

**ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS**  
**EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA**  
**BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION**



**MEMORIA 2023**

# ÍNDICE / INDEX

- 1.- SALUDO DEL PRESIDENTE
- 2.- ÓRGANOS DE GOBIERNO. JUNTA DIRECTIVA
- 3.- RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS
- 4.- RELACIÓN DE FELLOWS, MEMBERS, OLD FELLOWS Y OLD MEMBERS DE LA ASOCIACIÓN
- 5.- DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS
- 6.- ALTAS Y BAJAS DURANTE 2023
- 7.- DINÁMICA DEL SECTOR  
THE SECTOR DYNAMICS
  - 7.1.- ESCENARIO INTERNACIONAL  
INTERNATIONAL SCENE
  - 7.2.- PANORAMA DEL MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL  
WORLD SHIPPING MARKET SCENE
  - 7.3.- EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL  
WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT
  - 7.4.- ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL  
EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE
  - 7.5.- LA MARINA MERCANTE VASCA  
EUSKAL MERKATARITZA NABIGAZIOA
- 8.- DINÁMICA ASOCIATIVA
  - 8.1.- ASUNTOS ASOCIATIVOS
  - 8.2.- ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2023
- 9.- RELACIÓN DE BUQUES POR EMPRESAS
- 10.- FUENTES DE INFORMACIÓN



# ***SALUDO DEL PRESIDENTE***

*Estimados asociados:*

*Un año más, me gustaría comenzar estas líneas de la Memoria anual y la Asamblea General de nuestra Asociación con un afectuoso saludo a todos los miembros de esta, Asociados y “Old Fellows”, así como a la comunidad marítima, especialmente a la representación del Gobierno Vasco, que tradicionalmente nos acompaña en estos actos.*

*En lo referente a lo acontecido durante el año 2023, cuya exposición se detallará más en profundidad en la Memoria, la economía mundial continúa su lenta recuperación tras los golpes de la pandemia de COVID-19, la invasión rusa de Ucrania, el conflicto en Gaza, los ataques en el Mar Rojo y el elevado coste de la vida.*

*Pese a las perturbaciones en los mercados energéticos y alimentarios debido a la guerra y el endurecimiento sin precedentes de las condiciones monetarias internacionales para controlar la inflación, la economía mundial se ha ralentizado, pero no se ha estancado. Sin embargo, la actividad económica global continúa por debajo de los niveles anteriores a la pandemia.*

*En cuanto al precio de las materias primas, las economías que dependen en gran medida de las importaciones de energía de Rusia experimentaron en julio un repunte más severo de los precios de la energía y una desaceleración más abrupta. A pesar de ello, los precios del crudo disminuyeron a lo largo del año, situándose por debajo de su máximo, en junio de 2022.*

*Según los datos publicados por el FMI, en 2023, se produjo un crecimiento económico del 3,1%, a nivel mundial.*

*En el conjunto del año 2023, el PIB creció un 0,4%, tanto en la zona del euro como en la UE, tras un aumento del 3,4% en ambas zonas en 2022, según estimaciones de Eurostat.*

*En España, de acuerdo con el INE, el crecimiento económico del año 2023, fue del 2,5%, superando todas las expectativas y posicionándose como líder de las economías avanzadas.*

*Respecto al País Vasco, en 2023, el PIB registró un crecimiento del 1,8%, con un aumento total del 0,3% de las exportaciones respecto a 2022 y una disminución del 8,9% de las importaciones, en comparación con el año 2022.*

*Para el año 2024, se espera que la tendencia de suave desaceleración iniciada en 2017 (con el paréntesis del COVID-19) se mantenga. Según el FMI, la economía mundial logrará un crecimiento del 3,1% en el PIB, en 2024, aumentando ligeramente al 3,2%, en 2025, y ello,*



*debido a las estrictas políticas monetarias y condiciones financieras, así como a la reducción de los niveles de comercio e inversión a nivel global.*

*La inestable situación geopolítica provocó importantes alteraciones en los patrones del comercio mundial por vía marítima. El cierre del Mar Rojo para el tráfico marítimo internacional, como resultado de los ataques perpetrados por el grupo militante hutí yemení, obligó a las principales compañías navieras a desviarse alrededor del Cabo de Buena Esperanza para evitar el Canal de Suez, considerada una ruta comercial clave, además de provocar un significativo aumento en el precio de los fletes.*

*Asimismo, la otra ruta marítima más relevante a nivel mundial, la que atraviesa el Canal de Panamá, también tuvo que afrontar diversos problemas debido a la persistente sequía.*

*A pesar de las tensiones geopolíticas y las incertidumbres macroeconómicas, según Clarksons, el comercio marítimo creció un 3% durante 2023 hasta alcanzar 12.400 millones de toneladas (Mt.)*

*El informe anual de Clarksons sobre los mercados del transporte marítimo registró un progreso positivo en todos los ámbitos, excepto en los segmentos de contenedores y graneles secos. El comercio de graneles secos aumentó un 4,3% impulsado por la reactivación de China, mientras que los volúmenes de contenedores se mantuvieron débiles, alcanzando su punto más bajo en verano. Además, el informe señaló una tendencia al alza en los fletes del transporte marítimo de fuentes de energía, como el gas y el petróleo.*

*La industria marítima, responsable de aproximadamente el 3% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero, experimentó un impulso significativo hacia la reducción de estas emisiones, según Clarksons. En efecto, el 21% de los buques en construcción están diseñados para operar con alternativas más limpias, como el gas natural licuado, el metanol y tecnologías híbridas.*

*A mediados de 2023, el 6,5% de los buques operativos tenía la capacidad de funcionar con combustibles alternativos y bajos o neutros en carbono, frente al 5,5 % del año anterior. De acuerdo con DNV, se está observando una transición protagonizada por un mayor uso de gas natural licuado (GNL), gas licuado del petróleo (GLP) y metanol en motores dual-fuel.*

*En cuanto a la normativa marítima, en julio de 2023, la OMI adoptó una Estrategia revisada con el objeto de reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, esperando alcanzar las cero emisiones netas del sector para el año 2050.*

*En lo que a la seguridad marítima respecta, según el informe anual de IMB, en 2023, se registró aumento en los incidentes de piratería marítima y robo a mano armada contra buques, con 120 ataques, en comparación con los 115, en 2022. A nivel internacional, EE.UU. lanzó la operación “Guardián de la Prosperidad” para proteger la navegación de los buques por el Mar*





*Rojo mediante el despliegue de una fuerza naval multinacional, iniciativa a la que la UE se unió a través de la “Operación 'Atalanta’”.*

*A principios de 2024, la flota mercante mundial (buques de 300 GT o más) estaba compuesta por 61.811 buques con una capacidad combinada de 2.250 millones de TPM, tras un aumento interanual del 3,6 %, según el Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (ISL). Según Clarksons, 5.523 buques (8,9 %) de la flota mercante estaban equipados con un sistema de depuración de SOx (“scrubbers”).*

*En 2023, los astilleros mundiales registraron un total 1.666 pedidos de buques, con 40,3 millones de CGT (107 millones de TPM), lo que implica que el volumen de pedidos de buques de nueva construcción volvió a descender otro 10,5% interanual en CGT (+16,5% en TPM), tras la dura caída registrada en el año 2022. A principios de 2024, la cartera mundial de pedidos comprendía 4.229 buques mercantes, con un total de 119 millones de CGT (262 millones de TPM).*

*La actividad de desguace de buques alcanzó, en 2023, un total de 347 buques mercantes, con 9,3 millones de TPM, lo que supone un ligero aumento respecto a 2022, año en el que se alcanzaron los 305 buques.*

*Respecto al tráfico total en los puertos españoles, en 2023, se alcanzaron los 543.307.746 millones de toneladas, una disminución de 3,3% respecto a 2022. No obstante, el movimiento de cruceristas por los puertos españoles superó, en 2023, el récord absoluto establecido en 2019 (10,6 millones), llegando a más de 12 millones, lo que supone un 46,8% más respecto a 2022.*

*El Puerto de Bilbao finalizó el año 2023 con un tráfico de 32,8 millones de toneladas, un crecimiento acumulado del 0,11%, en comparación con 2022, atribuido principalmente al tráfico de graneles líquidos y sólidos.*

*En 2023, el Puerto de Pasaia destacó como uno de los puertos de mayor crecimiento, alcanzando un total de 3,5 millones de toneladas, en un año marcado por la desaceleración general de la actividad portuaria a nivel estatal. Dicha cifra representa un crecimiento del 5,5% respecto a los 3,3 millones de toneladas registradas en 2022.*

*Por último, en lo concerniente a nuestra Asociación, a 1 enero de 2024, la Asociación de Navieros Vascos estaba constituida por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 72 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 783.434 GT y 1.333.735 TPM. La edad media de nuestros buques asociados se sitúa en torno a los 13 años.*

*En cuanto a las acciones realizadas, gracias al apoyo y colaboración del Gobierno Vasco, hemos continuado con el programa para el embarque de Alumnos y Alumnas procedentes de las Escuelas de Náutica en los buques asociados, con objeto de realizar las prácticas obligatorias para la obtención del título académico y/o profesional de la Marina Mercante, contribuyendo*

*así a la formación de profesionales cualificados para nuestro sector. A través de este programa, en 2023, se han llevado a cabo un total de 183 embarques, acumulando desde el inicio de programa, en el año 1993, un total de 2.745 embarques.*

*En el marco de nuestro compromiso con la formación y el impulso a la Marina Mercante Vasca, en 2023, desde la Asociación se ha continuado impulsando la promoción y el fomento de las vocaciones de la profesión marítima en las nuevas generaciones, a través del programa de visitas a centros escolares. Iniciativa, que consideramos de gran interés, ya que permite una mayor aproximación a un sector, con grandes oportunidades y que muchos desconocen.*

*No quiero despedirme sin mencionar mi deseo y esperanza de que la inestable situación geopolítica en la que estamos inmersos finalice lo antes posible.*

*Me gustaría concluir estas breves palabras con un especial reconocimiento a Dña. M.<sup>a</sup> Carmen Martínez Moya quien, a pesar de sus circunstancias actuales, ha continuado brindándonos su apoyo incondicional a la Asociación.*

*Y para finalizar, quisiera expresar el agradecimiento a la Administración Vasca por su inestimable apoyo y confianza a la formación de marinos, así como a los miembros de la Asociación por su colaboración.*

*Alejandro Aznar Sainz*

*Presidente de la Asociación de Navieros Vascos*

Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos

# ÓRGANOS DE GOBIERNO DURANTE 2023

## ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

### **JUNTA DIRECTIVA**

- Presidente: **D. Alejandro Aznar Sáinz**
- Secretario: **D. Francisco Garaygordobil Amorrortu**
- Vocal: **D. Jorge Zickermann de Lancastre, por Ibaizabal Management Services, S.L.**
- Vocal: **D. Andu Arguiñarena Urtaza, por Naviera Murueta, S.A.**
- Vocal: **D. Antón López-Abente Orozco, por Atlántico Shipping, S.L.**
- Vocal: **D. José Luis Caraballo Rodríguez, por Mureloil, S.A.**
- Vocal: **D. Alberto Bilbao Aristimuño, por Naviera Galdar, S.A.**
- Vocal: **D. Andima Ormaetxe Bengoa, por Autoridad Portuaria de Bilbao**
- Vocal: **D. Aitor Cortázar Álvarez, por Albacora, S.A.**
- Vocal: **D<sup>a</sup> Itziar Otxoa Ortega, por BW Epic Kosan**
- Vocal: **D. Juan Carlos Acha Arrieta, por Bulk Trading, S.L.**
- Vocal: **D. Vicente Galdeano Pérez, por Urola Shipping, S.L.U.**



## **RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS**

---

- **ALBACORA, S.A.**
- **ATLANTICO SHIPPING, S.L.**
- **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**
- **BULK TRADING, S.L.**
- **BW EPIC KOSAN**
- **IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.**
- **ITSAS GAS BUNKER SUPPLY, S.L.**
- **MURELOIL, S.A.**
- **NAVIERA GALDAR, S.A.**
- **NAVIERA MURUETA, S.A.**
- **UROLA SHIPPING, S.L.U.**



## RELACIÓN DE MIEMBROS, ASOCIADOS Y OLD FELLOWS DE LA ASOCIACIÓN

---

- **D. Juan Carlos Acha**
- **D. Jesús Alonso**
- **D. Andu Arguiñarena**
- **D. Juan Ramón Ayo**
- **D. Alejandro Aznar**
- **D. Fernando Azqueta**
- **D. Alberto Bilbao**
- **D. Santiago Bilbao**
- **D. Rodolfo Burgos**
- **D. José Luis Caraballo**
- **D. Aitor Cortázar**
- **D. Javier Ferrer**
- **D. Luis Gabiola**
- **D. Vicente Galdeano**
- **D. Francisco Garaygordobil**
- **D. Javier García de la Rasilla**
- **D. Rafael Gonzalo**
- **D. Máximo Gutiérrez**
- **D. Aitor Ibarluzea**
- **D<sup>a</sup> Miren Iñigo (Old Fellow Honoris Causa)**
- **D. José M<sup>a</sup> Jáuregui**
- **D. Fernando Leonard (Old Fellow Honoris Causa)**
- **D. Antón López-Abente**
- **D. José Luis Maldonado**
- **D. Juan Marín**



## RELACIÓN DE MIEMBROS, ASOCIADOS Y OLD FELLOWS DE LA ASOCIACIÓN

---

*(Continuación)*

- **D. León Mengod**
- **D. Andima Ormaetxe**
- **D. Rafael Otero**
- **D<sup>a</sup> Itziar Otxoa**
- **D. Pedro Rengel**
- **D. José Manuel Rubín**
- **D. Ricardo Rubio**
- **D. Javier San José**
- **D. Jon Santiago**
- **D. Jesús Tardío**
- **D. Txema Torre**
- **D. Jorge Zickermann**



## **DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS**

---

### **ALBACORA, S.A.**

*Dirección:* Polígono Landabaso, S/n (Edif. Albacora)

48370 **BERMEO (BIZKAIA)**

*Teléfono:* 94-618 70 00

*e-mail:* [contacto.web@albacora.es](mailto:contacto.web@albacora.es)

*Web:* <https://albacora.es/es/>

### **ATLÁNTICO SHIPPING, S.L.**

*Dirección:* San Vicente, 8

Edificio Albia, I-9ª Planta

48001 **BILBAO**

*Teléfono:* 94-600 40 60

*e-mail:* [chartering@atlantico-shipping.com](mailto:chartering@atlantico-shipping.com)

*Web:* <http://www.muruetaatlantico.com/>

### **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**

*Dirección:* Muelle de la Ampliación (Acceso Ugaldebieta)

48980 **SANTURTZI (BIZKAIA)**

*Teléfono:* 94-487 12 00

*e-mail:* [comercial@bilbaoport.es](mailto:comercial@bilbaoport.es)

*Web:* <https://www.bilbaoport.eus/>

### **BULK TRADING, S.L.**

*Dirección:* Plaza Zubiko, 1-1º Dpto. 5

48930 **LAS ARENAS-GETXO (BIZKAIA)**

*Teléfono:* 94-432 77 72

*e-mail:* [clientes@bulktrading.es](mailto:clientes@bulktrading.es)

### **IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.**

*Dirección:* Muelle Tomás Olabarri, 4-5º

48930 **LAS ARENAS - GETXO (BIZKAIA)**

*Teléfono:* 94-464 51 33 - *Fax:* 94-805 207

*e-mail:* [ibaizabal@ibaizabal.org](mailto:ibaizabal@ibaizabal.org)

*Web:* <https://www.grupoibaizabal.com/>

### **ITSAS GAS BUNKER SUPPLY, S.L.**

*Dirección:* Muelle Tomás Olabarri, 4-5º

48930 **LAS ARENAS - GETXO (BIZKAIA)**

*Teléfono:* 94-464 51 33

*e-mail:* [ibaizabal@ibaizabal.org](mailto:ibaizabal@ibaizabal.org)

## **DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS**

---

*(Continuación)*

### **BW EPIC KOSAN**

*Dirección:* Indiakaj 6

2100 **COPENHAGE**

*Teléfono:* +45-3226 1000

### **MURELOIL, S.A.**

*Dirección:* Virgen del Carmen, 51 – Entreplanta D

11202 **ALGECIRAS (CADIZ)**

*Teléfono:* 956-58 76 93

*e-mail:* [mureloil@murueloil.com](mailto:mureloil@murueloil.com)

### **NAVIERA GALDAR, S.A.**

*Dirección:* Barrio Mendekano, S/n

48360 **MUNDAKA (BIZKAIA)**

*Teléfono:* 94-688 18 04 - *Fax:* 94-688 54 23

*e-mail:* [galdar@euskalnet.net](mailto:galdar@euskalnet.net)

### **NAVIERA MURUETA, S.A.**

*Dirección:* San Vicente, 8

Edificio Albia, I-9ª Planta

48001 **BILBAO**

*Teléfono:* 94- 600 40 60

*e-mail:* [navieramurueta@navieramurueta.com](mailto:navieramurueta@navieramurueta.com)

*Web:* <http://www.navieramurueta.com>

### **UROLA SHIPPING, S.L.U.**

*Dirección:* Alameda Urquijo, 4 - 6

48008 **BILBAO**

*Teléfono:* 94-386 20 08

*e-mail:* [administracion@urolashipping.com](mailto:administracion@urolashipping.com)

A 1 enero de 2024, la Asociación de Navieros Vascos estaba constituida por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 72 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 783.434 GT y 1.333.735 TPM.





# DINÁMICA DEL SECTOR

---

## *THE SECTOR DYNAMICS*



## 7.1 ESCENARIO INTERNACIONAL

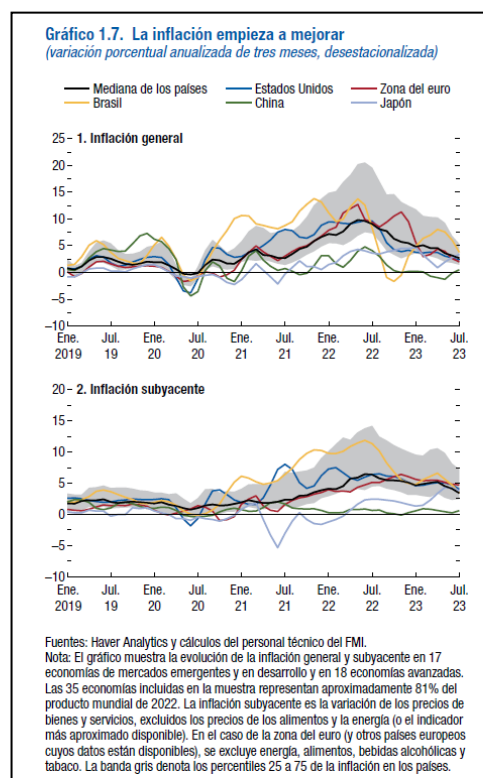
### 7.1.1 ECONOMÍA MUNDIAL

De acuerdo con el Fondo Monetario Internacional (en adelante, FMI), la economía mundial continúa su lenta recuperación tras los golpes de la pandemia de COVID-19, la invasión rusa de Ucrania, el conflicto en Gaza, los ataques en el Mar Rojo y el elevado coste de la vida.

A pesar de la perturbación de los mercados energéticos y alimentarios causada por la guerra y de un endurecimiento sin precedentes de las condiciones monetarias internacionales para frenar la inflación, la economía mundial se ha ralentizado, pero no estancado. No obstante, la actividad económica está todavía por debajo de su trayectoria anterior a la pandemia, en especial, en las economías de mercados emergentes y en desarrollo.

Según el Informe del tercer trimestre de Comercio Exterior (en adelante, COMEX), en los últimos meses de 2023, se observó un ligero repunte en la tasa de inflación general, como consecuencia del aumento de los precios energéticos. Sin embargo, el sincronizado e intenso endurecimiento de la política monetaria surtieron efecto y las presiones inflacionistas a nivel global fueron remitiendo gradual y significativamente, aunque todavía se mantienen por encima del objetivo de las autoridades monetarias.

Según el FMI, la inflación general mundial se redujo, desde el máximo de 11,6% registrado en el segundo trimestre de 2022 (tasa trimestral anualizada), hasta 5,3%, en el mismo periodo de 2023.



En EE.UU., gracias al rápido e intenso endurecimiento de la política monetaria por parte de la Reserva Federal (en adelante, FED), la inflación general, tras alcanzar un máximo del 9,1% en junio de 2022, se situó en el 3,2% en octubre de 2023.

La inflación general armonizada de la eurozona (IPCA) disminuyó hasta el 2,4% interanual en noviembre, más de lo previsto y muy lejos del máximo de 10,6%, alcanzado en octubre de 2022. Además, la tasa subyacente, que ofrecía una gran resistencia a la baja, comenzó también a remitir en el tercer trimestre, situándose en el 3,6% interanual en noviembre, seis décimas menos que en el mes anterior.

En lo que al precio de las materias primas respecta, las economías que dependen en gran medida de las importaciones de energía de Rusia experimentaron en julio un repunte más severo de los precios de la energía y una desaceleración más brusca. Desde octubre, con el estallido de la guerra entre Israel y Hamás, los precios del crudo mostraron una mayor volatilidad, debido al temor de que el conflicto pudiera escalar e involucrar a otros países de la región, de mayor importancia en la producción y comercialización de crudo. Pese a ello, los precios del crudo disminuyeron a lo largo de 2023, situándose por debajo de su máximo de junio de 2022, como consecuencia de una caída de la demanda mundial causada, en parte, por el endurecimiento de la política monetaria mundial y sus efectos sobre la actividad.

La reducción de la oferta por parte de la OPEP+ (Organización de Países Exportadores de Petróleo más otros exportadores de petróleo ajenos a dicha organización) se vio compensada, en gran medida, por el fuerte crecimiento de la producción de petróleo en los países no pertenecientes a la OPEP, especialmente, Estados Unidos.

Los precios del gas natural también permanecieron muy por debajo de su nivel máximo de 2022, debido a las abundantes reservas y la amplia oferta de Noruega y África del Norte. Los precios de los alimentos descendieron ligeramente en 2023, ya que la caída de la demanda se vio contrarrestada por la reducción de la oferta, especialmente como consecuencia de la retirada de Rusia de la Iniciativa de Granos del Mar Negro en julio, que redujo el suministro de trigo al mercado mundial. La normalización de las cadenas de suministro continuó contribuyendo al descenso del nivel general de inflación en la mayoría de los países.

El consumo privado se recuperó más rápido en las economías avanzadas que en las de mercados emergentes y en desarrollo, puesto que las primeras pudieron reabrir antes sus economías gracias a la mayor disponibilidad de vacunas eficaces contra la COVID-19,

redes de protección social más sólidas, políticas de estímulo más generosas y más posibilidades de teletrabajo. Estos factores respaldaron los medios de vida durante la pandemia, y el consumo de los hogares volvió, en general, a su trayectoria previa a la crisis.

A este respecto, la economía estadounidense se erigió en 2023, pese a la complejidad del entorno internacional, como uno de los principales motores del crecimiento global, ya que la enorme fortaleza de su mercado laboral permitió mantener el vigor del consumo privado, sin apenas acusar el impacto de la subida acumulada en los tipos de interés sobre la renta disponible de las familias.

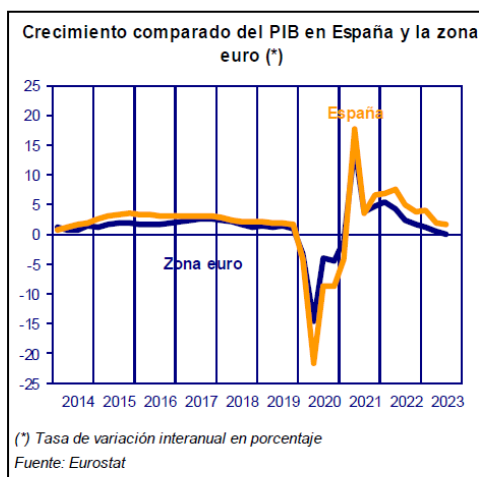
Entre las economías de mercados emergentes y en desarrollo, el déficit de consumo resultó notablemente alto en China, como consecuencia de las estrictas restricciones a la movilidad aplicadas durante la crisis de COVID-19.

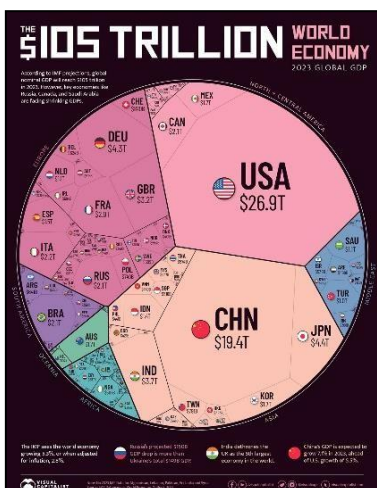
Los mercados laborales en las economías avanzadas mantuvieron su dinamismo, con tasas de desempleo históricamente bajas, que respaldaron la actividad. Por el contrario, en las economías de mercados emergentes y en desarrollo, las tasas de empleo y de participación en la fuerza laboral continuaron por debajo de las tendencias previas a la pandemia. En la zona euro, la tasa de desempleo se mantuvo en mínimos históricos (6,5% en septiembre).

Según los datos publicados por el FMI, en 2023 se produjo un crecimiento económico del 3,1% a nivel mundial.

De acuerdo con Eurostat, en el conjunto del año 2023, el PIB creció un 0,4% tanto en la zona del euro como en la UE, tras un aumento del 3,4% en ambas zonas en 2022.

El PIB de la zona euro, retrocedió ligeramente (0,1% intertrimestral) en el tercer trimestre de 2023, desacelerándose dos décimas respecto al avance del trimestre anterior (+0,1%). Entre las grandes economías de la región, los únicos y sutiles avances los registraron España e Italia, que crecieron un 0,3% y un 0,1% intertrimestral respectivamente, mientras que Alemania y Francia mostraron una ligera caída en su PIB (0,1% en ambos casos).





En septiembre, la FED revisó fuertemente al alza el crecimiento del PIB estadounidense, previendo que alcanzaría el 2,1% en el conjunto del año 2023. En efecto, según las estimaciones del Bureau of Economic Analysis (BEA), en el tercer trimestre de 2023, el PIB estadounidense registró un extraordinario dinamismo, creciendo un 4,9% intertrimestral anualizado.

### 7.1.2 PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

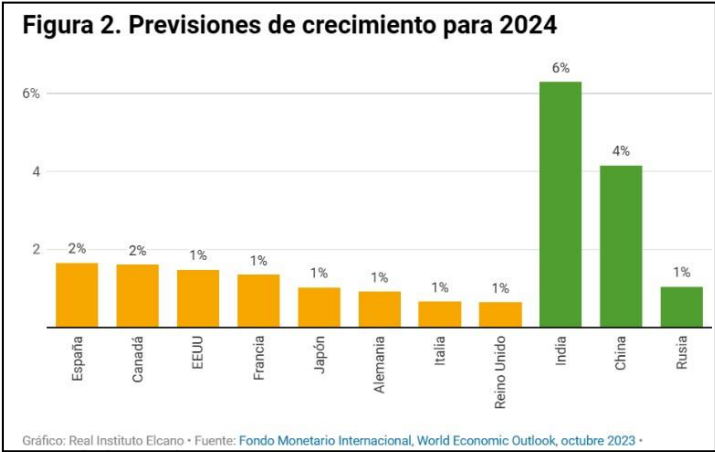
En el año 2024, se espera que la tendencia de suave desaceleración iniciada en 2017 (con el paréntesis del COVID-19) se mantenga. Según el Informe de “Perspectivas de la economía mundial de enero de 2024” del FMI, la economía mundial conseguirá un avance de 3,1% en el PIB de 2024, que apenas aumentará a 3,2% en 2025, y ello debido a las estrictas políticas monetarias y condiciones financieras, así como a la disminución de los niveles de comercio e inversión mundiales.



Se proyecta que el crecimiento de las economías avanzadas se desacelerará ligeramente y pasará del 1,6 % registrado en 2023 al 1,5 % en 2024.

En EE. UU., a pesar de contar con una de las economías más sólidas del panorama internacional, se prevé que el crecimiento descienda de 2,5%, en 2023, a 2,1%, en 2024.

En la Zona euro, las perspectivas de crecimiento del PIB se sitúan en un 0,9%, en 2024, como consecuencia del impacto de sus altos tipos de interés, su dependencia exterior de la energía, petróleo y materias primas y el descenso del consumo e inversión, sin olvidar la relativamente elevada exposición a la guerra en Ucrania. Cifras insuficientes que no permiten alcanzar el equilibrio, estando todo muy influenciado por la negativa evolución de países como Alemania, Austria, Países Bajos o Italia.



España, por su parte, será, según las previsiones, la economía de mayor crecimiento en la Zona euro, gracias a los ingresos provenientes del turismo y la hostelería, así como a las exportaciones.

En las economías de mercados emergentes y en desarrollo, se prevé que el crecimiento se mantenga en 4,1% en 2024.

Mientras que India experimentará una expansión del PIB superior al 6%, en China apenas alcanzará el 4%, dando así continuidad, tras la disrupción pandémica, a la leve desaceleración que viene experimentando a lo largo de la última década, sobre la que repercutirá la profundización de la crisis de los sectores inmobiliario y financiero. En consecuencia, la India parece afianzar su relevo a China como potencia más dinámica.

Por su parte, en Rusia, se prevé un crecimiento del 1,1%, siendo capaz, por tercer año consecutivo, de mitigar las consecuencias económicas de las crecientes sanciones internacionales tras su invasión de Ucrania.

El economista jefe y vicepresidente principal del Banco Mundial, Indermit Gill, señala, en el prólogo del Informe “Perspectivas Económicas Mundiales” (FMI), que se estima que, para finales de 2024, las personas, en una de cada cuatro economías en desarrollo, seguirán siendo más pobres que antes de la pandemia.

### Últimas proyecciones de crecimiento de Perspectivas de la economía mundial

ESTIMACIONES

PROYECCIONES

(PIB real, variación porcentual anual)

2023

2024

2025

|                                                |      |     |     |
|------------------------------------------------|------|-----|-----|
| Producto mundial                               | 3,1  | 3,1 | 3,2 |
| Economías avanzadas                            | 1,6  | 1,5 | 1,8 |
| Estados Unidos                                 | 2,5  | 2,1 | 1,7 |
| Zona del euro                                  | 0,5  | 0,9 | 1,7 |
| Alemania                                       | -0,3 | 0,5 | 1,6 |
| Francia                                        | 0,8  | 1,0 | 1,7 |
| Italia                                         | 0,7  | 0,7 | 1,1 |
| España                                         | 2,4  | 1,5 | 2,1 |
| Japón                                          | 1,9  | 0,9 | 0,8 |
| Reino Unido                                    | 0,5  | 0,6 | 1,6 |
| Canadá                                         | 1,1  | 1,4 | 2,3 |
| Otras economías avanzadas                      | 1,7  | 2,1 | 2,5 |
| Economías emergentes y en desarrollo           | 4,1  | 4,1 | 4,2 |
| Economías emergentes y en desarrollo de Asia   | 5,4  | 5,2 | 4,8 |
| China                                          | 5,2  | 4,6 | 4,1 |
| India                                          | 6,7  | 6,5 | 6,5 |
| Economías emergentes y en desarrollo de Europa | 2,7  | 2,8 | 2,5 |
| Rusia                                          | 3,0  | 2,6 | 1,1 |
| América Latina y el Caribe                     | 2,5  | 1,9 | 2,5 |
| Brasil                                         | 3,1  | 1,7 | 1,9 |
| México                                         | 3,4  | 2,7 | 1,5 |
| Oriente Medio y Asia Central                   | 2,0  | 2,9 | 4,2 |
| Arabia Saudita                                 | -1,1 | 2,7 | 5,5 |
| África subsahariana                            | 3,3  | 3,8 | 4,1 |
| Nigeria                                        | 2,8  | 3,0 | 3,1 |
| Sudáfrica                                      | 0,6  | 1,0 | 1,3 |
| Partidas informativas                          |      |     |     |
| Economías emergentes y de ingreso mediano      | 4,2  | 4,0 | 4,0 |
| Países en desarrollo de ingreso bajo           | 4,0  | 5,0 | 5,6 |

Fuente: FMI. Actualización de Perspectivas de la economía mundial, enero de 2024.

Notas:

En el caso de India, los datos y pronósticos se presentan en base al ejercicio fiscal; el ejercicio fiscal 2023/2024 (que comienza en abril de 2023) se muestra en la columna de 2023. Las proyecciones de crecimiento para India son 5,7% en 2024 y 6,6% en 2025 en base al año calendario.

FONDO MONETARIO INTERNACIONAL

IMF.org

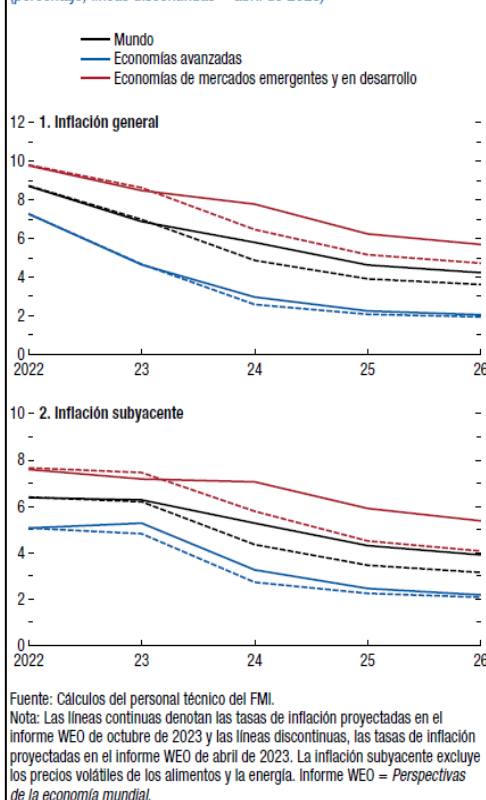


|                                             | PIB real (%) |      |       |       |       | Revisión* |       |       |
|---------------------------------------------|--------------|------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|
|                                             | 2021         | 2022 | 2023e | 2024f | 2025f | 2023e     | 2024f | 2025f |
| <b>Mundo</b>                                | 6.2          | 3.0  | 2.6   | 2.4   | 2.7   | 0.5       | 0.0   | -0.3  |
| <b>Economías avanzadas</b>                  | 5.5          | 2.5  | 1.5   | 1.2   | 1.6   | 0.8       | 0.0   | -0.6  |
| <b>Economías emergentes y en desarrollo</b> | 7.0          | 3.7  | 4.0   | 3.9   | 4.0   | 0.0       | 0.0   | 0.0   |
| Asia oriental y el Pacífico                 | 7.5          | 3.4  | 5.1   | 4.5   | 4.4   | -0.4      | -0.1  | -0.1  |
| Europa y Asia central                       | 7.1          | 1.2  | 2.7   | 2.4   | 2.7   | 1.3       | -0.3  | 0.0   |
| América Latina y el Caribe                  | 7.2          | 3.9  | 2.2   | 2.3   | 2.5   | 0.7       | 0.3   | -0.1  |
| Oriente Medio y Norte de África             | 3.8          | 5.8  | 1.9   | 3.5   | 3.5   | -0.3      | 0.2   | 0.5   |
| Asia meridional                             | 8.3          | 5.9  | 5.7   | 5.6   | 5.9   | -0.2      | 0.5   | -0.5  |
| África al sur del Sahara                    | 4.4          | 3.7  | 2.9   | 3.8   | 4.1   | -0.3      | -0.1  | 0.1   |

\* Diferencia en puntos porcentuales respecto de las proyecciones de junio de 2023.

Fuente: Banco Mundial

**Gráfico 1.18. Perspectivas de inflación: En descenso**  
(porcentaje; líneas discontinuas = abril de 2023)



Según informa el FMI, se prevé que la inflación mundial descienda a 5,8 % en 2024 y a 4,4% en 2025. Se estima que la desinflación será más rápida en las economías avanzadas, donde se espera que la inflación descienda 2,0 puntos porcentuales en 2024, hasta 2,6%, mientras que en las economías de mercados emergentes y en desarrollo, se espera que la inflación solo disminuya 0,3 puntos porcentuales, hasta 8,1%.

Pese al aumento significativo de las tasas de interés por parte de los bancos centrales con el objeto de estabilizar los precios, la economía global ha sido sorprendentemente resiliente. En consecuencia, son cada vez más favorables las perspectivas de un escenario de "aterrizaje suave" en el que la inflación se reduzca sin una desaceleración significativa de la actividad.

Concretamente, se espera que EE. UU. comience el año con una tasa de inflación, acercándose gradualmente al objetivo de la FED, pero sin que se produzca la temida recesión prevista hace un año.



Se estima que, para finales de 2024, la tasa de inflación estará cerca del objetivo del Banco Central Europeo (BCE), lo cual permitirá reducir tipos de interés antes de lo previsto.

No obstante, el FMI advierte el riesgo de que tenga lugar una nueva escalada de precios debido a las tensiones geopolíticas; por la continuidad e intensidad de la guerra en Ucrania, el conflicto en Gaza, los ataques en el Mar Rojo, o la rivalidad entre EE.UU. y China. A todo ello se unen las preocupaciones sobre las aún altas de tasas de interés que podrían ralentizar la economía mundial más de lo previsto y la persistencia de fenómenos climáticos extremos relacionados con el cambio climático, entre otras. Para que 2024 concluya siendo un año mejor de lo previsto hace unos trimestres, es preciso que los riesgos que amenazan a la economía mundial no se materialicen, recurriendo a la cooperación mundial.



## 7.1 INTERNATIONAL SCENE

### 7.1.1 WORLD ECONOMY

According to the International Monetary Fund (hereafter IMF), the world economy continues its slow recovery after the blows of the COVID-19 pandemic, the Russian invasion of Ukraine, the conflict in Gaza, the attacks in the Red Sea and the high cost of living.

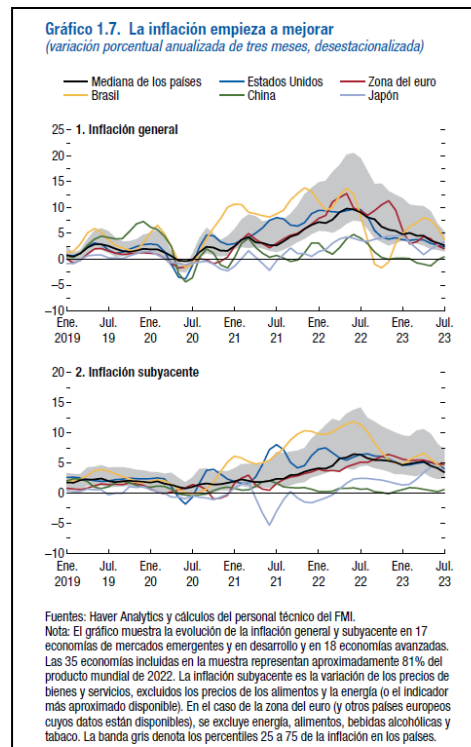
Despite the disruption to energy and food markets caused by the war and an unprecedented tightening of international monetary conditions to curb inflation, the world economy has slowed but not stagnated. However, economic activity is still below its pre-pandemic trajectory, especially in emerging market and developing economies.

According to the third quarter of the COMEX report, in the last few months of 2023, the headline inflation rate picked up slightly, reflecting higher energy prices. However, the synchronised and intensified tightening of monetary policy took effect and headline inflationary pressures gradually and significantly eased, although they remain above the monetary authorities' target.

According to the IMF, global headline inflation declined from a peak of 11.6% in the second quarter of 2022 (annualised quarterly rate) to 5.3% in the same period of 2023.

In the US, thanks to rapid and intense monetary policy tightening by the Federal Reserve (hereafter FED), headline inflation, after peaking at 9.1% in June 2022, stood at 3.2% in October 2023.

Euro area harmonised headline inflation (HICP) declined to 2.4% year-on-year in November, more than expected and far from the peak of 10.6% reached in October 2022. Moreover, the underlying rate, which had been very resilient to the downside, also started to ease in the third quarter, standing at 3.6% year-on-year in November, six tenths of a percentage point lower than in the previous month.



*In terms of raw material prices, economies that rely heavily on energy imports from Russia experienced a more severe rebound in energy prices and a sharper deceleration in July. Since October, with the outbreak of the war between Israel and Hamas, oil prices have been more volatile, due to fears that the conflict could escalate and involve other countries in the region, which are more important in the production and marketing of crude oil. Nevertheless, oil prices declined throughout 2023, falling below their peak in June 2022, due to a fall in global demand caused in part by the tightening of global monetary policy and its effects on activity.*

*The reduction in supply by OPEC+ (the Organisation of the Petroleum Exporting Countries plus other non-OPEC oil exporters) was largely offset by strong oil production growth in non-OPEC countries, especially the United States.*

*Natural gas prices also remained well below their 2022 peak, owing to abundant reserves and ample supply from Norway and North Africa. Food prices declined slightly in 2023, as falling demand was offset by reduced supply, especially because of Russia's withdrawal from the Black Sea Grain Initiative in July, which reduced wheat supplies to the world market. The normalisation of supply chains continued to contribute to the decline in headline inflation in most countries.*

*Private consumption recovered faster in advanced economies than in emerging market and developing economies, as the advanced economies were able to reopen their economies earlier thanks to the increased availability of effective vaccines against COVID-19, stronger social safety nets, more generous stimulus policies and greater possibilities for teleworking. These factors supported livelihoods during the pandemic, and household consumption generally returned to its pre-crisis trajectory.*

*In this regard, the US economy emerged in 2023, despite the complex international environment, as one of the main drivers of global growth, as the enormous strength of its labour market allowed private consumption to remain buoyant, with little impact from the cumulative rise in interest rates on household disposable income.*

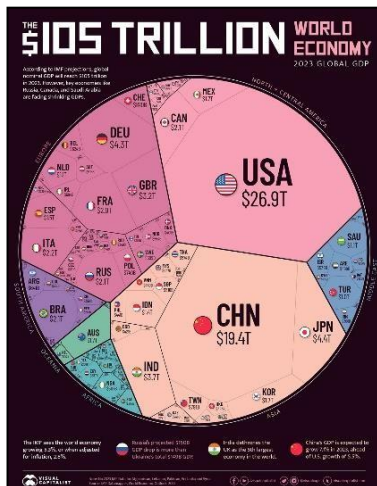
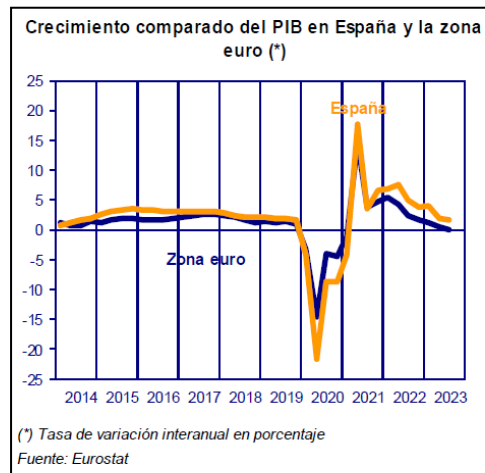
*Among emerging market and developing economies, the consumption deficit was notably high in China, because of the tight mobility restrictions implemented during the COVID-19 crisis.*

*Labour markets in advanced economies remained dynamic, with historically low unemployment rates supporting activity. By contrast, in emerging market and developing economies, employment and labour force participation rates remained below pre-pandemic trends. In the euro area, the unemployment rate remained at historical lows (6.5 % in September).*

According to data published by the IMF, economic growth of 3.1% globally in 2023.

According to Eurostat, in 2023, GDP grew by 0.4% in both the euro area and the EU, following an increase of 3.4% in both areas in 2022.

Euro area GDP declined slightly (by 0.1% quarter-on-quarter) in the third quarter of 2023, decelerating by two tenths of a percentage point from the previous quarter's increase (+0.1%). Among the large economies of the region, the only subtle gains were recorded by Spain and Italy, which grew by 0.3% and 0.1% quarter-on-quarter respectively, while Germany and France showed a slight fall in GDP (0.1% in both cases).



In September, the FED revised US GDP growth sharply upwards, forecasting that it would reach 2.1% in 2023. Indeed, according to estimates by the Bureau of Economic Analysis (BEA), in the third quarter of 2023, US GDP recorded an extraordinary dynamism, growing by an annualised 4.9% quarter-on-quarter.

## 7.1.2 WORLD ECONOMIC OUTLOOK

In 2024, the mild slowdown trend started in 2017 (with the COVID-19 hiatus) is expected to continue. According to the IMF's "January 2024 World Economic Outlook" Report, the global economy will achieve a 3.1% advance in 2024 GDP, which will barely increase to 3.2% in 2025, and this is due to tight monetary policies and financial conditions, as well as declining levels of global trade and investment.



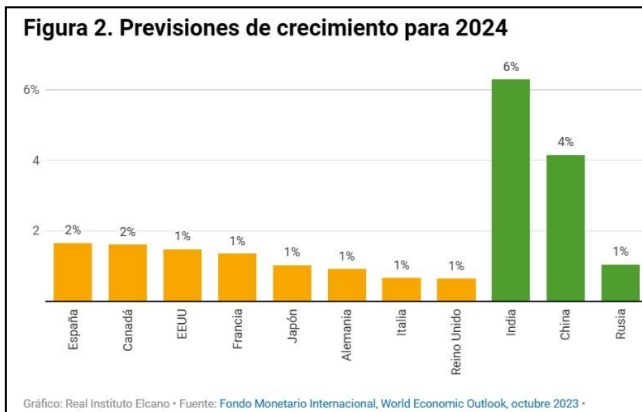
Growth in advanced economies is projected to slow slightly from 1.6% in 2023 to 1.5% in 2024.

In the US, despite being one of the strongest economies on the international scene, growth is expected to fall from 2.5% in 2023 to 2.1% in 2024.

In the Euro Zone, GDP growth prospects stand at 0.9% in 2024, because of the impact of its high interest rates, its external dependence on energy, oil and raw materials and the decline in consumption and investment, not to mention the relatively high exposure to the war in Ukraine. These insufficient figures do not allow a balance to be reached, and everything is strongly influenced by the negative evolution of countries such as Germany, Austria, the Netherlands and Italy.







As for Spain, it is expected to be the fastest growing economy in the Euro Zone, thanks to income from tourism and the hotel and catering industry, as well as exports.

In emerging market and developing economies, growth is expected to remain at 4.1% in 2024.

While India will experience a GDP expansion of over 6%, China will barely reach 4%, thus continuing, after the pandemic disruption, the slight deceleration it has been experiencing over the last decade, which will be affected by the deepening of the crisis in the real estate and financial sectors. As a result, India seems to be taking over from China as the most dynamic power.

In Russia, meanwhile, growth of 1.1% is forecast, with the country able, for the third consecutive year, to mitigate the economic consequences of the growing international sanctions following its invasion of Ukraine.

World Bank chief economist and senior vice president Indermit Gill notes, in the foreword to the “World Economic Outlook” Report, that the world is headed for the weakest economic growth performance of any half-decade since the 1990s. It is estimated that, by the end of 2024, people in one in four developing economies will still be poorer than they were before the pandemic.

**Últimas proyecciones de crecimiento de Perspectivas de la economía mundial**

|                                                       | ESTIMACIONES |      | PROYECCIONES |  |
|-------------------------------------------------------|--------------|------|--------------|--|
| (PIB real, variación porcentual anual)                | 2023         | 2024 | 2025         |  |
| <b>Producto mundial</b>                               | 3,1          | 3,1  | 3,2          |  |
| <b>Economías avanzadas</b>                            | 1,6          | 1,5  | 1,8          |  |
| Estados Unidos                                        | 2,5          | 2,1  | 1,7          |  |
| Zona del euro                                         | 0,5          | 0,9  | 1,7          |  |
| Alemania                                              | -0,3         | 0,5  | 1,6          |  |
| Francia                                               | 0,8          | 1,0  | 1,7          |  |
| Italia                                                | 0,7          | 0,7  | 1,1          |  |
| España                                                | 2,4          | 1,5  | 2,1          |  |
| Japón                                                 | 1,9          | 0,9  | 0,8          |  |
| Reino Unido                                           | 0,5          | 0,6  | 1,6          |  |
| Canadá                                                | 1,1          | 1,4  | 2,3          |  |
| Otras economías avanzadas                             | 1,7          | 2,1  | 2,5          |  |
| <b>Economías emergentes y en desarrollo</b>           | 4,1          | 4,1  | 4,2          |  |
| <b>Economías emergentes y en desarrollo de Asia</b>   | 5,4          | 5,2  | 4,8          |  |
| China                                                 | 5,2          | 4,6  | 4,1          |  |
| India                                                 | 6,7          | 6,5  | 6,5          |  |
| <b>Economías emergentes y en desarrollo de Europa</b> | 2,7          | 2,8  | 2,5          |  |
| Rusia                                                 | 3,0          | 2,6  | 1,1          |  |
| <b>América Latina y el Caribe</b>                     | 2,5          | 1,9  | 2,5          |  |
| Brasil                                                | 3,1          | 1,7  | 1,9          |  |
| México                                                | 3,4          | 2,7  | 1,5          |  |
| <b>Oriente Medio y Asia Central</b>                   | 2,0          | 2,9  | 4,2          |  |
| Arabia Saudita                                        | -1,1         | 2,7  | 5,5          |  |
| <b>África subsahariana</b>                            | 3,3          | 3,8  | 4,1          |  |
| Nigeria                                               | 2,8          | 3,0  | 3,1          |  |
| Sudáfrica                                             | 0,6          | 1,0  | 1,3          |  |
| <b>Partidas informativas</b>                          |              |      |              |  |
| <b>Economías emergentes y de ingreso mediano</b>      | 4,2          | 4,0  | 4,0          |  |
| <b>Países en desarrollo de ingreso bajo</b>           | 4,0          | 5,0  | 5,6          |  |

Fuente: FMI, Actualización de Perspectivas de la economía mundial, enero de 2024.  
 Notas: En el caso de India, los datos y proyecciones se presentan en base al ejercicio fiscal; el ejercicio fiscal 2023/2024 (que comienza en abril de 2023) se muestra en la columna de 2023. Las proyecciones de crecimiento para India son 5,7% en 2024 y 6,8% en 2025 en base al año calendario.

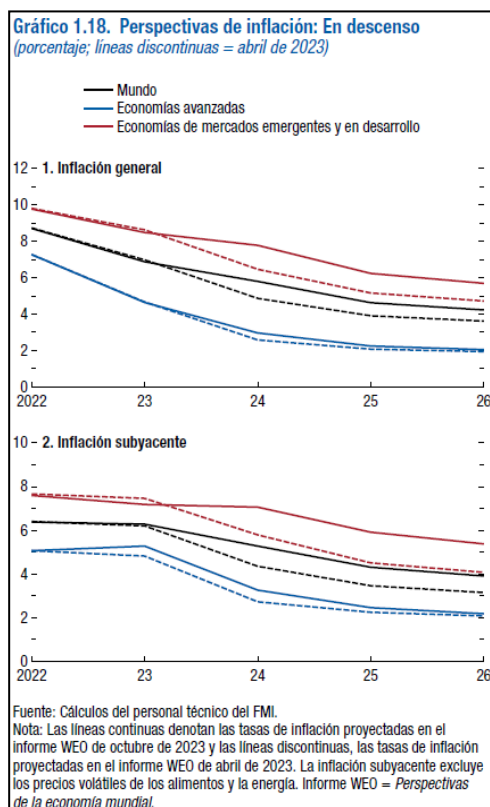
FONDO MONETARIO INTERNACIONAL IMF.org



|                                             | PIB real (%) |            |            |            |            | Revisión*  |            |             |
|---------------------------------------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
|                                             | 2021         | 2022       | 2023e      | 2024f      | 2025f      | 2023e      | 2024f      | 2025f       |
| <b>Mundo</b>                                | <b>6.2</b>   | <b>3.0</b> | <b>2.6</b> | <b>2.4</b> | <b>2.7</b> | <b>0.5</b> | <b>0.0</b> | <b>-0.3</b> |
| <b>Economías avanzadas</b>                  | <b>5.5</b>   | <b>2.5</b> | <b>1.5</b> | <b>1.2</b> | <b>1.6</b> | <b>0.8</b> | <b>0.0</b> | <b>-0.6</b> |
| <b>Economías emergentes y en desarrollo</b> | <b>7.0</b>   | <b>3.7</b> | <b>4.0</b> | <b>3.9</b> | <b>4.0</b> | <b>0.0</b> | <b>0.0</b> | <b>0.0</b>  |
| Asia oriental y el Pacífico                 | 7.5          | 3.4        | 5.1        | 4.5        | 4.4        | -0.4       | -0.1       | -0.1        |
| Europa y Asia central                       | 7.1          | 1.2        | 2.7        | 2.4        | 2.7        | 1.3        | -0.3       | 0.0         |
| América Latina y el Caribe                  | 7.2          | 3.9        | 2.2        | 2.3        | 2.5        | 0.7        | 0.3        | -0.1        |
| Oriente Medio y Norte de África             | 3.8          | 5.8        | 1.9        | 3.5        | 3.5        | -0.3       | 0.2        | 0.5         |
| Asia meridional                             | 8.3          | 5.9        | 5.7        | 5.6        | 5.9        | -0.2       | 0.5        | -0.5        |
| África al sur del Sahara                    | 4.4          | 3.7        | 2.9        | 3.8        | 4.1        | -0.3       | -0.1       | 0.1         |

\* Diferencia en puntos porcentuales respecto de las proyecciones de junio de 2023.

Source: World Bank



As reported by the IMF, global inflation is projected to fall to 5.8% in 2024 and 4.4% in 2025. Disinflation is expected to be faster in advanced economies, where inflation is expected to fall by 2.0 percentage points in 2024 to 2.6%, while in emerging market and developing economies, inflation is expected to decline by only 0.3 percentage points to 8.1%.

Despite the significant increase in interest rates by central banks to stabilize prices, the global economy has been surprisingly resilient. As a result, prospects are increasingly favorable for a “soft landing” scenario in which inflation eases without a significant slowdown in activity.

Specifically, the US is expected to start the year with an inflation rate gradually approaching the Fed's target, but without the feared recession predicted a year ago.

*It is estimated that, by the end of 2024, the inflation rate will be close to the European Central Bank's (ECB) target, which will allow interest rates to be reduced ahead of schedule.*

*However, the IMF warns of the risk of a new escalation of prices due to geopolitical tensions, due to the continuity and intensity of the war in Ukraine, the conflict in Gaza, the attacks in the Red Sea, or the rivalry between the USA and China. In addition to all this, there are concerns about the still high interest rates that could slow down the world economy more than expected and the persistence of extreme weather phenomena related to climate change, among others. If 2024 is to end up being a better year than predicted a few quarters ago, the risks threatening the global economy must be prevented from materializing through global cooperation.*



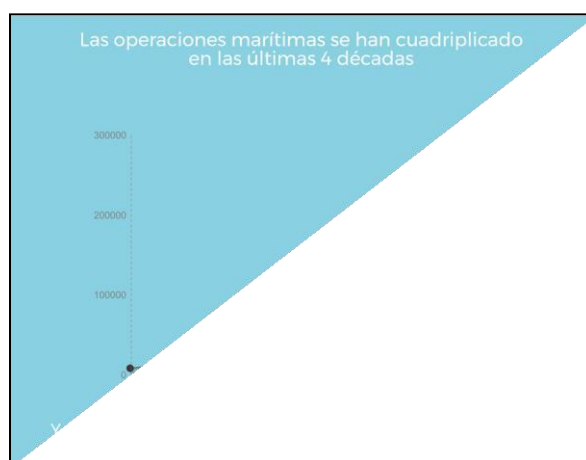


## 7.2 PANORAMA DEL MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL

### 7.2.1 MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL

El transporte marítimo es un sector clave para el comercio mundial, ya que representa más del 80% del volumen del comercio global. Por ende, lo que suceda con el transporte marítimo tiene un efecto directo en la cadena de suministro mundial.

La situación actual de los mercados responde a la coincidencia de varios factores. Durante el primer semestre de 2023 China sufrió una caída sin precedentes, tanto en sus exportaciones (12,4%) como en sus importaciones (6,8%) así como en la demanda interior, con unas perspectivas de crecimiento para el segundo semestre poco favorables. Estas cifras sobrepasan lo esperado y han ocasionado la ralentización del tráfico marítimo con Asia.



La inestable situación geopolítica provocó importantes alteraciones en los patrones del comercio mundial por vía marítima, por el aumento de las distancias. A finales de noviembre de 2023, los buques mercantes que transitaban el Mar Rojo comenzaron a sufrir ataques por parte de los rebeldes hutíes yemeníes, en gesto de apoyo al grupo islamista palestino Hamas que está en conflicto con Israel en Gaza. Los ataques perpetrados por el grupo militante hutí yemení, alineado con Irán, obligaron a las principales compañías navieras a desviarse alrededor del Cabo de Buena Esperanza para evitar el Canal de Suez, considerada una ruta comercial clave, al ser la más corta entre Europa y Asia.

Por el Canal de Suez transita habitualmente alrededor del 10% del tonelaje movido en el comercio marítimo mundial, es decir, más de 1.000 millones de toneladas de mercancías. Cerca del 90% de las mismas tiene origen o destino en Europa. Dado que las navieras se vieron obligadas a rodear el continente africano, el precio de los fletes sufrió un significativo aumento.



Adicionalmente, la otra ruta marítima más relevante a nivel mundial, la que atraviesa el Canal de Panamá, también afrontó problemas debido a la persistente sequía. Esta situación obligó a imponer restricciones al calado de los buques, lo que redujo la carga transportada, incrementó las tarifas de tránsito y, en algunos casos, supuso la búsqueda de rutas alternativas que aumentaron los costes de transporte.

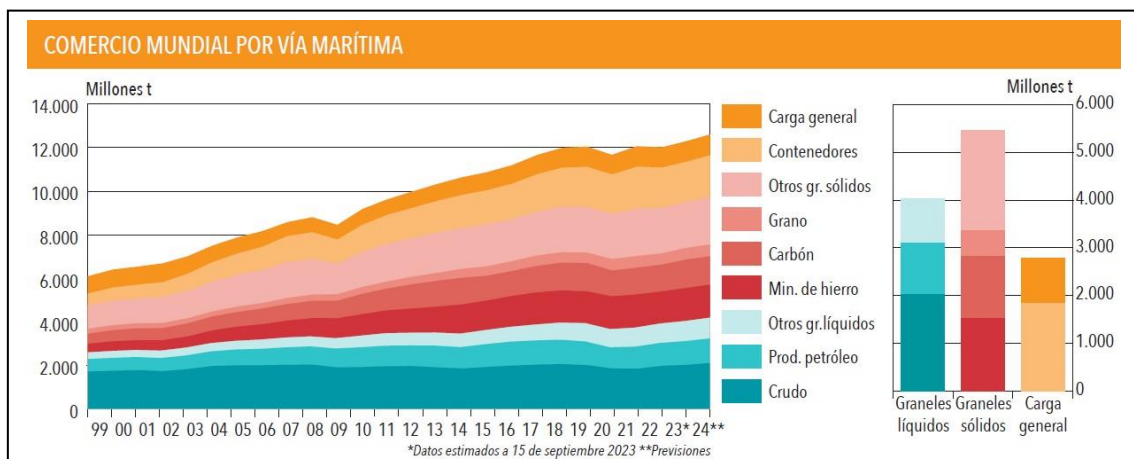
El 17 de julio de 2023 expiró el acuerdo firmado en julio de 2022, entre Rusia y Ucrania, y amparado por las Naciones Unidas y Turquía, que permitía la exportación de cereales por vía marítima a través de los puertos ucranianos del Mar Negro. Si bien esta alianza, pactada por un periodo inicial de 120 días, había sido prorrogado hasta en tres ocasiones, el gobierno ruso decidió no prorrogar de nuevo el acuerdo alegando incumplimientos en las condiciones pactadas. Desde entonces, Rusia inició una campaña de bombardeos de contra los puertos ucranianos. Antes del inicio de la invasión, Rusia y Ucrania exportaban alrededor de un 30% del total mundial de trigo. Por ende, la suspensión de los tráficos marítimos de mercancías a través del Mar Negro a causa de los ataques rusos provocó una subida significativa de los precios de los cereales.

El bloqueo ruso de los puertos del Mar Negro supuso el aislamiento de Ucrania respecto a sus rutas de exportación tradicionales, lo que la obligó a depender de otras vías, como las rutas de tránsito terrestre a través de Polonia, Eslovaquia, Hungría y Rumania. Tras varias protestas por parte de los agricultores, tanto Polonia como Hungría impusieron restricciones a la importación de cereales ucranianos a mediados de abril, instando a la UE a imponer una prohibición temporal de las importaciones para toda la Unión. Dicha prohibición permaneció vigente hasta que expiró el 15 de septiembre, y la UE decidió no renovar la prohibición como un gesto de solidaridad con Ucrania.

A pesar de las incertidumbres macroeconómicas y las tensiones geopolíticas, de acuerdo con el informe de Clarksons Research, el comercio marítimo creció un 3% durante 2023 hasta alcanzar 12.400 millones de toneladas (Mt.) Los sectores que mejores resultados

mostraron fueron el transporte de automóviles (+15%), el GLP (+6%) y, respaldados por la reapertura de China, los graneles secos (+4,3%), mientras que los volúmenes de contenedores se mantuvieron débiles, tocando fondo en verano. Según Clarksons, el repunte se debe también al aumento en los tráficos de materias primas energéticas (+7,7%), muy por encima de las no energéticas (+2,9%).

En términos de toneladas por milla, se registró un aumento del 5%, que constituye el incremento más significativo desde 2017, principalmente debido a la redistribución de los flujos de petróleo ruso. Dicha reorganización de tráficos supuso un aumento del 7% en toneladas por milla para el transporte de crudo y del 10% para los productos derivados del petróleo.

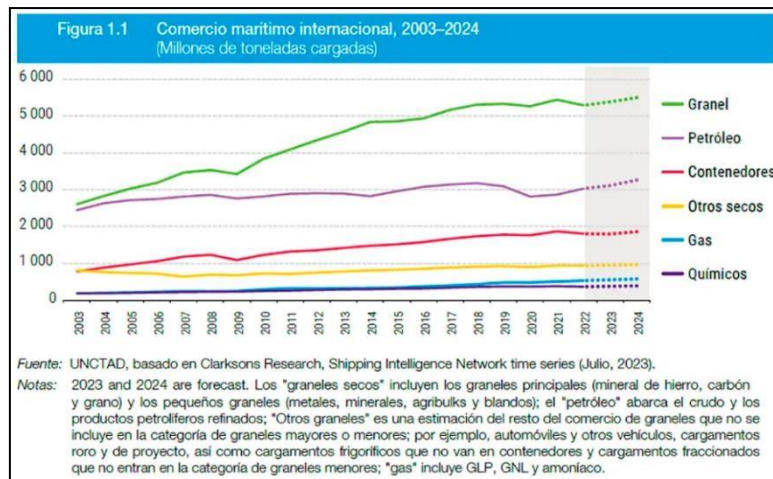


En lo que a la oferta respecta, la disminución de fenómenos meteorológicos extremos en Brasil y el desarrollo de minas en Australia, también impulsaron los volúmenes. La contratación de buques de nueva construcción se mantuvo en 2023 en niveles similares a la media de la década pasada, tanto en TPM como en CGT, aunque se observó una disminución significativa en comparación con 2021 y 2022 (en torno al 10% en TPM).

El informe de Clarksons señalaba como causa de la caída interanual, el alto precio de las nuevas construcciones (con un aumento del 7% desde enero, según el índice de nuevas construcciones de Clarksons, alcanzando un récord desde 2008), la menor capacidad de los astilleros, la incertidumbre derivada de la transición energética y el impacto en los inversores de las medidas tomadas por los bancos centrales. Aun así, las buenas perspectivas de ciertos segmentos de flota estimularon la inversión por parte de los armadores.

Según Clarksons, la construcción naval aumentó en 2023 un 10% interanual, llegando a 35 millones de CGT, destacando China como la primera potencia, con una cuota de un 50%.

La revisión anual de los mercados del transporte marítimo por parte de Clarksons Research registró un progreso positivo en todos los ámbitos, excepto en los segmentos de contenedores y graneles secos. El comercio de graneles secos aumentó un 4,3% impulsado por la reactivación de China, mientras que los volúmenes de contenedores se mantuvieron débiles, alcanzando su punto más bajo en verano.



## 7.2.2. CARGA SECA

Respecto al sector de los graneleros, los ingresos medios sufrieron una caída interanual del 40% en 2023, hasta 12.371 \$/día, debido principalmente al crecimiento acumulado de la flota en los últimos años.

Durante 2023, los buques graneleros experimentaron niveles de flete en el mercado spot muy inferiores a los registrados en los dos años anteriores, con una disminución promedio de casi el 50% de enero a agosto (10,288 \$/día) en comparación con 2022 (20,478 \$/día). A pesar del aumento de las importaciones de China, factores como la situación macroeconómica, la reducción de la congestión portuaria y el continuo crecimiento de la flota han lastrado este mercado que, aun así, se ha mantenido en valores cercanos al promedio de 2017-2020 y, por tanto, por encima de los mínimos de 2016.

Según Clarksons, el mineral de hierro y el carbón han sido los principales impulsores del crecimiento del transporte marítimo mundial. Se estima que el comercio marítimo de mineral de hierro creció un 4% en 2023, un aumento de 57 Mt hasta alcanzar la cifra récord de 1.530 Mt. En cuanto al carbón, China ha desempeñado un papel fundamental. Según estimaciones de Clarksons en su informe de otoño, las importaciones chinas de

esta materia prima alcanzarían 100 Mt en 2023, como consecuencia de un aumento de la demanda debido a la paralización de la minería nacional y una mayor atención a la seguridad energética.

También se observaron mejoras en la oferta respecto a 2022, cuando eventos como la invasión rusa de Ucrania, la prohibición de las exportaciones de Indonesia y las condiciones meteorológicas en Australia aumentaron los precios y frenaron los volúmenes. Para 2023, se proyectó un crecimiento del comercio mundial de carbón de un 6%, equivalente a 79 Mt para un total de 1.310 Mt, ligeramente por encima del récord anterior de 2019.

### 7.2.3 BUQUES TANQUE

El transporte marítimo de crudo y productos del petróleo fue un factor clave en la demanda global de 2023, representando un 37% del crecimiento total del comercio en términos de toneladas por milla (t·milla), superando al mineral de hierro y el carbón, que registraron un 27%.

El sector de los petroleros experimentó otro sólido año, con unos ingresos medios que se mantuvieron altos (40.775 \$/día) debido, principalmente, a los cambios en los patrones comerciales provocados por el conflicto de Ucrania y el aumento de las importaciones a China. Los VLCC (very large crude carriers) vieron un aumento del 80% interanual de sus ingresos, alcanzando los 43.206 \$/día gracias al aumento de las importaciones chinas y las exportaciones atlánticas.

En los segmentos de buques Suezmax y Aframax también se mantuvieron sólidos, superando los ingresos de los VLCC por tercer año consecutivo. No obstante, desde mediados de 2023, los niveles disminuyeron progresivamente por los recortes en la producción de petróleo de Rusia, el límite al precio impuesto por el G7 al precio del crudo y productos de este país y las mayores tensiones en el Mar Negro. Aunque los ingresos de los Clean MR (petroleros de productos limpios de rango medio) disminuyeron ligeramente, permanecieron en niveles elevados (26.948 \$/día).

A pesar de que los buques más grandes se beneficiaron menos que los de menor capacidad de los bloqueos en las rutas rusas, gracias al aumento de los tráficos con China y las mayores exportaciones de EE.UU., los fletes de los petroleros VLCC promediaron hasta agosto 51.867\$/día en el mercado *spot* (en términos de *time charter* equivalente), casi un 70% por encima de la media de la última década.

Como es habitual, la situación del mercado de fletes de los petroleros repercute en los de buques quimiqueros, ya que el aumento en el número de quimiqueros dedicados al

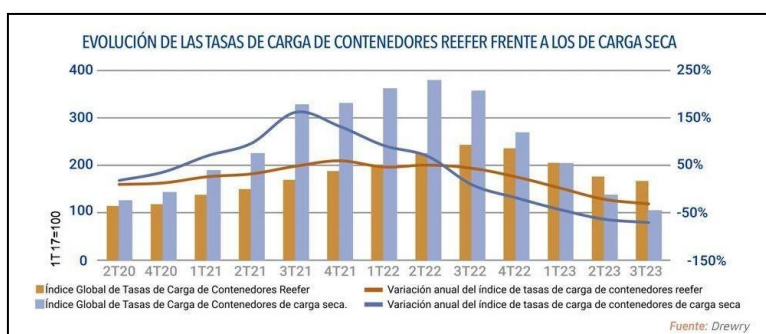
transporte de productos petrolíferos reduce la oferta de transporte y desequilibra la relación oferta/demanda. Las rutas de exportación desde Asia se vieron especialmente beneficiadas, como la ruta Singapur-Houston que se situó un 72% por encima de la media del último lustro, en comparación con las del golfo Pérsico, que se situaron un 37% por encima de la media de ese periodo.

Dentro del sector del transporte de crudo, durante la primera mitad de 2023, los fletes se mantuvieron en los niveles favorables de finales de 2022, registrándose una ligera caída a lo largo del tercer trimestre.

#### 7.2.4 BUQUES FRIGORÍFICOS

En los últimos años, ha habido un resurgimiento en el mercado de alimentos frescos, donde la agricultura y la pesca se han vuelto prioritarias para los Estados. Esto se debe a dos factores principales que los afectan directamente: el cambio climático y la desglobalización. Ambos elementos están generando una necesidad de cambiar el modelo hacia la autosuficiencia, especialmente en los grandes países productores de alimentos, lo cual está influyendo significativamente en la geopolítica y las relaciones entre Estados.

Los fletes de los contenedores frigoríficos han experimentado una disminución desde que alcanzaron su punto máximo en el tercer trimestre de 2022, aunque a un ritmo más moderado que los fletes de los contenedores de carga seca.



Aun así, el comercio marítimo frigorífico experimentó una notable recuperación en 2023, impulsado por la demanda constante de una población mundial en crecimiento y la recuperación de las economías asiáticas, especialmente con la reapertura del mercado chino.

Esta evolución impulsó el crecimiento en todas las rutas comerciales en las que se concentraba el transporte frigorífico durante este año. Según las proyecciones publicadas por Drewry en su “Reefer Shipping Forecaster” de mayo de 2023, el comercio marítimo de contenedores frigoríficos aumentaría un 2,1%, superando al comercio de carga seca en general, hasta alcanzar los 140,5 millones de toneladas.

En nuestra área de influencia, Francia, Reino Unido, Países Bajos y España continúan siendo los principales compradores de los productos frescos de Marruecos. Entre 2018 y 2022, Marruecos aumentó sus exportaciones de estos productos en un 50%, equivalente a unos 7,100 millones de dólares.

### **7.2.5 GAS**

El informe de Clarksons registró una tendencia al alza en los fletes del transporte marítimo de fuentes de energía, como el gas y el petróleo.

En cuanto al gas licuado de petróleo (GLP), en 2023 las tarifas aumentaron un 69% alcanzando un máximo histórico de 91,625 \$/día. Esto se debe, en gran medida, al comercio sólido entre Estados Unidos y Asia, así como a la interrupción en el Canal de Panamá. Los gaseros dedicados al transporte de GLP experimentaron niveles máximos desde 2015, tanto en el mercado spot como en los contratos a varios meses, impulsados principalmente por el incremento de las exportaciones desde EE.UU.

Los fletes de los VLGC (Very Large Gas Carriers) en el mercado spot (en time charter equivalente) para la ruta Houston-Chiba, promediaron 78.753 \$/día de media entre enero y agosto, superando los 100.000 \$/día en septiembre. Además del aumento significativo de la demanda medida en t·milla, que ha crecido un 12% en 2023, las interrupciones en el Canal de Panamá también contribuyeron al impulso de los fletes, permitiendo que el mercado absorbiera adecuadamente el aumento del 12% en la flota de VLGC.

Por otro lado, las tarifas del gas natural licuado (GNL) retrocedieron desde los máximos históricos de 2022, pero se mantuvieron fuertes en 2023. Este segmento se ha visto impulsado por la preocupación de Europa por su seguridad energética, lo que provocó que las rutas desde EE.UU., que a su vez aumentaron las exportaciones, cobrasen cada vez más importancia. Se espera que esta tendencia se prolongue en el tiempo, especialmente con la puesta en marcha prevista de nuevas instalaciones de licuefacción.

En cuanto a los fletes de metaneros, se suavizaron en términos interanuales desde el máximo histórico alcanzado en 2022, si bien continúa registrando niveles saludables de fletes, tanto en el mercado spot como en los contratos a medio plazo. Los fletes spot medios para un buque DFDE (dual fuel diesel electric) de 160.000 m3 alcanzaron 97.077 \$/día, un 34% por encima de la tendencia de los últimos diez años. Con una cartera de pedidos significativa (52% de la flota), se prevé un fuerte crecimiento de la flota de metaneros en los próximos años para gestionar el volumen récord de capacidad de licuefacción que entrará en funcionamiento entre 2025 y 2027.

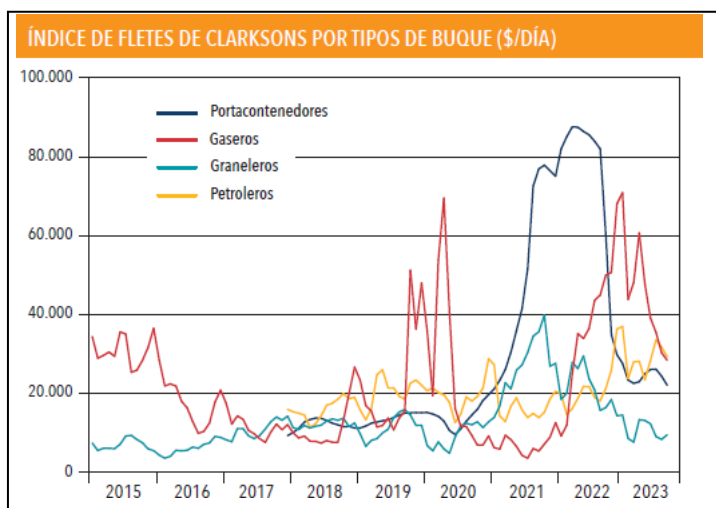




## 7.2.6 PORTACONTENEDORES

El crecimiento del 8% en la flota de portacontenedores, generó temores de una desaceleración prolongada en el comercio de contenedores clave.

Las tarifas de contenedores experimentaron un retroceso medio del 71% interanual y del 68% en los fletes en time charter, tras la normalización de un mercado que alcanzó niveles máximos históricos en 2021 y 2022. Las perspectivas sugerían que las tarifas "tocarían fondo" en 2024, pero con la interrupción del Mar Rojo (más de 300



buques de 4 millones de TEU se han desviado a través del Cabo), las tarifas de flete de Shanghai a Europa han subido un 220% (aunque siguen siendo un 65% más bajas que el pico de Covid-19).

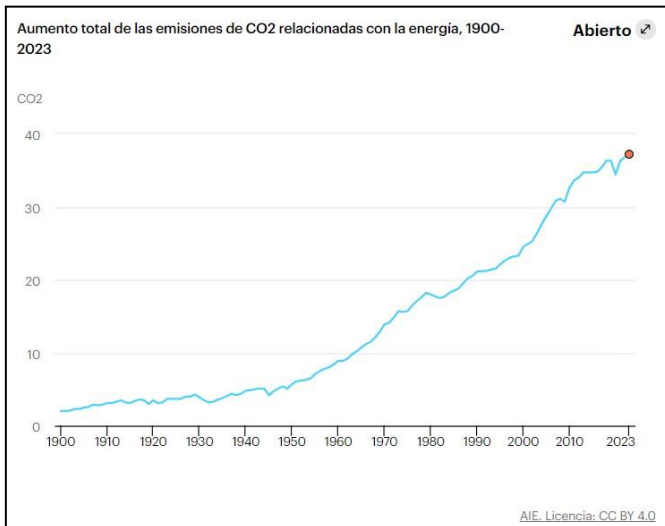
El movimiento de mercancía en contenedores disminuyó un 0,3% en t (+0,3% en t·milla) en 2023, debido al menor impulso del consumo doméstico, afectado por la alta inflación y el exceso de inventario. En total, Clarksons prevé que se transporten 1.843 millones de toneladas este año (equivalentes a 200,1 millones de TEU) y 8.625 billones de toneladas por milla.

El descenso de la congestión portuaria, la menor demanda de los consumidores y el rápido crecimiento de la flota, contribuyeron a una caída de entre el 60 y el 70% en los fletes en timecharter a 1 año, en comparación con la media del año pasado y cerca del 80% en comparación con principios de 2022. A pesar de esto, los niveles siguen siendo aproximadamente un 50% más altos que los valores pre-pandémicos.



### 7.2.7 DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

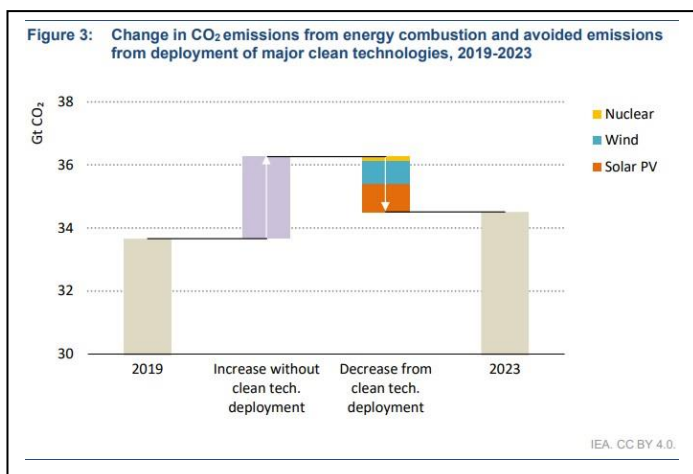
Según el informe de “Las emisiones de CO<sub>2</sub> en 2023” de la Agencia Internacional de la Energía (en adelante AIE), aunque las emisiones crecieron en 2023, las energías limpias limitaron su crecimiento.



Las emisiones totales de CO<sub>2</sub> relacionadas con la energía aumentaron un 1,1 % en 2023, representando un aumento de alrededor de 410 millones de toneladas (Mt CO<sub>2</sub>). Así, alcanzaron un nivel récord de 37.4 millones de toneladas en 2023, alejándose, por tanto, de los objetivos climáticos globales establecidos en el Acuerdo de París. Cabe destacar que las

emisiones de carbón representaron más del 65% del aumento en 2023.

Sin embargo, según la AIE, durante la década hasta 2023, las emisiones globales han aumentado aproximadamente un 0,5% anual, siendo la tasa más lenta desde la Gran Depresión. Por ende, gracias al creciente despliegue de energías limpias, las emisiones están experimentando una desaceleración estructural, incluso a pesar del crecimiento de la prosperidad global (PIB).



La energía limpia está en el centro de esta desaceleración de las emisiones. Según la AIE, las adiciones globales de capacidad de energía eólica y solar fotovoltaica alcanzaron un récord de casi 540 GW en 2023, lo que supone un aumento del 75 % respecto al nivel de 2022.

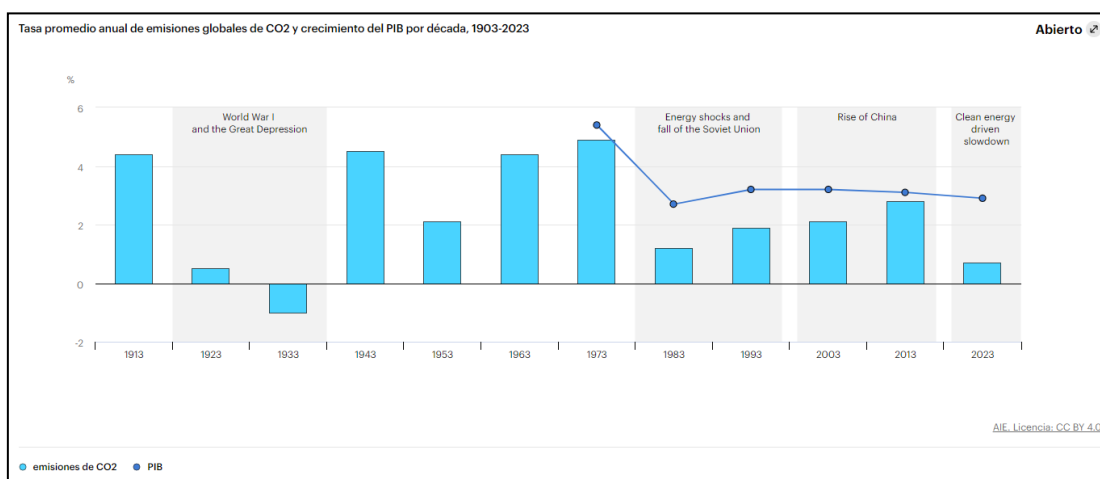
Entre 2019 y 2023, las emisiones totales relacionadas con la energía aumentaron alrededor de 900 Mt. Se estima que, desde 2019, sin las cinco tecnologías centrales de

energía limpia (solar fotovoltaica, energía eólica, energía nuclear, bombas de calor y automóviles eléctricos), el crecimiento de las emisiones habría sido tres veces mayor.

No obstante, el informe de *Monitor del mercado de energía limpia* de la AIE pone de manifiesto que el despliegue de energía limpia sigue estando demasiado concentrado en las economías avanzadas y China, subrayando la urgencia de intensificar los esfuerzos a nivel internacional para fomentar la inversión y la expansión de fuentes energéticas sostenibles en los países emergentes y en desarrollo. En 2023, las economías avanzadas y China representaron el 90% de las nuevas plantas de energía solar fotovoltaica y eólica a escala global, así como el 95% de las ventas de vehículos eléctricos.

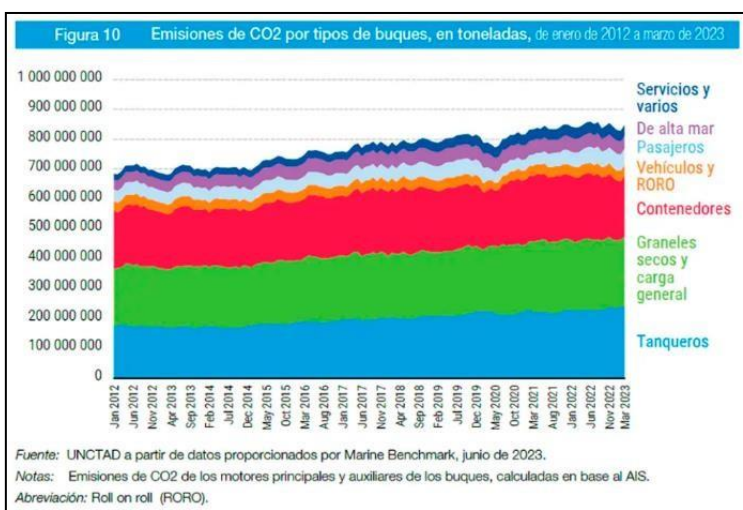
Respecto a países concretos, las emisiones en China experimentaron un aumento de alrededor de 565 Mt en 2023, marcando el mayor incremento a nivel global y reflejando la continua tendencia de crecimiento económico intensivo en emisiones en el período pospandémico. A pesar de esto, China mantuvo su posición dominante en las adiciones globales de energía limpia. Los efectos cíclicos, particularmente un año hidroeléctrico históricamente desfavorable, contribuyeron aproximadamente en un tercio al crecimiento de las emisiones en 2023. Las emisiones per cápita en China ahora son un 15% más altas que en las economías avanzadas.

En la India, el fuerte crecimiento del PIB impulsó el aumento las emisiones en alrededor de 190 Mt. Sin embargo, un monzón débil generó una mayor demanda de electricidad y redujo la producción hidroeléctrica, contribuyendo con aproximadamente una cuarta parte al aumento total de las emisiones en 2023. A pesar de ello, las emisiones per cápita en la India siguen siendo considerablemente inferiores al promedio mundial.



En relación con el sector marítimo, se encuentra en un momento crucial, enfrentando el enorme desafío de la descarbonización mientras navega contra corriente en términos económicos y geopolíticos.

De acuerdo con el Informe de la UNCTAD sobre el transporte marítimo de 2023, fue un año decisivo en la lucha por la descarbonización de este sector. Siendo responsable de aproximadamente el 3% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero, la industria marítima ha experimentado un impulso significativo hacia la reducción de estas emisiones. El informe indica que, aunque las emisiones totales han continuado aumentando en la última década, existe un compromiso renovado para mitigar este fenómeno.



El panorama se complica debido a la existencia de una flota mundial envejecida. A principios de 2023, la edad media de los barcos era de 22,2 años. Dado que más de la mitad superan los 15 años de antigüedad, muchos barcos son demasiado viejos para modernizarlos o demasiado jóvenes para desguazarlos.

La necesidad urgente de la descarbonización es innegable, pero el sector enfrenta inversiones multimillonarias en medio de la incertidumbre sobre las mejores estrategias de transición.

Aunque los combustibles alternativos muestran promesas, su adopción aún está en sus etapas iniciales puesto que el 98,8% de la flota aún se basa en combustibles fósiles. Sin embargo, hay un aspecto alentador y es que el 21% de los buques en construcción están diseñados para operar con alternativas más limpias, como el gas natural licuado, el metanol y tecnologías híbridas. De hecho, en 2023, el grupo tecnológico e ingeniero Sener culminó el diseño buque tanque sostenible para el suministro bunkering de biocombustibles. La compañía desarrolló el diseño conceptual de buque de suministro multiproducto, capaz de cargar fuelóleo pesado (HFO), fuelóleo con muy bajo contenido de azufre (VSHFO), biocombustibles y combustibles marinos (MGO) y además capaz de almacenar la captura de CO2 de buques próximos.

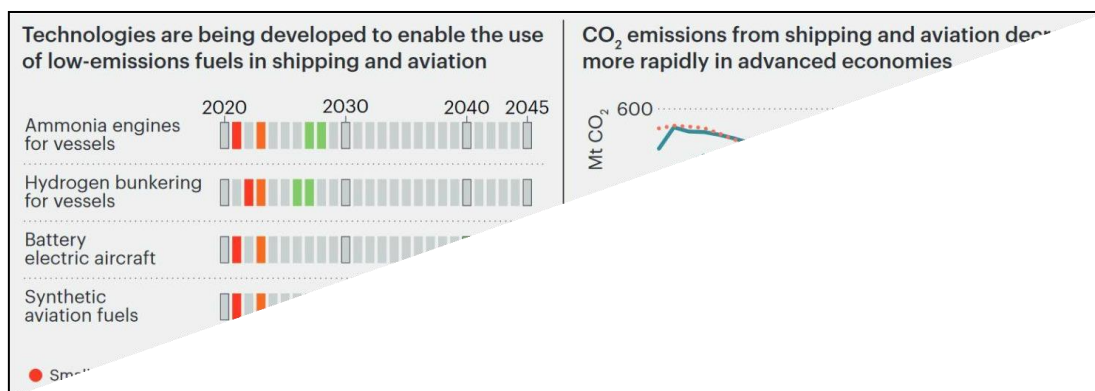
En la búsqueda de una industria marítima más ecológica y sostenible, el GNL se ha convertido en un combustible marino prometedor, aunque se percibe como una solución temporal. A pesar de que el GNL produce menores emisiones de CO<sub>2</sub> en comparación con los combustibles convencionales, sigue siendo un combustible fósil y emite cantidades significativas de gases de efecto invernadero durante su combustión. Además, el GNL está compuesto mayormente de metano, un potente gas de efecto invernadero que es considerablemente más potente que el CO<sub>2</sub> en términos de su capacidad de calentamiento a corto plazo. De hecho, durante la producción, transporte y manipulación de GNL, pueden tener lugar fugas de metano, lo que contrarresta los posibles beneficios climáticos del uso de GNL como combustible marino.

Si bien la infraestructura de abastecimiento de GNL se está expandiendo, aún es relativamente limitada en comparación con las opciones tradicionales de abastecimiento de combustible. Esto restringe la accesibilidad del GNL para los buques, especialmente en regiones remotas o menos desarrolladas, lo que dificulta su adopción generalizada como combustible.

Según el informe de la AIE, “Net Zero Roadmap 2023”, el amoníaco se ha convertido en el principal protagonista de la descarbonización del sector naval. Aunque actualmente no existan buques comerciales que operen con amoníaco, los fabricantes de motores han probado con éxito la tecnología, y grandes empresas del sector como MAN EnergySolutions y WinGD tienen como objetivo lanzar motores comercialmente disponibles en el mercado en 2024 y 2025, respectivamente.

De conformidad con las proyecciones de la AIE, el amoníaco, que tenía una cuota del 0% en el consumo energético del transporte marítimo en 2022, aumentará hasta alcanzar una cuota del 6% en 2030, del 15% en 2035 y una cuota sustancial del 44% en 2050, posicionándolo como el principal combustible en la estrategia de descarbonización del transporte marítimo.

Por otra parte, un estudio llevado a cabo por el Consorcio del Corredor Verde de Mineral de Hierro entre Australia Occidental y Asia Oriental ha revelado que los barcos impulsados por amoníaco limpio podrían desplegarse en las rutas comerciales de mineral de hierro entre Australia Occidental y Asia Oriental en 2028.



En cuanto al metanol, aprobado para su uso como combustible según el Código IGF de la OMI y, a medida que la industria naviera avanza hacia operaciones netas de carbono neutral, los propietarios de buques están optando cada vez más por este combustible para reducir gradualmente las emisiones de acuerdo con los objetivos regulatorios. La cartera de pedidos de buques propulsados por metanol ha experimentado un rápido crecimiento, con propietarios y operadores especificando este combustible para su uso en una amplia gama de embarcaciones, desde los portacontenedores más grandes hasta los pequeños barcos piloto.

No obstante, a pesar de su popularidad como combustible alternativo, el metanol desempeña un papel comparativamente menor en la hoja de ruta de la AIE, donde se proyecta que su cuota en el transporte marítimo se mantendrá en 3% en 2050.

A mediados de 2023, el 6,5 % de los buques operativos tenían la capacidad de funcionar con combustibles alternativos y bajos o neutros en carbono, frente al 5,5 % del año anterior. De acuerdo con DNV, se está observando una transición protagonizada por un mayor uso de gas natural licuado (GNL), gas licuado del petróleo (GLP) y metanol en motores dual-fuel.

Asimismo, la entidad estima que los biocombustibles pasarán de un porcentaje nulo en 2022, a un 8% en 2030, seguido de un aumento hasta el 13% en 2035 y el 19%, en 2050. En relación con el hidrógeno, que no tenía ningún porcentaje en 2022, se espera que represente el 4% del uso energético del transporte marítimo en 2030, el 7%, en 2035, y el 19%, en 2050.

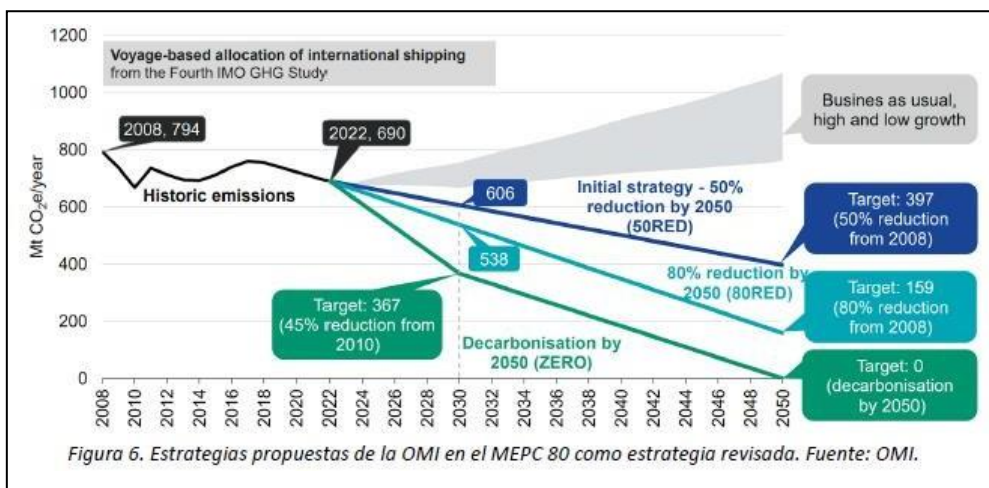
## 7.2.8 NORMATIVA MARÍTIMA

Los Estados miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI), reunidos en la 80ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 80) adoptaron, a principios de julio de 2023, una Estrategia revisada con el objeto de reducir las emisiones de



gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional. Esta estrategia incluye el objetivo de lograr las cero emisiones netas del sector para alrededor de del año 2050, un compromiso que garantiza la adopción de combustibles alternativos con emisiones de GEI nulas y casi nulas para 2030, junto con una serie de puntos de control indicativos para 2030 y 2040. Está previsto que esta Estrategia, que fue adoptada por unanimidad, entre en vigor a mediados de 2027.

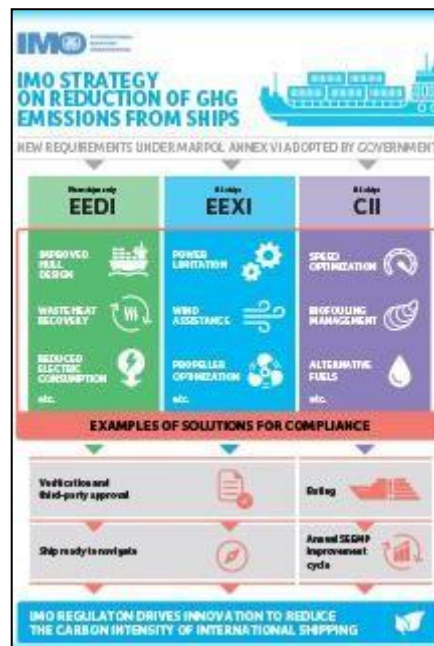
En cuanto a los puntos de comprobación intermedios, la OMI estableció objetivos para reducir el total de las emisiones anuales de GEI procedentes del transporte marítimo internacional en al menos un 20% esforzándose por alcanzar el 25% para 2030, en comparación con los niveles de 2008, persiguiendo además una reducción de emisiones de al menos un 70% y esforzándose por alcanzar el 75% para 2040.





Asimismo, se planea implementar un impuesto sobre los combustibles fósiles para estimular las inversiones en tecnologías más sostenibles y promover el desarrollo y uso de combustibles menos contaminantes. Se aspira a que, al menos el 5% (con la meta de alcanzar el 10%) de los combustibles utilizados en el transporte marítimo a nivel mundial, sean "verdes" para el año 2030.

La adopción de esta Estrategia marca un paso significativo para reafirmar el papel de la OMI como regulador global del sector del transporte marítimo internacional. El objetivo acordado por la OMI de lograr emisiones 'cero' o 'casi cero' para 2050, está plenamente alineado con el Acuerdo de París y los objetivos establecidos a nivel de la UE. Además, se aplicará tanto a los buques de países en vías de desarrollo como a los de países desarrollados.



El MEPC también acordó la aprobación de modificaciones al sistema de recopilación de datos de consumo de combustible (DCS), con nuevos datos de notificación obligatoria, entre otros, el trabajo de transporte en toneladas·milla, teu·milla o pasajeros·milla. Se prevé que serán adoptadas por el MEPC 81 en la primavera de 2024 y que entrarán en vigor en 2025.

Durante el año 2023 han entrado en vigor las enmiendas que se recogen a continuación, con sus fechas de efectividad:

#### 1 de enero de 2023:

-Medidas destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la industria del transporte marítimo, incluyendo, el esquema de calificación del Indicador de Intensidad de Carbono (CII) que proporciona una metodología para evaluar la



intensidad de carbono de las embarcaciones. La Administración o una entidad autorizada, documentará y verificará el CII operacional anual de los buques. Este indicador clasificará la intensidad de carbono operacional en niveles de rendimiento A, B,



C, D o E, indicando un rendimiento muy superior, superior, moderado, inferior o muy inferior. Los buques clasificados como D durante tres años consecutivos o clasificados como E deberán elaborar un plan de medidas correctivas para alcanzar el CII operacional anual prescrito.

Asimismo, se implementó el Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (EEXI), que establece estándares mínimos de eficiencia energética que los buques deben cumplir, basados en su tamaño, tipo y otros factores.



Ambas regulaciones tienen como objetivo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la industria del transporte marítimo y fomentar la sostenibilidad en el sector. Al promover la adopción de tecnologías y prácticas bajas en carbono, estas medidas contribuirán a avanzar hacia un futuro más sostenible en la industria marítima.

-Enmiendas al Convenio constitutivo de la OMI para el Control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS), para incluir los controles sobre el biocida cibutrina. (Adoptados por el MEPC 76).

#### **1 de octubre de 2023:**

-Aprobación de la circular que establece normas para la aplicación y contabilización del uso de biocombustibles a efectos del DCS y el Indicador de Intensidad de Carbono (CII).

#### **1 de diciembre de 2023**

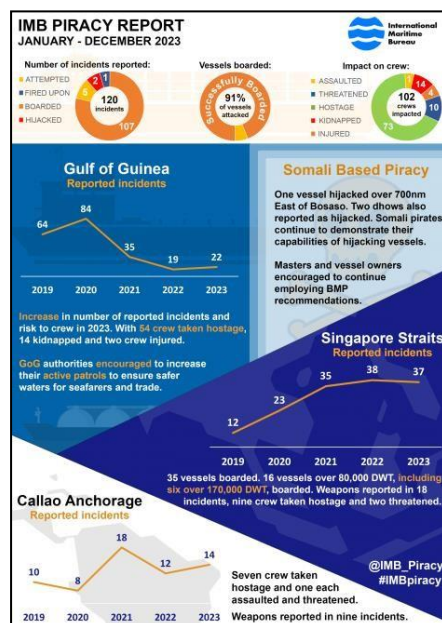
-Enmiendas al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), para incluir nuevas definiciones (incluida una definición actualizada de las cargas del grupo A), referencias y prescripciones para las cargas que pueden experimentar separación dinámica. (Adoptado por el MSC 105).

## 7.2.9 PIRATERÍA Y SEGURIDAD

El informe anual de la Oficina Marítima Internacional (International Maritime Bureau, IMB) registró aumento en los incidentes de piratería marítima y robo a mano armada contra buques en 2023, con 120 ataques, en comparación con los 115 en 2022.

El número de tripulantes tomados como rehenes y secuestrados aumentó significativamente, pasando de 41 a 73 y de dos a 14 en 2022 y 2023 respectivamente. Además, 10 tripulantes fueron amenazados, cuatro resultaron heridos y uno fue agredido durante el año 2023.

El 14 de diciembre de 2023, se registró el primer secuestro exitoso de un barco frente a las costas de Somalia desde 2017. Un granelero Handymax fue abordado y secuestrado por presuntos piratas somalíes, aproximadamente a unas 700 millas náuticas (nm) al este de Bosaso.



En el Golfo de Guinea, se registraron 22 incidentes en 2023, frente a 19 en 2022, 35 en 2021 y 81 en 2020. En estas aguas se produjeron tres de los cuatro secuestros reportados a nivel mundial, además de 14 secuestros de tripulantes y el 75% de los tripulantes tomados como rehenes,

así como dos tripulantes heridos en 2023. Estos datos ponen de manifiesto que estas aguas continuarán siendo peligrosas las personas.

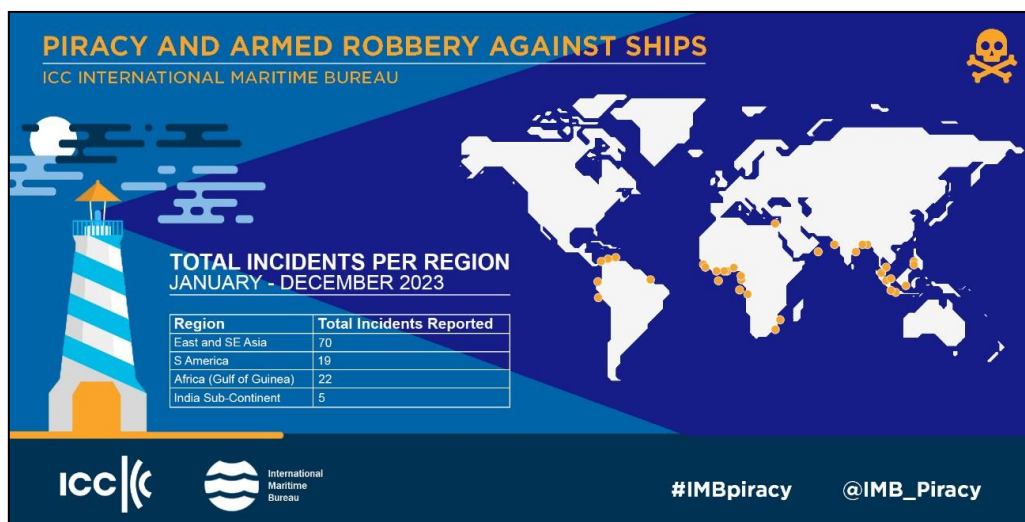
Asimismo, las preocupaciones por la seguridad de la tripulación en los estrechos de Singapur, el estrecho de Malaca y el archipiélago de Indonesia fueron en aumento.

En el Estrecho de Singapur, si bien los incidentes reportados fueron considerados delitos oportunistas de bajo nivel, el 95% de los ataques fueron exitosos, con 37 incidentes reportados en total en 2023, en comparación con 38, en 2022.



Por otra parte, en el estrecho de Malaca, un miembro de la tripulación resultó herido y requirió atención médica después de que un granelero fuera abordado en octubre de 2023. El último incidente reportado de tripulantes heridos por piratas en la zona fue en 2015.

Finalmente, el informe pone de manifiesto un aumento interanual de incidentes denunciados en el archipiélago indonesio, pasando de 10 en 2022 a 18 en 2023.



En cuanto a América del Sur, en 2023 se registraron 14 incidentes desde embarcaciones en el fondeadero del Callao en Perú.

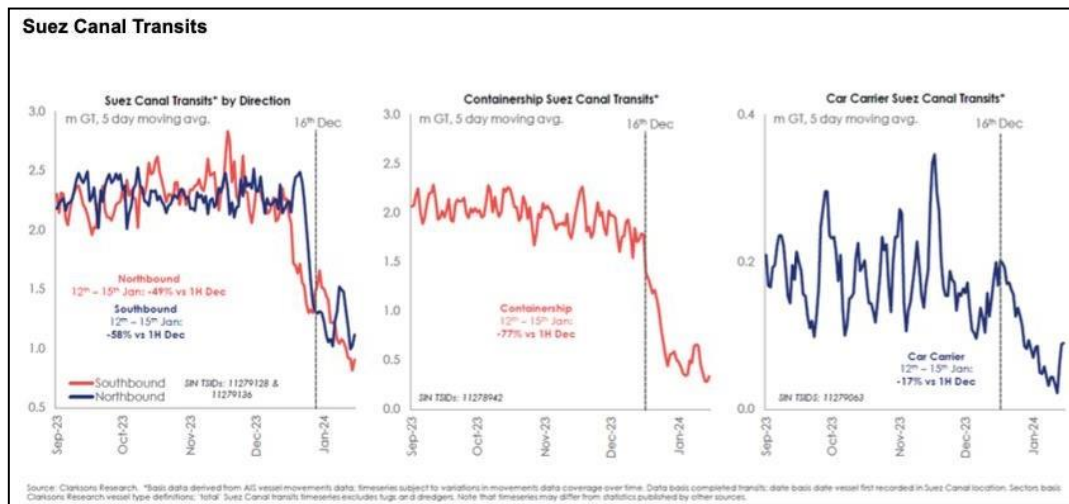
Asimismo, otros puertos afectados en Sudamérica fueron el fondeadero de Macapa en Brasil y los fondeaderos de Cartagena y Puerto Bolívar en Colombia.



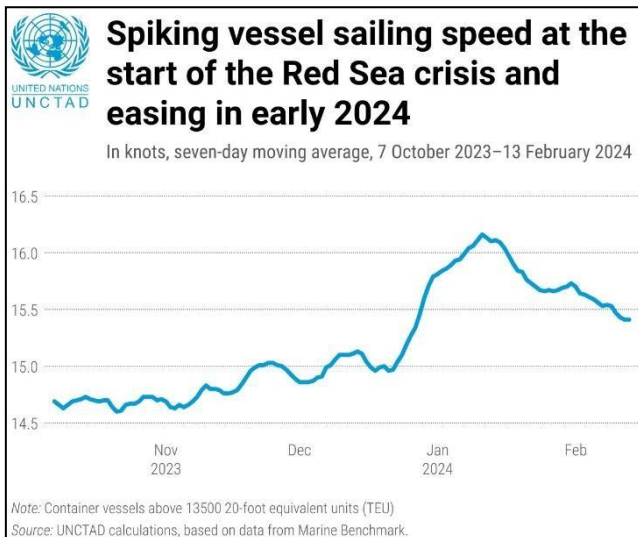
En cuanto al Mar Rojo y el Golfo de Adén, la Secretaría General de la OMI registró 18 incidentes, incluidos actos de piratería, contra los buques de transporte marítimo internacional entre el 19 de noviembre y el 31 de diciembre de 2023.

*Concertinas en la borda de un buque mercante para prevenir abordajes piratas / MARFLET*

La decisión de las compañías navieras de evitar el canal de Suez, fue consecuencia directa de los ataques perpetrados por los rebeldes hutíes contra buques mercantes en el Mar Rojo, que comenzaron tras el inicio de la ofensiva militar de Israel en Gaza y que se intensificaron a finales de 2023. Esta ola de ataques, que incluyó drones, disparos desde lanchas rápidas, incluso con misiles balísticos, representa una amenaza directa al comercio internacional y la seguridad marítima, y ha puesto en peligro la vida de las tripulaciones de los buques, que representan a países de todo el mundo.



Ante esta grave escalada de ataques, varias autoridades marítimas, entre ellas España, tomaron medidas inmediatas ordenando a los buques bajo su pabellón activar el Nivel 2 de protección marítima, en el marco del Código ISPS, al navegar por la zona de riesgo.



A nivel internacional, EEUU lanzó la operación “Guardián de la Prosperidad” para proteger la navegación de los buques por el Mar Rojo mediante el despliegue de una fuerza naval multinacional, iniciativa a la que la UE se unió a través de la “Operación Atalanta”.

En octubre de 2023, el Consejo de la Unión Europea aprobó una Estrategia de Seguridad Marítima revisada junto con su

correspondiente Plan de Acción. Esta estrategia, basada en la versión anterior y en una comunicación conjunta de marzo de 2023, así como en numerosas contribuciones de los

países miembros de la UE, fue aprobada con el objetivo de fortalecer la autonomía y la capacidad de la UE para; hacer frente a las amenazas, salvaguardar sus intereses en el mar y proteger a su ciudadanía, valores y economía.

La nueva estrategia contribuye además a fomentar una gobernanza marítima basada en normas en sintonía con el Derecho internacional. Describe las medidas que la UE y sus Estados miembros pueden adoptar para reforzar el liderazgo de la UE y gestionar los riesgos y las amenazas, en particular mediante la cooperación con los socios y con los órganos y organismos pertinentes de la UE, el desarrollo de capacidades y la investigación y la educación.



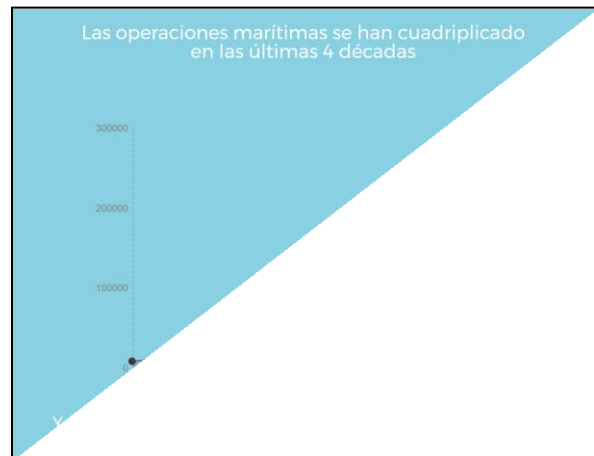


## 7.2 WORLD SHIPPING MARKET SCENE

### 7.2.1 WORLD SEABORNE TRADE

Maritime transport is a key sector for world trade, accounting for more than 80% of global trade volume. Therefore, what happens to maritime transport has a direct impact on the global supply chain.

The current market situation is a coincidence of several factors. During the first half of 2023, China suffered an unprecedented drop in both exports (12.4%) and imports (6.8%) as well as in domestic demand, with growth prospects for the second half of the year not very favourable. These figures exceed expectations and have led to a slowdown in maritime traffic with Asia.



The unstable geopolitical situation led to major disruptions in global seaborne trade patterns as distances increased. In late November 2023, merchant ships transiting the Red Sea began to be attacked by Yemeni Houthi rebels in support of the Palestinian Islamist group Hamas, which is in conflict with Israel in Gaza. Attacks by the Yemeni Houthi militant group, which is aligned with Iran, forced major shipping lines to detour around the Cape of Good Hope to avoid the Suez Canal, considered a key trade route as the shortest route between Europe and Asia.

The Suez Canal regularly handles approximately 10% of the tonnage moved in world maritime trade, i.e. more than 1 billion tonnes of goods. Nearly 90% of this comes from or goes to Europe. As shipping lines were forced to bypass the African continent, freight rates increased significantly.



In addition, the world's other major shipping route, through the Panama Canal, also faced problems due to persistent drought. This situation forced restrictions to be imposed on the draft of ships, which reduced the cargo transported, increased transit fees and, in some cases, led to the search for alternative routes that increased transport costs.

On 17 July 2023, the agreement signed in July 2022, between Russia and Ukraine, and supported by the United Nations and Turkey, allowing the export of grain by sea through Ukrainian Black Sea ports, expired. Although this alliance, agreed for an initial period of 120 days, had been extended three times, the Russian government decided not to extend the agreement again, citing breaches of the agreed conditions. Since then, Russia began a bombing campaign against Ukrainian ports. Before the invasion began, Russia and Ukraine exported around 30% of the world's wheat. As a result, the suspension of maritime trade in goods across the Black Sea due to the Russian attacks led to a significant rise in grain prices.

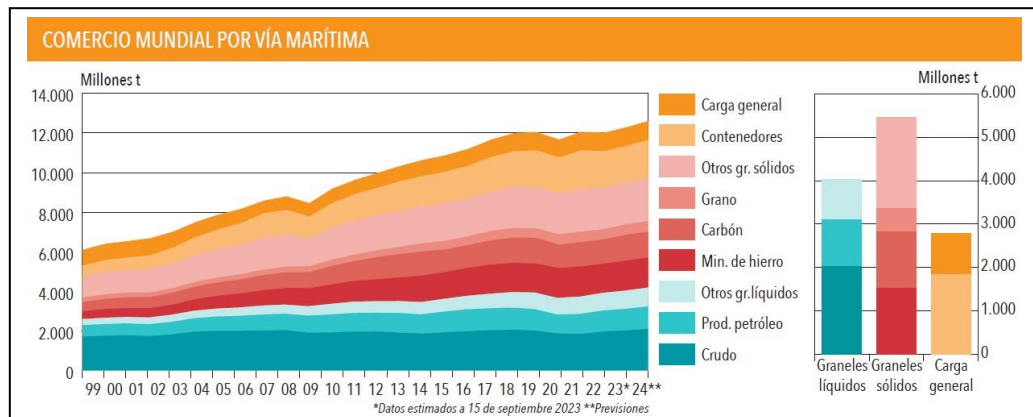
The Russian blockade of Black Sea ports isolated Ukraine from its traditional export routes, forcing it to rely on other routes, such as overland transit routes through Poland, Slovakia, Hungary and Romania. After several protests by farmers, both Poland and Hungary imposed import restrictions on Ukrainian grain in mid-April, prompting the EU to impose a temporary EU-wide import ban. The ban remained in place until it expired on 15 September, and the EU decided not to renew the ban as a gesture of solidarity with Ukraine.

Despite macroeconomic uncertainties and geopolitical tensions, according to the Clarksons Research report, seaborne trade grew by 3% during 2023 to reach 12.4 billion tonnes (Mt). The best performing sectors were car transport (+15%), LPG (+6%) and, supported by the reopening of China, dry bulk (+4.3%), while container volumes remained weak, bottoming out in the summer. According to Clarksons, the upturn is also due to the



increase in energy commodity trades (+7.7%), well ahead of non-energy commodities (+2.9%).

In terms of tonnes per mile, an increase of 5% was recorded, which is the most significant increase since 2017, mainly due to the redistribution of Russian oil flows. This traffic reorganisation resulted in a 7% increase in tonnes per mile for crude oil transport and a 10% increase for petroleum products.

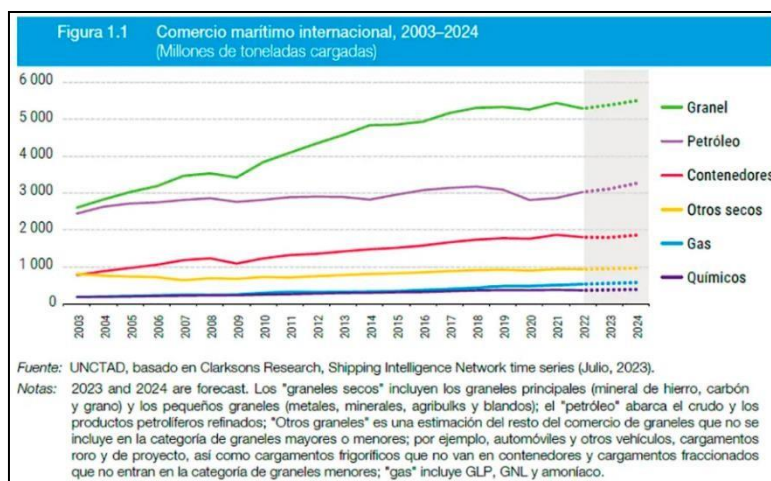


On the supply side, the decline in extreme weather events in Brazil and mine development in Australia also boosted volumes. Newbuilding order intake in 2023 remained at similar levels to the average of the past decade, both in DWT and CGT, although a significant decline was observed compared to 2021 and 2022 (around 10% in DWT).

The Clarksons report pointed to high newbuilding prices (up 7% since January, according to the Clarksons newbuilding index, reaching a record since 2008), lower shipyard capacity, uncertainty from the energy transition and the impact of central bank measures on investors as the cause of the year-on-year decline. Even so, good prospects for certain fleet segments stimulated investment by shipbuilders.

According to Clarksons, shipbuilding increased by 10% year-on-year in 2023 to 35 million CGT, led by China with a 50% share.

Clarksons Research's annual review of shipping markets recorded positive progress across the board, except in the container and dry bulk segments. Dry bulk trade increased by 4.3% driven by the revival in China, while container volumes remained weak, reaching their lowest point in the summer.



### 7.2.2. DRY CARGO

Regarding the bulk carrier sector, average earnings suffered a 40% year-on-year drop in 2023 to \$12,371/day, mainly due to cumulative fleet growth in recent years.

During 2023, bulk carriers experienced spot market freight levels well below those recorded in the previous two years, with an average decrease of almost 50% from January to August (\$10,288/day) compared to 2022 (\$20,478/day). Despite the increase in imports from China, factors such as the macroeconomic situation, reduced port congestion and continued fleet growth are weighing down this market which, even so, remains at values close to the 2017-2020 average and therefore above the 2016 lows.

According to Clarksons, iron ore and coal have been the main drivers of global shipping growth. Seaborne trade in iron ore is estimated to grow by 4% in 2023, an increase of 57 Mt to a record 1,530 Mt. As for coal, China has played a key role. Clarksons estimates that Chinese imports of this raw material would reach 100 Mt in 2023, due to an increase in demand due to the shutdown of domestic mining and a greater focus on energy security.

Supply improvements were also seen over 2022, when events such as the Russian invasion of Ukraine, the Indonesian export ban and weather conditions in Australia increased prices and curbed volumes. For 2023, global coal trade was projected to grow by 6%, equivalent to 79 Mt for a total of 1,310 Mt, slightly above the previous record in 2019.

### 7.2.3 TANKERS

Shipping of crude oil and petroleum products was a key contributor to global demand in 2023, accounting for 37% of total trade growth in terms of tons per mile (t-mile), outpacing iron ore and coal, which posted 27%.

*The tanker sector experienced another solid year, with average revenues remaining high (\$40,775/day), mainly due to changes in trade patterns caused by the Ukraine conflict and increased imports to China. VLCCs (very large crude carriers) saw an 80% year-on-year increase in revenues, reaching \$43,206/day thanks to increased Chinese imports and Atlantic exports.*

*The Suezmax and Aframax vessel segments also remained solid, outperforming VLCC revenues for the third consecutive year. However, since mid-2023, levels have progressively decreased due to cuts in Russian oil production, the price cap imposed by the G7 on the price of Russian crude oil and products, and increased tensions in the Black Sea. Although Clean MR (mid-range clean product tanker) revenues declined slightly, they remained at high levels (\$26,948/day).*

*Although larger vessels benefited less than smaller capacity vessels from blockages on Russian routes, thanks to increased traffic with China and higher US exports, VLCC tanker freight rates averaged \$51,867/day on the spot market through August (in time charter equivalent terms), almost 70% above the average of the last decade.*

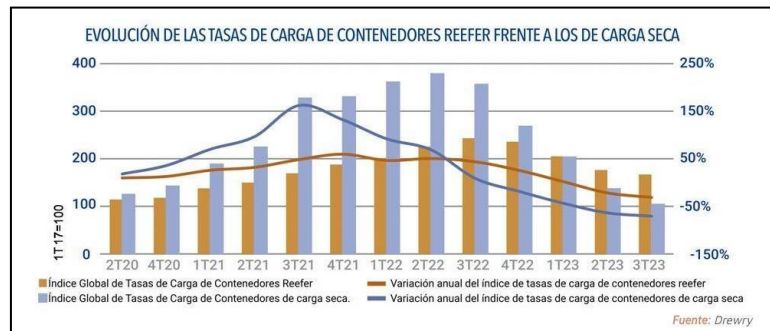
*As usual, the situation in the tanker freight market has an impact on those of chemical tankers, as the increase in the number of chemical tankers dedicated to the transport of oil products reduces the transport supply and unbalances the supply/demand ratio. Export routes from Asia have particularly benefited, such as the Singapore-Houston route, which was 72% above the average for the last five years, compared to the Persian Gulf, which was 37% above the average for that period.*

*Within the crude oil transportation sector, during the first half of 2023, freight rates remained at the favorable levels of the end of 2022, with a slight drop during the third quarter.*

#### **7.2.4 REFEER SHIPS**

*In recent years, there has been a resurgence in the fresh food market, where agriculture and fisheries have become a priority for governments. This is due to two main factors that directly affect them: climate change and deglobalization. Both elements are generating a need to change the model towards self-sufficiency, especially in large food-producing countries, which is significantly influencing geopolitics and relations between States.*

Reefer container rates have experienced a decline since peaking in the third quarter of 2022, albeit at a more moderate pace than dry container rates.



Even so, reefer seaborne trade experienced a remarkable recovery in 2023, driven by continued demand from a growing world population and the recovery of Asian economies, especially with the reopening of the Chinese market.

This development drove growth in all trade lanes where reefer shipping was concentrated this year. According to projections published by Drewry in its May 2023 “Reefer Shipping Forecaster”, reefer container seaborne trade would increase by 2.1%, outpacing the overall dry cargo trade, to 140.5 million tons.

In our catchment area, France, the United Kingdom, the Netherlands and Spain remain the main buyers of Morocco's fresh produce. Between 2018 and 2022, Morocco increased its exports of these products by 50%, equivalent to about 7.1 billion dollars.

## 7.2.5 GAS

Clarksons' report recorded an upward trend in ocean freight rates for energy sources such as gas and oil.

As for liquefied petroleum gas (LPG), in 2023 rates increased by 69% reaching an all-time high of \$91,625 per day. This is mainly due to strong trade between the United States and Asia, as well as the disruption in the Panama Canal. Dedicated LPG carriers are experiencing record highs since 2015 in both the spot market and multi-month contracts, driven primarily by increased exports from the US.

VLGC (Very Large Gas Carriers) spot market freight rates (in time charter equivalent) for the Houston-Chiba route averaged \$78,753/day on average between January and August, surpassing \$100,000/day in September. In addition to the significant increase in demand measured in t-miles, which has grown by 12% in 2023, disruptions in the Panama Canal are also contributing to the freight momentum, allowing the market to adequately absorb the 12% increase in the VLGC fleet.

On the other hand, liquefied natural gas (LNG) rates retreated from record highs in 2022, but remained strong in 2023. This segment is driven by Europe's concerns about its energy security, which is causing routes from the U.S., which in turn increases exports, to become

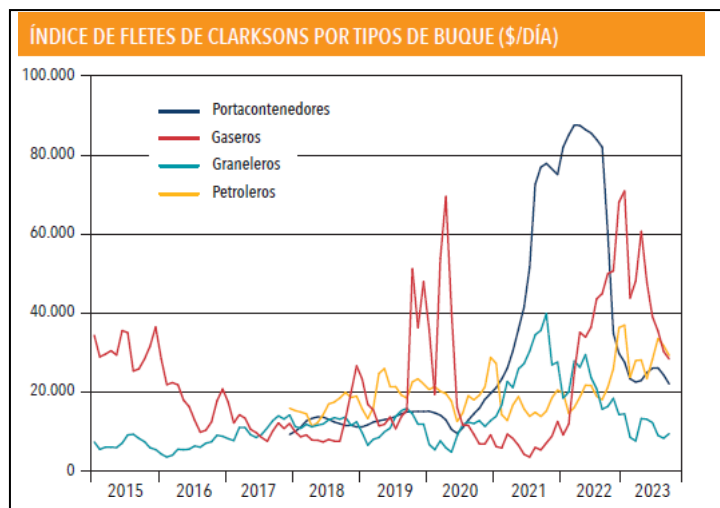
increasingly important. This trend is expected to continue over time, especially with the planned commissioning of new liquefaction facilities.

As for LNG carrier freight rates, they softened in year-on-year terms from the all-time high reached in 2022, although they continue to record healthy freight levels, both in the spot market and in medium-term contracts. Average spot freight rates for a 160,000 m3 DFDE (dual fuel diesel electric) vessel reached \$97,077/day, 34% above the ten-year trend. With a significant order book (52% of the fleet), strong growth of the LNG carrier fleet is expected in the coming years to handle the record volume of liquefaction capacity coming on stream between 2025 and 2027.

## 7.2.6 CONTAINERSHIPS

The 8% growth in the containership fleet generated fears of a prolonged slowdown in the key container trade.

Container rates experienced an average decline of 71% year-on-year and 68% in time charter rates, following the normalization of a market that reached record highs in 2021 and 2022. The outlook suggested that rates would 'bottom out' in 2024, but with the disruption of the Red Sea (more than 300 ships of 4 million TEU have been



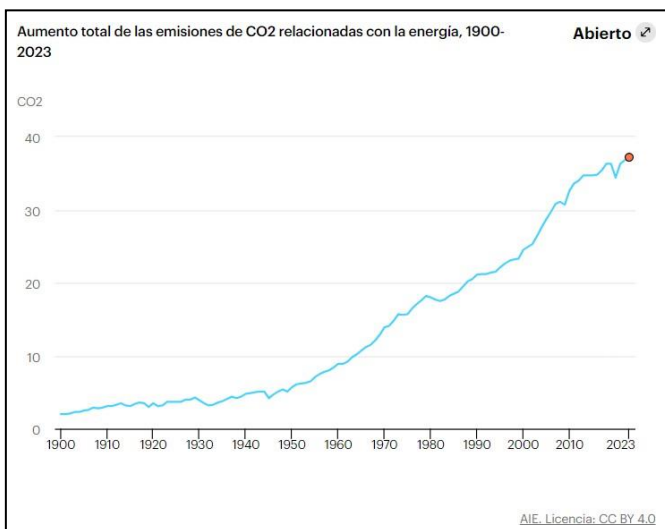
diverted through the Cape), freight rates from Shanghai to Europe rose 220% (although they are still 65% lower than the Covid-19 peak).

Container freight movement decreased by 0.3% in t (+0.3% in t-miles) in 2023, due to the slower momentum of domestic consumption, affected by high inflation and excess inventories. In total, 1.843 billion tons are expected to be transported this year (equivalent to 200.1 million TEUs) and 8.625 billion ton-miles according to Clarksons.

The decline in port congestion, lower consumer demand and rapid fleet growth are contributing to a 60-70% drop in 1-year time charter rates compared to last year's average and close to 80% compared to early 2022. Despite this, levels are still approximately 50% higher than pre-pandemic values.

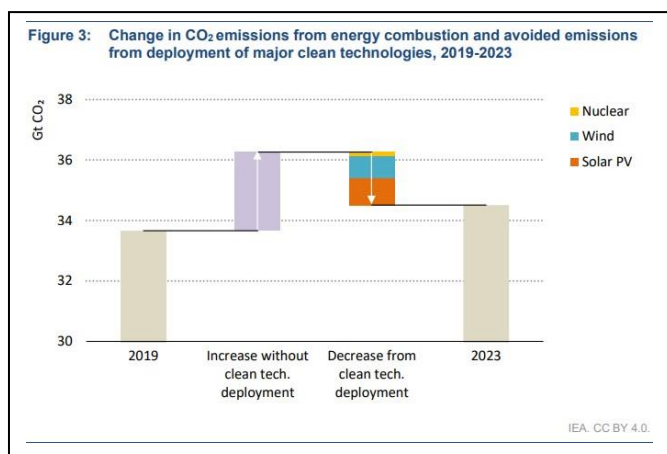
### 7.2.7 DECARBONISATION OF MARITIME TRANSPORT

According to the “CO<sub>2</sub> emissions in 2023” report by the International Energy Agency (hereinafter IEA), although emissions grew in 2023, clean energy limited their growth.



Total energy-related CO<sub>2</sub> emissions increased by 1.1 % in 2023, representing an increase of about 410 million tons (Mt CO<sub>2</sub>). Thus, they reached a record level of 37.4 million tons in 2023, therefore moving away from the global climate targets set in the Paris Agreement. Notably, coal emissions accounted for more than 65% of the increase in 2023.

However, according to the IEA, over the decade to 2023, global emissions have increased by about 0.5% per year, the slowest rate since the Great Depression. Hence, thanks to the increasing deployment of clean energy, emissions are experiencing a structural slowdown, even as global prosperity (GDP) grows.



Clean energy is at the heart of this emissions slowdown. According to the IEA, global wind and solar PV capacity additions reached a record high of almost 540 GW in 2023, a 75% increase from the 2022 level.

Between 2019 and 2023, total energy-related emissions increased by around 900 Mt. It is estimated that, since 2019, without the five core clean energy technologies (solar PV, wind, nuclear, heat pumps and electric cars), emissions growth would have been three times higher.

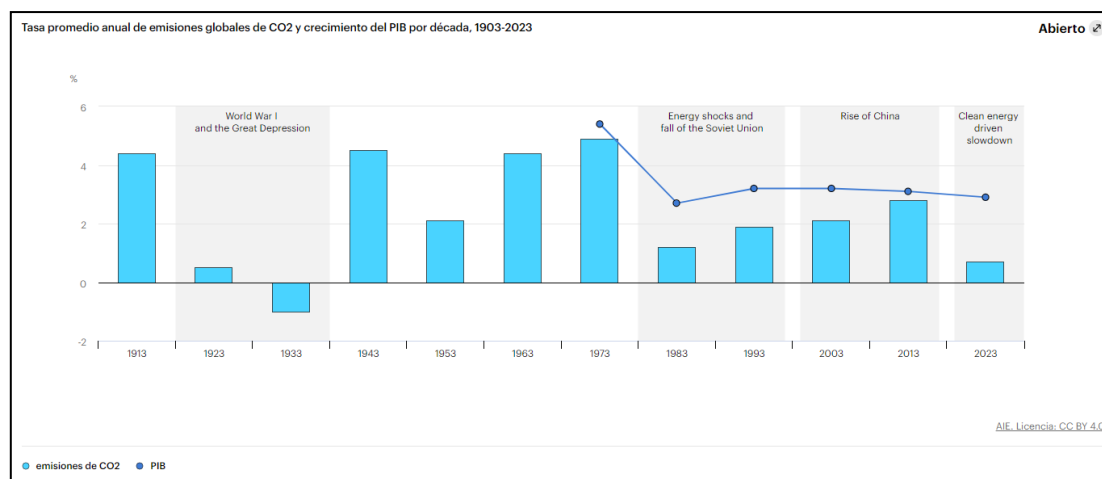
However, the IEA's Clean Energy Market Monitor report shows that clean energy deployment remains overly concentrated in advanced economies and China, underlining the urgency of intensifying efforts at the international level to encourage investment and



expansion of sustainable energy sources in emerging and developing countries. In 2023, advanced economies and China accounted for 90% of new solar PV and wind power plants globally, as well as 95% of electric vehicle sales.

On a country-specific basis, China's emissions increased by around 565 Mt in 2023, the highest increase globally and mirroring the continuing trend of emission-intensive economic growth in the post-pandemic period. Despite this, China maintained its dominant position in global clean energy additions. Cyclical effects, particularly a historically unfavourable hydro year, contributed about one-third to emissions growth in 2023. Per capita emissions in China are now 15% higher than in advanced economies.

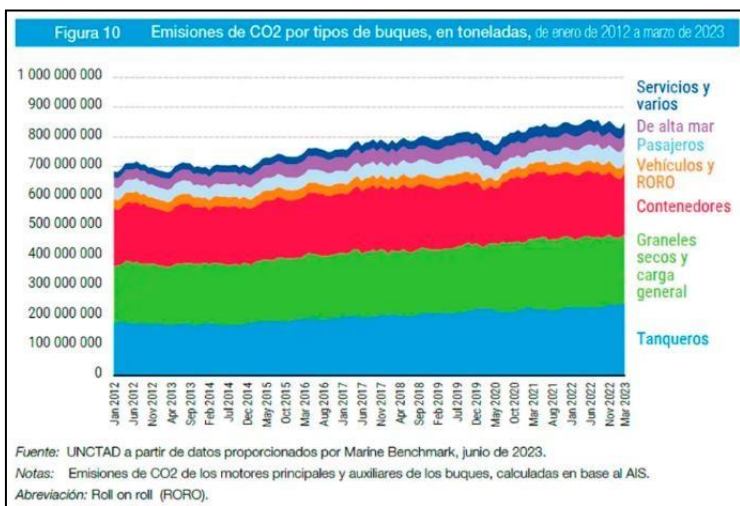
In India, strong GDP growth boosted emissions growth by about 190 Mt. However, a weak monsoon generated higher electricity demand and reduced hydropower production, contributing about a quarter of the total emissions growth in 2023. Despite this, per capita emissions in India remain considerably lower than the global average.



Regarding the maritime sector, it is at a turning point, facing the huge challenge of decarbonisation while sailing against the tide in economic and geopolitical terms.

According to UNCTAD's Maritime Transport Report 2023, it was a decisive year in the struggle to decarbonise this sector. Responsible for approximately 3% of global greenhouse gas emissions, the maritime industry has experienced significant momentum towards reducing these emissions. The report indicates that, although total emissions have continued to rise over the last decade, there is a renewed commitment to mitigate this phenomenon.





The scenario is further complicated by the existence of an ageing world fleet. At the beginning of 2023, the average age of ships was 22.2 years. With more than half being over 15 years old, many ships are either too old to modernise or too young to scrap.

*The urgent need for decarbonisation is undeniable, but the sector faces multi-billion-dollar investments in the midst of uncertainty over the best transition strategies.*

*Although alternative fuels show promise, their uptake is still in its early stages as 98.8% of the fleet still relies on fossil fuels. However, there is one encouraging aspect and that is that 21% of the ships under construction are designed to operate on cleaner alternatives, such as liquefied natural gas, methanol and hybrid technologies. In fact, in 2023 the technology and engineering group Sener completed the design of a sustainable biofuel bunkering tanker. The company developed the conceptual design of a multi-product supply vessel, capable of carrying heavy fuel oil (HFO), very low sulphur fuel oil (VSHFO), biofuels and marine fuels (MGO) and capable of storing CO2 capture from nearby vessels.*

*In the pursuit of a greener and more sustainable maritime industry, LNG has become a promising marine fuel, although it is perceived as a temporary solution. Although LNG produces lower CO2 emissions compared to conventional fuels, it is still a fossil fuel and emits significant amounts of greenhouse gases during combustion. Furthermore, LNG is mostly composed of methane, a potent greenhouse gas that is considerably more potent than CO2 in terms of its short-term warming capacity. In fact, during the production, transport and handling of LNG, methane leakage can occur, which counteracts the potential climate benefits of using LNG as a marine fuel.*

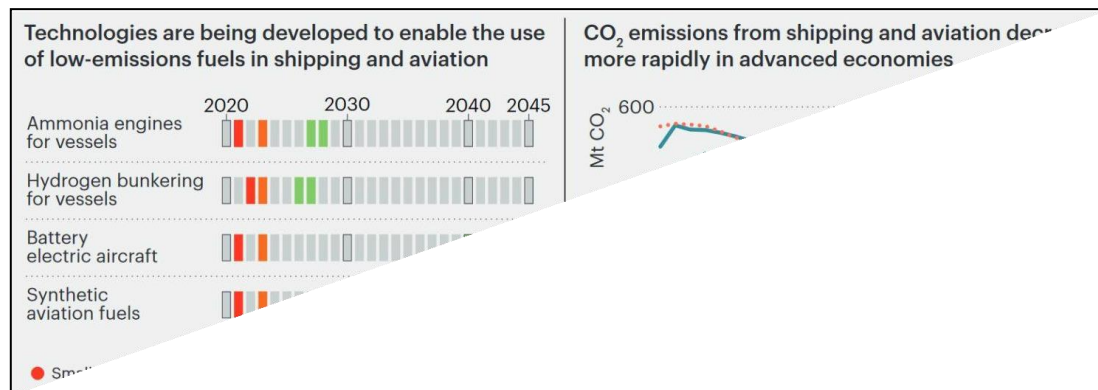
*Although LNG bunkering infrastructure is expanding, it is still relatively limited compared to traditional bunkering options. This restricts the accessibility of LNG for ships, especially in remote or less developed regions, hindering its widespread adoption as a fuel.*

*According to the IEA's "Net Zero Roadmap 2023" report, ammonia has become a major player in the decarbonisation of the shipping sector. Although there are currently no commercial vessels operating on ammonia, engine manufacturers have successfully tested the technology, and major industry players such as MAN EnergySolutions and*

WinGD aim to launch commercially available engines on the market in 2024 and 2025, respectively.

According to IEA projections, ammonia, which had a 0% share of shipping energy consumption in 2022, will increase to a 6% share in 2030, 15% in 2035 and a substantial 44% share in 2050, positioning it as the main fuel in shipping's decarbonisation strategy.

Moreover, a study conducted by the Western Australia-East Asia Iron Ore Green Corridor Consortium has revealed that clean ammonia-powered ships could be deployed on iron ore trade routes between Western Australia and East Asia by 2028.



As for methanol, it is approved for use as a fuel under the IMO IGF Code and, as the shipping industry moves towards net carbon neutral operations, shipowners are increasingly turning to this fuel to gradually reduce emissions in line with regulatory targets. The order book for methanol-powered ships has been growing rapidly, with owners and operators specifying this fuel for use on a wide range of vessels, from the largest container ships to small pilot ships.

However, despite its popularity as an alternative fuel, methanol plays a comparatively minor role in the IEA's roadmap, where its share in shipping is projected to remain at 3% in 2050.

By mid-2023, 6.5 % of operational ships had the capacity to run on alternative and low- or carbon-neutral fuels, up from 5.5 % the previous year. According to DNV, a transition is being observed with increased use of liquefied natural gas (LNG), liquefied petroleum gas (LPG) and methanol in dual-fuel engines.

The organisation also estimates that biofuels will increase from zero in 2022 to 8% in 2030, followed by an increase to 13% in 2035 and 19% in 2050. Hydrogen, which had no share in 2022, is expected to account for 4% of maritime transport energy use in 2030, 7% in 2035 and 19% in 2050.

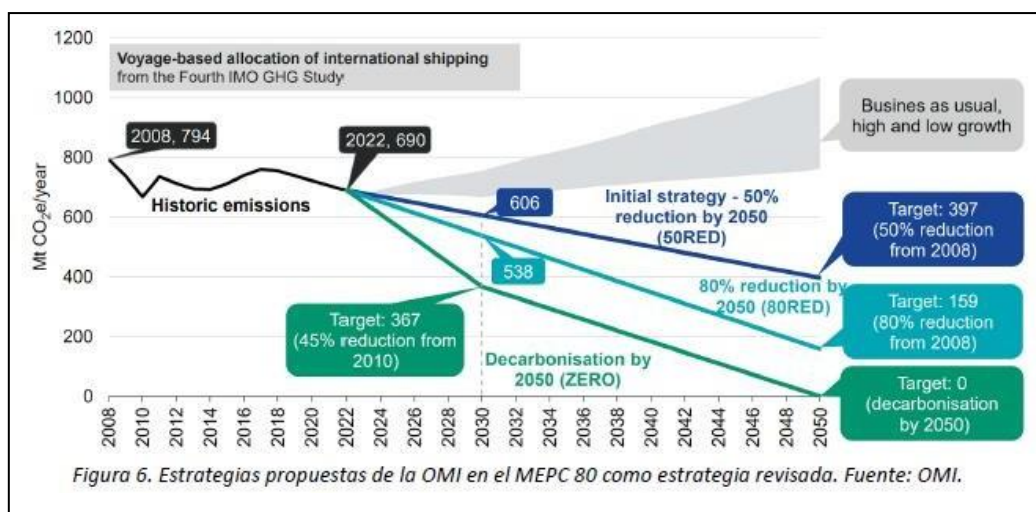
## 7.2.8. MARITIME REGULATIONS

The Member States of the International Maritime Organisation (IMO), meeting at the 80th session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 80) adopted, in early July 2023, a revised Strategy aimed at reducing greenhouse gas (GHG)



emissions from international shipping. This strategy includes a goal of achieving net zero emissions from the sector by around 2050, a commitment to ensure the adoption of zero and near-zero GHG alternative fuels by 2030, along with a series of indicative checkpoints for 2030 and 2040. This Strategy, which was adopted unanimously, is expected to enter into force in mid-2027.

In terms of intermediate checkpoints, the IMO set targets to reduce total annual GHG emissions from international shipping by at least 20%, striving for 25% by 2030, compared to 2008 levels, further pursuing an emissions reduction of at least 70% and striving for 75% by 2040.

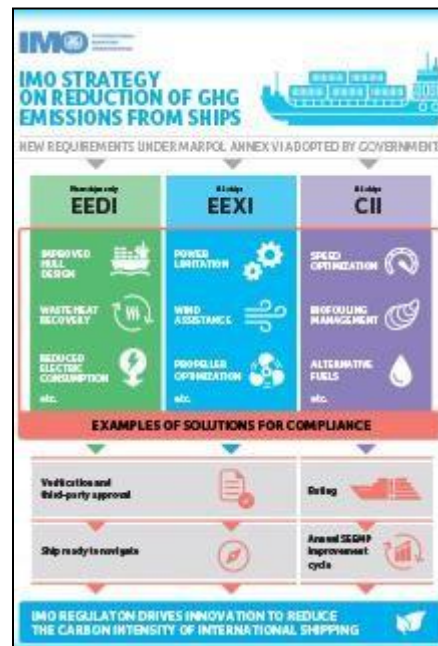


A tax on fossil fuels is also planned to stimulate investments in more sustainable technologies and promote the development and use of cleaner fuels. The aim is for at least 5% (with a target of 10%) of global shipping fuels to be 'green' by 2030.

The adoption of this Strategy marks a significant step in reaffirming IMO's role as the global regulator of the international shipping industry. The IMO's agreed goal of achieving 'zero' or

'near zero' emissions by 2050 is fully aligned with the Paris Agreement and the targets set at EU level. Moreover, it will apply to ships from both developing and developed countries.

In addition, the MEPC agreed on the adoption of modifications to the fuel consumption data collection system (DCS), with new mandatory reporting data, inter alia, transport work in tonne-miles, teu-miles or passenger-miles. They are expected to be adopted by MEPC 81 in spring 2024 and to enter into force in 2025.



During 2023, the amendments listed below have entered into force, with their effective dates:

**January 1<sup>st</sup>, 2023:**

-Measures aimed at reducing greenhouse gas emissions in the shipping industry, including the Carbon Intensity Indicator (CII) qualification scheme that provides a methodology for assessing the carbon intensity of ships. The Administration or an authorised entity



will document and verify the annual operational CII of ships. This indicator will classify the operational carbon intensity into performance levels A, B, C, D or E, indicating a much higher, higher, moderate, lower or much lower performance. Vessels classified as D for three consecutive years or classified as E will be required to develop a corrective action plan to achieve the prescribed annual operational CII.



*In addition, the Existing Ships Energy Efficiency Index (EEXI) was implemented, which sets minimum energy efficiency standards that ships must meet, based on their size, type and other factors.*

*Both regulations aim to reduce greenhouse gas emissions from the shipping industry and promote sustainability in the sector. By promoting the adoption of low-carbon technologies and practices, these measures will contribute to moving towards a more sustainable future for the maritime industry.*



*-Amendments to the IMO Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships (AFS Convention) to include controls on the biocide cybutryn (Adopted by MEPC 76).*

#### **October 1<sup>st</sup>, 2023:**

*- Approval of circular setting out rules for the application and accounting of the use of biofuels for the purposes of the SCD and the Carbon Intensity Indicator (CII), which entered into force on 1 October 2023.*

#### **December 1<sup>st</sup>, 2023:**

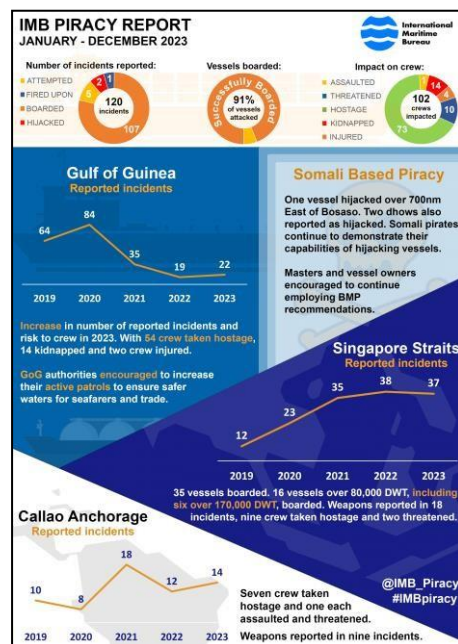
*-Amendments to the International Maritime Solid Bulk Cargo Code (IMSBC Code), to include new definitions (including an updated definition of Group A cargoes), references and requirements for cargoes that may experience dynamic separation (Adopted by MSC 105).*

## 7.2.9 PIRACY AND SECURITY

The International Maritime Bureau (IMB) annual report recorded an increase in incidents of maritime piracy and armed robbery against ships in 2023, with 120 attacks, compared to 115 in 2022.

The number of crew members taken hostage and kidnapped increased significantly, from 41 to 73 and from two to 14 in 2022 and 2023 respectively. In addition, 10 crewmembers were threatened, four were injured and one was assaulted during 2023.

On December 14, 2023, the first successful hijacking of a vessel off the coast of Somalia since 2017 was recorded. A bulk carrier *Handymax* was boarded and hijacked by suspected Somali pirates approximately 700 nautical miles (nm) east of Bosaso.



These waters accounted for three of the four reported hijackings globally, in addition to 14 crew hijackings and 75% of crew members taken hostage, as well as two crew members injured in 2023. These data highlight that these waters will continue to be dangerous for people.

Likewise, crew safety concerns in the Singapore Straits, the Straits of Malacca and the Indonesian archipelago were on the rise.

In the Singapore Straits, while reported incidents were considered low-level opportunistic crimes, 95% of the attacks were successful, with 37 incidents reported in total in 2023, compared to 38 in 2022.



On the other hand, in the Strait of Malacca, one crew member was injured and required medical attention after a bulk carrier was boarded in October 2023. The last reported incident of crewmembers injured by pirates in the area was in 2015.

Lastly, the report highlights a year-on-year increase in reported incidents in the Indonesian archipelago from 10 in 2022 to 18 in 2023.



In South America, 14 incidents from vessels were recorded in 2023 at the Callao anchorage in Peru.

Other ports affected in South America were the Macapa anchorage in Brazil and the Cartagena and Puerto Bolivar anchorages in Colombia.

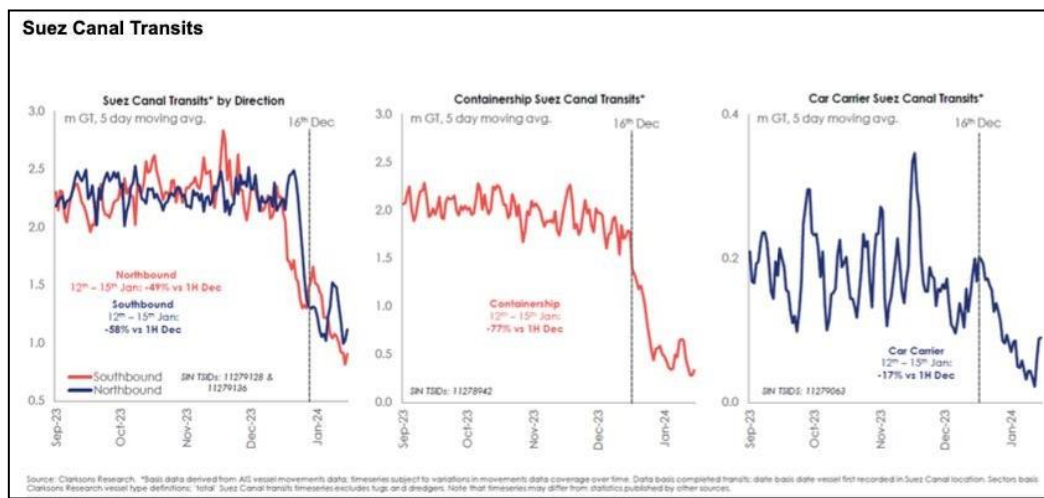


Barbed wire on the gunwale of a merchant ship to prevent pirate boardings / MARFLET

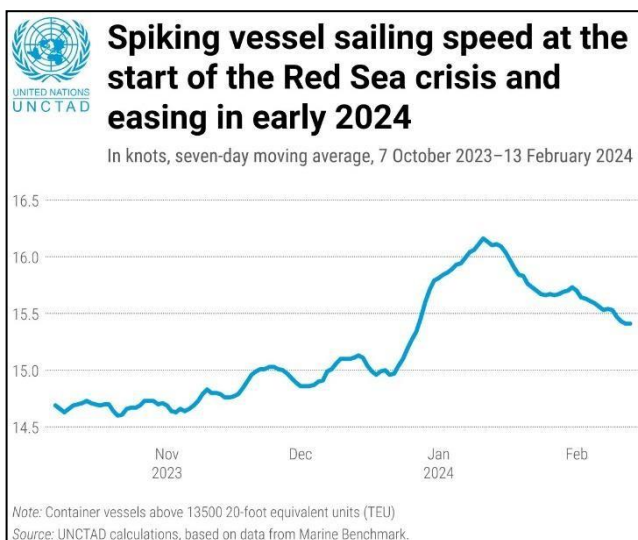


As for the Red Sea and Gulf of Aden, the IMO General Secretariat recorded 18 incidents, including acts of piracy, against international shipping vessels between November 19 and December 31, 2023.

The decision of shipping companies to avoid the Suez Canal was a direct consequence of the attacks carried out by Houthi rebels against merchant ships in the Red Sea, which began after the start of Israel's military offensive in Gaza and intensified at the end of 2023. This wave of attacks, which included drones, gunfire from speedboats, even ballistic missiles, represents a direct threat to international trade and maritime security, and has endangered the lives of the ships' crews, representing countries around the world.



In response to this serious escalation of attacks, several maritime authorities, including Spain, took immediate action by ordering ships under their flag to activate Maritime Security Level 2, under the ISPS Code, when navigating in the risk area.



Internationally, the US launched Operation "Guardian of Prosperity" to protect the navigation of ships in the Red Sea by deploying a multinational naval force, an initiative that the EU joined through "Operation Atalanta".

In October 2023, the Council of the European Union approved a revised Maritime Security Strategy with a corresponding Action Plan. This strategy, based on the previous version and a joint communication of

March 2023, as well as numerous contributions from EU member countries, was adopted

*with the aim of strengthening the EU's autonomy and capacity to; address threats, safeguard its interests at sea and protect its citizenry, values and economy.*

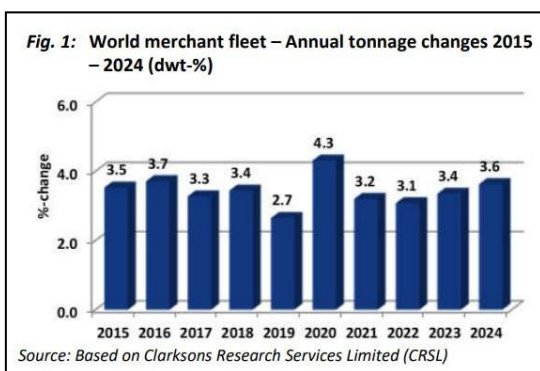
*The new strategy also contributes to promoting rules-based maritime governance in line with international law. It describes measures that the EU and its Member States can take to strengthen EU leadership and manage risks and threats, through cooperation with partners and relevant EU bodies and agencies, capacity building and research and education.*



## 7.3 EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

### 7.3.1 FLOTA MERCANTE MUNDIAL

A principios de 2024, la flota mercante mundial (buques de 300 GT o más) estaba compuesta por 61.811 buques con una capacidad combinada de 2.250 millones de TPM, tras un aumento interanual del 3,6%, según el Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (ISL-SSMR), así como datos basados en informes de Clarkson.



**Tab. 1: Fleet Summary 2023/2024**

|                    | 2023/2024 |         |
|--------------------|-----------|---------|
|                    | Mill dwt  | % y-o-y |
| Fleet              | 2245.1    | 3.6%    |
| Deliveries         | 84.0      | 5.3%    |
| Reported broken up | 7.6       | -30.8%  |
| Order book         | 261.7     | 18.4%   |
| New orders         | 108.0     | 5.5%    |

Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL). Please see disclaimer

En 2023, se entregaron a la flota mundial 1.578 buques mercantes con un total de 84 millones de TPM, lo que equivale a un aumento del 5,3% interanual en términos de TPM. En el mismo período, sólo 347 buques mercantes con una capacidad combinada de 9,4 millones de TPM fueron vendidos para desguace, lo que representa una disminución interanual del 15%.

Según Clarksons, 5.523 buques (8,9%) de la flota mercante estaban equipados con un sistema de depuración de SOx (“scrubbers”); esto corresponde aproximadamente al 29% de la capacidad de la flota. Se estima que otros 761 buques en cartera serán equipados con “scrubbers” equivalente al 18% de los buques y al 25% del TPM. En 2023, se instalaron scrubbers en 420 buques y se encargaron 321 nuevas construcciones con esta tecnología incorporada.

La industria marítima continúa adaptándose a sistemas de propulsión más sostenibles. A principios de 2024, 943 buques mercantes de la flota (1,5%) y 931 unidades en pedido (22%) estaban equipados con motores aptos para GNL (doble combustible).

Sin embargo, los combustibles alternativos, como el metanol, el amoníaco y el hidrógeno, que pueden calificarse como respetuosos con el clima si se producen únicamente a

partir de energías renovables, están aún en sus primeras fases. La cartera de pedidos incluye unos 200 buques destinados a ser utilizados con combustibles o propulsores alternativos; entre ellos, metanol (56 buques), etano (16 unidades), biocombustibles (4 buques), hidrógeno (9 buques) y propulsión por batería/híbrida (~135 buques).

En 2023, los astilleros mundiales registraron un total 1.666 pedidos de buques, con 40,3 millones de CGT (107 millones de TPM), lo que implica que el volumen de pedidos de buques de nueva construcción volvió a descender otro 10,5% interanual en CGT (+16,5% en TPM), tras la dura caída registrada en el año 2022.

Los pedidos en 2023 continuaron dominados por los buques metaneros (28,0% en CGT) y los portacontenedores (26,9%). Por su parte, la cuota de los graneleros (16,4%) se estabilizó y los petroleros siguieron ocupando una cuota del 7% en la cartera de pedidos real, si bien el tonelaje en CGT encargado de petroleros se disparó un 77,6% en comparación con el inicio de 2023.

A principios de 2024, la cartera mundial de pedidos comprendía 4.229 buques mercantes con un total de 119 millones de CGT (262 millones de TPM).

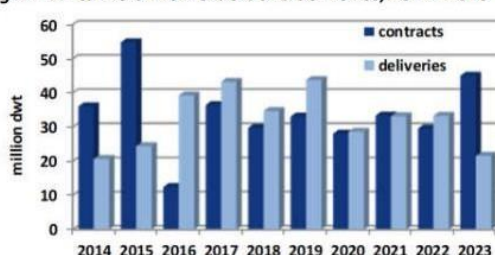
Por tipos de buques, los portacontenedores (27% de CGT) y los metaneros (28%) representaron la mayor parte de este tonelaje. En todos los sectores, la cartera de pedidos global representaba el 11,6% de la flota mercante total en términos de TPM;

**Tab. 4: Ships in the world merchant fleet equipped with scrubbers or LNG capable as of January 1<sup>st</sup>, 2024**

| Total Fleet                | No of ships  | of which LNG capable | % LNG        | with Scrubber | % Scrubber   |
|----------------------------|--------------|----------------------|--------------|---------------|--------------|
| Tanker                     | 17646        | 679                  | 3.8%         | 1594          | 9.0%         |
| of which crude oil carrier | 2491         | 57                   | 2.3%         | 833           | 33.4%        |
| of which LNG carrier       | 750          | 546                  | 72.8%        | -             | -            |
| Bulk carrier               | 13675        | 41                   | 0.3%         | 1798          | 13.1%        |
| Container ships            | 6105         | 74                   | 1.2%         | 1377          | 22.6%        |
| General Cargo              | 18795        | 57                   | 0.3%         | 427           | 2.3%         |
| Passenger ships / Ferries  | 5590         | 92                   | 1.6%         | 327           | 5.8%         |
| of which Cruise            | 497          | 24                   | 4.8%         | 188           | 37.8%        |
| <b>Total</b>               | <b>61811</b> | <b>943</b>           | <b>1.5%</b>  | <b>5523</b>   | <b>8.9%</b>  |
| <b>Order book</b>          |              |                      |              |               |              |
| Tanker                     | 1267         | 457                  | 36.1%        | 217           | 17.1%        |
| of which crude oil carrier | 124          | 38                   | 30.6%        | 54            | 43.5%        |
| of which LNG carrier       | 341          | 355                  | 104.1%       | -             | -            |
| Bulk carrier               | 1055         | 52                   | 4.9%         | 232           | 22.0%        |
| Container ships            | 837          | 211                  | 25.2%        | 229           | 27.4%        |
| General Cargo              | 836          | 169                  | 20.2%        | 67            | 8.0%         |
| Passenger ships / Ferries  | 234          | 42                   | 17.9%        | 16            | 6.8%         |
| of which Cruise            | 56           | 25                   | 44.6%        | 12            | 21.4%        |
| <b>Total</b>               | <b>4229</b>  | <b>931</b>           | <b>22.0%</b> | <b>761</b>    | <b>18.0%</b> |

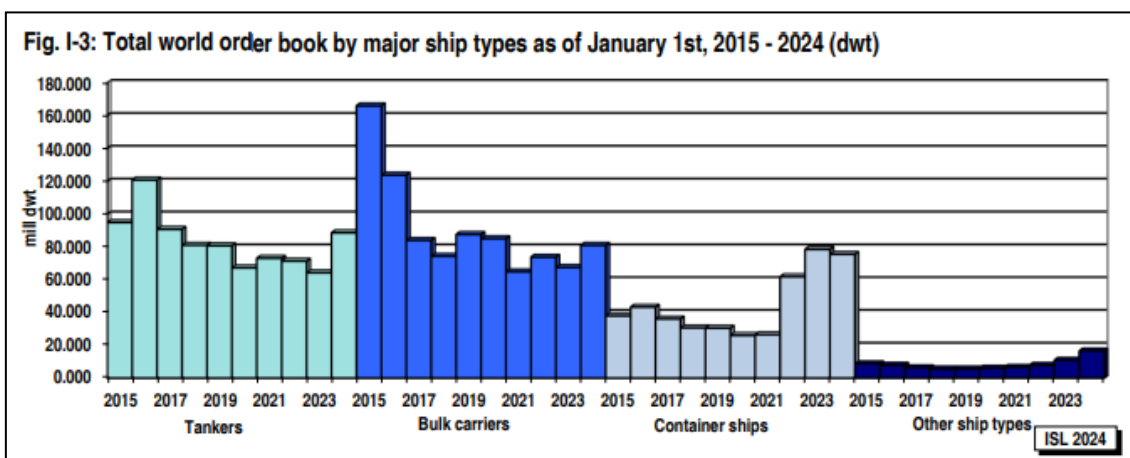
Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL). Please see disclaimer

**Fig. 7: All tankers: New orders and deliveries, 2014–2023**



Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL). Please see disclaimer

representando los buques metaneros el 42,5%, los portacontenedores el 23,0% y el 32,4% los portavehículos, mientras que las cifras correspondientes a los petroleros (6,4%) y los graneleros (9,3%) se mantuvieron, según Clarksons, en niveles bajos.



Como es habitual, los astilleros chinos (49%) y coreanos (33%) representaron la mayor parte de los pedidos en 2023, mientras que los constructores navales europeos representaron sólo el 2,6% (197 buques mercantes).

La cartera de pedidos china aumentó un 28,1% interanual hasta alcanzar los 2.339 buques mercantes con 58 millones de CGT, lo que corresponde aproximadamente al 49% de la capacidad de la cartera de pedidos mundial.

En cuanto a la flota mundial controlada, según los datos estadísticos de la ISL (SSMR), Grecia, China y Japón siguen siendo los mayores países propietarios de buques en términos de capacidad de transporte (TPM), controlando conjuntamente el 47,5% del tonelaje mundial (buques de 1.000 GT o más). A 1 de enero de 2024, Grecia controlaba el 18,4%, China el 17,6% y Japón el 11,5% del total del TPM mundial.

En la clasificación por pabellones (buques de 300 TB o más), el 1 de enero de 2024, el pabellón de Liberia continua en primera posición, seguida del de Panamá y el de las Islas Marshall. Estos tres pabellones representan el 47,7% del tonelaje de la flota mercante mundial.

A principios de 2024, la flota total de buques tanque estaba compuesta por 17.646 buques, con un total de unos 809 millones de TPM, lo que supone un aumento interanual del 2,8% en términos de TPM. El segmento de petroleros se compone de 8.885 petroleros de crudo y productos petrolíferos (578 millones de TPM), 6.392 petroleros/químicos (137 millones de TPM) y 2.396 gaseros de líquidos (93,8 millones de TPM).

En cuanto al segmento buques de carga seca, podemos afirmar que este tipo de buques sigue representando la mayor parte de la flota mercante mundial. Con un tonelaje total de

peso muerto de 969 millones de TPM, representa más del 43% del tonelaje total de la flota, pero sólo alrededor del 22% del número de buques. Con algo menos de 71.000 TPM, la flota de graneleros es también la de mayor tonelaje medio de peso muerto, por delante de los petroleros (65.000 TPM) y los portacontenedores (54.000 TPM).

En 2023, se entregaron a la flota 461 nuevos graneleros (33,6 millones de TPM), pero sólo se desguazaron 91 buques. La cartera de pedidos en este segmento de flota comprende, a 1 de enero de 2024, 468 buques con una capacidad de carga de algo menos de 81 millones de TPM. Esto significa que la cartera de pedidos ha aumentado un 20% más en comparación con el valor inicial del año anterior.

A principios de 2024, la flota de contenedores totalmente celular contaba con 6.105 buques con 27,8 millones de TEU, un 8,1% más. Sólo 156.000 TEU abandonaron la flota en 2023, casi diez veces los volúmenes de un año antes. Según las cifras facilitadas por Clarksons, en 2023 se han entregado a la flota de portacontenedores al menos 2,2 millones de TEU, frente a los 1,02 millones de TEU de 2022. De los 350 portacontenedores que entraron en servicio en 2023, 28 unidades tenían capacidades superiores a 23.000 TEU.

En 2023, los nuevos pedidos de portacontenedores disminuyeron un 44%. En total, se encargaron 190 buques con un total de 1,58 millones de TEU, frente a los 2,9 millones de TEU de 2022. A principios de 2024, la cartera de pedidos ascendía a 837 buques con 6,88 millones de TEU, lo que equivale a un enorme 24,7% de la capacidad de la flota mundial de portacontenedores. A título comparativo: A principios de 2019, la proporción era del 10%.

La actividad de desguace de buques alcanzó un total de 347 buques mercantes en 2023, con 9,3 millones de TPM, lo que supone un ligero aumento respecto a 2022, año en el que se alcanzaron los 305 buques mercantes.

La mayoría de los desguaces correspondía al segmento de buques de carga general, con 96 unidades, aunque con tan solo 800 mil TPM, mientras que el segmento de buques graneleros, con un total de desguaces inferior, de 81 unidades, alcanzó un total de 4,8 millones de TPM, más de la mitad del total del tonelaje desguazado.

El número de buques tanque desguazados experimentó un gran descenso, con 67 unidades (1,3 millones de TPM), en comparación con las 148 unidades en 2022 (5,8 millones de TPM).

Por el contrario, el segmento de buques portacontenedores aumentó significativamente, pasando de 8 unidades (152 mil TPM) en 2022 a 83 unidades (2,2 millones de TPM) en 2023.



Los desguaces de buques de pasajeros por su parte disminuyeron de 37 unidades en 2022 a 20 unidades en 2023.

| Scrappings (during) | 2019       |              | 2020       |              | 2021       |              | 2022       |              | 2023       |             |              |              |
|---------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|-------------|--------------|--------------|
| Tankers             | 110        | 3715         | 135        | 4237         | 327        | 15453        | 148        | 5812         | 67         | 1390        | -76.1        | 14.8         |
| Bulk carriers       | 83         | 7200         | 135        | 14840        | 63         | 5218         | 57         | 4737         | 81         | 4818        | 1.7          | 51.3         |
| Container ships     | 89         | 2447         | 79         | 2464         | 16         | 176          | 8          | 152          | 83         | 2296        | 1406.4       | 24.5         |
| General cargo ships | 135        | 1103         | 134        | 1738         | 123        | 819          | 55         | 246          | 96         | 851         | 246.1        | 9.1          |
| Passenger ships     | 19         | 52           | 28         | 115          | 44         | 154          | 37         | 99           | 20         | 34          | -66.0        | 0.4          |
| <b>TOTAL</b>        | <b>436</b> | <b>14516</b> | <b>511</b> | <b>23394</b> | <b>573</b> | <b>21821</b> | <b>305</b> | <b>11047</b> | <b>347</b> | <b>9390</b> | <b>-15.0</b> | <b>100.0</b> |

La edad media de los buques desguazados en 2023 se sitúa en 31,7 años.

La actividad del desguace de buques siguió teniendo lugar principalmente en el subcontinente indio. La mayor parte del tonelaje desguazado en 2023 se volvió a registrar en Bangladesh con 152 buques y 4,7 millones de TPM, el 48,4% del total desguazado.

### 7.3.2 FLOTA CONTROLADA Y FLOTA ABANDERADA

Grecia, China y Japón siguen siendo los mayores países propietarios de buques en términos de capacidad de transporte (TPM), controlando conjuntamente el 47,5% del tonelaje mundial (buques de 1.000 GT o más).

Grecia controla la mayor flota de buques mercantes en términos de TPM, con 410,31 millones de TPM, operando casi el 87% de su flota en pabellones extranjeros. De los 5.068 buques registrados, 4.483 navegan bajo otros pabellones. (Buques de más de 1.000 GT). El 18,4% de la capacidad de la flota mundial en términos de TPM es controlada por los armadores griegos.

Por tipo de buques, a 1 de enero de 2024, los armadores griegos controlaban el mayor tonelaje mundial de buques tanque, 173,85 millones de TPM (21,6%), el 21,7% del tonelaje mundial de graneleros, 209,82 millones de TPM y el 6,7% de la capacidad de la flota de buques portacontenedores, 21,8 millones de TPM (1,84 millones de TEUs). No obstante, su tonelaje total (TPM) ha descendido un 3.5% respecto de 2022.

A Grecia le sigue China, que controla una flota total de 9.043 buques mercantes, con una capacidad de 392 millones de TPM, el 17.6% del tonelaje mundial. El 68,4% del tonelaje operado por China se encuentra abanderado en pabellón extranjero, 268 millones de TPM, (3.577 buques).

China continúa siendo el país que controla el mayor número de buques bajo pabellón nacional, 5.466 buques mercantes (buques de 1.000 GT en adelante), con un total de 124 millones de TPM. Del mismo modo, en China sigue destacando la flota de buques graneleros, con 3.623 unidades (235 millones de TPM). China controla un mayor número

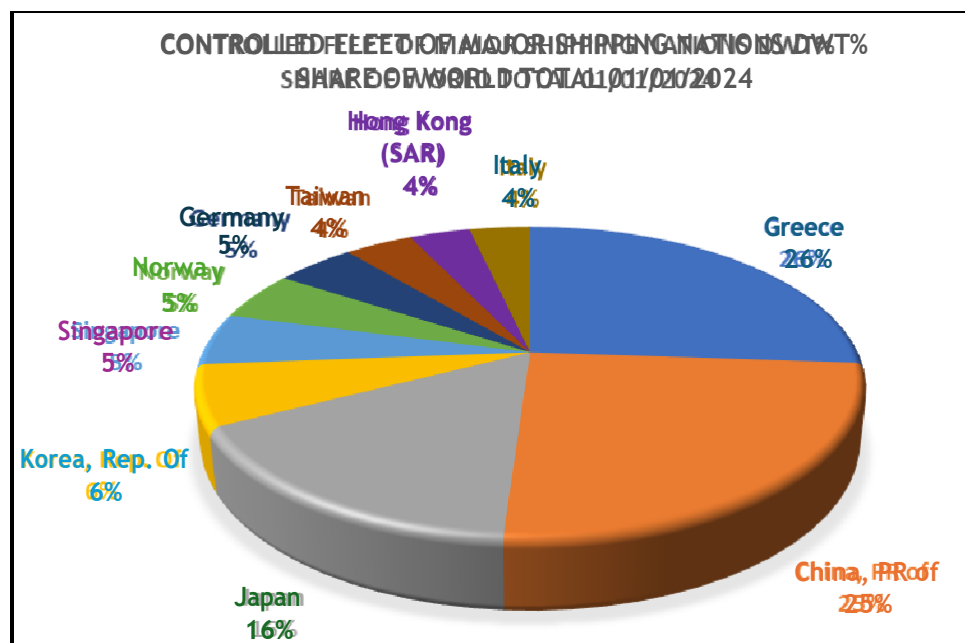
de buques tanque que Grecia, pero de menor capacidad, y la mayor capacidad en cuanto a TEUs.

Japón continúa en la tercera posición, contando con 4.321 buques y 256 millones de TPM, un aumento respecto a los 251,7 millones de TPM en 2022, con un 84.7% del tonelaje bajo otros pabellones.

Le sigue la República de Corea, que controla un total de 1.657 buques, con una capacidad de 100 millones de TPM. El 81% de su tonelaje se encuentra abanderado bajo pabellones extranjeros.

La quinta posición la ocupa Singapur, que controla un total de 1.606 buques, con una capacidad de 83,91 millones de TPM. Resulta destacable que Singapur opera tan solo el 70,3% de su tonelaje en otros registros extranjeros (58 millones de TPM), correspondiente a 912 buques.

La sexta posición la ocupa Noruega, seguida de Alemania, Taiwán, Hong Kong (RAE) e Italia que ocupa la décima posición en el ranking de la flota controlada de buques mercantes.



### 1.10 By country of control as of January 1st, 2024

| Ships of 1000 gt and over |                 |                   |        |          |              |               |          |              |      |                        |              |                 |         |              |                          |
|---------------------------|-----------------|-------------------|--------|----------|--------------|---------------|----------|--------------|------|------------------------|--------------|-----------------|---------|--------------|--------------------------|
| Country of control (a)    |                 | National flag (a) |        |          |              | Foreign flags |          |              |      | Total fleet controlled |              |                 |         | dwt-% change | Foreign flag dwt-% share |
|                           |                 | dwt-rank 2024     | No     | 1000 dwt | 1000 av. age | No            | 1000 dwt | 1000 av. age | No   | 1000 dwt               | 1000 av. age | over prev. year |         |              |                          |
| TEU                       | (years)         |                   |        |          | TEU          |               |          | (years)      |      |                        | TEU          |                 | (years) |              |                          |
| 1                         | Greece          | 585               | 54017  | 41       | 16.8         | 4483          | 356300   | 1806         | 13.3 | 5068                   | 410318       | 1847            | 13.7    | -3.5         | 86.8                     |
| 2                         | China, PR of    | 5466              | 124069 | 1185     | 12.8         | 3577          | 268806   | 3815         | 13.2 | 9043                   | 392875       | 5000            | 13.0    | 6.6          | 68.4                     |
| 3                         | Japan           | 906               | 39034  | 315      | 12.8         | 3415          | 216889   | 2168         | 8.6  | 4321                   | 255923       | 2483            | 9.5     | 0.6          | 84.7                     |
| 4                         | Korea, Rep. of  | 759               | 19077  | 540      | 18.2         | 898           | 81185    | 501          | 11.9 | 1657                   | 100262       | 1040            | 14.8    | 0.7          | 81.0                     |
| 5                         | Singapore       | 694               | 24911  | 413      | 11.3         | 912           | 58991    | 757          | 14.5 | 1606                   | 83901        | 1171            | 13.1    | 21.6         | 70.3                     |
| 6                         | Norway          | 668               | 15948  | 85       | 16.9         | 1017          | 64955    | 439          | 15.2 | 1685                   | 80903        | 524             | 15.9    | 5.8          | 80.3                     |
| 7                         | Germany         | 136               | 7346   | 631      | 19.7         | 2044          | 67188    | 2835         | 14.7 | 2180                   | 74534        | 3466            | 15.0    | -2.9         | 90.1                     |
| 8                         | Taiwan          | 125               | 5725   | 227      | 15.3         | 894           | 56617    | 1599         | 12.3 | 1019                   | 62342        | 1826            | 12.7    | 4.4          | 90.8                     |
| 9                         | Hong Kong (SAR) | 385               | 22068  | 28       | 12.5         | 769           | 34363    | 77           | 19.4 | 1154                   | 56431        | 105             | 17.1    | -2.4         | 60.9                     |
| 10                        | Italy           | 369               | 6343   | 61       | 22.0         | 854           | 48993    | 2788         | 15.9 | 1223                   | 55335        | 2849            | 17.7    | 4.6          | 88.5                     |

### 1.11 Top countries of control by major ship types as of January 1st, 2024

| Country of control dwt-rank (2024) | Tankers |        | Bulk carriers |        | Container ships |       | General cargo ships |       | Passenger ships |     | Total |        |          | dwt %-share of world total |
|------------------------------------|---------|--------|---------------|--------|-----------------|-------|---------------------|-------|-----------------|-----|-------|--------|----------|----------------------------|
|                                    | No      | dwt    | No            | dwt    | No              | dwt   | No                  | dwt   | No              | dwt | No    | dwt    | 1000 TEU |                            |
|                                    | No      | dwt    | No            | dwt    | No              | dwt   | No                  | dwt   | No              | dwt | No    | dwt    | 1000 TEU |                            |
| 1 Greece                           | 1720    | 173859 | 2523          | 209820 | 403             | 21886 | 277                 | 4461  | 145             | 291 | 5068  | 410318 | 1847     | 18.4                       |
| 2 China, PR of                     | 2140    | 82821  | 3623          | 235183 | 1043            | 54194 | 2017                | 20096 | 220             | 581 | 9043  | 392875 | 5000     | 17.6                       |
| 3 Japan                            | 1108    | 56518  | 1766          | 154929 | 381             | 26765 | 924                 | 17282 | 142             | 428 | 4321  | 255923 | 2483     | 11.5                       |
| 4 Korea, Rep. of                   | 637     | 39974  | 364           | 44611  | 227             | 11614 | 394                 | 3972  | 35              | 91  | 1657  | 100262 | 1040     | 4.5                        |
| 5 Singapore                        | 876     | 34355  | 354           | 34694  | 253             | 13280 | 118                 | 1546  | 5               | 27  | 1606  | 83901  | 1171     | 3.8                        |
| 6 Norway                           | 572     | 40893  | 252           | 25428  | 58              | 4177  | 597                 | 10186 | 206             | 220 | 1685  | 80903  | 524      | 3.6                        |
| 7 Germany                          | 241     | 7724   | 281           | 20063  | 808             | 37795 | 777                 | 8711  | 73              | 241 | 2180  | 74534  | 3466     | 3.3                        |
| 8 Taiwan                           | 110     | 5774   | 392           | 33264  | 361             | 21175 | 150                 | 2123  | 6               | 6   | 1019  | 62342  | 1826     | 2.8                        |
| 9 Hong Kong (SAR)                  | 291     | 22936  | 473           | 28800  | 35              | 964   | 345                 | 3722  | 10              | 10  | 1154  | 56431  | 105      | 2.5                        |
| 10 Italy                           | 316     | 14779  | 53            | 3017   | 484             | 33279 | 179                 | 3340  | 191             | 921 | 1223  | 55335  | 2849     | 2.5                        |

En cuanto a la distribución de la flota mercante mundial por banderas, (buques de más de 300 GT), a 1 de enero 2024, la bandera de Liberia se sitúa en primera posición en términos de tonelaje, con un aumento del 8,1% respecto al año anterior.

La bandera de Liberia cuenta con un total de 5.001 buques, 400,4 millones de TPM, y representa el 17,8% del TPM de la flota mercante mundial. Asimismo, cuenta con 6,4 millones de TEUs.

En cuanto a la composición de su flota, el mayor número de buques continúa siendo el de los buques graneleros, 1.942 unidades, con más de 185 millones de TPM (el 46,4% de su tonelaje). Liberia continúa siendo el mayor pabellón de buques portacontenedores de la flota mundial, con 6,46 millones de TEUs, así como el mayor pabellón de buques petroleros de crudo y productos, representando casi el 18% del tonelaje de la flota mundial de este tipo de buque.

Nuevamente, Panamá ocupa la segunda posición con 6.984 unidades de buques (370 millones de TPM), de los cuales 2.509 son graneleros y cuenta con 3.6 millones de TEUs.



El 31,27% de la capacidad del tonelaje (TPM) de la flota con bandera de Panamá corresponde a buques tanque (petroleros, quimiqueros y gaseros), y un 51,3% a buques graneleros.

Por su parte, la tercera posición la ocupa las Islas Marshal, seguida de Hong Kong (RAE) y Singapur que ocupan la cuarta y quinta posición, respectivamente.

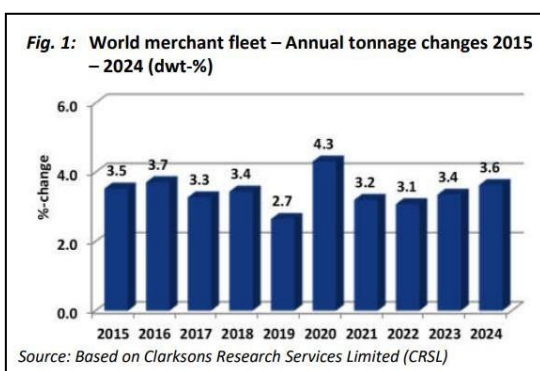
La bandera de buques de España se encuentra en el puesto número cincuenta y cinco según datos del ISL, dos puestos más abajo en comparación con el 1 de enero de 2023.



## 7.3 WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

### 7.3.1 WORLD MERCHANT FLEET

At the start of 2024, the world merchant fleet (ships of 300 GT and over) consisted of 61,811 vessels with a combined capacity of 2.25 billion DWT, after a year-on-year increase of 3.6 %, according to the Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL - SSMR), as well as data based on Clarkson reports.



**Tab. 1: Fleet Summary 2023/2024**

|                    | 2023/2024 |         |
|--------------------|-----------|---------|
|                    | Mill dwt  | % y-o-y |
| Fleet              | 2245.1    | 3.6%    |
| Deliveries         | 84.0      | 5.3%    |
| Reported broken up | 7.6       | -30.8%  |
| Order book         | 261.7     | 18.4%   |
| New orders         | 108.0     | 5.5%    |

Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL). Please see disclaimer

In 2023, 1,578 merchant vessels with a combined 84 million DWT were reported delivered to the global fleet. This is equal to a rise of 5.3 % year-on-year in DWT terms. In the same period, just 347 merchant vessels with a combined capacity of 9.4 million DWT were reported sold for scrap, representing a 15 % year-on-year decrease.

According to Clarksons, 5,523 ships (8.9 %) of the merchant fleet were equipped with an SOx scrubber system; this corresponds to around 29 % of the fleet capacity. It is estimated that another 761 vessels on order will be equipped with scrubbers, equivalent to 18% of the vessels and 25% of the DWT. In 2023, scrubbers were installed on 420 vessels and 321 newbuildings were commissioned with this technology incorporated.

The maritime industry continues to adapt to more sustainable propulsion systems. At the beginning of 2024, 943 merchant ships in the fleet (1.5 %) and 931 units on order (22.0 %) were equipped with LNG capable engines (dual fuel).

However, alternative fuels, such as methanol, ammonia and hydrogen, that can be considered climate-friendly if produced only from renewable energies, are still in the early stages. The order book includes around 200 ships for use with alternative fuels or powertrains; including methanol (56 vessels), ethane (16 units), biofuels (4 ships), hydrogen (9 vessels), and battery/hybrid propulsion (~135 ships).

In 2023, global shipyards recorded a total of 1,666 vessel orders of 40.3 million CGT (107 million DWT), which means that the order volume for newbuilding vessels again declined by another 10.5% year-on-year in CGT (+16.5% in DWT), after the sharp drop suffered in 2022.

Ordering in 2023 were still dominated by LNG carriers (CGT-share 28.0 %) and container vessels (26.9 %). The share of bulk carriers (16.4 %) stabilised, and oil tankers still only have a share of 7 % on the actual order book, although the ordered CGT tonnage of oil tankers jumped 77.6 % compared with the start of 2023.

At the start of 2024, the global order book comprised 4,229 merchant vessels with a combined 119 million CGT (262 million DWT).

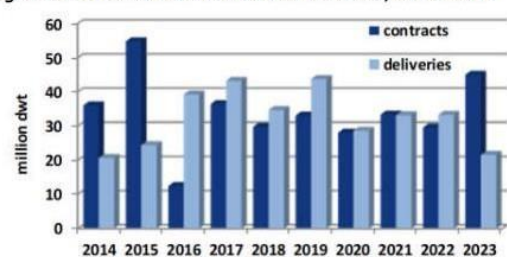
By ship type, container ships (CGT-share 27 %) and LNG tankers (28 %) account for most of this tonnage. Across all sectors, the global order book represented 11.6 % of the total merchant fleet in DWT-terms, the figure is 42.5 % for LNG tankers, 23.0 % for container vessels and 32.4 % for car carriers, while figures for oil tankers (6.4 %) and bulk carriers (9.3 %) were according to Clarksons, still at low level.

**Tab. 4: Ships in the world merchant fleet equipped with scrubbers or LNG capable as of January 1<sup>st</sup>, 2024**

| Total Fleet                | No of ships  | of which    |              |               |              |
|----------------------------|--------------|-------------|--------------|---------------|--------------|
|                            |              | LNG capable | % LNG        | with Scrubber | % Scrubber   |
| Tanker                     | 17646        | 679         | 3.8%         | 1594          | 9.0%         |
| of which crude oil carrier | 2491         | 57          | 2.3%         | 833           | 33.4%        |
| of which LNG carrier       | 750          | 546         | 72.8%        | -             | -            |
| Bulk carrier               | 13675        | 41          | 0.3%         | 1798          | 13.1%        |
| Container ships            | 6105         | 74          | 1.2%         | 1377          | 22.6%        |
| General Cargo              | 18795        | 57          | 0.3%         | 427           | 2.3%         |
| Passenger ships / Ferries  | 5590         | 92          | 1.6%         | 327           | 5.8%         |
| of which Cruise            | 497          | 24          | 4.8%         | 188           | 37.8%        |
| <b>Total</b>               | <b>61811</b> | <b>943</b>  | <b>1.5%</b>  | <b>5523</b>   | <b>8.9%</b>  |
| <b>Order book</b>          |              |             |              |               |              |
| Tanker                     | 1267         | 457         | 36.1%        | 217           | 17.1%        |
| of which crude oil carrier | 124          | 38          | 30.6%        | 54            | 43.5%        |
| of which LNG carrier       | 341          | 355         | 104.1%       | -             | -            |
| Bulk carrier               | 1055         | 52          | 4.9%         | 232           | 22.0%        |
| Container ships            | 837          | 211         | 25.2%        | 229           | 27.4%        |
| General Cargo              | 836          | 169         | 20.2%        | 67            | 8.0%         |
| Passenger ships / Ferries  | 234          | 42          | 17.9%        | 16            | 6.8%         |
| of which Cruise            | 56           | 25          | 44.6%        | 12            | 21.4%        |
| <b>Total</b>               | <b>4229</b>  | <b>931</b>  | <b>22.0%</b> | <b>761</b>    | <b>18.0%</b> |

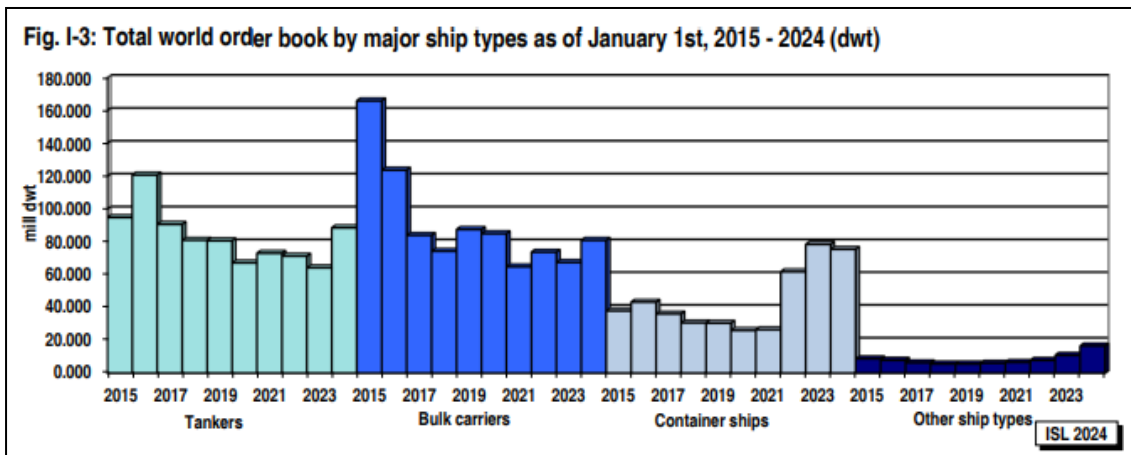
Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL). Please see disclaimer

**Fig. 7: All tankers: New orders and deliveries, 2014–2023**



Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL). Please see disclaimer





As usual, Chinese (49 %) and Korean (33 %) shipyards won the lion's share of orders in 2023, while European shipbuilders accounted for just 2.6 % (197 merchant vessels).

The Chinese order book increased by 28.1 % year-on-year to 2,339 merchant vessels with 58 million CGT, which corresponds to around 49 % of global order book capacity.

Regarding the controlled world fleet, according to the ISL statistical data (SSMR), Greece, China and Japan continue being the largest ship owning countries in terms of transport capacity (DWT), jointly controlling 47.5% of the global tonnage (ships of 1,000 GT and over). As of January 1, 2024, Greece controlled 18.4%, China 17,6% and Japan 11.5% of the global DWT.

In the ranking by flag, (ships of 300 GT and over), as of January 1, 2024, the flag of Liberia continued the first position, followed by Panama and the Marshall Islands. These three flags account for 47.7% of the world merchant fleet tonnage.

At the start of 2024, the entire tanker fleet comprised 17,646 vessels totalling around 809 million DWT, up 2.8 % year-on-year in DWT terms. The tanker segment consists of 8,885 crude oil and oil products tankers (578 million DWT), 6,392 oil/chemical tankers (137 million dwt) and 2,396 liquid gas tankers (159 million DWT).

Looking at the dry bulk carrier fleet segment, we can still state that this type of ship still accounts for the lion's share of the global merchant fleet. With a total deadweight tonnage of 969 million DWT, it accounts for more than 43 % of the total tonnage of the fleet, but only around 22 % of the number of ships. At just under 71,000 DWT, the bulker fleet also has the largest average deadweight tonnage, ahead of crude oil tankers (65,000 DWT) and container ships (54,000 DWT).

In 2023, 461 new bulk carriers (33.6 million DWT) were delivered to the fleet, but only 91 ships were scrapped. The order backlog in this fleet segment comprises, as of 1 January 2024, 468 ships with a carrying capacity of just under 81 million DWT. This means that the

order book has increased by a further 20 % compared to the starting value of the previous year.

At the start of 2024, the fully cellular container fleet comprised 6,105 ships with 27.8 million TEU, up 8.1 %. Just 156,000 TEU dropped out of the fleet in 2023 nearly ten times the volumes of one year before. According to figures provided by Clarksons, at least 2.2 million TEU have been delivered to the container fleet in 2023, compared with 1.02 million TEU in 2022. Out of the 350 container ships that came into service in 2023, 28 units had capacities of more than 23,000 TEU.

In 2023, new orders for container ships declined by 44 %. In total, 190 vessels totalling 1.58 million TEU were ordered, against 2.9 million TEU in 2022. At the start of 2024, the order book amounted to 837 ships with 6.88 million TEU, equivalent to an enormous 24.7 % of the world container fleet capacity. For comparison: At the beginning of 2019, the ratio was 10%.

In 2023, shipbreaking activity reached a total of 347 merchant vessels in 2023, with 9.3 million DWT, a slight increase compared to 2022 where 305 merchant vessels were reached.

Most of the scrapped vessels were in the general cargo segment, with 96 units, but with only 800 thousand DWT, while the bulk carrier segment, with a lower scrapped total of 81 units, reached a total of 4.8 million DWT, more than half of the total tonnage scrapped.

The number of tankers scrapped experienced a large decrease, with 67 units (1.3 million DWT), compared to 148 units in 2022 (5.8 million DWT).

In contrast, the container vessel segment increased significantly from 8 units (152 thousand DWT) in 2022 to 83 units (2.2 million DWT) in 2023.

Passenger vessel scrapping decreased from 37 units in 2022 to 20 units in 2023.

| Scrappings (during) | 2019       |              | 2020       |              | 2021       |              | 2022       |              | 2023       |             |              |              |
|---------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|-------------|--------------|--------------|
| Tankers             | 110        | 3715         | 135        | 4237         | 327        | 15453        | 148        | 5812         | 67         | 1390        | -76.1        | 14.8         |
| Bulk carriers       | 83         | 7200         | 135        | 14840        | 63         | 5218         | 57         | 4737         | 81         | 4818        | 1.7          | 51.3         |
| Container ships     | 89         | 2447         | 79         | 2464         | 16         | 176          | 8          | 152          | 83         | 2296        | 1406.4       | 24.5         |
| General cargo ships | 135        | 1103         | 134        | 1738         | 123        | 819          | 55         | 246          | 96         | 851         | 246.1        | 9.1          |
| Passenger ships     | 19         | 52           | 28         | 115          | 44         | 154          | 37         | 99           | 20         | 34          | -66.0        | 0.4          |
| <b>TOTAL</b>        | <b>436</b> | <b>14516</b> | <b>511</b> | <b>23394</b> | <b>573</b> | <b>21821</b> | <b>305</b> | <b>11047</b> | <b>347</b> | <b>9390</b> | <b>-15.0</b> | <b>100.0</b> |

The average age of vessels scrapped in 2023 stands at 31.7 years.

Shipbreaking activity continued taking place mainly in the Indian subcontinent. Most of the tonnage scrapped in 2023 was again recorded in Bangladesh with 152 vessels and 4.7 million DWT, 48.4% of the total scrapped.

### **7.3.2 CONTROLLED FLEET AND FLEET BY FLAG**

*Greece, China and Japan remain the largest ship owning countries in terms of transport capacity (DWT), jointly controlling 47.5% of the global tonnage (ships of 1,000 GT and over).*

*Greece controls the largest fleet of merchant vessels in terms of DWT, with 410.31 million DWT, operating almost 87% of its fleet under foreign flags. Of the 5.068 registered vessels, 4.483 sail under other flags (Vessels over 1,000 GT). 18.4% of the world fleet capacity in terms of DWT is controlled by Greek shipowners.*

*By vessel type, as of January 1, 2024, Greek shipowners controlled the largest world tanker tonnage, 173.85 million DWT (21,6% %), 21,7% of the world bulk carrier tonnage, 209.82 million DWT, and 6,7% of the container ship fleet capacity, 21.8 million DWT (1.84 million TEUs). However, its total tonnage DWT has decreased by 3.5% compared to 2022.*

*Greece is followed by China, which controls a total fleet of 9.043 merchant vessels, with a capacity of 392 million DWT, 17.6% of the world's tonnage. Of the tonnage operated by China, 68.4% is foreign flagged, 268 million DWT (3,577 vessels).*

*China continues to control the largest number of vessels under national flag, 5,466 merchant ships (vessels of 1,000 GT and above), with a total of 124 million DWT. Similarly, China's bulk carrier fleet continues to stand out, with 3,623 units (235 million DWT). China controls a larger number of tankers than Greece, but of smaller capacity, and the largest capacity in terms of TEUs.*

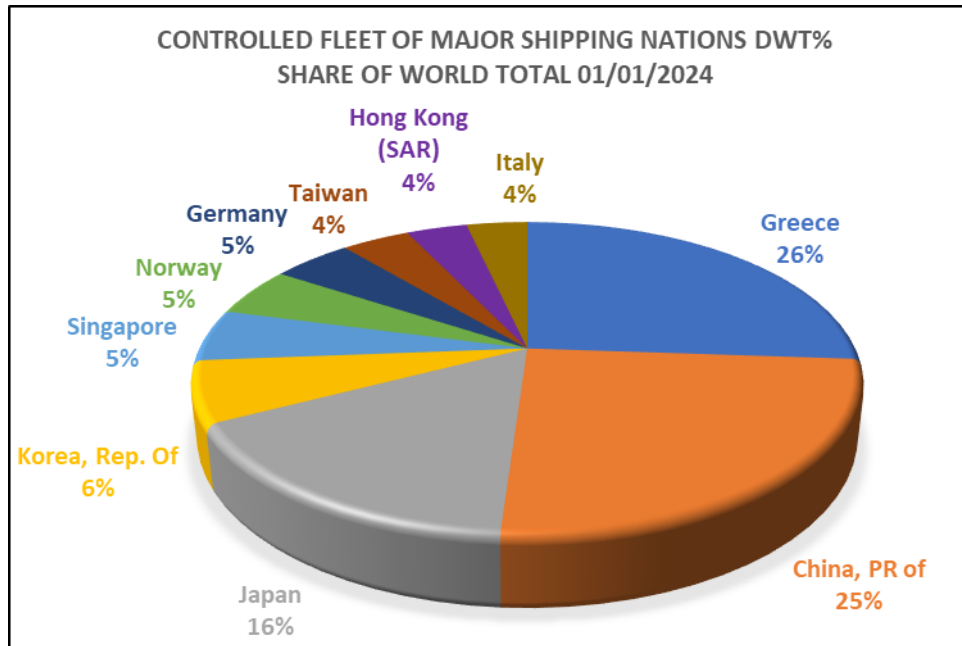
*Japan remains in third position, accounting for 4,321 vessels and 256 million DWT, up from 251.7 million DWT in 2022, with 84.7% of tonnage under other flags.*

*It is followed by the Republic of Korea, which controls a total of 1,657 vessels, with a capacity of 100 million DWT. The 81% of its tonnage is flagged under foreign flags.*

*The fifth position is occupied by Singapore, which controls a total of 1,606 vessels, with a capacity of 83.91 million DWT. It is remarkable that Singapore operates only 70.3% of its tonnage in other foreign flags (58 million DWT), corresponding to 912 vessels.*

*The sixth position is occupied by Norway, followed by Germany, Taiwan, Hong Kong (SAR) and Italy, which is in tenth position in the ranking of the controlled fleet of merchant ships.*





#### 1.10 By country of control as of January 1st, 2024

| Ships of 1000 gt and over |                 |                   |          |          |                 |               |          |          |                 |                        |          |          |                 |                              |                          |
|---------------------------|-----------------|-------------------|----------|----------|-----------------|---------------|----------|----------|-----------------|------------------------|----------|----------|-----------------|------------------------------|--------------------------|
| Country of control (a)    |                 | National flag (a) |          |          |                 | Foreign flags |          |          |                 | Total fleet controlled |          |          |                 | dwt-% change over prev. year | Foreign flag dwt-% share |
|                           |                 | No                | 1000 dwt | 1000 TEU | av. age (years) | No            | 1000 dwt | 1000 TEU | av. age (years) | No                     | 1000 dwt | 1000 TEU | av. age (years) |                              |                          |
| dwt-rank 2024             |                 |                   |          |          |                 |               |          |          |                 |                        |          |          |                 |                              |                          |
| 1                         | Greece          | 585               | 54017    | 41       | 16.8            | 4483          | 356300   | 1806     | 13.3            | 5068                   | 410318   | 1847     | 13.7            | -3.5                         | 86.8                     |
| 2                         | China, PR of    | 5466              | 124069   | 1185     | 12.8            | 3577          | 268806   | 3815     | 13.2            | 9043                   | 392875   | 5000     | 13.0            | 6.6                          | 68.4                     |
| 3                         | Japan           | 906               | 39034    | 315      | 12.8            | 3415          | 216889   | 2168     | 8.6             | 4321                   | 255923   | 2483     | 9.5             | 0.6                          | 84.7                     |
| 4                         | Korea, Rep. of  | 759               | 19077    | 540      | 18.2            | 898           | 81185    | 501      | 11.9            | 1657                   | 100262   | 1040     | 14.8            | 0.7                          | 81.0                     |
| 5                         | Singapore       | 694               | 24911    | 413      | 11.3            | 912           | 58991    | 757      | 14.5            | 1606                   | 83901    | 1171     | 13.1            | 21.6                         | 70.3                     |
| 6                         | Norway          | 668               | 15948    | 85       | 16.9            | 1017          | 64955    | 439      | 15.2            | 1685                   | 80903    | 524      | 15.9            | 5.8                          | 80.3                     |
| 7                         | Germany         | 136               | 7346     | 631      | 19.7            | 2044          | 67188    | 2835     | 14.7            | 2180                   | 74534    | 3466     | 15.0            | -2.9                         | 90.1                     |
| 8                         | Taiwan          | 125               | 5725     | 227      | 15.3            | 894           | 56617    | 1599     | 12.3            | 1019                   | 62342    | 1826     | 12.7            | 4.4                          | 90.8                     |
| 9                         | Hong Kong (SAR) | 385               | 22068    | 28       | 12.5            | 769           | 34363    | 77       | 19.4            | 1154                   | 56431    | 105      | 17.1            | -2.4                         | 60.9                     |
| 10                        | Italy           | 369               | 6343     | 61       | 22.0            | 854           | 48993    | 2788     | 15.9            | 1223                   | 55335    | 2849     | 17.7            | 4.6                          | 88.5                     |

#### 1.11 Top countries of control by major ship types as of January 1st, 2024

| Country of control dwt-rank (2024) |                 | Tankers |        | Bulk carriers |        | Container ships |       | General cargo ships |       | Passenger ships |     | Total |        |          | dwt %-share of world total |
|------------------------------------|-----------------|---------|--------|---------------|--------|-----------------|-------|---------------------|-------|-----------------|-----|-------|--------|----------|----------------------------|
|                                    |                 | No      | dwt    | No            | dwt    | No              | dwt   | No                  | dwt   | No              | dwt | No    | dwt    | 1000 TEU |                            |
|                                    |                 | No      | dwt    | No            | dwt    | No              | dwt   | No                  | dwt   | No              | dwt | No    | dwt    | 1000 TEU |                            |
| 1                                  | Greece          | 1720    | 173859 | 2523          | 209820 | 403             | 21886 | 277                 | 4461  | 145             | 291 | 5068  | 410318 | 1847     | 18.4                       |
| 2                                  | China, PR of    | 2140    | 82821  | 3623          | 235183 | 1043            | 54194 | 2017                | 20096 | 220             | 581 | 9043  | 392875 | 5000     | 17.6                       |
| 3                                  | Japan           | 1108    | 56518  | 1766          | 154929 | 381             | 26765 | 924                 | 17282 | 142             | 428 | 4321  | 255923 | 2483     | 11.5                       |
| 4                                  | Korea, Rep. of  | 637     | 39974  | 364           | 44611  | 227             | 11614 | 394                 | 3972  | 35              | 91  | 1657  | 100262 | 1040     | 4.5                        |
| 5                                  | Singapore       | 876     | 34355  | 354           | 34694  | 253             | 13280 | 118                 | 1546  | 5               | 27  | 1606  | 83901  | 1171     | 3.8                        |
| 6                                  | Norway          | 572     | 40893  | 252           | 25428  | 58              | 4177  | 597                 | 10186 | 206             | 220 | 1685  | 80903  | 524      | 3.6                        |
| 7                                  | Germany         | 241     | 7724   | 281           | 20063  | 808             | 37795 | 777                 | 8711  | 73              | 241 | 2180  | 74534  | 3466     | 3.3                        |
| 8                                  | Taiwan          | 110     | 5774   | 392           | 33264  | 361             | 21175 | 150                 | 2123  | 6               | 6   | 1019  | 62342  | 1826     | 2.8                        |
| 9                                  | Hong Kong (SAR) | 291     | 22936  | 473           | 28800  | 35              | 964   | 345                 | 3722  | 10              | 10  | 1154  | 56431  | 105      | 2.5                        |
| 10                                 | Italy           | 316     | 14779  | 53            | 3017   | 484             | 33279 | 179                 | 3340  | 191             | 921 | 1223  | 55335  | 2849     | 2.5                        |



*As for the distribution of the world merchant fleet by flag, (vessels over 300 GT), on January 1, 2024, the Liberian flag ranks first in terms of tonnage, with an increase of 8.1% over the previous year.*

*The Liberian flag has a total of 5,001 vessels, 400.4 million DWT, and represents 17.8% of the DWT of the world merchant fleet. It also has 6.4 million TEUs.*

*In terms of the composition of its fleet, the largest number of vessels continues to be bulk carriers, 1,942 units, with more than 185 million DWT (46,4% of its tonnage). Liberia remains the largest container ship flag in the world fleet, with 6.46 million TEUs, as well as the largest crude and product tanker flag, representing almost 18% of the world fleet tonnage of this type of vessel.*

*Again, Panama ranks second with 6,984 vessel units (370 million DWT), of which 2,509 are bulk carriers and it accounts for 3.6 million TEUs.*

*Tankers (tankers, chemical tankers and gas carriers) account for 31,27% of the tonnage capacity (DWT) of the Panama-flagged fleet, and bulk carriers account for 51,3%.*

*The third position is held by the Marshal Islands, followed by Hon Kong SAR and Singapore, which are in fourth and fifth position, respectively.*

*Spain's flag vessels are ranked fifty-fifth according to ISL data, two places lower in comparison to January 1<sup>st</sup>, 2023.*



## 7.4 ESCENARIO COMUNIARIO Y ESPAÑOL

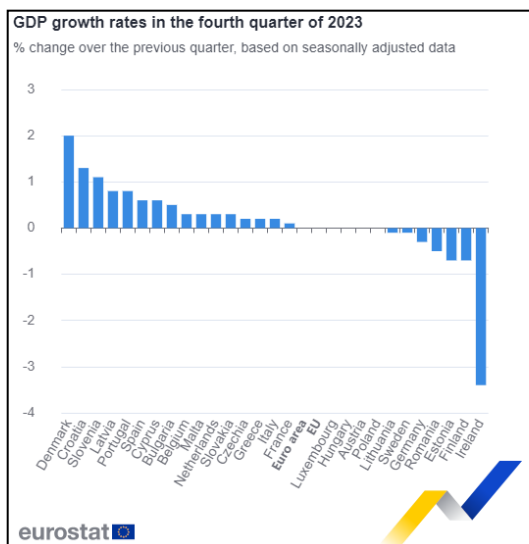
### 7.4.1 ECONOMÍA DE LA UE

Según datos de Eurostat, la oficina de estadística de la Unión Europea, en el conjunto del año 2023, el PIB creció un 0,4% tanto en la zona del euro como en la UE, tras un aumento del 3,4% en ambas zonas en 2022.

En el cuarto trimestre de 2023, el PIB desestacionalizado se mantuvo estable tanto en la zona del euro como en la UE, en comparación con el trimestre anterior. En el tercer trimestre, el PIB disminuyó un 0,1% en la zona del euro y se mantuvo estable en la UE.

Respecto al crecimiento del PIB por Estado miembro, Dinamarca (+2,0%) registró el mayor aumento del PIB en comparación con el trimestre anterior, seguida de Croacia (+1,3%) y Eslovenia (+1,1%). Los mayores descensos se observaron en Irlanda (-3,4%), seguida de Estonia y Finlandia (ambas -0,7%).

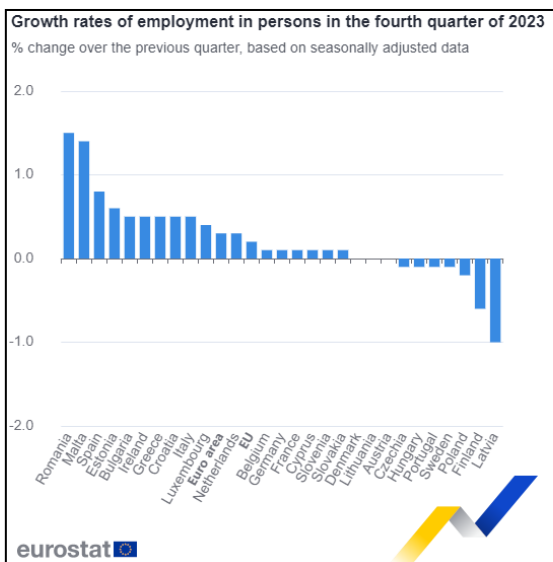
A lo largo del cuarto trimestre de 2023, el gasto en consumo final de los hogares aumentó un 0,1% en la zona del euro y un 0,2% en la UE, tras un incremento del 0,3% en ambas áreas en el trimestre anterior.



El gasto público en consumo final aumentó un 0,6% en la zona del euro y un 0,3% en la UE tras un incremento del 0,6% en ambas zonas en el trimestre anterior.

En el cuarto trimestre, las exportaciones, se mantuvieron estables en la zona del euro y aumentaron un 0,8% en la UE tras una caída del 1,2% en la zona del euro y del 1,1% en la UE en el trimestre anterior. Por su parte, las importaciones aumentaron un 0,6% en la zona del euro y un 1,2% en la UE, luego de haber disminuido un 1,4% y un 1,6% respectivamente en el trimestre anterior.





El número de personas empleadas aumentó un 0,3% en la zona del euro y un 0,2% en la UE en el cuarto trimestre de 2023, en comparación con el trimestre anterior.

En el conjunto del año 2023, el número de personas empleadas creció un 1,4% en la zona del euro y un 1,2% en la frente al 2,3% y 2,0% respectivamente en 2022, según datos publicados por Eurostat.

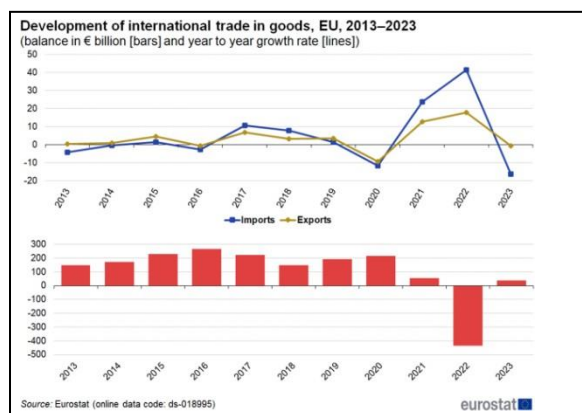
En el cuarto trimestre de 2023, Rumanía (+1,5%), Malta (+1,4%) y España (+0,8%) registraron el mayor crecimiento del empleo en comparación con el trimestre anterior, mientras que la mayor caída del empleo se registró en Letonia (-1,0%), Finlandia (-0,6%) y Polonia (-0,2%).

Según cifras desestacionalizadas de Eurostat, en el cuarto trimestre de 2023, había 217,1 millones de personas empleadas en la UE, de las cuales 169,3 millones lo estaban en la zona del euro.

En 2023, el comercio de la Unión Europea continuó su recuperación tras la pandemia de COVID-19. La UE representó aproximadamente el 14% del comercio mundial de mercancías.

Respecto a las exportaciones de bienes de la zona del euro al resto del mundo, en diciembre de 2023 se estimó que ascendían a 218.700 millones de euros, lo que supone un descenso del 8,8% en comparación con diciembre de 2022 (239.900 millones de euros). Las importaciones procedentes del resto del mundo ascendieron a 201,9 mil millones de euros, un descenso del 18,7% respecto a diciembre de 2022 (248,3 mil millones de euros).

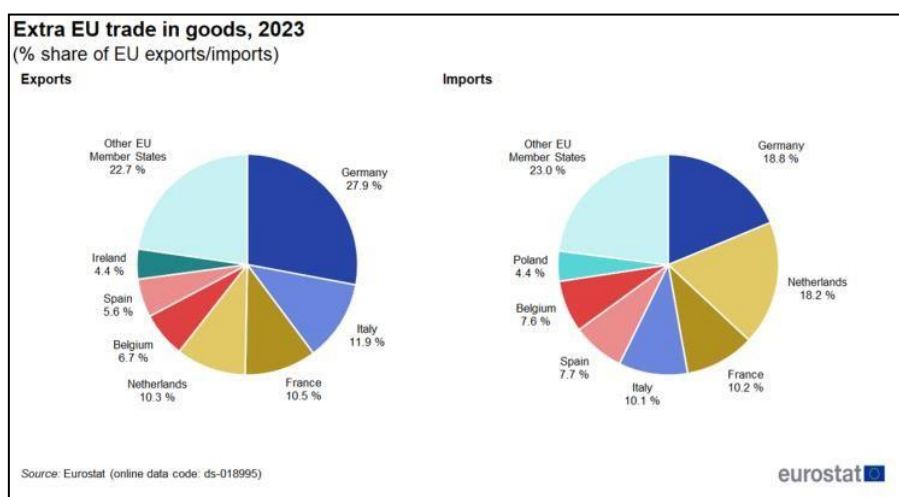
En consecuencia, la zona del euro registró un superávit de 16,8 mil millones de euros en el comercio de bienes con el resto del mundo en diciembre de 2023, en comparación con un déficit de 8,5 mil millones de euros en diciembre de 2022. El comercio dentro de la zona del euro disminuyó a 187,2 mil millones de euros



en diciembre de 2023, lo que representa una caída del 14,8% en comparación con diciembre de 2022.

En el conjunto del año 2023, la balanza comercial de bienes de la UE mostró un superávit de 38.000 millones de euros, un cambio significativo respecto a 2022. Este superávit fue impulsado por dos circunstancias. Por una parte, debido a grandes superávits en productos químicos (198.000 millones de euros) y en maquinaria y vehículos (210.600 millones de euros), junto con un menor superávit en alimentos y bebidas (59.800 millones de euros). Por otra parte, debido a un gran déficit comercial en energía (409.400 millones de euros) y déficits menores en materias primas (28.900 millones de euros) y otros bienes manufacturados (10.300 millones de euros).

En 2023, entre los Estados miembros de la UE, Alemania tuvo, con diferencia, el mayor porcentaje de comercio extracomunitario, contribuyendo con el 28% de las exportaciones de bienes de la UE a países no miembros de la UE y representando casi una quinta parte (19 %) de las exportaciones de la UE.

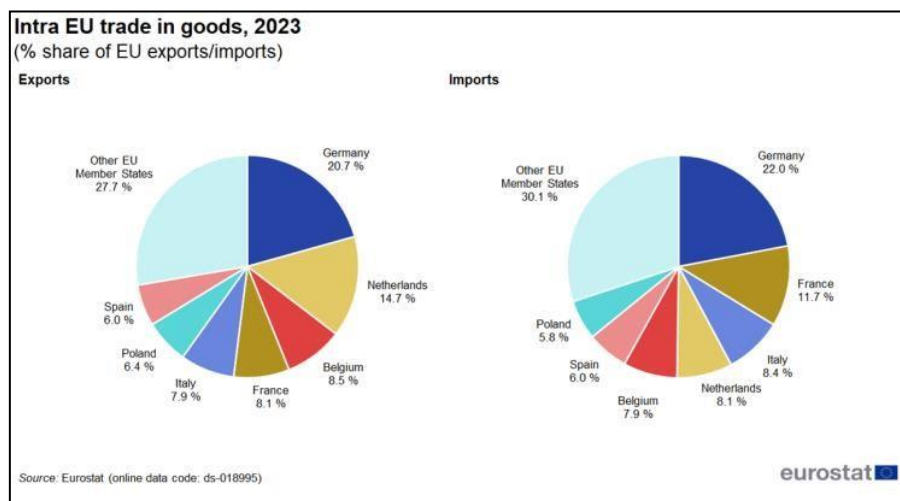


Los siguientes tres mayores exportadores fueron Italia (12 %), los Países Bajos y Francia (ambos 10 %), siendo los únicos otros Estados miembros de la UE que representaron una proporción de dos dígitos de las exportaciones de la UE.

En lo que a las importaciones respecta, los Países Bajos (18 %), Francia e Italia (ambos 10%) siguieron a Alemania como los mayores importadores de bienes de países terceros en 2023. La proporción relativamente alta de los Países Bajos se debe, en gran medida, a la considerable cantidad de mercancías que entran en la UE a través de Rotterdam, el principal puerto marítimo de la UE, conocido como el “efecto Rotterdam”.

Alemania registró el mayor superávit comercial de bienes fuera de la UE, valorado en 241.800 millones de euros en 2023, seguida de Italia con 48.700 millones de euros e Irlanda con 27.700 millones de euros. Los mayores déficits comerciales para el comercio de bienes fuera de la UE fueron de 195.500 millones de euros para los Países Bajos, 49.800 millones de euros para España y 21.800 millones de euros para Polonia.

Al igual que en el comercio extracomunitario, Alemania también fue el Estado miembro de la UE que lideró el comercio intracomunitario en 2023, representando el 21% de las exportaciones de bienes de la UE a otros Estados miembros y el 22% de las importaciones de bienes de la UE desde otros Estados miembros.



Por un lado, los Países Bajos (15%) fueron el único otro Estado miembro de la UE que contribuyó con más de una décima parte de las exportaciones dentro de la UE, de nuevo, debido al efecto Rotterdam. Por otro lado, Francia (12%), fue el único otro Estado miembro de la UE que representó más una décima parte de las importaciones intracomunitarias.

En 2023, la mayoría de las exportaciones e importaciones de los Estados miembros de la UE se realizaron con otros Estados miembros de la UE. Las excepciones fueron Irlanda (tanto para las importaciones como para las exportaciones), Chipre (sólo para las exportaciones) y Eslovenia y los Países Bajos (sólo para las importaciones).

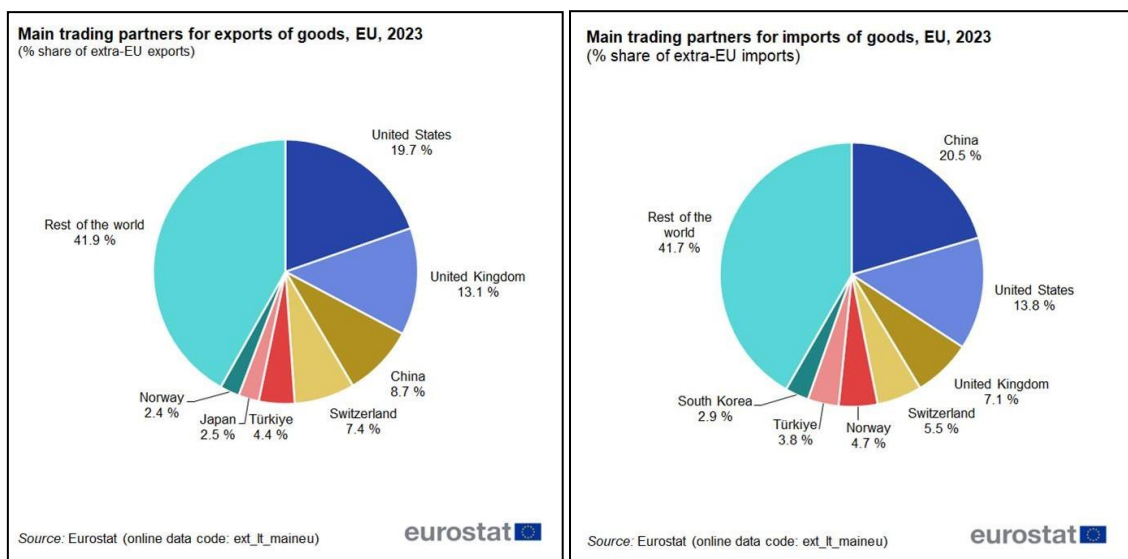
El comercio de la UE con Rusia se ha visto fuertemente afectado desde el inicio de la invasión rusa de Ucrania. Entre febrero de 2022 y diciembre de 2023, el valor de las importaciones de la UE procedentes de Rusia cayó un 82%. La participación de Rusia en las importaciones extracomunitarias de petróleo disminuyó del 28%, en el cuarto trimestre de 2021, al 3% en el cuarto trimestre de 2023. Como resultado, el déficit comercial de la UE con Rusia, que alcanzó un máximo de 18.600 millones de euros en marzo de 2022, se redujo a 800 millones de euros en diciembre de 2023.

En el cuarto trimestre de 2023, las importaciones procedentes de Ucrania (5.500 millones de euros) fueron inferiores a las del mismo trimestre de 2022 (7.900 millones de euros), mientras que las exportaciones aumentaron de 8.800 millones de euros a 10.000 millones de euros en este período. Esto llevó a que el superávit comercial de la UE con Ucrania alcanzara su punto máximo en el cuarto trimestre de 2023, con 4.500 millones de euros.

Estados Unidos continuó siendo el destino más común de los bienes exportados desde la UE en 2023, con una cuota del 20%. El Reino Unido fue el segundo destino de las exportaciones de la UE (13% del total de la UE), seguido de China (9%).

Los siete mayores mercados de destino de las exportaciones de bienes de la UE (Estados Unidos, Reino Unido, China, Suiza, Turquía, Japón y Noruega) representaron casi las tres quintas partes (58%) de todas las exportaciones de bienes de la UE.

Los siete mayores proveedores de importaciones de bienes de la UE fueron prácticamente los mismos países que los principales mercados de destino de sus exportaciones, con Corea del Sur reemplazando a Japón. Estos siete países representaron casi las tres quintas partes (58%) de todas las importaciones de bienes en la UE. Con una quinta parte (20%) de todas las importaciones, China fue el mayor proveedor de bienes a la UE en 2023. Estados Unidos (14%) le siguió a cierta distancia.



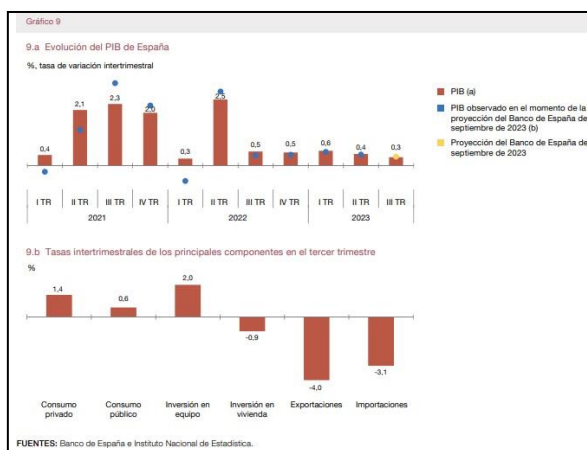
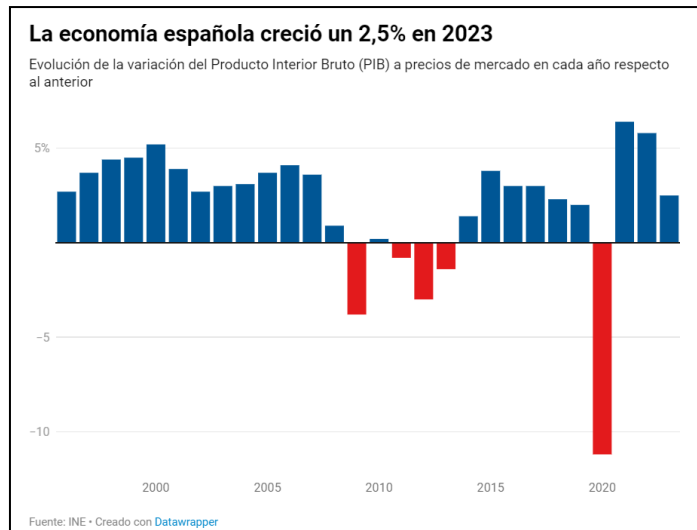
Entre 2022 y 2023, el valor de las exportaciones extracomunitarias descendió en todos los grupos de productos, excepto maquinaria y vehículos. La mayor caída registrada fue en el sector energético, con un descenso del 20,9% debido a la fuerte caída de los precios. También se observó una significativa disminución en las exportaciones de materias primas (-10,7%).

Por el lado de las importaciones, las disminuciones fueron aún más pronunciadas. Las mayores caídas se produjeron en las importaciones extracomunitarias de energía (-33,6 %) y materias primas (-22,6%). Otros productos manufacturados (-15,2%) y productos químicos (-10,5%) también experimentaron descensos superiores al 10%.

## 7.4.2 ECONOMÍA ESPAÑOLA

Según datos de la “Contabilidad Nacional Trimestral” publicado el Instituto Nacional de Estadística (INE), el crecimiento económico en el conjunto del año 2023 fue del 2,5%, superando todas las expectativas y posicionándose como líder de las economías avanzadas, aunque por debajo del 5,8% registrado en 2022.

En el cuarto trimestre de 2023, el crecimiento de la economía española se situó en el 2,0% interanual, una décima por encima de la tasa observada en el trimestre previo. En términos trimestrales, el PIB aumentó un 0,6%, dos décimas más que en el tercer trimestre.



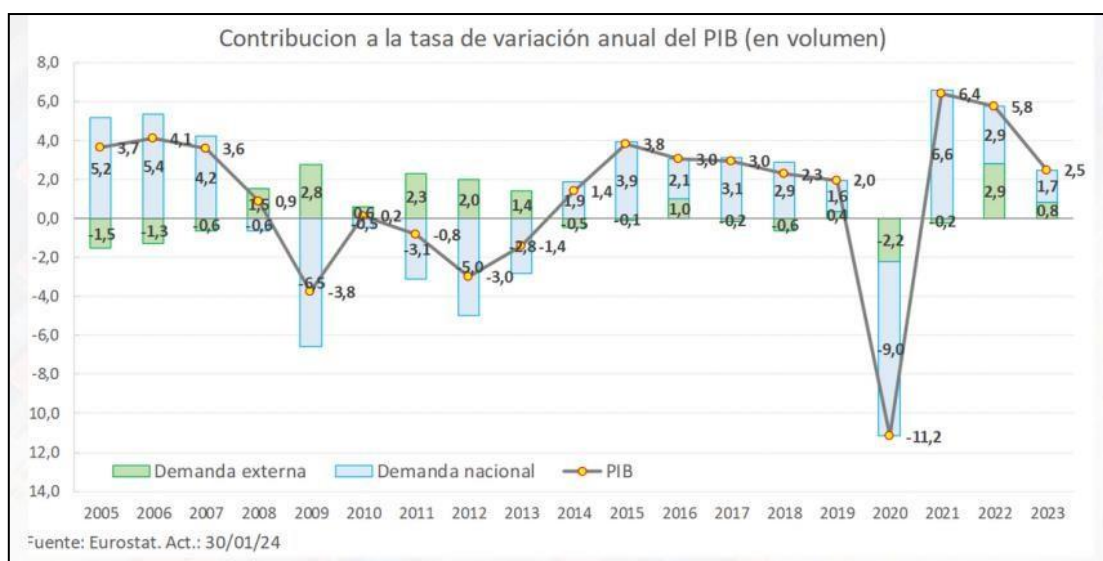
La economía encadenó así su tercer crecimiento anual consecutivo, siguiendo los repuntes de 2021 (6,4%) y 2022 (5,8%), aunque el crecimiento de 2023 fue el más moderado. No obstante, esto ha permitido que España se recuperase de la histórica contracción del PIB del 11,2% provocada por la pandemia de COVID-19.

Según ha confirmado el INE, la demanda nacional (consumo e inversión) fue el principal motor de este crecimiento, contribuyendo con 1,7 puntos al crecimiento del PIB del conjunto del año 2023, impulsado, en gran medida, por un consumo de los hogares más sólido de lo anticipado. Además, se observó una mejora en la inversión, especialmente en

la formación bruta de capital en bienes de equipo, que experimentó un avance durante el último trimestre del año después de cuatro trimestres consecutivos de tasas negativas.

Por agregados, en el cuarto trimestre, el gasto en consumo final se aceleró 1,2 puntos en comparación con el trimestre anterior, alcanzando un crecimiento interanual del 2,8%. El gasto de los hogares aumentó un 2,3%, una tasa 1,9 puntos superior a la del trimestre anterior, mientras que el gasto de las Administraciones Públicas se incrementó un 4,1%, seis décimas menos que en el trimestre precedente.

La demanda interna, impulsada por el consumo privado y público, compensó la contribución negativa de la demanda externa, resultado del descenso de las exportaciones de bienes y servicios.



La demanda externa (exportaciones e importaciones) aportó 0,8 puntos al crecimiento del PIB, 2,1 puntos menos que en 2022, debido, principalmente, a un escaso crecimiento de las exportaciones. La desfavorable situación económica que enfrentan algunos países de la Unión Europea, como Alemania, uno de los principales socios comerciales de España, se vio reflejada en las ventas al exterior de las empresas españolas.



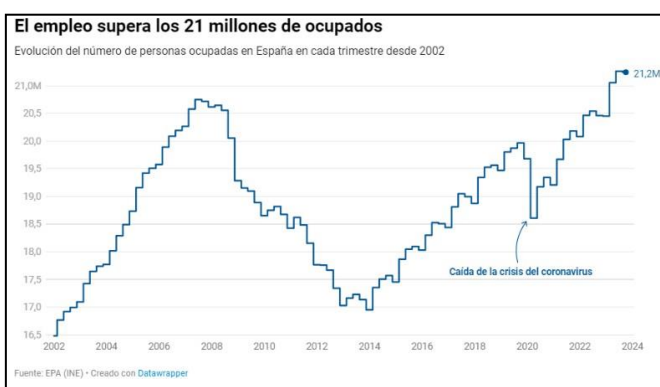
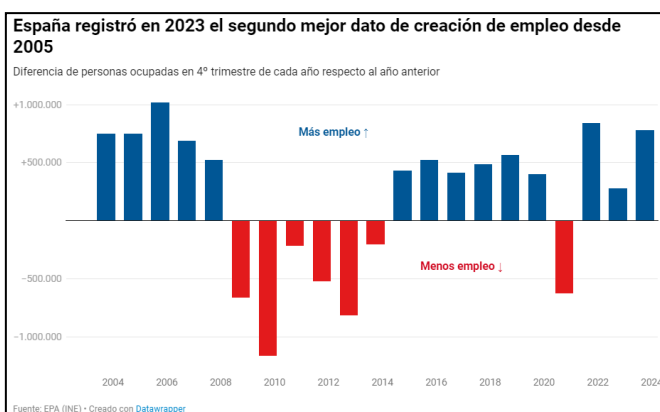
| <b>PIB a precios de mercado: Demanda</b><br>Variación INTERANUAL en porcentaje (1)<br>Volumen encadenado referencia 2015. |            |            |             |            | <b>PIB a precios de mercado: Demanda</b><br>Variación INTERTRIMESTRAL en porcentaje (1)<br>Volumen encadenado referencia 2015. |             |            |             |             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|-------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------|-------------|-------------|
|                                                                                                                           | 2022       | 2023       |             |            |                                                                                                                                | 2022        | 2023       |             |             |
|                                                                                                                           | T IV       | T I        | T II        | T III      |                                                                                                                                | T IV        | T I        | T II        | T III       |
| <b>PIB a p.m.</b>                                                                                                         | <b>3,8</b> | <b>4,1</b> | <b>2,0</b>  | <b>1,8</b> | <b>PIB a p.m.</b>                                                                                                              | <b>0,5</b>  | <b>0,6</b> | <b>0,4</b>  | <b>0,3</b>  |
| <b>Demanda nacional (2)</b>                                                                                               | <b>0,7</b> | <b>1,3</b> | <b>2,2</b>  | <b>1,7</b> | <b>Demanda nacional (2)</b>                                                                                                    | <b>-0,3</b> | <b>0,2</b> | <b>1,0</b>  | <b>0,8</b>  |
| Gasto consumo final hogares                                                                                               | 2,2        | 2,6        | 2,2         | 1,0        | Gasto consumo final hogares                                                                                                    | -1,6        | 0,3        | 0,9         | 1,4         |
| Gasto consumo final ISFLH                                                                                                 | 1,5        | -1,2       | 3,4         | 3,6        | Gasto consumo final ISFLH                                                                                                      | 0,2         | -3,0       | 5,6         | 0,9         |
| Gasto consumo final AA.PP.                                                                                                | 1,6        | 1,2        | 4,1         | 3,3        | Gasto consumo final AA.PP.                                                                                                     | 1,6         | -0,5       | 1,6         | 0,6         |
| Formación bruta de capital fijo                                                                                           | -0,4       | -0,1       | 1,7         | 0,6        | Formación bruta de capital fijo                                                                                                | -3,6        | 2,9        | 1,9         | -0,4        |
| Activos fijos materiales                                                                                                  | -0,1       | 0,3        | 2,1         | 0,7        | Activos fijos materiales                                                                                                       | -3,4        | 3,3        | 1,6         | -0,7        |
| -Viviendas y construcción                                                                                                 | 1,2        | 3,4        | 3,8         | 1,8        | -Viviendas y construcción                                                                                                      | -0,7        | 1,4        | 3,5         | -2,2        |
| -Maquinaria y bienes de equipo                                                                                            | -2,0       | -5,0       | -1,4        | -1,7       | -Maquinaria y bienes de equipo                                                                                                 | -8,2        | 6,9        | -1,9        | 2,2         |
| <b>Demanda externa (2)</b>                                                                                                | <b>3,1</b> | <b>2,8</b> | <b>-0,2</b> | <b>0,2</b> | <b>Demanda externa (2)</b>                                                                                                     | <b>0,8</b>  | <b>0,4</b> | <b>-0,6</b> | <b>-0,5</b> |
| Exportaciones bienes y servicios                                                                                          | 8,7        | 9,4        | -1,1        | -2,4       | Exportaciones bienes y servicios                                                                                               | 0,6         | 4,4        | -3,3        | -4,0        |
| Importaciones bienes y servicios                                                                                          | 0,1        | 1,8        | -0,5        | -2,9       | Importaciones bienes y servicios                                                                                               | -1,6        | 3,9        | -2,1        | -3,1        |

(1) Datos avance. Series corregidas de efectos estacionales y calendario.

(2) Contribución al crecimiento/descenso del PIB.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

En lo relativo al empleo, medido en términos de puestos de trabajo equivalente a tiempo completo, se registró un aumento del 3,9% interanual, lo que resultó en la creación de más de 750.000 puestos de trabajo en el conjunto de 2023. Por su parte, las horas trabajadas repuntaron un 2,8%.



El panorama del mercado laboral durante 2023 reveló otro dato significativo: un nivel récord de empleo, con más de 21,2 millones de personas ocupadas.



En cuanto a la evolución anual de los precios al consumo, la tasa de variación anual del Índice de Precios al Consumo (IPC) en diciembre se situó en el 3,1%, lo que representa una disminución de una décima en comparación con noviembre de 2023.

Los alimentos y bebidas no alcohólicas fueron factores clave en la disminución de la tasa anual, registrando una tasa del 7,3%, 1,7 puntos por debajo del mes de noviembre. Esta caída se atribuyó, en gran medida, a un menor incremento en los precios de la leche, huevos y queso, el pan y cereales, y la carne en comparación con diciembre de 2022, así como a una disminución en los precios de las legumbres y hortalizas, contrastando con el aumento observado en 2022.

Por otro lado, el transporte destacó entre los grupos con una influencia positiva, con una tasa del 3,9%, casi cuatro puntos superior a la del mes anterior. Este incremento se atribuye a una menor disminución en los precios de los carburantes y lubricantes para vehículos personales, en comparación con el mismo período del año 2022.

La tasa de variación anual del Índice de Precios de Vivienda aumentó una décima, situándose en el 4,2%. La variación anual de la vivienda nueva fue del 7,5%, mientras que la de segunda mano fue del 3,6%. Entre el tercer y cuarto trimestre de 2023, los precios de la vivienda descendieron un 1,1%.

La tasa de variación anual de la inflación subyacente, que excluye los alimentos no procesados y los productos energéticos, disminuyó siete décimas, situándose en el 3,8%.

En lo relativo a las previsiones de crecimiento de la economía española, según el FMI, se proyecta un crecimiento del 1,9% para 2024 y del 2,1% para 2025.

El Banco de España prevé que el crecimiento del PIB sea del 2,2% y 2,1% en 2024 y 2025, respectivamente. En cuanto a la inflación general, se espera que aumente hasta el 3,6% en 2024 antes de descender al 1,8% en 2025. Por el contrario, se prevé que la inflación subyacente de los precios se desacelere hasta alcanzar el 2,1% y el 1,7% en 2024 y 2025, respectivamente.

Las previsiones de primavera de la Comisión Europea revisaron al alza la proyección de crecimiento del PIB español para 2024 al 2,1%, mientras que redujeron en una décima, al 1,9%, la previsión para 2025.

Por su parte, el Instituto de Estudios Bursátiles (IEB), pronostica un crecimiento de la economía española del 1,5% para 2024 y estima que la inflación núcleo (aquella que excluye la energía y los alimentos) si situará en un 3,1% en 2024.

En lo que al comercio exterior respecta, según el Informe Mensual de Comercio Exterior de enero de 2024, España ha mostrado una mayor resiliencia en comparación con sus países vecinos, al experimentar una

desaceleración más gradual que la observada en la UE-27 y en la zona euro, en un contexto de incertidumbre internacional. La disminución en las exportaciones se concentró principalmente en el sector energético, mientras que las exportaciones no energéticas registraron un aumento.

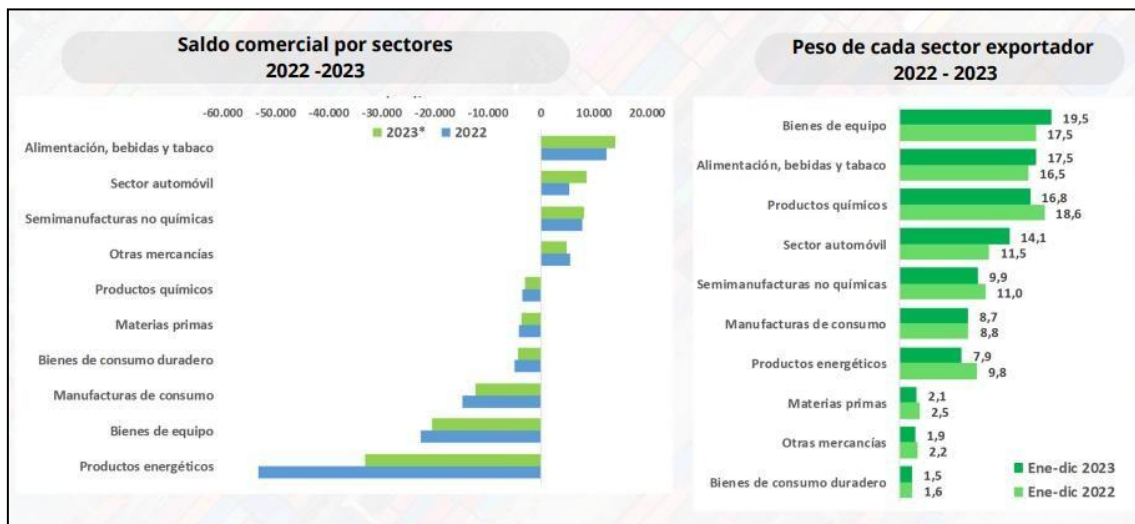


Fuente: Comex

En el conjunto de 2023, las exportaciones españolas de bienes alcanzaron los 383.700 millones de euros, experimentando una disminución del 1,4% en comparación con 2022 (equivalente a -5.500 millones de euros). Esta caída fue impulsada por una disminución del 20,6% (-7.900 millones) en las exportaciones de productos energéticos, que compensaron el aumento del 0,7% (+2.400 millones) en las exportaciones de productos no energéticos.

En términos de volumen, las exportaciones disminuyeron un 5,1% interanual, impactadas tanto por el componente energético (-16,2%) como por el no energético (-4,3%). La desaceleración en la segunda mitad del año en los principales destinos de la Unión Europea afectó al componente no energético, aunque las exportaciones hacia Estados Unidos y América Latina mostraron un buen desempeño.

Los sectores de exportación más destacados en 2023 fueron: bienes de equipo (que representaron el 19,5% del total), seguidos por alimentación, bebidas y tabaco (17,5%), productos químicos (16,8%) y el sector automotriz (14,1%).



Fuente: Comex

En 2023, las importaciones españolas de bienes alcanzaron los 424.248 millones de euros, experimentando una disminución del 7,2% con respecto a 2022 (33.000 millones de euros). Esta reducción es principalmente atribuible a la menor demanda de importaciones energéticas, que registraron una caída del 30,2% interanual, incluyendo gas (principalmente de Estados Unidos) y petróleo y derivados (principalmente de Nigeria, Rusia, Irak y Arabia Saudí). Por otro lado, las importaciones no energéticas disminuyeron un 1,5% interanual.

En términos de volumen, las importaciones se redujeron un 5,4% interanual, siendo la disminución de productos no energéticos del 2,6% interanual y la de productos energéticos del 22,7% interanual.

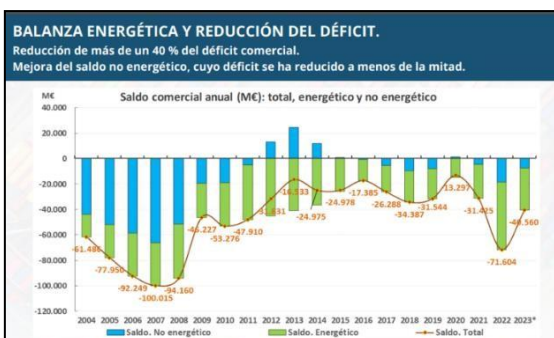
Para el conjunto del año 2023, las importaciones españolas disminuyeron en menor medida que las de la Unión Europea y la zona euro. Mientras que las importaciones en España cayeron un 7,2% interanual, las de la zona euro disminuyeron un 9,2% y las de la UE-27 un 8,6%.

Los principales sectores de importación en términos de peso en el año 2023 fueron: bienes de equipo (representando el 22,4% del total), productos químicos (15,8% del total), productos energéticos (15,0% del total) y alimentos, bebidas y tabaco (12,5% del total).

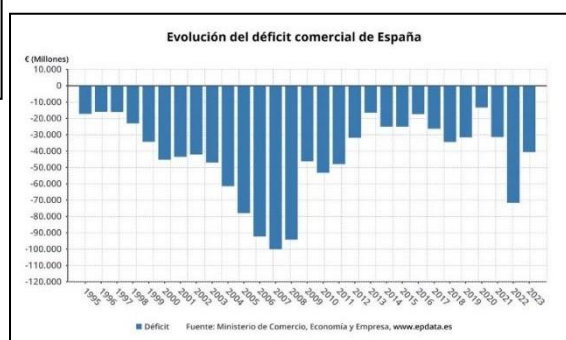


Fuente: Comex

En 2023, el déficit comercial se redujo en un 40%, entorno a los 31.000 millones de euros (27.552 millones si se comparan con las cifras provisionales de 2022), totalizando los 40.500 millones de euros. En términos del PIB, este déficit pasó de representar un 5,1% en 2022 al 2,8%. Esta disminución se debe a una reducción tanto en el déficit energético (que disminuyó un 37%) como en el no energético (que se redujo un 52%). Es importante señalar que la mejora en el saldo energético se atribuye a la mayor disminución de las importaciones, tanto en volumen como en precios.



Fuente: Comex

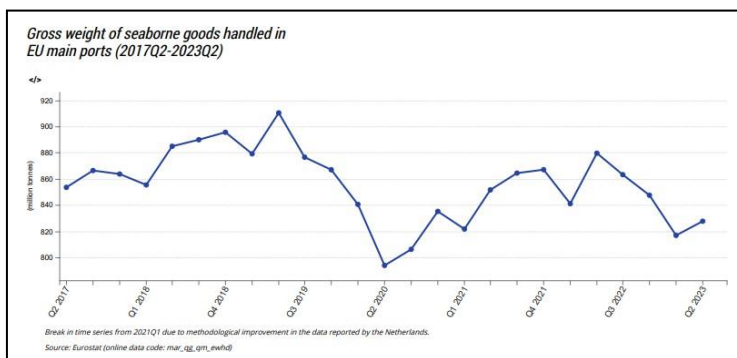




### 7.4.3 INDUSTRIA MARÍTIMA EUROPEA

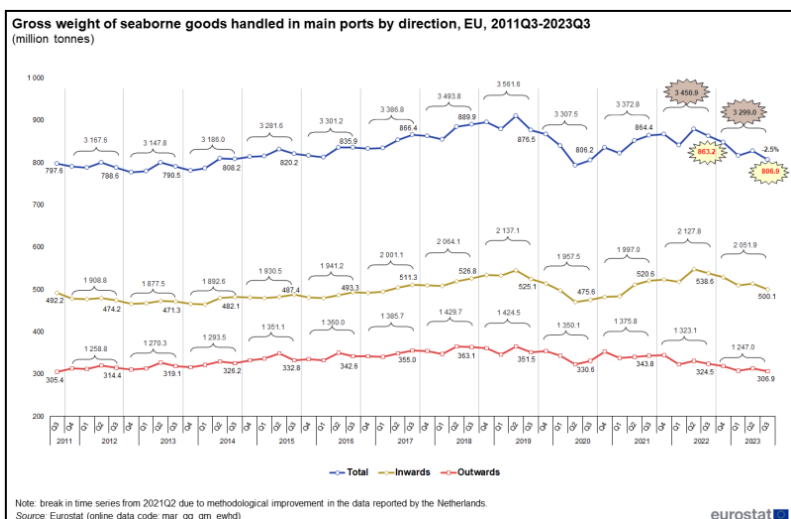
Según datos de Eurostat, en el tercer trimestre de 2023 (últimos datos disponibles hasta la fecha), se registró un movimiento de alrededor de 860 millones de toneladas de GT en los principales puertos de la UE, lo que reflejó una disminución del 1,4% en comparación con el trimestre anterior y del 0,7% en comparación con el mismo trimestre de 2021.

Durante el tercer trimestre de 2023, los principales puertos de la Unión Europea manejaron un peso bruto de mercancías de 807 millones de toneladas, lo que representa una disminución del 2,5 % en comparación con el trimestre anterior y del 6,5 % en comparación con el mismo periodo de 2022.



Tras el notable aumento en la manipulación de mercancías en 2019 y una recuperación parcial posterior a la pandemia de Covid-19 que continuó hasta 2022, se ha observado una nueva tendencia a la baja, atribuida principalmente a las restricciones en el transporte de mercancías con Rusia, tras su agresión militar contra Ucrania.

Considerando la variación anual global, la actividad portuaria de la UE en términos de peso bruto de las mercancías manipuladas disminuyó un 4,4% en comparación con el período anterior.



En el tercer trimestre de 2023, la entrada de mercancías representó el 62% del volumen total de mercancías manipuladas en los principales puertos de la UE. Este porcentaje experimentó una ligera disminución de 0,2 puntos porcentuales (pp) en comparación

con el trimestre anterior y de 0,4 pp en comparación con el tercer trimestre del año anterior.



Si se considera el agregado anual global, los movimientos de entrada de mercancías experimentaron una disminución de un 3,6%, mientras que los movimientos de salida se redujeron un 5,7%.

Según Eurostat, Países Bajos, España e Italia se mantuvieron como los estados miembros con mayor volumen de mercancías manejadas en sus puertos principales, con más de 100 millones de toneladas de mercancías cada uno.

En el tercer trimestre del 2023, un total de 15 de los estados miembros marítimos de la UE

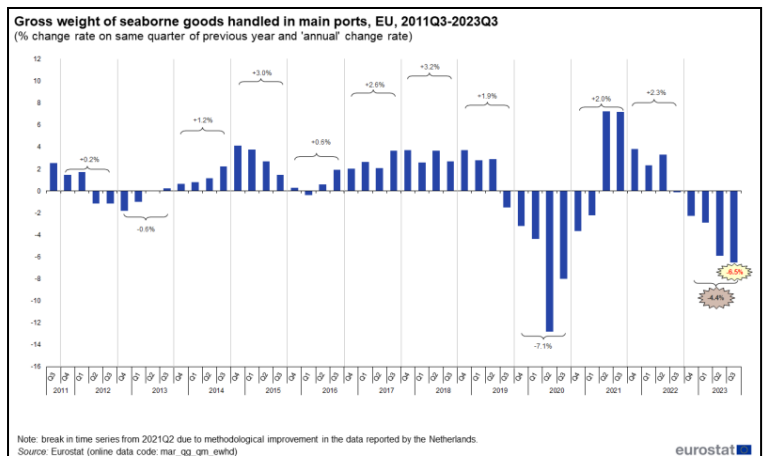
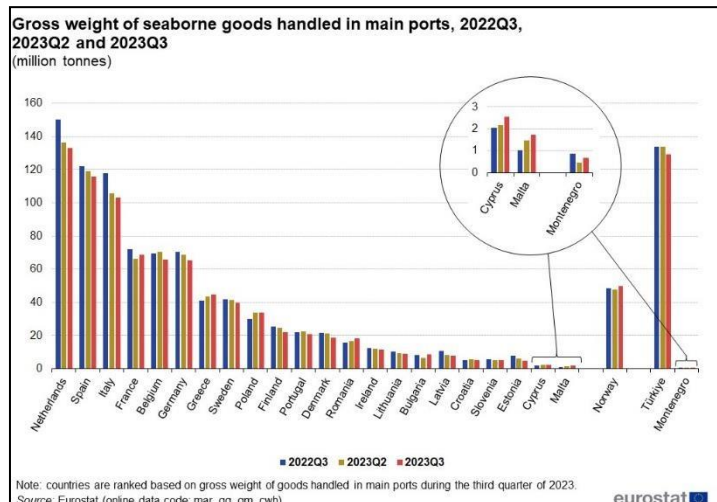
registraron un descenso de las toneladas de mercancías manipuladas en sus principales puertos, en comparación con el mismo trimestre de 2022.

En términos relativos, la mayor disminución se observó en Estonia (-35,3%), seguida de Letonia (-26,8%), Dinamarca y Finlandia (ambos -13,0%), Italia (-12,5%), Eslovenia (-12,3%), Lituania y los Países Bajos (ambos -11,5%). Montenegro, país candidato, también sufrió una caída notable en el mismo período (-22,9 %).

Por el contrario, Malta registró el mayor aumento de la actividad portuaria principal en este período (+68,0%), seguida de Chipre (+23,5%), Rumanía (+17,4%) y Polonia (+12,4%).

Considerando la variación anual global, 16 estados miembros de la UE, así como Montenegro y Turquía, países candidatos, experimentaron una disminución. La mayor caída se registró en Estonia (-26,6%), seguida de Lituania (-12,4%), Letonia (-12,3%) e Italia (-10,1%). Montenegro, país candidato, también reportó una disminución sustancial del 12%.

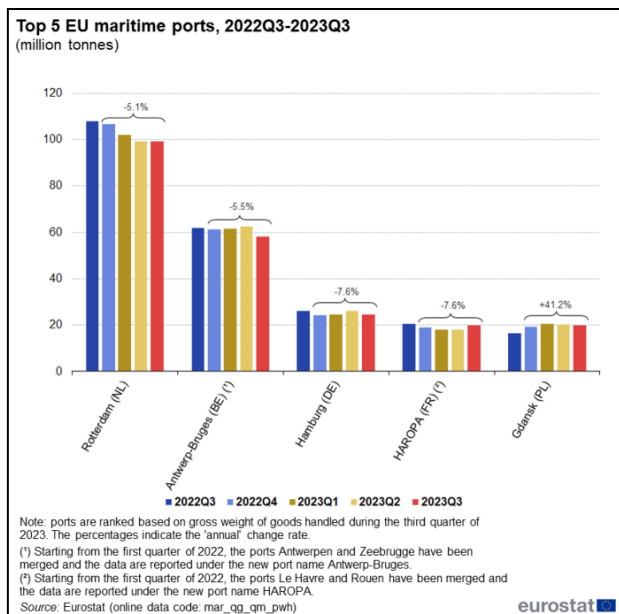
Por el contrario, el crecimiento más notable se observó en Malta (+37,5%), seguida de Polonia (+26,3 %) y Rumanía (+10%).



Asimismo, los datos de Eurostat también reflejan que la actividad portuaria en la UE, en términos de peso bruto de mercancías, decreció un 4.4% en comparación con el segundo trimestre del 2023.

Según Eurostat, el transporte marítimo entre la UE y Rusia registró la mayor caída en el tercer trimestre del 2023 en comparación con el mismo trimestre de 2022 (-55,1%), seguido de Turquía (-20,5%).

Por el contrario, el tráfico con EE.UU., Noruega y Nigeria aumentó significativamente durante el mismo período, un 15,6%, un 15,4% y un 10,7%, respectivamente.



Por su parte, Rotterdam siguió siendo, con diferencia, el puerto de la UE con mayor actividad en el tercer trimestre de 2023, con 99 millones de toneladas de peso bruto de mercancías manipuladas. El segundo puerto principal fue Amberes-Brujas, por el que transitaban 58 millones de toneladas. Hamburgo ocupó el tercer lugar con un tráfico de 24 millones de toneladas. Los puertos cuarto y quinto fueron HAROPA y Gdansk, con 20 millones de toneladas cada uno. Gdansk creció sustancialmente un

20,9% en comparación con el tercer trimestre de 2022. Durante el mismo período, los demás puertos del top 5 disminuyeron: Rotterdam un 8,2%, Hamburgo un 6,4%, Amberes-Brujas un 5,8 % y HAROPA un 2,5%.

Si se observa la variación anual general, Gdansk experimentó un incremento significativo del 41,2%. Los demás puertos del top 5 disminuyeron: HAROPA y Hamburgo un 7,6%, Amberes-Brujas un 5,5% y Rotterdam un 5,1%.

#### 7.4.4 FLOTA EUROPEA

En lo que a la flota se refiere, según ISL-SSMR, a 1 de enero de 2024, los países del continente europeo controlaban un total de 17.034 buques, (el 33.9% del total mundial), y 836 millones de TPM, (el 37,4% del tonelaje mundial), en buques de 1.000 GT en adelante.

La flota controlada por los países miembros de la Unión Europea sumaba 12.314 buques, con 674 millones de TPM, a 1 de enero de 2024. En términos de TPM, supone el 30,2% del tonelaje de la flota mundial.

En la capacidad de la flota controlada predominan los graneleros con 3.288 unidades (259 millones de TPM), seguidos por las 3.237 unidades de buques tanque (240 millones de TPM). La capacidad de la flota controlada por la UE está compuesta principalmente por tres tipos de buques; buques tanque (35,5% del TPM) y graneleros (38,4%) y portacontenedores (21,2%).

En cuanto a la flota de banderas comunitarias controlada por los armadores de la UE, según datos estadísticos del ISL, a 1 de enero de 2024 estaba compuesta por 6.436 buques, con 285 millones de TPM, de los cuales 1.858 buques eran buques tanque, incluidos buques gaseros, que sumaban unos 111 millones de TPM.

Grecia continúa controlando la mayor flota mercante del mundo, con 410.3 millones de TPM, un 18,4% de la capacidad del transporte marítimo mundial, (buques de 1.000 GT en adelante), operando el 86,8% de su flota en pabellones extranjeros. No obstante, ha disminuido su tonelaje un 3,5% respecto al año anterior.

La flota controlada griega, con 5.068 buques tiene una media de edad de 13,7 años.

Alemania es el segundo país de la Unión Europea que más flota controla con 74,5 millones de TPM, (-2,9% respecto al año anterior), abanderando el 90,1% de su tonelaje en pabellón extranjero.

A Alemania le sigue Italia, que, con un total de 1.223 buques, controla un total de 55,3 millones de TPM (+4,6 respecto a 2022), el 88,5% en pabellón extranjero.

En cuanto a las banderas europeas, a 1 de enero de 2024, la bandera de Malta ocupaba la primera posición de la flota de la Unión Europea, y la séptima de la flota mundial, en cuanto a TPM, con 1.747 buques y 101,2 millones de TPM, que suponen el 4,5% del total mundial. Malta ha disminuido su tonelaje un 5,9% respecto al año anterior (buques de 300 GT en adelante).

A Malta le sigue Grecia, en la octava posición del ranking mundial por banderas, con 805 buques, y 56,2 millones de TPM, lo que representa el 2,5% del tonelaje mundial, una reducción del 4,9% respecto al año 2022.

La bandera de Chipre se encuentra en la undécima posición mundial, con un total de 801 buques y 29,7 millones de TPM, (-2,3%).

Portugal, con el Registro de Madeira, ocupa el puesto número 12 en el ranking mundial, con un total de 29,3 millones de TPM y 841 buques, lo que supone un aumento del 9,4% respecto a 2022, en términos de TPM.

Otras banderas como la de Dinamarca (en el puesto número 15) e Italia (puesto número 29) vieron decrecer sus flotas; Dinamarca (-1,3%), e Italia (-16,9%) en términos de TPM.

Los pabellones de Francia (en el puesto número 23) y Alemania (número 26), aumentaron su tonelaje en un 13,2% y 11,4% respectivamente.

Según las mismas fuentes, a 1 de enero de 2024, el pabellón español se situaba en el puesto número 55 en la clasificación mundial, con 1,5 millones de TPM, lo que supone un significativo descenso del 11,3% respecto a 2022.

#### **7.4.5 UE. OBJETIVOS CLIMÁTICOS**

En el mes de julio de 2023, la Comisión Europea aprobó el paquete de medidas “Fit for 55”, diseñadas para alinear la legislación comunitaria en materia de energía y cambio climático con el nuevo objetivo de la UE para 2030: reducir al menos un 55% las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990.

Este paquete de medidas incluye modificaciones a la regulación existente y algunas nuevas acciones, de especial relevancia para el transporte, la movilidad y la construcción. Dos de estas propuestas tienen un impacto directo en el sector del transporte marítimo: la inclusión en el sistema EU ETS, a partir del 1 de enero de 2024, de los buques que operan en puertos del Espacio Económico Europeo (EEE), y el nuevo Reglamento Fuel EU Marítimo, que establece objetivos mínimos de uso de combustibles menos intensivos en carbono a partir del 1 de enero de 2025.

La primera de las propuestas hace referencia al Reglamento (UE) 2023/957 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 por el que se modifica el Reglamento (UE), con el fin de incorporar las actividades de transporte marítimo al régimen para el comercio de derechos de emisión en la Unión y de seguir, notificar y verificar las emisiones de gases de efecto invernadero adicionales y las emisiones procedentes de tipos adicionales de buques. El EU Emission Trading System (EU ETS) es un sistema de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, mediante el cual se obliga a los contaminadores a pagar por sus emisiones de GEI.

Como resultado, los armadores deberán declarar sus emisiones de CO<sub>2</sub> y adquirir derechos de emisión por cada tonelada de CO<sub>2</sub> emitida por sus buques de 5.000 GT o más. Esta medida se implementará gradualmente entre 2024 (con la adquisición del 40%

de las emisiones), 2025 (con la adquisición del 70% de las emisiones) y 2026 (con la adquisición del 100% de las emisiones).

Todas las emisiones de los buques que hagan escala en un puerto de la UE para viajes intracomunitarios, así como el 50 % de las emisiones correspondientes a viajes que comiencen o finalicen fuera de la UE, estarán sujetas a este régimen.

La inclusión del sector en el régimen de comercio de emisiones fomentará la transición del transporte marítimo hacia la descarbonización y acelerará la reducción de emisiones en otros sectores no marítimos.

No obstante, la realidad geopolítica, en especial la crisis del Mar Rojo podría dificultar la consecución de estos objetivos, toda vez que las navieras se han visto obligadas a tomar nuevas rutas que han provocado un retraso de 10-15 días en las llegadas a puertos, con el consiguiente aumento de las emisiones contaminantes.

La segunda medida es relativa al Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE. El Fuel EU Maritime establece requisitos en la intensidad de emisiones GEI de la energía utilizada a bordo. La iniciativa marítima Fuel EU, como parte clave del paquete “Fit for 55” de la UE, tiene como objetivo principal aumentar la demanda y fomentar el uso sostenido de combustibles renovables y bajos en carbono y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector marítimo, garantizando al mismo tiempo el buen funcionamiento del tráfico marítimo y evitando distorsiones en el mercado interior. Establece unos niveles de reducción de la intensidad de carbono del combustible utilizado a bordo, que se endurecen en periodos de cinco años.

Por otro lado, se han aprobado las revisiones del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (Reglamento MRV).

La modificación de este reglamento conlleva que, a partir de 2025, se ampliará su alcance para incluir a los buques entre 400 GT y 5.000 GT en su ámbito de aplicación. Asimismo, la Comisión estudiará, antes de 2026, la posible inclusión de estos buques en el ETS. También se amplía su ámbito de aplicación a otros GEI como el metano y los óxidos nitrosos, a partir de 2024, con inclusión en el ETS a partir de 2026.

Tanto la Comisión Europea como el Ministerio español de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana han acogido con satisfacción el acuerdo alcanzado en la Organización Marítima Internacional (OMI), para revisar su estrategia de reducción de emisiones de

gases de efecto invernadero procedentes de los buques, en la que se han incorporado objetivos reforzados para alcanzar las emisiones netas cero alrededor de 2050, con hitos intermedios para reducir las emisiones en 2030 y 2040.

7.4.6 ESPAÑA. TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL

En 2023, el tráfico total de los 46 puertos de interés general del Estado coordinados por “Puertos del Estado” alcanzó los 543.307.746 millones de toneladas (incluyendo pesca, avituallamiento y tráfico interior), lo que representa una disminución del 3,3% respecto a 2022 (561,7 millones).

| Datos en toneladas salvo indicación expresa |                       |                 |            |            |                       | Fecha: 26/1/2024 |             |       |
|---------------------------------------------|-----------------------|-----------------|------------|------------|-----------------------|------------------|-------------|-------|
| CONCEPTO                                    |                       |                 | Diciembre  |            | Acumulado desde Enero |                  | Variación   |       |
|                                             |                       |                 | 2022       | 2023       | 2022                  | 2023             | Diferencia  | %     |
| MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN            | Graneles líquidos     | Total           | 16.189.700 | 14.468.456 | 181.729.345           | 175.064.398      | -6.664.947  | -3,7  |
|                                             | Graneles sólidos      | Total           | 8.294.581  | 6.942.790  | 93.967.441            | 90.448.050       | -3.519.391  | -3,7  |
|                                             |                       | Total           | 20.556.956 | 20.879.482 | 270.498.630           | 262.691.590      | -7.807.040  | -2,9  |
|                                             | Mercancia general     | En contenedores | 14.209.052 | 14.692.203 | 187.552.519           | 178.730.566      | -8.821.953  | -4,7  |
|                                             |                       | Convencional    | 6.347.904  | 6.187.279  | 82.946.111            | 83.961.024       | 1.014.913   | 1,2   |
|                                             | SUBTOTAL              |                 | 45.041.237 | 42.290.728 | 546.195.416           | 528.204.038      | -17.991.378 | -3,3  |
| OTRAS MERCANCÍAS                            | Pesca                 | Total           | 9.771      | 6.972      | 147.502               | 130.545          | -16.957     | -11,5 |
|                                             | Avituallamiento       | Total           | 912.865    | 891.221    | 11.578.513            | 10.894.322       | -684.191    | -5,9  |
|                                             | Combustibles líquidos |                 | 752.718    | 735.124    | 9.808.592             | 9.009.166        | -799.426    | -8,2  |
|                                             | Tráfico interior      | Total           | 273.634    | 379.237    | 3.819.339             | 4.078.841        | 259.502     | 6,8   |
|                                             | SUBTOTAL              |                 | 1.196.270  | 1.277.430  | 15.545.354            | 15.103.708       | -441.646    | -2,8  |
| TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (*)                 |                       |                 | 46.237.507 | 43.568.158 | 561.740.770           | 543.307.746      | -18.433.024 | -3,3  |

Fuente: Puertos del Estado

El año 2023 estuvo marcado por una desaceleración en los tráficos, debido a diversas tensiones internacionales, como la guerra de Rusia y Ucrania. A ello se sumó la situación de violencia en Oriente Medio que, especialmente hacia final de año, afectó al comercio marítimo al obstaculizar el paso del Mar Rojo, lo que está provocó cambios de rutas, retrasos y también aumento de costes.

|                        |                        |                          |             |             |               |               |             |      |
|------------------------|------------------------|--------------------------|-------------|-------------|---------------|---------------|-------------|------|
| OTROS DATOS DE TRÁFICO | Mercancías en tránsito | Total                    | 12.473.622  | 11.306.371  | 147.516.410   | 141.954.932   | -5.561.478  | -3,8 |
|                        |                        | En contenedores          | 8.348.845   | 8.897.854   | 110.847.932   | 106.513.959   | -4.333.973  | -3,9 |
|                        | Tráfico ro-ro          | Total (t)                | 5.369.834   | 5.310.487   | 70.957.341    | 71.862.083    | 904.742     | 1,3  |
|                        |                        | UTIS (uds.)              | 218.944     | 220.729     | 2.957.190     | 2.996.069     | 38.879      | 1,3  |
|                        | Contenedores (TEUS)    | Total                    | 1.298.609   | 1.345.795   | 17.151.468    | 16.379.280    | -772.188    | -4,5 |
|                        |                        | En tránsito              | 657.595     | 692.929     | 8.827.317     | 8.396.940     | -430.377    | -4,9 |
|                        |                        | Entrada-salida nacional  | 170.937     | 176.034     | 2.097.271     | 2.084.704     | -12.567     | -0,6 |
|                        |                        | Entrada-salida exterior  | 470.077     | 476.833     | 6.226.880     | 5.897.636     | -329.244    | -5,3 |
|                        |                        | Total número             | 12.009      | 12.134      | 157.105       | 164.215       | 7.110       | 4,5  |
|                        | Buques mercantes       | Total GT                 | 204.842.808 | 210.478.608 | 2.489.579.430 | 2.638.995.864 | 149.416.434 | 6,0  |
|                        |                        | Cruceros (nº)            | 303         | 295         | 4.528         | 4.501         | -27         | -0,6 |
|                        | Pasajeros (nº)         | Total                    | 2.254.768   | 2.480.603   | 33.000.241    | 39.251.480    | 6.251.239   | 18,9 |
|                        |                        | En régimen de transporte | 1.594.629   | 1.741.436   | 24.816.082    | 27.238.774    | 2.422.692   | 9,8  |
|                        | Automóviles (uds.)     | De crucero               | 660.139     | 739.167     | 8.184.159     | 12.012.706    | 3.828.547   | 46,8 |
|                        |                        | En régimen de pasaje     | 446.630     | 491.490     | 6.249.069     | 6.855.548     | 606.479     | 9,7  |
|                        |                        | En régimen de mercancía  | 363.468     | 318.228     | 3.254.434     | 3.893.800     | 639.366     | 19,6 |

(\*) Incluye cargas, descargas, tránsito, transbordo y taras

Fuente: Puertos del Estado

La mercancía general se redujo un 2,9% respecto a 2022, hasta 262,6 millones de toneladas, por el descenso del transporte de contenedores (-4,7%). Este descenso fue más moderado que las caídas registradas en septiembre (-8,2%) u octubre (-7%), hasta llegar a 178,7 millones de toneladas. Sin embargo, el dato de diciembre de 2023 fue superior al de diciembre de 2022 (14,6 millones de toneladas frente a 14,2), siguiendo la tendencia iniciada en noviembre, que refleja una ligera recuperación de este tipo de mercancía.





En TEUs, 2023 cerró con un descenso del 4,5%, hasta alcanzar los 16.379.280 millones. En diciembre, se movieron 1,34 millones TEUs, por encima de la cifra de diciembre de 2022 (1,29 millones), registrándose aumentos en ese mes tanto en tránsito, como entrada-salida nacional y entrada-salida exterior.

Por su parte, el volumen de mercancía general convencional aumentó el 1,2%, hasta los 83,9 millones. Este incremento se debe, en gran parte, al buen desempeño de los vehículos, cuya mercancía aumentó un 19,6% hasta llegar a los 3,8 millones.

Los graneles sólidos experimentaron una caída del 3,7%, hasta los 90,4 millones de toneladas, a pesar del notable aumento en algunas mercancías, como los cereales (+33%).

Respecto al tráfico de graneles líquidos, disminuyeron un 3,7% hasta los 175 millones de toneladas. Por otro lado, el tráfico ro-ro creció el 1,3% hasta los 71,8 millones de toneladas.

En 2023, el número de buques mercantes por los puertos españoles aumentó un 4,5%, con un total de 164.215 unidades, mientras que el arqueo bruto creció un 6%.

En cuanto al tráfico de pasajeros, se confirma su notable ascenso en 2023, con un total de 39,2 millones de personas que transitaron por los puertos españoles, un incremento del 18,9% respecto a 2022.

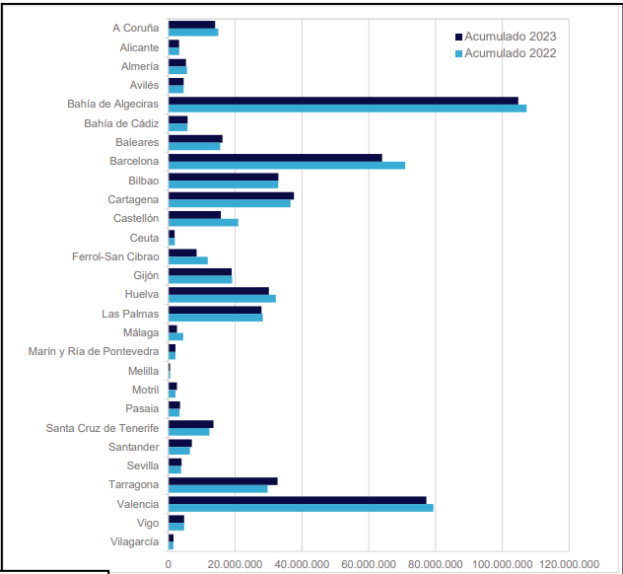
El movimiento de cruceristas por los puertos españoles superó en 2023 el récord absoluto establecido en 2019 (10,6 millones), llegando a más de 12 millones, lo que supone un 46,8% más respecto a 2022. Si bien el liderazgo en este sector lo mantienen Barcelona y Baleares, se han registrado aumentos en casi todos los puertos, destacando especialmente el fuerte impulso de Cádiz (+72,4%) y los puertos canarios.

El Puerto de Algeciras continúa en primer lugar en cuanto a toneladas movidas, con 104.785.501 millones de toneladas (-2,3%) seguido de Valencia con 77.233.074 millones (-2,7%) y Barcelona en tercera posición con 64.017.660 (-9,7%).

Le siguen los puertos de Cartagena, Bilbao y Huelva, todos ellos con más de 30 millones de toneladas.

Cartagena cerró el año con 37.593.051 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 2,7% y Bilbao lo hizo con 32.933.451 millones de toneladas, un aumento tan solo del 0,1%. Por el contrario, Huelva registró una disminución del 6,4%, con 30.074.900 millones de toneladas. El Puerto de Motril, con 2.548.177 millones de toneladas ha sido el puerto que ha registrado mayor crecimiento en 2023, con un incremento del 18,6%.

TRÁFICO PORTUARIO TOTAL



| Autoridad Portuaria       | Diciembre  |            | Acumulado desde Enero |             |          |
|---------------------------|------------|------------|-----------------------|-------------|----------|
|                           | 2022       | 2023       | 2022                  | 2023        | Var. (%) |
| A Coruña                  | 1.581.261  | 1.258.100  | 14.919.254            | 13.986.503  | -6,3     |
| Alicante                  | 272.313    | 294.565    | 3.235.427             | 3.211.196   | -0,7     |
| Almería                   | 522.846    | 480.022    | 5.584.175             | 5.289.706   | -5,3     |
| Avilés                    | 337.273    | 270.143    | 4.513.482             | 4.579.054   | 1,5      |
| Bahía de Algeciras        | 8.478.348  | 8.386.022  | 107.250.706           | 104.785.501 | -2,3     |
| Bahía de Cádiz            | 479.749    | 411.732    | 5.717.259             | 5.747.746   | 0,5      |
| Baleares                  | 1.098.786  | 1.049.280  | 15.520.728            | 16.218.031  | 4,5      |
| Barcelona                 | 6.007.582  | 5.086.520  | 70.913.803            | 64.017.660  | -9,7     |
| Bilbao                    | 3.093.789  | 2.537.562  | 32.889.882            | 32.933.451  | 0,1      |
| Cartagena                 | 2.949.014  | 3.144.276  | 36.588.350            | 37.593.051  | 2,7      |
| Castellón                 | 1.460.664  | 1.065.237  | 20.942.358            | 15.741.633  | -24,8    |
| Ceuta                     | 176.022    | 193.627    | 1.939.900             | 1.860.838   | -4,1     |
| Ferrol-San Cibrao         | 843.296    | 788.762    | 11.810.612            | 8.451.308   | -28,4    |
| Gijón                     | 2.025.792  | 1.507.311  | 19.099.877            | 18.975.595  | -0,7     |
| Huelva                    | 2.931.217  | 2.766.040  | 32.144.186            | 30.074.900  | -6,4     |
| Las Palmas                | 2.451.770  | 2.336.391  | 28.288.175            | 27.870.288  | -1,5     |
| Málaga                    | 202.796    | 206.020    | 4.413.617             | 2.552.604   | -42,2    |
| Marín y Ría de Pontevedra | 134.469    | 168.603    | 2.117.895             | 2.120.234   | 0,1      |
| Melilla                   | 47.272     | 43.223     | 576.351               | 531.348     | -7,8     |
| Motril                    | 165.888    | 222.656    | 2.147.749             | 2.548.177   | 18,6     |
| Pasaja                    | 294.761    | 272.268    | 3.312.289             | 3.493.339   | 5,5      |
| Santa Cruz de Tenerife    | 1.190.436  | 1.076.123  | 12.268.958            | 13.523.952  | 10,2     |
| Santander                 | 539.778    | 598.326    | 6.455.604             | 7.043.231   | 9,1      |
| Sevilla                   | 364.013    | 358.404    | 3.816.762             | 3.945.542   | 3,4      |
| Tarragona                 | 2.483.342  | 2.333.368  | 29.694.501            | 32.680.487  | 10,1     |
| Valencia                  | 5.633.815  | 6.164.696  | 79.365.729            | 77.233.074  | -2,7     |
| Vigo                      | 374.342    | 389.137    | 4.715.234             | 4.747.115   | 0,7      |
| Vilagarcía                | 96.872     | 159.742    | 1.497.906             | 1.552.184   | 3,6      |
| TOTAL                     | 46.237.507 | 43.568.158 | 561.740.770           | 543.307.746 | -3,3     |

*Incluye cargas, descargas, tránsito, transbordo y taras*

Fuente: Puertos del Estado



## 7.4 EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

### 7.4.1 EUROPEAN UNION ECONOMY

According to, Eurostat, the statistical office of the European Union, in 2023, GDP grew by 0.4% in both the euro area and the EU, following a 3.4% increase in both areas in 2022.

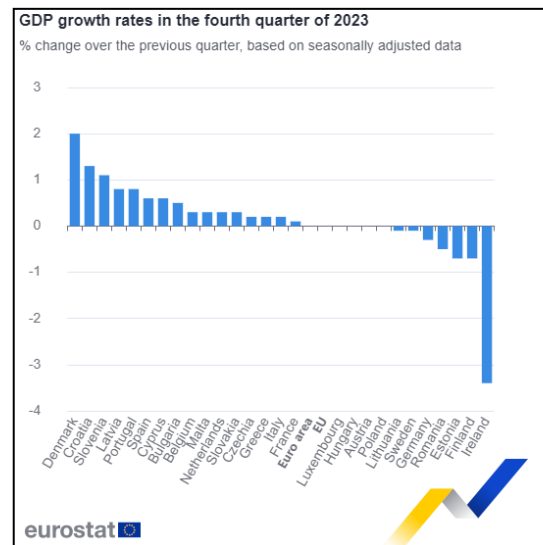
In the fourth quarter of 2023, seasonally adjusted GDP was stable in both the euro area and the EU compared to the previous quarter. In the third quarter, GDP decreased by 0.1% in the euro area and remained stable in the EU.

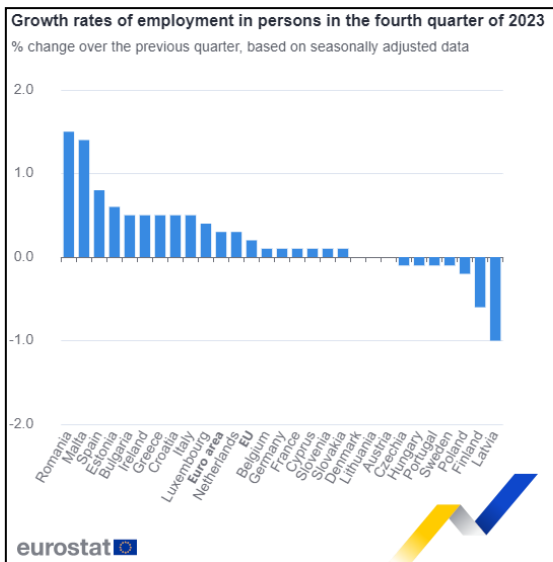
Regarding GDP growth by Member State, Denmark (+2.0%) recorded the highest GDP increase compared to the previous quarter, followed by Croatia (+1.3%) and Slovenia (+1.1%). The largest declines were observed in Ireland (-3.4%), followed by Estonia and Finland (both -0.7%).

Over the fourth quarter of 2023, household final consumption expenditure increased by 0.1% in the euro area and by 0.2% in the EU, following an increase of 0.3% in both areas in the previous quarter.

Government final consumption expenditure increased by 0.6% in the euro area and by 0.3% in the EU after an increase of 0.6% in both areas in the previous quarter.

In the fourth quarter, exports were stable in the euro area and increased by 0.8% in the EU, after a drop of 1.2% in the euro area and 1.1% in the EU in the previous quarter. Imports, meanwhile, increased by 0.6% in the euro area and 1.2% in the EU, after declining by 1.4% and 1.6%, respectively, in the previous quarter.





The number of employed people increased by 0.3% in the euro area and 0.2% in the EU in the fourth quarter of 2023 compared to the previous quarter.

In 2023, the number of employed persons grew by 1.4% in the euro area and 1.2% in the EU against 2.3% and 2.0% respectively in 2022, according to data published by Eurostat.

In Q4 2023, Romania (+1.5%), Malta (+1.4%) and Spain (+0.8%) recorded the highest employment growth compared to the previous quarter, while the largest employment decline was recorded in Latvia (-1.0%), Finland (-0.6%) and Poland (-0.2%).

According to seasonally adjusted Eurostat figures, in the fourth quarter of 2023, there were 217.1 million people employed in the EU, of which 169.3 million were employed in the euro area.

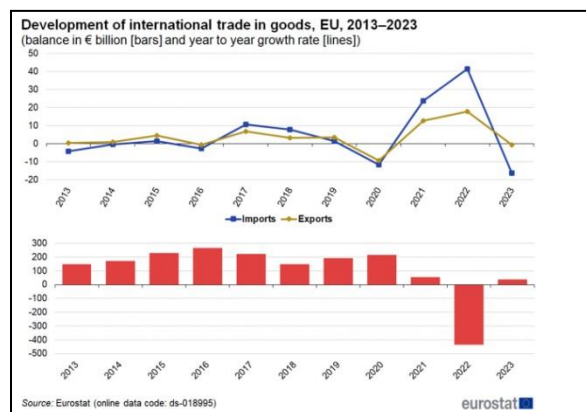
According to seasonally adjusted Eurostat figures, in the fourth quarter of 2023, there were 217.1 million people employed in the EU, of which 169.3 million were employed in the euro area.

In 2023, EU trade continued its recovery from the COVID-19 pandemic. The EU accounted for approximately 14 % of world merchandise trade.

Regarding exports of goods from the euro area to the rest of the world, in December 2023 they were estimated at €218.7 billion, a decrease of 8.8% compared to December 2022 (€239.9 billion). Imports from the rest of the world amounted to €201.9 billion, a decrease of 18.7% compared to December 2022 (€248.3 billion).

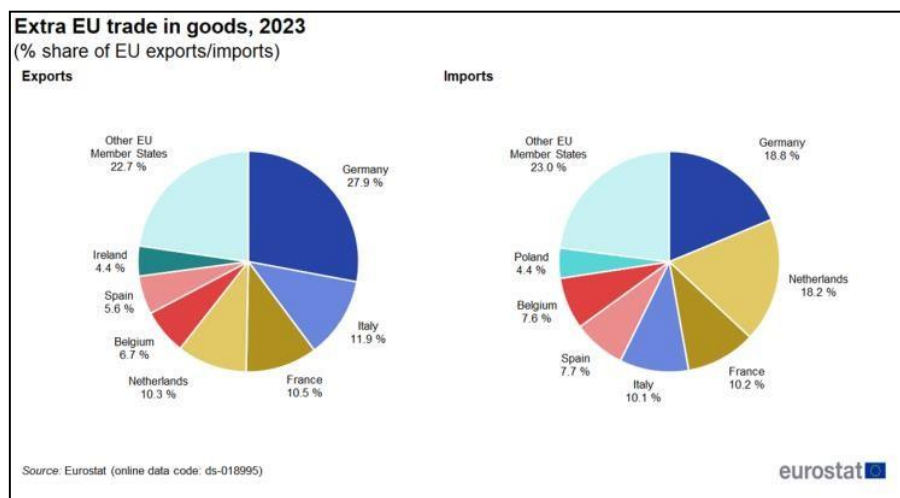
As a result, the euro area recorded a surplus of €16.8 billion in trade in goods with the rest of the world in December 2023, compared with a deficit of €8.5 billion in December 2022. Trade within the euro area decreased to €187.2 billion in December 2023, a drop of 14.8% compared to December 2022.

In 2023, the EU goods trade balance showed a surplus of €38 billion, a significant change from 2022. This surplus was driven by two circumstances. On the one hand, due to large surpluses in chemicals (€198 billion) and machinery and vehicles (€210.6 billion), along with a smaller surplus in food and



beverages (€59.8 billion). On the other hand, due to a large trade deficit in energy (409.4 billion euros) and smaller deficits in raw materials (28.9 billion euros) and other manufactured goods (10.3 billion euros).

In 2023, among the EU Member States, Germany had, by far, the largest share of extra-EU trade, contributing 28 % of EU goods exports to non-EU countries and accounting for almost one-fifth (19 %) of EU exports.

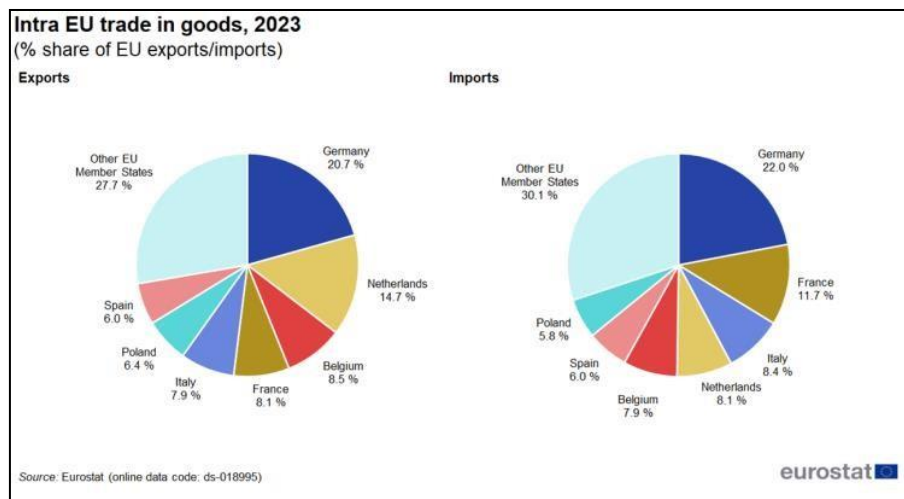


The next three largest exporters were Italy (12 %), the Netherlands and France (both 10%), the only other EU Member States to account for a double-digit share of EU exports.

On the import side, the Netherlands (18 %), France and Italy (both 10 %) followed Germany as the largest importers of third-country goods in 2023. The relatively high share of the Netherlands is largely due to the considerable amount of goods entering the EU via Rotterdam, the EU's main seaport, known as the “Rotterdam effect”.

Germany recorded the largest trade surplus in goods outside the EU, valued at €241.8 billion in 2023, followed by Italy with €48.7 billion and Ireland with €27.7 billion. The largest trade deficits for trade in goods outside the EU were €195.5 billion for the Netherlands, €49.8 billion for Spain and €21.8 billion for Poland.

As in extra-EU trade, Germany was also the leading EU Member State in intra-EU trade in 2023, accounting for 21% of EU exports of goods to other Member States and 22% of EU imports of goods from other Member States.



On the one hand, the Netherlands (15 %) was the only other EU Member State that contributed more than one tenth of intra-EU exports, again due to the Rotterdam effect. France (12 %), on the other hand, was the only other EU Member State to account for more than one tenth of intra-EU imports.

In 2023, most EU Member States' exports and imports were with other EU Member States. The exceptions were Ireland (for both imports and exports), Cyprus (for exports only) and Slovenia and the Netherlands (for imports only).

EU trade with Russia has been strongly affected since the beginning of the Russian invasion of Ukraine. Between February 2022 and December 2023, the value of EU imports from Russia fell by 82 %. Russia's share of extra-EU oil imports fell from 28 % in Q4 2021 to 3 % in Q4 2023. As a result, the EU's trade deficit with Russia, which peaked at €18.6 billion in March 2022, fell to €0.8 billion in December 2023.

In the fourth quarter of 2023, imports from Ukraine (€5.5 billion) were lower than in the same quarter of 2022 (€7.9 billion), while exports increased from €8.8 billion to €10 billion in this period. This led to the EU's trade surplus with Ukraine peaking in the fourth quarter of 2023 at €4.5 billion.

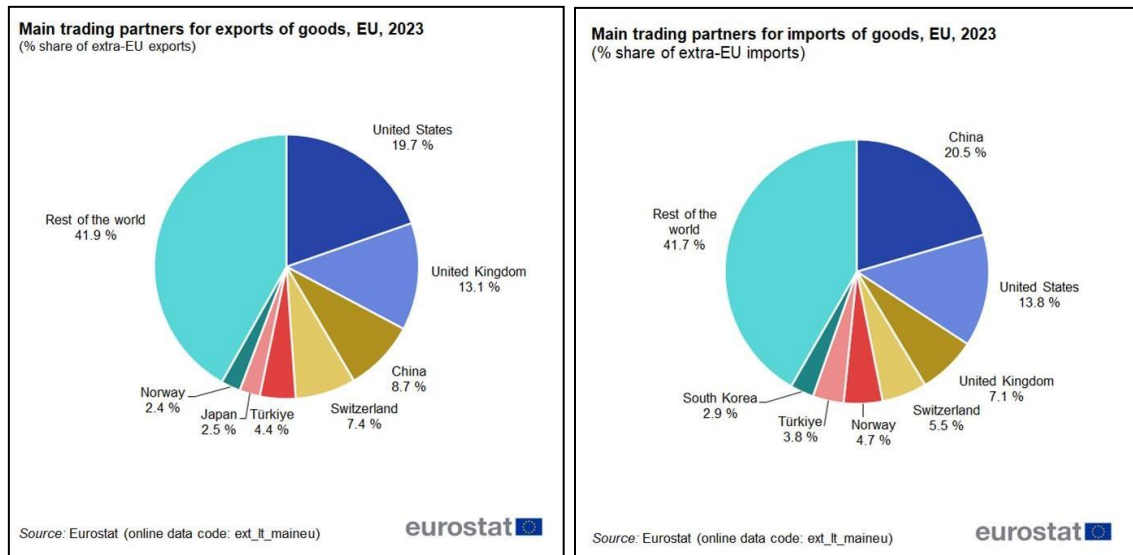
The United States remained the most common destination for goods exported from the EU in 2023, with a 20% share. The United Kingdom was the second most common destination for EU exports (13% of the EU total), followed by China (9%).

The seven largest destination markets for EU goods exports (United States, United Kingdom, China, Switzerland, Turkey, Japan and Norway) accounted for almost three-fifths (58 %) of all EU goods exports.

The seven largest suppliers of EU goods imports were practically the same countries as the main destination markets for EU exports, with South Korea replacing Japan. These



seven countries accounted for almost three-fifths (58 %) of all goods imports into the EU. With one-fifth (20 %) of all imports, China was the largest supplier of goods to the EU in 2023. The United States (14 %) followed at some distance.

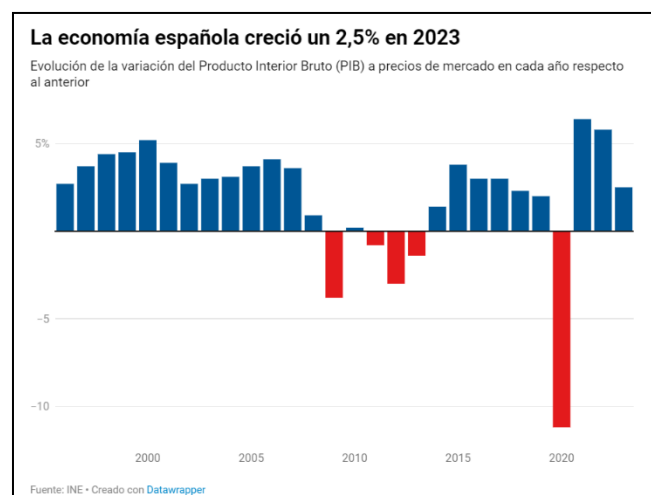


Between 2022 and 2023, the value of extra-EU exports fell in all product groups except machinery and vehicles. The largest drop recorded was in the energy sector, with a decline of 20.9% due to the sharp fall in prices. A significant decrease was also observed in exports of raw materials (-10.7%).

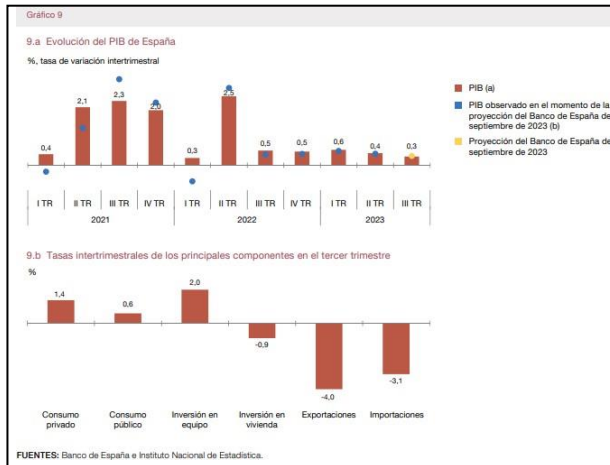
On the import side, declines were even more pronounced. The largest declines occurred in extra-EU imports of energy (-33.6%) and raw materials (-22.6%). Other manufactured products (-15.2%) and chemical products (-10.5%) also experienced declines of more than 10%.

#### 7.4.2 SPANISH ECONOMY

According to data from the “Quarterly National Accounts” published by the National Statistics Institute (INE), economic growth for the year 2023 was 2.5%, exceeding all expectations and positioning Spain as a leader among advanced economies, although below the 5.8% recorded in 2022.



*In the fourth quarter of 2023, growth of the Spanish economy stood at 2.0% year-on-year, one tenth of a percentage point above the rate observed in the previous quarter. In quarterly terms, GDP increased by 0.6%, two tenths of a percentage point more than in the third quarter.*



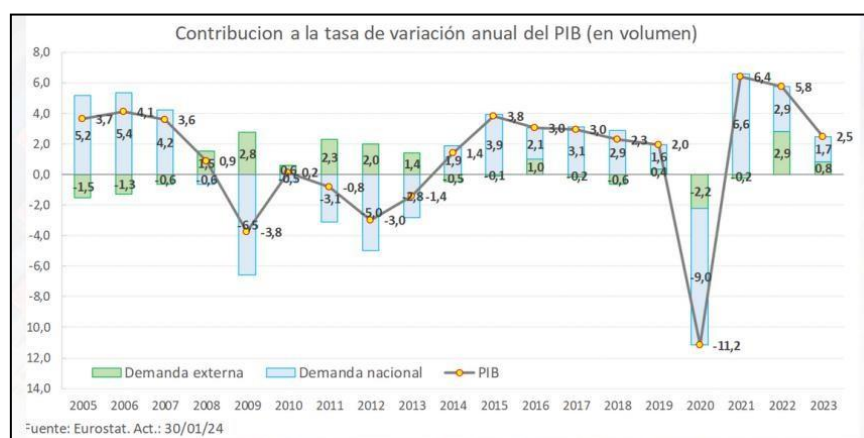
*The economy thus achieved its third consecutive annual growth, following the upturns of 2021 (6.4%) and 2022 (5.8%), although growth in 2023 was the most moderate. Nevertheless, this has allowed Spain to recover from the historic 11.2% GDP contraction caused by the COVID-19 pandemic.*

*As confirmed by INE, domestic demand (consumption and*

*investment) was the main driver of this growth, contributing 1.7 points to GDP growth for 2023, driven largely by stronger-than-anticipated household consumption. In addition, there was an improvement in investment, especially in gross capital formation in capital goods, which advanced during the last quarter of the year after four consecutive quarters of negative rates.*

*By aggregates, in the fourth quarter, final consumption expenditure accelerated by 1.2 points compared to the previous quarter, reaching a year-on-year growth rate of 2.8%. Household spending increased by 2.3%, a rate 1.9 points higher than in the previous quarter, while government spending rose by 4.1%, six tenths of a point less than in the previous quarter.*

*Domestic demand, driven by private and public consumption, offset the negative contribution of external demand, because of the decline in exports of goods and services.*



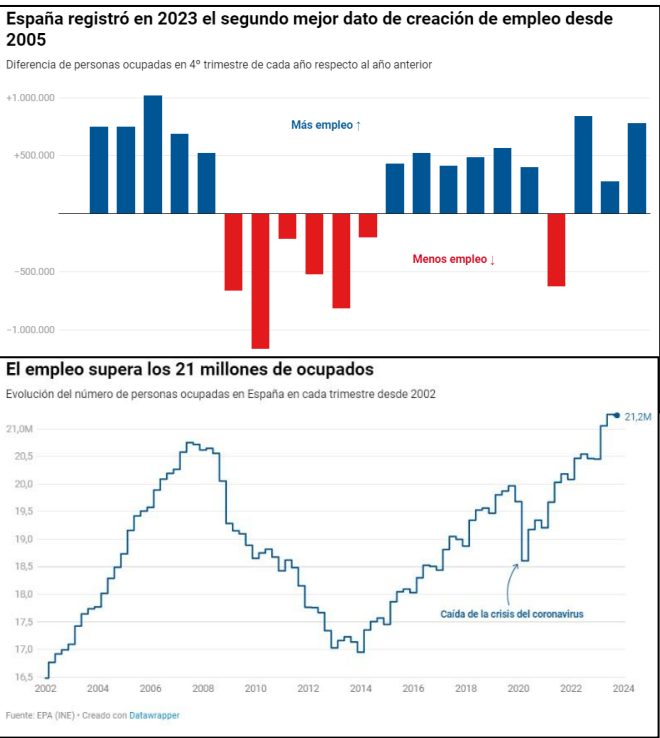
External demand (exports and imports) contributed 0.8 points to GDP growth, 2.1 points less than in 2022, mainly due to weak export growth. The adverse economic situation faced by some European Union countries, such as Germany, one of Spain's main trading partners, was reflected in the foreign sales of Spanish companies.

| <b>PIB a precios de mercado: Demanda</b><br>Variación INTERANUAL en porcentaje (1)<br>Volumen encadenado referencia 2015. |            |            |             |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|-------------|------------|
|                                                                                                                           | 2022       | 2023       |             |            |
|                                                                                                                           | T IV       | T I        | T II        | T III      |
| <b>PIB a p.m.</b>                                                                                                         | <b>3,8</b> | <b>4,1</b> | <b>2,0</b>  | <b>1,8</b> |
| <b>Demanda nacional (2)</b>                                                                                               | <b>0,7</b> | <b>1,3</b> | <b>2,2</b>  | <b>1,7</b> |
| Gasto consumo final hogares                                                                                               | 2,2        | 2,6        | 2,2         | 1,0        |
| Gasto consumo final ISFLH                                                                                                 | 1,5        | -1,2       | 3,4         | 3,6        |
| Gasto consumo final AA.PP.                                                                                                | 1,6        | 1,2        | 4,1         | 3,3        |
| Formación bruta de capital fijo                                                                                           | -0,4       | -0,1       | 1,7         | 0,6        |
| Activos fijos materiales                                                                                                  | -0,1       | 0,3        | 2,1         | 0,7        |
| -Viviendas y construcción                                                                                                 | 1,2        | 3,4        | 3,8         | 1,8        |
| -Maquinaria y bienes de equipo                                                                                            | -2,0       | -5,0       | -1,4        | -1,7       |
| <b>Demanda externa (2)</b>                                                                                                | <b>3,1</b> | <b>2,8</b> | <b>-0,2</b> | <b>0,2</b> |
| Exportaciones bienes y servicios                                                                                          | 8,7        | 9,4        | -1,1        | -2,4       |
| Importaciones bienes y servicios                                                                                          | 0,1        | 1,8        | -0,5        | -2,9       |

| <b>PIB a precios de mercado: Demanda</b><br>Variación INTERTRIMESTRAL en porcentaje (1)<br>Volumen encadenado referencia 2015. |             |            |             |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------|-------------|-------------|
|                                                                                                                                | 2022        | 2023       |             |             |
|                                                                                                                                | T IV        | T I        | T II        | T III       |
| <b>PIB a p.m.</b>                                                                                                              | <b>0,5</b>  | <b>0,6</b> | <b>0,4</b>  | <b>0,3</b>  |
| <b>Demanda nacional (2)</b>                                                                                                    | <b>-0,3</b> | <b>0,2</b> | <b>1,0</b>  | <b>0,8</b>  |
| Gasto consumo final hogares                                                                                                    | -1,6        | 0,3        | 0,9         | 1,4         |
| Gasto consumo final ISFLH                                                                                                      | 0,2         | -3,0       | 5,6         | 0,9         |
| Gasto consumo final AA.PP.                                                                                                     | 1,6         | -0,5       | 1,6         | 0,6         |
| Formación bruta de capital fijo                                                                                                | -3,6        | 2,9        | 1,9         | -0,4        |
| Activos fijos materiales                                                                                                       | -3,4        | 3,3        | 1,6         | -0,7        |
| -Viviendas y construcción                                                                                                      | -0,7        | 1,4        | 3,5         | -2,2        |
| -Maquinaria y bienes de equipo                                                                                                 | -8,2        | 6,9        | -1,9        | 2,2         |
| <b>Demanda externa (2)</b>                                                                                                     | <b>0,8</b>  | <b>0,4</b> | <b>-0,6</b> | <b>-0,5</b> |
| Exportaciones bienes y servicios                                                                                               | 0,6         | 4,4        | -3,3        | -4,0        |
| Importaciones bienes y servicios                                                                                               | -1,6        | 3,9        | -2,1        | -3,1        |

(1) Datos avance. Series corregidas de efectos estacionales y calendario.  
 (2) Contribución al crecimiento/descenso del PIB.  
 Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Employment, measured in terms of full-time equivalent jobs, rose by 3.9% year-on-year, resulting in the creation of more than 750,000 jobs in 2023. Meanwhile, hours worked rose by 2.8%.



The labour market outlook for 2023 revealed another significant fact: a record level of employment, with more than 21.2 million people in employment.



*Regarding the annual evolution of consumer prices, the annual variation rate of the Consumer Price Index (CPI) in December stood at 3.1%, representing a decrease of one tenth of a point compared to November 2023.*

*Food and non-alcoholic beverages were key factors in the decrease in the annual rate, registering a rate of 7.3%, 1.7 points below November. This drop was largely attributed to a smaller increase in the prices of milk, eggs and cheese, bread and cereals, and meat compared to December 2022, as well as a decrease in the prices of pulses and vegetables, contrasting with the increase observed in 2022.*

*On the other hand, transportation stood out among the groups with a positive influence, with a rate of 3.9%, almost four points higher than in the previous month. This increase was attributed to a smaller decrease in the prices of fuel and lubricants for personal vehicles, compared to the same period in 2022.*

*The annual rate of change in the Housing Price Index increased by one tenth of a percent to 4.2%. The annual change for new housing was 7.5%, while second-hand housing was 3.6%. Between the third and fourth quarters of 2023, housing prices decreased by 1.1%.*

*The annual variation rate of core inflation, which excludes unprocessed food and energy products, decreased seven tenths of a percentage point to 3.8%.*

*Regarding growth forecasts for the Spanish economy, according to the IMF, growth is projected at 1.9% for 2024 and 2.1% for 2025.*

*The Bank of Spain forecasts GDP growth of 2.2% and 2.1% in 2024 and 2025, respectively. As for headline inflation, it is expected to rise to 3.6% in 2024 before falling to 1.8% in 2025. In contrast, underlying price inflation is forecast to decelerate to 2.1% and 1.7% in 2024 and 2025, respectively.*

*The European Commission's spring forecasts revised upwards the Spanish GDP growth projection for 2024 to 2.1%, while reducing the forecast for 2025 by one tenth of a percent to 1.9%.*

*Meanwhile, the Institute for Stock Market Studies (IEB) forecasts that the Spanish economy will grow by 1.5% in 2024 and estimates that core inflation (excluding energy and food) will be 3.1% in 2024.*

As far as foreign trade is concerned, according to the January 2024 Monthly Foreign Trade Report, Spain has shown greater resilience compared to its neighbouring countries, experiencing a more gradual slowdown than that observed in

the EU-27 and the Eurozone, in a context of international uncertainty. The decline in exports was mainly concentrated in the energy sector, while non-energy exports recorded an increase.



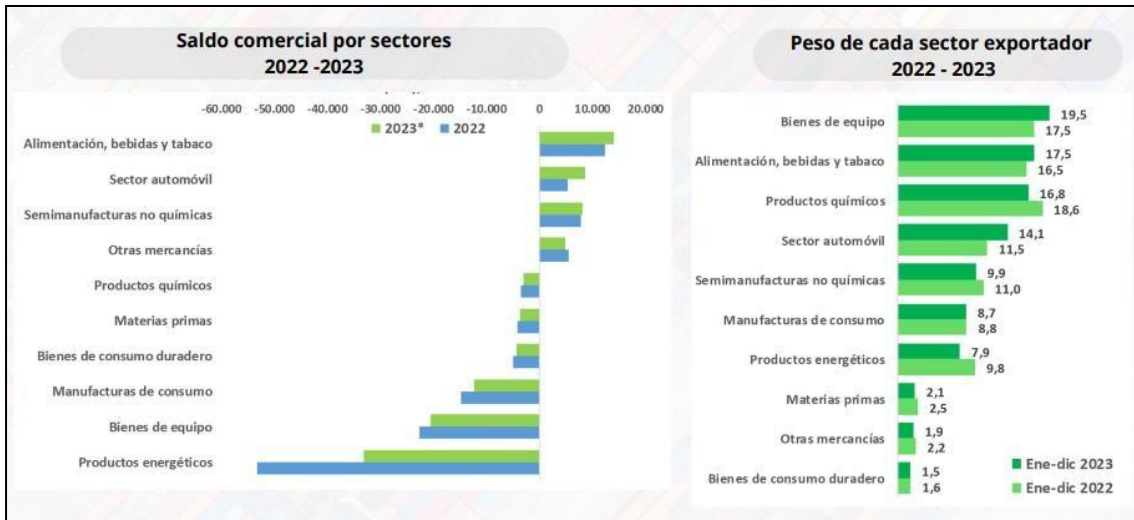
Source: Comex

In 2023, Spanish exports of goods reached €383.7 billion, experiencing a 1.4% decrease compared to 2022 (equivalent to -€5.5 billion). This drop was driven by a 20.6% decrease (-7.9 billion) in exports of energy products, which offset a 0.7% increase (+2.4 billion) in exports of non-energy products.

In volume terms, exports decreased by 5.1% year-on-year, impacted by both the energy (-16.2%) and non-energy (-4.3%) components. The slowdown in the second half of the year in the main destinations of the European Union affected the non-energy component, although exports to the United States and Latin America showed a good performance.

The most prominent export sectors in 2023 were: capital goods (accounting for 19.5% of the total), followed by food, beverages and tobacco (17.5%), chemicals (16.8%) and the automotive sector (14.1%).





Source: Comex

*In 2023, Spanish imports of goods reached €424,248 million, experiencing a decrease of 7.2% compared to 2022 (€33 billion). This reduction is mainly attributable to lower demand for energy imports, which recorded a 30.2% year-on-year drop, including gas (mainly from the United States) and oil and oil derivatives (mainly from Nigeria, Russia, Iraq and Saudi Arabia). On the other hand, non-energy imports decreased by 1.5% year-on-year.*

*In volume terms, imports decreased by 5.4% year-on-year, with non-energy products declining by 2.6% year-on-year and energy products by 22.7% year-on-year.*

*For the year 2023, Spanish imports decreased to a lesser extent than those of the European Union and the Euro zone. While imports in Spain fell by 7.2% year-on-year, those of the euro zone decreased by 9.2% and those of the EU-27 by 8.6%.*

*The main import sectors in terms of weight in 2023 were: capital goods (representing 22.4% of the total), chemical products (15.8% of the total), energy products (15.0% of the total) and food, beverages and tobacco (12.5% of the total).*



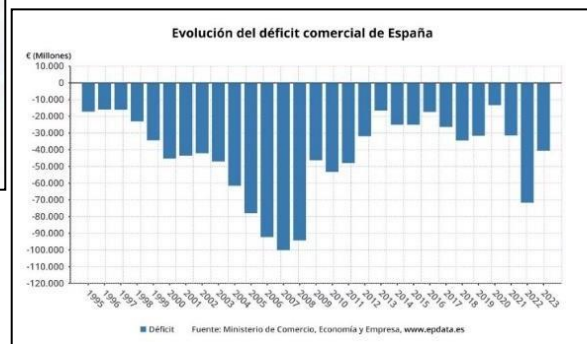


Source: Comex

In 2023, the trade deficit was reduced by 40% to around 31 billion euros (27.552 billion compared to the provisional figures for 2022), totalling 40.5 billion euros. In terms of GDP, this deficit fell from 5.1% in 2022 to 2.8%. This decrease is due to a reduction in both the energy deficit (down 37%) and the non-energy deficit (down 52%). It is important to note that the improvement in the energy balance is attributed to the greater decrease in imports, both in terms of volume and prices.



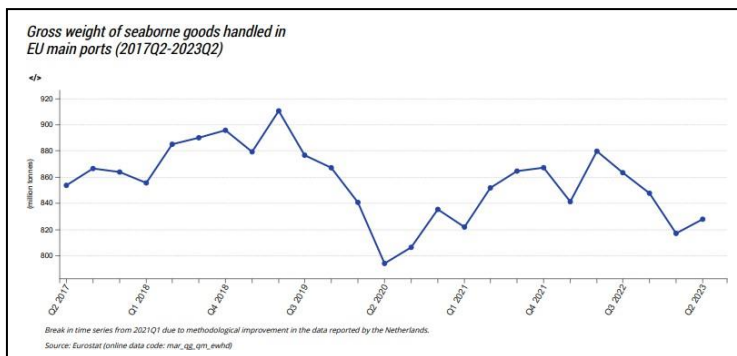
Source: Comex



### 7.4.3 EUROPEAN SHIPPING INDUSTRY

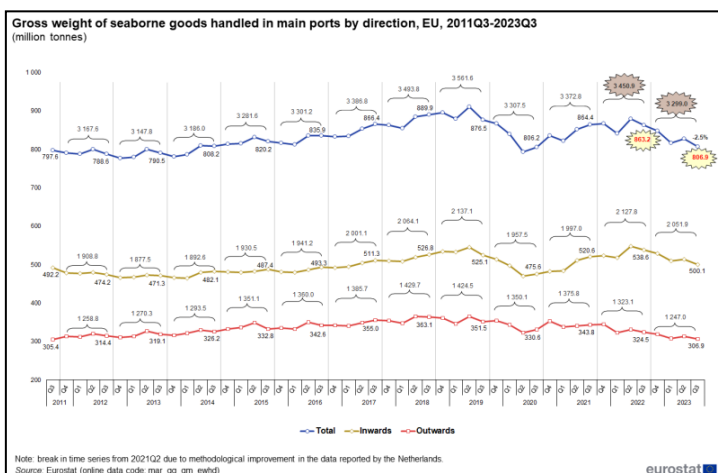
According to Eurostat data, in the third quarter of 2023 (latest data available to date), a movement of around 860 million tons of GT was recorded in the main EU ports, reflecting a decrease of 1.4% compared to the previous quarter and 0.7% compared to the same quarter of 2021.

During the third quarter of 2023, the main ports of the European Union handled a gross cargo weight of 807 million tons, representing a decrease of 2.5 % compared to the previous quarter and 6.5 % compared to the same period of 2022.



After the remarkable increase in cargo handling in 2019 and a partial recovery following the Covid-19 pandemic that continued until 2022, a new downward trend has been observed thereafter, mainly attributed to the restrictions on the transport of goods with Russia, following its military aggression against Ukraine.

Considering the overall annual variation, EU port activity in terms of gross weight of goods handled decreased by 4.4% compared to the previous period.



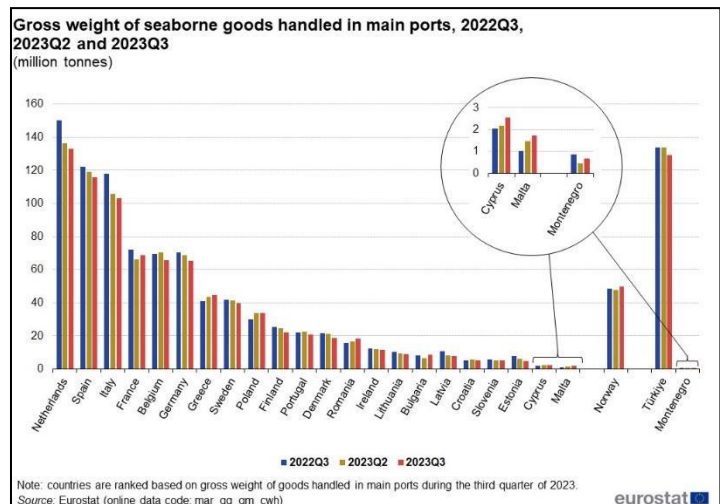
In the third quarter of 2023, incoming goods accounted for 62% of the total volume of goods handled in the main EU ports. This percentage experienced a slight decrease of 0.2 percentage points (pp) compared to the previous quarter and of 0.4 pp compared to the third quarter of the previous year.

Looking at the overall annual aggregate, inbound freight movements experienced a decrease of 3.6 %, while outbound movements fell by 5.7 %.

According to Eurostat, the Netherlands, Spain and Italy remained the member states with the highest volume of goods handled in their main ports, with more than 100 million tons of goods each.

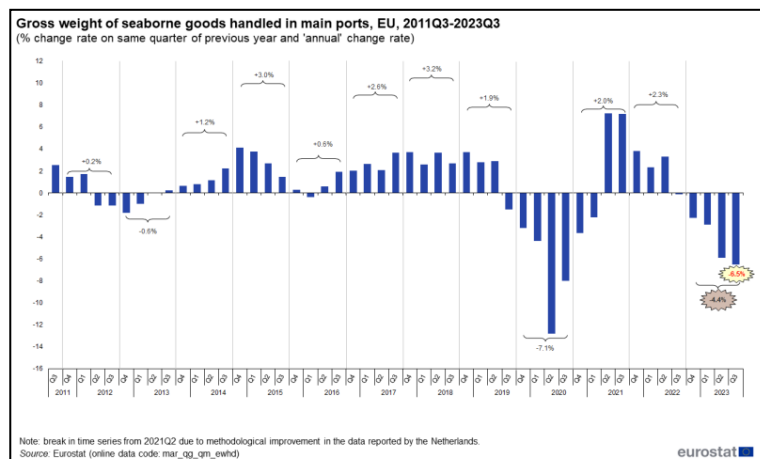
In the third quarter of 2023, a total of 15 of the EU maritime member states recorded a decrease in tons of goods handled in their main ports compared to the same quarter of 2022.

In relative terms, the largest decrease was observed in Estonia (-35.3%), followed by Latvia (-26.8%), Denmark and Finland (both -13.0%), Italy (-12.5%), Slovenia (-12.3%), Lithuania and the Netherlands (both -11.5%). Montenegro, a candidate country, also suffered a significant drop in the same period (-22.9%).



In contrast, Malta recorded the highest increase in main port activity in this period (+68.0 %), followed by Cyprus (+23.5 %), Romania (+17.4 %) and Poland (+12.4 %).

Considering the overall annual change, 16 EU member states as well as the candidate countries Montenegro and Turkey

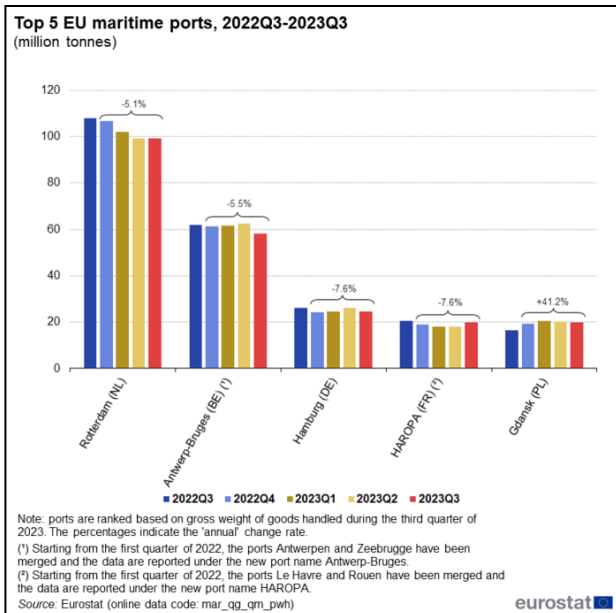


experienced a decrease. The largest drop was recorded in Estonia (-26.6 %), followed by Lithuania (-12.4 %), Latvia (-12.3 %) and Italy (-10.1 %). Montenegro, a candidate country, also reported a substantial decrease of 12%. In contrast, the most notable growth was observed in Malta (+37.5%), followed by Poland (+26.3%) and Romania (+10%).

Likewise, Eurostat data also reflect that port activity in the EU, in terms of gross weight of goods, decreased by 4.4 % compared to the second quarter of 2023.

According to Eurostat, shipping between the EU and Russia recorded the biggest drop in the third quarter of 2023 compared to the same quarter of 2022 (-55.1 %), followed by Turkey (-20.5 %).

By contrast, traffic with the USA, Norway and Nigeria increased substantially over the same period, by 15.6%, 15.4% and 10.7%, respectively.



Rotterdam remained, by far, the busiest EU port in the third quarter of 2023, with 99 million gross tonnages of goods handled. The second leading port was Antwerp-Bruges, through which 58 million tons transited. Hamburg ranked third with traffic of 24 million tons. The fourth and fifth ports were HAROPA and Gdansk, with 20 million tons each. Gdansk grew substantially by 20.9 % compared to the third quarter of 2022. During the same period, the other ports in the top 5 decreased: Rotterdam by 8.2 %,

Hamburg by 6.4 %, Antwerp-Bruges by 5.8 % and HAROPA by 2.5 %.

Looking at the overall annual change, Gdansk experienced a significant increase of 41.2%. The other ports in the top 5 decreased: HAROPA and Hamburg by 7.6%, Antwerp-Bruges by 5.5% and Rotterdam by 5.1%.

#### 7.4.4 EUROPEAN FLEET

As far as the fleet is concerned, according to ISL-SSMR, as of January 1, 2024, the countries of the European continent controlled a total of 17,034 vessels (33.9% of the world total) and 836 million DWT (37.4% of the world tonnage), (vessels of 1,000 GT and over).

The fleet controlled by European Union member countries totalled 12,314 vessels, with 674 million DWT as of January 1, 2024. In terms of DWT, it accounts for 30.2% of the global merchant fleet tonnage.

The capacity of the controlled fleet is dominated by bulk carriers with 3,288 units (259 million DWT), followed by 3,237 units of tankers (240 million DWT). The capacity of the EU-controlled fleet is mainly made up of three types of ships; tankers (35,5% of DWT), bulk carriers (38,4%), and container ships (21,2%).

As for the EU-flag fleet controlled by EU shipowners, according to ISL statistical data, as of January 1, 2024, it consisted of 6,436 vessels, with 285 million DWT, of which 1,858 vessels were tankers, including gas tankers, totalling about 111 million DWT.

Greece continues to control the world's largest merchant fleet, with 410.3 million DWT, 18.4% of the world's shipping capacity, (vessels of 1,000 GT and over), operating 86.8%

of its fleet under foreign flags. However, its tonnage has decreased by 3.5% over the previous year.

The Greek controlled fleet, with 5,068 vessels, has an average age of 13.7 years.

Germany is the second largest EU country that controls the largest fleet with 74.5 million DWT, (-2.9% over the previous year), flagging 90.1% of its tonnage under a foreign flag.

Germany is followed by Italy, which with a total of 1,223 vessels, controls a total of 55.3 million DWT (+4.6 compared to 2022), 88.5% under a foreign flag.

As for the European flags, as of January 1, 2024, the Maltese flag ranks first in the European Union fleet, and seventh in the world fleet, in terms of DWT, with 1,747 vessels and 101.2 million DWT, accounting for 4.5% of the world total. Malta has decreased its tonnage by 5.9% compared to the previous year (vessels of 300 GT and above).

Malta is followed by Greece, in eighth position in the world ranking by flag, with 805 vessels, and 56.2 million DWT, representing 2.5% of the world tonnage, a reduction of 4.9% compared to 2022.

The Cyprus flag is in eleventh position worldwide, with a total of 801 vessels and 29.7 million DWT, (-2.3%).

Portugal, with the Madeira Register, ranks 12th in the world ranking, with a total of 29.3 million DWT and 841 vessels, an increase of 9.4% over 2022, in DWT terms.

Other flags such as Denmark (ranked 15th) and Italy (ranked 29th) saw their fleets decrease; Denmark (-1.3%), and Italy (-16.9%) in DWT terms.

The flags of France (ranked 23rd) and Germany (26th), increased their tonnage by 13.2% and 11.4% respectively.

According to the same sources, as of January 1, 2024, the Spanish pavilion ranked 55th in the world ranking, with 1.5 million DWT, a significant decrease of 11.3% compared to 2022.

#### **7.4.5 U. CLIMATE GOALS**

In July 2023, the European Commission approved the “Fit for 55” package of measures designed to align EU energy and climate change legislation with the EU's new 2030 target: reducing greenhouse gas (GHG) emissions by at least 55% compared to 1990.

This package of actions includes modifications to existing regulation and some new actions, particularly relevant to transport, mobility and construction. Two of these proposals have a direct impact on the maritime transport sector: the inclusion in the EU

*ETS system, as of January 1, 2024, of ships operating in European Economic Area (EEA) ports, and the new Fuel EU Maritime Regulation, which sets minimum targets for the use of less carbon-intensive fuels as of January 1, 2025.*

*The first of the proposals refers to Regulation (EU) 2023/957 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Regulation (EU) to incorporate shipping activities into the EU Emissions Trading Scheme and to track, report and verify additional greenhouse gas emissions and emissions from additional types of ships. The EU Emission Trading System (EU ETS) is a greenhouse gas emissions trading system, whereby polluters are forced to pay for their GHG emissions.*

*As a result, shipowners will be required to purchase emission allowances for each ton of CO<sub>2</sub> emitted by their vessels of 5,000 GT or over. This measure will be implemented gradually between 2024 (with the acquisition of 40% of emissions), 2025 (with the acquisition of 70% of emissions) and 2026 (with the acquisition of 100% of emissions).*

*All emissions from ships calling at an EU port for intra-EU voyages, as well as 50 % of emissions from voyages starting or finishing outside the EU, will be subject to the scheme.*

*The inclusion of the sector in the ETS will encourage the transition of shipping towards decarbonization and accelerate emission reductions in other non-maritime sectors.*

*However, the geopolitical reality, especially the Red Sea crisis, could make it difficult to achieve these objectives, since shipping lines have been forced to take new routes that have caused a delay of 10-15 days in port arrivals, with a consequent increase in polluting emissions.*

*The second proposal relates to Regulation (EU) 2023/1805 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the use of renewable fuels and low-carbon fuels for maritime transport and amending Directive 2009/16/EC. The Fuel EU maritime sets requirements on the GHG WtW emission intensity of the energy used on board. The Fuel EU maritime initiative, as a key part of the EU's Fit for 55 package, aims primarily to increase demand for and encourage the sustained use of renewable and low-carbon fuels and reduce GHG emissions from the maritime sector, while ensuring the smooth functioning of maritime traffic and avoiding distortions in the internal market. The new regulations establish levels of reduction in the carbon intensity of fuel used on board, which harden over five-year periods.*

*On the other hand, revisions to Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015 concerning the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from shipping and amending Directive 2009/16/EC (MRV Regulation) have been approved.*



The modification of this regulation entails that, as of 2025, its scope will be extended to include ships between 400 GT and 5,000 GT in its scope of application. The Commission will also consider, before 2026, the possible inclusion of these vessels in the ETS. Its scope is also extended to other GHGs such as methane and nitrous oxides, from 2024, with inclusion in the ETS from 2026.

Both the European Commission and the Spanish Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda have welcomed the agreement reached at the International Maritime Organization (IMO), to review its strategy for reducing greenhouse gas emissions from ships, which has incorporated strengthened targets to achieve net zero emissions around 2050, with intermediate milestones to reduce emissions in 2030 and 2040.

#### 7.4.6 SPAIN. SPANISH PORT TRAFFIC

In 2023, the total traffic of the 46 ports of general State interest coordinated by “Puertos del Estado” reached 543,307,746 million tons (including fishing, victualling and inland traffic), representing a decrease of 3.3% compared to 2022 (561.7 million).

| Datos en toneladas salvo indicación expresa |                       |            |            |                       |             | Fecha: 26/1/2024 |       |
|---------------------------------------------|-----------------------|------------|------------|-----------------------|-------------|------------------|-------|
| CONCEPTO                                    |                       | Diciembre  |            | Acumulado desde Enero |             | Variación        |       |
|                                             |                       | 2022       | 2023       | 2022                  | 2023        | Diferencia       | %     |
| MERCANCIAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN            | Graneles líquidos     | 16.189.700 | 14.468.456 | 181.729.345           | 175.064.398 | -6.664.947       | -3,7  |
|                                             | Graneles sólidos      | 8.294.581  | 6.942.790  | 93.967.441            | 90.448.050  | -3.519.391       | -3,7  |
|                                             | Total                 | 20.556.956 | 20.879.482 | 270.498.630           | 262.691.590 | -7.807.040       | -2,9  |
|                                             | Mercancia general     | 14.209.052 | 14.692.203 | 187.552.519           | 178.730.586 | -8.821.953       | -4,7  |
|                                             |                       | 6.347.904  | 6.187.279  | 82.946.111            | 83.961.024  | 1.014.913        | 1,2   |
|                                             | SUBTOTAL              | 45.041.237 | 42.290.728 | 546.195.416           | 528.204.038 | -17.991.378      | -3,3  |
| OTRAS MERCANCIAS                            | Pesca                 | 9.771      | 6.972      | 147.502               | 130.545     | -16.957          | -11,5 |
|                                             | Avituallamiento       | 912.865    | 891.221    | 11.578.513            | 10.894.322  | -684.191         | -5,9  |
|                                             | Combustibles líquidos | 752.718    | 735.124    | 9.808.592             | 9.009.166   | -799.426         | -8,2  |
|                                             | Trafico interior      | 273.634    | 379.237    | 3.819.339             | 4.078.841   | 259.502          | 6,8   |
|                                             | SUBTOTAL              | 1.196.279  | 1.277.439  | 15.545.354            | 15.103.708  | -441.646         | -2,8  |
| TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (*)                 |                       | 46.237.507 | 43.568.158 | 561.740.770           | 543.307.746 | -18.433.024      | -3,3  |

Source: Puertos del Estado

The year 2023 was marked by a slowdown in traffics, due to various international tensions, such as the war between Russia and Ukraine. Added to this was the violent situation in the Middle East which, especially towards the end of the year, affected maritime trade by hindering the passage of the Red Sea, which is causing route changes, delays and increased costs.

The year 2023 was marked by a slowdown in traffics, due to various international tensions, such as the war in Russia and Ukraine. This was compounded by the violent situation in the Middle East which, especially towards the end of the year, affected maritime trade by obstructing the Red Sea passage, which is causing route changes, delays as well as cost increases.

|                        |                        |                          |             |             |               |               |             |      |
|------------------------|------------------------|--------------------------|-------------|-------------|---------------|---------------|-------------|------|
| OTROS DATOS DE TRÁFICO | Mercancías en tránsito | Total                    | 12.473.622  | 11.306.371  | 147.516.410   | 141.954.932   | -5.561.478  | -3,8 |
|                        |                        | En contenedores          | 8.348.845   | 8.897.854   | 110.847.932   | 106.513.959   | -4.333.973  | -3,9 |
|                        | Tráfico ro-ro          | Total (t)                | 5.369.834   | 5.310.487   | 70.957.341    | 71.862.083    | 904.742     | 1,3  |
|                        |                        | UTIS (uds.)              | 218.944     | 220.729     | 2.957.190     | 2.996.069     | 38.879      | 1,3  |
|                        | Contenedores (TEUs)    | Total                    | 1.298.609   | 1.345.795   | 17.151.468    | 16.379.280    | -772.188    | -4,5 |
|                        |                        | En tránsito              | 657.595     | 692.929     | 8.827.317     | 8.396.940     | -430.377    | -4,9 |
|                        |                        | Entrada-salida nacional  | 170.937     | 176.034     | 2.097.271     | 2.084.704     | -12.567     | -0,6 |
|                        |                        | Entrada-salida exterior  | 470.077     | 476.833     | 6.226.880     | 5.897.636     | -329.244    | -5,3 |
|                        | Buques mercantes       | Total número             | 12.009      | 12.134      | 157.105       | 164.215       | 7.110       | 4,5  |
|                        |                        | Total GT                 | 204.842.808 | 210.478.608 | 2.489.579.430 | 2.638.995.864 | 149.416.434 | 6,0  |
|                        |                        | Cruceros (nº)            | 303         | 295         | 4.528         | 4.501         | -27         | -0,6 |
|                        | Pasajeros (nº)         | Total                    | 2.254.768   | 2.480.603   | 33.000.241    | 39.251.480    | 6.251.239   | 18,9 |
|                        |                        | En régimen de transporte | 1.594.629   | 1.741.436   | 24.816.082    | 27.238.774    | 2.422.692   | 9,8  |
|                        |                        | De crucero               | 660.139     | 739.167     | 8.184.159     | 12.012.706    | 3.828.547   | 46,8 |
|                        | Automóviles (uds.)     | En régimen de pasaje     | 446.630     | 491.490     | 6.249.069     | 6.855.548     | 606.479     | 9,7  |
|                        |                        | En régimen de mercancía  | 363.488     | 318.228     | 3.254.434     | 3.893.800     | 639.366     | 19,6 |

(\*) Incluye cargas, descargas, tránsito, transbordo y taras

Source: Puertos del Estado

General cargo fell by 2.9% compared to 2022, to 262.6 million tons, due to the decline in container transport (-4.7%). This decline was more moderate than the falls recorded in September (-8.2%) or October (-7%), to 178.7 million tons. However, the December 2023 figure was higher than December 2022 (14.6 million tons versus 14.2), following the trend started in November reflecting a slight recovery of this type of cargo.

In TEUs, 2023 closed with a 4.5% decrease to 16,379,280 million. In December, 1.34 million TEUs were moved, above the figure for December 2022 (1.29 million), with increases recorded in that month both in transit, domestic inbound-outbound and foreign inbound-outbound.

The volume of conventional general merchandise increased by 1.2% to 83.9 million. This increase is largely due to the good performance of vehicles, whose cargo increased by 19.6% to 3.8 million.

Solid bulks experienced a fall of 3.7% to 90.4 million tons, despite the notable increase in some goods, such as cereals (+33%).

Liquid bulk traffic fell by 3.7% to 175 million tons. On the other hand, ro-ro traffic grew by 1.3% to 71.8 million tons.

In 2023, the number of merchant ships in Spanish ports increased by 4.5%, with a total of 164,215 units, while gross tonnage grew by 6%.

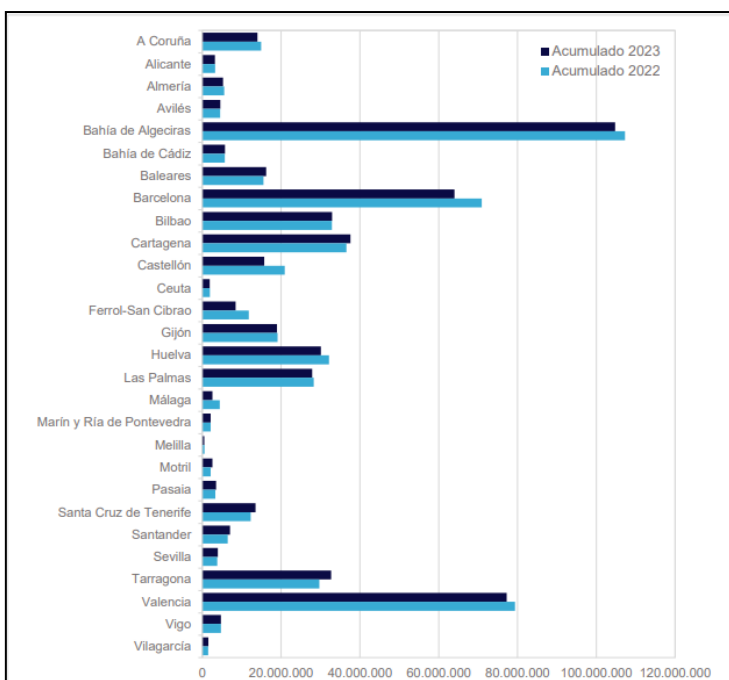
As for passenger traffic, its remarkable rise in 2023 is confirmed, with a total of 39.2 million people transiting through Spanish ports, an increase of 18.9% over 2022.

The movement of cruise passengers through Spanish ports exceeded in 2023 the absolute record set in 2019 (10.6 million), reaching more than 12 million, up 46.8% compared to 2022. Although the leadership in this sector is held by Barcelona and the Balearic Islands, increases have been recorded in almost all ports, especially highlighting the strong momentum of Cadiz (+72.4%) and the Canary Islands ports.

The Port of Algeciras continues in first place in terms of tons moved, with 104,785,501 million tons (-2.3%) followed by Valencia with 77,233,074 million tons (-2.7%) and Barcelona in third position with 64,017,660 tons (-9.7%).

They are followed by the ports of Cartagena, Bilbao and Huelva, all of them with more than 30 million tons.

Cartagena closed the year with 37,593,051 million tons, an increase of 2.7%, and Bilbao closed the year with 32,933,451 million tons, an increase of only 0.1%. On the other hand, Huelva registered a decrease of 6.4%, with 30,074,900 million tons. The Port of Motril, with 2,548,177 million tons, was the port that recorded the highest growth in 2023, with an increase of 18.6%.



Source: Puertos del Estado

## TOTAL PORT TRAFFIC

Datos en toneladas

| Autoridad Portuaria       | Diciembre         |                   | Acumulado desde Enero |                    |             |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|-------------|
|                           | 2022              | 2023              | 2022                  | 2023               | Var. (%)    |
| A Coruña                  | 1.581.261         | 1.258.100         | 14.919.254            | 13.986.503         | -6,3        |
| Alicante                  | 272.313           | 294.565           | 3.235.427             | 3.211.196          | -0,7        |
| Almería                   | 522.846           | 480.022           | 5.584.175             | 5.289.706          | -5,3        |
| Avilés                    | 337.273           | 270.143           | 4.513.482             | 4.579.054          | 1,5         |
| Bahía de Algeciras        | 8.478.348         | 8.386.022         | 107.250.706           | 104.785.501        | -2,3        |
| Bahía de Cádiz            | 479.749           | 411.732           | 5.717.259             | 5.747.746          | 0,5         |
| Baleares                  | 1.098.786         | 1.049.280         | 15.520.728            | 16.218.031         | 4,5         |
| Barcelona                 | 6.007.582         | 5.086.520         | 70.913.803            | 64.017.660         | -9,7        |
| Bilbao                    | 3.093.789         | 2.537.562         | 32.889.882            | 32.933.451         | 0,1         |
| Cartagena                 | 2.949.014         | 3.144.276         | 36.588.350            | 37.593.051         | 2,7         |
| Castellón                 | 1.460.664         | 1.065.237         | 20.942.358            | 15.741.633         | -24,8       |
| Ceuta                     | 176.022           | 193.627           | 1.939.900             | 1.860.838          | -4,1        |
| Ferrol-San Cibrao         | 843.296           | 788.762           | 11.810.612            | 8.451.308          | -28,4       |
| Gijón                     | 2.025.792         | 1.507.311         | 19.099.877            | 18.975.595         | -0,7        |
| Huelva                    | 2.931.217         | 2.766.040         | 32.144.186            | 30.074.900         | -6,4        |
| Las Palmas                | 2.451.770         | 2.336.391         | 28.288.175            | 27.870.288         | -1,5        |
| Málaga                    | 202.796           | 206.020           | 4.413.617             | 2.552.604          | -42,2       |
| Marín y Ría de Pontevedra | 134.469           | 168.603           | 2.117.895             | 2.120.234          | 0,1         |
| Melilla                   | 47.272            | 43.223            | 576.351               | 531.348            | -7,8        |
| Motril                    | 165.888           | 222.656           | 2.147.749             | 2.548.177          | 18,6        |
| Pasaia                    | 294.761           | 272.268           | 3.312.289             | 3.493.339          | 5,5         |
| Santa Cruz de Tenerife    | 1.190.436         | 1.076.123         | 12.268.958            | 13.523.952         | 10,2        |
| Santander                 | 539.778           | 598.326           | 6.455.604             | 7.043.231          | 9,1         |
| Sevilla                   | 364.013           | 358.404           | 3.816.762             | 3.945.542          | 3,4         |
| Tarragona                 | 2.483.342         | 2.333.368         | 29.694.501            | 32.680.487         | 10,1        |
| Valencia                  | 5.633.815         | 6.164.696         | 79.365.729            | 77.233.074         | -2,7        |
| Vigo                      | 374.342           | 389.137           | 4.715.234             | 4.747.115          | 0,7         |
| Vilagarcía                | 96.872            | 159.742           | 1.497.906             | 1.552.184          | 3,6         |
| <b>TOTAL</b>              | <b>46.237.507</b> | <b>43.568.158</b> | <b>561.740.770</b>    | <b>543.307.746</b> | <b>-3,3</b> |

*Incluye cargas, descargas, tránsito, transbordo y taras*

Source: Puertos del Estado



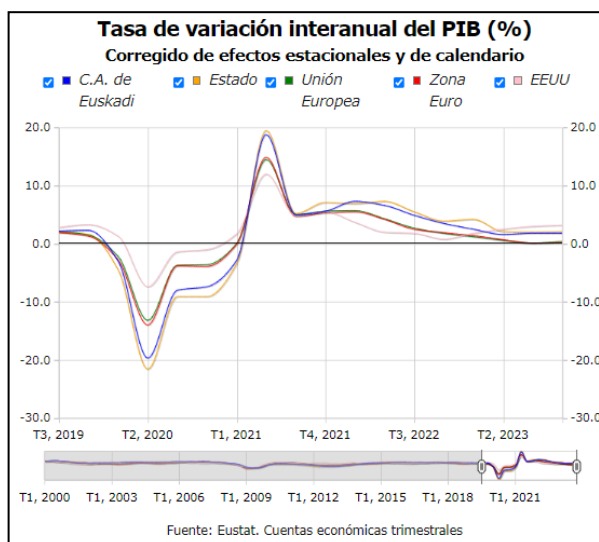
## 7.5 LA MARINA MERCANTE VASCA

### 7.5.1 ECONOMÍA

Según estimaciones elaboradas por Eustat, el PIB de la Comunidad Autónoma (C.A) de Euskadi creció un 1,8% en el año 2023.

En cuanto a la evolución del PIB por Territorios Históricos, se estima un crecimiento anual del 1,7% en Bizkaia y del 1,9% en Álava y en Gipuzkoa.

En el cuarto trimestre del año, el PIB registró un crecimiento del 1,7% en comparación con mismo trimestre de 2022 y un 0,5% en relación con el trimestre precedente de 2023.



Por Territorios Históricos, en el cuarto trimestre del año, Álava presentó una tasa interanual del 1,5%, Bizkaia del 1,6% y Gipuzkoa del 1,8%. En relación con el trimestre precedente, los avances del PIB se situaron en el 0,4% en Álava y en Bizkaia y en el 0,6% en Gipuzkoa.

Desde la perspectiva de la oferta, todos los sectores, excepto el sector primario, mostraron incrementos interanuales positivos, tanto en el cuarto trimestre como en el conjunto del año 2023.

El sector primario experimentó un descenso interanual del valor añadido en términos reales del 2,6% y una caída del 11,7% respecto al tercer trimestre. En 2023, la contracción del valor añadido se estimó en un 3,0%.

El valor añadido de la industria aumentó en 2023 un 0,3%, mostrando una variación interanual del 0,1% respecto al mismo trimestre de 2022, lo que representa un crecimiento del 1,9% en comparación con el trimestre anterior.

La Industria manufacturera situó su crecimiento en un 0,5% en 2023, mientras que el sector de la Construcción mostró un crecimiento mayor, con un aumento del 2,1%.

En el último trimestre de 2023, la actividad total del sector Servicios experimentó un crecimiento del 2,3% en términos interanuales y un 0,4% en términos intertrimestrales. Por su parte, la rama de Comercio, hostelería y transporte mostró un crecimiento del 3,7 a lo largo del año 2023.

En la rama de Administración pública, educación, sanidad y servicios sociales, el incremento medio del conjunto del año 2023 fue del 2,3%. Finalmente, en la rama de Resto de servicios tales como actividades inmobiliarias, profesionales, científicas y técnicas, así como financieras y de seguros, se experimentó un crecimiento del 1,6% en 2023, respecto al año 2022.

|                                                                  | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 |      |      |      |
|------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
|                                                                  |      |      | IV   | I    | II   | III  | IV   |
| AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA                                   | -8,7 | -3,0 | -7,3 | 1,3  | -5,9 | -4,4 | -2,6 |
| INDUSTRIA Y ENERGÍA                                              | 4,7  | 0,3  | 2,4  | 1,2  | -0,7 | 0,5  | 0,1  |
| -Industria manufacturera                                         | 4,4  | 0,5  | 2,3  | 1,5  | -0,5 | 0,7  | 0,3  |
| CONSTRUCCIÓN                                                     | 6,7  | 2,1  | 6,0  | 0,9  | 3,6  | 2,5  | 1,5  |
| SERVICIOS                                                        | 5,9  | 2,4  | 3,7  | 3,0  | 2,2  | 2,1  | 2,3  |
| -Comercio, hostelería y transporte                               | 14,6 | 3,7  | 8,2  | 5,7  | 3,1  | 3,7  | 2,5  |
| -Administración pública, educación, sanidad y servicios sociales | 0,9  | 2,3  | 1,4  | 1,3  | 2,3  | 2,6  | 2,9  |
| -Resto de servicios                                              | 3,2  | 1,6  | 2,0  | 2,2  | 1,6  | 0,7  | 1,7  |
| VALOR AÑADIDO BRUTO a precios básicos                            | 5,5  | 1,8  | 3,4  | 2,5  | 1,5  | 1,7  | 1,6  |
| IMPUESTOS NETOS SOBRE LOS PRODUCTOS                              | 4,6  | 1,6  | 3,1  | 1,8  | 1,0  | 1,5  | 1,9  |
| PRODUCTO INTERIOR BRUTO a precios de mercado                     | 5,4  | 1,8  | 3,4  | 2,4  | 1,5  | 1,7  | 1,7  |

Datos corregidos de efectos estacionales y de calendario.  
 Fecha 8 de Marzo de 2024  
 Fuente: Eustat. Cuentas económicas trimestrales

Desde el lado de la Demanda, el gasto en Consumo privado en 2023 fue un 1,5% mayor que en el año 2022, mientras que el Consumo de las Administraciones Publicas (AA.PP.) ascendió un 1,8% respecto de 2022.

La evolución conjunta del Gasto en consumo final de los hogares y del Gasto en Consumo Final de las AA.PP. resultó en un crecimiento interanual del 1,4% del Gasto en consumo final en el último trimestre del año. En el conjunto del año 2023, el crecimiento del consumo final fue del 1,5%.



| <b>PIB p/m. Demanda. Índices de volumen encadenados. Tasas de variación interanual. C.A. de Euskadi (%). IV/2023</b>   |      |      |      |      |      |      |     |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|-----|--|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 |      |      |     |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                              |      |      | IV   | I    | II   | III  | IV  |  |
| GASTO EN CONSUMO FINAL                                                                                                                                                                                                                                                                       | 6,0  | 1,5  | 4,4  | 2,0  | 1,2  | 1,6  | 1,4 |  |
| -Gasto en consumo final de los hogares e ISFLSH                                                                                                                                                                                                                                              | 7,7  | 1,5  | 5,1  | 1,8  | 0,9  | 1,6  | 1,5 |  |
| -Gasto en consumo final de las AAPP                                                                                                                                                                                                                                                          | 0,7  | 1,8  | 2,2  | 2,4  | 2,3  | 1,3  | 1,2 |  |
| FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL                                                                                                                                                                                                                                                                   | 8,7  | 2,1  | 4,8  | 1,6  | 2,5  | 2,6  | 1,6 |  |
| -Formación bruta de capital fijo en bienes de equipo                                                                                                                                                                                                                                         | 7,1  | 2,1  | 3,2  | 2,4  | 0,9  | 2,4  | 2,5 |  |
| -Resto de formación bruta de capital                                                                                                                                                                                                                                                         | 9,6  | 2,0  | 5,9  | 1,1  | 3,5  | 2,6  | 1,0 |  |
| DEMANDA INTERNA                                                                                                                                                                                                                                                                              | 6,7  | 1,7  | 4,5  | 1,9  | 1,5  | 1,8  | 1,4 |  |
| EXPORTACIONES DE BIENES Y SERVICIOS                                                                                                                                                                                                                                                          | 17,1 | 1,2  | 8,6  | 6,3  | -2,5 | -0,6 | 1,6 |  |
| IMPORTACIONES DE BIENES Y SERVICIOS                                                                                                                                                                                                                                                          | 18,7 | 1,0  | 10,2 | 5,4  | -2,3 | -0,3 | 1,3 |  |
| PRODUCTO INTERIOR BRUTO a precios de mercado                                                                                                                                                                                                                                                 | 5,4  | 1,8  | 3,4  | 2,4  | 1,5  | 1,7  | 1,7 |  |

Datos corregidos de efectos estacionales y de calendario.  
Fecha 8 de Marzo de 2024  
Fuente: Eustat. Cuentas económicas trimestrales

En cuanto al empleo, medido en puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, se estimó una variación positiva del 1,9% en términos interanuales. Esta tasa interanual supone un crecimiento del 0,3% respecto al tercer trimestre de 2023. A lo largo del año, el número de puestos de trabajo aumentó un 1,7%, sumando 16.508 puestos netos más que en 2022.

Según Eustat, en el conjunto del año, el saldo comercial fue positivo, alcanzando los 5.848 millones de euros, con una tasa de cobertura del 121,8%.

Durante el año 2023, las exportaciones de la C.A. de Euskadi aumentaron un 0,3% respecto al año 2022, lo que equivale a 106,5 millones de euros más, según datos elaborados por Eustat. Los productos no energéticos crecieron un 3,4%, mientras que los energéticos disminuyeron un 31,2%.

El total de exportaciones en este período fue de 32.645 millones de euros, siendo Bizkaia la mayor contribuyente con 12.388 millones (38% del total), seguida de Álava con 10.210 millones y Gipuzkoa con 10.047 millones.

Las exportaciones de Álava experimentaron un incremento interanual de 868 millones de euros, lo que representa un aumento del 9,3%. En Gipuzkoa, el aumento fue más moderado, con un 1,4% y 142 millones de euros. En cambio, en Bizkaia, se registró una evolución negativa, con una disminución de 903,5 millones de euros, lo que se traduce en un retroceso del 6,8%.

En lo referente al tipo de producto exportado, se observó un aumento en las exportaciones de “Productos no energéticos” con 995 millones más, mientras que los “Productos energéticos” que retrocedieron un 31,2% respecto a 2022, lo que equivale a una disminución de 888,4 millones.

En cuanto a los destinos de las exportaciones, Alemania encabezó la lista con un 15,8% del total, seguida por Francia (14,9%), Estados Unidos (8,4%), Reino Unido (6,3%) e Italia (5,6%). Estos cinco países concentraron el 51% de las exportaciones, sumando un total de 16.629,7 millones de euros.

Respecto a las importaciones para el conjunto de la C.A. de Euskadi, alcanzaron un total de 26.797 millones de euros, lo que representa una disminución del 8,9% respecto al año anterior, tras reducirse en 2.615 millones de euros entre 2022 y 2023.

En Bizkaia, con unas importaciones valoradas en 15.619,8 millones, se produjo un retroceso del 13,1%, es decir, 2.351,4 millones menos que en el mismo periodo de 2022. Gipuzkoa registró un descenso del 8,5%, con 487,4 millones de euros menos, alcanzando un valor de importación de 5.231,3 millones. Finalmente, Álava, fue el único territorio que vio crecer sus importaciones, con un incremento del 3,9% (223,9 millones más que el año anterior), alcanzando en este periodo los 5.945,4 millones de euros.

La importación de “Productos energéticos” fue un 20,5% inferior a la del mismo período de 2022 y la de los “Productos no energéticos” un 4,1% menor.

En lo relativo a las importaciones por países, Alemania ocupa el primer lugar con 3.970,8 millones (14,8% del total), seguida de Francia (2.143,0 millones y el 8,0%), China (2.104,2 millones y 7,9%), Estados Unidos (1.804,7 millones y el 6,7%), Italia (1.326,5 millones y el 5,0%), Brasil (1.326,1 millones) y los Países Bajos (1.210,9 millones).

## 7.5.2 ACTIVIDAD PORTUARIA

### A) PUERTO DE BILBAO

El Puerto de Bilbao finalizó el año 2023 con un tráfico de 32,8 millones de toneladas, mostrando un crecimiento acumulado del 0,11% en comparación con 2022. Este aumento se atribuye principalmente a los tráficos de graneles líquidos y sólidos.

Sin embargo, este crecimiento se vio obstaculizado por las condiciones climáticas adversas en diciembre, que provocaron retrasos en la llegada de los barcos. Durante esos meses, se perdieron



más de medio millón de toneladas y se cancelaron 21 escalas. De no haber sido por tales contratiempos, se estima el crecimiento anual hubiera alcanzado el 1,7%.

Los graneles líquidos, a pesar de la disminución en la producción de la refinería de Petronor debido a su parada técnica, aumentaron un 1%. Los graneles sólidos, por su parte, experimentaron un crecimiento del 4,4%, destacando la exportación de coque de petróleo y la importación de cereales y harinas.

La mercancía general disminuyó casi un 4%, pero dentro de la mercancía convencional, aumentó la maquinaria y los materiales de construcción. En cuanto a la mercancía en contenedor, aunque también disminuyó un 3%, la reducción fue menor que la del promedio del sistema portuario estatal, que cayó cerca del 5%.

En términos absolutos, los sectores que más crecieron fueron el gasoil, los cereales, los materiales de construcción, los biocombustibles, las habas de soja y el pienso y forrajes. Por otro lado, los mayores descensos se observaron en el crudo de petróleo, fueloil, productos químicos, bebidas, cemento y clínker, papel y pasta.

En 2023, el movimiento de buques aumentó con 2.738 escalas, lo que supone un incremento de 96 barcos (+3,6%). El tamaño de los buques (GTs), experimentó un crecimiento del 9%, impulsado por el aumento del número de portacontenedores, cruceros y nuevos buques de carga rodada sostenibles de Finnlíneas y Brittany Ferries.

El número de pasajeros aumentó un 26,5%, alcanzando un total de 270.771. Los pasajeros de línea regular (ferris con Reino Unido e Irlanda) crecieron un 16%, mientras que el tráfico de pasajeros de cruceros estableció un récord para el Puerto de Bilbao, con 80 escalas y 149.032 turistas (+36%) en total.

Bilbao es el puerto líder en los tráficos con Reino Unido e Irlanda y acapara el 33% del tráfico total. Pero entre sus mejores clientes, y afectado por los graneles líquidos, lideran el ranking Estados Unidos, con un 12% del total, Brasil, con un 9%, y Rusia, con un 8%. Este se debe al tráfico de GNL y los contratos a largo plazo de las empresas.

## **B) PUERTO DE PASAIA**

En 2023, el Puerto de Pasaia destacó como uno de los puertos de mayor crecimiento, alcanzando un total de 3,5 millones de toneladas, en un año marcado por la desaceleración general de la actividad portuaria a nivel estatal. Dicha cifra representa un crecimiento del 5,5% respecto a los 3,3 millones de toneladas registradas en 2022.

A pesar de las tensiones internacionales, como la guerra entre Rusia y Ucrania y las afectaciones al comercio marítimo en el Mar Rojo a finales de año, que causaron cambios

de rutas, retrasos y aumentos de costes, la dársena guipuzcoana logró resultados muy positivos, acercándose a los objetivos establecidos a comienzos de 2023.

Los productos siderúrgicos, con 1,8 millones de toneladas, continuaron siendo la principal categoría de tráfico, representando el 52,1% del total movilizado. Los vehículos y elementos de transporte, con 500.000 toneladas (287.000 vehículos), y el tráfico agro-ganadero y alimentario, con 493.000 toneladas, fueron las mercancías que más crecieron en comparación con 2022, con incrementos del 14,5% y 93%, respectivamente.

En cuanto al resto de la actividad en 2023, los tráficos de minerales no metálicos aumentaron a 163.000 toneladas, un crecimiento del 4,7%. Sin embargo, los tráficos de abonos descendieron a 148.000 toneladas (4,2% menos), el papel y la pasta de madera bajaron a 227.000 toneladas (6,5% menos), y otras mercancías como productos energéticos y químicos disminuyeron a 39.000 toneladas (1,1% menos), al igual que los materiales de construcción, que se redujeron a 56.000 toneladas (1,6% menos).

En términos de origen de las mercancías en 2023, los principales países fueron Países Bajos (20,9%), Reino Unido (17,5%) y Suecia (14,6%), mientras que los principales destinos fueron Reino Unido (34,5%), Bélgica (21,9%) y Alemania (6,9%). La Lonja pesquera, la tercera más importante de España, experimentó un ligero descenso del 2% respecto a 2022, registrando un total de 18.670 toneladas.

En cuanto a acuerdos institucionales, destaca el convenio firmado con Eusko Trenbide Sarea (Gobierno Vasco) para las obras de acceso y penetración del ancho métrico ferroviario al Puerto de Pasaia. Además, se ha propuesto a los ayuntamientos de Pasaia, Lezo, Errenteria y Donostia, junto con la DFG, la firma de un convenio para reactivar un grupo de trabajo destinado a coordinar las acciones de todas las instituciones en la Bahía de Pasaia.

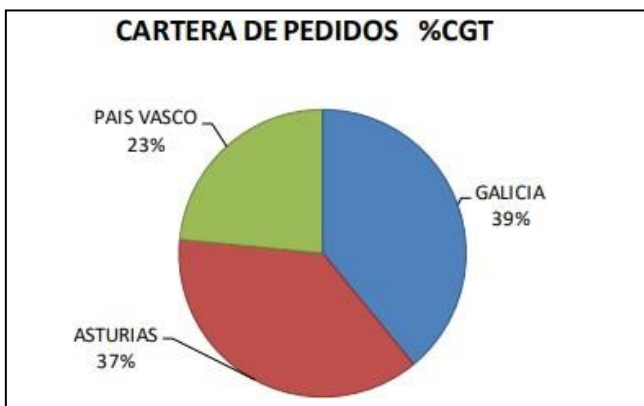
### **C) PUERTO DE BERMEO**

En cuanto a puertos autonómicos, el Puerto de Bermeo movió en 2023 un total de 172.406,96 toneladas, (110.826,25 toneladas descargadas y 61.580,71 toneladas cargadas), correspondientes principalmente a las siguientes mercancías manejadas: maderas y tableros, productos siderometalúrgicos, materiales de construcción, minerales no metálicos, papel y pasta.

El número de buques que entraron en el puerto de Bermeo en 2023 fue de 87 unidades, con un total de 233.188 TRL.

### 7.5.3 CONSTRUCCIÓN NAVAL

Respecto a la actividad de la construcción naval en el País Vasco, los tres astilleros vascos (Murueta, Zamakona, y Balenciaga) continuaron su actividad cerrando el año con 8 buques en cartera, con un total de 58.755 CGT. Esto representa el 23% de la cartera de pedidos a nivel estatal en términos de CGT, según datos obtenidos del Boletín informativo de construcción Naval del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.



A 31 de diciembre de 2023, los nuevos pedidos totalizaban 4.220 GT (5.644 CGT), y el total de la cartera de pedidos de estos tres astilleros sumaba 33.347 GT, (58.755 CGT).

*Fuente: Boletín informativo de construcción Naval del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.*

En febrero de 2023, Astilleros Murueta botó el buque carguero de propulsión diésel-eléctrica ‘Katuxa NM’, construido en sus instalaciones de Erandio para el armador MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping) y que fue entregado en diciembre de 2023.

En julio de 2023, Astilleros Murueta botó en sus instalaciones el buque carguero "Gernika NM" con propulsión híbrida y una capacidad de carga de 6.200 toneladas, cuya entrega está prevista en abril de 2024.

Por su parte, Astilleros Zamakona botó en, junio de 2023, su nuevo buque remolcador de altura “Heroínas de Sálvora” en sus instalaciones del puerto de Bilbao. Se trata del tercer barco que Zamakona construye para Salvamento Marítimo, tras el “Don Inda” y el “Clara Campoamor”.



#### 7.5.4 NUESTRAS NAVIERAS

A 1 enero de 2024, la Asociación de Navieros Vascos estaba constituida por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 72 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 783.434 GT y 1.333.735 TPM.

La flota de nuestra Asociación abarca diferentes tipos de tráficos marítimos, compuesta por buques tanque, buques de carga general y contenedores, bulkcarriers, remolcadores, y de suministro de gas, contando con 45 buques mercantes, y 27 remolcadores.

La edad media de la flota inscrita en ANAVAS se encuentra alrededor de los 13 años.

Por banderas, y excluyendo la flota de remolcadores de tráfico interior y de altura, el 28% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (REC), el 27% en el Registro Internacional de buques de Madeira, el 25% en el Registro de Singapur, el 15% en el Registro de Malta y el 5% restante en el Registro de Chipre.

La flota vasca continúa adaptándose a las exigencias medioambientales y de descarbonización que requiere el sector marítimo.



En lo referente a Astilleros Murueta, en febrero de 2023, botó el buque carguero 'Katuxa NM', construido en sus instalaciones de Erandio para el armador MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping) y que fue entregado el 18 de diciembre de 2023. Este nuevo buque cuenta con una propulsión diésel-eléctrica, innovadora para este tamaño y tipo de buques, que le posibilita

combinar dos generadores eléctricos principales y un auxiliar más pequeño. Esto permitirá al barco utilizar la potencia necesaria en cada momento y optimizar así el consumo durante todas sus travesías. Este buque es gemelo al carguero 'Mundaka NM' que Astilleros Murueta botó en noviembre de 2022 y que se entregó el 29 de septiembre de 2023.



En julio de 2023, Astilleros Murueta botó en sus instalaciones de Erandio su embarcación número 330, el buque carguero multipropósito "Gernika NM", con propulsión híbrida y una capacidad de carga de 6.200 toneladas. El barco se entregará en abril de 2024 al armador MAAS para el transporte de carga seca en rutas hacia Europa, el Mar Negro y el Norte de África. El buque cuenta con un sistema de propulsión diésel eléctrica que combina dos generadores principales y dos auxiliares para optimizar tanto la potencia de propulsión necesaria en cada momento como el consumo de combustible, evitando los picos de demanda de energía. Se trata del tercer barco de estas características, orientadas a lograr una mayor eficiencia, que diseña y construye para el armador MAAS, tras el "Mundaka NM" y el "Katuxa NM".



En cuanto a previsiones para 2024, en mayo de 2024 está prevista la entrega de un cuarto buque de idénticas características, el "Arteaga NM", construido también para el pool Murueta Atlántico Alcudia Shipping (MAAS). Este buque, así como el "Gernika MN", pertenecen al armador Naviera Murueta S.A.U.

Astilleros Murueta cerró el año 2023 con los acuerdos de construcción de un quinto y sexto buque carguero de este tipo, el "Bermeo NM" y el "Busturia NM", que se entregarán en marzo y diciembre de 2025, respectivamente. Estos últimos, junto con los buques "Mundaka NM" y "Katuxa NM", pertenecen al armador Vizcaína Balear de Navegación S.L.

Todos los buques mencionados son comercialmente gestionados por el pool Murueta Atlántico Alcudia Shipping AIE (MAAS).

Estas construcciones ponen de manifiesto la apuesta de Murueta por los proyectos de buques tecnológicamente avanzados y con alto componente de innovación, que buscan la eficiencia energética y la utilización de nuevos combustibles. Por ende, Murueta, que siempre ha sido pionero en la alta innovación, pretende continuar en la misma línea en su apuesta por el sistema de propulsión diésel eléctrica.

Resulta destacable que, tanto la concepción como el diseño de los buques señalados, se ha realizado íntegramente en Astilleros Murueta poniendo así en relieve su apuesta por la construcción en astilleros vascos. Su trayectoria posiciona a este astillero como uno de los mejor situados en la primera línea del sector naval en Euskadi, consolidándose como el eje fundamental del desarrollo económico e industrial en Euskadi.

En cuanto a Mureloil, tras la entrega en diciembre de 2022 de su buque “Bahía Levante”, un buque quimiquero de 7.500 m3 bajo contrato con Cepsa, en 2023 se cerró la construcción de un nuevo buque quimiquero de 8.200 m3 para Repsol, que será entregado en febrero de 2026.

Respecto al grupo marítimo Ibaizabal, en diciembre de 2023, aprovechando el buen momento del mercado de segunda mano, vendió su petrolero “Monte Toledo”. Se trataba de un suezmax del año 2004 y 150.000 toneladas de peso muerto (TPM), con capacidad para transportar un millón de barriles, que vendió a intereses de Nigeria, el mayor productor de crudo de África.



En 2023, Ibaizabal amplió su negocio de remolcadores mediante la adquisición de la compañía lusa Portugs-Consultoria (Portugs). Esta operación, realizada a través de Grupo Financiero Ibaizabal, supone el desembarco de la española en Portugal además de una ampliación de su relevancia en el segmento de los remolcadores de puerto en la Península.

Por otro lado, en 2023 el Grupo Albacora vendió su buque “Salica Frigo” a la empresa GreenSea.



Nuestras empresas asociadas colaboran, asimismo, en distintos proyectos para afrontar los desafíos que suponen la mejora de la eficiencia energética, la descarbonización, la globalización y la digitalización.

Ibaizabal Tankers contribuye a este fin mediante la colaboración, en la impartición de cursos acerca de la descarbonización con el Instituto Marítimo Español. Además, en 2023 ha llevado a cabo ponencias a este respecto, entre otros, en el Congreso de Derecho Marítimo.

De igual modo, se ha comprometido a cumplir con las nuevas regulaciones provenientes tanto de la OMI como de la UE. Estima que, en aras de satisfacer los objetivos establecidos por la OMI 2050, la mejor contribución holística del transporte marítimo en la fase de transición energética no consiste cambiar a los combustibles verdes, todavía, sino en seguir mejorando la eficiencia energética hasta existan energías renovables para combustibles verdes.

En otro orden de cosas, nuestra Asociación está comprometida con la formación de los futuros Oficiales de la Marina Mercante, facilitando las prácticas tanto académicas como profesionales a bordo de sus buques asociados, actividad que viene realizando desde el año 1993 gracias a la colaboración del Gobierno Vasco. Desde el inicio de este programa se han llevado a cabo más de 2.745 embarques, 183 en el último año.

ANAVAS apuesta también por el fomento de la vocación de la profesión marítima a través de un programa destinado a dar a conocer a las nuevas generaciones nuestro sector y el gran abanico de oportunidades profesionales que este ofrece.







Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos

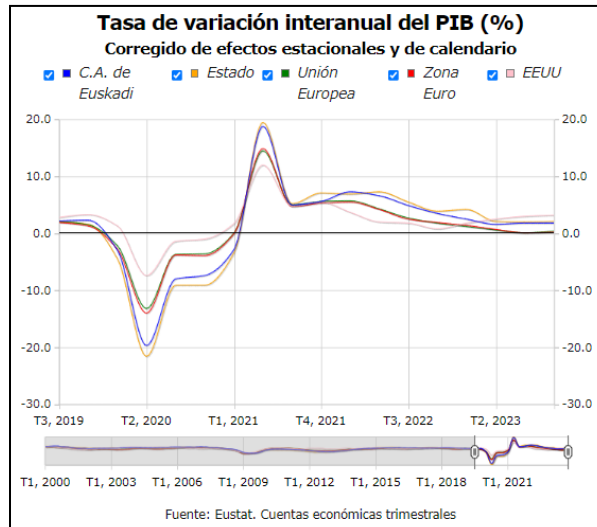
## 7.5 EUSKAL MERKATARITZA-NABIGAZIOA

### 7.5.1 EKONOMIA

Eustatek egindako kalkuluen arabera, Euskal Autonomia Erkidegoko (AE) BPG %1,8 hazi zen 2023an.

Lurralde historikoen arabera, BPGren urteko hazkundera %1,7 izango da Bizkaian, eta %1,9 Araban eta Gipuzkoan.

Lurralde historikoen arabera BPGren bilakaerari dagokionez, urteko hazkundera % 1,7koa izan da Bizkaian, eta % 1,9koa Araban eta Gipuzkoan.



Urteko laugarren hiruhilekoan, BPGk % 1,7ko hazkundera izan zuen 2022ko hiruhileko beraren aldean, eta % 0,5ekoa 2023ko aurreko hiruhilekoaren aldean.

Lurralde historikoen arabera, urteko laugarren hiruhilekoan, Arabak urte arteko % 1,5eko tasa izan zuen, Bizkaia % 1,6koa eta Gipuzkoak % 1,8koa. Aurreko hiruhilekoaren aldean, BPGren aurrerapenak % 0,4 izan ziren Araban eta Bizkaian, eta % 0,6 Gipuzkoan.

Eskaintzaren ikuspegitik, sektore guztiek, lehen sektoreak izan ezik, urte arteko hazkunde positiboak izan zituzten, bai laugarren hiruhilekoan, bai 2023 osoan.

Lehen sektoreak urte arteko %2,6ko jaitsiera izan zuen balio erantsian, eta % 11,7koa hirugarren hiruhilekoaren aldean. 2023an, balio erantsiaren murrizketa %3,0koa izan zela zenbatesten da.

Industriaren balio erantsia %0,3 igo zen 2023an, eta urte arteko aldakuntza %0,1ekoa izan zen 2022ko hiruhileko beraren aldean, hau da, %1,9ko hazkundera aurreko hiruhilekoaren aldean.

Manufaktura-industriak %0,5eko hazkundera izan zuen 2023an, eta eraikuntza-sektoreak, berriz, hazkunde handiagoa, %2,1ekoa.

2023ko azken hiruhilekoan, zerbitzuen sektoreko jarduera osoa %2,3 hazi zen urte artean, eta %0,4 hiruhileko artean. Bestalde, Merkataritza, ostalaritza eta garraioaren adarrak 3,7ko hazkundea izan zuen 2023an.

Administrazio publiko, hezkuntza, osasun eta gizarte-zerbitzuen adarrean, 2023an batez besteko hazkundea % 2,3koa izan zen. Azkenik, gainerako zerbitzuen adarrean, hala nola jarduera higiezinak, profesionalak, zientifikoak eta teknikoak, baita finantza eta aseguru jarduerak ere, %1,6ko hazkundea izan zen 2023an, 2022. urtearen aldean.

| <b>PIB p/m. Oferta. Índices de volumen encadenados. Tasas de variación interanual. C.A. de Euskadi (%). IV/2023</b>   |      |      |      |      |      |      |      |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|--|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 |      |      |      |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                             |      |      | IV   | I    | II   | III  | IV   |  |
| AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA                                                                                                                                                                                                                                                              | -8,7 | -3,0 | -7,3 | 1,3  | -5,9 | -4,4 | -2,6 |  |
| INDUSTRIA Y ENERGÍA                                                                                                                                                                                                                                                                         | 4,7  | 0,3  | 2,4  | 1,2  | -0,7 | 0,5  | 0,1  |  |
| -Industria manufacturera                                                                                                                                                                                                                                                                    | 4,4  | 0,5  | 2,3  | 1,5  | -0,5 | 0,7  | 0,3  |  |
| CONSTRUCCIÓN                                                                                                                                                                                                                                                                                | 6,7  | 2,1  | 6,0  | 0,9  | 3,6  | 2,5  | 1,5  |  |
| SERVICIOS                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 5,9  | 2,4  | 3,7  | 3,0  | 2,2  | 2,1  | 2,3  |  |
| -Comercio, hostelería y transporte                                                                                                                                                                                                                                                          | 14,6 | 3,7  | 8,2  | 5,7  | 3,1  | 3,7  | 2,5  |  |
| -Administración pública, educación, sanidad y servicios sociales                                                                                                                                                                                                                            | 0,9  | 2,3  | 1,4  | 1,3  | 2,3  | 2,6  | 2,9  |  |
| -Resto de servicios                                                                                                                                                                                                                                                                         | 3,2  | 1,6  | 2,0  | 2,2  | 1,6  | 0,7  | 1,7  |  |
| VALOR AÑADIDO BRUTO a precios básicos                                                                                                                                                                                                                                                       | 5,5  | 1,8  | 3,4  | 2,5  | 1,5  | 1,7  | 1,6  |  |
| IMPUESTOS NETOS SOBRE LOS PRODUCTOS                                                                                                                                                                                                                                                         | 4,6  | 1,6  | 3,1  | 1,8  | 1,0  | 1,5  | 1,9  |  |
| PRODUCTO INTERIOR BRUTO a precios de mercado                                                                                                                                                                                                                                                | 5,4  | 1,8  | 3,4  | 2,4  | 1,5  | 1,7  | 1,7  |  |

Datos corregidos de efectos estacionales y de calendario.  
 Fecha 8 de Marzo de 2024  
 Fuente: Eustat. Cuentas económicas trimestrales

Eskariaren aldetik, 2023an Kontsumo pribatuko gastua %1,5 handiagoa izan zen 2022an baino, eta Herri Administrazioen Kontsumoa (AA.PP.), berriz, %1,8 igo zen 2022ko datuekin alderatuta.

Etxeen azken kontsumoko gastuaren eta AA.PPren azken kontsumoko gastuaren baterako bilakaera, azken kontsumoko gastuaren % 1,4 hazi zen urte arteko hazkundean, urteko azken hiruhilekoan. Horrela, 2023. urte osoan, azken kontsumoaren hazkundea % 1,5ekoa izan zen.



**PIB p/m. Demanda. Índices de volumen encadenados. Tasas de variación interanual. C.A. de Euskadi (%). IV/2023**



|                                                      | 2022 | 2023 | 2022 | 2023 |      |      |     |
|------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|-----|
|                                                      |      |      | IV   | I    | II   | III  | IV  |
| GASTO EN CONSUMO FINAL                               | 6,0  | 1,5  | 4,4  | 2,0  | 1,2  | 1,6  | 1,4 |
| -Gasto en consumo final de los hogares e ISFLSH      | 7,7  | 1,5  | 5,1  | 1,8  | 0,9  | 1,6  | 1,5 |
| -Gasto en consumo final de las AAPP                  | 0,7  | 1,8  | 2,2  | 2,4  | 2,3  | 1,3  | 1,2 |
| FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL                           | 8,7  | 2,1  | 4,8  | 1,6  | 2,5  | 2,6  | 1,6 |
| -Formación bruta de capital fijo en bienes de equipo | 7,1  | 2,1  | 3,2  | 2,4  | 0,9  | 2,4  | 2,5 |
| -Resto de formación bruta de capital                 | 9,6  | 2,0  | 5,9  | 1,1  | 3,5  | 2,6  | 1,0 |
| DEMANDA INTERNA                                      | 6,7  | 1,7  | 4,5  | 1,9  | 1,5  | 1,8  | 1,4 |
| EXPORTACIONES DE BIENES Y SERVICIOS                  | 17,1 | 1,2  | 8,6  | 6,3  | -2,5 | -0,6 | 1,6 |
| IMPORTACIONES DE BIENES Y SERVICIOS                  | 18,7 | 1,0  | 10,2 | 5,4  | -2,3 | -0,3 | 1,3 |
| PRODUCTO INTERIOR BRUTO a precios de mercado         | 5,4  | 1,8  | 3,4  | 2,4  | 1,5  | 1,7  | 1,7 |

Datos corregidos de efectos estacionales y de calendario.

Fecha 8 de Marzo de 2024

Fuente: Eustat. Cuentas económicas trimestrales

Enpleguari dagokionez, lanaldi osoko lanpostu baliokideetan neurtuta, %1,9ko aldakuntza positiboa zenbatetsi zen urte arteko terminoetan. Urte arteko tasa hori %0,3ko hazkundera suposatzen du 2023ko hirugarren hiruilekoarekin alderatuta. 2023an zehar, lanpostuen kopurua %1,7 hazi zen, 2022an baino 16.508 lanpostu garbi gehiago zortuz.

Eustaten arabera, urte osoan, saldo komertziala positiboa izan zen, 5.848 milioi eurora iritsiz, %121,8ko estaldura tasarekin

2023an, Euskal AEko esportazioak %0,3 hazi ziren 2022ko datuekin alderatuta, hau da, 106,5 milioi euro gehiago, Eustatek landutako datuen arabera. Produktu ez energetikoak %3,4 hazi ziren, eta energetikoak, berriz, %31,2.

Esportazio guztiak 32.645 milioi eurokoak izan ziren, eta Bizkaia izan zen zergadun handiena 12.388 milioi eurekin (guztizkoaren %38), ondoren Araba (10.210 milioi) eta Gipuzkoa (10.047 milioi).

Arabako esportazioek 868 milioi euroko urte arteko hazkundera izan zuten, hau da, %9,3 gehiago. Gipuzkoan, igoera moderatuagoa izan da, %1,4 eta 142 milioi eurekin. Bizkaian, berriz, bilakaera negatiboa izan zen, 903,5 milioi euro gutxiagorekin, hau da, %6,8ko atzerakada.

Esportatutako produktu-motari dagokionez, "Produktu ez energetikoen" esportazioek gora egin zuten, 995 milioi gutxiagorekin, eta "Produktu energetikoen" 2022an baino %31,2 egin zuten atzera, hau da, 888,4 milioi gutxiago.

Esportazioen helmugei dagokienez, Alemania izan zen zerrendaburu, guztizkoaren %15,8rekin, ondoren Frantzia (%14,9), AEB (%8,4), Erresuma Batua (%6,3) eta Italiarekin

Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos

(%5,6). Bost herrialde horiek esportazioen %51 bildu zuten, guztira 16.629,7 milioi euro bilduz.

Euskal AEko inportazioei dagokienez, 26.797 milioi eurora iritsi ziren, hau da, aurreko urtean baino% 8,9 gutxiago, 2022 eta 2023 artean 2.615 milioi euro gutxiago izan ostean.

Bizkaian, 15.619,8 milioi euroko inportazioekin, %13,1 egin zuen atzera, hau da, 2022ko epe berean baino 2.351,4 milioi gutxiago. Gipuzkoak %8,5eko beherakada izan zuen, 487,4 milioi euro gutxiagorekin, 5.231,3 milioi euroko inportazio-balioa lortuz. Azkenik, Araba inportazioak hazten ikusi zituen lurralde bakarra izan zen,% ,9ko hazkundearekin (aurreko urtean baino 223,9 milioi gehiago), epe horretan 5.945,4 milioi eurora iritsiz.

"Produktu energetikoen" inportazioa 2022ko epe berean baino% 20,5 txikiagoa izan zen, eta "Produktu ez energetikoen" inportazioa% 4,1 txikiagoa.

Herrialdekako inportazioei dagokienez, Alemaniak lehen postua lortu zuen, 3.970,8 milioirekin (guztizkoaren %14,8), ondoren Frantzia (2.143,0 milioi eta %8,0), Txina (2.104,2 milioi eta 7,9 milioi), AEB (1.804,7 milioi eta %6,7) eta Italiarekin (1.326,5 milioi eta %5,0). Azken postuetan, Brasil (1.326,1 milioi) eta Herbehereak (1.210,9 milioi) zeuden.

## 7.5.2 PORTU JARDUERA

### A) BILBOKO PORTUA

Bilboko portuak 32,8 milioi tonako trafikoarekin amaitu zuen 2023. urtea, % 0,11ko hazkunde metatuarekin 2022aren aldean. Gehikuntza hori solteko gai likidoen eta solidoen trafikoari egozten zaio batez ere.

Hala ere, hazkunde hori abenduan gertaturiko baldintza klimatiko txarrek oztopatu egin zuten, itsasontzien etorreran atzerapenak eraginez. Hilabete horretan zehar, milioi erdi tona baino gehiago galdu



ziren eta 21 geldialdi bertan behera utzi ziren. Ezbehar horiengatik izan ez balitz, urteko hazkundera % 1,7ra iritsiko zatekeen.

Solteko gai likidoak, geldialdi teknikoaren ondorioz Petronorren findegiaren produkzioa murriztu arren, % 1 gehitu ziren. Solteko gai solidoek, berriz, % 4,4ko hazkundea izan zuten, eta nabarmentzekoak dira petrolio-kokearen esportazioa eta zerealen eta irinen inportazioa.

Salgai orokorrak ia % 4 egin zuen behera, baina ohiko salgaien artean, eraikuntzako makineria eta materialak gehitu egin ziren. Edukiontziko merkantziari dagokionez, nahiz eta % 3 murriztu, murrizketa txikiagoa izan zen estatuko portu-sistemaren batez bestekoa baino, % 5 inguru jaitsi baitzen.

Termino absolututan, gehien hazi ziren sektoreak gasolioa, zerealak, eraikuntzako materialak, bioerregaiak, soja-babak eta pentsua eta bazka izan ziren. Bestalde, jaitsierarik handienak petrolio gordinean, fuel-olioan, produktu kimikoetan, edarietan, zementuan eta klinkerrean, paperean eta orean ikusi ziren.

2023an, ontzien mugimenduak gora egin zuen, 2.738 geldialdiekin, hau da, 96 itsasontzi gehiago (+%3,6). Ontzien tamainak (GTak) % 9ko hazkundea izan du, Finnlines eta Brittany Ferries konpainien edukiontzi-ontzien, gurutzontzien eta ibilgailuentzako kargaontzi berrien kopuruak gora egin duelako.

Bidaiarien kopurua %26,5 igo zen, guztira 270.771 bidaiarietara iritsita. Linea erregularreko bidaiariak (Erresuma Batuekin eta Irlandarekin) % 16 hazi ziren, eta gurutzaldietako bidaiarien trafikoak errekorra ezarri zuen Bilboko Porturako, 80 geldialdi eta 149.032 turistarekin (+%36) guztira.

Bilboko portua liderra da Erresuma Batuekin eta Irlandarekin trafikoan, trafiko osoaren % 33 hartuz. Baina bere bezero onenen artean, eta ontziratu gabeko likidoen eraginean, Estatu Batuak (gutzizkoaren % 12), Brasil ( % 9) eta Errusia ( % 8) daude. Hori, gas natural likidotuen trafikoaren eta enpresen epe luzeko kontratuen ondorio da.

## **B) PASAIAKO PORTUA**

2023an, Pasaiaiko portua hazkunde handieneko portuetako bat izan zen, guztira 3,5 milioi tonara iritsiz, Estatuko portu-jardueraren dezelerazio orokorreaz markatutako urte batean. Zifra horrek % 5,5eko hazkundea adierazten du, 2022an erregistratutako 3,3 milioi tonen aldean.

Nazioarteko tentsioak gorabehera, hala nola Errusiaren eta Ukrainaren arteko gerra, eta urte amaieran Itsaso Gorrian itsas merkataritzan izandako eraginak, ibilbide aldaketak, atzerapenak eta kostu igoerak eragin zituztenak, Gipuzkoako dartsenak emaitza oso positiboak lortu zituen, 2023ko hasieran ezarritako helburuetara hurbilduz.

Siderurgiako produktuek, 1,8 milioi tonarekin, trafikoko kategoria nagusia izaten jarraitu zuten, mobilizatutako guztiaren % 52,1 izanik. Ibilgailuak eta garraio-elementuak, 500.000 tonarekin (287.000 ibilgailu), eta nekazaritzako, abeltzaintzako eta elikagaigintzako trafikoa, 493.000 tonarekin, gehien hazi ziren salgaiak izan ziren 2022rekin alderatuta, % 14,5eko eta % 93ko hazkundeekin, hurrenez hurren.

Gainerako jarduerari dagokionez, 2023an mineral ez-metalikoen trafikoak 163.000 tonara igo ziren, % 4,7ko hazkundearekin. Hala ere, ongarrien trafikoa 148.000 tonara jaitsi zen (%4,2 gutxiago), papera eta zur-orea 227.000 tonara jaitsi ziren (%6,5 gutxiago), eta beste salgai batzuk, hala nola produktu energetikoak eta kimikoak, 39.000 tonara jaitsi ziren (%1,1 gutxiago), eraikuntzako materialak bezala, 56.000 tonara jaitsi baitziren (%1,6 gutxiago).

Salgaien jatorriari dagokionez, 2023an, herrialde nagusiak Herbehereak ( % 20,9), Erresuma Batua ( % 17,5) eta Suedia ( % 14,6) izan ziren; helmuga nagusiak, berriz, Erresuma Batua (% 34,5), Belgika (% 21,9) eta Alemania (% 6,9). Arrantza-lonjak, Espainiako hirugarren garrantzitsuenak, % 2ko beherakada izan zuen 2022. urtearekin alderatuta, eta 18.670 tona erregistratu ziren guztira.

Erakundeen arteko akordioei dagokienez, nabarmentzekoa da Eusko Trenbide Sarearekin (Eusko Jaurlaritzak) sinatutako hitzarmena, Pasaia portuko trenbide-zabalera metrikoa sartzeko eta sartzeko obretarako. Gainera, Pasaia, Lezoko, Errenteriako eta Donostiako udalei, GFArekin batera, Pasaia badiako erakunde guztien ekintzak koordinatzeko lantalde bat berraktibatzeko hitzarmen bat sinatzea proposatu zaie.

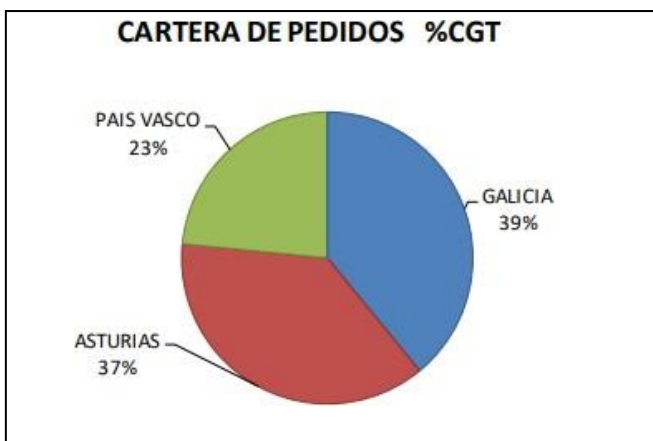
### **C) BERMEOKO PORTUA**

Portu autonomikoei dagokienez, Bermeoko portuak 172.406,96 tona mugitu zituen 2023an (110.826,25 tona deskargatuta eta 61.580,71 tona kargatuta), batez ere honako salgai hauei dagozkienak: zurak eta taulak, produktu siderometalurgikoak, eraikuntza-materialak, mineral ez metalikoak, papera eta pasta.

2023an Bermeoko portuan sartu ziren ontzien kopurua 87 unitatekoa izan zen, guztira 233.188 TRL.

### **7.5.3 ONTZIGINTZA**

Euskal Autonomia Erkidegoko ontzigintzaren jarduerari dagokionez, hiru euskal ontziolek (Muruetan, Zamakona eta Balenciaga) urtea 8 ontzirekin itxi zuten 2023 urtea, guztira 58.755 CGT zirelarik. Zifra horrek Estatu mailako eskaeren zorroaren % 23 adierazten du, CGTri dagokionez, Industria, Merkataritza eta Turismo Ministerioaren Ontzigintzari buruzko informazio-buletinetik lortutako datuen arabera.



2023ko abenduaren 31n, eskaera berriek 4.220 GT (5.644 CGT) osatzen zuten, eta hiru ontziola horien eskaera-zorroak 33.347 GT (58.755 CGT) zituen guztira.

Iturria: Industria, Merkataritza eta Turismo Ministerioaren Ontzigintzari buruzko informazio-buletina.

2023ko otsailean, Murueta ontziolak "Katuxa NM" diesel-elektrikoko zamaontzia uretaratu zuen, Erandioko bere instalazioetan. Ontzia, MAAS (Murueta Atlántico Alcadia Shipping) armadorearentzat eraikitakoa, 2023ko abenduan entregatu zen.

2023ko uztailean, Murueta ontziolak "Gernika NM" kargaontzia uretaratu zuen bere instalazioetan, propulzio hibridoarekin eta 6.200 tonako karga ahalmenarekin. 2024ko apirilean entregatzea aurreikusi da.

Bestalde, Zamakona ontziolak "Heroínas de Sálvora" alturako atoiontzi berria uretaratu zuen 2023ko ekainean, Bilboko portuko instalazioetan. Zamakonak Itsas Salbamendurako eraikitzen duen hirugarren itsasontzia da, "Don Inda" eta "Clara Campoamor" itsasontzien atzetik.



#### 7.5.4 GURE ONTZI-USTIATZAILEAK/ENPRESAK

2024ko urtarilaren 1ean, Euskal Ontzigileen Elkartea 11 enpresek osatzen zuten, 72 ontzien, merkataritza-ontzien, atoiontzien eta barne-trafikoko ontzien, jabe eta/edo kudeatzaile zirenak, guztira, 783.434 GT eta 1.333.735 TPM osatuz.

Gure Elkartearen flotak itsas trafiko mota desberdinak hartzen ditu barne: tanke-ontziak, karga orokorreko ontziak eta edukiontziak, bulkcarrierak, hozteko ontziak, atoiontziak eta gas-hornidurakoak, 51 (45) merkataritza-ontzi eta 32 (27) atoiontzi dituztenak.

ANAVASen inskribatutako flotaren batez besteko adina 13 urte ingurukoa da.



*Banderen arabera, eta barne eta altuera trafikoko atoi ontzien flota alde batera utzita, lotutako ontzien % 28 Kanarietako Erregistro Berezian (REC) inskribatuta dago, % 27 Madeirako Ontzien Nazioarteko Erregistroan, % 25 Singapurreko Erregistroan, % 15 Maltako Erregistroan eta gainerako % 5a Zipreko Erregistroan.*

*Euskal flotak itsas sektoreak eskatzen dituen ingurumen eta deskarbonizazio eskakizunetara egokitzen jarraitzen du.*



*Murueta ontziolari dagokionez, 2023ko otsailean "Katuxa NM" kargaontzia uretaratu zuen, Erandioko bere instalazioetan MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping) armadorearentzat eraiki eta 2023ko abenduaren 18an entregatu zena. Ontzi berri honek diesel/elektrizitate propulzioa du, tamaina eta ontzi mota honetarako berritzailea, bi sorgailu elektriko*

*nagusi eta laguntzaile txikiago bat konbinatzeko aukera ematen diona. Horri esker, itsasontziak une bakoitzean behar duen potentzia erabili ahal izango du, horrela kontsumoa optimizatuz ibilaldi guztietan. Ontzi hau, Astilleros Muruetak 2022ko azaroan uretaratu eta 2023ko irailaren 29an entregatu zuen "Mundaka NM" kargaontziaren bikia da.*

*2023ko uztaillean, Murueta ontziolak bere 330. itsasontzia uretaratu zuen, bere Erandioko instalazioetan, "Gernika NM" helburu anitzeko kargaontzia, propulzio hibridoarekin eta 6.200 tona kargatzeko ahalmenarekin. Itsasontzia 2024ko apirilean entregatuko zaio MAAS armadoreari, Europa, Itsaso Beltza eta Afrika Iparralderako ibilbideetan zama*



*lehorra garraiatzeko. Ontziak diesel propulzio-sistema elektriko bat du, bi sorgailu nagusi eta bi osagarri konbinatzen dituena, une bakoitzean behar den propulzio-potentzia nahiz erregai-kontsumoa optimizatzeko, energia-eskariaren gailurrak saihestuz. Ezaugarri horiek dituen hirugarren itsasontzia da, eraginkortasun handiagoa lortzera bideratua, MAAS armadorearentzat diseinatu eta eraikitutakoa, "Mundaka NM" eta "Katuxa NM" itsasontzien ondoren.*



2024rako aurreikuspenei dagokionez, 2024ko maiatzean ezaugarri bereko laugarren ontzi bat entregatzea aurreikusten da, "Arteaga NM" izenekoa, Murueta Atlántico Alcudia Shipping (MAAS) poolerako ere egina. Ontzi hau, baita "Gernika MN" ontzia, Naviera Murueta S.A.U. armadorearenak dira.

Murueta ontziolak 2023. urtea mota horretako bosgarren eta seigarren kargaontziak eraikitzeak akordioekin itxi zuen, "Bermeo NM" eta "Busturia NM", 2025eko martxoan eta abenduan entregatuko direnak, hurrenez hurren. Azken horiek, "Mundaka NM" eta "Katuxa NM" ontziekin batera, Vizcaína Balear de Navegación S.L. armadorearenak dira.

Aipatutako ontzi guztiak Murueta Atlántico Alcudia Shipping AIEren (MAAS) poolak kudeatzen ditu komertzialki.

Eraikuntza horiek Astilleros Muruetak teknologikoki aurreratuak eta berrikuntza-osagai handikoak diren ontzien proiektuen alde egindako apustua agerian uzten dute, energia-eraginkortasuna eta erregai berrien erabilera bilatzen dutenak. Beraz, Muruetak, zeina beti izan den aitzindari goi-berrikuntzan, 2018an, besteak beste, "Oizmendi" ontzia eraikita, GNLa hornitzeko lehen ontzia Espainian, ildo beretik jarraitu nahi du diesel sistema elektrikoaren aldeko apustuan.

Aipatzekoa da, adierazitako ontzien kontzepzioa eta diseinua, Murueta ontzioetan osorik egin dela, euskal ontziolen eraikuntzaren aldeko bere apustua nabarmenduz. Bere ibilbidearen arabera, Murueta Ontziola Euskadiko ontzigintza sektorearen lehen lerroan ondoen kokatuta dagoen ontziola da, Euskadiko ekonomia- eta industria-garapenaren ardatz nagusia izanik.

Mureloil-i dagokionez, 2022ko abenduan "Bahía Levante", , 7.500 m<sup>3</sup>-ko ontzi kimikeroa, entregatu ostean Cepsarekin kontratupean, 2023an Repsolentzat 8.200 m<sup>3</sup>ko ontzi kimikero berri bat eraikitzea adoztu zen, 2026ko otsailean entregatuko dena.

Ibaizabal itsas taldeari dagokionez, 2023ko abenduan, bigarren eskuko merkatuaren une ona aprobetxatuz, "Monte Toledo" petrolio-ontzia saldu zuen. 2004. urteko suezmax bat da, 150.000 tonako pisu hila (TPM), milioi bat upel garraiatzeko gaitasuna duena, eta Nigeriako interesei saldu zien, Afrikako petrolio ekoizle handienari.

2023an, Ibaizabalek atoiontzien negozioa zabaldu zuen Portugs – Consultoria (Portugs) konpainia

erosiz. Ibaizabal Finantza Taldearen bidez egindako eragiketa honek, Ibaizabal taldearen



*Portugalen lehorreratzea dakar, eta, horrez gain, Penintsulako portuko atoiontzien segmentuan duen garrantzia handitzea.*

*Bestalde, 2023an Albacora taldeak bere "Salica Frigo" ontzia saldu egin zuen, GreenSea enpresari.*



*Era berean, gure enpresa elkartuek hainbat proiektutan kolaboratu dute, energia-eraginkortasuna hobetzeak, deskarbonizazioak, globalizazioak eta digitalizazioak dakartzaten erronkei aurre egiteko.*

*Ibaizabal Tankersek helburu hori lortzen laguntzen du, Espainiako Itsas Institutuarekin deskarbonizazioari buruzko ikastaroak emanez. Gainera, 2023an gai horri buruzko hitzaldiak egin ditu Itsas Zuzenbideari buruzko Kongresuan.*

*Era berean, Nazioarteko Itsas Erakundetik (OMI) eta Europar Batasunetik (UE) datozen erregulazio berriak betetzeko konpromisoa hartu du. Bere ustez, 2050eko OMIak ezarritako helburuak betetze aldera, trantsizio energetikoaren fasean itsas garraioaren ekarpen holistikorik onena ez da erregai berdeak aldatzea, baizik eta eraginkortasun energetikoa hobetzen jarraitu behar da, erregai berdeetarako energia berriztagarriak egon arte.*

*Bestalde, gure elkarteak Merkataritza Nabigazioko etorkizuneko ofizialen prestakuntzarekin konprometituta dago, euren ontzi elkartuetan praktika akademikoak eta profesionalak erraztuz 1993tik, Eusko Jaurlaritzaren lankidetzari esker. Programa honen hasieratik, 2.745 ontziratze baino gehiago egin dira, 183 azken urtean.*

*ANAVASek, halaber, itsas lanbidearen bokazioa sustatzearen aldeko apustua egiten du, belaunaldi berriei gure sektorea eta eskaintzen dituen aukera profesional ugariak ezagutarazteko programa baten bidez.*



*Basque Shipowners Association*



*Asociación de Navieros Vascos*

# DINÁMICA ASOCIATIVA

---





# ASUNTOS ASOCIATIVOS

## ***JUNTA GENERAL Y ALMUERZOS DE HERMANDAD 2023***

La Asociación de Navieros Vascos celebró su Junta General de Asociados el día 21 de junio de 2023, en las Bodegas Baigorri, situadas en Samaniego, La Rioja Alavesa.

Previamente, se celebró una Misa en la Ermita de la Virgen del Valle, en Cenicero. A continuación, se realizó una visita guiada a las instalaciones de la bodega, seguida de un almuerzo, junto con una cata de vinos. Tras concluir la cata, se celebró el almuerzo en el restaurante de la propia bodega.

Finalizado el almuerzo, el Sr. Presidente de la Asociación, D. Alejandro Aznar, procedió a dar lectura del Saludo recogido en la Memoria 2023. La Memoria se encuentra disponible en la página web de la Asociación: [www.anavas.es](http://www.anavas.es).



*Cata de vinos (Bodegas Baigorri) - Junta General 2023*



*Almuerzo en las Bodegas Baigorri - Junta General 2023*



*Junta General 2023 – Bodegas Baigorri (Samaniego)*





*Junta General 2023 – Bodegas Baigorri (Samaniego)*

El 5 de octubre de 2023 tuvo lugar una jornada lúdica, dedicada a los “Old Fellows” de la Asociación, en la zona de Las Encartaciones. A propuesta de nuestro Presidente, se acordó celebrar dicho encuentro en homenaje a todos los miembros y compañeros ya jubilados de esta institución, como muestra de respeto, admiración y estima.



*Homenaje a los “Old Fellows” 2023 - Restaurante Komentu Maitea (Gordexola)*

La jornada contó con una visita guiada a La Encartada Fabrika-Museo, en la que, gracias a sus edificios, maquinaria y colonia obrera, un conjunto de gran capacidad evocadora, pudimos transportarnos a los inicios de la revolución industrial en la Península.

Uno de los grandes valores de La Encartada, y del que disfrutamos todos los presentes, es su excepcional colección de maquinaria, en su mayor parte inglesa, de fines del siglo XIX y primeros años del siglo XX. Ha conservado casi intactas su imagen y dotación tecnológica, además de mantener al completo todos y cada uno de los elementos del proceso productivo, desde la recepción de la materia prima en crudo hasta el proceso de empaquetado y expedición.



*Visita a La Encartada Fabrika-Museo*

Finalizada la visita, disfrutamos del almuerzo en el Komentu Maitea, un precioso convento rehabilitado del siglo XVIII, en el municipio de Gordexola.

Si bien el encuentro fue especialmente dedicado a los “Old Fellows”, otros miembros de la Asociación también se unieron a esta celebración.



*Almuerzo en homenaje a los “Old Fellows” 2023  
Restaurante Komentu Maitea (Gordexola)*



El tradicional Almuerzo de Navidad de la Asociación, tuvo lugar el día 19 de diciembre de 2023 en la Sociedad Bilbaína, precedido de la celebración de una Misa en la Iglesia de San Vicente Mártir de Abando, oficiada por D. José Luis Villacorta. En este encuentro nos acompañaron, el Director de Puertos y Asuntos Marítimos, D. Aitor Etxebarría, y D. Asier Madariaga, coordinador de la Escuela de Administración Marítima.



*Almuerzo de Navidad 2023 – Sociedad Bilbaína*

El 22 de junio de 2023, tuvimos el placer de asistir a la presentación del libro de D. Javier Ferrer Arellano, exdirector de la Naviera Vizcaína y “Old Fellow” de nuestra Asociación. El libro solidario titulado, *“Naviera Vizcaína; su historia, sus barcos, su gente (1956-1992)”*, fue presentado en el salón de actos de Itsasmuseum Bilbao en un acto al que acudieron, además de su familia, distinguidos profesionales del sector.



*D. Javier Ferrer Arellano, autor del libro  
“Naviera Vizcaína; su historia, sus barcos, su gente (1956-1992)”*

## **GERENCIA DE LA ASOCIACIÓN**

Gerencia de la Asociación durante el año 2023:

Secretario General: D. Patxi Garaygordobil.

Gestión y Administración: D<sup>a</sup> Itziar Otxoa Ortega.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Carmen Martínez Moya.

## ***NECROLÓGICAS 2023***

En el transcurso del año tenemos que lamentar el fallecimiento de nuestro querido “Old Fellow” D. Ramón Zubiaga Carles, Presidente del Grupo Consulmar. Recordamos, asimismo, a todos cuantos formaron parte de nuestra Asociación y ya no se encuentran entre nosotros. Descansen en Paz.





# **ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2023**

## **GOBIERNO VASCO**

La Asociación siempre ha contado con el apoyo de la Administración Vasca, especialmente con los responsables de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, (actualmente dependiente del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente), su Director, D. Aitor Etxebarria, D. Juan José Olabarría, responsable de Asuntos Marítimos y D. Asier Madariaga, coordinador de la Escuela de Administración Marítima. A todos ellos queremos agradecer un año más su colaboración, su buena disposición y su apoyo hacia la labor que llevamos a cabo en nuestra Asociación.

Gracias a esta colaboración, la Asociación ha gestionado un año más el programa de embarque de Alumnos de las Escuelas de Náutica en los buques asociados, con objeto de realizar las prácticas obligatorias para la obtención del título académico y/o profesional de la Marina Mercante. Este programa, que viene desarrollándose desde el año 1993, ha dado cobertura a un total de 2.745 embarques de Alumnos/as, contribuyendo, de este modo, a la formación de los futuros profesionales del Sector y al desarrollo de la Marina Mercante Vasca.

Durante el año 2023, se han llevado a cabo, bajo este programa de formación, un total de 183 embarques, de los cuales 147 correspondieron a Alumnos/as de puente (Náutica) y 36 a Alumnos/as de máquinas, lo que supone un total de 507,35 meses de embarque realizados a lo largo del año, registrándose de nuevo un aumento respecto al año precedente.



A continuación, detallamos el número de embarques de prácticas de Alumnos realizados en los buques asociados a través de los Programas suscritos con el Gobierno Vasco durante el periodo 1993-2023, alcanzando desde su inicio hasta la fecha un total de 2.745 embarques.

**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN  
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2023**

| AÑO                    | ALUMNOS DE<br>PUENTE | ALUMNOS DE<br>MAQUINAS | TOTAL        |
|------------------------|----------------------|------------------------|--------------|
| 1993                   | 15                   | 7                      | 22           |
| 1994                   | 21                   | 12                     | 33           |
| 1995                   | 12                   | 16                     | 28           |
| 1996                   | 17                   | 26                     | 43           |
| 1997                   | 31                   | 25                     | 56           |
| 1998                   | 49                   | 33                     | 82           |
| 1999                   | 42                   | 34                     | 76           |
| 2000                   | 54                   | 27                     | 81           |
| 2001                   | 45                   | 29                     | 74           |
| 2002                   | 60                   | 48                     | 108          |
| 2003                   | 63                   | 29                     | 92           |
| 2004                   | 56                   | 22                     | 78           |
| 2005                   | 67                   | 27                     | 94           |
| 2006                   | 61                   | 32                     | 93           |
| 2007                   | 57                   | 37                     | 94           |
| 2008                   | 42                   | 37                     | 79           |
| 2009                   | 80                   | 44                     | 124          |
| 2010                   | 67                   | 26                     | 93           |
| 2011                   | 56                   | 42                     | 98           |
| 2012                   | 56                   | 43                     | 99           |
| 2013                   | 60                   | 26                     | 86           |
| 2014                   | 55                   | 29                     | 84           |
| 2015                   | 62                   | 25                     | 87           |
| 2016                   | 51                   | 27                     | 78           |
| 2017                   | 31                   | 32                     | 63           |
| 2018                   | 60                   | 25                     | 85           |
| 2019                   | 82                   | 32                     | 114          |
| 2020                   | 91                   | 27                     | 118          |
| 2021                   | 109                  | 37                     | 146          |
| 2022                   | 118                  | 36                     | 154          |
| 2023                   | 147                  | 36                     | 183          |
| <b>TOTAL 1993-2023</b> | <b>1.817</b>         | <b>928</b>             | <b>2.745</b> |

Tenemos que destacar, asimismo, el esfuerzo realizado por nuestros asociados, y su contribución a la consolidación de este programa.

## ***ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA***

La Asociación de Navieros Vascos forma parte del Consejo Asesor de la Escuela de Administración Marítima, adscrita a la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, del Gobierno Vasco, siendo su coordinador y gestor D. Asier Madariaga.

La Escuela de Administración Marítima se encarga del reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales del transporte marítimo, principalmente mediante la organización e impartición de cursos de formación para titulados y profesionales del sector.

Junto con la Universidad de Deusto, la Escuela de Administración Marítima, organiza el “*Máster/Experto en Gestión de Empresas Marítimo-Portuarias*”, dirigido principalmente a la formación de postgraduados y reciclaje permanente de profesionales de las empresas marítimo-portuarias y de comercio exterior, que goza de gran reconocimiento tanto a nivel nacional como internacional.

## ***UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO (UPV-EHU) ESCUELA DE NÁUTICA Y MÁQUINAS NAVALES – ESCUELA DE INGENIERÍA DE BILBAO.***

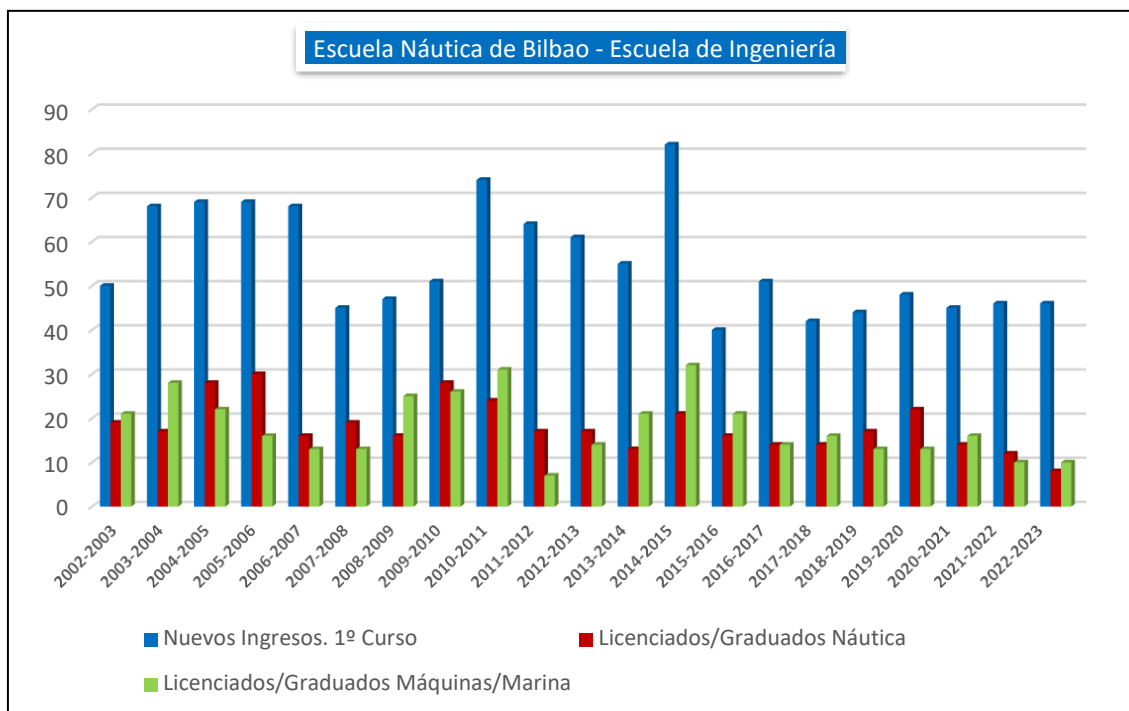
Nuestra Asociación ha mantenido siempre una estrecha colaboración con la Escuela de Náutica de Bilbao, actualmente perteneciente a la Escuela de Ingeniería, comprometidos con la formación de los futuros profesionales de nuestro sector.

En la Escuela se imparten actualmente, el Grado en Marina (anteriormente Máquinas Navales), y Grado en Náutica y Transporte Marítimo (antigua Náutica), que requieren prácticas obligatorias para la obtención de los títulos tanto académicos como profesionales.

Nuestras empresas asociadas contribuyen activamente, ofreciendo y facilitando el embarque a bordo de los buques de su flota, con el fin de que los alumnos y alumnas puedan adquirir y poner en práctica los conocimientos necesarios para completar su formación.

La Escuela de Náutica de Bilbao registró en el curso 2022 – 2023 un total de 46 nuevos ingresos. De estos últimos, 26 correspondían al Grado de Náutica y Transporte Marítimo y 20 al Grado de Marina.

En 2023 el número de Egresados/as en el Grado de Náutica fue de 8 alumnos/as y en el Grado de Marina fue de 10.



## ***INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA***

La Asociación de Navieros Vascos cuenta con dos miembros en la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina de Bizkaia, compuesta por representantes de la Administración, organismos empresariales y organizaciones sindicales; donde se exponen y se debaten asuntos de interés para el sector marítimo, principalmente en el área de Acción Social Marítima y de Seguridad Social.

## ***AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO***

La Autoridad Portuaria de Bilbao forma parte de la Junta Directiva de la Asociación de Navieros Vascos, representada en la actualidad por D. Andima Ormaetxe, Director de Operaciones, Comercial y Logística de dicho organismo.

La Asociación siempre ha podido contar con el apoyo de la Autoridad Portuaria de Bilbao para la participación en proyectos colaborativos.

Durante las reuniones que la Asociación ha mantenido con la Responsable de Desarrollo de RRHH y Acción Social de la Autoridad Portuaria de Bilbao en 2023, surgió la oportunidad de colaborar e impulsar, de manera conjunta, el proyecto de orientación vocacional en el sector marítimo de la Asociación, difundiendo la existencia de nuestras charlas divulgativas desde su programa “Ezagutu Portua”. Un programa que la Autoridad Portuaria de Bilbao ofrece desde 2014 y consta de visitas didácticas dirigidas a los estudiantes de toda Euskadi, acercando el puerto a más de 4.000 escolares anualmente y trasladando, tanto el devenir histórico, como la realidad actual de la actividad portuaria.

## ***DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE***

La Asociación recibe puntualmente información del ámbito marítimo y novedades legislativas que afectan a nuestro sector, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, principalmente de las Subdirecciones de Seguridad, Contaminación, e Inspección Marítima, Normativa Marítima y Cooperación Internacional, y mantiene una estrecha relación con la Capitanía Marítima de Bilbao, resultando de gran interés para nuestra actividad asociativa su colaboración y participación en los asuntos requeridos.

## ***ACTIVIDAD DIVULGATIVA Y OTRAS ACTUACIONES***

Durante el año 2023, la Asociación de Navieros Vascos ha venido desarrollando su labor asociativa de representación y de prestación de servicios a sus asociados, manteniéndoles informados sobre las novedades legislativas relativas al sector marítimo y otros asuntos de interés.

La Asociación ha asistido y participado en diversos foros y actos relacionados con el sector marítimo que se han celebrado durante el transcurso del año.

Entre ellos, cabe destacar la participación de la Asociación con un stand en la zona expositiva, en la edición del “World Maritime Week”, que tuvo lugar en el BEC (Bilbao Exhibition Centre) los días 21 al 23 de marzo de 2023.

Este encuentro engloba cuatro congresos internacionales: SINAVAL (Congreso Internacional de la Industrial Naval), EUROFISHING (Congreso Internacional de la Industria Pesquera), FUTUREPORT BILBAO (Congreso Internacional de la Industria Portuaria), y OCEAN ENERGY CONFERENCE (Congreso de Energías Renovables Marinas).



La edición contó una sesión plenaria y un amplio programa de conferencias internacionales, encuentros con armadores y astilleros nacionales e internacionales, networking, así como una zona expositiva, donde se dieron cita las firmas más representativas de la industria y sector marítimo, entre las que no podía faltar ANAVAS. Esta edición también contó con la celebración de los “World Maritime Week Awards”.

Durante la inauguración del encuentro tuvimos el honor de contar con la visita a nuestro stand, del Diputado General de Bizkaia, D. Unai Rementería, el Director de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, (actualmente dependiente del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente), D. Aitor Etxebarria, así como de otras destacadas personalidades de nuestro Sector.

Agradecemos a la Dirección del certamen y a su equipo las atenciones recibidas, que facilitaron nuestra participación en el mismo, gracias al acuerdo de colaboración entre ambas entidades.

A continuación, presentamos una galería de imágenes del certamen:





*“World Maritime Week” 2023 - (BEC)*



*“World Maritime Week” 2023 - (BEC)*



*“World Maritime Week” 2023 - (BEC)*





## ***ITSASMUSEUM***

En el año 2023, la Asociación ha tenido la oportunidad de colaborar, con Itsasmuseum, en el diseño de un nuevo taller de la mano de su Director y de su equipo del Departamento de Educación. Se trata de una nueva propuesta en la programación escolar de Itsasmuseum, cuyo objetivo es dar a conocer las oportunidades laborales del sector marítimo, mediante la presentación de un video en el que participan profesionales de nuestras navieras asociadas, así como otros profesionales del sector.



## PORTADA DE PRESENTACIÓN DEL NUEVO TALLER EN EL PROGRAMA EDUCATIVO DE ITSAMUSEUM (2023) – OFICIOS DEL SECTOR MARÍTIMO

### ZURE ETORKIZUNeko LANA ITSASOAN DAGO? ZERGATIK EZ? ¿TU FUTURO LABORAL EN EL MAR? ¿POR QUÉ NO? (15-17 urte/años, 90')

Itsas garraioak etorkizun ezinhobea du eta munduko ekonomiaren giltzarria da. Jarduera honen helburua da itsas sektorearekin lotutako lanbideak ezagutzea eta sustatzea da, bai ziklo bai unibertsitateko formakuntza aukerak ere.

Itsas sektorean hainbat lanbide daude: atoiointziaren patroia, portuko praktikoa, kapitaina,... Noizbait entzun ditugun lanbideak dira, baina... zer dakigu itsas lanbide hauei buruz?

Jarduera honetan, ikasleek Port Center Museoaren erakusketa gunean zehar bisita gidatu bat egingo dute. Bukatzeko, ANAVAS euskal ontzijabeen elkartearen bideo bat ikusiko dugu. Ikus-entzunezko horri buruzko azterketa batek itsas-sektoreko lanbide batzuk zuzenean ezagutzeko aukera emango die ikasleei, beren bokazioak piztuz eta agian itsasoan egongo den etorkizun profesionala aukeratzeko lagunduz.

El transporte marítimo tiene un gran futuro y es la piedra angular de la economía mundial. El objetivo de esta actividad es la promoción y divulgación de los oficios relacionados con el sector marítimo, además de las opciones formativas en los ciclos y grados universitarios.

Existen diferentes oficios en el sector marítimo: patrón/a de remolcador, práctico de puerto, capitán/a.... Son oficios que nos suenan, pero realmente... ¿qué sabemos sobre ellos?

Comenzamos visitando el Port Center, la exposición sobre el Puerto de Bilbao que forma parte de la colección permanente del Museo, y finalizamos con la proyección de un video de ANAVAS, la asociación de navieros vascos. Un análisis sobre este audiovisual permitirá al alumnado conocer de primera mano algunos de los oficios del sector marítimo, contribuyendo a despertar sus vocaciones y ayudándoles a elegir su futuro profesional, que quizás esté en el mar.

#### Curriculumarekiko loturak (materiak) Conexiones curriculares (materias)

- Euskara eta gaztelania / Euskera y castellano
- Informazio eta komunikazioaren teknologiak (IKT) / Tecnologías de la información y la comunicación (TIC)
- Geografía / Geografía
- Historia / Historia
- Hezkuntza plastikoa eta ikus-entzumenekoak / Educación plástica, visual y audiovisual
- Batio etikoak / Valores éticos



## ***FOMENTANDO VOCACIONES***

Por otro lado, en 2023 se ha continuado con el programa de visitas a centros escolares para el fomento de vocaciones de las profesiones marítimas entre los estudiantes, que pusimos en marcha en 2019. Dichas visitas consisten en la presentación de un vídeo en el que han participado, tanto profesionales de nuestras navieras asociadas, como otros profesionales del sector, y que ha contado con la colaboración del Gobierno Vasco. Su principal objetivo es dar a conocer, mediante testimonios en primera persona, esta profesión, en ocasiones, desconocida para los estudiantes, así como las posibilidades que ofrece nuestro sector, promoviendo, de esta forma, el tan necesario relevo generacional.



*Charla impartida en “Ama guadalupekoa Ikastetxea”  
(Hondarribia) - 2023*



## ***BUQUE ESCUELA “SALTILLO”***

El buque escuela “Saltillo” zarpará en 2024 del puerto de Santurtzi para dar comienzo a la tradicional costera estival, guiados por la iniciativa de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, que ofrece la posibilidad de que varios jóvenes puedan disfrutar de una experiencia única, embarcando en el velero de la Universidad del País Vasco UPV/EHU. En 2023, desde la Asociación, y acompañados de su capitán, Mikel Lejarza, contribuimos a este fin impartiendo charlas en los centros educativos de los puertos en donde recalará dicha embarcación. A través de nuestras presentaciones dirigidas al alumnado de 1er curso de Bachillerato o 4º de la ESO, damos a conocer el sector marítimo-portuario al cual podrían decidir orientar su formación futura.



Tras haber asistido a dichas charlas, los alumnos que muestren interés podrán unirse al alumnado de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de la UPV/EHU, navegando hasta el próximo puerto de recalada. De este modo, experimentarán en primera persona, cómo se aplican las prácticas de navegación sobre los conocimientos adquiridos durante el curso universitario y su participación en la planificación y preparación de dichas travesías. Se trata de una experiencia que, sin duda, les permitirá visualizarse como futuros marinos.

En otro orden de cosas, la Asociación dispone de una página web [www.anavas.es](http://www.anavas.es), en la que se puede encontrar información detallada sobre su historia, sus actividades, y datos relativos a sus empresas asociadas.

A través de su página web, los usuarios pueden, asimismo, acceder a los formularios de solicitud de embarque para realizar prácticas como Alumnos a bordo de los buques asociados, así como inscribirse en su bolsa de embarque.

## ***AGENCIA DE COLOCACIÓN DE LANBIDE***

La Asociación de Navieros Vascos continúa realizando desde el año 2011, labores de intermediación como agencia de colocación autorizada por el Servicio Vasco de Empleo LANBIDE, con el número de autorización 16000000003, para lo cual dispone de una bolsa de embarque en la que pueden inscribirse los demandantes de empleo a través de su página web como ya hemos indicado anteriormente: [www.anavas.es](http://www.anavas.es).



# ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

## RELACIÓN DE ARMADORES Y BUQUES 01.01.2024

| ARMADORES Y BUQUES              | TIPO DE BUQUE                  | G.T.          | T.P.M.        |
|---------------------------------|--------------------------------|---------------|---------------|
| <b>ATLÁNTICO SHIPPING, S.L.</b> |                                |               |               |
| <i>Moraime</i>                  | Carga seca y portacontenedores | 5.574         | 7.575         |
|                                 | <b>TOTAL</b>                   | <b>5.574</b>  | <b>7.575</b>  |
| <b>NAVIERA MURUETA, S.A.</b>    |                                |               |               |
| <i>Medal</i>                    | Carga seca y portacontenedores | 2.998         | 4.950         |
| <i>Muros</i>                    | Carga seca y portacontenedores | 2.998         | 4.950         |
| <i>Albiz</i>                    | Carga seca y portacontenedores | 3.995         | 5.658         |
| <i>Anzoras</i>                  | Carga seca y portacontenedores | 3.995         | 5.658         |
| <i>Ura</i>                      | Carga seca y portacontenedores | 5.335         | 7.508         |
| <i>Sua</i>                      | Carga seca y portacontenedores | 5.335         | 7.508         |
| <i>Mundaka NM</i>               | Carga seca y portacontenedores | 4.137         | 6.200         |
| <i>Katuxa NM</i>                | Carga seca y portacontenedores | 4.137         | 6.200         |
|                                 | <b>TOTAL</b>                   | <b>32.930</b> | <b>48.632</b> |
| <b>MURELOIL, S.A.</b>           |                                |               |               |
| <i>Bahía Uno</i>                | Petrolero de productos         | 2.201         | 3.802         |
| <i>Bahía Tres</i>               | Petrolero de productos         | 4.969         | 6.920         |
| <i>Green Cádiz</i>              | Petrolero de productos         | 1.750         | 2.845         |
| <i>Blue Vega</i>                | Petrolero de productos         | 2.754         | 3.928         |
| <i>Bahía de Levante</i>         | Petrolero de productos         | 4.550         | 7.953         |
|                                 | <b>TOTAL</b>                   | <b>16.221</b> | <b>25.448</b> |
| <b>UROLA SHIPPING, S.L.</b>     |                                |               |               |
| <i>Telmo</i>                    | Carga seca y portacontenedores | 3.979         | 5.746         |
| <i>Deun</i>                     | Carga seca y portacontenedores | 3.979         | 5.746         |
|                                 | <b>TOTAL</b>                   | <b>7.958</b>  | <b>11.492</b> |



| ARMADORES Y BUQUES | TIPO DE BUQUE | G.T. | T.P.M. |
|--------------------|---------------|------|--------|
|--------------------|---------------|------|--------|

**IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.**  
(Grupo Ibaizabal)

➤ **CIA. DE REMOLCADORES IBAIZABAL, S.A.**

|                          |                            |              |              |
|--------------------------|----------------------------|--------------|--------------|
| <i>Alai</i>              | Remolcador                 | 125          | 83           |
| <i>Galdames</i>          | Remolcador                 | 330          | 197          |
| <i>Gatika</i>            | Remolcador                 | 330          | 197          |
| <i>Urgozo</i>            | Buque recogida de vertidos | 149          | 315          |
| <i>Ibaizabal Seis</i>    | Remolcador                 | 340          | 190          |
| <i>Ibaizabal Ocho</i>    | Remolcador                 | 428          | 100          |
| <i>Ibaizabal Once</i>    | Remolcador                 | 708          | 413          |
| <i>Ibaizabal Catorce</i> | Remolcador                 | 357          | 205          |
| <i>Ibaizabal Quince</i>  | Remolcador                 | 398          | 173          |
| <b>TOTAL</b>             |                            | <b>3.165</b> | <b>1.873</b> |

➤ **FLOTANOR**

|                                 |            |              |              |
|---------------------------------|------------|--------------|--------------|
| <i>Ibaizabal Siete</i>          | Remolcador | 785          | 736          |
| <i>Sertosa Treinta y Cuatro</i> | Remolcador | 785          | 705          |
| <b>TOTAL</b>                    |            | <b>1.570</b> | <b>1.441</b> |

➤ **IBAIGOL MARITIME, L.T.D.**

|                    |            |              |              |
|--------------------|------------|--------------|--------------|
| <i>Alice Prima</i> | Remolcador | 1.373        | 1.030        |
| <b>TOTAL</b>       |            | <b>1.373</b> | <b>1.030</b> |

➤ **REMOLQUES Y NAVEGACIÓN, S.A.**

|                 |            |              |            |
|-----------------|------------|--------------|------------|
| <i>Cambrils</i> | Remolcador | 340          | 212        |
| <i>Poblet</i>   | Remolcador | 340          | 181        |
| <i>Gernika</i>  | Remolcador | 330          | 197        |
| <i>Getxo</i>    | Remolcador | 330          | 197        |
| <b>TOTAL</b>    |            | <b>1.340</b> | <b>787</b> |

➤ **NAVIERA ALTUBE, S.L.**

|                    |              |              |              |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|
| <i>Monte Anaga</i> | Buque tanque | 2.651        | 4.335        |
| <b>TOTAL</b>       |              | <b>2.651</b> | <b>4.335</b> |

| ARMADORES Y BUQUES | TIPO DE BUQUE | G.T. | T.P.M. |
|--------------------|---------------|------|--------|
|--------------------|---------------|------|--------|

➤ **SERTOSA NORTE, S.L.**

|                              |            |              |              |
|------------------------------|------------|--------------|--------------|
| <i>Sertosa Diecinueve</i>    | Remolcador | 162          | 92           |
| <i>Sertosa Veintitrés</i>    | Remolcador | 174          | 92           |
| <i>Sertosa Veinticinco</i>   | Remolcador | 186          | 159          |
| <i>Sertosa Veintiséis</i>    | Remolcador | 325          | 576          |
| <i>Sertosa Veintiocho</i>    | Remolcador | 325          | 592          |
| <i>Sertosa Treinta</i>       | Remolcador | 350          | 415          |
| <i>Sertosa Treinta y Dos</i> | Remolcador | 350          | 450          |
| <i>Ibaizabal Cinco</i>       | Remolcador | 340          | 205          |
| <i>Ibaizabal Nueve</i>       | Remolcador | 428          | 100          |
| <i>Ibaizabal Diez</i>        | Remolcador | 708          | 413          |
| <i>Ibaizabal Doce</i>        | Remolcador | 297          | 249          |
| <i>F. Sulla</i>              | Remolcador | 260          | 167          |
| <i>San Cibrao</i>            | Lancha     | 22           | -            |
| <i>Parrulo</i>               | Lancha     | 17           | -            |
| <b>TOTAL</b>                 |            | <b>3.944</b> | <b>3.549</b> |

➤ **IBAZABAL TANKERS**

|                       |              |                |                  |
|-----------------------|--------------|----------------|------------------|
| <i>Montesperanza</i>  | Buque tanque | 81.187         | 159.236          |
| <i>Montestena</i>     | Buque tanque | 81.187         | 159.236          |
| <i>Monte Udala</i>    | Buque tanque | 82.908         | 152.000          |
| <i>Monte Urbasa</i>   | Buque tanque | 82.908         | 152.000          |
| <i>Monte Urquiola</i> | Buque tanque | 82.908         | 152.000          |
| <i>Monte Ulía</i>     | Buque tanque | 82.908         | 152.000          |
| <i>Monte Serantes</i> | Buque tanque | 82.839         | 152.000          |
| <b>TOTAL</b>          |              | <b>576.845</b> | <b>1.078.472</b> |

**ITSAS GAS BUNKER SUPPLY, S.L.**

|                 |              |              |              |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|
| <i>Oizmendi</i> | Buque tanque | 2.036        | 3.180        |
| <b>TOTAL</b>    |              | <b>2.036</b> | <b>3.180</b> |



| ARMADORES Y BUQUES | TIPO DE BUQUE | G.T. | T.P.M. |
|--------------------|---------------|------|--------|
|--------------------|---------------|------|--------|

## **BW EPIC KOSAN**

|                                     |                     |                |                |
|-------------------------------------|---------------------|----------------|----------------|
| <i>Kamilla Kosan</i>                | Etilenero/Semi-ref. | 9.735          | 11.738         |
| <i>Kathrine Kosan</i>               | Etilenero/Semi-ref. | 9.735          | 11.787         |
| <i>Stella Kosan</i>                 | Etilenero/Semi-ref. | 9.175          | 9.999          |
| <i>Shophia Kosan</i>                | Etilenero/Semi-ref. | 9.175          | 9.999          |
| <i>Stina Kosan</i>                  | Etilenero/Semi-ref. | 9.175          | 9.999          |
| <i>BWEK Anholt</i> (ex Bow-Gallant) | Etilenero/Semi-ref. | 9.126          | 10.282         |
| <i>BWEK Aruba</i> (ex Bow-Guardian) | Etilenero/Semi-ref. | 9.126          | 9.999          |
| <i>Victoria Kosan</i>               | Etilenero/Semi-ref. | 7.465          | 8.556          |
| <i>Helena Kosan</i>                 | Etilenero/Semi-ref. | 7.465          | 8.555          |
| <i>Leonora Kosan</i>                | Etilenero/Semi-ref. | 7.465          | 8.546          |
| <i>Alexandra Kosan</i>              | Etilenero/Semi-ref. | 7.465          | 8.586          |
| <i>Isabella Kosan</i>               | Etilenero/Semi-ref. | 7.465          | 8.586          |
| <i>Henrietta Kosan</i>              | Etilenero/Semi-ref. | 7.465          | 8.587          |
| <i>Tanja Kosan</i>                  | Semi-ref- LPG/C     | 4.693          | 5.996          |
| <i>Tenna Kosan</i>                  | Semi-ref- LPG/C     | 5.103          | 6.095          |
| <i>Emily Kosan</i>                  | Pressurised LPG/C   | 3.728          | 3.700          |
| <b>TOTAL</b>                        |                     | <b>123.561</b> | <b>141.010</b> |

## **NAVIERA GALDAR, S.A.**

|                   |             |              |              |
|-------------------|-------------|--------------|--------------|
| <i>Izar Argia</i> | Frigorífico | 4.263        | 4.950        |
| <b>TOTAL</b>      |             | <b>4.263</b> | <b>4.950</b> |

## **EMPRESAS SIN FLOTA**

\* **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**

\* **ALBACORA, S.A.**

## **MIEMBROS ASOCIADOS COLABORADORES**

\* **BULK TRADING, S.L.**

Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos

**11 EMPRESAS**

**72 BUQUES**

**783.434 GT**

**1.333.735 TPM**



## ***FUENTES DE INFORMACIÓN***

---

- ❖ AGENCIA INTERNACIONAL DE LA ENERGÍA - AIE
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS – ANAVAS
- ❖ ASOCIACION DE NAVIEROS ESPAÑOLES – ANAVE
- ❖ BIMCO
- ❖ BUREAU OF ECONOMIC ANALYSIS - BEA
- ❖ CLARKSONS ANNUAL REPORT
- ❖ DNV
- ❖ DREWRY
- ❖ DIRECCIÓN DE PUERTOS Y ASUNTOS MARÍTIMOS. GOBIERNO VASCO
- ❖ EUSTAT - INSTITUTO VASCO DE ESTADÍSTICA
- ❖ EUROSTAT - OFICINA ESTADÍSTICA DE LA UE
- ❖ INTERNATIONAL MARITIME BUREAU - IMB
- ❖ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA - INE
- ❖ FONDO MONETARIO INTERNACIONAL - FMI
- ❖ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS OF BREMEN
- ❖ MINISTERIO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA
- ❖ MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO
- ❖ OMI - ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
- ❖ PUERTO DE BILBAO
- ❖ PUERTO DE PASAJES
- ❖ PUERTOS DEL ESTADO
- ❖ UNCTAD

Nota: Los datos contenidos en este informe corresponden a las fuentes mencionadas en cada caso, pudiendo diferir de otras fuentes. Anavas no se responsabiliza de las posibles discrepancias o inexactitud de los datos recopilados.

