

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2008

INDICE / INDEX

- 1.- **SALUDO DEL PRESIDENTE**
CHAIRMAN'S SALUTATION
- 2.- **ORGANOS DE GOBIERNO. JUNTA DIRECTIVA**
MEMBERS OF THE BOARD
- 3.- **RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS**
LIST OF THE ASSOCIATED COMPANIES
- 4.- **RELACIÓN DE FELLOWS, MEMBERS, OLD FELLOWS Y OLD MEMBERS DE LA ASOCIACIÓN**
LIST OF THE FELLOWS, MEMBERS, OLD FELLOWS AND OLD MEMBERS
- 5.- **DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS**
ASSOCIATED COMPANIES' ADDRESSES
- 6.- **ALTAS Y BAJAS DURANTE 2008**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2008
- 7.- **DINÁMICA DEL SECTOR**
THE SECTOR DYNAMICS
 - 7.1.- **ESCENARIO INTERNACIONAL**
INTERNATIONAL SCENE
 - 7.2.- **EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL**
WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT
 - 7.3.- **ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL**
EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE
 - 7.4.- **LA MARINA MERCANTE VASCA**
THE BASQUE MERCHANT FLEET
- 8.- **DINÁMICA ASOCIATIVA**
THE ASSOCIATION DYNAMICS
 - 8.1.- **ASUNTOS ASOCIATIVOS**
ASSOCIATIVE MATTERS
 - 8.2.- **ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2008**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2008
- 9.- **FUENTES DE INFORMACIÓN**
SOURCES OF INFORMATION
- 10.- **RELACIÓN DE BUQUES POR EMPRESAS**
LIST OF SHIPS BY COMPANIES

SALUDO DEL PRESIDENTE

Estimados asociados:

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

Por lo que se refiere a lo acaecido durante el año 2008, y que está recogido en la Memoria, quisiera destacar algunos detalles significativos de la evolución del sector marítimo y de nuestra Asociación.

En primer lugar, es inevitable hacer una referencia al difícil momento en el que se encuentra la economía mundial. La crisis bancaria que se desató en Septiembre de 2008, después de más de un año de conmociones financieras menos graves, reforzó en gran medida la desaceleración cíclica que venía produciéndose. De este modo, el año 2008 se ha caracterizado por la crisis financiera internacional, el derrumbe de los mercados inmobiliarios y los elevados precios de las materias primas.

El crecimiento de la economía mundial en 2008 fue del 2,5% (el 3,7% en 2007). La economía española cerró el año con un incremento medio anual del 1,2% (3,8% en 2007) y la vasca con un aumento del 2,0% respecto a 2007 (3,9%).

En el mercado de divisas, el euro, en su relación bilateral con las principales monedas, llegó a cotizar a 1,60 dólares a mediados de julio, lo que suponía, además de un máximo histórico, una apreciación de la moneda europea desde el inicio del año cercana al 9%. Tras una acusada pérdida de valor del euro frente al dólar de un 22% desde mediados de julio hasta finales de octubre, la cotización de la moneda europea se elevó hasta los 1,39 dólares a finales de 2008.

Los precios del petróleo despidieron el año 2008 con importantes cambios, debido a

diversos acontecimientos económicos, políticos y sociales. El 11 de Julio se alcanzó un nuevo máximo histórico al alcanzar el barril de Brent los 147 dólares. Sin embargo, la crisis económica por la que pasó Estados Unidos, y que se convirtió en una recesión que afectó a muchas economías, redujo la demanda a un nivel muy bajo. El precio del barril de Brent cerró el año a 45,59 dólares.

En cuanto al mercado marítimo, el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel durante 2008 se situó en 7.673 millones de toneladas, lo que representa un incremento del 3,05% sobre 2007, así como 32.349 millardos de toneladas-milla, (2,07% sobre el año anterior). El transporte de crudo descendió un 4,44%, al igual que los derivados del petróleo, un 27,70%. Sin embargo, el mineral de hierro se incrementó un 18,34%, el carbón un 11,35% y los cereales un 32,28% (en términos de toneladas-milla).

Por otra parte, a 31 de Diciembre, la flota mundial constaba de 46.155 buques, con 788 millones de gt, y 1.152 millones de tpm, así como 14,5 millones de TEU. La flota mercante mundial aumentó, durante 2008, un 6,8% en tpm y un 11,2% en TEU con respecto a 2007.

En el mercado de buques tanque, los índices a finales de año fueron la mitad de los de principios de año, pero todavía con un pequeño margen de beneficio. Los fletes promedio en Noviembre fueron un 10% más bajos que en 2007, cayendo a finales de año a niveles muy bajos.

En el transporte de graneles sólidos, los índices de fletamento fueron extraordinariamente altos en el primer semestre, mientras que en el segundo el mercado se vino abajo con el principio de la crisis económica.

Aunque el “Baltic Dry Index” llegó el 20 de Mayo a la cifra récord de 11.793, el mayor índice de la historia, más tarde cayó en picado hasta poco más de los 700 puntos, lo que hizo que se desplomaran los pedidos de tonelaje de bulk carriers en el último trimestre del año.

El mercado de portacontenedores está siendo golpeado de la misma manera que los demás sectores marítimos del mercado. El gran número de nuevas construcciones está presionando la evolución de los fletamentos. Debido a la gran cantidad de entregas en los últimos años, su máximo anual en 2008 estuvo muy por debajo de los niveles alcanzados en 2004 y 2005.

A 31 de Diciembre, 1.238 nuevas construcciones se habían incorporado a la flota mercante mundial, alcanzando un volumen total de 47 millones de tpm; mientras, 654 buques, con un tonelaje de 11,5 millones de tpm fueron desguazados durante 2008.

Así, a finales de año, el tonelaje mundial de buques tanque (petróleo, derivados, químicos y gas licuado), con 463 millones de tpm, representaba el 40,2% de la flota mercante mundial, mientras que el 35,6% lo representaban los bulk carriers, con 410,2 millones de tpm.

Tras el año récord de 2007, con 5.044 nuevos pedidos y un total de 293 mill tpm, durante 2008 se realizaron otros 3.344 nuevos pedidos (183 mill tpm), un 37% menos que en 2007, pero aún así un 8,2% más que en 2006.

La cartera de pedidos mundial ha vuelto a crecer hasta los 9.501 buques, con 587 millones de tpm, una vez más el nivel más alto de todos los tiempos. Este tonelaje contratado representa la mitad del tonelaje actual de la flota mercante mundial. No obstante, debido a las adversas condiciones del mercado, cada vez más pedidos están siendo cancelados.

De la cartera de pedidos mundial, el 51% corresponde a bulk carriers, el 32% a buques tanque y en menor medida, el 12% a portacontenedores. Según el calendario de entregas, 377 mill tpm, equivalentes al 64% de la cartera de pedidos serán entregados en los próximos dos años.

El sector marítimo está atravesando, desde mediados de 2008, una situación compleja por los efectos de la crisis financiera mundial. Debido a la gran cantidad de tonelaje

nuevo en el mercado y a una demanda más débil, a lo largo del año los fletes tendieron a la baja en casi todos los mercados. Esto ha sido especialmente grave en los tráficos tramp de carga seca, cuyos fletes se han situado en mínimos históricos. En el caso de los portacontenedores, la demanda también ha descendido abruptamente, y ya se empiezan a anunciar amarres de buques.

La situación se ha agravado en el comercio marítimo no sólo por el descenso de la demanda de la industria y el consumo, sino también por el bloqueo, desde Septiembre pasado, de los créditos al comercio internacional.

En comparación con la flota mundial, con una edad media de 18,6 años, la flota mercante asociada, que acoge a la totalidad de la flota mercante vasca, sigue siendo joven, con 12,6 años, inferior a la española (13,3 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 2009, la flota mercante asociada estaba compuesta por 80 buques mercantes y remolcadores, pertenecientes a 14 empresas, con un total de 574.292 gt y 970.421 tpm.

En el marco de la legislación internacional, cabe destacar que, en 2008, han entrado en vigor dos nuevos convenios medioambientales de la Organización Marítima Internacional. Uno de ellos, el Bunker 2001, sobre compensación de daños por contaminación producidos por los combustibles de los buques, y, el segundo, el acuerdo alcanzado por la OMI para el refuerzo de las normas sobre emisiones de gases contaminantes por parte de los buques (Anexo VI del Convenio MARPOL).

En cuanto a las acciones realizadas por nuestra Asociación, en 2008 se suscribieron dos nuevos Convenios con la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, gracias a lo cual 79 alumnos de las Escuelas Superiores de la Marina Civil (42 de Puente y 37 de Máquinas) pudieron realizar sus prácticas obligatorias en

nuestros buques asociados, lo que hace ya un total de 1.133 los alumnos que se han beneficiado de este Programa desde su inicio en el año 1993.

No quisiera finalizar estas breves palabras sin expresar el agradecimiento a nuestro Secretario General, Sr. Martínez de Landaluce, por su esfuerzo y dedicación a nuestra centenaria Asociación, así como al personal de la misma que hace posible su funcionamiento. Del mismo modo, nuestra gratitud a la Administración, por el grado de entendimiento 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 2008)

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.**

RELACIÓN DE FELLOWS, MEMBERS, OLD FELLOWS Y OLD MEMBERS DE LA ASOCIACIÓN

- D. ALEJANDRO AZNAR
- D. JUAN CARLOS ACHA
- D. JORGE CHURRUCA
- D. JOSÉ M^a JÁUREGUI
- D. JOSE IGNACIO ARANGUREN (+)
- D. JUAN MARÍN
- D. JAVIER SAN JOSE
- D. ENRIQUE YTURRIAGA
- D. PEDRO RENGEL
- D. JOSÉ ANTONIO RAMA
- D. FERNANDO LEONARD (*)
- D. JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ DE LANDALUCE
- D. FRANCISCO GARAYGORDOBIL
- D. MÁXIMO GUTIÉRREZ
- D. JON SANTIAGO
- D. ALBERTO BILBAO
- D. FERNANDO REVUELTA
- D. SANTIAGO BILBAO
- D. JAVIER FERRER
- D. RODOLFO BURGOS
- D. RICARDO RUBIO
- D. RAFAEL GONZALO
- D. JUAN M^a GÓMEZ DE MARIACA
- D. JESÚS ALONSO

() Old Fellow Honoris Causa*

- D. JOSÉ M^a ANSOTEGUI
- D. FERNANDO AZQUETA
- D. JOAQUÍN IBARRA
- D. JAVIER GARCÍA DE LA RASILLA
- D. FERNANDO AZKONA
- D. DANIEL AZKARATE
- D. RAFAEL OTERO
- D. ANDER ZUBIZARRETA
- D. JOSÉ MANUEL RUBÍN
- D. JOSÉ LUIS MALDONADO
- D. JUAN RAMÓN AYO
- D. RAMÓN ZUBIAGA

DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS

ALBAFRIGO, S.A.

Dirección: Lersundi, 9-3º

48009 **BILBAO**

Teléfono : 94-423 23 52 - *Fax:* 94-423 42 01

e-mail: bilbao@albacora.es

ATLANTICO SHIPPING, S.L.

Dirección: San Vicente, 8

Edificio Albia, I-9ª Planta

48001 **BILBAO**

Teléfono : 94-600 40 60 - *Fax:* 94-424 70 71

e-mail: chartering@atlantico-shipping.com

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Dirección: Campo Volantín, 37

48007 **BILBAO**

Teléfono : 94-487 12 00 - *Fax:* 94-487 12 07

e-mail: comercial@bilbaoport.es

http: //www.bilbaoport.es

BILBAO PLAZA MARITIMA SHIPPING, S.L.

Dirección: Lauroeta Bidea, 4

48180 **LOIU - BIZKAIA**

Teléfono : 94-463 16 00 - *Fax:* 94-463 85 52

e-mail: contact@bilbaopmshipping.com

BULK TRADING, S.L.

Dirección: Plaza Zubiko, 1-1º Dpto. 5

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

Teléfono : 94-480 00 77 - *Fax:* 94-463 36 50

e-mail: clientes@bulktrading.es

EITZEN CHEMICAL (SPAIN), S.A.

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

29600 **MARBELLA - MALAGA**

Teléfono : 95 -276 51 77 - *Fax:* 95-276 58 85

e-mail: chemmar@eitzen-chemical.com

GASNAVAL, S.A.

Dirección: Parque Empresarial Ibarraerri

Ituriondo, 18, Edificio A-1

48940 **LEIOA - BIZKAIA**

Teléfono : 94-479 56 00 - *Fax:* 94-416 73 16

GLOBALGAS, S.A.

Dirección: Ulises, 102 Bajo

28043 **MADRID**

Teléfono : 91-388 48 58 - *Fax:* 91-300 18 54

e-mail: globalgas@globalgas.es

IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.

Dirección: Muelle Tomás Olabarri, 4-5º

48930 **LAS ARENAS-GETXO**

BIZKAIA

Teléfono : 94-464 51 33 - *Fax:* 94-464 55 65

e-mail: ibaizabal@ibaizabal.org

MURELOIL, S.A.

Dirección: San Vicente, 8

Edificio Albia, I-9ª Planta

48001 **BILBAO**

Teléfono : 94- 600 40 60 - *Fax:* 94-424 70 71

e-mail: operating@murueloil.com

NAVIERA GALDAR, S.A.

Dirección: Reina Zubi, 6 -1º

48370 **BERMEO-BIZKAIA**

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

e-mail: galdar@euskalnet.net

NAVIERA MURUETA, S.A.

Dirección: San Vicente, 8

Edificio Albia, I-9ª Planta

48001 **BILBAO**

Teléfono : 94- 600 40 60 - *Fax:* 94-424 70 71

e-mail: navieramurueta@navieramurueta.com

http:// www. navieramurueta.com

RODIA CANTABRICA, S.L.

Dirección: Antonio Maura, 4 entresuelo

28014 **MADRID**

Teléfono : 91- 701 49 21 - *Fax:* 91-701 49 28

e-mail: operations@bergeshipbrokers.com

SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.

Dirección: Parque Empresarial Ibarra

Ituriondo, 18, Edificio A-1

48940 **LEIOA - BIZKAIA**

Teléfono : 94-479 56 00 - *Fax:* 94-416 73 16

A 31 de diciembre de 2008, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 14 empresas, propietarias y/o gestoras de 69 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 536.505 GT y 927.707 TPM.

Las variaciones producidas durante el año 2008 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2008

EMPRESAS

- ATLANTICO SHIPPING, S.L.
- MURELOIL, S.A.
- RODIA CANTABRICAЕ, S.L.

BUQUES

- “**BARIZO**” – Buque carga seca y portacontenedores -2.999 GT – 5.049 TPM
(Atlántico Shipping, S.L.)
- “**BOUGA**” - Buque carga seca y portacontenedores -2.999 GT – 5.049 TPM
(Atlántico Shipping, S.L.)
- “**BAHIA TRES**” – Buque petrolero de productos – 4.699 GT - 7.000 TPM
(Mureloil, S.A.)
- “**ANDREA AÑÓN**” – Buque bulk carrier – 5.604 GT - 7.600 TPM
(Rodia Cantabricae, S.L.)
- “**ANJA C**” – Buque bulk carrier – 5.604 GT - 7.600 TPM
(Rodia Cantabricae, S.L.)
- “**MEDAL**” – Buque carga seca y portacontenedores – 2.998 GT - 4.500 TPM (Naviera Murueta, S.A.)
- “**ELLEN KOSAN**” – Buque L.P.G. – 3.050 GT - 3.150 TPM
(Gasnaval, S.A.)

- “**SERTOSA TREINTAYCUATRO**”– Remolcador altura y salvamento-785 GT
(Sertosa Norte, S.L. – Ibaizabal Management Services, S.L.)

TOTAL ALTAS 2008: 3 EMPRESAS - 8 BUQUES - 28.738 GT - 39.948 TPM

BAJAS DURANTE 2008

BUQUES

- “**SICHEM ETILICO**” – Buque químico – 4.711 GT – 7.578 TPM
(Eitzen Chemical (Spain), S.A.)
- “**SICHEM FENOL**” – Buque químico – 4.441 GT – 7.157 TPM
(Eitzen Chemical (Spain), S.A.)
- “**SICHEM FORMOL**” – Buque químico – 3.848 GT – 6.227 TPM
(Eitzen Chemical (Spain), S.A.)
- “**SICHEM COLIBRI**” – Buque químico – 2.764 GT – 3.591 TPM
(Eitzen Chemical (Spain), S.A.)
- “**SICHEM SPARROW**” – Buque químico – 2.764 GT – 3.596 TPM
(Eitzen Chemical (Spain), 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.)

TOTAL BAJAS 2008: - 7 BUQUES - 28.081 GT - 43.668 TPM

A 1 de enero de 2009, tal como se refleja en la relación de armadores y buques al final de esta memoria, se incluyen las siguientes variaciones:

Alta del remolcador “Ibaizabal Siete” de Cia. de Remolcadores Ibaizabal y la gabarra “Navin 52”, de Remolcadores del Ortegal. Se inscribe la compañía Remolques y Navegación, S.A. perteneciente al Grupo Ibaizabal Management Services, S.L., con los remolcadores “Cambrils”, “Poblet” y “F. Sulla”. La flota de Naviera Murueta, S.A. se ve incrementada con los buques “Muros”, “Albiz” y “Anzoras”, contruidos en 2008. Shoreoff Invest Bermuda, Ltd. aumenta su flota con los buques Isabella Kosan, Helena Kosan, Alexandra Kosan y Marianna Kosan, este último contruido en 2008. Y por último se produce la baja del buque “Anja C” perteneciente a Rodia Cantabricae, S.L.

La flota actual asociada a 1 de enero de 2009 queda compuesta por 14 empresas, 80 buques (40 buques mercantes y 40 remolcadores y embarcaciones de tráfico interior), con un total de 574.292 GT y 970.421 TPM.

DINAMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS

ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

The year 2008 has been characterized by the international financial crisis, the collapse of the real state market and the high prices of commodities. The bank crisis that was triggered in last September reinforced the cyclical deceleration that was taking place.

The world economy is mired in the worst financial crisis since the Great Depression. What first appeared as a sub-prime mortgage crack in the United States housing market during the summer of 2007 began widening during 2008 into deeper fissures across the global financial landscape and ended with the collapse of major banking institutions, precipitous falls on stock markets across the world and a widespread credit freeze.

In the United Nations forecast, world gross product is expected to slow to a meagre 1.0 per cent in 2009, (compared to 2.5 per cent growth of 2008 and 3.7 per cent in 2007. This would mean, world income per capita will fall in 2009.

El año 2008 se ha caracterizado por la crisis financiera internacional, el derrumbe de los mercados inmobiliarios y los elevados precios de las materias primas. La crisis bancaria que se desató en Septiembre del pasado año reforzó en gran medida la desaceleración cíclica que venía produciéndose.

La economía mundial se encuentra inmersa en la peor crisis financiera desde la Gran Depresión. Lo que pareció una grieta en el mercado inmobiliario de los Estados Unidos durante el verano de 2007 se vislumbra ahora más claramente como una profunda fisura del sistema financiero global, causando el desmoronamiento de importantes instituciones bancarias, la caída en picado de los mercados de valores y un bloqueo crediticio generalizado.

Según las previsiones de las Naciones Unidas el producto bruto mundial apenas crecerá un 1,0% en 2009, (frente a los 2,5% de 2008 y los 3,7% de 2007. Esto significaría una caída neta de la renta per capita mundial en 2009.

GDP in developed countries is expected to decline by 0.5 per cent in 2009. Growth in the economies in transition is expected to slow to 4.8 per cent in 2009, down 6.9 per cent in 2008, while output growth in the developing countries would slow from 5.9 per cent in 2008 to 4.6 per cent in 2009.

In the advanced economies, headline inflation is expected to decline from 3.5 per cent in 2008 to a record low 0,25 per cent in 2009, before edging up to 0,75 per cent in 2010, according to International Monetary Fund sources. In the emerging and developing economies, inflation is also expected to subside to 5,75 per cent in 2009 and 5 per cent in 2010 from 9,5 per cent in 2008.

After the collapse of Lehman Brothers, there has been a negative feedback between the financial crisis and the real activity downturn, that resulted in a strong downfall in the world trade. According to a statement made by the World Trade Organization director, the world trade will decrease between 6 and 7 per cent in 2009, the first contraction since 1982, as a result of a growth virtually zero or even negative of the

El PIB de los países desarrollados podría caer un 0,5% en 2009. El crecimiento en las economías en transición se ralentizaría de un 6,9 por ciento en 2008 a un 4,8 por ciento en 2009, mientras que el PIB para el conjunto de los países en desarrollo caería de 5,9 por ciento en 2008 al 4,6 por ciento en 2009.

En las economías avanzadas se prevé una reducción de la inflación global del 3,5% en 2008 a un nivel sin precedentes del 0,25 en 2009 y un repunte hasta los 0,75% en 2010, según fuentes del Fondo Monetario Internacional. En las economías emergentes y en desarrollo también se prevé que la inflación se reduzca del 9,5% en 2008 al 5,75% en 2009 y el 5% en 2010.

Después del colapso de Lehman Brothers, la crisis financiera y la caída de la actividad real se han retroalimentado mutuamente, lo que ha provocado un fuerte desplome del comercio mundial. Según declaraciones del director de la Organización Mundial del Comercio, el comercio mundial caerá entre el 6% y el 7% en 2009, la primera contracción desde 1982, como consecuencia de un crecimiento nulo o incluso negativo de la

world economy.

In the last quarter of 2008, the GDP decrease in the United States was the lowest since 1982, while the growth of the whole year stood at 1.1 per cent (nine tenths lower than in 2007). Private consumption decrease (-4.3 per cent) was intensified especially by the fall of durables (-22.1 per cent). To that, the drop of private investment in equipment and software (-28.8 per cent) and of residential investment (-5.9 per cent) is to be added. At the same time, exports decreased more than imports.

Japan has suffered a bigger contraction than other economies due to its great reliance on exports (-13.8 per cent in 2008) that became worse owing to a weak domestic demand. GDP decreased by 3.2 per cent in the fourth quarter, the worst result since the oil crisis of 1974.

As for China, the domestic demand is being supported by an incentive policy boosted by the Government (586,000 million US \$), that attempts to achieve a growth of 8 per cent for 2009 (9.4 per

economía mundial.

El descenso del PIB de Estados Unidos en el último trimestre de 2008 fue el mayor desde 1982, situándose el crecimiento del conjunto de 2008 en el 1,1% (nueve décimas inferior al de 2007). El retroceso del consumo privado (-4,3%) se agudizó sobre todo por la caída de los bienes duraderos (-22,1%). A esto hay que sumar el declive de la inversión privada en equipo y software (-28,8%), y el de la inversión residencial (-5,9%). Al mismo tiempo retrocedieron con mayor intensidad las exportaciones (-23,6%) que las importaciones (-16,%).

Japón ha sufrido una contracción mayor que otras economías debido a su gran dependencia de las exportaciones (-13,8% en 2008) que ha sido agravada por una débil demanda interna. Su PIB cayó un 3,2% en el cuarto trimestre, el peor resultado desde la crisis petrolífera de 1974.

En el caso de China, la demanda interna está siendo soportada por una política de estímulo impulsada por el Gobierno (586.000 millones US\$), que busca lograr un crecimiento del 8% en 2009 (9,4% en

cent in 2008, and 6.5 per cent for 2009, according to the World Bank).

Recession was more obvious in India and Pakistan, where the industrial output decreased abruptly.

In Latin America and the Caribbean, the GDP increment (approx. 4.4 per cent) is at risk and pressuring the private sector investment. As the prices of the basic products decrease, the main exporters, like Argentina, may show deficits in current account. Another countries, like Brazil and Mexico, will experience a fall in their exports to USA and Europe, already battered by recession. It is estimated that the regional prospects will worsen in 2009, with GDP decreasing by 2.1 per cent due to a drop in capital expenditure.

The recent and abrupt decreases of oil and food prices have marked the end of the most important rise of basic product prices in the last century. As in other similar situations, this increase was boosted by the strong economic growth and it has come to end with the sudden slowing down of the economy all over the

2008 y según las previsiones del Banco Mundial, el 6,5% para 2009).

La recesión es más evidente en la India y Pakistán, donde bajó abruptamente la producción industrial.

En América Latina y Caribe, el aumento del PIB (aprox. el 4,4%) está en riesgo y ejerce presión sobre la inversión del sector privado. Según bajan los precios de los productos básicos, los principales exportadores, como Argentina, pueden registrar déficit en cuenta corriente. Otros, como Brasil y México, experimentarán una baja en sus exportaciones a los EEUU y Europa, ya azotados por la recesión. Se estima que las perspectivas regionales se deteriorarán en 2009, con una caída del PIB al 2,1% debido a una disminución en los gastos de capital.

Los recientes y bruscos descensos de los precios del petróleo y los alimentos marcan el final de lo que ha sido el alza de precios de productos básicos más importante del último siglo. Al igual que en otras situaciones similares, este auge fue impulsado por el fuerte crecimiento económico y ha llegado a su fin con la repentina desaceleración de la economía

world, speeded up by the financial crisis.

The shipping market is going since mid year 2008 through a complicated situation owing to the effects of the world financial crisis. Due to the great deal of new tonnage in the market and also to a weaker demand, rates along the year were on a downward trend for almost all markets. This has been especially serious for the tramp traffics of dry bulk, whose rates stood at the lowest point ever. As for the container vessels, demand has also decreased sharply, and lay-ups are being forecasting.

This situation is becoming worse in the maritime trade not only for the decrease suffered by industry and consumption demand but also for the freezing of international trade loans.

Thus, the world shipping trade of all the main in-bulk-cargoes during 2008 stood at 7,673 million tonnes, what represents an increment of 3.05 per cent over 2007, as well as at 32,349 billion tonne-miles (2.07 per cent over

en todo el mundo, precipitada por la crisis financiera.

El sector marítimo está atravesando, desde mediados de 2008, una situación compleja por los efectos de la crisis financiera mundial. Debido a la gran cantidad de tonelaje nuevo en el mercado y a una demanda más débil, a lo largo del año los fletes tendieron a la baja en casi todos los mercados. Esto ha sido especialmente grave en los tráficos tramp de carga seca, cuyos fletes se han situado en mínimos históricos. En el caso de los portacontenedores, la demanda también ha descendido abruptamente, y ya se empiezan a anunciar amarres de buques.

La situación se ha agravado en el comercio marítimo no sólo por el descenso de la demanda de la industria y el consumo, sino también por el bloqueo, desde Septiembre pasado, de los créditos al comercio internacional.

Así, el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel durante 2008 se situó en 7.673 millones de toneladas, lo que representa un incremento del 3,05% sobre 2007; así como 32.349 millardos de toneladas-milla, (2,07%

the previous year). Crude oil transport decreased by 4.44 per cent, as did oil products by 27.70 per cent. However, iron ore increased by 18.34 per cent, coal by 11.35 per cent and grains by 32.28 per cent (in tonne-miles terms).

There has been a remarkable growth of the individual commodities since 2004. The major dry bulk commodities (Coal, Iron Ore, Grain, Bauxite, and Alumina) increased from 1.5 to more than 2.0 billion tones between 2004 and 2008, an average annual growth rate of 8.6 per cent. During the same period, liquid bulk expanded with an average yearly growth rate of 2.4 per cent to 2.5 billion tones and “other cargo” grew on average by 5.2 per cent yearly.

The high growth of recent years in seaborne trade of dry bulk commodities, such as iron ore, coal and grain, will come to a halt in 2009 as economic growth slows down. Especially the emerging economies, in particular China and India, are forcing the maritime industry to react to changing market fundamentals of seaborne bulk traffic.

sobre el año anterior). El transporte de crudo descendió un 4,44%, al igual que los derivados del petróleo, un 27,70%. Sin embargo, el mineral de hierro se incrementó un 18,34%, el carbón un 11,35% y los cereales un 32,28% (en términos de toneladas-milla).

Desde 2004 ha habido un notable crecimiento de las diversas materias primas. Los principales graneles sólidos (carbón, mineral de hierro, cereales, bauxita y alúmina) aumentaron de 1.500 a más de 2.000 mill de toneladas entre 2004-2008, una tasa de crecimiento medio anual del 8,6%. En el mismo período, los graneles líquidos crecieron en una proporción media anual del 2,4% hasta los 2.500 mill de toneladas, y “otras cargas” crecieron una media de 5,2% al año.

El gran crecimiento en los últimos años del transporte marítimo de materias primas sólidas a granel (mineral de hierro, carbón y cereales) se detendrá en 2009 debido a la ralentización de la economía. Especialmente las economías emergentes, en particular China e India, están forzando a la industria marítima a cambiar los fundamentos del mercado en el tráfico marítimo de graneles.

From the beginning of 2003 to mid-2008, oil prices incremented by 320 per cent (in US\$), and internationally commercialized food prices increased by 138 per cent (in US\$). There is no doubt about the end of this rise, but the social and human consequences of such historic high prices still last. Nevertheless, prices are still much higher than at the beginning of the rise and it is expected that they will remain during the next twenty years higher than in the nineties, due to the food cereal demand for biofuel production.

Oil prices closed the year 2008 with significant changes, owing to several economic, politic and social events. On July 11th, a new all-time high record was reached when the Brent oil barrel got up to 147 US dollars. Nevertheless, the economic crisis the United States went through, and that later on turned into a recession that affected many economies, reduced demand to a very low level. Brent oil barrel price closed the year at 45.59 US dollars.

In the currency market, the euro, in its

Entre principios de 2003 y mediados de 2008, los precios del petróleo subieron un 320% (en dólares), y los precios de los alimentos comercializados internacionalmente un 138%. No cabe duda de que ha terminado esta prolongada alza, pero las consecuencias sociales y humanas de los elevados precios históricos aún perduran. No obstante, los precios siguen siendo mucho más elevados que al principio del alza y se espera que permanezcan más altos que en los años noventa durante los próximos 20 años, debido a la demanda de cereales alimentarios para la producción de biocombustibles.

Los precios del petróleo despidieron el año 2008 con importantes cambios, debido a diversos acontecimientos económicos, políticos y sociales. El 11 de Julio se alcanzó un nuevo máximo histórico al alcanzar el barril de Brent los 147 dólares. Sin embargo, la crisis económica por la que pasó Estados Unidos, y que se convirtió en una recesión que afectó a muchas economías, redujo la demanda a un nivel muy bajo. El precio del barril de Brent cerró el año a 45,59 dólares.

En el mercado de divisas, el euro, en su

bilateral connection with the main currencies, was worth 1.60 US dollars in mid July, which meant, apart from being a historic peak, an appreciation of the European currency of almost 9 per cent since the beginning of the year. After a pronounced value loss of 22 per cent against the dollar from mid July to the end of October, the European currency reached a value of 1.39 US dollars at the end of 2008.

As of December 31st, 2008, the total world merchant fleet comprised 46,155 ships with 788 mill gt, 1.15 billion dwt and 14.5 mill TEU. Compared with last year's figures the world merchant fleet increased by 6.8 per cent in dwt and the TEU-capacity by 11.2 per cent.

At the same time of the year, the world tanker tonnage (crude, products, oil/chemical, pure chemical and liquid gas) reached 463 mill dwt, a share of 40.7 per cent of the world merchant fleet.

In the tanker market, rates in late 2008 were half as high as in the beginning of the year, but there was still a small margin for profits. Rates on the Arabian Gulf– Western Europe trade

relación bilateral con las principales monedas, llegó a cotizar a 1,60 dólares a mediados de julio, lo que suponía, además de un máximo histórico, una apreciación de la moneda europea desde el inicio del año cercana al 9%. Tras una acusada pérdida de valor del euro frente al dólar de un 22% desde mediados de julio hasta finales de octubre, la cotización de la moneda europea se elevó hasta los 1,39 dólares a finales de 2008.

Por otra parte, a 31 de Diciembre, la flota mundial constaba de 46.155 buques, con 788 millones de gt, y 1.152 millones de tpm, así como 14,5 millones de TEU. La flota mercante mundial aumentó, durante 2008, un 6,8% en tpm y un 11,2% en TEU con respecto a 2007.

En la misma fecha, el tonelaje mundial de buques tanque (de crudo, petróleo/químico, químico puro y gas licuado) alcanzó los 463 mill tpm, siendo el 40,7% de la flota mercante mundial.

En el mercado de buques tanque, los índices a finales de 2008 fueron la mitad de los de principios de año, pero todavía había un pequeño margen de beneficios. El índice Golfo Pérsico-Oeste de Europa

ranged between World Scale (WS) 144 in July and WS 55 in December.

During 2008, 903 tankers were delivered with 43.5 mill dwt. In the same period 907 new orders with 60.0 mill dwt were placed and 202 units with 5.5 mill dwt were reported to be broken up.

As for December 31st, 2008, 2,812 tankers with 189.7 mill dwt were on order. Approx. two thirds of this tonnage volume will be delivered until end of 2010.

Although the Baltic Dry Index peaked the record rate of 11,793 on May 20th (the highest account ever), it slumped to slightly above 700. This led to a collapse of order activities of bulk carrier tonnage during the last quarter of 2008.

In the dry bulk market, the charter rates were significantly high in the first half of the year, whereas during the second half the market collapsed due to the beginning of the economic crisis.

The price of a Capesize time charter

pasó de los 144 (WS) en Julio a los WS 50 en los últimos días de Diciembre.

Durante 2008, se entregaron 903 buques tanque con 43,5 mill tpm. En el mismo período, se realizaron 907 nuevos pedidos con 60 mill tpm y se desguazaron 202 unidades con 5,5 mill tpm.

A 31 de Diciembre de 2008, la cartera de pedidos de buques tanque comprendía 2.812 buques, con 189,7 mill tpm, de los que dos tercios serán entregados hasta finales de 2010.

Aunque el “Baltic Dry Index” llegó el 20 de Mayo a la cifra récord de 11.793, el mayor índice de la historia, más tarde cayó en picado hasta poco más de los 700 puntos, lo que hizo que se desplomaran los pedidos de tonelaje de bulk carriers en el último trimestre del año.

En el transporte de graneles sólidos, los índices de fletamento fueron extraordinariamente altos en el primer semestre, mientras que en el segundo el mercado se vino abajo con el principio de la crisis económica.

El alquiler en time-charter de un buque

climbed at mid-year 2008 to the unprecedented rate of 230,000 US dollars per day, dropping sharply down to 2,700 US dollars per day at the beginning of December, only six months later of its great historic peak. Only the costs of crew, maintenance, fuel, and insurance, of one of these vessels range between 5,000 and 7,000 US dollar/day. The figures speak for themselves.

During 2008 only 76 bulk carriers with 3.3 mill dwt were reported to be broken up, whereas 333 newbuildings totalling 23,7 mill dwt were entering the fleet.

By the end of 2008, the order book for bulk carriers stood at 3,425 carriers with 300.1 mill dwt, the highest level ever.

Only 283 general cargo ships with a tonnage volume of 1.5 mill dwt and 38 container ships with 1.0 mill dwt were sold to breakers. New orders in 2008 amounted to 882 general cargo ships with 9.4 mill dwt and 295 fully cellular container ships with 1.2 mill TEU and 14.2 mill dwt, respectively.

The order book as of January 1st, 2009,

Capesize trepó a mediados de 2008 a la cifra sin precedentes de 230.000 dólares al día, llegando a la ínfima cifra de 2.700 dólares al día a principios de Diciembre, tan sólo seis meses después de alcanzar su máximo histórico. Sólo los costes de tripulación, mantenimiento, combustible, y seguros de uno de estos buques oscila entre los 5.000 y los 7.000 \$/día. Los datos hablan por sí solos.

En 2008 sólo se desguazaron 76 bulk carriers con 3,3 mill tpm, mientras que 333 nuevas construcciones con 23,7 mill tpm entraron en la flota.

La cartera de pedidos de bulk carriers se situaba, a finales de 2008, en 3.425 unidades, con 300,1 mill tpm, el mayor nivel nunca antes alcanzado.

Tan sólo 283 buques de carga general con 1,5 mill tpm y 38 portacontenedores con 1,0 mill tpm se vendieron para desguace. Los nuevos pedidos en 2008 sumaban los 882 buques de carga general, con 9,4 mill tpm y 295 portacontenedores puros con 1,2 mill TEU y 14,2 mill tpm, respectivamente.

La cartera de pedidos a 1 de Enero de

comprised 1,799 general cargo ships with 21.2 mill dwt and 1,262 container ships with 72.2 mill dwt and 6.9 mill TEU. At least 184 container ships on order had capacities of 10,000 TEU and above, of which 142 ships with more than 12,000 TEU.

At the end of 2008 charter rates were down by some 60 per cent compared to end 2007. There are currently in excess of 500,000 TEU of capacity unemployed or laid up.

The exceptionally long shipping boom is over. Five years with an extraordinary strong global economic growth of 5 per cent resulted in a tonnage demand growth of 8 to 9 per cent annually for the total world merchant fleet. The fleet growth was considerably lower due to a shortage of shipbuilding capacity. Consequently utilization rates, freight rates second-hand and newbuilding prices for most types of ships reached record high levels.

To avoid such a structural overcapacity it is necessary, experts advice, to cut down significantly in deliveries of

2009 comprendía 1.799 buques de carga general con 21,2 mill tpm y 1.262 portacontenedores con 72,2 mill tpm y 6,9 mill TEU. Al menos 184 portacontenedores bajo pedido tenían una capacidad de más de 10.000 TEU, de los cuales 142 tenían más de 12.000 TEU.

A finales de 2008 los fletes de buques portacontenedores bajaron un 60% sobre 2007. Existen actualmente más de 500.000 TEU de capacidad inutilizados o amarrados.

El excepcionalmente largo boom del negocio marítimo ha terminado. Cinco años de un extraordinariamente sólido crecimiento de la economía global se tradujo en un crecimiento anual de la demanda de tonelaje del 8% al 9% para toda la flota mercante mundial. La flota creció menos debido a la falta de capacidad en los astilleros. Por tanto, los índices de utilización, de fletamento y los precios de segunda mano y nuevas construcciones para la mayoría de los tipos de buques alcanzaron grandes récords.

En opinión de expertos, para evitar tal sobrecapacidad estructural, es necesario recortar significativamente las entregas de

newbuildings.

It is estimated that 30 to 40 per cent of the order books for bulk carriers and container vessels should be cancelled and probably at least 10 per cent of the tanker order book. How realistic this is remains to be seen.

The soaring cost of raw materials forced shipbuilder to rise their prices during the year. In the spring of 2008, shipyards had to absorb an increase in steel prices of almost 50 per cent.

Extraordinary high freight rates have also fuelled further price increases, keeping second hand vessel values high and well in excess of new-building prices. In the first half of 2008, Cape-size “resale” for delivery in three months’ time traded for about 160 mill US\$, compared to 90-100 mill US\$ for a new vessel with a three-year delivery time. Shipbuilders were thus able to demand premiums for shorter delivery time.

On the other hand, a similar second hand Capesize, with immediate delivery, traded

nuevas construcciones.

Se estima que se cancelarán del 30% al 40% de los pedidos en cartera de bulk carriers y de buques portacontenedores, y, probablemente, al menos un 10% de la cartera de pedidos de buques tanque. Habrá que esperar a ver qué sucede.

El coste en alza de las materias primas obligó a los constructores a elevar los precios durante el año. En primavera, los astilleros tuvieron que absorber un aumento de los precios del acero de casi el 50%.

Los extraordinariamente altos índices de fletamento también han propiciado otras subidas de precios, al mantenerse altos los valores de los buques de segunda mano, muy por encima de los precios de las nuevas construcciones. En el primer semestre de 2008, la “reventa” de Cape-size con entrega a 3 meses se canjeó a 160 mill\$, en comparación con los 90-100 mill\$ de un buque nuevo con entrega en 3 años. Los constructores pudieron así pedir recargos para entregas en menor tiempo.

Por otra parte, un Capesize igual, de segunda mano, con entrega inmediata

for about 120 mill\$.

Newbuilding prices rose generally by 5 per cent in the first half of the year, but fell sharply towards the end of the year and ended some 10-20 per cent lower than at the start.

Second-hand prices for modern bulk carriers were as much as 60 to 70 per cent down. For modern tankers prices fell 25 per cent, while container vessels fell between 25 and 50 per cent.

As for the international shipping regulations, it is worth mentioning that in 2008 two new International Maritime Organization environmental agreements came into force.

One of them, of significant importance, is Bunker 2001 on compensation for pollution damages caused by vessel fuels, in force since November 2008, and that requires all merchant vessels of 1,000 gt and over to have a civil liability insurance taken out for such damages.

The second one deals with the

supuso unos 120 mill\$.

Los precios de las nuevas construcciones se elevaron un 5% en el primer semestre, pero cayeron bruscamente hacia final de año, terminando con un 10%-20% menos que al comienzo de 2008.

Los precios de segunda mano de los modernos bulk carriers cayeron un 60%-70%, mientras que los precios de los modernos buques tanque se devaluaron un 25%, y los de los portacontenedores entre un 25 y un 50 por ciento.

En el marco de la legislación internacional, cabe destacar que, en 2008, han entrado en vigor dos nuevos convenios medioambientales de la Organización Marítima Internacional.

Uno de ellos, de notable importancia, es el Bunker 2001, sobre compensación de daños por contaminación producidos por los combustibles de los buques, en vigor desde Noviembre de 2008, y que exige que todos los buques mercantes de más de 1.000 gt tengan contratado un seguro de responsabilidad civil por dichos daños.

El segundo, el acuerdo alcanzado por la

agreement achieved by IMO for the reinforcement of the regulations on pollutant gas emissions from the vessels (MARPOL Annex VI).

Besides, a report published in 2008 by Drewry Shipping Consultants estimated that the current deficit of officers all over the world is about 34,000, to confront total requirements of 498,000. On the basis of the future fleet increment scopes and assuming that the supply of officers will continue increasing on current rates, said report predicted that in 2012 the deficit would have increased by 83,900 officers.

By comparison, the very known report from BIMCO/ISF entitled “Manpower Update” published in 2005, estimated the officers deficit in 10,000 – figure that in that date seemed to be serious- and that it could increase to 27,000 in 2015. Such figures have really been exceeded.

Finally, before ending this chapter it is worth mentioning another key issue with which the international shipping transport is coping since the last year. We are referring to the worrying problem of acts of piracy and armed robbery in

OMI para el refuerzo de las normas sobre emisiones de gases contaminantes por parte de los buques (Anexo VI del Convenio MARPOL).

Por otra parte, un informe publicado en 2008 por Drewry Shipping Consultants estimó el déficit actual de oficiales en todo el mundo en unos 34.000, frente a unas necesidades totales de 498.000. Sobre la base de las proyecciones de crecimiento de la flota y asumiendo que la oferta de oficiales continuará incrementándose a las tasas actuales, dicho informe predijo que en 2012 el déficit habría aumentado a unos 83.900 oficiales.

En comparación, el reconocido informe de BIMCO/ISF titulado “Manpower Update” publicado en 2005, estimaba el déficit de oficiales en 10.000 –cifra que en aquella fecha se consideraba importante- y que podría crecer hasta 27.000 en 2015. Cifras que realmente se han quedado pequeñas.

Por último, no queremos terminar este capítulo sin mencionar otro asunto clave, al que se viene enfrentando desde el pasado año el transporte de mercancías por mar. Hablamos del preocupante problema de la piratería y el asalto a mano

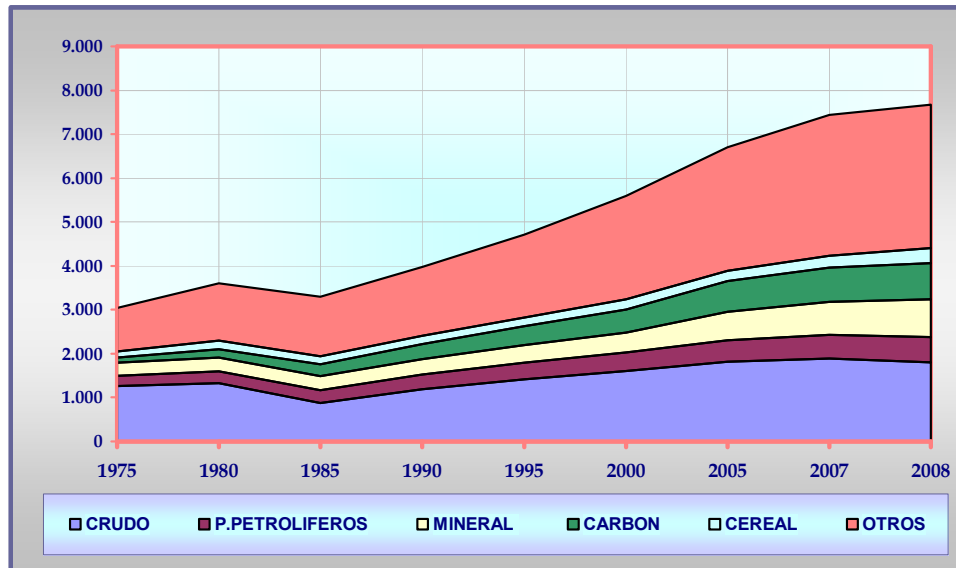
the waters off the coast of Somalia and in the Gulf of Aden.

According to IMO sources, only in 2008, approx. 135 attacks and 44 ship hijacks have taken place, with pirates holding more than 600 crew members hostage.

armada a buques que navegan por la costa de Somalia y el Golfo de Adén.

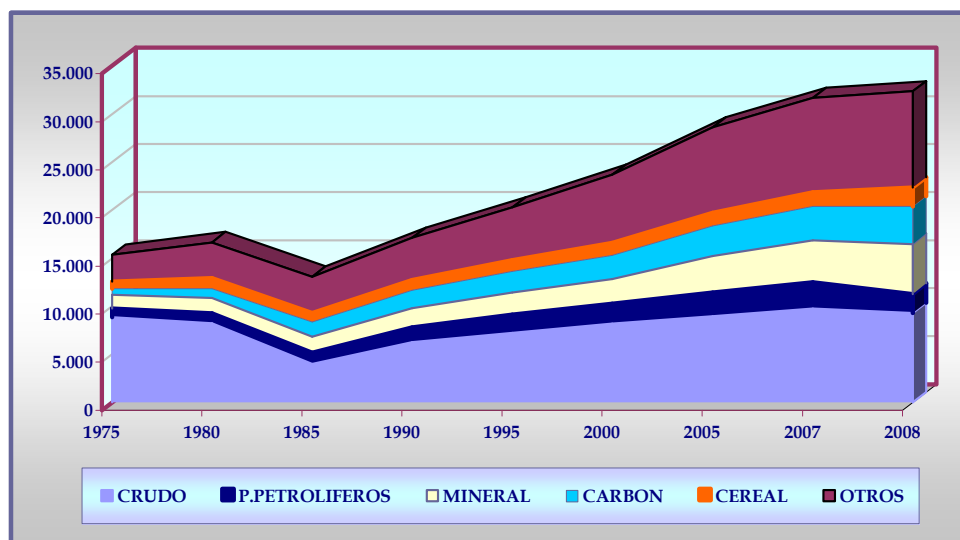
Según fuentes de la OMI, sólo en 2008, se han producido 135 ataques y 44 secuestros de buques, aproximadamente, con más de 600 tripulantes retenidos hasta el pago de un rescate

TRAFICO MARITIMO MUNDIAL (1975-2008)



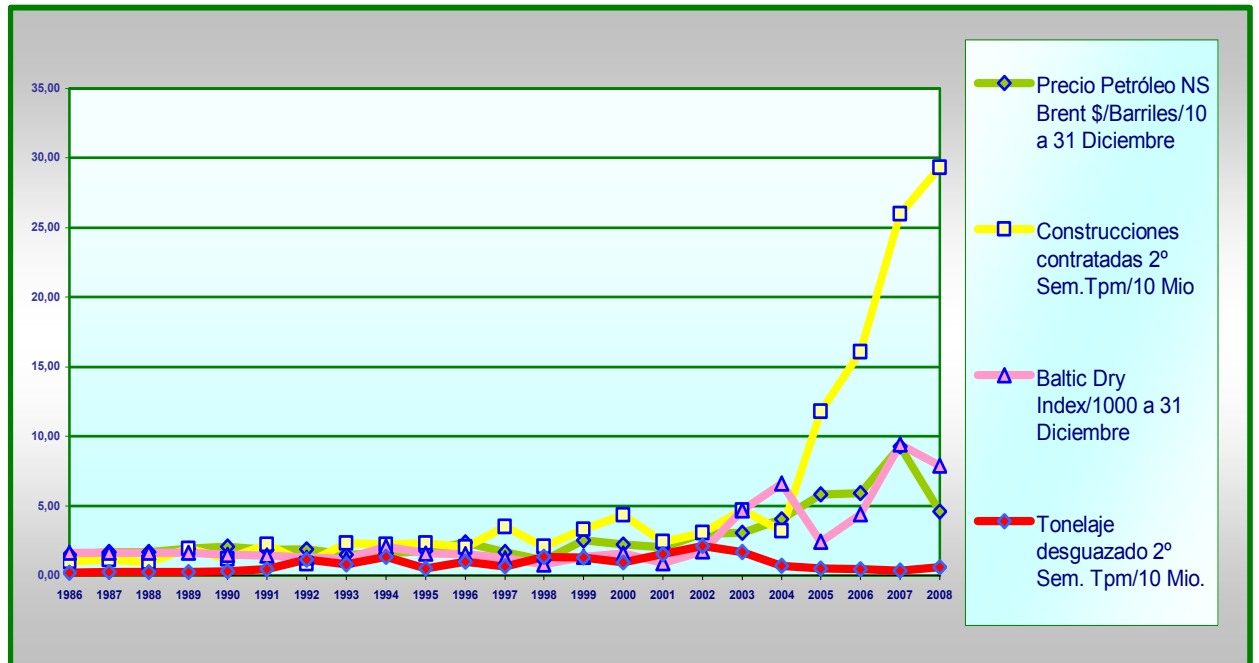
En millones tpm

TONS-MILLA TRANSPORTADAS (1975-2008)



En millardos tpm

INDICADORES DE MERCADO



EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

As of January 1st, 2009, the total world merchant fleet comprised 46,155 ships with 1.15 billion dwt and to 14.5 mill TEU. Compared with last year's figures the tonnage increased again by 6.8 per cent and the TEU-capacity by 11.2 per cent.

According to preliminary figures, 2,350 newbuildings with a combined tonnage of 89.5 mill dwt entered the merchant fleet in 2008, 8.5 per cent more than in 2007 the previous record year.

In the period 2005-2009, the average tonnage growth of the total world merchant fleet reached 6.7 per cent per year, representing in absolute terms a remarkable increase of 265 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 very low levels due to the good market conditions. During 2008, only 654 vessels with a tonnage of

A 1 de Enero de 2009, la flota mercante mundial comprendía 46.155 buques con 1.152 millones tpm y 14,5 millones TEU. En comparación con las cifras de 2007, el tonelaje volvió a incrementarse en un 6,8%, así como en un 11,2 % su capacidad TEU.

Según cifras preliminares, 2.350 nuevas construcciones con un tonelaje combinado de 89,5 mill tpm entraron en la flota mercante mundial en 2008, un 8,5% más que en 2007, el último año record.

En el período 2005-2009, el crecimiento medio anual del tonelaje de la flota mercante mundial alcanzó el 6,7%, que representa un incremento, en términos absolutos, de 265 mill tpm.

Mientras que en los últimos años el crecimiento anual del tonelaje se duplicó en comparación con el de los años noventa, el desguace de las viejas unidades ha caído a niveles bajos gracias a las buenas condiciones del mercado. En

11.5 mill dwt were reported to be broken up. Though 58 per cent more than 2007, this still represents a relatively low level of scrapping.

However, the year 2008 was marked by the financial crisis, specially the second half. During the last quarter of 2008, no new orders for bulk carriers and container ships were reported. The shipping industry is facing a severe crisis, unparalleled during the past decades.

After the record year 2007 with 5,044 new orders for merchant ships with a combined tonnage of 293 mill dwt, the volume of new orders in 2008 decreased, especially during the second half of the year. In total, 3,344 vessels with 183.1 mill dwt were ordered.

As of January 1st, 2009, the world tanker tonnage (crude, products, oil/chemical, pure chemical and liquid gas) reached 463 mill dwt, a share of 40.7 per cent of the world merchant fleet. Expressed in dwt, this is an increase of 94.8 mill dwt compared to January figures in 2005 (+25.7 per cent).

2008, sólo 654 buques, con 11,5 mill tpm, fueron desguazados y aunque representan un 58% más que en 2007, sigue siendo un bajo nivel de desguace.

No obstante, la crisis financiera marcó el año 2008, sobre todo su segunda mitad. En el último trimestre del año no se registró ni una sola orden de construcción de bulk carriers y portacontenedores. La industria marítima se está enfrentando a una grave crisis sin parangón en las últimas décadas.

Tras un año récord (2007) con 5.044 nuevos pedidos de buques mercantes, y un tonelaje combinado de 293 mill tpm, el volumen de nuevos pedidos en 2008 se redujo, sobre todo en el segundo semestre; siendo en total de 3.344 buques con 183,1 mill tpm.

A 1º de Enero de 2009, el tonelaje mundial de buques tanque (de crudo, petróleo/químico, químico puro y gas licuado) alcanzó los 463 mill tpm, siendo el 40,7% de la flota mercante mundial. En tpm, resulta un incremento de 94,8 mill tpm comparado con las cifras de Enero de 2005 (+25,7%).

The average yearly growth rate for tanker tonnage in the period 2005-2009 was 5.9%. For liquid gas tankers, average growth was even higher and reached 12.4 per cent, in contrast to pure chemical tankers with 0.7 per cent.

The tonnage of bulk carriers increased by 7.3 per cent (+27.8 mill dwt) in 2008. At the beginning of 2009, the bulk carrier fleet had a share of 36.0 per cent in the world merchant fleet in terms of tonnage, equal to 414.4 mill dwt. In the period 2005-2009, the bulk tonnage grew on average by 6.8 per cent yearly.

The world fleet of fully cellular container vessels continued to expand substantially. In 2008 the container fleet grew by 12.9 per cent (TEU) or 12.0 per cent (dwt). As of January 1st 2009, the capacity of the container fleet amounted to 12.1 mill TEU and 161.9 mill dwt, respectively. In terms of dwt the container fleet contributed 14.0 per cent to the world merchant fleet (2005: 11.2 per cent, 1990: 4.1 per cent). During the last five years, 1,637 container ships with 5.7 mill TEU were added to the trading fleet. The container fleet grew on average by 14.1 per cent yearly.

El índice de crecimiento medio anual del tonelaje de buques tanque en el período 2005-2009 fue del 5,9%. Para los de gas licuado el crecimiento medio fue incluso mayor alcanzando el 12,4%, frente a los buques químicos puros con el 0,7%.

El tonelaje de bulk carriers aumentó en un 7,3% (+27,8 mill tpm) en 2008. A principios de 2009, la flota de bulk carriers participaba con un 36,0% en la flota mercante mundial en términos de tonelaje, equivalente a 414,4 mill tpm. En el período 2005-2009, este tonelaje creció una media anual del 6,8%.

La flota mundial de portacontenedores totalmente celulares continuó creciendo considerablemente. En 2008 creció un 12,9% en TEU o un 12,0% en tpm. A 1 de Enero de 2009, la capacidad de la flota de portacontenedores sumó 12,1 mill TEU y 161,9 mill tpm, respectivamente. En tpm, la flota de portacontenedores contribuyó con un 14,0% a la flota mercante mundial (el 11,2% en 2005, y el 4,1% en 1990). Durante los últimos cinco años, 1.637 buques portacontenedores con 5,7 mill TEU se añadieron a la flota mercante. La flota de buques portacontenedores creció una media anual de 14,1%.

In the period 2005-2009, the average growth rate for general cargo tonnage was 2.9 per cent. At the beginning of 2009, the general cargo tonnage represented 9.3 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 2005-2009 differ significantly. The fleet of special ships (incl. vehicles carriers and heavy-load ships) grew on average by 11.9 per cent yearly, whereas the fleets of ro-ro cargo and reefer ships decreased by 5.1 per cent and 0.9 per cent respectively.

In the period 2005-2009, the passenger fleet (including cruise vessels and ro-ro ferries) increased on average by 3.7 per cent yearly (based on gt). These newbuildings include an increasing amount of large cruise vessels.

At the beginning of 2009, the world merchant fleet had an average age of 18.6 years compared with 19.1 years in 2005. As of January 1st, 2009, about 9,300 merchant ships representing 4.6 per cent of the total deadweight tonnage were older than 30 years, i.e. they were built before 1978. In contrast, about 32.7

En el período 2005-2009, el índice de crecimiento medio del tonelaje de carga general fue del 2,9%. A principios de 2009, el tonelaje de carga general representaba el 9,3% del tonelaje total (el 11,3% en 2004). Considerando los distintos sectores de la flota de carga general, los índices de crecimiento medio en el período 2005-2009 difieren considerablemente. La flota de buques especiales (incluyendo los de transporte de vehículos y los de cargas pesadas) creció una media del 11,9% anual, mientras que decrecieron las flotas de ro-ros (un 5,1%) y frigoríficos (un 0,9%).

En el período 2005-2009, la flota de buques de pasaje (incluyendo buques de cruceros y ferries ro-ro) aumentó una media anual de 3,7% (gt). Un creciente número de estas nuevas construcciones corresponde a grandes buques de crucero.

A principios de 2009, la flota mercante mundial tenía una edad media de 18,6 años, frente a los 19,1 años en 2005. A 1 de Enero de 2009, unos 9.300 buques mercantes representando el 4,6% del tonelaje (tpm) total eran mayores de 30 años, es decir fueron construidos antes de 1978. Por el contrario, un 32,7% del

per cent of the tonnage is attributable to newbuildings delivered after 2003.

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

- *5,200 general cargo ships representing 29.0 per cent of all general cargo ships were older than 30 years (built before 1979).*
- *37.2 per cent of the tanker tonnage came into service within the last five years (3,175 vessels), while only about 2 per cent of the tanker tonnage is older than 30 years (1,896 vessels).*
- *With an average age of 10.4 years the container fleet is the youngest fleet segment. About 36 per cent of all container ships were built during the last five years. In terms of TEU, they even represent 47.0 per cent of the total capacity.*
- *General cargo “multi-deck” ships and cargo/ro-ro passenger ships (ferries) represent the oldest fleet segments in terms of number of vessels. 46 per cent of all multi-deck ships and 36 per cent of all ferries were older than 30 years.*

Within the last decade, the average size of across all ship types increased

tonelaje se atribuye a las nuevas construcciones entregadas desde 2003.

Destacamos a continuación los perfiles de edad de los principales tipos de buques:

- 5.200 buques de carga general que representan el 29% del total de este sector eran mayores de 30 años (construidos antes de 1979).
- El 37,2% del tonelaje de buques tanque entró en servicio en los últimos cinco años (3.175 buques), mientras que tan sólo el 2% de dicho tonelaje tiene más de 30 años (1.896 buques).
- Con una edad media de 10,4 años la flota de portacontenedores es el sector más joven. El 36% de todos los portacontenedores se construyeron en los últimos cinco años, lo que representa, en TEU, el 47% de la capacidad total.
- Los sectores de mayor edad de la flota mundial, en número de buques, son los de carga general con entrepuentes, de los cuales el 46% es mayor de 30 años, y los buques mixtos (ferries) siendo el 36% de ellos mayor de 30 años.

En la última década, el tamaño medio de todo tipo de buques se incrementó de las

from 19,500 to 25,000 dwt. About 3,200 merchant ships belonged to size classes above 80,000 dwt. The average size of container ships, for example, has doubled in less than 20 years. Newbuildings entering the merchant fleet during the past five years have been increasing in size, thereof 158 container ships with capacities of 100,000 dwt and over, 250 oil tankers and 240 bulk carriers with a tonnage above 150,000 dwt. An additional 135 oil tankers and 55 bulk carriers in size classes of 300,000 dwt and above are being built. The average size of merchant vessels in the current orderbook is about 62,000 dwt, a doubling in comparison to the trading fleet.

The flag-related ownership analysis shows the increasing concentration on open registry flags. At the beginning of 2009, 762 mill dwt equal to 71 per cent of the total merchant fleet tonnage were mainly registered under open registry flags.

Based on the flag ranking, the major open registry flags include ten flags, namely Panama, Liberia, Marshall

19.500 tpm a las 25.000 tpm. Unos 3.200 buques mercantes eran mayores de 80.000 tpm. El tamaño medio de los buques portacontenedores, por ejemplo, se ha duplicado en menos de 20 años. Las nuevas construcciones que han entrado en la flota mercante en los últimos cinco años han ido aumentando en tamaño, entre ellos, 158 portacontenedores de más de 100.000 tpm, además de 250 petroleros y 240 bulk carriers con un tonelaje superior a las 150.000 tpm. Otros 135 petroleros y 55 bulk carriers de tamaño superior a las 300.000 tpm están siendo construidos en la actualidad. El tamaño medio de los buques mercantes de la actual cartera de pedidos es de unos 62.000 tpm, el doble del tamaño medio de los buques operativos de la flota mundial.

En cuanto al análisis de la propiedad en función de la bandera, ha aumentado la concentración en registros abiertos. A principios de 2009, el 71% del tonelaje total de la flota mercante mundial (72 mill tpm) estaba registrado principalmente en registros abiertos.

En base al ranking por banderas, los diez principales registros abiertos incluyen a Panamá, Islas Marshall,

Islands, the Bahamas, Malta, Cyprus, Antigua & Barbuda, Saint Vincent, Bermuda and Cayman Islands.

At the beginning of 2009, tonnage registered under the top ten open registry flags totalled 635 mill dwt (ships of 300 gt and over). Leading open registry flags are Panama, with 271 mill dwt (23.5 per cent of the world tonnage), followed by Liberia (123 mill dwt, 10.7 per cent) and at a distance the Marshal Islands with 67 mill dwt.

In the period 2005-2009, the average tonnage growth of open registries reached 8.3 per cent per year.

Panama and Liberia experienced an ongoing expansion of their fleets. During the last five years, these two flags realised average growth rates of 8.5 per cent (Panama) and 10.0 per cent (Liberia), respectively. The Marshal Islands showed the strongest increase with an average growth of 16.4 per cent yearly.

Today the foreign flag registration is a fact for all ship types and is reflected in the fleet development of

Bahamas, Malta, Chipre, Antigua y Barbuda, Saint Vincent, Bermudas e Islas Caimán.

A principios de 2009, el tonelaje registrado en estos diez primeros registros abiertos totalizó los 635 mill tpm (buques de más de 300 gt). Lidera esta lista Panamá, con 271 mill tpm (23,5% del tonelaje mundial), seguido por Liberia (123 mill tpm y el 10,7% del tonelaje mundial), y a distancia, las Islas Marshall, con 67 mill tpm.

En el período 2005-2009, el crecimiento medio del tonelaje de los registros abiertos alcanzó el 8,3% al año.

Panamá y Liberia experimentaron una constante expansión de sus flotas. Durante los últimos cinco años, estas dos banderas alcanzaron índices de crecimiento medio anual del 8,5% (Panamá) y del 10% (Liberia), respectivamente. Las Islas Marshall mostraron el mayor incremento, con un crecimiento medio anual del 16,4 por ciento.

El abanderamiento en terceros registros es actualmente un hecho para todo tipo de buques y así se refleja en la evolución de

all top ranking shipping nations. This is also true for the registration of newbuildings. In 2008, 87 mill dwt were added to the world merchant fleet (ships of 1,000 gt and over). Roughly three quarters (77 per cent) of the total tonnage were attributable in foreign flag.

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

During the period 2005-2009, the foreign flag registered tonnage increased on average by 9.1 per cent per year, whereas the national tonnage increased only by 2.2 per cent. The leading shipping nation, Japan, used the national flag for only 6 per cent of its dwt, 94 per cent being registered under foreign flag. The foreign-flag share for Greece is much lower (69 per cent). Germany, the third largest controlling country, launched an initiative for the registration of ships under de German flag. As a result, the foreign-flag share decreased slightly from 84.5 to 83.2 per cent between 2008 and 2009.

la flota de los principales países marítimos. Lo mismo ocurre con el registro de las nuevas construcciones. En 2008, 87 mill tpm se añadieron a la flota mercante mundial (buques de más de 1.000 gt). Aproximadamente tres cuartos (el 77%) del total del nuevo tonelaje se atribuyen a banderas de terceros países.

Cerca de los dos tercios del tonelaje total de la flota mundial están registrados principalmente en banderas de conveniencia.

Durante el período 2005-2009, el tonelaje registrado en banderas de terceros países aumentó una media del 9,1% al año, mientras que el tonelaje nacional se incrementó en un 2,2%. De los principales países marítimos, Japón utilizó el registro nacional para solamente el 6% de su tpm, y el 94% estaba registrado en banderas extranjeras, mientras que Grecia utilizó dichas banderas en menor proporción (un 69%). Alemania, el tercer mayor país en flota controlada, lanzó una iniciativa para registrar los buques en la bandera alemana, consiguiendo hacer descender el abanderamiento en el extranjero del 84,5 al 83,2% durante el año 2008.

When controlling is mention we refer to the ownership and effective control of the fleet, regardless of the flag where the vessels are registered in (most of them flagged-out).

The country-by-country analyses underlines that the world shipping scene is controlled by a few shipping countries. At the beginning of 2009, about 72 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, but also emerging Asian countries like China, Hong Kong (SAR) and Singapore.

As of January 1st, 2009, about 20,000 ships with a total of 738 mill dwt were controlled by OECD countries representing a dwt share of 68.5 per cent of the world merchant fleet. The controlled OECD fleet increased by 30 per cent (dwt) comparing the January figures for 2005 and 2009, while the tonnage of the total merchant fleet increased by 6.8 per cent per year. This increase is also reflected in the ship-type related analysis. Tonnage figures for January 2009 indicate that OECD

Al decir controlada, nos referimos a la propiedad y el control efectivo de la flota, independientemente del pabellón en el que estén registrados los buques (muchos de ellos abanderados en terceros países).

Analizando país por país, encontramos que el escenario marítimo mundial está controlado por unos pocos países marítimos. A principios de 2009, alrededor del 72% de la flota mercante mundial (tpm) estaba controlado por tan sólo 10 países. Estas primeras flotas mundiales incluyen en gran proporción a países de la OCDE, pero también a países asiáticos emergentes, como China, Hong Kong (SAR) y Singapur.

A 1 de Enero de 2009, unos 20.000 buques con un total de 738 mill tpm pertenecían a países de la OCDE, lo que representa el 68,5% de la flota mercante mundial. La flota total de los países de la OCDE aumentó un 30% (en tpm) comparando las cifras de Enero de 2005 y 2009, mientras que el tonelaje de la flota mercante mundial se incrementó en un 6,8% anual. Este aumento también se refleja en el análisis por tipo de buques. Las cifras de tonelaje a Enero 2009 indican que la OCDE controla en gran

controlled high shares for all ship types ranging from 66 per cent for tankers to 78 per cent for container ships.

The average yearly tonnage growth varies significantly between major shipping nations. For the first time, Japan is the leading shipping nation with a controlled tonnage of 176.4 mill dwt followed by Greece with 175.5 mill dwt. Japanese ship owners increased their tonnage on average by 10.4 per cent in the period 2005-2009. The highest tonnage growth was attributable to the UK, Germany and China. In the mentioned period, the controlled tonnage increased yearly on average by 18.7 per cent (UK), 16.2 per cent (Germany) and 13.9 per cent (China).

From a total of 7.9 billion tones of seaborne trade in 2008, about 31.4 per cent are attributable to crude oil and mineral oil products, 21.3 per cent to major dry bulks (iron ore, coal, and grain), 5.4 per cent to minor bulks and the remainder of 41.9 per cent to general cargo, break bulk, ro-ro and increasingly to container shipments.

The market fundamentals in 2008 for

parte todo tipo de buques, desde el 66% de los buques tanque a los 78% de los portacontenedores.

El crecimiento medio anual del tonelaje varió significativamente entre los principales países marítimos. Por primera vez, Japón es el principal país marítimo con un tonelaje total de 176,4 mill tpm, seguido por Grecia, con 175,5 mill tpm. Los armadores japoneses aumentaron su tonelaje una media del 10,4% en el período 2005-2009. El mayor crecimiento de tonelaje se atribuye al Reino Unido, Alemania y China. En el período 2005-2009 dicho tonelaje se incrementó anualmente una media del 18,7% (Reino Unido), el 16,2% (Alemania) y el 13,9% (China).

De un total de 7.900 mill de toneladas transportadas durante 2008, alrededor del 31,4% era atribuible a crudo y productos minerales derivados del petróleo, el 21,3% a los principales graneles sólidos (mineral de hierro, carbón y cereales), un 5,4% a otros graneles y el restante 41,9% a carga general, break bulk, ro-ro y cada vez más a cargas containerizadas.

Los fundamentos de mercado en 2008

various market segments can be summarised as follows:

Tanker Market

The tanker market did not follow the development the bulk market experienced. In fact the rates in late 2008 were half as high as the beginning of the year, but there still was a small margin for profits. Average rates in November were about 10 per cent lower than in 2007. But in late 2008 rates fell to very low levels, for example, rate on the Arabian Gulf–Western Europe trade ranged between World Scale (WS) 144 in July and WS 55 in December. In the last weeks of 2008 rates reached WS 50, the lowest level since mid of 2003.

Bulk carrier Market

At the end of the year 2008 all bad news for the bulker market came at the same time. While the first half of 2008 saw extraordinarily high rates and in this behalf order activities at all-time highs, the market collapsed during the second half of 2008 with the beginning of the economic crisis. While the Baltic Dry Index peaked at around 11,793 (the highest

para los distintos sectores del mercado se resumen en lo siguiente:

Mercado de Buques tanque

El mercado de buques tanque, no siguió la evolución experimentada por el mercado de graneles. De hecho, los índices a finales de 2008 eran la mitad de los de principios de año, pero todavía había un pequeño margen de beneficios. Los índices medios en Noviembre eran sobre un 10% más bajos que en 2007. Pero a finales de 2008 los índices cayeron a niveles muy bajos, por ejemplo, el índice Golfo Pérsico-Oeste de Europa oscilaba entre World Scale (WS) 144 en Julio y WS 55 en Diciembre. En las últimas semanas de 2008 se alcanzó el WS 50, el más bajo desde mediados de 2003.

Mercado de Bulk carriers

A finales de 2008 todas las malas noticias para el mercado de graneles sólidos llegaron a la vez. Mientras que el primer semestre vio índices extraordinariamente altos, y, gracias a ello, las mayores cifras de pedidos de todos los tiempos, en el segundo semestre de 2008 el mercado se vino abajo con el principio de la crisis económica. Aunque el Baltic Dry Index llegó el 20 de Mayo a los 11.793 (el

account ever) in May 2008, it slumped to slightly above 700. This led to a collapse of order activities of bulk carrier tonnage during the last quarter of 2008 year.

Container charter rates

The container market –beneficiary of continuously strong growth in transport demand during the past decades- is today hit the same way as the other market segments of shipping.

The large number of newbuildings is a strain on the charter rate development. Due to the high amount of deliveries during the past years, the peak in 2008 was well below the levels reached in 2004 and 2005.

Demolition and newbuilding prices

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 newbuilding prices. With freight rates dropping near all-time lows by the end of 2008, one of the options that owners looked to exploit in order to raise funds and increase their liquidity was to scrap or resale older tonnage,

mayor índice de la historia), más tarde cayó en picado hasta poco más de los 700, lo que hizo que se desplomaran los pedidos de tonelaje de bulk carriers en el último trimestre del año.

Mercado de Portacontenedores

El mercado de portacontenedores –que ha tenido un continuo y fuerte crecimiento de su demanda en las pasadas décadas- está siendo golpeado de la misma manera que los otros sectores marítimos del mercado.

El gran número de nuevas construcciones está haciendo mella en la evolución de las tarifas de fletamentos. Debido a la gran cantidad de entregas de los últimos años, su máximo anual estuvo muy por debajo de los niveles alcanzados en 2004-2005.

Desguaces y nuevas construcciones.

A finales de 2008, los valores de los bulk carriers, especialmente el tonelaje mayor y más moderno, fueron los mayores de todos los tiempos, igual que los precios de las nuevas construcciones. Con tarifas de fletamento cayendo a sus niveles más bajos a finales de 2008, una de las opciones de los armadores para recaudar fondos e incrementar su liquidez fue desguazar o vender tonelaje viejo, incluso

even at significantly lower prices. According to industry sources the second hand values for (double-hull) tankers, bulk carriers and other ship types were relatively stable on a high level during the first half of 2008, in line with newbuilding and scrapping prices. By contrast the values during the last few months decreased by 20 to 45 per cent.

After the record year 2007 with 5,044 new orders totalling 293 mill dwt, another 3,344 orders were placed for a total of 183 mill dwt during the last year, down 37 per cent compared with 2007, but still 8.2 per cent more than in 2006.

As of January 1st, 2009, the order book for merchant ships of 300 gt and over listed 9,501 ships with 587 mill dwt. According to the delivery schedule for ships on order, 377 mill dwt equal to 64 per cent of the total tonnage on order will already be delivered within the next two years. However, due to the bleak market conditions, more and more orders are being cancelled or put on hold.

Some of these cancellations are provoking that future shipowners

a precios notablemente menores. Según fuentes de la industria, los precios de segunda mano de buques tanque de doble casco, bulk carriers y otros tipos de buques fueron relativamente estables a un nivel alto hasta Julio de 2008, a la par que los precios de las nuevas construcciones y desguaces. Sin embargo, estos valores, en los últimos meses del año, disminuyeron entre el 20% y el 45%.

Tras el año récord de 2007, con 5.044 nuevos pedidos y un total de 293 mill tpm, durante 2008 se realizaron otros 3.344 nuevos pedidos (183 mill tpm), un 37% menos que en 2007, pero aún así un 8,2% más que en 2006.

A 1 de Enero de 2009, la cartera de pedidos de buques mercantes de más de 300 gt contenía 9.501 buques con 587 mill tpm. Según el calendario de entregas, 377 mill tpm, equivalentes al 64% del tonelaje total bajo pedido, serán entregados en los próximos dos años. No obstante, y debido a las funestas condiciones del mercado, cada vez más pedidos están siendo cancelados o puestos en suspenso.

Algunas de estas cancelaciones están suscitando que futuros armadores hagan

renounce to the deposits that have placed as guarantee for the shipbuilding -with the economic breakage that it entails-, being a clear indicator of the slender recovering prospects of the market in the short-medium term.

Despite these cancellations the amount of future tonnage supply will have far-reaching impacts. As of January 1st, 2009, these dwt-shares stood at 72 per cent of the bulk carrier fleet, each 42 per cent of the tanker and container fleet and 22 per cent of the general cargo fleet. All in all, the ordered tonnage represents 51 per cent of the existing fleet.

Tankers

Due to the strong demand during the last three years only few older tankers were removed from the market. The current supply-demand imbalances result from a more moderate demand in a period when high tonnage volumes were delivered to the tanker fleet. And there will be more tonnage in the short run. During 2008 tanker deliveries consisted of 903 units with 43.5 mill dwt. In the same period 907 new orders with 60.0 mill dwt were placed and 202 units with 5.5 mill dwt were reported to be

dejación de las señales que habían depositado como garantía para la construcción -con el quebranto económico que ello conlleva-, siendo claro exponente de las pobres expectativas de recuperación del mercado a corto y medio plazo.

A pesar de estas cancelaciones, la oferta de tal cantidad de tonelaje futuro tendrá un impacto trascendental; ya que comprendía, a 1 de Enero de 2009, el 72% (tpm) de la flota de bulk carriers, el 42% de cada una de las flotas de buques tanque y de porta-contenedores y el 22% de la flota de carga general. En total, el tonelaje bajo pedido representa el 51% de la flota existente.

Buques tanque

Debido a la gran demanda durante los últimos tres años, sólo unos pocos de los buques tanque más viejos salieron del mercado. Los actuales desequilibrios entre oferta y demanda proceden de una demanda más moderada en un período en el que se entregaron grandes volúmenes de tonelaje a la flota de buques tanque. Y habrá más tonelaje a corto plazo. Durante 2008, se entregaron 903 unidades con 43,5 mill tpm. En el mismo período, se realizaron 907 nuevos pedidos con 60 mill tpm y se desguazaron 202 unidades con

broken up.

On January 1st, 2009, 2,812 tankers with 189.7 mill dwt were on order. Approx. two thirds of this tonnage volume will be delivered until end of 2010. If there are no additional cancellations and if the scrapping tonnage will reach the level planned for phase-out (2010), the increase of the tanker fleet will be around 6-7 per cent yearly until 2011.

Bulk carriers

As in the last year, the future supply-demand balance in the bulk market is determined by the very low scrapping volumes and the enormous contracting of newbuildings. During 2008 only 76 bulk carriers with 3.3 mill dwt were reported to be broken up, whereas 333 newbuildings totalling 23,7 mill dwt were entering the fleet.

At the beginning of 2009, the order book for bulk carriers stood at 3,425 carriers with 300.1 mill dwt, the highest level ever. Provided that these expected deliveries will be delivered as scheduled, the new deliveries will lead to a fleet increase of 17 per cent yearly

5,5 mill tpm.

A 1 de Enero de 2009, la cartera de pedidos de buques tanque comprendía 2.812 buques, con 189,7 mill tpm, de los que dos tercios serán entregados hasta finales de 2010. Si no hay más cancelaciones y si el tonelaje para desguace alcanza el nivel planeado por la retirada progresiva (2010), el incremento de la flota de buques tanque será del 6%-7% anual hasta 2011.

Bulk carriers

Como en el año anterior, el equilibrio oferta-demanda en el mercado de graneles viene determinado por los muy pequeños volúmenes de desguaces y la enorme cantidad de nuevas construcciones. En 2008 sólo se desguazaron 76 bulk carriers con 3,3 mill tpm, mientras que 333 nuevas construcciones con 23,7 mill tpm entraron en la flota.

A principios de 2009, la cartera de pedidos de bulk carriers se situaba en 3.425 unidades con 300,1 mill tpm, el mayor nivel alcanzado. Siempre que estas entregas se realicen cuando están programadas, las nuevas construcciones llevarán a un aumento de la flota del 17%

until 2011. Until growth in seaborne bulk trade picks up again there will be a large overcapacity in the market putting downward pressure on the charter rates.

General cargo and container ships

As in previous years, the scrapping level for general cargo and container ships was extremely low in 2008. Only 283 general cargo ships with a tonnage volume of 1.5 mill dwt and 38 container ships with 1.0 mill dwt were sold to breakers. New orders in 2008 amounted to 882 general cargo ships with 9.4 mill dwt and 295 fully cellular container ships with 1.2 mill TEU and 14.2 mill dwt, respectively.

The order book as of January 1st, 2009, comprised 1,799 general cargo ships with 21.2 mill dwt and 1,262 container ships with 72.2 mill dwt and 6.9 mill TEU. At least 184 container ships on order had capacities of 10,000 TEU and above, of which 142 ships with more than 12,000 TEU.

The container ship order book at the beginning of 2009 represented a TEU-share of 54 per cent in relation to the

anual hasta 2011. Hasta que el comercio marítimo de graneles no vuelva a repuntar habrá una sobrecapacidad en el mercado, presionando los índices de fletamento a la baja.

Carga general y portacontenedores

Como en años anteriores, durante 2008, el desguace de buques de carga general y portacontenedores fue extremadamente bajo. Solamente 283 buques de carga general con 1,5 mill tpm y 38 portacontenedores con 1,0 mill tpm se vendieron para desguace. Los nuevos pedidos en 2008 sumaban los 882 buques de carga general, con 9,4 mill tpm y 295 portacontenedores puros con 1,2 mill TEU y 14,2 mill tpm, respectivamente.

La cartera de pedidos a 1 de Enero de 2009 comprendía 1.799 buques de carga general con 21,2 mill tpm y 1.262 portacontenedores con 72,2 mill tpm y 6,9 mill TEU. Al menos 184 portacontenedores bajo pedido tenían una capacidad de más de 10.000 TEU, de los cuales 142 tenían más de 12.000 TEU.

La cartera de pedidos de portacontenedores, a principios de 2009, representaba un 54% (TEU) en relación a

existing container fleet. In the course of 2009, approx. 2.0 mill TEU will be delivered equal to a share of 33 per cent of the current world order book.

Based on the order book of January 2009, the container fleet will reach approx. 14 mill TEU at the beginning of 2010 (+15 per cent) and 15.7 mill TEU at the beginning of 2011 (+12.5 per cent).

After the record year 2007 with 5,055 new orders (98 mill cgt) the orders in 2008 decreased by 43 per cent to 56 mill cgt (3,344 vessels). Thus, the world order book has increased by a further 4.1 per cent to 9,501 ships with 191 mill cgt (587 mill dwt), the highest level ever. However a considerable share of this tonnage has either already been cancelled or will be cancelled within the months to come.

It is worth mentioning that 54 per cent of the tonnage ordered in 2008 was attributable to bulk carriers, another 33 per cent was attributable to tankers. The newbuildings scheduled to be delivered within the next years will dramatically increase the tonnage capacity of the world merchant fleet.

la flota existente de portacontenedores. A lo largo de 2009, unos 2,0 mill TEU serán entregados, equivalente a un 33% de la actual cartera de pedidos mundial.

En base a la cartera de pedidos a Enero de 2009, la flota de portacontenedores alcanzará unos 14 mill TEU a principios de 2010 (+15%) y 15,7 mill TEU a principios de 2011 (+12,5%).

Tras el año récord de 2007, con 5.055 nuevos pedidos (98 mill cgt), los pedidos en 2008 disminuyeron un 43% hasta los 56 mill cgt (3.344 buques). Así, la cartera de pedidos mundial aumentó otro 4,1% hasta los 9.501 buques con 191 mill cgt (587 mill tpm) el nivel más alto alcanzado. Sin embargo, una parte importante de este tonelaje o ya ha sido cancelada o se cancelará en los próximos meses.

Merece la pena señalar que el 54% del tonelaje bajo pedido en 2008 era de bulk carriers, y otro 33% era de buques tanque. Las nuevas construcciones programadas para ser entregadas en los próximos años van a incrementar radicalmente la capacidad del tonelaje de la flota mercante mundial.

Looking at the new orders during 2008, Chinese shipbuilders are in lead for the first time with 21.6 mill cgt equal to 38.9 per cent, followed by Korea with 16.6 mill cgt (29.9 per cent) and Japan with 9.5 mill cgt (15.4 per cent). Chinese yards increased their cgt-share in the world tanker order book continuously. China has continued its remarkable development in 2008 and has reached the second place in the cgt-ranking with 3,651 merchant vessels (63.3 mill cgt), close behind Korea with 2,336 vessels (67.5 mill cgt).

At the beginning of 2009, bulk carrier tonnage dominates the world order book for the first time, (35.2 per cent), followed by tankers with 31.4 per cent. Container vessels had a share of 19.0 per cent, followed by general cargo ships (11.1 per cent) and passenger ships/ferries (3.3 per cent).

Con relación a los pedidos realizados en 2008, los astilleros chinos lideran el sector por primera vez, con 21,6 mill cgt, equivalentes al 38,9%, seguidos por Corea con 16,6 mill cgt (29,9%) y Japón con 9,5 mill cgt (15,4%). Asimismo, los astilleros chinos incrementaron su participación (cgt) en la cartera de pedidos mundial de buques tanque. China ha continuado su extraordinaria evolución en 2008 y ha alcanzado el segundo lugar en el ranking de cgt, con 3.651 buques (63,3 mill cgt), seguida de cerca por Corea, con 2.336 buques (67,5 mill cgt).

A principios de 2009, el tonelaje de bulk carriers domina la cartera de pedidos mundial por vez primera, con un 35,2%, seguido por el de buques tanque con el 31,4%. Los portacontenedores participan con el 19,0%, seguidos por los buques de carga general (11,1%) y los de pasajeros/ferries (3,3%).

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR BANDERAS EVOLUCION DURANTE 2008

BANDERAS Ordenadas por TPM 09 (08)	1 DE ENERO 2008				1 DE ENERO 2009				%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/2007
1 (1) Panamá	6.380	166.461	250.287	2.451	6.842	180.868	270.879	2.809	23,5	8,2
2 (2) Liberia	2.067	74.907	114.975	2.127	2.203	80.152	122.731	2.376	10,6	6,7
3 (5) Is. Marshall	969	35.200	58.386	451	1.125	41.582	67.644	478	5,9	15,9
4 (4) Hong Kong(SAR)	1.145	35.892	59.554	660	1.277	39.509	64.838	764	5,6	8,9
5 (3) Grecia	1.111	35.610	61.141	229	1.127	37.138	63.723	238	5,5	4,2
6 (7) Singapur	1.311	35.232	54.662	610	1.417	38.576	59.131	736	5,1	8,2
7 (6) Bahamas	1.260	42.379	56.527	349	1.240	43.927	57.862	349	5,5	2,4
8 (8) Malta	1.350	26.592	43.515	250	1.487	31.649	50.760	309	4,4	16,6
9 (9) China	2.428	23.733	36.211	369	2.495	25.358	38.889	403	3,4	7,4
10 (10) Chipre	866	18.994	29.775	419	867	20.033	31.408	449	2,7	5,5
11 (11) Reino Unido (T)	865	20.680	26.486	616	891	22.790	29.101	720	2,5	9,9
-Isla de Man	281	8.108	13.456	39	278	8.560	14.022	34	1,2	4,2
-Reino Unido N	584	12.572	13.030	578	613	14.230	15.079	685	1,3	15,7
12 (12) Noruega (T)	963	16.729	22.701	102	959	16.558	22.248	82	1,9	-2
- NIS	526	14.619	20.403	100	517	14.591	20.089	79	1,7	-1,5
- Noruega N	437	2.110	2.298	3	442	1.967	2.159	3	0,2	-6
13 (13) Corea -Sur	1.100	12.342	20.266	118	1.128	13.406	22.086	124	1,9	9
14 (14) Alemania	456	12.757	14.984	1.041	522	15.282	18.035	1.237	1,6	20,8
15 (15) India	603	8.413	14.375	19	625	8.567	14.571	31	1,3	1,4
16 (16) Japón	2.528	11.517	13.856	32	2.524	12.290	14.462	42	1,3	4,4
17 (17) Italia	763	12.666	13.309	159	779	13.318	14.220	138	1,2	6,8
18 (18) Ant&Barbuda	1.093	8.587	11.265	669	1.166	9.620	12.576	755	1,1	11,6
19 (19) Dinamarca (T)	378	8.992	10.661	456	399	9.913	12.018	471	1,0	12,7
- DIS	299	8.762	10.547	453	321	9.645	11.858	468	1,0	12,4
- Dinamarca N	79	231	115	3	78	269	160	3	0,0	39,6
20 (21) Bermudas	135	8.695	8.935	62	142	9.306	9.567	62	0,8	7,1
21 (20) EEUU	390	7.939	8.954	267	388	7.970	9.006	270	8,8	0,6
22 (22) Malasia	450	6.504	8.909	68	457	6.433	8.589	68	0,7	-3,6
23 (24) Francia (T)	227	5.894	7.643	146	232	6.025	7.943	147	0,7	3,9
- Kerguelen	92	4.864	7.237	143	97	5.089	7.622	147	0,7	5,3
- Francia N	135	1.030	406	2	135	937	321	1	0	-20,9
24 (26) Holanda (T)	751	6.529	6.963	280	810	7.028	7.937	324	0,7	14
- Antillas Hol.	147	1.140	1.523	27	156	1.388	1.794	30	0,2	17,8
- Holanda N	604	5.389	5.441	253	654	6.040	6.142	294	0,5	12,9
25 (23) St. Vincent	640	5.471	7.922	86	580	5.099	7.524	81	0,7	-5,0
26 (25) Turquía	897	4.959	7.388	67	912	5.049	7.437	71	0,6	0,7
27 (27) Indonesia	1.878	5.000	6.607	60	1.856	5.154	6.835	67	0,6	3,5
28 (29) Filipinas	819	4.754	6.529	35	838	4.771	6.591	45	0,6	1
29 (30) Bélgica	82	3.967	6.303	21	81	3.934	6.184	17	0,5	-1,9
30 (31) Rusia	1.310	4.956	6.013	54	1.272	4.904	6.012	55	0,5	0
31 (33) Taiwan	149	2.585	4.255	39	154	2.592	4.286	37	0,4	0,7
32 (36) Vietnam	835	2.211	3.448	19	918	2.683	4.251	21	0,4	23,3
33 (34) Tailandia	610	2.765	4.250	61	612	2.738	4.204	60	0,4	-1,1
34 (32) Is. Caimán	114	2.776	4.314	9	112	2.847	4.158	4	0,4	-3,6
35 (35) Kuwait	54	2.392	3.969	16	52	2.333	3.851	21	0,3	-3
36 (37) Brasil	163	2.034	3.047	29	166	2.018	3.049	30	0,3	0,1
37 (38) Camboya	692	1.960	2.795	16	730	1.966	2.763	17	0,2	-1,1
38 (39) Suecia	240	3.989	2.504	34	239	4.256	2.455	37	0,2	-2,0
39 (41) Croacia	135	1.351	2.191	8	135	1.427	2.361	5	0,2	7,7
40 (40) España	191	2.452	2.374	27	184	2.389	2.313	23	0,2	-2,6
TOTAL MUNDIAL	44.553	734.678	1.079.519	13.054	46.155	788.241	1.152.848	14.516	100,0	6,8

Buques de más de 300 GT

Fuente: I.S.L. Bremen

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES (1981 – 2008)

<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2008
Panamá	27,657	41,305	44,949	79,581	119,448	153,425	180,868
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	67,067	80,152
Bahamas	0,197	5,985	17,541	23,873	31,936	39,087	43,927
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	31,148	38,576
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	32,193	37,138
Malta	0,231	2,015	6,916	19,058	26,671	24,603	31,649
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	22,026	25,358
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	19,75	22,790
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	19,082	20,033
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,908	16,558
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,167	15,282
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	9,577	13,406
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	12,367	13,318
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,478	12,290
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,9	8,567
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,910	7,970
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,384	4,904
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,798	4,771
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	2,743	2,592
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,068	2,018
<i>Total:</i>	<i>332,329</i>	<i>309,121</i>	<i>339,799</i>	<i>371,421</i>	<i>417,483</i>	<i>502,681</i>	<i>582,329</i>
TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,658	788,24

Millones de GT

Datos a 31 de Diciembre de cada año

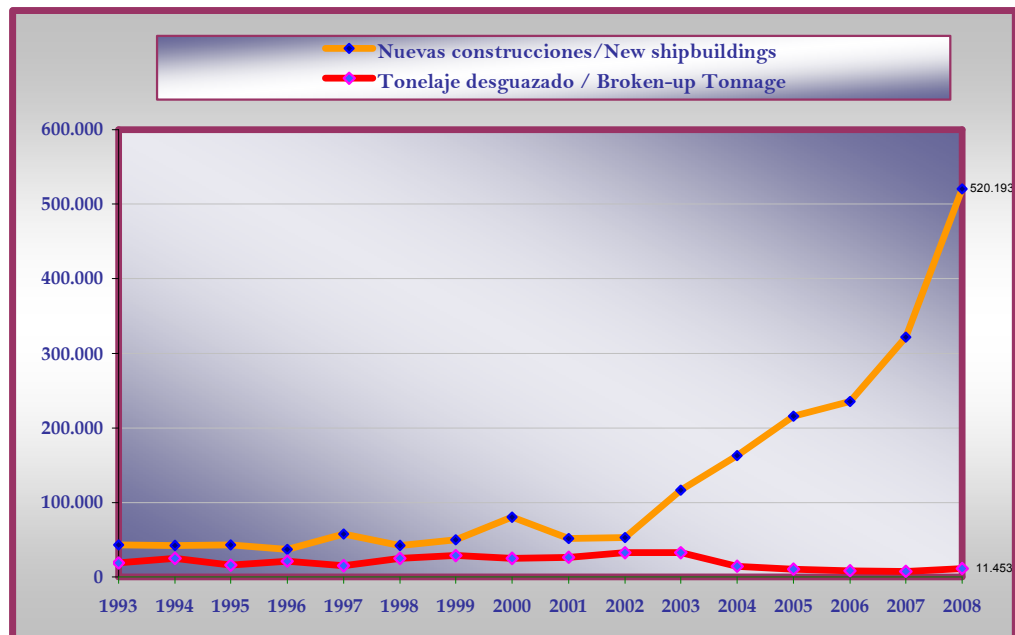
Fuente: I.S.L. Bremen

INDICE DE RENOVACION DE FLOTA DE LOS 35 PRIMEROS PABELLONES MUNDIALES

PAISES	FLOTA ACTUAL (DICIEMBRE 2008)			CARTERA DE PEDIDOS	Indice de Renovación (%)
	Nº Buques	'000 TPM	% TPM Mundial	'000 TPM	
<i>Panamá</i>	6.842	270.879	23,5	125.681,08	46,40
<i>Liberia</i>	2.203	122.731	10,6	63.659,43	51,87
<i>Islas Marshall</i>	1.125	67.644	5,9	41.593,21	61,49
<i>Hong Kong (SAR)</i>	1.277	64.838	5,6	39.631,64	61,12
<i>Grecia</i>	1.127	63.723	5,5	48.562,10	76,21
<i>Singapur</i>	1.417	59.131	5,1	22.345,62	37,79
<i>Bahamas</i>	1.240	57.862	5,0	14.525,37	25,10
<i>Malta</i>	1.487	50.760	4,4	18.156,46	35,77
<i>China</i>	2.495	38.889	3,4	40.511,20	104,17
<i>Chipre</i>	867	31.408	2,7	17.136,52	54,56
<i>Corea del Sur</i>	1.128	22.066	1,9	13.260,80	60,1
<i>Noruega - NIS</i>	517	20.089	1,7	5.296,07	26,36
<i>Alemania</i>	522	18.035	1,6	22.880,05	126,86
<i>Reino Unido ORD</i>	613	15.079	1,3	3.336,34	22,13
<i>India</i>	625	14.571	1,3	5.667,58	38,90
<i>Japón</i>	2.524	14.462	1,3	2.644,45	18,29
<i>Italia</i>	779	14.220	1,2	9.543,10	67,11
<i>Isla de Man</i>	278	14.022	1,2	4.113,93	29,34
<i>Antigua&Barbuda</i>	1.166	12.576	1,1	3.883,92	30,88
<i>Dinamarca - DIS</i>	321	11.858	1,0	7.816,53	65,92
<i>Bermudas</i>	142	9.567	0,8	895,40	9,36
<i>Estados Unidos</i>	388	9.006	0,8	958,82	10,65
<i>Malasia</i>	457	8.589	0,7	1.000,20	11,65
<i>St. Vincent</i>	580	7.524	0,7	109,61	1,45
<i>Turquía</i>	912	7.437	0,6	10.181,57	136,90
<i>Indonesia</i>	1.856	6.835	0,6	486,06	7,11
<i>Filipinas</i>	838	6.591	0,6	54,38	0,82
<i>Bélgica</i>	81	6.184	0,5	3.077,30	49,76
<i>Holanda ORD</i>	654	6.142	0,5	2.876,57	46,83
<i>Rusia</i>	1.272	6.012	0,5	2.409,38	40,08
<i>Taiwan</i>	154	4.286	0,4	853,70	19,92
<i>España</i>	184	2.313	0,2	729,42	31,54
<i>Noruega ORD</i>	442	2.159	0,2	3.221,74	149,22
<i>Antillas Holandesas</i>	156	1.794	0,2	42,00	2,34
<i>Francia ORD</i>	135	321	0,0	1.283,57	399,87
TOTAL de los "35"	36.804	1.069.603	92,78	538.425,12	50,34

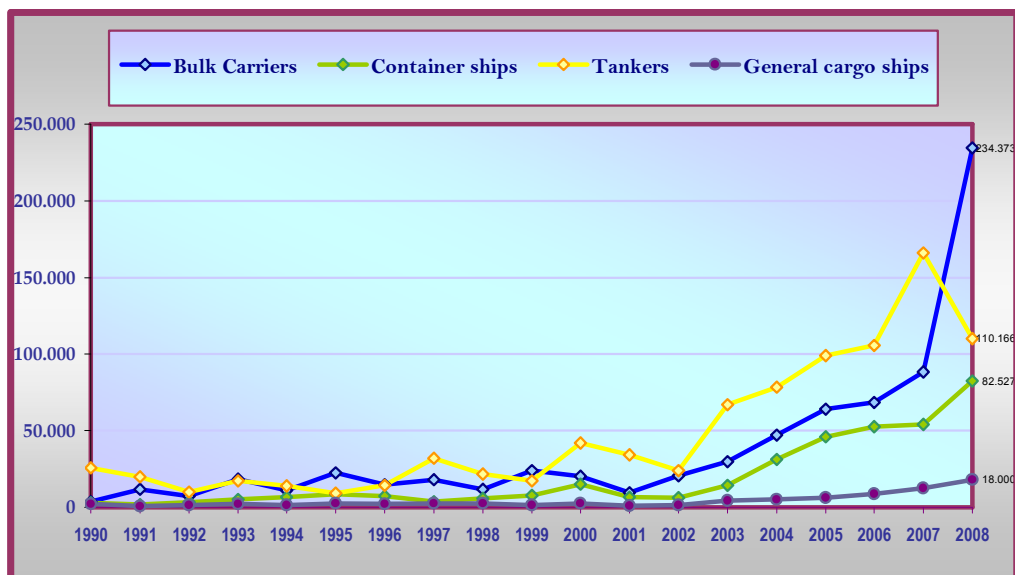
Fuente: Fairplay / I.S.L. Bremen

NUEVAS CONSTRUCCIONES Y TONELAJE MUNDIAL DESGUAZADO (1993-2008) ('000 TPM)



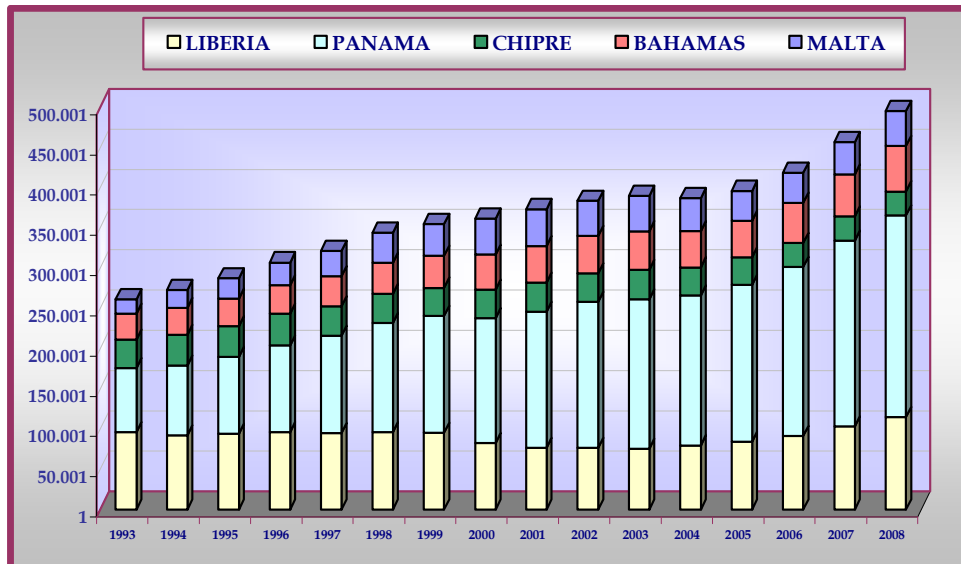
Datos a 1 de Enero de cada año

NUEVAS CONSTRUCCIONES CONTRATADAS DESDE 1990 A 2008 ('000 TPM)



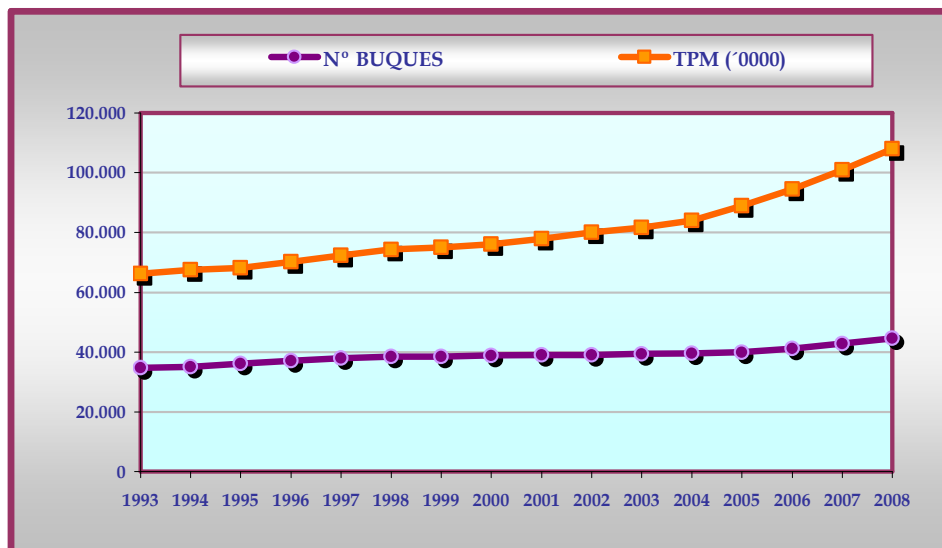
Datos a 1 de Enero de cada año

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

ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

Bulgaria and Romania, which joined the European Union in 2007, will not be the last to do so. Croatia, Turkey, and the Former Yugoslav Republic of Macedonia are official candidates. Debates about whether they are ready to join, and the possible dates for joining, will be high subjects on Parliament's agenda in the coming years.

The new Parliament will be elected in June 2009, for a period of five years (until 2014). Improving Europe's framework of financial regulation will be a major issue for the next European Parliament, since the financial market crisis is now having an impact on the rest of the economy as the credit squeeze affects household spending and industrial investment.

The Council of the European Union was presided during the first half of 2008 by Slovenia, and the second half by France. The Prime Minister (Mirek Topolánek) of the Czech Republic will be presiding over the meetings of the EU-27 during first half of 2009.

Bulgaria y Rumanía, que se adhirieron a la UE en 2007, no serán los últimos países en hacerlo. Croacia, Turquía y la Antigua República Yugoslava de Macedonia son los candidatos oficiales. Los debates sobre su incorporación, y las posibles fechas de la adhesión, serán asuntos prioritarios en la agenda del nuevo Parlamento en los próximos años.

El nuevo parlamento será elegido en Junio de 2009 por un período de 5 años (hasta 2014). La mejora del marco regulador financiero será uno de los principales asuntos que deberá abordar el nuevo legislativo, ya que la crisis de los mercados financieros tiene ahora repercusiones sobre el resto de la economía, a medida que el estrangulamiento del crédito afecta al gasto doméstico y a la inversión industrial.

El Consejo de la U.E. estuvo presidido durante la primera mitad de 2008 por Eslovenia y el segundo semestre por Francia. Corresponde al Primer Ministro de la República Checa (Mirek Topolánek) dirigir el Consejo durante el primer semestre de 2009.

Cyprus and Malta took part of the euro area as for 1st January 2008. Since then the euro area comprised 15 Member States. In January, 1st, 2009, Slovakia became the sixteenth country of the Euro area.

As for the European economic development, in 2008, the economic growth has dropped to about 1% in both the EU (0.9 per cent) and the Euro area (0.8 per cent) from 2.9 and 2.6 per cent in 2007. In 2009, real GDP is expected to fall in both regions, although growth is projected to remain positive in 9 Member States.

The severe economic downturn is having a profound impact on labour market. At the end of 2008, the unemployed figures showed more than 12 millions, with a growth of 12.9 per cent on year-to-year terms, what led to an unemployment rate of 8.2 per cent in the EU27 and of 7.6 per cent in the Euro area, the highest rate since 2006. Forecast estimates that in 2009 it will stand at 9.5-10 per cent.

On the positive side, inflationary pressures

El 1 de Enero de 2008, Chipre y Malta entraron a formar parte de la Euro zona, que desde esa fecha contaba con 15 países. A 1 de Enero de 2009, Eslovaquia se convirtió en el país número dieciséis de la Euro zona.

Por lo que a la economía europea se refiere, el crecimiento económico en 2008 ha estado cercano al 1%, tanto en la UE-27 (0,9%), como en la Euro zona (0,8%), y lejos de los 2,9% y los 2,6%, respectivamente, de 2007. En 2009 se espera que el PIB real bajará en ambas regiones, aunque el crecimiento se mantendrá positivo en 9 Estados miembros.

Los efectos del deterioro de la actividad económica se están acusando sobre todo en el mercado laboral. A finales de 2008 el número de desempleados ya superaba los 12 millones, con un crecimiento del 12,9% en datos interanuales, lo que ha dado lugar a una tasa del paro del 8,2% en la Europa de los 27 y del 7,6% en la Eurozona, la cifra más alta desde 2006 para la zona del euro. La previsión es que en 2009 se sitúe sobre el 9,5 ó 10 por ciento.

Lo positivo es que las presiones infla-

are abating rapidly amid faltering commodity prices that drove inflation in the past. Consumer-price inflation is now expected to fall from 3.7% in 2008 in the EU (3.3% in the euro area) to about 1% in 2009 and just below 2% in 2010 in both regions.

These parameters have made the European Central Bank (ECB) to reduce interest rates down to 2 per cent in February 2009.

In December 2008, compared with December 2007, industrial production declined by 12.9 per cent in the Euro area and by 11.5 per cent in the EU27. In the same date, industrial production fell in all Member States for which data are available. The largest decreases were registered in Estonia (-20.7 per cent), Spain (-19.6 per cent) and Sweden (-18.4 per cent).

According to Eurostat sources, the first estimates for Euro area (EA16) trade balance with the rest of the world in January 2009 gave a 10.5 billion deficit, compared with -11.1 billion in January 2008.

cionistas están calmándose con rapidez en los precios de las materias primas, los que provocaron la inflación en el pasado. Se espera que la inflación caiga de los 3,7% en 2008 en la UE (3,3% en la Euro zona) al 1% en 2009 y a algo menos del 2% en 2010 en ambas regiones.

Estos parámetros han llevado al Banco Central Europeo (BCE) a rebajar los tipos de interés hasta situarlos en el 2% en Febrero de 2009.

En Diciembre de 2008, en comparación con Diciembre de 2007, la producción industrial en la zona Euro se redujo un 12,9%, y un 11,5% en la Europa de los 27. En la misma fecha, la producción industrial cayó en todos los Estados Miembros de los que se tiene información. Los mayores descensos se produjeron en Estonia (-20,7%), en España (-19,6%) y en Suecia (-18,4%).

Según fuentes del Eurostat, las primeras estimaciones para la Zona Euro (UE16) indican que la balanza comercial con el resto del mundo, a Enero de 2009, tuvo un déficit de 10,5 millardos de Euro, siendo de -11,1 millardos en Enero de 2008.

The EU27 energy deficit increased (-363.3 billion euro in 2008 compared with -271.6 billion in 2007), while the surplus for machinery and vehicles rose (+155.2 billion compared with +124.9 billion in 2007).

EU27 trade with most of its partners grew, with the exception of exports to the USA (-5.0 per cent in 2008 compared with 2007) and Japan (-3 per cent), and imports from Japan and South Korea (both -5 per cent) and Turkey (-2 per cent). The largest increases were recorded for exports to Brazil (+24 per cent) and Russia (+18 per cent), and for imports from Russia and Norway (both +20 per cent).

Concerning the total trade of Member States, the largest surplus was observed in Germany (+175.5 billion euro in 2008), followed by the Netherlands (+40.5 billions) and Ireland (+28.0 billion). The United Kingdom (-118.0 billions) registered the largest deficit, followed by Spain (-90.5 billion) and France (-67.9 billions).

As for the European merchant fleet is concerned, at the end of 2008 the fleet of the 27 European Union (concerning

El déficit energético en la UE-27 aumentó -363,3 millardos de Euros en 2008 frente a los -271,6 millardos en 2007, mientras que el superávit en maquinaria y vehículos se elevó de 124,9 millardos en 2007 a 155,2 millardos en 2008.

El comercio de la UE-27 con la mayoría de sus socios comerciales creció en 2008, a excepción de las exportaciones a EEUU (-5,0%) y Japón (-3,0%), y las importaciones desde Japón (-5%), Corea (-5%), y Turquía (-2%), con relación a 2007. Los mejores resultados se produjeron en las exportaciones a Brasil (24%) y Rusia (18%), y en las importaciones desde Rusia y Noruega (ambas en un 20%).

Con referencia al comercio de los Estados Miembros, los mayores superávits se observaron en Alemania (175,5 millardos de Euro en 2008), seguida por Holanda (40,5 millardos) e Irlanda (28 millardos). El Reino Unido (-118 millardos de Euro) registró el mayor déficit, seguido de España (-90,5 millardos) y Francia (-67,9 millardos).

Por lo que a la flota mercante europea se refiere, a finales de 2008 la flota de la Europa de los 27, considerando los buques

vessels of 300 gt and over) grew by 8.77 per cent, in dwt terms, over the previous year and by 3.99 per cent (1.88 per cent in 2007) in number of ships. As of December 31st, 2008, it consisted of 8,307 vessels and 251.65 million dwt, representing 21.83 per cent of the world merchant fleet tonnage. At the same time, the Euro area's fleet tonnage increased by 9.24 per cent, above the world fleet growth rate (6.8 per cent).

By countries, and as for December 31st, 2008, Greece was still the most important country of the European Union as far as fleet is concerned, with 1,127 vessels and 63.72 million dwt. Compared with previous year figures, the number of vessels increased by 1.44 per cent and the dwt by 4.22 per cent.

As for December, 31st, 2008, the first shipping countries in the European ranking were, behind Greece, Malta (with 1,487 vessels), Cyprus (867 vessels) and the United Kingdom (891 vessels) that represented 50.7, 31.4 and 29.1 million dwt, respectively. Compared with 2007, Malta's fleet increased by 137 vessels and 16.6 per cent in dwt terms. Cyprus new tonnage growth was 5.5 per cent, and the

de más de 300 gt, creció un 8,77% en términos de tpm (frente a los 5,44% de 2007) y un 3,99% (1,88% en 2007) en número de buques. A 31 de diciembre de 2008, la flota de la UE27 estaba compuesta por 8.307 buques y 251,65 mill tpm, representando el 21,83% del tonelaje total de la flota mercante mundial. Al mismo tiempo, el crecimiento del tonelaje de la Euro zona se situó en el 9,24%, por encima del de la flota mundial (6,8%)

Por países, a 31 de Diciembre de 2008, Grecia continuaba siendo el país de mayor importancia dentro de la Unión Europea en cuanto a flota se refiere, con 1.127 buques y 63,72 mill de tpm. Comparadas estas cifras con las del año anterior, el número de buques aumentó un 1,44% y el de tpm lo hizo en un 4,22%.

A 31 de Diciembre, los primeros países en el ranking marítimo europeo eran, por detrás de Grecia, Malta (con 1.487 buques), Chipre (867 buques) y Reino Unido (891 buques), que representaban 50,7, 31,4 y 29,1 mill de tpm, respectivamente. Con relación a 2007, Malta incrementó su flota con 137 buques y un 16,6% de tpm. En cuanto a Chipre, el nuevo tonelaje supuso un 5,5% más que en el año anterior

United Kingdom increased by 9.9 per cent its tonnage, with 26 new entries.

The European country with the highest increase in 2008 was Germany (20.4% in dwt over 2007), with 522 vessels and 18 million dwt as for December, 31st, followed by Poland (19.4%), Malta (16.6%), The Netherlands (14%), Finland (12.4%) and Denmark (12.7%).

The Baltic countries saw their fleets decrease during 2008. Thus, Estonia lost 17.1% of its tonnage (in dwt), Latvia 9% and Lithuania decreased by 4.6%.

Other countries, though to a lesser extent, saw their fleets decrease during 2008. Among them, Spain (2.6% below 2007), Sweden (-2%) and Belgium (-1.9 %).

Within the main European second registries of ships, NIS held the largest tonnage, in dwt terms, with 20 millions, followed by the registry of Isle of Man, with 14 millions, DIS with 11.8 millions, Kerguelen with 7.6 millions, and the Netherlands Antilles with 1.7 million dwt.

As far as newbuildings are concerned, by countries, Greece still stands out for an

y el Reino Unido aumentó un 9,9% su tonelaje, con 26 nuevas incorporaciones.

El país europeo que más incrementó su flota durante 2008 fue Alemania (un 20,4% en tpm sobre 2007) con 522 buques y 18 mill tpm a 31 de Diciembre. Le seguían Polonia (19,4%), Malta (16,6%), Holanda (14%), Finlandia (12,4%) y Dinamarca (12,7%).

Los países bálticos sufrieron descensos en sus flotas durante 2008. Así, Estonia perdió el 17,1% de su tonelaje -en tpm-, Letonia el 9% y Lituania el 4,6%.

Otros países, aunque en menor medida, también vieron disminuir su flota. Entre ellos, España (un 2,6% menos que en 2007), Suecia (-2%) y Bélgica (-1,9%).

Dentro de los principales segundos registros europeos, el NIS mantiene el mayor número de tpm, con 20,0 millones. Le sigue el de Isla de Man, con 14 millones, el DIS, con 11,8 millones, Kerguelen con 7,6 millones y las Antillas Holandesas, con 1,7 millones de tpm.

En cuanto a las nuevas construcciones, por países, Grecia sigue destacando por su

ongoing high rate of fleet renewal of 76.2 per cent of its existing fleet and for an order book of 48.5 mill dwt. However, it must be highlighted that during 2008 Greece was displaced by Germany in the top of renewal rates (126.86 per cent of its existing fleet) though not in tonnage ordered (22.88 mill dwt).

All in all, following the world trend, almost every country of the EU27 ordered a great amount of new tonnage. Among them, Italy (that had a renewal rate of 67 per cent in dw)t, Cyprus (54.56 per cent), The Netherlands and Belgium (about 50% each). Out of the European Union, Turkey had a 10 mill dwt order book and a renewal rate of 136.9 per cent.

The ordinary registries of Norway and France also experimented high fleet renewal rates, with 149.22 and 399.87 per cent, respectively.

With regard to European shipbuilding, CESA (Community of European Shipyards' Associations) order book counted, as for December, 31st, 2008, 593 vessels and 13.5 mill dwt, which represents a decrease of 14.8 and 13.1 per cent,

continua actividad renovadora, con un índice, durante el pasado año, del 76,2% y una cartera de pedidos de 48,5 mill tpm. No obstante, hay que mencionar que, durante 2008, Alemania ha desbancado a Grecia en índice de renovación de flota (126,86%), aunque no en tonelaje encargado (22,88 mill tpm).

En general, y siguiendo la tónica mundial, casi todos los países de la UE-27 han realizado una gran cantidad de pedidos de nuevo tonelaje. Entre ellos, Italia (con un índice de renovación del 67% en tpm), Chipre (con un 54,56%), Holanda y Bélgica (ambos cerca del 50%); y fuera de la Unión, Turquía, con 10 mill tpm en su cartera de pedidos (y un índice de renovación del 136,9%).

Los registros nacionales de Noruega y Francia también experimentaron altos índices de renovación de flota, con el 149,22% y 399,87%, respectivamente.

En cuanto a los astilleros europeos, la cartera de pedidos de CESA (Comunidad de Asociaciones de Astilleros Europeos) comprendía, a 31 de Diciembre de 2008, 593 buques y 13,5 mill tpm, lo que representa un descenso del 14,8% y 13,1%,

respectively, with respect to 2007. At the same time, Germany, that had a share of 21 per cent of CESA order book counted 161 vessels with 2.8 mill dwt, that is a 20 per cent decrease over 2007.

The European shipbuilding industry suffered from the strength of the Euro in 2008. Cancellations also affected European shipyards, and the first difficulties linked to the crisis took place in Norway, Germany and Italy.

After the difficult years of the 1980's, European shipbuilding enjoyed something of a resurgence between 2003 and 2008, thanks to a robust global growth, the overflow from Asian yards, demand for specialised ships and the general rise in prices. The European orderbook rose from 11 mill to 20 mill gt during this period that is, it almost doubled in 5 years.

European shipbuilding will now face new challenges. Asian shipbuilders will fight on all fronts, including the specialised ship market, proper to European shipyards, and the debate over shipbuilding overcapacity will return to the headlines.

By the end of 2008, the economic crisis

respectivamente, con respecto a 2007. Del mismo modo, Alemania, que participaba en un 21% de la cartera de pedidos de CESA, contabilizó 161 buques y 2,8 mill tpm, lo que representa un 20% menos que en 2007.

La industria naval europea se vio afectada durante 2008 por la fortaleza del Euro. Las cancelaciones también afectaron a los astilleros europeos, y los primeros en verse implicados por la crisis fueron los astilleros noruegos, alemanes e italianos.

Tras los difíciles años ochenta, la industria naval europea disfrutó de una especie de resurgimiento entre 2003 y 2008, gracias a un fuerte crecimiento global, el excedente de los astilleros asiáticos, la demanda de buques especializados y el aumento general de los precios. La cartera de pedidos europea aumentó de 11 a 20 mill gt en ese período, es decir, casi se duplicó en 5 años.

Los astilleros europeos se enfrentan ahora a nuevos retos. Los astilleros asiáticos lucharán en todos los frentes, incluido el mercado de buques especializados, (propio de los astilleros europeos) y volverá el debate sobre el exceso de capacidad.

A finales de 2008, la crisis ya había

had already hit ports all over the world. Nevertheless, the Asian enclaves succeeded in keeping the pace and even some of them increased it. But, the European port installations did not manage to do so.

Rotterdam, the first European port in container traffic, has dropped from the world sixth place in 2007 to the ninth place in 2008. The same happened to Hamburg that fell to the eleventh place.

Only the ports of Antwerp and Bremen gained one position regarding 2007.

In the European Union 44 per cent of goods are transported by road, against 39 per cent in short sea shipping routes, 10 per cent by rail and 3 per cent by inland waterways.

The EU promotes major transport infrastructure projects, the so-called Trans-European Networks (TENs). Among priority projects it is highlighted the removal of bottlenecks on the main east-west inland waterway linking the Rhine, Main and Danube; a program to regulate traffic on busy shipping

empezado a golpear a todos los puertos del mundo. Sin embargo, los enclaves asiáticos lograron mantener el ritmo e incluso algunos lo incrementaron. Pero no ha ocurrido lo mismo en las instalaciones portuarias europeas.

El primer puerto de Europa en tráfico de contenedores, Rotterdam ha caído desde la sexta posición mundial en 2007 hasta la novena en 2008. Lo mismo le sucedió a Hamburgo que ha caído al puesto número once.

Sólo los puertos de Amberes y Bremen han logrado ganar una posición respecto a 2007.

El 44% de todas las mercancías transportadas en la UE se desplazan por carretera, frente al 39% por vía marítima, el 10% por ferrocarril y el 3% por vías navegables interiores.

La UE promueve proyectos importantes de infraestructura de transporte: las llamadas Redes Transeuropeas (RTE). Entre los proyectos prioritarios está la eliminación de cuellos de botella en la principal vía navegable interior entre el este y el oeste que une los ríos Rin, Meno y Danubio; un programa de regulación del tráfico en rutas

lanes off the EU coasts and several north-south and east-west rail upgrades.

The transport sector, principally road vehicles, is responsible for 28 per cent of European Union emissions of CO₂, the main greenhouse gas. Within the measures that are being introduced it must be mentioned the better fuel efficiency, the use of alternative fuels and lower limits for carbon emissions from cars.

With its long coastline and risk of oil spills, the EU is tightening rules on maritime safety, including tougher ship inspections, sanctions for pollution caused through gross negligence, and the accelerated phasing out of single-hulled tankers. In this respect it has been published the Commission Regulation (EC) No 324/2008 of 9 April 2008 laying down revised procedures for conducting Commission inspections in the field of maritime security.

On the other hand, on November 10th, 2008, the Council decided to launch the Atalanta military operation to deal

marítimas muy frecuentadas frente a las costas de la UE, y la mejora de varias líneas de ferrocarril norte-sur y este-oeste.

El sector del transporte, principalmente por carretera, es responsable en la UE del 28 % de las emisiones de CO₂, principal gas de efecto invernadero. Entre las medidas que empiezan a introducirse cabe mencionar la mejora de la eficacia en el consumo de combustible, el uso de combustibles alternativos y la limitación de las emisiones de los automóviles.

Dada la extensión de su costa y el riesgo de vertidos de petróleo, la Unión Europea está endureciendo las normas de seguridad marítima: inspecciones más rigurosas de los buques, sanciones por contaminación debida a negligencia grave y aceleración de la retirada de los petroleros monocasco. En este sentido, se publicó el Reglamento (CE) no 324/2008 de la Comisión, de 9 de abril de 2008, por el que se fijan los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima.

Por otra parte, el 10 de Noviembre, el Consejo lanzó la operación militar Atalanta para enfrentarse a la creciente ola de actos

with the increased acts of piracy along the Somali coast that indiscriminately target shipping and pleasure boats, humanitarian convoys from the World Food Programme (WFP) and fishing fleets. Led by the EU NAVFOR force, for a period of 12 months this operation will safeguard the WFP vessels bringing aid to Somalia's displaced populations, protect vulnerable ships navigating the Somali coast and dissuade, prevent and crack down on acts of piracy and armed robberies off this coast, by force if necessary.

At the same time, in July 2008, Commission Regulation (EC) No 536/2008 of 13 June 2008, came into force, giving effect to Article 6(3) and Article 7 of Regulation (EC) No 782/2003 of the European Parliament and of the Council on the prohibition of organotin compounds on ships and amending that Regulation.

Also in the summertime it was published the Directive 2008/56/EC of the European Parliament and of the Council, of 17 June 2008, establishing a framework for community action in the field of marine environmental policy (Marine Strategy

de piratería en la Costa de Somalia, dirigidos indiscriminadamente contra buques mercantes y de recreo, convoyes humanitarios del WFP (Programa Mundial de Alimentos) y la flota pesquera. Liderados por la UE-NAVFOR, esta operación militar protegerá, durante doce meses, a los buques del WFP que llevan ayuda a los desplazados de Somalia, así como a otros buques vulnerables en la zona, y, además de la disuasión y la prevención, tomará enérgicas medidas contra los actos de piratería y asaltos a mano armada, por la fuerza, si fuera necesario.

Del mismo modo, en Julio entró en vigor el Reglamento (CE) nº 536/2008 de la Comisión, de 13 de Junio de 2008, por el que se da cumplimiento al artículo 6, apartado 3, y al artículo 7 del Reglamento (CE) no 782 / 2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la prohibición de los compuestos órgano estánicos en los buques, y se modifica dicho Reglamento.

También en verano, entró en vigor la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la

Framework Directive).

This Directive establishes a framework within which Member States shall take the necessary measures to achieve or maintain good environmental status in the marine environment by the year 2020 at the latest.

As far as Spain is concerned, the Spanish Central Bank has confirmed that Spanish economy has gone into recession after recording negative rates in the third and fourth quarters of 2008. In this way, the average GDP increment per year stood at 1.2 per cent, a rate very much lower than the one in 2007 (3.7 per cent) and the lowest in the last fifteen years, but even though higher than the one expected for 2009. European Commission and the International Monetary Fund forecast advance a very negative scene for the Spanish economy in 2009 (with negative growth ranging from -1.8% and -2,0%) that could even remain in 2010.

The adjustment process suffered by the Spanish economy along the year 2008 has been brought about by the weakness of the national demand, whose contribution to the GDP growth has been reduced by more

estrategia marina).

La presente Directiva establece un marco en el que los Estados miembros deberán adoptar las medidas necesarias para lograr o mantener un buen estado medioambiental del medio marino a más tardar en el año 2020.

Por lo que a España se refiere, el Banco de España ha confirmado que la economía española en 2009 se encuentra en recesión tras registrar tasas negativas en el tercer y en el cuarto trimestre de 2008. De este modo, el incremento medio anual del PIB se situó en el 1,2%, dato muy inferior al registrado en 2007 (3,7%) y el más bajo de los últimos quince años, pero aún así por encima de lo que se espera para 2009. Las previsiones de la Comisión Europea y del Fondo Monetario Internacional avanzan un escenario muy negativo para la economía española en 2009 (con crecimientos negativos, entre el -1,8% y el -2%), que incluso podría mantenerse en 2010.

El proceso de ajuste sufrido por la economía española a lo largo del pasado año ha estado motivado por el debilitamiento de la demanda nacional, cuya contribución al crecimiento del PIB se

than four points with respect to 2007, standing finally at only one tenth. On the contrary, the foreign sector has contributed positively to the progress of the GDP (1.1 points) for the first time in the last eleven years, as a result of a slight advance of exports (0.7 per cent) and a reduction in imports (2.7 per cent).

Exports to the European Union decreased by 9.2 per cent, and those realized to the rest of the world were reduced by 6.7 per cent. Within European Union exchange, exports to the United Kingdom led the decreases, and, as for the rest of the world, highest reductions took place in the sales to China and Latin America.

In the fourth quarter of 2008, the imports of goods stressed the decreases seen since the beginning of the year, mainly in car purchases (-52.6 per cent) and capital goods (-28.3 per cent), reflection of the weakness of the national demand.

From the side of the supply, the largest branches of activity, except services and energy branches, contributed negatively to the product progress; that is construction (-8 per cent), industry (-5.5

ha reducido en más de cuatro puntos respecto a 2007, hasta situarse en sólo una décima. Por el contrario, el sector exterior ha contribuido positivamente al avance del PIB (1,1 puntos) por vez primera en los últimos once años, fruto de un leve avance de las exportaciones del 0,7% y un retroceso de las importaciones del 2,7%.

Las exportaciones destinadas a la Unión Europea descendieron un 9,2%, y las dirigidas al resto del mundo lo hicieron un 6,7%. En los intercambios comunitarios, las exportaciones al Reino Unido lideraron las caídas, y, en el resto del mundo, los mayores retrocesos se produjeron en las ventas a China y América Latina.

En el cuarto trimestre de 2008, las importaciones de bienes acentuaron los descensos que se vienen observando desde principios de año, principalmente, en las compras de automóviles (-52,6%) y bienes de capital (-28,3%), reflejo de la debilidad de la demanda nacional.

Desde la perspectiva de la oferta, las grandes ramas de actividad, a excepción de la de servicios y de la energética, contribuyeron negativamente al avance del producto; esto es, la construcción (-8%), la

per cent), agriculture and fishing (-2.7 per cent).

Tourism also suffered the consequences of the economy decline. The number of tourists that visited Spain in 2008 turned out to be 2.6 per cent lower than in the previous year. The tourism expenditure increased by only 0.3 per cent.

The economic weakness also affected employment that, in the whole 2008, had a yearly average rate of 0.5 per cent, compared to 3.1 per cent in the previous year. Thus, unemployment rate rose to 13.9 per cent by the end of 2008.

The decrease of prices since the summer of 2008 made the consumer prices index close the year with an inflation annual rate of 1.4 per cent (2.4 per cent in December 2008).

As for the Spanish fleet, on 31st December 2008, it comprised 184 vessels, with 2.38 million gt and 2.31 million dwt, that means an increment in dwt terms of 2.6 per cent regarding 2007.

However, on December 31st, the fleet controlled by Spanish shipping companies,

industria (-5,5%), y la agricultura y pesca (-2,7%).

El turismo también sufrió las consecuencias del deterioro de la economía. El número de turistas que visitaron España en 2008 resultó ser inferior en un 2,6% al del año anterior; y el gasto efectuado por los mismos aumentó tan sólo el 0,3%

La debilidad económica afectó al empleo. En el conjunto de 2008, el empleo anotó una tasa media anual del -0,5%, frente al avance del 3,1% del año anterior. De este modo, la tasa de paro se elevó al 13,9% al finalizar 2008.

El descenso de los precios desde el verano de 2008 hizo que los Índice de Precios al Consumo cerrase el año con una tasa anual de inflación del 1,4% (el 2,4% en Diciembre 2008).

Por lo que a la flota española se refiere, a 31 de Diciembre de 2008, estaba compuesta por 184 buques, con 2,38 mill gt y 2,31 mill tpm, lo que supone un descenso de su tpm del 2,6% con respecto al año anterior.

No obstante, la flota controlada por las navieras españolas en esa fecha contaba con

comprised 259 vessels, 4.58 mill tpm and 22,000 TEU, which represents a 17.8 per cent increment on last year. The average age of the controlled fleet in 2008 was 15.5 years.

32.7 per cent of the controlled fleet is attributable to ships on the Spanish registry, with an average age of 14.4 years, whereas 67.3 per cent (dwt) is flagged-out, and had an average age of 16.6 years.

During 2008, there has been no new entries in the Spanish fleet. On the contrary, there were seven vessels less than in 2007 with 61,000 dwt.

In 2008, the vessel order book in Spain increased by 729,000 dwt (eight vessels). At the same time the renewal rate of the Spanish fleet stood at 32.54 per cent.

By the end of year 2008, maritime freights took a downturn, especially for dry bulkers, whose main index (Baltic Dry Index) fell 93 per cent from May to December, whereas freight rates for oil tankers and containerhips remained more stable, although with decreases of about 40 per cent. On the contrary, the first

259 buques, 4,58 mill tpm, y 22.000 TEU, lo que representa un incremento del 17,8% en tpm sobre 2007. La edad media de la flota controlada en 2008 fue de 15,5 años.

De esta flota, el 32,7% (en tpm) corresponde a la flota de pabellón español, con una edad media de 14,4 años y el 67,3% (tpm) a la flota registrada en otras banderas, con una edad media de 16,6 años.

Durante 2008 no ha habido nuevas incorporaciones a la flota española. Por el contrario, se cerró el año con siete buques y 61.000 tpm menos.

La cartera de pedidos de España en 2008 ascendió a 729.000 tpm (ocho buques), al tiempo que el índice de renovación de la flota española se situaba en el 31,54%.

A finales de 2008, los fletamentos marítimos descendieron abruptamente, sobre todo, en el caso de los graneles sólidos, cuyo principal índice (Baltic Dry Index) cayó un 93% de Mayo a Diciembre, mientras que los fletes de petroleros y portacontenedores se mantuvieron más estables, aunque con descensos del 40%.

half of the year saw new freight rate records in both fleet segments. Those rates gave a boost to new tonnage ordering.

As far as port traffic is concerned, in 2008, the total traffic in the Spanish general interest ports decreased by some 473.4 million tonnes, what means a reduction of 2.02 per cent regarding the previous year. One more year, the Spanish port traffic grew over the national GDP (2.1 per cent).

Algeciras Bay Port is still the port with the highest activity. In 2008, it exceeded 74.7 million tonnes (only 0.02 per cent over 2007), followed by Valencia, that has grown again (11.29 per cent over 2007), standing very close to 60 million tonnes (59.6); and Barcelona that only increased its activity by 0.76 per cent, reaching 51.7 million tonnes.

The international trade drop has been reflected in the maritime activity. By way of example, the freight rate on the trade from Shanghai to Valencia, the largest container port in South Europe ranged from 2,000 to hardly 200 US dollars. 70 US\$ paid per tonne, at mid-2008, has

Por el contrario, en el primer semestre, se alcanzaron récords en ambos sectores de la flota, lo que provocó un aumento de pedidos de nuevo tonelaje.

Por lo que al tráfico portuario se refiere, en 2008 el tráfico total de los puertos españoles de interés general ascendió a unos 473,4 millones de toneladas, lo que supone una disminución del 2,02% con respecto al año anterior. Un año más, el tráfico portuario español creció por encima del PIB nacional (1,2%).

El puerto Bahía de Algeciras sigue siendo el puerto con mayor actividad. En 2008 superó los 74,7 millones de toneladas (tan sólo un 0,02% más que 2007), seguido por Valencia, que ha vuelto a crecer (un 11,29% sobre 2007), situándose muy cerca de los 60 millones de toneladas (59,6); y Barcelona que, con 51,7 millones de toneladas, aumentó su actividad un 0,76%.

La caída del comercio internacional se ha visto reflejada en la actividad marítima. A modo de ejemplo, un flete entre Shanghai y Valencia, el mayor puerto de contenedores del sur de Europa ha pasado de costar 2.000 dólares a apenas 200. Los 70 dólares por tonelada que se pagaban a mediados del

currently become 10 US\$.

Many of these vessels stand now idle, opting the shipowners to anchor them miles away from the large European ports, including the Spanish ports. At the same time, also a great amount of containers is lying idle, and in many cases they are being sent to China to put them into storage.

Spanish ship yards counted 220,332 gt contracts in 2008, which represented a decrease of 42 per cent over 2007. This drop was due especially to the reduction of new orders for large vessels from other countries.

The order book ranged from 141 ships in 2007 to 153 in 2008 and from 815,315 to 766,827 gt, that although it means a reduction of 6%, it assures work for two and a half years.

It is expected that during the year 2009, France and Spain give the service of two new motorway of the sea between both countries the green light, what will help to balance the weight of the different modes of transport of goods, reducing in this

2008 se han convertido en 10.

Muchos de esos barcos se encuentran inactivos ahora, optando los armadores por dejarlos fondeados a unas millas de los grandes puertos europeos, incluidos los españoles. Al mismo tiempo, gran cantidad de contenedores, que se han quedado ociosos, en algunos casos están siendo enviados a China para su almacenaje.

Los astilleros españoles contrataron 220.332 gt en 2008, lo que supuso un retroceso del 42% sobre 2007. Esta caída se debió sobre todo a la reducción en los pedidos de grandes buques desde el exterior.

La cartera de pedidos pasó de 141 buques en 2007 a 153 en 2008, y de 815.315 gt a 766.827, que aunque supone una reducción del 6%, asegura trabajo para dos años y medio.

Por otra parte, se espera que en 2009, España y Francia den luz verde a la puesta en servicio de las dos primeras autopistas el mar entre puertos de ambos países, lo que ayudaría a equilibrar la carga de los diferentes modos de transporte de mercancías, disminuyendo así los niveles

way the levels of road congestion, the total energy consumption and the greenhouse gas emission.

On the other hand, it is expected that in 2009 the Spanish government confirm subsidies for an amount of 150 million Euros to be distributed among 26 Spanish shipyards, to cope with the reimbursement guarantee fund for which shipyards has to deal with shipowners.

Among the regulations and new legislation carried out during 2008, we can point up that during 2008, RD 323/2008, amending RD 2062/1999 on the approving minimum level of training of seafarers, was published.

On September, 5th, it was published the Transport Ministerial Order FOM / 2531 / 2008, announcing subsidies to the Spanish shipping companies that partially compensate the investments made for the introduction of the International Code on protection of vessels and port installations, in the budgetary year of 2008.

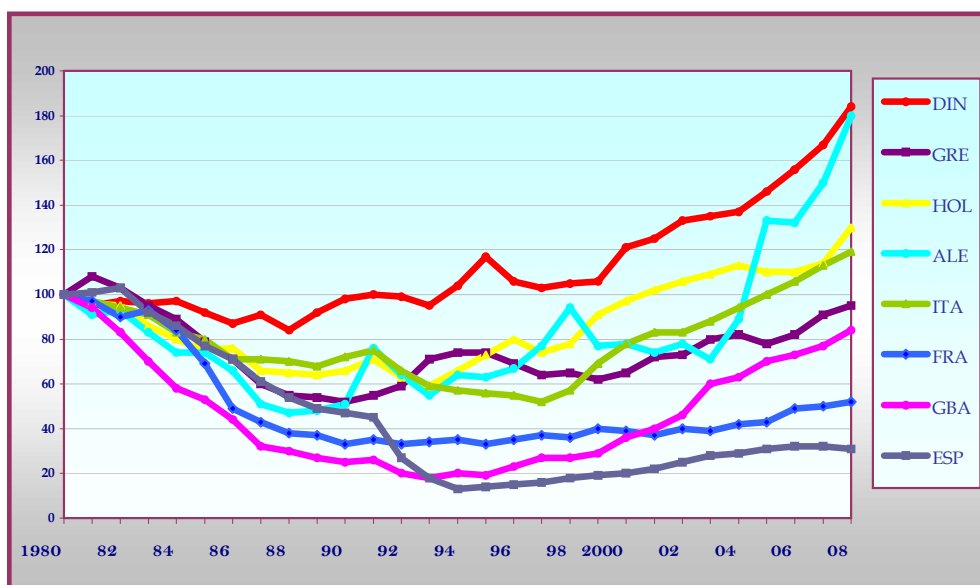
de congestión en las carreteras, el consumo energético total y las emisiones de gases de efecto invernadero.

Asimismo, se espera que en 2009 el Gobierno español otorgue ayudas por un importe de unos 150 millones de Euros, a repartir entre 26 astilleros españoles, para hacer frente al fondo de garantía de reembolso a la que debe hacer frente el astillero con el armador.

En lo que se refiere al terreno legislativo nacional, en el año de exposición se publicó el RD 323/2008, por el que se modifica el Real Decreto 2062/1999, que regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.

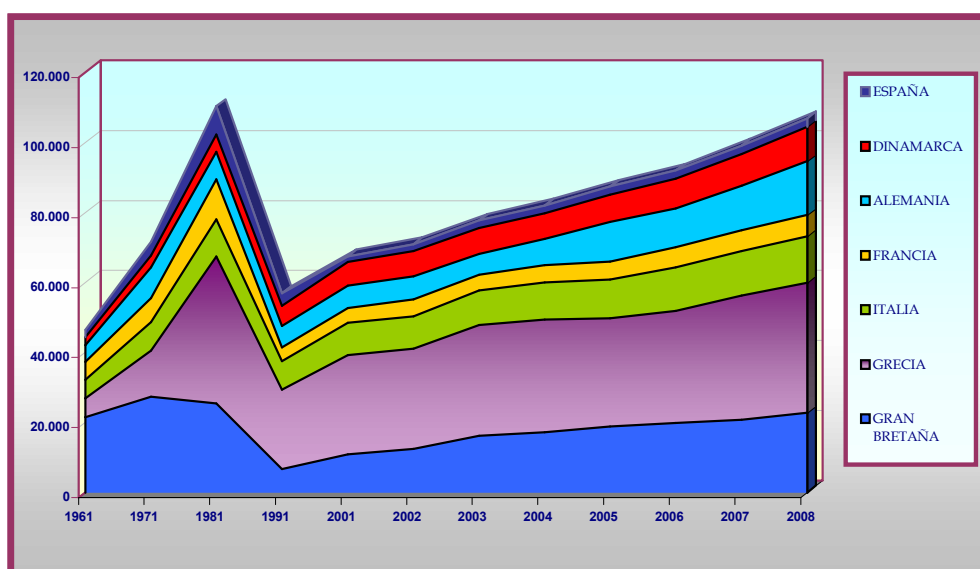
El 5 de Septiembre se publicó la Orden FOM/2531/2008, por la que se convocan subvenciones a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, para el ejercicio presupuestario de 2008.

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS COMUNITARIAS DE 1980 A 2008 (1980 = 100% G.T.)



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

PRINCIPALES FLOTAS DE LA UNION EUROPEA (1961-2008) (‘000 G.T.)



Incluidos 2º 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	2008
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	522 15.282.000
BELGICA	206 713.197	224 1.153.081	312 1.916.765	268 314.198	14 11.000	69 4.139.000	81 3.934.000
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	399 9.913.000
IRLANDA	- -	- -	- -	187 195.111	36 227.000	26 108.000	32 122.000
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	184 2.389.000
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	232 6.025.000
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	1.127 37.138.000
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	779 13.318.000
LUXEMBURGO	- -	- -	- -	51 1.703.482	60 1.378.000	45 616.000	42 509.000
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	810 7.428.000
PORTUGAL	- -	- -	- -	337 880.779	164 1.097.000	151 1.177.000	154 981.000
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	891 22.790.000
AUSTRIA	- -	- -	- -	- -	20 78.000	8 34.000	4 14.000
FINLANDIA	- -	- -	- -	- -	143 1.496.000	121 1.270.000	130 1.458.000
SUECIA	- -	- -	- -	- -	238 2.794.000	236 3.732.000	239 4.256.000
MALTA	- -	- -	- -	- -	- -	1.235 24.603.000	1.487 31.649.000
CHIPRE	- -	- -	- -	- -	- -	883 19.082.000	867 20.033.000
ESLOVAQUIA	- -	- -	- -	- -	- -	52 232.000	50 197.000
POLONIA	- -	- -	- -	- -	- -	41 77.000	46 81.000
LETONIA	- -	- -	- -	- -	- -	29 286.000	28 240.000
ESTONIA	- -	- -	- -	- -	- -	44 385.000	30 334.000
LITUANIA	- -	- -	- -	- -	- -	56 370.000	52 348.000
BULGARIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -	86 890.000
RUMANIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -	35 150.000
TOTAL BUQUES						11.342	8.307
TOTAL GT						200.897.000	179.479.000
% 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	18,00 22,77

Fuente: Lloyd's Register of Shipping (1961-71-81-91) - I.S.L.Bremen (Datos Dic. 2001-2008)

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA. EVOLUCION DURANTE 2008

BANDERA (PAIS)	1 DE ENERO DE 2008			31 DE DICIEMBRE DE 2008			% Cambio sobre 2007 TPM
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	
ALEMANIA	456	12.757	14.984	522	15.282	18.035	20,4
AUSTRIA	4	14	18	4	14	18	0,0
BELGICA	82	3.967	6.303	81	3.934	6.184	-1,9
BULGARIA	88	889	1.277	86	890	1.290	1,0
CHIPRE	866	18.994	29.775	867	20.033	31.408	5,5
DINAMARCA	378	8.992	10.661	399	9.913	12.018	12,7
ESLOVAQUIA	54	230	314	50	197	265	-15,6
ESPAÑA	191	2.452	2.374	184	2.389	2.313	-2,6
ESTONIA	37	364	100	30	334	83	-17,1
FINLANDIA	128	1.402	1.040	130	1.458	1.169	12,4
FRANCIA	227	5.894	7.643	232	6.025	7.943	3,9
GRECIA	1.111	35.610	61.141	1.127	37.138	63.723	4,2
HOLANDA	751	6.529	6.963	810	7.428	7.937	14,0
IRLANDA	30	116	162	32	122	171	5,5
ITALIA	763	12.666	13.309	779	13.318	14.220	6,8
LETONIA	31	225	241	28	240	220	-9
LITUANIA	55	355	346	52	348	331	-4,6
LUXEMBURGO	49	736	943	42	509	678	-28,1
MALTA	1.350	26.592	43.515	1.487	31.649	50.760	16,6
POLONIA	41	79	52	46	81	62	19,4
PORTUGAL	154	935	1.029	154	981	1.075	4,5
REINO UNIDO	865	20.680	26.486	891	22.790	29.101	9,9
RUMANIA	37	157	183	35	150	173	-5,5
SUECIA	240	3.989	2.504	239	4.256	2.455	-2,0
TOTAL	7.988	164.624	231.363	8.307	178.579	251.652	8,77

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

Like in all the economies worldwide, the growth of the Basque economy has also slowed down in 2008.

Como en el resto de las economías mundiales, la economía vasca también ha ralentizado su crecimiento en 2008.

The GDP of the Basque Autonomous Community registered in 2008 a year-to-year increment of 2 per cent (over 4.1 per cent in 2007), according to Eustat. Development during the year was quite diverse, with significant increases in the first half, higher than the mentioned rate, and a second half with positive figures, although lower than the average annual rate.

El PIB de la Comunidad Autónoma Vasca registró un crecimiento interanual del 2,0% en 2008 (frente al 4,1% de 2007), según datos del EUSTAT. La evolución durante el año ha estado bien diferenciada, con un primer semestre con importantes crecimientos, superiores a ese nivel, y un segundo con cifras en positivo, si bien inferiores a la media anual.

In the whole 2008, the Basque GDP increased eight percentage tenths more than the Spanish rate (1.2 per cent), and over the EU27 rate (0.9 per cent) and the USA rate (1.1 per cent).

Este índice superó en ocho décimas porcentuales al obtenido por la economía española (1,2%), en once décimas al de la UE-27 (0,9%), y en nueve décimas al de EEUU (1,1%).

However, the Basque GDP recorded in the fourth quarter of 2008 a year-to-year increment of 0.4 per cent and a quarter-to-quarter decrease of -1.1 per cent, due to the abrupt downfall of private expense and investment and also to the industry

No obstante, el PIB vasco registró en el cuarto trimestre de 2008 un crecimiento interanual del 0,4% y un decrecimiento intertrimestral del -1,1%, debido al brusco desplome del consumo privado y de la inversión y al hundimiento de la

collapse. All this, together with the last information revealing a GDP drop of -1.7 per cent between January and March 2009, means that the Basque economy has gone in recession.

As for the territorial share of the GDP in 2008, Guipuzcoa and Vizcaya, 2 per cent both, slightly exceeded Alava's rate that stood at 1.8 per cent.

As for the production sectors, the public service sector has been the base of the product growth, in sectorial terms, with an increment of 3.3 per cent in 2008.

Industry and construction have both had an around zero growth (industry: 0.2 per cent and construction: 0.1 per cent) in the whole year 2008.

Being the construction sector in recession, it is particularly worrying the decline of the industrial production rate, with negative figures (-21.4 per cent) as for December 2008, and in an amount absolutely unknown ever before.

Domestic demand increased by 1.9 per cent in 2008 (as against 4.4 per cent in

industria. Si a ésto le unimos los últimos datos, que revelan la caída del 1,7 del PIB, entre Enero y Marzo de 2009, podemos deducir que hemos entrado en recesión.

En cuanto a la distribución territorial del PIB en 2008, Guipúzcoa y Vizcaya, con el 2,0% ambas, superan ligeramente la tasa de Álava, que fue del 1,8%.

Por sectores productivos, la base del crecimiento del producto, desde el punto de vista sectorial, fue el de los servicios, con un crecimiento del 3,3% en 2008.

Tanto la industria como la construcción han rondado el crecimiento cero, (el 0,2% la industria y el 0,1% la construcción) en el conjunto del año.

Con el sector de la construcción en recesión, es especialmente preocupante el deterioro del índice de producción industrial, con cifras negativas (-21,4% en Diciembre 2008), de cuantía absolutamente desconocidas con anterioridad.

En 2008, la demanda interna se incrementó en un 1,9% (frente al 4,4% en

2007). Public expenditure has been the most dynamic element of the domestic demand, with a 5.9 per cent growth.

The other two components of the domestic demand had similar developments: private expense has grown by 1.1 per cent, whereas capital gross formation grew 1.4 per cent. In this case the negative trend was very stressed in the second half of the year.

As far as the Basque foreign trade is concerned, although it was affected by the international crisis in the last quarters of the year, the results of the whole year indicate that positive rates are being kept.

Thus, the Basque exports increased by 6.7 per cent and imports by 7.1 per cent regarding 2007. As for exports to EU27, they had an increment of 4.1 per cent over the previous year. It has been especially significant the growth of the foreign sales to the markets in USA (25.3 per cent), Japan (43.8 per cent), and the Magreb countries (57.3 per cent).

In the whole year 2008, employment had an average growth of 1.1 per cent, that

2007). El consumo público ha sido el componente más dinámico de la demanda interna, con un crecimiento del 5,9%.

Los otros dos componentes de la demanda interna han tenido evoluciones similares: el consumo privado ha crecido un 1,1%, mientras que la formación de capital lo hizo en un 1,4%. En este último caso, la tendencia negativa ha sido muy acentuada en la segunda mitad del año.

En lo que respecta al comercio exterior, vasco, aunque en los últimos trimestres del año se vio afectado por la crisis internacional, los datos del conjunto del año mantienen tasas positivas de crecimiento.

Así, las exportaciones vascas ascendieron un 6,7% y las importaciones un 7,1% con respecto a 2007. Por lo que respecta a las exportaciones a la UE-27, éstas aumentaron un 4,1% sobre el año anterior. Son notables también los incrementos de las ventas exteriores en los mercados de EEUU (25,3%), Japón (43,8%), y los Países del Magreb (57,3%).

El empleo, en el conjunto del año, ha tenido un crecimiento medio del 1,1%, lo

means the net creation of more than 10,000 jobs.

However, according to Eustat sources, unemployment rate increased by 4.6 per cent in the fourth quarter of the year, even though below 13.8 per cent recorded by the Spanish rate. In the same period, the year-to-year unemployed population rate increased between 46 and 48 per cent. The most affected sector was construction, that after the two last quarters of 2008 with negative rates in its GDP (-1 and -2.9 per cent) went into recession.

The recent and abrupt decreases of oil and food prices have marked the end of the most important rise of basic product prices in the last century. From the beginning of the year 2003 to the middle of 2008, oil prices incremented by 320 per cent (in US\$).

Likewise, oil prices suffered significant ups and downs along the year 2008. On July 11th, a new all-time high record was reached when the Brent oil barrel got up to 147 US dollars. Nevertheless, the economic crisis in

que supone la creación neta de más de 10.000 puestos de trabajo.

No obstante, según fuentes del Eustat, en el cuarto trimestre del año se incrementó la tasa de paro en un 4,6%, aún así por debajo del 13,8% correspondiente al conjunto del Estado. En el mismo período, la tasa interanual de la población desempleada se incrementó entre el 46% y el 48%. El sector más afectado fue el de la construcción, que tras los dos últimos trimestres de 2008 con variaciones negativas en su PIB (-1% y -2,9%) entró en recesión.

Por otra parte, los recientes y bruscos descensos de los precios del petróleo y los alimentos marcan el final de lo que ha sido el alza de precios de productos básicos más importante del último siglo. Entre principios de 2003 y mediados de 2008, los precios del petróleo subieron un 320% (en dólares).

Los precios del petróleo también sufrieron vaivenes a lo largo del año 2008. El 11 de Julio se alcanzó un nuevo máximo histórico al alcanzar el barril de Brent los 147 dólares. Sin embargo, la crisis económica en Estados Unidos, que

the United States that later on turned into a recession that affected many economies, reduced demand to a very low level. Brent oil barrel price closed the year at 45.59 US.

In the currency market, the euro, in its bilateral connection with the US dollar, was worth 1.60 US dollars (a new historic peak) in mid July. After a pronounced value loss of 22 per cent against the dollar since the middle of July to the end of October, the European currency reached a value of 1.39 US dollars by the end of 2008.

Likewise, crude oil transport decreased by 4.44 per cent, as oil products did by 27.70 per cent (in tonne-miles terms) during 2008, which caused a downturn of freights since the month of May on, due to the decrease of tonnage demand and to overcapacity.

In fact, freight rates developed according to market rules –the biggest the demand the highest the freights- and vice versa. Frights are currently at their lowest levels all over the world because there is an over-supply of vessels against

se convirtió en una recesión que afectó a muchas economías, redujo la demanda a un nivel muy bajo. De este modo, el precio del barril de Brent cerró el año a 45,59 dólares.

En el mercado de divisas, el euro, en su relación bilateral con el dólar, llegó a cotizar a 1,60 dólares (nuevo máximo histórico) a mediados de Julio. Tras una acusada pérdida de valor del euro frente al dólar de un 22% desde mediados de Julio hasta finales de Octubre, la cotización de la moneda europea se elevó hasta los 1,39 dólares a finales de 2008.

Con referencia al transporte, en términos de toneladas-milla, el de crudo descendió un 4,44%, al igual que el de los derivados del petróleo, un 27,70%, provocando, ante el descenso de la demanda y el exceso de tonelaje, una bajada de los fletes a partir del mes de Mayo.

Por otro lado, los fletes evolucionaron de acuerdo con las leyes de mercado -a mayor demanda, fletes más altos- y viceversa. Los fletes están en niveles mínimos en todo el mundo porque existe una sobreoferta de buques frente a los

exported products.

Nevertheless, in spite of such a serious crisis, millions of companies in the planet send every day their products and commodities from one place to another, which continues oiling, though slowly, the economy machine. Only six months ago chartering a ship was an almost impossible mission –as well as millionaire- and now the excess of capacity has collapsed rates.

In this way, maritime freight rates have decreased, not only for the excess of tonnage supply but also owing to the fall of oil prices and the lack of demand.

In these days it is not difficult to find freight rates rock bottom in any segment of the fleet, but especially in the dry bulk segment, as since May 20th, 2008, when the Baltic Dry Index reached the record rate of 11,793 points, the highest ever, rates have been falling down to something more than 700 points by the end of the year, which made the dry bulk freight rates plummet, as well as the orders for new tonnage, during the last quarter of 2008.

productos exportados.

No obstante, y pese a la gravedad de la crisis, cada día millones de empresas envían de un lugar a otro del planeta sus productos y materias primas, que siguen engrasando -aunque sea lentamente- la máquina de la economía. Sólo que hace apenas seis meses contratar un buque era una misión casi imposible -y millonaria- y ahora se habla de un exceso de capacidad que ha hundido las tarifas.

De este modo, los fletes marítimos han bajado, además de por el exceso de oferta de bodega, por efecto de la caída de los precios del petróleo, y la falta de demanda.

Es fácil encontrar tasas de fletamento por los suelos en cualquier sector de la flota, pero especialmente en el de carga seca, ya que a partir del 20 de Mayo de 2008, fecha en que el Baltic Dry Index alcanzó la cifra récord de 11.793 puntos, el mayor índice de la historia, no dejó de bajar hasta situarse en algo más de los 700 puntos a final del año, lo que hizo que se desplomaran los fletes de carga seca, además de los pedidos de nuevo tonelaje, en el último trimestre del año.

In 2008, as happened in 2007, the weakness of the dollar against the euro also had a negative impact on the Basque fleet as it was the reason of the imbalance produced in those traffics that negotiated their freights in dollars and most of their expenses in euros.

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 an ongoing downward evolution of the freight not only for bulk carriers and containerships but also, to a lesser extent, for oil tankers.

On the whole, all freight markets had a similar trend during 2008, with good or very good feight rates in the first half of the year that later on plummeted from May to December, although the year final results were not much different of those of 2007.

Both liquid cargo vessels and, especially, dry cargo vessels suffered in December 2008 decreases that ranged from 50 to 90 per cent, in relation to figures of May 2008.

En 2008, al igual que en 2007, la debilidad del dólar frente al euro también tuvo un efecto negativo en la flota vasca, ya que produjo un desequilibrio en aquellos tráficos que negociaron sus fletes en dólares y la mayoría de sus gastos en euros.

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 que continúe la tendencia a la baja de los fletes, tanto para graneleros y portacontenedores, como, en menor medida, para petroleros.

En general todos los mercados de fletes tuvieron una trayectoria parecida, con buenos o muy buenos índices en el primer semestre y caídas en picado de Mayo a Diciembre; aunque el cómputo general del año no difiera en exceso al de 2007.

Tanto los buques de carga líquida como, especialmente, los de carga sólida sufrieron en Diciembre de 2008 descensos que iban del 50% al 90%, con relación a los de Mayo del mismo año.

Within some maritime traffics, as dry bulk tramp, and also in containership traffic, the tonnage excess and the international economic crisis made their demand, and consequently their freights too, decrease so abruptly that in some cases freights do not cover operating costs, provoking lay-ups (so forgotten in previous years) of several units.

Although the world reefer fleet continued decreasing, it is expected that the world trade in perishable goods grows steadily, which should make the reefer fleet profitability holds up well, regardless of the world economic crisis, and in spite of the variance between refrigerated holds and refrigerated containers.

As for our specialised fleet of LPG and chemical vessels, after a relatively strong first half of the year, they had, as the rest of the liquid cargo segment, a significant decrease in the second half, although the final annual results were not much different from those achieved in 2007.

The Basque merchant fleet as a whole is

En algunos tráficos, como el tramp de carga seca, y también en el caso de los portacontenedores, el exceso de tonelaje y la crisis económica han hecho que la demanda, y, consiguientemente, los fletes bajaran tan estrepitosamente que en algunos casos ya no cubren los gastos de explotación, provocando el amarre (tan olvidado en los últimos años) de ciertas unidades.

Aunque la flota frigorífica mundial sigue reduciéndose, se prevé que el transporte de mercancías perecederas siga creciendo a un ritmo constante, lo que debería hacer que la rentabilidad de estos buques, independientemente de la crisis económica mundial, se mantenga firme; y a pesar de la pugna entre bodegas refrigeradas y containers refrigerados.

Nuestra flota especializada de LPG y quimiqueros tras un primer semestre relativamente fuerte, tuvo, como el resto del sector de carga líquida, un notable descenso en el segundo semestre, aunque el cómputo anual en todos los sectores de buques tanque no fue muy diferente al de 2007.

La flota mercante vasca, en su conjunto,

a young fleet with an average age, as for December, 31st, of 12.6 years, much younger than the world fleet and slightly younger than the Spanish fleet, and anyway comparable to the average age of the main European fleets (France, The Netherlands and Denmark with fleets aged somewhat over 11 years, and Germany –the youngest- with 8.6 years).

During 2008, the fleet registered in the Basque Shipowners Association was incremented by eight new units and 39,948 dwt, with the addition of the following vessels: “Barizo” and “Bouga” dry bulk and container ship of 5,049 dwt both, that belong to Atlantico Shipping, S.L.; “Bahia Tres” oil product tanker of 7.000 dwt of the shipping company Mureloil, S.A.; “Andrea Añón” and “Anja C” bulk carriers of 7,600 dwt both of Rodia Cantabricae, S.L.; “Medal”, a 4,500 dwt dry bulk and container ship, owned by Naviera Murueta, S.A.; “Hellen Kosan” LPG of 3,150 dwt that belongs to Gasnaval, S.A.; and the oceangoing and rescue tug “Sertosa Treintaycuatro”, of 785 gt, owned by Sertosa Norte, S.L. / Grupo Ibaizabal Management Services, S.L.

es una flota joven con una edad media, a 31 de Diciembre, de 12,6 años, mucho menor que la mundial (18,6 años) y algo más joven que la española (13,3 años) y equiparable, en cualquier caso, a la de las principales flotas europeas (Francia, Holanda y Dinamarca con algo más de 11 años y Alemania –la más joven- con 8,6 años).

Durante el año 2008, la flota inscrita en la Asociación se ha incrementado en ocho nuevas unidades y 39.948 tpm, con la incorporación de los siguientes buques: “Barizo” y “Bouga”, buques ambos de carga seca y portacontenedores de 5.049 tpm y pertenecientes a Atlántico Shipping, S.L.; “Bahía Tres”, buque petrolero de productos de 7.000 tpm y perteneciente a Mureloil, S.A.; “Andrea Añón” y “Anja C”, ambos bulk carriers de 7.600 tpm, de la empresa Rodia Cantabricae, S.L.; “Medal” buque de carga seca y portacontenedores de 4.500 tpm, propiedad de Naviera Murueta, S.A.; “Hellen Kosan”, LPG de 3.150 tpm de la empresa Gasnaval, S.A.; y el remolcador de altura y salvamento, “Sertosa Treintaycuatro”, de 785 gt, de Sertosa Norte, S.L. / Grupo Ibaizabal Management Services, S.L.

As for December 31st, 2008, the associated fleet comprised 69 merchant vessels and tugs, with a total 536,505 gt and 927,707 dwt.

By flags, and excluding those involved with port inner traffic, 47 per cent of the associated fleet is registered in the Canary Special Registry (35.3 per cent in 2007), 29.41 per cent in the Registry of Madeira (29.42 per cent in 2007), 17.6 per cent in the British Registry of Isle of Man and the remaining vessels in other registries.

Meanwhile, during the year 2008 the close collaboration between the Transport Department of the Basque Government and the Association, 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.

In the same way, and sharing the

A 31 de Diciembre, la flota asociada estaba compuesta por 69 buques mercantes y remolcadores, con un total de 536.505 gt y 927.707 tpm.

Por banderas, y, excluyendo a los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 47% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (35,3% en 2007), el 29,41% en el Registro de Madeira (29,42% en 2007), el 17,6% en el Registro Británico de la Isla de Man y el resto en otros registros.

Por otra parte, durante el año 2008, 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.

Del mismo modo, y en relación a la

concern of the European Commission and the EU Parliament for the shortage of European Union officers especially in the intraeuropean traffic (Short Sea Shipping), the Association signed a new agreement with the Basque Transport Department in order to provide training to the European Union national cadets aboard the associated vessels.

Thanks to it, during 2008, 79 students (42 from Bridge section and 37 from Naval Engines) were able to have their training aboard the Association vessels. Since the beginning of this Program, more than a thousand students (1,133) have benefited from it.

Besides, on September, 30th, 2008, it was published the Basque Government Order that announced incentives (Ecobonos) to promote combined road-sea transport between ports placed in the Basque Autonomous Community and ports placed in territory of the Member States of the European Union. It is subsidiced a percentage of the expenses corresponding to the rate of the maritime services for wheeled load not enclosed (Ro-Ro).

preocupación, que compartimos, con la Comisión y el Parlamento Europeo por la escasez de marinos comunitarios, especialmente en el tráfico intraeuropeo (Short Sea Shipping) se firmó un nuevo convenio con el Departamento de Transportes para facilitar el embarque de alumnos de Náutica nacionales de la Unión Europea en los buques asociados.

Gracias a ello, durante 2008, 79 alumnos (42 de Náutica y 37 de Máquinas Navales) pudieron realizar sus prácticas en los buques de las empresas asociadas. Este programa ha sobrepasado ya el millar de alumnos (1.133) que se han beneficiado del mismo desde su inicio.

Por otra parte, el 30 de septiembre de 2008 se publicó la Orden del Gobierno Vasco, por la que se convocaban ayudas (Ecobonos), para el fomento del transporte combinado de mercancías carretera-mar entre puertos situados en la Comunidad Autónoma de Euskadi y puertos situados en el territorio de los Estados miembros de la Unión Europea. Se subvenciona un porcentaje de los gastos correspondientes a la tarifa de los servicios marítimos de carga rodada no acompañada (Ro-Ro).

As for the Basque port system, in 2008 the Basque commercial ports added up to 44 million tonnes; this is a decrease of 2.2 per cent over 2007.

The Port of Bilbao ended the year 2008 with 39.3 million tonnes cargo traffic, and a slight decrease of 1.5% over the previous year. In the last five years, the traffic development has been positive but due to the international economic downturn, activity saw a downward trend in the last quarter of the year.

Nevertheless, the economic crisis neither affected container traffic nor liquid bulks, which grew 4% and 2% respectively, registering the best results in their history.

Among the more dynamic traffics were chemical goods (+35%), boosted by the activity from a modern sodium sulphate exporting plant on Port lands. Other significant rising traffics were natural gas (+ 27%) due to the increase in traffic from the Bahía Bizkaia Gas re-gassifying plant, and soy beans (+20%) because of the full capacity performance at the

En cuanto al sistema portuario vasco, los puertos comerciales han totalizado, en 2008, 44 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 2,2% sobre 2007.

El Puerto de Bilbao ha cerrado el año con un movimiento de mercancías de 39,3 millones de toneladas, una ligera bajada del 1,5% sobre el año anterior. En los últimos cinco años, la evolución de los tráficos ha sido positiva, pero, en línea con la actual coyuntura económica, la actividad descendió en el último trimestre de 2008.

La crisis no ha afectado al cómputo general de la mercancía contenerizada ni a los graneles líquidos, que crecen un 4 % y un 2% respectivamente, y registran los mejores resultados de su historia

Entre los tráficos más dinámicos se encuentran los productos químicos (+35%), impulsados por la actividad de una moderna planta de exportación de sulfato sódico en terrenos portuarios. Otros tráficos en alza significativa son el gas natural (+ 27%) por el aumento del tráfico de la planta regasificadora de Bahía Bizkaia Gas, y las habas de soja (+20%) por el funcionamiento a pleno

Bunge plant in the Port's industrial zone.

With regard to markets, the European Atlantic is still the origin or destination of almost half of this Port traffics, which once again endorses the weight of Short Sea Shipping in the Port of Bilbao. The main market in deep sea is Asia, with a share of 15% in traffic, followed by North America with 10% and Africa with 9%.

With the aim of adapting to the present economic outlook, and to helping the Port's customers, the Port Authority, has on the one hand, decided to reduce port vessel, goods and passage charges by 3.1 per cent in 2009. On the other hand, payment of occupation rate has been delayed. Finally, in 2009, the Port of Bilbao will make the second greatest investment in its history –54.4 million euros– on building two new docks as part of the third phase of the Port Extension in the Outer Abra.

The Port of Bilbao closed the cruise season in 2008 with its best results (39 vessels) since it welcomed the first

rendimiento de la planta de Bunge en la zona industrial del puerto.

En cuanto a mercados, Europa Atlántica continúa siendo el origen o destino de casi la mitad de los tráficos; lo que viene a avalar, una vez más, el peso del Short Sea Shipping en el Puerto de Bilbao. En larga distancia, el principal mercado es Asia, con el 15% del tráfico, seguida de América del Norte, con el 10%, y de África, con el 9%.

Asimismo, con objeto de adaptarse a la actual situación económica y ayudar a los clientes del puerto, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha tomado, por un lado, la decisión de rebajar en 2009 un 3,1% las tasas portuarias al buque, a la mercancía y al pasaje. Por otra parte, ha demorado el cobro de la tasa de ocupación y, por último, realizará este año la segunda mayor inversión de su historia, 54,4 millones de euros, para abordar la construcción de dos nuevos muelles dentro de la tercera fase de ampliación del puerto en el Abra Exterior.

El Puerto de Bilbao ha cerrado la temporada de cruceros en 2008 (39 buques), con los mejores resultados desde

cruiser back in 1997. All in all, 179,572 passengers reached Basque shores either aboard cruisers or aboard the Bilbao-Portsmouth ferry, which means an increment of 4% over 2007.

It is worth mentioning the four visits made by the Queen Elizabeth 2, whose company, Cunard, wanted to include Bilbao in the vessel's last season as a cruiser, before its conversion into a floating hotel. It is also remarkable, the arrival on the same day of two huge cruisers with 4,500 passengers on board.

As for the Port of Pasajes, a total of 4.77 million tonnes were registered during 2008, that represents a decrease of 5.9 per cent with regard to 2007.

In spite of the global decrease, exports increased by 28 per cent, whereas imports decreased by 16 per cent.

During 2008, the economic crisis also hit the traffics in the Port of Pasajes. Although not everything was bad news, as in spite of the fragile time that car industry is living, the Port of Pasajes broke a new record in this kind of goods,

su primer atraque en 1997. Un total de 179.572 pasajeros han llegado a Euskadi por mar, a bordo de cruceros o del ferry Bilbao-Portsmouth, lo que representa un aumento del 4% sobre 2007.

Cabe destacar la visita, en cuatro ocasiones, del Queen Elizabeth 2, de la compañía Cunard, que ha querido incluir Bilbao en su última temporada como crucero, antes de convertirse en un hotel flotante; así como la llegada, en un mismo día, de dos cruceros de grandes dimensiones a bordo de los cuales viajaban 4.500 pasajeros.

Por su parte, el puerto de Pasajes registró un total de 4,77 millones de toneladas durante 2008, lo que representa un descenso del 5,9% respecto a 2007.

Pese al descenso global, las exportaciones aumentaron un 28%, mientras que las importaciones disminuyeron un 16%.

Durante 2008, la crisis económica también golpeó los tráficos de mercancías del Puerto de Pasajes, aunque no todo fueron noticias negativas, ya que a pesar del momento delicado que vive el sector del automóvil, Pasajes volvió a batir en

moving nearly 305,000 cars, 2,000 more than in 2007. Although a slight decrease of 1.78 per cent (in tonnage) is seen, this is attributable to the fact that nowadays cars are more and more light.

By contrast, iron and steel products, that in the Port of Pasajes represent 35 per cent of all handled goods, reached during the year 2008 an outstanding increment of 17.25 per cent (1.67 million tonnes), whereas the scrap metal traffic decreased by 10.25 per cent, regarding figures of the previous year.

The origins of the cargoes unloaded in the Port of Pasajes are as follows: Russia, the Netherlands and the United Kingdom, that together counted 72% of all the unloaded goods in 2008. As for the destinations, the first places corresponded to the United Kingdom, Algeria and Belgium, that received 73.5 per cent of all cargos loaded in the Port of Pasajes

The 4.7 million tonnes that the Port of Pasajes registered in 2008 still exceeded by more than one million the

2008 su récord en este tipo de mercancías al mover cerca de 305.000 vehículos, 2.000 más que en 2007. Aunque se aprecia un descenso del 1,78% en tonelaje, es atribuible a que los vehículos son cada vez más ligeros.

Por el contrario, los productos siderúrgicos, que representan el 35% de todas las mercancías manipuladas en el puerto guipuzcoano, obtuvieron un importante ascenso del 17,25% (1,67 mill de toneladas) durante el año; mientras que la chatarra perdió un 10,25% de su tráfico (1,37 millones toneladas) con respecto a 2007.

El origen de las mercancías descargadas en el Puerto de Pasajes son, por este orden: Rusia, los Países Bajos, y Reino Unido, que contabilizan entre los tres el 72% de las mercancías descargadas. En cuanto a los destinos, los primeros lugares los ocupaban el Reino Unido, Argelia y Bélgica, que recibieron el 73,5% de todas las mercancías cargadas en Pasajes.

Los 4,7 millones de toneladas registradas el año pasado superan en más de un millón el tráfico para el que está

traffic that this port is measured for. This is why it is necessary the construction of a new open sea outer dock placed against Jaizkibel Mountain, that it is expected for 2020.

In only five years, the Basque shipyards have gone from a lack of activity to be fully occupied. Amid an international economic crisis the Basque naval industry is now having the brightest period since decades. Thus, the four largest shipyards in the Basque Country (CNN, Zamakona, Murueta and Balenciaga) ended 2008 with 43 units in their order books (210,000 gt), obtaining along the year 22 new orders, compared to 15 in 2007. Current work load guarantees the yards activity at least until 2011.

At the same time, along the year 2008, 18 new vessels were delivered, among which the four vessels for the Group Naviera Murueta, built in Murueta Shipyards, the unit ordered by Flota Suardiaz to Zamakona Shipyards or the CNN dredger.

dimensionado el recinto portuario. Por esta razón, se hace necesaria la construcción de una dársena exterior a mar abierto adosada al monte Jaizkibel. Su apertura se prevé para el año 2020.

En apenas cinco años, los astilleros vascos han pasado de carecer de carga al lleno total. En medio de una crisis económica internacional, la industria naval vasca está inmersa en el período más brillante desde hace décadas. Así, los cuatro grandes astilleros del País Vasco (CNN, Zamakona, Murueta y Balenciaga) cerraron 2008 con 43 unidades en cartera (210.000 gt), consiguiendo durante el año 22 nuevos contratos, frente a los 15 de 2007. La actual carga de trabajo garantiza actividad al menos hasta 2011.

Al mismo tiempo, durante 2008, se entregaron 18 buques, entre los que destacan los cuatro buques para el grupo Naviera Murueta, contruídos en Astilleros de Murueta, la unidad contratada por Flota Suardiaz a Astilleros Zamakona o la draga de CNN.



“BAHIA TRES” - Buque petrolero de productos - Mureloil, S.A - Año de construcción 2008 – 4.699 GT - 7.000 TPM



“MEDAL” - Bulk carrier -carga seca y portacontenedores - Naviera Murueta, S.A - Año de construcción 2008 – 2.998 GT - 4.500 TPM



“SERTOSA TREINTAYCUATRO” - Remolcador de altura y salvamento. (Sertosa Norte, S.L.) - Ibaizabal Management Services, S.L. Año de construcción 2008 - 785 GT - 8.000 CV de potencia

DINAMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS

ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

La Asamblea General de Asociados tuvo lugar el día 17 de Junio de 2008 en Cuzcurrita de Río Tirón (La Rioja), comenzando con la celebración de una Misa en la Iglesia Parroquial de San Miguel de dicha localidad, con el tradicional cántico de la Salve Marinera y Salve Regina y oficiada por D. Joseba Beobide, Capellán del Puerto de Bilbao, y Director del Stella Maris (Apostolado del Mar). A continuación, se realizó una visita guiada a la Bodega Castillo de Cuzcurrita, y posteriormente se celebró la Asamblea General, seguida de un almuerzo en el Restaurante La Vieja Bodega, en Casalarreina.

El día 18 de Diciembre se celebró 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 un paseo por la Ría, a bordo del Txinbito, desde el Puerto Deportivo de Getxo, hasta el Museo Marítimo de Bilbao. La tradicional Misa de Navidad fue oficiada por el Padre Beobide en la Iglesia de San Vicente Mártir de Abando, y para finalizar, tuvo lugar un almuerzo de hermandad en el Hotel López de Haro 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 Landaluze; 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
Bodegas Castillo de Cuzcurrita – La Rioja*



*Celebración Navidad 2008
Iglesia de San Vicente Mártir de Abando - Bilbao*

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACION DURANTE 2008

GOBIERNO VASCO

La Asociación de Navieros Vascos ha mantenido a lo largo del año una excelente relación con los responsables del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, y más directamente con los representantes de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, D. Andoni Idoiaga, Director de Puertos, 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.

En este sentido, en el año 1993 se inició un programa suscrito con este Departamento, a través del cual 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.

Asimismo, y ante la creciente preocupación, tanto de la Comisión como del Parlamento Europeo por la escasez de marinos comunitarios (Oficiales de Puente y de Máquinas), y con la necesidad de mejorar y fomentar la formación de los mismos para que las empresas navieras comunitarias puedan disponer de profesionales competentes para desarrollar sus actividades, especialmente en el tráfico intraeuropeo o de Short Sea Shipping, en 2008 se firmó un nuevo convenio con el Departamento de Transportes y Obras Públicas para facilitar el embarque de alumnos de náutica nacionales de países de la Unión Europea en los buques de las empresas asociadas.

Gracias a estos convenios durante el año 2008 se han llevado a cabo un total de 79 embarques, de los cuales 42 correspondieron a alumnos de puente, y 37 a alumnos de máquinas.

A continuación detallamos la relación de Alumnos de Náutica y Máquinas embarcados bajo ambos Programas suscritos con el Departamento de Transportes durante el año 2008, en los buques asociados:

Relación de Alumnos embarcados durante 2008

ALUMNOS

EMPRESAS

BUQUES

Vincent John P. Lanaja	Gasnaval, S.A.	<i>Tenna Kosan</i>
Jericho L. San Antonio	Gasnaval, S.A.	<i>Tessa Kosan</i>
Percy Marbic Rivera Machaca	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofia</i>
Alexander Anibal de la Cruz Sare	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Granada</i>
José Luis Escudero Pesantes	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Granada</i>
Carlos Eduardo Titto Rodríguez	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Toledo</i>
David Dzotsenidze Sánchez	Gasnaval, S.A.	<i>Góngora</i>
Aida Naya Varela	Globalgas, S.A.	<i>Celanova</i>
Jon Navajas Ochandiano	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
Angel Martín Costa Rial	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Sertosa 32</i>
Diego Cambeiro Formoso	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
Borja Barrero Ponce	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laida</i>
Jon Aguirre Larrazabal	Gasnaval, S.A.	<i>Góngora</i>
<i>Felipe Santiago Fdez. Cárdenas</i>	Globalgas, S.A.	<i>Mara A</i>
Gorka Fernández Echevarría	Naviera Galdar, S.A.	<i>Izar Argia</i>
Ivan López Roca	Albafrigo, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Ander Ugarte Elicegui	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Monte Umbe</i>
<i>Pablo García Rodríguez</i>	Gasnaval, S.A.	<i>Becquer</i>
Roy Baladjay	Gasnaval, S.A.	<i>Ellen Kosan</i>
Kristian G. Dimapilis	Gasnaval, S.A.	<i>Tessa Kosan</i>
José Manuel Rdz. Rdz.-Rubio	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laga</i>
David Ruíz Sanisidro	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Berceo</i>
Javier Lafuente Brull	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Sertosa 30</i>
Marina Jara Fernández	Atlantico Shipping, S.L.	<i>Barizo</i>
Jordy Watson O'Marcony	Rodia Cantabricae, S.L.	<i>Andrea Añón</i>
Elena Salas Marichal	Globalgas, S.A.	<i>Celanova</i>
Carlos Suarez Negreira	Gasnaval, S.A.	<i>Becquer</i>
Cesar Augusto Poma Hurtado	Ibaizabal Management Services, S.L.	<i>Mónica Sofia</i>
Jon Navajas Ochandiano	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Berceo</i>

Jon Aguirre Larrazabal	Gasnaval, S.A.	Góngora
Xabier Bárbara Ibarra	Ibaizabal Management Services, S.L.	Monte Umbe
Alex Dorey	Rodia Cantabricae, S.L.	Andrea Añón
Percy Marbic Rivera Machaca	Ibaizabal Management Services, S.L.	Mónica Sofía
Jorge Aguado Alvarez Sotomayor	Globalgas, S.A.	Celanova
Carlos Eduardo Titto Rodríguez	Globalgas, S.A.	Mara A
Gerardo Díaz Bueso	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 30
Ander Ugarte Elicegui	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 34
Eneko Sierra Gonzalo	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 34
Jorge de Ramón Collazos	Ibaizabal Management Services, S.L.	Monte Umbe
Arturo Adán Arcay	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Vincent H. de la Paña	Gasnaval, S.A.	Ellen Kosan
Jorge Soler Osteicoechea	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Berceo
Carlos Peña Ameneiro	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
José M ^a Castro Sambad	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Mauro Porras Sánchez	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Iker Andrés Díaz	Ibaizabal Management Services, S.L.	Gatika
Jon Bilbao Mallona	Albafrigo, S.A.	Salica Frigo
Hugo de Andrés Aramburu	Ibaizabal Management Services, S.L.	Monte Granada
Aritz Zulueta Aristi	Albafrigo, S.A.	Salica Frigo
Anika Susann Flach	Rodia Cantabricae, S.L.	Andrea Añón
Francisco M. Mouzo Gerpe	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Jorge González Sánchez	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 30
Beñat Susperregui Caballero	Ibaizabal Management Services, S.L.	Monte Umbe
Bon Oliver B. Banton	Gasnaval, S.A.	Tenna Kosan
José Manuel Pérez Canosa	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Manuel Romero Gómez	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Asier Rotaecche Rovira	Albafrigo, S.A.	Salica Frigo
Edgardo Antonio Villeda Arita	Ibaizabal Management Services, S.L.	Mónica Sofía
Arnol Chicas Sánchez	Ibaizabal Management Services, S.L.	Mónica Sofía
Angel Martín Costa Rial	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Francisco Manuel Mouzo Gerpe	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
José M ^a Castro Sambad	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Itxasne Solana Arrieta	Gasnaval, S.A.	Becquer
Arkaitz Martínez de Osaba Marcos	Ibaizabal Management Services, S.L.	Monte Granada
Javier Baltar Martínez	Ibaizabal Management Services, S.L.	Monte Granada
Dennis Richard C. Ocampo	Gasnaval, S.A.	Tessa Kosan
Sergio Romero García	Albafrigo, S.A.	Salica Frigo
Iker Barcala Gómez	Shoreoff Invest Bermuda, Lda.	Berceo
Tamara Fernández Ochoa	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Berceo
Gorka Fernández Echevarría	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 30
Andrés Rodríguez López	Gasnaval, S.A.	Becquer
Juan Angel Sambad Castro	Globalgas, S.A.	Celanova
José L. Alonso Fernández	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Akos Czermann	Rodia Cantabricae, S.L.	Andrea Añón
Jorge González Sánchez	Ibaizabal Management Services, S.L.	Monte Granada
Lewis Adam Ryan	Rodia Cantabricae, S.L.	Andrea Añón
Oihane Gómez La Torre	Ibaizabal Management Services, S.L.	Gatika
Jon García Osorio	Ibaizabal Management Services, S.L.	Monte Umbe
Guillermo Goyastua Gutierrez Río	Ibaizabal Management Services, S.L.	Galdames

**ALUMNOS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACION
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2008**

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
2008	42	37	79
TOTAL 1993-2008	692	441	1.133

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

La Asociación mantiene una estrecha 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. 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 desarrollo de los proyectos legislativos, así como la difusión de los mismos.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La Asociación de Navieros Vascos forma parte de la Comisión Ejecutiva del Instituto Social de la Marina de Bizkaia, con la representación de dos vocales: D. Javier Zapatero Manguillot y D. Juan José López Iñoriza, pertenecientes a nuestras empresas asociadas, asistiendo 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.

Su 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) E.T.S. 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 estrecha colaboración de la Escuela Técnica

Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao.

En coordinación con dicha Escuela, la mayor parte de sus alumnos, pasaron por nuestra Asociación para formalizar sus solicitudes de embarque, atendiendo en lo posible a sus preferencias en cuanto al tipo de buque y fechas de embarque.

La Escuela de Náutica de Bilbao registró en el curso 2007 - 2008 un total de 45 nuevos ingresos. En dicho periodo los Licenciados de Náutica fueron 19, y los Licenciados de Máquinas Navales 13.

La mayoría de las empresas asociadas, cuya flota abarca todo tipo de buques, han contribuido a la formación de los futuros profesionales del sector, procurando orientar, y aportar sus conocimientos tanto en tierra como a bordo.

ESCUELA DE ADMINISTRACION MARITIMA

La Escuela de Administración Marítima, institución dependiente 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. Esta gestión la lleva a cabo su Coordinador, D. José Luis Trueba, contando con un Consejo Asesor del que forman parte destacados miembros de nuestra Asociación.

La Asociación colabora activamente en el “Master/Experto en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias”, organizado conjuntamente por la Escuela de Administración Marítima y la Universidad de Deusto, en el que miembros de la Asociación aportan sus conocimientos y su experiencia y coordinan los módulos de Puertos y de Economía Marítima.

La Asociación colabora también en el módulo de Short Sea Shipping, en el que se

ofrece a los alumnos una visión global y práctica a bordo de un buque en su trayecto Barcelona-Civitavecchia-Barcelona. Asimismo, participa en el Master que dicha Escuela viene impartiendo desde hace seis años en Panamá, en colaboración con la Universidad de Santa María de la Antigua.

El Master que se celebra en la Universidad de Deusto, y que se encuentra ya en su novena promoción, está dirigido principalmente a postgraduados y profesionales de las empresas marítimo-portuarias y de comercio exterior, y es reconocido a nivel internacional, contando con numerosos alumnos 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 relación 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 2008 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

A lo largo del año, la Asociación ha estado presente en diversos actos relacionados con el sector marítimo, principalmente representada por su Secretario General, así como por el personal de la misma.

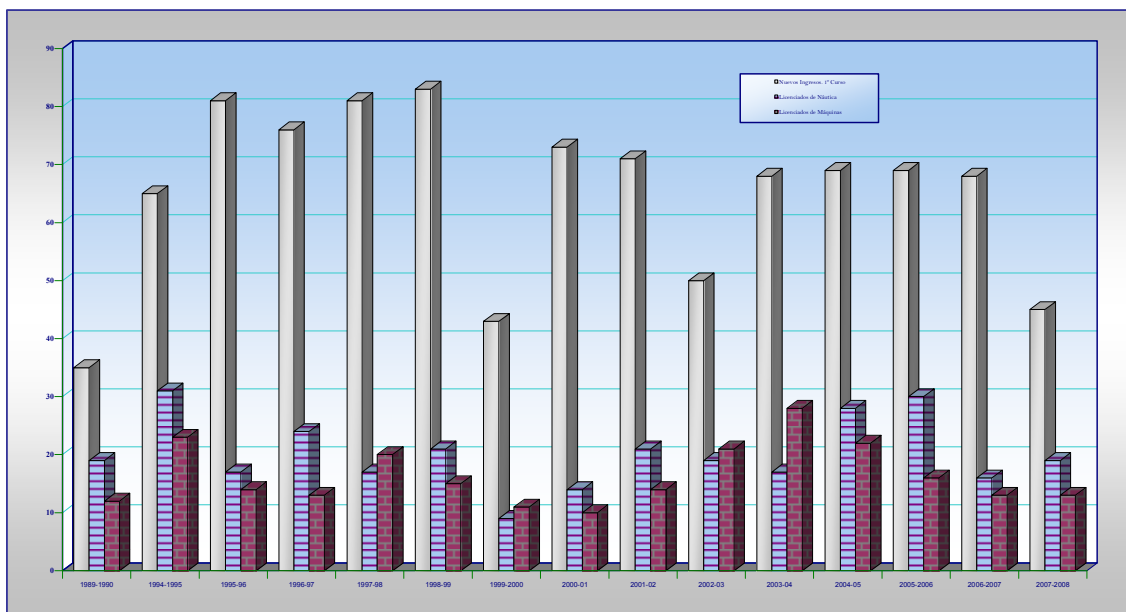
Entre estos actos se encuentra la Presentación llevada a cabo por la Autoridad Portuaria de Bilbao, sobre las acciones realizadas y los planes del Puerto de Bilbao de cara al futuro, celebrada en el Museo Marítimo de Bilbao en el mes de Junio.

Asimismo, cabe destacar la asistencia de la Asociación al acto de presentación del libro sobre la Compañía Marítima del Nervión, (compañía que perteneció a la Asociación), que se celebró en el Faro de Arriluce de Getxo, en el mes de Octubre, acto durante el cual se descubrió una placa en la fachada del edificio, que reza así: *“Este edificio, construido en el año 1921, fue en su origen la Estación de Salvamento de Náufragos de la Asociación de Navieros de Bilbao. Fianciada, equipada y dirigida en sus primeros tiempos por el armador Francisco Aldecoa Uriarte”*.

Posteriormente, en el mes de Noviembre, la Asociación asistió a la conferencia ofrecida por los autores del citado libro, editado por el Gobierno Vasco, que tuvo lugar en el Museo Marítimo de Bilbao, y que contó con la asistencia de numerosas personalidades del sector.

Por otro lado, 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.

E.T.S. DE NAUTICA Y MAQUINAS NAVALES DE PORTUGALETE



FUENTES DE INFORMACION

SOURCES OF INFORMATION

- ❖ ASOCIACION DE NAVIEROS VASCOS
- ❖ ASOCIACION DE NAVIEROS ESPAÑOLES
- ❖ ASOCIACION DE NAVIEROS EUROPEOS
- ❖ BANCO CENTRAL EUROPEO
- ❖ CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO
- ❖ DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
- ❖ EUROSTAT
- ❖ EUSTAT
- ❖ FONDO MONETARIO INTERNACIONAL
- ❖ GOBIERNO VASCO – DIRECCION DE ECONOMIA Y PLANIFICACION
- ❖ INGENIERIA NAVAL
- ❖ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS
- ❖ 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 2009

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>Ibaizabal Siete</i>	Remolcador	785	-
<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		6.554	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	-
<i>Navin 52</i>	Gabarra	832	-
TOTAL		2.254	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>Sertosa Treinta y Cuatro</i>	Remolcador	785	-
<i>Tarraco</i>	Remolcador	204	-
<i>Ereaga</i>	Lancha	19	-
<i>Parrulo</i>	Lancha	17	-
TOTAL		3.320	1.741

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

➤ **REMOLQUES Y NAVEGACIÓN, S.A.**

<i>Cambrils</i>	Remolcador	340	212
<i>Poblet</i>	Remolcador	340	212
<i>F. Sulla</i>	Remolcador	260	-
TOTAL		2.254	321

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/Cementero	22.352	38.402
<i>M.Y. Atlantic</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

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

NAVIERA GALDAR, S.A.

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

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
<i>Muros</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.500
<i>Albiz</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.700
<i>Anzorras</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.700
	TOTAL	31.483	46.552

RODIA CANTABRICA, S.L.

<i>Andrea Añón</i>	Bulk carrier	5.604	7.600
	TOTAL	5.604	7.600

SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.

<i>Berceo</i>	L.P.G.	4.691	4.380
<i>Góngora</i>	L.P.G.	2.796	3.645
<i>Isabella Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.500
<i>Helena Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.500
<i>Alexandra Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.500
<i>Marianna Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.500
	TOTAL	37.347	42.025

EMPRESAS SIN FLOTA

- * **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**
- * **BILBAO PLAZA MARITIMA SHIPPING, S.L.**
- * **EITZEN CHEMICAL (SPAIN), S.A.**

14 EMPRESAS

80 BUQUES

574.292 GT

970.421 TPM

Bilbao, 1 de Enero de 2009