motores nacionales	—	—	—	—	3	5.850	52,5	—	18	23.585	63,6	—	8	5.276	45,6	—	29	34.711	58,0	—
	Motores de import.	—	—	—	—	3	5.300	47,5	—	8	13.500	36,4	—	6	6.300	54,4	—	17	25.100	42,0	—
	Total	—	—	—	—	6	11.150	100,0	35,7	26	37.085	100,0	26,3	14	11.576	100,0	54,2	46	59.811	100,0	14,3
De 2.001 a 5.000	Motores nacionales	—	—	—	—	2	8.800	100,0	—	13	44.930	57,1	—	—	—	—	—	15	53.730	61,4	—
	Motores de import.	—	—	—	—	—	—	—	—	10	33.768	42,9	—	—	—	—	—	10	33.768	38,6	—
	Total	—	—	—	—	2	8.800	100,0	28,2	23	78.698	100,0	55,8	—	—	—	—	25	87.498	100,0	20,9
De 5.001 a 10.000	Motores nacionales	5	32.570	100,0	—	2	11.250	100,0	—	4	25.200	100,0	—	—	—	—	—	11	69.020	100,0	—
	Motores de import.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Total	5	32.570	100,0	14,4	2	11.250	100,0	36,1	4	25.200	100,0	17,9	—	—	—	—	11	69.020	100,0	16,5
Más de 10.000	Motores nacionales	12	175.550	91,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	175.550	91,0	—
	Motores de import.	1	17.400	9,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	17.400	9,0	—
	Total	13	192.950	100,0	85,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	192.950	100,0	46,0
Total	Motores nacionales	17	208.120	92,3	—	7	25.900	83,0	—	35	93.715	66,5	—	16	8.736	40,9	—	75	336.471	80,3	—
	Motores de import.	1	17.400	7,7	—	3	5.300	17,0	—	18	47.268	33,5	—	21	12.625	59,1	—	43	82.593	19,7	—
	Total	18	225.520	100,0	100,0	10	31.200	100,0	100,0	53	140.983	100,0	100,0	37	21.361	100,0	100,0	118	419.064	100,0	100,0


Hasta 500 bhp


De 501 a 2.000 bhp

De 2.001 a 5.000 bhp

De 5.001 a 10.000 bhp

Más de 10.000 bhp

TOTAL bhp

NACIONALES

IMPORTACION

REPARACIONES NAVALES

AÑO 1983

ESTADISTICAS DE REPARACIONES NAVALES AÑO 1983

1. Buques con eslora total menor de 100 metros

ASTILLEROS	BUQUES VARADOS												REPARACIONES A FLOTE				TOTAL			
	MERCANTES				PESQUEROS				DE GUERRA											
	Nacionales		Extranjeros		Nacionales		Extranjeros		Nacionales		Extranjeros		Nacionales		Extranjeros		Nacionales		Extranjeros	
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
Astilleros Ardeag	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1.265	—	—	9	1.265	—	—
Astilleros del Atlántico	4	10.258	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	10.258	—	—
Astilleros Canarios	16	18.619	14	17.639	20	13.073	135	140.663	1	950	1	120	—	—	18	26.426	37	32.642	168	184.848
Astilleros Construcciones (Factoría de Ríos)	2	1.555	—	—	8	6.221	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	7.776	—	—
Astilleros Españoles (Factoría de Cádiz)	10	16.899	11	11.031	—	—	—	—	—	—	1	2.658	—	—	1	293	10	16.899	13	13.982
Astilleros Españoles (Factoría de Olaveaga)	2	2.149	6	7.598	1	725	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2.874	6	7.598
Astilleros Españoles (Factoría de Sestao)	7	7.542	1	1.569	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2.605	—	—	9	10.147	1	1.569
Astilleros Españoles (Factoría de Sevilla)	9	3.261	3	9.566	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	3.261	3	9.566
Astilleros de Huelva	8	15.984	—	—	31	7.255	—	—	—	—	—	—	55	15.800	—	—	94	39.039	—	—
Astilleros Luzuriaga	53	66.108	—	—	12	5.892	1	1.772	—	—	—	—	7	10.936	1	600	72	82.936	2	2.372
Astilleros de Mallorca	22	(*)	57	(*)	6	(*)	3	(*)	—	—	—	—	—	—	—	—	31	(*)	57	(*)
Astilleros de Santander	7	9.996	4	4.781	3	2.289	4	2.640	—	—	—	—	1	1.600	1	340	11	13.885	9	7.761
Astilleros y Talleres Ferrolanos ...	10	(*)	1	(*)	42	(*)	—	—	6	(*)	—	—	5	(*)	—	—	63	(*)	1	(*)
Astilleros y Talleres del Noroeste.	2	1.485	1	1.327	1	1.480	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2.965	1	1.327
Astilleros Zamacona	15	6.000	—	—	4	800	—	—	—	—	—	—	33	69.300	12	36.000	52	76.100	12	36.000
Balenciaga	5	2.980	—	—	26	2.740	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	5.720	—	—
Construcciones Navales P. Freire.	—	—	—	—	9	3.844	1	500	—	—	—	—	18	22.886	2	2.776	27	26.730	3	3.276
Empresa Nacional Bazán (Factoría de Cartagena)	5	3.733	5	10 132	2	3.100	—	—	(**)	(**)	(**)	(**)	—	—	1	3.012	7	6.833	6	13.144
Empresa Nacional Bazán (Factoría de El Ferrol)	1	1.193	—	—	—	—	—	—	(**)	(**)	(**)	(**)	—	—	—	—	1	1.193	—	—
Empresa Nacional Bazán (Factoría de San Fernando)	1	495	—	—	—	—	—	—	(**)	(**)	(**)	(**)	—	—	—	—	1	495	—	—
Enrique Lorenzo y Cía.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.054	—	—	1	1.054	—	—
Factoría Naval de Marín	13	16 155	2	2.739	20	8 570	—	—	—	—	—	—	13	16.332	—	—	46	41 057	2	2.739
Juliana Constructora Gijonesa	6	3 622	1	2 537	4	3.508	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	7 130	1	2.537
Talleres del Puerto Llastarry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	17.400	1	70	26	17.400	1	70
Unión Naval de Levante (Factoría de Barcelona)	42	45.700	38	21.300	—	—	—	—	—	—	—	—	27	18.075	40	49.031	69	63.775	78	70.331
Unión Naval de Levante (Factoría de Valencia)	2	3.795	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3.150	2	5.933	3	6 945	2	5.933
Total	242	237.529	144	90.219	189	59.497	141	145.575	10	950	2	2.778	198	180.403	79	124.481	639	478.379	366	363.053

(*) Se desconoce.

(**) Sin datos.

NOTA: En los buques de guerra se ha considerado como TRB el desplazamiento standard.

ESTADISTICAS DE REPARACIONES NAVALES AÑO 1983

2. Buques con eslora total entre 100 y 200 metros

ASTILLEROS	BUQUES VARADOS												REPARACIONES A FLOTE				TOTAL			
	MERCANTES				PESQUEROS				DE GUERRA											
	Nacionales		Extranjeros		Nacional.		Extranjeros		Nacional.		Extranj.		Nacional.		Extranjeros		Nacionales		Extranjeros	
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
Astilleros del Atlántico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8.500	—	—	1	8.500	—	—
Astilleros Canarios	8	44.772	16	96.821	—	—	31	114.689	—	—	—	—	—	—	13	106.663	8	44.772	60	318.173
Astilleros Construcciones (Factoría de Ríos)	8	35.018	—	—	—	—	1	2.635	—	—	—	—	—	—	3	7.905	8	35.018	4	10.540
Astilleros Españoles (Factoría de Cádiz)	26	266.284	41	600.635	—	—	—	—	—	—	1	(*)	1	4.400	10	100.572	27	270.684	52	701.207
Astilleros Españoles (Factoría de Olaveaga)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	19.270	—	—	3	19.270
Astilleros Españoles (Factoría de Sestao)	2	12.124	3	18.982	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3.367	—	—	3	15.491	3	18.982
Astilleros Españoles (Factoría de Sevilla)	10	56.161	2	7.837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	36.365	10	56.161	4	44.202
Astilleros Luzuriaga	7	24.587	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	18.761	1	21.276	10	43.348	1	21.276
Astilleros de Santander	31	225.369	8	102.427	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5.772	6	100.488	33	231.141	14	202.915
Astilleros y Talleres del Noroeste.	17	94.182	11	126.487	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.250	3	26.339	18	95.432	14	152.826
Astilleros Zamacona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	56.000	9	81.000	7	56.000	9	81.000
Construcciones Navales P. Freire.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	14.483	—	—	5	14.483
Empresa Nacional Bazán (Factoría de Cartagena)	4	17.036	1	3.208	—	—	—	—	(**)	(**)	(**)	(**)	—	—	—	—	4	17.036	1	3.208
Empresa Nacional Bazán (Factoría de El Ferrol)	3	87.304	—	—	—	—	—	—	(**)	(**)	(**)	(**)	—	—	—	—	3	87.304	—	—
Empresa Nacional Bazán (Factoría de San Fernando)	6	75.340	—	—	—	—	—	—	(**)	(**)	(**)	(**)	1	1.710	—	—	7	77.050	—	—
Factoría Naval de Marín	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	82.389	—	—	4	82.389	—	—
Juliana Constructora Gijonesa	5	31.601	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	31.601	—	—
Talleres del Puerto Llastarry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	21.150	—	—	4	21.150	—	—
Unión Naval de Levante (Factoría de Barcelona)	34	279.000	15	151.000	—	—	—	—	—	—	—	—	30	215.700	68	891.000	64	494.700	83	1.042.000
Unión Naval de Levante (Factoría de Valencia)	2	10.892	2	10.517	—	—	1	4.665	—	—	—	—	1	7.416	8	43.792	3	18.308	11	58.974
Total	163	1.259.670	99	1.117.914	—	—	33	121.989	—	—	1	(*)	56	426.415	131	1.449.153	219	1.686.085	264	2.689.056

(*) Se desconoce.

(**) Sin datos.

ESTADISTICAS DE REPARACIONES NAVALES AÑO 1983

3. Buques con eslora total mayor de 200 metros

ASTILLEROS	BUQUES VARADOS												REPARACIONES A FLOTE				TOTAL			
	MERCANTES				PESQUEROS				DE GUERRA											
	Nacionales		Extranjeros		Nacional.		Extranjeros		Nacionales		Extranjeros		Nacionales		Extranjeros		Nacionales		Extranjeros	
	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB	N.°	TRB
Astilleros Construcciones (Factoría de Ríos)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	64.971	—	—	1	64.971
Astilleros Españoles (Factoría de Cádiz)	14	1.325.290	15	698.517	—	—	—	—	—	—	—	—	1	29.197	8	368.229	15	1.354.487	23	1.066.746
Astilleros Españoles (Factoría de Sestao)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	70.351	—	—	1	70.351	—	—
Astilleros de Santander	2	57.604	3	77.595	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	57.604	3	77.595
Astilleros y Talleres del Noroeste.	8	300.384	6	214.304	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	300.384	6	214.304
Astilleros Zamacona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	55.000	2	63.000	2	55.000	2	63.000
Empresa Nacional Bazán (Factoría de El Ferrol)	9	597.435	—	—	—	—	—	—	(**)	(**)	(**)	(**)	—	—	—	—	9	597.435	—	—
Unión Naval de Levante (Factoría de Barcelona)	—	—	1	28.160	—	—	—	—	—	—	—	—	3	71.000	—	—	3	71.000	1	28.160
Unión Naval de Levante (Factoría de Valencia)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	28.859	—	—	1	28.859	—	—
Total	33	2.280.713	25	1.018.576	—	—	—	—	—	—	—	—	8	254.407	11	496.200	41	2.535.120	36	1.514.776

(**) Sin datos.

ESTADISTICAS DE REPARACIONES NAVALES AÑO 1983

4. Resumen general

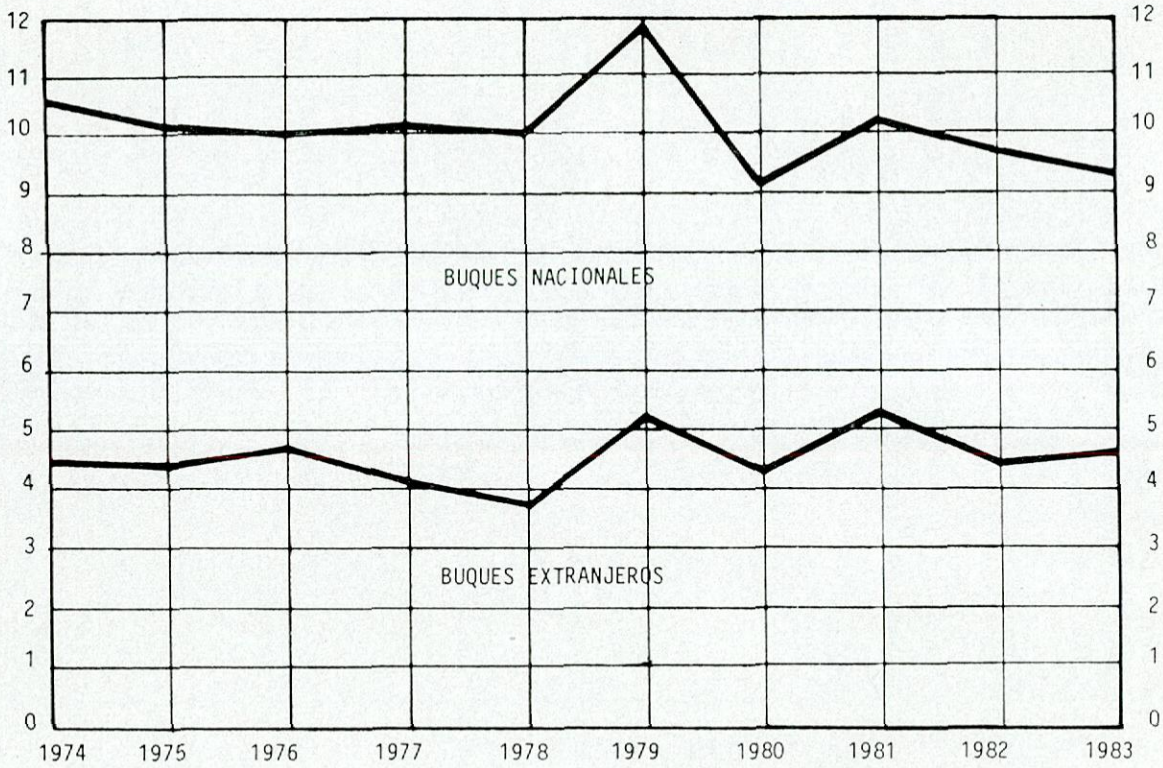
ASTILLEROS	BUQUES CON ESLORA TOTAL MENOR DE 100 METROS				BUQUES CON ESLORA TOTAL ENTRE 100 y 200 METROS				BUQUES CON ESLORA TOTAL MAYOR DE 200 METROS				TOTAL				TOTAL GENERAL	
	Nacionales		Extranjeros		Nacionales		Extranjeros		Nacionales		Extranjeros		Nacionales		Extranjeros			
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
Astilleros Ardeag	9	1.265	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1.265	—	—	9	1.265
Astilleros del Atlántico	4	10.258	—	—	1	8.500	—	—	—	—	—	—	5	18.758	—	—	5	18.758
Astilleros Canarios	37	32.642	168	184.848	8	44.772	60	318.173	—	—	—	—	45	77.414	228	503.021	273	580.435
Astilleros Construcciones (Factoría de Ríos)	10	7.776	—	—	8	35.018	4	10.540	—	—	1	64.971	18	42.794	5	75.511	23	118.305
Astilleros Españoles (Factoría de Cádiz)	10	16.899	13	13.982	27	270.684	52	701.207	15	1.354.487	23	1.066.746	52	1.642.070	88	1.781.935	140	3.424.005
Astilleros Españoles (Factoría de Olaveaga)	3	2.874	6	7.598	—	—	3	19.270	—	—	—	—	3	2.874	9	26.868	12	29.742
Astilleros Españoles (Factoría de Sestao)	9	10.147	1	1.569	3	15.491	3	18.982	1	70.351	—	—	13	95.989	4	20.551	17	116.540
Astilleros Españoles (Factoría de Sevilla)	9	3.261	3	9.566	10	56.161	4	44.202	—	—	—	—	19	59.422	7	53.768	26	113.190
Astilleros de Huelva	94	39.039	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94	39.039	—	—	94	39.039
Astilleros Luzuriaga	72	82.936	2	2.372	10	43.348	1	21.276	—	—	—	—	82	126.284	3	23.648	85	149.932
Astilleros de Mallorca	31	(*)	57	(*)	—	—	—	—	—	—	—	—	31	(*)	57	(*)	88	(*)
Astilleros Ojeda y Aniceto (**).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Astilleros de Santander	11	13.885	9	7.761	33	231.141	14	202.915	2	57.604	3	77.595	46	302.630	26	288.271	72	590.901
Astilleros y Talleres Ferrolanos.	63	(*)	1	(*)	—	—	—	—	—	—	—	—	63	(*)	1	(*)	64	(*)
Astilleros y Talleres del Noroeste	3	2.965	1	1.327	18	95.432	14	152.826	8	300.384	6	214.304	29	398.781	21	368.457	50	767.238
Astilleros y Varaderos José Valiña Lavandeira (**)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Astilleros y Varaderos de Tarragona (**)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Astilleros Zamacona	52	76.100	12	36.000	7	56.000	9	81.000	2	55.000	2	63.000	61	187.100	23	180.000	84	367.100
Balenciaga	31	5.720	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	5.720	—	—	31	5.720
Construcciones Navales P. Freire	27	26.730	3	3.276	—	—	5	14.483	—	—	—	—	27	26.730	8	17.759	35	44 489
Construcciones Navales Santodomingo (**)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Empresa Nacional Bazán (Factoría de Cartagena)	7	6.833	6	13.144	4	17.036	1	3.208	—	—	—	—	11	23.869	7	16.352	18	40.221
Empresa Nacional Bazán (Factoría de El Ferrol)	1	1.193	—	—	3	87.304	—	—	9	597.435	—	—	13	685.932	—	—	13	685.932
Empresa Nacional Bazán (Factoría de San Fernando)	1	495	—	—	7	77.050	—	—	—	—	—	—	8	77.545	—	—	8	77.545
Enrique Lorenzo y Cía.	1	1.054	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.054	—	—	1	1.054
Factoría Naval de Marín	46	41.057	2	2.739	4	82.389	—	—	—	—	—	—	50	123.446	2	2.739	52	126.185
Juliana Constructora Gijonesa ...	10	7.130	1	2.537	5	31.601	—	—	—	—	—	—	15	38.731	1	2.537	16	41.268
Talleres del Puerto Llastarry ...	26	17.400	1	70	4	21.150	—	—	—	—	—	—	30	38.550	1	70	31	38.620
Unión Naval de Levante (Factoría de Barcelona)	69	63.775	78	70.331	64	494.700	83	1.042.000	3	71.000	1	28.160	136	629.475	162	1.140.491	298	1.769.966
Unión Naval de Levante (Factoría de Valencia)	3	6.945	2	5.933	3	18.308	11	58.974	1	28.859	—	—	7	54.112	13	64.907	20	119.019
Total	639	478.379	366	363.053	219	1.686.085	264	2.689.056	41	2.535.120	36	1.514.776	899	4.699.584	666	4.566.885	1.565	9.266.469

(*) Se desconoce.
(**) Sin datos.

NOTA 1: Sin datos de las efectuadas por EMPRESA NACIONAL BAZAN en buques de guerra.
NOTA 2: En los buques de guerra se ha considerado como TRB el desplazamiento standard.

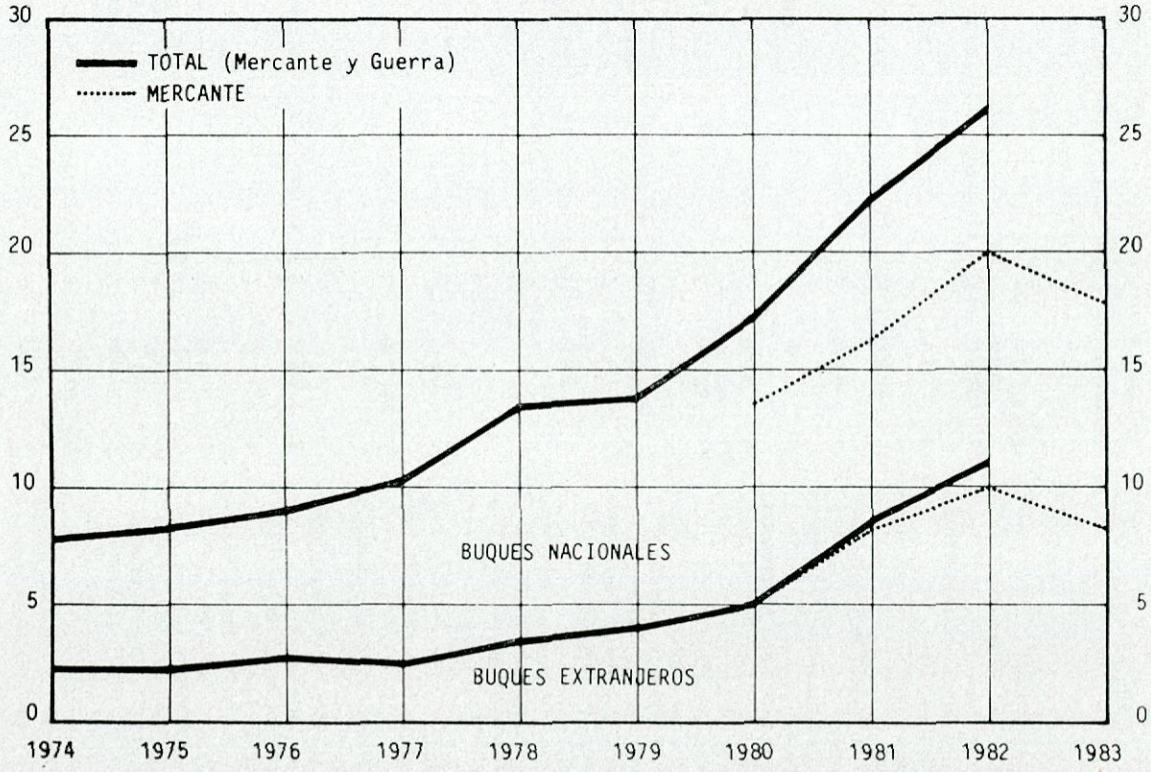
EVOLUCION DE LAS REPARACIONES NAVALES EFECTUADAS EN LOS ASTILLEROS NACIONALES (TRB)

(Millones de TRB)



VALOR DE LAS REPARACIONES NAVALES EFECTUADAS POR LOS ASTILLEROS NACIONALES

(Miles de millones de pesetas)



Fuente: CONSTRUNAVES.

GUASCOR®

ZUMAIA (GUIPUZCOA) SPAIN

Waukesha DRESSER

WAUKESHA (WISCONSIN) U.S.A

Un importante acuerdo de Cesión de Tecnología y Cooperación ha sido suscrito entre la Firma Guipuzcoana, GUTIERREZ ASCUNCE CORPORACION, S. A. (GUASCOR), y la Norteamericana, WAUKESHA ENGINE DIVISION, DRESSER INDUSTRIES, INC.

En virtud de dicho acuerdo la Firma Norteamericana ha adquirido de la Española la tecnología desarrollada por GUASCOR para la fabricación en los EE. UU. de América de la nueva familia de motores diesel rápidos en desarrollo en la actualidad por GUASCOR bajo la denominación técnica, Serie F.

Esta adquisición de tecnología española por parte de la Empresa Norteamericana se destina a la fabricación en USA de los cuatro modelos de motores GUASCOR, serie F, F-180, F-240, F-360 y F-480, en potencias de 450 a 1.200 CV a 1.800 rpm, para ser vendidos en exclusiva en los mercados de USA, Canadá y México.

Los acuerdos se han establecido por un período de doce años y comprenden un reparto de mercados entre ambas Firmas concentrándose cada una en sus mercados tradicionales, y contando, además, ambas partes con el apoyo de la otra en la Asistencia Post Venta.

La Firma GUASCOR, S. A. fue fundada en el año 1966, dedicándose desde sus inicios a la comercialización y posterior fabricación en sus instalaciones fabriles de Zumaia, Guipúzcoa, de motores diesel rápidos. Esta Firma ha venido haciendo en los últimos años un considerable esfuerzo inversor para desarrollar esta nueva familia de motores diesel con potencias comprendidas entre 450 a 1.200 CV a 1.800 rpm. En la actualidad comercializa ya con éxito el primero de los motores de la nueva serie, denominado F-180. En el desarrollo de la nueva fabricación han cooperado financieramente el CDTI y el Gobierno Vasco.

GUASCOR es líder en su sector en el mercado español y ha potenciado fuertemente en los últimos años la exportación de sus motores, principalmente a Países del Mercado Común, Africa y Sudamérica, alcanzando más de un 30 por 100 de su cifra de negocios total.

La Firma DRESSER INDUSTRIES INC., tiene su Sede Central en Dallas. Se dedica a suministrar tecnología, productos y servicios en todo el mundo a los mercados de la Energía, Recursos Naturales e Industrias Seleccionadas. Ocupa el puesto 95 en el ranking Fortune y da ocupación a más de 40.000 personas, con un volumen de ventas anuales superior a los 4.000 millones de $ USA.

Su División WAUKESHA ENGINE, fabrica y comercializa en la localidad de Waukesha (Wisconsin) diversos tipos de motores diesel y de gas, estando considerada como uno de los primeros fabricantes del mundo de motores a combustión de hidrocarburos gaseosos. Esta Firma convertirá los motores diesel GUASCOR, Serie F en motores de combustión a gas en potencias de 360 a 1.000 CV, también a 1.800 rpm. Ambas Firmas fabricarán, por tanto, las versiones diesel y gas en las potencias antes citadas, en sus fábricas de USA y España.

Los acuerdos sientan, asimismo, las bases de importantes líneas de cooperación técnica entre ambas Compañías, estando considerados por ambas como el comienzo de unas relaciones más amplias, cuyo desarrollo tendrá lugar en los próximos años.

Octubre, 1984

INGENIERIA DE BUQUES

- ☐ Estudios
- ☐ Proyectos
- ☐ Asistencia técnica

Más de 650 buques para Astilleros y Armadores de 30 países.

SISTEMA FORAN

Sistema para Proyecto y Producción de Buques con Ayuda de Ordenador:

- ☐ Formas y Arquitectura Naval
- ☐ Producción de Acero
- ☐ Planos de Proyecto y Acero

Licenciados en: España, Polonia, Italia, Francia, Gran Bretaña, Bulgaria, Rumanía, Corea, Unión Soviética, Bélgica, Argentina, Japón, Indonesia, Finlandia y Dinamarca.

SENERMAR

SENER SISTEMAS MARINOS, S. A.

RAIMUNDO FERNANDEZ VILLAVERDE, 65 (EDIFICIO WINDSOR) - MADRID-3

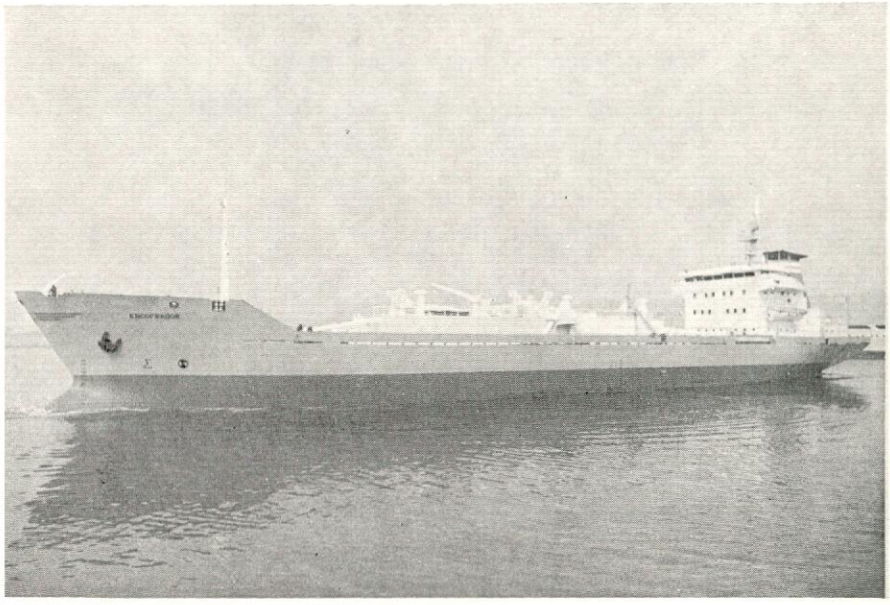
TELEFONO 456 64 15 - TELEX 27350 TELEGRAMAS: **SENERMAR**

MARITIMA DE MUSEL, S.A. - MARITIMA DE AXPE, S.A.

Gijon Bilbao

Constructores de:

• Arrastreros • Atuneros Purse Seiners • Cargueros • Porta Containers
• Frigoríficos • Cementeros • Supply Vessels • Remolcadores



MMA

Oficina Central
Apartado 1497
Tel. (94) 463 48 11
Internacional (344) 463 48 11
Telex 31502 EUPE E
BILBAO

703

WOLFSON UNIT FOR
MARINE TECHNOLOGY & INDUSTRIAL AERODYNAMICS

•Hidrostática •Estabilidad
•Estados de avería •De carga
•Capacidad de tanques •Propulsores
•Flexión y cizalladura
•Dinámica del bugue

Compatibles con los siguientes microordenadores:

•APPLE II y III
•IBM P.C. •HP 9816

UN SERVICIO COMPLETO DE ASESORIA TECNICA

•Canal de experiencias hidrodinámicas
•Túnel aerodinámico
•Sistemas de captación y análisis de datos a bordo
•Estudios de viabilidad
•Cálculos de hidrostática y estabilidad
•Investigación aplicada

Para mas detalles, póngase en contacto con:
Miguel Palomares, Wolfson Unit M.T.I.A.
The University
Southampton SO9 5NH
INGLATERRA
Tel. (703) 555995
Telex 47661 SOTONU G

Canal de Experiencias Hidrodinámicas

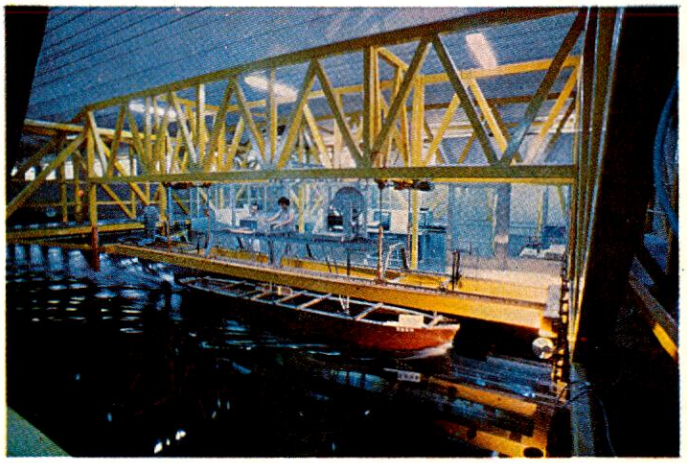
Carretera de la Sierra, s/n.
EL PARDO (Madrid)

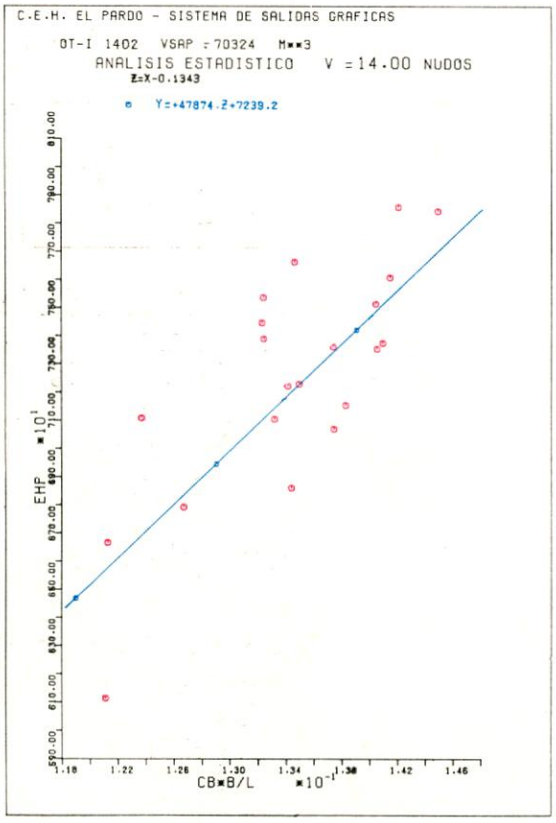
Teléfono 736 02 00
Telex 43064

- Peso, en orden de ensayos ... ... 50 t
- Velocidad máxima avante ... ... 10 m/s
  atrás ... ... 5 m/s
- Regulación digital de la velocidad con precisión de ... ... 0,001 m/s
- Aceleración máxima ... ... 1 m/s²
- Mesa de medida regulable en altura.
- Adquisición digital de datos, controlada por microprocesadores.
- Circuito cerrado de TV, con dos cámaras, dos monitores y grabador-reproductor video para la visualización y filmación de los ensayos.
- Dimensiones del Canal:

Longitud	320 m
Anchura	12,5 m
Profundidad	6,5 m

NUEVO CARRO DE ENSAYOS





Ejemplo de salida gráfica de la Base de Datos, realizada con plotter.

BASE DE DATOS

El Canal de Experiencias Hidrodinámicas ha realizado más de 11.000 ensayos desde su creación en 1934.

En la Base de Datos Computerizada del Centro se encuentran almacenados los resultados de estos ensayos, así como las características de cerca de un millar de carenas y un número similar de propulsores.

Los Programas de Utilización de la Base de Datos permiten el rápido y cómodo manejo de toda esta información para la realización de una amplia gama de funciones, tales como:

- Predicción de curvas Potencia-Velocidad de nuevos proyectos.
- Dimensionamiento de buques.
- Proyectos de Formas.
- Valoración de carenas ensayadas en base a la estadística del Centro.
- Investigación Hidrodinámica en general.