

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2010

INDICE / INDEX

- 1.- **SALUDO DEL PRESIDENTE**
CHAIRMAN'S SALUTATION
- 2.- **ÓRGANOS DE GOBIERNO. JUNTA DIRECTIVA**
MEMBERS OF THE BOARD
- 3.- **RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS**
LIST OF ASSOCIATED COMPANIES
- 4.- **RELACIÓN DE FELLOWS, MEMBERS, OLD FELLOWS Y OLD MEMBERS DE LA ASOCIACIÓN**
LIST OF FELLOWS, MEMBERS, OLD FELLOWS AND OLD MEMBERS
- 5.- **DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS**
ASSOCIATED COMPANIES' ADDRESSES
- 6.- **ALTAS Y BAJAS DURANTE 2010**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2010
- 7.- **DINÁMICA DEL SECTOR**
THE SECTOR DYNAMICS
 - 7.1.- **ESCENARIO INTERNACIONAL**
INTERNATIONAL SCENE
 - 7.2.- **EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE FLETES**
FREIGHT MARKET DEVELOPMENT
 - 7.3.- **EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL**
WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT
 - 7.4.- **ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL**
EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE
 - 7.5.- **LA MARINA MERCANTE VASCA**
THE BASQUE MERCHANT FLEET
- 8.- **DINÁMICA ASOCIATIVA**
THE ASSOCIATION DYNAMICS
 - 8.1.- **ASUNTOS ASOCIATIVOS**
ASSOCIATIVE MATTERS
 - 8.2.- **ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2010**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2010
- 9.- **RELACIÓN DE BUQUES POR EMPRESAS**
LIST OF SHIPS BY COMPANIES
- 10.- **FUENTES DE INFORMACIÓN**
SOURCES OF INFORMATION

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.

En lo referente a lo acontecido durante el año 2010, y que está recogido en la Memoria que os presentamos, quisiera adelantar unas breves notas sobre la evolución del sector marítimo en general y la de nuestra Asociación, en particular.

Durante el año 2010, el fuerte aumento de la demanda interna en los países en desarrollo lideró la economía mundial. No obstante, los planes fiscales de consolidación anunciados hasta ahora por los gobiernos de los países desarrollados tendrán un impacto negativo en el crecimiento global de la economía, al menos, en los próximos dos años. Así, el Banco Mundial prevé una desaceleración del Producto Interior Bruto mundial en 2011, desde el 3,9% en 2010 hasta el 3,3%, para volver a repuntar en 2012 hasta el 3,6%.

La región de Asia oriental y el Pacífico, con un crecimiento del PIB del 9,1% en 2010, encabezó la recuperación mundial. Esto estuvo apuntalado por un aumento estimado del 10% en el PIB de China, y un aumento del 35% en sus importaciones.

En América Latina, la actividad económica siguió recuperándose rápidamente en 2010. El PIB real de la región en su conjunto creció un 6% de promedio en los tres primeros trimestres del año.

A finales de 2010, el comercio y la producción industrial de los países en desarrollo habían superado ya los niveles previos a la crisis.

Por otra parte, entre las economías avanzadas, el PIB de Japón se situó en el 2,6%, frente al -2,6% de 2009. En el caso de los Estados Unidos, su PIB anual estuvo en el 2,3% frente al -3,5% de 2009; y en la Unión Europea de los 27 el crecimiento económico en 2010 fue del 1,8%, frente al -4,2% del año anterior. Como puede apreciarse, la economía mundial comenzó una senda de recuperación, pero con distintas velocidades por parte de los países en desarrollo y los países desarrollados.

No obstante, el crecimiento de la economía mundial en el pasado año produjo unas condiciones en el mercado marítimo, mejores de las esperadas, al aumentar la demanda de tonelaje de la flota mercante mundial en un 11-12 por ciento, frente al 6-7 por ciento esperado a principios del año. 2010 se caracterizó por una recuperación general de la economía, un récord histórico de entregas y una excesiva cartera de pedidos.

A 31 de Diciembre de 2010, la flota mercante mundial estaba compuesta por 47.833 buques y 1.348 millones de tpm (909 millones de gt), lo que representa un incremento del 9,3% en tpm sobre 2009. En la misma fecha, 2.744 nuevas unidades se habían incorporado a la flota mundial, con 146 millones tpm de nuevo tonelaje combinado, la mayor entrada en la flota mundial de la historia.

La sorprendente fortaleza del mercado de graneles en 2010, combinado con la caída del 40% en los precios de las nuevas construcciones en 2008-2009, ocasionó un “boom” de pedidos de 84 millones de toneladas de peso muerto (el 15% de la flota existente), aunque se supone que muchos de estos nuevos pedidos son la reactivación de antiguos contratos.

La cartera de pedidos en 2010 aumentó en todos los sectores. Con 442 millones de tpm, a principios de 2011, la cartera de pedidos mundial equivale a un tercio de la flota mundial.

A principios de 2011, la cartera de pedidos de buques tanque (1.543 buques y 125 millones tpm) representa el 24% de la flota total de este sector, de los cuales se espera que el 50% se entregue en 2011. Por su parte, la cartera de pedidos de bulk carriers (2.944 buques y 253 millones tpm) representa el 48% de la flota existente de bulk carriers. Contando con que estos buques se entreguen en las fechas previstas, las nuevas unidades provocarán un aumento de la flota de más del 25% hasta finales de 2011.

Por otra parte, el tonelaje desguazado ha aumentado notablemente desde el comienzo de la crisis. Tras un pico de 32,6 millones tpm en 2009, el volumen de tonelaje desguazado en 2010 alcanzó los 28,8 millones de tpm, pertenecientes a 1.344 buques.

Por primera vez la flota de bulk carriers es el mayor sector de la flota mundial, con una participación del 39,2%, frente al 38,8% del sector de buques tanque, seguidos por los sectores de portacontenedores, con un 13,6% de participación, y de carga seca, con el 7,9%.

A pesar de un crecimiento de la flota del 12%, el mercado de carga seca resultó en 2010 más fuerte de lo esperado, siendo los índices de fletes marginalmente mayores que en 2009.

El Baltic Dry Index comenzó el año a 3.270 puntos, cerrando 2010 a 1.621 puntos, con un pico máximo anual en el mes de Mayo de 3.882 puntos.

A pesar de que probablemente el crecimiento de las toneladas-milla en el transporte de crudo en 2010 ha sido el mayor desde finales de los ochenta, el año 2010 puede describirse como un año de rentabilidad baja. La mayoría de las unidades entregadas desde 2006 se contrataron a unos precios que requerían fletes más altos que los obtenidos en 2010, (con descensos que van desde el -8% en los time charter de VLCC al -35% de los aframax).

Durante 2010, el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel aumentó tanto en volumen de toneladas como en toneladas milla (8.603 millones de toneladas y 33 billones de toneladas-milla. Con respecto a 2009, descendió el transporte de derivados del petróleo y el de cereales, mientras que aumentó el transporte de crudo, el de carbón y el de mineral de hierro.

Pero lo más llamativo de la evolución del mercado marítimo en 2010, fue el comportamiento del sector de portacontenedores. Mientras los operadores de líneas regulares perdieron más de 15.000 millones de dólares en 2009, en 2010 obtenían beneficios estimados en más de 13.000 millones de dólares. Así, por ejemplo, el índice HARPEX para portacontenedores de 6.500 teus obtuvo un incremento del 300% sobre el año anterior.

Por otra parte, el Euro, en su relación bilateral con el dólar, finalizó el año a 1,34 dólares, con una media anual de 1,32 dólares, lo que representa una contracción del 6,6% con respecto a 2009.

Los precios del crudo crecieron notablemente durante 2010, a costa de un dólar débil y una apreciable recuperación económica. Así, los precios del Brent pasaron de 74 dólares en Enero a 94 dólares en Diciembre del mismo año. No obstante, un mes después, en Enero de 2011, ya alcanzaban los 100 dólares el barril.

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 2010 seguía siendo joven, con 11,2 años, al tiempo que la edad media de la flota bajo pabellón español era de 12,7 años.

A 1 de Enero de 2011, la flota mercante asociada estaba compuesta por 69 buques mercantes y remolcadores, pertenecientes a 13 empresas, con un total de 365.719 gt y 590.971 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 Consejo Europeo de Ministros de Asuntos Exteriores acordó el 14 de Junio de 2010 prolongar otros dos años la operación ATALANTA, hasta Diciembre de 2012. El Consejo aprobó asimismo ampliar el área de operaciones hacia el Este y el Sur para poder responder a los cada vez más extendidos ataques. La piratería ha aumentado los costos marítimos en el Océano Índico, provocando unas pérdidas económicas mundiales estimadas entre 7.000-12.000 millones de dólares al año. En cuanto al factor humano, a principios de 2011, 716 tripulantes permanecían retenidos a la espera de rescate a bordo de 32 buques esparcidos por diversos puntos de la extensa costa de Somalia.

La Comisión Europea adoptó en el mes de Septiembre de 2010 nuevas normas para mejorar las prestaciones de seguridad de los buques. El 1 de Enero de 2011 entró en vigor la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

El requisito exigido por la Unión Europea del 0,1% de contenido máximo de azufre en el combustible utilizado por los buques atracados, entró en vigor el 1 de Enero de 2010, y atañe a todos los buques con escala en puertos de la U.E.

La nueva normativa europea que exige unas limitaciones en las emisiones a la atmósfera procedentes de los buques (óxidos de azufre, nitrógeno, gases de efecto invernadero, y especialmente CO₂) va a encarecer, a partir de 2015, en gran medida los costes del transporte marítimo de corta distancia, o Short Sea Shipping, deshaciendo el camino andado, en cuanto a reducción de la contaminación, ya que se prevé que buena parte de las cargas que transporta el Short Sea Shipping vuelvan a la carretera. Es decir, se reduce las emisiones de azufre en puerto, provocando el incremento de CO₂ en las carreteras.

Todo esto, una vez resuelto prácticamente otro reto como es la contaminación por vertidos de hidrocarburos que ha pasado de 118 millones de toneladas en los años 90 a tan sólo cinco millones en 2010.

Por lo que a la legislación española se refiere, en Julio de 2010 se aprobó la nueva Ley de Modificación de la Ley de Puertos de 2003, tras seis años de incertidumbre legislativa.

En cuanto a las acciones realizadas por nuestra Asociación, en 2010 se suscribieron dos nuevos Convenios con la Dirección de Puertos y Aeropuertos del Gobierno Vasco, gracias a lo cual 93 estudiantes pertenecientes a las Escuelas Superiores de la Marina Civil (67 de Puente y 26 de Máquinas) pudieron realizar sus prácticas obligatorias en nuestros buques asociados, lo que hace ya un total de 1.350 estudiantes 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*

**ÓRGANOS DE GOBIERNO
DE LA
ASOCIACIÓN 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 Ibarluzea González**, *por Gasnaval, S.A.*
- Vocal: **D. José Antonio Martínez O. de Landaluce**, *por Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.*

RELACIÓN 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 E, 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 Ibarbarri

Iturriondo, 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 Ibarbarri

Iturriondo, 18, Edificio A-1

48940 **LEIOA - BIZKAIA**

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

A 31 de diciembre de 2010, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 13 empresas, propietarias y/o gestoras de 73 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 393.275 GT y 631.405 TPM.

Las variaciones producidas durante el año 2010 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2010

BUQUES

- “**IBAIZABAL OCHO**” – Remolcador de Altura y Salvamento - 428 GT
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal - Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “**IBAIZABAL NUEVE**” – Remolcador de Altura y Salvamento - 428 GT
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal - Ibaizabal Management Services, S.L.)

TOTAL ALTAS 2010: 2 BUQUES - 856 GT

BAJAS DURANTE 2010

EMPRESAS

EITZEN CHEMICAL SPAIN, S.A.

BUQUES

- “**UR**” – Remolcador de puerto – 125 GT – 79 TPM
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “**ZABAL**” – Remolcador de puerto – 125 GT – 79 TPM
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “**PUNTA SEGAÑO**” – Remolcador de puerto y altura– 176 GT – 50 TPM
(Remolcadores del Ortegal / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “**PRIORIÓN**” – Remolcador de altura– 271 GT – 230 TPM
(Remolcadores del Ortegal / Ibaizabal Management Services, S.L.)

- **“SERTOSA ONCE”** – Remolcador de puerto y altura– 143 GT – 41 TPM
(Remolcadores del Ortegal / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- **“ARTEAGA”** – Buque Tanque – 77.399 GT – 147.000 TPM
(Ondimar Transportes Marítimos, Lda. / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- **“BUTRÓN”** – Buque Tanque – 77.399 GT – 147.000 TPM
(Ondimar Transportes Marítimos, Lda. / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- **“MARA A”** – Bulk carrier cementero – 22.352 GT – 38.402 TPM
(Globalgas, S.A.)
- **“LUCILLIA”** – Bulk Carrier – 3.883 GT – 6.135 TPM
(Bulk Tradking, S.L.)

TOTAL BAJAS 2010: - 9 BUQUES - 181.873 GT - 339.016 TPM

No obstante, a principios de 2011 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:

*Altas del buque tanque “**Monte Anaga**”, de Remolcadores Ibaizabal Sertosa, S.L., y del buque “**Urania Mella**”, buque de recogida de residuos, salvamento y antipolución, de Sertosa Norte, S.A., ambas empresas pertenecientes al Grupo Ibaizabal.*

En cuanto a las bajas se producen los siguientes cambios:

*Baja de Naviera Urbasa, con el buque “**Mónica Sofía**”, y baja de la gabarra “**Navin 52**” perteneciente a Remolcadores del Ortegal, S.L. Baja del buque “**Albacora Frigo Dos**”, de Albafrigo, S.A., baja del buque “**Becquer**”, de Gasnaval, S.A., y de los buques de Shoreoff Invest Bermuda: “**Góngora y Mariana Kosan**”.*

La flota actual asociada a partir del 1 de enero de 2011 queda compuesta por 13 empresas, ó grupos de empresas, 69 buques, (32 buques mercantes y 37 remolcadores y embarcaciones de tráfico interior), con un total de 365.719 GT y 590.947 TPM.

DINÁMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS

ESCENARIO INTERNACIONAL **INTERNATIONAL SCENE**

After a year of fragile and uneven recovery, global economic growth started to decelerate on a broad front in mi-2010 and this slowdown is expected to continue into 2011 and 2012. The United Nation baseline forecast for the growth of world gross product) is 3.1 per cent for 2011 and 3.5 per cent for 2012, which is below the 3.6 per cent estimated for 2010 and the pre-crisis pace of global growth. The fiscal consolidation plans that have been announced so far by Governments of developed countries will impact negatively on gross domestic product growth in the outlook for 2011 and 2012.

The woes of the advanced economies, that had a global rate of real GDP of 2.3 per cent, contrast with the strong GDP growth in many developing countries (7.1 per cent in the whole) and economies in transition. The rebound has been led by the large emerging economies in Asia and Latin America, particularly China (10.1 per cent), India (8.4 per cent) and Brazil (7.6 per cent). By late 2010, developing country trade and industrial output had climbed to above pre-crisis levels.

Tras un año de frágil y desigual recuperación, el crecimiento económico mundial comenzó a ralentizarse en muchos frentes a mediados de 2010, lo que se espera continúe en 2011 y 2012. Las previsiones de la ONU para el crecimiento del producto bruto mundial son del 3,1% para 2011 y del 3,5% para 2012, por debajo del 3,6% estimado para 2010 y del crecimiento mundial previo a la crisis. Los planes fiscales de consolidación anunciados hasta ahora por los gobiernos de los países desarrollados tendrán un impacto negativo en el crecimiento del Producto Interior Bruto previsto para los años 2011 y 2012.

Las tribulaciones de las economías avanzadas, con un crecimiento global de su PIB del 2,3%, contrastan con el fuerte crecimiento del PIB en muchos países en desarrollo (el 7,1% en su conjunto) y economías en transición. La recuperación ha estado encabezada por las mayores economías emergentes de Asia y Latinoamérica, concretamente China (10,1%), India (8,4%) y Brasil (7,6%). A finales de 2010, el comercio y la producción industrial de los países en desarrollo habían sobrepasado los niveles previos a la crisis.

United States growth rate stood at 2.3 per cent in 2010 (as against -3.5% in 2009), whereas the annual CPI increased by 1.4 per cent (-0.4% in 2009). Japan's GDP climbed from -2.6 per cent in 2009 to 2.6 per cent in 2010, being its annual CPI of 0.3 per cent (-1.4 % in 2009).

In 2010, the EU-27 economic growth stood at 1.8 per cent and the EU-15's at 1.7 per cent (-4.2 and -4.3 per cent, respectively, in 2009), whereas the EU-27 annual CPI was 1.9 per cent (0.8 per cent in 2009) and the EU-15's 1.8 per cent (0.7 per cent in 2009).

Emerging Asia's resilience to the global economic crisis was demonstrated by very strong economic performance across the region in 2010, with an area-wide GDP growth rate of 9.1 per cent. At the same time, annual CPI inflation for the region stood at 5 per cent in December 2010, mainly on account of rising food and commodity prices.

In China , real GDP growth accelerated to 10.1 per cent in 2010, from 9.2 per cent in 2009. The vigorous economic performance reflected increasing contributions from private investment and net export, which counterbalanced

En el caso de los Estados Unidos su índice de crecimiento se situó en el 2,3% (frente al -3,5% de 2009), mientras el IPC anual subió al 1,4% (-0,4% en el año anterior). El PIB de Japón pasó del -2,6% en 2009 al +2,6% en 2010 y su IPC anual se situó en el 0,3% frente al -1,4% de 2009.

En Europa, el crecimiento económico de la UE-27 fue del 1,8% y el de la UE-15 del 1,7%, frente a los -4,2% y -4,3%, respectivamente, de 2009, situándose el IPC anual de 2010 en el 1,9% (el 0,8% en 2009) para la UE-27 y en el 1,8% (0,7% en 2009) para la UE-15.

La capacidad de resistencia de las economías emergentes de Asia frente a la crisis mundial quedó demostrada con los excelentes resultados económicos de la región en 2010, que registró, en conjunto, una tasa de crecimiento del PIB del 9,1%. El IPC de la región se situó en el 5% en diciembre de 2010, principalmente como consecuencia de la subida de los precios de los alimentos y las materias primas.

En China, el crecimiento del PIB real registró una aceleración del 10,1% en 2010, frente al 9,2% en 2009. El dinámico comportamiento de la economía china reflejó las crecientes contribuciones de la inversión privada y de la demanda exterior

the negative impact of the gradual withdrawal of policy stimuli. Inflationary pressures increased during the year 2010, with CPI reaching 4.6 per cent in annual terms in December, mainly on account of rising food prices.

In Latin America, economic activity continued to recover rapidly in 2010. Real GDP for the region as a whole increased by 6.0 per cent on average in the first three quarters of 2010.

The current rates of headline inflation have stayed at very low levels despite the massive monetary expansion. Except in some Asian economies, where increasingly strong inflationary pressures reflect a combination of supply and demand-side factors, inflationary expectations are likely to remain muted in the near future owing to stagnation in credit growth, alongside wide output gaps and elevated unemployment in most developed economies.

Developing countries as a group continued to transfer vast amounts of financial resources to developed countries. During the year 2010, net transfers amounted to an estimated \$557 billion –a slight increase from the level registered in the previous

neta, que compensaron el impacto negativo de la gradual retirada de las políticas de estímulo. Las presiones inflacionistas se intensificaron durante 2010, alcanzando su IPC el 4,6% en diciembre, debido, al alza de los precios de los alimentos.

En América Latina, la actividad económica siguió recuperándose rápidamente en 2010. El PIB real de la región en su conjunto creció un 6% de promedio en los tres primeros trimestres de 2010.

Los actuales índices de inflación han estado a niveles muy bajos a pesar de la masiva expansión monetaria. Salvo en algunas economías asiáticas, en las que las crecientes presiones inflacionistas reflejan una mezcla de factores tanto por parte de la demanda como de la oferta, es probable que las expectativas inflacionistas queden a cero en un futuro cercano debido al estancamiento del crédito, un gran vacío en la producción y el elevado desempleo en la mayoría de las economías desarrolladas.

Los países en desarrollo, tomados en su conjunto, continuaron transfiriendo grandes cantidades de recursos financieros a los países desarrollados. En 2010 las transferencias netas ascendieron a aproximadamente 557 mil millones US\$, un ligero aumento con respecto al año

year.

Financial factors are exacerbating the volatility in food and other commodity prices. Most commodity prices have rebounded. The world price of crude oil fluctuated around \$ 78 per barrel during the year 2010, up from an average of \$ 62 for the year 2009. World prices of metals followed a similar trend in 2010, and are expected to edge up only slightly in 2011 and 2012.

However, social unrest in the Middle East and North Africa could place further upward pressure on food prices during 2011, if the governments of large grain importers inside and outside the region step up their purchases to ensure sufficient supply in these subsidized domestic food markets.

Commodity supplies are expected to respond to higher prices in 2011. There is spare capacity in the energy sector, which could make up for production losses on account of civil war in Libya.

World total oil demand during 2010 stood at 86.6 million barrels a day,

anterior.

Los factores financieros están exacerbando la volatilidad de los precios de los alimentos y otros bienes primarios. La mayoría de los precios de los productos básicos se han recuperado. El precio mundial del crudo fluctuó en torno a los 78\$ el barril durante 2010, frente a una media de 62\$ en 2009. Los precios mundiales de los metales siguieron una tendencia similar en 2010 y se espera que repunten en 2011 y 2012.

Sin embargo, la agitación social en el Medio Oriente y Norte de África podría ejercer más presión sobre los precios de los alimentos durante 2011, si los gobiernos de los grandes importadores de cereales de dentro y fuera de la región aumentan sus compras para asegurarse suficiente suministro en estos mercados internos de alimentos subvencionados.

Se espera que la oferta de materias primas responda con precios más altos en 2011. Hay capacidad de sobra en el sector energético, lo que podría compensar las pérdidas de producción debidas a la guerra civil en Libia.

La demanda mundial de petróleo en 2010 se situó en 86,6 millones de barriles al día,

almost a million barrels more than in 2009, the highest demand in the last years. At the same time the world total supply during the last year was 85.6 million barrels a day.

Crude oil prices increased notably during 2010 on the back of a weak dollar and a substantial economic recovery; being forecasted an ongoing increase in crude oil prices.

Brent oil prices increased from 74.67 US\$ in January 2010 (almost 30 per cent more than in the previous year) to 94.0\$ in December 2010. Nevertheless, on 31 January 2011, the Brent oil price hit \$100 a barrel for the first time since October 2008, on concerns about the political unrest in Egypt, with ongoing increases until the month of May, when it reached a peak of over \$125 per barrel.

In the currency market, the dollar, in its bilateral connection with the main currencies, was worth 0.68 Euros at the beginning of 2010 and finishes the year with a parity of 0.74 Euros, having a peak in June of 0.83 Euros.

On the other hand, world trade continues to recover in 2010, but the momentum of the strong growth observed in the first half of the year has started to peter out.

casi un millón de barriles más que en 2009, siendo la mayor de los últimos años. Por parte de la oferta, la producción mundial de petróleo en 2010 fue de 85,6 millones de barriles diarios.

Los precios del crudo crecieron notablemente durante 2010 a costa de un dólar débil y una apreciable recuperación económica, con previsiones de que el petróleo crudo siga subiendo en 2011.

Los precios del petróleo Brent subieron de 74,67\$ en Enero de 2010 (cerca de un 30% más que un año antes) a 94,0\$ en Diciembre del mismo año. No obstante, el 31 de Enero de 2011, el precio del petróleo Brent alcanzó los 100\$ el barril, por primera vez desde Octubre de 2008, a causa de las revueltas políticas en Egipto, continuando su ascenso hasta Mayo, con un pico en Abril de 2011 de más de 125\$/barril.

En el mercado de divisas, el dólar en su relación bilateral con las principales monedas cotizó a principios de 2010 a 0,68 euros, cerrando el año con una cotización de 0,74 euros y un pico máximo en Junio de 0,83 euros.

Por otra parte, el comercio mundial siguió recuperándose en 2010, pero el empuje del crecimiento observado en el primer semestre se ha ido agotando. Mientras que

While the volume of exports of many emerging economies has already recovered to, or beyond, pre-crisis peaks, exports of developed economies have not yet seen a full recovery. In the outlook, world trade is expected to grow by about 6.5 per cent in both 2011 and 2012, moderating from 10.5 per cent rebound in 2010.

Despite the gradual recovery of the past two years, the value of imports of the three largest developed economies (United States, Canada and Japan) was still significantly below pre-crisis peaks by August 2010. Meanwhile, export recovery in these economies is mirrored in the fast growth of imports by countries in East Asia and Latin America. The question now is whether emerging economies can continue to act as the engines of world trade growth in the outlook

Between 2007 and the end of 2009, at least 30 million jobs were lost worldwide as a result of the global financial crisis. Despite a rebound in employment in some parts of the world, especially in developing countries, the global economy will still need to create at least another 22 million new jobs in order to return to

el volumen de las exportaciones de muchas economías emergentes ha alcanzado, o sobrepasado los picos anteriores a la crisis, las exportaciones de los países desarrollados aún no se han recuperado totalmente. Se prevé que el comercio mundial crezca a un ritmo cercano al 6,5% en 2011 y 2012, moderándose con respecto al crecimiento del 10,5% alcanzado en 2010.

A pesar de la recuperación gradual de los últimos años, los valores de las importaciones de las tres grandes economías desarrolladas (Estados Unidos, Canadá y Japón) se encontraban en agosto de 2010 aún muy por debajo de los picos previos a la crisis. Mientras tanto, la recuperación de las exportaciones de estas economías refleja un rápido crecimiento de las importaciones de los países de Asia oriental y América Latina. La cuestión ahora es si las economías emergentes pueden seguir actuando como motores del crecimiento del comercio mundial en el futuro inmediato.

Entre 2007 y finales de 2009, se perdieron por lo menos 30 millones de empleos en todo el mundo a consecuencia de la crisis financiera. A pesar de un repunte en el empleo en algunas partes del mundo, sobre todo en los países en desarrollo, la economía mundial todavía tiene que crear al menos 22 millones de nuevos empleos

the pre-crisis level of global employment. At the current speed of the recovery, this could take at least five years.

The unemployment rate of the developed economies, as a whole, stood at 8.7 per cent during the year 2010, increasing slightly over 2009 rate (8.4 per cent).

para poder volver al nivel anterior a la crisis. A la velocidad actual de la recuperación, se requerirían al menos cinco años.

El índice de desempleo de las economías desarrolladas, como grupo, se situó en el 8,7% durante 2010, aumentando ligeramente sobre los datos de 2009 (el 8,4%).

EVOLUCION DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET EVOLUTION

2010 was a surprising year for the shipping industry. It begun in the uncertain atmosphere of a changing global economy and concluded in the uneasy climate of low tanker and dry bulk charter markets, and an excessive orderbook.

While some predicted a disastrous year, with a procession of shipowners and shipyards bankruptcies, shipping markets were, overall, sustained by a recovery in transport demand, which was underpinned by the dynamism of the Asia zone and notably of China.

Higher global economic growth than expected in 2010 led to somewhat better market conditions for many shipping segments than forecasted at the start of the year. The upgraded economic growth contributed strongly to a tonnage demand growth for the world merchant fleet of between 11 and 12 per cent, significantly higher than the 6-7 per cent expected at the beginning of the year and the highest we recorded since the late 1980s. However, this impressive growth rate must be regarded against the very low

El año 2010 ha sido un año sorprendente para la industria marítima. Comenzó en una atmósfera incierta de cambios en la economía mundial y terminó en un clima incómodo de bajos fletes en los mercados de buques tanque y bulk carriers, junto a una excesiva cartera de pedidos.

Mientras algunos predecían un año 2010 desastroso con una procesión de armadores y astilleros hacia la bancarrota, los mercados marítimos en general se mantuvieron gracias a la recuperación de la demanda de transporte, sustentada por el dinamismo de la zona asiática y en particular de China.

El crecimiento económico mundial en 2010, mayor del esperado, mejoró las condiciones de mercado que se habían pronosticado a principios del año en muchos segmentos del transporte marítimo. Dicho crecimiento económico contribuyó al aumento de la demanda de tonelaje de la flota mercante mundial en un 11/12%, significativamente mayor que el 6/7% esperado a principios del año y el mayor de los registrados desde finales de los ochenta. Sin embargo, este impresionante crecimiento debe de ser contemplado desde el

2009 baseline.

In 2010, the average age of the world merchant fleet stood at 18.2 years, compared to 18.6 years in 2009.

After the drastic fall in the utilization rate of the world merchant fleet from 90 per cent (full capacity utilization) in 2008 to 82 per cent in 2009, the utilization rate seems to have recovered to 85 per cent in 2010.

The surprisingly strong bulk market last year combined with the 40 per cent decline in newbuilding prices in 2008-2009 resulted in an ordering boom of 84 million dwt, or 15 per cent of the existing fleet. It is assumed, however, that a large share of these new orders is some sort of reactivation of old contracts. There was also a significant ordering activity for tankers, while the interest for new container vessels was modest.

Higher ordering activity and increased building cost lifted newbuilding prices by some 10 per cent during the second quarter, but towards the end of the year prices started to soften again.

Even if the ton-mile growth in seaborne oil trade in 2010 probably

bajísimo nivel de 2009.

En 2010, la edad media de los buques de la flota mundial se situó en 18,2 años, frente a los 18,6 de 2009.

Tras la drástica caída del índice de utilización de la flota mercante mundial del 90% (utilización total de capacidad) en 2008 al 82% en 2009, este índice parece haberse recuperado con el 85% de utilización en el año 2010.

El sorprendentemente fuerte mercado de graneles del pasado año, combinado con la caída del 40% en los precios de nuevas construcciones en 2008-2009 ocasionó un “boom” de pedidos de 84 millones tpm, (el 15% de la flota existente). Se supone, no obstante, que muchos de estos nuevos pedidos son la reactivación de antiguos contratos. Entre tal cantidad de pedidos se percibía una notable actividad de buques tanque y una menor de portacontenedores.

Una mayor actividad en la contratación y mayores costes de construcción incrementaron los precios en un 10% durante el segundo trimestre, pero a finales de 2010 los precios se suavizaron de nuevo.

A pesar de que probablemente el crecimiento de las toneladas milla en el trans-

has been the strongest since the late 1980s, the year 2010 must be described as a year with a weak profitability for the tanker owners. Most tankers delivered after 2006 were ordered at building prices that requires higher rates than those obtained in 2010.

The tanker market in 2010 was characterized by a strong first half and a weak second half, a pattern which was most pronounced for the largest tankers. VLCC achieved on average \$51,000 per day in the first half and \$19,000 in the second. Higher oil consumption growth and new on-land oil storage capacity resulted in a sharp drop in tankers used for floating storage and suddenly an overcapacity of VLCCs was established.

Preliminary estimates point to a 6.5 per cent tonnage demand growth, and a 5 per cent fleet growth, resulting in a modest rise in capacity utilization rate from 85 per cent in 2009 to 86 per cent in 2010.

Despite a 12 per cent fleet growth, the dry bulk market turned out stronger in 2010 than generally expected. On a yearly average basis, freight rates were marginally higher than in 2009.

porte de crudo en 2010 ha sido el mayor desde finales de los ochenta, 2010 puede describirse como un año de rentabilidad baja para los armadores de buques tanque. La mayoría de las unidades entregadas desde 2006 se contrataron a unos precios que requerían fletes más altos que los obtenidos en 2010.

El mercado de buques tanque en 2010 se caracterizó por un primer semestre fuerte y un segundo semestre débil, sobre todo para los buques más grandes. Los VLCC obtuvieron una media de 51.000 \$/día en el primer semestre y 19.000 \$/día en el segundo. Un mayor consumo de petróleo, más el almacenamiento actual de petróleo en tierra ocasionó una brusca caída de los buques tanque dedicados a almacenamiento, y por tanto una sobrecapacidad de VLCC.

Las primeras estimaciones indican un aumento de la demanda de tonelaje de buques tanque del 6,5%, y un 5% de aumento de la flota, ocasionando un modesto aumento del índice de utilización, del 85% en 2009 al 86% en 2010.

A pesar de un crecimiento de la flota del 12%, el mercado de carga seca resultó en 2010 más fuerte de lo esperado. En base a la media anual, los índices de fletes fueron marginalmente mayores que en 2009.

The Baltic Dry Index began 2010 at 3,270 points and closed the year at 1,621 (the lowest rate in 2010), with the year's highest peak in May (3,882 points).

Preliminary data suggest the world seaborne trade in dry bulk commodities to have increased by approximately 9 per cent from 2009 to 2010. Sailing distances remained basically unchanged, while port congestion, the ballasting factor and the China coastal trade escalated increased approximately 13 per cent. The fleet utilization rate climbed thus by one percentage point.

During the year 2010 the world seaborne trade of all main in-bulk-cargoes increased in tonne volume as well as in tonne-miles (8.603 million tonnes and 33,011 billion tonne-miles). With regard to the previous year there was a deceleration of oil products (-9.1 per cent) and grain (-9 per cent) transport, whereas crude oil (5.3 per cent), coal (6 per cent) and iron ore (3.4 per cent) transport had a rise.

China's dry bulk imports rose "only" 6 per cent from 2009 to 2010. Iron ore imports fell by 2 per cent, while coal

El Baltic Dry Index comenzó 2010 a 3.270 puntos, cerrando el año a 1.621 (su cuota más baja en 2010), con su pico máximo anual en el mes de Mayo (3.882 puntos).

Los cálculos preliminares sugieren que el comercio marítimo de materias primas secas a granel se ha incrementado aproximadamente en un 9% de 2009 a 2010. Las distancias de navegación básicamente no han cambiado, mientras que la congestión portuaria, las lastradas y el creciente tráfico de cabotaje en China se incrementaron en un 13% aproximadamente. El índice de utilización de flota aumentó así un 1%.

Durante 2010 el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel aumentó tanto en volumen de toneladas como en toneladas milla (8.603 mill. tons., y 33.011 millardos de toneladas-milla). Con respecto al año anterior, descendió el transporte de derivados del petróleo (9,1%) y el de cereales (9%), mientras que se incrementó el transporte de crudo (5,3%), el de carbón (6%), y el de mineral de hierro (3,4%).

Las importaciones chinas de graneles secos tan "sólo" aumentaron un 6% de 2009 a 2010. Las importaciones de mineral de

imports increased by more than 30 per cent. India raised its dry bulk imports by nearly 20 per cent, while other Asian countries imported around 11 per cent more than in 2009. In the rest of the world, dry bulk import also increased, although moderate.

But the most memorable event, which will certainly go down in the annals of shipping history, was the dramatic recovery in the container sector. While the upturn in world trade was a main driver of this revival, it is noted the substantial contribution by shipowners, whose shrewd actions reduced supply and in the process provided an example to the other maritime sectors.

While liner operators lost more than \$15,000 million during 2009, these same operators earned a record profit, estimated at more than \$13,000 millions in 2010. No one could have predicted such a recovery a few months earlier.

The world container ship fleet increased by 9.1 per cent in 2010; as per 1st January 2011 it comprised 4,849 vessels with a total capacity of 14.4 million TEU.

hierro cayeron un 2%, mientras que las de carbón aumentaron en más del 30%. India incrementó sus importaciones de graneles secos en casi un 20%, mientras que otros países asiáticos importaron alrededor de un 11% más que en 2009. En el resto del mundo, las importaciones también crecieron aunque moderadamente.

Pero el hecho más memorable que entrará en los anales de la historia marítima fue la espectacular recuperación del sector de portacontenedores. Mientras que el repunte del comercio mundial fue el principal conductor de esta reactivación, se observa la importante contribución de los armadores, cuyas hábiles acciones redujeron la oferta y con ese proceso ofrecieron un ejemplo a los demás sectores marítimos.

Mientras los operadores de líneas regulares perdieron más de 15.000 millones de dólares en 2009, los mismos operadores obtenían beneficios récord, estimados en más de 13.000 millones de dólares en 2010. Nadie podría haber predicho unos meses antes esta recuperación.

La flota mundial de buques portacontenedores creció un 9,1% en 2010; a 1 de Enero de 2011 estaba compuesta por 4.849 unidades con una capacidad total de 14,4 millones TEU.

This increase has been generated not only by the entry of new vessels (261 units with an average size of 5,620 TEU), but also by the reduction of the idle capacity of the fleet, that went from 6.9 per cent of the whole fleet (740,000 TEU) to 1.1 per cent (136,000 TEU).

Three shipping companies concentrate more than 34 per cent of the world TEU's capacity. Giants Maersk (14.6 per cent), MSC (11.9 per cent) and CMA-CGM (7.9 per cent) control 4.9 million TEU from the total 14.4 millions of the world container fleet. Fourth position is for APL, with 4.1 per cent, that is Maersk's one third, what means that these three main operators concentrate the global market.

At the beginning of 2011, Maersk Lines has signed a contract with Daewoo to build ten container vessels of 18,000 TEU for a total inversion of US\$2 billion with delivery between 2013 and 2014, (that will probably be extended to the construction of other 20 additional units), that will become the largest container ships capacity in the world.

The world's refrigerated ship fleet is set to shrink by up to a half during the next decade as a new generation of container

Este aumento se ha producido tanto por la incorporación de nuevos buques (261 en total, con un tamaño medio de 5.620 TEU), como por la reducción de la capacidad inactiva de la flota, que ha pasado del 6,9% del total (740.000 TEU) al 1,1% (136.000 TEU).

Sólo tres navieras concentran más del 34% de la capacidad mundial de TEUs. Los gigantes Maersk (14,6%), MSC (11,9%) y CMA-CGM (7,9%) controlan 4,9 millones de TEUs del total de 14,4 millones de la flota mundial de portacontenedores. En el cuarto lugar está APL, con un 4,1% es decir, menos de la tercera parte de Maersk, de lo que se deduce que estos tres primeros operadores concentran el mercado global.

A principios de 2011, Maersk Lines ha firmado un contrato con Daewoo para la construcción de diez buques de 18.000 TEU, por 2.000 millones de dólares, con entrega entre 2013 y 2014, (que podrá ampliarse con la construcción de otras 20 unidades adicionales) y que se convertirán en los portacontenedores de mayor capacidad del mundo.

La flota mundial de buques frigoríficos se reducirá a la mitad durante la próxima década, ya que una nueva generación de

ships transforms how fruit, meat and other perishable foods move around the globe. 144 of the 500 traditional ships large enough to compete in international markets are already at least 21 years old and hardly any replacements are on order.

However there would remain a long-term role for some reefer ships moving particularly sensitive cargos that are poorly suited to travelling in containers.

Considering the state of the world economy, freight rates for smaller gas carriers in 2010 were satisfactory with a general upward during most of the year. Smaller gas carriers are expected to deliver fairly healthy rates in 2011.

The LNG shipping demand experienced a sharp upturn during 2010 of more than 20 per cent in volume, the highest since the early 1980s.

Over the last five or six years the chemical tanker fleet has more than doubled in terms of dwt and increased by 60% in terms of number of vessels. During the same period of time the cargo volume has only increased by about 15%, and the increases in ton-miles are believed to be even less due to changes in

portacontenedores está transformando la manera de mover fruta, carne y otros alimentos perecederos alrededor del mundo. 144 de los 500 buques convencionales capaces de competir en el mercado tienen ya al menos 21 años y prácticamente no hay pedidos para su reposición.

No obstante, algunos buques frigoríficos podrían seguir teniendo un papel a largo plazo, ya que transportan cargas sensibles difíciles de viajar en contenedores.

Teniendo en cuenta el estado de la economía mundial, los fletes de los gaseros pequeños en 2010 fueron satisfactorios con una tendencia alcista durante casi todo el año. Se espera que estos gaseros den fletes bastante saludables en 2011.

La demanda de LNG experimentó una brusca subida durante 2010 de más del 20% en volumen, la más alta desde principios de los ochenta.

En los últimos cinco o seis años la flota de buques químicos se ha más que duplicado en tpm y ha aumentado en un 60% el número de buques. Al mismo tiempo el volumen de carga sólo se ha incrementado en un 15%, y se cree que las toneladas milla son incluso menores debido a los cambios habidos en el origen de los

the sourcing of products. For instance, simple commodity type chemicals now produced in the Middle East have to travel only half the distance to get to the market in China compared with the same product shipped from US or Europe.

From a total of 8.4 billion tonnes of seaborne trade in 2010, about 35.7 per cent are attributable to liquid bulks. As other markets segments –most notably containerised trade –were growing much faster, this share decreased from nearly 42 per cent in 1989 to the current value.

As the growing supply of dry bulk tonnage suggests, the share of bulk volumes steadily increased, even in times of the crisis. 27.7 per cent of the total seaborne trade in 2010 were attributable to iron ore and coal. Container transport has become the symbol for globalisation and grew rapidly during the past decades, but it also registered an above-average decrease during the economic crisis. In 2010, the recovery was all the stronger. Containerised cargo had a share of 16.1 per cent in total seaborne trade in 2010.

During the course of 2010, especially the

productos. Así, simples productos químicos que ahora se producen en el Medio Oriente tienen que viajar sólo la mitad de la distancia para llegar al mercado chino en comparación con el mismo producto enviado desde Estados Unidos o Europa.

De un total de 8.400 millones de toneladas transportadas por mar en 2010, alrededor del 35,7% se atribuía a graneles líquidos. Como otros sectores de mercado –sobre todo el comercio contenerizado- estaban creciendo mucho más rápido, este porcentaje descendió desde casi el 42% en 1989 al valor actual.

Tal como sugiere la creciente oferta de tonelaje de graneles secos, el porcentaje de volúmenes a granel creció a un ritmo constante, incluso en los momentos de crisis. El 27,7% del total transportado en 2010 se atribuye a mineral de hierro y carbón. El transporte en contenedores se ha convertido en el símbolo de la globalización, creciendo rápidamente en las últimas décadas, aunque decreció por encima de la media durante la crisis económica. En 2010 la recuperación fue enorme, representando la carga contenerizada el 16,1% del comercio marítimo mundial.

En el transcurso del año 2010 el incre-

increase of container trade (+12.3 per cent), Bauxite (+19.7 per cent after -23.3 per cent last year) and the group of minor bulks, which consist mainly of the so called earths (+11.3 per cent) reveal the economic recovery.

Crude oil and products shipments increased by 3.8 per cent and 2.6 per cent between 2009 and 2010, respectively. During the same period, LNG-transport by sea increased by 6.8 per cent.

Regardless of the ship type, a huge fleet of new ships is heading towards the markets and will set the rate development under pressure. This comes off the reel with the highest amount of deliveries the markets ever had to absorb.

In this regard the tendency to order bigger vessels widens the gap between supply and demand especially in the bulk and container market. The market fundamentals in 2010 for various market segments can be summarised as follows:

The tanker market is quite erratic). Charter rates for product tankers remained on a low level during the whole year 2010. Rates for crude tankers, by contrast, showed a peak in early summer last year and came down since then

mento principalmente del comercio con-
tenerizado (+12,3%), la bauxita (+19,7%
tras el -23,3% de 2009) y el grupo de otros
graneles, consistentes principalmente en
los llamados áridos (+11,3%), puso de ma-
nifiesto la recuperación económica.

Los transportes de crudo y de productos se
incrementaron en un 3,8% y un 2,6%,
respectivamente, entre 2009 y 2010. En el
mismo período, el transporte por mar de
LNG se incrementó en un 6,8%.

Sin tener en cuenta el tipo de buque, una
enorme flota llegará al mercado,
presionando así los índices de fletes, y al
propio mercado, con la mayor afluencia de
nuevas entregas que nunca antes tuvo que
absorber.

A este respecto la tendencia a construir
buques de mayor tamaño aumenta la
distancia entre oferta y demanda, sobre
todo en el mercado de graneles y contene-
dores. En 2010 la evolución de los
distintos mercados fue como sigue:

El mercado de buques tanque es muy
errático. Los fletamentos de buques de
productos permanecieron a un nivel bajo
durante todo el año; por el contrario, los de
transporte de crudo mostraron un pico a
principios de verano, cayendo después

due to low demand, especially in Europe, and an increasing supply of new tonnage.

In total, last year was much better than 2009 with an average WS 71.5 versus WS 42.3 for a VLCC on the Arabian Gulf – South Korea trade, with peaks at the beginning and the middle of 2010. Nonetheless, the main market for oil shipments is Europe, where consumption of oil/oil products is still weak.

In the years to come, two developments will change the market for products shipments. Large pipelines projects are realised and refineries are built closer to the production wells.

The bulk sector mainly faces two effects. On the one hand China and other similar countries accelerate their economic growth. This normally would lead to rising shipping costs and better conditions for ship operators. On the other hand the bulk sector has to absorb the highest amount of new ships ever.

Moreover, ships totalling 253 million dwt are on order, including 19 bulkers for Brazil's Vale carrying

debido a la baja demanda, especialmente en Europa, y a una creciente oferta de nuevo tonelaje.

2010 fue, globalmente, mucho mejor que 2009, con fletes medios de 71,5 WS, frente a los 42,3 WS de 2009, para un VLCC en tráfico Golfo de Arabia-Corea del Sur, y picos a principios y mediados del año. No obstante, el principal mercado para el transporte de petróleo es Europa, donde el consumo de petróleo y derivados es todavía débil.

En los próximos años, dos acontecimientos cambiarán el mercado del transporte de productos: Proyectos de grandes oleoductos, así como de refinerías más próximas a los pozos de producción.

El sector de graneles se enfrenta a dos hechos, como son el que China y otros países similares estén acelerando su crecimiento económico, lo que normalmente produce un incremento de los costos, además de mejores condiciones para los operadores de buques; y el que este sector tenga que absorber la mayor cantidad de nuevos buques de la historia.

Además hay un total de 253 millones tpm en cartera, que incluyen los 19 bulk carriers para la brasileña Vale, de 400.000

400,000 dwt each coming afloat in 2013 to serve China. This effect sets the rate development under high pressure. Consequently, the Baltic Dry Index (BDI), still on its way up in the first half of 2010, fell to ranges not far away from the low at the end of 2008.

The above mentioned Brazilian company ordered seven ore bulkers, the biggest in the world, with a capacity of 400,000 tons, 362 meters of length and 65 meters of width, from South Korean shipyards (Daewoo and Marine Engineering) for US\$ 748 million. Besides, twelve more same features ore carriers have been ordered by Vale from Rongsheng SHI in China, for a total investment of US\$1.6 billion.

Over the last two years, Vale has commissioned 51 vessels from domestic shipyards helping to develop the Brazilian shipbuilding industry and generating 2,465 direct and indirect jobs, and involving investment of R\$403.9 million.

Container rates have jumped from a nadir in winter 2009/2010 to a peak in autumn when revenues and volumes were at levels not seen since 2008.

tpm cada uno, con entrega en 2013 y servicio a China; ejerciendo así gran presión en los fletes. Como consecuencia, el Baltic Dry Index (BDI), que seguía creciendo en el primer semestre de 2010, cayó a niveles cercanos a los mínimos de finales de 2008.

La mencionada empresa brasileña encargó a astilleros surcoreanos (Daewoo y Marine Engineering) siete graneleros dedicados al transporte de mineral -los mayores del mundo-, con 362 metros de eslora, 65 metros de manga y una capacidad de 400.000 toneladas, por 748 millones de dólares; además de otros doce de las mismas características al astillero chino Rongsheng SHI, por un total de 1.600 millones de dólares.

En los últimos dos años, Vale ha encargado 51 diferentes buques en astilleros brasileños, impulsando así el desarrollo de la industria naval brasileña, al generar 2.465 puestos de trabajo directos e indirectos, así como una inversión de 403,9 millones de reales brasileños.

Los índices de fletamento de los portacontenedores saltaron de su mínimo, en el invierno de 2009/2010, a un pico en otoño cuando ingresos y volúmenes subieron a niveles no vistos desde 2008.

The world's largest Container operator Maersk reported the highest income return in the company's history in 2010. In general, the major liner operators witnessed very healthy growth, especially on the main trade lane from Asia to Europe. Monthly container traffic figures of the leading world ports underline this development, particularly with a view to Chinese and North European ports.

Freight rates were following similar trends, showing peaks never seen since late 2008. The Harpex containership index peaked in September 2010 at 763 points, two and a half times higher than 9 months earlier. Late in 2010 about 160 container vessels were idle, much less than the 300 to 500 container vessels expected, but obviously especially the larger vessels stay active but are underemployed.

At the end of the year, the amount of containers moving over the quay walls decreased due to seasonal effects, and so did freight rates.

Bunker costs increased by around US\$ 150 per tonne since late summer 2010 and a huge number of container vessels

Maersk, el mayor operador de portacontenedores del mundo anunció la mayor declaración de ingresos de su historia en 2010. Los principales operadores de líneas regulares obtuvieron un sustancial incremento, especialmente en la principal línea comercial de Asia a Europa. Las cifras mensuales del tráfico de contenedores de los principales puertos mundiales subrayan esta evolución, principalmente los puertos chinos y del Norte de Europa.

Los fletes siguieron una tendencia similar, con picos nunca vistos desde finales de 2008. El índice Harpex obtuvo un pico en Septiembre 2010 de 763 puntos, 2,5 veces más que nueve meses antes. A finales de 2010, unos 160 portacontenedores estaban inactivos, aún así muchos menos que los 300-500 que se esperaban. Sobre todo fueron los buques más grandes los que permanecieron en activo, aunque infrautilizados.

Al terminar el año, la cantidad de contenedores que se movían por los puertos decreció debido a efectos estacionales, y lo mismo hicieron los fletes.

Los costos de combustible se incrementaron a unos 159 US\$/tonelada desde finales de verano de 2010, al tiempo que un gran

in size classes of more than 10,000 TEU have already sailed into the East Asia-Europe trade or are planned to do so this year. Therefore, cost efficiency will be a key to profitability in 2011.

Piracy has remained at the top of the shipping concerns during 2010. While the total number of attacks has declined, the number of crew kidnapped and ships hijacked has not. The pirates have had more success with less effort because the risk/reward ratio remains firmly in their favour in the NW Indian Ocean.

2010 was IMO's "Year of the Seafarer". The reality of seafaring as an occupation worth pursuing really does need to be emphasised if we are going to find a new generation of people to keep the ships sailing and maritime infrastructure manned.

The entry into force in 2010 of the IMO's Casualty Investigation Code, which contains mandatory provisions on considerations to be observed when obtaining evidence from seafarers, therefore represents a welcome development.

In June 2010, IMO approved amendments to the STCW, that will enter

número de portacontenedores de más de 10.000 teu navegan ya en el tráfico Este Asia-Europa o planean hacerlo en 2011. Por tanto, el rendimiento de los costos será la clave de la rentabilidad en el año 2011.

La piratería ha seguido siendo una de las mayores preocupaciones durante 2010. Mientras que el número de ataques ha disminuido, el de tripulantes y buques secuestrados no. Los piratas han tenido más éxito con menos esfuerzo, ya que el balance entre riesgo y recompensa está a su favor en el NO del Océano Índico.

2010 fue el "Año del Marino" en la OMI. La realidad del marino como una profesión digna de ser ejercida, realmente necesita ser enfatizada si queremos encontrar una nueva generación de relevo que gobierne los buques y se encargue de la infraestructura marítima.

La entrada en vigor en 2010 del Código de Investigación de Siniestros, que contiene disposiciones obligatorias sobre las consideraciones que se han de observar a la hora de obtener pruebas por parte de los tripulantes, representa un avance muy bien recibido.

En Junio de 2010, la OMI aprobó las enmiendas al STCW, que entrarán en vigor

into force on 1 January 2012.

The “Bimco/ISF Manpower 2010 Update” shows that despite the global economic downturn and the dramatic reduction in demand for shipping services in 2009, the situation in 2010 is one of approximate balance between demand and supply for ratings, with a modest overall shortage of officers (2%).

The International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments has been ratified by 27 countries, representing 25% of the world fleet tonnage.

The appropriate amendments to the Oil Record Book part I will enter into force on 1 January 2011. So that, a set of guidelines has been developed to facilitate the record keeping on board ships.

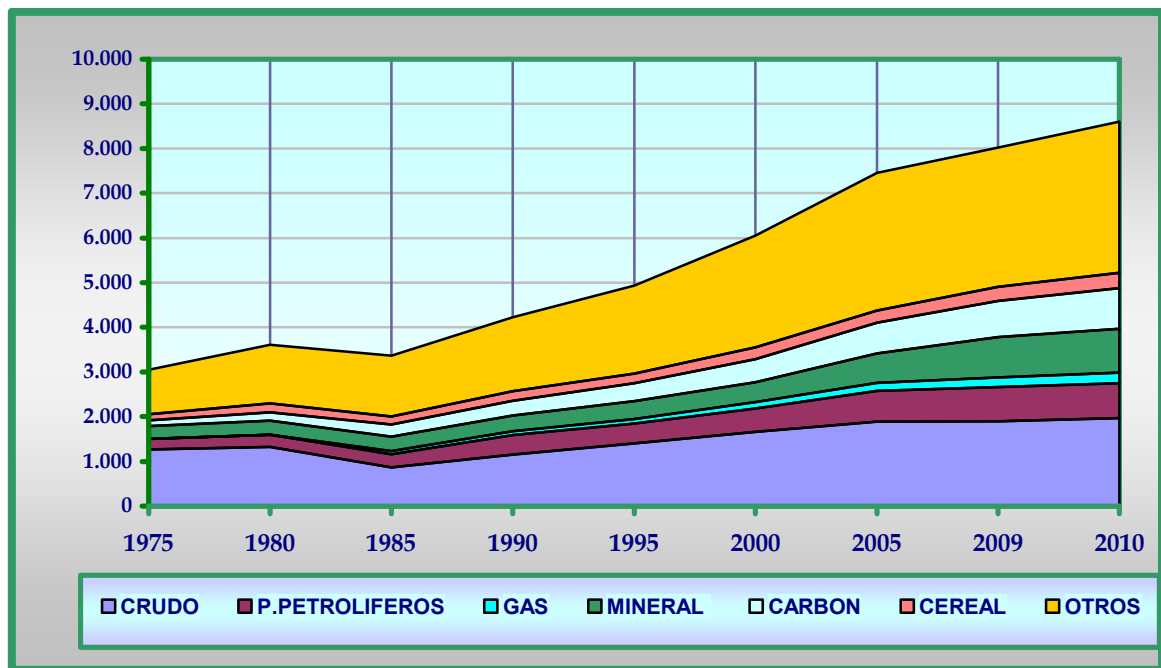
el 1 de Enero de 2012.

La actualización de 2010 del estudio de Bimco/ISF sobre Recursos Humanos muestra que a pesar del bajón global de la economía y la dramática disminución de la demanda de servicios marítimos en 2009, la situación en 2010 es casi de equilibrio entre oferta y demanda de marineros, con una pequeña escasez de oficiales (el 2%).

La Convención Internacional para el Control y Gestión de los Sedimentos y Aguas de Lastre de los Buques ha sido ratificada por 27 países, que representan el 25% del tonelaje de la flota mundial.

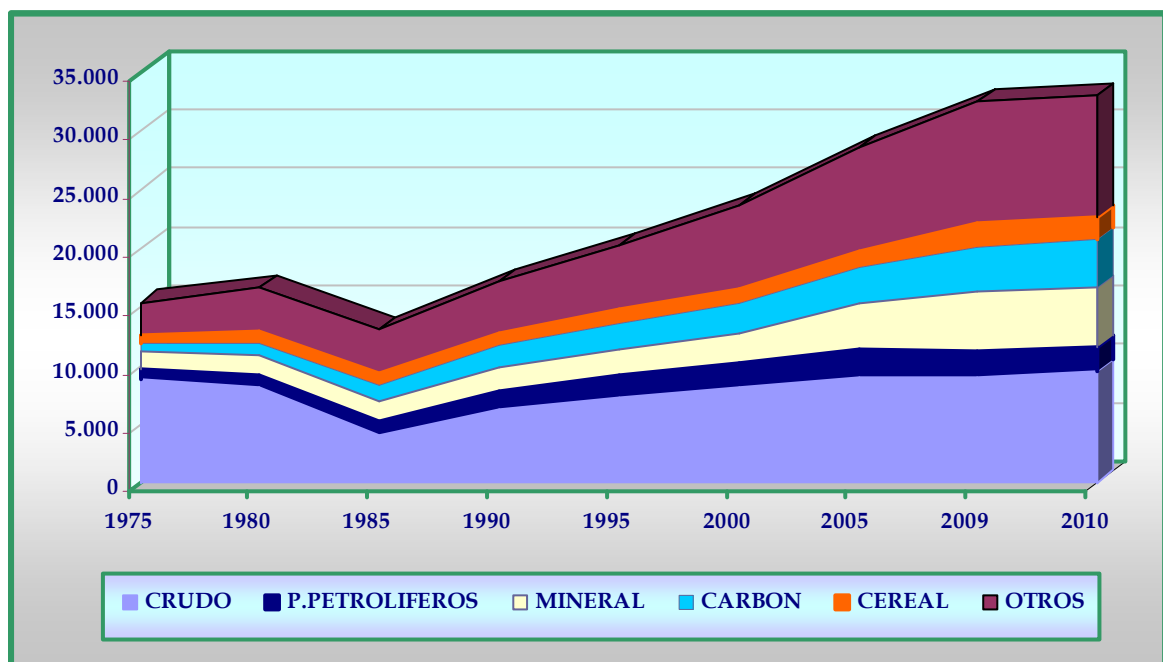
Las enmiendas correspondientes al Registro de Hidrocarburos parte I entrarán en vigor el 1 de Enero de 2011. Así pues, se han desarrollado una serie de directrices para facilitar el mantenimiento del registro a bordo de los buques.

TRAFICO MARITIMO MUNDIAL (1975-2010)



En millones tpm

TONS-MILLA TRANSPORTADAS (1975-2010)



2010 datos estimados

En millardos tpm

EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

The global economic growth in 2010 led to better market conditions for shipping than previously expected. The year was characterized by a global economic recovery, an all-time record in deliveries, and a sharp increase in shipbuilding (after the crisis year).

At the start of 2011, the world merchant fleet comprises 47,833 ships with 1.35 billion dwt and 16 million TEU. Compared with last year's figures the active merchant fleet tonnage has grown by 9.3 per cent and the TEU-volume by 8.1 per cent. With a plus of with 17 per cent, the dry bulk sector witnessed the largest year-on-year increase.

While 2010 proved to be a turbulent year for global shipping, the wave of new-building deliveries did not appear in the market until the last part of the year. Even so, the rate of deliveries proved to be less than expected.

In sum, at least 2,744 newbuildings with a combined tonnage of 146 million dwt entered the merchant fleet in 2010 –it was the biggest delivery year ever. Deliveries in 2010 increased by another

El pasado año, el crecimiento de la economía mundial produjo mejores condiciones de lo esperado en el mercado marítimo. 2010 se caracterizó por una recuperación global de la economía, un récord histórico de entregas y un marcado incremento de la construcción naval.

A principios de 2011, la flota mercante mundial comprendía 47.833 buques con 1.350 millones tpm y 16 millones TEU. Comparando con las cifras del pasado año el tonelaje de la flota mercante mundial creció un 9,3%, así como un 8,1% en TEU. Con un incremento del 17%, el sector de carga seca fue testigo del mayor crecimiento anual.

Aunque 2010 fue un año turbulento para el transporte marítimo mundial, la ola de nuevas unidades no apareció en el mercado hasta finales de año. Aún así, la cantidad de entregas fue menor de la esperada.

En total, al menos 2.744 nuevas construcciones con un tonelaje combinado de 146 millones tpm entraron en la flota mercante durante 2010, siendo la mayor entrada de tonelaje de la historia, e

25 per cent compared with the already exceptional year 2009.

Such a huge amount of new tonnage swelled the global fleet of bulk carriers by over 15 per cent, and the tanker and containership fleets by 4 per cent and 9 per cent respectively, becoming the year 2010 the biggest delivery year ever.

For the first time, Chinese shipbuilders delivered more tonnage than Korean yards.

China consolidated its position as the world's number one shipbuilder in 2010, recording simultaneously the largest orderbook, the greatest number of contracts won and the highest number of deliveries.

One huge uncertainty is how shipyards will react to the slow-down in ordering. The fact is that as ships are delivered, orders are not being placed at the same pace. The outlook for 2013 is really scary, with severe overcapacity, and with probably the youngest world fleet in history.

2010 proved to be a better year for the shipping industry than expected. After the rapid decline in shipbuilding orders in

incrementando en otro 25% si se compara con el ya excepcional año 2009.

Tal cantidad de nuevo tonelaje engrosó la flota mundial de bulk carriers en un 15%, y las flotas de buques tanque y portacontenedores en un 4% y un 9%, respectivamente, convirtiéndose 2010 en el año con mayores entregas de la historia.

Fue la primera vez que los astilleros chinos entregaron más tonelaje que los coreanos.

Por su parte, China consolidó en 2010 su posición de mayor constructor de buques del mundo, registrando simultáneamente la mayor cartera de pedidos, el mayor número de contratos recibidos y el mayor número de entregas.

La gran incertidumbre que se plantea es cómo reaccionarán los astilleros ante esta ralentización de pedidos. El hecho es que mientras se entregan buques no se reciben pedidos en la misma proporción. Las previsiones para 2013 dan miedo, con una severa sobrecapacidad y probablemente con la flota mundial más joven de la historia.

Como ya se ha dicho, 2010 resultó ser un año mejor de lo esperado para la industria marítima. Tras el rápido descenso de

2009 with only 73 million dwt at least 144 million dwt were reported as new orders in. Nevertheless, due to the high amount of deliveries, the newbuilding order book has increased in all segments in 2010. At the beginning of 2011, the total order book with a capacity of 442 million dwt still represents around 33 per cent of existing fleet capacity.

Since the beginning of the economic crisis, ship breaking experienced a revival. During the boom years 2005-2008, owners were reluctant to sell ships to breakers because charter rates were very high. As a consequence, a considerable number of ships with 25 years or more was still trading. The broken-up tonnage increased extraordinarily since the beginning of the crisis. After a peak of 32.6 million dwt in 2009, the volume of the reported broken-up tonnage reached 28.8 million dwt in 2010 (1,344 merchant vessels).

While the demolition of bulk carriers lost momentum in 2010, it increased in the tanker segment –influenced by the phasing-out of single hull tankers- by 64 per cent to 15 million dwt. In a historical perspective, the reported broken up tonnage is still at a relatively low level (about 2 per cent of the fleet).

pedidos en 2009, con tan sólo 73 millones tpm, en 2010 se registraron 144 millones tpm. No obstante, debido a la gran cantidad de entregas, la cartera de pedidos en 2010 ha aumentado en todos los sectores. A principios de 2011, la cartera de pedidos, con 442 millones tpm, todavía representa alrededor del 33% de la flota mundial existente.

El desguace de buques empezó a recuperarse desde el principio de la crisis económica. Durante el “boom” de los años 2005-2008, los armadores se resistían a vender sus buques para desguace, ya que los índices de fletamento eran muy altos. A consecuencia de ello un número considerable de buques de más de 25 años siguieron en activo. A partir del comienzo de la crisis, el tonelaje desguazado aumentó extraordinariamente. Tras un pico de 32,6 millones tpm en 2009, el volumen de tonelaje desguazado en 2010 alcanzó los 28,8 millones tpm (1.344 buques).

Mientras los desguaces de bulk carriers descendían, se incrementaban los del sector de buques tanque en un 64% hasta los 15 millones tpm, influenciados por la retirada de los de casco sencillo. En una perspectiva histórica, el tonelaje desguazado está todavía a un nivel relativamente bajo (2% de la flota).

Second hand activity in 2010 has been strong. 772 vessels have traded during the first 10 months of 2010, 394 dry bulkers, 226 tankers (of which 140 were product tankers) and 146 container ships. This follows a year where bulkers were completely dominant in the market. 2010 is going to end with reported sales of almost \$20,000 million of ships when at the peak of 2007 that number was double to \$40,000 million.

During 2010, the total tanker fleet grew by 5 per cent (dwt), and the oil-chemical tanker segment by 8.2 per cent. As of January 1st, 2011, the world tanker tonnage (crude, products, oil/chemical, pure chemical and liquid gas) reached 524 million dwt, a share of 38.8 per cent of the world merchant fleet. The average yearly growth rate for tanker tonnage in the period 2007-2011 was 6.6 per cent.

For the first time, the bulk carrier fleet is the largest fleet segment with a share of 39,2 per cent. After 78 million dwt new tonnage and further 9 million dwt of converted ships in 2010, the bulk carrier fleet reached 528 million dwt at the beginning of 2011, a strong increase of 17.0 per cent compared to 2010. In the period 2007-2011, the bulk carrier tonnage grew on average by 9.8 per cent

La compraventa de buques en 2010 ha sido fuerte. Durante los primeros 10 meses del año se vendieron 772 buques, 394 bulk carriers, 226 buques tanque (de los que 140 eran de productos) y 146 portacontenedores, tras un año en el que los bulk carriers dominaban el mercado. Se informa que 2010 terminará con ventas de buques por un valor de unos 20.000 millones de dólares, cuando el pico máximo en 2007 fue justo el doble (40.000 millones dólares).

Durante 2010, la flota total de buques tanque creció un 5% (tpm) y el sector de buques petroquímicos en un 8,2%. A 1 de Enero de 2011 el tonelaje mundial de buques tanque (de crudo, petroquímicos, químicos y gas licuado) alcanzó los 524 millones tpm, un 38,8% de la flota mercante mundial. El crecimiento medio anual de tonelaje de buques tanque durante 2007-2011 fue del 6,6%.

Por primera vez la flota de bulk carriers es el mayor sector de la flota con una participación del 39,2%. Tras los 78 millones de tpm nuevos y los 9 millones de tpm de buques transformados en 2010, la flota mundial de bulk carriers alcanzó los 528 millones tpm a principios de 2011, un fuerte incremento del 17% frente a 2010. Durante 2007-2011, el tonelaje de bulk carriers creció una media del 9,8%

yearly.

About 1.4 million TEU of additional container ship capacity came into service in 2010 –the planned deliveries amounted to 2 million TEU. The number of laid-up vessels sank to 110 units with a capacity of 240,000 TEU and a tonnage with a capacity of 120,000 TEU was scrapped. At the beginning of 2011, the container fleet comprised 4,900 ships with 14.1 million TEU, up 9.5 per cent since the start of the year.

The average growth rate for general cargo tonnage was 1.6 per cent between 2007 and 2011. At the beginning of 2010, this fleet segment comprised 17,365 ships with 107 million dwt. As regards the various subtypes, the average growth rates in the period 2007-2011 differ significantly. The fleet capacity of single-deck ships grew on average by 5.2 per cent per year, whereas the capacity of reefer vessels decreased by 2.2 per cent.

The total passenger fleet increased by 3.3 per cent from 2010 to 2011. At the beginning of 2011, the total passenger ro-ro/cargo fleet was composed of 4,131 ships totalling 34.8 million gt. Between 2007 and 2011, the passenger fleet grew by 3.8 per cent yearly on average.

anual.

Alrededor de 1,4 millones de TEU de nuevos portacontenedores entraron en servicio en 2010, aunque las entregas previstas eran de 2 millones de TEU. El número de buques amarrados cayó a 110 unidades con una capacidad de 240.000 TEU, mientras 120.000 TEU fueron desguazados. A principios de 2011, la flota de portacontenedores comprendía 4.900 buques con 14,1 millones TEU, un 9,5% más desde principios del año.

El crecimiento medio del tonelaje de carga general fue del 1,6% entre 2007 y 2011. A principios de 2010 este sector de la flota mundial comprendía 17.365 buques con 107 millones tpm. En cuanto a los diversos subsectores, el crecimiento medio entre 2007 y 2011 difiere de modo significativo. La flota de buques single-deck creció una media del 5,2% anual, mientras que la capacidad de los buques frigoríficos decreció en un 2,2%.

La flota mundial de buques de pasaje aumentó un 3,3% de 2010 a 2011. A principios de 2011, la flota total mixta de pasajeros y carga roro comprendía 4.131 buques con un total de 34,8 millones gt. Entre 2007 y 2011, la flota de buques de pasaje aumentó una media anual del 3,8%.

The medial size of bulk carriers, container ships, cruise vessels and –to a lesser extent- tankers has been increasing steadily during the last few years. Two different developments contributed to this increase. On the one hand, new, larger ship designs were introduced in some segments, most notably in the container fleet. On the other hand, there is an increasing concentration on the already existing larger ships designs. This trend will continue in the years to come.

A total of 190 VLCC tankers on order range in the size class above 200,000 dwt. About one third of all tankers on order are in size classes above 80,000 dwt against 15 per cent in the current fleet.

The focus of the order activity in the bulk carrier segment has been on Capesize vessels. The current order book includes 780 bulk carriers of 85,000 dwt and above, the average size of all bulk carriers on order is 86,000 dwt against 61,000 dwt in the active fleet. The ratio of the order book to the active fleet for Capesize vessels is about 55 per cent.

The average size of container ships has

El tamaño medio de los bulk carriers, portacontenedores, buques de crucero y en menor medida de los buques tanque ha ido creciendo a un ritmo constante durante los últimos años. Dos hechos diferenciados contribuyeron a este incremento: los nuevos diseños de buques de mayor tamaño en algunos sectores, especialmente en la flota de portacontenedores y, por otra parte, una creciente concentración en los diseños ya existentes de buques de mayor tamaño. Esta tendencia continuará en los próximos años.

Un total de 190 VLCC de la cartera de pedidos mundial está por encima de los 200.000 tpm. Del mismo modo, un tercio de todos los buques tanque en cartera son de más de 80.000 tpm, frente al 15% de la flota actual.

Especial atención merece, dentro de la actividad de la cartera de pedidos de bulk carriers, los buques Capesize. La actual cartera incluye 780 bulk carriers de más de 85.000 tpm. El tamaño medio de todos los bulk carriers en cartera es de 86.000 tpm frente a los 61.000 de la flota en activo, siendo la cartera de Capesize un 55% de la flota en activo de dichos buques.

El tamaño medio de los buques portacon-

more than doubled in 20 years. The average size increased from 1,250 TEU (1990) to 2,875 TEU at the beginning of 2011. In the current order book, cellular container ships have an average size of 6,300 TEU. At least 231 container ships on order had capacities of 8,000 TEU and above, which means that their number will almost double in the next few years.

Cruise vessels also tend to larger sizes. The average size for cruise vessels on orders is 100,000 gt. The “world’s largest cruise ship in service, “Royal Caribbean’s Oasis of the Seas” has a capacity of 225,000 gt and 5,400 berths. There are now 42 ships in the world cruise fleet larger than 100,000 gt.

The flag-related ownership analysis shows the increasing concentration on open registry flags. At the beginning of 2011, 853 million dwt equal to 69 per cent of the total merchant fleet tonnage were registered under foreign flags, mainly open registry flags.

Tonnage registered under the top ten open registry flags totalled 750 million dwt (ships of 300 gt and over). The leading open registry flag is Panama with

tenedores se ha doblado en 20 años, al aumentar de 1.250 TEU en 1990 a 2.875 TEU a principios de 2011. El tamaño medio de los portacontenedores celulares en la actual cartera de pedidos es de 6.300 TEU. Al menos 231 de los portacontenedores en cartera tenían capacidades de más de 8.000 TEU, lo que indica que en los próximos años el número de portacontenedores se duplicará.

Los buques de crucero también siguen la tendencia a tamaños mayores, siendo el tamaño medio en cartera de 100.000 gt. El mayor buque de cruceros en servicio, el “Oasis of the Seas” de la Royal Caribbean tiene una capacidad de 225.000 gt y 5.400 camarotes. Actualmente existen un total de 42 cruceros mayores de 100.000 gt.

El análisis de propiedad de la flota mundial por banderas indica una creciente concentración en los registros abiertos. A principios de 2011, 853 millones tpm, equivalentes al 69% del tonelaje total de la flota mercante mundial, estaban registrados en banderas extranjeras, principalmente en registros abiertos.

El tonelaje registrado en los diez principales registros abiertos asciende a 750 millones tpm (buques de más de 300 gt). De estos diez registros, Panamá ocupa

304 million dwt (22.5 per cent of the world tonnage), followed by Liberia with 163 million dwt (12.1 per cent) and at a distance the Marshall Islands with 96 million dwt (7.1 per cent).

The country by country analysis underlines that the world shipping scene is controlled by a few shipping countries, regardless of the flag the vessel hoist. At the beginning of 2011, about 70 per cent of the total deadweight tonnage of the world merchant fleet was controlled by only ten countries (excl. tonnage for ships of which the parent company is unknown).

Greece is still the leading shipping nation with a controlled tonnage of 202 million dwt (16.5 per cent) followed by Japan with 195 million dwt (15.9 per cent) and Germany with 115 million dwt (9.4 per cent). Greek ship owners increased their tonnage on average by 4.4 per cent in the period 2007-2011. Within the top shipping nations, the highest tonnage growth in the mentioned period was attributable to Korea (12.8 per cent), Denmark (12.5 per cent) and China (11.3 per cent).

At the turn of the year, the value of bulk

el primer lugar, con 304 millones tpm (el 22,5% del tonelaje mundial), seguido por Liberia, con 163 millones tpm (el 12,1%) y a distancia las Islas Marshall, con 96 millones tpm (el 7,1%).

Analizando país por país, se constata que el transporte marítimo mundial está controlado por unos pocos países marítimos, independientemente de la bandera que enarbole el buque. A principios de 2011, alrededor del 70% del tonelaje de peso muerto de la flota mercante mundial estaba controlado por tan sólo diez países (excluidos los buques de los que se desconoce la empresa matriz).

Grecia continua siendo el principal país marítimo, con un tonelaje bajo su control de 202 millones tpm (el 16,5% del tonelaje mundial), seguido por Japón, con 195 millones tpm (15,9%) y Alemania, con 115 millones tpm (9,4%). Los armadores griegos aumentaron su tonelaje una media del 4,4% en el período 2007-2011. Entre los principales países marítimos, el mayor crecimiento en tonelaje en el mencionado período se atribuye a Corea (12,8%), Dinamarca (12,5%) y China (11,3%).

En el cambio de año, el valor de los bulk

carriers, especially of larger modern tonnage, was around 10 per cent lower than at the end of 2009, a reaction of the high amount of newbuildings. Correspondingly the level of newbuilding prices was relatively low. Accordingly to market observers Fearnleys and Platou, the second hand value for tankers were relatively low in the crude sector and more or less stable for the products tankers.

In the period 2003-2008, shipbuilding experienced a boom in terms of new orders with a peak in 2007 with 98 million cgt. It experienced a sharp turn-around due to the global finance and economic crisis with only 21 million cgt in 2009. New orders in 2010 increased by 93 per cent compared to 2009. At least, 2,231 merchant vessels with 41.2 million cgt were ordered. However, the order book actually decreased because the number of deliveries in 2010 exceeded the number of new orders.

Still, all the main shipping segments are facing a wave of new ships to be delivered in 2011. Against the background of the current market conditions, the planned deliveries will lead to an enormous overcapacity

carriers, especialmente del mayor y más moderno tonelaje, era un 10% menor que a finales de 2009, como reacción a la gran cantidad de nuevas construcciones. De la misma manera, el precio de las nuevas construcciones era bajo. Según los observadores del mercado Fearnleys and Platou, el valor de los buques tanque de segunda mano fue relativamente bajo en el sector del transporte de crudo y menos estable en el de productos.

En el período 2003-2008, la construcción naval experimentó un “boom” en cuanto a nuevos pedidos, con un pico en 2007 de 98 millones cgt. Pero a partir de la crisis económica y financiera mundial, sufrió un profundo giro, contabilizándose tan solo 21 millones cgt en 2009. Los nuevos pedidos en 2010 crecieron en un 93% sobre los de 2009. Se firmaron contratos por al menos 2.231 unidades (41,2 millones cgt). Sin embargo, la cartera de pedidos en realidad decreció, ya que en 2010 el número de entregas superó el número de nuevos pedidos.

Aún así, todos los principales sectores se están enfrentando a una oleada de buques nuevos a entregar en 2011. En el contexto de las actuales condiciones de mercado, las entregas previstas provocarán una gran sobrecapacidad, especialmente en el sector

especially in the bulk carrier segment, as the dwt-share of the ordered tonnage in the existing bulk carrier fleet is 48 per cent. But also the tanker segment could come under pressure, as 60 million dwt of new oil tanker tonnage are scheduled to be delivered until 2011.

During 2010 tanker deliveries consisted of 949 units with 54.5 million dwt. In the same period 357 new orders with 16.8 million dwt were placed and 213 units with 8.9 million dwt were scrapped. Order activity for tankers increased by 55 per cent during 2010, but it has to be kept in mind that 2009 was an exceptionally weak year. At the beginning of 2011, 1,543 tankers with 33 million cgt (125 million dwt) were on order. The total tanker order book corresponded to 24 per cent of the total tanker fleet, compared with 29 per cent one year earlier. Due to shifts in the crisis years, nearly 50 per cent of this tonnage volume is scheduled until end of 2011.

In early 2011, we see a huge oversupply of vessels in the bulk carrier segment. The future supply/demand balance in the bulk market is determined by a surprisingly high contracting of newbuildings and a moderate number of broken up tonnage. During 2010 only

de bulk carriers, ya que la participación del tonelaje (tpm) en cartera es del 48% de la flota de bulk carriers existente. Pero también el sector de buques tanque podría verse sometido a tensiones ya que 60 millones (tpm) de nuevo tonelaje de petroleros se entregarán con fecha en 2011.

Durante 2010 la entrega de buques tanque fue de 949 unidades con 54,5 millones tpm. Asimismo, se realizaron 357 nuevos pedidos, con 16,8 millones tpm, y 213 unidades con 8,9 millones tpm fueron desguazados. Los pedidos de buques tanque aumentaron un 55% en 2010, sin olvidar que 2009 fue un año excepcionalmente flojo. A principios de 2011, había contratados 1.543 buques tanque con 33 millones cgt (125 millones tpm). La cartera de pedidos representaba el 24% de la flota total de buques tanque, frente al 29% del año anterior. A causa de los cambios acaecidos en los años de la crisis, cerca del 50% de este tonelaje está previsto se entregue hasta 2011.

A principios de 2011, se aprecia un exceso de capacidad en el sector de bulk carriers. El futuro equilibrio entre oferta y demanda en el mercado de graneles viene determinado por una sorprendentemente alta contratación y un moderado número de tonelaje desguazado. Durante 2010 sólo se

148 bulk carriers with 14.6 million dwt were reported as demolitions, against 1,205 new orders totalling 22.2 million cgt (93.0 million dwt). The ordered tonnage concentrates in the Capesize segment above 85,000 dwt, thereof 159 new vessels with a capacity of 150,000 dwt and above.

Actually, the order book for bulk carriers stood at 2,944 carriers with 57 million cgt (253 million dwt). The dwt-share of the ordered tonnage in the existing bulk carrier fleet stood at 48 per cent. Figures indicate huge overcapacity in the market. Provided that these ships will be delivered as scheduled, the new deliveries will lead to a fleet increase of over 25 per cent until end of 2011.

The latest order book for container ships stood at 606 ships with 21 million cgt (3.8 million TEU) one year earlier. The number of container carriers on order decreased by 28.4 per cent, the TEU capacity decreased by 20.3 per cent. The container ship order book at the beginning of 2011 represented a TEU share of 27.2 per cent in relation to the existing container fleet. This ratio was significantly lower compared with January 2010 (37.3 per cent).

desguazaron 148 bulk carriers con 14,6 millones tpm, frente a los 1.205 nuevos pedidos por un total de 22,2 millones cgt (93,0 millones tpm). Este nuevo tonelaje en cartera se centra en el sector de Capesizes de más de 85.000 tpm, habiendo entre ellos 159 nuevos buques con una capacidad de más de 150.000 tpm.

En realidad la cartera de pedidos de bulk carriers comprendía 2.944 buques con 57 millones cgt (253 millones tpm), lo que representa el 48% de la flota existente de bulk carriers. Estas cifras indican una sobrecapacidad en el mercado. Si todos estos buques se entregan en las fechas previstas, estas nuevas unidades provocarán un aumento de la flota de más del 25% hasta finales de 2011.

La última cartera de pedidos de portacontenedores se situó en 606 buques con 21 millones cgt (3,8 millones TEU) un año antes. El número de portacontenedores bajo pedido se redujo un 28.4%, y la capacidad en TEU descendió un 20,3%. La cartera de pedidos de portacontenedores, a principios de 2011, representaba el 27,2% (TEU) de la flota total de portacontenedores existente; porcentaje notablemente inferior al de Enero de 2010 (37,3%).

Based on the current order book the container fleet capacity will increase by 12 per cent in 2011 and 9 per cent in 2012, if ships are delivered as planned. It is worth mentioning that 146 container ships on order had capacities of 10,000 TEU and above, of which 123 ships with more than 12,000 TEU.

New orders for general cargo ships in 2010 amounted to 377 vessels with 3.8 million cgt (5.4 million dwt). This is an increase of 22.2 per cent compared to 2009. The order book comprised 1,295 general cargo ships with 14.4 million cgt and 18.1 million dwt, respectively.

With 71 new orders (1.8 million cgt) compared to 45 vessels (0.9 million cgt) in 2009, 2010 was quite a good year for the passenger/cruise shipbuilding market.

At the beginning of 2011, the total order book was composed of 21 cruise vessels (2.5 million cgt), 25 passenger ships (0.01 million cgt) and 91 passenger/ro-ro cargo ships with 1.3 million cgt. The current order book includes 15 cruise vessels (100,000 gt and over). Passenger tonnage under construction represents 10.2 per cent of the fleet in service (cgt), down from 13.7 per cent one year earlier.

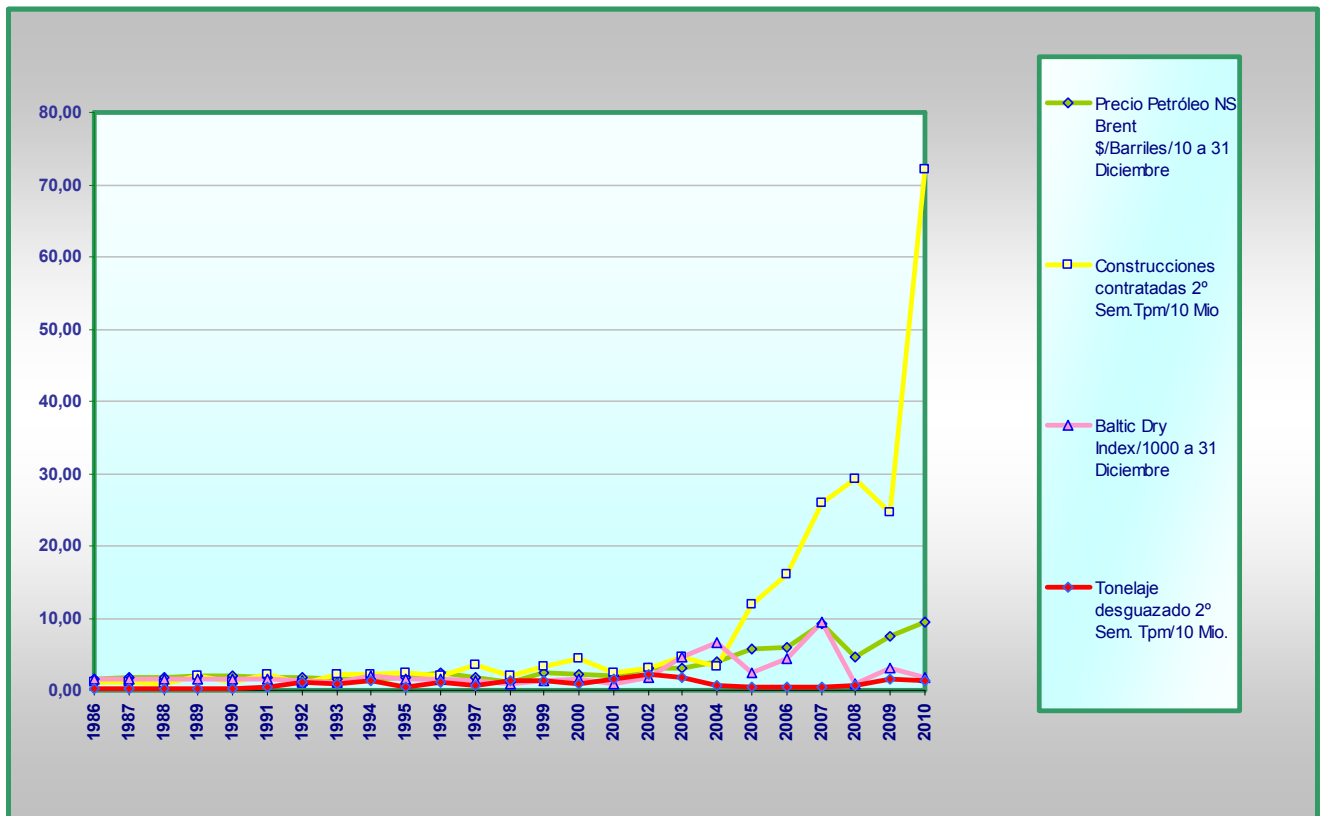
Considerando la cartera de pedidos actual, la capacidad de la flota de portacontenedores aumentará un 12% en 2011 y un 9% en 2012, siempre que los buques se entreguen según lo previsto. Es digno de mención que 146 unidades bajo pedido tienen capacidades de más de 10.000 TEU, de los que 123 son de más de 12.000 TEU.

En 2010, los nuevos pedidos de buques de carga general ascendieron a 377 unidades con 3,8 millones cgt (5,4 millones tpm), lo que representa un 22,2% con respecto a 2009. Al mismo tiempo, la cartera de pedidos comprendía 1.295 buques con 14,4 millones cgt (18,1 millones tpm).

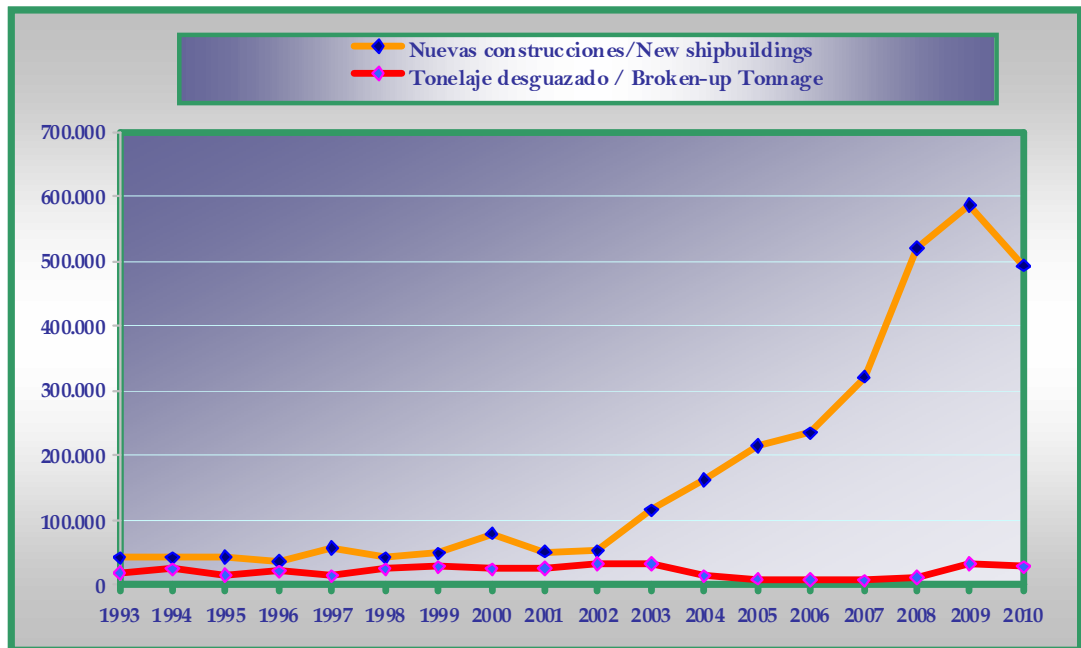
2010 fue un buen año para el mercado de construcción de buques de cruceros, con 71 nuevos pedidos (1,8 millones cgt) frente a los 45 buques (0,9 millones cgt) de 2009.

A principios de 2011, la cartera de pedidos total se componía de 21 cruceros con 2,5 millones cgt, 25 buques de pasaje (0,01 millones cgt) y 91 buques ro-ro/pasajeros con 1,3 millones cgt. La cartera de pedidos actual incluye 15 buques de crucero con capacidades de más de 100.000 gt. El tonelaje total en construcción representa ahora el 10,2% de la flota en servicio (cgt), inferior al 13,7% de hace un año.

INDICADORES DE MERCADO

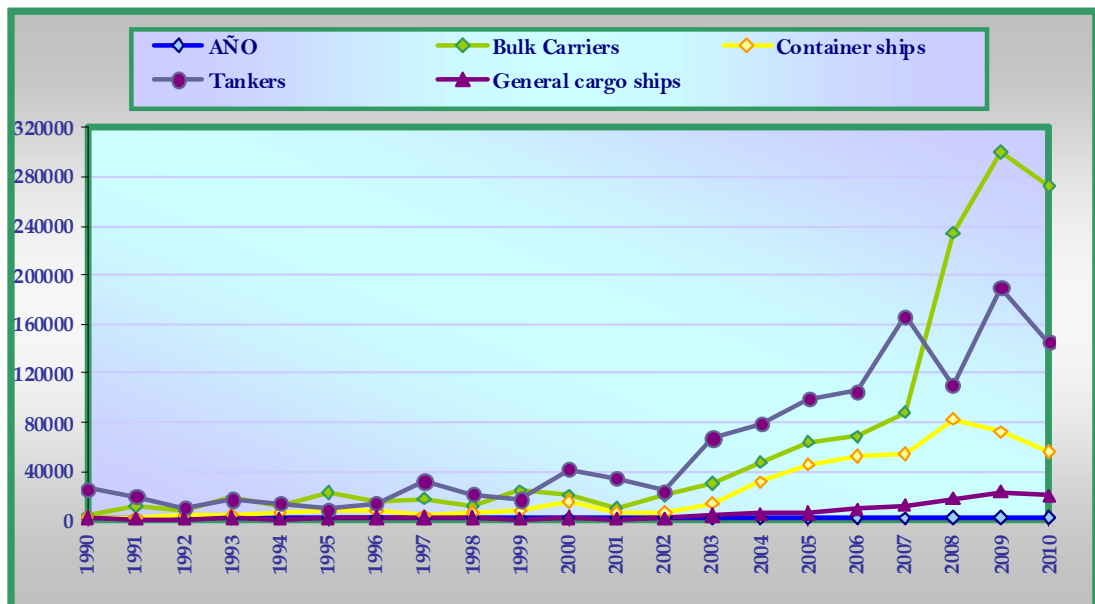


NUEVAS CONSTRUCCIONES Y TONELAJE MUNDIAL DESGUAZADO (1993-2010) ('000 TPM)



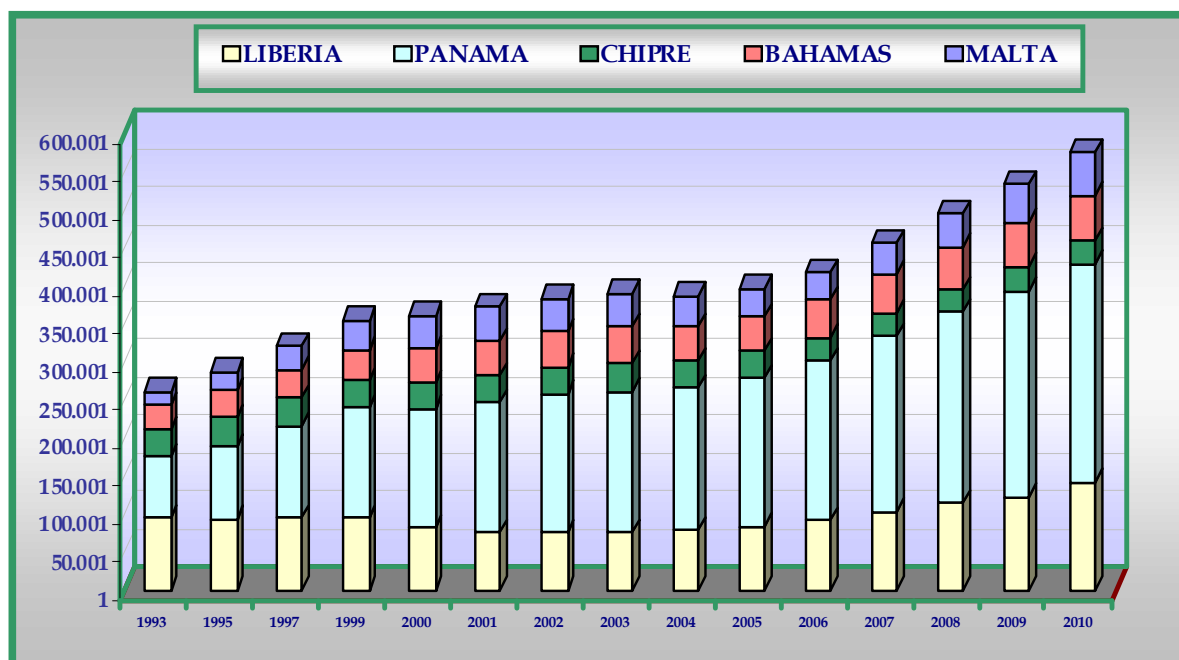
Datos nuevas construcciones a 1 de Enero de cada año. Tonelaje desguazado total anual.

NUEVAS CONSTRUCCIONES CONTRATADAS DESDE 1990 A 2010 ('000 TPM)



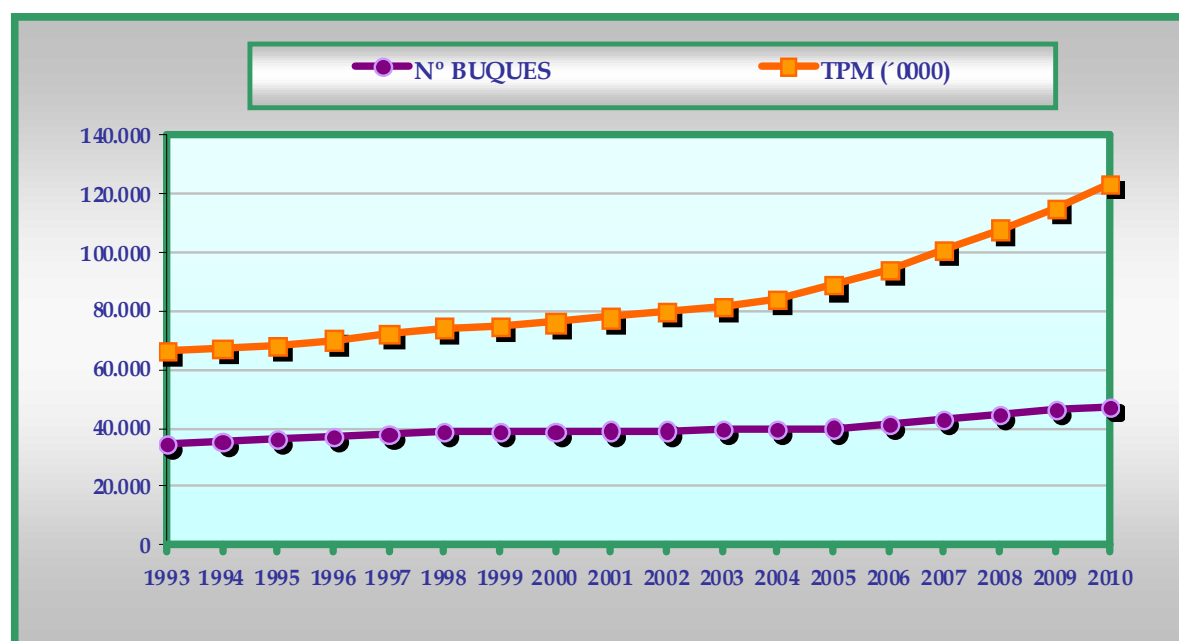
Datos a 1 de Enero de cada año

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

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR BANDERAS. EVOLUCION DURANTE 2010

BANDERAS Ordenadas por TPM 01/2011 (01/2010)	1 de ENERO 2010				1 de ENERO 2011				%Tpm total mundo	%Cam- bio Tpm s/2009
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1000 TEU	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1.000 TEU		
1 (1) Panamá	6.810	188.996	286.783	2.825	6.713	199.131	303.799	2.998	22,5	5,9
2 (2) Liberia	2.360	90.945	141.258	2.669	2.604	104.303	162.706	3.142	12,1	15,2
3 (3) Is. Marshall	1.240	47.622	75.974	488	1.443	59.288	95.835	590	7,1	26,1
4 (4) Hong Kong(SAR)	1.416	45.037	74.198	857	1.633	55.722	92.122	1.046	6,8	24,2
5 (5) Grecia	1.145	38.956	67.777	206	1.106	40.648	71.268	203	5,3	5,1
6 (6) Singapur	1.472	40.086	60.740	835	1.585	43.575	65.889	941	4,9	8,5
7 (7) Bahamas	1.209	45.243	59.402	300	1.202	46.891	61.789	307	4,6	4,0
8 (8) Malta	1.525	34.792	55.892	348	1.612	38.057	60.566	409	4,5	8,4
9 (9) China	2.578	28.181	43.585	436	2.663	32.863	51.354	520	3,8	17,8
10 (10) Reino Unido (T)	928	25.838	33.018	860	902	27.332	35.678	839	2,6	8,1
-Isla de Man	285	9.437	15.716	28	306	11.200	18.986	28	1,4	20,8
-Reino Unido N	643	16.400	17.302	833	596	16.132	16.692	811	1,2	-3,5
11 (11) Chipre	854	20.154	31.469	460	843	20.491	32.200	466	2,4	2,3
12 (16) Japón	2.471	13.579	16.756	19	2.439	15.364	20.797	15	1,5	24,1
13 (12) Corea -Sur	1.106	11.988	19.956	71	1.115	12.364	20.463	74	1,5	2,5
14 (15) Italia	806	14.975	16.774	142	826	16.853	19.507	142	1,4	16,3
15 (13) Noruega (T)	913	15.241	19.828	78	873	14.651	18.633	69	1,4	-6,0
- NIS	472	13.784	18.530	76	434	13.421	17.789	67	1,3	-4
- Noruega N	441	1.456	1.298	2	439	1.229	844	2	0,1	-35
16 (14) Alemania	514	15.167	17.754	1.235	477	15.431	17.875	1.256	1,3	0,7
17 (17) India	440	8.252	14.192	30	446	8.354	14.365	30	1,1	1,2
18 (18) Dinamarca (T)	417	10.731	13.215	481	443	11.475	14.140	523	1,0	7
- DIS	339	10.439	13.020	477	356	11.143	13.877	519	1,0	6,6
- Dinamarca N	78	291	195	3	87	332	264	4	0,0	35,5
19 (19) Ant&Barbuda	1.194	9.961	13.011	788	1.245	10.698	13.882	823	1,0	6,7
20 (20) Indonesia	2.134	6.821	9.482	90	2.314	8.190	11.587	105	0,9	22,2
21 (22) Bermudas	142	9.371	9.460	55	148	10.134	10.111	45	0,7	6,9
22 (23) Malasia	485	6.934	9.288	68	460	7.148	9.623	64	0,7	3,6
23 (21) EEUU	400	8.342	9.482	291	405	8.492	9.461	284	0,7	-0,2
24 (26) Turquía	936	5.371	7.904	74	928	5.815	8.646	77	0,6	9,4
25 (24) Francia (T)	233	6.340	8.503	147	217	6.266	8.100	169	0,6	-4,7
- Kerguelen	96	5.373	8.172	146	91	5.270	7.776	169	0,6	-4,8
- Francia N	137	966	332	1	126	996	325	1	0	-2,1
26 (25) Holanda (T)	844	7.608	8.235	332	851	7.166	7.736	288	0,6	-6,1
- Curaçao	131	1.242	1.617	19	104	868	1.165	14	0,1	-9,8
- Holanda N	713	6.366	6.618	313	747	6.298	6.571	273	0,5	-5,4
27 (27) Filipinas	849	4.970	6.977	52	912	4.987	6.829	58	0,5	-2,1
28 (29) Bélgica	81	4.147	6.378	14	89	4.330	6.585	12	0,5	3,3
29 (28) St. Vincent	541	4.679	6.919	76	496	4.230	6.270	82	0,5	-9,4
30 (30) Rusia	1.291	4.915	6.024	57	1.326	5.077	6.225	57	0,5	3,3
31 (31) Vietnam	1.001	3.138	5.004	22	1.040	3.491	5.686	20	0,4	13,6
32 (34) Tailandia	623	2.493	3.835	53	614	2.837	4.530	46	0,3	18,1
33 (32) Taiwan	153	2.471	3.898	52	157	2.631	4.188	56	0,3	7,4
34 (35) Is. Caimán	110	2.703	3.783	3	113	2.877	3.528	1	0,3	-6,7
35 (36) Brasil	159	2.043	3.068	39	152	1.997	3.015	40	0,2	-1,7
36 (33) Kuwait	51	2.331	3.838	21	46	1.871	2.989	21	0,2	-22,1
37 (39) Croacia	131	1.360	2.268	2	128	1.477	2.473	2	0,2	9,1
38 (40) España	167	2.250	2.178	15	165	2.546	2.454	9	0,2	12,7
39 (37) Camboya	730	1.838	2.556	14	683	1.739	2.363	14	0,2	-7,5
40 (38) Gibraltar	264	2.045	2.468	83	270	1.957	2.255	81	0,2	-8,6
TOTAL MUNDIAL	46.948	838.353	1.234.154	15.197	47.833	909.146	1.348.930	16.423	100,0	9,3

Buques de más de 300 GT

Fuente: I.S.L. Bremen

**INDICE DE RENOVACION DE FLOTA DE LOS 35 PRIMEROS
PABELLONES MUNDIALES**

Fuente: I.S.L. Bremen

PAISES	FLOTA ACTUAL (DICIEMBRE 2010)			CARTERA DE PEDIDOS	Indice de
	Nº Buques	'000 TPM	% TPM Mundial	'000 TPM	Renovación (%)
Panamá	6.713	303.799	22,5	10.677,99	3,51
Liberia	2.604	162.706	12,1	8.122,99	4,99
Islas Marshall	1.443	95.835	7,1	7.983,17	8,33
Hong Kong (SAR)	1.633	92.122	6,8	17.884,12	19,41
Grecia	1.106	71.268	5,3	43.022,21	60,37
Singapur	1.585	65.889	4,9	17.296,92	26,25
Bahamas	1.202	61.789	4,6	397,50	0,64
China	2.663	51.354	3,8	50.624,34	0,98
Reino Unido ORD	902	35.678	2,6	11.561,54	32,41
Chipre	843	32.200	2,4	2.538,30	7,88
Japón	2.439	20.797	1,5	46.454,13	223,36
Corea del Sur	1.115	20.463	1,5	23.028,11	112,53
Italia	826	19.507	1,4	7.839,07	40,19
Noruega	873	18.633	1,4	4.722,58	25,34
Alemania	477	17.875	1,3	27.313,15	152,8
India	446	14.365	1,1	6.145,66	42,78
Dinamarca	443	14.140	1,0	11.398,12	80,61
Indonesia	2.314	11.587	0,9	1.087,70	9,38
Bermudas	148	10.111	0,7	8.491,68	83,98
Malasia	460	9.623	0,7	251,33	2,61
Estados Unidos	405	9.461	0,7	8.151,16	86,15
Turquía	928	8.646	0,6	12.452,73	144,02
Francia	217	8.100	0,6	4.829,29	59,62
Filipinas	912	6.829	0,5	31,80	0,46
Bélgica	89	6.585	0,5	3.380,22	51,33
Holanda ORD	747	6.571	0,5	3.908,64	59,48
St. Vincent	496	6.270	0,5	159,20	2,54
Rusia	1.326	6.225	0,5	1.631,49	26,21
Vietnam	1.040	5.686	0,4	1.361,56	23,94
Tailandia	614	4.530	0,3	1.010,79	22,31
Taiwan	157	4.188	0,3	17.134,79	409,14
Islas Caimán	113	3.528	0,3	274,90	7,79
Brasil	152	3.015	0,2	14.539,29	482,23
Kuwait	46	2.989	0,2	1.404,20	46,98
Croacia	128	2.473	0,2	951,33	38,47
TOTAL de los "35"	37.605	1.214.837	89,90	378.062	31,12

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES (1981-2010)

<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2010
Panamá	27,657	41,305	44,949	79,581	119,448	153,425	199,131
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	67,067	104,303
Bahamas	0,197	5,985	17,541	23,873	31,936	39,087	46,891
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	31,148	43,575
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	32,193	40,648
Malta	0,231	2,015	6,916	19,058	26,671	24,603	38,057
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	22,026	32,863
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	19,75	27,332
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	19,082	20,491
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,908	14,651
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,167	15,431
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	9,577	12,364
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	12,367	16,853
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,478	15,364
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,9	8,354
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,910	8,492
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,384	5,077
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,798	4,987
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	2,743	2,631
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,068	1,997
<i>Total:</i>	332,329	309,121	339,799	371,421	417,483	502,681	659,492

TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,658	909,15
----------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------	---------------

Millones de GT / Datos a 31 de Diciembre de cada año

Fuente: I.S.L. Bremen

ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

The first European Union Presidency Trio under the Rules of Lisbon Treaty, was formed by Spain-Belgium-Hungary (during the first and second halves of 2010 and in the first half of 2011). Poland will be holding the Presidency of the Council of Europe during the second half of 2011.

On 1st January 2011, Estonia became the 17th country that joined the Euro Area.

In spite of the prompt response given by the EU, the legacy of the crisis is far reaching. It has resulted in a large loss in economic activity, a substantial increase in unemployment, a steep fall in productivity, and badly weakened public finances.

While economic developments in the euro area continued to be favourable and confidence indicators were improving overall, long-term euro area government yields declined. The turbulence eased somewhat after an EU support package for Greece was agreed in 2010. The situation changed significantly in April when, looking beyond Greece, yields also edged upward in Ireland and Portugal, as

El primer Trío de Presidencias de la Unión Europea, bajo las Reglas del Tratado de Lisboa, estuvo formado por España-Bélgica-Hungría (durante los dos semestres de 2010 y el primero de 2011). En el segundo semestre de 2011, Polonia ocupará la Presidencia del Consejo.

El 1 de enero de 2011 Estonia se convirtió en el decimoséptimo país de la Zona Euro.

A pesar de la rápida reacción de la Unión Europea, el legado de la crisis tiene serias implicaciones: Una gran disminución de la actividad económica, un importante aumento del desempleo, una brusca caída de la productividad y un considerable debilitamiento de las finanzas públicas.

Mientras en la zona del euro la evolución económica continuaba siendo favorable y los indicadores de confianza mejoraban, el rendimiento de la deuda pública a largo plazo en dicha zona disminuyó. Las tensiones en los mercados se atemperaron ligeramente después de que la UE aprobara un plan de rescate para Grecia. En Abril de 2010, la producción de deuda pública se elevó, al margen de Grecia, en Irlanda y

well as –to a lesser extent- in Spain, Italy and Belgium.

In 2010 as a whole, GDP grew by 1.8% in the EU27 (compared to -4.2% in 2009), and so did the euro area GDP by 1.7% (against -4.1% in 2009).

In the same period of time, the European Union HICP stood at 2.7% (0.8% in 2009), whereas in the euro area the annual HICP reached 2.2%.

The German economy rebounded strongly from the recession, with real GDP increased by 4% in 2010, the highest growth rate since 1990s. Exports expanded buoyantly, largely reversing the massive decline recorded in 2009. HICP in 2010 stood at 1.9% (against 0.2% in 2009), with a surprised upside in the last quarter due essentially to higher than expected energy prices.

During 2010, the main European Union countries continued with their economic recovery with increases of 2.4% in the Netherlands (-3.9% in 2009), 1.5 per cent in both the United Kingdom (-5.6% in 2009) and France (-2.6% in 2009) followed by Italy, whose GDP went from -5% in 2009 to 1.3% in 2010.

Portugal, y en menor medida en España, Italia y Bélgica.

En 2010, el PIB de la UE-27 creció en un 1,8%, (frente a los -4,2% de 2009), así como en un 1,7% (-4,1% en 2009) en la zona euro.

En el mismo período, el IPC de la Unión Europea se situó en el 2,7% (el 0,8% en 2009), mientras que en la zona euro el IPC anual fue del 2,2%.

La economía alemana se recuperó con fuerza de la recesión, con un incremento del PIB en 2010 del 4%, el mayor desde los años 90. Las exportaciones aumentaron notablemente, invirtiendo en gran medida el descenso registrado en 2009. El IPC en 2010 se situó en el 1,9% (frente al 0,2% de 2009), con un sorprendente aumento en el último trimestre debido principalmente al incremento de los precios energéticos.

Durante 2010, los principales países de la Unión Europea continuaron su recuperación económica con incrementos del 2,4% en los Países Bajos (-3,9% en 2009), y del 1,5% tanto en el Reino Unido (-5,6% en 2009) como en Francia (-2,6% en 2009), y con un avance algo más moderado en Italia cuyo PIB pasó de -5% en 2009 a 1,3% en 2010.

The economies of Greece, with a growth of 6.6% (-2% in 2009), Ireland with -1.6% (-7.6% in 2009) and Spain (0.6% in 2010 and -3.7% in 2009) showed the negative side of the EU-15 economic recovery. At the same time, annual HICP in these three countries increased in 2010, with rates of 5.2% in Greece (compared to 1.4% in 2009), 2.9% in Spain (-0.2% in 2009) and a slight decrease of -0.2% in Ireland (1.7% in 2009).

Among the Union new countries, it is highlighted the solid recovery of Poland's economy whose GDP reached 3.9% –one of the highest in the EU- compared to 1.6% of 2009, whereas the annual HICP decreased from 3.8% in 2009 to 2.9% in 2010. Just on the contrary, Romania deepened its recession reaching -0.6% annual GDP and a HICP of 7.9%.

In May 2010, a new assistance program to Greece estimated at 110,000 million euros was approved, thereof 53,000 euros have already been received; although one year later the European Union countries are considering a second rescue plan, as Greece would need another 30,000 million euros to finance its debts in 2010.

On the other hand, on November 28th, 2010, ECOFIN Council approved the

Las economías de Grecia, con un PIB de -6,6% en 2010 (-2% en 2009), Irlanda con un -1,6% (-7,6% en 2009) y España (0,6% en 2010 y -3,7% en 2009) reflejan el lado negativo de la recuperación económica de la UE-15. Asimismo, el IPC anual en estos tres países se incrementó en 2010, con índices del 5,2% en Grecia (frente al 1,4% en 2009), 2,9% en España (-0,2% en 2009) y un ligero descenso en el de Irlanda (-0,2% en 2010 frente al 1,7% en 2009)

De entre los nuevos países de la Unión, destaca la sólida recuperación de Polonia, cuyo PIB anual alcanzó el 3,9%, -uno de los más altos de la Unión Europea- frente al 1,6% de 2009. Mientras tanto, el IPC anual descendió del 3,8% de 2009 al 2,9% en 2010. Por el contrario, Rumania profundiza su recesión, con un PIB anual de -0,6%, y un IPC del 7,9%.

En Mayo de 2010 se aprobó un programa de asistencia a Grecia valorado en 110.000 millones de Euros, de los que ya ha recibido 53.000 millones; aunque un año después, los países de la Unión Europea sopesan un segundo plan de rescate, ya que Grecia necesitaría otros 30.000 millones de euros para financiar su deuda en 2012.

Por otra parte, el 28 de Noviembre de 2010, el Consejo ECOFIN aprobó la concesión de

finance assistance to Ireland for an amount of 85,000 million Euros (some 52% of its GDP).

The European economy will face in 2011 a year marked by two large groups, according to the World Bank; the first one, the strongest countries group in this moment, namely Germany, France and United Kingdom that will achieve an increase between 2.4% and 2.7% approx. and a second group made up of Ireland, Belgium, Greece, Italy, Portugal and Spain. They are the most likely countries to fail to pay their debts, what makes them high-risk places for investors that are watching the outlook with uncertainty, something understandable, considering that the Spanish unemployment rate has doubled the European average rate.

On the other hand, the parity of the euro against the US dollar stood at 1.44 US dollars at the beginning of 2010, ending the year at 1.33 dollars, with a lowest peak in June of 1.19 dollars.

As far as the shipping market is concerned, during 2010 there has been a revival in some trades particularly in the container shipping sector. Other segments such as dry bulk and tankers have not benefited from a recovery yet. Though uncertainty

asistencia financiera a Irlanda por un importe de 85.000 millones de euros (un 52% de su PIB).

La economía europea tendrá para 2011, de acuerdo al informe del Banco Mundial, un año marcado por dos grandes grupos; el primero, el de los países más fuertes en este momento como son Alemania, Francia y Reino Unido, que tendrán un crecimiento aproximado de entre un 2,4% y un 2,7%, y el segundo grupo formado por Irlanda, Bélgica, Grecia, Italia, Portugal y España, países más factibles de dejar de pagar su deuda, lo cual los convierte en lugares de riesgo para los inversores, que observan el panorama con incertidumbre. Y no es para menos, ya que en países como España el desempleo alcanza el doble de la media europea.

Por otra parte, la paridad del Euro con respecto al dólar USA se situó en 1,44 dólares a principios de 2010, finalizando el año a 1,33 dólares, con un pico mínimo en Junio de 1,19 dólares.

Por lo que respecta al mercado marítimo, durante 2010 ha habido una reactivación en algunos sectores del mismo, especialmente en el de portacontenedores. Otros, como los de graneles secos y buques tanque, no se han recuperado aún. Aunque permanece la

on a global revival of the economy is still around it is hoped that the positive developments of the last months will lead to growth and stability.

European shipping maintained a prominent position controlling 41% of the global merchant fleet.

As for December 31st, 2010, the EU-27 merchant fleet comprised 11,769 vessels, with 460 million dwt, of which 8,313 vessels and 282 million dwt belonged to European Union registries, what represents an increment of 5.24 per cent over 2009.

The average age of the ships hoisting EU flags is under 10 years, whereas the average age of the world merchant fleet is 18.2 years.

During 2010 a total of 109 vessels, with 1.9 million dwt, registered under EU-27 flags were broken up, what represented 6.9 per cent of the world broken-up dead weight tonnage. The average age of these vessels was 31.6 years.

By countries, Greece is still the first European maritime country and the fifth in the world, with 1,106 vessels and 71 million dwt as for December 31st, 2010,

incertidumbre en cuanto a una recuperación global de la economía, se confía en que la evolución positiva de los últimos meses conlleve crecimiento y estabilidad.

El negocio marítimo europeo mantiene una posición prominente, al ejercer el control del 41% de la flota mercante mundial.

A 31 de Diciembre de 2010, la flota mercante de la UE-27 estaba compuesta por 11.769 buques, con 460 millones de tpm, de los que 8.313 buques y 282 millones de tpm pertenecían a registros de la Unión Europea, lo que representa un 5,24% de incremento sobre 2009.

La edad media de los buques de la Unión Europea está por debajo de los 10 años, frente a los 18,2 años de la flota mercante mundial.

Durante 2010, se desguazaron un total de 109 buques, (y 1,9 millones de tpm), registrados en la UE-27, lo que representa un 6,9% del total de tpm desguazado en el mundo, siendo la edad media de estos buques de 31,6 años.

Por países, Grecia sigue siendo la primera potencia marítima de Europa y la quinta del mundo, con 1.106 buques y 71 millones tpm, a 31 de Diciembre de 2010, lo que re-

5.1% over the previous year in terms of dwt.

The highest dwt increases were achieved in Ireland (24.9 per cent), Italy (16.3 per cent) and in Spain (12.7 per cent), whereas the highest fleet decreases were found in Slovakia that reduced its fleet to a half (-51.4 per cent), Poland (-37.2 per cent) and Sweden (-15.4 per cent).

As per December, 31st, 2010, nearly a half of the EU-15 countries had a fleet renewal rate beyond 50 per cent. For instance, Germany renewed its fleet at a rate of 152 per cent, Turkey at 144 per cent, Denmark at 80 per cent and Greece at 60 per cent.

Among the second European registries, Isle of Man increased its tonnage by 20.8 per cent in 2010, with a fleet of 18.9 million dwt as per December 31st, followed by DIS with an increment of 6.6 per cent and 13.8 million dwt. At the same time, NIS (-4%), Madeira (-8%) and the second registries of France (-4.8%) and the Netherlands (-9.8%) decreased their fleet capacity.

In 2010, the growth of the world trade stimulated European port activity.

presenta un 5,1% de incremento en tpm sobre el año anterior.

Los mayores incrementos de tonelaje de peso muerto se produjeron en Irlanda (24,9%), Italia (16,3%) y España (12,7%), mientras que las mayores reducciones de flota las tuvieron Eslovaquia, que redujo su flota a la mitad (-51,4%), Polonia (-37,2%) y Suecia (-15,4%).

A 31 de Diciembre de 2010, la mitad de los países de la UE-15 tenían un índice de renovación de flota superior al 50%. Así, por ejemplo, Alemania renovó su flota en un 152%, Turquía en un 144%, Dinamarca en un 80% y Grecia en un 60%.

Dentro de los segundos registros europeos, Isla de Man aumentó su tonelaje en un 20,8% durante 2010, con una flota a 31 de Diciembre de 18,9 millones tpm, seguido por el DIS con un incremento del 6,6% y 13,8 millones tpm. En el mismo período, el NIS (-4%), Madeira (-8%) y los segundos registros de Francia (-4,8%) y los Países Bajos (-9,8%) disminuyeron su capacidad de flota.

En 2010, el crecimiento del comercio mundial potenció la actividad de los puertos europeos.

Last year, the main European ports succeeded in surpassing the psychological barrier of 2,000 million tonnes of cargo movements, according to the European Sea Ports Organization (ESPO). The total port traffic increased by 7.2 per cent in 2010 with regard to 2009 thanks to the good results of the general cargo, the dry bulks and the Ro-Ro traffic.

In 2010, cargo throughput in the port of Rotterdam rose to 430 million tonnes (11.1 per cent more than in 2009).

Same growth achievements were found in the Port of Antwerp (178 million tonnes, 13% over 2009) and the Port of Hamburg (121 million tonnes, representing a growth of almost 10%).

Less positive was the behaviour of the Port of Amsterdam (4% increase), and the French ports of Marseilles (3%) and Le Havre (-5%).

At the end of 2010, six European ports launched an initiative aimed at cutting emissions from ships, with some terminals offering discounts on port dues to cleaner vessels from January 2011.

Los principales puertos europeos lograron el pasado año superar la barrera psicológica de los 2.000 millones de toneladas de movimiento de mercancías, según la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO). El total del tráfico portuario creció en 2010 un 7,20% con respecto a 2009, gracias a los buenos resultados de la mercancía general, los graneles sólidos y el tráfico Ro-Ro.

En 2010, las mercancías movidas en el Puerto de Rotterdam ascendieron a 430 millones de toneladas (11,1% más que en 2009).

Parecidos incrementos se encontraron en el Puerto de Amberes (178 millones de toneladas, un 13% sobre 2009) y en el Puerto de Hamburgo (121 millones de toneladas, con un incremento del 10%).

Menos positiva fue la evolución en el Puerto de Amsterdam (4% de incremento) y en los puertos franceses de Marsella (3%) y El Havre (-5%).

A finales de 2010, seis puertos europeos lanzaron una iniciativa dirigida a reducir las emisiones procedentes de los buques, en los que algunas terminales ofrecerán a los buques más limpios descuentos en sus tarifas portuarias, a partir de Enero de 2011.

A progressive global cut in nitrogen oxide (NOx), sulphur oxide (SOx) and particulate matter entered into force in July 2010, although reductions will be staggered until 2020.

The above mentioned European ports (Le Havre, Bremen, Hamburg, Antwerp, Amsterdam and Rotterdam) have developed an “environmental ship index (ESI)” which calculates a vessel’s green performance.

A ship’s efficiency performance will be measured according to a baseline and then awarded points from zero to 100 according to how much more efficient the ship is compared with the IMO emission standards. NOx cuts will depend on the performance of a ship’s main and auxiliary engines, while SOx cuts will be determined by the sulphur content of the fuels used.

The ESI also aims to reward vessels for cutting greenhouse gas emissions through monitoring and reporting of CO2 emissions.

As far as European yards are concerned they are typically relatively small in size. The world’s largest shipyard Hyundai Heavy Industry has a higher tonnage than

El progresivo recorte global de óxido de nitrógeno (NOx), óxido de azufre (SOx) y material particulado entró en vigor en Julio de 2010, aunque estas reducciones serán escalonadas hasta 2020.

Los mencionados puertos (El Havre, Bremen, Hamburgo, Amberes, Amsterdam y Rotterdam) han desarrollado “un índice medioambiental del buque” (ESI) que calcula el comportamiento “verde” de un barco.

La eficaz actuación de un buque se medirá de acuerdo a un nivel inicial y luego se concederán puntos del 0 al 100, en función del grado de eficacia del buque por encima de los estándares de emisiones de la OMI. Las reducciones de NOx dependerán del comportamiento de la máquina principal y auxiliar del buque, mientras que las de SOx vendrán determinadas por el contenido de azufre del combustible utilizado.

El ESI también quiere recompensar a los buques que recorten las emisiones de gases de efecto invernadero, a través del control e informe de emisiones de CO2.

Por lo que a los astilleros europeos se refiere, por tradición, son relativamente pequeños. El mayor astillero del mundo, Hyundai Heavy Industry tiene más tonelaje que los

Europe's 20 largest yards combined. Within Europe's 150 large shipyards, four countries dominate the ship construction: Germany, Italy, the Netherlands and Romania. Turkey entered this group on the wave of the world shipping boom of the last five years.

The main European yards are still dominant in a few specialized market segments such as cruise vessels (99% market share), offshore vessels (43%) and luxury yachts (65%). Also the military vessels segment is relevant in Europe.

Nevertheless the EU naval sector is suffering a deep crisis characterized by a fall of new orders, large problems to refinance existing orders, a irreversible loss of jobs and yards closures.

The order book of the total European shipyards shows a decrease from 354 vessels and 7.78 million cgt (6.97 million dwt) in January 2010 to 272 vessels and 5.64 million cgt (4.7 million dwt) in January 2011.

However, on the positive side, new orders climbed from only five vessels (14,000 dwt) in January 2010 up to 24 vessels and 494.000 dwt one year later.

20 mayores astilleros europeos juntos. Dentro de los 150 grandes astilleros de Europa, son cuatro los países que dominan el sector naval: Alemania, Italia, los Países Bajos y Rumanía. Turquía entró en este grupo tras el boom de la construcción naval de los últimos cinco años.

Los principales astilleros europeos todavía dominan algunos sectores especializados del mercado, como el de cruceros (el 99% del mercado), buques offshore (el 43%) y yates de lujo (el 65%). También es relevante en Europa el sector de buques militares.

No obstante, el sector naval de la U.E. está sufriendo una profunda crisis caracterizada por la falta de nuevos pedidos, grandes problemas de financiación de pedidos ya existentes, una pérdida irreversible de puestos de trabajo y el cierre de algunos astilleros.

La cartera de pedidos del total de los astilleros europeos muestra un descenso de los 354 buques y 7,78 millones cgt (6,97 millones tpm) en Enero de 2010 a los 272 buques con 5,64 millones cgt (4,7 millones tpm) en Enero de 2011.

Sin embargo, por el lado positivo, los nuevos pedidos han pasado de tan sólo 5 buques (14.000 tpm) en Enero de 2010 a 24 buques y 494.000 tpm en Enero de 2011.

The European Wind Energy Association (EWEA) in its 2010 year report informs that during the year 883 new megawatts (MW) were installed offshore Europe. At present, there are ten new marine parks in Europe under construction. The accumulated power in the old continent should reach 6,200 MW by the end of the year. Furthermore, facing the European coastline there are another 19,000 MW with closed licenses that, as soon as all that power are set in motion, will produce 66.6 TWh (terawatts per hour = 10^{12} watts/hour) per year, equivalent to the consumption of fourteen of the largest European capitals, including London, Paris and Berlin. In that way, wind marine is becoming a new market niche for the European shipyards.

New rules to enhance and improve the safety performance of ships were adopted by the European Commission in September 2010. Since January 1st, 2011, the European Union Directive 2009/16/EC on port state control will come into force.

The new EU wide system will rely on an advanced information tool known as "THETIS" that will track all safety inspections on ships carried out in

La Asociación de Energía Eólica Europea en su informe del año 2010, publica que en dicho año se instalaron 883 megavatios (MW) nuevos frente a las costas europeas. Son diez los parques marinos en fase de construcción en Europa. La potencia acumulada en el viejo continente debería llegar a finales de año a los 6.200 MW. Además frente al litoral europeo hay otros 19.000 MW con permisos completos, que, cuando toda esa potencia se ponga en marcha producirá 66,6 TWh (teravatios a la hora = 10^{12} vatios / hora) al año, el equivalente al consumo de catorce de las mayores capitales de Europa, incluidas Londres, París y Berlín. De este modo, la eólica marina puede convertirse en un nuevo nicho de mercado para los astilleros europeos.

La Comisión Europea adoptó en el mes de Septiembre de 2010 nuevas normas para mejorar las prestaciones de seguridad de los buques. A partir del 1 de Enero de 2011 entrará en vigor la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

El nuevo sistema aplicable en toda la UE se sustentará en una avanzada herramienta informática llamada "THETIS" que rastreará todas las inspecciones de seguri-

ports in the European Union and will provide a risk analysis which will determine the frequency and priorities for inspections by the competent authorities of Member States. The online register will list the companies whose safety performance has been low or very low for a period of three months or more. The frequency of the inspections will depend on whether ships on the register have positive or negative safety records.

The EU's requirement of a maximum of 0.1% sulphur content in the fuel burnt while ships are at berth entered into force on January 1st, 2010, and impacts all ships calling at EU ports.

The use of Liquefied Natural Gas (LNG) as alternative fuel is gaining much more attention among national governments and the shipping industry. It is considered as a means of drastically reducing emissions from ship (totally eliminates sulphur and particle matter emissions, almost annihilates Nitrogen emissions and potentially reduces CO₂ emissions).

Maritime related employment issues are being given a high priority within

dad de los buques llevadas a cabo en los puertos de la UE y generará un análisis de riesgo que determinará la frecuencia y las prioridades de inspección por parte de las autoridades competentes de los Estados miembros. El registro en línea recogerá una lista de las compañías cuyas prestaciones de seguridad hayan sido bajas o muy bajas durante tres meses o más. La frecuencia de las inspecciones estará en función de que los historiales de seguridad de las compañías sean positivos o negativos.

El requisito exigido por la Unión Europea del 0,1% de contenido máximo de azufre, en el combustible utilizado por los buques atracados, entró en vigor el 1 de Enero de 2010, y atañe a todos los buques con escala en puertos de la U.E.

La utilización del LNG (Gas Natural Licuado) como combustible alternativo está captando la atención de gobiernos e industria marítima. Se considera que es un modo de reducir drásticamente las emisiones procedentes de los buques, ya que elimina totalmente las emisiones de azufre y material particulado, aniquila prácticamente las emisiones de nitrógeno y reduce potencialmente las emisiones de CO₂.

Por otra parte, la Comisión Europea está dando una gran prioridad a los asuntos re-

the European Commission, with a work (in the context of the 2009-2018 Transport Policy) being undertaken in a number of areas leading to an anticipated Communication or package on social issues in the autumn of 2011. Its aim is to look at employment conditions of EU seafarers and the competitive position of the European fleet.

The industry has also advocated that the focus of discussion should be on employment both at sea and ashore, the maintenance of maritime know-how in Europe being a key factor to bear in mind.

The EU Foreign Affairs Council of Ministers agreed on 14 June 2010 to prolong the ATALANTA operations for another two years until December 2012. The Council also agreed in principle to extend the area of operations further to its East and South in order to respond to the increased range of pirates attacks. Finally, the Council strongly encouraged the international maritime community to further promote full adherence to recommended Best Practices.

In the last twelve months alone there have been 286 piracy-related incidents off the coast of Somalia. They have

lacionados con el empleo en el sector marítimo, a través de un trabajo (dentro de la Política de Transportes 2009-2018) que se está llevando a cabo en diferentes áreas, orientado a la presentación, en el otoño de 2011, de una Comunicación o Paquete de Asuntos Sociales. Su objetivo es estudiar las condiciones de empleo de los marinos de la U.E., así como la posición competitiva de la flota europea.

La industria también ha propugnado que la discusión se centre en el empleo tanto en la mar como en tierra, recordando que la clave estriba en mantener el “know-how” marítimo en Europa.

El Consejo Europeo de Ministros de Asuntos Exteriores acordó el 14 de Junio de 2010 prolongar otros dos años la operación ATALANTA, hasta Diciembre de 2012. El Consejo aprobó asimismo ampliar el área de operaciones hacia el Este y el Sur para poder responder a los cada vez más extendidos ataques piratas. Finalmente, el Consejo animó enérgicamente a la comunidad marítima internacional a promover la total observancia de las recomendadas “Mejores Prácticas Antipiratería”.

Tan sólo en los últimos doce meses ha habido 286 incidentes relacionados con la piratería en las Costa de Somalia; de los

resulted in 67 hijacked ships, with 1,130 seafarers on board, whilst, at present, 714 seafarers are being held for ransom on board 30 ships scattered at various points of the country's extensive coastline.

Somali pirates have driven up shipping costs in the Indian Ocean, resulting in world economic losses estimated at between 7 and 12 billion dollars a year, according to a study by One Earth Future Foundation.

By the end of 2010, approximately \$238 million was paid in ransoms to Somali pirates in that year alone. The average ransom paid in 2010 was 5.4 million dollars, compared to 3.4 millions in 2009 and 150,000 dollars in 2005.

The largest known ransom payment was worth \$9.5 million for the South Korean oil tanker "Samho Dream" in November 2010.

As far as Spain is concerned, the economy started the year with a gentle recovery, closing 2010 with a year-on-year average rate of 0.6 per cent (against -3.7 per cent in 2009). This evolution was due to a lower weakening of the domestic demand. On the other side, the external

que han resultado secuestrados 67 buques, con 1.130 tripulantes a bordo, mientras que, en los primeros meses de 2011, 716 tripulantes están retenidos a la espera de rescate a bordo de 32 buques esparcidos por diversos puntos de la extensa costa de Somalia.

Los piratas somalíes han aumentado los costos marítimos en el Océano Índico, provocando unas pérdidas económicas mundiales estimadas entre 7.000-12.000 millones de dólares al año, según un estudio de la Fundación One Earth Future.

Durante el pasado año se pagaron a piratas somalíes unos 238 millones de dólares en rescates. La media de los rescates pagados en 2010 fue de 5,4 millones de dólares, frente a los 3,4 millones de 2009 y a los 150.000 dólares de 2005.

El mayor rescate pagado hasta ahora ha sido de 9,5 millones de dólares en Noviembre de 2010, por el petrolero "Samho Dream" de bandera surcoreana.

En cuanto a España se refiere, la economía inició en 2010 una suave recuperación, cerrando el año con una variación media interanual del 0,6%, frente al -3,7% de 2009. Esta evolución fue fruto del menor debilitamiento de la demanda nacional. Por su parte, la demanda externa mantuvo un

demand kept a favourable behaviour, supported by the strength of exports.

Among the components of the domestic demand it is highlighted the revival of private consumption as well as productive investment, especially capital goods, that closed 2010 with a year-on-year increment of 2 per cent.

In 2010, the trade deficit increased by 4.2%. Nevertheless, the growth of the European economies on the one hand and the socio-political conflicts in North Africa -Mediterranean Sea on the other are pushing the Spanish tourist segment up.

In 2010 construction investment continued contracting, with an average annual decrease of 11.1 per cent, eight tenths less than in 2009.

In the labour sphere, employment reduced in 2010 though to a lesser extent than in 2009. As a consequence, unemployment rate increased by 20.1%. The Harmonised Index of Consumer Price inflation was also higher (1.8% against -0.2% in 2009).

During 2010 the correction process of external imbalance was also kept, as the country's finance need stood at GDP's 3.9 per cent.

comportamiento favorable, apoyada en la fortaleza de las exportaciones.

Entre los componentes de la demanda nacional cabe destacar la reactivación del consumo privado y de la inversión productiva, especialmente la inversión en bienes de equipo, que saldó el año con un incremento interanual del 2%.

En 2010 el déficit comercial aumentó un 4,2%. No obstante, el crecimiento de las economías europeas por un lado, y los conflictos sociopolíticos en el Mediterráneo – Norte de Africa en 2011, por otro, están favoreciendo al sector turístico español.

La inversión en construcción continuó su contracción en 2010, con un retroceso anual medio del 11,1%, ocho décimas menos que en 2009.

En el ámbito laboral, el empleo se redujo, aunque menos que en el año anterior. Como consecuencia, la tasa de paro aumentó hasta el 20,1%. La inflación medida con el Índice de Precios al Consumo también fue más elevada (el 2,9%, frente al -0,2% de 2009).

Además, en 2010 se mantuvo el proceso de corrección del desequilibrio exterior, al situarse la necesidad de financiación del país en el 3,9% del PIB.

It is forecast that the Spanish economy will slowly extend the recovery path in 2011. In this way, according to IMF, the Spanish GDP will grow 0.6% on annual average, with an expected increment of 1.5% for 2012. This activity behaviour is the result of a gradual improvement of domestic demand and of the abroad sales growth. As far as the inflation is concerned, it is expected that in 2011 it will be kept at reduced levels, after the temporary upturn shown since mid-2010 and the first months of 2011.

As far as the labour market is concerned, a low employment increment is expected for the whole 2011, especially during the second half, that will be strengthened in subsequent years, what will allow an unemployment rate reduction, that would stand at around 16% in 2014.

As regards the merchant fleet and as for December 31st, 2010 the Spanish fleet comprised 165 vessels with 2.54 million gt (2.45 million dwt), representing an increment in dwt terms of 12.7 per cent over the previous year.

According to Anave, in 2010, 139 vessels with 2.5 million gt belonging to the Spanish fleet were registered in the

Se prevé que la economía española prolongará lentamente la senda de la recuperación en 2011. De esta forma el PIB, según el FMI, crecerá el 0,6% en media anual, previéndose un incremento del 1,5% en 2012. Este comportamiento de la actividad es consecuencia de la paulatina mejora de la demanda nacional y del crecimiento de las ventas al exterior. En cuanto a la inflación, se espera que en 2011 se mantenga en niveles reducidos, tras el repunte transitorio que viene mostrando desde mediados de 2010 y primeros meses de 2011.

Por lo que se refiere al mercado laboral, se espera para el conjunto de 2011 un pequeño crecimiento del empleo, principalmente en el segundo semestre y que se robustecerá en años posteriores, lo que permitirá una reducción de la tasa de paro, que se situaría alrededor del 16% en 2014.

En cuanto a la flota mercante se refiere, a 31 de Diciembre de 2010, la flota española estaba compuesta por 165 buques y 2,54 millones de gt (2,45 millones de tpm), lo que representa un incremento en tpm del 12,7% sobre el año anterior.

Según fuentes de Anave, en 2010, 139 buques, con 2,5 mill. gt, de la flota mercante española estaban registrados en el

Canary Special Registry, whereas 91 vessels with 1.6 million gt were registered under foreign flags.

The fleet under the Spanish maritime registry stands among the youngest world fleets with an average age of 12.7 years; whereas the average age of the vessels controlled by the Spanish companies (no matter the flag they hoist) was 14.3 years.

The renewal rate of the Spanish fleet in 2010 stood at 0.97 per cent.

The total traffic of the general interest Spanish ports increased by 4.4 per cent in 2010, according to Puertos del Estado, with a cargo handle of 431.16 million tonnes, still below 2005 level of 441.25 million tonnes.

As for the container traffic, in 2010, 12.59 million teu were moved. That means an increment of 6.4% over 2009, standing at 2006 levels. The same happened with liquid bulks, also at levels of 2006, with 149 million tonnes handled and an increment of 3.8%.

The situation of dry bulks and cruises was quite the opposite. The former, with 78.7 million tonnes (-0.6%), are still at 1995 levels; whereas the cruises broke its

Registro Especial Canario, mientras que 91 buques con 1,6 millones gt estaban registrados en banderas extranjeras.

La flota de pabellón español se sitúa entre las más jóvenes del mundo con una edad media de 12,7 años. Mientras que la edad media de la flota controlada por las navieras españolas (independientemente de la bandera) se situó en 14,3 años.

El índice de renovación de la flota española en el año 2010 fue del 0,97%.

El tráfico total de los puertos españoles de interés general se incrementó un 4,4% en 2010, según Puertos del Estado, con un movimiento de mercancías de 431,16 millones de toneladas, aún por debajo de los niveles de 2005 (441,25 mill. de toneladas).

En cuanto al tráfico de contenedores, en 2010 se movieron 12,59 millones de teus, un 6,4% más que en 2009, situándose a niveles de 2006. Lo mismo sucede con los graneles líquidos, también en niveles de 2006, con más de 149 millones de toneladas gestionadas y un crecimiento del 3,8%.

Totalmente opuesta fue la situación de los graneles sólidos y cruceros. Los primeros con 78,7 millones de toneladas (-0,6%), siguen en los niveles de 1995. Los cruceros,

historic record in 2010, with 7.1 million passengers.

The ranking of the Spanish highest activity ports is still led by Algeciras Bay Port, whose traffic increased by 0.7 per cent in 2010, after the decrease of 6.8 per cent in 2009, reaching 70.3 million tonnes. The Port of Valencia, that only decreased by 3.8 per cent in 2009, grew in 2010 10.8 per cent, totalling already 64 million tonnes. The Port of Barcelona that saw its traffics decrease in 2009 to an amazing 17.6 per cent, stood at 1.7 per cent in 2010, reaching 43.7 million tonnes.

As regards the Spanish maritime legislation, in July 2010 a new Law of Alteration of 2003 Port Law was passed, after six years of legislative uncertainty.

On the other hand, in January 2011, Spain ratified the so-called “Rotterdam Rules” (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea).

en cambio, batieron su récord histórico en 2010, son 7,1 millones de cruceristas.

El ranking de los puertos españoles con mayor actividad sigue encabezado por el de Bahía de Algeciras, cuyo tráfico se recuperó en un 0,7%, tras el descenso del 6,8% en 2009, hasta sumar 70,3 millones de toneladas. Valencia, que tan sólo descendió un 3,8% en 2009, creció en 2010 un 10,8%, sumando ya 64 millones de toneladas. Por su parte, el puerto de Barcelona, que en 2009 vio descender sus tráfico nada menos que un 17,6%, aumentó en 2010 el 1,7%, alcanzando los 43,7 millones de toneladas.

En cuanto a legislación española se refiere, en Julio de 2010 se aprobó la nueva Ley de Modificación de la Ley de Puertos de 2003, tras seis años de incertidumbre legislativa.

Por otra parte, en Enero de 2011, España ratificó las llamadas “Reglas de Rotterdam” (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente por Mar).

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA

PAISES (Nº Buques / GT)	1961	1971	1981	1991	2001	2006	2010
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	477 15.431.000
BELGICA	206 713.197	224 1.153.081	312 1.916.765	268 314.198	14 11.000	69 4.139.000	89 4.330.000
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	443 11.475.000
IRLANDA	- -	- -	- -	187 195.111	36 227.000	26 108.000	34 146.000
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	165 2.546.000
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	217 6.266.000
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	1.106 40.648.000
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	826 16.853.000
LUXEMBURGO	- -	- -	- -	51 1.703.482	60 1.378.000	45 616.000	46 650.000
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	851 7.166.000
PORTUGAL	- -	- -	- -	337 880.779	164 1.097.000	151 1.177.000	152 1.110.000
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	902 27.332.000
AUSTRIA	- -	- -	- -	- -	20 78.000	8 34.000	2 10.000
FINLANDIA	- -	- -	- -	- -	143 1.496.000	121 1.270.000	124 1.348.000
SUECIA	- -	- -	- -	- -	238 2.794.000	236 3.732.000	190 3.524.000
MALTA	- -	- -	- -	- -	- -	1.235 24.603.000	1.612 38.057.000
CHIPRE	- -	- -	- -	- -	- -	883 19.082.000	843 20.491.000
ESLOVAQUIA	- -	- -	- -	- -	- -	52 232.000	21 76.000
POLONIA	- -	- -	- -	- -	- -	41 77.000	38 48.000
LETONIA	- -	- -	- -	- -	- -	29 286.000	21 210.000
ESTONIA	- -	- -	- -	- -	- -	44 385.000	29 346.000
LITUANIA	- -	- -	- -	- -	- -	56 370.000	51 342.000
BULGARIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -	45 426.000
RUMANIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -	29 139.000
TOTAL BUQUES	.....	.....	.....	.....	.....	11.342	8.313
TOTAL GT	.....	.....	.....	.....	.....	200.897.000	198.970.000
% 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	17,38 21,88

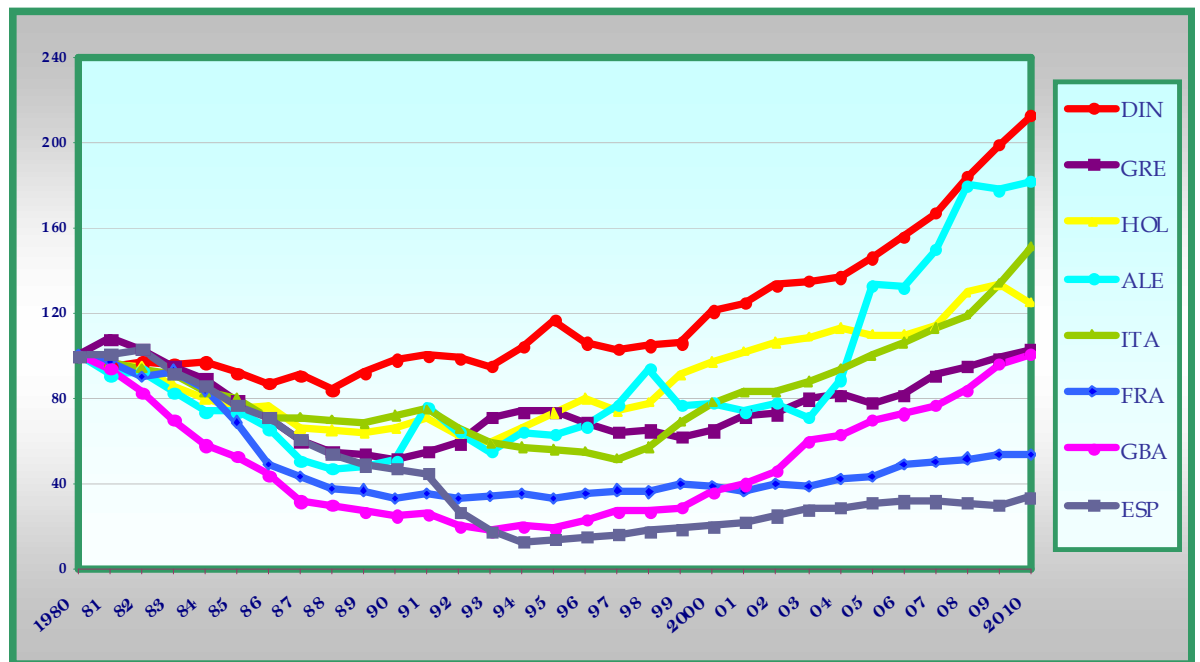
Fuente: Lloyd's Register of Shipping (1961-71-81-91) - I.S.L.Bremen (Datos Dic. 2001-2010)

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA. EVOLUCION DURANTE 2010

BANDERA (PAIS)	1 DE ENERO DE 2010			31 DE DICIEMBRE DE 2010			% Cambio sobre 2009 TPM
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	
ALEMANIA	514	15.167	17.754	477	15.431	17.875	0,7
AUSTRIA	2	10	12	2	10	12	0,0
BELGICA	81	4.147	6.378	89	4.330	6.585	3,3
BULGARIA	56	503	686	45	426	618	-10,0
CHIPRE	854	20.154	31.469	843	20.491	32.200	2,3
DINAMARCA	417	10.731	13.215	443	11.475	14.140	7
ESLOVAQUIA	36	158	206	21	76	100	-51,4
ESPAÑA	167	2.250	2.178	165	2.546	2.454	12,7
ESTONIA	30	347	83	29	346	81	-3,2
FINLANDIA	128	1.363	1.125	124	1.348	1.106	-1,6
FRANCIA	233	6.340	8.503	217	6.266	8.100	-4,7
GRECIA	1.145	38.956	67.777	1.106	40.648	71.268	5,1
HOLANDA	844	7.608	8.235	851	7.166	7.736	-6,1
IRLANDA	30	117	171	34	146	214	24,9
ITALIA	806	14.975	16.774	826	16.853	19.507	16,3
LETONIA	24	225	167	21	210	130	-22,3
LITUANIA	54	378	344	51	342	315	-8,4
LUXEMBURGO	49	709	850	46	650	672	-20,9
MALTA	1.525	34.792	55.892	1.612	38.057	60.566	8,4
POLONIA	45	79	59	38	48	37	-37,2
PORTUGAL	158	1.173	1.219	152	1.110	1.119	-6,6
REINO UNIDO	928	25.838	33.018	902	27.332	35.678	8,1
RUMANIA	29	139	159	29	139	159	0,0
SUECIA	215	3.920	2.170	190	3.524	1.837	-15,4
TOTAL	8.370	190.079	268.444	8.313	198.970	282.509	5,24

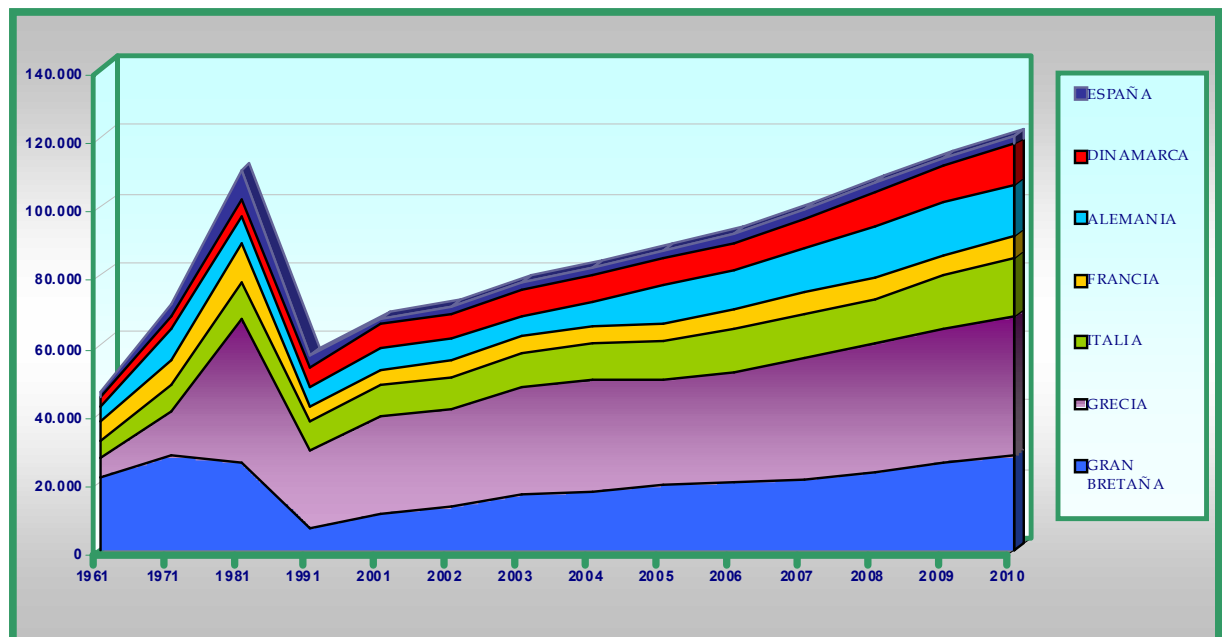
Hungria, Eslovenia y república Checa países sin flota

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS COMUNITARIAS DE 1980 A 2010 (1980 = 100% G.T.)



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

PRINCIPALES FLOTAS DE LA UNION EUROPEA (1961-2010) ('000 G.T.)



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

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

In 2010, the Basque economy growth rate returned to positive positions, although moderately, joining in that way the weak recovery of the European economy, whose GDP in 2010 was 1.8% as against -4.2% in the previous year. At the same time, the world economic growth rate stood at 3.6%, strongly boosted by the outstanding evolution of the developing countries economies.

As for recent information from the Spanish National Statistic Institute, the Basque Country GDP in 2010 stood at 0.8%, as against -3.3% in 2009, higher than the economic growth rate in Spain (0.6%) although still lower than the European Union rate (1.8%).

As for Historic Territories, it was Alava that contributed the highest growth rate, 1.2%, followed by Vizcaya with a rate of 0.2% and Guipuzcoa with no growth.

The Basque Country is the Spanish autonomous community with the higher GDP per person, with a total of 31,314 euros, 35.8% higher than the Spanish average rate, followed by Navarre

En 2010, la economía vasca ha regresado a posiciones moderadamente positivas en su tasa de crecimiento, incorporándose así a la débil recuperación económica europea, cuyo PIB en 2010 fue del 1,8%, frente al -4,2% del año anterior. Mientras tanto, la tasa de crecimiento de la economía mundial se situaba en el 3,6%, impulsada fuertemente por la notable evolución de las economías de los países en desarrollo.

Los últimos datos del Instituto Nacional de Estadística reflejan que el PIB del País Vasco se situó en 2010 en el 0,8%, frente al -3,3% de 2009; superior al registrado en España (0,6%), aunque aún por debajo de crecimiento de la Unión Europea (1,8%).

Por Territorios Históricos, fue Álava la que aportó el mayor crecimiento, con el 1,2%, seguida por Vizcaya con un 0,2% y Guipuzcoa, con crecimiento cero.

El País Vasco es la comunidad autónoma con el mayor producto interior bruto por habitante, con un total de 31.314 euros, un 35,8% superior a la media española; seguido por Navarra (29.982), la

(29,982), the Community of Madrid (29,963) and Catalonia (27,053).

Comunidad de Madrid (29.963) y Cataluña (27.053).

The Spanish average rate stood at 23,063 Euros per person while the UE-27's stood at 24,486. As in 2009, eight communities exceeded the state average rate and, the other seven –except Cantabria- went beyond the European average rate.

La media estatal se situó en 23.063 euros por habitante y la de la UE de los 27 en 24.486 euros. Al igual que en 2009, ocho comunidades superaron la media estatal, y, con la excepción de Cantabria, las otras siete se situaron por encima de la media europea.

Industry, as well as services, has been the most dynamic segment during 2010, and especially in the second half of the year, reaching in the last two quarters an increment of 1.6% (1.9 per cent for the year) compared to the drop of 12.7% in 2009. The growth of the Basque economy has been supported basically by the contribution of the car sector industry as well as the industry linked to metallurgy.

La industria, junto a los servicios, ha sido el sector más dinámico durante 2010, y sobre todo en la segunda mitad del año, consiguiendo en los dos últimos trimestres un incremento del 1,6%, (el 1,9% anual) frente a la caída del 12,7% de 2009. El crecimiento de la economía vasca se ha sustentado principalmente en la aportación de la industria del sector del automóvil y en la industria ligada a la metalurgia.

Services sector maintained a very stable evolution in 2010, increasing by 0.8 per cent in the whole year, after a light drop of -0.2% in 2009.

El sector servicios mantuvo una evolución muy estable en 2010, creciendo un 0,8% en el conjunto del año, tras la ligera caída del -0,2% en 2009.

On the other hand, the construction segment speeded up its fall even more in 2010, standing at -6% as against -3.6% in 2009. In the whole year, building dropped by 13.6% and the civil work by

Por otra parte, la construcción aceleró aún más su caída en 2010, situándose en el -6%, frente al -3,6% de 2009. En el conjunto del año, la edificación cayó el 13,6%, y la obra civil el 22,2%. El

22.2%. Employment in this sector reduced by 9.5% regarding 2009.

empleo en el sector se redujo un 9,5% con respecto a 2009.

The Basque Country inflation closed 2010 at 2.8%, after the four tenth rise registered in December, according to the National Statistic Institute (INE) sources. As for territories, the highest price rise was found in Vizcaya, with an HICP of 2.9%, followed by Alava, with 2.8% and Guipuzcoa with 2.6 per cent.

La inflación en el País Vasco cerró el año con un 2,8%, tras registrar en diciembre una subida de cuatro décimas, según datos del INE. Por territorios, el que registró un mayor incremento de los precios fue Vizcaya, con un IPC del 2,9%, seguido de Álava, con el 2,8% y Guipúzcoa que cerró el año en el 2,6%.

Private consumption is shyly recovering as it grew 0.4 per cent in 2010 after the strong drop of 2009 (-3.7%), although with ups and downs as employment is still falling and consumer confidence is keeping down.

El consumo privado se está recuperando tímidamente, al crecer un 0,4% en 2010 tras la fuerte caída de 2009 (-3,7%), aunque con altibajos, al seguir cayendo el empleo y mantenerse baja la confianza de los consumidores.

In 2010, the Basque exports increased by a total of 17,546 million euros, representing an increment of 20.1 per cent over 2009. With regard to the purchase made abroad, it reached a total of 15,257 million euros, what means an increment of 24.3 per cent. Overall, the Basque foreign trade maintained a higher dynamism than in the whole State.

Las exportaciones vascas ascendieron en 2010 a un total de 17.546 millones de euros, lo que supone un incremento del 20,1% sobre 2009. Respecto a las compras realizadas en el exterior, alcanzaron un total de 15.257 millones de euros, lo que representa un crecimiento del 24,3%. En general, el comercio exterior vasco mantuvo un mayor dinamismo que en el conjunto del Estado.

From a territorial point of view, during the year 2010, export evolution, although not homogeneous, has been

Desde el punto de vista territorial, en el año 2010, la evolución de las exportaciones, aunque en los tres territorios ha sido

positive in the three territories. While Guipuzcoa increased by 9.2%, Álava grew 20.7%, and Vizcaya reached 29.2%.

As for imports, the most significant fact is also the different evolution that each historic territory had during the year 2010, although such evolution has been more tempered than exports. Thus, in Vizcaya imports increased by 27.8 per cent, whereas in Guipuzcoa the increment was 19.1 per cent, and finally Alava reached 17.4 per cent growth.

Last year's trade balance resulted in a surplus of 2,289 million euros. This is a balance decrease of almost 40 million euros regarding 2009. Exports towards EU-27 countries increased by 22.6%, standing out increments in all the main clients: Germany (20.3%), France (22.6%), Italy (32.5%), Portugal (16.7%) and United Kingdom (25.6%).

One of the main burdens for the Basque economy is still the weak dynamics of employment. According to the Eustat estimates, the Basque unemployment rate stood at 10% (10.9% according to the INE) by the end of 2010, at a loss of 9,100 jobs during the year.

positiva, no ha sido homogénea. Mientras Guipuzcoa crecía un 9,2%, Álava lo hacía un 20,7% y Vizcaya llegaba al 29,2%.

En cuanto a las importaciones, el hecho más significativo sigue siendo la distinta evolución en cada uno de los territorios históricos, aunque dicha evolución es más atemperada que en las exportaciones. Así, en Vizcaya las importaciones se incrementaron en un 27,8%, mientras que en Guipúzcoa el incremento fue del 19,1%, y Álava, por su parte, obtuvo un crecimiento del 17,4%.

El saldo comercial del ejercicio se tradujo en un superávit de 2.289 millones de euros, un descenso en el saldo de casi 40 millones de euros respecto a 2009. Las exportaciones a la UE-27 aumentaron un 22,6%, destacando los incrementos en todos los principales clientes: Alemania (20,3%), Francia (22,6%), Italia (32,5%), Portugal (16,7%) y Reino Unido (25,6%).

Uno de los principales lastres de la economía vasca sigue siendo la débil dinámica del empleo. Según las estimaciones del Eustat, la tasa de paro vasca se situó a finales de 2010 en el 10% (10,9% según el INE), con una pérdida de 9.100 empleos en el año.

In 2011 the Basque economy will have a higher increment than in 2010 but still quite low. Confebask expects the Basque economy to recover up to 1.3 per cent in 2011, after a lower boost in the first months of the year, on line with Europe, and with a progressive recovery as the year goes by. Nevertheless, it points out that debt crisis is making the European Union to take readjustment measures that will make the crisis way out slower than expected. Added to that the uncertainty about US economic growth sustainability.

Crude oil prices increased notably during 2010 on the back of a weak dollar and a substantial economic recovery; being forecasted an ongoing increase in crude oil prices.

On the other hand, the parity of the euro against the US dollar stood at 1.44 US dollars at the beginning of 2010, ending the year at 1.33 dollars, with a lowest peak in June of 1.19 dollars, much closer the first fixed value (1.17 US dollars), considered a “balance point” more than ten years ago.

The shipping markets were, overall, sustained by a recovery in transport

La economía vasca tendrá en 2011 un crecimiento mayor que en 2010, pero todavía muy bajo. Confebask prevé que la economía vasca se recupere hasta llegar al 1,3% en 2011, tras unos primeros meses de menor impulso, en línea con Europa, y con una progresiva mejoría según avance el año. No obstante, apunta que la crisis de la deuda está obligando a la U.E. a tomar medidas de ajuste que harán la salida de la crisis más lenta de lo previsto. A lo que habría que añadir la incertidumbre respecto a la sostenibilidad del crecimiento económico de EEUU.

Los precios del crudo crecieron notablemente durante el año, a costa de un dólar débil y una apreciable recuperación económica, con previsiones de que el petróleo crudo siga subiendo en 2011.

Por otra parte, la paridad del Euro con respecto al dólar USA se situó en 1,44 dólares a principios de 2010, finalizando el año a 1,33 dólares, con un pico mínimo en Junio de 1,19 dólares, muy cerca de su primer valor concertado (1,17 dólares) de hace más de diez años, considerado entonces como “punto de equilibrio”.

Los mercados marítimos en general se mantuvieron gracias a la recuperación de

demand, which was underpinned by the dynamism of the Asia zone and notably of China. At the same time, the growth of the world trade stimulated European port activity.

These market ups and downs have not affected directly the Basque oil tanker fleet, because of their long term contracts that temper all punctual market fluctuations.

On the other hand, even though our bulker fleet is mainly comprised by small tonnage vessels, the market interdependences for this sort of cargos make the indices of the Baltic Dry Index (that closed 2010 at 1,621 points) be reflected mimetically in this kind of vessel market.

Even though the world specialised reefer fleet is constantly reducing in favour of refrigerated containers, there would remain a long-term role for our reefer fleet, since they move particularly sensitive cargos that are poorly suited to travelling in containers.

As for our LPG fleet, in 2010 the freight rates for the smaller vessels were satisfactory, with an upward tendency during almost the whole year.

la demanda de transporte, sustentada por el dinamismo de la zona asiática y en particular de China. Asimismo, el crecimiento del comercio mundial potenció la actividad de los puertos europeos.

Todos estos avatares del mercado no han afectado directamente a la flota petrolera vasca, debido a sus contratos a largo plazo, que atemperan todas las fluctuaciones puntuales del mercado.

Por otra parte, aún cuando nuestra flota de graneleros está compuesta fundamentalmente por buques de pequeño tonelaje, las interdependencias de mercado para este tipo de carga hacen que los índices del Baltic Dry Index, (que cerró 2010 a 1.621 puntos), se reflejen miméticamente en el mercado de este tipo de buques.

Aunque la flota mundial de buques frigoríficos se está reduciendo constantemente en pos de los contenedores refrigerados, nuestra flota frigorífica seguirá teniendo su puesto en el mercado, ya que transporta cargas sensibles, difíciles de llevar en contenedores.

Por lo que respecta a nuestra flota de buques gaseros, los fletes de los LPG pequeños en 2010 fueron satisfactorios con una tendencia alcista casi todo el año.

The Basque merchant fleet as a whole is a young fleet with an average age, as for December, 31st, of 11.2 years, much younger than the world fleet (18.2 years) and slightly younger than the Spanish fleet (12.7 years), and comparable to the main European fleet average age.

In 2010, two new deep-sea rescue tugs were added to the associated fleet, namely “Ibaizabal Ocho” and “Ibaizabal Nueve” (both of 428 gt), owned by Ibaizabal Management Services, S.L.

On the other hand, five tugs from the same shipping company left the Association in 2010 (“Ur”, “Zabal”, “Punta Segaña”, “Prioriño” and “Sertosa Once”) as well as the oil tankers “Arteaga” and “Butrón”. Likewise, the bulk carriers “Mara A”, owned by Globalgas, S.A. and “Lucillia” belonging to Bulk Trading, S.L. left the Association.

As for December 31st, 2010, the associated fleet comprised 73 merchant vessels and tugs, with a total 393,275 gt and 631,405 dwt.

By flags, and excluding those involved

La flota mercante vasca, en su conjunto, es una flota joven con una edad media, a 31 de Diciembre de 2010, de 11,2 años, mucho menor que la mundial (18,2 años) y algo más joven que la española (12,7 años) y equiparable, en cualquier caso, a la de las principales flotas europeas.

En 2010, dos nuevos remolcadores de altura y salvamento se incorporaron a la flota asociada, el “Ibaizabal Ocho” y el Ibaizabal Nueve” (ambos de 428 gt), pertenecientes a Ibaizabal Management Services, S.L.

Por otra parte causaron baja, por parte de la misma empresa asociada, cinco remolcadores (“Ur”, “Zabal”, “Punta Segaña”, “Prioriño” y “Sertosa Once”), además de los buques tanque “Arteaga” y “Butrón”. Asimismo, fueron baja en la Asociación los bulk carriers “Mara A”, propiedad de Globalgas, S.A. y “Lucillia” de Bulk Trading, S.L.

A 31 de Diciembre de 2010, la flota asociada estaba compuesta por 73 buques mercantes y remolcadores, con un total de 393.275 gt y 631.405 tpm.

Por banderas, y, excluyendo a los buques

with port inner traffic, 52.7 per cent of the associated fleet is registered in the Canary Special Registry (47.5 per cent in 2009), 16.6 per cent in the Registry of Madeira (25 per cent in 2009), 25 per cent in the British Registry of Isle of Man (22.5 per cent in 2009) and the remaining vessels in other registries.

Meanwhile, during the year 2010 the close collaboration between the Transport Department of the Basque Government and the Association in the field of education of the future officers for the Basque merchant fleet has continued. In this regard, both the Transport Department and the Association have maintained since the year 1993 a Collaboration Agreement to provide the students of the Nautical High Schools the compulsory training aboard the vessels of our associated companies.

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

dedicados al tráfico interior de puerto, el 52,7% de nuestros buques se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (47,5% en 2009), el 16,6% en el Registro de Madeira (25% en 2009), el 25% en el Registro Británico de la Isla de Man (22,5% en 2009) y el resto en otros registros.

En 2010, ha continuado la estrecha colaboración que la Asociación mantiene con el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, en el terreno de la formación de los futuros marinos de la flota mercante vasca. A este respecto, nuestra Asociación y el Departamento de Transportes mantienen desde el año 1993 un Convenio de Colaboración para facilitar las prácticas obligatorias a los alumnos y alumnas de las Escuelas Superiores de la Marina Civil a bordo de los buques de las empresas asociadas.

Del mismo modo, y en relación a la preocupación, que compartimos, con la Comisión y el Parlamento Europeo por la escasez de marinos comunitarios, especialmente en el tráfico intraeuropeo (Short Sea Shipping), se firmó un nuevo convenio con el Departamento de Transportes para facilitar el embarque de estudiantes de náutica nacionales de la Unión

aboard the associated vessels.

Thanks to it, during 2010, 93 students from the Nautical Schools (67 from Bridge section and 26 from Naval Engines section) were able to have their training aboard the Association vessels. Since the beginning of this Program in 1993, more than a thousand students (1,350) have benefited from it.

The prime ports of the Basque Country moved during 2010 a total of 38.5 million tonnes, increasing 8% on average, with good ratios in both ports (the Port of Pasaia +10.7%, and the Port of Bilbao +8%).

In 2010, the traffic in the Port of Bilbao stood at 34.6 million tons, what means, as it has already been said, an increase of 8% over the previous year.

It is highlighted the dry bulk cargo increment of 25%. In this respect, general cargo increased by 49%, container goods by 20% and solid bulks by 16%.

The number of TEUs, amounted to 531,457, 20% more than in 2009. Half of container traffic had the European Atlantic as its origin or destination, and

Europea en los buques asociados.

Gracias a ello, durante 2010, 93 alumnos y alumnas de Náutica (67) y de Máquinas Navales (26) pudieron realizar sus prácticas en los buques de las empresas asociadas. Así desde 1993, y gracias a este programa, más de un millar de alumnos y alumnas (1.350) se han beneficiado del mismo desde su inicio.

Los principales puertos del País Vasco movieron durante 2010 un total de 38,5 millones de toneladas, con un crecimiento medio del 8%, y buenos ratios en ambos puertos (Pasaia +10,7% y Bilbao +8%).

En 2010 el tráfico del puerto de Bilbao se situó en 34,6 millones de toneladas, lo que supone, como ya hemos dicho, un incremento del 8% respecto al ejercicio anterior.

Destaca el incremento del 25% de la carga seca. Dentro de este apartado, la mercancía general convencional aumenta un 49%, la mercancía contenerizada un 20% y los graneles sólidos un 16%.

El número de TEUs, por su parte, se situó en 531.457, un 20% más que en 2009. La mitad del tráfico contenerizado tiene como origen o destino la Europa Atlán-

Bilbao is still the main Spanish port as regard container traffic with the United Kingdom.

The European Atlantic, in general, still remains the Port of Bilbao's main market. The countries that have grown most are Belgium, United Kingdom, the Netherlands and Poland. In short sea traffic with the Mediterranean countries there have been outstanding increases with Georgia, Italy, Libya, Rumania, Morocco, and Tunisia.

As for shipping lines and ports connected to Bilbao it is highlighted the new link with Saint Petersburg, that enables Spanish shippers to have their goods in Russia in only six days. This route makes Bilbao the only Spanish port with a direct shipping line to Russia.

In addition to this, the Transfennica con-ro service between Bilbao and Bruges, with four weekly sailings, included a weekly call at the British port Tilbury, within its rotation.

The Port of Bilbao received 33 cruise vessels in 2010, on board of which arrived 43,400 cruise tourists (+50%) more than in 2009. The P&O ferry Pride of Bilbao, which has linked Bilbao with the British port of Portsmouth since

tica, y Bilbao continúa siendo el principal puerto español en tráfico contenerizado con Reino Unido.

La Europa Atlántica, en general, sigue siendo el principal mercado del puerto de Bilbao. Los países que más crecen en esta zona son, en tráficos totales, Bélgica, Reino Unido, Países Bajos y Polonia. En los tráficos de corta distancia con los países del Mediterráneo destacan los incrementos de Georgia, Italia, Libia, Rumania, Marruecos y Túnez.

En cuanto a las líneas marítimas y de puertos conectados con Bilbao, hay que destacar, la nueva conexión con San Petersburgo, que permite que en sólo seis días los cargadores españoles tengan su mercancía en Rusia. Esta ruta convierte al de Bilbao en el primer puerto español con una línea marítima directa con Rusia.

Por otro lado, el servicio con-ro entre Bilbao y Brujas de Transfennica, que dispone de cuatro salidas semanales, incluyó en su rotación una escala semanal con el puerto inglés de Tilbury.

Durante 2010, el puerto de Bilbao recibió 33 cruceros, a bordo de los cuales viajaron 43.400 cruceristas (+50%). El ferry "Pride of Bilbao", (P&O), que ha unido, desde abril de 1993 hasta septiembre de 2010, Bilbao con el puerto

1993, made 79 calls and carried 118,631 passengers (-13%).

In March 2011 Brittany Ferries will begin to operate with a ferry providing more passenger comforts in addition to a greater capacity for lorry and trailer embarkation.

In 2010, the Port of Bilbao turnover stood at 64.6 million euros, which was 8.6% higher than in 2009. The Port Authority of Bilbao invested 46.5 million euros. In 2011, this amount will be increased by over 10% and reach 51.2 million. This effort is mainly aimed at the building of new docks, maintenance works, and the provision of new infrastructures to increase traffic.

Likewise, Bilbao Port Authority acquired 43% of Servicios Integrales Vitoria Depot, through which it participates in Jundiz. The Port of Bilbao has a shuttle train with this centre, destined to become the future great logistics platform in the Autonomous Basque Community.

On the other hand, the goods moved in the Port of Pasajes increased by 10.7 per cent in 2010, reaching almost four million tones (3.89 millions), 378,339

británico de Portsmouth, realizó 79 escalas, con 118.631 pasajeros (-13%).

A partir de marzo de 2011, la compañía Brittany Ferries retomará este servicio con un ferry con mayores comodidades para los pasajeros y mayor capacidad para camiones y remolques-trailers.

En 2010, la cifra de negocio del Puerto de Bilbao se situó en 64,6 millones de euros, un 8,6% más que en 2009. La A.P.B ha realizado inversiones por 46,5 millones de euros, que en 2011, aumentará más de un 10%, ascendiendo a 51,2 millones de euros. Esta inversión está destinada principalmente a la construcción de nuevos muelles, obras de mantenimiento y a nuevas infraestructuras que aumenten sus tráfico.

Asimismo, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha adquirido el 43% de participación de la Sociedad Servicios Integrales Vitoria Depot, a través de la cual participa en Jundiz. El puerto de Bilbao mantiene un servicio de tren lanzadera con este centro, que se convertirá en la futura gran plataforma logística de Euskadi.

Por otra parte, el tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes creció un 10,7% durante 2010, alcanzando casi los cuatro millones de toneladas (3,89 millones),

tones more than in 2009, although still far from 4.77 millions in 2008. Likewise, the number of operated vessels increased by 13.16 per cent, climbing from 943 vessels in 2009 to 1,086 in 2010.

Except some exceptions, all traffics in the port of Pasajes increased, with regard to the previous year, standing out especially the results of iron and steel products, with an increment of 16.9% and 1.65 million tones -only 2.3 per cent lower than 2008 figures- representing 43 per cent of the port total traffic.

The second main traffic in the Port of Pasajes, the scrap metal continued falling for the second year, going from 799,772 tones in 2009 down to 761,755 tones in 2010 (4.75% lower).

The coal traffic reduced during 2010 by 23.89 per cent, whereas paper and wood paste have experienced a remarkable increase up to 26.81 per cent, from 125,986 to 159,652 tones.

Another traffic of great importance in the Port of Pasajes is the car traffic, that during 2010 increased by 12.58 per cent, reaching 250,830 units. Car traffic in the Port of Pasajes started thirty years ago, having moved during this

378.339 toneladas más que en 2009, aunque aún lejos de los 4,77 millones de 2008. También el número de buques operados se incrementó un 13,16%, pasando de los 943 de 2009 a los 1.086 de 2010.

Salvo excepciones, todos los tráficos del Puerto de Pasajes crecieron con respecto al año anterior, destacando especialmente los datos referentes a los productos siderúrgicos, con un incremento del 16,9% y 1,65 millones de toneladas -sólo un 2,3% por debajo de las cifras de 2008- que representaban el 43% del tráfico total.

El segundo tráfico en el Puerto de Pasajes, la chatarra, sigue su caída por segundo año, al pasar de 799.772 toneladas en 2009 a 761.755 en 2010 (un 4,75% menos).

El tráfico de carbón se redujo un 23,89% durante 2010, mientras que el de papel y pasta de madera han experimentado un notable crecimiento hasta el 26,81%, pasando de 125.986 a 159.652 toneladas.

Otro tráfico de gran importancia en el Puerto de Pasajes es el de los automóviles, que se ha incrementado un 12,58% durante 2010, hasta las 250.830 unidades. El tráfico de automóviles comenzó en este puerto hace treinta años, habiendo

period of time 5.7 million units, quite close to the figure of six millions that the Port of Pasajes expects to reach in 2011, turning this Port into the first port in the Bay of Biscay with regard to this kind of traffic.

As far as the naval sector in the Basque Country is concerned, and according to the Gerencia del Sector Naval, during 2010 ten new contracts were signed in the Basque shipyards, with 57,451 gt, representing 63% over 2009.

Likewise, in 2010 the total order book had 26 vessels and 129,617 gt, 36 per cent more than in 2009.

As we have already mentioned in previous chapters, piracy in the Indian Ocean is being a burden for the world merchant fleet, that our associated vessels sailing that area cannot elude, increasing the operating costs when contracting armed security for their vessels in routes to the Middle and Far East as well as in their support operations to the Basque tuna fleet.

movido durante este período 5,7 millones de unidades, cercanos a los seis millones que el Puerto espera alcanzar en 2011, convirtiendo a Pasajes en el primer puerto del Cantábrico en este tipo de tráficos.

En cuanto al sector de construcción naval en el País Vasco, según fuentes de la Gerencia del Sector Naval, durante 2010 se recibieron 10 nuevos contratos, con 57.451 gt, lo que representa un 63% de incremento sobre 2009.

Igualmente, en 2010 la cartera de pedidos total comprendía 26 unidades y 129.617 gt, un 36% más que en 2009.

Como ya hemos comentado en capítulos anteriores, la piratería en el Índico está siendo un lastre para la Marina Mercante Mundial, de la que no se sustraen nuestros buques asociados que navegan por la zona, y que han incrementado sus gastos con la contratación de seguridad armada a bordo, tanto en sus rutas hacia Oriente Medio y Lejano, como en sus operaciones de apoyo a la flota atunera vasca.

“IBAIZABAL OCHO” - Remolcador de altura y salvamento. 428 GT - 5.364 C.V. de potencia - Año de construcción 2010
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal - Ibaizabal Management Services, S.L.)



“IBAIZABAL NUEVE” - Remolcador de altura y salvamento. 428 GT - 5.364 C.V. de potencia - Año de construcción 2010
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal - Ibaizabal Management Services, S.L.)



DINÁMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS

ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

La Asamblea General de Asociados se celebró el día 22 de Junio de 2010 en el Parador de Santo Domingo de la Calzada, (La Rioja). El programa del día dio comienzo con una visita previa al célebre Monasterio de Yuso en San Millán de la Cogolla, donde tuvimos la oportunidad de visitar las instalaciones y celebrar una Misa en la Capilla del propio monasterio, 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 cursó una visita guiada al Monasterio de Suso. Ambos Monasterios fueron declarados por la UNESCO en 1997 Patrimonio de la Humanidad.

Con posterioridad, se celebró el Almuerzo de Hermandad en el Parador de Santo Domingo de la Calzada, contando con la asistencia del Director de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, donde se hizo entrega a todos los asistentes de la Memoria publicada por la Asociación.

El encuentro de Navidad tuvo lugar en esta ocasión en Bilbao, el día 15 de Diciembre, contando con la participación de la mayoría de los Asociados y antiguos miembros de la Asociación “Old Fellows”.

La tradicional Misa se celebró en la Iglesia de San Vicente Mártir de Abando, continuando con un paseo por la Ría de Bilbao, a bordo del “Ibai Alai”, para finalizar con un almuerzo en el Hotel López de Haro.

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 – San Millán de la Cogolla (La Rioja)



Celebración Almuerzo de Navidad 2010 - Bilbao

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN

DURANTE 2010

GOBIERNO VASCO

La Asociación de Navieros Vascos ha mantenido a lo largo del año una excelente relación con los responsables del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, y más directamente con los representantes de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, (actualmente Dirección de Puertos y Aeropuertos), D. Félix Asensio Robles, Director de Puertos, y D. Ricardo Torre Oleaga, 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 del Gobierno Vasco con la organización de programas de formación que permiten el reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales de la Marina Mercante.

Gracias a esta colaboración, la Asociación ha organizado Jornadas y seminarios de temas de gran interés para los profesionales de nuestro sector, con el patrocinio de la Dirección de Puertos, que ha demostrado su apoyo incondicional y su preocupación por los temas que nos ocupan.

Asimismo, desde el año 1993, la Asociación viene llevando a cabo un programa suscrito con este Departamento, a través del cual 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.

Por otro lado, 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 2010 se firmó un nuevo convenio con el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes para facilitar el embarque de alumnos y alumnas de náutica nacionales de países de la Unión Europea en los buques de las empresas asociadas.

Gracias a estos convenios durante el año 2010 se han llevado a cabo un total de 93 embarques, de los cuales 67 correspondieron a estudiantes de puente, y 26 a estudiantes de máquinas.

A continuación detallamos la relación de Alumnos y Alumnas de Náutica y Máquinas embarcados en los buques asociados, a través de los Programas suscritos con el Departamento de Transportes durante el año 2010:

Relación de Alumnos y Alumnas embarcados durante 2010

ALUMNOS

Jesús M^a Entenza Apecechea
 Leslie A.B. Villamor
 Diego López Ferrer
 Joan B. Savilla
 Novemeight M. Gonzaga
 Ivan Eugen
 Oihane Gómez La Torre
 Joyce Diarmund Eanna
 Iñigo Ruíz de Gauna Merino
 Beatriz Giménez Rogueira
 David Hernando Cantera
 Fernando Varela García
 Antía Rodríguez Caamaño
 Angelito D. Adan
 Dennis Ballogan Bugatti
 Ignacio Díaz Muria
 Jorge Vázquez Pereira
 Iker Ortíz Eguskitza
 Jon Ander Fernández Ardanza
 Iñaki Escolar Molina
 Daniel Méndez González
 Oscar Javier García Andrade
 Leonid Chernobai
 Nelson Alexander García
 Mariano Girón Mejía
 Tomás O'Callaghan Díaz
 Emmanuel Lois G. de Luna
 Oleksandr Protasov
 Alejandro Valles Muñoz
 Ana M^a Hernández Gómez
 Paolo Jonathan Solari Miranda
 Soraya Valdivielso Cabezón
 Jorge González Sánchez
 David Iglesias Rodríguez

EMPRESAS

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

BUQUES

Izar Argia
 Alexandra Kosan
 Ibaizabal Siete
 Isabella Kosan
 Isabella Kosan
 Andrea Añón
 Ibaizabal Siete
 Andrea Añón
 Sertosa Treinta
 Sertosa Treinta y Dos
 Sertosa Treinta
 Sertosa Treinta y Dos
 Celanova
 Alexandra Kosan
 Helena Kosan
 Becquer
 Berceo
 Berceo
 Monte Umbe
 Ibaizabal Seis
 Cervantes
 Góngora
 Andrea Añón
 Monte Granada
 Monte Granada
 Laida
 Isabella Kosan
 Andrea Añón
 Monte Umbe
 Albiz
 Monte Toledo
 Bouga
 Gatika
 Góngora

Giri Lino
Luis Blanco Veiga
Aitor Marcos Tajada
Laura Barreiro Vázquez
Rodolfo Martín Girón Guzmán
Juan Antonio Valladares Aguirre
Orry Crews
Richard Michael Solis Zanes
Diego López Ferrer
Juan José Blanco Piñeiro
Carlos Pose Suárez
Volodymyr Vlazneyev
Luz Baz Abella
Jean Miguel Valdiviezo Castillo
Carlos Saldaña Sánchez
Silvia González Medina
Samuel Watkins
Eder Las Heras Gil
George Maynard
Albert Altes Esbri
Jon Ander Fernández Ardanza
Asier Zubillaga Ojea
Mikel González Gurtubay
Soraya Valdivielso Cabezón
Hugo Díez Villahoz
Manuel Jiménez Pérez
Gaizka Vigiola Ceballos
Jon Kepa Munitiz Ramirez
Miguel Díaz Díaz
Recfair B. Eblahan
Ana M^a Guillén Garrido
Laura Terceño Tribis-Arrospe
David Gómez Portilla
José Manuel Pérez Canosa
Jon Lozano Bilbao
Sean Sweeney
Oscar J. García Andrade
Rubén Gómez Campos
Thomas Skew
Jon A. Martínez Fernández
Galder Gómez Ayo
Aitor Agero Miranda
Axier Gallastegui Nadal
Laura Barreiro Vázquez
Adrián Portilla García
Adrián Portilla García
Adolfo Stalin Ara Soldevilla
John Alexander López Ticona
Oswaldo Hanks Aranda Ruíz
Lino Giri
Xiomara Lambarri Sagarduy
Zerwin P. Agarano
Daniel Barroeta de Luis
Miguel Alejo Rubio Cremades
Brian Cuniffè

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

Lea
Laga
Ibaizabal Seis
Cervantes
Monte Granada
Monte Granada
Andra Añón
Monte Granada
Celanova
Celanova
Celanova
Andrea Añón
Laudio
Monte Umbe
Monte Umbe
Muros
Andrea Añón
Berceo
Andrea Añón
Laida
Ibaizabal Nueve
Galdames
Ibaizabal Nueve
Albiz
Laga
Becquer
Ibaizabal Seis
Medal
Laudio
Alexandra Kosan
Anzorras
Cervantes
Monte Umbe
Celanova
Sertosa Treinta
Andrea Añón
Góngora
Laga
Andrea Añón
Cervantes
Berceo
Albiz
Gatika
Góngora
Gatika
Ibaizabal Siete
Monte Granada
Monte Granada
Monte Granada
Lea
Laida
Alexandra Kosan
Ibaizabal Seis
Barizo
Andrea Añón

Estefanía Zamora Fernández
Jon Elosegui López
Adrián Draghici
Volodymir Vlaznyev

Globalgas, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L
Rodia Cantabricae, S.L.
Rodia Cantabricae, S.L.

Celanova
Ibaizabal Ocho
Andrea Añón
Andrea Añón

**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2010**

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
2010	67	26	93
TOTAL 1993-2010	839	511	1.350

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

La relación con la Dirección General de la Marina Mercante, continúa siendo fluida, 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.

En este sentido, en el mes de Julio, el Secretario General de la Asociación asistió en la sede de la DGMM en Madrid a una reunión informativa sobre la entrada en vigor el día 1 de enero de 2011 de la Directiva 2009/16/CE sobre el nuevo régimen de inspección de buques por el Estado Rector del Puerto, que supone un sistema de control más exhaustivo de los buques que navegan por aguas comunitarias y escalan en sus puertos.

La información ofrecida en esta reunión, presidida por D. Francisco Ramos, fue facilitada posteriormente a todos los asociados, y en el mes de Noviembre la Asociación organizó una Jornada sobre este asunto, contando para ello, entre otros ponentes, con la colaboración de D. Manuel Palao, Jefe de Inspección Operativa del Ministerio de Fomento, por parte de la Dirección General de la Marina Mercante.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La 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 Inoriza, pertenecientes a dos de nuestras empresas asociadas, que participan en las reuniones mensuales trasladando y exponiendo los temas que pueden afectar a los demás asociados.

En dicha Comisión, compuesta por representantes de la Administración, organismos empresariales y organizaciones sindicales, se exponen y se debaten asuntos de interés para el sector marítimo, principalmente en el área de Acción Social y Seguridad Social.

AFILIADOS EN EMPRESAS DEL R.E.M.												AFILIADOS EN OTRAS SITUACIONES				
AÑOS	GRUPO PRIMERO					GRUPO SEGUNDO		GRUPO TERCERO			TOTAL					
	Mercante	Pesca	Estiba	Otros	TOTAL	GRUPO 2A	GRUPO 2B	C. AJENA	C. PROPIA	TOTAL		Desempleo	Convenio Especial	As. Sanitaria emigr. sin c. especial	Asimilados a la	TOTAL GENERAL
1987	27.246	34.175	8.689	5.249	75.359	20.448	19.404	16.855	6.663	23.518	139.729					139.729
1989	21.452	35.205	7.255	11.215	75.127	19.572	18.565	14.655	8.945	23.600	136.864					136.864
1990	20.058	33.404	7.222	10.485	71.169	19.040	17.242	12.096	9.763	21.859	129.310					129.310
1991	17.986	31.385	6.685	11.663	67.719	18.649	16.110	11.780	10.171	21.951	124.429					124.429
1992	14.811	32.196	5.889	6.103	58.999	19.868	15.975	12.168	8.230	20.398	115.240					115.240
1993	12.705	31.242	4.536	5.579	53.432	17.282	15.738	9.855	9.517	19.372	105.824					105.824
1994	11.130	27.343	4.945	8.424	51.727	15.727	15.349	8.845	10.219	19.064	101.982					101.982
1995	9.649	18.601	5.849	3.109	37.208	10.061	13.105	6.600	13.645	20.245	80.619	7.238	4.958	1.973	1.365	96.153
1996	9.099	17.760	6.130	2.962	35.924	9.998	12.741	6.395	13.799	20.194	78.857	9.359	4.955	1.791	1.276	96.238
1997	8.563	17.523	6.077	3.026	35.189	9.564	11.522	6.371	14.490	20.861	77.136	10.768	5.167	1.665	1.270	96.006
1998	8.590	16.572	6.602	3.138	34.902	8.469	10.608	6.177	15.063	21.240	75.219	12.545	5.384	1.474	1.254	95.876
1999	9.017	15.434	7.026	3.336	34.813	7.589	10.088	5.913	17.045	22.958	75.448	10.551	5.330	1.257	1.217	93.803
2000	9.206	14.794	7.158	3.449	34.607	7.623	10.273	5.638	17.574	23.212	75.715	8.811	4.965	1.112	1.097	91.700
2001	9.251	14.735	7.619	3.637	35.242	7.271	9.845	5.320	17.258	22.578	74.936	8.071	4.799	3.296	935	92.037
2002	9.892	14.100	7.840	3.823	35.655	7.123	8.969	5.343	17.033	22.376	74.123	9.302	4.465	3.034	900	91.824
2003	10.007	13.011	8.220	3.577	34.815	5.888	8.301	5.328	16.768	22.096	71.100	8.932	3.980	2.485	865	87.362
2004	10.026	12.251	8.825	3.751	34.853	5.901	7.544	5.332	16.438	21.770	70.068	8.710	3.658	2.051	877	85.364
2005	10.021	11.878	9.608	3.863	35.370	5.541	7.017	5.201	15.921	21.122	69.050	8.567	3.393	1.626	622	83.258
2006	10.370	11.488	9.838	4.092	35.788	5.253	6.627	4.905	15.444	20.349	68.017	8.228	3.200	1.361	585	81.391
2007	12.153	10.884	10.010	4.529	37.676	6.722	7.991	4.670	15.021	19.691	71.980	5.010	3.036	1.202	116	81.344
2008	10.878	9.158	10.062	3.921	34.019	4.145	5.973	4.884	14.953	19.837	63.974	8.604	2.851	844	22	76.295
2009	12.865	8.299	7.256	3.780	32.200	4.326	6.172	4.940	14.629	19.569	62.267	10.184	2.690	673	18	75.832
2010	12.484	8.017	7.050	3.665	31.216	4.173	5.744	4.807	14.151	18.958	60.091	11.293	2.563	510	16	74.473
En el período 1985-1994 los afiliados en otras situaciones se incluyen en los Grupos Primero, Segundo y Tercero de afiliados en empresas del R.E.M.																

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Durante el año de exposición continúa la estrecha relación y colaboración existente entre la Autoridad Portuaria de Bilbao, a través de su Presidente, D. José Ramón de la Fuente, y la Asociación de Navieros Vascos.

La Autoridad Portuaria de Bilbao forma parte de la Junta Directiva de nuestra Asociación.

UNIVERSIDAD DEL PAIS VASCO (UPV-EHU) ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA Y MÁQUINAS NAVALES

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

Asimismo, existe un Acuerdo de Colaboración entre la Asociación y la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao, que se estableció dentro del Foro Universidad-Empresa, y que aún continúa vigente, con el fin de facilitar las prácticas a los Alumnos de dicha Escuela.

La mayor parte de los alumnos de la Escuela de Náutica de Bilbao han contactado con nuestra Asociación para formalizar sus solicitudes de embarque con objeto de realizar las prácticas reglamentarias.

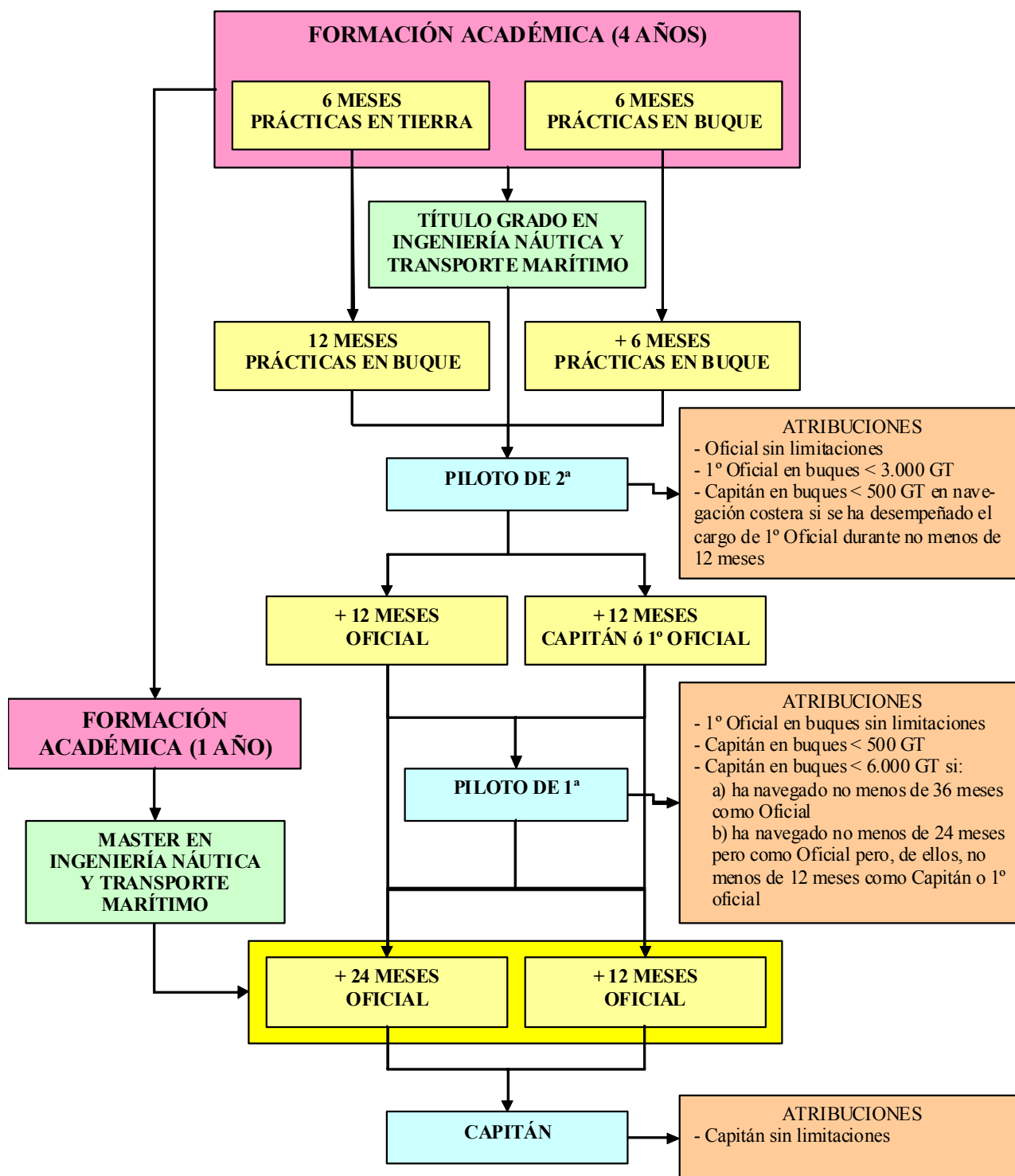
Nuestras empresas asociadas han colaborado asimismo, contribuyendo a su formación, facilitando el embarque a bordo de los buques de su flota, y aportando sus conocimientos a los futuros profesionales del sector.

La Escuela de Náutica de Bilbao registró en el curso 2009 - 2010 un total de 51 nuevos ingresos. En dicho periodo el número de Licenciados/as de Náutica fue de 28 y el de Máquinas Navales 26.

Con el inicio del curso 2010/2011 comenzó en dicha Escuela la impartición de dos nuevos Grados, acordes con el proceso de Bolonia: “Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo”, y “Grado en Ingeniería Marina”, cuyo plan de estudios adjuntamos.

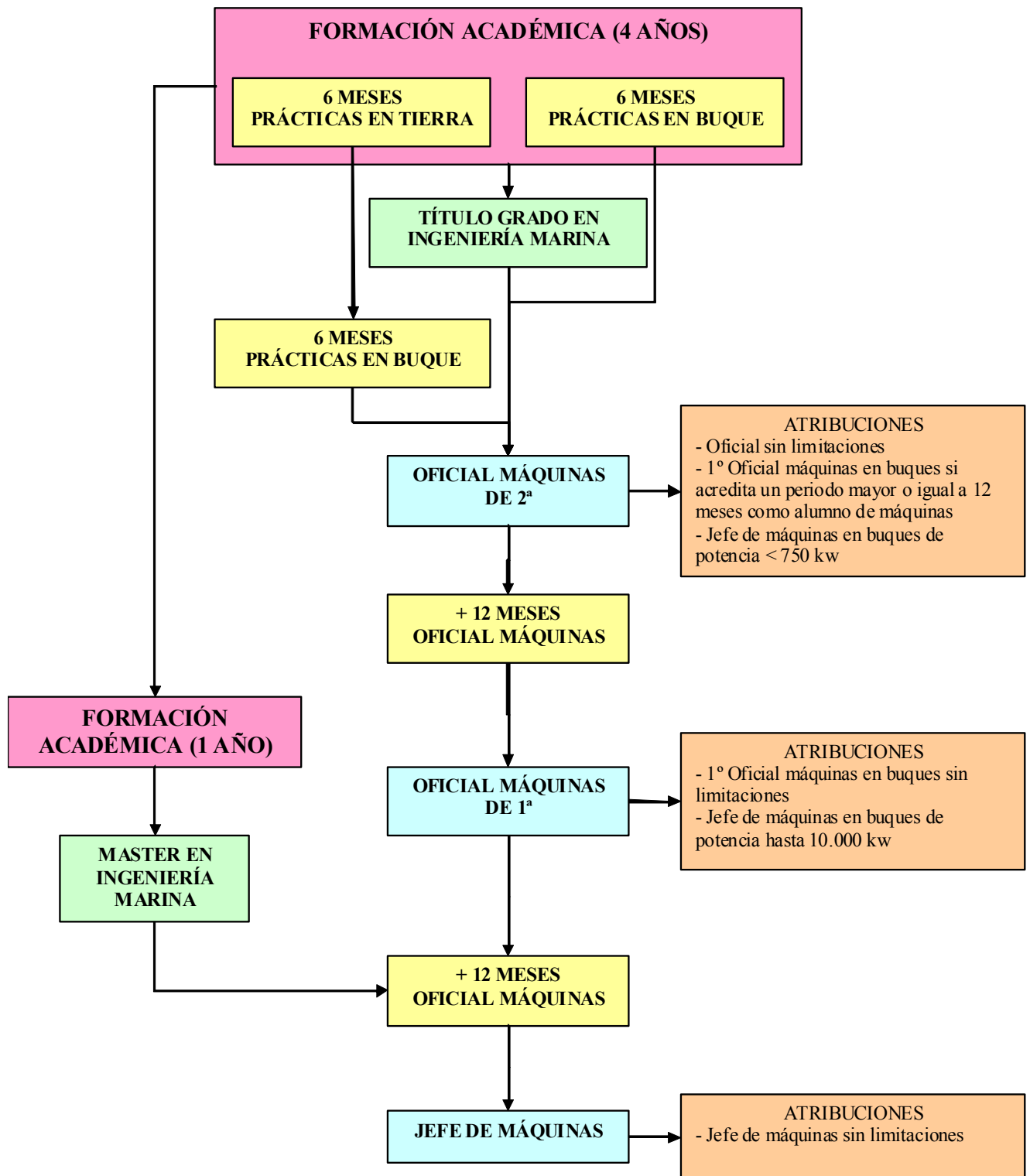
E.T.S. DE NÁUTICA Y MÁQUINAS NAVALES DE PORTUGALETE

TÍTULOS ACADÉMICOS Y PROFESIONALES

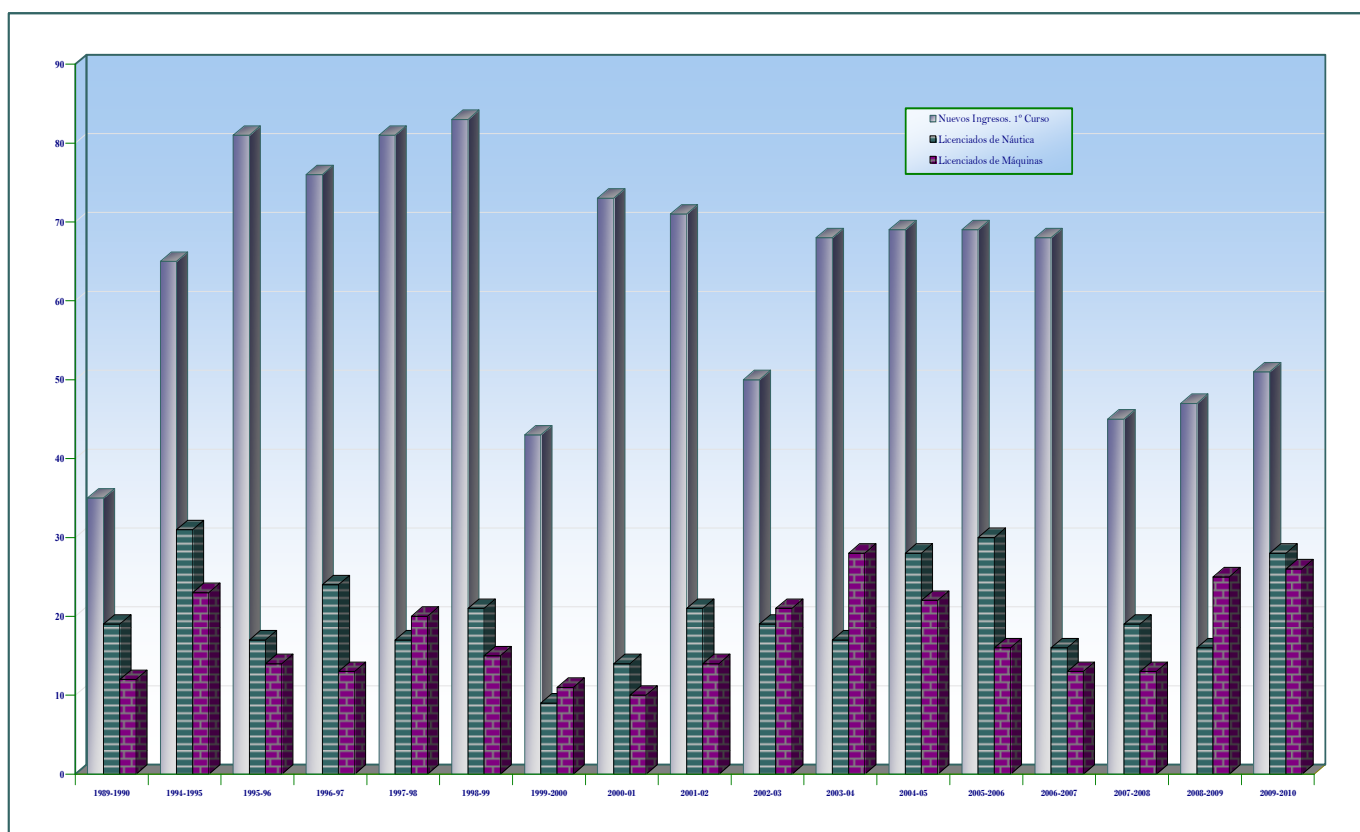


E.T.S. DE NÁUTICA Y MÁQUINAS NAVALES DE PORTUGALETE

TÍTULOS ACADÉMICOS Y PROFESIONALES



ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE NAUTICA Y MAQUINAS NAVALES DE BILBAO



ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA

La Asociación de Navieros Vascos forma parte del Consejo Asesor de la Escuela de Administración Marítima, institución dependiente de la Dirección de Puertos y Aeropuertos del Gobierno Vasco, que se encarga del 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 cabo su Coordinador, D. José Luis Trueba, con el que nuestra Asociación mantiene una estrecha relación.

El “Máster/Experto en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias” organizado conjuntamente por la Escuela de Administración Marítima y la Universidad de Deusto, se ha celebrado por undécimo año

consecutivo, y en él participan y colaboran miembros de la Asociación.

Este Máster que se imparte en la Universidad de Deusto, está dirigido principalmente a postgraduados y profesionales de las empresas marítimo-portuarias y de comercio exterior, y goza de gran reconocimiento a nivel internacional.

La Asociación colabora asimismo en el módulo de Short Sea Shipping de dicho Máster, en el que se ofrece a los alumnos una visión global y práctica con un curso-taller a bordo de un buque en su trayecto Barcelona-Civitavecchia-Barcelona.

La Asociación participa también en el Máster que dicha Escuela organiza 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”.

Durante el año de exposición, el Sr. Secretario General se desplazó a Latinoamérica, donde mantuvo diversas reuniones en distintos países como Perú, Chile y Cuba, con motivo de la puesta en marcha de su bolsa de embarque.

Fruto de estas reuniones es el Convenio de Colaboración suscrito con el Colegio de Oficiales de Marina Mercante de Perú para facilitar la formación y el empleo a los marinos inscritos en dicho Colegio.

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 2010 la Asociación se ha encargado de mantener informados a sus Asociados con regularidad, mediante el envío de circulares y comunicaciones, haciéndoles llegar todo tipo de información, tanto legislativa, como laboral y de otra índole, principalmente relativa al sector.

La Asociación dispone de una página web (www.anavas.es), en la que se puede encontrar información detallada sobre sus actividades, su historia, así como datos de las empresas que forman parte de la misma.

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.

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

OTRAS ACTUACIONES

Durante el año de exposición la Asociación ha programado diversas Jornadas y Actividades formativas destinadas a los asociados y al sector marítimo en general, en las que cabe destacar las siguientes:

- Seminario sobre “Afrontamiento de Conflictos Sociales y Laborales a Bordo de los Buques”, impartido por D. Manuel González, asesor jurídico de la Asociación.
- Curso de Auditor Interno del Código ISM, impartido por el Bureau Veritas.
- Curso ISPS (International Ship and Port Facility Security), impartido por el Bureau Veritas.
- Seminario sobre Inspecciones de Vetting, con la participación de expertos en la materia, procedentes de los departamentos de Vetting de Repsol y Cepsa, un CDI Vetting Inspector y un DPA (designated person ashore) por parte de Anavas.

- Jornada sobre la Inspección de Buques por el Estado Rector del Puerto (PSC-MoU), que contó con la participación de un representante del Ministerio de Fomento, así como un experto DPA y representantes de la Asociación.

Por otro lado, en el mes de Octubre la Asociación participó en el patrocinio del 49º Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima, que se celebró en el Hotel Carlton de Bilbao, organizado por la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España.

La Asociación estuvo representada por D. Javier Ferrer perteneciente a ambas organizaciones y por D. Alejandro Aznar, presidente de Anavas, que intervino en la Mesa Redonda sobre “Las Industrias marítimas en el horizonte 2020”.

La Asociación ha estado también presente en diversos actos relacionados con el sector marítimo, que se han ido desarrollando durante el año.



Seminario sobre inspecciones de Vetting. - Abril 2010

De izda. a dcha. Carlos Shukla, Fernando Cayuela, Idoia Ibáñez, Aitor Ibarluzea, Jesús Prieto y Juan Carlos Pan



Jornada sobre inspecciones (PSC-MoU). - Noviembre 2010

De izda. a dcha. Manuel Palao, Jesús Prieto, Manuel González, Jesús Aldamiz, Carlos Rebollo y J.A. Martínez



Colegio de Oficiales de Marina Mercante de Perú (COMMPE)



49º Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima. Bilbao, Octubre 2010

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

RELACIÓN DE ARMADORES Y BUQUES

A 1 de Enero de 2011

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
ALBAFRIGO, S.A.			
<i>Salica Frigo</i>	Frigorífico	7.207	7.749
	TOTAL	7.207	7.749
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>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	25.097	29.562

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	356
<i>Ibaizabal Cinco</i>	Remolcador	340	205
<i>Ibaizabal Seis</i>	Remolcador	340	190
<i>Ibaizabal Siete</i>	Remolcador	785	736
<i>Ibaizabal Ocho</i>	Remolcador	428	100
<i>Ibaizabal Nueve</i>	Remolcador	428	100
<i>Galdames</i>	Remolcador	330	197
<i>Gernika</i>	Remolcador	330	197
<i>Gatika</i>	Remolcador	330	197
<i>Getxo</i>	Remolcador	330	197
<i>Gogor</i>	Remolcador	162	92
<i>Urgozo</i>	Buque recogida vertidos	149	315
<i>Aitor Uno</i>	Remolcador	125	83
<i>Alai</i>	Remolcador	125	83
<i>Plateras</i>	Gángil	619	619
<i>Timotea</i>	Gángil	619	534
TOTAL		7.160	5.254

➤ REMOLCADORES IBAIZABAL SERTOSA, S.L.

<i>Monte Anaga</i>	Buque tanque.	2.651	1.127
TOTAL		2.651	1.127

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	-
TOTAL		832	
➤ REMOLQUES Y NAVEGACIÓN, S.A.			
<i>Cambrils</i>	Remolcador	340	212
<i>Poblet</i>	Remolcador	340	181
<i>F. Sulla</i>	Remolcador	260	167
TOTAL		940	560
➤ 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	415
<i>Sertosa Treinta y Dos</i>	Remolcador	350	450
<i>Sertosa Treinta y Cuatro</i>	Remolcador	785	705
<i>Tarraco</i>	Remolcador	204	-
<i>Ereaga</i>	Lancha	19	-
<i>Parrulo</i>	Lancha	17	-
<i>Urania Mella</i>	Recogida residuos, salvamento	1.676	812
TOTAL		4.996	4.123

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 E, 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>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
TOTAL		<u>27.086</u>	<u>29.880</u>

EMPRESAS SIN FLOTA

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

13 EMPRESAS
69 BUQUES
365.719 GT
590.947 TPM

Bilbao, 1 de Enero de 2011

FUENTES DE INFORMACIÓN

SOURCES OF INFORMATION

- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS EUROPEOS
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
- ❖ BANCO CENTRAL EUROPEO
- ❖ BANCO MUNDIAL
- ❖ CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO
- ❖ CONFEBASK
- ❖ DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
- ❖ EUROSTAT
- ❖ EUSTAT
- ❖ FONDO MONETARIO INTERNACIONAL
- ❖ GERENCIA DEL SECTOR NAVAL
- ❖ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS
- ❖ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA
- ❖ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
- ❖ LLOYD'S REGISTER / FAIRPLAY
- ❖ MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA
- ❖ ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
- ❖ PUERTO DE BILBAO
- ❖ PUERTO DE PASAJES
- ❖ PUERTOS DEL ESTADO
- ❖ UNIÓN EUROPEA