

ASOCIACION DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2007

INDICE / INDEX

- 1.- **SALUDO DEL PRESIDENTE**
CHAIRMAN'S SALUTATION
- 2.- **ORGANOS DE GOBIERNO. JUNTA DIRECTIVA**
MEMBERS OF THE BOARD
- 3.- **RELACION DE EMPRESAS ASOCIADAS**
LIST OF THE ASSOCIATED COMPANIES
- 4.- **DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS**
ASSOCIATED COMPANIES' ADDRESSES
- 5.- **ALTAS Y BAJAS DURANTE 2007**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2007
- 6.- **DINAMICA DEL SECTOR**
THE SECTOR DYNAMICS
 - 6.1.- **ESCENARIO INTERNACIONAL**
INTERNATIONAL SCENE
 - 6.2.- **EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL**
WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT
 - 6.3.- **ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL**
EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE
 - 6.4.- **LA MARINA MERCANTE VASCA**
THE BASQUE MERCHANT FLEET
- 7.- **DINAMICA ASOCIATIVA**
THE ASSOCIATION DYNAMICS
 - 7.1.- **ASUNTOS ASOCIATIVOS**
ASSOCIATIVE MATTERS
 - 7.2.- **ACTIVIDADES DE LA ASOCIACION DURANTE 2007**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2007
- 8.- **FUENTES DE INFORMACION**
SOURCES OF INFORMATION
- 9.- **RELACION DE BUQUES POR EMPRESAS**
LIST OF SHIPS BY COMPANIES

SALUDO DEL PRESIDENTE

Estimados asociados:

Permitidme que un año más comience 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 lo referente a lo acontecido durante el pasado año, cuya exposición la podéis encontrar con más profundidad en la Memoria que se os ha entregado, quisiera resaltar algunos detalles significativos de la evolución del sector y de nuestra Asociación.

Por lo que a la economía se refiere, en 2007 el crecimiento de la economía mundial fue del 3,7%, algo más moderado que en 2006, pero aún así fuerte, aunque el pronóstico para el año 2008 no sea tan positivo. La economía española, no obstante, cerró el año con un incremento medio anual del 3,8% y la vasca con un incremento del 3,9% respecto a 2006.

En el mercado de divisas se puso de nuevo de manifiesto la debilidad del dólar frente al euro. Éste cerró el año con cambios que pasaron de los 1,36 dólares en Enero a los 1,46 dólares en Diciembre, lo que significa un incremento del 10,6% sobre el año anterior.

Por lo que respecta al mercado petrolífero, el precio del petróleo Brent comenzó 2007 a 59 dólares/barril y lo finalizó a 92,6 dólares/barril, aunque el 21 de Noviembre rozó la frontera psicológica de los 100 dólares, exactamente 99,65 dólares el barril (aunque

este nuevo récord ya ha sido batido en 2008). Desde comienzos del presente año, los precios del petróleo parecen estar inmersos en una carrera imparable.

En cuanto al mercado marítimo, el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel durante 2007 se situó en 7.528 millones de toneladas, lo que representa un incremento del 4,2% sobre 2006, así como 31.969 millardos de toneladas-milla, (3,7% sobre el año anterior). El transporte de crudo creció un 2,49%, los derivados del petróleo un 4,43%, el mineral de hierro un 6,55%, el carbón un 4,0% y los cereales un 3,13% (en términos de toneladas-milla).

Por otra parte, a 31 de Diciembre, la flota mundial constaba de 44.553 buques, con 734 millones de gt, y 1.079 millones de tpm, así como 13 millones de TEU. La flota mercante mundial aumentó, durante 2007, un 6,9% en tpm y un 11,4% en TEU con respecto a 2006.

En 2007 el mercado de buques tanque se mantuvo bastante tranquilo durante casi todo el año, pero, desde finales del verano se inició un rapidísimo repunte, especialmente acusado para los VLCC, que permitió que los fletes promedio anuales en 2007 fuesen sólo algo inferiores a los de 2006.

Para el transporte de graneles sólidos, 2007 fue un año estelar. Los fletamentos de bulk carriers alcanzaron precios sin precedentes, de más del doble que el año anterior. El “Baltic Freight Index” rondó el nivel 9.000 a finales de 2007, lejos de su récord máximo de alrededor de 11.000 a mediados de Noviembre, pero aún así más del doble del alcanzado a finales de 2006 (4.400).

Los fletes para contenedores tuvieron un crecimiento constante en 2007, con un nivel parecido al de dos años atrás (un 11,2% más que a finales de 2005). El gran número de nuevas construcciones tendrá un impacto en la oferta del futuro tonelaje, y de ese modo, en el equilibrio entre oferta y demanda de los portacontenedores totalmente celulares.

En 2007 fueron 2.193 las nuevas construcciones que se incorporaron a la flota mercante mundial, alcanzando un volumen total de 82,5 millones de tpm, el nivel más alto en tpm de la historia. En el mismo período, tan sólo 462 buques, con un tonelaje de 7,2 millones de tpm fueron desguazados. Las nuevas unidades, en términos de tonelaje, superaron a las desguazadas en más de 75 millones tpm.

Así, a finales de 2007, el tonelaje mundial de buques tanque (petróleo, derivados, químicos y gas licuado), con 439 millones de toneladas, representaba el 40,7% de la flota mercante mundial, mientras que el 35,8% lo representaban los bulk carriers, con 386,6 millones de tpm.

El año 2007 fue de nuevo un año récord para las nuevas construcciones, con un total de 5.044 nuevos pedidos y un tonelaje combinado de 293 millones de tpm (un 73% más que en 2006).

La cartera de pedidos mundial ha vuelto a crecer hasta los 8.887 buques, con 520 millones de tpm, una vez más el nivel más alto de todos los tiempos. Este tonelaje contratado representa el 48% del tonelaje actual de la flota mercante mundial.

Crecieron especialmente los contratos para bulk carriers y portacontenedores, hasta el punto de que el 62% del tonelaje contratado eran bulk carriers. Se espera que en los próximos dos años se entreguen 259 millones tpm, equivalentes al 50% de la cartera de pedidos.

En este contexto de crecimiento sin precedentes del comercio internacional, los mercados de fletes tramp, tanto de petroleros como de carga seca han estado de nuevo, como hemos visto, en sus niveles máximos históricos durante 2007.

El sector marítimo está viviendo un excelente momento, ensombrecido, eso sí, por las turbulencias económicas internacionales, los precios vertiginosamente ascendentes del petróleo y el peligro de desequilibrio en la oferta/demanda de tonelaje, con la gran incorporación de nuevos buques a la flota mercante mundial a corto y medio plazo.

En comparación con la flota mundial, con una edad media de 18,9 años, la flota mercante asociada, que acoge a la totalidad de la flota mercante vasca, sigue siendo joven, con 14 años, ligeramente superior a la española (13,5 años) y equiparable a la de la mayoría de los principales países marítimos europeos, entre los que destaca la flota alemana con tan solo 8,6 años.

A 1 de Enero de 2008, la flota mercante asociada estaba compuesta por 68 buques mercantes y remolcadores, pertenecientes a 14 empresas, con un total de 535.720 gt y 927.707 tpm.

En el marco de la legislación internacional, se ha seguido trabajando, entre otros temas, en la protección del medio ambiente y de la seguridad en los buques tanto por parte de la OMI como de la Comisión Europea. Todos estos avances están recogidos en esta Memoria.

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 94 alumnos de las Escuelas Superiores de la Marina Civil (57 de Puente y 37 de Máquinas) pudieron realizar sus prácticas obligatorias en nuestros buques asociados, sobrepasando ya los mil alumnos (1.054) que se han beneficiado de este Programa desde su inicio en el año 1993.

Del mismo modo, el Gobierno Vasco, en su apoyo decidido al Short Sea Shipping, suscribió en 2007 un nuevo Convenio de Colaboración con nuestra Asociación, para la promoción de este modo de transporte dentro de la cadena logística europea.

Y, ya para finalizar estas breves palabras 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 2007)

JUNTA DIRECTIVA

Presidente: **D. Alejandro Aznar Sainz**, *por Ibaizabal Management Services, S.L.*

Vicepresidente: **D. Juan Marín Sánchez**, *por Eitzen Chemical (Spain), S.A.*

Vocal: **D. José Antonio Martínez Ortíz de Landaluce**, *por Gasnaval, S.A.*

Vocal: **D. Máximo Gutiérrez Hurtado**, *por Naviera Murueta, S.A.*

Vocal: **D. Francisco Garaygordobil Amorrortu**, *por Ibaizabal Management Services, S.L.*

Vocal: **D. Alberto Bilbao Aristimuño**, *por Naviera Galdar, S.A.*

Vocal: **D. Fernando Revuelta Belandia**, *por Autoridad Portuaria de Bilbao*

Vocal: **D. Santiago Bilbao Chopitea**, *por Albafrigo, S.A.*

Vocal: **D. Javier Ferrer de Arellano**, *por Bilbao Plaza Marítima Shipping, S.L.*

Vocal: **D. Rodolfo Burgos Marín**, *por Globalgas, S.A.*

RELACION DE EMPRESAS ASOCIADAS

- **ALBAFRIGO, S.A.**
- **ATLANTICO SHIPPING, S.L.**
- **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**
- **BILBAO PLAZA MARITIMA SHIPPING, S.L.**
- **BULK TRADING, S.L.**
- **EITZEN CHEMICAL (SPAIN) , S.A.**
- **GASNAVAL, S.A.**
- **GLOBALGAS, S.A.**
- **IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.**
- **MURELOIL, S.A.**
- **NAVIERA GALDAR, S.A.**
- **NAVIERA MURUETA, S.A.**
- **RODIA CANTABRICA, S.L.**
- **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

ATLANTICO SHIPPING, S.L.

Dirección: San Vicente, 8

Edificio Albia, I-9ª Planta

48001 **BILBAO**

Teléfono : 94-600 40 60

e-mail: chartering@atlantico-shipping.com

Fax: 94-424 70 71

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Dirección: Campo Volantín, 37

48007 **BILBAO**

Teléfono : 94-487 12 00

e-mail: comercial@bilbaoport.es

http: //www.bilbaoport.es

Fax: 94-487 12 07

BILBAO PLAZA MARITIMA SHIPPING, S.L.

Dirección: Lauroeta Bidea, 4

48180 **LOIU - BIZKAIA**

Teléfono : 94-463 16 00

e-mail: contact@bilbaopmshipping.com

Fax: 94-463 85 52

BULK TRADING, S.L.

Dirección: Plaza Zubiko, 1-1º Dpto. 5

48930 **LAS ARENAS-GETXO**

BIZKAIA

Teléfono : 94-480 00 77

e-mail: clientes@bulktrading.es

Fax: 94-463 36 50

EITZEN CHEMICAL (SPAIN), S.A.

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

29600 **MARBELLA - MALAGA**

Teléfono : 95 -276 51 77

e-mail: chemmar@eitzen-chemical.com

Fax: 95-276 58 85

GASNAVAL, S.A.

Dirección: Parque Empresarial Ibarbarri

Sabino Arana, 18, Edificio A-1

48940 **LEIOA - BIZKAIA**

Teléfono : 94-479 56 00

e-mail: gasnaval@gasnaval.com

Fax: 94-416 73 16

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
e-mail: ibaizabal@ibaizabal.org

Fax: 94-464 55 65

MURELOIL, S.A.

Dirección: San Vicente, 8
Edificio Albia, I-9ª Planta
48001 **BILBAO**
Teléfono : 94- 600 40 60
e-mail: operating@murueloil.com

Fax: 94-424 70 71

NAVIERA GALDAR, S.A.

Dirección: Reina Zubi, 6 -1º
48370 **BERMEO-BIZKAIA**
Teléfono : 94-688 18 04
e-mail: galdar@euskalnet.net

Fax: 94-688 54 23

NAVIERA MURUETA, S.A.

Dirección: San Vicente, 8
Edificio Albia, I-9ª Planta
48001 **BILBAO**
Teléfono : 94- 600 40 60
e-mail: navieramurueta@navieramurueta.com
http:// www. navieramurueta.com

Fax: 94-424 70 71

RODIA CANTABRICA, S.L.

Dirección: Antonio Maura, 4 entresuelo
28014 **MADRID**
Teléfono : 91- 701 49 21
e-mail: operations@bergeshipbrokers.com

Fax: 91-701 49 28

SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.

Dirección: Parque Empresarial Ibarraerri
Sabino Arana, 18, Edificio A-1
48940 **LEIOA - BIZKAIA**
Teléfono : 94-479 56 00

Fax: 94-416 73 16

A 31 de diciembre de 2007, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 68 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que representan un total de 535.852 GT y 931.416 TPM.

Las variaciones producidas durante el año 2007 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2007

EMPRESAS

- SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.

BUQUES

- “M.Y. ATLANTIC” (ex “Carol”) - Buque Tanque -11.487 GT -17.000 TPM
(Globalgas, S.A.)
- “SICHEM MARBELLA” – Buque Químico - 4.954 GT - 7.715 TPM
(Eitzen Chemical Spain, S.A.)
- “SICHEM MALAGA” – Buque Químico - 4.599 GT - 7.804 TPM
(Eitzen Chemical Spain, S.A.)
- “TARRACO” – Remolcador - 204 GT
(Sertosa Norte, S.L. – Grupo Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “EREAGA” – Lancha - 19 GT
(Sertosa Norte, S.L. – Grupo Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “RIO IBAIZABAL” – Gabarra – 832 GT
(Remolcadores del Ortegal, S.L. – Grupo Ibaizabal Management Services, S.L.)

TOTAL ALTAS 2007 - 1 EMPRESA - 6 BUQUES - 22.095 GT y 32.519 TPM

BAJAS DURANTE 2007

EMPRESAS

- REMOLQUES MARITIMOS, S.A.

BUQUES

- “ALONSO DE CHAVES” - Remolcador de Salvamento -1.549 GT -1.000 TPM
(*Remolques Marítimos, S.A.*)
- “PUNTA SALINAS” - Remolcador de Salvamento -1.178 GT -1.152 TPM
(*Remolques Marítimos, S.A.*)
- “PUNTA MAYOR” - Remolcador de salvamento -1.047 GT -1.259 TPM
(*Remolques Marítimos, S.A.*)
- “EGUZKIA” – Frigorífico – 2.359 GT – 2.536 TPM
(*Naviera Galdar, S.A.*)
- “ILARGIA” – Frigorífico – 2.277 GT – 2.534 TPM
(*Naviera Galdar, S.A.*)
- “SIGAS MATE” – L.P.G. – 1.687 GT - 1.941 TPM
(*Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.*)
- “PATRICIA A” – Buque Tanque – 11.153 GT - 15.456 TPM
(*Globalgas, S.A.*)
- “SICHEM CAMARON” – Buque Químico - 4.150 GT - 7.650 TPM
(*Eitzen Chemical Spain, S.A.*)
- “SICHEM METANOL” – Buque Químico - 3.744 GT - 6.525 TPM
(*Eitzen Chemical Spain, S.A.*)

TOTAL BAJAS 2007 - 1 EMPRESA - 9 BUQUES - 29.144 GT y 40.053 TPM

Las variaciones ocurridas con posterioridad al 31 de diciembre quedan recogidas en la relación de armadores y buques al final de esta memoria, con la incorporación de tres empresas, Atlántico Shipping, S.L. con los buques “Barizo” y “Bouga”, Mureloil, S.A. con los buques “Bahía Uno” y “Bahía Tres”, y Rodia Cantabricae, S.L. con los buques “Andrea Añón” y “Anja C”. Asimismo, el buque “Medal” de nueva construcción, incrementa la flota de Naviera Murueta, S.A. y el buque “Ellen Kosan” se une a la flota de Gasnaval, S.A. También se recoge la baja de los buques pertenecientes a la empresa Eitzen Chemical (Spain), S.A. a efectos de 1 de enero de 2008.

De este modo, la flota asociada a 1 de enero de 2008 queda compuesta por 14 empresas, 68 buques, 535.720 GT y 927.707 TPM.

DINAMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS

ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

After several years of robust growth, the world economy is now facing some serious challenges in sustaining its brisk pace. The end of the housing bubble in the United States of America, as well as the unfolding credit crisis, the decline of the United States dollar vis-à-vis other major currencies, the persistence of large global imbalances and high oil prices will all threaten the sustainability of global economic growth in the coming years.

The growth of the world economy moderated somewhat from 3.9 per cent in 2006 to a nonetheless robust 3.7 per cent during 2007. The base line forecast of the United Nations for 2008 is for growth of the world economy to slow further to 3.4 per cent, but the darkening clouds of downside risks are looming much larger than a year ago.

The financial turmoil originated in the subprime mortgage markets in the United States has been found in major European economies and, to a lesser

Tras varios años de crecimiento vigoroso, la economía mundial afronta serios desafíos para mantener ese ritmo de crecimiento. El final de la burbuja inmobiliaria en Estados Unidos, el despliegue de la crisis financiera, la caída del dólar americano con respecto a las monedas de mayor circulación, la persistencia de grandes desequilibrios mundiales y los altos precios del petróleo, confluyen para poner en riesgo el crecimiento global en los próximos años.

El crecimiento de la economía mundial en 2007 fue de un 3,7%, siendo algo más moderado que el 3,9% de 2006, pero aún fuerte. En el pronóstico inicial de las Naciones Unidas para 2008, la tasa de crecimiento se prevé aún más lenta, acercándose al 3,4%, pero el panorama que se avecina se vislumbra más sombrío que el de hace un año.

La turbulencia financiera originada en el mercado de hipotecas de alto riesgo en los Estados Unidos ha incidido en las principales economías europeas y, en

extent, in Japan and other developed countries.

Economic growth in developing countries remained robust at 6.9 per cent in 2007, whereas growth accelerated among the economies in transition to 8.0 per cent as a result of buoyant commodity prices and strong domestic demand.

2007 was for Latin America the fifth consecutive year of economic expansion. The activity growth increased by 5.8 per cent in the main seven economies of the region as a whole.

The economic slowing down in the United States had no remarkable consequences through the commercial channel; not even in those economies with a higher integration level into United States, as Mexico or Central America. By countries, the growth rates during 2007 were particularly strong for Peru (9.0 per cent), Argentina (8.7 per cent), Venezuela (8.4 per cent) and Colombia (7.5 per cent). Brazil reached the highest rate in the last three years (5.4 per cent), while Chile increased by 5.1 per cent and Mexico by 3.3 per cent. All countries,

menor medida, en Japón y otras economías desarrolladas.

El crecimiento en los países en desarrollo se ha mantenido en 2007 en un vigoroso 6,9%, mientras que en las economías en transición se ha acelerado hasta un 8%, como resultado de la tendencia al alza de los precios de productos básicos y de la fuerte demanda interna.

El año 2007 fue para América Latina el quinto año consecutivo de expansión económica. La actividad creció un 5,8% en el conjunto de las siete principales economías de la región.

La desaceleración de la economía estadounidense no ha tenido consecuencias notables a través del canal comercial; ni siquiera en aquellas economías con mayor nivel de integración con Estados Unidos, como México o Centroamérica. Por países, las tasas de crecimiento en 2007 fueron particularmente robustas en Perú (9%), Argentina (8,7%), Venezuela (8,4%) y Colombia (7,5%). Brasil creció a la tasa más alta de los últimos tres años (5,4%), mientras que Chile crecía un 5,1% y México un 3,3%. Todos los países, salvo

except Mexico and Venezuela grew more than in 2006, and most of them, more than expected at the beginning of 2007.

The inflation in the region increased from 5.3 per cent in August 2007 up to 6.4 per cent in March 2008, intensifying the upward trend that had begun in the first half of 2007. The main driving factor was the behaviour of the food price.

By countries, the highest inflation rates were registered as in previous periods in Argentina and Venezuela, but there was also a particularly marked upward trend in Chile, Peru and Colombia, whereas in the opposite side it can be found Brazil and Mexico. As they are the most important economic countries, they slant downwards the regional weighted average.

The sources, sustainability and possible adjustment of the widening imbalances in the world economy have triggered one of the liveliest and more controversial economic policy debates of the past few decades. For some observers and politicians, the fact that imbalances correspond to a real transfer of resources

México y Venezuela, crecieron más que en 2006, y la mayoría de ellos, más de lo esperado a comienzos del año.

La inflación de la región se incrementó desde el 5,3% en Agosto 2007 hasta el 6,4% en Marzo 2008, intensificando la tendencia al alza que se inició en el primer semestre de 2007. El principal factor impulsor fue el comportamiento del precio de los alimentos.

Por países, las tasas de inflación más elevadas se han registrado, como en periodos anteriores, en Argentina y Venezuela, pero también se registró una tendencia al alza particularmente acusada en Chile, Perú y Colombia, mientras que en el extremo opuesto se situaron Brasil y México, que, al ser los países con más peso económico, sesgan a la baja el promedio regional ponderado.

El origen, la sostenibilidad y el posible ajuste del acentuado desequilibrio de la economía mundial ha disparado uno de los más vivos y polémicos debates sobre política económica en las últimas décadas. Para algunos observadores y políticos, el hecho de que el desequilibrio corresponda a un traspaso real de los recursos de países

from surplus to deficit countries is just a natural and harmless consequence of an increasingly integrated global economy

Despite upward pressures due to higher energy and food prices, worldwide inflation remains low and is expected to recede from the peak levels registered for the decade in 2006.

Merchandise trade continues to be a driving force of the world economy. Both in volume and in dollar value terms, world merchandise trade has grown twice as fast as world output over the past four years. During 2007, however, world trade growth seems to have lost some of its strength, particularly for developed economies.

World market prices for many food crops have risen significantly during 2007. This has been the case for wheat and maize in particular, driven in part by increased biofuel demand.

A meeting held in Rio de Janeiro, Brazil, on 4-5 December, provided an overview of the biofuels market, its trade opportunities and its economic

con superávit a otros con déficit es una consecuencia natural e inocua de la cada vez más integrada economía global.

A pesar de las presiones al alza, debidas a la subida de los precios de la energía y los alimentos, la inflación mundial se mantiene baja y se espera que más bien descienda de la registrada en 2006, la más alta en diez años.

El comercio de bienes sigue siendo una de las locomotoras de la economía mundial. El comercio global de bienes ha crecido a dos veces el ritmo del producto mundial en los últimos cuatro años, tanto en volumen como en valor en dólares. Sin embargo, el crecimiento del comercio, en especial el de los países desarrollados, ha perdido dinamismo durante 2007.

Los precios internacionales de muchos alimentos de cultivo aumentaron de un modo notable en 2007, en particular, los del trigo y maíz, debido a una mayor demanda para bio-combustibles.

En Diciembre, la reunión de Río sobre bio-combustibles ofreció un panorama general del mercado, sus oportunidades comerciales y su sostenibilidad económica

and environmental sustainability. If well thought-out, the development of biofuels opens up an opportunity to add jobs, raise living standards and mitigate climate change, while providing developing countries with new exports and a partial substitute for oil imports. Nonetheless, the issue is complex.

Oil prices surged to nearly \$100 per barrel in 2007, as strong demand, especially from developing countries, eliminated much of the slack capacity in the oil market. This, together with the weakening United States dollar, could drive further increases in oil prices. Oil prices are expected to stay high in the baseline outlook for 2008, but oil market conditions remain highly uncertain.

Nevertheless, The International Energy Agency in its annual report pointed out that there would be troubles in the crude supply from 2015 if the strong demand still persists.

On the other hand, the European currency closed the financial year above 1.46 dollars whereas it had begun the year below 1.33 dollars.

y ambiental. Bien pensado, el desarrollo de los bio-combustibles ofrece la oportunidad de nuevos trabajos, de elevar el nivel de vida y de mitigar el cambio climático, al tiempo que provee a los países en desarrollo de un sustituto parcial a las importaciones de petróleo y el poder exportar nuevos productos. No obstante, éste es un tema complejo.

El precio del petróleo subió a casi los 100 \$/barril en 2007, ya que la fuerte demanda, sobre todo de los países en desarrollo, eliminó mucha de la capacidad ociosa del mercado petrolero. Esto, junto a la debilidad del dólar americano, podría llevar a nuevos aumentos del precio del petróleo, que se espera se mantenga elevado en 2008, aunque las condiciones del mercado son muy inciertas.

No obstante, la Agencia Internacional de la Energía apunta en su informe anual que puede haber problemas en la oferta de crudo a partir de 2015, si persiste la fuerte demanda.

Por otra parte, el Euro cerró el ejercicio por encima de los 1,46 dólares, cuando había comenzado el año por debajo de los 1,33 dólares.

Last year was a reasonably good one for the shipping industry overall, with some parts doing significantly better than others. Prospects are less bright, however. Major concerns include rising bunker costs, the slowing US economy, sub-prime woes and impending anti-monopolies regulations in Europe.

While cargo growth and rates have been good on most trades, the sharp increase in bunker prices towards the second half of last year was an unexpected cost that container lines in particular struggled to recover from shippers.

For other segments of the industry however, 2007 was a stellar year. Dry bulk carrier operators are seeing unprecedented charter rates, which have more than doubled in the last year. The Baltic Dry Index was hovering around the 9,000 level at the end of 2007, off its record highs of around 11,000 in mid-November but still more than double compared to the year before (4,400). Cape-size ships, the largest type of bulk carrier, have almost tripled in price to

2007 fue un año razonablemente bueno para la industria marítima en general, aunque en distinta medida para unos y otros. Sin embargo, las perspectivas no son tan claras. Realmente preocupan el aumento de los precios de combustible, la ralentización de la economía de EEUU, los males de los créditos subprime y las inminentes regulaciones antimonopolio en Europa.

A pesar de los buenos indicadores de mercado en términos generales, la fuerte subida de los combustibles en la segunda mitad del año provocó un gasto inesperado que a las líneas regulares de portacontenedores, en particular, les costó recuperar de los fletadores.

Sin embargo, para otros sectores de la industria, 2007 fue un año estelar. Los fletamentos de bulk carriers han alcanzado precios sin precedentes, de más del doble que los del año anterior. El Baltic Dry Index rondó el nivel 9.000 a finales de 2007, lejos de su récord máximo de alrededor de 11.000 a mediados de Noviembre, pero aún así más del doble del alcanzado a finales de 2006 (4.400). Los Cape-size, los mayores bulk carriers, casi han triplicado su precio a 96 millones de

US\$ 96 million from US\$ 33 million in 1998.

Several Asian companies (from Korea and India) are investing in bigger ships like a Very Large Ore Carrier with 280,000 dwt capacity specifically to serve the China market.

It is expected Asian economies to continue increasing demand for commodities. Iron imports into China, coal imports into India, grain imports into Japan are all likely to register good growth levels. Last year also saw Singapore gaining a reputation as an international maritime centre.

As far as maritime market is concerned, the transport of all the main in-bulk-cargoes increased. 7,528 million tonnes were carried by sea all over the world during 2007, what represents an increment of 4.2 per cent above 2006, as well as 31,969 billion tonne-miles, representing 3.7 per cent over last year. Oil transport increased by 2.49 per cent, oil products by 4.43 per cent, iron ore by 6.55 per cent, coal by 4.0 per cent and grains by 3.13 per cent (in tonne-miles volume).

dólares, de los 33 millones de dólares en 1998.

Algunas compañías asiáticas (coreanas e indias) están invirtiendo en grandes bulk carriers como el Very Large Ore Carrier con 280.000 tpm, específicamente para servir el mercado de China.

Se espera que las economías asiáticas continúen incrementando la demanda de materias primas, así como que las importaciones de acero para China, carbón para India y cereales para Japón registren buenos niveles de crecimiento. En 2007 también Singapur ganó reputación como centro marítimo internacional.

En cuanto al mercado marítimo, el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel aumentó durante 2007 a 7.528 mill. tons., lo que representa un incremento del 4,2% sobre 2006, así como 31.969 billones de toneladas-milla, lo que representa un 3,7% sobre el año anterior. El transporte de crudo creció en un 2,49%, los derivados del petróleo en un 4,43%, el mineral de hierro el 6,55%, el carbón el 4,0% y los cereales el 3,13% (en términos de toneladas milla).

There has been a remarkable growth of the individual commodities since 2003. The major dry bulk commodities (coal, iron, ore, grain, bauxite and alumina) increased from 1.4 to 1.8 billion tonnes between 2003 and 2007 –an average annual growth rate of 8.3 per cent. During the same period liquid bulk expanded with an average yearly growth rate of 3.7 per cent to 2.3 billion tonnes.

The market fundamentals in 2007 for various market segments can be summarised as follows.

The tanker market was rather tranquil for most of the year. Average rates up to November were about 10 per cent lower than in 2006. But in late 2007 rates jumped to very high levels. For example, rates on the Arabian Gulf-Western Europe ranged between World Scale (WS) 63 in May and WS 44 in September. In the last weeks of 2007, rates reached WS 170, the highest level since December 2004.

The year 2007 was an exceptionally good year for bulk shipping, especially for the larger fleet segments where freight rates nearly tripled between January and

Desde 2003 ha habido un marcado crecimiento en las materias primas transportadas. Los principales graneles sólidos (carbón, hierro, mineral, cereales, bauxita y aluminio) crecieron de 1,4 a 1,8 millardos de toneladas de 2003 a 2007, con una media anual del 8,3%. En ese período, los graneles líquidos aumentaron hasta los 2,3 millardos de toneladas con un crecimiento medio anual del 3,7%.

Los principales datos de mercado en 2007 para los diferentes sectores se pueden resumir en lo siguiente:

El mercado de buques tanque se mantuvo bastante tranquilo casi todo el año. Los fletes medios hasta Noviembre fueron un 10% más bajos que en 2006. Pero a finales de 2007 se situaron a niveles altos. Por ejemplo, los fletes del Golfo Pérsico al Oeste de Europa se movieron de 63WS en Mayo a 44WS en Septiembre. Pero, en las últimas semanas del año, los fletes alcanzaron 170WS, el nivel más alto desde Diciembre de 2004.

2007 fue un año excepcional para el transporte de graneles, sobre todo para el sector de grandes bulk carriers en el que los fletes casi se triplicaron entre Enero y

November last year. Even though rates calmed down a little in December, end year rates were much higher than in January. This led to a surge in orders of new bulk carrier tonnage during the year, especially for large vessels.

The large number of newbuildings will impact on the future tonnage supply and thus the supply/demand balance of fully cellular container ships. Charter rates for container ships showed a steady increase throughout the year and are now around the same level as at the end of 2005.

According to industry sources, the second hand values for (double-hull) tankers remained relatively stable during 2007, whereas in general the values for bulk carriers during the past year increased by 20 to 45 per cent. At the change of the year, the values for bulk carriers, especially for larger and modern tonnage, were at an all-time high. The same was true for newbuildings prices.

Prices for newbuildings, especially in the bulk sector, followed the positive market trend. The price level was also affected by higher

Noviembre, y, aunque los precios se calmaron algo en Diciembre, los fletes de final de año fueron mucho más altos que en Enero. Esto condujo a una oleada de pedidos de nuevo tonelaje, sobre todo de grandes bulk carriers.

El gran número de nuevas construcciones tendrá un impacto en la oferta del futuro tonelaje y de ese modo en el equilibrio entre oferta y demanda de los portacontenedores totalmente celulares. Los fletes para portacontenedores tuvieron un crecimiento constante en 2007, con un nivel parecido al de finales de 2005.

Según fuentes de la industria, el valor de segunda mano de los buques tanque (doble casco) se mantuvo relativamente estable en 2007, mientras que en general los valores de los bulk carriers en el mismo período subieron de 20 a 45%. Al terminar el año los valores de los bulk carriers, sobre todo los modernos y más grandes, se mantuvieron altos, así como los precios de las nuevas construcciones.

Los precios de las nuevas construcciones, especialmente en el sector de graneles, siguieron la tendencia positiva del mercado. Aquéllos también se vieron

prices for building materials that has doubled during the past five years.

During 2007, 5,044 newbuilding orders were placed for a total of 292.5 mill dwt, up 73 per cent compared with 2006. As of December 31st, 2007, the order book for merchant ships of 300 gt and over listed 8,887 ships with 520.2 mill dwt. According to the delivery schedule for ships on order, 259 mill dwt equal to 50 per cent of the total tonnage on order will already be delivered within the next two years.

The high amount of future tonnage supply will have far-reaching impacts. As of December 31st, 2007, these dwt-shares stood at 41 per cent of the tanker fleet, 62 per cent of the bulk carrier fleet, 57 per cent of the container fleet and 19 per cent of the general cargo fleet. All in all, the ordered tonnage represents 48% of the existing fleet.

Due to the strong demand during the last three years only few tankers were removed from the market. The current supply/demand imbalances result from a more moderate demand in a period when

afectados por la subida de precios de los materiales de construcción, que ahora son el doble que hace cinco años.

Durante 2007 se realizaron 5.044 pedidos de buques por un total de 292,5 mill tpm, un 73% más que en 2006. A 31 de Diciembre de 2007, la cartera de pedidos de buques mercantes, de más de 300 gt, era de 8.887 buques con 520,2 mill tpm. De acuerdo con el calendario de entregas, 259 mill tpm equivalentes al 50% del tonelaje total bajo pedido, se van a entregar ya en los próximos dos años.

La oferta de tal cantidad de futuro tonelaje va a tener un impacto de gran alcance. A 31 de Diciembre, la proporción (en tpm), en esta oferta, de la flota de buques tanque era del 41%, del 62% la de bulk carriers, del 57% la de portacontenedores y del 19% la de carga general. En su conjunto, el tonelaje contratado representa el 48% de la flota actual.

Gracias a la gran demanda durante los últimos tres años, sólo unos pocos buques tanque salieron del mercado. Los desequilibrios actuales entre oferta y demanda surgen de una menor demanda

high tonnage volumes were delivered to the tanker fleet. And there will be more tonnage in the short run. During 2007 tanker deliveries consisted of 737 units with 36.6 mill dwt. In the same period, 1,303 new orders with 58.8 mill dwt were placed.

At the end of 2007, the order book for tankers stood at 2,935 ships with 179.4 mill dwt on order. Approx. two thirds of this tonnage volume will be delivered until end of 2009.

2008 could see increases in deletions to balance the supply side tonnage overhang. This might also result from the fact that scrapping tonnage will include increasingly single-hull tankers which have to be phased out until 2010/2015. Today these tankers still represent a large part of the current fleet.

The world LPG carrier fleet is forecast to expand from 15.4 mill cbm (1,036 vessels) at the beginning of 2007 to 26.9 mill cbm by 2018, being now dominated by the VLGC sector, which accounts for 56% of the fleet capacity. World seaborne LPG trade (including ammonia and petchems) is forecast to increase

en un tiempo en que se ha entregado a la flota de buques tanque un gran volumen de tonelaje. Y habrá aún más tonelaje en breve. Durante 2007, se entregaron 737 unidades de estos buques, con 36,6 mill tpm, al tiempo que se encargaban 1.303 nuevos buques tanque, con 58,8 mill tpm.

A finales de 2007, la cartera de pedidos de buques tanque tenía 2.935 buques con 179,4 mill tpm. De este volumen de tonelaje unos dos tercios serán entregados hasta finales de 2009.

En 2008 podrían verse aumentar las bajas para equilibrar el exceso de oferta de tonelaje. Aunque también como resultado del desguace de los buques tanque de casco sencillo que deben ir desapareciendo hasta 2010/2015. Hoy por hoy, estos buques aún representan una gran parte de la flota actual.

Se prevé que la flota mundial de LPG aumentará de los 15,4 mill m3 (1.306 buques) a principios de 2007 a unos 26,9 mill m3 para 2018, siendo dominada por el sector de VLGC, que cuenta con el 56% de la capacidad de la flota. Las mercancías transportadas en el mundo en buques LPG (incluyendo amoniaco y productos petro-

from 88 mill tonnes to 137 mill tonnes over the same period.

One-year time charter rates for VLGC are forecast to average US\$1.0 mill/month during 2007 and decline to 2011 (US\$0,83 mill/month).

The LPG fleet is expected to experience major growth in the near future, with a large number of vessels being delivered, although there is a significant volume of older LPG vessels that will be disposed of during the next decade. However, the current orderbook more than compensates for future scraping levels.

As a result of orders placed in the 2004-2005 period, the world liquefied gas carrier fleet is currently expanding more quickly than ever before. Over the next three years the existing LNG carrier fleet of 225 vessels will be augmented by some 156 new ships. The vessels to be delivered are, in general, larger than those now in service. One of the greatest challenges for the LNG shipping is finding enough qualified officers to man the rapidly expanding fleet.

Of the volume carried in the reefer market, roughly 60 per cent originates

químicos) se espera que aumenten de 88 a 137 mill toneladas en dicho período.

Se prevé que los time charter a un año para buques VLGC que en 2007 fueron de alrededor de 1,0 mill\$/mes, bajen a 0,83 mill\$/mes en 2011.

Se espera que la flota de LPG experimente un mayor crecimiento en el futuro próximo, con una gran entrega de nuevas unidades; a pesar de que un notable volumen de LPG viejos será retirado durante la próxima década. No obstante, la actual cartera de pedidos más que compensa los futuros niveles de desguace.

A raíz de los pedidos realizados en 2004 y 2005, la flota mundial de LNG está creciendo actualmente más que nunca. En los próximos tres años la flota existente de 225 LNG se verá aumentada con unos 156 nuevos buques. Los nuevos buques son en general mayores que los que están ahora en servicio. Uno de los grandes retos actuales de este sector es el encontrar suficientes oficiales cualificados para tripular esta flota que crece tan rápidamente.

Del total de mercancías transportadas por buques frigoríficos, alrededor del 60%

in countries with US dollar economies, while Euro economies represent approximately 50% of imports. Developments in exchange rates between US dollars and the Euro are therefore an influencing factor in the market.

The underlying demand for transportation of refrigerated cargoes continues strong. Despite the historically high operating expenses and the competition from the container operators, the market fundamentals for the reefer industry remain attractive.

The reefer fleet has been reduced in size and this also affects the supply side of the market

As for the bulk carrier fleet, the future supply/demand balance in the bulk market is determined by the very low scrapping volumes and the enormous contracting of newbuildings. During 2007 only 35 bulk carriers with 0.9 mill dwt were reported to be broken-up, whereas 327 newbuildings totalling 24.7 mill dwt were entering the fleet. Experts predict a continuous high tonnage demand due to the boom in Chinese bulk

tienen su origen en países con economías basadas en el dólar americano, mientras que las que se basan en el euro representan el 50% de las importaciones. Por tanto, las alteraciones en el cambio dólar/euro influyen en gran medida en este mercado.

La demanda subyacente de transporte de cargas refrigeradas continua fuerte. A pesar de los históricamente altos gastos de explotación y de la competencia de los operadores de contenedores, los fundamentos de mercado para la industria frigorífica siguen siendo atractivos.

La flota frigorífica se ha reducido en tamaño, lo que también afecta al lado de la oferta del mercado.

En cuanto a la flota granelera, el futuro equilibrio de la oferta/demanda en este mercado está determinado por los bajos niveles de desguace y los numerosos contratos de nuevas construcciones. Durante 2007 tan solo 35 bulk carriers con 0,9 mill tpm fueron desguazados, mientras que 327 nuevas construcciones con 24,7 mill tpm entraron en la flota. Los expertos predicen una gran demanda continua de tonelaje debido al boom en los tráficos de

trades, which is already reflected in the very high volume of new orders.

At the end of 2007, the order book for bulk carriers stood at 2,790 carriers with 238.5 mill dwt, the highest level ever. Only 38 per cent of this volume will be delivered within the next two years.

The scrapping level for general cargo and container ships was extremely low. During 2007 only 191 general cargo ships with a tonnage volume of 1.1 mill dwt and 24 container ships with 0.4 mill dwt were sold to breakers. New orders in 2007 amounted to 800 general cargo ships with 10.4 mill dwt and 777 fully cellular container ships with 3.9 mill TEU and 46.9 mill dwt, respectively.

The order book as of December 31st, 2007 comprised 1,421 general cargo ships with 18.8 mill dwt and 1,518 container ships with 82.5 mill dwt and 6.9 mill TEU. At last 159 container ships on order had capacities of 10,000 TEU and above, of which 104 ships with more than 12,000 TEU.

The container ship order book at the end of 2007 represented a TEU-share of 63

graneles con China, que ya se apreciaba en la gran cantidad de nuevos contratos.

A finales de 2007, la cartera de pedidos de bulk carriers se situó en 2.790 buques con 238,5 mill tpm, la mayor de la historia. Solo el 38% de este volumen se entregará en los próximos dos años.

El índice de desguace de buques de carga general y portacontenedores fue extremadamente bajo en 2007. Solamente 191 buques de carga general con un volumen de 1,1 mill tpm, y 24 portacontenedores con 0,4 mill tpm se vendieron para desguace; mientras que se encargaron 800 buques de carga general (10,4 mill tpm) y 777 portacontenedores puros (3,9 mill TEU y 46,9 mill tpm, respectivamente).

A 31 de Diciembre, la cartera de pedidos constaba de 1.421 buques de carga general con 18,8 mill tpm y 1.518 portacontenedores con 82,5 mill tpm y 6,9 mill TEU. Al menos 159 de estos portacontenedores tenían capacidades de más de 10.000 TEU, y de éstos 104 con más de 12.000 TEU.

A finales de 2007, la cartera de pedidos de portacontenedores representaba un 63%

per cent in relation to the existing container fleet. Until end of 2008, approx. 1.7 mill TEU will be delivered equal to a share of 25 per cent of the current world order book.

Based on the order book as of December 31st, 2007, and the assumption that scrapping is still low, the container fleet will reach approx. 12.5 mill TEU at the beginning of 2009 and 14.0 mill dwt at the beginning of 2010.

As for the international shipping regulations in 2007, the Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 entered into force on 14th June 2007. 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.

An international convention banning the use of harmful organotins in anti-fouling paints used on ship's hull will enter into force on 17th September, 2008, following

de la flota total existente de estos buques. Hasta finales de 2008, alrededor de 1,7 mill TEU serán entregados, lo que equivale al 25% de la actual cartera de pedidos mundial.

Basándonos en la cartera de pedidos a 31 de Diciembre de 2007, y suponiendo que el número de desguaces sea aún bajo, la flota de buques portacontenedores alcanzará a principios de 2009 unos 12,5 mill TEU y 14,0 mill tpm a principios de 2010.

En cuanto a la legislación internacional en 2007, El Protocolo de Preparación, Respuesta y Cooperación contra la Contaminación por Sustancias Peligrosas y Nocivas de 2000 entró en vigor el 14 de Junio de 2007. 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 las químicas.

El 17 de Septiembre de 2008 entrará en vigor una convención internacional que prohíbe el uso de los compuestos organoestánicos en las pinturas

accession to the treaty by Panama on 17th September, 2007, that makes the 25th State that ratifies the Convention, representing 25 per cent of the world merchant shipping tonnage.

The Convention will apply to ships flying the flag of a Party of the Convention, as well as ships not entitled to fly their flags but which operate under their authority and to all ships that enter a port, shipyard or offshore terminal of a Party. It will apply to all ships, including fixed or floating platforms, floating storage units and floating production storage and off-loading units.

The OMI Marine Environment Protection Committee (MEPC) at its 54th session from 20-24 March 2006 adopted an amendment to the revised MARPOL Annex I (which was adopted in October 2004 and with entry into force in 2007) to include a new regulation 12A on oil fuel tank protection. The regulation is intended to apply to all ships delivered on or after 1 August 2010 with an aggregate oil fuel capacity of 600 m³ and above.

In this context it also refers to a ship for

antiincrustantes de los buques, tras la adhesión, el 17 de Septiembre de 2007, de Panamá, que hace el Estado número 25 en ratificar la Convención, representando el 25% del tonelaje marítimo mundial.

La Convención se aplicará a los buques registrados en un país firmante de la Convención y a los buques que, aunque no registrados, operen bajo su autoridad, y a todos los buques que entren en sus puertos, astilleros o terminales offshore. También se aplicará a las plataformas fijas o flotantes, a unidades de almacenaje flotantes, a almacenes de producción flotantes, y a unidades de descarga.

El Comité (IMO) para la Protección del Medio Ambiente Marino en su 54^o sesión de 20-24 de Marzo de 2006 adoptó una enmienda al Anexo I del MARPOL (adoptada en Octubre de 2004 y que entró en vigor en 2007) para incluir una nueva regulación 12A sobre protección de los tanques de combustible. Esta norma se aplicará a todos los buques entregados el o después del 1 de Agosto de 2010 y con capacidad total de combustible de más de 600 m³.

También incumbe a un buque contratado

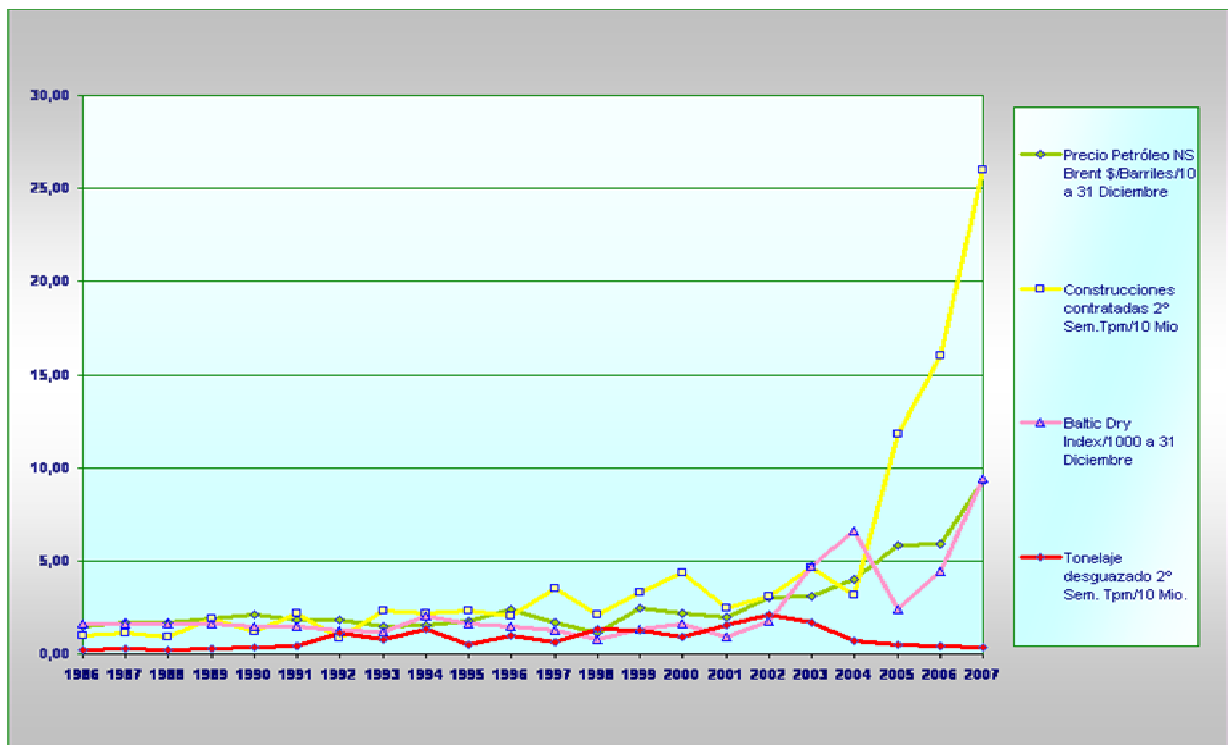
which the building contract is placed on or after 1st August 2007, or in absence of a contract, its keel is laid on or after 1st February 2008.

This Regulation includes requirements for the protected location of the fuel tanks. In essence, the protection requirements oblige the oil fuel tanks to be located inside the doubled hull, thus helping prevent spillages of oil fuel in case of collision or grounding.

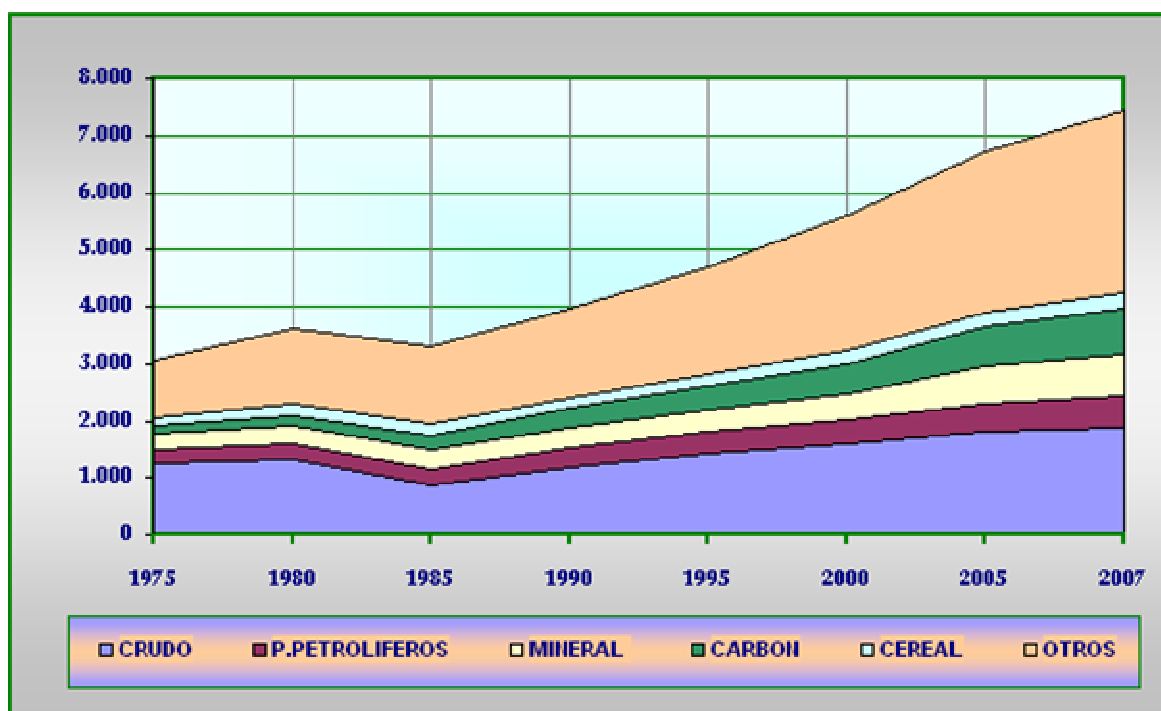
el o después del 1 de Agosto de 2007, o en ausencia de contrato, el que la quilla esté puesta el o después del 1º de Febrero de 2008.

Esta Regulación incluye los requisitos de ubicación para proteger los tanques de combustible. Estos requisitos obligan a colocar los tanques de combustible dentro del doble casco, ayudando así a evitar vertidos de combustible en caso de colisión o encalladura.

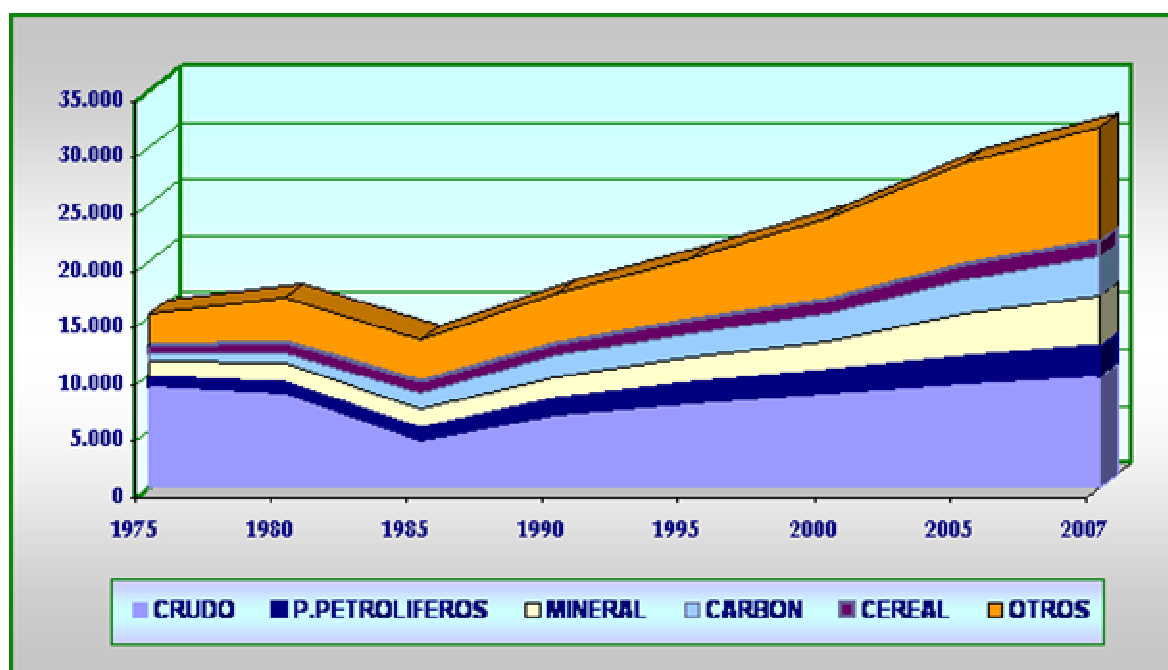
INDICADORES DE MERCADO



TRAFICO MARITIMO MUNDIAL (1975-2007) en millones tpm



TONS-MILLA TRANSPORTADAS (1975-2007) en billones tpm



EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

As for December 31st, 2007, the total world merchant fleet comprised 44,553 ships with 1.08 billion dwt equal to 1.3 mill TEU. Compared with last year's figures the tonnage increased again by 6.9 per cent and the TEU-capacity by 11.4 per cent.

In the period 2004-2008, the average tonnage growth of the total world merchant fleet reached 6.5 per cent per year, representing in absolute terms a remarkable increase of 239 mill dwt.

While the annual tonnage growth in the last years doubled compared to figures in the 1990s, the scrapping for old merchant vessels has fallen to a very low level due to the good market conditions.

In 2007, 2,193 newbuildings with a combined tonnage of 82.5 mill dwt entered the merchant fleet, the highest level ever in terms of dwt. In the same period, only 462 vessels with a tonnage of 7.2 mill dwt were reported to be broken-up. Scrapping activities were low for all

A 31 de Diciembre de 2007, la flota mercante mundial constaba de 44.553 buques con 1,08 millardos de tpm y 1,3 millones TEU, datos que comparados con los de 2006 se han incrementado en un 6,9% en tpm y en un 11,4% en capacidad TEU.

En el período 2004-2008, el crecimiento medio de tonelaje de la flota mercante mundial alcanzó los 6,5% al año, lo que representa en términos absolutos un notable incremento de 239 mill tpm.

Mientras el crecimiento anual de tonelaje se ha duplicado en los últimos años con respecto a los 90, el desguace de los viejos mercantes ha caído a un nivel muy bajo por las buenas condiciones del mercado.

En 2007, 2.193 nuevas construcciones, con un total de 82,5 mill tpm, entraron a la flota mercante, el nivel más alto en tpm de la historia. En el mismo período, solamente 462 buques con un tonelaje de 7,2 mill tpm fueron desguazados. Las actividades de desguace fueron bajas en

market segments.

2007 was again a record year for the newbuilding market. In total, 5,044 orders for merchant ships with a combined tonnage of 293 mill dwt. Ships on order reached a new record with 8,887 ships and 520 mill dwt. The share of the ordered tonnage in relation to the current tonnage is about 48 per cent. It is worth mentioning that the ordered tonnage has doubled within the last three years.

As of December 31st, 2007, the world tanker tonnage (oil, products, oil/chemical, pure chemical and liquid gas) had with 439 mill dwt a share of 40.7 per cent of the world merchant fleet. Expressed in dwt, this is an increase of 91.8 mill dwt compared to January figures in 2004 (+26.4 per cent).

The average yearly growth rate for tanker tonnage in the period 2004-2008 stood at 6.0 per cent. For liquid gas tankers, average growth was even higher and reached 9.7 per cent. Over one third of the total tanker tonnage came in service since 2004.

The tonnage of bulk carriers in 2007

todos los sectores del mercado.

El año 2007 fue, de nuevo, un año récord para las nuevas construcciones; en total, 5.044 nuevos pedidos con un tonelaje combinado de 293 mill tpm. La cartera de pedidos alcanzó un nuevo récord con 8.887 buques y 520 mill tpm. Este tonelaje representa el 48% del actual tonelaje de la flota mundial. Es digno de mención que el tonelaje de la cartera de pedidos se ha multiplicado por dos en los últimos tres años.

A 31 de Diciembre de 2007, el tonelaje mundial de buques tanque (petróleo, productos, petroquímicos, químicos puros y gas licuado) representan, con 439 mill tpm, el 40,7% de la flota mercante mundial. Es decir, un incremento de 91,8 mill tpm, comparando con los datos de Enero de 2004 (+26,4%).

En el período 2004-2008 el crecimiento anual medio del tonelaje de buques tanque fue del 6,0%. Para los de gas licuado el crecimiento medio fue aún mayor alcanzando el 9,7%. Más de un tercio del tonelaje total de buques tanque ha entrado en servicio después de 2004.

El tonelaje de bulk carriers en 2007

increased by 6.9 per cent (+ 24.7 mill dwt). At the end of 2007, the bulk carrier fleet had, in terms of tonnage, a share of 35.8 per cent of the world merchant fleet equal to 386.6 mill dwt. In the period 2004-2008, the bulk carrier tonnage grew on average by 6.4 per cent yearly.

The world fleet of fully cellular container vessels continued to expand substantially. In 2007 the container fleet grew by 13.7 per cent (TEU) or 12.8 per cent (dwt). As of December 31st, 2007, the capacity of the container fleet contributed 13.4 per cent to the world merchant fleet (2004: 10.7 per cent, 1990: 4.1 per cent). During the last five years, 1,385 container ships with 4.8 mill TEU were added to the trading fleet, the container fleet grew on average by 13.8 per cent yearly.

In the period 2004-2008, the average growth rate for general cargo tonnage was 1.9 per cent. At the end of 2007, the general cargo tonnage represented 9.5 per cent of the total tonnage (2004: 11.3 per cent). Considering various segments of the general cargo fleet, the average growth rates in the period 2004-2008 differ significantly. The fleet of special ships (incl. vehicles carrier and heavy-

aumentó un 6,9% (+24,7 mill tpm). A finales de año, la flota granelera representaba, en tonelaje, el 35,8% de la flota mercante mundial, lo que equivale a 386,6 mill tpm. En el período 2004-2008, esta flota creció por término medio un 6,4% anual.

Por su parte, la flota mundial de portacontenedores siguió expandiéndose sólidamente. En 2007, la flota de portacontenedores creció un 13,7% (TEU) o un 12,8% (tpm). A 31 de Diciembre, dicha flota contribuyó con un 13,4% a la flota mercante mundial (2004: 10,7%, 1990: 4,1%). Durante los últimos cinco años, 1.385 portacontenedores, con un total de 4,8 mill TEU se sumaron a la flota comercial, creciendo una media del 13,8% al año.

En el periodo 2004-2008, el crecimiento medio del tonelaje de carga general fue de 1,9%. A finales de año, el tonelaje de carga seca representaba el 9,5% del tonelaje total (2004: 11,3%). Considerando distintos sectores de la flota de carga general, el crecimiento medio en el período 2004-2008 difiere notablemente ya que la flota de buques especiales (incluidos los buques de cargas pesadas y

load ships) grew on average by 8.5 per cent yearly, whereas the fleets of ro-ro cargo and reefer ships showed negative growth rates with -5.0 per cent and -0.5 per cent, respectively.

In the period 2004-2008, the passenger fleet (including cruise vessels and ro-ro ferries) increased on average by 1.5 per cent yearly (based on dwt). The level of new ships entering the fleet is increasingly determined by large cruise vessels.

At the end of 2007, the world merchant fleet had an average age of 18.9 years, compared to 19.1 years in 2004. As of December 31st, 2007, about 8,900 merchant ships representing 4.5 per cent of the total deadweight tonnage were older than 30 years, i.e. they were built before 1978. In contrast, about 32 per cent of the tonnage is attributable to newbuildings delivered after 2002.

The following age profiles for major ship types can be highlighted:

- *4,845 general cargo ships representing 27.5 per cent of all general cargo ships were older than 30 years (built before 1978).*

de vehículos) creció una media del 8,5% anual, mientras que las flotas de ro-ros y buques frigoríficos presentaron crecimientos negativos del -5,0% y -0,5%, respectivamente.

En el período 2004-2008, la flota de buques de pasaje (incluyendo cruceros y ferrys ro-ro) se incrementó una media del 1,5% anual (tpm). El nivel de nuevos buques incorporados a la flota está determinado cada vez más por los grandes buques de cruceros.

A finales de 2007, la flota mercante mundial tenía una edad media de 18,9 años, que en 2004 era de 19,1 años. A 31 de Diciembre de 2007, unos 8.900 buques mercantes, que representaba el 4,5% del tpm total, tenía más de 30 años, es decir se construyeron antes de 1978. Por el contrario, alrededor del 32% del tonelaje se atribuye a nuevas construcciones entregadas después del 2002.

Son destacables los siguientes perfiles de edad para los principales tipos de buque:

- 4.845 buques de carga general, que representan el 27,5% del total de este sector eran mayores de 30 años (anteriores a 1978).

- *Nearly 37 per cent of the tanker tonnage came into service within the last 5 years (2,756 vessels), while only about 3 per cent of the tanker tonnage is older than 30 years (1,864 vessels).*
- *With an average age of 10.6 years the container fleet is the youngest fleet segment. One third of all container ships were built during the last five years. In terms of TEU this is equal to 44.6 per cent of the total TEU capacity.*
- *General cargo “multi-deck” ships and cargo/ro-ro passenger ships (ferries) represent the oldest fleet segments in terms of number of vessels. 65 per cent of all multi-deck ships and 47 per cent of all ferries were older than 25 years.*
- *Casi el 37% del tonelaje de buques tanque entró en servicio en los cinco últimos años (2.756 buques), mientras que solo el 3% del tonelaje de buques tanque tiene más de 30 años (1.864 buques).*
- *Con una edad media de 10,6 años la flota de portacontenedores es el sector más joven. Un tercio de todos los portacontenedores se han construido en los últimos 5 años, lo que, en TEU, es igual al 44,6% de la capacidad total de TEU.*
- *Los buques de carga general con entrepuentes y los ferrys de pasajeros y carga/ro-ro representan los sectores con flotas de más edad (por buques). El 65% de los primeros y el 47% de los segundos tienen más de 25 años.*

Even so, the average age of the tankers as a whole (equal to 439.3 mill dwt and 40.7 per cent of the world tonnage) was 16.7 years as for 31st December 2007 (being the chemical fleet the oldest one with 19.2 years, and the LNG fleet the youngest with 15.8 years).

Con todo, la edad media de los buques tanque en su conjunto (lo que equivale a 439,3 mill tpm y el 40,7% del tonelaje mundial) era a 31 de Diciembre de 16,7 años (siendo la flota mayor la de buques químicos (19,2 años) y la menor la de LNG (15,8 años).

As for the dry bulk carriers, the bulk carrier fleet as a whole (386.6 mill dwt

En cuanto a los buques de carga seca, los bulk carriers en su conjunto (386,6 mill

and 35.8 per cent of the world tonnage) had an average age of 16.0 years at the end of 2007.

There has been an upward trend in ship sizes within the world merchant fleet. Within the five years, the average size of the world merchant fleet increased from 21,000 to 24,200 dwt. About 3,000 merchant ships belonged to size classes above 80,000 dwt (2004: 2,100 ships). The average size of container ships, for example, has doubled in less than 20 years.

Newbuildings entering the merchant fleet in the last five years have been increasing in size, thereof 123 container ships with capacities above 100,000 dwt, 257 oil tankers and 228 bulk carriers with a tonnage above 150,000 dwt. An additional 135 oil tankers and 55 bulk carriers each with sizes of 300,000 dwt and above are being built.

The average size of merchant vessels in the current orderbook is about 59,000 dwt, a doubling in comparison to the trading fleet.

tpm y el 35,8% del tonelaje mundial) tenían una edad media a finales de 2007 de 16,0 años.

Ha habido una tendencia al alza en los tamaños de los buques en la flota mercante mundial. En los últimos cinco años el tamaño medio de la flota mercante mundial ha pasado de 21.000 a 24.200 tpm. Unos 3.000 buques pertenecen al grupo de más de 80.000 tpm (2004: 2.100 buques). El tamaño medio de los portacontenedores, por ejemplo, se ha duplicado en menos de 20 años.

Las nuevas construcciones que se han incorporado a la flota mercante en los últimos cinco años han aumentado su tamaño, de ellos 123 portacontenedores de más de 100.000 tpm, 257 petroleros y 228 bulk carriers con un tonelaje de más de 150.000 tpm. Además, se están construyendo otros 135 petroleros y 55 bulk carriers con tamaños cada uno de más de 300.000 tpm.

El tamaño medio de los buques de la cartera de pedidos mundial es de 59.000 tpm, el doble que el de la flota mercante mundial.

The largest vessel of the world merchant fleet in 2007 was the crude oil tanker “Ti Europe” (5 years old), with 238.006 gt and Belgian flag. It was followed by the 21 years old bulk carrier “Berge Stahl”, with 175,720 gt and Norwegian flag; and by the container ship “Estelle” of just one year of age, 170,794 gt and 12,508 TEU and under the Danish flag.

The largest LNG of the world merchant fleet in 2007 was “Tembek” of 136,410 gt, built in 2007, and sailing under the Marshall Islands flag.

The flag-related ownership shows the increasing concentration on open registry flags. At the end of 2007, 691 mill dwt equal to 65 per cent of the total merchant fleet tonnage were registered under foreign flags –mainly under open registry flag-.

Based on the flag ranking as of 31st December, the major open registry flags include ten flags, namely Panama, Liberia, the Bahamas, Marshall Islands, Malta, Cyprus, Antigua & Barbuda, Saint Vincent, Bermuda and Cayman Islands.

At the end of 2007, tonnage registered

En 2007 el mayor buque de la flota mercante mundial fue el “Ti Europe” (petrolero de 5 años) con 238.006 gt y bandera belga. Le seguía el Bulk carrier de 21 años “Berge Stahl” de 175.720 gt y bandera noruega. Tras él se encontraba el “Estelle” portacontenedor de 1 año, de 170.794 gt y 12.508 TEU, de bandera danesa.

El mayor LNG de la flota mercante mundial en 2007 fue el “Tembek”, de 136.410 gt, construido en 2007, con bandera de las Islas Marshall.

En cuanto a la propiedad, en función de la bandera, se aprecia un incremento de los registros abiertos. Así a finales de 2007, 691 mill tpm equivalentes al 65% del tonelaje mundial estaban registrados en banderas extranjeras, principalmente en registros abiertos.

A 31 de Diciembre de 2007, el ranking de los diez principales registros abiertos se componía de Panamá, Liberia, Bahamas, Islas Marshall, Malta, Chipre, Antigua y Barbuda, San Vicente, Bermuda y las Islas Caimán.

A finales de 2007, el tonelaje registrado

under the top ten registry flags totalled 585,9 mill dwt (ships of 300 gt and over). Leading open registry flags are Panama with 250 mill dwt (23.2 per cent of the world tonnage), followed by Liberia (115 mill dwt, 10.7 per cent) and at a distance two flags with each about 50 mill dwt (Marshall Islands and the Bahamas).

In the period 2004-2008, the average tonnage growth of open registries reached 7.3 per cent per year. The largest flags, Panama and Liberia, experienced an ongoing expansion of their fleets. During the last five years, these two flags realised average growth rates of 7.7 per cent (Panama) and 9.6 per cent (Liberia), respectively. The Marshall Islands showed the strongest increase with an average growth of 20.1 per cent yearly.

Nowadays, the foreign flag registration is a fact for all ship types and is determining the fleet development of all top ranking shipping nations. This is also true for the registration of newbuildings. In 2007, 82.3 mill dwt were added to the world merchant fleet (ships of 1,000 gt and over). 72 per cent of the total tonnage additions were attributable to

bajo estas diez primeras banderas totalizaban 585,9 mill tpm (buques de más de 300 gt). Los principales registros abiertos son Panamá con 250 mill tpm (y el 23,2% del tonelaje mundial), Liberia (115 mill tpm, 10,7%) y a distancia dos banderas con 50 mill tpm cada una (Islas Marshall y Bahamas).

En el período 2004-2008, el aumento medio del tonelaje de los registros abiertos alcanzó el 7,3% anual. Los mayores registros, Panamá y Liberia, tuvieron una constante expansión de sus flotas. Durante los últimos cinco años, estas dos banderas alcanzaron cuotas de crecimiento medio del 7,7% (Panamá) y del 9,6% (Liberia), respectivamente. Las Islas Marshall mostraron el mayor incremento con un crecimiento medio del 20,1% anual.

Hoy en día, el registro en banderas extranjeras es un hecho para todo tipo de buques y está determinando la evolución de las flotas de los principales países marítimos. Lo mismo ocurre con las nuevas construcciones. En 2007, 82,3 mill tpm entraron a la flota mercante mundial (buques de más de 1.000 gt), de los que el 72% se atribuyeron a banderas

foreign flags. All top-ranking shipping nations register large tonnage shares of their additions under foreign flags. In 2007, this was especially true for Japanese and German owners, namely

- *98.4 per cent of tonnage additions for Japanese owners (total additions 21.1 mill dwt.*
- *86.0 per cent of tonnage additions for German owners (total additions 7.4 mill dwt).*

About two third of the total tonnage of the world fleet are flagged-out or, in other words, registered under flags of convenience.

In the period 2004-2008, the foreign flag registered tonnage increased on average by approx. 8.5 per cent per year, whereas the national tonnage increased only by 3.4 per cent. The leading shipping nation, Greece, used the national flag for 32 per cent of its dwt, 68 per cent using a foreign flag. The Japanese controlled fleet is 93 per cent foreign-flagged and German ship owners used a foreign flag for 85 per cent of its controlled tonnage.

The world shipping scene is controlled by

extranjeras. Todos los principales países marítimos registran gran parte de su tonelaje nuevo en banderas extranjeras. En 2007, esto ocurrió especialmente con armadores de Japón y Alemania,

- El 98,4% del tonelaje nuevo de los armadores japoneses (21,1 mill tpm del tonelaje incorporado).
- El 86,0% del tonelaje nuevo de los armadores alemanes (7,4 mill tpm del tonelaje incorporado).

Sobre los dos tercios del tonelaje total de la flota mundial están abanderados en el extranjero, es decir en banderas de conveniencia.

En el período 2004-2008, el tonelaje registrado en banderas extranjeras creció aproximadamente un 8,5% por año, mientras que el tonelaje nacional aumentó sólo un 3,4%. Grecia, la principal potencia marítima mundial, utilizó el registro nacional para el 32% de sus tpm y los registros extranjeros para el 68% restante. La flota controlada por Japón está registrada en un 93% en el extranjero, mientras los armadores alemanes lo hicieron en un 85%.

El escenario marítimo mundial está

a few shipping countries. At the end of 2007, about 71 per cent of the total deadweight tonnage of the world merchant fleet was controlled by only 10 countries. These top-ranking fleets include to a large proportion OECD countries, comprising the majority of EU countries, but also emerging Asian countries like China, Hong Kong (SAR) and Singapore.

As of December 31st, 2007, 18,846 ships with a total of 692 mill dwt were controlled by OECD countries representing a dwt share of 68 per cent of the world merchant fleet. The controlled OECD fleet increased by 28 per cent (dwt) comparing the January figures for 2004 and 2008, while the tonnage of the total merchant fleet increased by 6.5 per cent per year. This increase is also reflected in the ship type. Tonnage figures for December 31st, 2007 indicate that OECD controlled high share for all ship types, ranging from 66 per cent for tankers and 78 per cent for container ships.

The average yearly tonnage growth of major shipping nations differs significantly. The highest tonnage growth

controlado por unos pocos países. A finales de 2007, sobre el 71% del tpm de la flota mercante mundial estaba controlada por sólo 10 países. Estas primeras flotas del ranking mundial incluyen en una gran parte a países de la OCDE, que comprende a la mayoría de los países de la U.E. así como a países asiáticos emergentes como China, Hong Kong (SAR) y Singapur.

A 31 de Diciembre de 2007, 18.846 buques con un total de 692 mill tpm eran controlados por países de la OCDE, lo que representa el 68% de la flota mercante mundial. La flota controlada por la OCDE creció un 28% (en tpm) comparando las cifras de Enero de 2004 y de 2008, mientras que el tonelaje de la flota mercante mundial se incrementó en un 6,5% anual. Esta subida se aprecia también en los tipos de buques. Las cifras del tonelaje a 31 de Diciembre indican que la OCDE controla una gran proporción de todos los tipos de buques, que van del 66% de los buques tanque al 78% de los buques portacontenedores.

El crecimiento medio anual del tonelaje de las principales naciones marítimas difiere notablemente. El mayor

was attributable to German and China. In the period 2004-2008, the tonnage controlled by German ship owners increased on average by 18.3 per cent yearly, whereas growth rates for China stood at 16.2 per cent. The leading shipping nation, Greece, increased its tonnage in the mentioned period by 3.0 per cent per year.

The world orderbook has increased again to 8,887 ships with 184.0 mill cgt (520 mill dwt), the highest level ever. Compared to figures at the beginning of 2007, this is an increase of 47 per cent in terms of cgt. Especially new orders for bulk carriers and container vessels increased extraordinarily. About 41 per cent of the tonnage ordered in 2007 was attributable to bulk carriers. The newbuildings scheduled to be delivered within the next years, will dramatically increase the tonnage capacity of the world merchant fleet.

The new orders during 2007 surpassed the ship deliveries by far. While 2,193 vessels with 82.4 mill dwt (35.0 mill cgt) left the order book after completion, 5,044 ships with 292 mill dwt (98 mill cgt) were added as

crecimiento corresponde a Alemania y China. Entre 2004 y 2008 el tonelaje controlado por armadores alemanes creció una media del 18,3% anual, mientras que el de los armadores chinos se situó en el 16,2%. La primera nación marítima del mundo, Grecia, incrementó su tonelaje en el mencionado período en un 3,0% anual.

La cartera de pedidos mundial ha vuelto a crecer hasta los 8.887 buques con 184,0 mill cgt (520 mill tpm) el nivel más alto hasta el momento. Comparando estas cifras con las de principios de 2007, este incremento fue del 47% (cgt). En especial los nuevos contratos para bulk carriers y portacontenedores crecieron notablemente hasta el punto de que el 41% del tonelaje contratado eran bulk carriers. Las nuevas construcciones cuya entrega está programada en los próximos años, incrementará dramáticamente la capacidad de tonelaje de la flota mercante mundial.

Los nuevos contratos en 2007 sobrepasaron con mucho a las entregas. Mientras que 2.193 buques con 82,4 mill tpm (35,0 mill cgt) salieron ya terminados de la cartera de pedidos, se añadieron a ésta 5.044 buques con 292 mill tpm (98

new contracts.

At the end of 2007, tanker tonnage still dominates the world order book with a cgt-share of 34.5 per cent, but the share of bulk carriers increased to 29.4 per cent, with the contracting 2,039 ships with a tonnage of 39.6 mill cgt in 2007. Container vessels had a share of 22.5 per cent, followed by general cargo ships (9.5 per cent) and passenger ships/ferries (4.0 per cent).

As of December 31st, 2007, 2,935 tankers equivalent to 63.7 mill cgt were on order. This is cgt-increase of 10.8 per cent compared to figures of December 2006. During the past four quarters, 1,303 tankers totalling 23.2 mill cgt were placed in the order book. Two thirds of the ordered tonnage will be delivered within the next two years.

During 2007, 2,039 bulk carriers with 39.6 mill cgt were contracted. The tonnage of new orders has more than tripled compared to 2006 (11.2 mill cgt). Accordingly, the bulk carrier order book stood at 2,790 carriers with a capacity of 54.0 mill cgt equal to 228.5 mill dwt. This is an increase of 154 per cent compared to December 2006. 38 per cent of all bulk

mill cgt).

A finales de 2007, el tonelaje de buques tanque todavía dominaba la cartera de pedidos mundial, con el 34,5% (cgt), pero los bulk carriers se incrementaron en un 29,4%, con contratos para 2.039 buques (39,6 mill cgt) durante 2007. Los portacontenedores participaron en un 22,5%, seguidos por los buques de carga general con un 9,5% y los de pasajeros y ferrys con un 4,0%.

A 31 de Diciembre de 2007, había contratados 2.935 buques tanque (63,7 mill cgt) lo que supone un incremento del 10,8% comparado con las cifras del año anterior. Durante 2007, 1.303 buques tanque con 23,2 mill cgt entraron en la cartera de pedidos. Dos tercios de este tonelaje serán entregados durante los próximos dos años.

Durante 2007, se contrataron 2.039 bulk carriers con 39,6 mill cgt. El tonelaje contratado se ha más que triplicado si se compara con los datos de 2006 (11,2 mill cgt). Por tanto, la cartera de pedidos de bulk carriers se situó en 2.790 buques con 54,0 mill cgt y 228,5 mill tpm, que supone un incremento del 154% comparado con Diciembre de 2006. El

carriers on order belonged to size classes above 80,000 dwt. It is worth mentioning that 60 per cent of the ordered bulk carrier tonnage will be delivered after 2009.

After a short decline in 2006, container order activity during 2007 has more than doubled compared to 2006 (+166 per cent). As of December 31st, 2007, 1,518 fully cellular container ships with 41.5 mill cgt equivalent to 6.9 mill TEU were on order. This is an increase of 46.3 per cent compared to figures of December 2006 in terms of cgt.

As in previous years, the focus of the order activity has been on large units. At least 159 fully cellular container ships on order have capacities of 10,000 TEU and above. Until end of 2010 approx. 5.3 mill TEU capacity of new cellular container ships will be delivered.

Assuming that the scrapping tonnage will be at a low level, based on orders at the end of 2007, the increases of the cellular container fleet will be around 15 per cent during 2008, 13 per cent during 2009 and 13 per cent in 2010.

38% de todos los bulk carriers contratados son de más de 80.000 tpm. Es digno de mención el hecho de que el 60% de este tonelaje contratado será entregado después del año 2009.

Tras una pequeña bajada en 2006, los contratos para portacontenedores en 2007 se han duplicado en comparación al año anterior. A 31 de Diciembre de 2007, había contratados 1.518 portacontenedores puros con 41,5 mill cgt y 6,9 mill TEU, es decir un incremento del 46,3% en cgt, comparado con las cifras de Diciembre de 2006.

Como en años anteriores, la mayoría de los contratos ha sido para grandes unidades. Al menos 159 de todos ellos tenían capacidades de más de 10.000 TEU. Hasta finales de 2010 se entregarán unos 5,3 mill TEU de nuevos portacontenedores celulares.

Suponiendo que el tonelaje para desguace va a estar a un nivel bajo, y en base a los contratos existentes a finales de 2007, el incremento de la flota de portacontenedores celulares estará alrededor del 15% en 2008, del 13% durante 2009 y del 13% en 2010.

At the end of 2007, the order book for general cargo ships comprised 1,421 carriers with 17.5 mill cgt; this is an increase of 41.6 per cent compared to 2006. The general cargo fleet showed a strong increase in the fleet segment of special ships (vehicle carriers and heavy load vessels). The order book comprised 275 special ships, thereof 224 vehicles carriers with 6.5 mill cgt.

As for the leading shipbuilding countries, China is now the second-largest shipbuilding nation in the world. Today, more than 160 shipyards in China are engaged in the newbuilding sector.

Looking at the order book as of December 31st, 2007, South Korea maintained the top rank in the world with 67.3 mill cgt equal to 36.6 per cent of the total world order book, followed by China with 54.2 mill cgt (29.5 per cent) and Japan with 31.6 mill cgt (17.2 per cent).

Within one year, China has doubled its cgt tonnage in the order book (+28.5 mill cgt).

A finales de 2007 la cartera de pedidos para buques de carga general contenía 1.421 buques con 17,5 mill cgt , lo que supone un incremento del 41,6% con respecto a 2006. La flota de carga general mostró un fuerte incremento en el sector de buques especiales (vehículos y cargas pesadas). La cartera de pedidos contenía 275 buques especiales, así como 224 buques para vehículos con 6,5 mill cgt.

En cuanto a los principales países constructores, China ocupa ya el segundo lugar en el mundo. Hoy en día, hay en China más de 160 astilleros dedicados a la construcción de buques nuevos.

A 31 de Diciembre de 2007, y mirando la cartera de pedidos, Corea del Sur se mantiene en el primer lugar en el ranking mundial con 67,3 mill cgt, que son el 36,6% del total de la cartera de pedidos mundial, seguido de China, con 54,2 mill cgt (29,5%) y Japón con 31,6 mill cgt (17,2%).

En el período de un año, China dobló su tonelaje (cgt) en la cartera de pedidos (+ 28,5 mill cgt).

7,870 merchant ships with 166 mill cgt equal to 90 per cent of the current world order book will be built on Asian yards. Only 900 merchant ships (16.5 mill cgt, 9.0 per cent) were contracted for European yards. Today, tanker and container shipbuilding is largely attributable to Korean yards, whereas Chinese yards are leading in the bulk carrier segment.

The country analysis of the order book as of December 31st, 2007, indicates that 47 per cent of the bulk carrier tonnage is attributable to Chinese yards. South Korea has attracted 52 per cent of both the tanker and container ship orders in terms of cgt. China has also strengthened its position in general cargo market. With a share of 32.8 per cent, China is in the lead in this segment. Only 6.4 per cent of the container ship orders were placed in Japan, around 23 per cent was attributable to China and 12 per cent to European shipbuilders.

China has secured remarkable market shares of most ship types. This proves the increasing confidence into the quality of the Chinese shipbuilding products.

7.870 buques mercantes con 166 mill cgt equivalentes al 90% de la actual cartera de pedidos mundial serán construidos en astilleros asiáticos, mientras que sólo se contrataron 900 buques (16,5 mill cgt, igual al 9,0%) en astilleros europeos. Los buques tanques y los portacontenedores se construyen hoy en gran medida en Corea, mientras que los astilleros chinos son líderes en el sector de bulk carriers.

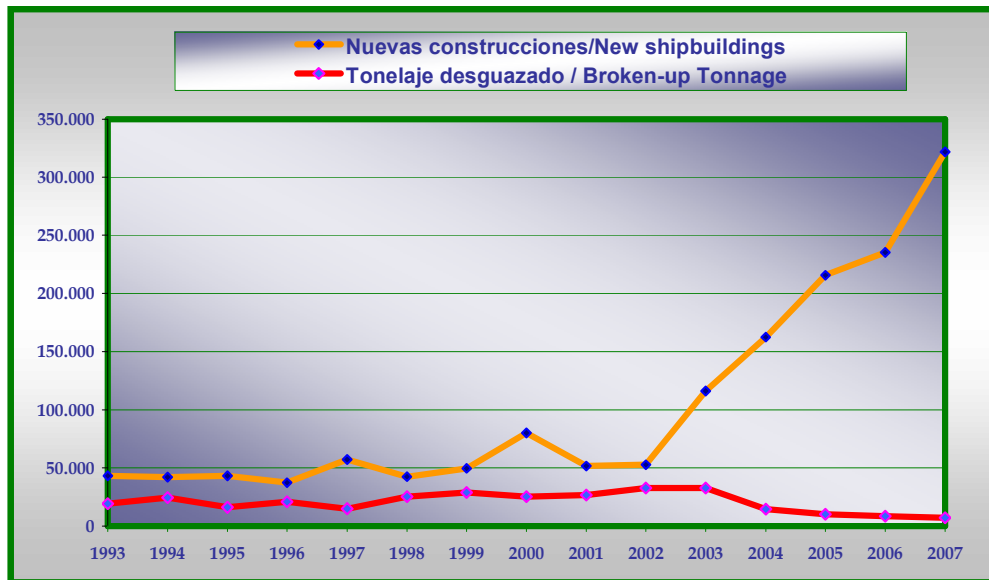
El análisis por países de la cartera de pedidos a 31 de Diciembre de 2007 indica que el 47% del tonelaje de bulk carriers se construye en astilleros chinos. Corea del Sur ha conseguido un 52%, de contratos (en cgt) tanto para buques tanque como para portacontenedores. También China ha fortalecido su posición en el mercado de carga general que, con un 32,8%, lidera este sector. Solo el 6,4% de los contratos para portacontenedores se emplazaron en Japón, alrededor del 23% en China y el 12% en astilleros europeos.

China se ha asegurado una notable participación en el mercado casi todos los tipos de buques. Esto confirma la creciente confianza en los productos de construcción de buques en China.

The European shipyards, organised in the CESA, have only strengthened their position in the cruise and passenger ship construction and provide about 85 per cent of the order volume in this market segment. Increasing orders addressed to European yards partly also result from the full order books at Asian yards.

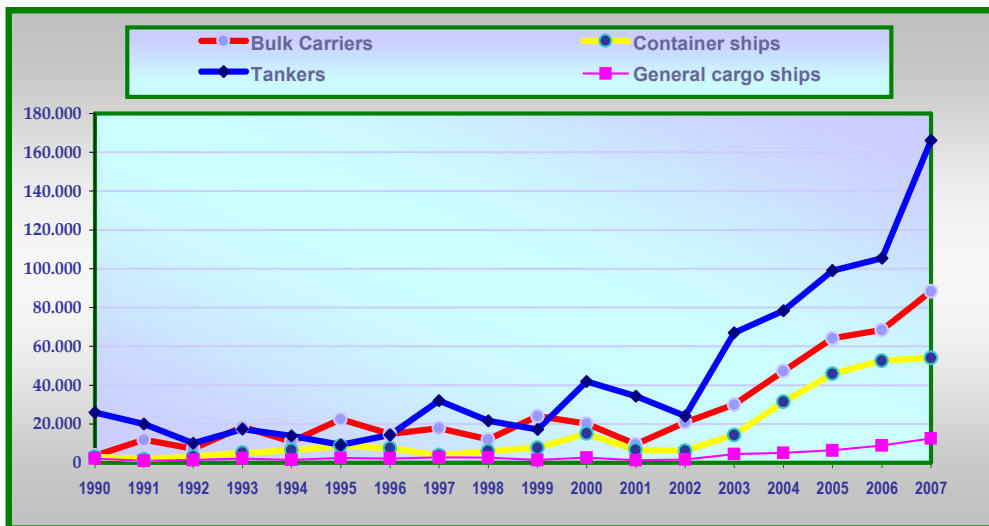
Los astilleros europeos, organizados en CESA, han fortalecido su posición solo en la construcción de cruceros y buques de pasaje y proporcionan el 85% del volumen contratado en este sector de mercado. El creciente volumen de pedidos a los astilleros europeos en parte resulta del exceso de las carteras de pedidos asiáticas.

NUEVAS CONSTRUCCIONES Y TONELAJE MUNDIAL DESGUAZADO (1993-2007) ('000 TPM)



Datos a 1 de Enero de cada año

NUEVAS CONSTRUCCIONES CONTRATADAS DESDE 1990 A 2007 ('000 TPM)



Datos a 1 de Enero de cada año

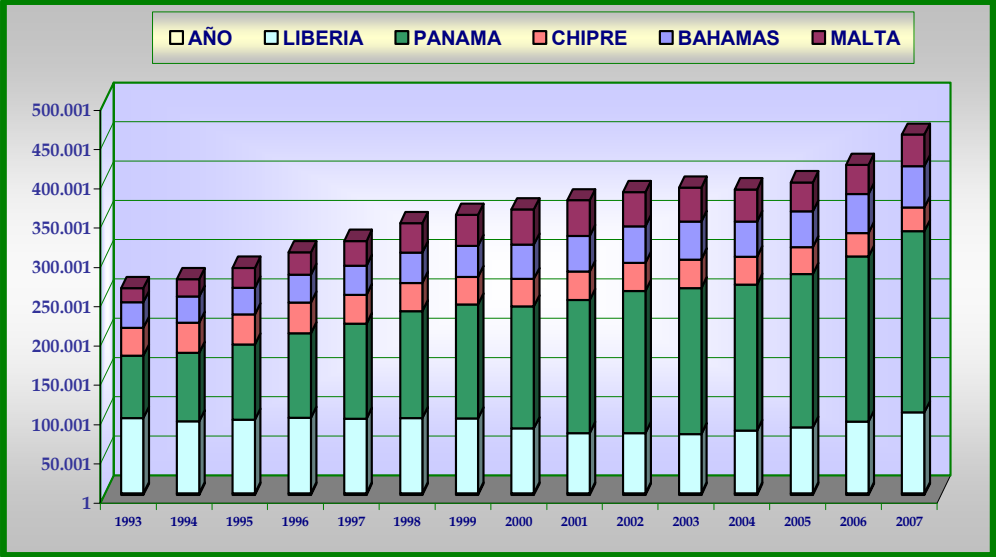
FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR BANDERAS. EVOLUCION DURANTE 2007

BANDERAS Ordenadas por TPM 08 (07)	1 DE ENERO 2007				1 DE ENERO 2008				%Tpm	%Cam-
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1000 TEU	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1.000 TEU	total mundo	bio Tpm s/2006
1 (1) Panamá	6.015	153.425	230.506	2.128	6.380	166.461	250.287	2.451	23,2	8,6
2 (2) Liberia	1.804	67.067	103.068	1.803	2.067	74.907	114.975	2.127	10,7	11,6
3 (3) Grecia	1.091	32.193	54.829	227	1.111	35.610	61.141	229	5,7	11,5
4 (4) Hong Kong(SAR)	1.081	32.736	54.776	527	1.145	35.892	59.554	660	5,5	8,7
5 (5) Is. Marshall	840	32.134	53.431	450	969	35.200	58.386	451	5,4	9,3
6 (6) Bahamas	1.221	39.087	52.427	371	1.260	42.379	56.527	349	5,2	7,8
7 (7) Singapur	1.196	31.148	49.587	453	1.311	35.232	54.662	610	5,1	10,2
8 (8) Malta	1.235	24.603	40.102	216	1.350	26.592	43.515	250	4,0	8,5
9 (9) China	2.364	22.026	33.440	344	2.428	23.733	36.211	369	3,4	8,3
10 (10) Chipre	883	19.082	30.233	382	866	18.994	29.775	419	2,8	-1,5
11 (11) Reino Unido (T)	862	19.750	26.030	578	865	20.680	26.486	616	2,5	1,8
-Isla de Man	300	8.246	13.730	46	281	8.108	13.456	39	1,2	-2,0
-Reino Unido N	562	11.504	12.300	532	584	12.572	13.030	578	1,2	5,9
12 (12) Noruega (T)	979	16.908	23.010	101	963	16.729	22.701	102	2,1	-1,3
- NIS	545	14.668	20.401	98	526	14.619	20.403	100	1,9	0,0
- Noruega N	434	2.241	2.609	3	437	2.110	2.298	3	0,2	-11,9
13 (13) Corea -Sur	1.008	9.577	15.450	109	1.100	12.342	20.266	118	1,9	31,2
14 (17) Alemania	455	11.167	13.164	900	456	12.757	14.984	1.041	1,4	13,8
15 (15) India	429	7.900	13.527	18	603	8.413	14.375	19	1,3	6,3
16 (14) Japón	2.557	11.478	14.048	35	2.528	11.517	13.856	32	1,3	-1,4
17 (16) Italia	776	12.367	13.234	138	763	12.666	13.309	159	1,2	0,6
18 (20) Ant&Barbuda	1.043	7.783	10.233	625	1.093	8.587	11.265	669	1,0	10,1
19 (19) Dinamarca (T)	378	8.400	10.241	407	378	8.992	10.661	456	1,0	4,1
- DIS	294	8.037	9.897	403	299	8.762	10.547	453	1,0	6,6
- Dinamarca N	84	363	344	4	79	231	115	3	0,0	-66,6
20 (18) EEUU	515	9.910	11.664	277	390	7.939	8.954	267	0,8	-23,2
21 (23) Bermudas	135	8.012	8.568	64	135	8.695	8.935	62	0,8	4,3
22 (24) Malasia	442	5.791	7.897	66	450	6.504	8.909	68	0,8	12,8
23 (22) St. Vincent	667	5.779	8.664	82	640	5.471	7.922	86	0,7	-8,6
24 (25) Francia (T)	170	4.056	5.029	100	227	5.894	7.643	146	0,7	52,0
- Kerguelen	58	1.630	2.314	46	92	4.864	7.237	143	0,7	212,7
- Francia N	112	2.426	2.715	54	135	1.030	406	2	0	-85,0
25 (26) Turquía	848	4.770	7.239	54	897	4.959	7.388	67	0,7	2,1
26 (28) Holanda (T)	738	6.317	6.666	274	751	6.529	6.963	280	0,6	4,5
- Antillas Hol.	156	1.270	1.640	42	147	1.140	1.523	27	0,1	-7,2
- Holanda N	582	5.047	5.026	232	604	5.389	5.441	253	0,5	8,3
27 (31) Indonesia	1.809	4.761	6.075	55	1.878	5.000	6.607	60	0,6	8,7
28 (21) Irán	218	5.069	8.858	48	231	3.821	6.595	34	0,6	-25,6
29 (30) Filipinas	829	4.798	6.605	37	819	4.754	6.529	35	0,6	-1,2
30 (27) Bélgica	69	4.139	6.808	22	82	3.967	6.303	21	0,6	-7,4
31 (29) Rusia	1.364	5.384	6.649	59	1.310	4.956	6.013	54	0,6	-9,6
32 (32) Is. Caimán	133	2.878	4.707	21	114	2.776	4.314	9	0,4	-8,3
33 (33) Taiwan	151	2.743	4.550	37	149	2.585	4.255	39	0,4	-6,5
34 (34) Tailandia	575	2.874	4.421	62	610	2.765	4.250	61	0,4	-3,9
35 (35) Kuwait	50	2.154	3.476	16	54	2.392	3.969	16	0,4	14,2
36 (37) Vietnam	801	1.808	2.844	16	835	2.211	3.448	19	0,3	21,2
37 (36) Brasil	166	2.068	3.091	29	163	2.034	3.047	29	0,3	-1,4
38 (38) Camboya	622	1.834	2.609	17	692	1.960	2.795	16	0,3	7,1
39 (39) Suecia	236	3.732	2.410	32	240	3.989	2.504	34	0,2	3,9
40 (40) España	191	2.393	2.324	26	191	2.452	2.374	27	0,2	2,1
TOTAL MUNDIAL	42.872	685.738	1.009.524	11.728	44.553	734.678	1.079.519	13.054	100,0	6,9

Fuente: I.S.L. Bremen

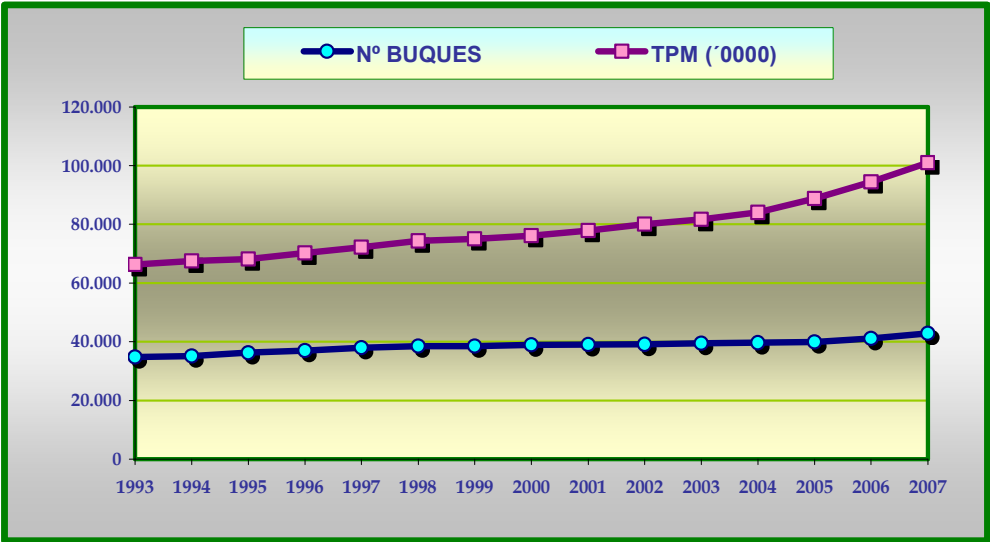
Buques de más de 300 GT

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



Datos a 1 de Enero de cada año

EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL



Datos a 1 de Enero de cada año

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES (1981-2007)

<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2005	2007
Panamá	27,657	41,305	44,949	79,581	119,448	140,120	166,461
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	58,134	74,907
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	30,774	35,610
Bahamas	0,197	5,985	17,541	23,873	31,936	36,797	42,379
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	29,784	35,232
Malta	0,231	2,015	6,916	19,058	26,671	22,785	26,592
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	21,139	23,733
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	18,802	18,994
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	18,936	20,680
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,031	16,729
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,380	11,517
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	8,582	12,342
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,276	12,757
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,547	8,413
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,918	7,939
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	11,173	12,666
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,967	4,754
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,401	4,956
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	3,082	2,585
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,180	2,034
<i>Total:</i>	332,329	309,121	339,799	371,421	417,483	468,808	541,280
TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,658	734,678

Fuente: I.S.L. Bremen

Datos a 31 Diciembre de cada año

Millones de GT

INDICE DE RENOVACION DE FLOTA DE LOS 35 PRIMEROS PABELLONES MUNDIALES

PAISES	FLOTA ACTUAL (DICIEMBRE 2007)			CARTERA DE PEDIDOS	Indice de Renovación (%)
	Nº Buques	'000 TPM	% TPM Mundial	'000 TPM	
<i>Panamá</i>	6.380	250.287	23,2	109.369,20	43,69
<i>Liberia</i>	2.067	114.975	10,7	43.052,97	37,44
<i>Grecia</i>	1.111	61.141	5,7	43.057,99	70,42
<i>Hong Kong (SAR)</i>	1.145	59.554	5,5	29.096,05	48,85
<i>Islas Marshall</i>	969	58.386	5,4	26.569,39	45,50
<i>Bahamas</i>	1.260	56.527	5,2	18.128,82	32,07
<i>Singapur</i>	1.311	54.662	5,1	16.961,32	31,03
<i>Malta</i>	1.350	43.515	4,0	10.613,28	24,39
<i>China</i>	2.428	36.211	3,4	27.958,41	77,21
<i>Chipre</i>	866	29.775	2,8	15.720,76	52,80
<i>Isla de Man</i>	281	13.456	1,2	4.223,89	31,39
<i>Reino Unido ORD</i>	584	13.030	1,2	2.375,70	18,23
<i>Noruega - NIS</i>	526	20.403	1,9	4.637,47	22,73
<i>Noruega ORD</i>	437	2.298	0,2	2.722,20	118,46
<i>Corea del Sur</i>	1.100	20.266	1,9	12.521,29	61,78
<i>Japón</i>	2.528	13.856	1,3	1.341,85	9,68
<i>India</i>	603	14.375	1,3	5.211,30	36,25
<i>Italia</i>	763	13.309	1,2	8.769,84	65,89
<i>Alemania</i>	456	14.984	1,4	22.699,07	151,49
<i>Estados Unidos</i>	390	8.954	0,8	1.133,00	12,65
<i>Dinamarca - DIS</i>	299	10.547	1,0	6.693,48	63,46
<i>Dinamarca - ORD</i>	79	115	0,0	852,50	741,30
<i>Antigua&Barbuda</i>	1.093	11.265	1,0	2.839,20	25,20
<i>Irán</i>	231	6.595	0,6	2.051,32	31,10
<i>St. Vincent</i>	640	7.922	0,7	32,50	0,41
<i>Bermudas</i>	135	8.935	0,8	958,40	10,72
<i>Malasia</i>	450	8.909	0,8	1.376,80	15,45
<i>Kerguelen</i>	92	7.237	0,7	26,91	0,37
<i>Francia ORD</i>	135	406	0	1.946,60	479,46
<i>Turquía</i>	897	7.388	0,7	9.161,33	124,00
<i>Bélgica</i>	82	6.303	0,6	2.984,97	47,35
<i>Antillas Holandesas</i>	147	1.523	0,1	13,00	0,85
<i>Holanda ORD</i>	604	5.441	0,5	2.232,90	41,04
<i>Rusia</i>	1.310	6.013	0,6	1.541,03	25,62
<i>Indonesia</i>	1.878	6.607	0,6	253,17	3,83
<i>España</i>	191	2.374	0,2	776,60	32,71
TOTAL de los "35"	34.818	997.544	92,40	439.904,51	44,09

Fuente: Fairplay / I.S.L. Bremen

ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

On 1st January 2007, Bulgaria and Romania became full EU Member States of the European Union, that already consists of 27 Member States totalling 490 million citizen, in a year when its 50 anniversary has been celebrated.

On the other hand, Slovenia is to join the euro area and adopt the euro as its currency on 1st January 2007. Likewise Cyprus and Malta will take part of the euro area as for 1st January 2008, when the euro area will comprise 15 states.

As for the European economic development, over the whole year 2007, GDP grew by 2.6 per cent in the euro area and by 2.9 per cent in the EU27, compared to +2.8 per cent and +3.1 per cent respectively in 2006.

In the forth quarter of 2007 and among the Member States, Slovakia (+3.3 per cent) recorded the highest growth rate compared with the previous quarter, followed by Poland (+2.0 per cent) and the

El pasado 1º de Enero de 2007, Bulgaria y Rumania se integraron como Miembros de pleno derecho en la UE, que ya cuenta con 27 Estados miembros y 490 millones de ciudadanos, en el año en que celebra su 50 aniversario.

Por otra parte, Eslovenia se incorporó a la zona euro y adoptó la moneda única el 1 de Enero de 2007. De igual manera lo harán Chipre y Malta a partir del 1 de Enero de 2008, contando la Eurozona desde esa fecha con 15 países.

Por lo que a la evolución de la economía europea se refiere, durante el año 2007, el PIB en la Zona Euro fue del 2,6%, siendo del 2,9% en la UE27, mientras que en el año 2006 fue del 2,8% y el 3,1% respectivamente.

En el último trimestre de 2007, y entre los Estados miembros, fue Eslovaquia (con un 3,3%) el que obtuvo el mayor índice de crecimiento respecto al trimestre anterior, seguido de Polonia (con un 2,0%) y la

Czech Republic (+1.7 per cent).

During 2007, employment increased by 1.7 per cent (2.44 million persons) in the euro area and by 1.6 per cent (3.51 million persons) in the EU27, compared to 1.5 per cent in both zones in 2006.

Government expenditure in the euro area was equivalent to 46.3 per cent of GDP and government revenue to 45.6 per cent. The figures for the EU27 were 45.8 and 44.9 per cent respectively. In both zones between 2006 and 2007, the government expenditure ratio decreased, while the government revenue ratio increased slightly for the euro area and stayed unchanged for the EU27.

On the other hand, the euro, at the close of the financial year, stood at over 1.46 dollars, while it started the year below 1.33 dollars, leading a spectacular advance as a consequence of the economic troubles of the United States.

As far as the oil prices are concerned, during 2007 and after a relatively calm year 2006, all the concerns about supply returned, in a time of financial instability

República Checa (con un 1,7%).

Durante 2007, el empleo aumentó en la Zona Euro en un 1,7% (2,44 millones de personas) y en un 1,6% (3,51 millones de personas) en la UE27, mientras que en 2006 fue del 1,5% en ambas zonas.

El gasto del estado en la Zona Euro fue equivalente al 46,3% del PIB y los ingresos al 45,6% del PIB. Las cifras de la UE27 fueron de 45,8% y 44,9%, respectivamente. En ambas zonas, entre 2006 y 2007, el ratio del gasto del Estado descendió, mientras que el de ingresos públicos se incrementó ligeramente en la Zona Euro y se mantuvo sin cambios en la UE27.

Por otra parte, el Euro cotizaba al cierre del ejercicio por encima de los 1,46 dólares, cuando había comenzado el año por debajo de los 1,33 dólares, protagonizando un espectacular avance a consecuencia de los problemas de la economía de Estados Unidos.

Por lo que a los precios del petróleo se refiere, en 2007, tras un año 2006 de relativa tranquilidad, regresaron las preocupaciones sobre suministro, en una

and with a weak US dollar, what led crude oil prices to the border of 100 dollars in November. In this way on 21st November 2007 the crude oil prices registered the last top record of the year, reaching 99.65 dollars/barrel as for the Brent oil, that had begun the year at 59 dollars/barrel.

As for the European merchant fleet is concerned, at the end of 2007 the EU27 fleet (vessels of 300 gt and over) grew by 5.44 per cent over the previous year, in dwt terms, and by 1.88 per cent in number of ships. As of 31st December 2007, it consisted of 7,840 vessels and 231,36 million dwt, representing 21,43 per cent of the world merchant fleet tonnage. Nevertheless, the EU15 fleet tonnage increased by 6.24 per cent, almost as the world fleet growth rate (6.9 per cent)

By countries, Greece is still the most important country of the European Union as far as the fleet is concerned, with 1,111 vessels and 61,14 million dwt as for 31st December. Compared with the previous year figures, the number of vessels increased by 1.83 per cent and the dwt by 11.51 per cent.

As for 31st December 2007, Malta and

etapa de inestabilidad financiera y con un dólar débil, lo que llevó a los precios del crudo en Noviembre a la frontera de los 100 dólares. Así, el 21 de Noviembre se registraron los últimos máximos del crudo, que llegó a los 99,65 \$/barril en el caso del Brent, y que había comenzado el año con 59 \$/barril.

Por lo que a la flota mercante europea se refiere, a finales de 2007 la flota de la Europa de los 27, considerando los buques de más de 300 gt, creció un 5,44% en términos de tpm y un 1,88% en número de buques. A 31 de diciembre de 2007, la componían 7.840 buques y 231,36 mill tpm, representando el 21,43% del tonelaje total de la flota mercante mundial. No obstante, el tonelaje de la Europa de los 15 aumentó en un 6,24% casi al mismo nivel que la flota mundial (6,9%)

Por países, Grecia continúa siendo el país de mayor importancia dentro de la Unión Europea en cuanto a flota se refiere, con 1.111 buques y 61,14 mill de tpm. Comparadas estas cifras con las del año anterior, el número de buques aumentó un 1,83% y el de tpm lo hizo en un 11,51%.

A 31 de Diciembre, Malta y Chipre eran la

Cyprus constitute the second and third largest fleets in the EU with 1,350 and 866 vessels equivalents to 45.51 and 29.77 million dwt, respectively. With respect to the previous year, Malta added to its fleet 115 vessels, and grew by 8.5 per cent in dwt terms. As for Cyprus fleet, it decreased in number of vessels (-17) and in tonnage by -1.5 per cent.

During 2007, the United Kingdom added to its fleet only 3 ships that means an increase of 1.8 million dwt; with a total fleet of 865 vessels and 26,486 million dwt at the end of the year.

It is worthy of special mention the case of France that with 57 new vessels registered an increment of 52.0 per cent in dwt over the previous year, consisting its fleet in 227 vessels and 7.64 million dwt. The French International Register increased by 212.7 per cent (dwt) over 2006 whereas the French Ordinary Register decreased by -85.0 per cent.

Denmark maintained the number of vessels in 2007 over 2006, with an increase of 4.1 per cent in dwt, as five new vessels entered the Danish International Register (+6.6 per cent in dwt), the same number of

segunda y tercera mayores flotas de la UE, con 1.350 y 866 buques y un tonelaje de 45,51 y 29,77 mill de tpm, respectivamente. Con respecto al año anterior, Malta añadió 115 buques a su flota, y creció un 8,5% en términos de tpm. En cuanto a la flota de Chipre disminuyó tanto en número de buques (-17) como en tonelaje (-1,5%).

Durante 2007, el Reino Unido añadió tan sólo 3 buques a su flota y aumentó su tonelaje (en tpm) un 1,8%, con una flota total de 865 buques y 26,486 mill tpm a finales del año.

Es digno de mención el caso de Francia, que con 57 nuevos buques en su flota, registró un incremento del 52,0% en tpm sobre el año anterior, contando su flota a 31 de Diciembre con 227 buques y 7,64 millones de tpm. El Registro Internacional Francés se incrementó en un 212,7% (tpm) sobre las cifras de 2006, mientras que el Registro Ordinario decreció en un 85,0%.

Dinamarca mantuvo el número de buques en 2007 con respecto a 2006, con un aumento en tpm del 4,1%, puesto que fueron cinco los buques que entraron en el Registro Internacional (+6,6% en tpm) y

vessels that left the Ordinary Registry (-66.6 per cent in dwt). At the end of the year Denmark had 378 vessels and 10,661 mill dwt.

Germany increased by 13.8 per cent its dwt, Sweden by 3.9 per cent and Spain by 2.1 per cent.

Other countries of the EU saw their fleets decrease during the year 2007. Among them, Austria decreased by 59.3 per cent (dwt), while Portugal saw its fleet reduced by 30.1 per cent, and Belgium by 7.4 per cent.

As far as newbuildings are concerned, by countries, Greece still stands out for an ongoing high rate of fleet renewal of 70.42 per cent of its existing fleet and for an order book of 43.05 mill dwt. However, during 2007 there has been a great amount of new orders for European tonnage. Thus, the Denmark Ordinary Registry ordered 0.85 mill dwt what means a renewal rate of 741.30 per cent, and French Ordinary Registry ordered 1.95 mill dwt (479.46 per cent).

In 2007, Germany's renewal rate was 151.49 per cent (22,69 mill dwt). Italy

cinco los que salieron del Registro Ordinario (-66,6% en tpm). A finales de 2007, Dinamarca tenía 378 buques y 10.661 mill tpm.

Por su parte, Alemania incrementó un 13,8% su tonelaje de peso muerto, Suecia un 3,9% y España un 2,1%.

Otros países de la UE vieron reducir sus flotas durante 2007; entre ellos, Austria, que perdió un 59,3% de su tonelaje en tpm, así como Portugal que vio reducir su flota en un 30,1% (tpm), y Bélgica que lo hizo en un 7,4%.

En cuanto a las nuevas construcciones, por países, Grecia sigue destacando por su continua actividad renovadora, con un índice, en el pasado año, del 70,42% y una cartera de pedidos de 43,05 mill tpm. No obstante, durante 2007 ha habido una gran cantidad de nuevos pedidos de tonelaje europeo. Por ejemplo, el Primer Registro Danés contrató 0,85 mill tpm lo que significa un índice de renovación de flota del 741,30%, y el Primer Registro Francés ordenó 1,95 mill tpm (un 479,46%).

En 2007 el índice de renovación de flota de Alemania fue del 151,49% (22,69 mill

renewed its fleet by 65.89 per cent (8.76 mill dwt), Cyprus by 52.80 per cent (15.72 mill dwt), Belgium by 47.35 per cent (2.98 mill dwt) and Spain by 32.71 per cent (0.77 per cent).

As for shipbuilding, 2007 was a record year for the European shipyards due to the “full order books” of Asian shipbuilders. The total order book for the EU shipbuilding countries stood at 784 vessels with a total of 17.67 mill dwt.

By countries, Romania’s shipbuilders are in the lead with 4.12 million dwt, followed by German’s, with 3.55 million dwt, Denmark’s (1.96 million dwt) and Poland’s (1.78 million dwt).

Within the main European second registries of ships, NIS held the highest number of gt (14.6 millions) followed by DIS (8.7 million gt), the registry of Isle of Man (8.1 million gt), Kerguelen (4.8 millions), and Netherlands Antilles (1.1 million gt).

Due to the great amount of new tonnage entered in the European fleet, the average age of the EU fleets is now below 15

tpm). Italia renovó su flota en un 65,89% (8,76 mill tpm), Chipre en un 52,80% (15,72 mill tpm), Bélgica en un 47,35% (2,98 mill tpm) y España en un 32,71% (0,77%).

2007 ha sido de nuevo un año récord para los astilleros europeos, debido al exceso de pedidos en los astilleros asiáticos. La cartera de pedidos de todos los países constructores de Europa contabilizó 784 buques con un total de 17,67 mill tpm.

Por países, los astilleros rumanos ocupan el primer lugar en número de tpm, con 4,12 mill, seguidos por los alemanes con 3,55 millones tpm, daneses (1,96 millones tpm) y Polacos (1,78 millones tpm).

Dentro de los principales segundos registros europeos, el NIS mantiene el mayor número de gt con 14,6 millones. Le sigue el DIS con 8,7 millones, el registro de Isla de Man con 8,1 millones, Kerguelen con 4,8 millones y las Antillas Holandesas, con 1,1 millones de gt.

Dada la gran cantidad de nuevo tonelaje en la flota europea, la edad media de muchas de las flotas de los países de la UE está por

years. Germany stands out as the Union youngest fleet, with only 8.6 years; and it is followed by The Netherlands (11.4 years), Denmark (11.5), France (11.8), United Kingdom (13.3), Sweden (13.6), Belgium (13.9), etc.

As to show the world current trend towards flagging-out, and by way of example, we set out that from the seven above mentioned countries, Germany has flagged out 84.5 per cent of its tonnage (in dwt), followed by The Netherlands (38.8 per cent), Denmark (61.8 per cent), France (55 per cent) and The United Kingdom (61.1 per cent). This can be extrapolated to the rest of the EU states.

On 1st January 2008, Slovenia took over the EU Presidency until the end of June. France will take over in the second half of 2008. During 2007 Germany and Portugal, in that order, took over the Presidency of the European Union.

The improvement of transport safety is one of the objectives of Slovenia's policy, that coincides with the objective set by the European Commission in the White Paper European Transport Policy for 2010.

debajo de los 15 años. Destaca la flota alemana, la mas joven de la Unión, con tan sólo 8,6 años, a la que le siguen Holanda (11,4 años), Dinamarca (11,5), Francia (11,8), Reino Unido (13,3), Suecia (13,6), Bélgica (13,9), etc.

Como muestra de la tendencia mundial de abanderar los buques en pabellones extranjeros, y a modo de ejemplo, diremos que de estos siete países recién mencionados, Alemania tiene el 84,5% de su tonelaje en tpm registrado fuera, Holanda el 38,8%, Dinamarca el 61,8%, Francia el 55% y el Reino Unido el 61,1%, muestra que es extrapolable a todos los países de Europa.

El 1 de Enero de 2008 Eslovenia tomó posesión de la Presidencia de la UE hasta finales de Junio, en que será relevada por Francia para la segunda mitad del año. Durante 2007, Alemania y Portugal presidieron la UE, por este orden.

Uno de los objetivos de la Presidencia eslovaca es la mejora de la seguridad en el transporte, coincidiendo con el objetivo establecido por la Comisión Europea en el Libro Blanco sobre la Política de Transporte Europeo para 2010.

The EU set itself an ambitious plan to reduce the number of road fatalities by one-half by 2010 (from 50,000 to 25,000).

Maritime transport is one of the safest modes of transport with regard to the volume of goods carried. Slovenia will strive to develop a high level of maritime safety. During the Presidency of Slovenia the last two legislative proposals of the Third Maritime Safety Package will be discussed: the proposal for a directive on the conformity requirements of flag states and the proposal for a directive on civil liability and financial guarantees of shipowners.

The European Parliament has approved the first two measures out of the seven envisaged in the Third Maritime Safety Package. On the one hand, the new regulations exempt the states from the damages caused by vessels accidents. That means that the shipping companies or the vessel owners are compelled to be responsible for the damages.

At the same time, EU legislation establishes from the shipping companies the compulsory underwriting

La propia UE presentó un plan ambicioso para reducir a la mitad, antes de 2010, el número de víctimas mortales en las carreteras (de 50.000 a 25.000).

El transporte marítimo es uno de los modos de transporte más seguros en cuanto a volumen de mercancías transportadas. Eslovenia tratará de conseguir un alto nivel de seguridad marítima. Durante su Presidencia se discutirán las dos últimas propuestas legislativas del Tercer Paquete de Medidas de Seguridad: la propuesta de Directiva sobre requisitos de conformidad de los pabellones estatales y la propuesta de Directiva sobre responsabilidad civil y garantías financieras de los armadores.

El Parlamento europeo ha aprobado las dos primeras medidas de las siete contempladas en el Tercer Paquete de Seguridad Marítima. Por un lado, las nuevas normas eximen a los Estados de los daños causados por los accidentes de los buques. Es decir, obligan a las navieras o a los propietarios del buque a hacerse cargo de los daños.

Al mismo tiempo, la legislación comunitaria establece la suscripción obligatoria, por parte de las compañías

of a financial guarantee that covers the damages caused by the detrimental consequences of their action or omission. The EU has also planned to set up a solidarity fund in order to cover the vessels damages not underwritten by the financial guarantee.

On the other hand, the European Parliament has exerted more pressure on the State members in terms of vessels inspections.

In the meeting of the European Council of 14 December 2007, Heads of States and Governments of the EU agreed the conclusions on an Integrated Maritime Policy for the European Union and the proposed Action Plan which sets out the first concrete steps in developing an integrated approach to maritime affairs.

The future integrated maritime policy should ensure synergies and coherence between sectorial policies, bring added value and fully respect the principle of subsidiarity. Furthermore, it should be developed as a tool to address the challenges facing Europe's sustainable development and

navieras, de una garantía financiera para cubrir los daños causados por “las consecuencias perjudiciales de su acción u omisión”. La UE también ha previsto que se constituya un fondo de solidaridad para cubrir los daños de los buques que no suscriban la garantía financiera.

Por otro lado, el Parlamento Europeo ha aumentado la presión sobre los Estados miembros en materia de inspección de buques.

En la reunión del Consejo Europeo del 14 de Diciembre de 2007, los Jefes de Estado y de Gobierno de la UE acordaron las conclusiones de una Política Marítima Integrada para la Unión Europea, así como el propuesto Plan de Acción, que define las primeras medidas concretas a tomar para lograr un integrado acercamiento a los asuntos marítimos.

La futura política marítima integrada deberá asegurar sinergias y coherencia entre las políticas sectoriales, aportar valor añadido y un total respeto al principio de subsidiariedad. Además, deberá ser desarrollada como un instrumento que haga frente a los retos de cara a una competitividad y un desarrollo sostenibles

competitiveness.

*In the last months of 2007, **the Spanish economy** continued the downward trend that had begun at the middle of the year. Thus, the year closed with a yearly average advance of 3.8 per cent, one tenth below the rate registered in 2006. This slowing down is a consequence of the national demand loss of energy. The foreign demand was favoured by the strength of the emerging economies and the maintenance of dynamism of most of the European economies.*

Nevertheless, the extension of the international financial turmoils, that commenced in August 2007, has stressed the uncertainty climate amidst most industrialized countries, what has resulted in a downward revision of the world economy growth predictions. At the same time, the upward trend of oil prices and certain foodstuffs in the last months of the year had a negative impact on the Spanish economic activity, increasing the inflationary tension and reducing the expansion pace of the real family income.

de Europa.

En los últimos meses de 2007, la economía española prosiguió con la tendencia a la desaceleración iniciada a mediados del pasado año. Así, el año cerró con un avance medio anual del 3,8%, tasa inferior en una décima a la registrada en 2006. Esta ralentización es consecuencia de la pérdida de vigor de la demanda nacional. La demanda externa fue favorecida por la fortaleza de las economías emergentes y el mantenimiento del dinamismo de la mayoría de las economías europeas.

No obstante, la prolongación de las turbulencias financieras internacionales iniciadas en Agosto de 2007 ha acentuado el clima de incertidumbre entre los países más industrializados, lo que se ha traducido en una revisión a la baja de las previsiones de crecimiento de la economía mundial. Asimismo, la tendencia al alza de los precios del petróleo y de ciertos productos alimenticios, en los últimos meses del pasado año, ha repercutido negativamente en la actividad económica de España, incrementando las tensiones inflacionistas y moderando el ritmo de expansión de la renta real de las familias.

From the supply side, during the year 2007, the construction and industry activities became weaker, although the service sector kept certain movement. The tourism sector also closed the year with slowing down symptoms.

From the demand side, the domestic consumption during the last months of the year lost dynamism. This decrease is explained to a great extent by the decline of the domestic expectations, the employment development and the wealth slowing down.

Although investment in capital goods is still the most dynamic component of the national demand it has shown symptoms of light restraint during the last months of the year.

During 2007 the labour market followed the trend of the economic activity. However, the yearly employment average rate stood at 3.1 per cent, a percentage point lower than in 2006, what allowed the creation of 608,000 net jobs, of which the highest rates corresponded to services (3.5 per cent) and construction (2.7 per cent), in contrast with industry and agriculture that showed year-on-year decreasing rates

Desde la perspectiva de la oferta, durante 2007 se debilitó la actividad en la construcción y en la industria, aunque se mantuvo cierto tono en los servicios. El sector del turismo también cerró el año con síntomas de ralentización.

Desde la óptica de la demanda, el consumo de los hogares en los últimos meses del año perdió dinamismo. Esta desaceleración se explica, en gran parte, por el deterioro de las expectativas de los hogares, la evolución del empleo y la desaceleración de la riqueza.

La inversión en equipo, aunque continúa siendo el componente más dinámico de la demanda nacional, ha mostrado en los últimos meses síntomas de ligera moderación.

El mercado de trabajo siguió durante 2007 la tendencia de la actividad económica. No obstante, la media anual de empleo anotó una tasa del 3,1%, un punto porcentual inferior a la de 2006, comportamiento que permitió crear 608.000 empleos netos, correspondiendo las tasas más altas a servicios (3,5%) y construcción (2,7%). Por el contrario la industria y la agricultura mostraron retrocesos interanuales del -1,2%

of -1.2% and -1.7% respectively.

During the last December, prices continued the upward trend that had begun in September, mainly due to the most volatile components of the CPI, that is, the energy products and food. Thus, during that month the Consumption Prices Rate (CPI) achieved a month-on-month growth of 0.4 per cent, increment a bit higher than the one registered in the previous year (0.3 per cent). Therefore, its year-on-year rate stood at 4.2 per cent, one tenth over the rate in November. During the past year, inflation increased by 1.5 points, but it must be pointed out that this increment occurred in the last quarter of the year; however, if the yearly CPI average rate is involved, the last financial year closed with a yearly average increment of 2.8 per cent, seven tenths less than in 2006, and the lowest rate since 1999.

Consumption prices of energy products achieved in December a high month-on-month growth (1.1 per cent, being of 0.4 per cent in the previous year). This increase has been mainly due to the recent oil prices escalation that in November had led the monthly price of the Brent oil up to 92.5 dollars, 57 per

y -1,7%, respectivamente.

Durante el pasado Diciembre los precios continuaron la senda alcista que habían iniciado en septiembre, debido principalmente, a los componentes más volátiles del IPC, es decir, a los productos energéticos y la alimentación. Así, el Índice de Precios de Consumo (IPC) anotó en ese mes un crecimiento intermensual del 0,4%, aumento algo superior al registrado un año antes (0,3%), con lo que su tasa interanual se situó en el 4,2%, una décima por encima de la de Noviembre. A lo largo del pasado año, la inflación aumentó 1,5 puntos, pero hay que señalar que este incremento ha tenido lugar en el último cuatrimestre; no obstante si se utiliza la tasa media anual del IPC, el pasado ejercicio cerró con un aumento medio anual del 2,8%, siete décimas menos que el de 2006 y la tasa más baja desde 1999.

Los precios de consumo de los productos energéticos anotaron en Diciembre un elevado crecimiento intermensual (1,1%, siendo del 0,4% un año antes). Esta aceleración se ha debido, principalmente, a la reciente escalada de los precios del petróleo que, en Noviembre, había llevado la cotización mensual del barril de Brent

cent more expensive than the previous year. This increase could not be made up for a revaluation of the Euro against the dollar.

As for the Spanish fleet, on 31st December 2007, it comprised 191 vessels, with 2.45 million gt and 2.37 million dwt, that means an increment in dwt terms of 2.1 per cent regarding 2006.

However, on 31st December, the fleet controlled by Spanish shipping companies, comprised 298 vessels and 4.4 mill gt.

During 2007, there have been 13 new vessels entered the Spanish fleet, valued at 658 million Euros.

In 2007, the vessel order book in Spain increased by 776,600 dwt. At the same time the renewal rate of the Spanish fleet stood at 32.71 per cent.

During the last year there has been a freight downward trend for oil tankers and containerships. On the contrary, in the last quarter of 2007, new historic records were seen in the dry cargo rates. Those rates gave a boost to the ordering of new tonnage in this segment of

hasta los 92,5 dólares, un 57% más que un año atrás, aumento que no pudo ser compensado por la revalorización del euro frente al dólar.

Por lo que a la flota española se refiere, a 31 de Diciembre de 2007, estaba compuesta por 191 buques, con 2,45 mill gt y 2,37 mill tpm, lo que supone un incremento en tpm del 2,1% con respecto al año anterior.

No obstante la flota controlada por las navieras españolas en esa fecha contaba con 298 buques, y 4,4 mill gt.

Durante 2007, han sido 13 los buques que se han incorporado a la flota española, valorados en 658 millones de euros.

La cartera de pedidos de España en 2007 ascendió a 776.600 tpm, al tiempo que el índice de renovación de la flota española se situaba en el 32,71%.

Durante 2007 se ha registrado una tendencia a la baja de los fletes en petroleros y portacontenedores. Por el contrario, en el último trimestre del año, se volvieron a ver máximos históricos en los fletes de carga seca, lo que ha impulsado la contratación de nuevo tonelaje en ese sector

the market.

As far as the port traffic is concerned, in 2007, the total traffic in the Spanish general interest ports increased by some 483 million tonnes, what means an increment of 4.5 per cent regarding the previous year. One more year, the Spanish port traffic grew over the national GDP.

Algeciras is still the port with the highest activity. In 2007, it exceeded 74.5 million tonnes (3.9 per cent over 2006), followed by Valencia, that has grown again (12.7 per cent over 2006), standing very close to 54 million tonnes; and Barcelona that also increased its activity by 7.9 per cent, reaching 51.4 million tonnes.

As far as the national legislative matters are concerned, during 2007 it was published the Resolution of 2nd July 2007, that approved the instructions that determine the procedure to deal with the applications for residence and labour authorization of third countries foreigners enlisted in Spanish vessels registered in the Special Register of vessels and shipping companies.

del mercado.

Por lo que al tráfico portuario se refiere, en 2007 el tráfico total de los puertos españoles de interés general ascendió a unos 483 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 4,5% con respecto al año anterior. Un año más, el tráfico portuario español creció por encima del PIB nacional.

Algeciras sigue siendo el puerto con mayor actividad. En 2007 superó los 74,5 millones de toneladas (un 3,9% sobre 2006), seguido por Valencia, que ha vuelto a crecer (un 12,7% sobre 2006), situándose muy cerca de los 54 millones de toneladas; y Barcelona que también aumentó su actividad en un 7,9%, alcanzando los 51,4 millones de toneladas.

En lo que se refiere el terreno legislativo nacional, en el año de exposición se publicó la Resolución de 2 de Julio de 2007, por la que se aprobaban las instrucciones que determinan el procedimiento para tramitar las solicitudes de autorización de residencia y trabajo de extranjeros no comunitarios, enrolados en buques españoles inscritos en el registro especial de buques y empresas navieras.

On the other hand, the Spanish Parliament gave the green light to an amendment to the Bill of National Budget for 2008, in which incentives for 2.5 million Euros were established in order to lessen the investments made by the shipping companies in introducing the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS).

On 17th April, 2007, it was published a Resolution by which a public tender was put out for the selection of one or several motorways of the sea between the Spanish and French ports within the Atlantic-English Channel-North Sea facade, that could be granted with a public subsidy for its establishment and exploitation.

The maximum amount of the subsidy that Spain will invest will be 15 million Euros for each motorway of the sea. France included, in 2007, 41 million Euros for the whole motorways of the sea and the coming into service of maritime lines of short sea shipping.

Spain, within the general policy of prevention of the environment pollution, has joined the International Agreement on harmful antifouling systems control on

El Congreso dio luz verde a una enmienda al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2008, por la que se establecía una ayuda de 2,5 millones de euros para paliar las inversiones realizadas por las empresas navieras españolas en la implantación del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (ISPS).

El 17 de Abril se publicó una Resolución por la que se convocaba un concurso público para seleccionar una o varias autopistas del mar entre puertos españoles y franceses en la fachada Atlántica-La Mancha-Mar del Norte, a las que se podrá otorgar una subvención pública para su establecimiento y explotación.

El importe máximo de la subvención que aportará España será de 15 millones de euros por cada autopista del mar. Francia, incluía, en 2007, 41 millones de euros para el conjunto de autopistas del mar y la puesta en servicio de líneas marítimas de corta distancia.

Asimismo, España, dentro de la política general de prevención de la contaminación del medio ambiente, se ha adherido al Convenio Internacional sobre control de los

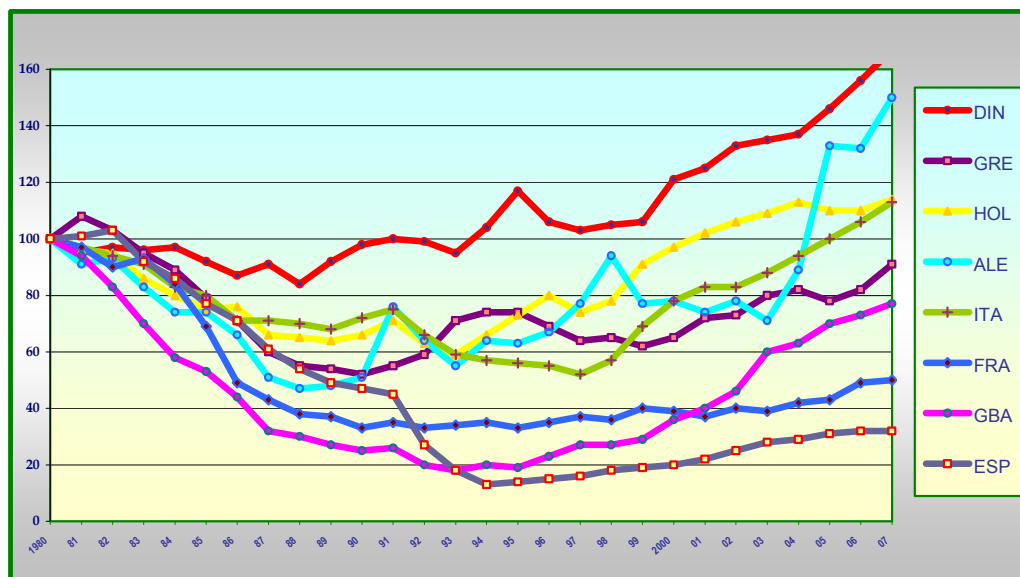
vessels, promoted by the International Maritime Organization, and that was published in the BOE of 7th November 2007.

On the other hand, after the concentrated inspection campaign carried out from 1st September to 30th November, 2007, by the 27 Maritime Authorities of the Memorandum of Paris, relative to the vessels security management system, vessels flying the Spanish flag suffered no detentions. The main objective of the campaign was to assess the performance of the International Security Management Code (ISM), five years after its establishment on board the vessels. 5,427 inspections were carried out on 5,120 Spanish vessels.

sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, que ha impulsado la OMI, y que fue publicado en el BOE de 7 de Noviembre de 2007.

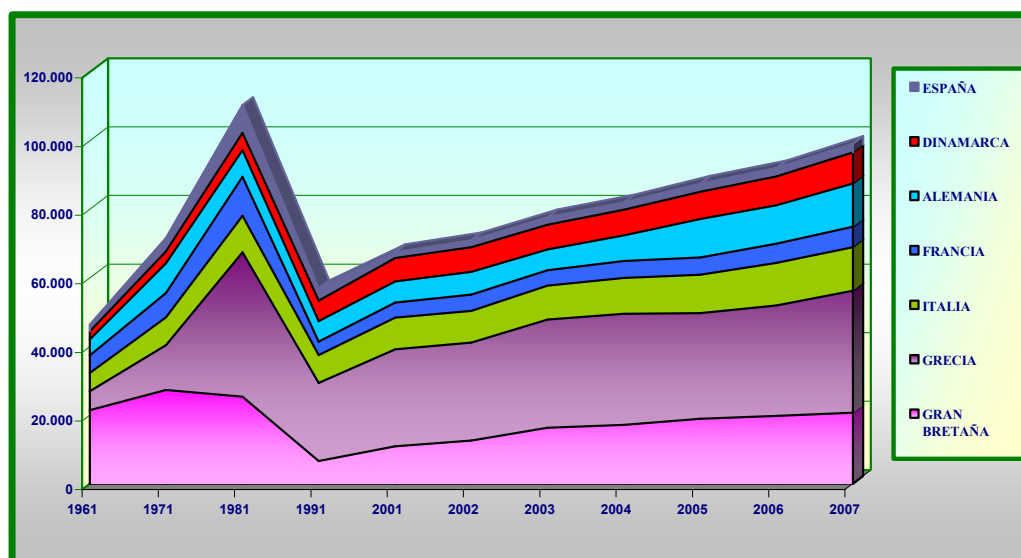
Por otra parte, tras la campaña de inspección, por las 27 Administraciones marítimas del Memorando de Paris, sobre el sistema de gestión de la seguridad de los buques, realizada del 1 de Septiembre al 30 de Noviembre de 2007, los buques que enarbolaban la bandera española no sufrieron ninguna detención. El principal objetivo de esta campaña era evaluar el cumplimiento del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS), cinco años después de su implantación a bordo de los buques. Se realizaron 5.427 inspecciones en 5.120 buques españoles.

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS COMUNITARIAS DE 1980 A 2007
(1980 = 100% G.T.)



Incluidos 2° registros nacionales
Datos a 31 de Diciembre de cada año

PRINCIPALES FLOTAS DE LA UNION EUROPEA (1961-2007)
('000 G.T.)



Incluidos 2° registros nacionales
Datos a 31 de Diciembre de cada año

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA

PAISES (Nº BUQUES / GT)	1961	1971	1981	1991	2001	2006	2007
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	455 11.167.000	456 12.757.000
BELGICA	206 713.197	224 1.153.081	312 1.916.765	268 314.198	14 11.000	69 4.139.000	82 3.967.000
DINAMARCA	827 2.306.746	1.264 3.520.021	1.169 5.047.734	1.290 5.870.589	453 6.760.000	378 8.400.000	378 8.992.000
IRLANDA	- -	- -	- -	187 195.111	36 227.000	26 108.000	30 116.000.000
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	191 2.393.000	191 2.452.000
FRANCIA	1.488 5.117.303	1.399 7.011.476	1.199 11.455.033	910 3.988.072	221 4.329.000	228 5.686.000	227 5.894.000
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	1.091 32.193.000	1.111 35.610.000
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	776 12.367.000	763 12.666.000
LUXEMBURGO	- -	- -	- -	51 1.703.482	60 1.378.000	45 616.000	49 736.000
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	738 6.317.000	751 6.529.000
PORTUGAL	- -	- -	- -	337 880.779	164 1.097.000	151 1.177.000	154 935.000
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	862 19.750.000	865 20.680.000
AUSTRIA	- -	- -	- -	- -	20 78.000	8 34.000	4 14.000
FINLANDIA	- -	- -	- -	- -	143 1.496.000	121 1.270.000	128 1.402.000
SUECIA	- -	- -	- -	- -	238 2.794.000	236 3.732.000	240 3.989.000
MALTA	- -	- -	- -	- -	- -	1.235 24.603.000	1.350 26.592.000
CHIPRE	- -	- -	- -	- -	- -	883 19.082.000	866 18.994.000
ESLOVAQUIA	- -	- -	- -	- -	- -	52 232.000	54 230.000
POLONIA	- -	- -	- -	- -	- -	41 77.000	41 79.000
LETONIA	- -	- -	- -	- -	- -	29 286.000	31 225.000
ESTONIA	- -	- -	- -	- -	- -	44 385.000	37 364.000
LITUANIA	- -	- -	- -	- -	- -	56 370.000	55 355.000
TOTAL BUQUES						11.342	7.863
TOTAL GT						200.897.000	279.462.000
% FLOTA MUNDIAL	41,6 38,3	31,0 31,2	22,8 28,0	16,8 14,7	13,46 14,95	26,45 29,30	17,65 38,04

Fuente: Lloyd's Register of Shipping (1961-71-81-91) - I.S.L.Bremen (Datos Dic. 2001-2007)

FLOTA DE LA UNION EUROPEA. EVOLUCION EN 2007

BANDERA (PAIS)	1 DE ENERO DE 2007			31 DE DICIEMBRE DE 2007			% Cambio sobre 2006
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	
Grecia	1.091	32.193	54.829	1.111	35.610	61.141	11,5
Italia	776	12.367	13.234	763	12.666	13.309	0,6
Dinamarca/total	378	8.400	10.241	378	8.992	10.661	4,1
Reino unido/total	862	19.750	26.030	865	20.680	26.486	1,8
Alemania	455	11.167	13.164	456	12.757	14.984	13,8
Francia/total	170	4.056	5.029	227	5.894	7.643	52,0
Holanda/total	738	6.317	6.666	751	6.529	6.963	4,5
Suecia	236	3.732	2.410	240	3.989	2.504	3,9
Luxemburgo	45	616	816	49	736	943	15,6
Portugal/total	151	1.177	1.474	154	935	1.029	-30,1
Finlandia	121	1.270	891	128	1.402	1.040	16,8
Austria	8	34	44	4	14	18	-59,3
Irlanda	26	108	149	30	116	162	9,3
Bélgica	69	4.139	6.808	82	3.967	6.303	-7,4
España	191	2.393	2.324	191	2.452	2.374	2,1
TOTAL	5.375	109.349	146.423	5.429	116.739	155.560	6,24
12 nuevos miembros U.E	2.465	46.066	73.011	2.559	47.885	75.803	3,82

12 nuevos miembros: Bulgaria, Chipre, Eslovenia, Estonia, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Rumania; además de Eslovaquia, Hungría y República Checa, países sin flota.

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

The Basque economy growth has also slowed down during the year 2007, that began increasing by 4.1 per cent in the first half of the year, closing the financial year at 3.6 per cent. In the whole 2007, it increased by 3.9 per cent, three tenths lower than in 2006, but still over the Spanish rate (3.8 per cent), the EU27 rate (2.9 per cent) and the USA rate (2.2 per cent).

La economía vasca también ha ralentizado su crecimiento en el transcurso del año. Comenzó creciendo a un 4,1% en la primera mitad del año y terminó el ejercicio en un 3,6%. En el conjunto de 2007, su crecimiento fue del 3,9%, tres décimas menos que en 2006, pero por encima del español (3,8%), del de la UE27 (2,9%) y del de EEUU (2,2%).

As far as the territorial share of the GDP in 2007, Guipuzcoa and Vizcaya, with 4.1 per cent and 4,0 per cent, respectively, exceeded Alava's rate that stood at 3.1 per cent.

En cuanto a la distribución territorial del PIB en 2007, Guipúzcoa y Vizcaya, con el 4,1% y el 4%, respectivamente, superan la tasa de Álava, que fue del 3,1%.

As for the production sectors increments, most of them seemed to be less strong. The public service sector remained in 3.8 per cent, whereas construction growth reduced from 5.1 per cent to 4.0 per cent. The growth in the industry sector reduced from 4.9 per cent to 3.8 per cent.

Por sectores productivos, los crecimientos también se muestran en su mayoría menos vigorosos. El sector servicios se mantuvo en un 3,8%, mientras que se redujeron los de construcción, que pasó del 5,1% al 4% y el de la industria, que bajó del 4,9% al 3,8%.

As far as the domestic demand is

Por lo que a la demanda interna se

concerned, private consumption reduced strength, whereas the capital gross formation has almost maintained its growth. Therefore, the whole domestic demand has reduced its growth by three tenths in 2007 and stood at 4.2 per cent.

During 2007, the construction sector showed slowing down symptoms that were stressed by the end of the year. The public construction keeps its pace whereas the civil work is suffering a marked reduction.

The service sector has been the only one that did not suffer any reduction in its activity during the whole 2007, highlighting a similar growth to the one achieved in 2006.

The Basque trade balance during 2007 has reached a positive value of 72.1 million euros, recovering from the deficit shown in 2006 (-830.7 million euros).

Exports have achieved a substantial increase during 2007, with an increment of 13.1 per cent, though still lower than the 16.4 per cent in 2006. The biggest

refiere, el consumo privado fue perdiendo fortaleza, mientras que la formación bruta de capital casi ha mantenido su crecimiento. Por ello, el conjunto de la demanda interna ha reducido en tres décimas su crecimiento, que se ha situado en el 4,2%.

El sector de la construcción manifestó en 2007 síntomas de desaceleración, que se acentuaron a finales de año. La obra pública se mantiene, mientras que la obra civil experimenta un notable retroceso.

El sector servicios ha sido el único que en el conjunto de 2007 no ha experimentado recortes en su actividad, poniendo de relieve un crecimiento similar al que tuvo en el año anterior.

La balanza comercial vasca en 2007 ha alcanzado un valor positivo de 72,1 millones de euros, recuperándose del déficit que presentaba en 2006 (-830,7 millones de euros).

Las exportaciones han mantenido un apreciable crecimiento, consiguiendo un aumento del 13,1%, aunque algo inferior al 16,4% de 2006. El mayor incremento

increment has been experienced by the intermediate items (18.3 per cent), followed by capital items (8.8 per cent), whereas consumer items reduced by 2.5 per cent.

On the other hand, imports closed the year with an increment of 7.3 per cent, conditioned by the worst development of the energy products, percentage outstandingly lower than 20.2 per cent, by which the foreign purchases were increased in 2006. The growth, excluded energy products was 13.9 per cent.

At the end of 2007, the unemployment rate in the Basque Autonomous Community stood at 3.1 per cent, that is 0.3 points lower than in 2006. Both employment and unemployment have developed in a favourable way. 24,000 new jobs have been created in 2007, 2.4 per cent more than in 2006.

The behaviour patterns that have been performed by the price rates of both industry and consumption have been of increase in both Spain and the BAC.

The deceleration expected for the

lo han experimentado los bienes intermedios (18,3%), seguidos por los bienes de capital (8,8%), mientras que los bienes de consumo disminuyeron en un -2,5%.

Las importaciones, por su parte, cerraron el año con un incremento del 7,3%, condicionados por la peor evolución de los productos energéticos, un porcentaje notablemente inferior al 20,2% en el que se incrementaron las compras exteriores en 2006. El crecimiento, excluidos los productos energéticos, fue del 13,9%.

Al finalizar 2007, la tasa de paro de la CAV se situaba en el 3,1%, lo que supone 0,3 puntos menos que la de 2006. Tanto el empleo como el paro han evolucionado de un modo favorable. En 2007 se han generado 24.000 nuevos puestos de trabajo, un 2,4% más que en 2006.

Los patrones de comportamiento seguidos por ambos índices de precios, industriales y de consumo, han sido de crecimiento tanto en España como en la CAV.

La desaceleración que se prevé para 2008

different developed countries in 2008 will be also mirrored in the BAC, with an GDP increment that will not probably reach 3.0 per cent. This slowing down will have as a first effect a lower capacity to create employment, although the unemployment rate will be still kept at very reduced levels.

During the year 2007, oil prices continued their upward trend, affecting as it was expected to the COAS-s previously agreed by the Basque fleet. The price of the Brent oil barrel went from 59 US dollars in January to 92.6 dollars at the end of December, what meant an increment of 57 per cent all through the year. The weakness of the dollar had also a negative impact as the exchange rate euro/dollar increased from 1.33 to 1.46 dollars during the course of the year, 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 maritime market, the development of the different segments to which our associated fleet belongs has been obviously the same as the world

en los distintos países desarrollados va a tener también su reflejo en la CAV, con un crecimiento del PIB que probablemente no alcanzará el 3%. Esta desaceleración va a tener como primer efecto una menor capacidad de generación de empleo, aunque la tasa de paro aún se mantendrá en niveles muy reducidos.

Durante el año 2007 los precios del petróleo siguieron su tendencia alcista, afectando como era de esperar a los COAs concertados previamente por la flota vasca. El precio del barril de Brent pasó de 59 dólares en Enero a 92,6 dólares a finales de Diciembre, lo que supuso un incremento del 57% a lo largo del año. La debilidad del dólar también tuvo un efecto negativo, ya que la paridad euro/dólar se incrementó de 1,33 a 1,46 dólares en el transcurso del año, produciendo así un desequilibrio en aquellos tráficos que negociaron sus fletes en dólares y la mayoría de sus gastos en euros.

Por lo que respecta al mercado marítimo, la evolución de los distintos sectores a los que pertenece nuestra flota asociada, ha sido la misma que, evidentemente, la de

merchant fleet development.

It is expected that the high number of vessels that will enter the world merchant fleet in the short and medium term will affect our fleet, as it is forecasted a downward evolution of the freight rates in the next years, not only for oil tankers and containerships but also, to a lesser extent, for bulk carriers.

The tanker market kept quite steady almost all year long with a yearly average rate slightly lower to that in 2006 and in almost all kind of tankers. But at the end of 2007 the freight rates stood at high level. The VLCC rates went from 53,200 in January to 61,300 in December, 10 per cent higher than in December 2006. There was not much year-on-year variation for the Suezmax and Aframax rates, although the product tankers reduced their prices. This fluctuation of the freight rates did not affect the Basque oil fleet, linked to long-term contracts.

As it has been already said, 2007 was an exceptional year for the bulk carrier segment, most of all for the large bulk carrier segment, where the rates tripled

la flota mercante mundial.

Se espera que el gran número de tonelaje que entrará a la flota mercante mundial a corto y medio plazo afectará a nuestros efectivos, ya que se prevé una tendencia a la baja de los fletes en estos próximos años, tanto para petroleros y portacontenedores, como, en menor medida, para graneleros.

El mercado de buques tanque se mantuvo bastante estable la mayor parte del año, con una media anual ligeramente inferior a la de 2006 en casi todos los tipos. Pero a finales de 2007 los fletes se situaron a niveles altos. Los VLCC pasaron de 53.200 en Enero a 61.300 en Diciembre, un 10% más altos que en Diciembre de 2006. No hubo mucha variación interanual para los fletes de Suezmax, y Aframax, aunque los de productos bajaron su cotización. Estas oscilaciones en los fletes no afectaron a la flota petrolera vasca, gracias a los contratos a largo plazo a los que están vinculados.

Como ya se ha comentado, 2007 fue un año excepcional para el transporte de graneles, sobre todo para el sector de grandes bulk carriers, en el que los fletes

between January and November. The Baltic Dry Index closed the year at 9,431 (4,225 in January) with peaks in October and November of 10,656 and 10,210, respectively. This means that in December the BDI doubled the rates of same date in 2006 and was four times the rates in 2005, what has obviously benefited the Basque dry bulk fleet.

Although the world reefer fleet has decreased during the year 2007, the world trade in perishable is steadily growing, so it is expected that the reefer fleet profitability holds up well .

Our specialised fleet of LPG and chemical vessels had a marked decrease in the second half of the year, after a first half that had been relatively strong, even though December was the strongest month for all the tanker segments.

Chemical tankers have enjoyed a record year of high demand. 2007 has been a busy year for chemical tanker sector.

The Basque merchant fleet as a whole is a young fleet with an average age, as

se triplicaron entre Enero y Noviembre. El Baltic Dry Index cerró el año a 9.431, (4.225 en Enero) con picos en Octubre y Noviembre de 10.656 y 10.210, respectivamente. Esto supone que, en Diciembre, el BDI duplicó los índices de la misma fecha en 2006 y cuadruplicó la de 2005, lo que, obviamente ha beneficiado a la flota granelera vasca.

Aunque la flota frigorífica mundial se ha reducido en 2007, se prevé que el transporte de mercancías perecederas siga creciendo a un ritmo constante, lo que debería hacer que la rentabilidad de estos buques se mantenga firme.

Nuestra flota especializada de LPG y Quimiqueros tras un primer semestre relativamente fuerte, tuvo un notable descenso en la segunda mitad del año, aunque Diciembre fue el mes más fuerte en todos los sectores de buques tanque.

Los buques químicos han disfrutado de un año récord, con una gran demanda. 2007 ha sido un año de mucho movimiento en este sector.

La flota mercante vasca es una flota joven en su conjunto con una edad media,

for December, 31st, of 14 years, much younger than the world fleet average age and comparable to the main European merchant fleet ages.

During 2007, the fleet registered in the Basque Shipowners Association was incremented by six new units and 32,519 dwt, with the addition of the following vessels: “M.Y. Atlantic” (Ex “Carol”), tanker of 17.000 dwt that belongs to Globalgas, S.A.; “Sichem Marbella” and Sichem Málaga”, chemical tankers of 7.715 y 7.804 dwt, respectively, of the shipping company Eitzen Chemical Spain, S.A.; “Tarraco” (tug of 204 gt) and “Ereaga” (launch of 19gt) both of Sertosa Norte, S.L. and “Rio Ibaizabal” (barge of 832 gt) of Remolcadores del Ortegal, S.L. The last three units belong to the Group Ibaizabal Management Services, S.L.

As for December 31st, 2007, the associated fleet comprised 68 merchant vessels and tugs, with a total 535,852 gt and 931,416 dwt.

By flags, and excluding those involved with port inner traffic, 35.30 per cent of the associated fleet is registered in the

a 31 de Diciembre, de 14 años, mucho menor que la mundial y equiparable a la española y a la de las principales flotas europeas.

Durante 2007, la flota inscrita en la Asociación se ha visto incrementada en seis nuevas unidades y 32.519 tpm., con la incorporación de los siguientes buques: “M.Y. Atlantic” (Ex “Carol”), buque tanque de 17.000 tpm y perteneciente a Globalgas, S.A.; “Sichem Marbella” y Sichem Málaga”, buques químicos de 7.715 y 7.804 tpm, respectivamente, de la empresa Eitzen Chemical Spain, S.A.; el remolcador “Tarraco” (204 gt) y la lancha “Ereaga” (19 gt) de Sertosa Norte, S.L. y la gabarra “Rio Ibaizabal” (832 gt) de Remolcadores del Ortegal, S.L. Estas tres últimas unidades pertenecen al Grupo Ibaizabal Management Services, S.L.

A 31 de Diciembre, la flota asociada estaba compuesta por 68 buques mercantes y remolcadores, con un total de 535.852 gt y 931.416 tpm.

Por banderas, y, excluyendo a los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 35,30% de los buques asociados se

Canary Special Registry (47.84 per cent in 2006), 29.42 per cent in the Registry of Madeira (35.13 per cent in 2006), 23.53 per cent in the Registry of Malta and the remaining vessels in other registries.

Meanwhile, during the year 2007 the close collaboration between the Association and the Transport Department of the Basque Government, in the field of education of the future officers for the Basque merchant fleet, has carried on. In this regard, both the Transport Department and the Association have maintained since the year 1993 a Collaboration Agreement to provide the students of the Nautical High Schools the compulsory training aboard the vessels of our associated companies.

More than a thousand students (1,054) have already benefited from this Program since its beginning in 1993. During 2007, 94 students were able to have their training aboard the vessels registered in the Association (57 cadets of Bridge section and 37 cadets of Naval Engines).

Besides, the Basque Government, with

encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (47,84% en 2006), el 29,42% en el Registro de Madeira (35,13% en 2006), el 23,53% en el Registro de Malta y el resto en otros registros.

Por otra parte, durante el año 2007 ha continuado la estrecha colaboración que la Asociación mantiene con el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, en el terreno de la formación de los futuros marinos de la flota mercante vasca. A este respecto, la Asociación y el Departamento de Transportes mantienen desde el año 1993 un Convenio de Colaboración para facilitar las prácticas obligatorias a los alumnos de las Escuelas Superiores de la Marina Civil en los buques de las empresas asociadas.

Este programa ha sobrepasado ya el millar de alumnos (1.054) que se han beneficiado del mismo desde su inicio. Durante 2007, han sido 94 los alumnos que han podido realizar sus prácticas en los buques asociados (57 alumnos de Puente y 37 alumnos de Máquinas Navales).

Asimismo, el Gobierno Vasco, en su

its decided support to the Short Sea Shipping signed in 2007 a new Collaboration Agreement with our Association to promote this transport mode within the European logistic chain.

The regions of the Atlantic Arc prefer to speak of Short Distance Maritime Transport or Short Sea Shipping when referring to the maritime transport services that make easier the integration of the peripheral regions in the European space, strengthening in this way the interregional cohesion.

On the other hand, they refer to motorways of the sea as an instrument to gather the transport of goods into marine logistic corridors. The objective is to clear the land transport network of roads.

In this respect, in April 2007, a public tender was put out for the selection of one or several motorways of the sea between the Spanish and French ports within the Atlantic - English Channel-North Sea façade. Spain will invest in this bilateral subsidy 15 million euros for each motorway of the sea.

apoyo decidido al Short Sea Shipping, suscribió en 2007 un nuevo Convenio de Colaboración con nuestra Asociación, para potenciar este modo de transporte dentro de la cadena logística europea.

Las regiones del Arco Atlántico prefieren hablar de Transporte Marítimo de Corta Distancia o Short Sea Shipping para referirse a los servicios de transporte marítimo que faciliten la integración de las regiones periféricas en el espacio europeo, fortaleciendo así la cohesión interregional.

Por otra parte, se refieren a las Autopistas del mar como un instrumento para concentrar el transporte de mercancías en corredores logísticos marinos. El objetivo es descongestionar las redes de transporte terrestre por carretera.

En este sentido en Abril de 2007 se convocaba un concurso público para seleccionar una o varias autopistas del mar entre los puertos españoles y franceses en la fachada Atlántica-La Mancha-Mar del Norte. España aportará en esta subvención bilateral 15 millones de euros por cada autopista del mar.

As far as the Basque port system is concerned, in 2007, the Basque commercial ports have added up to 45 million tonnes, that is an increment of 2.01 per cent (44.11 millions) over 2006.

As for the Port of Bilbao, and for the first time ever, it has exceeded 40 million tonnes (4.0 per cent more than in 2006).

In general, there were positive performances in all types of packaging, in 2007, with record results in containers, general cargo and liquid bulks.

For the Port of Bilbao, the United Kingdom is still the main international market as for dry bulks, followed by Russia and the Netherlands.

It must be is highlighted the expansion of the Asian markets, such as China that increased the dry bulks by 59 per cent and India that grew by 67 per cent.

On the other hand, in September the first motorway of the sea in the Atlantic Arc was created thanks to the Dutch shipping company Transfennica that set up a regular service between Bilbao and

En cuanto al sistema portuario vasco, en 2007, los puertos comerciales vascos han totalizado 45 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 2,01% (44,11 millones) sobre 2006.

El Puerto de Bilbao, por primera vez en su historia, ha superado los 40 millones de toneladas (un 4% más que en 2006).

En general, todas las cargas han tenido un comportamiento positivo en 2007, con resultados récords en contenedores, mercancía general convencional y graneles líquidos.

En carga seca, el Reino Unido sigue siendo para el Puerto de Bilbao el principal mercado internacional, seguido de Rusia y Holanda.

Hay que destacar la expansión de los mercados asiáticos, como China, que creció un 59% en carga seca e India que aumentó un 67%.

Por otra parte, en Septiembre se creó la primera autopista del mar del Arco Atlántico, gracias a la apuesta de la naviera holandesa Transfennica que inició un servicio regular entre Bilbao y

Zeebrugge. This route takes semi trailer (ro-ro cargo) traffics.

In 2007, Bilbao consolidated its position as a cruisers port. The number of passengers that arrived at the new berth for cruisers in Getxo during the past year was 173,000, what means an increase of 38 per cent over 2006.

Among the Port of Bilbao infrastructure works it must be highlighted a new commercial dock, and the inauguration of the new Border Inspection Post. In 2007, investment figures of the Port of Bilbao stood at 21.9 million euros, just a third of the turnover figures.

As for the Port of Pasajes, a total of 5.07 million tonnes were registered during 2007, that represents a decrease of 7.8 per cent with regard to 2006.

During the year, one of the most outstanding reference points was the notable increment in the movement of cars, 32.27 per cent more than in 2006, exceeding 300,000 cars. This has been possible thanks to the new car silo built by the Norwegian shipping company

Brujas y que acoge tráfico de semiremolques (carga ro-ro).

En 2007, Bilbao consolidó su posición como puerto de cruceros. El número de pasajeros que llegaron al nuevo muelle de cruceros de Getxo en el pasado año fue de 173.000, lo que supone un crecimiento del 38% sobre 2006.

Entre las obras de infraestructura del Puerto de Bilbao hay que resaltar el inicio de un nuevo muelle comercial, y la inauguración de un nuevo Puesto de Inspección Fronteriza. En 2007, la cifra de inversión del Puerto de Bilbao se situó en 21,9 millones de euros, un tercio de su cifra de negocio.

Por su parte, el puerto de Pasajes registró un total de 5,07 millones de toneladas durante 2007, lo que representa un descenso del 7,8% respecto a 2006.

Uno de los factores destacables fue el notable aumento en el movimiento de automóviles, un 32,27% más que en 2006, superando los 300.000 vehículos. Esto ha sido posible gracias al nuevo silo para automóviles construido por la naviera noruega UECC. La nueva

UECC. The new installation of 90,000 sq m has doubled the so far existing surface for this traffic.

instalación de 90.000 m² ha duplicado la superficie hasta ahora existente para este tipo de tráfico.

Nevertheless, in the Port of Pasajes the leader goods are still iron and steel, although during 2007 they were reduced by 15 per cent, with a total amount of 2.9 million tonnes. The scrap metal has a share of 30.59 per cent of the whole handled goods.

Sin embargo, las mercancías protagonistas en el Puerto de Pasajes siguen siendo las siderúrgicas, aunque en 2007 se redujeron en un 15%, con un total de 2,9 millones de toneladas. La chatarra supone el 30,59% del total de mercancías manipuladas.

The origins of the unloaded cargoes in the Port of Pasajes are as follows: Russia, with 83,699 million tonnes, ahead of cabotage traffic, with 28,319 million tonnes and the Netherlands with 29,903 million tonnes.

El origen de las mercancías descargadas en el Puerto de Pasajes son, por este orden: Rusia, con 83.699 millones de toneladas, por delante del tráfico de cabotaje, con 28.319 millones y los Países Bajos, con 29.903 millones.

As for the destinations, the first places correspond to the United Kingdom (35,382 millions), Turkey (16,809 millions) and Belgium (11,922 millions).

En cuanto a los destinos, los primeros lugares los ocupan el Reino Unido (35.382 millones), Turquía (16.809 millones) y Bélgica (11.922 millones).

The Port of Pasajes still moves more than five million tonnes, in a port measured for just 3.5 millions. This is what hinders the option of handling goods, such as containers, liquid bulks, gases, etc. Apart from the mentioned lack of space, the Port

El Puerto de Pasajes sigue moviendo más de cinco millones de toneladas, en un puerto dimensionado para 3,5 millones, lo que no le permite optar a la manipulación de mercancías, como contenedores, graneles líquidos, gases, etc. Además de la falta de espacio, el

of Pasajes is limited by the measurements of length and draft that the vessels calling in the Port must comply with.

During 2007, the Basque Country shipyards also benefited from the worldwide flood of orders for new tonnage, reaching during the year 19 new contracts, with 159,904 million gt, being equivalent to 460 per cent of increment (in gt) over 2006.

Meanwhile, the order book of the Basque shipyards amounted to 43 vessels and 202,453 gt, that is 28.2 per cent of increment (in gt) over the previous year; this is a figure that guarantees the sector activity for four years.

This order book, that includes a gas carrier, dredgers, tugs and fishing ships, is shared by four shipbuilder companies: La Naval, in Sestao; Zamacona Shipyard, with plants in Santurce and Pasajes; Murueta Shipyard with installations in Murueta and Erandio; and Balenciaga Shipyards in Zumaya.

The vessels ordered during 2007 in these four Basque shipyards amounted to

Puerto de Pasajes se encuentra limitado por las medidas de eslora y calado que deben cumplir los buques que acceden al Puerto.

Durante 2007, los astilleros del País Vasco también se beneficiaron de la oleada mundial de pedidos de nuevo tonelaje; consiguiendo durante el año 19 nuevos contratos, con 159.904 millones de gt, lo que equivale al 460% de incremento en gt sobre 2006.

Al mismo tiempo, la cartera de pedidos de los astilleros vascos ascendía a 43 buques y 202.453 gt, esto es, el 28,2% de incremento (en gt) sobre el año anterior; una cifra que garantiza la ocupación del sector durante cuatro años.

Esta cartera de pedidos, en la que hay un gasero, dragas, remolcadores y pesqueros, se la distribuyen cuatro empresas constructoras: La Naval, de Sestao; Astilleros Zamacona, con plantas en Santurce y Pasajes; Astilleros Murueta, con instalaciones en Murueta y Erandio; y Astilleros Balenciaga, de Zumaya.

Las unidades encargadas en 2007 en estos cuatro astilleros suponen el 25% de

25 per cent of all Spanish shipyards contracts (80).

los 80 contratos del conjunto de los astilleros españoles.

The weighted activity rate of the four Basque shipyards, in 2007, added up to 97,943 gt. This is an increment of 47.4 per cent over 2006, and that triples the figures of 2005 (32,870 gt).

El índice de actividad ponderada de los cuatro astilleros vascos, en 2007, sumó 97.943 gt, lo que supuso un incremento del 47,4% sobre 2006, y que triplicara los 32.870 gt de 2005.

DINAMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS

ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

La Asamblea General de Asociados tuvo lugar el día 14 de Junio en Elciego-Alava, donde en primer lugar se celebró una Misa en la Iglesia de Nuestra Señora de la Plaza, con el tradicional cántico de la Salve Marinera y Salve Regina, oficiada por D. Joseba Beobide, Capellán del Puerto de Bilbao, y Director del Stella Maris (Apostolado del Mar) de Bilbao. Posteriormente se cursó una visita a las instalaciones de Marqués de Riscal, donde se celebró la Asamblea General, seguida de un almuerzo.

El día 20 de Diciembre tuvo lugar en Bilbao el encuentro de Navidad, en el que participaron los Asociados y antiguos miembros de la Asociación, así como los representantes de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco. El programa del día comenzó con la celebración de una Misa en la Capilla de la Santa Casa de Misericordia, seguido de una visita guiada al Campo de San Mamés, dónde además del Museo de trofeos y exposiciones se tuvo la oportunidad de hacer un recorrido por la parte más desconocida de “La Catedral”: palco, sala de prensa, vestuarios y banquillo. Para finalizar, se celebró el tradicional almuerzo de hermandad en el Hotel Sheraton de Bilbao.

GERENCIA DE LA ASOCIACION

Durante el año de exposición 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.



*Celebración de la Junta General de la Asociación en
Marqués de Riscal - Elciego (Alava)*



Celebración Navidad 2007 en Bilbao

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACION DURANTE 2007

GOBIERNO VASCO

La Asociación de Navieros Vascos, como viene siendo habitual, ha mantenido a lo largo del año una excelente relación con el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, con su responsable la Consejera de Transportes D^a Nuria López de Guereñu, y principalmente con los representantes de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, el Director de Puertos D. Andoni Idoiaga, y D. Asier Madariaga.

La Asociación de Navieros Vascos, integrada por la mayoría de las empresas navieras de la Comunidad Autónoma Vasca, coopera con el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco con la organización de programas de formación que permiten el reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales de la Marina Mercante.

Gracias al Convenio suscrito con este Departamento, 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, cumpliendo así el objetivo de contribuir a la formación de futuros profesionales para el Sector, altamente cualificados y competitivos en el mercado internacional.

El resultado de este Programa durante el año 2007 se ha materializado en un total de 94 embarques, de los cuales 57 correspondieron a Alumnos de Puente, y 37 a Alumnos de

Máquinas, alcanzándose desde su inicio, en el año 1993, la cifra total de 1.054 embarques.

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 2007.

ALUMNOS

EMPRESAS

BUQUES

Cesar Vladimir Merino Carreño	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Butrón</i>
David González Gutiérrez	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>
José Ramón Cuesta de Blas	Naviera Galdar, S.A.	<i>Izar Argia</i>
Marcos Gonzalo Manay Urcia	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Arteaga</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>
Fernando Rivera Díaz	Globalgas, S.A.	<i>Celanova</i>
Alexander Anibal de la Cruz	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Granada</i>
Edgar Guillermo Anamaría Pardo	Globalgas, S.A.	<i>Mara A</i>
Onier Collazo Espinosa	Gasnaval, S.A.	<i>Sigas Mate</i>
Daniel Leal Martínez	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</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>
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>
Alberto Pedraza Díez	Gasnaval, S.A.	<i>Becquer</i>
Román Rubio Acevedo	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>
Edwing Tasayco Vasquez	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Toledo</i>
Santiago Rivera López	Globalgas, S.A.	<i>Celanova</i>
Daniel Gago Murt	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Butrón</i>
Christian Renzo Robles	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Butrón</i>
Andrés Alonso de la Iglesia	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Berceo</i>
Fernando Manuel Martínez Peña	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofía</i>
Joseph H. Flores Escudero	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Granada</i>
Aitor Crucelegui Solozabal	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
Israel Pérez Alonso	Gasnaval, S.A.	<i>Sigas Mate</i>
Manuel Carballo	Eitzen Chemical (Spain), S.A.	<i>Sichem Metanol</i>
Iván López Roza	Albafrigo, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Iker Zudaire García de Andoin	Eitzen Chemical (Spain), S.A.	<i>Sichem Colibrí</i>

ALUMNOS

Marcos Gonzalo Manay Urcía
Andoni Larrazabal Curiel
Luis Alberto Torres de la Cruz
Arkaitz Izaguirre Zarragoitia
Fady Issa Lavid
David González Lara
Marc Morató Marsal
Carlos Uribasterra Imatz
Javier Alvarez Pablos
Daniel Galán Ortíz
José Manuel Lobelos Lema
David Alonso Tuñón
Javier Rodríguez Vivas
Mario Gámez
Werly Juan de Paz Flores
Hans Ademir Palian Anaya
Nieves Ardura Sanz
Robert Humberto Cotrina Villegas
David Alonso Tuñón
Alvaro Cantariño Tajés
David González Lara
Iker Ortíz Eguskitza
Cesar Augusto Poma Hurtado
Percy Iván Zapata Mendoza
Vidal Jr. Eche Crespo
Daniel Molina Coba
Arkaitz Cruz Campos
Jon Aguirre Larrazabal
Jonás García Rodríguez
Iker Yeregui Calahorra
Ismael Eduardo Chavez Rivero
Frank Charles Capacyachi Morales
David Díez Corral
Alvaro Vidal Casais
Mikel Arana Iñarra
Oscar Martín Vilumbrales
Percy Marbic Rivera Machaca
Guillermo Ganzo Miera
Alexander Anibal de la Cruz Sare
José Luis Escudero Pesantes
Oier Abada Uriarte
Josu Arana Iñarra
Carlos Eduardo Ttito Rodríguez
Maynor Salinas
Oscar Martín Vilumbrales
Oscar Martín Vilumbrales
Daniel Molina Coba

EMPRESAS

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.
Gasnaval, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Naviera Murueta, S.A.
Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
Globalgas, S.A.
Eitzen Chemical (Spain), S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Globalgas, S.A.
Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Gasnaval, S.A.
Naviera Galdar, S.A.
Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
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.
Naviera Murueta, S.A.
Gasnaval, S.A.
Eitzen Chemical (Spain), S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Albafrigo, S.A.
Gasnaval, S.A.
Naviera Murueta, 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.
Naviera Murueta, S.A.
Albafrigo, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Eitzen Chemical (Spain), S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.

BUQUES

Arteaga
Mónica Sofía
Butrón
Monte Umbe
Monte Umbe
Becquer
Monte Umbe
Ibaizabal Seis
Mónica Sofía
Monte Umbe
Laga
Berceo
Celanova
Sichem Metanol
Arteaga
Mara A
Berceo
Mónica Sofía
Sigas Mate
Izar Argia
Berceo
Monte Umbe
Mónica Sofía
Mónica Sofía
Butrón
Ibaizabal Cinco
Laudio
Góngora
Sichem Colibrí
Monte Umbe
Arteaga
Arteaga
Salica Frigo
Góngora
Lea
Sertosa Treinta
Mónica Sofía
Monte Granada
Monte Granada
Monte Granada
Laida
Salica Frigo
Monte Toledo
Sichem Metanol
Zabal
Sertosa Treinta
Ibaizabal Seis

ALUMNOS**EMPRESAS****BUQUES**

Patricia Fidalgo Fernández
 David Dzotsenidze Sánchez
 Aida Naya Varela
 Jon Navajas Ochandiano
 Zita Blanco Fernández
 Javier Bravo Gutiérrez
 Jon Mirena Bilbao Mallona
 Javier Romero Gómez
 Diego Cambeiro Formoso
 Borja Barrero Ponce
 Jon Aguirre Larrazabal
 Felipe Santiago Fdez. Cárdenas
 Gorka Fernández Echevarría
 Iván López Roca
 Ander Ugarte Elicegui

Eitzen Chemical (Spain), S.A.
 Gasnaval, S.A.
 Globalgas, S.A.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Albafrigo, S.A.
 Albafrigo, S.A.
 Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Naviera Murueta, S.A.
 Gasnaval, S.A.
 Globalgas, S.A.
 Naviera Galdar, S.A.
 Albafrigo, S.A.
 Ibaizabal Management Services, S.L.

Sichem Colibrí
Góngora
Celanova
Monte Umbe
Monte Toledo
Salica Frigo
Albacora Frigo Dos
Berceo
Monte Umbe
Laida
Góngora
Mara A
Izar Argia
Salica Frigo
Monte Umbe

**RELACION DE ALUMNOS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA
 ASOCIACION DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2007**

AÑO	ALUMNOS DE PUENTE	ALUMNOS DE MAQUINAS	TOTAL
1993	15	7	22
1994	21	12	33
1995	12	16	28
1996	17	26	43
1997	31	25	56
1998	49	33	82
1999	42	34	76
2000	54	27	81
2001	45	29	74
2002	60	48	108
2003	63	29	92
2004	56	22	78
2005	67	27	94
2006	61	32	93
2007	57	37	94
TOTAL 1993-2007	650	404	1.054

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 continúa el Convenio de Colaboración entre el Departamento de Transportes y nuestra Asociación, para la promoción del “Short Sea Shipping” dentro de la cadena logística europea.

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

La relación con la Dirección General de la Marina Mercante, y especialmente con la Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima, y con la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, continúa siendo patente un año más. Ambas Subdirecciones 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 elaboración de los proyectos legislativos, así como en la difusión de los mismos.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La Asociación permanece representada en la Comisión Ejecutiva del Instituto Social de la Marina de Bizkaia, mediante dos vocales: D. Javier Zapatero Manguillot y D. Juan José López Iñoriza, pertenecientes a nuestras empresas asociadas, los cuales asisten a las reuniones mensuales de la Comisión, en las que participan representantes de la Administración, organismos empresariales y organizaciones sindicales para exponer y

debatir asuntos de interés para el sector marítimo, principalmente en el área de Acción Social y Seguridad Social.

El Director Provincial, D. José Ramón de la Fuente, nos mantiene 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

Durante el año de exposición continúa la estrecha relación y colaboración existente entre nuestras dos Instituciones, la Autoridad Portuaria de Bilbao y la Asociación de Navieros Vascos, principalmente a través de D. Fernando Revuelta, representante de la Autoridad Portuaria en nuestra Junta Directiva, y de su Presidente, D. José Angel Corres.

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

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, se ha

llevado a cabo un año más, con la continua colaboración de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao, con el intercambio de información sobre ofertas y demandas de embarques.

En coordinación con dicha Escuela, la mayor parte de sus Alumnos, pasaron por nuestra Asociación para formalizar sus solicitudes de embarque.

Durante el año 2007 se han gestionado a través de la Asociación un total de noventa y cuatro embarques en los buques de las empresas asociadas, siendo gran parte de los Alumnos procedentes de la Escuela de Náutica de Bilbao.

La mayoría de las empresas asociadas, cuya flota abarca todo tipo de buques, han participado en el desarrollo de este Plan, contribuyendo de esta manera a la formación de los futuros profesionales del sector.

ESCUELA DE ADMINISTRACION MARITIMA

La Escuela de Administración Marítima ha cumplido en el año 2007 el XXV aniversario de su creación. Esta institución, que depende de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, se encarga de desarrollar las enseñanzas correspondientes al reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales del transporte marítimo, mediante la impartición de cursos, organización de seminarios y jornadas, programa de becas, y publicaciones del ámbito marítimo. Para llevar a cabo esta labor su Coordinador, D. José Luis Trueba, cuenta con un Consejo Asesor del que forman parte miembros de nuestra Asociación.

Dichos miembros también forman parte de los Tribunales de Becas de la Escuela de Administración Marítima 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 dicha Escuela viene impartiendo desde hace cinco años en Panamá, en colaboración con la Universidad de Santa María de la Antigua.

El Master que se celebra en Deusto, dirigido principalmente a postgraduados y profesionales de las empresas marítimo-portuarias y de comercio exterior, es reconocido a nivel internacional; de hecho en esta octava promoción, la mitad de los alumnos provienen principalmente de países 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”.

Asimismo, mantiene relaciones con INTERTANKO (Asociación internacional de propietarios independientes de buques tanque), 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, a lo largo del año, en foros y jornadas del ámbito marítimo.

ACTIVIDAD DIVULGATIVA

Durante el año 2007 la Asociación se ha encargado de mantener regularmente

informados a sus asociados mediante el envío de circulares y comunicaciones relativas al sector, haciéndoles llegar las novedades legislativas así como los Proyectos en curso del ámbito marítimo que se han ido desarrollando durante el año.

La Asociación cuenta con una importante biblioteca especializada, así como con archivos y publicaciones marítimas que resultan de gran interés para investigadores y profesionales del sector.

OTRAS ACTUACIONES

El pasado mes de Mayo la Asociación, representada por el Secretario General D. José Antonio Martínez de Landaluce y por D. Javier Ferrer de Arellano, tuvo la oportunidad de participar en una Jornada de Trabajo del Sector del Transporte, enmarcada en el proyecto TECNOSCOPIA, patrocinada por el Ministerio de Educación y Ciencia y organizada por la Corporación Tecnológica TECNALIA, que se celebró en San Sebastián, y que está llevando a cabo un análisis de coyuntura económica, de mercado, industrial y tecnológica de los distintos sectores.

Asimismo, la Asociación participó en las reuniones del Comité Técnico Asesor de Sinaval-Eurofishing, representada también por el Sr. Ferrer.

En el desarrollo de sus actividades, durante el año 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 todas aquellas cuestiones relacionadas con la profesión o actividad naviera.

AFILIADOS EN EMPRESAS DEL R.E.M.											AFILIADOS EN					
AÑOS	GRUPO PRIMERO					GRUPO SEGUNDO		GRUPO TERCERO			TOTAL	OTRAS SITUACIONES				
	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
* 2007	12.153	10.884	10.010	4.529	37.676	6.722	7.991	4.670	15.021	19.691	71.980	5.010	3.036	1.202	116	81.344

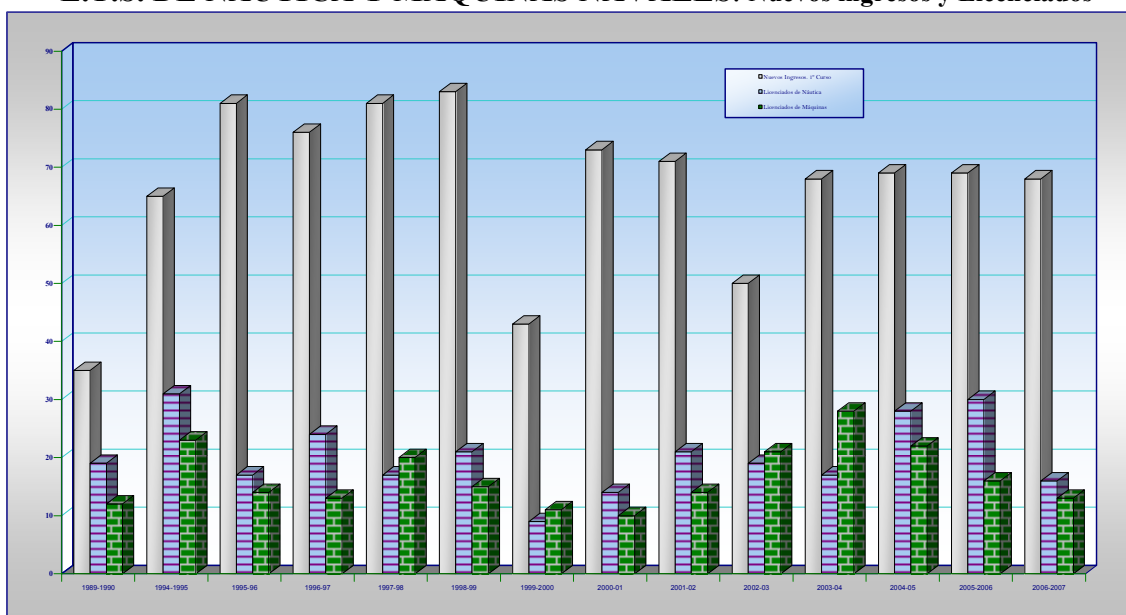
En el período 1985-1994 los afiliados en otras situaciones se incluyen en los Grupos Primero, Segundo y Tercero de afiliados en empresas del R.E.M.

En el período 1985-1994 los afiliados en otras situaciones se incluyen en los Grupos Primero, Segundo y Tercero de afiliados en empresas del R.E.M.

* Datos hasta el 3º trimestre de 2007

Fuente: Instituto Social de la Marina

E.T.S. DE NAUTICA Y MAQUINAS NAVALES. Nuevos ingresos y Licenciados



FUENTES DE INFORMACION

SOURCES OF INFORMATION

- ❖ ASOCIACION DE NAVIEROS VASCOS
- ❖ ASOCIACION DE NAVIEROS ESPAÑOLES
- ❖ ASOCIACION DE NAVIEROS EUROPEOS
- ❖ BANCO CENTRAL EUROPEO
- ❖ DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
- ❖ EUROSTAT
- ❖ EUSTAT
- ❖ GOBIERNO VASCO – DIRECCION DE ECONOMIA Y PLANIFICACION
- ❖ INGENIERIA NAVAL
- ❖ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS
- ❖ INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
- ❖ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
- ❖ 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 2008

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

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

ATLANTICO SHIPPING, S.L.

<i>Barizo</i>	Carga seca y portacontenedores	2.999	5.049
<i>Bouga</i>	Carga seca y portacontenedores	2.999	5.049
	TOTAL	5.998	10.098

BULK TRADING, S.L.

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

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

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>	Buque recogida vertidos	149	315
<i>Aitor</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/Cementerio	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
<i>Ellen Kosan</i>	L.P.G.	3.050	3.150
TOTAL		27.893	33.207

GLOBALGAS, S.A.

<i>Celanova</i>	L.P.G.	7.666	7.300
<i>Mara A</i>	BC/Cementerio	22.352	38.402
<i>M.Y. Atlantic (ex-Carol)</i>	Buque Tanque	11.487	17.000
TOTAL		41.505	62.702

MURELOIL, S.A.

<i>Bahía Uno</i>	Petrolero de productos	2.201	3.808
<i>Bahía Tres</i>	Petrolero de productos	4.699	7.000
TOTAL		6.900	10.808

NAVIERA GALDAR, S.A.

<i>Izar Argia</i>	Frigorífico	4.263	4.950
TOTAL		4.263	4.950

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

NAVIERA MURUETA, S.A.

<i>Laga</i>	Carga seca y portacontenedores	3.911	5.651
<i>Laida</i>	Carga seca y portacontenedores	3.911	5.651
<i>Luno</i>	Carga seca y portacontenedores	3.446	5.289
<i>Lea</i>	Carga seca y portacontenedores	3.334	5.274
<i>Laudio</i>	Carga seca y portacontenedores	2.909	4.287
<i>Medal</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.500
TOTAL		20.509	30.652

RODIA CANTABRICA, S.L.

<i>Andrea Añón</i>	Bulk carrier	5.604	7.600
<i>Anja C</i>	L.P.G.	5.604	7.600
TOTAL		11.208	15.200

SOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.

<i>Berceo</i>	L.P.G.	4.691	4.380
<i>Góngora</i>	L.P.G.	2.796	3.645
TOTAL		7.487	8.025

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

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

* **EITZEN CHEMICAL (SPAIN), S.A.** = EMPRESA SIN FLOTA=

ASOCIACION DE NAVIEROS VASCOS
14 EMPRESAS
68 BUQUES
535.720 GT
927.707 TPM
<i>Bilbao, 01 de Enero 2008</i>