

ASOCIACION DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2006

INDICE / INDEX

	Página
1.- SALUDO DEL PRESIDENTE CHAIRMAN'S SALUTATION	3
2.- ORGANOS DE GOBIERNO. JUNTA DIRECTIVA MEMBERS OF THE BOARD	7
3.- RELACION DE EMPRESAS ASOCIADAS LIST OF THE ASSOCIATED COMPANIES	8
4.- DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS ASSOCIATED COMPANIES' ADDRESSES	9
5.- ALTAS Y BAJAS DURANTE 2006 NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2006	11
6.- DINAMICA DEL SECTOR THE SECTOR DYNAMIC	12
6.1.- ESCENARIO INTERNACIONAL INTERNATIONAL SCENE	13
6.2.- EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT	30
6.3.- ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE	50
6.4.- LA MARINA MERCANTE VASCA THE BASQUE MERCHANT FLEET	71
7.- DINAMICA ASOCIATIVA THE ASSOCIATION DYNAMIC	84
7.1.- ASUNTOS ASOCIATIVOS ASSOCIATIVE MATTERS	85
7.2.- ACTIVIDADES DE LA ASOCIACION DURANTE 2006 ... ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2006	87
8.- FUENTES DE INFORMACION SOURCES OF INFORMATION	96
9.- RELACION DE BUQUES POR EMPRESAS LIST OF SHIPS BY COMPANIES	97

SALUDO DEL PRESIDENTE

Estimados asociados:

Un año más, quisiera comenzar estas líneas de la Memoria anual y de la Asamblea General de nuestra Asociación saludando a todos los asociados presentes en esta Junta, así como a nuestros Old Fellows, a la comunidad marítima y, por supuesto, a nuestras autoridades.

En primer lugar, permitidme un recuerdo afectuoso a D. Raimundo Artaza, de Artaza Pasajes, S.A., importante componente del negocio marítimo guipuzcoano y querido Old Fellow de la Asociación, que falleció en Octubre de 2006 en San Sebastián. Descanse en paz.

Asimismo, a principios de 2007 nos dejó D. José Luis Robles, al que me gustaría rendir desde aquí un cariñoso y sentido homenaje. José Luis, ante todo, era un hombre de mar, que navegó en los distintos mares del negocio marítimo, desde el buque a la naviera, la vida política, la Administración Pública, y lo que para él fue más importante la “Alcaldía de Bilbao”. Desde aquí nuestro recuerdo a un insigne bilbaíno. Descanse en paz.

Tampoco puedo olvidar que, además de la Asociación, ya contamos con una empresa asociada “centenaria”. La Compañía de Remolcadores Ibaizabal cumplió en 2006 sus primeros 100 años de vida.

Y ya por lo que respecta a lo acontecido durante el pasado año, cuya exposición la podéis encontrar con más profundidad en la Memoria que se os ha entregado, me gustaría resaltar algunos detalles significativos de la evolución del sector y de nuestra Asociación.

Por lo que a la economía mundial se refiere, ha presentado en 2006 un balance muy favorable, con un incremento superior al 5%, de lo que se ha beneficiado también el mercado marítimo.

En el mercado de divisas el protagonismo ha correspondido al descenso del dólar, que cerró el año con retrocesos notables frente al euro (-10,5%) o la libra esterlina (-12%), en relación a las cifras de 2005.

Por lo que respecta al mercado petrolífero, el precio del Brent comenzó el año a 58 dólares/barril y lo finalizó a 59 dólares/barril, pero por medio, en el mes de Agosto, alcanzó un nuevo récord histórico al situarse por encima de los 78 dólares/barril.

En cuanto al mercado marítimo, el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel alcanzó los 6.983 millones de toneladas, lo que representa un incremento del 4,8% sobre 2005, así como 30.687 billones de toneladas-milla, lo que representa un 5,5% sobre el año anterior.

El transporte de crudo creció un 2,99%, los derivados del petróleo un 4,98%, el mineral de hierro el 11,02%, el carbón un 7,93% y los cereales un 3,68% (en términos de toneladas-milla).

Por otra parte, la flota mercante mundial aumentó, durante 2006, un 6,9% en tpm y un 12,5% en TEU con respecto a 2005. A 31 de Diciembre, la flota mundial constaba de 42.872 buques, con 685 millones de gt, 1.009 millones de tpm y 11,73 millones de TEU.

En 2006 el mercado de buques tanque fue volátil con precios más bajos que en 2005. Los precios de buques VLCC en el mercado spot bajaron notablemente, así como los Aframax y los de productos. Sólo los Suezmax mejoraron su posición con respecto al año anterior.

En cuanto a los graneles sólidos, el “Baltic Freight Index” cerró 2006 con un incremento del 82,7% sobre el año anterior (frente al 46,4% de descenso a lo largo de 2005), situándose en los 4.397 (contra los 2.407 de Diciembre de 2005). Los índices de fletes para todos los sectores del mercado de bulk carriers crecieron durante 2006.

Las nuevas construcciones que se incorporaron a la flota mercante mundial durante 2006 alcanzaron un volumen de 73,4 millones de tpm, equivalentes a 1.914 buques mercantes, y aumentando un 4,6% sobre el año anterior. El 38,8% del total de este tonelaje nuevo es atribuible a buques tanque (23,6 millones de tpm, la misma cifra que en 2005), seguido por el tonelaje de bulk carriers (21,9 millones de tpm) y el de portacontenedores (14,8 millones tpm).

Por su parte, los desguaces en 2006 alcanzaron únicamente los 8,7 millones de tpm, acogiendo a todo tipo de sectores del mercado, lo que representa un -16,6% sobre el año 2005. Por tonelaje dominaron los buques tanque, y por número de buques los de carga general. Tan sólo 152 buques tanque, con 3,9 millones de tpm fueron desguazados, seguidos por los bulk carriers (2,8 millones de tpm) y otros tipos, sobre todo los de carga general, con

2 millones de tpm.

Las nuevas unidades, en términos de tonelaje, superaron a las desguazadas en cerca de 65 millones tpm.

Así, a finales de 2006, el tonelaje mundial de buques tanque (petróleo, derivados, químicos y gas licuado), con 411 millones de toneladas, representaba el 40,7% de la flota mercante mundial, mientras que el 36% lo representaban los bulk carriers, con 363,6 millones de tpm. Durante el año de exposición, la cartera de pedidos mundial, en tpm, creció un 36,36% (frente al 16% en 2005). A 31 de Diciembre la cartera de pedidos mundial, una vez más la mayor de todos los tiempos, incluía 6.045 buques y 322 millones de tpm.

En comparación con la flota mundial, con una edad media de 19,1 años, la flota mercante asociada, que acoge a la totalidad de la flota mercante vasca, sigue siendo joven, con 15,6 años, ligeramente superior a la española (15,5 años) y a la de la Unión Europea (13,8 años), dentro de la cual destaca la flota alemana con tan solo 8,7 años.

A 1 de Enero de 2007, la flota mercante asociada estaba compuesta por 77 buques mercantes y remolcadores, con un total de 564.996 gt y 971.469 tpm, que hacen que nos acerquemos cada vez más al millón de toneladas de peso muerto. No obstante, aunque aún estamos lejos de las cifras de la flota asociada en 1982, con más de dos millones y medio de tpm y 141 buques, hemos superado ampliamente las del año 1997 en el que sólo contábamos con 287.400 tpm y 66 buques.

En el marco de la legislación internacional, tanto la OMI como la Comisión Europea han continuado con sus trabajos, enmiendas y directivas en pro de la seguridad marítima de los buques y sus componentes, así como del entorno medioambiental en los que se mueven. Todos estos avances están recogidos en esta Memoria.

Aún así, no deberíamos olvidar, por obvio que resulte, que el transporte marítimo es el más seguro y la forma de transporte comercial más benigna para el medio ambiente marino y terrestre. Entre las industrias que implican riesgos físicos, las garantías de seguridad han dominado todas las operaciones marítimas en el mar. El transporte marítimo siempre ha estado entre las primeras industrias que han adoptado y puesto ampliamente en práctica

estándares de seguridad internacional.

Y ya, por lo que se refiere a las acciones realizadas por nuestra Asociación, un año más se suscribió un Convenio con la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, gracias al cual 96 alumnos de Puente (63) y Máquinas (33) pudieron realizar sus prácticas obligatorias en nuestros buques asociados, ascendiendo ya a 963 los alumnos beneficiados desde el inicio de este Programa.

Del mismo modo, el Gobierno Vasco sigue apoyando el Short Sea Shipping, a través de un Convenio con nuestra Asociación, para la promoción de este modo de transporte dentro de la cadena logística europea.

Y, ya para finalizar estas breves palabras, me gustaría testimoniar nuestro sentido agradecimiento a D. Fernando Leonard, quien, durante más de veinticinco años, ha dejado su impronta en las relaciones entre las Instituciones Vascas y todos los ámbitos del Sector Marítimo Vasco.

Asimismo, quisiera agradecer a nuestro Secretario General, Sr. Martínez de Landaluce, su esfuerzo y dedicación a nuestra empresa común que es la Asociación de Navieros Vascos, así como al personal de la misma que hace posible su funcionamiento. Asimismo, nuestra gratitud a la Administración por el grado de entendimiento, lo que permite una comunicación fluida de nuestras pretensiones y sugerencias.

Muchas gracias a los presentes por su confianza.

*ALEJANDRO AZNAR SAINZ
PRESIDENTE*

**ORGANOS DE GOBIERNO
DE LA
ASOCIACION DE NAVIEROS VASCOS**

(Durante 2006)

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:	D. Alejandro Aznar Sainz , <i>por Ibaizabal Management Services, S.L.</i>
Vicepresidente:	D. Juan Marín Sánchez , <i>por Eitzen Chemical Spain, S.A.</i>
Vocal:	D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluce , <i>por Gasnaval, S.A.</i>
Vocal:	D. Máximo Gutiérrez Hurtado , <i>por Naviera Murueta, S.A.</i>
Vocal:	D. Francisco Garaygordobil Amorrortu , <i>por Ibaizabal Management Services, S.L.</i>
Vocal:	D. Alberto Bilbao Aristimuño , <i>por Naviera Galdar, S.A.</i>
Vocal:	D. Fernando Revuelta Belandia , <i>por Autoridad Portuaria de Bilbao</i>
Vocal:	D. Santiago Bilbao Chopitea , <i>por Albafrigo, S.A.</i>
Vocal:	D. Javier Ferrer de Arellano , <i>por Bilbao Plaza Marítima, S.L.</i>
Vocal:	D. Rodolfo Burgos Marín , <i>por Globalgas, S.A.</i>

RELACION DE EMPRESAS ASOCIADAS DURANTE 2005

- **ALBAFRIGO, S.A.**
- **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**
- **BILBAO PLAZA MARITIMA, S.L.**
- **BULK TRADING, S.L.**
- **EITZEN CHEMICAL SPAIN, S.A.**
- **GASNAVAL, S.A.**
- **GLOBALGAS, S.A.**
- **IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.**
- **NAVIERA GALDAR, S.A.**
- **NAVIERA MURUETA, S.A.**
- **REMOLQUES MARITIMOS, S.A.**
- **SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.**

DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS

ALBAFRIGO, S.A.

Dirección: Lersundi, 9-3º

48009 **BILBAO**

Teléfono : 94-423 23 52

e-mail: bilbao@albacora.es

Fax: 94-423 42 01

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Dirección: Campo Volantín, 37

48007 **BILBAO**

Teléfono : 94-487 12 00

Télex: 32708 padb

Fax: 94-487 12 07

e-mail: comercial@bilbaoport.es

http: //www.bilbaoport.es

BILBAO PLAZA MARITIMA, S.L.

Dirección: Lauroeta Bidea, 4

48180 **LOIU**

BIZKAIA

Teléfono : 94-463 16 00

Fax: 94-463 85 52

e-mail: contact@bilbaopmshipping.com

BULK TRADING, S.L.

Dirección: Plaza Zubiko, 1-1º Dpto. 5

48930 **LAS ARENAS-GETXO**

BIZKAIA

Teléfono : 94-480 00 77

Fax: 94-463 36 50

e-mail: clientes@bulktrading.es

EITZEN CHEMICAL (SPAIN), S.A.

Dirección: Avda. Severo Ochoa, 28-5º A, Edf. Marina Marbella

29600 **MARBELLA- MALAGA**

Teléfono : 95-276 51 77

Fax: 95-276 58 85

e-mail: chemmar@eitzen-chemical.com

GASNAVAL, S.A.

Dirección: Parque Empresarial Ibarraerri

Sabino Arana, 18, Edificio A-1

48940 Leioa - Bizkaia

Teléfono : 94-479 56 00

Télex: 33080 gnal

Fax: 94-416 73 16

e-mail: gasnaval@gasnaval.com

GLOBALGAS, S.A.

Dirección: Ulises, 102 Bajo
28043 **MADRID**
Teléfono : 91-388 48 58
e-mail: globalgas@globalgas.es

Fax: 91-300 18 54

IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.

Dirección: Muelle Tomás Olabarri, 4-5º
48930 **LAS ARENAS-GETXO**
BIZKAIA

Teléfono : 94-464 51 33 *Télex:* 34095 Ibaiz
e-mail: ibaizabal@ibaizabal.org

Fax: 94-464 55 65

NAVIERA GALDAR, S.A.

Dirección: Reina Zubi, 6
48370 **BERMEO-BIZKAIA**
Teléfono : 94-688 18 04
e-mail: galdar@euskalnet.net

Télex: 34505 ptun

Fax: 94-688 54 23

NAVIERA MURUETA, S.A.

Dirección: San Vicente, 8
Edificio Albia, I-9º
48001 **BILBAO**
Teléfono : 94-435 64 00
e-mail: navieramurueta@navieramurueta.com
http: www. navieramurueta.com

Télex: 32326 nalur

Fax: 94-424 70 71

REMOLQUES MARITIMOS, S.A.

Dirección: José Abascal, 32-4º Dcha.
28003 **MADRID**
Teléfono : 91- 444 16 00
e-mail: remolques@arrakis.es

Fax: 91-444 16 01

SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD

Dirección: Parque Empresarial Ibarraerri
Sabino Arana, 18, Edificio A-1
48940 Leioa - Bizkaia
Teléfono : 94-479 56 00
e-mail: gasnaval@gasnaval.com

Télex: 33080 gnal

Fax: 94-416 73 16

A 31 de diciembre de 2006, la Asociación de Navieros Vascos acogía en su seno a un total de 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 71 buques, mercantes y remolcadores, que representan 542.901 GT y 938.900 TPM.

Las variaciones producidas durante el año 2006 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2006

BUQUES

- “GITTA KOSAN”, L.P.G. de 4.086 GT y 4.829 TPM
- “GRETA KOSAN”, L.P.G. de 4.086GT y 4.811 TPM
- “TENNA KOSAN”, L.P.G. de 5.103 GT y 6.095 TPM
- “TESSA KOSAN”, L.P.G. de 5.103 GT y 6.049 TPM

TOTAL ALTAS 2006 - 4 BUQUES - 18.378 GT y 21.784 TPM

Las variaciones ocurridas con posterioridad al 31 de diciembre, quedan recogidas en la relación de armadores y buques, con la incorporación de la empresa Shoreoff Invest Bermuda, y los buques “Carol” (Globalgas,S.A.), “Sichem Málaga”, y “Sichem Marbella” (Eitzen Chemical Spain, S.A.), así como tres unidades del Grupo Ibaizabal: “Río Ibaizabal”, “Tarraco” y “Ereaga”, quedando la flota asociada a 1 de enero de 2007 compuesta por 12 empresas, 77 buques, 564.996 GT y 971.469 TPM.

DINAMICA DEL SECTOR

ESCENARIO INTERNACIONAL

The world economy has shown during 2006 a very favourable result, with a growth probably higher than 5 per cent, reaching this expansion to all geographical zones. During the course of the year, the US economy has been decelerated, but the activity in Europe has gained dynamism. At the same time the emerging economies have maintained a strong increase, being expected for the next two years only a slight restraint of some tenths in the world GDP upward trend.

The good economic period, the abundance of liquidity, the high level of returns and the intensive process of mergers and acquisitions have led the stock exchange markets to the highest upturn since 2003. Thus, the FTSE All World index had a rise of 20 per cent in 2006, after overcoming in the second half of the year the frights suffered at mid-year due to the fear regarding growth and inflation. In the stock exchange market, the prominence has belonged to the decrease of the US dollar throughout the year, as it has ended 2006 with marked backward steps against the Euro (-10.5 %), or the sterling pound (-12%), with regard to 2005.

La economía mundial ha presentado en 2006 un balance muy favorable, con un crecimiento probablemente superior al 5%, alcanzando la expansión a todas las zonas geográficas. En el transcurso del año, la economía estadounidense se ha decelerado, pero ha ganado dinamismo la actividad en Europa, al tiempo que las economías emergentes han mantenido un fuerte crecimiento, esperándose para los dos próximos años tan sólo una ligera moderación de alguna décima en el alza del PIB mundial.

El buen momento económico, la abundancia de liquidez, el elevado nivel de beneficios y el intenso proceso de fusiones y adquisiciones, han llevado a los mercados bursátiles al mayor repunte desde 2003. Así, el índice FTSE All-World tuvo en 2006 un alza del 20%, tras superar en el segundo semestre los sobresaltos sufridos a mediados del año por los temores respecto al crecimiento y la inflación. En el mercado de cambios, el protagonismo ha correspondido al descenso del dólar a lo largo del año, ya que ha cerrado 2006 con retrocesos notables frente al euro (-10,5%) o la libra esterlina (-12%), en relación con el cierre de 2005.

As far as the oil market is concerned, the Brent oil price began 2006 at 58 dollars/barrel and has finished at 59, after having marked its historical record above 78 dollars in August, when the geopolitical factors intensified the tension derived from an increasing demand facing a supply affected by several problems. In the last months, the prices have restrained, in spite of the two production cuttings decided by the OPEC as a reaction to a demand lower than expected, as a consequence of a climatology less extreme than usual in the United States and also as a consequence of a slightly more stabilised political context.

The GDP in the United States increased by 0.5 per cent (non yearly quarter-to-quarter rate) in the third quarter, after 1.4% and 0.6% of the first and second quarter. This deceleration mainly reflects the decline of the residential building activity, although it is appreciated in the last indicators some signs that the backward steps could be bottoming out to leave way clear to a certain stabilisation. On the other hand, the positive evolution of the work-related market as well as the petrol price fall have placed the consumers confidence into the highest value in the last eight months.

On the contrary, the activity in the Euro

Por lo que respecta al mercado petrolífero, el precio del Brent inició 2006 en 58 dólares/barril y lo ha finalizado en 59, después de haber marcado en agosto su récord histórico por encima de los 78 dólares, cuando los factores geopolíticos agudizaron las tensiones derivadas de una demanda creciente frente a una oferta afectada por diversos problemas. En los últimos meses, los precios se han moderado, pese a los dos recortes de la producción decididos por la OPEP, en reacción a una demanda inferior a la esperada, consecuencia de una climatología menos extrema de lo normal en Estados Unidos y de un contexto político ligeramente más estabilizado.

El PIB de Estados Unidos creció un 0,5% (tasa intertrimestral no anualizada) en el tercer trimestre, tras los 1,4% y 0,6% del primer y segundo trimestre. Esta desaceleración refleja, principalmente, el declive del sector de construcción residencial, si bien en los últimos indicadores se aprecian señales de que el retroceso podría estar tocando fondo para dar paso a una cierta estabilización. Por otra parte, la positiva evolución del mercado laboral y el descenso del precio de la gasolina han situado la confianza de los consumidores en su valor más alto en los últimos ocho meses.

En contraposición, la actividad en la zona del

zone is still showing a higher dynamism. The unemployment rate stands at the lowest level since 1993, when the current indicator began to be elaborated and the inflation is still below 2 per cent. The first estimate of the GDP in the fourth quarter shows a rise of 0.9 per cent (non yearly quarter-to-quarter rate), after 0.5 per cent of the previous quarter, what places the growth of the whole year 2006 in a 2.7 per cent.

The improvement of the Euro zone partly reflects the strengthening of the expansion in Germany, where the unemployment rate has gone down by 9.8%, the lowest rate since 2002, and the business climate is at the best level since the unification. In France, recent indicators show different signs but they have improved in general terms, after the stagnation of the economy in the third quarter. As a positive note it is worth mentioning that the unemployment rate continued descending up to 8.7 per cent in November, the lowest rate since September 2001. Also in Italy the pace of the activity seems to be consolidating, although the orientation of the data show some contrary signs.

Outside of the Euro zone, the United Kingdom's growth in the fourth quarter was the highest one in two and a half years, boosted especially by the service sector.

euro sigue mostrando un mayor dinamismo. La tasa de paro se encuentra en el menor nivel desde 1993, cuando empezó a elaborarse el actual indicador, y la inflación continúa por debajo del 2%. La primera estimación del PIB del cuarto trimestre muestra un alza del 0,9% (tasa intertrimestral no anualizada), tras el 0,5% del trimestre precedente, lo que sitúa el crecimiento del conjunto de 2006 en el 2,7%.

La mejora en la zona del euro refleja, en parte, el fortalecimiento de la expansión en Alemania, donde la tasa de paro ha descendido al 9,8%, la menor desde 2002, y el clima empresarial se encuentra en el mejor nivel desde la unificación. En Francia, los indicadores recientes muestran signos diversos pero, en términos generales, han mejorado, tras el estancamiento de la economía en el tercer trimestre. Como nota positiva cabe destacar que la tasa de paro ha continuado en descenso, hasta situarse en noviembre en el 8,7%, la menor desde Septiembre de 2001. También en Italia el ritmo de la actividad parece afianzarse, aunque todavía la orientación de los datos presenta algunas señales contrapuestas.

Fuera de la zona del euro, el crecimiento del Reino Unido en el cuarto trimestre fue el más elevado en dos años y medio, impulsado, especialmente, por el sector servicios. Las

The prospects with regarding to currency price in the United Kingdom are still upward, due to the evolution of the inflation as well as the real state prices, within a context of steady pace of activity.

The Russian economy benefited from strong growth in domestic demand in the first ten months of the year. The growth rate for the first ten months of 2006 was 4.3 per cent in comparison to the 3.7 per cent recorded in 2005. In October, inflation rate fell to 9.2 per cent as a result of lower food prices. In the first months of 2006 the rouble appreciated by 8 per cent in real terms as very high earnings from oil and minerals exports boosted the currency.

As for the Eastern Europe, the Polish economy began the fourth quarter showing steady growth led by the manufacturing sector. In October industrial production rose by 12.5 per cent and manufacturing rose by 16.7 per cent thanks to a broad-based expansion across all the major sectors.

The political uncertainties in Hungary have had a negative impact on consumer and business confidence and GDP growth probably slowed to about 3.5 percent in the third quarter. The increase in the rate of

expectativas respecto al precio del dinero en el Reino Unido continúan alcistas, debido a la evolución de la inflación y de los precios inmobiliarios, en un contexto de buen ritmo de actividad.

La economía rusa se benefició de un fuerte crecimiento de la demanda interna en los primeros diez meses de 2006. El índice de crecimiento en dichos meses fue del 4,3% en comparación con el 3,7% de 2005. En Octubre, la inflación cayó al 9,2% por los precios mas bajos de los alimentos. Hasta Octubre de 2006, el rublo se apreció un 8% en términos reales ya que las grandes ganancias producidas por las exportaciones de petróleo y minerales incentivaron la moneda.

En la Europa oriental, la economía polaca comenzó a mostrar un crecimiento estable en el cuarto trimestre de 2006, liderado por el sector industrial. La producción industrial se incrementó en 12,5% en Octubre y las manufacturas en 16,7% gracias a la amplia expansión en todos los principales sectores.

La incertidumbre política en Hungría ha tenido un impacto negativo en la confianza del consumidor y el empresario, frenando probablemente el crecimiento del PIB en un 3,5% en el tercer trimestre. El incremento del

VAT in September boosted the inflation rate which rose further to 6.3 per cent in October and yet further pressure on internal spending may follow the fiscal reforms.

The Czech economy grew by 6.6% in the first half of the year but slower growth in the motor vehicle industry depressed growth in the third quarter. The rate of inflation fell to 1.3% in October following the decline in energy prices.

As for Japan, the expansion continues in a moderate way, contrasting the business dynamism with the weakness of the private consumption. In the field of prices, the advance is finding more difficulties than expected. Therefore the Bank of Japan has maintained the interest rate of reference at 0.25 per cent. This low level of the currency price is favouring a persistent weakness for the Yen, that has fallen down to reach the historical lowest point against the Euro, what is seen with some concern in the European economies because of its negative repercussion in terms of foreign competitiveness.

China's economy, the world's fourth largest, is forecast to continue to grow at around 9.5 per cent in 2007, with fixed

tipo de IVA en Septiembre elevó la inflación, hasta alcanzar más del 6,3% en Octubre, esperándose incluso una mayor presión en el gasto interno tras estas reformas fiscales.

La economía checa creció un 6,6% en el primer semestre del año, pero un menor crecimiento en la industria del automóvil redujo la economía nacional en el tercer trimestre. La inflación cayó al 1,3% en Octubre tras la caída de los precios energéticos.

En cuanto a Japón, continúa la expansión de forma moderada, contrastando el dinamismo empresarial con la debilidad del consumo privado. En el terreno de los precios, su avance está encontrando más dificultades de lo previsto, por lo que el Banco de Japón ha mantenido su tipo de interés de referencia en el 0,25%. Este bajo nivel del precio del dinero está favoreciendo una persistente debilidad del yen, que ha llegado a situarse en el mínimo histórico frente al euro, lo que se ve con alguna preocupación en las economías europeas por su repercusión negativa en términos de competitividad exterior.

La economía china, la cuarta mayor del mundo, es previsible que continúe creciendo alrededor del 9,5% en 2007, con inversiones

asset investment up 20 per cent at \$1.68 trillion in 2006, according to the National Bureau of Statistics (NBS). As global trade is growing at a much faster rate than global GDP, Asian exports will most probably continue to rise despite the slowing down of the U.S. economy. In fact the Chinese economy has made huge advances in productivity in addition to the lower costs of goods and services it provides. Some expect China's exports to jump 15 per cent in 2007, with the trade surplus expected to reach \$ 177 billion, \$30 billion more than in 2006. It is estimated that 58 per cent of imports into the USA come from US subsidiaries operating in China. Consumer inflation picked up in November according to NBS due to a rise in food prices. The Bureau states that consumers prices were 1.3 per cent up compared to the same period year. Non-food prices were just 1.0 per cent while annual food prices rose by 3.7 per cent.

The declining inflation has allowed Brazil Central Bank to cut interest rate by 50 basis points to 13,25% in November what made the GDP accelerate to 3.2% year-on-year in the third quarter from 1.2% in the second. Strong currency helped push

en activos fijos de hasta el 20%, unos 1,68 trillones de dólares en 2006, según el National Bureau of Statistics (NBS). Como el comercio global está creciendo mucho más rápido que el PIB global, lo más probable es que las exportaciones asiáticas continúen aumentando a pesar de la ralentización de la economía de EEUU. De hecho la economía china ha hecho grandes avances en productividad, además de los menores costes de bienes y servicios que proporciona. Se espera que las exportaciones chinas suban un 15% en 2007, con un superávit comercial que puede alcanzar los 177 billones de dólares, 30 billones más que en 2006. Se estima que el 58% de todas las importaciones a EEUU proceden de empresas filiales americanas que operan en China. La inflación del consumo repuntó en Noviembre debido al aumento del precio de los alimentos. Los precios al consumo fueron 1,3% mayores que un año antes. El resto de los precios subieron hasta el 1% mientras los precios anuales de alimentos subieron un 3,7% .

En Brasil el descenso de la inflación ha permitido al Banco Central recortar los tipos de interés en 50 puntos base hasta el 13,25% en Noviembre, lo que ha acelerado el PIB hasta el 3,2% interanual en el tercer trimestre, desde el 1,2% en el segundo. Una moneda fuerte aumentó las importaciones

imports higher by 20%, but exports were not deterred by the currency appreciation.

The Argentinean economy was successful in achieving the main objectives in 2006. The fiscal and external surpluses that were maintained emerged after the devaluation of the currency board in 2002 and which have increased the resilience of the Argentinean economy. The inflationary spiral which was gathering momentum at the end of 2005 was also checked through administrative measures and a shift towards a less expansionary monetary stance.

As far as maritime market is concerned, the transport of all the main in-bulk-cargoes increased. 6,983 million tonnes were carried by sea all over the world during 2006, what represents an increment of 4.8 per cent above 2005, as well as 30,687 billion tonne-miles, representing 5.5 per cent over last year. Oil transport increased by 2.99 per cent, oil products by 4.98 per cent, iron ore by 11.02 per cent, coal by 7.93 per cent and grains by 3.68 per cent (in tonne-miles volume).

The historic records of the years 2003 and 2004, that were exceptional years, were followed by significant decreases in 2005

hasta el 20% pero las exportaciones no fueron disuadidas por la apreciación de la moneda.

La economía argentina consiguió alcanzar los principales objetivos en 2006. Los beneficios fiscales y del exterior que se mantuvieron, surgieron tras la devaluación de la moneda en 2002 y han incrementado la resistencia de la economía argentina. La espiral inflacionista que iba adquiriendo impulso a finales de 2005 también fue controlada con medidas administrativas y con un cambio a una posición monetaria menos expansionista.

En cuanto al mercado marítimo, el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel aumentó durante 2006 6.983 mill. tons., lo que representa un incremento del 4,8% sobre 2005, así como 30.687 billones de toneladas-milla, lo que representa un 5,5% sobre el año anterior. El transporte de crudo creció en un 2,99%, los derivados del petróleo en un 4,98%, el mineral de hierro el 11,02%, el carbón el 7,93% y los cereales el 3,68% (en términos de toneladas milla).

A los récords históricos de 2003 y 2004, que fueron años excepcionales, les siguieron sensibles descensos en 2005 y 2006. Así, en

and 2006. Thus, in 2003 and 2004 there were a transport supply saturation, very inflexible in a short term, that rocketed prices to levels that doubled the previous historic utmost. The high freight rates also rocketed the orders for newbuildings and, considering the current levels of the vessels order book that will be delivered in the next three or four years, it is expected a downward evolution of the freight rates in the same period, not only for oil tankers and bulk carriers but also and especially for containerships.

The tanker market in 2006 was volatile. For most trade routes one has to go back some years to find lower tanker rates. End year rates indicate that most of the tanker sectors realised lower earnings in 2006 than one year ago. Tankers rates for VLCC decreased substantially. The same is true for products and Suezmax tankers. Only the Aframax tankers improved their earnings.

In early August, the spot quote on a VLCC route from the Persian Gulf to Japan stood at worldscale 122, which equates to about \$76,000 a day. But by late November the spot rate was hovering under WS70, worth only about \$35,000 a day.

The numbers also reveal that

2003 y 2004 hubo una utilización plena de la oferta de transporte, oferta que es muy rígida a corto plazo, lo que disparó los fletes a niveles que duplicaron los máximos históricos anteriores. Los elevados fletes dispararon también los pedidos de nuevas construcciones y, a la vista de los actuales niveles de la cartera de pedidos de buques, que serán entregados en los próximos tres o cuatro años, cabe prever una evolución de los fletes a la baja en ese plazo, tanto para petroleros y graneleros como, muy especialmente, para portacontenedores.

En 2006, el mercado de buques tanque fue volátil. En la mayoría de las rutas, habría que remontarse varios años para encontrar precios más bajos. Los de final de año indicaban que la mayoría de los sectores de buques tanque tuvieron ganancias inferiores a 2005. Los precios de VLCC bajaron notablemente. Lo mismo ocurrió con los Suezmax. Sólo los buques tanque Aframax mejoraron sus ganancias.

A principios de Agosto, la cuota de mercado spot para un VLCC en ruta Golfo Pérsico a Japón se situó en 122 WS, lo que equivale a unos 76.000 \$/día. Pero a finales de Noviembre, ya rondaba los 70WS, con un valor de solamente unos 35.000 \$/día.

Los datos revelan que la “capacidad de

“capacity utilisation” –that is, how much of the average fleet supply consumes the apparent demand- is moving downward, from about 94% in 2006 to 91% in 2007 and 89% in 2008.

utilización”, esto es, el porcentaje de la capacidad de transporte de la flota que consume la demanda aparente, está tendiendo a la baja, desde alrededor del 94% en 2006 al 91% en 2007 y al 89% en 2008.

To that extent, shipowners were dealt all the best cards in 2006.

En este aspecto, los armadores tuvieron sus mejores cartas en 2006.

From January to December 2006 the Baltic Dry Index increased by 111.3 per cent to now 4,397 points. Freight rates for all markets segments grew during 2006.

De Enero a Diciembre de 2006 el Baltic Dry Index aumentó un 111,3%, hasta llegar a los 4.397 de Diciembre. Los índices de fletes para todos los sectores del mercado crecieron durante 2006.

By August, one year rates for Capesize had reached \$60,000 per day again, gaining some \$30,000 per day over the previous three months. Rates then remained at these levels to the year end. Capesize rates over the first half of the year recorded 0% growth, compared to 9.3% over the second half.

En Agosto, los índices de Capesize para un año habían alcanzado de nuevo los 60.000 \$/día, ganando unos 30.000\$/día sobre los tres meses anteriores. Después permanecieron a estos niveles hasta final de año. Los índices para Capesize del primer semestre tuvieron crecimiento cero, comparados con el 9,3% del segundo semestre.

Although showing less volatility, the difference is still apparent in the smaller sizes. Handymax rates over the last two years ranged from no less than \$12,000 per day up to maximums of \$40,000.

Aunque muestran menor volatilidad, la diferencia sigue siendo evidente en los tamaños pequeños. Los índices de Handymax en los dos últimos años oscilaron entre no menos de 12.000\$/día hasta un máximo de 40.000\$/día.

Over the last half of 2005 and the

En el segundo semestre de 2005 y el primero

first of 2006 rates softened considerably from market highs, however scrapping levels remained virtually non-existent and newbuilding orders continued report healthy levels as did the second-hand market.

As the rate of growth in demand starts to slow, there is no corresponding slowdown in the rate of new vessels being built. This can only lead to a significant overtonnaging problem in the future.

As for reefers, a late surge in reefer rates, during December was caused by a combination of macro and micro influences on both tonnage supply and demand.

After a 27% reduction in spot market returns for the first five months of 2006 compared to 2005, the June-August average spot market figures were similar for both years. The principal reason for the "recovery" was a contraction in capacity supply as owners and operators of 15-20 of the oldest, less fuel efficient units chose to lay up. So, demolition and lay-ups boosted the market.

Container charter rates reached a peak

de 2006, los índices se suavizaron bastante, sin embargo, los niveles de desguace prácticamente no existieron y tanto las órdenes de nuevas construcciones como el mercado de segunda mano siguieron mostrando niveles saneados.

Mientras la tasa de crecimiento de la demanda comienza a disminuir, no se refleja esa misma tendencia en la tasa de nuevos buques en construcción, lo que puede conducir a un serio problema de sobredimensionamiento en el futuro.

En cuanto a los buques frigoríficos, en Diciembre hubo un repentino aumento de sus índices, producto de una combinación de macro y micro influencias tanto en la oferta como en la demanda de tonelaje.

Tras una reducción del 27% en el rendimiento del mercado spot en los cinco primeros meses de 2006, frente a 2005, las cifras promedio de Junio a Agosto fueron iguales en los dos años. La principal razón para esta "recuperación" fue una reducción de la oferta de tonelaje, ya que armadores y operadores de buques de mayor edad (15-20) y menor rendimiento prefirieron amarrar. Así, el desguace y el amarre estimularon el mercado.

Los índices de fletamento de containers

during the first half of 2005 and then fell back to the level of early 2004. The weighted Charter Rate Index decreased more than 38 per cent during 2005 and decreased further throughout 2006.

Close to 400 new container ships will be seeking employment in 2008. They will be competing alongside older, less costly vessels that can get by with much lower rates. While a new Panamax requires more than \$30,000 per day over 10 years, a five-year-old unit might only need a rate in the low \$20,000.

The third part of the container ship market is controlled by Maersk, MSC and CMA CGM, the three largest shipping companies in the world. In 2006, the TEU-capacity of these companies represented 33.1% of the world total fleet.

In the past 15 months, very dynamic events have taken place all over the liquefied natural gas market. It started with the climb of natural gas prices during the second half of 2005, followed by the concern about the future supply of Russia's dry gas, that made natural gas prices rocket in Europe's side of the Atlantic. Finally, the Asian gas consumer's

lograron un pico en el primer semestre de 2005, y entonces cayeron al nivel de principios de 2004. El Charter Rate Index ponderado se redujo en más del 38% en 2005 y más aún a lo largo de 2006.

Casi 400 nuevos portacontenedores buscarán trabajo en 2008. Competirán con buques más viejos y menos costosos que pueden arreglárselas con tarifas mucho menores. Mientras un Panamax nuevo necesita más de 30.000\$/día durante 10 años, uno de cinco años podría necesitar solamente una tarifa de 20.000\$.

La tercera parte del mercado de portacontenedores está controlado por Maersk, MSC y CMA CGM, las tres mayores navieras del mundo. En 2006, la capacidad-TEU de estas compañías representaban el 33,1% de la flota total mundial.

En los pasados 15 meses, han acaecido acontecimientos muy dinámicos en todo el mercado de gas natural licuado. Comenzó con la subida de los precios del gas natural durante el segundo semestre de 2005, seguido por la preocupación sobre la futura oferta de gas seco de Rusia, que hizo que los precios del gas natural se dispararan en la Europa atlántica. Y finalmente, la preocupación de los consumidores de gas

preoccupation with a very cold winter. There followed a mild winter, a break from hurricanes in the Gulf of Mexico, a not so hot summer, a cease-fire in the 20-day conflict on the Israel-Lebanon border, etc. All these factors caused gas prices in all markets to drop steeply just a few months after those record highs.

Ship rates recovered from their depressed levels during most of 2005. The events summarised here support the view that 2006 marked how for the whole LNG business is evolving. A new liquefied natural gas' epoch is surely starting to emerge.

The LPG markets started the year in a state of high optimism and by the summer there was talk of rates reaching new picks and setting the scene for a record year in 2007. Since mid-July the marker Baltic rate Gulf/Japan has slid from around \$65 to below \$28/tonne, denting confidence and bursting the bubble.

At current newbuilding prices are of around \$93 mill, and owners need rates to be sustained at around the mid-\$40s/tonne against a long-term average of just over \$30/tonne.

asiático por un invierno muy frío. Pero siguió un invierno suave, una pausa de los huracanes en el Golfo de Méjico, un verano templado, un alto el fuego en los 20 días de conflicto en la frontera de Israel y Líbano, etc. Todo esto causó bajadas vertiginosas en los precios del gas de todos los mercados, sólo unos meses después de esos altos récords.

Los precios de los buques se recuperaron de sus deprimidos niveles durante casi todo el 2005. Los acontecimientos resumidos aquí apoyan la opinión de que 2006 marcó la manera en como está evolucionando el negocio de LNG. Sin duda está surgiendo una nueva época para los LNG.

Los mercados de LPG comenzaron el año con gran optimismo y en verano se llegó a hablar de índices que alcanzaban nuevos picos y preparaban el terreno para un año récord en 2007. Desde mediados de Julio el indicador de precios Baltic Golfo/Japón se había deslizado desde unos 65\$/ton a menos de 28\$/ton, perdiendo la confianza y reventando la burbuja existente.

Los precios actuales de las nuevas construcciones están en unos 93 mill \$ y los armadores precisan unos índices sostenidos de unos 45\$/ton, frente a un promedio de algo más de 30\$/ton a largo plazo.

The reasons for the fall are varied. They include lower crude production leading to lower LPG exports from the Middle East, low demand as a result of mild weather and high stocks in the main consuming areas. The fundamentals that led to the optimism earlier in the year are still valid, however, owners believe that a sharp recovery will occur for 2007.

Longer-term, there are significant risks in the LPG market, although again fundamentals look solid. While there are 62 newbuildings on order, the age of the fleet is such that by 2010 there will be 34 ships over 25 years of age. Ironically, owners are victims of the excellent safety record and robust design of these vessels so scrapping has so far been limited, but it is unusual for ships to trade beyond 30 years of age.

Apart from all the above said, Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident have been adopted by the IMO's Legal Committee, which met for its 91st session from 24 to 29 April 2006. Members Government are invited, in the Resolution, to implement the Guidelines as from 1st July 2006.

The Guidelines give advice on steps to be

Las razones de esta caída son variadas. Incluyen una menor producción de crudo, que lleva a menores exportaciones de LPG desde Oriente Medio, una demanda baja a causa de un invierno suave y grandes stocks en las principales zonas de consumo. Lo esencial del optimismo de principios de año sigue siendo válido, sin embargo, los armadores creen que una recuperación repentina ocurrirá en 2007.

A más largo plazo, hay importantes riesgos en el mercado de LPG, aún cuando lo básico parece sólido. Aunque hay 62 nuevos pedidos, la edad de la flota es tal que para 2010 habrá 34 buques con más de 25 años. Irónicamente los armadores son víctimas de la excelente seguridad y los robustos diseños de estos buques, así que el desguace ha estado limitado hasta ahora, pero no es normal que haya barcos en activo con más de 30 años de edad.

Aparte de todo lo dicho anteriormente, el Comité Legal de la OMI, en su 91 sesión del 24-29 de Abril de 2006 adoptó unas Directrices de tratamiento justo a los tripulantes en el caso de un accidente marítimo. Los gobiernos miembros están invitados a poner en práctica esta Guía de Actuación a partir del 1 de Julio de 2006.

Las Directrices aconsejan qué pasos se deben

taken by those who may be involved following an incident to ensure that no discriminatory or retaliatory measures are taken against seafarers because of their participation in investigations.

The Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000, has now achieved enough ratifications for entry into force on 14 June 2007, twelve months after its accession by Portugal, on 14 June 2006, the 15th State to ratify the treaty. This Protocol is aimed at providing a global framework for international co-operation in combating major incidents or threats of marine pollution from ships carrying hazardous and noxious substances, such as chemicals.

The amendments to SOLAS (adopted in December 2004) replace chapter XII-Additional safety measures for bulk carriers with a revised text, and entered into force on 1 July 2006.

The amendments include new requirements for bulk carriers of double-side skin construction as an optional alternative to single-side skin construction; additional maintenance requirements; and a new regulation 14 on restrictions from sailing

dar por aquéllos implicados tras un accidente para asegurar que no se tomen medidas discriminatorias o represalias contra tripulantes a causa de su participación en investigaciones.

El Protocolo de Preparación, Respuesta y Cooperación contra la Contaminación por Sustancias Peligrosas y Nocivas del 2000, ha logrado suficientes ratificaciones para entrar en vigor el 14 de Junio de 2007, 12 meses después de la adhesión de Portugal el 14 de Junio de 2006, el 15º Estado que ratifica el Tratado. Este Protocolo tiene como objetivo proporcionar un marco global para la cooperación internacional a la hora de combatir incidentes importantes o amenazas de contaminación marina por buques que transporten sustancias peligrosas y nocivas, como los buques químicos.

Las Enmiendas al SOLAS (adoptadas en Diciembre 2004) reemplazan el Capítulo XII de medidas adicionales de seguridad para bulk carriers, con un texto revisado, y que entró en vigor el 1 de Julio de 2006.

Las Enmiendas incluyen nuevos requisitos para la construcción de bulk carriers de doble casco como una alternativa opcional a la construcción de cascos sencillos; requisitos adicionales de mantenimiento, y una nueva regulación 14 sobre restricciones de

with any hold empty. The option of double-side skin construction will apply to new bulk carriers of 150 m. in length and over, designed to carry solid bulk cargoes having a density of 1,000 Kg/m³ and above. Also amendments (adopted in December 2004) to SOLAS regulation III/31 – Survival craft and rescue boats, make mandatory the carriage of free-fall lifeboats on bulk carriers.

On the other hand, ships operating in the North Sea have just one year to demonstrate compliance with stringent new exhaust emission standards following the entry into force of new air pollution regulations on 22 November 2006.

The North Sea SOx Emission Control Area (SECA) will come into effect on November 2007, one year after the entry into force of related amendments to Annex VI Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78).

In a SECA, the sulphur content of fuel oil used onboard ships must

navegación con bodegas vacías. La opción de la construcción de doble casco se aplicará a los nuevos bulk carriers de más de 150 m de eslora, diseñados para transportar cargas sólidas a granel, con una densidad de más de 1.000 Kg/m³. Asimismo, se aprobaron enmiendas (adoptadas en Diciembre 2004), a la Regulación del SOLAS, sobre botes salvavidas y de rescate, que hacen obligatorios los botes salvavidas de caída libre para los bulk carriers.

Por otra parte, los buques que operen en el Mar del Norte tienen un año para dar su conformidad a los nuevos y estrictos estándares de emisión de gases, tras la entrada en vigor de las nuevas normas sobre contaminación del aire el 22 de Noviembre de 2006.

El Area de Control de Emisiones de SOx (SECA) del Mar del Norte entrará en vigor en Noviembre de 2007, un año después de la entrada en vigor de las enmiendas afines al Anexo VI sobre Normas de Prevención de la Contaminación del Aire por los buques de la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por los buques, 1973, modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

En un SECA, el contenido de azufre del fuel-oil utilizado a bordo de los buques no debe

not exceed 1.50% m/m. Alternatively, ships must fit an exhaust gas cleaning system.

Meanwhile, the updated shortage of qualified officers continues in the same figures than 2005. That means, about 10,000 officers (2% of the world total officer workforce). At the same time there is a particular concern about the high age profile of OECD senior officers and the apparent lack of qualified replacements available from elsewhere, especially on certain grades such as engineer officers and for expanding sector such as gas carriers, with knock on effects for tanker personnel.

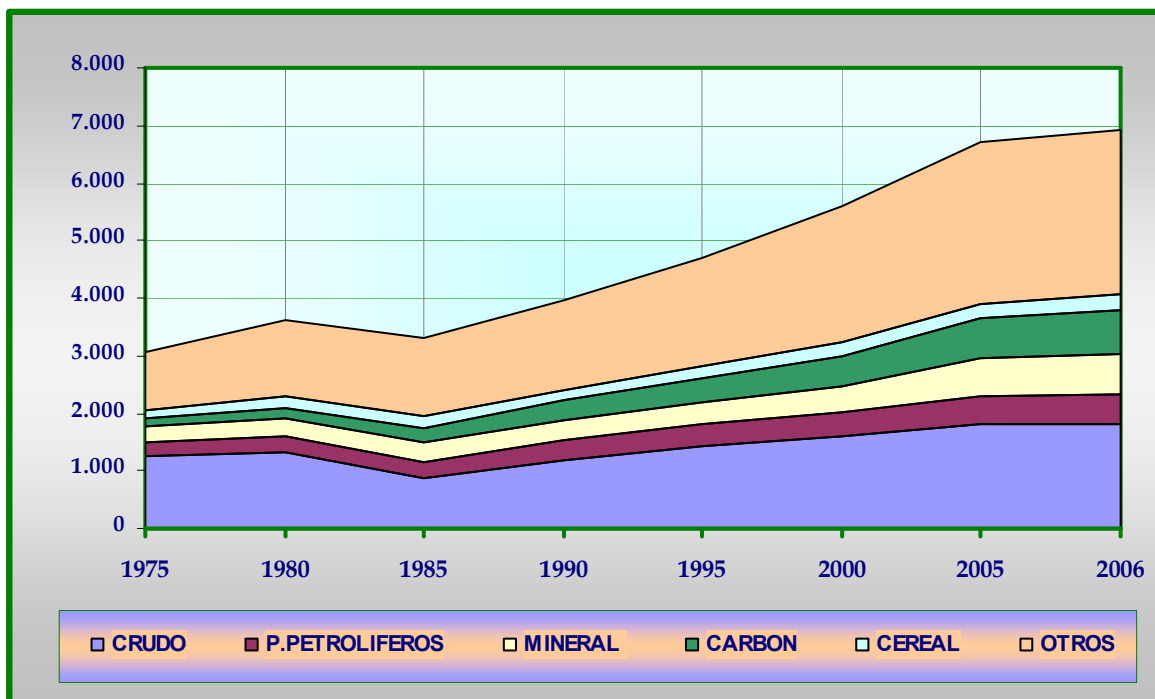
As for the age structure for OECD Officers, it is estimated that in 2005 almost 40% of the officers were older than 50 years (some 20% in 1995), and about 15% younger than 31 years (almost 20% in 1995).

exceder un 1,50% m/m, o si no se deberá colocar en los buques un sistema de limpieza para las emisiones de gases.

En otro orden de cosas, la escasez de oficiales cualificados, a día de hoy, continua siendo igual que en 2005. Esto es, unos 10.000 oficiales (2% del total mundial de oficiales). A la vez existe una preocupación especial sobre el perfil de edad alta de los oficiales seniors de la OCDE y la aparente falta de reemplazos cualificados disponibles, en especial en ciertos grados, como oficiales de máquinas y para sectores en expansión como el transporte de gas, con el consecuente efecto llamada al personal de buques tanque.

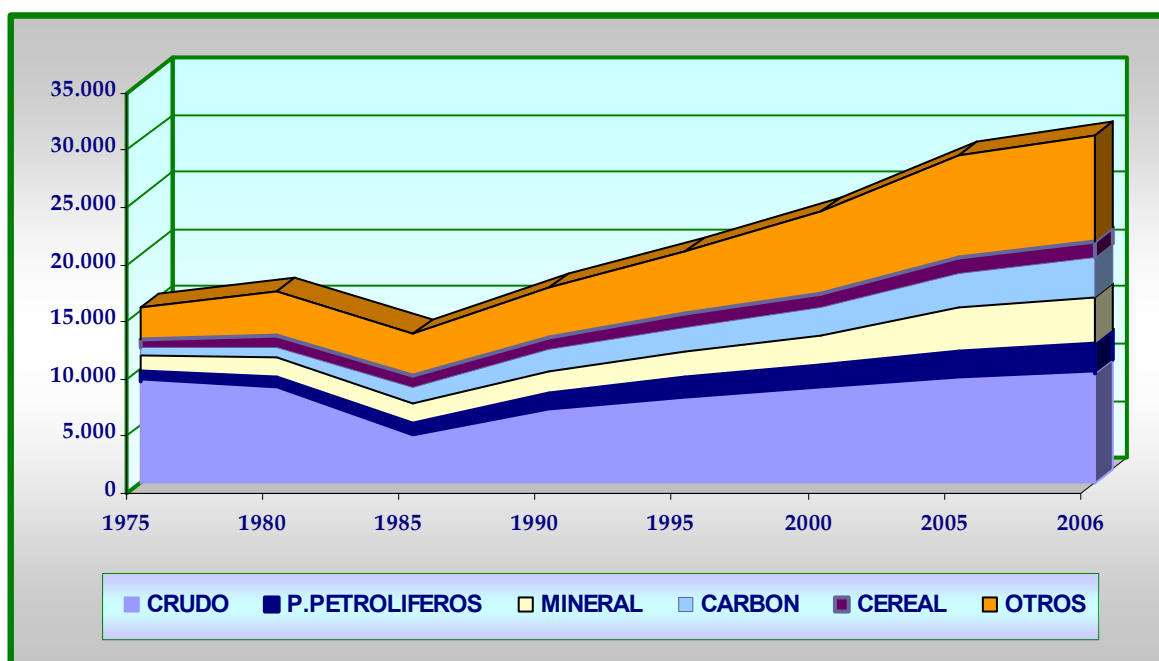
En cuanto a la estructura de edad de los Oficiales de la OCDE se estimaba que en 2005, casi el 40% de los oficiales eran mayores de 50 años (sobre el 20% en 1995) y un 15% menores de 31 años (casi el 20% en 1995).

TRAFICO MARITIMO MUNDIAL (1975-2006)



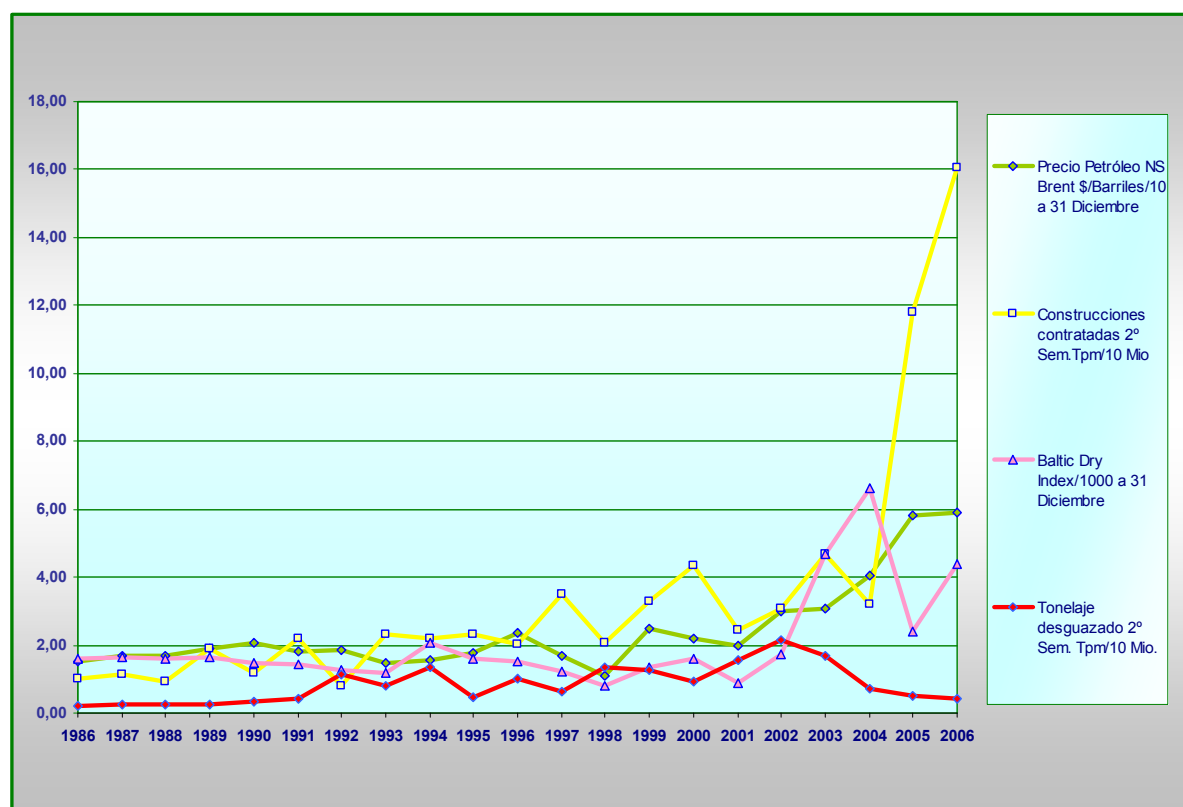
En millones tpm

TONS-MILLA TRANSPORTADAS (1975-2006)



En billones tpm

INDICADORES DE MERCADO



EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

At the end of 2006, the total world merchant fleet, comprising ships of 300 gt and over, stood at 42,872 ships with a tonnage of 1,009.5 mill dwt and 11.7 mill TEU. Compared with last year's figures, the tonnage increased by 6.9 per cent and the TEU-capacity by 12.5 per cent. All this reflects the highest growth rates since many years.

A finales de 2006 el total de la flota mercante mundial, incluyendo buques de más de 300 gt, alcanzó los 42.872 buques con un tonelaje de 1.009 mill tpm y 11,7 mill TEU. Comparado con las cifras del año anterior, el tonelaje aumentó en un 6,9% y la capacidad-TEU en un 12,5%. Todo ello refleja los mayores índices de crecimiento desde hace muchos años.

The yearly tonnage supply balance is determined by the level of demolitions and fleet additions (newbuildings). During 2006 fleet additions, in terms of tonnage, exceeded demolitions by approx. 67.4 mill dwt.

Additions to the world merchant fleet in 2006, namely newbuildings entering the fleet in the period January 1st, 2006 – January 1st, 2007, reached a volume of 73.4 mill dwt equal to 1,914 merchant ships. In 2005, deliveries stood at a volume of 70.1 mill dwt (1,627 merchant ships). The total newbuilding tonnage volume entering the world merchant fleet in 2006 increased by 4.6 per cent, 38.8 per cent of the total newbuilding tonnage was attributable to tankers. The world tanker fleet increased by 23.6 mill dwt (the same level as in 2005), followed by bulk tonnage (21.9 mill dwt) and container tonnage (14.8 mill dwt).

Newbuildings prices as for oil tankers and bulk carriers increased about 15 per cent on average, although the car carrier vessels also incremented by over 10 per cent along the year. Prices for containerhips and LPG, although they began the year with increases, they gave way in the fourth quarter, finishing the year with just few

El balance de la oferta anual de tonelaje viene determinado por el nivel de desguaces y de nuevas construcciones. En 2006 las nuevas construcciones superaron a las demoliciones en unos 67,4 mill tpm.

Las nuevas construcciones que se incorporaron a la flota mercante mundial a lo largo del año 2006 alcanzaron un volumen de 73,4 mill tpm equivalentes a 1.914 buques mercantes. En 2005, las entregas se situaron en 70,1 mill tpm (1.627 buques). El tonelaje total incorporado a la flota mercante mundial en 2006 aumentó un 4,6%, siendo el 38,8% del total de este tonelaje nuevo atribuible a buques tanque. La flota mundial de buques tanque aumentó 23,6 mill tpm (igual que en 2005), seguido por el tonelaje de graneles (21,9 mill tpm) y el de contenedores (14,8 mill tpm).

Los precios de las nuevas construcciones de petroleros y graneleros crecieron alrededor del 15% de media, aunque también los de buques car-carriers subieron por encima de un 10% a lo largo del año. Los precios de portacontenedores y gaseros, aunque comenzaron 2006 creciendo, acabaron cediendo en el último trimestre, terminando el año con sólo

percentage points over the figures at the beginning of the year.

During 2006 only 493 merchant vessels with 8.7 mill dwt were broken-up. Current scrapping activities were low for all market segments. Tankers dominated by tonnage and general cargo ships by number. In 2006, only 152 tankers with 3.9 mill dwt were demolished followed by bulk carriers with 2.8 mill dwt and other types –in the majority general cargo ships- with 2 mill dwt. Single hull tankers built before 1985 were among the scrap candidates. The average age of broken-up tankers in 2006 stood at 30 years. There was only one container ship sold to breakers, with an age of less than 25 years. With respect to container ships, it is remarkable, that the majority of these ships had capacities between 20,000 and 50,000 dwt.

As for December 31st, 2006, the world tanker tonnage (oil, products, oil/chemical and liquid gas) had with 411 mill dwt a share of 40.7 per cent of the world merchant fleet. Expressed in dwt, this is an increase of 78.1 mill dwt compared to December figures in 2002.

At the end of December of 2006, the bulk carrier fleet (incl. OBO carriers) had, in

algún punto porcentual por encima de lo que lo empezaron.

En 2006, únicamente se desguazaron 493 buques mercantes con 8,7 mill tpm, descendiendo los desguaces en todos los sectores del mercado. Por tonelaje dominaron los buques tanque y por número los de carga general. Sólo 152 buques tanque con 3,9 mill tpm fueron desguazados, seguidos por los bulk carriers (2,8 mill tpm) y otros tipos, sobre todo de carga general (2 mill tpm). Los buques tanque de casco sencillo construidos antes de 1985 estuvieron entre los candidatos al desguace. La edad media de los buques tanque desguazados fue de 30 años. Sólo hubo un portacontenedor para desguace con menos de 25 años. Sorprende que la mayoría de estos buques se encontraba entre las 20.000 y las 50.000 tpm.

A finales de 2006, el tonelaje mundial de buques tanque (petróleo, derivados, químicos y gas licuado) con 411 mill tpm representaba el 40,7% de la flota mercante mundial. Comparando con las cifras de Diciembre 2002, en tpm, el incremento fue de 78,1 mill tpm.

A finales de 2006, la flota de bulk carriers (incluidos OBO carriers) representaba, en

terms of tonnage, a share of 36 per cent of the world merchant fleet equal to 363.6 mill dwt, compared with 36.4 per cent or 296.7 mill dwt in 2002.

As of December 31st, 2006, the capacity of the container fleet amounted to 128.2 mill dwt or 9.5 mill TEU. In terms of dwt the container fleet contributed 12.7 per cent to the world merchant fleet.

During the last five years, 1,178 container ships with 4.1 mill TEU were added to the trading fleet, whereby 104 container ships had a capacity of 8,000 TEU and above.

In the period January 1st, 2003-2007, the average growth rate for general cargo tonnage was 0.9 per cent. Considering various segments of the general fleet, the average growth rates differ significantly. Multi-deck and reefer ships showed negative growth rates (-3.3 per cent and -1.8 per cent, respectively), whereas the special general cargo ships fleet grew yearly on average by 1.3 per cent.

As of December 31st, 57.5% of all merchant fleet representing 33.1% of the total tonnage (dwt) were older than 15 years, i.e. they were built before 1992.

tpm, el 36% de la flota mercante mundial, equivalente a 363,6 mill tpm, comparados con el 36,4% ó los 296,7 mill tpm de 2002.

En la misma fecha, la capacidad de la flota de portacontenedores fue de 128,2 mill tpm o 9,5 mill TEU. En tpm, esta flota contribuyó en un 12,7% a la flota mercante mundial.

En los últimos 5 años, 1.178 portacontenedores con 4,1 mill de TEU se añadieron a la flota comercial, de los cuales 104 unidades tenían una capacidad de más de 8.000 TEU.

En el período de 1º Enero, 2003-2007 el índice de crecimiento medio del tonelaje de carga general ha sido del 0,9%. Considerando los diferentes sectores, los índices de crecimiento medio difieren considerablemente. Los buques multi-deck y frigoríficos mostraron índices de crecimiento negativos (-3,3% y -1,8%) mientras que la flota de buques de carga general especiales creció anualmente una media del 1,3%.

A 31 de Diciembre 2006, el 57,5% de toda la flota mercante, que representa el 33,1% del tonelaje total (tpm), era mayor de 15 años, es decir, fueron unidades construidas

Looking at the number of ships, especially general cargo ships and cargo passenger ships were attributable to this age category. As of December 31st, the following age profile for major ship types can be highlighted:

- *7,418 general cargo ships representing 43.2 per cent of all general cargo ships were older than 25 years (built before 1982). Just 63 per cent of the multi-deck tonnage in this age segment.*
- *4,073 oil tankers (including products tankers) equal to a share of 49.7% of the total number of oil tankers were older than 15 years. Worth mentioning is that only 23.8% of the oil tanker fleets tonnage-capacity is attributable to this age segment.*
- *6.9 per cent of all container ships were built during the last five years. In terms of TEU and dwt, this is equal to 43.6 per cent of the total TEU capacity and 52.5 per cent of the total deadweight tonnage.*

At the end of 2006, the world merchant fleet had an average age of 19.1 years, the same average age than five years ago. Due to the fact that demolition was concentrated on very old ships and the high amount of newbuildings entering the

antes de 1992. Por buques, sobre todo los de carga general y los mixtos se atribuían a esta categoría de edad. A finales de 2006, destacaban los siguiente perfiles de edad de los principales tipos de buques:

- 7.418 buques de carga general, igual al 43,2% de todos los buques de carga general eran mayores de 25 años (construídos antes de 1982). El 63% del tonelaje de los multi-deck estaba en este grupo de edad.
- 4.073 petroleros (incluyendo los de productos) igual al 49,7% del número total de petroleros eran mayores de 15 años. Lo destacable es que sólo el 23,8% de la capacidad de tonelaje de la flota petrolera es atribuible a este grupo de edad.
- El 6,9% de todos los portacontenedores fueron construidos en los últimos 5 años. En tpm y TEU ésto es igual al 43,6% de la capacidad total de TEU y al 52,5% del total de tonelaje de peso muerto.

A finales de 2006, la flota mercante mundial tenía una edad media de 19,1 años, la misma que hace cinco años. Debido a que los desguaces fueron de buques muy viejos y a la gran cantidad de nuevas construcciones en la flota, la edad

fleet the average age of total world merchant fleet stagnated or was as in the case of the oil tanker fleet lower than in previous periods. As of December 31st, 2006, the average age of the oil tanker fleet was 17.1 years compared to 18.7 years at the end of 2002.

The average ship size of the world merchant fleet is increasing. Within the five years' period the average size of the world merchant fleet increased from approx. 20,700 to 23,500 dwt. At the end of 2006, about 30,000 ships equal to 78.4 per cent (2002: 75.4 per cent) of all merchant ships (300 gt and over) belonged to the size segment up to 19,999 dwt. The majority of ships in these size classes are general cargo ships. Moreover, 27.2 per cent of all merchant ships and 48.4 per cent of the total deadweight tonnage aggregated to six classes between 20,000-99,999 dwt.

At the end of 2006, 648 mill dwt equal to 67.8 per cent of the total merchant fleet tonnage were registered under foreign flags –mainly open registry flags, and 307.4 mill dwt for national registers.

Based on the flag ranking as of December 31st, 2006, the major open

media de la flota mercante mundial se estancó o fue, como en el caso de la flota petrolera, menor que en períodos anteriores. A 31 de Diciembre, la edad media de la flota petrolera fue de 17,1 años comparados con los 18,7 de finales de 2002.

El tamaño medio de los buques de la flota mundial está aumentando. En cinco años el tamaño medio de la flota mercante mundial creció aproximadamente de 20.700 a 23.500 tpm. A finales de 2006, unos 30.000 buques igual al 78,4% (2002: 75,4%) de todos los buques mercantes (de más de 300 gt) pertenecían al tamaño de más de 19.999 tpm. La mayoría de los buques de este tipo de tamaño son de carga general. Más aún, el 27,2% de todos los buques mercantes y el 48,4% del total de tpm se encuentran entre los 20.000 y los 99.999 tpm.

A finales de 2006, 648 mill tpm, igual al 67,8 % del tonelaje total de la flota mercante estaba registrada en banderas extranjeras principalmente en registros abiertos, y 307,4 mill tpm en registros nacionales.

En cuanto a las banderas, a 31 de Diciembre de 2006, eran diez los mayores

registry flags include ten flags, namely Panama, Liberia, The Bahamas, Marshall Islands, Malta, Cyprus, Antigua & Barbuda, Saint Vincent, Bermuda and Cayman Islands. At that time, these flags had a tonnage share of 83.5 per cent on the foreign flag registered world merchant fleet.

At the end of 2006, the tonnage registered under the top ten open registry flags comprised 541.9 mill dwt (ships of 300 gt and over). Leading open registry flags are Panama and Liberia. Their combined tonnage exceeded 330 mill dwt, representing about 62 per cent of the total tonnage registered for the top ten open registry flags. With approx. 230 mill dwt Panama was at the end of 2006 the world's top ranking open registry flag.

Today the foreign flag registration is a fact for all ship types and is determining the fleet development of all top ranking shipping nations. In 2006, the world merchant fleet additions (newbuildings for ships of 1,000 gt and over) stood at 70.9 mill dwt. 75 per cent of the total tonnage additions, which can be addressed to countries of domiciles, were attributable to foreign flags (2001: 65.8 per cent).

registros abiertos, esto es, Panamá, Liberia, Bahamas, Islas Marshall, Malta, Chipre, Antigua y Barbuda, San Vicente, Bermuda e Islas Caimán, que en esa fecha, representaban en conjunto un 83,5% de la flota mercante mundial registrada en banderas extranjeras.

A finales de 2006, el tonelaje registrado en estos diez registros abiertos era de 541,9 mill tpm (buques de más de 300 gt), siendo Panamá y Liberia los que los lideran. Sumando sus tonelajes, sobrepasan los 330 mill tpm, lo que representa alrededor del 62% del tonelaje total registrado para los diez primeros registros abiertos. Con unos 230 mill tpm Panamá era a finales de 2006 el primer registro abierto del mundo.

Hoy en día el registro en banderas extranjeras de todo tipo de buques está determinando la evolución de las flotas de los países marítimos más importantes. En 2006, las nuevas construcciones en la flota mundial (barcos de más de 1.000 gt) se situaron en 70,9 mill tpm. El 75% del tonelaje total de las nuevas incorporaciones, que pueden asignarse a países de domicilio, se atribuían a banderas extranjeras (65,8% en 2001).

All top ranking shipping nations register large tonnage shares of their fleet additions under foreign flags. In 2006, this was especially true for German, Japanese and Greek owners.

- *12.6 per cent of tonnage additions for German owners (total additions 9.2 mill dwt)*
- *24.7 per cent of tonnage additions for Japanese owners (total additions 18.1 mill dwt)*
- *15.3 per cent of tonnage additions for Greek owners (total additions 11.1 mill dwt).*

Looking at the country of domicile of the owner gives quite a different picture of the ownership patterns of the world merchant fleet. As of December 31st, the country of domicile information was attributable to 30,097 merchant ships with a total tonnage of 955.4 mill dwt.

In the period 2002-2006, the foreign flag registered tonnage increased on average by approx. 8.1 per cent per year, whereas the national tonnage increased only by 2.6 per cent.

At the end of 2006, more than 94 per cent -in terms of dwt- of the world merchant fleet was controlled by only

Las principales naciones marítimas registran una gran parte de su tonelaje en banderas extranjeras. En 2006, fue así para los armadores alemanes, japoneses y griegos.

- El 12,6% de las incorporaciones de tonelaje de los armadores alemanes (9,2 mill tpm).
- El 24,7% de las incorporaciones de tonelaje de los armadores japoneses (18,1 mill tpm).
- El 15,3% de las incorporaciones de tonelaje de los armadores griegos (11,1 mill tpm).

Fijándonos en el país de domicilio de los armadores, encontramos un cuadro diferente de los modelos de propiedad de la flota mercante mundial. A finales de 2006, la información sobre países de domicilio era de 30.097 buques mercantes, con un tonelaje total de 955,4 mill tpm.

En el período 2002-2006, el tonelaje registrado en banderas extranjeras aumentó una media de 8,1% anual, mientras que el tonelaje nacional lo hizo sólo en un 2,6%.

A finales de 2006, más del 94% en tpm de la flota mercante mundial estaba controlada por 30 países (excluido el

30 countries (excl. tonnage for ships of which the parent company is unknown). These top ranking fleets include to a large proportion OECD countries, comprising the majority of EU-countries and Russia, but also emerging Asian countries like China, Hong Kong (SAR), Taiwan, Singapore, India and Malaysia.

Two thirds (based on dwt) of the world merchant fleet were attributable to OECD countries.

OECD controlled fleet: National and foreign flag shares by type as of 31.12.06.

Ship type	National flag / 1000		Foreign flag / 1000		Total controlled / 1000		Foreign flag dwt / %share	
	No.	Dwt	No.	Dwt	No.	Dwt		
Tanker	1649	71.9	3158	197.2	4807	269.1	73.3	
Bulker	820	49.3	2999	187.8	3819	237.0	79.2	
Container	684	28.8	2.043	69.4	2727	98.1	70.7	
G. Cargo	1778	15.5	3782	37.3	5560	52.8	70.7	
Passenger	942	2.3	404	1.9	1346	4.1	45.4	
Total	5873	167.7	12386	493.5	18259	661.2	74.6	

Compared to last year, the national registered tonnage experienced yet another substantial reduction, whereas the foreign flag fleet slightly increased to 74.6 per cent (2002: 69.5 per cent).

Asian and European shipowners are largely controlling the world merchant fleet. The regional grouping of countries

tonelaje de buques cuya empresa matriz es desconocida). Estas primeras flotas mundiales incluyen en gran medida a países de la OCDE, compuesta en su mayoría por países de la UE y Rusia, pero también por países emergentes de Asia, como China, Hong Kong (SAR), Taiwan, Singapore, India y Malasia.

Dos tercios de la flota mercante mundial (en tpm) se atribuyen a países de la OCDE.

Flota controlada por la OCDE: En banderas nacionales y extranjeras por tipos a 31.12.06

Tipo buque	Reg.Nac. / 1000		Band. Extrj / 1000		Total controlada / 1000		% tpm bandera extranjera	
	No.	Dwt	No.	Dwt	No.	Dwt		
Tanker	1649	71,9	3158	197,2	4807	269,1	73,3	
Bulker	820	49,3	2999	187,8	3819	237,0	79,2	
Container	684	28,8	2.043	69,4	2727	98,1	70,7	
G. Cargo	1778	15,5	3782	37,3	5560	52,8	70,7	
Passenger	942	2,3	404	1,9	1346	4,1	45,4	
Total:	5873	167,7	12386	493,5	18259	661,2	74,6	

Frente a 2005, el tonelaje nacional registrado experimentó otra notable reducción, mientras que la flota de bandera extranjera aumentó ligeramente al 74,6% (69,5% en 2002).

Los armadores asiáticos y europeos controlan en gran medida la flota mundial. Los grupos regionales de los países de

of domicile indicates that at the end of 2006 at least 45.4% of the world fleet tonnage was attributable to European-owned parent companies (2002: 44.5 per cent). The share of Asian and Oceanian shipowners climbed up to 43.4% at the end of 2006 (2002: 40.3 per cent)

The average yearly tonnage growth of major shipping nations differ significantly. The highest tonnage growth was attributable to Germany. In the period 2002/2006, the tonnage controlled by German shipowners increased on average by 20.3% yearly whereas growth rates for Greece and Japan stood at 3.4 per cent and 9.2 per cent, respectively.

Differences can also be ascertained with respect to ship types. Approximately 72.7 per cent of the US, and 58.3 per cent of the Norwegian controlled deadweight tonnage is attributable to tankers, whereas the tonnage controlled by South Korean and Japanese owners showed a stronger concentration on bulk carriers.

The country to country analyses underlines that the world shipping scene is controlled by a few shipping countries.

domicilio indican que a finales de 2006 al menos el 45,4% del tonelaje mundial se atribuía a empresas matrices de propiedad europea (44,5% en 2002). La participación de los armadores asiáticos y de Oceanía subió al 43,4% a finales de 2006 (40,3% en 2002).

El crecimiento medio anual del tonelaje de las mayores naciones marítimas difiere notablemente. El mayor crecimiento de tonelaje lo tuvo Alemania. Entre 2002 y 2006, el tonelaje controlado por los armadores alemanes aumentó un promedio del 20,3% al año, mientras que los de Grecia y Japón se situaron en el 3,4% y el 9,2%, respectivamente.

También se pueden establecer diferencias entre los tipos de buques. Alrededor del 72,7% del tpm controlado por EEUU y el 58,3% del noruego se atribuye a buques tanque, mientras que el controlado por armadores Surcoreanos y Japoneses muestran una mayor concentración en bulk carriers.

El análisis país por país subraya que la escena marítima mundial está controlada por unos pocos países marítimos.

New orders placed during 2006 stood at 3,150 units with 169.2 mill dwt and had in terms of dwt a 72.5 per cent higher level compared with results in 2005. As of December 31st, 2006, the order book for merchant ships of 300 gt and over stood at 6,045 ships with 321.7 mill dwt. According to the delivery schedule for ships on order at the beginning of 2007, 181.5 mill dwt equal to 56.4 per cent of the total tonnage on order will already be delivered within the next two years. This high amount of future tonnage supply will have far reaching impacts.

Due to the strong demand during the last three years only few older tankers were removed from the market. The current supply - demand imbalances result from a more moderate demand in a period when high tonnage volumes were delivered to the tanker fleet. During 2006, tanker deliveries consisted of 563 units with 38.4 mill dwt. In the same period 1,379 new orders, with 93 mill dwt, were placed.

The order book for tanker tonnage as of December 31st, 2006 stood at 2,466 ships with 166.2 mill dwt. Approx. half of this tonnage volume will be delivered until end of 2008.

Los nuevos pedidos realizados en 2006 ascendieron a 3.150 unidades con 169,2 mill tpm, y fueron, en términos de tpm, un 72,5% mayores que en 2005. A 31 de Diciembre, la cartera de pedidos de buques mercantes de más 300 gt se situó en 6.045 buques, con 321,7 mill tpm. Se prevé que, de los buques en construcción a principios de 2007, 181,5 mill tpm, equivalentes al 56,4% del total de pedidos, serán entregados en los dos próximos años. Esta gran cantidad de oferta de tonelaje tendrá un gran impacto en el futuro.

Debido a la gran demanda durante los últimos tres años, fueron pocos los buques tanque viejos que salieron del mercado. El actual desequilibrio oferta/demanda se tradujo en una demanda más moderada en un período en el que grandes volúmenes de tonelaje se han incorporado a la flota de buques tanque. En 2006 estas entregas consistieron en 563 unidades con 38,4 mill tpm, al tiempo que se ordenaban 1.379 nuevas unidades con 93 mill tpm.

La cartera de pedidos de buques tanque a 31 de Diciembre se situó en 2.466 buques con 166,2 mill tpm. Alrededor de la mitad de este volumen se entregará a finales de 2008.

The future supply/demand balance in the bulk market is determined by the very low scrapping volumes and the enormous contracting volumes of newbuildings. During 2006 only 64 bulk carriers with 2.8 mill dwt were broken-up, whereas 315 newbuildings totalling 24.8 mill dwt were entering the fleet. Experts predict a continuous high tonnage demand due to the boom in Chinese bulk trades.

As of December 31st, 2006 the order book for bulk carriers stood at 1,108 ships with 88.3 mill dwt. Already end of 2008, 50.7 mill dwt will be delivered.

The scrapping level for general cargo and container ships was extremely low. During 2006 only 208 general cargo ships with a tonnage volume of 1.2 mill dwt and 19 container ships with 0.5 mill dwt were sold to breakers. New order in 2006 amounted to 604 general cargo ships with 6.9 mill dwt and 453 fully cellular container ships with 1.6 mill TEU and 20.6 mill dwt, respectively.

The order book as of December 31st, 2006 stood at 1,079 general cargo ships with 12.5 mill dwt and 1,197 container ships with 54 mill dwt and 4.4 mill TEU.

El futuro equilibrio oferta/demanda en el mercado de graneles se determina por el muy bajo volumen de desguaces y el enorme volumen de nuevos pedidos. En 2006 sólo se desguazaron 64 bulk carriers con 2,8 mill tpm, mientras 315 nuevas construcciones con 24,8 mill tpm entraron en la flota. Se predice una gran demanda continua de tonelaje debido al boom en el comercio de graneles en China.

La cartera de pedidos de bulk carriers, a 31 de Diciembre, se situó en 1.108 buques con 88,3 mill tpm. A finales de 2008 se entregarán 50,7 mill tpm.

El nivel de desguace de buques de carga general y portacontenedores fue extremadamente bajo. Durante 2006, sólo se desguazaron 208 buques de carga general con 1,2 mill tpm y 19 portacontenedores con 0,5 mill tpm. Los nuevos pedidos sumaron 640 buques de carga general con 6,9 mill tpm y 453 portacontenedores con 1,6 mill TEU y 20,6 mill tpm, respectivamente.

A 31 de Diciembre la cartera de pedidos se situó en 1.079 buques de carga general con 12,5 mill tpm y 1.197 portacontenedores con 54 mill tpm y 4,4

At least 145 container ships on order had capacities of 8,000 TEU and above, of which 73 ships had a capacity of over 9,000 TEU.

Order activities of the world's shipping industry in 2005/2006 were tremendous. As already indicated, the order books of the main fleet segment, tanker, bulk carrier and container ships were again breaking all records. The ordered tonnage, which is scheduled to be delivered up to 2009/2010, will dramatically increase the tonnage capacity of the world merchant fleet.

As of December 31st, 2006, 6,045 ships totalling 321.7 mill dwt and 125.5 mill cgt were on order. Thus, during 2006, the increase in terms of dwt and cgt was of 36.4 per cent and 18.1 per cent.

The new orders during 2006 surpassed the ship deliveries by far. While 1,914 vessels with 73.3 mill dwt left the order book after completion, 3,150 ships were added as new contracts. In terms of cgt, the new orders amounted to 62 mill cgt compared to 30.5 mill cgt completions.

Tanker tonnage dominates the world

mill TEU. Al menos 145 tenían una capacidad de más de 8.000 TEU, y de éstos 73 tenían una capacidad de más de 9.000 TEU.

La actividad de la industria naval mundial en 2005/2006 fue tremenda. Como ya se ha dicho, las carteras de pedidos de los principales tipos de flota, buques tanque, bulk carriers y portacontenedores rompieron de nuevo todos los récords. Todo este tonelaje, que se prevé, irá siendo entregado hasta 2009 y 2010 incrementará drásticamente la capacidad de tonelaje de la flota mercante mundial.

A 31 de Diciembre, 6.045 buques, totalizando 321,7 mill tpm y 125,5 mill cgt estaban bajo pedido. Así, durante 2006, el incremento en tpm y cgt fue de 36,4% y 18,1%.

Las nuevas órdenes durante el año sobrepasaron con creces las entregas. Mientras que 1.914 buques con 73,3 mill tpm fueron entregados, 3.150 se añadieron como nuevos contratos. En términos de cgt, los nuevos pedidos ascendían a 62 mill cgt frente a los 30,5 mill cgt entregados.

El tonelaje de buques tanque domina la

order book. As of December 31st, 2006, tankers had a cgt-share of 45.8 per cent of the total world order book, followed by container ships with 22.6 per cent and bulk carriers with 16.5 per cent.

5,025 merchant ships with approx. 107.9 mill dwt equal to 86% of the existing world merchant fleet as of December 31st, 2006 were built on Asian yards. Only 931 ships of the trading world merchant fleet with 16.6 mill dwt were built on European yards. Today, tanker and container shipbuilding is largely attributable to Korean yards, whereas Japanese yards are leading in the bulk carrier segment. As for December 31st, 2006, 55.9% of the current world order book (in terms of cgt) was attributable to these two shipbuilding countries. Worth mentioning is that Chinese yards increased their cgt-share on the world order book continuously to 20.5% at December 31st, 2006.

Looking at the order book as of December 31st, 2006, South Korea is in the lead with 44.9 mill cgt equal to 35.9% of the total word order book, followed by Japan with 28.9 mill cgt (23.0%) and China with 25.7 mill cgt (20.5%). Within one year South Korea, Japan and China

cartera de pedidos mundial. A 31 de Diciembre estos buques representaban el 45,8% del total, seguidos por los portacontenedores con un 22,6% y los bulk carriers con un 16,5%.

A 31 de Diciembre, 5.025 buques con unos 107,9 mill dwt, equivalentes al 86% de la actual flota mercante mundial, se construyeron en astilleros asiáticos. Solamente 931 buques de la flota mundial actual, con 16,6 mill tpm se construyeron en Europa. Hoy en día la construcción de buques tanques y portacontenedores se atribuye en gran medida a los astilleros coreanos, mientras que los japoneses lideran la construcción de bulk carriers. A 31 de Diciembre, el 55,9% de la cartera de pedidos mundial (en cgt) se atribuía a estos dos países constructores. Hay que mencionar que los astilleros chinos aumentaron continuamente su participación (cgt) en la cartera de pedidos mundial hasta el 20,5% en dicha fecha.

A 31 de Diciembre de 2006, Corea del Sur lideraba la cartera de pedidos mundial, con 44,9 mill cgt, igual al 35,9% del total; seguida de Japón con 28,9 mill cgt (23,0%) y China con 25,7 mill cgt (20,5%). En un año Corea del Sur, Japón y China ampliaron sus tonelajes en 5,6

expanded their cgt tonnage by 5.6 mill cgt, 1.7 mill cgt and 9.9 mill cgt. Hyundai alone, the world largest shipyard received orders for 201 vessels, with 6.1 mill cgt in 2005 and 285 vessels and 9.6 mill cgt in 2006.

Interesting are the average building times for ships. In shipbuilding the construction time depends on the ship type, productivity of the yard and the number of ships in series. The average building time of merchant vessels is about 14 months. This analysis refers to merchant vessels entering the fleet during the last three years and for those ships, for which the start of construction is known.

Looking at the countries of build, the leading shipbuilding nation, Korea, has the shortest building time (on average 9 months). This is due to new large-scale yards, which are using serial construction. Chinese shipbuilders take on average 15 months, as besides the new modern shipyards, many older yards are still active. With 12 months, container vessels show the stubbiest construction time. In contrast, the construction of cruise vessels and ferries requires on average 16 months.

mill cgt, 1,7 mill cgt y 9,9 mill cgt, respectivamente. Sólo Hyundai, el mayor astillero del mundo, recibió pedidos para 201 buques, con 6,1 mill cgt en 2005 y 285 buques y 9,6 mill cgt durante 2006.

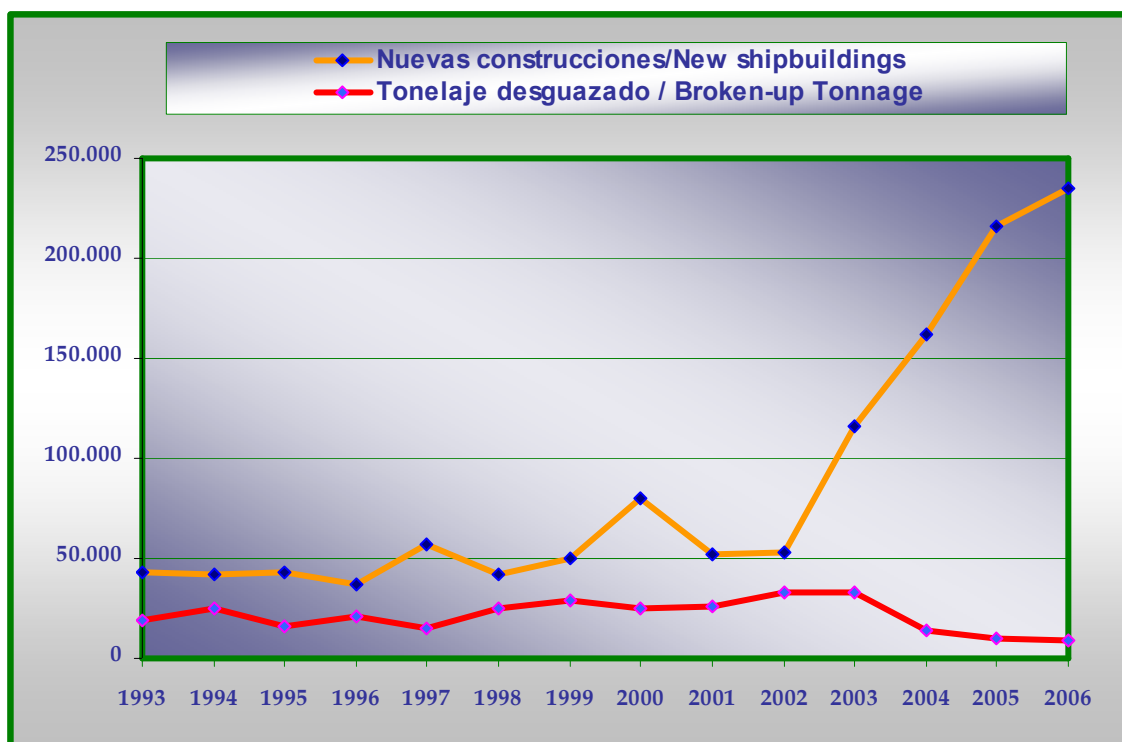
Es interesante observar los tiempos medios de construcción de buques. En la construcción de buques el tiempo depende del tipo de buque, de la productividad del astillero y del número de buques en serie. El tiempo medio de construcción de buques mercantes es de unos 14 meses. Esto se refiere a los buques que entraron en la flota durante los últimos tres años y para los que se conoce el comienzo de la construcción.

Por países de construcción, Corea es el líder, con el menor tiempo (una media de 9 meses) de construcción. Esto se debe a los nuevos astilleros de mayor escala, que utilizan construcción en serie. Los astilleros chinos tardan una media de 15 meses, ya que además de los nuevos y modernos astilleros, muchos de los viejos siguen aún en activo. Los portacontenedores con 12 meses muestran los tiempos más cortos, frente a los cruceros y ferrys que requieren una media de 16 meses.

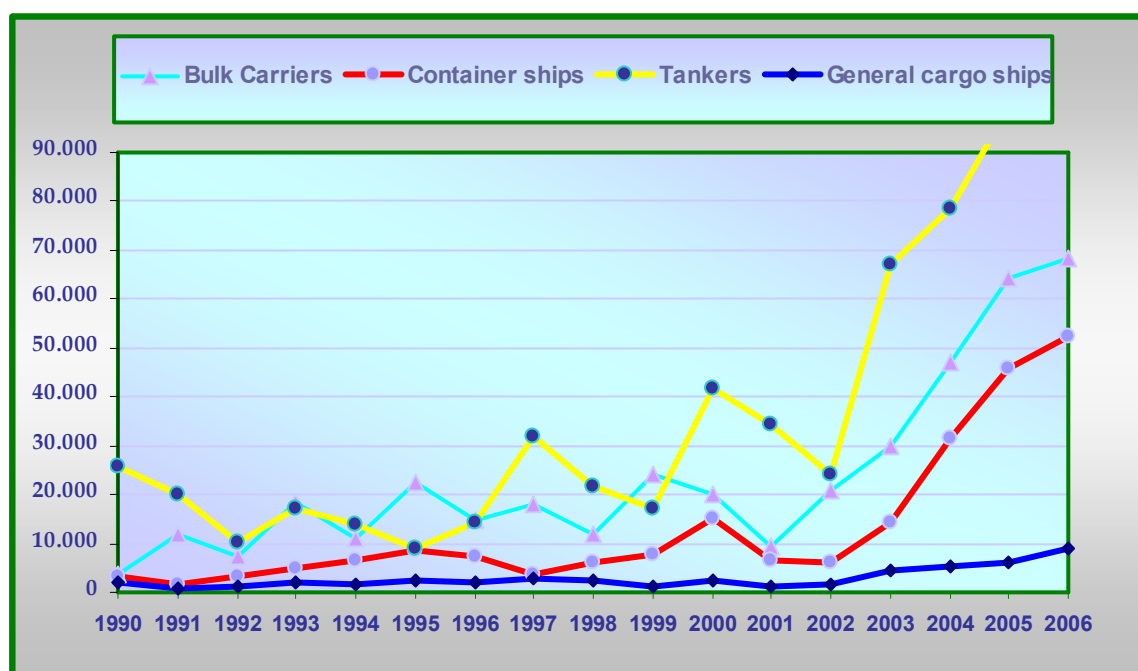
FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR BANDERAS

BANDERAS Ordenadas por TPM	1 DE ENERO 2006				1 DE ENERO 2007				%Tpm	%Cam-
	Nº	1.000	1.000	1000	Nº	1.000	1.000	1.000	total	bio
07 (06)	Buques	GT	TPM	TEU	Buques	GT	TPM	TEU	mundo	s/2005
1 (1) Panamá	5.704	140.120	210.234	1.845	6.015	153.425	230.506	2.128	22,8	9,6
2 (2) Liberia	1.560	58.134	91.010	1.286	1.804	67.067	103.068	1.803	10,2	13,2
3 (3) Grecia	1.110	30.774	52.474	181	1.091	32.193	54.829	227	5,4	4,5
4 (5) Hong Kong(SAR)	1.013	29.977	50.713	398	1.081	32.736	54.776	527	5,4	8,0
5 (6) Is. Marshall	735	28.700	47.741	349	840	32.134	53.431	450	5,3	11,9
6 (5) Bahamas	1.192	36.797	49.573	373	1.221	39.087	52.427	371	5,2	5,8
7 (6) Singapur	1.131	29.784	47.463	423	1.196	31.148	49.587	453	4,9	4,5
8 (7) Malta	1.178	22.785	36.948	220	1.235	24.603	40.102	216	4,0	8,5
9 (10) China	2.326	21.139	31.936	313	2.364	22.026	33.440	344	3,3	4,7
10 (9) Chipre	892	18.802	30.134	342	883	19.082	30.233	382	3,0	0,3
11 (12) Reino Unido (T)	845	18.936	25.084	543	862	19.750	26.030	578	2,6	3,8
-Isla de Man	301	7.982	13.432	50	300	8.246	13.730	46	1,4	2,2
-Reino Unido N	544	10.954	11.652	494	562	11.504	12.300	532	1,2	5,6
12 (11) Noruega (T)	964	16.031	22.022	88	979	16.908	23.010	101	2,3	4,5
- NIS	543	13.887	19.577	87	545	14.668	20.401	98	2,0	4,2
- Noruega N	421	2.144	2.445	1	434	2.241	2.609	3	0,3	6,7
13 (14) Corea -Sur	976	8.582	13.876	106	1.008	9.577	15.450	109	1,5	11,3
14 (13) Japón	2.551	11.380	14.010	35	2.557	11.478	14.048	35	1,4	0,3
15 (16) India	407	7.547	12.855	17	429	7.900	13.527	18	1,3	5,2
16 (18) Italia	751	11.173	11.766	125	776	12.367	13.234	138	1,3	12,5
17 (15) Alemania	473	11.276	13.408	912	455	11.167	13.164	900	1,3	-1,8
18 (17) EEUU	513	9.918	11.858	289	515	9.910	11.664	277	1,2	-1,6
19 (20) Dinamarca (T)	387	7.865	9.547	397	378	8.400	10.241	407	1,0	7,3
- DIS	311	7.626	9.437	394	294	8.037	9.897	403	1,0	4,9
- Dinamarca N	76	239	110	3	84	363	344	4	0,0	211,7
20 (21) Ant&Barbuda	996	7.140	9.404	566	1.043	7.783	10.233	625	1,0	8,8
21 (19) Irán	196	5.161	8.950	55	218	5.069	8.858	48	0,9	-1,0
22 (18) St. Vincent	658	5.536	8.364	79	667	5.779	8.664	82	0,9	3,6
23 (28) Bermudas	121	7.198	8.263	58	135	8.012	8.568	64	0,8	3,7
24 (25) Malasia	443	5.433	7.481	59	442	5.791	7.897	66	0,8	5,6
25 (28) Francia (T)	221	5.052	6.728	100	228	5.686	7.343	146	0,7	9,2
- Kerguelen	85	3.878	6.075	94	58	1.630	2.314	46	0,2	-61,9
- Francia N	136	1.173	652	5	170	4.056	5.029	100	0,5	670,8
26 (24) Turquía	840	4.941	7.572	53	848	4.770	7.239	54	0,7	-4,4
27 (29) Bélgica	67	4.041	6.725	24	69	4.139	6.808	22	0,7	1,2
28 (27) Holanda (T)	762	6.282	6.776	271	738	6.317	6.666	274	0,7	-1,6
- Antillas Hol.	169	1.325	1.699	40	156	1.270	1.640	42	0,2	-3,5
- Holanda N	593	4.957	5.077	232	582	5.047	5.026	232	0,5	-1,0
29 (30) Rusia	1.385	5.401	6.602	59	1.364	5.384	6.649	59	0,7	0,7
30 (26) Filipinas	849	4.967	6.971	35	829	4.798	6.605	37	0,7	-5,2
31 (31) Indonesia	1.417	3.861	5.191	44	1.809	4.761	6.075	55	0,6	17,0
32 (34) Is. Caimán	136	2.671	4.271	23	133	2.878	4.707	21	0,5	10,2
33 (32) Taiwan	165	3.082	5.029	54	151	2.743	4.550	37	0,5	-9,5
34 (33) Tailandia	570	2.937	4.546	58	575	2.874	4.421	62	0,4	-2,8
35 (35) Kuwait	49	2.269	3.680	16	50	2.154	3.476	16	0,3	-5,5
36 (36) Brasil	166	2.180	3.319	28	166	2.068	3.091	29	0,3	-6,9
37 (40) Vietnam	532	1.453	2.207	14	801	1.808	2.844	16	0,3	28,9
38 (37) Camboya	627	1.808	2.578	17	622	1.834	2.609	17	0,3	1,2
39 (38) Suecia	240	3.651	2.358	35	236	3.732	2.410	32	0,2	2,2
40 (39) España	186	2.320	2.293	25	191	2.393	2.324	26	0,2	1,4
TOTAL MUNDIAL	41.110	639.658	944.498	10.366	42.872	685.738	1.009.524	11.728	100,0	6,9

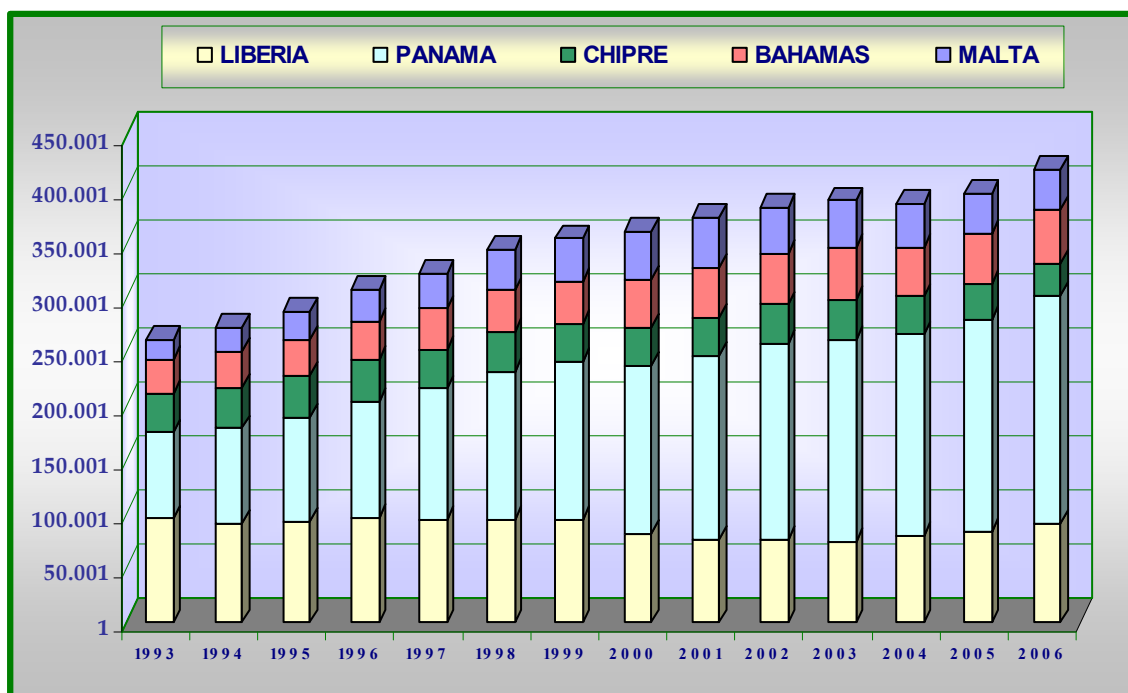
NUEVAS CONSTRUCCIONES Y TONELAJE MUNDIAL DESGUAZADO (1993-2006) ('000 TPM)



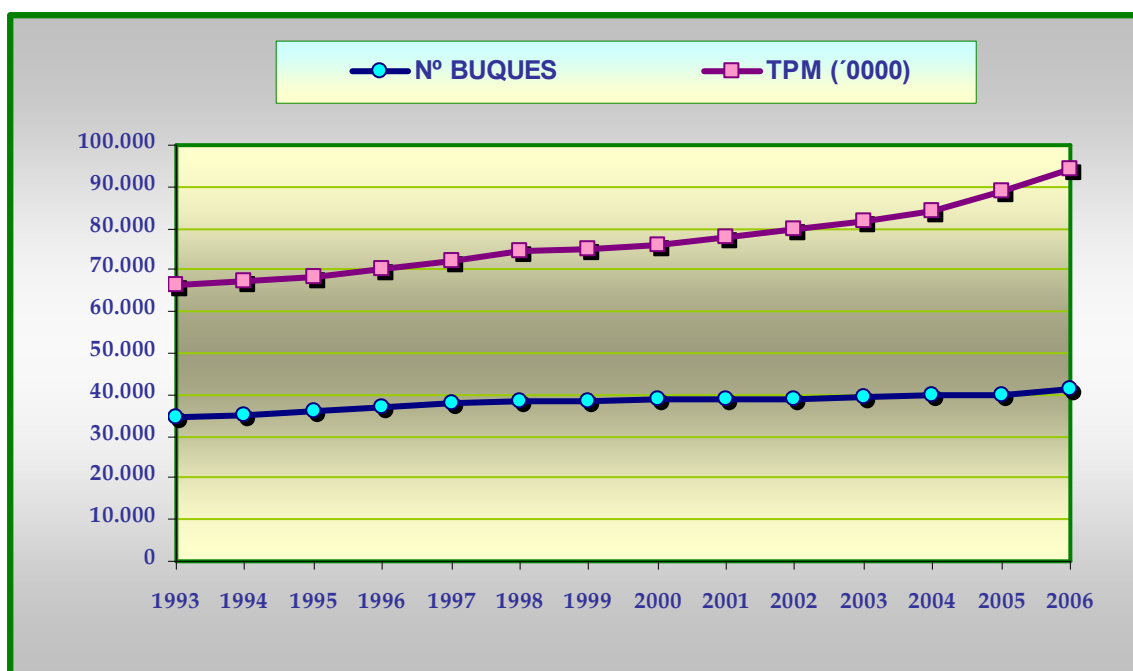
NUEVAS CONSTRUCCIONES CONTRATADAS DESDE 1990 A 2006 ('000 TPM)



EVOLUCION DE LOS CINCO PRINCIPALES REGISTROS ABIERTOS (´000 TPM)



EVOLUCION DE LOS CINCO PRINCIPALES REGISTROS ABIERTOS (´000 TPM)



Datos a 1 de Enero de cada año

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES (1981-2006)

<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2005	2006
Panamá	27,657	41,305	44,949	79,581	119,448	140,120	153.425
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	58,134	67.067
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	30,774	32.193
Bahamas	0,197	5,985	17,541	23,873	31,936	36,797	39.087
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	29,784	31.148
Malta	0,231	2,015	6,916	19,058	26,671	22,785	24.603
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	21,139	22.026
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	18,802	19.082
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	18,936	19.750
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,031	16.908
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,380	11.478
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	8,582	9.577
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,276	11.167
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,547	7.900
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,918	9.910
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	11,173	12.367
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,967	4.798
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,401	5.384
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	3,082	2.743
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,180	2.068
<i>Total:</i>	332,329	309,121	339,799	371,421	417,483	468,808	502,681
TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,66	685.738

Millones de GT

Datos a 31 de Diciembre de cada año

Fuente: I.S.L. Bremen

INDICE DE RENOVACION DE FLOTA DE LOS 35 PRIMEROS PABELLONES

PAISES	FLOTA ACTUAL (DICIEMBRE 2006)			CARTERA DE PEDIDOS	Indice de Renovación (%)
	Nº Buques	'000 TPM	% TPM Mundial	'000 TPM	
<i>Panamá</i>	6.015	230.506	22,8	87.818,79	38,10
<i>Liberia</i>	1.804	103.068	10,2	23.614,74	22,91
<i>Grecia</i>	1.091	54.829	5,4	23.450,11	42,77
<i>Hong Kong (SAR)</i>	1.081	54.776	5,4	16.324,80	29,80
<i>Islas Marshall</i>	840	53.431	5,3	11.698,84	21,89
<i>Bahamas</i>	1.221	52.427	5,2	14.626,48	27,90
<i>Singapur</i>	1.196	49.587	4,9	11.806,05	23,81
<i>Malta</i>	1.235	40.102	4,0	6.938,44	17,30
<i>China</i>	2.364	33.440	3,3	13.395,48	40,06
<i>Chipre</i>	883	30.233	3,0	11.985,24	39,64
<i>Isla de Man</i>	300	13.730	1,4	779,85	5,68
<i>Reino Unido ORD</i>	562	12.300	1,2	1.644,84	13,37
<i>Noruega - NIS</i>	545	20.401	2,0	3.089,16	15,14
<i>Noruega ORD</i>	434	2.609	0,3	1.779,15	68,19
<i>Corea del Sur</i>	1.008	15.450	1,5	5.366,62	34,74
<i>Japón</i>	2.557	14.048	1,4	1.250,28	8,90
<i>India</i>	429	13.527	1,3	2.540,54	18,78
<i>Italia</i>	776	13.234	1,3	4.722,87	35,69
<i>Alemania</i>	455	13.164	1,3	7.390,96	56,15
<i>Estados Unidos</i>	515	11.664	1,2	1.026,60	8,8
<i>Dinamarca - DIS</i>	294	9.897	1	8.570,97	86,6
<i>Dinamarca - ORD</i>	84	344	0	763,55	221,96
<i>Antigua&Barbuda</i>	1.043	10.233	1	2.420,39	23,65
<i>Irán</i>	218	8.858	0,9	4.419,80	49,89
<i>St. Vincent</i>	667	8.664	0,9	49,64	0,57
<i>Bermudas</i>	135	8.568	0,8	1.428,80	16,67
<i>Malasia</i>	442	7.897	0,8	1.642,12	20,79
<i>Kerguelen</i>	58	2.314	0,2	254,40	10,99
<i>Francia ORD</i>	170	5.029	0,5	901,91	17,93
<i>Turquía</i>	848	7.239	0,7	4.725,22	65,27
<i>Bélgica</i>	69	6.808	0,7	1.593,96	23,41
<i>Antillas Holandesas</i>	156	1.640	0,2	27,46	1,67
<i>Holanda ORD</i>	582	5.026	0,5	1.832,76	36,46
<i>Rusia</i>	1.364	6.649	0,7	662,76	9,97
<i>Indonesia</i>	1.809	6.075	0,6	22,18	0,37
<i>España</i>	191	2.324	0,2	174,5	7,51
TOTAL de los "35"	33.441	930.091	92,13	280.740,26	30,18

ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

On 1st January 2007, Bulgaria and Romania will become full EU Member States. The EU now consists of 27 Member States totalling 490 million citizen.

El pasado 1º de Enero de 2007, Bulgaria y Rumania se integraron como Miembros de pleno derecho a la U.E., que ya cuenta con 27 Estados miembros y 490 millones de ciudadanos.

On the other hand, Slovenia is to join the euro zone and adopt the euro as its currency on 1st January 2007.

Por otra parte, Eslovenia se incorporó a la zona euro y adoptó la moneda única el 1 de Enero de 2007.

2006 was a remarkable year, with growth driven by domestic demand thanks to an improved labour market situation (3 million jobs created, of which 2 million in the Euro-zone). This allowed the EU economy to weather energy prices that reached record levels in the summer, tighter monetary conditions and a slowdown in the United States. Such developments bode well for 2007. On the inflation front, while higher energy costs pushed up consumer prices to 2.2% last year in both the EU and the Euro-zone, inflation is expected to decline to 1.8% in 2007 in the Euro-zone (2.0% in the EU) on the back of lower oil prices and a relatively limited impact of the German VAT hike.

2006 fue un año sorprendente, con un crecimiento liderado por la demanda interna, gracias a una mejor situación del mercado laboral (3 millones de nuevos empleos, 2 de ellos en la Euro-zona), lo que permitió que la economía de la U.E. capeara los precios energéticos, -con niveles récords en verano-, unas condiciones monetarias más ajustadas y una ralentización en los EEUU. Esta evolución es una buena señal para el 2007. En cuanto a la inflación, mientras los mayores costos de la energía hicieron subir los precios al consumo un 2,2% en 2006 en la UE y la Euro-zona, se espera que la inflación caiga a un 1,8% en 2007 (2,0% en la UE) por la bajada de los precios del petróleo y el impacto relativo de la subida del IVA en Alemania.

Economic growth reached 2.7% in the Euro-zone and 2.9 per cent in the EU in 2006, up from 1.4 per cent and 1.7 per cent respectively in 2005. This was the highest growth in both areas since 2000. Higher oil prices kept consumer price inflation at 2.2per cent in 2006 for both the Euro-zone and the EU, unchanged from 2005.

France, Germany, Italy, Poland, Spain, United Kingdom and the Netherlands together account for more than 80 per cent of the EU's GDP.

Reflecting the buoyant economic activity, employment growth has picked up remarkably since the last quarter of 2005. In December 2006, the jobless rate stood at 7.5% in the Euro-zone (an annual average of 7.8%), the lowest level in more than a decade.

The public finances turned out better than expected in several Member States in 2006, a positive development that should, at least in part, be carried over to 2007.

In 2006, government expenditure in the Euro-zone was equivalent to 47.4% of GDP, and government revenue to 45.8%. The figures for the EU27 were 46.8% and

El crecimiento económico alcanzó el 2,7% en la Euro-zona y el 2,9% en la UE en 2006, superior al 1,4% y al 1,7% de 2005. Fue el mayor crecimiento registrado en ambas zonas desde el año 2000. Los mayores precios del petróleo mantuvieron la inflación de los precios de consumo en un 2,2% en 2006 tanto en la Euro-zona como en la UE, los mismos que en 2005.

Francia, Alemania, Italia, Polonia, España, el Reino Unido y Holanda representan juntos más del 80% del P.I.B. de la Unión Europea.

Esta actividad económica alcista se ha reflejado en el crecimiento del empleo que ha repuntado sorprendentemente desde el último trimestre de 2005. En Diciembre de 2006, la tasa de desempleo fue del 7,5% en la Euro-zona (7,8% de media anual), el nivel más bajo en más de una década.

Las finanzas públicas mejoraron más de lo esperado en varios Estados miembros durante 2006, una evolución positiva que debería, al menos en parte, continuar en 2007.

En 2006 el gasto público en la Eurozona fue equivalente al 47,4% del PIB, y los ingresos públicos al 45,8%. Las cifras para la UE-27 fueron del 46,8% y

45.1% respectively. In both zones between 2005 and 2006, the government expenditure ratio decreased slightly, while government revenue ratio increased.

The upward trend of the euro nominal effective exchange rate started in the fourth quarter of 2005 and intensified throughout 2006. The euro appreciation was fairly broad-based in the first half of 2006, reflecting primarily its appreciation vis-à-vis the US dollar, the Japanese yen and the Chinese renminbi and several Asian currencies formally or de facto linked to the US currency. By the end of the year it was –in nominal effective terms- nearly 5% stronger than its level at the beginning of January and 2.5% above its average level in 2005.

On 1st January 2007, Germany will take over the EU Presidency until the end of June. Portugal will take over in the second half of 2007.

As for the European merchant fleet is concerned, on 31st December 2006 the dwt- increase, with regard to the previous year, was 4.22 per cent (EU-15) and 4.8 per cent for EU-10. As for the number of vessels, the EU fleet consisted of 7,669 units, at the beginning of

del 45,1% respectivamente. En ambas zonas, entre 2005 y 2006, el ratio del gasto público disminuyó ligeramente, mientras que el de los ingresos públicos aumentó.

La tendencia alcista de la tasa del cambio nominal efectivo del euro comenzó en el 4º trimestre de 2005 y se intensificó a lo largo de 2006. La apreciación del euro fue realmente de gran alcance en el primer semestre de 2006, reflejando ante todo su apreciación frente al dólar americano, el yen japonés, el renminbi chino y varias monedas asiáticas vinculadas formalmente o de hecho a la moneda americana. A finales de año fue –en términos nominales efectivos- casi el 5% más fuerte que su nivel a principios de Enero y el 2,5% sobre su nivel medio de 2005.

A 1 de Enero de 2007, Alemania asumirá la Presidencia de la Unión Europea hasta finales de Junio en que lo hará Portugal durante el segundo semestre de 2007.

Por lo que a la flota europea se refiere, a 31 de Diciembre de 2006, el incremento en tpm, con respecto al año anterior, fue del 4,22% (UE-15) y del 4,8% para la UE-10. Por lo que se refiere al número de buques, la flota de la UE constaba de 7.669 unidades a principios de 2006,

2006, being 7,715 vessels on 31st December, with nearly 218 mill dwt in that moment.

By countries, Greece is still in 2006 the first European country, as well as third in the world ranking, with 1,091 units and 54,829 dwt. Comparing with last year's figures, the Greek fleet increased by 4.5 per cent in dwt.

Malta and Cyprus constitute the second and third largest fleets in the EU, as well as the eighth and tenth in the world fleet, with 1,235 and 883 vessels equal to 40,102 and 30,233 dwt, respectively. Compared with 2005 figures, Malta added 57 vessels to its fleet and increased 8.5 per cent its dead weight tonnage, whereas Cyprus, reduced its fleet by nine vessels but increased the dead weight tonnage by 0.3 per cent.

Italy added to its fleet, during 2006, 25 vessels that means an increase of 12.5 per cent in terms of dwt over the previous year, with a total fleet of 776 vessels and 13.23 million dwt. On the other hand, Luxembourg with 10 more vessels registered an increment of 77.5 per cent of dwt, consisting its fleet in 45 vessels and 0.82 million dwt. Denmark witnessed its fleet reduced by 9 vessels

siendo de 7.715 buques a 31 de Diciembre, con casi 218 mill tpm a dicha fecha.

Por países, Grecia continuó siendo en 2006 el primer país marítimo de Europa, así como el tercero a nivel mundial, con 1.091 unidades y 54.829 tpm. Comparado con las cifras del año anterior, la flota griega aumentó un 4,5% en tpm.

Malta y Chipre constituyen la segunda y tercera mayores flotas de la UE, y ocupan al mismo tiempo el octavo y décimo lugar en el ranking mundial, con 1.235 y 883 buques, respectivamente, y 40.102 y 30.233 tpm. Comparadas estas cifras con las de 2005, Malta ha aumentado, con 57 buques, un 8,5% en tonelaje de peso muerto, mientras que Chipre, con 9 buques menos, solamente ha incrementado su flota en un 0,3%.

Italia añadió a su flota, durante 2006, 25 buques, que suponen un incremento del 12,5% en términos de tpm sobre 2005, totalizando una flota de 776 buques y 13,23 millones de tpm. Por su parte, Luxemburgo, con 10 buques más, registró un incremento del 77,5% de tpm consistiendo su flota en 45 buques y 0,82 millones de tpm. Dinamarca, sin embargo disminuyó su flota en número de buques

in 2006, but increased by 7.3% (dwt) over the previous year, totalling 378 vessels and 10.24 mill dwt.

United Kingdom increased its fleet by 17 units with an increment in dwt of 3.8 per cent, compared to 2005's figures, and representing 862 vessels and 26 mill dwt. France increased its fleet by 9.2 per cent in terms of dwt, regarding 2005 figures, going from 6.7 to 7.3 mill dwt along 2006 and totalling 228 vessels.

On the other hand, several countries recorded small increments in their fleets, in dwt, in respect of 2005. Namely, Sweden that increased its fleet by 2.2 per cent, Portugal by 2.0 per cent, Spain by 1.4 per cent or Belgium by 1.2 per cent.

Other countries saw their fleet decrease, in terms of dwt, during 2006. Thus, Ireland reduced its fleet by 50.8 per cent, going from 298 mill dwt to 149 mill dwt along 2006, and reducing by 8 the number of vessels in the same period. Finland reduced by 18.2 per cent its fleet in dwt as well as five vessels. Likewise, The Netherlands reduced by 1.6 per cent its dwt and 24 vessels in 2006.

However Germany, that in 2005 added to its fleet 84 vessels and 55.5% of dwt

(9) en 2006, aunque incrementó su tpm en un 7,3% con respecto a 2005, totalizando 378 buques y 10,24 mill de tpm.

El Reino Unido ganó 17 unidades para su flota con un incremento en tpm del 3,8% con respecto al año anterior, lo que representa 862 buques y 26 mill tpm. Por su parte, Francia aumentó su flota en un 9,2% en términos de tpm, con respecto a 2005, pasando de 6,7 a 7,3 mill tpm a lo largo de 2006 y totalizando 228 buques.

Por otra parte, algunos países registraron pequeños incrementos en sus flotas, en términos de tpm, con respecto a 2005. Es el caso de Suecia que incrementó su flota en un 2,2%, Portugal en un 2,0%, España en un 1,4% y Bélgica con un 1,2%.

Otros países vieron decrecer sus flotas, en términos de tpm durante 2006. Así, Irlanda redujo su flota en un 50,8%, pasando de 298 mill tpm a 149 mill tpm a lo largo de 2006, perdiendo a su vez 8 buques en el mismo período. Finlandia perdió un 18,2% de su flota en términos de tpm, así como cinco buques. Igualmente, Holanda perdió un 1,6% de su tpm y 24 buques en 2006.

No obstante, Alemania, que añadió a su flota 84 buques y un 55,5% de incremento

increment, reduced its fleet in 2006 by 1.8% in terms of dwt and 18 vessels.

Among the new ten EU countries, and besides Malta and Cyprus, Slovakia increased its fleet by 7 vessels and 10.6 per cent in terms of dwt. The remaining countries had moderate increments on their fleets, except Lithuania that reduced its fleet by 7.5 per cent in terms of dwt.

During 2006 the European Union fleet had a steady increase with the addition of 72 vessels and over nine million dwt more. Nevertheless, the order book consisted of 2,451 vessels and 71,97 mill dwt. As for 31st December, 2006, the fleet renewal rate stood at 36.21 per cent in the EU-15's fleet and at 26.48 per cent in the new EU-10, being the whole European Union fleet renewal rate of 33.02 per cent, contrasted with the world 35 first registers rate that stood at 30.18 per cent in the same period.

By countries, as for December 2006, Greece keeps on renewing its fleet by 42.77% (238 vessels) contrasting 27.29% in 2005. Likewise, Germany followed its renewal trend by 56,15%, after 50.99% of the previous year. On the other hand, Denmark (Ordinary Registry) incremented its order book by 221.96%,

en tpm en 2005, redujo su flota en 2006 en un 1,8% en tpm así como 18 buques.

De los nuevos países de la UE, además de Malta y Chipre, Eslovaquia incrementó su flota en 7 buques y en un 10,6% de su tpm. El resto de estos diez países tuvieron incrementos moderados de flota, salvo Lituania que redujo su flota en un 7,5% en términos de tpm.

Durante 2006, la flota de la Unión europea tuvo un incremento moderado con 72 incorporaciones y con más de nueve millones más de tpm. No obstante, la cartera de pedidos contenía 2.451 buques y 71,97 mill de tpm. A 31 de Diciembre de 2006, el índice de renovación de flota era de 36,21 % en la flota de la UE-15 y de 26,48% en la UE-10, totalizando el índice de renovación de la flota europea el 33,02 %, comparado con los 30,18% de los 35 primeros pabellones mundiales en la misma fecha.

Por países, a Diciembre de 2006, Grecia sigue renovando su flota en un 42,77%, (238 buques) frente al 27,29% de 2005. Asimismo, Alemania sigue en su tónica de renovación con un 56,15%, tras el 50,99% del año anterior. Por su parte, Dinamarca (Registro Ordinario) incrementó su cartera de pedidos en un 221,96%,

equivalent of 32 new vessels. Other countries in the E.U. also increased their renewal rate, such as Italy (35.69%), Netherlands ORD (36.46%), Cyprus (39.64%), Belgium (23.41%), Malta (17.30%) or France (17.94%).

As for the main European second registries, the renewal rate of the NIS stood at 15.4% (NOR at 68.19%), and the DIS at 86.6%. The rest of them increased its rate to a lesser extent, namely Isle of Man (5.68%), Kerguelen (10.99%), Netherlands Antilles (1.67%) or Madeira (1.51%).

As for the European merchant fleet, in 2006 the average age of the vessels controlled by shipowners belonging to the EU-25 was 13.8 years. Some fleets, namely Greece, Italy, U.K., Sweden and Spain have an average age above the European fleet average age. At the same time, Germany's fleet had an average age of only 8.7 years (the youngest), followed by the Netherlands' fleet (11.5 years) and France (12.5 years).

The European shipyards, organised in the CESA, have only strengthened their position in the cruise and passenger ship construction and provide more than 93 per cent of the order volume in

correspondientes a 32 nuevos buques. Otros países de la UE también aumentaron su índice de renovación, como Italia (35,69%), Holanda ORD (36,46%), Chipre (39,64%), Bélgica (23,41%), Malta (17,30%) o Francia (17,94%).

En cuanto a los principales segundos registros europeos, el índice de renovación del NIS se situó en el 15,4% (el Registro Ordinario Noruego en un 68,19%) y el DIS en un 86,6%. El resto lo hicieron en menor medida, como Isla de Man (5,68%), Kerguelen (10,99%), Antillas Holandesas (1,67%) o Madeira (1,51%).

Por lo que a la edad de la flota europea se refiere, en 2006 la edad media de los buques controlados por armadores de la UE-25 fue de 13,8 años. Algunas flotas, como la griega, italiana, inglesa, sueca y española tienen una edad por encima de la media europea. Al mismo tiempo la flota alemana contaba con una edad media de tan sólo 8,7 años (la más joven), seguida de la de Holanda (11,5 años) y la de Francia (12,5 años).

Los astilleros europeos, organizados en la CESA, sólo han fortalecido su posición en la construcción de cruceros y buques de pasaje y proporcionan más del 93% del volumen de pedidos en este sector de

this market segment. Increasing orders addressed to European yards result from the full order books at Asian yards.

Among the European ports, as for December 31st, 2006, Rotterdam stood at the first place in Europe in terms of TEU and the first one in the world (total traffic) followed by Singapore. This port is working at its capacity limit, expecting with the new constructions that are now being made to enable the Rotterdam Port to move 14 million TEU in two years' time. Rotterdam Port (with 96.83 mill tonnes) is followed in total cargo traffic by Antwerp Port (43.06 mill tonnes). As regards containerships, Rotterdam Port moved 2.5 mill TEU, followed by Hamburg Port with 2.4 mill TEU.

At present, Rotterdam Port provides Short Sea Shipping services to 250 European ports.

On the other hand, 63 per cent of the whole goods transported by sea are carried out across the so called motorways of the sea. In this respect, liquid bulks represent 60 per cent of the Short Sea Shipping in the E.U., but with considerable differences between the north and the south of the continent, since

mercado. Los crecientes pedidos a los astilleros europeos provienen de la repleta cartera de pedidos de los astilleros asiáticos.

De los puertos europeos, a 31 de Diciembre de 2006, el de Rotterdam ocupaba el primer lugar de Europa en contenedores y el segundo del mundo (tras Singapore) en tráfico total. Este puerto está trabajando a la máxima capacidad, previendo, con las nuevas construcciones que se están llevando a cabo, adaptar el puerto para poder mover 14 millones de TEU en el plazo de dos años. Al puerto de Rotterdam (con 96,83 mill de toneladas) le sigue en tráfico total el Puerto de Amberes (43,06 mill). En cuanto a contenedores, Rotterdam mueve 2,5 mill TEU, y le sigue Hamburgo con 2,4 mill TEU.

El Puerto de Rotterdam tiene en la actualidad servicio de Short Sea Shipping a 250 puertos europeos.

Por otro lado, en Europa el 63% de las mercancías transportadas por vía marítima se realizan a través de las denominadas autopistas del mar. En este sentido, los graneles líquidos representan el 60% del Short Sea Shipping en la UE, pero con diferencias sustanciales entre el norte y el sur del continente, puesto que las rutas de

the SSS routes are more developed in the North ports.

With the adoption of the Green Paper the European Commission has launched a wide public debate on a future Maritime Policy for the European Union. The challenge is to explore how different maritime sectoral policies interact, and how they can be combined to complement each other and to create synergies, given that they all relate to the same basic resource: the world's single ocean.

It is worth mentioning that Europe is a maritime continent, surrounded by two oceans and four seas, with close to 70,000 km of coastline. Europeans have always been, and still are, maritime leaders world wide. This is hardly surprising, with 20 of the European Union's 25 Members States being coastal or island States, and with 90% of the Union external trade and more than 40% of her domestic trade being carried by sea. On the whole, nearly 2 billion tons of freight are loaded and unloaded in the more than 1,200 EU ports every year.

Between 3% and 5% of Europe's GDP is

SSS están más desarrolladas en los puertos del Norte.

Con la adopción del Libro Verde, la Comisión Europea ha lanzado un amplio debate público sobre una futura política marítima para la Unión Europea. El desafío que se presenta es evaluar de qué manera interactúan las diferentes políticas marítimas sectoriales y cómo pueden combinarse para complementarse mutuamente y crear sinergias, teniendo en cuenta que todas ellas giran en torno al mismo recurso básico: el océano único del mundo.

No hay que olvidar que Europa es un continente marítimo, rodeado por dos océanos y cuatro mares, que cuenta con unos 70.000 km. de litoral. Los europeos siempre han sido y siguen siendo, líderes marítimos en el mundo. No es sorprendente si se considera que 20 de los 25 Estados miembros de la Unión Europea son Estados costeros o isleños, y que el 90% del comercio exterior de la Unión Europea y más del 40% de su comercio interior se efectúa por mar. En total, casi 2 millardos de toneladas son cargadas y descargadas en los más de 1.200 puertos de la U.E. cada año.

Por otra parte se calcula que entre un 3% y

estimated to be generated by marine based industries and services, without including the value of raw materials, such as oil, gas or fish. The maritime regions account for over 40% of GDP.

The European Commission put, in the middle of 2006, a plan into action for 2006-2009 to boost the main lines of revision for the Transport White Paper, that includes the guidelines of the future transports policy in the European Union.

The Vice President of the European Commission and responsible for the Transports, Jacques Barrot considers that Europe must concentrate more on the logistics, the green self-propulsion and on the intelligent transport systems on the basis of latest technologies.

The Transports White Paper revision tries to adapt the new context of the broadened Europe to the rise of oil prices, the Kyoto compromises and the globalisation. Besides the document revision persistently considers the incorporation of intelligent systems of maritime and land transport that allow a real time management of the traffic flow and increase the traceability, as they, according to the European Government,

un 5% del PIB europeo es generado por las industrias y servicios marítimos, sin incluir el valor de materias primas como el petróleo, el gas o la pesca. Las regiones marítimas producen más del 40% del PIB.

La Comisión Europea presentó a mediados de 2006 un plan de acción, entre 2006 y 2009, para impulsar las principales líneas de revisión del Libro Blanco de Transportes, que recoge las directrices de la futura política de transportes de la UE.

El Vicepresidente de la Comisión Europea y responsable de Transportes, Jacques Barrot considera que Europa debe centrarse en la logística, la automoción verde y en los sistemas inteligentes de transporte a base de las últimas tecnologías.

La revisión del Libro Blanco del Transporte pretende adaptarse al nuevo contexto de la Europa ampliada, la subida de los precios del petróleo, los compromisos de Kioto y la globalización. La revisión del documento también plantea de forma insistente la incorporación de sistemas inteligentes de transporte marítimo y terrestre que permitan una gestión en tiempo real de los flujos de tráfico y aumenten la trazabilidad, porque, según el Ejecutivo

will reduce costs and they will increment the environmental quality and the security. For the promotion of the new transport technologies, Europe consider top priority the Galileo System.

On the other hand, in September, the Council of Ministers of the EU agreed to put an end to the exemptions that the maritime conferences had since 20 years ago, what allowed, among others, to fix prices. So it has been decided to set a two years transition period into motion, with closing date in October 2008. From that date the European and non-European operators that belong to any conference and trade on routes from or to the European Union will have to put an end to theirs activities in such conferences.

Brussels will publish guidelines before October 2008, after consulting the sectors involved.

The last meeting of the EU Ministers of Transport in 2006, that took place in Brussels on 11 and 12 December, gave the proposal of increase the security level in the European ports the green light, incrementing to hundred per cent the number of vessels inspected.

The approved proposal is part of the third package of maritime security

europeo recortarán costes y aumentarán la calidad medioambiental y la seguridad. Para el fomento de las nuevas tecnologías en el transporte, Europa considera prioritario el sistema Galileo.

Por otra parte, El Consejo de Ministros acordó en Septiembre poner fin a las exenciones que gozan, desde hace 20 años, las conferencias marítimas, y que permiten, entre otras cosas, fijar precios. Para ello ha decidido poner en marcha un período de transición de dos años, con fecha Octubre de 2008, a partir del cual los operadores europeos y no europeos que formen parte de conferencias y que operen en rutas con origen o destino la Unión Europea, tendrán que poner fin a sus actividades en dichas conferencias.

Bruselas publicará unas directrices antes de Octubre de 2008, tras consultar a los sectores implicados.

El último Consejo de Ministros de Transportes de la UE de 2006, celebrado los días 11 y 12 de Diciembre en Bruselas dio luz verde a la propuesta de aumentar el nivel de seguridad en los puertos europeos, incrementando al 100% el número de buques inspeccionados.

La propuesta aprobada forma parte del tercer paquete de medidas de seguridad

measures proposed by the European Commission and adopted on 23rd November 2005. Once the European Parliament give this regulation the green light, the States members will have 36 months to cope with the complexity of the new inspections system.

*As for **Spain** is concerned, the economy remained very dynamic in the second half of the year, driven by continuing loose monetary conditions (despite a recent slight upward trend in interest rates), migratory flows and persisting employment growth. The downturn in oil prices since August also contributed to growth in supply and demand by reducing production costs, easing inflationary pressures and boosting real household incomes.*

The industrial production rate maintained a strong dynamism in December, closing the year with an yearly average increment of 3.8 per cent, contrasting 0.7 per cent in 2005.

Spain's economic growth is being sustained by domestic demand, whose contribution to year-on-year GDP growth was steady at 4.8 percentage points in the third quarter, compared with a net negative contribution (-1 point) by

marítima, propuesto por la Comisión Europea y adoptado el 23 de Noviembre de 2005. Una vez que el Parlamento Europeo de luz verde a esta normativa, los Estados tendrán 36 meses para adecuarse a la complejidad del nuevo sistema de inspecciones.

En cuanto a **España**, la economía permaneció muy dinámica en la segunda mitad del año, guiada por las continuas y flexibles condiciones monetarias (a pesar de una ligera tendencia al alza de los tipos de interés), los flujos migratorios y el persistente crecimiento del empleo. La bajada de los precios del petróleo desde Agosto también contribuyó al crecimiento de la oferta y la demanda, reduciendo los costes de producción, frenando las presiones inflacionistas y potenciando la renta real de las familias.

El Índice de Producción Industrial mantuvo un fuerte dinamismo en el mes de Diciembre, saldando el año con un incremento medio anual del 3,8%, frente al 0,7% de 2005.

El crecimiento económico español se está sustentando en la demanda interna, cuya contribución al crecimiento del PIB interanual se mantuvo en 4,8% en el tercer trimestre, comparado con la contribución negativa de un punto de la demanda

external demand in the period. The composition of growth improved to a degree with respect to the previous year, as domestic demand's share declined somewhat, accompanied by a reduction in the foreign sector's negative contribution.

Private consumption expenditure continued to grow rapidly in the third quarter, reaching 3.6% y/y, driven by accelerating real wages (as a result of falling energy prices) among other factors. Nevertheless, that figure increased by less than GDP for the second quarter running with some components showing signs of weakness (durable goods, particularly automobiles), contrasting sharply with the strong growth in the consumption of services.

Public expenditure grew by 4.2% in real terms (even faster than private consumption expenditure) as a result of wage growth, which offset the deceleration by government intermediate consumption expenditure.

Besides, the external demand improved its contribution in the third quarter due to deceleration by exports of goods and services and also by imports.

externa en el mismo período. La composición del crecimiento mejoró hasta cierto punto con respecto a 2005, ya que la cuota de la demanda interna disminuyó algo, a lo que hay que sumar una reducción en el sector extranjero con una contribución negativa.

Los gastos de consumo privado continuaron creciendo con rapidez en el 3º trimestre, llegando al 3,6% interanual, empujados por los salarios reales (a causa de la caída de los precios energéticos) entre otros factores. No obstante, esta cifra aumentó menos que el PIB en el 2º trimestre, mostrando algunos componentes signos de debilidad (bienes de consumo duraderos, sobre todo coches), y contrastando nítidamente con el fuerte crecimiento en el consumo de servicios.

Los gastos públicos crecieron un 4,2% en términos reales (más rápido aún que los de consumo privado), a causa del crecimiento de los salarios, que compensaron, gracias a la intervención del gobierno, la desaceleración del gasto de consumo.

Por su parte, la demanda externa mejoró su contribución en el 3º trimestre debido a la desaceleración de las exportaciones de bienes y servicios, así como de las importaciones.

Imports increased by 6% year-to-year in the third quarter, while growth in imports of goods stabilised at 7.3 per cent.

Employment continued to grow rapidly (3% in National Accounts terms) but it is tending to slow; this factor, combined with faster growth in output, is leading to an improvement in apparent productivity per worker, which rose by 0.8% y/y in the third quarter, 0.2 percentage points more than in 2nd quarter. Wages accelerated by just 0.1 points.

In absolute terms, nearly 700 thousand net jobs were created in the last year, and the working population now totals, for the first time, over 20 million people. Job creation continues to be driven basically by services and construction, the latter being the most dynamic sector, whose strength really surprise.

The conversion of fixed-term to permanent contracts, which is a cornerstone of the labour market reform in early July, is proceeding at good pace; according to figures provided by the Ministry of Labour, 512.7 thousand contracts were converted between July and November, nearly double the figure registered in the same period of 2005.

As a result of developments in labour

Las importaciones aumentaron un 6% interanual en el 3º trimestre, mientras que las de bienes se estabilizaron al 7,3%.

El empleo continuó creciendo con rapidez (3% en lo que respecta a la Contabilidad Nacional) pero tiende a frenarse; ésto junto con el rápido crecimiento de la producción, lleva a una mejora aparente en la productividad por trabajador, que subió un 0,8% interanual en el 3º trimestre, un 0,2% más que en el 2º. Los sueldos subieron tan sólo un 0,1%.

En términos absolutos, se han creado casi 700.000 empleos netos en el último año, y la población activa ha superado, por primera vez, los 20 millones de personas. La creación de empleo sigue siendo manejada básicamente por los servicios y la construcción, siendo esta última la más dinámica y con una fuerza sorprendente.

La conversión de contratos temporales a fijos, que es la piedra angular de la reforma del mercado laboral desde el pasado Julio continua a buen paso. Según las cifras del Ministerio de Trabajo, fueron 512.700 los contratos que pasaron a fijos entre Julio y Noviembre, casi el doble que las cifras registradas en el mismo período de 2005.

Como resultado de la evolución de la

supply and demand, the number of unemployed was 1,810,600 by the end of 2006, what means a decrease regarding 2005 (1.7%), standing the unemployment rate at 8.5%.

After rising in the first seven months of the year, the Spanish economy's inflation, shrank notably, by 1.5 per cent, between July and October, reaching 2.5%. and closing the year 2006 at 2.7 per cent year-on-year. In terms of yearly average rate, the inflation stood at 3.5%, one tenth over the rate in 2005. This variation is due primarily to the decrease in oil product prices.

Spain's inflation gap with the euro area remained by 0.8 per cent in December, showing a significantly decrease of 0.7 per cent along the whole 2006.

With a strong labour market and growth in the number of Social Security contributors (13.2 millions in December), Social Security revenues were up 9% through September while contributory pensions increased by 7.9%; coupled with the aforementioned increase in tax revenues.

As for December, 31st, 2006, the Spanish

oferta y la demanda de empleo, el número de parados fue de 1.810.600 a finales de 2006, lo que significa un descenso con respecto a 2005 (1,7%), siendo la tasa de desempleo del 8,5%.

Tras la subida en los primeros siete meses del año, la inflación de la economía española se redujo notablemente un 1,5%, entre Julio y Octubre, alcanzando los 2,5%, y finalizando el año en el 2,7% interanual. A su vez, en términos de media anual, la tasa de inflación fue del 3,5%, una décima por encima de la de 2005. Esta variación, de carácter coyuntural, es debida principalmente al descenso en los precios de los derivados del petróleo.

El diferencial de inflación español frente a la Zona-euro se mantuvo en el 0,8% en Diciembre, mostrando un significativo descenso de 0,7% a lo largo del año.

El tono positivo del mercado laboral y el aumento en el número de afiliados a la Seguridad Social (13,2 mill en Diciembre) hizo que los ingresos de la Seguridad Social fueran del 9% en Septiembre pasado, mientras que las pensiones se incrementaron en un 7,9%, asociadas al crecimiento de la recaudación fiscal.

Por lo que a la flota mercante española se

merchant fleet represented 0.2% of the world merchant fleet, with 191 vessels and 2.32 million dwt, and increasing its tonnage by 1.4% with respect to the previous year. Just five vessels entered the Spanish fleet during 2006.

By the end of 2006, the Spanish shipping companies had, in dwt terms, 19.33% of the controlled fleets under the National Registry, with an average age of 28.7 years. On the other hand, 80.7% of the fleets controlled by Spanish shipowners was registered in foreign registries, with an average age of 15.5 years, resulting in 21.5 years, the average age of the fleet controlled by Spanish shipowners, what represents a tonnage increment of 12.7%, regarding 2005.

Due to the difficulties to hire foreign crew members for the vessels under Spanish Registry, and also due to the fact that other Community registers, namely Madeira, Cyprus or Malta, offer a higher labour flexibility, apart from Canary Island Register, the Spanish shipping companies opted to a greater extent to add the new units to foreign flags also in 2006.

refiere, a 31 de Diciembre de 2006, representaba el 0,2% de la flota mundial, finalizando el año con 191 buques y 2,32 millones de tpm, e incrementando su tonelaje en un 1,4% con respecto al año anterior. Durante 2006, tan sólo cinco buques se incorporaron a la flota española.

A finales de 2006, las navieras españolas tenían un 19,33%, en términos de tpm, de sus flotas controladas en el registro nacional, con una edad media de 28,7 años. Por otra parte, el 80,7% de la flota controlada por armadores españoles estaba abanderado en registros extranjeros, con una edad media de 15,5 años, resultando la media de edad de la flota total controlada por armadores españoles de 21,5 años, y representando un incremento de tonelaje del 12,7%, con respecto a 2005.

Debido, en parte, a las dificultades para la contratación de tripulantes extranjeros en los buques de pabellón español y a que otros registros comunitarios, como Madeira, Chipre o Malta, ofrecen una mayor flexibilidad laboral, además de en el Registro de Canarias, las empresas españolas, también en 2006 apostaron en mayor medida por los registros extranjeros para la incorporación de nuevas unidades.

As for December, 31st, 2006, the Spanish order book consisted of 18 vessels, with 174,500 dwt. Out of them, 9 were bulk carriers (43,900 dwt), 6 tankers (90,300 dwt), two containerships (33,000 dwt) and one Ro-Ro with 7,300 dwt.

The fleet renewal rate of the Spanish fleet stood at 7.51% in 2006.

The traffic of goods in the Spanish ports, after several years of a strong growth (above 7,0 per cent), increased by 4.7 per cent in 2006, figure that even being very important and higher than the GDP growth, is now more moderate.

The total traffic amounted 446 million tonnes, of which 41.3 per cent corresponded to general cargo totalling 184 million dwt; one third (149 million dwt) to liquid cargo and 114 million dwt (25.4%) to dry cargo.

Algeciras Port is still the first in the ranking of the Spanish ports with greater activity, totalling more than 71 million tonnes and an increment of 4.3 per cent. Valencia Port grew by 17 per cent, with 47 million dwt, catching up with Barcelona that moved the same quantity, with a growth of 6 per cent.

La cartera de pedidos española a 31 de Diciembre de 2006 constaba de 18 buques, con 174.500 tpm. De ellos, 9 eran bulk carriers (43.900 tpm), 6 buques tanque (90.300 tpm), 2 portacontenedores (33.000 tpm) y un Ro-Ro de 7.300 tpm.

El índice de renovación de la flota española en 2006 fue de 7,51%.

El tráfico de mercancías en los puertos españoles, después de varios años de fuerte crecimiento (superando el 7%), aumentó un 4,7% en 2006, cifra que siendo aún muy importante y superior al crecimiento del PIB, es ya más moderada.

El tráfico total ascendió a 446 millones de toneladas, de las que un 41,3% eran de mercancía general, totalizando 184 millones de tpm; un tercio (149 mill tpm) de graneles líquidos y 114 millones de tpm (25,4%) de graneles sólidos.

Algeciras sigue siendo el primero en el ranking de los puertos españoles con mayor actividad, con más de 71 millones de toneladas y un crecimiento del 4,3%. Valencia creció un 17%, con 47 millones de tpm, alcanzando a Barcelona, que movió la misma cantidad, con un crecimiento del 6%.

The ports that reached the highest increments were Avilés (23%), Ceuta (19%) and Valencia, whereas those that registered lower decreases were Santander and Almería (-12%).

Los puertos que alcanzaron mayores aumentos fueron Avilés (23%), Ceuta (19%) y Valencia, mientras que los que registraron mayores descensos fueron Santander y Almería (-12%).

The order book of the small and medium Spanish yards gathered in PYMAR reached in 2006 a historic record, amounting 712,471 cgt by the end of 2006 and exceeding 17.34% the figures of 2005, year that had already been considered as the best of the last twenty years.

La cartera de pedidos de los pequeños y medianos astilleros españoles agrupados en PYMAR alcanzó en 2006 un récord histórico, ascendiendo a finales de 2006 a 712.471 trbc, superando en un 17,34% las cifras de 2005, año que ya había sido considerado como el mejor de los últimos veinte años.

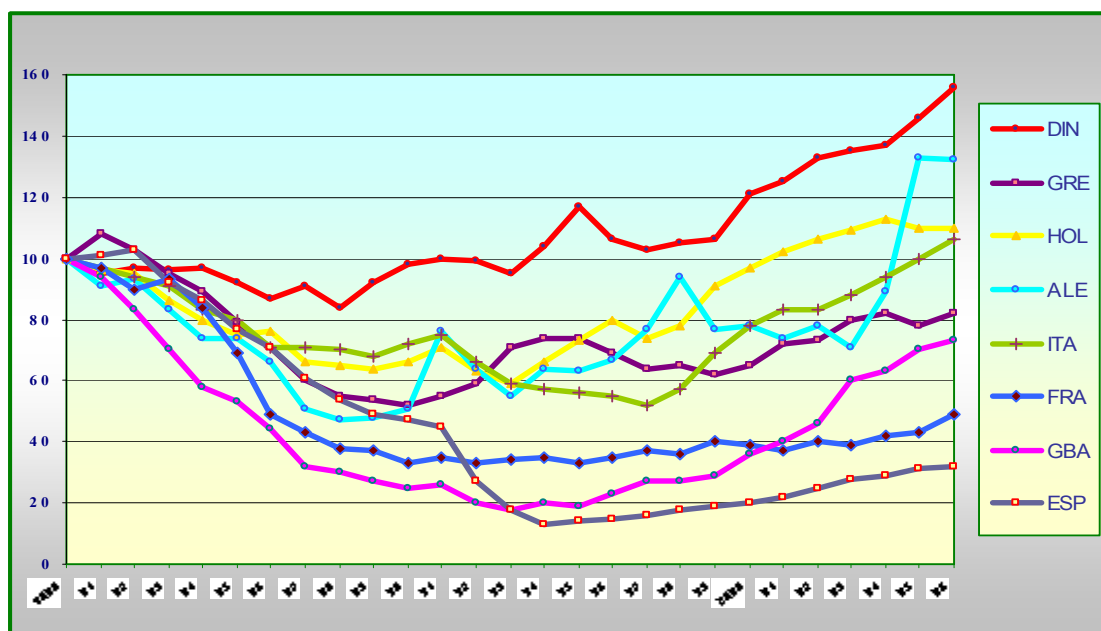
As for the legislative matters it is worth mentioning the modification of the Law of Ports that is blocked by the Congress, and the Bill of Navigation, that after almost two years of preparation, was finally approved by the Council of Ministers and sent to the Parliament.

En el terreno legislativo cabe destacar la modificación de la Ley de Puertos, que está bloqueada en el Congreso y el Proyecto de Ley General de la Navegación, que tras casi dos años de elaboración, fue aprobado por el Consejo de Ministros y enviado al Parlamento.

It is also highlighted the modifications on the labour frame regulating the enlisting of foreign crew members, and that is expected to simplify the procedures for those enlisting people in a short term, what would have a positive effect on the competitiveness of the vessels registered in Canary Islands

Asimismo, hay que destacar las modificaciones del marco laboral que regula el enrole de tripulantes extranjeros. Se espera que a corto plazo se simplifiquen los trámites para estos enroles, lo que repercutiría positivamente en la competitividad de los buques registrados en Canarias.

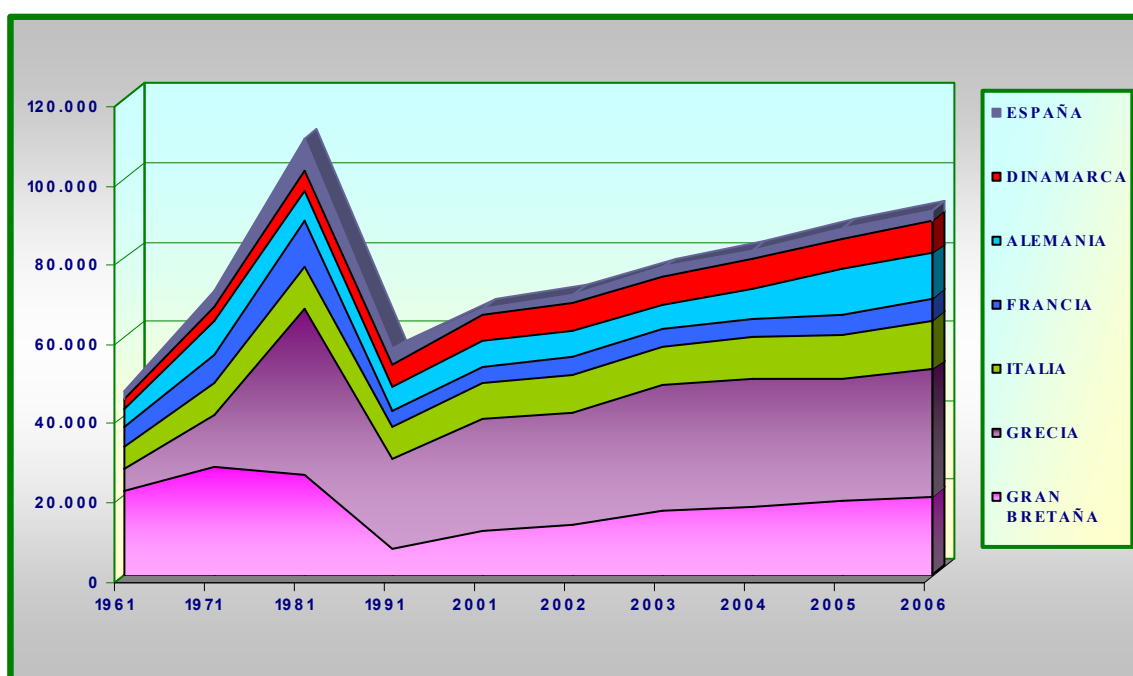
EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS COMUNITARIAS DE 1980 A 2006 (1980= 100% G.T.)



Incluidos 2º Registros Nacionales

Datos a 31 de Diciembre de cada año

PRINCIPALES FLOTAS DE LA UNION EUROPEA (1961-2006) ('000 G.T.)



Incluidos 2º Registros Nacionales

Datos a 31 de Diciembre de cada año

FLOTA DE LA UNION EUROPEA. EVOLUCION DURANTE 2006

BANDERA (PAIS)	1 DE ENERO DE 2006			31 DE DICIEMBRE DE 2006			% Cambio sobre 2005
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	
Grecia	1.110	30.774	52.474	1.091	32.193	54.829	4,5
Italia	751	11.173	11.766	776	12.367	13.234	12,5
Dinamarca/total	387	7.865	9.547	378	8.400	10.241	7,3
Reino unido/total	845	18.936	25.084	862	19.750	26.030	3,8
Alemania	473	11.276	13.408	455	11.167	13.164	-1,8
Francia/total	221	5.052	6.728	228	5.686	7.343	9,2
Holanda/total	762	6.282	6.776	738	6.317	6.666	-1,6
Suecia	240	3.651	2.358	236	3.732	2.410	2,2
Luxemburgo	35	366	460	45	616	816	77,5
Portugal/total	143	1.115	1.444	151	1.177	1.474	2,0
Finlandia	126	1.379	1.089	121	1.270	891	-18,2
Austria	8	34	44	8	34	44	0,0
Irlanda	34	298	303	26	108	149	-51
Bélgica	67	4.041	6.725	69	4.139	6.808	1,2
España	186	2.320	2.293	191	2.393	2.324	1,4
TOTAL	5.388	104.562	140.499	5.375	109.349	146.423	4,22
10 nuevos miembros UE	2.281	42.774	68.259	2.340	45.035	71.562	4,8

Fuente: I.S.L. Bremen. Buques de más de 300 GT

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA

PAISES (Nº BUQUES / GT)	1961	1971	1981	1991	2001	2005	2006
ALEMANIA	2.454 4.771.591	2.826 8.678.584	1.820 7.708.227	1.522 5.971.254	499 6.290.000	473 11.276.000	455 11.167.000
BELGICA	206 713.197	224 1.153.081	312 1.916.765	268 314.198	14 11.000	67 4.041.000	69 4.139.000
DINAMARCA	827 2.306.746	1.264 3.520.021	1.169 5.047.734	1.290 5.870.589	453 6.760.000	387 7.865.000	378 8.400.000
IRLANDA	- -	- -	- -	187 195.111	36 227.000	34 298.000	26 108.000
ESPAÑA	1.510 1.958.065	2.279 3.934.129	2.678 8.133.658	2.305 3.617.151	198 1.652.000	186 2.320.000	191 2.393.000
FRANCIA	1.488 5.117.303	1.399 7.011.476	1.199 11.455.033	910 3.988.072	221 4.329.000	221 5.052.000	228 5.686.000
GRECIA	1.012 5.439.204	2.056 13.065.930	3.710 42.004.990	1.863 22.752.919	1.129 28.304.000	1.110 30.774.000	1.091 32.193.000
ITALIA	1.353 5.319.334	1.690 8.138.521	1.677 10.641.242	1.652 8.121.595	716 9.205.000	751 11.173.000	776 12.367.000
LUXEMBURGO	- -	- -	- -	51 1.703.482	60 1.378.000	35 366.000	45 616.000
HOLANDA	1.694 4.909.687	1.539 5.209.145	1.271 5.467.486	1.249 3.872.301	773 5.844.000	762 6.282.000	738 6.317.000
PORTUGAL	- -	- -	- -	337 880.779	164 1.097.000	143 1.115.000	151 1.177.000
REINO UNIDO	5.182 21.464.522	3.785 27.334.695	2.975 25.419.427	1.849 6.610.633	601 10.894.000	845 18.936.000	862 19.750.000
AUSTRIA	- -	- -	- -	- -	20 78.000	8 34.000	8 34.000
FINLANDIA	- -	- -	- -	- -	143 1.496.000	126 1.379.000	121 1.270.000
SUECIA	- -	- -	- -	- -	238 2.794.000	240 3.651.000	236 3.732.000
MALTA	- -	- -	- -	- -	- -	1.178 22.785.000	1.235 24.603.000
CHIPRE	- -	- -	- -	- -	- -	892 18.802.000	883 19.082.000
ESLOVAQUIA	- -	- -	- -	- -	- -	45 210.000	52 232.000
POLONIA	- -	- -	- -	- -	- -	41 70.000	41 77.000
LETONIA	- -	- -	- -	- -	- -	24 251.000	29 286.000
ESTONIA	- -	- -	- -	- -	- -	41 260.000	44 385.000
LITUANIA	- -	- -	- -	- -	- -	60 396.000	56 370.000
TOTAL BUQUES						7.669	11.342
TOTAL GT						147.336.000	200.897.000
% FLOTA MUNDIAL	41,6 38,3	31,0 31,2	22,8 28,0	16,8 14,7	13,46 14,95	13,11 16,35	26,45 29,30

Fuente: Lloyd's Register of Shipping (1961-71-81-91) - I.S.L.Bremen (Datos Dic. 2001-2006)

LA MARINA MERCANTE VASCA

Again during the year 2006, the Basque economy achieved an important year-to-year increase, that the Eustat estimated at 4.2 per cent. This result is the highest registered in the past six years and it means to keep the pace of acceleration of the past financial years. As happened in previous years, also in 2006 the Basque economy increased the GDP in a higher percentage than the economies of its neighbours. Thus, the Spanish economy moved forward by 3.8% and the whole European Union by 2.9%. Even though, these figures are below the increase of the world economy, that stood at a slightly over 5%.

As for the supply, the construction sector is still showing strength (5.1 per cent against 5.3 per cent in 2005), although it seems not to be affected by the increase of the interest rates. Close to this pace of evolution, the industrial sector stood at 4.8 per cent, thanks to the momentum of the capital assets; and the service sector (3.5%) kept intact the energy shown in 2005.

As for the demand, most of the acceleration of the Basque economy in 2006 was due to the less negative

Durante el año 2006, la economía vasca volvió a obtener un importante crecimiento interanual, que ha sido estimado por el Eustat en un 4,2%. Este resultado es el mayor registrado en los últimos seis años y supone mantener el ritmo de aceleración de los últimos ejercicios. Al igual que sucedió en años precedentes, también en 2006 la economía vasca aumentó su PIB en un porcentaje mayor que el de las economías de su entorno. Así, la economía española avanzó un 3,8% y el conjunto de la Unión Europea un 2,9%. Con todo, estas cifras se encuentran por debajo del crecimiento de la economía mundial, que se situó ligeramente por encima del 5%.

Por el lado de la oferta, la fortaleza se sigue mostrando en el sector de la construcción (un 5,1% frente al 5,3% en 2005), que no parece verse afectado por la subida de los tipos de interés. Próximo a este ritmo de evolución se situó el sector industrial (4,8%), gracias al impulso de los bienes de equipo; y el sector servicios (3,5%) mantuvo casi intacto el vigor demostrado en 2005.

Por el lado de la demanda, buena parte de la aceleración de la economía vasca en 2006 se debió a un comportamiento

behaviour of the exterior sector. The reactivation of the destination markets and the boost that this fact gave to the Basque exports justify the improvement of the exterior balance. Therefore, a new step has been done towards the commercial balance, in a time specially difficult in which euro's strength does not make selling any easier, and the globalisation increases the competition with other countries with important advantages in work-related costs.

Regarding the domestic demand, the same average value of 2005 happened again in 2006, in such a way that the private consumer grew by 4.1%.

The results of the year 2006 have been very satisfactory with regard to the labour market. As a whole, 22,000 new net jobs were created on a year average, what means an increment of 2.3%, being compatible with an advance in productivity of about 1.9% (0.8% on a year average in Spain), percentage that exceeded by three tens the average rate of the last fifteen years.

Unemployment rate reduced by only 3.34% (Eustat) (6.7% according to (APS). The difference between unemployment men's rate (3.0%) and

menos negativo del sector exterior. La reactivación de los mercados de destino y el impulso que este hecho ha dado a las exportaciones vascas justifica la mejoría del saldo exterior. Por tanto, se ha dado un nuevo paso hacia el equilibrio comercial, en un momento especialmente difícil, en el que la fortaleza del euro no facilita las ventas, y la globalización incrementa la competencia con países que tienen ventajas importantes en materia de costes laborales.

En lo referente a la demanda interna, en 2006 se repitieron los valores medios de 2005, de forma que el consumo privado creció un 4,1%.

El balance del año 2006 ha sido muy satisfactorio también en lo concerniente al mercado de trabajo. En total se crearon 22.000 empleos netos de media anual, lo que supone un aumento del 2,3%, y que es compatible con un avance de la productividad del orden del 1,9% (0,8% de media anual en el Estado), porcentaje que supera en tres décimas la media de los últimos quince años.

La tasa de paro se redujo al final de 2006 a tan sólo un 3,34%, (Eustat) (un 6,7% según la EPA). La diferencia entre la tasa masculina de paro (3,0%) y la femenina

women's (3.9%) is scarcely of one point, whereas eight years ago this difference was 15 points in percentage terms.

Also in 2006 inflation has been again one of the less favourable aspect. The GDP deflator reached 3.3 per cent and the average increment of consumer prices was 3.4 per cent, much higher than 2 per cent, that is the objective of the European Central Bank.

Facing 2007, the main international organisations on economic forecast point to a slight slowing down for the world economy, that will be especially focused on the most developed countries (USA, Japan and the whole EU).

Within this context of more moderate increments, the forecast made by the Economy and Planning Office of the Basque Government for 2007 indicates that the Basque economy will increase by 3.8 per cent, four tens less than in 2006.

During the year 2006, oil prices continued their upward trend, affecting very negatively, as to the rest of our competitors, to the COAS-s previously agreed by the Basque fleet, as the price

(3,9%) no llega a un punto porcentual, cuando ocho años atrás el diferencial era de 15 puntos porcentuales.

También en 2006 la inflación ha vuelto a ser uno de los aspectos menos favorables. El deflactor del PIB alcanzó el 3,3% y el incremento medio de los precios de consumo fue del 3,4%, muy por encima del 2% que el Banco Central Europeo tiene como objetivo.

De cara al 2007, los principales organismos internacionales de previsión económica apuntan a una ligera desaceleración de la economía mundial, que especialmente se concentrará en los países más desarrollados (EEUU, Japón y el conjunto de la U.E.).

En este contexto de incrementos más moderados, las previsiones realizadas desde la Dirección de Economía y Planificación del Gobierno Vasco para el 2007 indican que la economía vasca crecerá un 3,8%, cuatro décimas menos que en 2006.

Durante el año 2006 los precios del petróleo siguieron su tendencia alcista, afectando muy negativamente, como al resto de nuestros competidores, a los COA-s concertados previamente por la

of the Brent oil began 2006 at 58 \$/barrel reaching 78 \$/barrel in August, marking once more a historic record. In the same way, the upward trend of the euro intensified along 2006, being at the end of the year 5% stronger than in January and 2.5% over its 2005 average level, causing in this way an imbalance in those traffics that negotiated their freights in dollars and most of their expenses in euros.

As for the market sectors to which our associated fleet belong to, they obviously behaved as the international maritime market did. Thus, they have been benefited by the good time the world economy is enjoying, although to the historic records of 2003 and 2004, that rocketed prices and newbuilding, followed significant decreases in 2005 and 2006.

It is expected that the high number of vessels that will enter the world merchant fleet in the next three or four years will affect our Basque fleet, as it is forecasted a downward evolution of the freight rates in the same period, not only for oil tankers and bulk carriers but also and especially for containerships.

flota vasca, ya que el precio del barril de petróleo Brent pasó de 58\$ en Enero a 78\$ en Agosto, volviendo a marcar un récord histórico. Asimismo, el euro continuó su tendencia al alza, siendo a finales de año un 5% más fuerte que en Enero y un 2,5% sobre su nivel medio de 2005, produciendo así un desequilibrio en aquellos tráfico que negociaron sus fletes en dólares y la mayoría de sus gastos en euros.

Por lo que respecta a los mercados de los sectores a los que pertenece nuestra flota asociada, han seguido, como es evidente, las pautas del mercado marítimo internacional, así, se han beneficiado del buen momento de la economía mundial, aunque a los récords históricos de los años 2003 y 2004, que dispararon los fletes y las nuevas construcciones, han seguido sensibles descensos en 2005 y 2006.

Se prevé que el alto número de buques que entrará en la flota mercante mundial en los próximos tres o cuatro años afectará a nuestros efectivos, ya que se espera una evolución de los fletes a la baja en ese plazo de tiempo, tanto para petroleros y graneleros como, muy especialmente, para portacontenedores.

The tanker market in 2006 was volatile, with lower prices than in 2005. Fortunately, the Basque oil tanker fleet, linked to long-term contracts was not affected by this volatility, since the VLCC decreased substantially, the same occurred for the products and the Aframax tankers and only the Suezmax tankers improved their earnings.

En 2006 el mercado de buques tanque fue volátil, con precios más bajos que en 2005. Afortunadamente, la flota petrolera vasca, vinculada a contratos a largo plazo, no se ha visto afectada por esta volatilidad, puesto que los VLCC bajaron notablemente su cotización, así como los Aframax y los de productos. Sólo los Suezmax mejoraron sus ganancias.

On the contrary, the Baltic Dry Index closed the year at 4,397, what represents an increment of 82.7% over the previous year. The freight rates for all sectors of bulk carriers market increased during 2006, benefiting our Association vessels more involved in the spot market.

Por el contrario, el Baltic Dry Index cerró el año en 4.397, lo que representa un incremento del 82,7% sobre el año anterior. Los índices de fletes para todos los sectores del mercado de bulk carriers crecieron durante 2006, beneficiando a los buques de nuestra Asociación, más vinculados al mercado spot.

Likewise, our reefer fleet could benefit from a late surge in reefers rates during December.

Igualmente, nuestra flota frigorífica pudo beneficiarse de un repentino aumento de sus índices en Diciembre.

Our specialised fleet of LPG and chemical vessels started the year in a state of high optimism, reaching new picks in the summer and sliding the prices almost at the end of the year.

Nuestra flota especializada de LPG y Quimiqueros comenzó el año con gran optimismo, alcanzando nuevos picos en el verano, y cayendo los precios casi a la mitad al finalizar el año.

The wholly Basque merchant fleet, on December, 31st, 2006, continued being a young fleet, with an average age of 15.6 years, moreover if it is compared with

La flota mercante vasca en su conjunto sigue siendo una flota joven, con una edad media, a 31 de Diciembre de 2006, de 15,6 años, sobre todo si se compara

the world fleet average age (19.1), but slightly older than the EU-25 (13.8 years).

con la de la flota mundial (19,1), aunque ligeramente superior a la de la UE-25 (13,8 años).

During 2006, the Basque Shipowners Association' fleet increased with the incorporation of the four following LPG: "Gitta Kosan" (4.086 gt and 4.829 dwt), "Greta Kosan", (4.086 gt and 4.811 dwt), "Tenna Kosan" and "Tessa Kosan", both of 5.103 gt and 6.095 dwt, amounting 18.378 gt and 21.784 dwt.

Durante 2006, la flota inscrita en la Asociación se ha visto incrementada con la incorporación de los cuatro siguientes LPG: "Gitta Kosan" de 4.086 gt y 4.829 tpm, "Greta Kosan", de 4.086 gt y 4.811 tpm, "Tenna Kosan" y "Tessa Kosan" ambos de 5.103 gt y 6.095 tpm, que totalizan 18.378 gt y 21.784 tpm.

As for December, 31st, 2006, the associated fleet was composed of 71 merchant vessels and tugs, with a total of 542,901 gt and 938,900 dwt, getting closer the million tonnes.

A 31 de Diciembre, la flota asociada constaba de 71 buques mercantes y remolcadores, con un total de 542.901 gt y 938.900 tpm, acercándonos cada vez más al millón de toneladas.

By flags, and excluding those vessels involved with port inner traffic, 37.84% of the associated fleet is registered under the Canary Special Registry (42.42% in 2005), another 35.13% in the Registry of Madeira (39.39% in 2005), 10.81% in the Registry of Panama (12.12% in 2005) and the remaining vessels in other registries.

Por banderas, y excluyendo a los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 37,84% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (42,42% en 2005), el 35,13% en el Registro de Madeira (39,39% en 2005), un 10,81% en el Registro de Panamá (12,12% en 2005) y el resto en otros registros.

On the other hand, the constant co-operation between the Transport Department of the Basque Government and our Association materialises in the

Por otra parte, la continua colaboración entre el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco y nuestra Asociación se refleja en el terreno de la formación de

field of the education of the future officers for the Basque merchant fleet. In this regard, since 1993, the Association and the Transport Department maintain an Agreement to provide training to students of the Nautical High Schools aboard our associated vessels, and that, since 1993, amounts to 963 cadets, being 96 the students (63 of Bridge section and 33 of Naval Engines) that benefited from this Agreement during 2006.

Besides, the Basque Government keeps immersed in the European promotion projects of Short Sea Shipping and Motorways of the Sea.

For this purpose, the Basque Government signed one more year a Collaboration Agreement with our Association to promote the Short Sea Shipping as part of the European logistic chain.

With this aim, it is expected that by the end of 2007 the negotiation with the EU will be concluded in order to get incentives to create the first line officially called "Motorway of the Sea", that will connect France and Spain through the Atlantic Arc.

los futuros marinos de la flota mercante vasca. A este respecto, y desde el año 1993, la Asociación y el Departamento de Transportes mantienen un Convenio de Colaboración para facilitar las prácticas a los alumnos de las Escuelas Superiores de la Marina Civil en los buques asociados, totalizando desde su inicio los 963 embarques, y siendo 96 los alumnos (63 de Puente y 33 de máquinas) que se han beneficiado de este acuerdo durante 2006.

Por otra parte, el Gobierno Vasco sigue inmerso en los proyectos europeos de promoción del Short Sea Shipping y las Autopistas del Mar.

A tal efecto, el Gobierno Vasco suscribió, un año más, un Convenio de Colaboración con nuestra Asociación para potenciar el Short Sea Shipping como parte de la cadena logística europea.

A este respecto, se prevé que a finales de 2007 esté concluida la negociación con la UE para la concesión de ayudas con el fin de crear la primera línea calificada oficialmente como "Autopista del Mar", que unirá España y Francia por el Arco Atlántico.

The regions of the Atlantic Arc define the Motorways of the Sea as an instrument to gather the cargo transport into marine logistic corridors, and in that way to clear the land transport network of roads. Nevertheless, when speaking of maritime transport services that makes easier the integration of the peripheral regions in the European space, strengthening in this way the interregional cohesion in the Atlantic Arc area, it is preferred to speak of Short Distance Maritime Transport or Short Sea Shipping.

The characteristics that distinguish the Motorways of the Sea (MS) from the Short Sea Shipping (SSS) are the traffic volume, the frequency of services and especially the private promotion and the MS's objective of economic profitability, farther than the possible public incentives limited to the service launching.

On the other hand, from a survey carried out by the Port of Nantes to support the viability of the Motorway of the Sea between this Port and the Port of Bilbao, it can be inferred that 50% of the traffic to the Iberian Peninsula, with origin or destination Portugal and West Spain, is crossing Bilbao metropolitan

Las regiones del Arco Atlántico definen las Autopistas del Mar como un instrumento para concentrar el transporte de mercancías en corredores logísticos marinos y descongestionar las redes de transporte terrestre por carretera. Sin embargo, cuando se habla de servicios de transporte marítimo que faciliten la integración en el espacio europeo de las regiones periféricas, fortaleciendo la cohesión interregional en el ámbito del Arco Atlántico prefieren hablar de Transporte Marítimo de Corta Distancia o Short Sea Shipping (SSS).

Las características que distinguen las Autopistas del Mar (AM) del Short Sea Shipping (SSS) son el volumen de tráfico, la frecuencia de los servicios y, en particular, la promoción privada y el objetivo de rentabilidad económica de las AM, más allá de las posibles ayudas públicas, limitadas al lanzamiento del servicio.

Por otra parte, de un estudio realizado por el Puerto de Nantes, para apoyar la viabilidad de la autopista del mar entre este puerto y el de Bilbao, se desprende que el 50% del tráfico a la Península Ibérica, - con origen o destino Portugal y el Oeste de España -, estaría a atravesando la comarca metropolitana de

area.

This survey also considers that the cost to pay for a lorry (trailer) in the door to door service of this Motorway of the Sea would be 300 euros, and for its launch it would be necessary six vessels, with a speed of 18 knots and a capacity of 230 lorries. These vessels should guarantee a frequency of at least three departures a day from each port, for which it is estimated the need of a total investment (vessels and port infrastructure) not above 400 million euros as well as at least two years for the service consolidation.

But in addition it would be necessary the simplification of documents and to speed up the procedures in the ports, calculating that every lorry may spend up to two hours and a half in each port, and optimising to the utmost the transit times, that is, about four hours for the connection between both ports; and finally and doubtless the cost.

Among the Short Sea Shipping services it also stands out, on the one hand, the lines of enough traffic, not reaching the category of Motorway of the Sea, which, after an initial period of economic

Bilbao.

Este estudio también contempla que el coste a pagar por camión (trailer), en el servicio puerta a puerta en esta Autopista del Mar, sería de 300 euros, y para su puesta en marcha serían necesarios seis buques, con una velocidad de 18 nudos y una capacidad para 230 camiones. Estos buques deberían garantizar, al menos, una frecuencia de tres salidas por día, desde cada uno de los puertos, para lo que se estima necesario una inversión total (barcos e infraestructuras portuarias) no superior a los 400 millones de euros y un mínimo de dos años para la consolidación del servicio.

Pero, además, sería necesaria la simplificación de la documentación y agilidad operativa en los puertos, calculando que cada camión puede pasar hasta dos horas y media en cada puerto y optimizando al máximo los tiempos de tránsito, en torno a las cuatro horas para la conexión entre ambos puertos, y, por supuesto, el coste.

Entre los servicios de SSS también distinguen, por un lado, las líneas de tráfico suficiente, sin llegar a la categoría de Autopista del Mar, que después de un período inicial de soporte económico

public support, would also reach profitability; and, on the other hand, the lines of weak traffic that require a constant economic support from the Administration to become feasible.

As far as the Basque port system is concerned, in 2006 the growth rate of the Port of Bilbao increased by 13%, standing at 38.6 million tonnes. For the third consecutive year a cargo movement record was achieved, with increments in all packing modes and exceeding, one more year, 500,000 TEUs.

Besides containers, among the main cargoes moved during the year in the Port of Bilbao, conventional general cargo reached 3.8 million tonnes, being remarkable the China's increment of 354%, brought about by the increase of iron and steel imports. Solid bulks increased by 13% (5.5 million tonnes), and liquid bulks, that represent 60% of the total traffic, stood at 22.3 million tonnes.

In 2006, the investment made by the Port Authority of Bilbao amounted to 33 million euros. Among the building works that have been made, it stands out the construction of a new Border Inspection

público, alcanzarían también la rentabilidad; y por otro, las líneas de tráfico débil, que, para ser viables, requieren de un soporte económico sostenido de la Administración.

En cuanto al sistema portuario vasco, en 2006 la tasa de crecimiento del Puerto de Bilbao superó el 13%, situándose en los 38,6 millones de toneladas. Por tercer año consecutivo se consiguió un récord en el movimiento de mercancías, con aumentos en todos los envases y superando, un año más, los 500.000 TEUs.

Además de los contenedores, entre las principales mercancías movidas durante el año en el Puerto de Bilbao, la mercancía general convencional alcanzó los 3,8 millones de toneladas, destacando el crecimiento del 354% de China, motivado por el aumento de las importaciones de siderúrgicos. Los graneles sólidos crecieron un 13% (5,5 mill ton.), y los graneles líquidos, que representan el 60% del tráfico total se situaron en 22,3 millones de toneladas.

En 2006 la inversión realizada por la Autoridad Portuaria de Bilbao ascendió a 33 millones de euros. Entre las obras realizadas destacan la construcción de un nuevo Puesto de Inspección Fronteriza

Post (BIP), and the start of the work of the new headquarters. It was also opened the new cruise berth in Getxo, and a new parking space for hazardous goods.

Traffics in the Port of Pasajes during the year 2006 remained steady with respect to previous years, amounting 5.51 million tonnes.

Nevertheless, the Port of Pasajes needs to grow and develop out of the Bay. It is estimated at 6 million tonnes the limit figure of cargo movement that this port can currently move.

The new society Jaizkibia has been recently established with the objective of regenerating the Pasajes Bay.

Nevertheless the Port of Pasajes is considered the best European port in cars traffic.

As it has been already mentioned, the Asian shipyards are to the full on their production capacity, as it is happening in the European yards, that take in the excess of the Asian yards order books, what has caused 2006 to be also a very good year for the Basque naval industry.

(PIF), y el inicio de las obras de la nueva sede social. Asimismo, se inauguró la nueva terminal de cruceros de Getxo y un aparcamiento para mercancías peligrosas.

En el Puerto de Pasajes, los tráfico durante el año 2006 se mantuvieron estables respecto a años anteriores, con 5,51 millones de toneladas.

No obstante, el Puerto de Pasajes necesita crecer y desarrollarse en el exterior de la Bahía. Se estima en 6 millones de toneladas la cifra límite de movimiento de mercancías que puede alcanzar este puerto.

Recientemente se ha constituido la sociedad Jaizkibia, cuyo objetivo es la regeneración de la Bahía de Pasajes.

Por otra parte, el Puerto de Pasajes está considerado el mejor puerto europeo para el tráfico de automóviles.

Como ya hemos comentado, los astilleros asiáticos están al completo de su capacidad, así como los astilleros europeos, que recogen el exceso de cartera de los asiáticos, lo que ha hecho que 2006 también haya sido un buen año para la industria naval vasca.

The four Basque private yards closed 2006' financial year with a total order book of 40 vessels contrasting the 22 vessels at the end of 2005.

Zamakona Shipyard reached 21 units, Murueta, 11, Balenciaga, 6 and La Naval 2. This company culminated its privatisation with the order of the world largest suction dredger.

These four yards' stocks are completed for 2007-2008, so they are working on new contracts for 2009 and 2010.

And last but not least, we must remember that in 2006 our associated member company Remolcadores Ibaizabal, S.A. achieved one hundred years of history and activity. To be precise, the foundation date was on 13th of November of 1906, after the merger of the companies Sota and Aznar with other investors. Since then, this company has been devoted to the port towing, the water supply to vessels and to rescue operations and deep sea towing.

From these lines, our sincerest congratulations to Cía. de Remolcadores Ibaizabal, from this -also centenarian- Association.

Los cuatro astilleros privados vascos cerraron el ejercicio 2006 con una cartera de pedidos total de 40 buques, frente a los 22 al cierre de 2005.

Astilleros Zamakona alcanzó 21 unidades, Murueta, 11, Balenciaga, 6 y La Naval, 2. Esta compañía culminó su privatización con el pedido de la mayor draga de succión del mundo.

Las gradas de estos cuatro astilleros para 2007-2008 están completas, por lo que se trabaja en contratos a 2009 y 2010.

Y, ya por último, aunque no menos importante, recordar que en 2006 nuestra Empresa Asociada, Remolcadores Ibaizabal, S.A. cumplió 100 años de historia y actividad. Concretamente, la fecha de su fundación fue el 13 de Noviembre de 1906, tras la fusión de las compañías Sota y Aznar con otros inversores. Desde entonces, esta empresa se ha dedicado al remolque portuario, al abastecimiento de agua a los buques y a las labores de salvamento y al remolque de altura.

Desde estas líneas, nuestra más sincera felicitación a la Cía. de Remolcadores Ibaizabal, desde esta, también centenaria, Asociación.



B/T “CAROL” perteneciente a la flota de Globalgas, S.A.

(Año de construcción 2006; 11.487 GT; 17.000 TPM)

DINAMICA ASOCIATIVA

ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

La Asamblea General de Asociados tuvo lugar el día 23 de Junio en Oyón, La Rioja Alavesa, celebrándose primeramente una Misa en la Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción, con la tradicional ofrenda floral y cántico de la Salve Marinera y Salve Regina, a la que asistieron los Asociados y “Old Fellows” de nuestra Asociación, y que fue oficiada por D. Joseba Beobide, Capellán del Puerto de Bilbao, y Director del Stella Maris. Posteriormente se celebró la Asamblea General en las instalaciones de las Bodegas Faustino de dicha localidad, seguida de una visita guiada a las bodegas, para finalizar con un Almuerzo de Hermandad en el Restaurante La Cueva .

El día 20 de Diciembre se celebró el tradicional encuentro de Navidad, desplazándonos en esta ocasión a Vitoria-Gasteiz, donde tuvimos la oportunidad de visitar la Catedral de Santa María, conocida como la Catedral Vieja, situada en pleno casco histórico de la capital alavesa, y conocer mediante una visita guiada las obras de restauración que se están llevando a cabo. A continuación nos dirigimos a la Iglesia de San Miguel en la que tuvimos el honor de celebrar una Misa en la Capilla de la Virgen Blanca, patrona de la ciudad. Posteriormente tuvo lugar un almuerzo en el renombrado restaurante “El Portalón (Siglo XV), en el que se ofreció un emotivo homenaje a nuestro querido amigo D. Fernando Leonard, con motivo de su jubilación, quién durante veinticinco años ha sido nuestro vínculo directo con la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco y al que agradecemos enormemente su entrega , dedicación y esfuerzo en apoyar todos nuestros proyectos. Deseándole lo mejor para el futuro, se le hizo entrega de un pequeño recuerdo de los miembros de la Asociación, consistente en una bandeja de plata firmada por la Junta Directiva. A dicho Acto, además de los miembros de la Asociación y antiguos asociados, asistieron también los actuales responsables de la Dirección de Puertos, D. Andoni Idoiaga, y D. Asier Madariaga.

GERENCIA DE LA ASOCIACION

La gerencia de la Asociación se compone de las siguientes personas: Secretario General, D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluce; Jefe de Gabinete, D^a Miren Iñigo Ochoa de Chinchetru, Jefe de Administración, D^a M^a del Carmen Martínez Moya, y D^a Carolina Ibañez García Directora de Promoción del Short Sea Shipping durante el año de exposición.



Celebración de la Junta General de la Asociación en Oyón-La Rioja Alavesa



Celebración de la Navidad 2006 en Vitoria- Gasteiz



Homenaje a Don Fernando Leonard

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACION DURANTE 2006

GOBIERNO VASCO

Nuestra Asociación continúa manteniendo una excelente relación con el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, principalmente con la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, y con sus representantes, la Consejera de Transportes D^a Nuria López de Guereñu, y el Director de Puertos D. Andoni Idoiaga.

Durante el año de exposición, se ha producido la jubilación de D. Fernando Leonard, quien ha sido durante veinticinco años el vínculo directo entre nuestra Asociación y la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, y al que siempre recordaremos por su profesionalidad, su apoyo incondicional, y su colaboración en el desarrollo y seguimiento de todos nuestros proyectos.

Desde estas líneas le deseamos los mayores éxitos en su nueva singladura.

El relevo de D. Fernando Leonard en la Dirección de Puertos lo ha tomado D. Asier Madariaga, a quién damos la bienvenida y ofrecemos nuestra colaboración para trabajar en plena sintonía en favor de nuestro común objetivo que es la Marina Mercante Vasca.

La Asociación de Navieros Vascos, integrada por la mayoría de las empresas navieras de la Comunidad Autónoma Vasca, viene cooperando con el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco en el cumplimiento de sus objetivos, organizando programas de formación que permiten el reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales de la Marina Mercante.

En esta línea, y gracias al Convenio suscrito con el Departamento de Transportes, la Asociación ha gestionado el embarque de Alumnos procedentes de las Escuelas Superiores de la Marina Civil 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 ha propiciado durante el año 2006 un total de 96 embarques, de los cuales 63 correspondieron a Alumnos de Puente, y 33 a Alumnos de Máquinas, alcanzándose desde su inicio, en el año 1993, la cifra total de 963 embarques.

De este modo, y gracias al Departamento de Transportes y Obras Públicas, a través de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, se pretende cumplir el objetivo de contribuir a la formación de futuros profesionales para el Sector, altamente cualificados y competitivos en el mercado internacional.

A continuación detallamos la relación de Alumnos de Náutica embarcados bajo este Programa durante el año de exposición:

Relación de Alumnos de Puente y Máquinas que realizaron sus prácticas académicas y profesionales en los buques de nuestras empresas asociadas durante el año 2006.

ALUMNOS

EMPRESAS

BUQUES

David Solla Varela
Gaizka Fernández Briones
Sergio Pérez Martín
David Medina Guitérrez
Javier Martínez Apalategui
Martín Bilbao Rodríguez
Borja Espinosa Burguera
Alvaro Ortíz-Vigón Pérez
Juan José Izquierdo Fraga
Teófilo Miguel Valera Arrelucea
Alejandro Gómez Bengoa
Asier Inchaurtieta Echeandi
Eloy García Alonso
Vicente Solla Alvarez
Juan Vara Rebolledo
Christian O. Silvera Natividad
Onier Collazo Espinoza
Darío Guitérrez Girón
David Dzottendidzes
Gorka González Gorostiza
Angel Giovanni Zagarra Vásquez
Oscar Omar Valenzuela Suárez
Franz Abel Anticona Sotelo
Aleks Sabino Bocangel Peñaloza
Raúl Rodríguez Viera
Iván Nebreda Alonso
Humberto Manuel Alayo Palacios
Yhosvany Fernández Herrera
Franklin Contreras
Rafael Sierra Corral
José Ramón Pérez Amor

Gasnaval, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Albafrigo, S.A.
Albafrigo, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Naviera Murueta, S.A.
Gasnaval, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Globalgas, S.A.
Albafrigo, S.A.
Eitzen Chemical Spain, S.A.
Gasnaval, S.A.
Albafrigo, S.A.
Eitzen Chemical Spain, S.A.
Globalgas, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Gasnaval, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Gasnaval, S.A.
Eitzen Chemical Spain, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Naviera Murueta, S.A.

Becquer
Butrón
Salica Frigo
Salica Frigo
Mónica Sofía
Mónica Sofía
Laga
Becquer
Monte Granada
Monte Granada
Monte Umbe
Monte Umbe
Monte Umbe
Celanova
Albacora Frigo Dos
Sichem Colibrí
Góngora
Salica Frigo
Sichem Metanol
Celanova
Monte Toledo
Monte Toledo
Monte Toledo
Butrón
Henrik Kosan
Mónica Sofía
Arteaga
Góngora
Sichem Metanol
Monte Umbe
Laga

Iván López Roca	Gasnaval, S.A.	<i>Becquer</i>
Jon Mikel Durana Fernández	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Ibaizabal Cinco</i>
Sandra Flores Araujo	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Gatica</i>
Alvaro Ortiz-Vigón Pérez	Gasnaval, S.A.	<i>Becquer</i>
Daniel García Soto	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
Roger Fuica Fernández	Globalgas	<i>Celanova</i>
Juan Vara Rebolledo	Albafrigo	<i>Salica Frigo</i>
Antxon Carbonero Urreta	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>
Oscar Bartolomé Pérez	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>
Yosel Abreu Landa	Gasnaval, S.A.	<i>Henrik Kosan</i>
Javier Meiras Lata	Eitzen Chemical Spain, S.A.	<i>Sichem Colibrí</i>
Omar Willmer Pérez Salazar	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Granada</i>
Angel Javier Pérez Souto	Globalgas, S.A.	<i>Celanova</i>
Alan Agustín Farias Chanava	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Toledo</i>
Belarmino Alvarez Granda	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
Raúl Ambrosio Chico	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
Cesar Salcines Salvarrey	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
Cesar Vladimir Merino Carreño	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Butrón</i>
Carlos Alberto Burgos Otleas	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Granada</i>
Joan Manuel Jesús Castillo Chiri	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Toledo</i>
Antonio Martín Toledo Muñoz	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>
David González Gutiérrez	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>
Begoña Mendiolagaray Alonso	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Ibaizabal Cinco</i>
José Ramón Cuesta de Blas	Naviera Galdar, S.A.	<i>Izar Argia</i>
Asier Azcarate Askasoa	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Ibaizabal Cinco</i>
Pablo Damborenea García	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Ibaizabal Cinco</i>
Werly Juan de Paz Flores	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Toledo</i>
Bruno Alexander Paredes Díaz	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Toledo</i>
Eder Utrero Beaskoetxea	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laida</i>
Daniel Yebra Mesquida	Eitzen Chemical Spain, S.A.	<i>Sichem Colibrí</i>
Josu Aranberri Aguirre	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>
Soyartze Nervión Macarro	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Ibaizabal Cinco</i>
Juan Ignacio Aguirre Garay	Naviera Murueta, S.A.	<i>Lea</i>
Daniel Gago Murt	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Granada</i>
Marcos Gonzalo Manay Urcia	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Arteaga</i>
Zigor Alonso Garay	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
Alexander Fernández Pérez	Globalgas, S.A.	<i>Celanova</i>
Jhony Huaman	Eitzen Chemical Spain, S.A.	<i>Sichem Metanol</i>
Eduardo G. Molinary Gutiérrez	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Arteaga</i>
Omar Daniel Mendez Amaya	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Butrón</i>
Hugo Sarabia García	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
Alfonso Martín Bengoa	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
Rubén López de Vergara Pérez	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laga</i>
Onier Collazo Espinosa	Gasnaval, S.A.	<i>Henrik Kosan</i>
Fernando Rivera Díaz	Globalgas, S.A.	<i>Celanova</i>
Borja Ausín Santorcuato	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>
Jon Mikel Durana Fernández	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Butrón</i>
Alexander Anibal de la Cruz Sare	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Granada</i>
Bjorn Mendizabal Hansen	Eitzen Chemical Spain, S.A.	<i>Sichem Colibrí</i>
Arkaitz Pascual Salvatierra	Albafrigo, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Onier Collazo Espinosa	Gasnaval, S.A.	<i>Sigas Mate</i>
Daniel Leal Martínez	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>
Borja Ayo Andicoechea	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>
Walter Denis Piñas Suasnabar	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Toledo</i>
Mónica Regaña Pardo	Globalgas, S.A.	<i>Celanova</i>

Eloy García Alonso	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Arteaga</i>
Fernando Calvo Sánchez	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
Alberto Pedraza Díez	Gasnaval, S.A.	<i>Góngora</i>
Humberto M. Alayo Palacios	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Toledo</i>
Asier María Gómez	Albafrigo, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Arkaitz Cruz Campos	Naviera Murueta, S.A.	<i>Lea</i>
Gustavo Diego Gajate	Eitzen Chemical Spain, S.A.	<i>Sichem Metanol</i>
Maite Larrazabal Vega	Eitzen Chemical Spain, S.A.	<i>Shichem Colibrí</i>
Alberto Pedraza Díez	Gasnaval	<i>Becquer</i>
Román Rubio Acevedo	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>

RELACION DE ALUMNOS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACION DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2006

AÑO	ALUMNOS DE PUENTE	ALUMNOS DE MAQUINAS	TOTAL
<i>1993</i>	<i>15</i>	<i>7</i>	<i>22</i>
<i>1994</i>	<i>21</i>	<i>12</i>	<i>33</i>
<i>1995</i>	<i>12</i>	<i>16</i>	<i>28</i>
<i>1996</i>	<i>17</i>	<i>26</i>	<i>43</i>
<i>1997</i>	<i>31</i>	<i>25</i>	<i>56</i>
<i>1998</i>	<i>49</i>	<i>33</i>	<i>82</i>
<i>1999</i>	<i>42</i>	<i>34</i>	<i>76</i>
<i>2000</i>	<i>54</i>	<i>27</i>	<i>81</i>
<i>2001</i>	<i>45</i>	<i>29</i>	<i>74</i>
<i>2002</i>	<i>60</i>	<i>48</i>	<i>108</i>
<i>2003</i>	<i>63</i>	<i>29</i>	<i>92</i>
<i>2004</i>	<i>56</i>	<i>22</i>	<i>78</i>
<i>2005</i>	<i>67</i>	<i>27</i>	<i>94</i>
<i>2006</i>	<i>63</i>	<i>33</i>	<i>96</i>
TOTAL 1993-2006	595	368	963

Por otro lado, el Gobierno Vasco, dentro de su actuación para impulsar alternativas al transporte de mercancías por carretera con el fin de hacer frente a la saturación que padece la red viaria, está inmerso en proyectos que implican la apuesta por el “Short Sea Shipping”. En este sentido existe un Convenio de Colaboración entre el Departamento de Transportes y nuestra Asociación, para la promoción del Short Sea Shipping dentro de la cadena logística europea.

Desde la Asociación se han llevado a cabo diversas acciones durante el año 2006, participando en varios eventos encuadrados en el marco del Short Sea Shipping y la logística europea, entre ellos el seminario “Las Autopistas del Mar como medio complementario de transporte terrestre”- celebrado en Madrid el día 30 de mayo de 2006, el Congreso sobre “Marco Polo II”, celebrado en Nantes del 30 de noviembre al 1 de diciembre y la participación en “Atlantic Logistic Forum” que tuvo lugar en San Sebastián los días 14 y 15 de diciembre, en los que se dieron cita numerosos profesionales del Sector implicados en este tipo de transporte, con el objetivo de debatir e impulsar alternativas al transporte de mercancías por carretera, así como nuevos proyectos estratégicos.

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Durante el año 2006 se mantuvo una estrecha relación con los responsables de la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente con la Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima, y la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, que nos mantienen informados de las novedades legislativas, así como de otros asuntos de interés en el ámbito marítimo, solicitando la colaboración y la opinión de nuestra Asociación durante el proceso de tramitación de los proyectos legislativos.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La Asociación ha mantenido su representación en la Comisión Ejecutiva del Instituto Social de la Marina en Bizkaia durante el año de exposición, asistiendo a las reuniones mensuales en las que participan representantes de la Administración, organismos empresariales y organizaciones sindicales para exponer y debatir asuntos de interés para el sector marítimo, en el Área de Acción Social y Seguridad Social.

El Director Provincial, D. José Ramón de la Fuente, nos ha mantenido puntualmente informados de todas las actividades y novedades legislativas tratadas en las reuniones de la Comisión Ejecutiva, así como de los programas de formación organizados por dicha Dirección Provincial, información que a su vez hacemos llegar a todos nuestros asociados.

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Las relaciones con la Autoridad Portuaria de Bilbao, a través de su Presidente, D. José Angel Corres y de D. Fernando Revuelta, representante de la Autoridad Portuaria en nuestra Junta Directiva, han sido, como viene siendo habitual, fluidas y cordiales, existiendo una estrecha colaboración entre nuestras dos Instituciones.

UNIVERSIDAD DEL PAIS VASCO (UPV-EHU) ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE NAUTICA Y MAQUINAS NAVALES

Un año más, se ha llevado a cabo el Plan de Prácticas, académicas y profesionales, para el embarque de alumnos procedentes de las Escuelas Técnicas Superiores de Náutica y Máquinas Navales, suscrito con la Consejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, manteniéndose una constante comunicación con la Escuela de Náutica de Portugalete, y con sus Alumnos, que durante el año se han acercado a nuestra Asociación para formalizar sus solicitudes de embarque.

Durante el año 2006 se han gestionado a través de la Asociación un total de noventa y seis embarques en los buques de las empresas asociadas, gran parte de ellos procedentes de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao, ubicada en Portugalete.

La mayoría de las empresas asociadas, cuya flota abarca todo tipo de buques, han participado en el desarrollo de este Plan, aportando su contribución a la hora de formar a los futuros profesionales del sector.

ESCUELA DE ADMINISTRACION MARITIMA

La Escuela de Administración Marítima, dependiente de La Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, y encargada de desarrollar las enseñanzas correspondientes al reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales del transporte marítimo, a través de su Coordinador, D. José Luis Trueba, cuenta en su Consejo Asesor con destacados miembros de nuestra Asociación: D. José Antonio Martínez de Landaluze, Secretario General, así como D. Fernando Revuelta y D. Javier Ferrer, Vocales de la Junta Directiva.

Asimismo, miembros de nuestra Asociación forman parte de los Tribunales de Becas de dicha Escuela, y participan aportando sus conocimientos y su experiencia en el “Master/Experto en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias”, organizado conjuntamente por la Escuela de Administración Marítima y la Universidad de Deusto, así como en el Master que, por cuarto año, se imparte también en Panamá, otorgándole una proyección internacional.

Este Master, dirigido principalmente a postgraduados y profesionales de las empresas marítimo-portuarias y de comercio exterior, dado su reconocimiento, ha contado en su séptima edición, con un gran porcentaje de alumnos latinoamericanos.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

En el ámbito internacional, la Asociación de Navieros Vascos está integrada en “BIMCO” (The Baltic and International Maritime Council), en calidad de “Club Member”, recibiendo a lo largo del año la información emitida por dicha organización.

Asimismo, mantiene relaciones con INTERTANKO, y con la Delegación del País Vasco en Bruselas, que nos mantiene informados de la actualidad comunitaria en materia de política de transportes.

Por otro lado, la Asociación también ha estado presente en otros foros marítimos y reuniones, principalmente relacionados con el grupo de trabajo para la promoción del Short Sea Shipping.

ACTIVIDAD DIVULGATIVA

Durante el año 2006 la Asociación se ha encargado de mantener regularmente informados a los asociados mediante el envío de circulares y comunicaciones relativas al sector, haciéndoles llegar las novedades legislativas y Proyectos en curso, procedentes de distintas fuentes, como Boletines Oficiales, Organismos y Administración. Asimismo, la Asociación es un punto de referencia en el sector marítimo para profesionales y particulares que se han acercado a la misma con motivo de recabar información y consultar sus archivos.

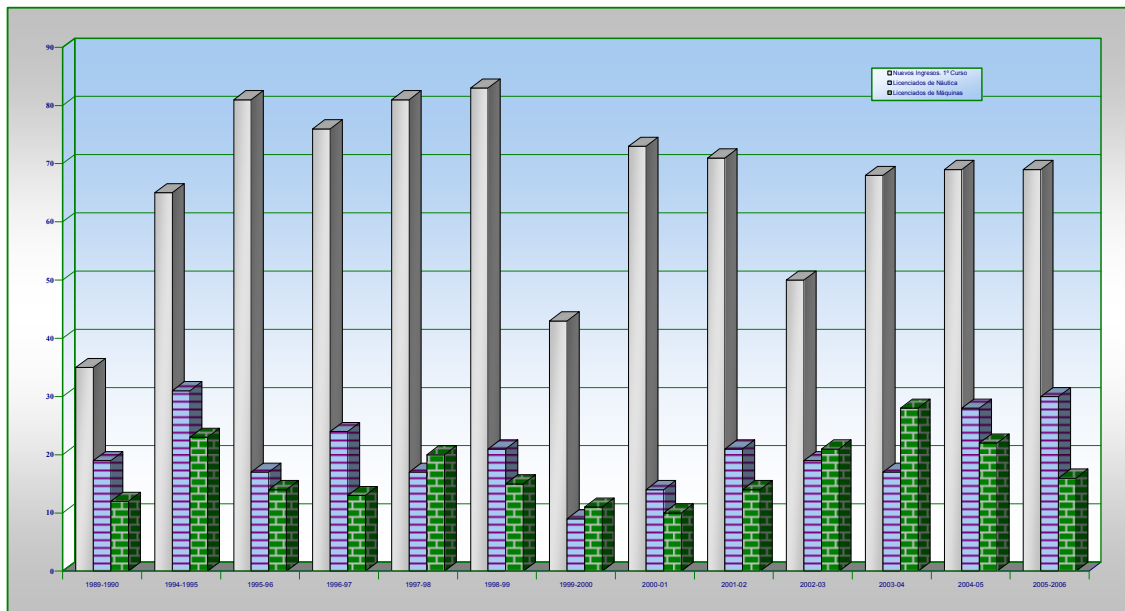
OTRAS ACTUACIONES

La Asociación recibe consultas y realiza múltiples gestiones, en representación y defensa de los intereses de sus Asociados, además de ofrecer un servicio profesional y de asesoramiento en materias comerciales, técnicas, jurídicas, administrativas, y de formación, como apoyo a su gestión diaria relacionada con la actividad naviera.

En otro orden de cosas, cabe destacar que el pasado mes de Noviembre, nuestro Presidente, D. Alejandro Aznar, Presidente al mismo tiempo del Grupo Ibaizabal Management Services, S.L., fue elegido “Mejor Empresario Vasco” por la Fundación Empresa Vasca y Sociedad, en reconocimiento a su trayectoria profesional y su vocación por la tradición naviera familiar. La entrega de dicho galardón coincidió con la celebración del Centenario de la Compañía de Remolcadores Ibaizabal, que también preside. Desde la Asociación queremos manifestarle nuestra doble felicitación por ambos acontecimientos.

En estas líneas recordamos también con profundo pesar a nuestros queridos compañeros “Old Fellows” recientemente fallecidos, D. Raimundo Artaza, de la Compañía Artaza-Pasajes, S.A., fallecido el pasado mes de Octubre de 2006, y D. José Luis Robles, fallecido en el mes de Enero del presente año 2007, al que todos recordamos por su calidad humana y su amplia trayectoria en el sector marítimo y el entorno político. Ambos permanecerán para siempre en nuestra memoria.

ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE NAUTICA Y MAQUINAS NAVALES DE BILBAO



EVOLUCION DEL NUMERO DE AFILIADOS EN EL R.E.M. (Fuente: Instituto Social de la Marina)

AFILIADOS EN EMPRESAS DEL R.E.M.											AFILIADOS EN OTRAS SITUACIONES					
AÑOS	GRUPO PRIMERO				GRUPO SEGUNDO		GRUPO TERCERO			TOTAL						
	Mercante	Pesca	Estiba	Otros	TOTAL	GRUPO 2A	GRUPO 2B	C. AJENA	C. PROPIA	TOTAL		Desempleo	Convenio Especial	As.Sanitaria emigr. sin c. especial	Asimilados alta	TOTAL GENERAL
1987	27.246	34.175	8.689	5.249	75.359	20.448	19.404	16.855	6.663	23.518	139.729					139.729
1989	21.452	35.205	7.255	11.215	75.127	19.572	18.565	14.655	8.945	23.600	136.864					136.864
1990	20.058	33.404	7.222	10.485	71.169	19.040	17.242	12.096	9.763	21.859	129.310					129.310
1991	17.986	31.385	6.685	11.663	67.719	18.649	16.110	11.780	10.171	21.951	124.429					124.429
1992	14.811	32.196	5.889	6.103	58.999	19.868	15.975	12.168	8.230	20.398	115.240					115.240
1993	12.705	31.242	4.536	5.579	53.432	17.282	15.738	9.855	9.517	19.372	105.824					105.824
1994	11.130	27.343	4.945	8.424	51.727	15.727	15.349	8.845	10.219	19.064	101.982					101.982
1995	9.649	18.601	5.849	3.109	37.208	10.061	13.105	6.600	13.645	20.245	80.619	7.238	4.958	1.973	1.365	96.153
1996	9.099	17.760	6.130	2.962	35.924	9.998	12.741	6.395	13.799	20.194	78.857	9.359	4.955	1.791	1.276	96.238
1997	8.563	17.523	6.077	3.026	35.189	9.564	11.522	6.371	14.490	20.861	77.136	10.768	5.167	1.665	1.270	96.006
1998	8.590	16.572	6.602	3.138	34.902	8.469	10.608	6.177	15.063	21.240	75.219	12.545	5.384	1.474	1.254	95.876
1999	9.017	15.434	7.026	3.336	34.813	7.589	10.088	5.913	17.045	22.958	75.448	10.551	5.330	1.257	1.217	93.803
2000	9.206	14.794	7.158	3.449	34.607	7.623	10.273	5.638	17.574	23.212	75.715	8.811	4.965	1.112	1.097	91.700
2001	9.251	14.735	7.619	3.637	35.242	7.271	9.845	5.320	17.258	22.578	74.936	8.071	4.799	3.296	935	92.037
2002	9.892	14.100	7.840	3.823	35.655	7.123	8.969	5.343	17.033	22.376	74.123	9.302	4.465	3.034	900	91.824
2003	10.007	13.011	8.220	3.577	34.815	5.888	8.301	5.328	16.768	22.096	71.100	8.932	3.980	2.485	865	87.362
2004	10.026	12.251	8.825	3.751	34.853	5.901	7.544	5.332	16.438	21.770	70.068	8.710	3.658	2.051	877	85.364
2005	10.021	11.878	9.608	3.863	35.370	5.541	7.017	5.201	15.921	21.122	69.050	8.567	3.393	1.626	622	83.258
2006	10.370	11.488	9.838	4.092	35.788	5.253	6.627	4.905	15.444	20.349	68.017	8.228	3.200	1.361	585	81.391
En el periodo 1985-1994 los afiliados en otras situaciones se incluyen en los Grupos Primero, Segundo y Tercero de afiliados en empresas del R.E.M.																

FUENTES DE INFORMACION

- ❖ ASOCIACION DE NAVIEROS VASCOS
- ❖ ASOCIACION DE NAVIEROS ESPAÑOLES
- ❖ ASOCIACION DE NAVIEROS EUROPEOS
- ❖ BANCO CENTRAL EUROPEO
- ❖ DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
- ❖ GOBIERNO VASCO – DIRECCION DE ECONOMIA Y PLANIFICACION
- ❖ EUSTAT
- ❖ INGENIERIA NAVAL
- ❖ INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
- ❖ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS
- ❖ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
- ❖ INTERTANKO
- ❖ J. LAURITZEN REPORTS
- ❖ LLOYD'S REGISTER / FAIRPLAY
- ❖ MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA
- ❖ ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL
- ❖ PUERTO DE BILBAO
- ❖ UNION EUROPEA

ASOCIACION DE NAVIEROS VASCOS

RELACION DE ARMADORES Y BUQUES

A 1 de Enero de 2007

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
--------------------	---------------	------	--------

ALBAFRIGO, S.A.

<i>Salica Frigo</i>	Frigorífico	7.207	7.749
<i>Albacora Frigo Dos</i>	Frigorífico	2.413	2.703
	TOTAL	9.620	10.452

BULK TRADING, S.L.

<i>Lucillia</i>	Bulk Carrier	3.883	6.135
	TOTAL	3.883	6.135

EITZEN CHEMICAL (SPAIN), S.A.

<i>Sichem Etílico</i>	Químico	4.711	7.578
<i>Sichem Fenol</i>	Químico	4.441	7.157
<i>Sichem Camarón</i>	Químico	4.150	7.650
<i>Sichem Formol</i>	Químico	3.848	6.227
<i>Sichem Metanol</i>	Químico	3.744	6.525
<i>Sichem Colibrí</i>	Químico	2.764	3.591
<i>Sichem Sparrow</i>	Químico	2.764	3.596
<i>Sichem Marbella</i>	Químico	4.954	7.715
<i>Sichem Málaga</i>	Químico	4.599	7.804
	TOTAL	35.975	57.843

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
--------------------	---------------	------	--------

IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.

➤ CIA. DE REMOLCADORES IBAIZABAL, S.A.

<i>Ibaizabal Uno</i>	Remolcador	430	351
<i>Ibaizabal Dos</i>	Remolcador	430	351
<i>Ibaizabal Tres</i>	Remolcador	430	351
<i>Ibaizabal Cuatro</i>	Remolcador	430	351
<i>Ibaizabal Cinco</i>	Remolcador	340	212
<i>Ibaizabal Seis</i>	Remolcador	340	212
<i>Galdames</i>	Remolcador	330	89
<i>Gernika</i>	Remolcador	330	89
<i>Gatika</i>	Remolcador	330	89
<i>Getxo</i>	Remolcador	330	89
<i>Gogor</i>	Remolcador	162	92
<i>Urgozo</i>	Aljibe	149	315
<i>Aitor Uno</i>	Remolcador	125	79
<i>Alai</i>	Remolcador	125	79
<i>Ur</i>	Remolcador	125	79
<i>Zabal</i>	Remolcador	125	79
<i>Plateras</i>	Gángil	619	619
<i>Timotea</i>	Gángil	619	534
TOTAL		5.769	4.060

➤ FORMALIES SHIPPING INTERNATIONAL, LDA.

<i>Mónica Sofía</i>	BC/Cementero	15.581	26.972
TOTAL		15.581	26.972

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
--------------------	---------------	------	--------

➤ **ONDIMAR TRANSPORTES MARITIMOS LDA.**

<i>Arteaga</i>	Buque tanque	77.399	147.000
<i>Butrón</i>	Buque tanque	77.399	147.000
<i>Monte Granada</i>	Buque tanque	79.200	150.581
<i>Monte Toledo</i>	Buque tanque	79.200	150.581
<i>Monte Umbe</i>	Buque tanque	57.949	107.222
TOTAL		371.147	702.384

➤ **REMOLCADORES DEL ORTEGAL, S.L.**

<i>Punta Segaña</i>	Remolcador	176	50
<i>Prioriño</i>	Remolcador	271	230
<i>Sertosa Once</i>	Remolcador	143	41
<i>Río Ibaizabal</i>	Gabarra	832	-
TOTAL		1.422	321

➤ **SERTOSA NORTE, S.L.**

<i>Sertosa Catorce</i>	Remolcador	261	138
<i>Sertosa Diecinueve</i>	Remolcador	162	92
<i>Sertosa Veinte</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	-
<i>Sertosa Treinta y Dos</i>	Remolcador	350	-
<i>Tarraco</i>	Remolcador	204	-
<i>Ereaga</i>	Lancha	19	-
<i>Parrulo</i>	Lancha	17	-
TOTAL		2.535	1.741

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
--------------------	---------------	------	--------

GASNAVAL, S.A.

<i>Cervantes</i>	L.P.G.	3.669	4.628
<i>Becquer</i>	L.P.G.	2.796	3.645
<i>Gitta Kosan</i>	L.P.G.	4.086	4.829
<i>Greta Kosan</i>	L.P.G.	4.086	4.811
<i>Tenna Kosan</i>	L.P.G.	5.103	6.095
<i>Tessa Kosan</i>	L.P.G.	5.103	6.049
TOTAL		24.843	30.057

GLOBALGAS, S.A.

<i>Celanova</i>	L.P.G.	7.666	7.300
<i>Mara A</i>	BC/Cementero	22.352	38.402
<i>Patricia A</i>	Buque Tanque	11.153	15.456
<i>Carol</i>	Buque Tanque	11.487	17.000
TOTAL		52.658	78.158

NAVIERA GALDAR, S.A.

<i>Izar Argia</i>	Frigorífico	4.263	4.950
<i>Eguzkia</i>	Frigorífico	2.359	2.536
<i>Ilargia</i>	Frigorífico	2.277	2.534
TOTAL		8.899	10.020

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
--------------------	---------------	------	--------

NAVIERA MURUETA, S.A.

<i>Bahía Uno</i>	Transp. para suministro combustible	2.201	3.808
<i>Laga</i>	Polivalente	3.911	5.651
<i>Laida</i>	Polivalente	3.911	5.651
<i>Luno</i>	Polivalente	3.446	5.289
<i>Lea</i>	Polivalente	3.338	5.263
<i>Laudio</i>	Polivalente	2.909	4.287
TOTAL		19.716	29.949

REMOLQUES MARITIMOS, S.A.

<i>Alonso de Chaves</i>	Remolcador	1.549	1.000
<i>Punta Salinas</i>	Remolcador	1.178	1.152
<i>Punta Mayor</i>	Remolcador	1.047	1.259
TOTAL		3.774	3.411

SOREOFF INVEST BERMUDA

<i>Berceo</i>	L.P.G.	4.691	4.380
<i>Góngora</i>	L.P.G.	2.796	3.645
<i>Sigas Mate</i>	L.P.G.	1.687	1.941
TOTAL		9.174	9.966

* **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO** = EMPRESA SIN FLOTA=

* **BILBAO PLAZA MARITIMA SHIPPING, S.L.** = EMPRESA SIN FLOTA=

Asociación de Navieros Vascos
12 EMPRESAS
77 BUQUES
564.996 gt
971.469 tpm
<i>Bilbao, 01 de enero de 2007</i>

