

# El sector de la naútica deportiva en la provincia de Almería

jamar 11 Almería - instit 0 22 15 94

@cajamar.es





#### Edita:

Caja Rural Intermediterránea. Cajamar. www.cajamar.es

#### Redacción y Administración:

Instituto de Estudios de Cajamar. www.instituto.cajamar.es

#### Diseño y maquetación:

Instituto de Estudios de Cajamar. www.instituto.cajamar.es

Fotos portada: Mª Luisa Jiménez Burkhardt

José Arturo Pérez Moreno

Depósito Legal: AL-265-2005

Imprime: Escobar Impresores, S.L. El Ejido (Almería).

Fecha de publicación: Junio 2005.

## Índice

1. INTRODUCCIÓN	5
2. EVOLUCIÓN DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA	
- Evolución de la actividad	7
- Análisis de la oferta	10
- Número de puertos deportivos y localización	10
- Flota de embarciones de recreo	13
- Análisis de la demanda	13
- Principales proyectos de puertos deportivos en España	17
3. EVOLUCIÓN DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ALMERÍA	
- Evolución de la actividad	19
- Análisis de la oferta	21
- Número de puertos deportivos y localización	26
- Estructura de costes del sector	29
- Análisis de la demanda	29
- Análisis DAFO	30
- Previsiones de crecimiento del sector y principales conclusiones	32

## INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene como objetivo principal evaluar la actual situación del sector de la industria náutica deportiva en la provincia de Almería, si bien, y con objeto de contextualizar el sector en el conjunto del territorio nacional, se ha procedido en primer lugar a realizar una valoración de las principales variables que inciden en la evolución de la actividad -volumen de producción de embarcaciones de recreo en unidades monetarias y físicas y evolución de las exportaciones e importaciones-. Asimismo, se han analizado aquellos otros aspectos relativos tanto a la demanda como a la oferta.

A continuación, y para terminar este primer capítulo, se exponen los principales proyectos de puertos deportivos que están en marcha, bien en fase de construcción, o bien de aquellos otros que están en trámite de aprobación o que han sido ya aprobados.

La segunda parte del informe se centra en el estudio del sector en el ámbito provincial, habiéndose prestado un especial énfasis en reflejar la estructura empresarial <sup>1</sup>.

Con el objeto de evaluar la actividad productiva, se ha cuantificado el volumen neto de negocio y se ha analizado la estructura del comercio exterior, poniéndose de relieve el papel destacado que las exportaciones de embarcaciones de recreo han ido adquiriendo en los últimos años en el marco del comercio exterior almeriense.

Como anteriormente se ha señalado, el presente informe ha prestado una especial importancia al análisis de la estructura empresarial, para lo cual se han seleccionado un conjunto de indicadores entre los que caben destacar: la distribución de la producción por segmentos de actividad, el tipo de cliente y zonas geográficas, el nivel de facturación extrasectorial, el tamaño de las empresas por número de empleados, la estructura del mercado laboral y la incorporación de nuevas tecnologías. Para finalizar, se presenta una radiografía del sector mediante un análisis DAFO, en el cual se contemplan las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades. A continuación, se realiza una previsión de crecimiento del sector y se exponen las principales conclusiones que se han obtenido tras la realización del estudio.

<sup>1</sup> Se ha procedido a la realización de entrevistas pesonales a los directivos de los principales operadores del sector, así como se ha cumplimentado un cuestionario cuyos resultados han permitido extraer valiosas conclusiones.

Tabla 1. Principales magnitudes de la industria de embarcaciones de recreo en España y en la provincia de Almería, 2003 y 2004

Datos de síntesis: España	2003
Valor de la producción (a vela y a motor) (a)	151.934
Unidades producidas (a vela y a motor)	3.406
Unidades producidas (neumáticas)	3.785
Número de astilleros a vela y a motor (b) (c)	76
Concentración de la actividad (astilleros a vela y a motor) (c)	
Barcelona	17,10%
Almería	11,80%
Baleares	10,50%
Alicante	9,20%
Concentración de la actividad (astilleros neumáticos) (c)	
Barcelona	40,00%
Pontevedra	40,00%
Gerona	20,00%

Datos de síntesis: Almería	2004
Facturación total (millones de euros)	30
Facturación extrasectorial	0,20%
Volumen de subcontración (% sobre la facturación sectorial)	0,80%
Número de astilleros	12
Empresas jurídicas	75,00%
Autónomos	25,00%
Número de empleados	356
Unidades producidas	1.145
Valor medio/unidad producida (millones de euros)	0,026
Concentración (cuota de mercado)	
Tres primeras empresas	91,80%
Resto	8,20%
Facturación sectorial por segmentos (%)	
Construcción	99,65%
Reparación y mantenimiento	0,30%
Venta de accesorios y prestación de servicios relacionados con la náutica deportiva	0,05%
Tasa de temporalidad	55,40%
Estructura media de costes (% sobre facturación sectorial)	
Materias primas	59-61%
Mano de obra	14-16%
Gastos generales	9-12%
Beneficio	13-16%
Exportación (% sobre facturación sectorial)	30,00%

<sup>(</sup>a) miles de euros.

Fuente: Instituto de Estudios de Cajamar.

<sup>(</sup>b) aglutina en torno al 95% de la producción nacional.

<sup>(</sup>c) 2004.

#### \_\_\_\_

#### EVOLUCIÓN DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA

A fin de realizar una valoración del sector de la náutica deportiva en el contexto nacional, que indique y clarifique la situación que atraviesa el mismo, a continuación se presentan las principales magnitudes en términos de actividad, oferta y demanda.

### Evolución de la actividad

El sector de la náutica de recreo en España estuvo marcado al cierre del ejercicio 2003 por una tendencia expansiva, continuando la brecha de crecimiento del año anterior. Así pues, el valor de la producción se situó en casi 152 millones de euros, lo que representó un 7,6% más en relación al mismo año anterior.

En términos de unidades físicas producidas, el crecimiento ha sido considerablemente superior, hasta alcanzar un 15,8%, en contraposición con el descenso mostrado en 2002. Por su parte, tal y como se refleja en la tabla 2, el valor medio unitario de la embarcación experimentó en 2002 un notable incremento (8,5%) debido al descenso de la producción y al mayor valor de la misma, alcanzando la unidad producida un importe de 48.008,3 euros, mientras que en 2003, éste retornó al valor del ejercicio 2001, situado en torno a 44.000 euros.

Atendiendo a la distribución de la producción por la tipología de las embarcaciones, existe una gran

igualdad entre los dos segmentos, si bien las neumáticas presentaron en 2003 una ligera mayor ponderación, que se situó en un 52,6%.

Otro aspecto destacado es el relativo a la configuración de la producción en el segmento embarcaciones a vela y a motor por esloras. Es de destacar que el aumento de la misma ha sido consecuencia principal del fuerte tirón de los barcos a vela (97,7%), especialmente de aquellas con una menor eslora (hasta 5 metros), seguidas de las embarcaciones de entre 7,5 y 12 metros, con sendos incrementos de un 129,4 y un 42,3%. Esto ratifica la idea de una mayor penetración de la vela

deportiva en nuevos usuarios que tienen una preferencia por embarcaciones de pequeña longitud, y aún más, considerando que del total de este tipo de embarcaciones producidas en 2003, un 90,5% correspondió al menor tramo de eslora.

Por su parte, las embarcaciones a motor siguieron una trayectoria considerablemente menos expansiva (1,5%), si bien, el volumen producido de unidades de esloras de más de 7,5 hasta 12 metros y de más de 12-15 metros registraron en 2003 crecimientos muy superiores a la media, en concreto, un 22 y un 138,3% respectivamente.

Tabla 2. Evolución de la producción en España por tipo de embarcaciones de recreo. 2001-2003

				% var.	
	2001	2002	2003	2003/2002	v.m.a.
Producción (a)	135.221,7	141.240,5	151.934,4	7,6	6,0
Valor medio de la unidad producida (b)	44.247,9	48.008,3	44.607,9	-7,1	0,4

(a) miles de euros.

(b) euros.

Nota: no incluye embarcaciones neumáticas.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

Tabla 3. Evolución de la producción (unidades físicas) en España por tipo de embarcaciones de recreo. 2001-2003

	2001	2002	2003	% var. 2003/2002	v.m.a.	% particip. 2003
Emb. a vela y a motor	3.056	2.942	3.406	15,8	5,6	47,4
Emb. neumáticas	3.656	3.879	3.785	-2,4	1,7	52,6
Total	6.712	6.821	7.191	5,4	3,5	

Fuente: Elaboración propia a partir de la Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

Tabla 4. Evolución de la producción (unidades físicas) en España por tipo de embarcaciones de recreo atendiendo a la eslora. 2001-2003

	20	001	20	002	20	03	% var. 20	03/2002	% partic	ip. 2003
Esloras (metros)	Barco a motor	Barco a vela	Barco a motor	Barco a vela	Barco a motor	Barco a vela	Barco a motor	Barco a vela	Barco a motor	Barco a vela
Hasta 5	842	450	590	340	545	780	-7,6	129,4	21,4	90,5
Más de 5 hasta 7,5	990	69	1262	40	1172	40	-7,1	-	46,1	4,6
Más de 7,5 hasta 12	530	33	491	26	599	37	22,0	42,3	23,5	4,3
Más de 12 hasta 15	87	5	60	25	143	3	138,3	-88,0	5,6	0,3
Más de 15 hasta 18	18	3	84	4	68	1	-19,0	-75,0	2,7	0,1
Más de 18 hasta 22	16	0	12	1	12	1	-	-	0,5	0,1
Más de 22	13	0	7	0	5	0	-28,6	na	0,2	-
Subtotal	2.496	560	2.506	436	2.544	862	1,5	97,7	100,0	100,0
Total	3.0	056		2.942		3.406		15,8		

Fuente: Elaboración propia a partir de ADIN.

En lo que respecta al comercio exterior, el saldo comercial presentó en 2003 un balance deficitario, en consonancia con la tendencia mostrada en periodos anteriores, si bien se redujo a algo más de la mitad, pasando de -2.423 unidades a -990 unidades. De este modo, la tasa de cobertura se situó en un 54,9%, es decir, de cada 100 unidades importadas se exportaron 55.

Por su parte, las exportaciones mostraron una desaceleración, impulsada por el segmento barcos neumáticos, mientras que las embarcaciones a vela y a motor registraron un notable crecimiento cifrado en un 55,4%, correspondiendo la mayor cuota de participación a las embarcaciones de vela de hasta 5 metros de eslora (96,8%), seguidas de las embarcaciones a motor de más de 5 hasta 7,5 metros (35,5%) y de aquellas otras de entre 7,5 y 12 metros (32,6%).

Siguiendo la tónica de las ventas exteriores, las importaciones experimentaron en el ejercicio 2003 una desaceleración de un 16,4%, si bien este registro estuvo inducido por el segmento embarcaciones a vela y a motor cuya variación alcanzó un -31,4%.

Gráfico 1. Evolución de las exportaciones e importaciones de embarcaciones de recreo en España. 2001-2003 3.445 3.500 3.199 3.000 2.500 2.196 2.000 1.500 1.206 750 776 1 000 500 2001 2002 2003 Exportaciones Importaciones Fuente: Elaboración propia a partir de ADIN.

Tabla 5. Evolución de las exportaciones de embarcaciones de recreo por segmentos (unidades físicas) en España. 2001-2003

				% var.		% particip.
	2001	2002	2003	2003/2002	v.m.a.	2003
Emb. a vela y a motor	750	776	1.206	55,4	26,8	34,8
Emb. neumáticas	2.956	2.977	2.261	-24,1	-12,5	65,2
Total	3.706	3.753	3.467	-7,6	-3,3	

Fuente: Elaboración propia a partir de la Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

Tabla 6. Evolución de las exportaciones de embarcaciones de recreo a motor y a vela (unidades físicas) en España. 2001-2003

	20	001	20	002	20	03	% var. 20	003/2002	% partic	ip. 2003
Esloras (metros)	Barco a motor	Barco a vela	Barco a motor	Barco a vela	Barco a motor	Barco a vela	Barco a motor	Barco a vela	Barco a motor	Barco a vela
Hasta 5	95	125	81	15	126	395	55,6	2.533,3	15,8	96,8
Más de 5 hasta 7,5	330	13	437	0	283	5	-35,2	-	35,5	1,2
Más de 7,5 hasta 12	141	5	149	3	260	7	74,5	133,3	32,6	1,7
Más de 12 hasta 15	17	2	23	5	84	0	265,2	-	10,5	-
Más de 15 hasta 18	3	2	49	2	31	0	-36,7	-	3,9	-
Más de 18 hasta 22	5	0	6	1	7	1	16,7	-	0,9	0,2
Más de 22	12	0	5	0	7	0	40,0	-	0,9	-
Subtotal	603	147	750	26	798	408	6,4	1469,2	100,0	100,0
Total	7	50		776	1.2	206	5	5,4		

Fuente: Elaboración propia a partir de ADIN.

Tabla 7. Evolución de las importaciones de embarcaciones de recreo a motor y a vela (unidades físicas) en España. 2001-2003

	20	001	20	002	20	03	% var. 20	03/2002	% partic	ip. 2003
Esloras (metros)	Barco a motor	Barco a vela								
Hasta 5	1.316	93	1.259	84	702	20	-44,2	-76,2	38,3	5,5
Más de 5 hasta 7,5	1.216	83	1.183	69	779	75	-34,2	8,7	42,5	20,8
Más de 7,5 hasta 12	249	149	225	125	223	137	-0,9	9,6	12,2	38,0
Más de 12 hasta 15	111	161	89	142	101	116	13,5	-18,3	5,5	32,1
Más de 15 hasta 18	39	19	11	9	12	8	9,1	-11,1	0,7	2,2
Más de 18 hasta 22	3	4	3	0	8	1	166,7	-	0,4	0,3
Más de 22	1	2	0	0	10	4	-	-	0,5	1,1
Subtotal	2.935	511	2.770	429	1.835	361	-33,8	-15,9	100,0	100,0
Total	3.4	446	3	.199	2.1	196	-3	1,4		

Fuente: Elaboración propia a partir de ADIN.

En este sentido, los mayores crecimientos en el segmento barcos a motor se contabilizaron en embarcaciones de esloras de 12 hasta 22 metros, mientras que en el segmento a vela, correspondieron a la categoría esloras de más de 5-12 metros, con sendos registros del 8,7 y 9,6%.

Un aspecto a resaltar es el dato correspondiente al notable incremento de las importaciones a motor de gran eslora, en especial de aquellas de más de 18 hasta 22 metros, que alcanzaron un crecimiento de un 166,7%.

Sin duda alguna, al tratarse de un nicho de mercado con un poder adquisitivo muy elevado, los clientes buscan máxima exclusividad, elevado diseño e incorporación de materiales cada vez más sofisticados y resistentes, cualidades que reúnen determinados fabricantes foráneos.

Tabla 8. Evolución de las exportaciones de embarcaciones de recreo a motor y a vela (unidades físicas) en España. 2001-2003

				% var.		% particip.
	2001	2002	2003	2003/2002	v.m.a.	2003
Emb. a vela y a motor	3.445	3.199	2.196	-31,4	-20,2	41,5
Emb. neumáticas	3.120	3.140	3.101	-1,2	-0,3	58,5
Total	6.565	6.339	5.297	-16,4	-10,2	

Fuente: Elaboración propia a partir de la Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

## Análisis de la oferta

Al cierre del ejercicio 2004, el sector de la industria de barcos de recreo -excluyendo los fabricantes de embarcaciones neumáticas- lo conformaban casi 80 operadores que acapararon cerca del 95% de la producción nacional.

En lo que respecta a la ubicación geográfica de las empresas, existe una notable concentración en el Arco Mediterráneo, aglutinando Barcelona (17,1%), Almería (11,8%), Alicante (9,2%), Baleares (10,5%) y Murcia (6,6%) el grueso de la producción nacional, concretamente, un 52,2%. Un segundo foco importante de actividad se encuentra en Pontevedra y A Coruña, provincias que ostentaron una cuota conjunta de un 14,5%.

Asimismo, la industria de embarcaciones neumáticas está implantada en Barcelona, Gerona y Pontevedra, provincias donde se concentra la totalidad de la producción nacional.

## > Número de puertos deportivos y localización

Al cierre del ejercicio 2004, en España existían 369 puertos deportivos con una capacidad total de 108.689 amarres, concentrando tres Comunidades Autónomas -Cataluña, Islas Baleares y Comunidad valenciana- casi el 60% de la oferta total.

Realizando un análisis más detallado, y tal y como se desprende de los resultados obtenidos, Mallorca, Gerona, Alicante y Barcelona ocuparon las cuatro primeras posiciones en el ranking, si bien existen diferencias entre ellas. Así pues,





Barcelona contabilizó un total de 14 puertos con una capacidad de 8.820 amarres, mientras que en Mallorca la oferta de instalaciones ascendió a 51 -lo que representa 3,6 veces más respecto a Barcelona- y el número de amarres superó ligeramente los 14.000.

Sin embargo, Gerona y Alicante presentaron cifras notablemente menos dispares, situándose el número de puertos en un intervalo comprendido entre 22-27 instalaciones con una capacidad media total de 11.566 puestos de atraque.

Los datos reflejados en los mapas 3 y 4, muestran de forma muy representativa la oferta actual de puertos y amarres deportivos en España, pudiéndose extraer las siguientes conclusiones: 1) Existe una importante concentración de instalaciones en Mallorca, Alicante, Menorca, Gerona y Pontevedra, alcanzando entre las cuatro áreas casi el 42% del total, sin embargo, a la hora de analizar la disposición de los puestos de amarre, se puede afirmar que existe una menor concentración, pues las cuatro primeras áreas geográficas registraron una cuota del 36,3%, quedando un 73,7% repartido en el resto del territorio nacional; 2) En lo que respecta al número de amarres Mayorca, Gerona, Alicante y Barcelona ocuparon los cuatro primeros puestos, situándose a continuación Murica, Tarragona, Cádiz y Málaga; 3) Pontevedra a pesar de disponer de un mayor número de puertos respecto a las cuatro últimas provincias mencionadas anteriormente, su oferta de amarres en 2004 no superó las 3.900 plazas; 4) Existe un grupo de

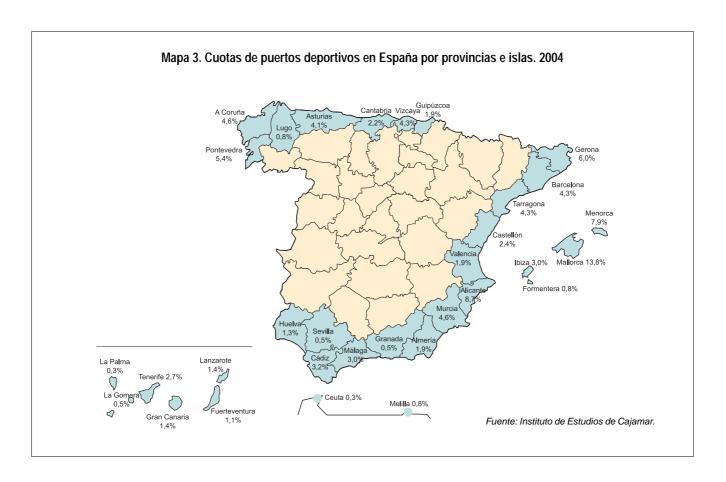
Tabla 9.

Amarres, puertos y número medio de amares por puerto en España. 2004

Provincias/Islas	Amarres	Nº puertos	Nº amarres/puerto
Mallorca	14.059	51	276
Gerona	13.210	22	600
Alicante	11.680	32	365
Barcelona	9.520	16	595
Murcia	5.167	17	304
Tarragona	5.892	16	368
Cádiz	4.631	12	386
Málaga	4.544	11	413
Pontevedra	3.883	20	194
A Coruña	3.504	17	206
Valencia	3.363	7	480
Vizcaya	3.105	16	194
Almería	3.035	7	434
Ibiza	2.933	11	267
Cantabria	2.567	8	321
Gran Canaria	2.246	5	449
Menorca	2.263	29	78
Tenerife	1.998	10	200
Castellón	1.931	9	215
Guipúzcoa	1.805	7	258
Asturias	1.412	15	94
Huelva	1.303	5	261
Lanzarote	1.152	5	230
Lugo	748	3	249
Melilla	560	3	187
Fuerteventura	587	4	147
Granada	373	2	187
Ceuta	300	1	300
La Gomera	323	2	162
Sevilla	233	2	117
Formentera	227	3	76
La Palma	135	1	135
TOTAL	108.689	369	

Fuente: Instituto de Estudios de Cajamar.

siete áreas -Lugo, Melilla, Fuerteventura, Granada, Ceuta, La Gomera, Sevilla, Formentera y La Palma- cuyas cuotas tanto para el número de instalaciones como para el número de puntos de atraque no sobrepasaron el 1%.



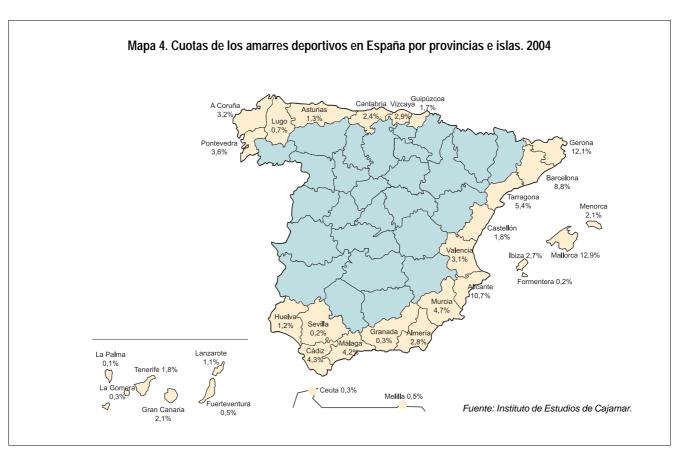


Tabla 10. Evolución de la flota de embarcaciones de recreo (lista séptima\*) por provincias marítimas. 2002-2003

			% var.	
Provincia Marítima	2002	2003	2003/2002	% part. 2003
Baleares	22.972	24.354	6,0	11,6
Barcelona	21.861	22.671	3,7	10,8
Palamós	19.149	20.175	5,4	9,6
Cartagena	15.177	15.896	4,7	7,6
Alicante	13.930	14.691	5,5	7,0
Valencia	8.598	9.047	5,2	4,3
Vigo	8.087	8.571	6,0	4,1
Málaga	7.657	8.312	8,6	4,0
Tenerife	7.209	7.659	6,2	3,7
Las Palmas	6.888	7.474	8,5	3,6
Santander	6.322	6.621	4,7	3,2
A Coruña	5.736	5.989	4,4	2,9
Almería	5.419	5.791	6,9	2,8
Tarragona	5.228	5.616	7,4	2,7
Cádiz	5.138	5.504	7,1	2,6
Algeciras	4.513	4.660	3,3	2,2
Bilbao	4.377	4.599	5,1	2,2
Gijón	4.184	4.328	3,4	2,1
San Sebastián	4.011	4.146	3,4	2,0
Vilagarcía	3.668	3.952	7,7	1,9
Motril	3.195	3.361	5,2	1,6
Huelva	2.962	3.332	12,5	1,6
Sevilla	2.709	2.966	9,5	1,4
EL Ferrol	2.574	2.648	2,9	1,3
Castellón	2.184	2.316	6,0	1,1
Ceuta y Melilla	2.039	2.079	2,0	1,0
Burela	1.812	1.869	3,1	0,9
Avilés	1.178	1.196	1,5	0,6
TOTAL	198.777	209.823	5,6	100

(\*) Corresponde exclusivamente a embarcaiones de recreo. Fuente: Elaboración propia a partir del Registro Marítimo Central de Buques.

### Flota de embarciones de recreo

La flota de embarcaciones de recreo en España alcanzó casi las 210.000 unidades al cierre del ejercicio 2003, manteniendo la tónica de crecimiento moderado de alrededor del 6% que ha venido mostrando en el último trienio.

Tal y como se desprende de los datos aportados por el Registro Marítimo Central de Buques, existe una fuerte concentración de la oferta de embarcaciones de recreo en España, pues cuatro Comunidades Autónomas -Cataluña, Valencia, Andalucía y Baleares- aglutinaron en 2003 el 70,3% de la flota.

## Análisis de la demanda

Los principales indicadores de evolución de la demanda señalan un comportamiento muy dinámico del sector. Así pues, el número de matriculaciones de embarcaciones de recreo en 2003 mostró un incremento de un 9%, hasta alcanzar las 11.046 altas, constituyendo Málaga, Burela y Tenerife las provincias marítimas con mayor crecimiento porcentual, registrando tasas de variación comprendidas en un intervalo de entre un 54,1 y un 71,5%.

Por el contrario, Avilés, Algeciras y San Sebastián mostraron los mayores descensos que llegaron a alcanzar hasta un 40% en el caso de Avilés. Registros menos acusados contabilizaron las provincias marítimas de Bilbao, El Ferrol y Barcelona, con una variación de alrededor de -9%.

En términos nominales, las provincias marítimas de Baleares, Palamós y Barcelona reflejaron los mayores incrementos en el número de altas, en consonancia con la tónica de años anteriores.

Por Comunidades Autónomas, el mayor número de altas se registraron en Andalucía, Cataluña y Baleares, que concentraron el 53,7% de las nuevas matriculaciones de embarcaciones de recreo en 2003.

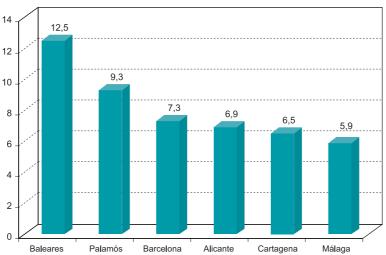
Tabla 11. Evolución de las matrículas de embarcaciones de recreo (lista séptima') por provincias marítimas. 2001-2003

				% variac.	% participación
Provincia Marítima	2001	2002	2003	2003/2002	sobre el total (2003)
Baleares	1.398	1.282	1.382	7,8	12,5
Palamós	1.085	905	1.026	13,4	9,3
Barcelona	810	907	810	-10,7	7,3
Alicante	752	730	761	4,2	6,9
Cartagena	681	692	719	3,9	6,5
Málaga	524	382	655	71,5	5,9
Las Palmas	644	551	586	6,4	5,3
Vigo	435	376	484	28,7	4,4
Tenerife	440	292	450	54,1	4,1
Valencia	486	430	449	4,4	4,1
Tarragona	351	362	388	7,2	3,5
Almería	312	365	372	1,9	3,4
Huelva	217	329	370	12,5	3,3
Cádiz	484	368	366	-0,5	3,3
Santander	264	293	299	2,0	2,7
Vilagarcía	180	212	284	34,0	2,6
Sevilla	262	206	257	24,8	2,3
A Coruña	239	217	253	16,6	2,3
Bilbao	302	245	222	-9,4	2,0
Motril	107	131	166	26,7	1,5
Algeciras	229	228	147	-35,5	1,3
Gijón	110	104	144	38,5	1,3
San Sebastián	229	196	135	-31,1	1,2
Castellón	136	125	132	5,6	1,2
EL Ferrol	89	82	74	-9,8	0,7
Burela	49	36	57	58,3	0,5
Avilés	20	30	18	-40,0	0,2
Ceuta y Melilla	138	55	40	-27,3	0,4
TOTAL	10.973	10.131	11.046	9,0	100,0

<sup>(\*)</sup> Corresponde exclusivamente a embarcaiones de recreo.

Fuente: Elaboración propia a partir del Registro Marítimo Central de Buques.

Gráfico 2. Porcentaje de participación sobre el número de matriculaciones de embarcaciones de recreo (lista séptima) en las seis primeras provincias marítimas. 2003



Fuente: Elaboración propia a partir del Registro Marítimo Central de Buques.

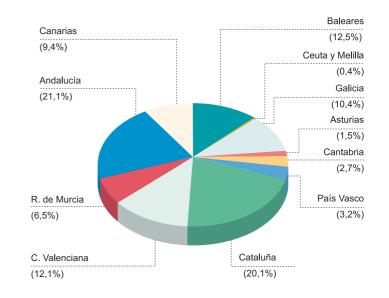
Por su parte, las matriculaciones de charters mostraron en 2003 una ligera desaceleración hasta alcanzar la cifra de 1.127 embarcaciones, registro que ascendió a 1.141 al cierre del ejercicio anterior.

Los resultados obtenidos a partir del cálculo de las cuotas de demanda de chárter náutico nos permiten resaltar la fuerte implantación de esta actividad en Baleares y Cataluña, regiones que concentraron en 2003 el 48,2% de las nuevas altas de este tipo de embarcaciones. Andalucía, Comunidad valenciana, Canarias y Murcia fueron el resto de Comunidades Autónomas que mostraron un comportamiento más dinámico.

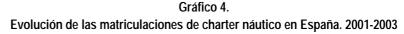
En lo que respecta a los títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo, a la finalización del año 2003, se contabilizaron 41.003 nuevas atribuciones, lo que supuso un crecimiento de un 23,3%.

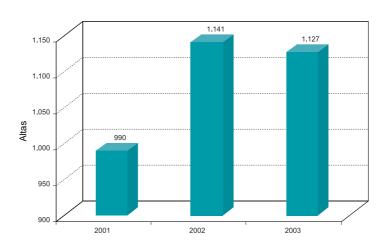
Atendiendo a la categoría de los títulos, "Patrón de embarcación de recreo"<sup>3</sup>, aglutinó una cuota de un 63,7% sobre el total de titulaciones, seguida de "Patrón de navegación básica"<sup>4</sup> (19,5%), "Patrón de Yate"<sup>5</sup> 12,8%) y Capitán de Yate"<sup>6</sup> (4%).

Gráfico 3. Porcentaje de participación de las matriculaciones de embarcaciones de recreo por provincias marítimas agrupadas en CC.AA. 2003



Fuente: Elaboración propia a partir del Registro Marítimo Central de Buques.





Fuente: Elaboración propia a partir del Registro Marítimo Central de Buques.

<sup>3</sup> Embarcaciones a motor y a vela de hasta 12 metros de eslora.

<sup>4</sup> Embarcaciones a motor de de hasta 6 metros de eslora y a vela de hasta 8 metros de eslora.

<sup>5</sup> Embarcaciones a motor y a vela de hasta 20 metros de eslora.

<sup>6</sup> Embarcaciones a motor y a vela de cualquier eslora y potencia.

Tabla 12. Cuotas de demanda (%) de charter náutico por provincias marítimas, 2001-2003

Provincia Marítima	2001	2002	2003
Baleares	23,8	20,5	20,6
Palamós	13,4	10,9	13,3
Barcelona	11,8	9,9	10,6
Alicante	9,4	11,5	9,3
Málaga	4,1	12,2	7,7
Cartagena	3,1	5,3	6,2
Tarragona	2,7	3,4	3,7
Vigo	3,0	2,9	3,4
Las Palmas	5,6	3,0	3,3
Tenerife	3,0	2,7	3,1
Cádiz	3,9	1,9	3,0
Valencia	2,3	2,2	2,8
Bilbao	1,2	1,4	2,0
Almería	1,2	3,2	1,9
A Coruña	0,7	1,7	1,7
Sevilla	1,4	1,1	1,7
Algeciras	1,7	1,1	1,2
Gijón	1,6	0,5	0,9
Castellón	1,5	1,3	0,9
Huelva	0,5	0,5	0,8
Santander	0,5	0,6	0,6
San Sebastián	1,0	0,4	0,4
Vilagarcía	1,7	1,0	0,3
Motril	0,1	0,6	0,3
Burela	0,1	0,1	0,2
EL Ferrol	ns	0,1	0,2
Avilés	ns	0,1	0,1
Ceuta y Melilla	0,3	0,2	ns
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Ns: No significativo.

Nota: Porcentajes obtenidos a partir del número de altas registradas. Fuente: Elaboración propia a partir del Registro Marítimo Central de Buques.

Tabla 13. Evolución de los títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo en España por CC.AA. 2002-2003

	2002	2003	% var. 2003/2002	% participación sobre el total (2003)
Cataluña	9.084	9.613	5,8	23,4
Madrid y otras (a)	4.349	8.883	104,3	21,7
Baleares	5.432	4.225	-22,2	10,3
C. Valenciana	2.980	3.929	31,8	9,6
Galicia	2.646	3.260	23,2	8,0
Andalucía	2.027	3.022	49,1	7,4
País Vasco	2.677	2.620	-2,1	6,4
Canarias	1.485	2.594	74,7	6,3
Murcia	1.349	1.388	2,9	3,4
Cantabria	822	820	-0,2	2,0
Asturias	271	359	32,5	0,9
Ceuta y Melilla	127	290	128,3	0,7
TOTAL	33.249	41.003	23,3	100

(a) otras CC.AA. sin competencia transferida. Fuente: Elaboración propia a partir de ADIN.

Tabla 14.

Distribución de las categorías de títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo en España. 2003

Títulos (2003) % de particip. s/ total títulos por categoría Patrón Patrón Patrón

	Títulos (2003)				% de partic	% de particip. s/ total títulos por categoría (2003)			
	Patrón	Patrón 			Patrón	Patrón			
	navegación	embarcación	Patrón	Capitán	navegación	embarcación	Patrón	Capitán	
	básica	de recreo	de Yate	de Yate	básica	de recreo	de Yate	de Yate	
Asturias	67	263	29	-	0,8	1,0	0,6	-	
Andalucía	957	1.887	169	9	11,9	7,2	3,2	0,5	
Baleares	586	3.037	513	89	7,3	11,6	9,8	5,4	
Canarias	567	1.765	217	45	7,1	6,8	4,1	2,7	
Cantabria	110	606	87	17	1,4	2,3	1,7	1,0	
Cataluña	2.297	5.948	1.115	253	28,7	22,8	21,2	15,4	
Galicia	711	2.064	309	176	8,9	7,9	5,9	10,7	
Murcia	256	1.063	60	9	3,2	4,1	1,1	0,5	
País Vasco	415	1.629	383	193	5,2	6,2	7,3	11,8	
C.valenciana	807	2.388	630	104	10,1	9,1	12,0	6,3	
Madrid y otras (a	a) 1.183	5.236	1.719	745	14,8	20,1	32,7	45,4	
Ceuta y Melilla	55	217	18	-	0,7	0,8	0,3	-	
Subtotal	8.011	26.103	5.249	1.640	100,0	100,0	100,0	100,0	
TOTAL		41.003			19,5	63,7	12,8	4,0	

Fuente: ADIN.

## > Principales proyectos de puertos deportivos en España

Según los datos aportados por los distintos organismos públicos con competencias en puertos, en un plazo de dos años, la actual oferta de nuevas instalaciones náutico-deportivas en España se verá incrementada en 32, lo que supondrá un aumento del número de amarres de nueva construcción en aproximadamente 9.500, ello sin tener en cuenta los numerosos proyectos contemplados a corto y medio plazo en el conjunto del territorio nacional para la ampliación y mejora de los puertos ya existentes.

El territorio que más proyectos aporta es la Comunidad Valenciana, consolidándose de este modo como la tercera región española con un mayor número de instalaciones náutico-deportivas.

Por su parte, desde el organismo público Puertos del Estado, y a través de las Autoridades Portuarias, se contempla la construcción de nuevos puertos deportivos en Algeciras, Castellón y El Hierro (Santa Cruz de Tenerife). Asimismo, actualmente se están construyendo dos instalaciones, una en la isla de La Palma (Santa Cruz de Tenerife) y otra en Tarragona.

Las actuaciones que se realizarán en el Puerto de Castellón contemplan la transformación integral de la actual dársena interior en vista a la celebración de la 32ª Copa América y de la Copa Luis Vuitton de Valencia en 2007. Se ampliará el Club Náutico, duplicando a corto plazo la capacidad actual y se construirán dos Marinas - una de superficie total de 25.000 m² junto al Muelle de Costa y otra de 83.157 m² junto al Muelle de Levante y Transversal-. El plazo de ejecución de la obras es de

alrededor de dos años, contemplándose que estén acabadas para la primavera de 2007.

En base a estos datos, se puede concluir que desde las Administraciones autonómicas se está intentando paliar el déficit de amarres que actualmente existe, bien optando por la remodelación y ampliación de las instalaciones ya existentes en los casos en los que sea posible o bien construyendo nuevos puertos.

De hecho, al cierre del ejercicio 2004, existían un total de 32 instalaciones proyectadas, habiendo comenzado las obras en un 53,1%, mientras que el 46,9% restante estaba en previsión de construcción.

Considerando un horizonte temporal superior a los dos años, cabe mencionar las iniciativas que las Comunidades de Andalucía y de Valencia han puesto en marcha para

Tabla 15. Principales proyectos de construcción en ejecución y previsión de construcción de puertos deportivos en España. 2004

Provincia/Isla	Puerto	Localidad	Amarres Deportivos	Estado
A Coruña	Puerto de Cedeira	Cedeira	nd	Р
Alicante	Marina Deportiva 3	Denia	280	С
Alicante	Marina Deportiva	Santa Pola	283	С
Alicante	Marina Deportiva	Torrevieja	700	С
Alicante	P.D. Calpe	Calpe	100	С
Alicante	P.D. Vinarós	Vinarós		С
Algeciras	P.D. Línea Marina	Algeciras (Puerto de Algeciras)	nd	Р
Barcelona	P.D. de Badalona	Badalona	1.000	С
Barcelona	P.D. del Besòs	Sant Adrià del Besòs	200	С
Castellón	Marina Deportiva (a)	Castellón (Puerto de Castellón)	nd	Р
Castellón	Marina Deportiva (a)	Castellón (Puerto de Castellón)	nd	Р
Castellón	Marina Deportiva	Burriana	300	С
El Hierro	P.D. La Estaca	La Estaca (Valverde)	150	Р
El Hierro	P.D. de la Restinga	La Restinga (La Frontera)	200	С
Guipózcoa	Puerto de Orio	Orio	375	С
Guipózcoa	P.D. de Mutriku	Mutriku	nd	Р
Huelva	Marina El Rompido	Cartaya	365	Р
La Palma	Marina La Palma	Santa Cruz de La Palma	225	С
Murcia	Dársena Deportiva de Mazarrón	Mazarrón	286	С
Murcia	P.D. "Marina de las Salinas"	San Pedro del Pinatar	241	С
Murcia	P.D. Playa de Poniente de Águilas	Águilas	400	Р
Murcia	P.D. Águilas Ciudad	Águilas	200	Р
Pontevedra	Dársena Dep. de Vilanova de Arousa	Vilanova de Arousa	230	С
Pontevedra	C. Social Moaña Mar	Moaña	nd	Р
Pontevedra	Puerto de Combarro	Combarro	nd	Р
Pontevedra	Puerto de O Grove	O Grove	nd	Р
Sta. Cruz de Tenerife	P.D. Amarilla Golf	San Miguel de Abona	nd	С
Sta. Cruz de Tenerife	P.D. Las Galletas	San Miguel de Abona	280	Р
Tarragona	Dársena deportiva	Tarragona (Autoridad Portuaria)	nd	С
Tarragona	P.D. Roda de Barà	Roda de Barà	500	С
Tarragona	Dársena deportiva de Cubelles	Cubelles	nd	Р
Tarragona	Marina de Sant Jaume d`Enveja	Sant Jaume d`Enveja	nd	Р

C: en construcción.

potenciar el sector. Así pues, la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA) ampliará los puertos de Benalmádena, Caleta de Vélez y Chipiona; construirá sendas dársenas deportivas en los puertos de Garrucha y Roquetas de Mar, así como un puerto en Cala de Cambriles-Lújar (Granada).

En esta misma línea, la Comunidad valenciana, prevé ampliar los puertos de Campoamor (Alicante), La Galera (Alicante), Altea (Alicante) y Las Fuentes (Castellón), así como la construcción de un nuevo puerto deportivo en Santa Pola (Alicante).

P: en previsión de construcción.

<sup>(</sup>a) Corresponde a la construcción de dos marinas, una con capacidad de 25.000 m² y otra de 83.157 m². Fuente: Instituto de Estudios de Cajamar.

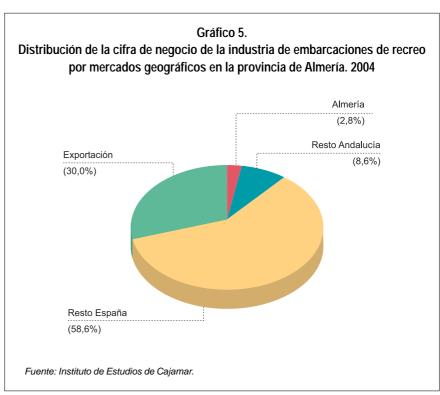
### **EVOLUCIÓN DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ALMERÍA**

## Evolución de la actividad

La facturación del sector se situó al cierre del ejercicio 2004 en torno a 30 millones de euros, concentrándose casi la totalidad de la misma en la construcción (99,65%), mientras que las actividades relacionadas con la reparación, mantenimiento, prestación de otros servicios conexos y la venta de material auxiliar fue muy poco significativa, concretamente representó un 0,35% de la cifra de negocio.

En este mismo sentido, destaca el hecho de que el sector muestre un nivel de actividad extrasectorial extremadamente bajo, un 0,2%, que se limita a actividades relacionadas con la fabricación, reparación y mantenimiento de embarcaciones profesionales, así como la construcción de tanques para maquinaria agrícola.

Atendiendo a la distribución del volumen de negocio sectorial por mercados geográficos, destaca la escasa importancia de las ventas provinciales mientras que las nacionales, y en especial el mercado exterior, ocuparon una notable posición. Esta alta participación de las exportaciones en el sector se concentró en cinco operadores habiendo representado un 30% de la facturación sectorial.



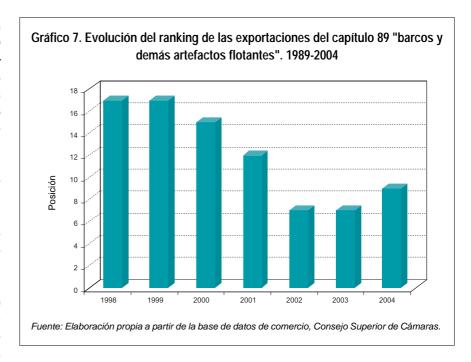


En este sentido, merece la pena analizar la evolución del capítulo *Barcos y demás artefactos flotantes(89)* en el ranking total de bienes exportados. Si en 1998 esta partida se situaba en el puesto 17, en 2003 remontó 8 posiciones hasta alcanzar la novena.

Asimismo, en términos de participación sobre el total exportaciones, el comportamiento ha sido similar; de tener una cuota del 0,1% en 1998 se pasó en 2004 a un 0,6%, aumentado de este modo un 500%.

Centrándonos en la partida de embarcaciones de recreo exclusivamente, es de destacar el crecimiento paulatino y vigoroso de las ventas exteriores a lo largo del periodo 1998-2004, alcanzando un registro de un 515,9%. Aunque este crecimiento es inferior al contabilizado por las importaciones, éstas presentan una evolución discontinua, habiendo alcanzado los mayores volúmenes en términos monetarios en los ejercicios 2002 y 2004.

Asimismo, resulta significativo resaltar el importante crecimiento de las exportaciones a lo largo del último trienio, habiendo alcanzado en 2004 cerca de 9 millones de euros.



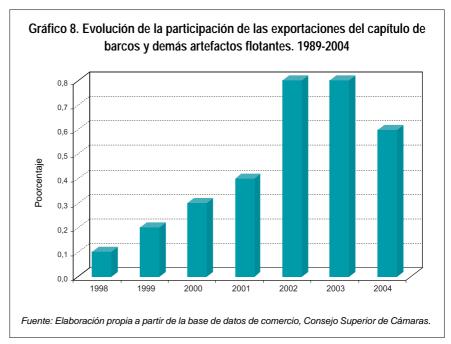


Tabla 16. Evolución de las exportaciones, importaciones, saldo comercial y tasa de cobertura de la partida 8903 "Yates y demás barcos y embarcaciones flotantes de recreo o deporte". 1998-2004

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	% var. 2004/1998	% v.m.a.
Exportaciones	1.431	1.821	3.197	5.001	5.898	8.053	8.814	515,9	35,4
Importaciones	261	2.363	389	900	2.307	1.845	1.994	664,0	40,3
Saldo comercial	1.170	-542	2.808	4.101	3.591	6.208	6.820		
Tasa de cobertura	548,3	77,1	821,9	555,7	255,7	436,5	442,0		

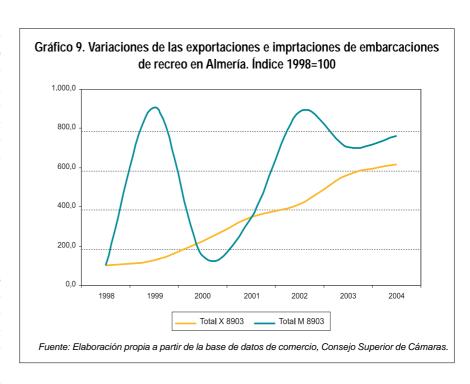
Fuente: Elaboración propia a partir de la Base de datos de Comercio (Consejo Superior de Cámaras).

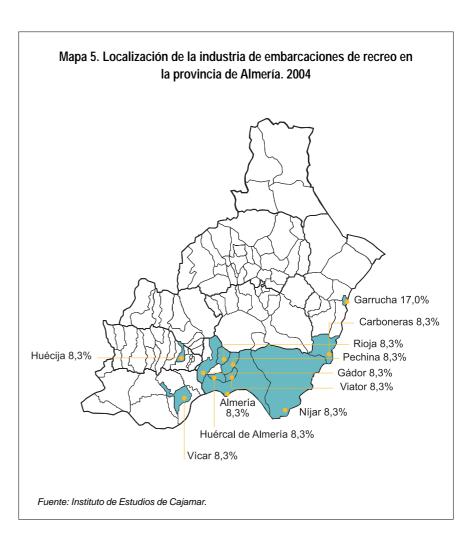
Por su parte, la balanza comercial se caracteriza por presentar a lo largo del periodo analizado una tra-yectoria de superávit -con la única excepción del ejercicio 1999- habiéndose contabilizado la tasa de cobertura en 2004 en un 442,0%, es decir, de cada 100 unidades monetarias importadas se exportaron 442.

## Análisis de la oferta

La industria de embarcaciones de recreo en la provincia de Almería está formada por un reducido número de operadores que no sobrepasa los doce, concentrándose geográficamente en las comarcas del Bajo Andarax-Níjar (58,1%), Levante (25,3%), Poniente (8,3%) y Andarax (8,3%). De este modo, el grueso de la producción se concentra en las localidades de Almería, Gádor, Huercal de Almería, Níjar, Pechina, Rioja, Viator.

La producción está caracterizada por una fuerte orientación hacia el segmento fabricación, pues en 2004 el 75% de los astilleros se dedicaron exclusivamente a esta actividad, mientras que un 16,7% concentró su producción en la construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones tanto de recreo como profesionales, y el 8,3% restante centralizó su actividad en los segmentos construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones de recreo, así como venta de material auxiliar y prestación de servicios relacionados con la náutica deportiva.



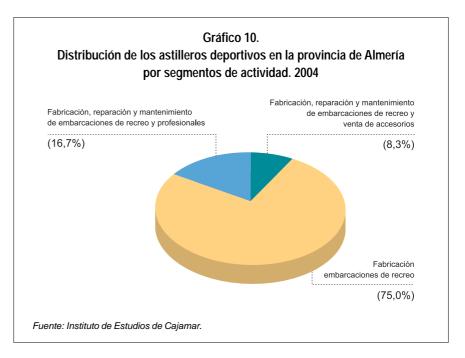


Cabe subrayar el elevado grado de concentración que presenta el sector, pues los tres primeros operadores aglutinaron en 2004 alrededor del 91,8% del volumen de negocio, si bien existen importantes diferencias entre ellos. Mientras que la empresa líder acaparó más del 60%, las otras dos ostentaron una cuota comprendida entre un 3,7 y un 20,2%.

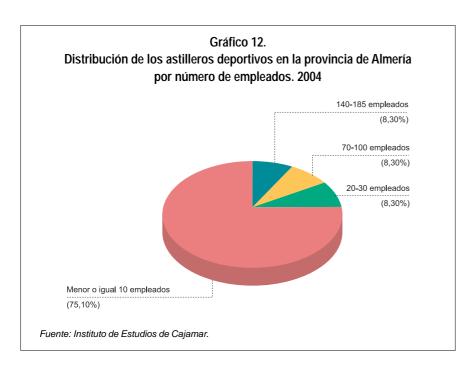
Atendiendo al tamaño de las empresas por número de empleados, resulta significativo que un 75,1% de los operadores disponga de una plantilla igual o inferior a 10 trabajadores, mientras que el 24,9% restante (tres operadores) presenta cifras muy dispares que ronda desde los 20 hasta los 185 empleados.

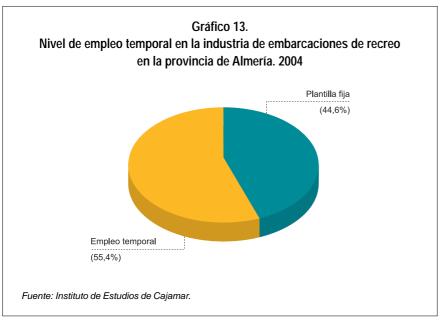
En cuanto a la forma de contratación, existe un alto grado de temporalidad, pues de cada 100 empleos generados por el sector en 2004, un 55,4% tuvo carácter temporal. Esta elevada tasa se debe, por un lado, al hecho de que algunos astilleros concentran el grueso de la actividad productiva en los meses de enero a agosto, lo que motiva la incorporación de nuevos trabajadores con carácter temporal para este periodo; y, por otro lado, como consecuencia de la falta de mano de obra cualificada, que implica a su vez, un nivel de rotación elevado.

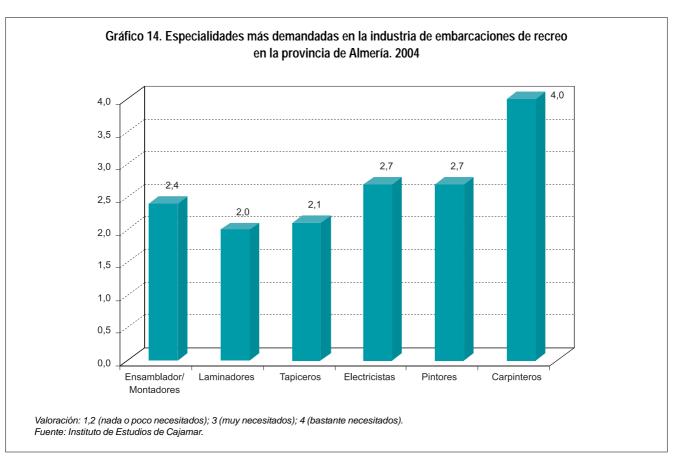
En este sentido, los oficios más demandados en el sector son los carpinteros, y en menor medida, los electricistas y los pintores. Mientras que los titulados más requeridos corresponden a los Ingenieros Técnicos Industriales e Ingenieros Industriales.

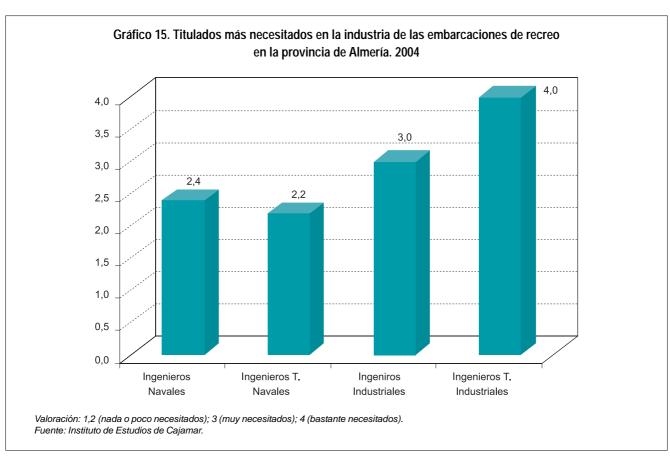


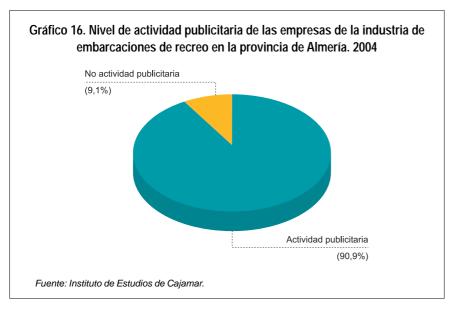


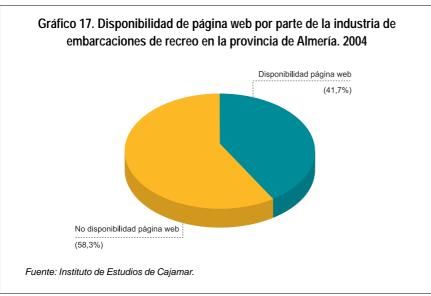


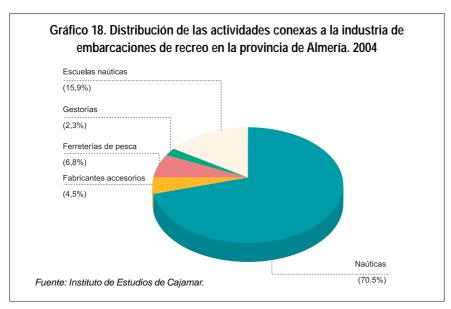












De acuerdo con los datos aportados por los operadores, un 99% de las ventas sectoriales están destinadas a las náuticas, mientras que el cliente minorista representó en 2004 un volumen meramente residual. Estos porcentajes no hacen más que corroborar el hecho de que exista una red de distribución muy desarrollada en gran parte de la geografía española, pues el 83,4% de los operadores trabaja directamente con las náuticas.

En lo que respecta a la variable publicidad, un 90,9% de los operadores realiza actividades promocionales, apostando por las revistas especializadas, ferias y exposiciones.

Haciendo una valoración de la incorporación de nuevas tecnologías, un 58,3% de los operadores disponen de página web, limitándose esencialmente a exponer la cartera de productos y sus características técnicas. Asimismo, en el caso del operador líder, también incorpora apartados específicos cerca de la historia de la empresa y una bolsa de empleo.

Otro aspecto destacable lo constituye el conjunto de actividades conexas a la industria de embarcaciones de recreo como náuticas, fabricantes de accesorios, ferreterías de pesca y gestorías o escuelas náuticas. Al cierre del ejercicio 2004, existían en la provincia de Almería alrededor de cuarenta y cinco empresas dedicadas a este tipo de actividades, representando un 70,5% del total las náuticas, un 15,9% las escuelas náuticas, un 6,8% las ferreterías y el resto correspondió a fabricantes de accesorios y gestorías náuticas.

## Número de puertos deportivos y localización

La oferta de puertos deportivos en la provincia de Almería la constituyen 7 instalaciones con una capacidad total de 3.035 amarres, repartidos en las comarcas del Poniente, Levante y Almería-Cabo de Gata, si bien es en la zona del Poniente donde se ubican el 57,1% de las instalaciones, registro que asciende al 74,7% en lo que respecta a los amarres.

Atendiendo a la posición de los puertos deportivos en Almería por número de amarres, resulta significativo que sólo dos -Marina Almerimar y Puerto Deportivo de Aguadulce-, se sitúen por encima del resto, en concreto, su capacidad es de 2,3 y 1,8 veces superior a la media respectivamente.

En esta misma línea cabe mencionar la posición de Almería respecto al resto de España en el número de puertos y amarres.

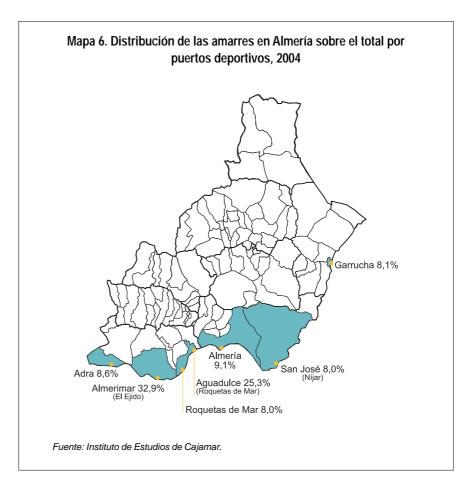
En base a lo datos aportados por las distintas Consejerías y Autoridades Portuarias, las islas de Mallorca y Menorca, y la provincia de Alicante ocuparon en 2004 los tres primeros puestos por lo que respecta a la variable puertos, situándose en un intervalo por encima de la media española de entre un 251,5% y un 442,3%, mientras que para la variable número de amarres se mantienen Mallorca y Alicante, incorporándose Gerona en detrimento de Menorca.

En este contexto, Almería se situó para ambas variables, por debajo de la media española, con sendos registros del 62,6 y 92,4%,

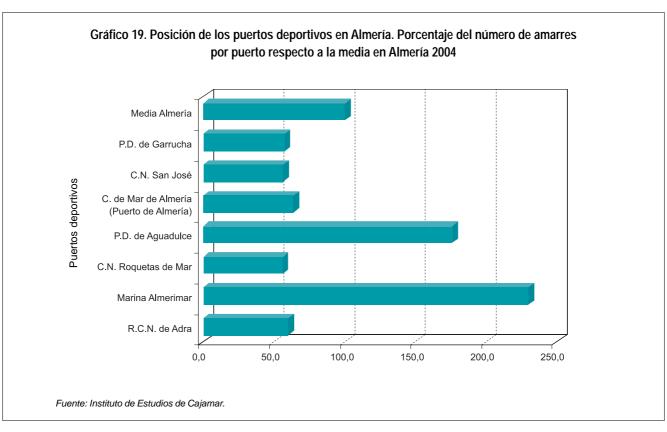
Tabla 17. Localización de los puertos deportivos en Almería. 2004

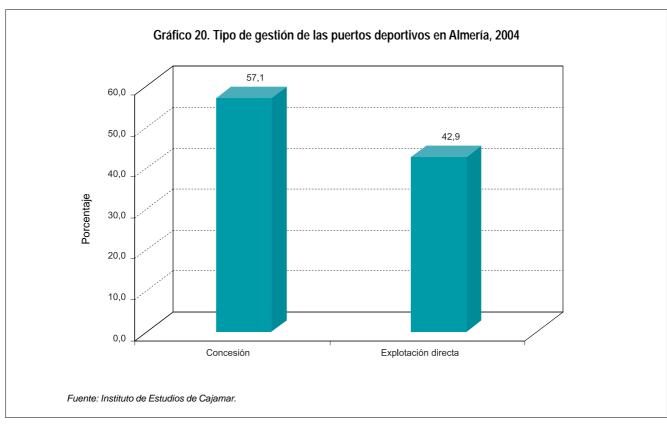
Instalaciones	Localidad	Función	Tipo de explotación	Nº Amarres
R.C. N. de Adra	Adra	Deportiva	Gestión directa EPPA	261
Marina Almerimar	El Ejido	Deportiva	Gestión directa EPPA	
			(concesión)	997
C.N. Roquetas de Mar	Roquetas de Mar	Deportiva	Gestión directa EPPA	243
P.D. de Aguadulce	Aguadulce (Roquetas de Mar)	Deportiva	Gestión directa EPPA	764
C. de Mar de Almería	Almería	Deportiva	Autoridad Portuaria	
			Almería-Motril (concesión	) 277
C. N. de San José	Níjar	Deportiva	Gestión directa EPPA	
			(concesión)	244
P.D. de Garrucha	Garrucha	Deportiva	Gestión directa EPPA	249

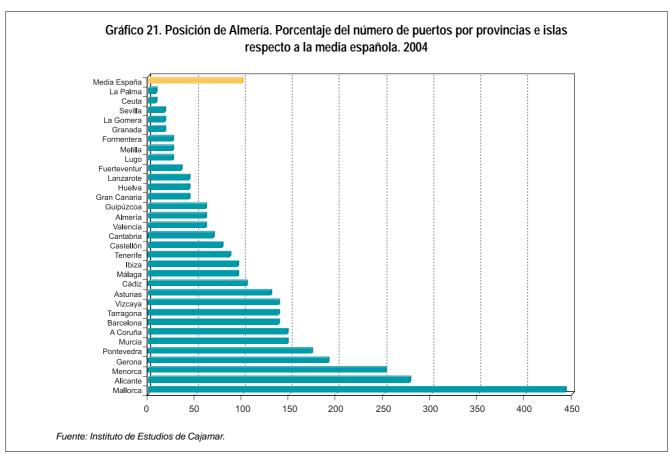
EPPA: Empresa Pública de Puertos de Andalucía. Fuente: Instituto de Estudios de Cajamar.

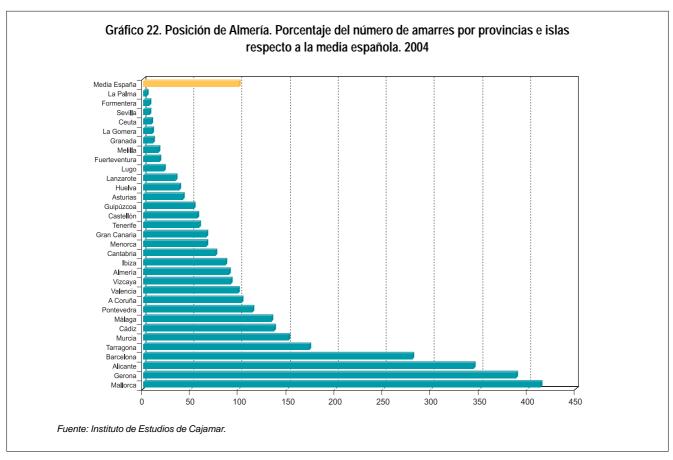


ocupando de este modo, en el conjunto del territorio nacional, la decimoctava y decimotercera posición respectivamente.









#### >

#### Estructura de costes del sector

El proceso para la fabricación de embarcaciones de recreo tiene un fuerte componente artesanal, constituyendo la mano de obra una importante partida en la estructura de costes; concretamente, en 2004, ésta se situó en un intervalo comprendido entre un 14 y un 16% sobre la facturación sectorial.

Por su parte, las materias primas -principalmente fibra, resina, componentes textiles y barandillas- representaron la principal partida de gasto del sector, alrededor de un 61%, incluyendo motores, que constituyen, como mínimo, la mitad del coste de la embarcación.

Algunos de los materiales enunciados anteriormente son derivados del petróleo, y ante variaciones en el precio del mismo, el importe de las embarcaciones presenta alteraciones poco significativas que no superan el 5%.

En el epígrafe "gastos generales", la partida más cuantiosa correspondió a publicidad (4%), seguida de "otros gastos" en los que se incluyen principalmente amortizaciones,

Tabla 18. Estructura de costes de la industria de la naútica de recreo en la provincia de Almería. 2004

Partida	Porcentaje
Materias primas	59-61%
Mano de obra	14-16%
Gastos generales	
- Innovación	0-3%
- Publicidad	3-5%
- Financiación	1-3%
- Otros	2-4%
Beneficio	13-16%

Nota: porcentajes sobre facturación sectorial. Fuente: Instituto de Estudios de Cajamar. provisiones y suministros, cuya participación se situó en una horquilla entre el 2 y el 4%. A continuación, se situaron "innovación" y "financiación" con sendos registros medios del 1,5 y del 2%.

En este contexto, el beneficio del sector, sin descontar impuestos, mostró una oscilación de entre un 13 y un 16% sobre la cifra de negocio.

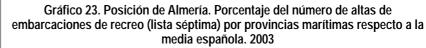
### Análisis de la demanda

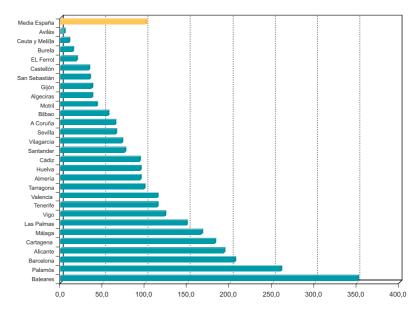
Las matriculaciones de recreo en Almería alcanzaron en 2003 las 372 embarcaciones, manteniendo una tónica de crecimiento moderado y sostenido a lo largo del último trienio.

Fuente: Instituto de Estudios de Cajamar.

La posición que ocupó Almería en el conjunto del panorama nacional está ligeramente por debajo de la media española (100%), en concreto, alcanzó una tasa de un 94,3%. Por su parte, las provincias que alcanzaron los mayores registros fueron Baleares (350,3%), Palamós (260,1%) y Barcelona (205,3%). A continuación se situaron Alicante, Cartagena y Málaga.

Así pues, al cierre del ejercicio 2003, Almería contabilizó una flota total de 5.791 barcos de recreo, situándose en la posición decimotercera respecto al resto de provincias marítimas.





#### Análisis DAFO

La industria de la náutica deportiva en la provincia de Almería muestra importantes diferencias entre los operadores, si bien, un rasgo común que presenta el 58,3% de los astilleros es el hecho de centrarse exclusivamente en el segmento de embarcaciones con esloras no superiores a los siete metros y medio. Esta característica se puede convertir a largo plazo en una serie amenaza para la supervivencia de algunos astilleros, pues empresas multinacionales (americanas y francesas) están trasladando la producción de embarcaciones de pequeña eslora a países del Este (Polonia y Eslovenia), en los cuales el coste de la mano de obra es notablemente inferior.

El resultado de esta situación ya se ha hecho notar en el sector, pues algunos astilleros han tenido que abandonar este segmento. La apuesta que hay que realizar es competir vía calidad y diferenciar en la medida de lo posible un sistema de producción con una fuerte componente artesanal y una mayor elaboración, de una producción en serie cuyo proceso de manufactura se rige exclusivamente por criterios comerciales.

En este contexto, desde las Administraciones públicas provinciales y autonómicas se deberían intensificar los apoyos al sector en aras de promocionar la industria tanto en el exterior como en el contexto nacional. Una buena opción, y al igual que se hace con otros sectores, radicaría en crear un distintivo de calidad para la producción que agrupara al conjunto de astilleros.

Asimismo, sería conveniente establecer una política estratégica para la promoción del turismo náutico en la provincia como una oferta más a las ya existentes de playa y golf. En este sentido, el aprovechamiento de sinergias tendría efectos multiplicativos, pues las excelentes condiciones climatológicas de las que se dispone y el importante flujo de turistas que visita la provincia a lo largo de todo el año se convierten en importantes bazas para el desarrollo de un plan estratégico en turismo náutico.

Pero sin duda alguna, uno de los aspectos que están limitando el crecimiento del sector en la provincia es la falta de amarres para todo tipo de esloras. Actualmente están en fase de redacción los proyectos para la remodelación de los puertos de Roquetas de Mar y Garrucha. En el caso del primero, está previsto la ampliación de los actuales pantalanes del Club Náutico en 50 amarres más, así como la construcción de una dársena exterior de uso deportivo cuya capacidad será de 165 puestos.

Por su parte, la remodelación del puerto de Garrucha es una de las operaciones más ambiciosas de la Junta de Andalucía, estando proyectada la construcción de una dársena deportiva en la zona norte con capacidad para 440 embarcaciones.

Si bien es cierto que, a pesar de estas actuaciones, la oferta de amarres seguirá siendo insuficiente, aspecto que influirá desfavorablemente en la demanda, así como en el desarrollo del chárter náutico, actividad que goza de muy escasa penetración en Almería, a diferencia de Baleares y Cataluña, Comunidades que concentran en torno al 57% de la actividad empresarial.

Una alternativa que se podría barajar para controlar el déficit de amarres es la construcción de marinas secas, si bien, para llevar a cabo estas obras, se ha de disponer de espacio suficiente en las zonas portuarias. Un ejemplo de estas actuaciones lo constituye el puerto deportivo donde se ha celebrado el Fórum Barcelona 2004, el cual estrenará esta primavera una marina seca para 300 embarcaciones, siendo el primer servicio de almacenaje automático en España. Este sistema estará activo durante todo el año y permitirá albergar barcos de embarcaciones de hasta nueve metros de eslora.

Asimismo, sería aconsejable poner un mayor énfasis en mejorar la calidad de los servicios que se ofrecen en los puertos, especialmente en el tratamiento de los residuos.

Por su parte, una mayor flexibilización para la obtención de los títulos y un descenso de la presión fiscal tanto en la adquisición como en el mantenimiento de las embarcaciones tendría efectos positivos en una reactivación de la demanda.

Actualmente, la compra, tenencia, y disfrute de una embarcación de recreo está sometida a varios impuestos. Así pues, la adquisición está gravada con una tasa fiscal del 16% correspondiente al IVA y un 12% del "Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte", éste último para embarcaciones de eslora superior a los siete metros y medio. Si bien, las embarcaciones de la lista sexta están libres de este impuesto hasta los 15 metros de eslora.

Asimismo la tenencia implica el pago de varios impuestos: a) la tasa de ocupación privativa del dominio público portuario que varía entre un 5y un 7%; b) las tasas del Ministerio de Fomento correspondientes a las inspecciones periódicas de las embarcaciones y la emisión de los certificados correspondientes por parte de las Capitanías Marítimas, que tienen una periodicidad variable en función de la eslora y del tipo de actividad a la que se dedica; y, c) el impuesto de Transmisiones Patrimoniales (4%) por el cambio de dominio de la embarcación sobre el valor declarado de la compraventa.

Pero, sin duda alguna, la tasa impositiva más gravosa y que sitúa a España en una posición desfavorable respecto al resto de Europa es el "Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte", que no existe en el resto del contexto comunitario, excepto en el caso de Italia, cuyo baremo oscila entre un 6 y un 20% dependiendo de la eslora.

Por último, cabe resaltar los aspectos fuertes de los que goza el sector, entre los que se encuentran la flexibilidad productiva, pudiendo permitir una mejor adaptación de la fabricación de las embarcaciones a los requerimientos del cliente; la calidad media-alta de la producción, contando algunos astilleros con el certificado de homologación internacional INRA (Registro italiano naval); el destacado peso de las ventas exteriores en el volumen de negocio; y la presencia del sector en ferias de ámbito nacional (Barcelona), si bien, determinados operadores también están presentes en otras de carácter internacional (París).

Cuadro 1. Análisis DAFO del sector de la industria de embarcaciones de recreo en la provincia de Almería. 2004

#### **FOTALEZAS**

- Flexibilidad productiva: capacidad de los astilleros para fabricar barcos adaptados a las necesidades del cliente.
- Calidad de la producción: media-alta.
- Excelentes condiciones climáticas a lo largo de todo el año.
- Fuerte implantación de la cultura del ocio.
- Dependencia no elevada del mercado nacional: importante participación de las ventas exteriores en la producción.
- Red de distribución desarrollada.
- Presencia en ferias de carácter nacional e internacional.

#### **DEBILIDADES**

- Estacionalidad de la demanda a lo largo del ciclo productivo anual.
- Márgenes comerciales estrechos.
- Escasa diversificación extrasectorial.
- Mano de obra poco cualificada.
- Alta tasa de temporalidad laboral.
- Falta de ordenación funcional de determinadas instalaciones.
- Disponibilidad de servicios mínimos en los puertos.
- Escaso apoyo institucional a la industria
- Carencia de una política estratégica para la promoción del turismo náutico en la provincia.
- Elevada fiscalidad de las embarcaciones: adquisición y mantenimiento.

#### **OPORTUNIDADES**

- Cita Olímpica 2005: punto de encuentro para mostrar las bondades que ofrece la provincia.
- Mayor flexibilización en los requisitos para la obtención del título de patrón.
- Precios de los amarres no excesivamente elevados.
- Escasa oferta de chárter náutico.
- Importancia del turismo residencial: desarrollo de actividades náuticas como complemento a la oferta de playa y golf.
- Elevada percepción del litoral mediterráneo como lugar de descanso y mejora de la calidad de vida.
- Curva de experiencia y posible clusterización.

Fuente: Instituto de Estudios de Cajamar.

#### **AMENAZAS**

- Competencia vía precios de las empresas multinacionales: traslado de su producción a países del Este.
- Ralentización del crecimiento económico: mayor sensibilidad de la demanda.
- Falta de amarres para todo tipo de esloras.
- Posible impacto medioambiental negativo en la construcción de nuevos puertos.

# Previsiones de crecimiento del sector y principales conclusiones

La industria de la náutica deportiva en la provincia de Almería mostrará al cierre del ejercicio 2005 un crecimiento del orden del 6,5%, hasta alcanzar una cifra de negocio cercana a 32 millones de euros. Sin embargo, algunos operadores, y en consonancia, con la cartera de pedidos a diciembre de 2004 prevén superar el 10%.

Por su parte, algunos de los astilleros más pequeños estiman un previsible estancamiento, o, en el mejor de los casos, un crecimiento no superior al 4%. La fuerte competitividad existente en torno al segmento de pequeña eslora, tanto vía costes como posicionamiento en el canal de distribución, está motivando que los operadores más pequeños tengan que competir en una situación desfavorable frente a embarcaciones similares, e incluso de peor calidad, fabricadas por empresas transnacionales.

Este hecho está quitando cuota de mercado a determinados astilleros almerienses, y está provocando una demanda sensiblemente errática que se une al factor elasticidad. De hecho, es precisamente este tipo de embarcaciones de pequeña eslora, destinada a un público de menor poder adquisitivo, el que más acusa la tendencia cíclica del sector, y ello repercute directamente en la cartera de pedidos de los fabricantes.

A modo de corolario, y de acuerdo con los resultados extraídos, se puede afirmar que existen importantes diferencias entre los distintos astilleros, tanto en carga de trabajo como en volumen de empleo.

El sector está liderado por una empresa que concentra el 51,1% del empleo total del sector, caracterizada por la elevada calidad y diseño innovador. A continuación, se sitúa un muy reducido grupo de operadores que concentran un 33,7% del empleo total con un nivel de calidad media-alta y precios asequibles. Si bien, en este segundo grupo, cabe mencionar la existencia de ciertas diferencias en cuanto al diseño de la cartera de productos y a la imagen de marca.

Un tercer grupo más amplio de astilleros, que cuenta con una reducida plantilla, no superior a los diez empleados, se caracteriza por disponer de un nivel de innovación reducido y diseños a réplica. Es precisamente este grupo el que puede atravesar a medio plazo por una situación más delicada como consecuencia de la feroz competencia de las empresas transnacionales, por consiguiente, la apuesta por la calidad, la diferenciación del proceso de fabricación y la diversificación serán las claves para la supervivencia de estos astilleros.

