

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA

BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2009

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 2009**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2009
- 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 2009**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2009
- 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.

Antes de continuar, quisiera expresar nuestro recuerdo y agradecimiento al compañero y amigo en la Junta Directiva, D. Fernando Revuelta Belandia, representante del Puerto de Bilbao en nuestra Asociación, que nos dejó en el mes de Septiembre pasado. Descanse en paz.

Por lo que se refiere a lo acontecido durante el año 2009, y que está recogido en la Memoria que os presentamos, quisiera realizar unos breves apuntes sobre la evolución del sector marítimo en general y la de nuestra Asociación.

Como es de sobra conocido, el mundo está lidiando con la peor crisis económica y financiera desde la Gran Depresión. Una crisis que se originó en un segmento del mercado estadounidense, y se propagó con rapidez al mundo entero, cercando sin distinción a las economías avanzadas, los mercados emergentes y los países de bajo ingreso.

El período 2008-2009 se caracterizó por la peor desaceleración económica mundial y por el mayor colapso del comercio internacional en muchas décadas.

La economía mundial pasó del 3% de crecimiento en 2008 al -0,8% en 2009, mientras que la economía española cerraba el año con un descenso medio anual del -3,61% (el 1,2% en 2008) y la vasca con un descenso del -3,3% (el 2,0% en 2008).

Por su parte, el Euro, en su relación bilateral con el dólar, llegó a cotizar a 1,50 dólares en el mes de Noviembre, con una media anual de 1,39 dólares.

Al mismo tiempo, los precios del petróleo, debido a la gran debilidad de la demanda, se redujeron

en 2009 con respecto al año anterior, alcanzando el petróleo Brent en el mes de Enero 44,84 dólares el barril, precio que fue incrementándose progresivamente hasta los 74,67 dólares/barril en el mes de Diciembre, lejos del máximo de 2008 que se situó en los 147 dólares el barril.

Por lo que respecta al mercado marítimo, el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel, tras años de crecimiento continuo, tuvo un parón, aumentando en 2009 sólo ligeramente, tanto en volumen como en toneladas milla, hasta situarse en 7.850 millones de toneladas (+2,3% respecto a 2008) y 32.500 millardos de toneladas milla (el 0,46% sobre el año anterior).

Con respecto a 2008, el transporte de crudo, derivados del petróleo, carbón y el de cereales descendió en 2009, mientras que el transporte de mineral de hierro siguió aumentando aunque a un ligero 0,7% (frente al 18,3% de 2008).

Por otra parte, a 31 de Diciembre de 2009, la flota mercante mundial constaba de 46.948 buques con 1.234 millones de tpm y 15,19 millones de TEUs. En comparación con el año anterior, el tonelaje aumentó un 7,1% y la capacidad-TEU en un 4,6%. El crecimiento fue moderadamente inferior al previsto.

La industria marítima internacional continúa afectada por el descenso global de la demanda de buques, a causa de la crisis económica y financiera que padecemos, que unido a la continua entrada de nuevo tonelaje en el mercado, provoca un exceso de capacidad y consecuentemente un descenso de los fletes.

En el mercado de buques tanque, la caída de los índices de time charter y spot se detuvo a finales de año. La reducción en los stocks mundiales de petróleo y la creciente retirada de buques de casco sencillo tendrá un impacto positivo en el mercado de buques tanque.

En el transporte de graneles sólidos, fue gracias, principalmente, a las importaciones récord realizadas por China, de mineral de hierro, y en menor medida de cereales y carbón, -que fortalecieron la demanda de bulk carriers en el primer semestre-, lo que permitió mantener los fletes durante el resto del año.

El “Baltic Dry Index”, que en Mayo de 2008 había llegado a la cifra récord de los 11.793, el mayor índice de la historia, cayendo más tarde en picado, comenzó 2009 a 773 puntos, cerrando el año a

3.005 puntos (un incremento del 388% a lo largo del año).

El mercado de portacontenedores se caracterizó por un exceso de capacidad. Se estima que alrededor del 10% de su flota está desocupada. No obstante, los fletes subieron en el segundo semestre del año.

Así, a finales de 2009, el tonelaje mundial de buques tanque (petróleo, derivados, químicos y gas licuado), alcanzó los 501 millones tpm, (un 8,2% más que en 2008), representando el 40,6% de la flota mercante mundial, mientras que el 36,6% lo representaban los bulk carriers, con 451,2 millones de tpm (un 8,9% sobre 2008).

En 2009, el volumen de nuevas construcciones se redujo un 60% con respecto a 2008, mientras que 1.275 buques, con 32,6 millones tpm fueron desguazados durante el año (casi un 195% de incremento en número de buques desguazados, y un 283% en tpm con relación a 2008).

Durante 2009 sólo se registraron 1.408 nuevos pedidos, equivalentes a 73 millones de tpm, tras los 293 millones de 2007 y los 183 millones de 2008. A 31 de Diciembre de 2009, la cartera de pedidos mundial comprendía 7.731 buques, con 494 millones de tpm, un 16% menos que en el año anterior, en el que se alcanzó el nivel más alto de todos los tiempos. Debido a las adversas condiciones del mercado, cada vez más pedidos están siendo cancelados o aplazados.

En comparación con la flota mundial, con una edad media de 18,2 años, la flota mercante asociada, que acoge a la totalidad de la flota mercante vasca, en 2009 seguía siendo joven, con 11,7 años, al tiempo que la edad media de la flota bajo pabellón español era de 13,2 años.

A 1 de Enero de 2010, la flota mercante asociada estaba compuesta por 73 buques mercantes y remolcadores, pertenecientes a 13 empresas, con un total de 393.275 gt y 631.405 tpm.

En el marco de la legislación internacional, y en relación al incremento de la piratería en la Costa de Somalia y el Golfo de Adén, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI aprobó una Guía para los armadores, operadores, capitanes y tripulaciones, así como unas Recomendaciones a los Gobiernos para, en ambos casos, prevenir y reprimir actos de piratería y el asalto armado contra los buques.

En cuanto a las acciones realizadas por nuestra Asociación, en 2009 se suscribieron dos nuevos

Convenios con la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, gracias a lo cual 124 alumnos de las Escuelas Superiores de la Marina Civil (80 de Puente y 44 de Máquinas) pudieron realizar sus prácticas obligatorias en nuestros buques asociados, lo que hace ya un total de 1.257 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

JUNTA DIRECTIVA

- Presidente: **D. Alejandro Aznar Sainz**, *por Ibaizabal Management Services, S.L.*
- Vocal: **D. Francisco Garaygordobil Amorrortu**, *por Ibaizabal Management Services, S.L.*
- Vocal: **D. Máximo Gutiérrez Hurtado**, *por Naviera Murueta, S.A.*
- Vocal: **D. Alberto Bilbao Aristimuño**, *por Naviera Galdar, S.A.*
- Vocal: **D. José Ramón de la Fuente Arteagabeitia**, *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.*
- Vocal: **D. Aitor Ibarlucea González**, *por Gasnaval, S.A.*
- Vocal: **D. José Antonio Martínez O. de Landaluce**, *por Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.*

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.**
- **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. JUAN CARLOS ACHA
- D. JESÚS ALONSO
- D. JOSÉ M^a ANSOTEGUI
- D. IGNACIO ARANGUREN (†)
- D. IGNACIO ARRANCUDIAGA (†)
- D. RAIMUNDO ARTAZA (†)
- D. JUAN RAMÓN AYO
- D. DANIEL AZKARATE
- D. FERNANDO AZKONA
- D. ALEJANDRO AZNAR
- D. FERNANDO AZQUETA
- D. TOMÁS BARONA
- D. ALBERTO BILBAO
- D. SANTIAGO BILBAO
- D. RODOLFO BURGOS
- D. JESÚS CISNEROS (†)
- D. JORGE CHURRUCA
- D. ALEJANDRO DE LA SOTA
- D. JAVIER FERRER
- D. DOMINGO GARAY (†)
- D. FRANCISCO GARAYGORDOBIL
- D. JAVIER GARCÍA DE LA RASILLA
- D. ALFONSO GARCÍA MIÑAUR (†)
- D. JUAN M^a GÓMEZ DE MARIACA
- D. RAFAEL GONZALO
- D. MÁXIMO GUTIÉRREZ
- D. JOAQUÍN IBARRA
- D. JOSÉ M^a JÁUREGUI
- D. JULIO JOSÉ JUANES

- **D. FERNANDO LEONARD** (*Old Fellow Honoris Causa*)
- **D. JOSÉ M^a LÓPEZ TEJERO**
- **D. JOSÉ LUIS MALDONADO**
- **D. JUAN MARÍN**
- **D. JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ DE LANDALUCE**
- **D. LUIS MARTÍNEZ GIL**
- **D. IÑAKI OLAIZOLA**
- **D. RAFAEL OTERO**
- **D. JOSÉ ANTONIO RAMA**
- **D. PEDRO RENGEL**
- **D. FERNANDO REVUELTA (†)**
- **D. JOSÉ LUIS ROBLES (†)**
- **D. JOSÉ MANUEL RUBÍN**
- **D. RICARDO RUBIO**
- **D. MANUEL RUÍZ DE VELASCO**
- **D. JAVIER SAN JOSÉ**
- **D. JON SANTIAGO**
- **D. JAVIER TELLERÍA**
- **D. IGNACIO TORO**
- **D. TXEMA TORRE**
- **D. IGNACIO URIBE**
- **D. JOSÉ M^a URRETAVIZCAYA**
- **D. ENRIQUE YTURRIAGA**
- **D. RAMÓN ZUBIAGA**
- **D. ANDER ZUBIZARRETA**

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

Web: <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

GASNAVAL, S.A.

Dirección: Parque Empresarial Ibarra

Ituriondo, 18, Edificio A-1

48940 **LEIOA - BIZKAIA**

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

e-mail: gasnaval@gasnaval.com

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
Web: [http:// www. 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 Ibarraerri
Ituriondo, 18, Edificio A-1
48940 LEIOA - BIZKAIA
Teléfono : 94-479 56 00 - *Fax:* 94-416 73 16

A 31 de diciembre de 2009, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 14 empresas, propietarias y/o gestoras de 80 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 574.292 GT y 970.421 TPM.

Las variaciones producidas durante el año 2009 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2009

EMPRESAS

Remolques y Navegación, S.A. perteneciente al Grupo Ibaizabal Management Services, S.L.,

BUQUES

- **“IBAIZABAL SIETE”** – Remolcador de Altura y Salvamento - 785 GT
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal - Ibaizabal Management Services, S.L.)
- **“NAVIN 52”** – Gabarra – 832 GT
(Remolcadores del Ortegal, S.L. – Ibaizabal Management Services, S.L.)
- **“CAMBRILS”** – Remolcador de altura y costa – 340 GT
(Remolques y Navegación, S.A. - Ibaizabal Management Services, S.L.)
- **“POBLET”** – Remolcador de altura y costa – 340 GT
(Remolques y Navegación, S.A. - Ibaizabal Management Services, S.L.)
- **“F. SULLA”** – Remolcador de puerto – 340 GT
(Remolques y Navegación, S.A. - Ibaizabal Management Services, S.L.)
- **“MUROS”** – Buque carga seca y portacontenedores – 2.998 GT - 4.500 TPM (Naviera Murueta, S.A.)
- **“ALBIZ”** – Buque carga seca y portacontenedores – 3.988 GT - 5.700 TPM (Naviera Murueta, S.A.)
- **“ANZORAS”** – Buque carga seca y portacontenedores – 3.988 GT - 5.700 TPM (Naviera Murueta, S.A.)
- **“ISABELLA KOSAN”** – Buque L.P.G. – 7.465 GT - 8.500 TPM
(Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.)
- **“HELENA KOSAN”** – Buque L.P.G. – 7.465 GT - 8.500 TPM
(Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.)

- **“ALEXANDRA KOSAN”** – Buque L.P.G. – 7.465 GT - 8.500 TPM
(Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.)
- **“MARIANNA KOSAN”** – Buque L.P.G. – 7.465 GT - 8.500 TPM
(Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.)

TOTAL ALTAS 2009: 12 BUQUES - 43.391 GT - 50.314 TPM

BAJAS DURANTE 2009

BUQUES

- **“ANJA C”** – Bulk Carrier – 5.604 GT – 7.600 TPM
(Rodia Cantabricae, S.L.)

TOTAL BAJAS 2009: - 1 BUQUE - 5.604 GT - 7.600 TPM

No obstante, a principios de 2010 se produjeron las siguientes variaciones, tal como se recoge en la relación de armadores y buques actualizada a la fecha, que se incluye al final de esta memoria: Alta de los remolcadores “Ibaizabal Ocho” e “Ibaizabal Nueve” de Cia. de Remolcadores Ibaizabal.

En cuanto a las bajas de buques asociados se producen los siguientes cambios:

Baja de los remolcadores “Ur” y “Zabal”, “Punta Segao”, “Prioriño” y “Sertosa Once” de Remolcadores del Ortegal, baja de los buques “Arteaga” y “Butrón”, ambos buques tanque pertenecientes a Ondimar, del Grupo Ibaizabal, baja del Bulk carrier-cementero “Mara A” de Globalgas, y por último, baja del buque “Lucillia” de Bulk Trading, S.L.

Asimismo, causa baja en la Asociación la compañía Eitzen Chemical (Spain), S.A.

La flota actual asociada a 1 de enero de 2010 queda compuesta por 13 empresas, ó grupos de empresas, 73 buques, (36 buques mercantes y 37 remolcadores y embarcaciones de tráfico interior), con un total de 393.275 GT y 631.405 TPM.

DINAMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS

ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

The world is battling with the worst economic deceleration since the Great Depression. That was a crisis originated within a market segment in the United States that quickly spread all over the world, surrounding without distinction advanced economies, emerging markets and low revenue countries.

El mundo está lidiando con la peor desaceleración económica desde la Gran Depresión. Una crisis que se originó en un segmento del mercado estadounidense se propagó con rapidez al mundo entero, cercando sin distinción a las economías avanzadas, los mercados emergentes y los países de bajo ingreso.

The world economy went through a period of unprecedented financial instability in 2008-2009, that enclosed the worst deceleration of the world economy and the most marked standstill of the international market in many decades. There was no country unaffected by this economic storm.

La economía mundial atravesó un período de inestabilidad financiera sin precedentes en 2008-2009, que estuvo acompañada de la peor desaceleración económica mundial y del colapso más marcado del comercio internacional en muchas décadas. Ningún país quedó a salvo de esta tempestad económica.

The world output went from 3 per cent in 2008 to -0.8 per cent in 2009. Advanced economies recorded 0.5 per cent in 2008 and -3.2 per cent in 2009, whereas emerging and developing economies went from 6.1 per cent to 2.1 per cent in a year's time.

El producto mundial pasó del 3% en 2008 al -0,8% en 2009. Las economías avanzadas pasaron del 0,5% en 2008 al -3,2 en 2009, mientras que las economías de mercados emergentes y en desarrollo pasaron del 6,1% al 2,1% en el plazo de un año.

GDP of the main world economies obtained negative results (-2.5 per cent in USA, -5.3 per cent in Japan, -3.9 per cent in the Euro-zone, -4.8 per cent in

El PIB de todas las principales economías mundiales obtuvo resultados negativos (-2,5% en EEUU, -5,3% en Japón, -3,9 en la Zona Euro, -4,8% en

Germany.

Nevertheless, during the second half of 2009, the global recovery was stronger than anticipated earlier, but is proceeding at different speeds in the various regions.

The world trade experienced a strong contraction between the fourth quarter of 2008 and the first quarter of 2009, following the intensified financial crisis in September 2008, and the consequent slowing down in the world activity. The trade fall was an unprecedented historic landmark since the end of the Second World War, not only due to its swiftness but also to its magnitude and the high level of synchronization among different countries. The world trade of goods reduced by almost 17 per cent between September 2008 and February 2009.

The main determining factor of the trade collapse was the strong contraction of the world demand. Nevertheless, at present the world trade shows more and more clear signs of stabilization. During the third quarter of 2009, the world trade grew 4 per cent compared to the drop of around 11 per cent noticed in the first quarter of the year.

It is forecast that in most advanced

Alemania).

No obstante, en el segundo semestre de 2009, la recuperación mundial empezó con más vigor del que se había previsto, aunque avanza a un ritmo diferente en cada región.

El comercio mundial experimentó una fuerte contracción en el cuarto trimestre de 2008 y el primero de 2009, tras la intensificación de la crisis financiera en Septiembre de 2008 y la consiguiente desaceleración de la actividad mundial. La caída del comercio fue un hecho histórico sin precedentes desde el final de la Segunda Guerra Mundial, tanto por su celeridad como por su magnitud y por el alto grado de sincronización entre los países. El comercio mundial de bienes se redujo casi un 17% entre Septiembre de 2008 y Febrero de 2009.

El principal factor determinante del desplome del comercio fue la fuerte contracción de la demanda mundial. No obstante, el comercio mundial muestra señales cada vez más claras de estabilización. En el tercer trimestre de 2009, creció un 4% frente a la caída de alrededor del 11% observada en el primer trimestre del año.

Se prevé que en la mayoría de las

economies, the recovery is expected to remain sluggish by past standards, whereas in many emerging and developing economies, activity is expected to be relatively vigorous, largely driven by the dynamism of the internal demand.

The global recovery was driven by extraordinary amounts of policy stimulus.

Monetary policy has been highly expansionary, with interest rates that went down to unprecedented low records in most advanced and in many emerging economies

Meanwhile, public support of the financial sector has been crucial in breaking the negative feedback loop between the financial and real sectors.

Output in the advanced economies is expected to expand by 2% in 2010, following a sharp decline in 2009.

Even though, the recovery in advanced economies is still expected to be weak by historical standards. Moreover, high unemployment rates and public debt, as well as not-fully-healed- financial systems, and in some countries, weak household balance

economías avanzadas la recuperación seguirá siendo más lenta de lo normal, mientras que en muchas economías emergentes y en desarrollo la actividad será relativamente vigorosa, sobre todo gracias al dinamismo de la demanda interna.

La recuperación mundial se vio impulsada por medidas de estímulo de extraordinaria magnitud.

La política monetaria ha sido muy expansiva, con tasas de interés que descendieron a mínimos sin precedentes en la mayoría de las economías avanzadas y en muchas economías emergentes.

Mientras tanto, el apoyo público al sector financiero resultó crucial para quebrar la interacción negativa entre el sector financiero y el sector real.

Se prevé que en las economías avanzadas el producto se expandirá en un 2% en 2010, tras una fuerte contracción en 2009.

Aún así, en las economías avanzadas la recuperación será débil en comparación con los parámetros históricos. Además, los altos índices de desempleo y de deuda pública, así como una recuperación tan sólo parcial de los sistemas financieros y, en ciertos países, la debilidad de los

sheets are presenting further challenges to the recovery in these economies.

The main emerging economies in Asia are currently leading the global recovery. Growth in emerging and developing economies is expected to rise to about 6 per cent in 2010, following a modest 2 per cent in 2009.

On the other hand, the rebound of commodity prices is helping support growth in commodity producers in all regions.

In 2009, the economic activity in the USA was weak. In the whole year the American economy tightened to -2.4 per cent compared to 0.4 per cent achieved in 2008.

The policy stimulus adopted by the Government supported temporarily private demand, especially for cars and houses segments.

The exports behaviour was also weak at the beginning of 2009, due to the deceleration of foreign economic activity. However, foreign market contributed positively to the economic growth, as imports reduced in a more pronounced way than exports. Nevertheless, both exports and imports

balances de los hogares, están complicando aún más la reactivación de estas economías.

Las principales economías emergentes de Asia están liderando la recuperación mundial. Se prevé que en estas economías el crecimiento aumentará un 6% aproximadamente en 2010, tras el modesto 2% registrado en 2009.

Por otra parte, el repunte de los precios de las materias primas está ayudando a sustentar el crecimiento en todos los países que las producen.

En 2009, la actividad económica de Estados Unidos fue débil. En el conjunto del año, la economía se contrajo hasta un -2,4%, en comparación con el 0,4% de crecimiento 2008.

Las medidas de estímulo adoptadas por el Gobierno respaldaron transitoriamente la demanda privada, especialmente en los sectores del automóvil y de la vivienda.

El comportamiento de las exportaciones fue débil a principios de 2009, debido a la desaceleración de la actividad económica extranjera. No obstante, el comercio exterior contribuyó positivamente al crecimiento, ya que las importaciones se redujeron de forma más acusada que las exportaciones. Sin embargo, ambas se

recovered in the second half of the year.

In 2009, the american CPI average year-on-year variation was -0.4 per cent, as against 3.8 per cent in 2008. Inflation, excluding energy and food, also reduced moderately in 2009, but it continued being positive, with a year-on-year rate of 1.7 per cent (compared to 2.3 per cent in 2008).

The economic activity in Japan experienced a significant decline in the first quarter of 2009, before entering a recovery stage in the second quarter. Japan's GDP rate in the year 2009 was -5.3 per cent. The origin of this deceleration can be found in an unprecedented fall of exports and production. The improvement of the economic situation was due especially to an upturn in the exports. Moreover, this recovery was favored by both domestic and foreign fiscal policy stimulus.

The year-on-year inflation as per consumer prices recorded negative figures in February 2009, marking a top of -2.5 per cent in October, and being its annual rate of -1.2 per cent.

In 2009, the emerging economies in

recuperaron en el segundo semestre del año.

La variación interanual media del IPC estadounidense en 2009 fue del -0,4%, frente al 3,8% del año anterior. La inflación, excluidos la energía y los alimentos, también se redujo moderadamente en 2009, pero siguió siendo positiva, con una tasa interanual del 1,7% (frente al 2,3% en 2008).

En Japón, la actividad económica experimentó un significativo deterioro en el primer trimestre de 2009, antes de entrar en una fase de recuperación en el segundo trimestre. El PIB de Japón en 2009 fue del -5,3%. La desaceleración tuvo su origen, principalmente, en una caída sin precedentes de las exportaciones y de la producción. La mejora de la situación económica estuvo determinada, sobre todo, por un repunte de las exportaciones. Además, la recuperación se vió favorecida por las medidas de estímulo fiscal internas y externas.

La inflación interanual, medida por los precios de consumo, registró cifras negativas en febrero de 2009 y el ritmo de descenso marcó un máximo del -2,5% en Octubre, siendo su tasa anual del -1,2%.

En 2009, las economías emergentes de

Asia showed a significant resistance capacity as against the world deceleration.

In the first quarter of 2009, the fall of the foreign trade resulted in negative growth rates of the real GDP in the economies aimed at export: Hong Kong, Korea, Malaysia, Singapore, Taiwan and Thailand. On the contrary, China, India and Indonesia recorded in the same period lower economic growth rates that even though were still positive.

With the support of the significant tax policy stimulus and a spreading monetary policy, the emerging economies in Asia started their recovery in the second quarter of the year, recording year-on-year growth rates of the real GDP of 5.7 per cent.

As far as the Chinese economy is concerned, the real GDP growth slightly reduced from 9.6 per cent in 2008 to 8.7 per cent in 2009. The resistance capacity of the GDP growth against the world economic deceleration can be explained for several factors.

First of all, Chinese authorities reacted quickly against the crisis. The policy stimulus for an amount of 4,000

Asia mostraron una notable capacidad de resistencia frente a la desaceleración mundial.

En el primer trimestre del año, la caída del comercio exterior se tradujo en tasas de crecimiento del PIB real negativas en las economías orientadas a la exportación: Hong Kong, Corea, Malasia, Singapur, Taiwán y Tailandia. Por el contrario, China, India e Indonesia registraron, en ese mismo período, tasas de crecimiento económico más bajas pero que aún seguían siendo positivas.

Con el respaldo de las significativas medidas de estímulo fiscal y de una política monetaria expansiva, las economías emergentes de Asia iniciaron su recuperación en el segundo trimestre y registraron tasas de crecimiento interanuales del PIB real del 5,7%.

Por lo que respecta a la economía china, el crecimiento del PIB real solo se redujo ligeramente, desde el 9,6% de 2008 hasta el 8,7%, en 2009. La capacidad de resistencia del crecimiento del PIB frente a la desaceleración económica mundial puede explicarse por varios factores.

En primer lugar, las autoridades chinas reaccionaron con rapidez ante la crisis. Las medidas de estímulo por importe de 4

billions Renminbis and the increase of subsidies to consumers, added to a spreading monetary policy and a strong increment of credit, contributed to the growth of investments in infrastructures up to 90 per cent during the year, as well as to the resistance of the private consumption.

The annual inflation, measured by consumer prices, was negative between February and October 2009. Since the second quarter of 2009, capital income went back to the levels achieved before the crisis, and the accumulation of international reserves carried on in a faster pace reaching the figure of 2,400 billion US dollars by the end of 2009.

The economic activity in Latin America experience a marked contraction in the first half of 2009, following a similar trend as to the world economy. The region real GDP, as regards year-on-year, contracted by -2.8 per cent in the first quarter of 2009 and by -3.9 per cent in the second quarter.

In the whole region, the fall of the economic activity in the first half of the year was the most pronounced one since 1980 when the first quarterly statistics were made, although several

billones de renminbis y el aumento de las subvenciones a los consumidores, sumadas a una política monetaria expansiva y a un fuerte crecimiento del crédito, contribuyeron al crecimiento de las inversiones en infraestructura en un 90% en 2009 y a la resistencia del consumo privado.

La inflación interanual medida por los precios de consumo fue negativa entre Febrero y Octubre de 2009. A partir del segundo trimestre de 2009, las entradas de capital volvieron a situarse en los niveles observados antes de la crisis y la acumulación de reservas internacionales continuó a un ritmo rápido, hasta alcanzar la cifra de 2,4 billones de dólares estadounidenses a finales de 2009.

En América Latina, la actividad económica experimentó una acusada contracción en el primer semestre de 2009, siguiendo una trayectoria muy similar a la de la economía mundial. En tasa interanual, el PIB real de la región se contrajo un -2,8% en el primer trimestre de 2009 y un -3,9% en el segundo trimestre.

Para el conjunto de la región, la caída de la actividad económica en el primer semestre de 2009 fue la más pronunciada desde que, en 1980, comenzaron a realizarse estadísticas trimestrales, aunque varios

countries have experienced more severe recessions in the last three decades. Nevertheless, unlike previous episodes, the region did not suffer for any financial crisis, despite the strong real adjustment.

Along the second quarter of 2009, the increment of commodities prices and demand as well as fiscal and monetary stimulus policies begun to support the economic recovery, although in a heterogeneous way as per the different countries. As for Brazil, the recovery was especially fast. On the contrary, in Mexico the succession of disruptions that affected the country (including the remittances fall and the swine flu), its bigger exposure to the USA economy, the marked decline of the labor market and the relative inflexibility of inflation (5.4 per cent yearly) contributed to bring the explanation why the adjustment turned out to be longer and stronger, with an annual GDP of -8 per cent.

As far as maritime market is concerned, during the year 2009 the world seaborne trade of all the main in-bulk-cargoes, after years of constant increase, came to a halt with a slight growth in tonnes volume as well as in tonne-miles (7,850 million tonnes and 32,500 billions of tonne-miles). With regard to the

países han experimentado recesiones más severas en las tres últimas décadas. No obstante, a diferencia de anteriores episodios, la región no sufrió ninguna crisis financiera, a pesar del fuerte ajuste real.

A lo largo del segundo trimestre de 2009, el aumento de los precios de las materias primas y de la demanda, así como las medidas de estímulo fiscal y monetario, comenzaron a respaldar la recuperación económica, aunque de forma un tanto heterogénea según los países. En el caso de Brasil, la recuperación fue especialmente rápida. Por el contrario, en México, la serie de perturbaciones que afectaron al país (incluidas la caída de las remesas y la gripe A), su mayor exposición a la evolución de la economía estadounidense, el acusado deterioro del mercado de trabajo y la relativa rigidez de la inflación (5,4% anual) contribuyen a explicar por qué el ajuste resultó más duro y prolongado, siendo su PIB anual del -8%.

En cuanto al mercado marítimo, durante 2009 el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel, tras años de crecimiento continuo, tuvo un parón, aumentando sólo ligeramente tanto en volumen de toneladas como en toneladas milla (7.850 mill. tons., y 32.500 millardos de toneladas-milla). Con respecto al año

previous year oil transport decreased as well as oil products, coal and grain, whereas iron ore incremented by 0.7 per cent (compared to 18.34 per cent in 2008).

The international shipping industry remains affected by the lower global demand for vessels that arose in the wake of the financial crisis. Combined with a continued inflow of new tonnage, it came as no surprise that in a number of segments there was a risk of or a direct excess capacity of tonnage. Consequently freight rates are historically low in several segments. In many segments, low freight rates and the risk of excess capacity strongly reduced ship prices in 2009.

The container market is characterised by excess of capacity. As a result of the economic slowdown, 10–12 per cent of the total container fleet remains idle. Nevertheless, freight rates went up in the second half of the year. Prospects of future earnings are marked by the risk of further excess of capacity. For this reason, ship prices fell by 30–40% in 2009. The container shipping industry is estimated to have lost about US\$20 billion in 2009.

anterior, descendió el transporte de crudo, derivados del petróleo, carbón y cereales, mientras que el mineral de hierro se incrementó en un 0,7% (frente al 18,34% de 2008).

La industria marítima internacional continua afectada por el descenso global de la demanda de buques, surgida al comienzo de la crisis financiera. Esto, unido a la continua afluencia de nuevo tonelaje, hace que no sorprenda que en algunos sectores haya habido riesgo de exceso de capacidad de tonelaje. Por ello, los niveles de flete fueron bajos en varios sectores, mientras que en muchos de ellos los bajos niveles de flete y el riesgo de exceso de capacidad redujeron fuertemente los precios de los buques en 2009.

El mercado de portacontenedores se caracterizó por un exceso de capacidad. A causa de la ralentización de la economía, el 10-12% del total de su flota permanece desocupada. Aún así, los niveles de flete subieron en el segundo semestre de 2009. Los futuros beneficios están condicionados por el riesgo de un mayor exceso de tonelaje. Esta es la razón de la caída del precio de los buques en un 30-40% en 2009. Se estima que este sector ha perdido del orden de 20.000 millones de dólares en 2009.

Many tanker markets have remained sluggish, partly due to the low demand for crude oil and petroleum products in many OECD countries and also because of surplus tonnage. Both the leading tanker indices hit all time lows at the beginning of 2009 but recovered somewhat over the course of the year. This trend may well continue given the significant number of new buildings on order, though many single hull tankers are due to be phased-out in 2010. Ship prices generally fell by 20–30% in 2009.

As of late December, there remained a large number of cargoes to be fixed for the second half of January 2010 from the Gulf. With VLCCs tight in the West, Suezmaxes were in demand.

Freight rates for smaller gas carriers were fairly flat at reasonable levels, whereas spot market rates for ethylene carriers declined over the year 2009, albeit from very high levels.

The offshore segments had a relatively tough year in 2009. Global oil production was cut back in step with a lower global oil consumption. This pushed down demand for offshore supply

Muchos mercados de buques tanque han permanecido débiles, en parte por la baja demanda de crudo y productos derivados del petróleo en muchos países de la OCDE, y por un exceso de tonelaje. A comienzos de 2009, los dos principales índices de buques tanque alcanzaron mínimos históricos, aunque fueron recuperándose a lo largo del año. Esta tendencia puede continuar por la gran cantidad de nuevas construcciones en cartera, a pesar de que muchos petroleros de caso sencillo se retirarán en 2010. Los precios de los buques tanque en general cayeron entre un 20% y un 30% en 2009.

A finales de Diciembre, todavía quedaba una gran número de cargas en el Golfo Pérsico para la segunda quincena de Enero 2010. Con los VLCC ocupados en el Oeste, se demandaban los Suezmax.

Los niveles de fletes para los LPG más pequeños se mantuvieron estables y a precios razonables, mientras que los del mercado spot para etileneros cayeron durante el año, aunque desde niveles muy altos.

En 2009, el sector off-shore tuvo un año relativamente duro. La producción mundial de petróleo se tuvo que reducir en sintonía con un menor consumo mundial. Esto provocó una caída de la demanda para este

vessels.

Following the dramatic collapse in freight rates at the end of 2008, the dry bulk sector has shown signs of recovery, despite great volatility, mainly due to the expanding imports of iron ore and coal into China and India. Chinese demand may even drive global seaborne trade in iron ore to new records, which may help to absorb the large number of new buildings being delivered in the year 2010.

There was a noticeable shift in terms of geography – particularly in the second half of 2009. With China at the helm, Asia currently represents a substantially greater share of the global steel production than the region did previously. Chinese iron ore imports set a new record in the third quarter of 2009, causing a huge impact on demand for dry bulk vessels.

The Baltic Dry Index began 2009 at a miserable 773 puntos and closed the year at 3,005 points (+388 per cent).

Since 1st January 2009, Capesize rose from 1,361 to 3,887 (+280%) at Christmas time. Panamaxs started at 540 and climbed to 3,567 (+660%).

tipo de buques.

Tras el dramático derrumbe de los fletes a finales de 2008, el sector de carga seca ha mostrado signos de recuperación, a pesar de su gran volatilidad, debido sobre todo al aumento de las importaciones de mineral de hierro y carbón de China e India. La demanda china puede producir nuevos récords en el comercio marítimo mundial de mineral de hierro y carbón, lo que ayudaría a absorber la gran cantidad de nuevas construcciones con entrega en 2010.

En la segunda mitad de 2009 se produjo un notable cambio, en términos geográficos. Con China al timón, Asia tiene en la actualidad una sustancialmente mayor participación en la producción mundial de acero, alcanzando dicho país, en el tercer trimestre de 2009, nuevos récords en importaciones de mineral de hierro, con gran impacto en la demanda de buques de carga seca.

El Baltic Dry Index comenzó 2009 a tan sólo 773 puntos, cerrando el año con 3.005 puntos (+388%).

Desde el 1º de Enero de 2009, el índice de Capesize se elevó de 1.361 a 3.887 puntos en Navidad (+280%). Los Panamax comenzaron a 540 subiendo hasta los 3.567

Similarly, the Supramax rose from 411 to 2,224 points (+541%). The Handy Index gained 415% for the year (rising from 279 to 1,159). On the other side, ship prices rose 15–25% in 2009.

The worst economic crisis in 70 years also affected the specialised reefer industry. The low demand for capacity resulted in very low freight rates. The average spot rates for larger reefer vessels in 2009 were down 46% on 2008 spot rates (70 cents). The downturn in trade has also resulted in less time charter renewals during 2009 than was expected.

And of course for the oil market in general the adverse impacts were dramatic too. The world oil demand in 2009 declined by 1.46 million barrels/day to average 84.4 Mbarrels/day, being the largest annual fall since 1982.

Brent Oil prices increased from 44.84 US\$ in January 2009 to 74.67 US\$ in December.

Therefore, crude oil prices staged a remarkable rally in the past year on the back of a weak dollar and a nascent economic recovery. And most forecasts are calling for crude oil to edge up slowly

(+660%). Igualmente, los Supramax se elevaron de 411 a 2.224 puntos (+541%), así como los Handymax ganaron un 415% durante el año (de 279 a 1.159 puntos). Por otra parte, los precios de los buques aumentaron un 15-25% en 2009.

La peor crisis económica en 70 años también afectó a la industria de los buques frigoríficos especializados. La menor demanda derivó en índices de fletamento muy bajos. Los índices promedio para los mayores reefers en el mercado spot en 2009 fueron un 46% menores que en 2008. Esta caída del mercado redujo las renovaciones de time charters más aún de lo esperado.

Igualmente para el mercado del petróleo en general estos impactos también fueron dramáticos. La demanda de petróleo en 2009 perdió 1,6 millones de barriles/día, con una media de 84,4 Mb/día, la mayor caída anual desde 1982.

Los precios del petróleo Brent subieron de 44,84 dólares en Enero de 2009 a 74,67 dólares en Diciembre.

Por tanto, los precios del crudo presentaron una notable mejoría en 2009, a costa de un dólar débil y una incipiente recuperación económica; y se prevé que el petróleo crudo vaya subiendo poco a poco durante

over the year 2010.

The Euro value can probably return to its starting point: going back to the level of 1.17 US dollars, the first value in the markets more than ten years ago. It was a fixed value, as in that time it was considered as a "balance point" between that nascent common market and the United States economy. The Euro began and finished the year 2009 with a parity of 1.44 against the dollar. Following the different value drops during the first months of 2010, some analyst forecast that in the medium term a parity close to 1-1 can be reached.

One of the likely long term effects of the economic downturn is that the centre of gravity of the industry will have moved closer to Asia. Much attention has been given to the Korean government plans to establish a US\$3 billion fund to purchase ships from distressed owners and lease them back (with the government providing 30% of the funding). China is also providing support to its shipyards and shipping companies in the form of low cost finance, which may eventually result in a significant expansion of the proportion of the world fleet operated by Chinese companies, including the state controlled COSCO.

el año 2010.

La cotización del euro puede regresar a su punto de partida: volver al nivel de 1,17 dólares con que debutó en los mercados hace más de diez años, un valor concertado, al ser considerado entonces como "punto de equilibrio" entre ese naciente mercado común y la economía de los Estados Unidos. En el año 2009 el euro comenzó y terminó con una paridad de 1,44 con respecto al dólar. Tras los descensos habidos en los primeros meses de 2010, algunos analistas prevén que pueda llegar a medio plazo, a una paridad más cercana al 1 a 1.

Uno de los efectos futuros de la crisis económica actual es que el centro de gravedad de la industria se moverá hacia Asia. Especial atención merecen los planes del gobierno de Corea de establecer un fondo de 3.000 mill\$ para la compra de buques de armadores con problemas económicos para volverlos a alquilar (con una ayuda del fondo gubernamental del 30%). China está ofreciendo ayudas de financiación a bajo coste a astilleros y navieras chinas, que puede finalmente producir en la flota mundial una notable expansión de la flota operada por compañías chinas, incluyendo a COSCO, naviera controlada por el estado.

As far as vessel second-hand prices are concerned, during 2009 the prices of bulk carriers sized between 20,000 and 170,000 dwt (5-10 years old) increased by up to 25 per cent, whereas the prices of tankers in general decreased down to 40 per cent in some cases (105,000 dwt/10 years).

In this environment, international trade and shipping is bound to grow. Product tankers and bulk carriers are seeing sizeable growth in demand early in 2010, whereas the trends for gas carrier demand are slightly more subdued.

The acts of maritime piracy, that in 2009 reached the figure of 406 attacks, are another threat to the international shipping, contributing to increase shipping costs.

On this matter, IMO Maritime Safety Committee approved a Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews (MSC Circ. 1334) as well as Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships (MSC Circ 1333).

In the Climate Conference held in December in Copenhagen, maritime

En cuanto a los precios de buques de segunda mano, durante 2009, los precios de bulk carriers de entre 20.000 tpm y 170.000 tpm (5-10 años) se incrementaron hasta un 25%, mientras que los buques tanque, en general, descendieron sus precios hasta un 40% en algun caso (105.000 tpm/10 años).

En este escenario actual, el transporte marítimo y el comercio internacional tienen que crecer. Los buques tanque de productos y los bulk carriers están viendo un considerable aumento de la demanda a principios de 2010, mientras que la demanda de gaseros está más atenuada.

Los ataques de piratería marítima, que en 2009 alcanzaron la cifra de 406 asaltos, son un obstáculo más para la navegación marítima, contribuyendo, en definitiva, a incrementar los costos marítimos.

A este respecto, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI aprobó una Guía para armadores, operadores, capitanes y tripulaciones (MSC Circ. 1334), así como unas Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir actos de piratería y asalto armado contra los buques (MSC Circ. 1334).

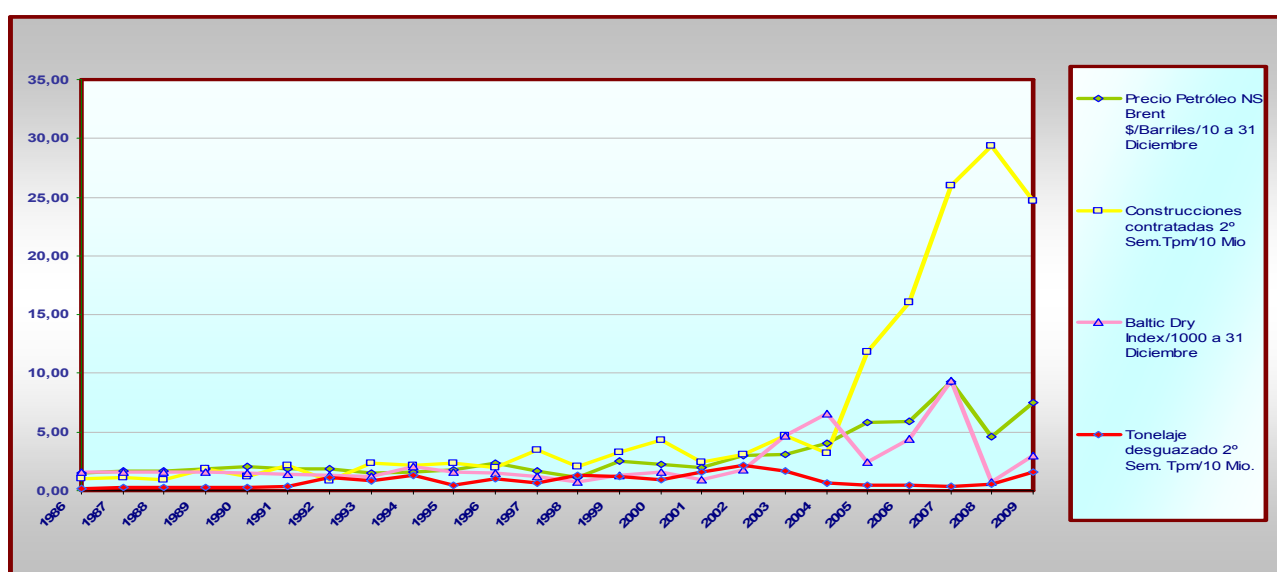
En la Conferencia sobre Cambio Climático celebrada en Diciembre en Copenhague, el

transport was excluded of the protocol, being the regulations entrusted to IMO, where previously emergent countries had blocked regulations on CO2 emissions from vessels.

From 1st January 2010, vessels using heavy fuel oil while at sea are to switch to lighter marine fuels with a sulphur content never exceeding 0.1 per cent by mass while at berth in Community ports. However, the European Community, aware of the risks linked to this technical process, advises that those vessels still in process of modification should include a contract with a manufacturer and an approved retrofit plan which should be approved by the ship's classification society. The retrofit plan should clearly state the date of completion of the adaptation and certification process.

transporte marítimo quedó excluido del protocolo, siendo encomendado a la OMI, donde previamente los países emergentes habían bloqueado la regulación de las emisiones de CO2 de los buques.

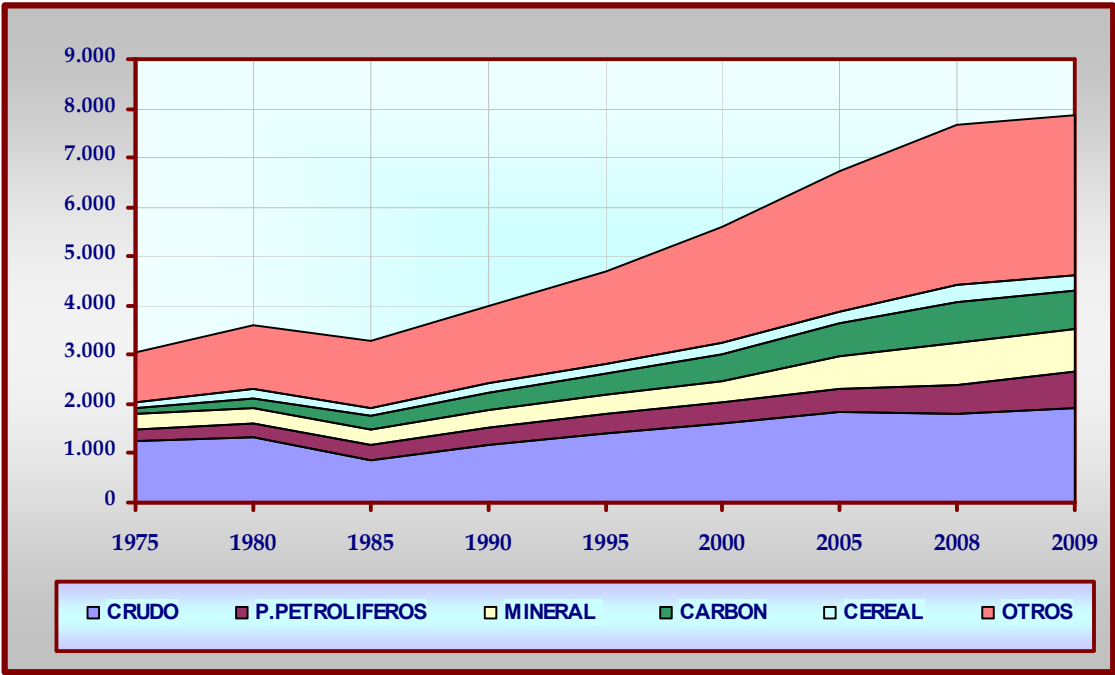
A partir del 1 de enero de 2010, los buques atracados en puertos comunitarios deberán sustituir el fuelóleo pesado que utilizan en la mar por combustibles de uso marítimo, con un contenido en azufre no superior al 0,1 % en masa. No obstante, la Comisión Europea, consciente de los riesgos ligados a este proceso técnico, recomienda que aquellos buques sin la debida adaptación, deberán tener un contrato con un fabricante y un plan de adaptación aprobado por la sociedad de clasificación del buque. En el plan de adaptación deberá hacerse constar claramente la fecha en que se concluirá el proceso de adaptación y certificación.



Indicadores de Mercado

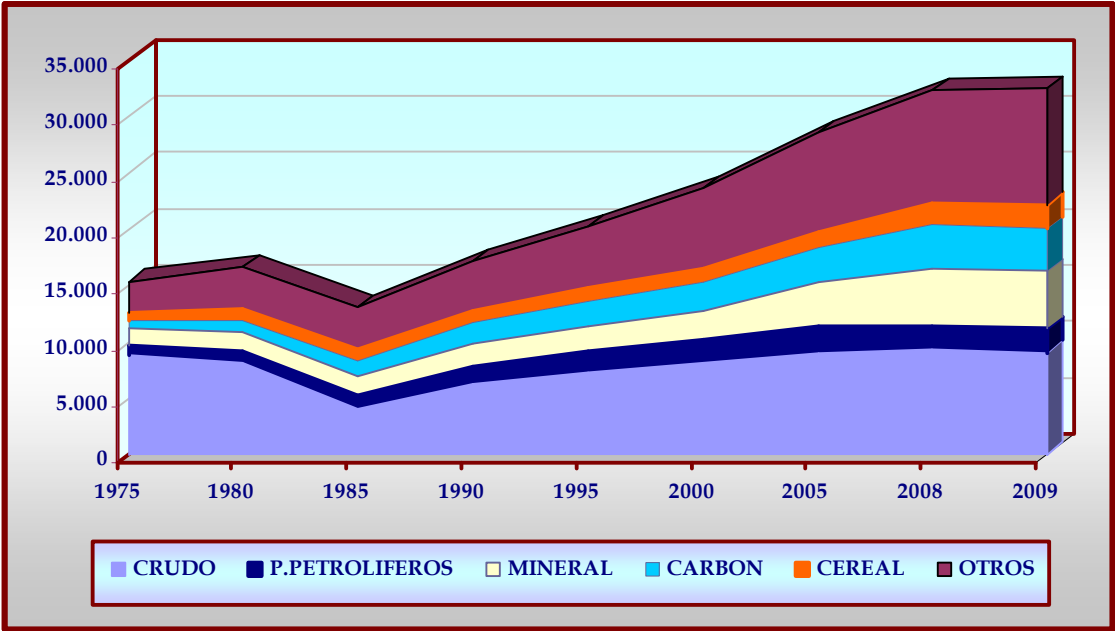
Tráfico Marítimo Mundial (1975-2009)

En millones de tpm



Toneladas-milla transportadas

En millardos de tpm



EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

The year 2009 was characterized by a sharp crisis in the shipbuilding industry, by cancellations of newbuildings and a further slow down in deliveries. Still, supply exceeded demand by far, leading to very low charter rates and an unprecedented number of laid-up merchant vessels.

Due to cancellations and delayed deliveries, only 2,511 newbuildings with a combined tonnage of 117 mill dwt entered the merchant fleet in 2009, 31 per cent more than in 2008, but 29 per cent less than anticipated. Especially the delivered container and bulk carrier tonnage was about 38 per cent below expectations.

As of January 1st, 2010, the total world merchant fleet comprised 46,948 ships with 1.23 billion dwt and to 1.5 mill TEU. Compared with last year's figures the tonnage increased by 7.1 per cent and the TEU-capacity by 11.2 per cent. The growth was moderately lower than expected.

El año 2009 se caracterizó por una profunda crisis en la industria naval, con cancelaciones de nuevas construcciones y una posterior ralentización en las entregas. La oferta aún superaba con mucho a la demanda, provocando muy bajos niveles de flete y un número de buques mercantes amarrados sin precedentes.

A causa de dichas cancelaciones y entregas retrasadas, en 2009 sólo entraron en la flota mercante mundial 2.511 nuevas construcciones, con 117 millones tpm, un 31% más que en 2008, pero un 29% menos de lo previsto. Principalmente el tonelaje de portacontenedores y bulk carriers fue cerca de un 38% menor de lo esperado.

A 1 de Enero de 2010, la flota mercante mundial comprendía 46.948 buques, con 1.230 millones de tpm y 1,5 millones de TEU. En comparación con el año anterior, el tonelaje aumentó un 7,1% y la capacidad-TEU en un 11,2%. El crecimiento fue moderadamente inferior a lo previsto.

During the past five years, the average dwt growth of the total world merchant fleet reached 6.9 per cent per year, representing a remarkable increase of 289 mill dwt. Growth was moderately lower than expected.

The crisis of the shipping industry is also reflected in the shipbuilding industry. During 2009, only 1,408 vessels with 71.0 mill dwt were reporting from 2008. After the record year 2007 (293 mill dwt) and 2008 (183 mill dwt), the volume of new orders was very low in 2009. It decreased by 60 per cent compared to 2008.

While the annual tonnage growth in the last 10 years doubled, the scrapping for old merchant vessels had fallen to very low levels due to the good market conditions.

Since the beginning of the economic crisis, ship breaking experienced a revival. After five bad years, the broken-up tonnage increased extraordinarily during 2009. With 32.6 mil dwt (1,275 merchant ships), figures were three times higher than a year before and reached the level of 2002/2003. For 2010 we expect breaking activity to sustain a comparatively high level.

Durante los últimos cinco años, el crecimiento promedio de tpm de la flota mercante mundial alcanzó el 6,9% al año, lo que representa un notable incremento de 289 mill tpm. El crecimiento fue moderadamente inferior al previsto.

La crisis de la industria naviera también se refleja en la industria naval. Durante 2009, solamente 1.408 buques con 71,0 millones tpm fueron registrados como de 2008. Tras los años récord de 2007 (293 mill tpm) y 2008 (183 mill tpm), el volumen de nuevas construcciones en 2009 fue mucho menor, decreciendo un 60% en comparación a 2008.

Mientras que en los últimos 10 años se duplicaba el crecimiento anual del tonelaje, el desguace de los viejos buques mercantes caía a niveles muy bajos debido a las buenas condiciones de mercado.

Desde el comienzo de la crisis económica, el desguace de buques experimentó una recuperación. Tras cinco años malos, en 2009 el tonelaje desguazado se incrementó extraordinariamente. Con 32,6 mill tpm y 1.275 buques mercantes, cifras tres veces mayores que en 2008, se alcanzó el nivel de 2002/2003. Para 2010 se espera se mantengan niveles comparativamente altos.

As of January 1st, 2010, the world tanker tonnage (crude, products, oil/chemical, pure chemical and liquid gas) reached 501 mill dwt, a share of 40.6 per cent of the world merchant fleet. Expressed in dwt, this was an increase of 38 mill dwt compared to figures in 2009 (+8.2 per cent).

The average yearly growth rate for tanker tonnage in the period 2006-2010 was 6.6 per cent. For liquid gas tankers, average growth was even higher and reached 13.9 per cent, in contrast to pure chemical tankers with -3.9 per cent.

The tonnage of bulk carrier increased by 8.9 per cent (+36.8 mill dwt) in 2009. At the beginning of 2010, the bulk carrier fleet had a share of 36.6 per cent in the world merchant fleet in terms of tonnage, equal to 451.2 mill dwt. In the period 2006-2010, the bulk tonnage grew on average by 7.2 per cent yearly.

Compared to previous years, the growth rate for the container fleet was rather small. In 2009 the container fleet grew by “only” 5.8 per cent (TEU) or 4.7 per cent (dwt). At the beginning of 2010, the capacity of the container fleet amounted to 12.8 mill TEU and 169.5 mill dwt, respectively. During the last five years, 1,739 container ships with 6.1 mill TEU

A 1 de Enero de 2010, el tonelaje mundial de buques tanque (de crudo, productos, químicos de petróleo, puramente químicos y gas licuado) alcanzó los 501 mill tpm, el 40,6% de la flota mercante mundial. En tpm este incremento fue de 38 mill tpm con respecto a las cifras de Enero de 2009 (el 8,2%).

En el período 2006-2010, el crecimiento medio anual del tonelaje de buques tanque fue del 6,6%, superando este índice el de los buques de gas licuado que se situó en el 13,9%, frente al -3,9% de los buques puramente químicos.

El tonelaje de bulk carriers aumentó en 2009 un 8,9% (+36,8 mill tpm). A principios de 2010, la flota de bulk carriers representaba un 36,6% de la flota mercante mundial en términos de tonelaje, equivalente a 451,2 mill tpm. Entre 2006 y 2010 el tonelaje transportado a granel creció una media del 7,2% anual.

En comparación con años anteriores, en 2009 el crecimiento de la flota de portacontenedores fue pequeño, siendo de tan sólo un 5,8% (TEU), y un 4,7% en tpm. A principios de 2010, la capacidad de la flota de portacontenedores totalizaba los 12,8 mill TEU y 169,5 mill tpm, respectivamente. Durante los últimos cinco años se sumaron a la flota mercante

were added to the trading fleet, the container fleet grew on average by 12.4 per cent yearly.

Between 2006 and 2010, the average growth rate for general cargo tonnage was 2.1 per cent. At the beginning of 2010, the general cargo tonnage represented 8.6 per cent of the total tonnage (2006: 10.3 per cent). As regard the various segments of the general cargo fleet, the average growth rates in the period 2006-2010 differ significantly. The fleet of special ships (incl. vehicle carriers and heavy-load ships) and multi-purpose single-deck ships grew on average by 6.7 per cent and 5.0 per cent, respectively, whereas the fleet of reefer ships decreased by 1.1 per cent.

In the period 2006-2010, the passenger fleet (including cruise vessels and ro-ro ferries) increased on average by 4.0 per cent yearly (based on gt). Included are an increasing amount of large cruise vessels.

At the end of 2009, the world merchant fleet had an average age of 18.2 years, compared with 19.1 years in 2006. As of January 1st, 2010, about 9,500 merchant ships representing 4.0 per cent of the total deadweight tonnage were older than 30 years, i.e. they were built before 1980. In contrast, about 35.1 per cent of the

mundial 1.739 buques portacontenedores, con 6,1 mill TEU, siendo el crecimiento medio anual del 12,4%.

Entre los años 2006 y 2010, el crecimiento medio del tonelaje de carga general fue del 2,1%. A principios de 2010, dicho tonelaje representaba el 8,6% del tonelaje total (10,3% en 2006). En cuanto a los diversos sectores de la flota de carga general, sus crecimientos medios en el período 2006-2010 difieren notablemente. Las flotas de buques especiales (incluyendo los de vehículos y cargas pesadas) y la de buques multipropósito singledeckers crecieron una media del 6,7% y 5,0% respectivamente, mientras que la flota de buques frigoríficos disminuyó un 1,1%.

En el período 2006-2010, la flota de buques de pasaje (incluidos ferrys ro-ro y cruceros) creció una media del 4,0% anual (en gt). Esto incluye un creciente número de grandes buques de crucero.

A finales de 2009, la flota mercante mundial tenía una edad media de 18,2 años, en comparación con los 19,1 años de 2006. A 1 de Enero de 2010, unos 9.500 buques mercantes, el 4% del tonelaje total de peso muerto, tenían más de 30 años, es decir, se construyeron antes de 1980. Por el contrario, el 31,1% de este tonelaje total

tonnage is attributable to newbuildings delivered after 2004.

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

- 5,300 general cargo ships representing 19.9 per cent of all general cargo ships were older than 30 years (built before 1980).*
- 38.6 per cent of the oil tanker tonnage came into service within the last 5 years (3,000 vessels), while only about 1.5 per cent of the tanker tonnage is older than 30 years (1,500 vessels).*
- With an average age of 10.0 years the container fleet is the youngest fleet segment. About 37 per cent of all container ships were delivered during the last five years. In terms of TEU, they even represent 48.0 per cent of the total capacity.*
- General cargo “multi-deck” ships and cargo/ro-ro passenger ships (ferries) represent the oldest fleet segment in terms of number of vessels, 49 per cent of all multi-deck ships and 37 per cent of all ferries were older than 30 years.*

Within the last decade, the average size across all ship types increased from 19,500 to 26,300 dwt. About 3,600 merchant ships belonged to size classes above 80,000 dwt. The average size of

correspondía a nuevas construcciones entregadas desde 2004.

Detallamos a continuación los perfiles de edad de los principales tipos de buque:

- 5.300 buques de carga general (el 19,9% de todos los buques de este sector) tenían más de 30 años (construidos antes de 1980).
- El 38,6% del tonelaje de petroleros entraron en servicio en los últimos cinco años (3.000 buques), mientras que sólo el 1,5% del tonelaje de buques tanque tiene más de 30 años (1.500 buques).
- Con una edad media de 10 años la flota de portacontenedores representa el sector más joven. Un 37% de todos los portacontenedores se entregaron en los últimos cinco años. En TEU, esto representa el 48% de la capacidad total de dicho sector.
- El sector de buques de carga general con entrepuentes y de pasajeros y carga/ro-ro (ferry) es el de más edad, en cuanto a número de buques. El 49% de todos los buques con entrepuentes y el 37% de todos los ferry tienen más de 30 años.

En la última década, el tamaño medio de todos los tipos de buques aumentó de 19.500 a 26.300 tpm. Unos 3.600 buques mercantes pertenecían al grupo de más de 80.000 tpm. El tamaño medio de los

container ships, for example, has almost doubled in 20 years. Newbuildings entering the merchant fleet during the past five years have been increasing in size, thereof 216 container ships with capacities of 100,000 dwt and over were in service. The average size of merchant fleet in the current order book is about 64,000 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 2010, 796 mill dwt equal to 70 per cent of the total merchant fleet tonnage were registered under foreign flags –mainly open registry flag.

Tonnage registered under the top ten open registry flags totalled 683 mill dwt (ships of 300 gt and over). Leading open registry flags are Panama with 287 mill dwt (23.2 per cent of the world tonnage), followed by Liberia (141 mill dwt, 11.4 per cent) and at a distance the Marshall Island with 76 mill dwt (6.2 per cent).

During the period 2006-2010, the average tonnage growth of open registries reached 8.4 per cent per year. During the last five years, Panama and Liberia experienced average growth rates of 8.1 per cent (Panama) and 11.6 per

portacontenedores, por ejemplo, se ha doblado en 20 años. Las nuevas incorporaciones a la flota mercante en el último lustro se han incrementado en tamaño. Entre ellas 216 portacontenedores de más de 100.000 tpm. El tamaño medio de los buques en la cartera de pedidos actual es de cerca de 64.000 tpm, el doble del tamaño medio de la flota mercante en activo.

El análisis de propiedad con relación al pabellón del buque muestra la creciente concentración en registros abiertos. A principios de 2010, 796 mill tpm, el 70% del tonelaje total de la flota mundial estaba registrado en banderas extranjeras, principalmente en registros abiertos.

El tonelaje registrado en los diez primeros registros abiertos totalizaban 683 mill tpm (buques de más de 300 gt). Lidera esta lista Panamá con 287 mill tpm (23,2% del tonelaje total), seguido de Liberia (141 mill tpm, el 11,4%) y a cierta distancia, las Islas Marshall con 76 mill tpm (el 6,2%).

En el período 2006-2010, el crecimiento medio del tonelaje en registros abiertos alcanzó el 8,4% al año. Durante los últimos cinco años, Panamá y Liberia experimentaron índices de crecimiento medio del 8,1% anual (Panamá) y del

cent (Liberia), respectively. The Marshall Islands showed the strongest increase with an average growth of 12.3 per cent yearly.

Today the foreign flag registration is widespread for all ship types and is reflected in the development of all top-ranking shipping nations. This is also true for the registration of newbuildings. In 2009, 117 mill dwt were added to the world merchant fleet (ships of 1,000 gt and over). Roughly three quarters (74 per cent) of the total tonnage additions for which the country of domicile is known were attributable to foreign flags. All top-ranking shipping nations register large tonnage shares of their fleet additions under foreign flags.

During the period 2006-2010, the foreign-flag registered tonnage increased on average by 7.9 per cent per year, whereas the national tonnage increased by 3.6 per cent only. The leading shipping nation, Greece, used the national flag for only 31 per cent of its dwt, 69 per cent being registered under foreign flag. The foreign-flag share for Japan, the second largest shipping nation, is much higher with 92 per cent. Germany, the third-largest controlling country, launched an initiative for the registration of ships under the German

11,6% (Liberia), respectivamente. Las Islas Marshall mostraron el mayor crecimiento, con un 12,3% de media anual.

Hoy en día el registro en banderas extranjeras se extiende a todo tipo de buque y se refleja en la evolución de los principales países marítimos. Lo mismo ocurre con el abanderamiento de las nuevas construcciones. En 2009, 117 mill tpm se añadieron a la flota mercante mundial (buques de más de 1.000 gt). Casi el 75% de estas nuevas unidades, de las que se conocen el país de domicilio, se atribuían a banderas extranjeras. Las principales naciones marítimas registran grandes porcentajes de su tonelaje nuevo en banderas extranjeras.

Durante el período 2006-2010, el tonelaje registrado en banderas extranjeras se incrementó una media del 7,9% anual, mientras que el tonelaje nacional aumentaba en un 3,6%. El primer país marítimo, Grecia, utiliza su pabellón nacional para sólo el 31% de su tpm, teniendo registrado el 69% en banderas extranjeras. La proporción de la flota abanderada en el extranjero de Japón (segundo país marítimo del mundo) supera el 92%. Alemania, tercer país en el ranking mundial, lanzó una iniciativa para el abanderamiento en el registro alemán,

flag. As a result, the foreign-flag share decreased slightly to 83.5 per cent at the end of 2009.

The country-by-country analysis underlines that the world shipping scene is controlled by a few shipping countries. At the beginning of 2010, about 68 per cent of the total deadweight tonnage of the world merchant fleet was controlled by only ten countries. These top-ranking fleet include many OECD countries, but also emerging Asian countries like China.

As of January 1st, 2010, about 20,000 ships with a total of 760 mill dwt were controlled by OECD countries, representing a dwt share of 66.7 per cent of the world merchant fleet. The controlled OECD fleet increased by 26 per cent (dwt) comparing the January figures of 2006 and 2010. This increase is also reflected in the analysis by ship type. Tonnage figures for January 2010 indicate that OECD controlled high shares for all ship types, ranging from 63 per cent for tankers to 78 per cent for container ships.

The average yearly tonnage growth varies significantly between major shipping nations. Greece has pushed Japan from the first place and is once again the leading shipping nation with a

consiguiendo que la proporción de su flota en banderas extranjeras se rebajara hasta el 83,5% a finales de 2009.

Analizando país por país, el escenario marítimo mundial está controlado por unos pocos países marítimos. A principios de 2010, un 68% del tonelaje total de peso muerto de la flota mercante mundial estaba controlado por tan sólo diez países, muchos de ellos países de la OCDE, pero también países asiáticos emergentes, como China.

A 1 de Enero de 2010, unos 20.000 buques con un total de 760 mill tpm pertenecían a países de la OCDE, lo que representa un 66,7% de la flota mercante mundial. La flota de la OCDE se incrementó un 26% (tpm) comparando las cifras de Enero de 2006 y Enero de 2010. Este aumento se refleja asimismo en el análisis de los tipos de buque. A Enero de 2010, las cifras de tonelaje indican que los países de la OCDE controlan todo tipo de buques; desde el 63% de los buques tanque, al 78% de los buques portacontenedores.

El crecimiento medio anual del tonelaje varía significativamente entre los principales países marítimos. Grecia ha apartado a Japón del primer lugar y es nuevamente el primer país marítimo

controlled tonnage of 188 mill dwt followed by Japan with 183 mill dwt and Germany with 104 mill dwt. Greek ship owners increased their tonnage on average by 4.1 per cent in the period 2006-2010. Within the top shipping nations, the highest tonnage growth in the mentioned period was attributable to Denmark (14.1 per cent), China (12.2 per cent) and Korea (10.8 per cent).

From a total of 7.9 billion tonnes of seaborne trade in 2009, about 36.9 per cent are attributable to crude oil and mineral oil products and gas, 24.8 per cent to major dry bulks (iron ore, coal and grain), 13.3 per cent to bauxite and other minor bulks and the remainder of 25 per cent to general cargo, ro-ro and increasingly to container shipments.

The high growth of recent years in seaborne trade of dry bulk commodities, such as iron ore, coal and grain, came to a halt in 2009 as economic growth slowed 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.

During the course of 2009, liquid gas (+7.4 per cent) and iron ore (+7.0 per cent) were the only bulk goods which

mundial, con 188 mill tpm, seguido de Japón con 183 mill tpm y Alemania con 104 mill tpm. Los armadores griegos incrementaron su tonelaje una media del 4,1% en el período 2006-2010. Entre los principales países marítimos, el mayor crecimiento de tonelaje en dicho período se atribuía a Dinamarca (con un 14,1%), China (con el 12,2%) y Corea (con el 10,8%).

De los 7.900 mill tpm transportados por mar en 2009 el 36,9% pertenecía a crudo y productos minerales de petróleo y gas, el 24,8% a las principales mercancías a granel (mineral de hierro, carbón y cereales), el 13,3% a bauxita y otros graneles y el restante 25% a carga general, ro-ro y cada vez más a cargas contenerizadas.

El gran crecimiento en los últimos años del transporte marítimo de materias primas a granel, tales como mineral de hierro, carbón y cereales, tuvo un parón durante 2009 a causa de la crisis económica. Las economías emergentes, sobre todo, y en particular China e India, han forzado a la industria marítima a cambiar sus fundamentos de mercado.

Durante 2009, el gas licuado (+7,4%) y el mineral de hierro (+7%) fueron las únicas mercancías a granel que mostraron

showed increasing volumes, in large part because of long terms delivery contracts. Seaborne trade of all other commodity groups covered here showed negative tendencies.

Coal, Grain, Bauxite and Alumina shipments decreased by 2.2 per cent, 0.5 per cent and 5.8 per cent respectively between 2008 and 2009. During the same period, crude oil and oil products decreased by 2.3 per cent and 3.1 per cent, respectively.

The market fundamentals in 2009 for various market segment can be summarised as follows:

The tanker market has not been financially strapped in a magnitude similar to the bulk market, but the tanker owners had to sail through rough water, too. The amplitude of rates was much lower than in the bulk sector.

In fact, the fall of spot and time charter rates came to a halt at the end of the year. For example, rates on the Arabian Gulf – Western Europe trade came down from World scale (WS) 44 in January to WS 24 in September. In the last weeks of 2009 rates reached WS 36, the highest level since February 2009.

mayores volúmenes, en gran parte por los contratos de entrega a largo plazo. El transporte marítimo de todos los demás grupos de materias primas mostraron tendencias negativas.

El transporte de carbón, cereal, así como de bauxita y aluminio se redujo un 2%, un 0,5% y un 5,8%, respectivamente, entre 2008 y 2009. Durante el mismo período, el crudo y los productos de petróleo decrecieron un 2,3% y un 3,1%, respectivamente.

Los fundamentos de mercado en 2009 para diversos sectores del mercado se pueden resumir como sigue:

El mercado de buques tanque no ha estado amarrado financieramente hablando en la misma magnitud que el de los bulk carriers, y aunque también ha tenido que navegar con mar de fondo, los índices han sido menores que en el sector de graneles.

De hecho, la caída de los índices de time charter y spot se detuvo a finales del año. Por ejemplo, los fletes en el tráfico Golfo de Arabia-Oeste de Europa cayeron de 44 World Scale (WS) en Enero a WS 24 en Septiembre. En las últimas semanas de 2009 los índices alcanzaron WS 36, el nivel más alto desde Febrero de 2009.

A reduction in global oil inventories and a growing withdrawal of vessels by reason of the MARPOL phase-out scheme should also have a positive impact on the tanker market.

At the end of the year 2009 it seems that the great efforts of the leading economies lead to an easing of tensions in the bulk sector. For example, China imported record amounts of iron ore and increased their imports of grain and coal. Trade was also more robust than forecast in India, the Middle East, parts of Europe and in South America.

These efforts strengthened demand for most relevant vessel classes starting in the spring of 2009, and helped underpin freight rates for the rest of the year.

On the supply side, some owners could stretch the building times of their ordered tonnage or could cancel some orders. At the same time, scrapping of bulk tonnage increased during the year. Of course, the extremely high levels of early 2008 were not reached again, but rates are comparable to those of the years 2005/2006.

The development of time charter rate was

Una reducción en los stocks mundiales de petróleo y la creciente retirada de buques por mor del plan MARPOL también tendrá un impacto positivo en el mercado de buques tanque.

A finales del año 2009, parece que los grandes esfuerzos de las principales economías consiguieron aliviar las tensiones en el sector granelero. Por ejemplo, China importó cantidades récord de mineral de hierro, aumentando también las importaciones de cereales y carbón. También mejoró más de lo previsto el comercio en India, oriente Medio y parte de Europa y Sur América.

Estos esfuerzos fortalecieron la demanda de los tipos de buques más relevantes en el primer semestre de 2009, permitiendo mantener los fletes durante el resto del año.

En el lado de la oferta, algunos armadores pudieron alargar el tiempo de construcción del tonelaje contratado o cancelar algunos pedidos. Al mismo tiempo, se incrementó durante el año el desguace de tonelaje granelero. No se obtuvieron los niveles extremadamente altos de principios de 2008, pero los índices son comparables a los de los años 2005/2006.

La evolución del índice de time charter

as follows:

- *In 2009, the daily Capesize time charter rates recovered during the year and reached a level of 28,800 US\$ per day in September. During the first three quarters the average for the daily rate stood at US\$ 31,644 (-77% compared with previous year).*
- *The Panamax time charter in September 2009 reached 19,200 US\$ per day. With an average daily rate of US\$ 16,855, the first three quarters' rates were 76% below those in 2008.*
- *The average rate for Handymax bulk carriers during the first three quarters was US\$ 14,377. In September 2009, rates reached US\$ 16,600.*

The container market hit rock bottom in 2009 with charter rates hardly covering costs. Many experts feared a long-term collapse in the shipping market that could have resulted in bankruptcies of ship operators and some owning companies. But most of this fears did not come true even if the level rates is still very low.

The Harpex Containership index stood at 324 at the end of 2009, more or less the

fue como sigue:

- En 2009, los fletes de T/C de Capesize se recuperaron durante el año, alcanzando el nivel de los 28.800 \$/día en Septiembre. En los tres primeros trimestres la media diaria se situó en los 31.644\$ (-77% en comparación con el año anterior).
- Los T/C de Panamax en 2009 alcanzaron los 19.200 \$/día. Con una media diaria de 16.855\$, los índices de los tres primeros trimestres fueron un 76% más bajos que en 2008.
- La tarifa media para bulk carriers Handymax en los tres primeros trimestres fue de 14.377\$, alcanzándose en Septiembre de 2009 los 16.600 \$.

El mercado de contenedores tocó fondo en 2009 con fletes que difícilmente cubrían los gastos. Muchos expertos temieron un posible colapso en el mercado marítimo a largo plazo que hubiera ocasionado la bancarrota de operadores de buques y algunas empresas navieras. Esos temores en buena parte no llegaron a cristalizar, aunque los fletes son aún muy bajos.

El índice Harpex de portacontenedores se situó en 324 a finales de 2009, igual que

same altitude as three months ago.

tres meses antes.

On the one hand, there are positive signs for the charter market:

- *growing demand in Asia and South America,*
- *“slow steaming” on the long haul routes, and*
- *A growing number of scrapings.*

Por otra parte, hay indicios positivos en el mercado de fletamentos:

- Creciente demanda en Asia y Sur América,
- “Velocidad reducida” en las rutas de trayectos largos, y
- Creciente número de desguaces.

On the other hand, the positive signs at the market are adumbrated by the still very high number of new ships with delivery date in the next two years and to a smaller extent by the growing bulk prices.

Por otra parte, se presagian signos positivos en el mercado gracias al aún gran número de nuevos buques con fecha de entrega en dos años y, en menor medida, por el aumento de los precios de los graneles.

At the turn of the year, the values for bulk carriers, especially for larger and modern tonnage, were at an all-time high. Correspondingly the level of newbuilding prices was relatively low. According to industry sources, the second hand values for (double-hull) tankers were relatively low and in line with stable newbuildings and scrapping prices.

A finales de año, la cotización de los bulk carriers, especialmente del mayor y más moderno tonelaje fue la mayor de todos los tiempos. De igual modo los precios de las nuevas construcciones fueron relativamente bajos. Los precios de los buques tanque (doble casco) de segunda mano fueron relativamente bajos a la par con los precios estables de las nuevas construcciones y de los desguace.

During 2009, only 1,408 vessels with 73,0 mill dwt were reported as new orders, which may also include late reporting from 2008. After the record years 2007 (293 mill dwt) and 2008 (183 mill dwt), the volume of new orders in

Durante el año de estudio sólo se registraron como nuevos pedidos 1.408 buques con 73 mill. tpm que pueden incluir también los últimos pedidos de 2008. Tras los años récord de 2007 (293 mill tpm) y 2008 (183 mill tpm), el

2009 decreased by 60 per cent compared to 2008. As of January 1st, 2010, the order book for merchant ships of 300 gt and over now listed 7,731 ships with 494 mill dwt, 16 per cent less than a year ago.

Against the background of the current market conditions, the planned deliveries will lead to an enormous overcapacity in the years to come. Cancellations and postponements may somewhat alleviate the situation, but the market will remain under pressure for several years. According to the delivery schedule for ships on order, 231 mill dwt equal to 47 per cent of the total tonnage on order were due for delivery in 2009. The share of cancellations as opposed to postponements is currently difficult to predict.

However, due to the bleak market conditions, it is clear that more and more orders are being cancelled or put on hold. According to latest analyses, the number of cancellations is higher than those officially confirmed and reported. During 2009, 939 cancellations with 57 mill dwt were reported, twice as many as in 2008 (469 vessels with 22.7 mill dwt). This was about 10 per cent of early 2009's total order book. It is worth mentioning that

volumen de nuevos pedidos en 2009 se redujo un 60% con respecto a 2008. A 1 de Enero de 2010, la cartera de pedidos de buques de más de 300 gt asciende a 7.731 buques con 494 mill. tpm, un 16% menos que el año anterior.

Frente a las actuales condiciones de mercado, las entregas previstas provocarán una enorme sobrecapacidad en los próximos años. Las cancelaciones y aplazamientos de alguna manera aliviarán esta situación, pero el mercado permanecerá bajo presión durante varios años. Según el calendario de entrega de buques actualmente en cartera, 231 mill tpm equivalentes al 47% del total de la cartera de pedidos, se entregarán en 2009. El porcentaje de cancelaciones en contraposición a los aplazamientos de entrega actualmente es difícil de predecir.

Sin embargo, debido a las funestas condiciones de mercado, es evidente que cada vez más órdenes están siendo canceladas o puestas en suspenso. Según los últimos análisis, el número de cancelaciones es mayor al oficialmente presentado. Durante 2009, se produjeron 939 cancelaciones, con 57 mill tpm, el doble que en 2008 (469 buques con 22,7 mill tpm). Esto fue casi el 10% del total de la cartera de pedidos a principios de año. Es digno de mención que desde el

since the beginning of the crisis especially bulk carrier (430 units) and tankers (222 vessels) are affected by the cancellations.

Despite these cancellations, the amount of future tonnage supply will have far-reaching impacts. The market must still absorb about 40 per cent of the existing fleet over the next years. With view to ship types, the share of the tonnage officially on order in relation to current tonnage supply stood at 60 per cent as for bulk carrier fleet, 29 per cent for tankers and 33 per cent for container carriers.

According to the current phase-out schedule for single-hull oil tankers, about 40 mill dwt should be removed from the market until the end of 2010. The current supply/demand imbalances result from a more moderate demand in a period when high tonnage volumes were delivered to the tanker fleet. There will even be more tonnage in the short run. During 2009 tanker deliveries consisted of 949 units with 54.5 mill dwt. In the same period 357 new orders with 16.8 mill dwt were placed and 213 units with 8.9 mill dwt were reported to be broken up.

On January 1st, 2010, 2,089 tankers with 145 mill dwt were on order. Due to shifts

principio de la crisis fueron especialmente los bulk carriers (430 unidades) y los buques tanque (222 buques) los más afectados por las cancelaciones.

A pesar de estas cancelaciones, la gran oferta de futuro tonelaje tendrá un impacto de gran alcance en los años venideros, ya que el mercado tiene que absorber aún un 40% de la flota existente. En cuanto al tipo de buques, la proporción de tonelaje oficialmente en cartera en relación a la actual oferta de tonelaje es del 60% de la flota de bulk carriers, el 29% de la flota de buques tanque y el 33% de la de portacontenedores.

De acuerdo al actual calendario de retirada de buques tanque de casco sencillo, unos 40 mill tpm deberán ser retirados del mercado hasta finales de 2010. Los actuales desequilibrios entre oferta y demanda provienen de una demanda más moderada en un período en el que han sido entregados grandes volúmenes de tonelaje a esta flota. Durante 2009 las entregas de buques tanque fueron de 949 unidades con 54,5 mill tpm. Al mismo tiempo, se contrataron 357 nuevas unidades, con 16,8 mill tpm, y se desguazaron 213 buques con 8,9 mill tpm.

A 1 de Enero de 2010, la cartera de pedidos de buques tanque consistía en

occurred in the crisis year 2009, nearly 50 per cent of this tonnage volume will be delivered until end of 2010.

The future supply / demand balance in the bulk market is determined by a higher number of demolitions and a very moderate contracting of newbuildings. During 2009 only 286 bulk carriers with 11.8 mill dwt were reported to be broken up, whereas 568 newbuildings totalling 43.4 mill dwt were entering the fleet.

At the beginning of 2010, the order book for bulk carriers stood at 3,088 carriers with 273 mill dwt. Provided that these ships will be delivered as scheduled, the new deliveries will lead to a fleet increase of 25 per cent yearly 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.

In contrast to previous years, the scrapping level for general cargo and container ships was extremely high in 2009. 548 general cargo ships with a tonnage volume of 6.2 mill dwt (+302 per cent) and 194 container ships with 5.7 mill dwt (+480 per cent) were sold to breakers. New orders in 2009 amounted to 360 general cargo ships with 3.2 mill

2.089 buques, con 145 mill tpm. Debido a la crisis en 2009, el 50% de este tonelaje será entregado hasta finales de 2010.

El futuro equilibrio entre oferta y demanda en el mercado de graneles está determinado por un mayor número de desguaces y una moderada contratación de nuevas unidades. En 2009 sólo se desguazaron 286 bulk carriers (11,8 mill tpm), mientras que fueron 568 las nuevas construcciones (43,4 mill tpm) que entraron en la flota.

A principios de 2010, la cartera de pedidos de bulk carriers se situó en 3.088 buques, con 273 mill tpm. Siempre que estos buques se entreguen en las fechas programadas, las nuevas unidades harán aumentar la flota en un 25% al año hasta 2011. Hasta que el transporte marítimo de graneles no se recupere, habrá una gran sobrecapacidad en el mercado, deprimiendo los índices de fletamento.

Al contrario que en años anteriores, en 2009 los desguaces de buques de carga general y portacontenedores fueron extremadamente altos, con 548 buques de carga general y un volumen de 6,2 mill tpm (+302%), así como 194 portacontenedores con 5,7 mill tpm (+480%). Las nuevas construcciones en 2009 ascendieron a 360 buques de carga

dwt and only 23 fully cellular container ships with 86,000 TEU and 1.0 mill dwt, respectively.

The order book as of January 1st, 2010, comprised 1,549 general cargo ships with 20.4 mill dwt and 846 container ships with 55.6 mill dwt and 4.8 mill TEU. At least 166 container ships on order had capacities of 10,000 TEU and above, of which 135 ships with more than 12,000 TEU.

The container ship order book at the beginning of 2010 represented a TEU share of 37 per cent in relation to the existing container fleet. In the course of 2010, approx. 2.0 mill TEU will be delivered equal to a share of 16 per cent of the current world order book.

Based on the order book of January 2009, the container fleet would 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) if ships were delivered as planned. Even with further cancellations and postponements, overcapacity will continue to mark the container segment for several years. However, the comparatively high level of scrapping and the flattening out of new orders will help to balance the market.

general, con 3.2 mill tpm, y tan solo 23 portacontenedores totalmente celulares, con 86.000 TEU y 1 millón de tpm.

A 1 de Enero de 2010 la cartera de pedidos comprendía 1.549 buques de carga general, con 20,4 mill tpm, y 846 portacontenedores con 55,6 mill tpm y 4,8 mill TEU. Al menos 166 portacontenedores en cartera eran de más de 10.000 TEU, de los cuales 135 unidades eran de más de 12.000 TEU.

A principios de 2010 la cartera de pedidos de buques portacontenedores representaba el 37% (en TEUs) de la flota existente de portacontenedores. Durante 2010 se entregarán unos 2,0 mill de TEU, equivalentes al 16% de la actual cartera de pedidos mundial.

Basándonos en la cartera de pedidos de Enero de 2009, la flota de portacontenedores podría alcanzar los 14 mill TEU a principios de 2010 (+15%), y 15,7 mill TEU a principios de 2011 (+12,5%) si las entregas se realizan en las fechas planeadas. Incluso con cancelaciones y aplazamientos, la sobrecapacidad seguirá marcando al sector de portacontenedores durante varios años. No obstante, el relativamente alto nivel de desguaces y el gran descenso en nuevos pedidos ayudarán a equilibrar el mercado.

Shipbuilding is still largely a domain of Asian yards. Looking at the order book at the beginning of 2010, China has continued its remarkable development and has reached the first place in cgt-ranking with 56.1 mill cgt equal to 36,5 per cent of the total world order book, followed by Korea with 50.3 mill cgt (32.7 per cent) and Japan with 25.8 mill cgt (16.8 per cent). All other shipbuilding countries had a cgt-share of less than two per cent. Remarkable is that Italy and Germany, totalling orders of all in all 2.2 mill cgt and 1.6 mill cgt respectively, are the only European countries being in the top ten shipbuildings.

About 7,100 merchant ships with approx. 143 mill cgt equal to 93.1 per cent of the cgt based order book will be built on Asian yards, and only 5.8 per cent of the total tonnage on European yards (8.9 mill cgt, mostly passenger ship tonnage).

At present, the shipbuilding of tanker and container ships is largely attributable to the Korean shipyards, whereas the Chinese shipyards are leading the segments of bulk carrier and general cargo.

La construcción naval sigue dominada por los astilleros asiáticos. Si miramos la cartera de pedidos a principios de 2010, vemos que China continua su asombrosa evolución, alcanzando el primer lugar en el ranking de gt compensadas, con 56,1 mill cgt equivalentes al 36,5% del total de la cartera de pedidos mundial, seguida de Corea, con 50,3 mill cgt (32,7%) y Japón con 25,8 mill cgt (16,8%). El resto de los países constructores alcanzaron un porcentaje (cgt) de menos del 2%. Es excepcional el caso de Italia y Alemania, que totalizan pedidos globales de 2,2 mill cgt y 1,6 mill cgt, respectivamente, siendo los únicos países europeos en la lista de los diez primeros astilleros mundiales.

Unos 7.100 buques mercantes con cerca de 143 mill cgt, equivalentes al 93,1% de la cartera de pedidos en términos de cgt, se construirán en astilleros asiáticos, y sólo el 5,8% del tonelaje total en astilleros europeos (8,9 mill cgt, la mayoría tonelaje de buques de pasaje).

Hoy por hoy, la construcción de buques tanque y de portacontenedores es atribuible en gran medida a astilleros coreanos, mientras que los astilleros chinos lideran los sectores de bulk carriers y de carga general.

FLOTA MERCANTE MUNDIAL

POR BANDERAS.

EVOLUCION DURANTE 2009

BANDERAS Ordenadas por TPM 2010 (2009)	1 de ENERO 2009				1 de ENERO 2010				%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/2008
1 (1) Panamá	6.842	180.868	270.879	2.809	6.810	188.996	286.783	2.825	23,2	5,9
2 (2) Liberia	2.203	80.152	122.731	2.376	2.360	90.945	141.258	2.669	11,4	15,1
3 (3) Is. Marshall	1.125	41.582	67.644	478	1.240	47.622	75.974	488	6,2	12,3
4 (4) Hong Kong(SAR)	1.277	39.509	64.838	764	1.416	45.037	74.198	857	6,0	14,4
5 (5) Grecia	1.127	37.138	63.723	238	1.145	38.956	67.777	206	5,5	6,4
6 (6) Singapur	1.417	38.576	59.131	736	1.472	40.086	60.740	835	4,9	2,7
7 (7) Bahamas	1.240	43.927	57.862	349	1.209	45.243	59.402	300	4,8	2,7
8 (8) Malta	1.487	31.649	50.760	309	1.525	34.792	55.892	348	4,5	10,1
9 (9) China	2.495	25.358	38.889	403	2.578	28.181	43.585	436	3,5	12,1
10 (11) Reino Unido (T)	891	22.790	29.101	720	928	25.838	33.018	860	2,7	13,5
-Isla de Man	278	8.560	14.022	34	285	9.437	15.716	28	1,3	12,1
-Reino Unido N	613	14.230	15.079	685	643	16.400	17.302	833	1,4	14,7
11 (10) Chipre	867	20.033	31.408	449	854	20.154	31.469	460	2,5	0,2
12 (13) Corea -Sur	1.128	13.406	22.086	124	1.106	11.988	19.956	71	1,6	-9,6
13 (12) Noruega (T)	959	16.558	22.248	82	913	15.241	19.828	78	1,6	-10,9
- NIS	517	14.591	20.089	79	472	13.784	18.530	76	1,5	-7,8
- Noruega N	442	1.967	2.159	3	441	1.456	1.298	2	0,1	-39,9
14 (14) Alemania	522	15.282	18.035	1.237	514	15.167	17.754	1.235	1,4	-1,6
15 (17) Italia	779	13.318	14.220	138	806	14.975	16.774	142	1,4	18
16 (16) Japón	2.524	12.290	14.462	42	2.471	13.579	16.756	19	1,4	15,9
17 (15) India	625	8.567	14.571	31	440	8.252	14.192	30	1,1	-2,6
18 (19) Dinamarca (T)	399	9.913	12.018	471	417	10.731	13.215	481	1,1	10
- DIS	321	9.645	11.858	468	339	10.439	13.020	477	1,1	9,8
- Dinamarca N	78	269	160	3	78	291	195	3	0,0	21,5
19 (18) Ant&Barbuda	1.166	9.620	12.576	755	1.194	9.961	13.011	788	1,1	3,5
20 (27) Indonesia	1.856	5.154	6.835	67	2.134	6.821	9.482	90	0,8	38,7
21 (21) EEUU	388	7.970	9.006	270	400	8.342	9.482	291	0,8	5,3
22 (20) Bermudas	142	9.306	9.567	62	142	9.371	9.460	55	0,8	-1,1
23 (22) Malasia	457	6.433	8.589	68	485	6.934	9.288	68	0,8	8,1
24 (23) Francia (T)	232	6.025	7.943	147	233	6.340	8.503	147	0,7	7,1
- Kerguelen	97	5.089	7.622	146	96	5.373	8.172	146	0,7	7,2
- Francia N	135	937	321	1	137	966	332	1	0	3,4
25 (24) Holanda (T)	810	7.428	7.937	324	844	7.608	8.235	332	0,7	3,8
- Antillas Hol.	156	1.388	1.794	30	131	1.242	1.617	19	0,1	-9,9
- Holanda N	654	6.040	6.142	294	713	6.366	6.618	313	0,5	7,7
26 (26) Turquía	912	5.049	7.437	71	936	5.371	7.904	74	0,6	6,3
27 (28) Filipinas	838	4.771	6.591	45	849	4.970	6.977	52	0,6	5,9
28 (25) St. Vincent	580	5.099	7.524	81	541	4.679	6.919	76	0,6	-8
29 (29) Bélgica	81	3.934	6.184	17	81	4.147	6.378	14	0,5	3,1
30 (30) Rusia	1.272	4.904	6.012	55	1.291	4.915	6.024	57	0,5	0,2
31 (32) Vietnam	918	2.683	4.251	21	1.001	3.138	5.004	22	0,4	17,7
32 (31) Taiwan	154	2.592	4.286	37	153	2.471	3.898	52	0,3	-9,1
33 (35) Kuwait	52	2.333	3.851	21	51	2.331	3.838	21	0,3	-0,3
34 (33) Tailandia	612	2.738	4.204	60	623	2.493	3.835	53	0,3	-8,8
35 (34) Is. Caimán	112	2.847	4.158	4	110	2.703	3.783	3	0,3	-9
36 (36) Brasil	166	2.018	3.049	30	159	2.043	3.068	39	0,2	0,6
37 (37) Camboya	730	1.966	2.763	17	730	1.838	2.556	14	0,2	-7,5
38 (41) Gibraltar	241	1.590	2.137	76	264	2.045	2.468	83	0,2	15,5
39 (39) Croacia	135	1.427	2.361	5	131	1.360	2.268	2	0,2	-3,9
40 (40) España	184	2.389	2.313	23	167	2.250	2.178	15	0,2	-5,8
TOTAL MUNDIAL	46.155	788.241	1.152.848	14.516	46.948	838.353	1.234.154	15.197	100,0	7,1

Buques de más de 300 Gt

Fuente: I.S.L. Bremen

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES (1981-2009)

<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2009
Panamá	27,657	41,305	44,949	79,581	119,448	153,425	188,996
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	67,067	90,945
Bahamas	0,197	5,985	17,541	23,873	31,936	39,087	45,243
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	31,148	40,086
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	32,193	38,956
Malta	0,231	2,015	6,916	19,058	26,671	24,603	34,792
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	22,026	28,181
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	19,75	25,838
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	19,082	20,154
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,908	15,241
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,167	15,167
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	9,577	11,988
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	12,367	14,975
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,478	13,579
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,9	8,252
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,910	8,342
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,384	4,915
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,798	4,970
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	2,743	2,471
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,068	2,043
<i>Total:</i>	332,329	309,121	339,799	371,421	417,483	502,681	615,134
TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,658	838,35

Datos a 31 de Diciembre de cada año

Millones de GT

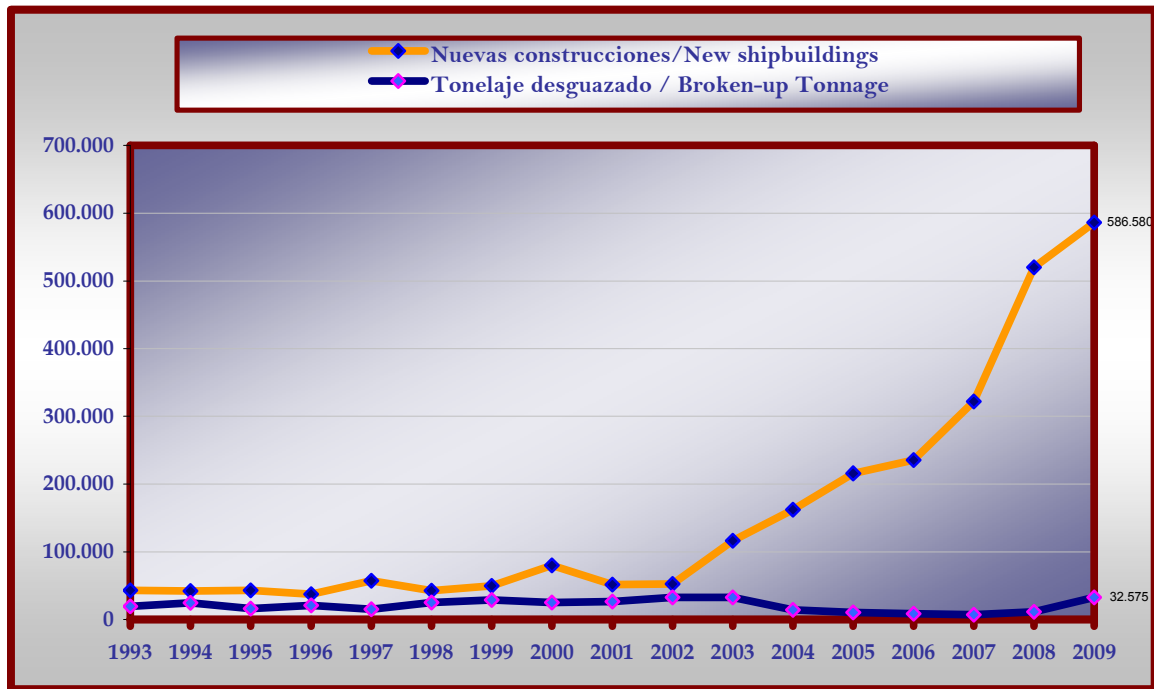
Fuente: I.S.L. Bremen

INDICE DE RENOVACION DE FLOTA DE LOS 35 PRIMEROS PABELLONES MUNDIALES

PAISES	FLOTA ACTUAL (DICIEMBRE 2009)			CARTERA DE PEDIDOS '000 TPM	Indice de Renovación (%)
	Nº Buques	'000 TPM	% TPM Mundial		
<i>Panamá</i>	6.810	286.783	23,2	10.602,85	3,69
<i>Liberia</i>	2.360	141.258	11,4	7.825,08	5,53
<i>Islas Marshall</i>	1.240	75.974	6,2	5.631,14	7,41
<i>Hong Kong (SAR)</i>	1.416	74.198	6,0	21.272,31	28,67
<i>Grecia</i>	1.145	67.777	5,5	54.124,29	79,85
<i>Singapur</i>	1.472	60.740	4,9	14.152,39	23,30
<i>Bahamas</i>	1.209	59.402	4,8	800,00	1,35
<i>China</i>	2.578	43.585	3,5	52.731,04	121,00
<i>Reino Unido ORD</i>	643	17.302	1,4	9.127,83	52,75
<i>Isla de Man</i>	285	15.716	1,3	124,09	0,79
<i>Chipre</i>	854	31.469	2,5	5.718,41	18,17
<i>Corea del Sur</i>	1.106	19.956	1,6	24.442,97	122,48
<i>Noruega</i>	441	19.828	0,1	6.609,50	33,33
<i>Alemania</i>	514	17.754	1,4	40.621,90	228,8
<i>Italia</i>	806	16.774	1,4	10.313,22	61,48
<i>Japón</i>	2.471	16.756	1,4	51.544,27	307,61
<i>India</i>	440	14.192	1,1	4.896,35	34,50
<i>Dinamarca</i>	417	13.215	1,1	14.671,44	111,02
<i>Indonesia</i>	2.134	9.482	0,8	923,74	9,74
<i>Estados Unidos</i>	400	9.482	0,8	5.902,76	62,25
<i>Bermudas</i>	142	9.460	0,8	10.064,87	106,39
<i>Malasia</i>	485	9.288	0,8	678,51	7,3
<i>Francia</i>	233	8.503	0,7	5.354,11	62,96
<i>Holanda ORD</i>	713	6.618	0,5	4.639,92	70,11
<i>Turquía</i>	936	7.904	0,6	15.956,28	201,87
<i>Filipinas</i>	849	6.977	0,6	86,60	1,24
<i>St. Vincent</i>	541	6.919	0,6	6,45	0,09
<i>Bélgica</i>	81	6.378	0,5	4.661,08	73,08
<i>Rusia</i>	1.291	6.024	0,5	1.708,54	28,36
<i>Vietnam</i>	1.001	5.004	0,4	1.643,77	32,85
<i>Taiwan</i>	153	3.898	0,3	16.524,50	423,92
<i>Kuwait</i>	51	3.838	0,3	1.272,00	33,14
<i>Tailandia</i>	623	3.835	0,3	1.199,45	31,27
<i>Brasil</i>	159	3.068	0,2	13.187,97	429,85
<i>Croacia</i>	131	2.268	0,2	1.106,15	48,77
TOTAL de los "35"	36.130	1.083.095	87,76	420.125,78	38,78

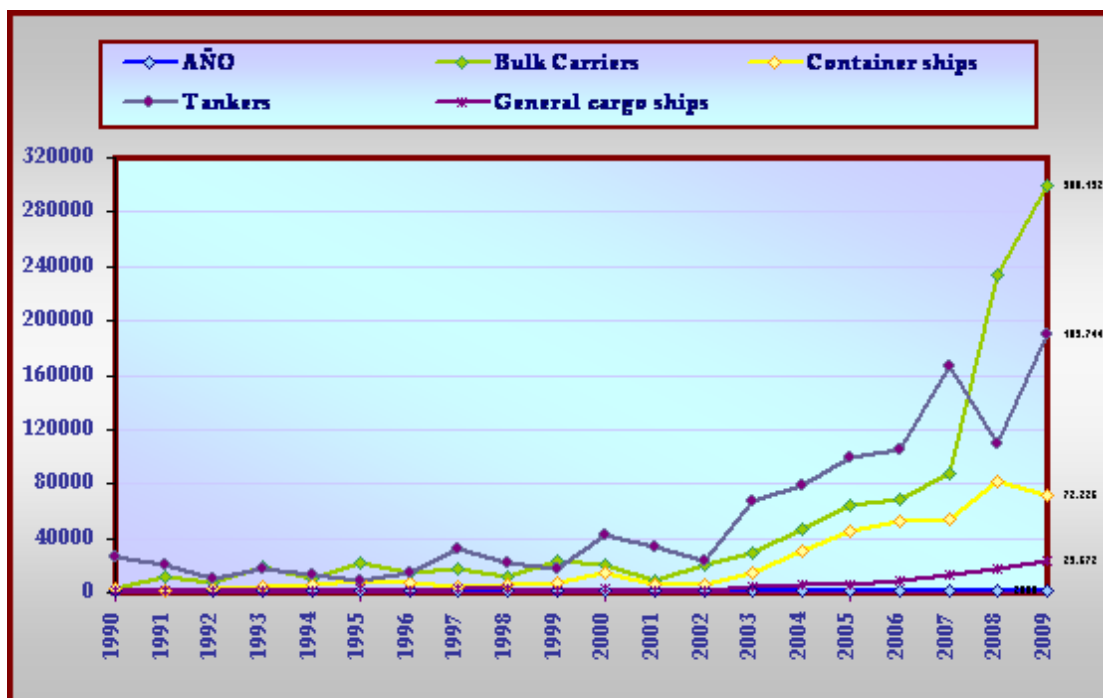
Fuente: Fairplay / I.S.L. Bremen

NUEVAS CONSTRUCCIONES Y TONELAJE MUNDIAL DESGUAZADO (1993-2009) ('000 TPM)



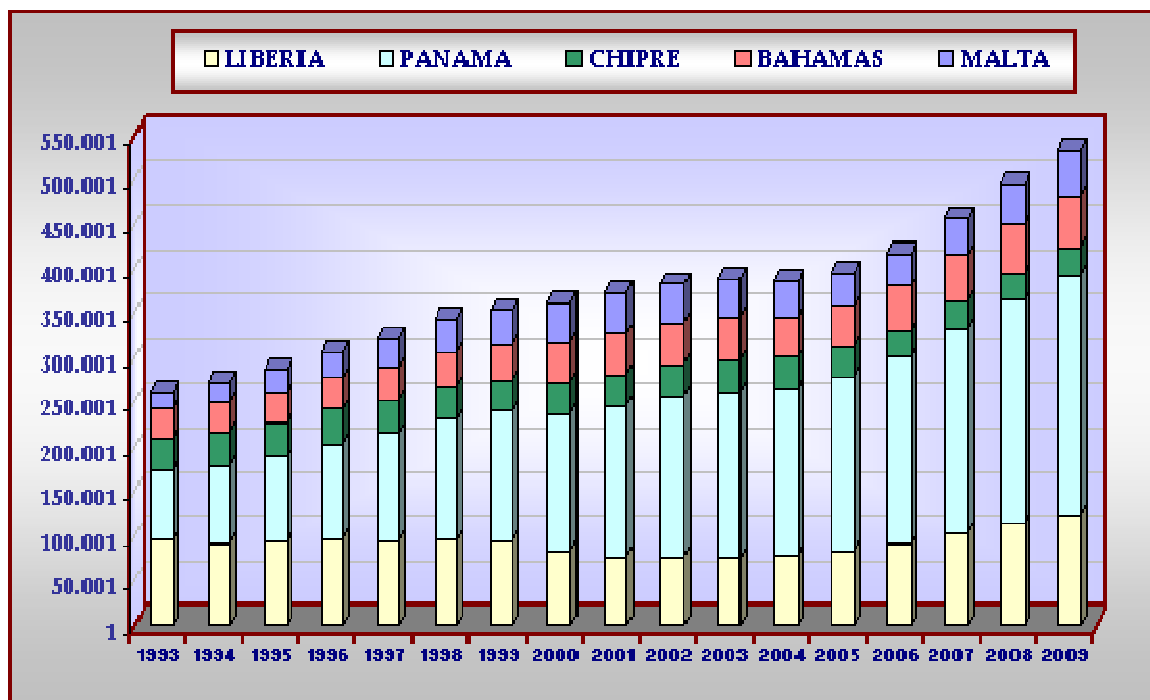
Datos nuevas construcciones a 1 de Enero de cada año. Tonelaje desguazado total anual.

NUEVAS CONSTRUCCIONES CONTRATADAS DESDE 1990 A 2009 ('000 TPM)



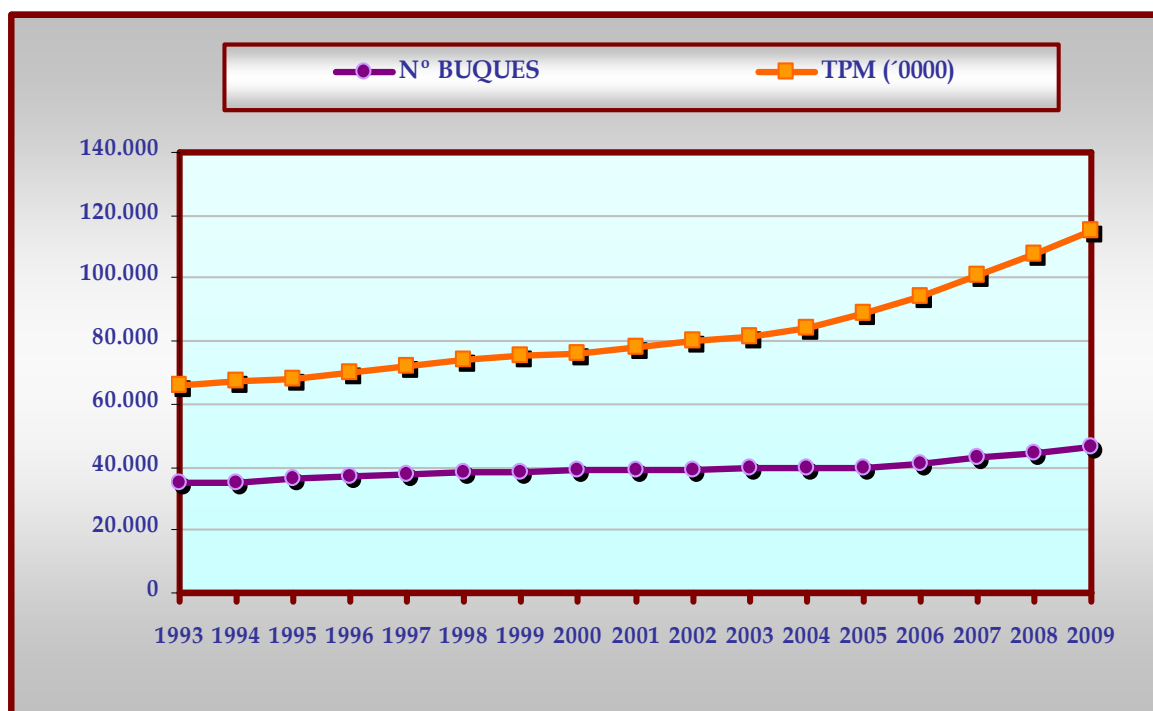
Datos a 1 de Enero de cada año

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

On 1st December 2009, the Treaty of Lisbon entered into force, ending in this way several years of negotiation about institutional issues. The Treaty of Lisbon amends the current EU and EC treaties, without replacing them. Likewise, the new European Parliament was elected in June 2009 for a period of five years.

In 2009, the European presidency was held by the Czech Republic in the first half of the year, and by Sweden in the second half.

In 2010, after the Treaty of Lisbon came into effect, there are two presidents in the European Council, the stable and full-time president and the president-in-turn, post that during the first half of the year will be held by Spain, followed by Belgium in the second half.

The new post of stable president is held by Herman Van Rompuy, the ex Belgian Prime Minister, that will be in the post for the next two and a half years.

El 1 de Diciembre de 2009 entró en vigor el Tratado de Lisboa, finalizando así años de negociación sobre temas institucionales. El Tratado de Lisboa enmienda los actuales Tratados de la Unión y de la Comunidad europea pero sin reemplazarlos. Asimismo, el nuevo parlamento europeo fue elegido en Junio de 2009 por un período de cinco años.

Durante 2009 la Unión Europea estuvo presidida por la República Checa, en el primer semestre y por Suecia, en el segundo.

En 2010, tras la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, coexisten dos presidentes en el Consejo de Europa, el presidente estable y el presidente de turno, que durante el primer semestre de 2010 será España, quien dará paso a Bélgica en el segundo semestre.

La nueva figura de presidente estable la encarna Herman Van Rompuy, ex-primer ministro belga, que ocupará el cargo durante un período de dos años y medio.

Another innovation arisen from the Treaty of Lisbon is the creation of the High Representative for Foreign Affairs and Security Policy post, that has gone to the British Catherine Ashton, that at the same time holds the post of Vice-President of the European Commission.

In 2009, Slovakia entered the Euro area, totalling 16 the Member states that share the single currency. At the same time, on 23rd July 2009, Island formally requested its entry into the EU.

Within the sphere of economy, current recession, one of the deepest and longest crisis in the European history, is showing signs to have bottomed out. Following the acceleration in the first months of 2009, the contraction seems to have finished by the middle of the year, thanks to an upturn in confidence and to a slight reactivation of the world trade. General inflation is still low, as a reflection of commodities price evolution and a weak demand, particularly investment demand.

Recovery will be probably slow and fragile. Due to the current new balance of the world demand, Europe cannot only depend exclusively on exports to give a boost to recovery. On the other hand, economic recovery will be curbed by the

Otra de las novedades del Tratado de Lisboa es la creación de la figura del Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, cargo que ocupa la británica Catherine Ashton, siendo al mismo tiempo Vicepresidenta de la Comisión.

Asimismo, en 2009 Eslovaquia ingresó en la zona euro, siendo ya 16 los estados miembros que participan en la moneda única. Por otra parte, en Julio, Islandia solicitó formalmente su ingreso en la UE.

En el ámbito económico, la actual recesión, una de las más profundas y largas de la historia europea, comienza a mostrar indicios de haber tocado fondo. Tras acelerarse durante los primeros meses de 2009, la contracción pareció haber finalizado a mediados de año, gracias a un repunte de la confianza y a una tímida reactivación del comercio mundial. La inflación general se mantiene baja, como reflejo de la evolución de los precios de las materias primas y de una débil demanda, especialmente la de la inversión.

La recuperación probablemente será lenta y frágil. Debido al reequilibrio en curso de la demanda mundial, Europa no puede contar exclusivamente con las exportaciones para impulsar la recuperación. Por otra parte, la recuperación económica se verá frenada por

increase of unemployment and the low level of credits as banks are still releasing their balance sheets.

In general, risks are being kept in balance. On the positive side, the upturn in the world trade would be more vigorous and prolonged than expected actually. On the negative side, the uncashed loans linked to the economic recession would make tension in the financial sector even worse. Moreover, the extreme indebtedness in foreign currency within the European emergent economies causes vulnerabilities that could affect the whole continent through a very integrated bank system and tight commercial links.

Real GDP contracted in 2009 by some 4%. All Member States, except Poland (1.4%), registered a fall in GDP during the year. Among the main EU Member States, the contractions ranged from about 2.3% in France to 4.9% in Germany and Italy. Within the Euro area, the countries most affected were Slovenia and Ireland (around -7.5%), closely followed by Finland (nearly -7%) and Slovakia (about -6%).

Outside the Euro area, contractions were more severe in general than in the euro area. Countries like Denmark, Sweden

el aumento del desempleo y la escasez de crédito, en la medida en que los bancos continúen desapalancando sus balances.

Los riesgos se mantienen en general equilibrados. Del lado positivo, el repunte del comercio mundial podría ser más vigoroso y prolongado de lo previsto realmente. Del lado negativo, los préstamos incobrables vinculados con la recesión podrían agravar aún más las tensiones en el sector financiero. Además, el sobreendeudamiento en moneda extranjera en las economías emergentes de Europa crea vulnerabilidades que podrían afectar a todo el continente a través de un sistema bancario muy integrado y de los estrechos vínculos comerciales.

El PIB real de la UE se contrajo en un 4%. Todos los Estados miembros, excepto Polonia (1,4%) registraron una caída en sus PIB en 2009. Entre los principales países de la Unión las contracciones oscilaron entre el -2,3% en Francia y el -4,9% de Alemania e Italia. En la Zona euro, los países más afectados fueron Eslovenia e Irlanda (-7,5%), seguidos de cerca por Finlandia (casi el -7%) y Eslovaquia (cerca del -6%).

Fuera de la Zona euro, las contracciones fueron más severas en general que en la Zona euro, con cifras cercanas al -4,5%

and the UK are estimated to contract by some 4,5%. The situation is extreme in the Baltics, where the estimated GDP falls are in double digit figures (close to -14% in Estonia and about -18% in Latvia and Lithuania).

CPI inflation in the EU 27 stood at 0.9 per cent in 2009, above the inflation registered in the Euro area (0.3%). In most Member States, CPI reached positive rates, with the exception of Ireland (-1.6%), Portugal (-0.6%) and Spain (-0.3%).

The effects of the recession were clearly manifest in several Member States, as Estonia, Bulgaria and Denmark reported industrial output declining by more than 10% between December 2008 and December 2009. In contrast, the industrial economies of the Netherlands, Slovenia, Luxembourg and Poland posted positive rates of change, with the fastest expansions in activity being recorded for Romania (6.9 %) and Slovakia (11.8 %). In the whole year, the industrial production in the Euro area decreased by 14.9%.

In 2009, and after years of relatively good performance, the EU labor market is undergoing a pronounced slowdown with significant job losses occurring across many Member States and sectors. Against

en Dinamarca, Suecia y el Reino Unido. La situación es extrema en los Países Bálticos, donde las caídas del PIB duplican estas cifras (cerca del -14% en Estonia y alrededor del -18% en Letonia y Lituania).

La inflación en la Europa de los 27 se situó en 2009 en el 0,9% , por encima de la de la Zona euro (0,3%). El IPC se mantuvo en cotas positivas en la mayoría de los Estados miembros, a excepción de Irlanda (-1,6%), Portugal (-0,6%) y España (-0,3%).

Los efectos de la recesión fueron claramente manifiestos en algunos Estados miembros, ya que Estonia, Bulgaria y Dinamarca registraron descensos en la producción industrial de más del 10% en un año (Diciembre/2008-2009). Por el contrario, las economías industriales de Holanda, Eslovenia, Luxemburgo y Polonia registraron tasas de cambio positivas, mientras que Rumania y Eslovaquia registraron las mayores expansiones de actividad (6,9% y 11,8%, respectivamente). En el conjunto del año la producción industrial en la Zona Euro cayó un 14,9%.

En 2009, tras años de comportamiento relativamente bueno, el mercado de trabajo está atravesando una acusada ralentización, con significantes pérdidas de empleo en muchos Estados miembros, así como en

the background of a modest recovery in 2010, the unemployment rate, that in 2009 stood at 9.4% in the EU-27 and 9.9% in the Euro area, is expected to continue climbing, reaching about 10.5% in the EU-27 by 2010.

The Euro area has experienced a prolonged period of disinflation over the past year, with an annual average HICP rate of 0.3% (1.0% in the EU-27).

Euro-area export growth increased significantly in the third quarter compared to the second quarter. At the same time, imports rebounded as well (2.6 %). The net contribution from trade was therefore slightly positive.

Nevertheless, for the European Union, which continues being the most important exporter at world level and the second importer, maritime transport and all related shipping services are essential in helping European companies compete globally.

As far as the European merchant fleet is concerned, at the end of 2009 the fleet of the 27 European Union (concerning vessels of 300 gt and over) decreased by 24.46 per cent, in dwt terms, over 2008 increment of 8.77 per cent, and rose some

muchos sectores. En un momento de moderada recuperación en 2010, la tasa de desempleo, que en 2009 fue del 9,4% en la UE-27 y del 9,9% en la Zona euro, se espera que siga subiendo hasta alcanzar casi el 10,5% en la UE-27 en 2010.

La Zona euro tuvo un período prolongado de desinflación durante el pasado año, con un IPC medio anual del 0,3%, siendo del 1,0% en la UE-27.

En la Zona euro las exportaciones crecieron notablemente en el tercer trimestre, en comparación con el segundo, al igual que las importaciones que también repuntaron un 2,6%. La contribución neta del comercio fue por tanto ligeramente positiva.

No obstante, para la Unión Europea que continúa siendo el primer exportador y el segundo importador a nivel mundial, el transporte marítimo y todos los servicios relacionados con él son esenciales para que las empresas europeas puedan competir en todo el mundo.

Por lo que a la flota mercante europea se refiere, a finales de 2009 la flota de la Europa de los 27, considerando los buques de más de 300 gt, se redujo un 24,46% en términos de tpm (frente al incremento del 8,77% en 2008), aumentando en un 0,76%

0.76 per cent (3.99 per cent in 2008) in number of ships. As of December 31st, 2009, it consisted of 8,370 vessels and 190.08 million dwt, representing 22.67 per cent of the world merchant fleet tonnage, whereas the Euro area tonnage represented 17.7 per cent of the world merchant fleet.

By countries, as for 31st December 2009, Greece is still the most important shipping country of the European Union as far as the fleet is concerned, with 1,145 vessels and 67.77 million dwt. In comparison to the previous year, it means an increment of 1.6% with reference to the number of ships and a 4.0% dwt-increment. Greece still stands out for its high rate of fleet renewal, (+79.85%) and for an order book of 54 million dwt.

As for December, 31st, 2009, the first shipping countries in the European ranking were, behind Greece, Malta (with 1,525 vessels and 55 mill dwt), the United Kingdom (928 vessels and 33 mill dwt) and Cyprus (854 vessels and 31.4 mill dwt) that represented 10.1%, 13.5% and 0.2% respectively in dwt terms.

Apart from the above mentioned countries, other European countries incremented their fleet tonnage during 2009, among them, Luxemburg that increased its

(3,99% en 2008) el número de buques. A 31 de diciembre de 2009, la flota de la UE27 estaba compuesta por 8.370 buques y 190,08 mill tpm, lo que representa el 22,67% del tonelaje total de peso muerto de la flota mercante mundial, mientras que el tonelaje de la Euro zona representaba el 17,7% de la flota mundial.

Por países, a 31 de Diciembre de 2009, Grecia continuaba siendo el país de mayor importancia dentro de la Unión Europea en cuanto a flota se refiere, con 1.145 buques y 67,77 mill de tpm. En comparación con el año anterior, esto supone un incremento del 1,6% en el número de buques, y un 4,0% en tpm. Grecia sigue destacando por su elevado índice de renovación de flota (+79,85%), y por una cartera de pedidos de 54 mill tpm.

A 31 de Diciembre, los primeros países en el ranking marítimo europeo eran, por detrás de Grecia, Malta (con 1.525 buques y 55 mill tpm), Reino Unido (928 buques y 33 mill tpm) y Chipre (854 buques y 31,4 mill tpm), que incrementaron sus flotas, con respecto a 2008, en un 10,1%, 13,5% y 0,2%, respectivamente, en términos de tpm.

Además de los países ya mencionados, otros países europeos incrementaron el tonelaje de sus flotas durante 2009, entre ellos Luxemburgo que aumentó su flota

fleet 25.4% compared to 2008, Italy 18% and Portugal 13.4%. Other countries suffered decreases in their national tonnages, such as Bulgaria (-46.8%), Austria (-35.4%), Latvia (-24%) and Sweden (-11.6%).

As of December 31st 2009, and within the European second registries of ships, the NIS held the highest amount of tonnage (18.5 mill dwt), followed by the registry of Isle of Man (15.7 mill dwt), DIS (13.02 mill dwt), and Kerguelen (8.2 mill dwt).

As regards the European fleet renewal rate, as for 31st December 2009, it highlights Germany with an order book of 40 mill dwt, representing 228.8 per cent of its fleet at that time of the year (17 mill dwt), followed by Denmark that stands out for its order book of 14 million dwt, and a renewal rate of 111.02 per cent of its fleet. After them several countries with high renewal rates, such as Belgium (73.08%), The Netherlands (70.11%), France (62.96%), Italy (61.48%), and the United Kingdom (52.75%).

On the other hand, during the year 2009, 125 vessels with 3 million dwt were broken up.

In 2009 the European Union fleet comprised 9,848 vessels registered under

respecto a 2008 en un 25,4%, Italia en un 18% y Portugal en un 13,4%. Otros países, como Bulgaria (-46,8%), Austria (-35,4%), Letonia (-24%) y Suecia (-11,6%), sufrieron descensos en sus tonelajes nacionales.

A 31 Diciembre de 2009, dentro de los segundos registros europeos de buques, el NIS aglutinaba el mayor tonelaje (18,5 mill tpm) seguido del registro de la Isla de Man (15,7 mill tpm), el DIS (13,02 mill tpm) y Kerguelen (8,2 mill).

En cuanto al índice de renovación de la flota europea, a 31 de Diciembre de 2009, destaca Alemania, con una cartera de pedidos de 40 mill de tpm, lo que representa el 228,8% de su flota a esa fecha (17 mill tpm), le sigue Dinamarca, con un índice de renovación del 111,02% y 14 mill de tpm en su cartera de pedidos. Tras ellos otros varios países con altos índices de renovación de flota, como Bélgica (73,08%), Holanda (70,11%), Francia (62,96%), Italia (61,48%) y Reino Unido (52,75%).

Por otra parte, durante el año 2009, se desguazaron 125 buques, con cerca de tres millones de tpm.

En 2009 la flota de la U.E. estaba compuesta de 9.848 buques registrados en

European Flags, equal to 300 million dwt, whereas the EU fleet in terms of domicile reached 15,160 vessels and 501 million dwt.

As far as fuel is concerned, Brent Oil prices increased from 44.84 US dollars in January 2009 to 74.67 US dollars in December.

As it was expected, the European ports also suffered the effects of the economic crisis. In 2009, 1,795 million tons were moved, what means a decrease of 11.9 per cent over 2008.

Rotterdam is still the first European port with a total traffic of almost 387 million tons, some 8.1 per cent less than in 2008. It is followed by Antwerp, Hamburg and Amsterdam with traffic volumes of 157, 110 and 86 million tones, respectively.

The first Mediterranean port is Marseilles, that with a total traffic volume of 83 million tons in 2009, stood at the fifth place in the European port system.

European shipbuilders are suffering from a dearth of new orders. Yet the restructuring forced by low-cost Asian competitors has left Europe's shipyards with some advantages. Cruise ships are

banderas europeas, con 300 millones tpm, mientras que la flota de las empresas domiciliadas en Europea contaba con 15.160 buques y 501 millones tpm.

En lo referente a combustibles, los precios del petróleo Brent subieron de 44,84 dólares en Enero de 2009 a 74,67 dólares en Diciembre.

Como era de esperar los puertos europeos también sufrieron los efectos de la crisis. En 2009 se movieron 1.795 mill de toneladas, lo que supone un descenso del 11,9% respecto a 2008.

Róterdam sigue siendo el principal puerto europeo con casi 387 mill de toneladas movidas, un 8,1% menos que en 2008. Le siguen Amberes, Hamburgo y Ámsterdam, con 157, 110 y 86 millones de toneladas, respectivamente.

El primer puerto del Mediterráneo es Marsella, que, con un tráfico total de 83 mill de toneladas en 2009, se situó en el quinto puesto del sistema portuario europeo.

Los astilleros europeos están sufriendo la falta de pedidos. Pero, la reestructuración causada por los bajos precios de sus competidores asiáticos les proporciona algunas ventajas. Los buques de crucero

a particular specialty. Ferries, another area of European dominance, are also in demand, as ageing ferries in the Mediterranean are due for replacement soon. Same can be said of cable-laying ships, tows and other service vessels.

Remarkable is that Italy and Germany totaling orders of all in all 2.2 mill cgt and 1.6 mill cgt respectively are the only European countries being within the top ten shipbuilding countries.

Only 8.9 mill cgt equal to 5.8 per cent of the world cgt based order book will be built in European yards, being mostly passenger ship tonnage.

To require all shipowners to be insured against damage to third parties caused by their ships, on 11 March 2009, the third Maritime Safety Package has been adopted by the European Parliament. With the adoption of the first two legislative packages on maritime safety (the so-called ERIKA I and II packages), the EU delivered a strong message that substandard shipping would no longer be tolerated.

Spain is holding the presidency of the European Union Council during the first half of the year 2010, in a background

son una especialidad europea. Los ferries, otra área de dominio europeo, también son demandados, ya que los de más edad del Mediterráneo se tendrán que reemplazar pronto. Lo mismo se puede decir de los buques cableros, remolcadores y otros buques de servicio.

Hay que destacar que Italia y Alemania, con pedidos por un total de 2,2 y 1,6 millones cgt, respectivamente, son los únicos países europeos en el ranking de los 10 primeros países constructores de buques.

Solamente 8,9 mill cgt equivalentes al 5,8% del total de la cartera de pedidos mundial se construirán en astilleros europeos, principalmente buques de pasaje.

Para requerir que todos los armadores estén asegurados contra los daños a terceros ocasionados por sus buques, el 11 de Marzo de 2009, el Parlamento Europeo adoptó el Tercer Paquete de Seguridad Marítima. Con la adopción de los dos primeros paquetes legislativos sobre seguridad marítima (los llamados ERIKA I y II), la UE lanzaba un rotundo mensaje manifestando que no se debe tolerar nunca más la navegación subestandar.

España va a ejercer la presidencia del Consejo de la Unión Europea durante primer semestre de 2010, en un entorno

characterized by the economic crisis and by the institutional changes occurred since the Treaty of Lisbon came into force.

In 2009, the Spanish economy decreased by -3.6 per cent on average. This is four and a half points lower than the rate registered in 2008. Spanish government forecasts a change of -0.3 per cent, whereas some different financial analysts agreed the variation will be half a point lower. Nevertheless, it must be considered the possible effects of the completion of some incentive policies, the reductions in public expenditure as well as the tax increase, especially in domestic demand, key factor for the recovery consolidation.

As far as industrial activity is concerned, the Industrial Production Rate (IPR) experienced a favourable performance in December 2009. In spite of it, the severe falls that the IPR had in the first half of the year justifies the important annual decrease of 15.8 per cent (more than twice than in 2008) registered in the whole year.

Until November 2009 the commercial deficit dropped by 48.5 per cent, as exports decreased almost ten points less than imports, in percentage terms.

caracterizado por la crisis económica y por los cambios institucionales producidos por la entrada en vigor del Tratado de Lisboa.

La economía española cayó en 2009 como media un -3,6%. El dato es cuatro puntos y medio menor que el registrado en 2008. Para 2010 el Gobierno Español prevé una variación del -0,3%, mientras que el consenso de los diferentes analistas financieros apunta a una reducción de medio punto. No obstante, habrá que tener en cuenta los efectos que podrían tener la finalización de algunas políticas de estímulo, junto con el recorte del gasto público y la subida de impuestos, especialmente en la demanda interna, factor clave a la hora de asentarse la recuperación.

En cuanto a la actividad industrial el Índice de Producción Industrial (IPI) experimentó un comportamiento favorable en Diciembre de 2009. Pese a ello, las severas caídas sufridas por el IPI en la primera mitad de 2009 justifican el importante retroceso anual del 15,8% (más del doble del experimentado en 2008) registrado en el conjunto del año.

Hasta Noviembre de 2009 se registró una caída del 48,5% del déficit comercial, al disminuir las exportaciones casi diez puntos porcentuales menos que las importaciones.

The Spanish economy continued losing jobs in the last part of 2009 and the first month of 2010, though this fall is slowing down. In the whole year, the unemployment rate increased by 18.8% (compared to 13.9% in 2008). In relative terms, the highest employment destruction still was in construction (17.3%), industry (11.95%) and services (3.3%).

Prices fall that began in the middle of 2008 made once again the Consumer Price Index close the accounting year, according to Eurostat, with an annual inflation rate of -0.3 per cent (after 1.4 per cent in December 2008). However, International Monetary Fund forecasts that prices in Spain will register an upturn of 1.2 per cent in 2010 and 1 per cent in 2011.

As for the Spanish fleet, on 31st December 2009, it comprised 247 vessels, with 3.95 million gt. It means that the Spanish fleet tonnage decreased in gt terms by -6.8 per cent regarding 2008.

In 2009, the Spanish fleet increased with the entry of nine newbuilding vessels. This, together with the scrapping of old vessels, still profitable during the last two years, made the Spanish merchant fleet younger.

La economía española siguió perdiendo empleo en el tramo final de 2009 y en el primer mes de 2010, si bien la caída se ralentiza. En el conjunto de 2009, la tasa de paro aumentó hasta el 18,8% (frente al 13,9% de 2008). En términos relativos, la mayor destrucción de empleo siguió siendo en la construcción (17,3%), seguida de la industria (11,95) y servicios (3,3%).

El descenso de los precios que comenzó a mediados de 2008 hizo que un año más el Índice de Precios al Consumo cerrase el ejercicio, según Eurostat, con una tasa anual de inflación del -0,3% (tras el 1,4% en Diciembre 2008). No obstante, los pronósticos del Fondo Monetario Internacional apuntan a que los precios registrarán en España un repunte del 1,2% en 2010 y un 1% en 2011.

Por lo que a la flota española se refiere, a 31 de Diciembre de 2009, estaba compuesta por 247 buques, con 3,95 mill gt, lo que supone un descenso de su tonelaje (en gt) del -6,8% con respecto al año anterior.

En 2009, la flota española se incrementó con nueve buques de nueva construcción. Esto junto al desguace de buques de avanzada edad, aún rentables en los dos últimos años, hizo rejuvenecer la flota mercante española.

42.5 per cent of the Spanish fleet is flagged out, with an average age of 14.9 years; whereas 57.5 per cent of the fleet is under the Spanish registry, with an average age of 13.2 years.

The Spanish order book in the year 2009 climbed to 114,923 dwt. At the same time the renewal rate of the Spanish fleet stood at 5.2 per cent.

As far as port traffic is concerned, during 2009 the total traffic in all the Spanish general interest ports increased by some 412.7 million tones, what means a decrease of -13 per cent compared to 2008 (2.02 per cent).

The Spanish leading ports with traffics of general goods of over one million tones, with the exception of the port of Valencia that removed Algeciras Bay port from the first place in this ranking (with increments that were higher than 10 per cent), although having improved their figures, are still far from those levels of movements achieved in 2008.

Bilbao and Cartagena ports, that in 2008 stood at the first and second places in the ranking of liquid bulk traffics have dropped to the third and fourth places in 2010, with a decrease of 30 per cent each.

El 42,5% de la flota española está registrada en banderas extranjeras, con una edad media de 14,9 años; correspondiendo el 57,5% a la flota de pabellón español, con una edad media de 13,2 años.

La cartera de pedidos de España en 2009 ascendió a 114.923 tpm, al tiempo que el índice de renovación de la flota española se situaba en el 5,2%.

Por lo que al tráfico portuario se refiere, durante 2009 el tráfico total de los puertos españoles de interés general ascendió a unos 412,7 millones de toneladas, lo que supone una disminución del -13% con respecto a 2008 (2,02%).

Los principales puertos españoles, con tráficos de mercancía general por encima del millón de toneladas, a excepción del puerto de Valencia que superó a Bahía de Algeciras en el primer puesto de este ranking (con incrementos superiores al 10%) aunque han mejorado sus cifras, siguen lejos de los niveles movidos en 2008.

Los puertos de Bilbao y Cartagena, que en 2008 ocupaban el primer y segundo lugar en el ranking de tráficos de graneles líquidos han caído al tercer y cuarto puesto en 2010, con descensos del 30% cada uno.

The ports of Gijón, Tarragona and Ferrol are still the leading ports in dry bulk traffics.

After having a historical time of prosperity from 2003 to 2008, when vessel contracting was a constant feature, Spanish shipyards closed 2009 with a decrease in their order book of 83 per cent in gross tonnage, according to Gerencia del Sector Naval. Out of 24 shipbuilders, 23 private and one public shipyards, controlled by the public organization, only seven guaranteed new orders for 13 vessels, compared to 75 signed in the previous year.

In theory, the current Spanish shipyards order book guarantee some activity for the next two years.

On the other hand, during 2009, vessels buying and selling experienced a drop of more than 85 per cent.

On 27th March, the Spanish Cabinet Meeting passed a Plan to change the Titles I and III of the Law of Ports 48/2003, on economic regime and provision of services in the general interest ports.

On 28th April 2009, Spain and France gave the service of two new motorways

Los puertos de Gijón, Tarragona y Ferrol siguen siendo los principales puertos en tráficos de graneles sólidos.

Tras vivir un periodo histórico de bonanza de 2003 a 2008 donde las contrataciones de buques eran una constante, los astilleros españoles cerraron 2009 con una caída de su cartera de nuevos barcos del 83% en toneladas de registro bruto, según la Gerencia del Sector Naval. De los 24 astilleros, 23 privados y uno público, controlados por el organismo público, sólo siete lograron garantizarse nueva carga de trabajo con 13 buques, frente a los 75 que se firmaron en el ejercicio pasado.

En teoría, la actual cartera de pedidos de los astilleros españoles garantiza una cierta actividad durante los próximos dos años.

Por otra parte, en 2009, la compraventa de buques experimentó una caída superior al 85%.

El 27 de Marzo de 2009, el Consejo de Ministros aprobó un Proyecto de modificación de los títulos I y III de la Ley de Puertos 48/2003, de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general.

El 28 de Abril de 2009, España y Francia dieron luz verde a la puesta en servicio de

of the sea, that will help to reduce the levels of road congestion, total energy consumption and the greenhouse gas emissions. Both, France and Spain will share an European subsidy of up to 30 million euros, contributing 15 million each country.

One of the new motorways of the sea will connect Algeciras and Vigo with the ports of Le Havre and Nantes-Saint Nazaire, and the other one will link the port of Gijon with the port of Nantes-Saint Nazaire.

On 3rd October 2009, the fishing vessel “Alakrana” was hijacked by pirates, 413 miles off the South Coast of Somalia. On 17th November 2009, after 47 days, the vessel was freed on receipt of the payment of about 4 million dollars ransom.

As a result of the Alakrana hijack, the Spanish Law was modified on November 2nd, in order to allow the security guards to use armaments up to 12.70 mm on board vessels under the Spanish flag, providing that this armament is purchased to manufacturers and distributors settled in Spain. However, in vessels under other flags military men are allowed on board as well as the possession of armament above the regulated for the Spanish vessels.

dos nuevas Autopistas del Mar, que contribuirán a disminuir los niveles de congestión de las carreteras, el consumo energético total y las emisiones de gases de efecto invernadero. Ambos países aportarán al 50% una subvención europea de hasta 30 millones de euros.

Una de las nuevas Autopistas del Mar conectará Algeciras y Vigo con los puertos de Le Havre y Nantes-Saint Nazaire, y la otra unirá el puerto de Gijón con el francés de Nantes-Saint Nazaire.

Por otra parte, el 3 de Octubre de 2009 el pesquero “Alakrana” fue secuestrado a 413 millas de la costa sur de Somalia. El 17 de Noviembre, tras 47 días de secuestro, el Alakrana fue liberado tras el pago de un rescate de unos 4 millones de dólares.

A consecuencia del secuestro, la ley española fue modificada el 2 de Noviembre de 2009 para permitir a los vigilantes de seguridad emplear armamento de hasta 12,70 mm en los buques con bandera española, siempre que sea adquirido a fabricantes o distribuidores asentados en España. En cambio, en las embarcaciones de otras banderas sí que está permitida la presencia a bordo de militares y la tenencia de armamento superior al reglamentado para barcos españoles.

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA

PAISES (Nº Buques / GT)	1961	1971	1981	1991	2001	2006	2009
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	514 15.167.000
BELGICA	206 713.197	224 1.153.081	312 1.916.765	268 314.198	14 11.000	69 4.139.000	81 4.147.000
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	417 10.731.000
IRLANDA	- -	- -	- -	187 195.111	36 227.000	26 108.000	30 117.000
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	167 2.250.000
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	233 6.340.000
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	1.145 38.956.000
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	806 14.975.000
LUXEMBURGO	- -	- -	- -	51 1.703.482	60 1.378.000	45 616.000	49 709.000
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	844 7.608.000
PORTUGAL	- -	- -	- -	337 880.779	164 1.097.000	151 1.177.000	158 1.173.000
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	928 25.838.000
AUSTRIA	- -	- -	- -	- -	20 78.000	8 34.000	2 10.000
FINLANDIA	- -	- -	- -	- -	143 1.496.000	121 1.270.000	128 1.363.000
SUECIA	- -	- -	- -	- -	238 2.794.000	236 3.732.000	215 3.920.000
MALTA	- -	- -	- -	- -	- -	1.235 24.603.000	1.525 34.792.000
CHIPRE	- -	- -	- -	- -	- -	883 19.082.000	854 20.154.000
ESLOVAQUIA	- -	- -	- -	- -	- -	52 232.000	36 158.000
POLONIA	- -	- -	- -	- -	- -	41 77.000	45 79.000
LETONIA	- -	- -	- -	- -	- -	29 286.000	24 225.000
ESTONIA	- -	- -	- -	- -	- -	44 385.000	30 347.000
LITUANIA	- -	- -	- -	- -	- -	56 370.000	54 378.000
BULGARIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -	56 503.000
RUMANIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -	29 139.000
TOTAL BUQUES						11.342	8.370
TOTAL GT						200.897.000	190.079.000
% FLOTA MUNDIAL	41,6 38,3	31,0 31,2	22,8 28,0	16,8 14,7	13,46 14,95	26,45 29,30	17,82 22,67

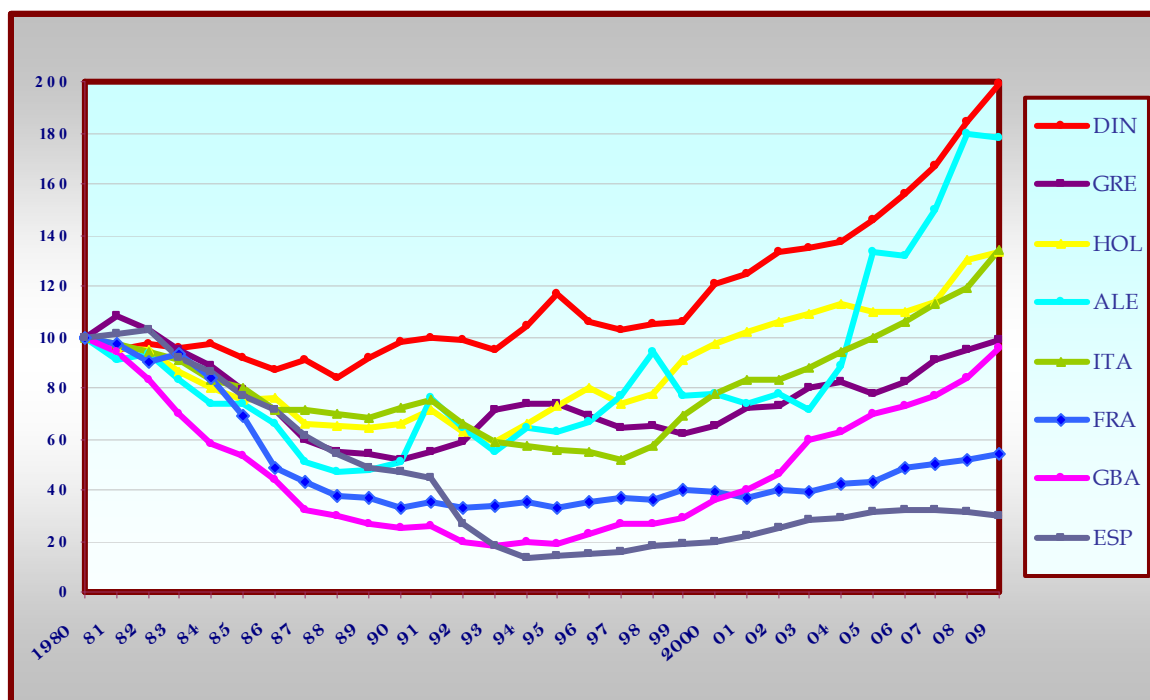
Fuente: Lloyd's Register of Shipping (1961-71-81-91) - I.S.L.Bremen (Datos Dic. 2001-2009)

FLOTAS DE LA U.E. EVOLUCION DURANTE 2009

BANDERA (PAIS)	1 DE ENERO DE 2009			31 DE DICIEMBRE DE 2009			% Cambio sobre 2008 TPM
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	
ALEMANIA	522	15.282	18.035	514	15.167	17.754	-1,6
AUSTRIA	4	14	18	2	10	12	-35,4
BELGICA	81	3.934	6.184	81	4.147	6.378	3,1
BULGARIA	86	890	1.290	56	503	686	-46,8
CHIPRE	867	20.033	31.408	854	20.154	31.469	0,2
DINAMARCA	399	9.913	12.018	417	10.731	13.215	10
ESLOVAQUIA	50	197	265	36	158	206	-22,4
ESPAÑA	184	2.389	2.313	167	2.250	2.178	-5,8
ESTONIA	30	334	83	30	347	83	0,7
FINLANDIA	130	1.458	1.169	128	1.363	1.125	-3,8
FRANCIA	232	6.025	7.943	233	6.340	8.503	7,1
GRECIA	1.127	37.138	63.723	1.145	38.956	67.777	6,4
HOLANDA	810	7.428	7.937	844	7.608	8.235	3,8
IRLANDA	32	122	171	30	117	171	-0,1
ITALIA	779	13.318	14.220	806	14.975	16.774	18
LETONIA	28	240	220	24	225	167	-24
LITUANIA	52	348	331	54	378	344	4,1
LUXEMBURGO	42	509	678	49	709	850	25,4
MALTA	1.487	31.649	50.760	1.525	34.792	55.892	10,1
POLONIA	46	81	62	45	79	59	-5,3
PORTUGAL	154	981	1.075	158	1.173	1.219	13,4
REINO UNIDO	891	22.790	29.101	928	25.838	33.018	13,5
RUMANIA	35	150	173	29	139	159	-8,3
SUECIA	239	4.256	2.455	215	3.920	2.170	-11,6
TOTAL	8.307	179.479	251.632	8.370	190.079	268.444	6,68

Hungría, Eslovenia y República Checa países sin flota

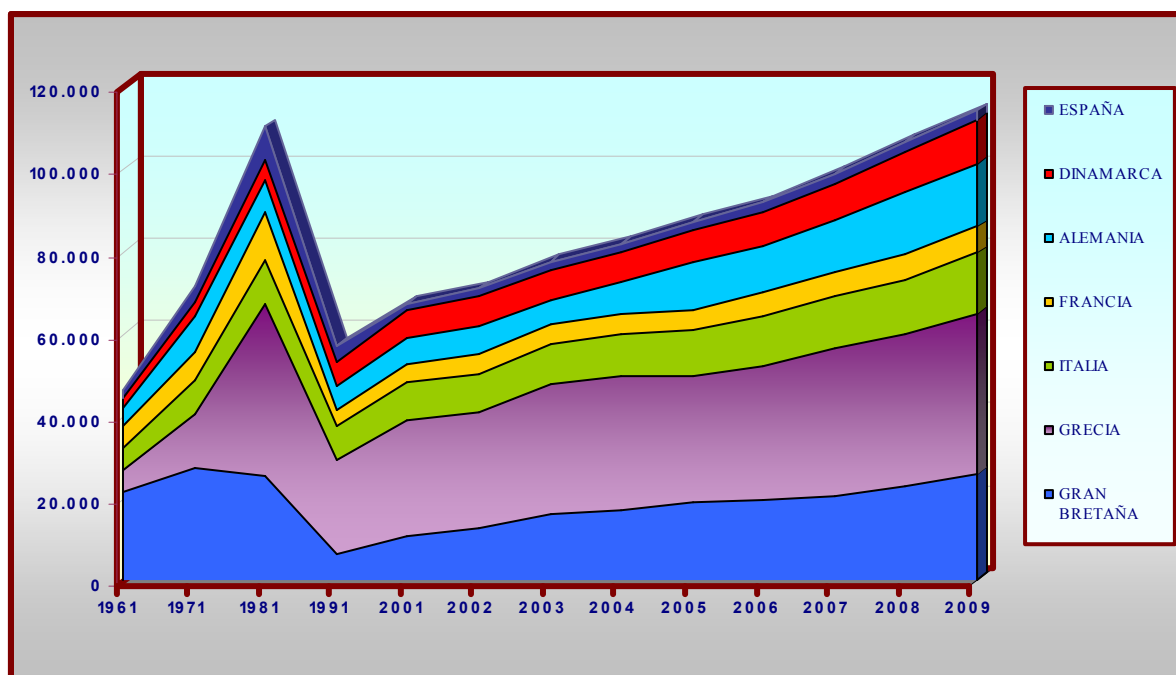
EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS DE LA U.E. DESDE 1980 A 2009 (1980 = 100% G.T.)



Datos a 31 de Diciembre de cada año

Incluidos 2º registros nacionales

PRINCIPALES FLOTAS DE LA UNION EUROPEA (1961-2009) ('000 G.T.)



Datos a 31 de Diciembre de cada año

Incluidos 2º registros nacionales

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

In 2009, the Basque Country GDP decreased by 3.3 per cent, being the year-on-year rate in the fourth quarter of -2.5 per cent. Several forecasts give a virtually zero increment in 2010, although the Basque Government foresees an increase of 0.5 per cent.

En el conjunto del año, el PIB del País Vasco se contrajo un 3,3%, siendo su tasa interanual en el cuarto trimestre del -2,5%. Las diversas previsiones otorgan un crecimiento prácticamente nulo durante 2010, aunque el Gobierno Vasco prevé un crecimiento del 0,5%.

In the whole 2009, the Basque GDP improved the Spanish rate (-3.6 per cent), and the EU27 rate (-4.0 per cent).

Este índice anual mejoró el obtenido por la economía española (-3,6%), y por la UE-27 (-4,0%).

Nevertheless, GDP per capita showed a more positive development view of the Basque Country in 2009, as it stood at the top of all Autonomous Communities in terms of GDP per capita, with 30,700 € per person, much higher than the Spanish average rate (22,886 €) and the E.U. rate of 23,600 €.

Sin embargo, el PIB por habitante mostró una visión más positiva de la evolución del País Vasco en 2009, ya que se mantuvo a la cabeza de las CCAA en PIB por habitante, con 30.700 €/persona, muy por encima de los 22.886 € de la media estatal y de los 23.600 € por habitante de la Unión Europea.

As for the territorial share of the GDP in 2009, Vizcaya and Guipúzcoa, -3,6 per cent both, slightly exceeded Alava's rate that stood at 4,1 per cent.

En cuanto a la distribución territorial del PIB en 2009, Vizcaya y Guipúzcoa, con un -3,6% ambas, superan ligeramente la tasa de Álava, que fue del -4,1%.

Industry and construction are still the

La industria y la construcción siguen

segments most affected by the economic decrease although they are moderating their downturn. On the other hand, the segment of services shows a negative evolution, though improvement in the forthcoming months is expected.

The segment of industry succeeded in reducing its decrease rate in the fourth quarter of 2009, from -11.6 to -5.8 per cent, achieving furthermore a 0.5 per cent q-on-q increase. It is expected that in the next months this recovery will be consolidated.

The construction segment was the only segment that showed a negative evolution regarding the third quarter of 2009, although slowing down its q-on-q fall, from -6,2% to -4.8%. This segment accumulates seven consecutive decreasing quarters in both year-on year and quarter-on-quarter terms.

In the last quarter of 2009, the year-on-year domestic demand rate was significant, having increased by 0.2 per cent, after six consecutive quarters in negative. Likewise, household expenses are recovering moderating its year-on-year reduction. Investment still maintains very negative year-on-year rates, although having reduced by 1.3 per cent.

siendo los sectores más afectados por el retroceso económico, aunque moderan su ritmo de caída. Por el contrario, el sector servicios continúa con una evolución negativa, aunque con vistas a mejorar sus cifras en los próximos meses.

El sector de la industria logró aminorar en el cuarto trimestre de 2009 su ritmo de decrecimiento, pasando del -11,6% al -5,8% e incluso logró un crecimiento intertrimestral del 0,5%. Se espera que en los próximos meses esta mejoría se consolide.

El sector de la construcción ha sido el único que muestra una variación negativa respecto al tercer trimestre de 2009, aunque sí logra frenar su caída interanual, del -6,2% al -4,8%. El sector acumula siete trimestres consecutivos de decrecimientos tanto interanuales como intertrimestrales.

En el último trimestre de 2009, la tasa interanual de la Demanda Interna ha sido significativa, con un ascenso del 0,2%, tras seis trimestres consecutivos en negativo. Igualmente, el gasto de los hogares se recupera moderando su reducción interanual. La inversión aún mantiene tasas interanuales muy negativas, aunque se han aminorado en un 1,3%.

During the fourth quarter of 2009, the decrease pace of the exports carried out from the Basque Country registered a year-on-year nominal decrease of -11.1% as against -30.2% in 2008.

As regards Historic Territories, the largest export reduction, above the Basque average rate, was registered by Alava, with -32.8%. The decrease of Vizcaya foreign sales (-25.5%) stood at a rate slightly lower than the average, whereas Guipuzcoa exports decreased by -22.8%. As far as imports are concerned, the three Historic Territories showed significant reductions, being Guipuzcoa the area with a lowest decrease (-31.5 per cent), followed by Vizcaya (-40.6 per cent) and finally, Alava that showed the largest imports reduction (-41.3 per cent).

The dynamism loss of the foreign trade have resulted in year-on-year reductions on exports of 26.6 per cent, and of -38.9 per cent on imports. These are rates not even registered in the 80's.

According to Eustat Population Survey, the number of people unemployed continued swelling, reaching the figure

Durante el cuarto trimestre de 2009, el ritmo de descenso de las exportaciones realizadas desde el País Vasco registró una disminución nominal del -11,1% interanual frente al -30,2% de 2008.

Por Territorios Históricos, el mayor retroceso de las exportaciones, superando la media vasca, le corresponde a Álava con un -32,8%. La disminución de las ventas exteriores de Vizcaya (-25,5%) se situó ligeramente por debajo de la media, mientras que las exportaciones de Guipúzcoa disminuyeron en un -22,8%. Por lo que se refiere a las importaciones, los tres Territorios Históricos presentan decrecimientos importantes, siendo Guipúzcoa también el área que menos disminuyó (-31,5%), seguido de Vizcaya (-40,6%) y Álava que es el que mayor descenso mostró en las importaciones (-41,3%).

La pérdida de dinamismo del comercio con el extranjero se tradujo en descensos interanuales del -26,6% en las exportaciones y del -38,9% en las importaciones, tasas que no se registraron ni siquiera en los años 80.

Según la Encuesta de Población del Eustat, la cifra de parados continuó engrosándose hasta alcanzar los 90.400

of 90,400 persons unemployed in the last quarter of 2009, increasing the final number up to 42,700 during 2009. The unemployment rate increased four points regarding last quarter of 2008 (8.7%).

The Basque Country economy is showing some recovery in this situation, although without enough strength to get consolidated. It must be taken into account that the recovery prospects, not only for the household expenses but also for the business expenses, are influenced by the fact that some fiscal boost policies that have been of benefit to consumption will disappear during 2010. Furthermore, by the middle of the year 2010, VAT rates will increase. Consolidating the process of recovery will not be easy.

On the other hand, the Euro value can probably return to its starting point: going back to the level of 1.17 US dollars, the first value in the markets more than ten years ago. It was a fixed value, as in that time it was considered as a "balance point" between that nascent common market and the United States economy. The Euro began and finished the year 2009 with a parity of 1.4 against the dollar. Following the different value drops during the first

desempleados en el último trimestre de 2009, aumentado el número de parados durante 2009 en 42.700. La tasa de paro se incrementó en cuatro puntos respecto al último trimestre de 2008 hasta el 8,7%.

La coyuntura económica del País Vasco está mostrando una cierta mejoría, aunque sin lograr todavía la suficiente fuerza como para consolidarse. No se puede olvidar tampoco que las perspectivas de recuperación, tanto del gasto familiar como empresarial, vienen mediatizadas por el hecho de que a lo largo de 2010 desaparecerán algunas medidas de impulso fiscal que han beneficiado el consumo y que, además, a mediados de año aumentará el IVA. Afianzar el proceso de recuperación no va a ser una tarea fácil.

Por otra parte, la cotización de la moneda única podría regresar a su punto de partida; es decir, al nivel de los 1,17 dólares, -su primera cotización en los mercados hace más de diez años-, un valor concertado, al ser considerado entonces como "punto de equilibrio" entre el naciente mercado común y la economía de los Estados Unidos. En el año 2009 el euro comenzó y terminó con una paridad de 1,4 con respecto al dólar. Tras los descensos habidos en los

months of 2010, some analysts forecast that in the medium term a parity close to 1-1 can be reached.

As far as maritime market is concerned, the world seaborne trade of all the main in-bulk-cargoes, after years of constant increase, in 2009 had only a slight growth in tones volume as well as in tonne-miles (7,850 million tones and 32,500 billions tonne-miles).

The shipping of crude oil, as well as oil products, coal and grain decreased with regard to the previous year, whereas iron ore slightly incremented by 0.7 per cent (compared to 18.34 per cent in 2008).

With regard to the different type of vessels, it can be said that all the segments of the maritime trade suffered from overcapacity. The economic crisis that led to a very pronounced demand reduction as well as the large amount of new tonnage in the market made freight rates decrease and accordingly many vessels had to be kept standing by outside the ports all over the world.

Let us take the container market case that, characterized by an excess of capacity, hit rock bottom in

primeros meses de 2010, algunos analistas prevén que pueda llegar a medio plazo a una paridad más cercana al 1 a 1.

En cuanto al mercado marítimo, el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel, tras años de crecimiento continuo, en 2009 aumentó sólo ligeramente, tanto en volumen de toneladas como en toneladas milla (7.850 mill. tons., y 32.500 millardos de toneladas-milla).

El transporte, tanto de crudo como de derivados del petróleo, carbón y cereales descendió con respecto a 2008, mientras que el de mineral de hierro se incrementó ligeramente en un 0,7% (frente al 18,34% de 2008).

Si nos referimos a los distintos tipos de buques, podemos decir que todos los sectores del mercado marítimo sufrieron de exceso de oferta. La crisis económica que produjo un descenso muy acusado de la demanda, y la gran entrada de nuevo tonelaje en el mercado hicieron bajar los niveles de fletes y que muchos buques tuvieran que quedar fondeados fuera de los puertos en cualquier lugar del mundo.

Por ejemplo, el mercado de porta-contenedores, que se caracterizó por un exceso de capacidad, tocó fondo en 2009,

2009, with charter rates that hardly covered costs. Nevertheless, freight rates went up in the second half of the year. As a clear result of the economic slowdown, 10–12 per cent of the total container fleet remains idle.

As a matter of fact, during the last year, the world oil production was cut back in step with a lower global oil consumption.

Brent Oil prices increased from 44.84 US\$ in January 2009 to 74.67 US\$ in December. This remarkable rally happened on the back of a weak dollar and a nascent economic recovery. Most forecasts are calling for crude oil to edge up slowly over the year 2010.

In this respect, many tanker markets have remained sluggish, due to the low demand for crude oil and petroleum products in many OECD countries and also because of surplus tonnage. This trend may well continue, given the significant number of new buildings on order, though many single hull tankers are due to be phased-out in 2010.

With reference to our fleet of LPG and chemical vessels it can be highlighted

con fletes que difícilmente cubrían los gastos. Aún así, los niveles de flete subieron en el segundo semestre de 2009. Se estima que, a causa de la ralentización de la economía, el 10-12% del total de la flota portacontenedora a nivel mundial permanece desocupada.

Es un hecho el que, en el pasado año, la producción mundial de petróleo se tuviera que reducir en sintonía con un menor consumo mundial.

Los precios del petróleo Brent pasaron de 44,84 dólares en Enero a 74,67 dólares en Diciembre de 2009; mejoría producida a costa de un dólar débil y una incipiente recuperación económica. Se prevé que el petróleo crudo logrará subir poco a poco durante el año 2010.

En este sentido, muchos mercados de buques tanque han permanecido débiles, por la baja demanda de crudo y productos derivados del petróleo en muchos países de la OCDE, y por un exceso de tonelaje. Esta tendencia puede continuar por la gran cantidad de nuevas construcciones en cartera, a pesar de que muchos petroleros de caso sencillo se retirarán en 2010.

Con referencia a nuestra flota de LPG y buques químicos, podemos señalar que

that freight rates for smaller gas carriers were fairly flat at reasonable levels, whereas spot market rates for ethylene carriers declined over the year 2009, albeit from very high levels.

Following the dramatic collapse in freight rates at the end of 2008 and beginning of 2009, the dry bulk sector has shown signs of recovery, despite great volatility, mainly due to the expanding imports of iron ore and coal into China (and India), whose demand may even drive global seaborne trade in iron ore to new records, which may help to absorb the large number of new buildings that will be delivered in the year 2010.

On the other hand, the Baltic Dry Index began 2009 at a miserable rate of 773 points and closed the year at 3,005 points (+388 per cent).

The worst economic crisis in 70 years also affected the specialised reefer industry. The low demand for capacity resulted in very low freight rates. The average spot rates for larger reefer vessels in 2009 were down 46% on 2008 spot rates. The downturn in trade has also resulted in less time charter

los fletes para los LPG más pequeños se mantuvieron bastante estables y a niveles razonables, mientras que los de los etileneros en el mercado spot cayeron durante 2009, si bien es cierto que desde niveles muy altos.

Tras el dramático derrumbe de los fletes a finales de 2008 y principios de 2009, el sector de carga seca, a pesar de su gran volatilidad, ha mostrado signos de recuperación, debido especialmente al aumento de las importaciones de mineral de hierro y carbón de China (e India), cuya demanda puede producir nuevos récords en el comercio marítimo mundial de mineral de hierro y carbón, lo que ayudaría a absorber la gran cantidad de nuevas construcciones con entrega en 2010.

El Baltic Dry Index, por su parte, comenzó 2009 a tan sólo 773 puntos, cerrando el año con 3.005 puntos (+388%).

La peor crisis económica en 70 años también afectó a la industria de los buques frigoríficos especializados. La menor demanda derivó en índices de fletamento muy bajos. Los índices promedio para los mayores reefers en el mercado spot en 2009 fueron un 46% menores que en 2008. Esta caída del

renewals during 2009 than it was expected.

The Basque merchant fleet continues being young with an average age, as for December, 31st, of 11.7 years, much younger than the world fleet (18.2 years) and slightly younger than the Spanish registry fleet average age (13.2 years), comparable too to the average age of the main European fleets, such as The Netherlands (10 years), France and Denmark (11 years) and Germany –the youngest- with 8.9 years.

Along the year 2009, the associated fleet increased with the entry of seven new merchant vessels and five tugs that together represented an additional amount of 50,314 dwt. This new units are three general cargo and container ships called “Albiz”, “Anzoras” (5,700 dwt both) and “Muros” of 4,500 dwt, belonging to Naviera Murueta, S.A.; and five LPG owned by Shoreoff Invest Bermuda, Ltd. called “Isabella Kosan”, “Helena Kosan”, “Alexandra Kosan”, and Marianna Kosan”, all of them of 8,500 dwt.

On the other hand, the new tugs registered in the Association in 2009 belonged to Ibaizabal Management Services, S.L. They are: “Ibaizabal

mercado redujo las renovaciones de time charters más aún de lo esperado.

La flota mercante vasca continua siendo una flota joven con una edad media, a 31 de Diciembre, de 11,7 años, bastante más joven que la flota mundial (18,2 años) y algo más joven que la media de la flota bajo pabellón español (13,2 años), siendo equiparable, asimismo, a la de las principales flotas europeas, Holanda (10 años), Francia y Dinamarca (11 años) y Alemania –la más joven- con 8,9 años.

A lo largo del año 2009, la flota asociada se vio incrementada con la incorporación de siete buques mercantes y cinco remolcadores, que representan un total adicional de 50.314 tpm. Estas nuevas unidades son tres buques de carga seca y portacontenedores, “Albiz”, “Anzoras” (ambos de 5.700 tpm) y “Muros” de 4.500 tpm, pertenecientes a Naviera Murueta, S.A.; y cinco LPG de Shoreoff Invest Bermuda, Ltd. llamados “Isabella Kosan”, “Helena Kosan”, “Alexandra Kosan”, y Marianna Kosan”, todos ellos de 8.500 tpm.

Por otra parte los nuevos remolcadores inscritos en la Asociación en 2009 pertenecen a Ibaizabal Management Services, S.L. y son: “Ibaizabal Siete”,

Siete”, “Navin 52”, “Cambrils”, “Poblet” and “F. Sulla”.

As for December 31st, 2009, the associated fleet comprised 80 merchant vessels and tugs, with a total 574,292 gt and 970,421 dwt.

By flags, and excluding those involved with port inner traffic, 47.5 per cent of the associated fleet is registered in the Canary Special Registry (47 per cent in 2008), 25 per cent in the Registry of Madeira (29.41 per cent in 2008), 22.5 per cent in the British Registry of Isle of Man (17.6 per cent in 2008) and the remaining vessels in other registries.

One more year, during 2009, the Association has continued maintaining a close collaboration with the Transport Department of the Basque Government, in the field of education of the future officers for the Basque merchant fleet. 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.

Sharing the concern of the European

“Navin 52”, “Cambrils”, “Poblet” y “F. Sulla”.

A 31 de Diciembre, la flota asociada estaba compuesta por 80 buques mercantes y remolcadores, con un total de 574.292 gt y 970.421 tpm.

Por banderas, y excluyendo los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 47,5% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (47% en 2008), el 25% en el Registro de Madeira (29,41% en 2008), el 22,5% en el Registro Británico de la Isla de Man (17,6% en 2008) y el resto en otros registros.

Un año más, durante 2009, la Asociación ha seguido manteniendo una estrecha colaboración 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.

Compartiendo la preocupación de la

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.

In this way, during 2009, 124 students (80 from Bridge section and 44 from Naval Engines) were able to have their training aboard the Association vessels. Since the beginning of this Program, more than a thousand students (1,257) have benefited from it.

As for the Basque port system, in 2009 the Basque commercial ports added up to 35.1 million tonnes; this is a decrease of 20.2 per cent over 2008.

The Port of Bilbao, that closed the year 2009 with cargo movements of 31.6 million tons (19% less compared to 2008), still leads the traffic with the countries of the European Atlantic face, which are the origin / destination of over 50% of the cargo. The United Kingdom, Russia, Holland together with the Nordic countries stand out among the main

Comisión y del Parlamento Europeo por la escasez de marinos comunitarios, especialmente en el tráfico intraeuropeo (Short Sea Shipping), la Asociación 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.

De este modo, durante 2009, 124 alumnos (80 de Náutica y 44 de Máquinas Navales) pudieron realizar sus prácticas en los buques de las empresas asociadas. Este programa ha sobrepasado ya el millar de alumnos (1.257) que se han beneficiado del mismo desde su inicio.

En cuanto al sistema portuario vasco, los puertos comerciales han totalizado, en 2009, 35,1 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 20,2% sobre 2008.

El puerto de Bilbao, que cerró 2009 con un movimiento de mercancías de 31,6 millones de toneladas (un 19% menos que en 2008), continúa liderando el tráfico con los países de la fachada atlántica europea, que son origen/destino de más del 50% del total de las cargas. Reino Unido, Rusia, Holanda y los países nórdicos destacan entre los principales

markets.

Transoceanic markets represent 43 per cent of Bilbao's traffic, with the Asian Indian outstanding, as the Port's second greatest market after the European Atlantic. Main traffic flows were with the United States, Iran and Trinidad and Tobago.

With regard to types of goods, the largest cargoes were crude oil (7.86 million tons), fuel oil (4.09 m), natural gas (3.16), gas oil (2,96), iron and steel (2.22), chemical products (1.22), petrol (1.15), scrap (0.87), coal and coke (0.79), soy beans (0.73), other minerals (0.67), and pulp and paper (0.61).

All in all 4.7 million tons (443,464 TEUs) of container goods were moved, which supposes 43% of all dry cargo. .

The Port Authority invested, during the year 2009, 47 million euros, while in 2010 the amount will be 42.5 million. In the Outer Abra, two docks are being built which will add further surfaces of 528,000 square metres as well as 1,254 metres of berthing.

In few years the Port Authority has

mercados.

En el Puerto de Bilbao los mercados transoceánicos representan el 43% de su tráfico, destacando los del Índico asiático, segundo gran mercado del puerto, tras la Europa Atlántica. Los principales flujos comerciales se dieron con Estados Unidos, Irán y Trinidad y Tobago.

En cuanto al tipo de mercancía, las mayores cargas generadas fueron crudo de petróleo (7,86 millones de toneladas); fueloil (4,09); gas natural (3,16); gasoil (2,96); productos siderúrgicos (2,22); productos químicos (1,22); gasolina (1,15); chatarras (0,87); carbones (0,79); habas de soja (0,73); otros minerales, (0,67) y papel y pasta, (0,61).

Se movieron un total de 4,7 millones de toneladas de mercancías en contenedor, (443.464 TEU), lo que supone un 43% de la carga seca.

La Autoridad Portuaria invirtió, durante 2009, 47 millones de euros, que en 2010 serán 42,5 millones. Actualmente se están construyendo dos muelles en el Abra Exterior que aportarán 528.000 metros cuadrados adicionales y 1.254 metros de línea de atraque.

En pocos años, la Autoridad Portuaria ha

created a specific industrial zone housing the largest industrial-energy pole in the Basque Country by providing lands for a refinery, a regassifying plant and a wind farm; in March 2009, they were joined by two bio-diesel plants, an ecological fuel derived from vegetable oils which replaces diesel.

The “Biocombustibles de Zierbana” plant is located on a 22,230 m² surface area, and an investment of 50 million euros has been needed to bring it into operation.

The Port of Bilbao received in 2009 30 cruise vessels, on board of which nearly 30,000 passengers arrived. The season began on 21st January and finished on 24th December, what once again shows that cruise companies are committing themselves to the Port of Bilbao throughout the year.

On the other hand, for the Port of Pasajes 2009 has been a particularly negative year, even worse than expected at the beginning of the year, as it lost more than a quarter of its traffic with regard to 2008. During the last year, the Port of Pasajes had cargo movements of 3.5 million tons, far from 4.72 million tons moved in 2008, equal

creado una zona industrial específica que alberga el mayor polo industrial-energético de Euskadi al acoger una refinería, una planta regasificadora y un parque eólico; instalaciones a las que se han añadido en Marzo de 2009 dos plantas de biodiesel, un carburante ecológico que reemplaza al gasóleo a partir de aceites vegetales.

La planta de Biocombustibles de Zierbana ocupa una superficie de 22.230 metros cuadrados. Su puesta en marcha ha requerido una inversión de 50 millones de euros.

El Puerto de Bilbao recibió, en 2009, 30 cruceros, a bordo de los cuales han llegado cerca de 30.000 pasajeros. La temporada comenzó el 21 de enero y finalizó el 24 de diciembre, lo que viene a demostrar, una vez más, que las compañías de cruceros apuestan por Bilbao a lo largo de todo el año.

Por otra parte, para el puerto de Pasajes 2009 ha sido un año especialmente negativo, incluso peor de lo previsto a principios de año, ya que perdió más de la cuarta parte del tráfico con respecto a 2008. Durante el pasado año, el Puerto de Pasajes tuvo un movimiento de mercancías de 3,5 millones de toneladas, lejos de los 4.72 millones de 2008, lo que

to a 26.3% reduction.

For the Pasajes Port Authority this decrease is basically due to the lockout during most of the year of the main Port client.

During 2009, the largest cargo movement corresponded to iron and steel products, scrap metal, cars, coal and grains. As an exception, during the last year scrap metal has not been the first cargo moved, as it used to be since many years ago, but its traffic has been virtually doubled by the iron and steel products, not only in imports but also in exports.

Thus, the main reductions were attributable to the scrap metal, whereas the largest increments (higher than 40 per cent) have been for grains and wood. More specifically 210,000 tons of grain, mostly imported wheat have been moved through the Port.

The traffic of cars, though far from the record figures of 2008 (304,000 units) managed to keep the level of 222,000 cars.

At the same time, the number of vessels that entered the Port of Pasajes

supone un descenso del 26,3%.

Para la Autoridad Portuaria de Pasajes este descenso es fundamentalmente debido al cierre durante gran parte del año del principal cliente del Puerto.

Durante 2009, el mayor movimiento de mercancías correspondió a productos siderúrgicos, chatarra, automóviles, carbón y cereales. Excepcionalmente, durante el pasado año no ha sido la chatarra la primera de las mercancías, como sucedía desde hace muchísimo tiempo, sino que su tráfico ha sido duplicado prácticamente por los siderúrgicos, tanto de importación como de exportación.

Por tanto, el principal descenso ha sido el de la chatarra, mientras que los principales incrementos (superiores al 40%) han sido los cereales y la madera. Concretamente, se han movido por el puerto 210.000 toneladas de cereales, la mayoría de trigo importado.

El tráfico de coches, aunque lejos de la cifra récord de 2008 (304.000 unidades) logró mantenerse durante 2009 en 222.000 vehículos.

Al mismo tiempo descendió la entrada de buques en el Puerto de Pasajes, ya que

decreased during 2009, as only 943 vessel berthed (compared to 1,320 vessels in 2008), 28.6 per cent lower.

The four largest shipyards in the Basque Country (CNN, Zamakona, Murueta and Balenciaga) ended 2009 without new orders at all (against 22 in 2008), whereas the total order books amounts about thirty vessels (compared to 42 of the previous year). Current work load guarantees the yards activity at least until 2011.

The market weakness is marked, according to the own shipyards, by the low freight prices and by the finance difficulties for new orders.

In this way, the background of the Basque shipyards is marked on the one side by the calm that brings the current order book and on the other hand by the concern to obtain new orders.

The lack of newbuilding orders is extended to all kind of vessels. The supply units for oil rigs have lost impetus with regard to the last three years, in spite of oil prices climbing positions in the international markets. Merchant ships are also affected by low freight rates, whereas tugs are suffering from the

durante el año sólo atracaron 943 buques (frente a los 1.320 en 2008), lo que supone un 28,6% menos.

Los principales astilleros vascos (CNN, Zamakona, Murueta and Balenciaga) cerraron el año 2009 sin ninguna nueva contratación (frente a 22 en 2008), mientras que la cartera de pedidos total asciende a una treintena de buques (frente a los 42 del año anterior). La actual carga de trabajo garantiza a algunos astilleros una actividad de al menos hasta 2011.

La debilidad del mercado está marcada, según los propios astilleros, por los bajos precios de los fletes y por las dificultades de financiación de nuevos proyectos.

De esta manera, la situación actual de los astilleros vascos muestra por un lado la tranquilidad que aporta la cartera de pedidos y, por otro, la inquietud por conseguir nuevos contratos.

La falta de nuevos pedidos se extiende a todo tipo de buques. Las unidades de apoyo a plataformas petrolíferas han perdido impulso respecto a los últimos tres años, a pesar de que el petróleo remonta posiciones en los mercados internacionales. Los buques mercantes también están afectados por los bajos fletes, mientras que los remolcadores

low activity in ports and the tuna-reefers have entered a stand by period, due to the problems arisen in the Indian Ocean.

acusar la baja actividad portuaria y los atuneros-congeladores han entrado en un período de “stand-by” por los problemas surgidos en el Índico.

The reality of the Basque naval segment is explained by the order book evolution that during 2009 delivered 12 vessels, maintaining 34 units in the yards, of which 20 will be delivered in 2010 and the rest in 2011 and 2012.

La realidad del sector naval vasco queda reflejada por la evolución de la cartera de pedidos, que durante 2009 entregó 12 buques, para situarse en 34 unidades, de las que 20 se entregarán en 2010 y las restantes en 2011 y 2012.

“ALBIZ” - Naviera Murueta, S.A.
Bulk carrier - carga seca y portacontenedores - 3.988 GT/5.700 TPM - Año de construcción 2008



“ANZORAS” - Naviera Murueta, S.A.
Bulk carrier - carga seca y portacontenedores - 3.988 GT – 5.700 TPM - Año de construcción 2008



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



“MARIANNA KOSAN” - - Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
L.P.G. - 7.465 GT – 8.500 TPM - Año de construcción 2008



“IBAIZABAL SIETE” - Cia. de Remolcadores Ibaizabal - Ibaizabal Management Services, S.L.
Remolcador de altura y salvamento. 785 GT - 9.000 C.V. de potencia - Año de construcción 2009



DINAMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS

ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

La Asamblea General de Asociados tuvo lugar el día 4 de Junio de 2009 en Haro (La Rioja), comenzando con la celebración de una Misa en la Basílica de Nuestra Señora Virgen de la Vega, con el tradicional cántico de la Salve Marinera y Salve Regina, oficiada por D. Joseba Beobide, Capellán del Puerto de Bilbao y Director del Stella Maris (Apostolado del Mar).

A continuación, se realizó una visita guiada a las Bodegas Roda situadas en Haro, y posteriormente se celebró la Asamblea General, seguida de un almuerzo, en el Hotel los Agustinos, de dicha localidad.

El encuentro de Navidad se celebró el día 15 de Diciembre en la Villa de Plentzia, contando con la participación de la mayoría de los Asociados y antiguos miembros de la Asociación. El programa del día dió comienzo con la tradicional Misa de Navidad en la Iglesia de Santa María Magdalena. A continuación tuvo lugar una visita guiada al Museo Plasentia de Butrón, situado en el casco antiguo, que recoge numerosas maquetas como muestra de la evolución de la Navegación, así como diverso material y documentación que pone de manifiesto la tradición marítima de la Villa.

La jornada continuó con un caluroso recibimiento en el Ayuntamiento de Plentzia por parte de sus autoridades, en el que la alcaldesa hizo entrega a la Asociación de una maqueta de la casa consistorial.

Y para finalizar, se celebró un almuerzo de hermandad en el Caserío Larrakoetxea.

GERENCIA DE LA ASOCIACIÓN

Durante el año de exposición la gerencia de la Asociación se compone de las siguientes personas: Secretario General, D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluce; Jefe de Gabinete, D^a Miren Iñigo Ochoa de Chinchetru, Jefe de Administración, D^a M^a del Carmen Martínez Moya.



Celebración de la Junta General de la Asociación. (Haro - La Rioja)



Celebración Misa de Navidad 2009 - Plentzia



Visita al Museo Plasentia de Butrón - Plentzia



*Recibimiento a la Asociación de Navieros Vascos
en el Ayuntamiento de Plentzia*

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACION DURANTE 2009

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 y con su sucesor y actual Director de Puertos, D. Felix Joaquín Asensio Robles, así como con D. Asier Madariaga, responsable de Asuntos Marítimos.

La Asociación de Navieros Vascos, que representa a 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 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.

Un año más, ante la creciente preocupación, tanto de la Comisión Europea como del Parlamento Europeo por la escasez de marinos comunitarios (Oficiales de Puente y de Máquinas), y en 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 2009 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 2009 se han llevado a cabo un total de 124 embarques, de los cuales 80 correspondieron a alumnos de puente, y 44 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 2009, en los buques asociados:

Relación de Alumnos embarcados durante 2009

ALUMNOS

Gerardo Díaz Bueso
 Eneko Sierra Gonzalo
 Jorge de Ramón Collazos
 Vincent H. de la Peña
 Bon Oliver B. Banton
 Efrén A. Parbello
 Asier Rotaecche Rovira
 Edgardo Antonio Villeda Arita
 Arnol Chicas Sánchez
 Angel Martín Costa Rial
 José M^a Castro Sambad
 Itxasne Solana Arrieta
 Arkaitz Martínez de Osaba Marcos
 Javier Baltar Martínez
 Iker Barcala Gómez
 Nicholle E. Tayo
 Tamara Fernández Ochoa
 Asier Moares Ros
 Gorka Fernández Echevarría
 Andrés Rodríguez López
 Juan Angel Sambad Castro
 José L. Alonso Fernández
 Akos Czermann
 Jorge González Sánchez
 Iñigo Saiz Martínez
 Lewis Adam Ryan
 Oihane Gómez La Torre
 Jon García Osorio
 Guillermo Goyastua Gutierrez Río
 Alfredo Zamora Cayero
 Ana María Guillén Garrido
 Eneko Sierra Gonzalo
 José Antonio Farriña de Vesa
 Deneb Marcaida Olaeta
 Inés López González
 Nestor Enrique Sánchez Peña
 Samuel Chilton
 Xabier Barbara Ibarra
 Sergio Rodríguez Fernández
 Asier Martín Cobreros
 Daniel Fresno Alvarez
 Marc Morató Marsal
 Rubén Otero Fernández
 Daniel Canet Sánchez

EMPRESAS

Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Gasnaval, S.A.
 Gasnaval, S.A.
 Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
 Albafrigo, S.A.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Gasnaval, S.A.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
 Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
 Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
 Naviera Galdar, S.A.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Gasnaval, S.A.
 Globalgas, S.A.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Rodia Cantabricae, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Rodia Cantabricae, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Naviera Murueta, S.A.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Globalgas, S.A.
 Rodia Cantabricae, S.L.
 Gasnaval, S.A.
 Gasnaval, S.A.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Ibaizabal Management Services, S.L.
 Atlántico Shipping, S.L.

BUQUES

Sertosa 30
 Sertosa 34
 Monte Umbe
 Ellen Kosan
 Tenna Kosan
 Alexandra Kosan
 Salica Frigo
 Mónica Sofía
 Mónica Sofía
 Sertosa 32
 Sertosa 32
 Becquer
 Monte Granada
 Monte Granada
 Berceo
 Alexandra Kosan
 Berceo
 Izar Argia
 Sertosa 30
 Becquer
 Celanova
 Sertosa 32
 Andrea Añón
 Monte Granada
 Monte Umbe
 Andrea Añón
 Gatika
 Monte Umbe
 Galdames
 Sertosa 30
 Albiz
 Sertosa 26
 Sertosa 32
 Góngora
 Monte Toledo
 Celanova
 Andrea Añón
 Becquer
 Becquer
 Ibaizbal 6
 Monte Umbe
 Monte Granada
 Monte Granada
 Barizo

Deborah Vazquez Rodríguez
José Iván Pardo García
Bon Oliver B. Banton
Fernando Riera Díaz
Raquel Rodríguez Pérez
José Carlos Gómez Casero
Asier Moares Ros
Itxasne Solana Arrieta
Alejandro Pino Alfonso
Mateu Cañellas Jalón
Jesús M^a Entenza Apecechea
Rodolfo Girón Guzmán
Marc Casanova Blanch
Sam Daniel Devine
Juan Antonio Valladares Aguirre
Rodrigo Pernas Martínez
Juan Angel Sanbad Castro
Jefferson M. Farfán Gonzales
Itxasne Solana Arrieta
Giancarlo F. Magallanes Muñoz
Carlos Saldaña Sánchez
Tomás A. Bravo Zarpan
Oscar Hugo Becerra Dillerba
Jean Miguel Valdiviezo Castillo
Richard Michael Solis Zanes
Maksim Kimchuk
Robert Atkinson
Jofre Enseñat Escobar
Leslie A.B. Villamor
Isabel Lete Lombardero
Jon Goitia Ituarte
Alvaro Lorenzo Sánchez
Alberto Lorenzo Suárez
Joaquín M^a Pery Zumalacarregui
Jeffrey S. Lasala
Hugo Díez Villahoz
Raquel Sánchez Fernández
Axel Vargas Badia
Antonio Ortega Sebastián
Jon Kepa Munitiz Ramírez
José Ramón Fernández Fernández
Fco. Javier Ardions Liñares
Manuel Salgado Martínez
Peru Monasterio Alday
Iñigo Martínez Arroyo
Julen Redondo Bilbao
Marcos Beneítez Barrios
Isabel Lete Lombardero
Luis Suárez Bernaldo de Quiros
Tomás O'Callahan Díaz
Diego López Ferrer
Eder Utrero Beaskoetxea
Joan B. Savilla
Novemeight M. Gonzaga
Antonio Ortega Sebastián

Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Gasnaval, S.A.
Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Naviera Galdar, S.A.
Gasnaval, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Naviera Galdar, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Globalgas, S.A.
Rodia Cantabricae, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Globalgas, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Rodia Cantabricae, S.L.
Rodia Cantabricae, S.L.
Atlántico Shipping, S.L.
Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
Naviera Murueta, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
Naviera Murueta, S.A.
Naviera Murueta, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Albafrigo, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
Naviera Murueta, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Naviera Murueta, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L.
Naviera Murueta, S.A.
Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
Ibaizabal Management Services, S.L.

Sertosa 32
Sertosa 32
Helena Kosan
Berceo
Berceo
Monte Umbe
Izar Argia
Cervantes
Mónica Sofia
Mónica Sofia
Izar Argia
Monte Toledo
Celanova
Andrea Añón
Monte Toledo
Sertosa 32
Mara A
Mónica Sofia
Berceo
Monte Granada
Monte Granada
Monte Granada
Monte Umbe
Monte Umbe
Monte Umbe
Andrea Añón
Andrea Añón
Barizo
Alexandra Kosan
Laida
Galdames
Sertosa 32
Sertosa 32
Sertosa 32
Isabella Kosan
Laga
Laida
Mónica Sofia
Sertosa 32
Albacora Frigo Dos
Sertosa 32
Sertosa 32
Sertosa 32
Sertosa 26
Ibaizabal Siete
Gatika
Berceo
Anzoras
Mónica Sofia
Lea
Ibaizabal Siete
Anzoras
Isabella Kosan
Isabella Kosan
Sertosa 32

José Antonio Fariña de Vesa	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Dorey Alex Richard	Rodia Cantabricae, S.l.	Andrea Añón
Gotzon Uriarte Gabancho	Naviera Galdar, S.A.	Izar Argia
Ivan Eugen	Rodia Cantabricae, S.L.	Andrea Añón
David García Cousillas	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Jaime Vazquez Miraz	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Oihane Gómez La Torre	Ibaizabal Management Services, S.L.	Ibaizabal Siete
Mikel González Gurtubay	Globalgas, S.A.	Celanova
Joyce Diarmund Eanna	Rodia Cantabricae, S.l.	Andrea Añón
Iñigo Ruíz de Gauna Merino	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 30
Beatriz Gimenez Regueira	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
David Hernando Cantera	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 30
Fernando Varela García	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Antía Rodríguez Caamaño	Globalgas, S.A.	Celanova
Angelito D. Adan	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Alexandra Kosan
Dennis B. Bugatti	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Helena Kosan
Samuel Traba Reguero	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Adolfo Maciñeira Bertrán de Lis	Ibaizabal Management Services, S.L.	Sertosa 32
Ignacio Díaz Muria	Gasnaval, S.A.	Becquer
Jorge Vazquez Pereira	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Berceo
Iker Ortiz Eguskitz	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Berceo
Jon Ander Fernández Ardanza	Ibaizabal Management Services, S.L.	Monte Umbe
Iñaki Escolar Molina	Ibaizabal Management Services, S.L.	Ibaizabal Seis
Daniel Méndez González	Gasnaval, S.A.	Cervantes
Oscar Javier García Andrade	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Góngora

**ALUMNOS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACION
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2009**

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
2009	80	44	124
TOTAL 1993-2009	772	485	1.257

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Continúa un año más la 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.

La información recibida a través de estas Subdirecciones, relativa a novedades legislativas y asuntos del ámbito marítimo resulta de gran interés para nuestros asociados.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Nuestra Asociación cuenta con dos representantes en la Comisión Ejecutiva del Instituto Social de la Marina de Bizkaia, D. Javier Zapatero Manguillot y D. Juan José López Iñoriza, pertenecientes a nuestras empresas asociadas, que asisten a las reuniones mensuales de la Comisión, en las que participan representantes de la Administración, organismos empresariales y organizaciones sindicales para exponer y debatir asuntos de interés para el sector marítimo, principalmente en el área de Acción Social y Seguridad Social.

En el año de exposición se produce el relevo en la Dirección Provincial, por el que D. José Ramón de la Fuente es sustituido en el cargo por D^a Mercedes Jauregui.

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

En Junio de 2009 se nombra nuevo Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao a D. José Ramón de la Fuente, que ocupaba anteriormente el cargo de Director Provincial del Instituto Social

de la Marina, en sustitución de D. José Angel Corres.

Desde estas líneas agradecemos a ambos la estrecha colaboración que la Autoridad Portuaria de Bilbao mantiene con nuestra Asociación, y les deseamos los mayores éxitos profesionales.

Asimismo recordamos con afecto el triste fallecimiento producido en el mes de septiembre, de D. Fernando Revuelta Belandia, Director de Relaciones Institucionales y Urbanismo de la Autoridad Portuaria de Bilbao, y vocal de la Junta Directiva de nuestra Asociación.

Lamentamos profundamente la pérdida de nuestro compañero y amigo, muy querido en toda la comunidad marítima, que destacaba tanto por su profesionalidad como por su calidad humana.

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

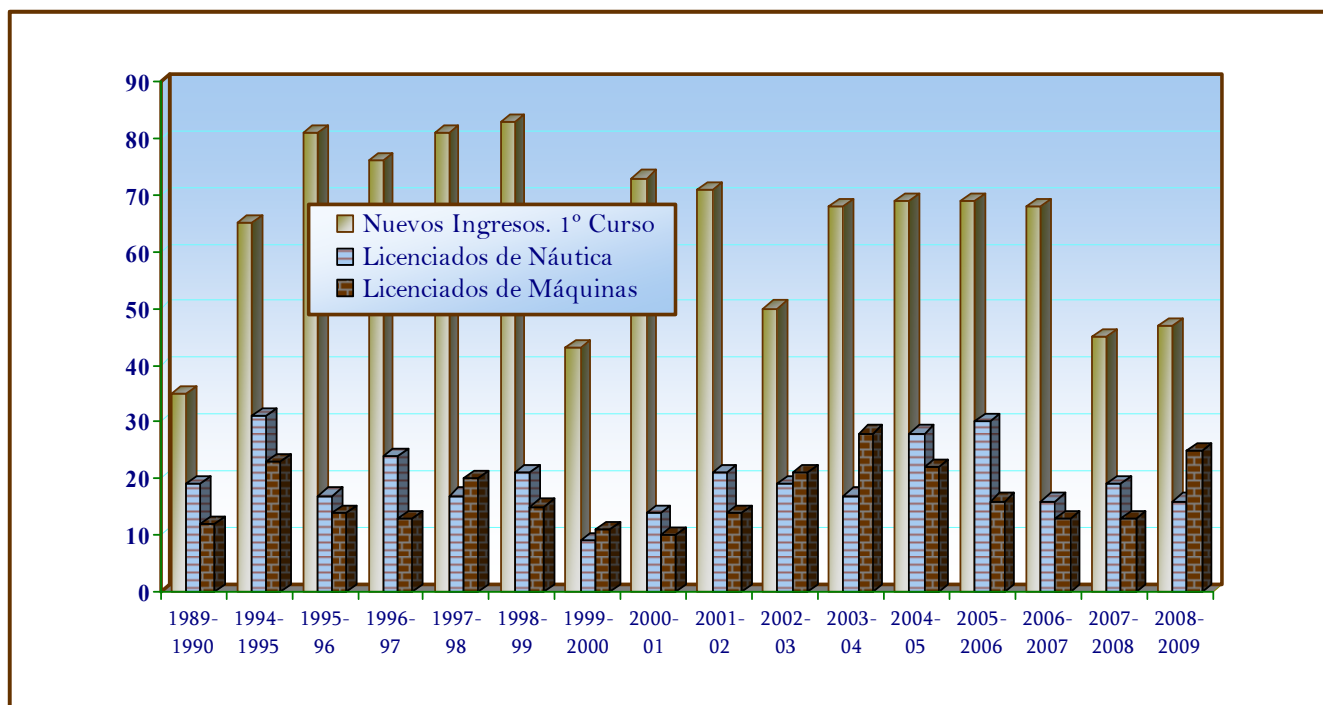
La Escuela de Náutica de Bilbao y la Asociación han mantenido siempre una estrecha colaboración, esencial para el desarrollo del Plan de Prácticas académicas y profesionales para el embarque de alumnos procedentes de las Escuelas Técnicas Superiores de Náutica y Máquinas Navales, que la Asociación de Navieros Vascos tiene suscrito con la Consejería de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

En coordinación con dicha Escuela, la mayor parte de sus alumnos han contactado con nuestra Asociación para formalizar sus solicitudes de embarque con objeto de realizar las prácticas reglamentarias.

Nuestras empresas asociadas procuran orientar y aportar sus conocimientos, tanto en tierra como a bordo, contribuyendo cada año a la formación de los futuros profesionales del sector.

La Escuela de Náutica de Bilbao registró en el curso 2008 - 2009 un total de 47 nuevos ingresos, siendo 16 el número de Licenciados de Náutica, y 25 el de Licenciados de Máquinas Navales.

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NAUTICA Y MÁQUINAS NAVALES DE PORTUGALETE



ESCUELA DE ADMINISTRACION MARITIMA

La Asociación de Navieros Vascos forma parte del Consejo Asesor de la Escuela de Administración Marítima, institución dependiente de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, que 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.

La Asociación colabora 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.

Este Master que se celebra en la Universidad de Deusto por décimo año consecutivo, está dirigido principalmente a postgraduados y profesionales de las empresas marítimo-portuarias y de comercio exterior, y es reconocido a nivel internacional.

La Asociación colabora también en el módulo de Short Sea Shipping de dicho Master, 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, la Asociación participa en el Master que dicha Escuela imparte en Panamá, en colaboración con la Universidad de Santa María de la Antigua.

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”.

Por otro lado, la Asociación también ha estado presente, a lo largo del año, en foros y jornadas del ámbito marítimo a nivel internacional.

ACTIVIDAD DIVULGATIVA

Durante el año 2009 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 que se han ido desarrollando durante el año.

Asimismo, la Asociación dispone de una página web (www.anavas.es), en la que se da a conocer su historia, y las actividades que desarrolla, así como información sobre las empresas que forman

parte de la Asociación.

A través de esta página web los usuarios pueden acceder a cumplimentar los formularios de solicitudes de embarque, tanto para prácticas de Alumnos, como para formar parte de la bolsa de embarque que la Asociación dispone como agencia colaboradora del INEM, y que pretende dar servicio a toda la comunidad marítima.

La Asociación cuenta también con una importante biblioteca especializada, así como con archivos y publicaciones marítimas de interés.

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.

La Asociación tuvo la oportunidad de participar con un Stand en el certamen SINAVAL-Eurofishing 2009, que se celebró en el BEC del 21 al 24 de abril, y que contó con la asistencia de numerosos profesionales, del ámbito naval, marítimo, portuario y pesquero, a nivel internacional.

Gran número de visitantes se acercó stand de la Asociación, que contaba con la exposición de varias maquetas de buques asociados, y mostraron su interés por la labor que ésta desarrolla, siendo también un punto de encuentro para los Asociados, antiguos miembros de la Asociación, y público en general. La Asociación, a través de su stand, dio a conocer su centenaria existencia, mediante la distribución de folletos, tanto de la propia Asociación, como de las empresas Asociadas, promocionando asimismo el transporte de Short Sea Shipping

En otro orden de cosas, a partir del mes de Diciembre, la Asociación cuenta con el Servicio de Asesoramiento Jurídico de D. Manuel González Rodríguez, reconocido abogado maritimista, con el que podrán contar todos nuestros asociados.

Stand de la Asociación de Navieros Vascos en SINAVAL 2009. (BEC -21/ 24 Abril 2009)



ASOCIACION DE NAVIEROS VASCOS

RELACION DE ARMADORES Y BUQUES

A 1 de Enero de 2010

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

ALBAFRIGO, S.A.

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

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

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

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

GLOBALGAS, S.A.

<i>Celanova</i>	L.P.G.	7.666	7.300
<i>M.Y. Atlantic</i>	Buque Tanque	11.487	17.000
TOTAL		19.153	24.300

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>Ibaizabal Ocho</i>	Remolcador	428	-
<i>Ibaizabal Nueve</i>	Remolcador	428	-
<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>Plateras</i>	Gángil	619	619
<i>Timotea</i>	Gángil	619	534
TOTAL		7.160	3.902

➤ NAVIERA URBASA

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

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

➤ **ONDIMAR TRANSPORTES MARITIMOS LDA.**

<i>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		216.349	408.384

➤ **REMOLCADORES DEL ORTEGAL, S.L.**

<i>Río Ibaizabal</i>	Gabarra	832	-
<i>Navin 52</i>	Gabarra	832	-
TOTAL		1.664	

➤ **REMOLQUES Y NAVEGACIÓN, S.A.**

<i>Cambrils</i>	Remolcador	340	212
<i>Poblet</i>	Remolcador	340	212
<i>F. Sulla</i>	Remolcador	260	-
TOTAL		940	414

➤ **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.
---------------------------	----------------------	-------------	---------------

MURELOIL, S.A.

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

NAVIERA GALDAR, S.A.

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

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>Anzoras</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

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

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		<u>37.347</u>	<u>42.025</u>

EMPRESAS SIN FLOTA

- * AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO
- * BILBAO PLAZA MARITIMA SHIPPING, S.L.
- * BULK TRADING, S.L.

13 EMPRESAS

73 BUQUES

393.275 GT

631.405 TPM

Bilbao, 1 de Enero de 2010

FUENTES DE INFORMACION

SOURCES OF INFORMATION

- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS EUROPEOS
- ❖ BANCO CENTRAL EUROPEO
- ❖ CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO
- ❖ DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
- ❖ EUROSTAT
- ❖ EUSTAT
- ❖ FONDO MONETARIO INTERNACIONAL
- ❖ GOBIERNO VASCO – DIRECCIÓN DE ECONOMIA Y PLANIFICACIÓN
- ❖ INGENIERIA NAVAL
- ❖ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS
- ❖ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
- ❖ LLOYD'S REGISTER / FAIRPLAY
- ❖ MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA
- ❖ ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
- ❖ PUERTO DE BILBAO
- ❖ UNION EUROPEA