

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2011

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 2011**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2011
- 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 2011**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2011
- 9.- **RELACIÓN DE BUQUES POR EMPRESAS**
LIST OF SHIPS BY COMPANIES
- 10.- **FUENTES DE INFORMACIÓN**
SOURCES OF INFORMATION

SALUDO DEL PRESIDENTE

Estimados asociados:

Un año más, 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 2011, 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.

La economía mundial ha entrado en un período de conflicto. Parte de la tormenta financiera en Europa se ha propagado a los países en desarrollo y a otros países de economías avanzadas, que anteriormente no habían sido perjudicados. Este contagio ha aumentado los costos de los préstamos en muchas partes del mundo y ha hecho bajar los mercados de valores mientras que los flujos de capital a los países en desarrollo han caído bruscamente.

A pesar del fortalecimiento de la actividad en Estados Unidos y Japón, el crecimiento y el comercio mundial se han desacelerado drásticamente. En Estados Unidos, el débil crecimiento y la falta de un plan fiscal creíble a medio plazo, para reducir la deuda, están minando la confianza. Por su parte, Japón, tras el terremoto, tsunami, y posterior accidente nuclear, que afectaron a la producción, interrumpiendo las cadenas de abastecimiento de las industrias, especialmente a la de automóviles y material electrónico, entró en un nuevo año de recesión.

En cuanto a las economías emergentes y en desarrollo como grupo siguen expandiéndose, algunas de ellas a tasas bastante superiores a los promedios registrados antes de la crisis, siendo envidiable la trayectoria económica de Asia durante la crisis y la recuperación.

Por su parte Europa se ve golpeada por las tensiones financieras derivadas de la crisis de la deuda soberana en la periferia de la zona del euro. La manera en que estas economías

avanzadas confronten sus desafíos fiscales afectará profundamente a sus perspectivas económicas.

El euro en su paridad con el dólar americano se situó en Mayo de 2011 en su máximo anual alcanzando los 1,48 dólares por euro, aunque durante los últimos meses sufrió una caída continuada hasta situarse por debajo de los 1,30 dólares por euro al finalizar el año.

2011 ha sido un año turbulento para el transporte marítimo mundial debido a la caída de los fletes, el exceso de oferta de buques y a la dificultad de obtener créditos bancarios.

En este sentido, esta nueva situación económica en Europa amenaza con reducir notablemente la disponibilidad de créditos en el sector marítimo, ya que los bancos europeos se ven forzados a reducir sus exposiciones y carteras de créditos en dólares.

2011 también trajo muchos cambios a la flota mercante mundial. Nunca antes había entrado en la flota mundial tanto tonelaje en un solo año. Asimismo, el desguace de buques aumentó más que durante el año 2009.

La flota mercante mundial sigue expandiéndose con rapidez. Tras los 146 millones tpm nuevos añadidos en 2010, 2.775 nuevas unidades con un tonelaje combinado de 164 millones tpm fueron entregados en 2011, lo que se traduce en un aumento del 8,4%. La capacidad de los buques entregados en 2011 fue un 12,2% mayor que en el ya excepcional año 2010, siendo los bulk carriers casi las dos terceras partes del tonelaje entregado en 2011.

Por lo que a España se refiere, durante 2011, tan solo 3 buques nuevos se incorporaron a la flota española, por un valor de 280 millones de euros.

A principios de 2012, la flota mercante mundial comprendía 48.197 buques, con 1.460 millones tpm y 15,3 millones teu. Con un incremento del 14,7%, el sector de graneles secos vio de nuevo el mayor crecimiento anual (tras el 17% del año anterior). La flota de contenedores totalmente celulares creció un 8,7% (teu). Ambas flotas se han casi duplicado desde el año 2005.

Se calcula que durante 2011 los nuevos pedidos de buques ascendieron a unos 110 millones tpm, volumen que ha ido cayendo desde 2007. Con 344 millones tpm a principios de 2012 la cartera de pedidos mundial era un 42% menor que en 2008.

Durante el pasado año se cancelaron más de 700 pedidos de buques mercantes provenientes de la cartera de pedidos, que a pesar de que ha disminuido en todos los sectores, todos ellos verán grandes volúmenes de nuevo tonelaje a corto plazo.

A principios de 2012, la cartera de pedidos mundial aún representa un 24% de la flota existente. Especialmente en el sector de bulk carriers se aprecia una abultada cartera de pedidos (32% de la flota existente). Por tipos de buques, estos porcentajes eran del 26% para portacontenedores, del 15% para buques tanque y del 13% para buques de carga general.

En 2011, los astilleros chinos, coreanos y japoneses representaban cerca del 95% del total de entregas. Los constructores chinos entregaron más de 1.000 buques por segundo año consecutivo –la mayor entrega hecha por un país en un solo año-. Mientras, los astilleros europeos no representan ahora más del 1% de la cartera de pedidos mundial en peso muerto.

Por otra parte, desde el comienzo de la crisis económica, el desguace de buques experimentó un resurgir, ya que tras los 33 millones tpm de 2009 y los 29 millones tpm de 2010, el volumen del tonelaje desguazado en 2011 alcanzó un pico de cerca de 41 millones tpm. Este ha sido el tercer mayor nivel de desguaces registrado (1.516 buques mercantes). Comparado con 2010, la demolición de bulk carriers se cuadruplicó hasta los 24,4 millones tpm, representando el 60% del tonelaje total desguazado en 2011.

Debido al gran número de bulk carriers entregados en los pasados años, el sector de graneleros de carga seca es ahora el mayor sector de la flota mercante mundial con un porcentaje de tpm del 41,4%. En 2008, los buques tanque ocupaban el primer lugar con un 40,7% del total. A pesar de una importante expansión de este subsector de un 5,7% medio anual, la proporción de buques tanque cayó a un 37,4%. A modo de comparación, la siempre creciente flota de portacontenedores sólo tuvo un 13,5% a principios de 2012.

El Baltic Freight Index se situó a comienzos de 2011 en los 1.500 puntos (frente a los 3.270 de 2010), finalizando el año en 1.624 puntos.

Por otra parte, en lo referente a los precios del petróleo, el Brent pasó de los 97,4\$ en Enero de 2011 a los 111,13\$ un año después, con un máximo en el mes de Abril de 124,38.

El transporte mundial de todas las principales mercancías a granel aumentó en 2011 tanto en volumen de toneladas como en toneladas milla (8.839 millones de toneladas y 34,2 billones de toneladas-milla).

Durante el año 2011, se reveló la recuperación económica especialmente con el aumento del comercio contenerizado (9,7%), la bauxita (8,9%) y el grupo de graneles menores (4,9%), que incluye a las así llamadas tierras nobles.

El transporte de crudo y productos petrolíferos se incrementó en un 2,4%, y 3% respectivamente entre 2010 y 2011. En el mismo período, el transporte de LNG por mar tan sólo aumentó en un 1,3%.

En cuanto al transporte de pasajeros, que continua aumentando, alcanzó en España un nuevo récord, con 27,3 millones de pasajeros totales, y 8 millones de cruceristas, rompiendo el récord de 2010 de 7,1 millones.

En comparación con la flota mundial, con una edad media de 18,5 años, la flota mercante asociada, que acoge a la totalidad de la flota mercante vasca, en 2011 seguía siendo joven con 9,7 años, al tiempo que la edad media de la flota bajo pabellón español era de 13 años.

A 31 de Diciembre de 2011, la flota mercante asociada estaba compuesta por 68 buques mercantes y remolcadores, pertenecientes a 12 empresas, con un total de 362.669 gt y 593.373 tpm.

En el marco de la legislación internacional y en lo referente a la piratería en la Costa de Somalia y en el Golfo de Adén, en 2011 se consiguió un importante avance con la creciente utilización por parte de las empresas navieras de guardias de seguridad armados.

El estudio de la OMI sobre regulación del efecto invernadero en el transporte marítimo internacional sigue avanzando. El Comité de protección del Medioambiente Marino (MEPC62) en su reunión 62ª de Julio 2011, adoptó un nuevo capítulo al Anexo VI del MARPOL, que introduce un Índice de Diseño de Eficiencia Energética (EEDI)

para nuevos buques. Se trata de una medida técnica para limitar las emisiones de CO2 procedentes de los buques.

Las normas de MARPOL VI, totalmente adoptadas por todos los países europeos y por los principales registros marítimos (Panamá, Liberia, Bahamas) entrará en vigor en 2015, obligando a los buques en ciertas zonas a reducir sus emisiones de SOx y NOx.

La Comisión Europea aprobó el 15 de Julio de 2011 una propuesta de enmienda a la Directiva de la UE sobre emisiones de azufre para adaptarla al MARPOL VI de la OMI.

En cuanto a la legislación española, el 11 de Junio de 2011, el BOE publicó el Real Decreto 800/201, que regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos, así como la Comisión permanente de investigación, presidida por D. Eduardo Cruz.

Asimismo, el 20 de Octubre de 2011, se publicaba en el BOE el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que queda aprobado el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y que supone un compendio de toda la legislación portuaria desde 1992.

En cuanto a las acciones realizadas por nuestra Asociación, en 2011 se suscribieron dos nuevos Convenios con la Dirección de Puertos y Aeropuertos del Gobierno Vasco, gracias a lo cual 98 alumnos de las Escuelas Superiores de la Marina Civil (56 de Puente y 42 de Máquinas) pudieron realizar sus prácticas obligatorias en nuestros buques asociados, lo que hace ya un total de 1.448 los alumnos que se han beneficiado de este Programa desde su inicio en el año 1993.

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

Muchas gracias a los presentes por su confianza.

*ALEJANDRO AZNAR SAINZ
PRESIDENTE*

**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. Jon Santiago Irigoyen**, *por Atlántico Shipping, S.L.*
- Vocal: **D. León Mengod Guillén**, *por Mureloil, S.A.*
- Vocal: **D. Alberto Bilbao Aristimuño**, *por Naviera Gardar, 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. 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.*
- Vocal: **D. Juan Carlos Acha Arrieta**, *por Bulk Trading, S.L.*
- Vocal: **D. Ricardo Rubio Vilar**, *por Rodia Cantabricae, S.L.*

RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS

- **ALBAFRIGO, S.A.**
- **ATLÁNTICO SHIPPING, S.L.**
- **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**
- **BULK TRADING, S.L.**
- **GASNAVAL, S.A.**
- **GLOBALGAS, S.A.**
- **IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.**
- **MURELOIL, S.A.**
- **NAVIERA GALDAR, S.A.**
- **NAVIERA MURUETA, S.A.**
- **RODIA CANTABRICA, S.L.**
- **SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.**

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

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

(continuación)

- 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. LEÓN MENGOD
- 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>

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 Ibarraerri

Ituriondo, 18, Edificio A-1

48940 **LEIOA - BIZKAIA**

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

e-mail: gasnaval@gasnaval.com

GLOBALGAS, S.A.

Dirección: Ulises, 102 Bajo

28043 **MADRID**

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

e-mail: globalgas@globalgas.es

IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.

Dirección: Muelle Tomás Olabarri, 4-5º

48930 **LAS ARENAS-GETXO - BIZKAIA**

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

e-mail: ibaizabal@ibaizabal.org

MURELOIL, S.A.

Dirección: Virgen del Carmen, 51 – Entreplanta D
11202 **ALGECIRAS - CADIZ**
Teléfono : 956-58 76 93 - *Fax:* 956- 58 72 88
e-mail: mureloil@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: Canon's Court
22 Victoria Street
Hamilton HN EX – Bermuda

A 31 de diciembre de 2011, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 12 empresas, propietarias y/o gestoras de 68 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 362.669 GT y 593.373 TPM.

Las variaciones producidas durante el año 2011 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2011

BUQUES

- “MONTE ANAGA” – Buque Tanque – 2.651 GT – 4.335 TPM
(Naviera Altube, S.L. / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “URANIA MELLA” – Buque de recogida de residuos, salvamento y antipolución – 1.676 GT – 3.180 TPM
(Sertosa Norte, S.L. / Ibaizabal Management Services, S.L.).

TOTAL ALTAS 2011: 2 BUQUES - 4.327 GT - 7.515 TPM

BAJAS DURANTE 2011

EMPRESAS

BILBAO PLAZA MARÍTIMA, S.L.

BUQUES

- “ALBACORA FRIGO DOS” – Buque Frigorífico – 2.413 GT – 2.703 TPM
(Albafrigo, S.A.)
- “NAVIN 52” – Gabarra – 832 GT
(Remolcadores del Ortegal, S.L. / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “MONICA SOFÍA” – Bulkcarrier/Cementero– 15.581 GT – 26.972 TPM
(Naviera Urbasa / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “BECQUER” – L.P.G. – 2.796 GT – 3.645 TPM
(Gasnaval, S.A.)

- **“ELLEN KOSAN”** – L.P.G. – 3.050 GT – 3.150 TPM
(Gasnaval, S.A.)
- **MARIANNA KOSAN** – L.P.G.– 7.465 GT – 8.500 TPM
(Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.)
- **“GÓNGORA”** – L.P.G.– 2.796 GT – 3.645 TPM
(Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.)

TOTAL BAJAS 2011: - 7 BUQUES - 34.933 GT - 48.615 TPM

Al final de esta Memoria se recoge la relación de armadores y buques actualizada en el año 2012, con las siguientes variaciones:

Altas de 2012: “Henriette Kosan”, “Victoria Kosan” y “Leonora Kosan”, buques L.P.G. pertenecientes a Gasnaval, S.A.; “Montesperanza”, y “Montestena” buques tanque, y el remolcador “Ibaizabal Diez”, todos ellos de Ibaizabal Management Services, S.L.

Bajas a efectos 1 de enero de 2012: “Gitta Kosan”, “Greta Kosan” y “Tessa Kosan”, (buques L.P.G. de Gasnaval, S.A.); “Plateras” y “Timotea” (gángiles), “Tarraco” (remolcador), “Monte Umbe” y “Monte Granada” (buques tanque), pertenecientes al grupo Ibaizabal.

La flota actual asociada a partir del 1 de Enero de 2012 queda compuesta por 12 empresas, ó grupos de empresas, 66 buques, (31 buques mercantes y 35 remolcadores y embarcaciones de tráfico interior), con un total de 396.280 GT y 663.302 TPM.

DINÁMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS

ESCENARIO INTERNACIONAL **INTERNATIONAL SCENE**

The world economy has entered a dangerous period. Some of the financial turmoil in Europe has spread to developing and other high-income countries, which had not been affected yet. This contagion has pushed up borrowing costs in many parts of the world, and has pushed down stock markets, while capital flows to developing countries have fallen sharply.

Europe appears to have been hit by an economic recession. At the same time, growth in several major developing countries (Brazil, India and, to a lesser extent, Russia, South Africa and Turkey) is significantly slower than it was earlier in the recovery, mainly reflecting the policy tightening initiated in late 2010 and early 2011 in order to combat rising inflationary pressures. As a result, and in spite of a strengthening of activity in the United States and Japan, global growth and world trade have slowed sharply.

In the event of a major crisis, the downturn may well be longer than in 2008/09 because high-income countries do not have the fiscal or monetary

La economía mundial ha entrado en un período peligroso. Parte de la tormenta financiera en Europa se ha propagado a los países en desarrollo y a otras naciones de economías avanzadas, que no habían sido perjudicados anteriormente. Este contagio ha aumentado los costos de los préstamos en muchas partes del mundo y ha hecho bajar los mercados de valores mientras que los flujos de capital a los países en desarrollo han caído bruscamente.

Europa está siendo afectada por una recesión. Al mismo tiempo, el crecimiento de varias de las economías emergentes (Brasil, India y, en menor medida, Rusia, Sudáfrica y Turquía) se ha ralentizado significativamente en comparación con el inicio de la recuperación. Esto se debe principalmente a las políticas de ajuste que estos países comenzaron a aplicar a finales de 2010 y comienzos de 2011 para mitigar el aumento de las presiones inflacionarias. Como resultado, a pesar del fortalecimiento de la actividad en Estados Unidos y Japón, el crecimiento y el comercio mundial se han desacelerado drásticamente.

En el caso de una crisis aún mayor, el deterioro económico podría durar más que en la crisis de 2008-09, al no tener los países de ingreso alto los recursos fiscales o mo-

resources to bail out the banking system or stimulate demand to the same extent as in 2008/09.

The world economy has slowed down. The financial volatility and the investor risk aversion has increased substantially as the economic performance is still differing among the different world regions.

Weak growth in the United States and the lack of a believable tax plan in the medium term in order to reduce debt is undermining confidence. Europe is being hit by financial tensions arisen from the crisis of sovereign debt in the periphery of the euro zone. The way these advanced economies face up their tax challenges will deeply affect their economic prospects, The emerging and developing economies as a whole are still expanding, some of them to rates quite higher to those registered before the crisis.

Nevertheless, growth in these economies will be probably reduced, as the deceleration of the main advanced economies affect their foreign demand. Finally, inflation is still high. Although it is mainly due to the commodities prices recovery in the first half of the year, in some economies the stress on the demand –aroused by slack policies, strong credit growth and

netarios necesarios para rescatar a la banca o estimular la demanda interna como lo hicieron entonces.

La economía mundial se ha desacelerado, la volatilidad financiera y la aversión de los inversionistas al riesgo han aumentado considerablemente mientras el desarrollo económico sigue siendo divergente entre las distintas regiones.

En Estados Unidos, el crecimiento débil y la falta de un plan fiscal creíble a medio plazo para reducir la deuda están minando la confianza. Europa se ve golpeada por las tensiones financieras derivadas de la crisis de la deuda soberana en la periferia de la zona del euro. La manera en que estas economías avanzadas confronten sus desafíos fiscales afectará profundamente a sus perspectivas económicas. Las economías emergentes y en desarrollo como grupo siguen expandiéndose, algunas de ellas a tasas bastante superiores a los promedios registrados antes de la crisis.

Sin embargo, el crecimiento en estas economías probablemente se moderará dado que la desaceleración en las principales economías avanzadas afecta a la demanda externa. Por último, la inflación sigue siendo elevada. Aunque esto se debe principalmente al repunte de precios de las materias primas en el primer semestre del año, en algunas economías, también han contribuido las presiones de la demanda -avivadas por políticas laxas, el

the influx of capital- has also contributed.

Almost three years after the crisis beginning, the world economy is still affected by an intermittent volatility. The world economic development has become even more bipolar, with an anaemic growth in those economies that experienced large unbalances before the crisis and a strong activity in many others.

In Canada it is expected that growth will be restrained from 3.25% in 2010 to 2% in 2011-2012, due to the withdrawal of tax incentives and to unfavourable flows coming from the deceleration in the United States. Although employment has recovered to a faster pace than in the United States, it is expected that the slower advance of recovery in the short term will keep unemployment rate between 7.5% and 7.75% in 2011-2012.

The EU27 economy is in a serious downturn driven by the euro area sovereign debt crisis and on-going weaknesses in the wake of the financial crisis. Longer-term prospects are for growth to be weaker than over the past twenty years, influenced by population ageing and sluggish productivity gains. Structural weaknesses in labour and product markets contribute to low productivity and employment, as well as slow

fuerte crecimiento del crédito y la afluencia de capitales-.

Casi tres años después del comienzo de la crisis, la economía mundial sigue viéndose afectada por una volatilidad intermitente. La evolución económica mundial se ha vuelto aún más bipolar, con un crecimiento anémico en las economías que experimentaron grandes desequilibrios antes de la crisis y una actividad robusta en muchos otros.

En Canadá se proyecta que el crecimiento se moderará desde el 3,25% en 2010 al 2% en 2011-12, debido a la retirada del estímulo fiscal y a las corrientes desfavorables provenientes de la desaceleración en Estados Unidos. Aunque el empleo ha repuntado a un ritmo más rápido que en Estados Unidos, se prevé que el avance más lento de la recuperación a corto plazo mantendrá la tasa de desempleo entre 7,5% y 7,75% en 2011/12.

La economía de la UE-27 ha empeorado gravemente por la crisis de la deuda soberana en la eurozona y por su continuada debilidad tras la crisis financiera. Las perspectivas de crecimiento a largo plazo indican una debilidad mayor a la de los últimos veinte años, influenciada por el envejecimiento de la población y por un flojo aumento de la productividad. La debilidad estructural de los mercados de productos y de trabajo contribuye al descenso de la productividad y del empleo, así

growth.

GDP growth in Europe and Central Asia remained stable at 5.3 percent in 2011, despite the disruptive effects of the global financial turmoil since August 2011 and weakening external demand, especially from the Euro Area. Although the global economic slowdown in the second quarter also affected the region, the third quarter saw activity rebound, driven by robust domestic demand, in several large middle-income countries, notably Russia, Romania and Turkey.

However, a projected recession in high-income European countries, still troublesome inflationary pressures in the Europe and Central Asia region and reduced capital inflows (due to the deepening Euro Area debt crisis) are projected to slow regional GDP to 3.2 percent in 2012, before a modest recovery begins in 2013 with growth projected at 4.0 percent. In Russia, growth is estimated at 4.1 percent for 2011, 3.5 percent for 2012 and 3.9 percent in 2013. Turkey's growth, estimated at 8.2 percent in 2011, is projected to shrink to 2.9 percent in 2012, before firming to 4.2 percent in 2013.

Asia's economic path during and after the crisis has been enviable. Activity was kept firm but it slightly moderated during the first

como a un crecimiento lento.

El PIB en Europa y Asia Central permaneció estable en un 5,3% en 2011, a pesar de los efectos perturbadores de la agitación financiera mundial desde Agosto de 2011 y de la debilitada demanda externa especialmente en la zona euro. A pesar de que el descenso de la economía mundial en el segundo trimestre afectó a la región, el tercer trimestre vio un repunte de la actividad, debido a la robusta demanda interna en varios países de ingresos medios, particularmente en Rusia, Rumania y Turquía.

Sin embargo, se espera que una recesión prevista en los países europeos de altos ingresos, unas conflictivas presiones inflacionistas en la región de Europa y Asia Central y las entradas reducidas de capital (por la profunda crisis de deuda en la zona euro) reduzcan el PIB regional al 3,2% en 2012, antes de que comience una modesta recuperación en 2013, con un crecimiento del 4%. Se estima que el crecimiento en Rusia será del 4,1% en 2011, del 3,5% en 2012 y del 3,9% en 2013. El crecimiento de Turquía, que se estima en el 8,2% en 2011, se espera que se reduzca al 2,9% en 2012, para recuperar fortaleza de hasta el 4,2% en 2013.

La trayectoria económica de Asia durante la crisis y la recuperación ha sido envidiable. La actividad se mantuvo firme pero se moderó ligeramente en el primer

half of 2011, due to the temporary disruptions of the world chain of supplies caused by the earthquake and tsunami occurred in Japan, especially in the motor sector and in the electronic goods.

Some emerging economies in Asia also experienced a deceleration of exports, although domestic demand is still supported by relatively slack policies, a vigorous growth of credit and prices of assets in the first half of the year, the firm confidence of consumers and companies, and solid work markets.

Growth in China will be, on average, 9-9.5 per cent in 2011-2012, lower than 10.5 per cent in the period 2000-2007, as ongoing implementation of more restrictive policies and a lower contribution of the net external demand curb activity. Investment growth has decelerated when tax incentive measures were removed, but it is still the main engine for growing.

In India it is expected an average growth of 7.5-7.75 per cent in 2011-2012. It is also expected that activity will be boosted by private consumption.

After several years of growth over average, it is expected that in 2012 the GDP of Latin America and Caribbean

semestre de 2011, debido a las perturbaciones temporales de las cadenas mundiales de suministros, causadas por el terremoto y el tsunami de Japón, especialmente en el sector automotriz y de artículos electrónicos.

Algunas economías emergentes de Asia también experimentaron una desaceleración de las exportaciones, aunque la demanda interna sigue estando respaldada por políticas relativamente laxas, un vigoroso crecimiento del crédito y de los precios de los activos en el primer semestre del año, la firme confianza de los consumidores y empresas, y sólidos mercados de trabajo.

En China, el crecimiento será, de promedio, de un 9%-9,5% en 2011-12, por debajo del 10,5% en el período 2000-07, dado que la continua aplicación de políticas más restrictivas y una contribución menor de la demanda externa neta moderan la actividad. El crecimiento de la inversión se ha desacelerado al retirarse las medidas de estímulo fiscal, pero sigue siendo el principal motor del crecimiento.

En India, se proyecta un crecimiento promedio de 7,5%-7,75% en 2011-2012. Se prevé que la actividad estará impulsada por el consumo privado.

Después de varios años de crecimiento sobre la media, se prevé que en 2012 el PIB de América Latina y el Caribe (ALC)

countries (LAC) slow down to 3.6%.

The toughening of monetary policies, an increment in risk aversion and the restrictive foreign financial conditions discouraged domestic demand whereas the diminished global growth (especially a lower demand on the part of high income countries and also of China) reduced Latin America and Caribbean countries exports.

In Brazil, restrictive policies and a foreign demand weakening slowed down GDP growth to an stagnating extent in the third quarter. It is estimated that the larger economy in the region only grew by 2.9% during 2011.

Mexico, the second largest economy in the region, produced a growth rate of 4 per cent during 2011, a backing down with reference to the rate of 5.5 per cent of 2010.

While Latin America and Caribbean economies suffered the decrease in tourist and remittance flows, other economies of the region (mainly Venezuela, Ecuador, Bolivia and Argentina) benefited from commodities high prices.

In accordance with growth deceleration, the world trade that expanded by some estimated 6.6 per cent in 2011, will only increase in only 4.7 per cent in 2012,

se desacelere y únicamente alcance 3,6%.

El endurecimiento de las políticas monetarias, un incremento en la aversión al riesgo y las restrictivas condiciones de financiación externa desalentaron la demanda doméstica mientras que el mermado crecimiento global (particularmente una menor demanda por parte de los países de alto ingreso y de China) redujo las exportaciones de ALC.

En Brasil las políticas restrictivas y el debilitamiento de la demanda externa frenaron el crecimiento del PIB al punto del estancamiento en el tercer trimestre. Se estima que la mayor economía de la región creció únicamente 2,9% durante 2011.

México, la segunda economía de mayor tamaño en la región, reportó una tasa de crecimiento de 4,0% durante 2011, un retroceso en relación a la tasa de 5,5% obtenida en 2010.

Mientras las economías de América Central y del Caribe sufrieron por la disminución en los flujos de turistas y remesas, otras economías de la región (principalmente Venezuela, Ecuador, Bolivia y Argentina) se beneficiaron de los altos precios de las materias primas

En consonancia con la desaceleración del crecimiento, el comercio mundial, que se expandió en un estimado de 6,6% en 2011, crecerá solo 4,7% en 2012, antes de volver

before returning to 6.8 per cent in 2013.

As far as oil price is concerned, Brent oil went from 97.40 US\$ in January 2011 to 111.13 US\$ one year later, with a top pick of 124.38 US\$ in April, value that was exceeded in March 2012 (126.77 US\$),

The exchange rate of the euro against the US dollar stood in May 2011 at a top of 1.48 per cent, suffering an ongoing fall to end the year below 1.3 per cent.

a repuntar a 6,8% en 2013.

En cuanto a los precios del petróleo, el Brent pasó de los 97,4\$ en Enero de 2011 a los 111,13\$ un año después, con un máximo en el mes de Abril de 124,38\$, valor que ha sido superado en Marzo de 2012 (126,77\$).

El euro en su paridad con el dólar americano si situó en Mayo de 2011 en un máximo de 1,48%, sufriendo una caída continuada hasta finalizar el año por debajo del 1,3%.

EVOLUCION DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET EVOLUTION

From a total of 8.8 billion of seaborne trade in 2011, about 35.0 per cent are attributable to liquid bulks. Due to the low growth of global oil trade compared with other commodities and due to increasing pipeline transport volumes, this share decreased from 40 per cent in 1990 to the current value.

As the growing supply of dry bulk tonnage suggests, the share of major dry bulk volumes still increases. In 2011, 28.0 per cent of the total seaborne trade was attributable to iron ore, coal and grain. Whilst container transport generally showed higher growth during the past decades than most other commodities and stands for the increasing globalization, it also registered a particularly strong decrease during the economic crisis. However, this strong decrease was followed by an above-average growth during the recovery.

During the course of 2011, especially the increase of container trade (+9.7 per cent), Bauxite (+8.9 per cent) and the group of minor bulks (4.9 per cent), which includes the so-called noble earths, reveal the economic recovery.

De un total de 8.800 millones de toneladas transportadas por mar en 2011, un 35% se atribuía a graneles líquidos, porcentaje que ha decrecido un 5% desde 1990, debido al bajo crecimiento de comercio global de petróleo comparado con otras materias primas y al incremento de los volúmenes transportados en oleoductos.

Como sugiere la creciente oferta de tonelaje de graneles secos, el porcentaje de volúmenes de tales graneles sigue aumentando. En 2011, el 28% de dicho comercio se atribuía a mineral de hierro, carbón y cereales. Aunque el transporte contenerizado mostró un mayor crecimiento en las pasadas décadas y demuestra la creciente globalización, también durante la crisis económica registró un especialmente fuerte descenso. Sin embargo este fuerte descenso fue seguido de un crecimiento por encima de la media durante la reactivación.

Durante el año 2011, se revela la recuperación económica especialmente con el aumento del comercio contenerizado (9,7%), la bauxita (8,9%) y el grupo de graneles menores (4,9%), que incluye a las así llamadas tierras nobles,.

Crude oil and products shipments increased by 2.4 per cent, and 3.0 per cent respectively between 2010 and 2011. During the same period, LNG-transport by sea increased by only 1.3 per cent.

Ship owners nowadays have to pay the price for the vast ordering activities of the past five years. Deliveries to the active fleet with a combined capacity of 165 million dwt have set rates under an enormous pressure. As a consequence, ship builders will probably not be able to sustain the relatively stable prices they were earning so far.

In this regard the tendency to order bigger vessels widens the gap between supply and demand not only in the bulk and container market, but also in the tanker market.

The fundamentals underlying the development of the different segments in 2011/2012 are summarized below.

Compared to bulk and container markets, the tanker sector was particularly struck by the ongoing conflicts in Northern Africa in 2011. Moreover, rates weakened significantly primarily due to an oversupply of vessels relative to demand. Additionally, the release of some 60 million barrels of crude oil from several governmental stockpiles and some oilfield outages impeded the tanker demand during the last twelve months.

El transporte de crudo y productos petrolíferos se incrementó en un 2,4%, y 3% respectivamente entre 2010 y 2011. En el mismo período, el transporte de LNG por mar se incrementó tan sólo en un 1,3%.

Hoy en día, los armadores tienen que pagar el precio de un vasto número de pedidos de los pasados cinco años. Las entregas a la flota activa de un total combinado de 165 millones tpm ha colocado a los fletes bajo una presión enorme. En consecuencia los astilleros no podrán seguir manteniendo los precios relativamente estables que estaban teniendo hasta ahora.

En este sentido, la tendencia a construir buques de mayor tamaño amplía la brecha existente entre oferta y demanda tanto en el mercado de graneles y contenedores como en el mercado de buques tanque.

Los puntos básicos que subyacen al desarrollo de los diferentes sectores en 2011/2012 se resumen a continuación.

Comparado con los mercados de graneles y contenedores, el sector de buques tanque fue especialmente golpeado en 2011 por los continuos conflictos en el Norte de África. Los fletes se debilitaron principalmente debido a un exceso de oferta de buques. Además la liberalización de 60 millones de barriles de crudo de reservas gubernamentales y algunos recortes en yacimientos obstruyeron la demanda de buques tanque en el último año.

All in all, it can be stated that the bigger the tanker, the sharper the dip of the charter rates. Tanker spot World Scales (WS) on the Arabian Gulf to Europe trade, for example, are nearly 20 per cent lower on average than in 2010. The average WS for VLCC tankers was around 38 versus WS 49.2 in 2010, with peaks during winter times. Consequently, the main market for oil shipments is still weak.

However, development in the products market will gain relative importance, as pipeline transports of crude oil increase and refineries are built closer to the production wells.

It is obvious that the bulk sector still has difficulties to absorb the armada of new ships ordered in the pre-crisis era. This sets the rate development under high pressure. Consequently, the Baltic Dry Index (BDI), during 2010 on the way up, fell to ranges of around 1,400, not far away from the low point at the end of 2008, but picked up 40 per cent up to 1,900 points at the turn of the year. This upswing was mostly limited to the Capesize class while the Panamax sector stagnated.

On the demand side, heavy rain and floods in Australia severely disrupted coal and iron ore trade in early 2011. Weather conditions are again

Resumiendo, se puede decir que a mayor tamaño de buque tanque más aguda la caída de los fletes. En el mercado spot los World Scale (WS) para buques tanques del Golfo Pérsico a Europa, por ejemplo, son casi un 20% menores en promedio que en 2010. El WS medio para VLCC fue de alrededor de 38 frente a WS 49,2 en 2010, con picos durante el invierno. Como consecuencia de todo esto, el principal mercado de transporte de petróleo se mantiene débil.

Sin embargo, la evolución del mercado de productos ganará una importancia relativa, ya que aumenta el transporte de crudo por oleoducto y se construyen refinerías más cerca de los pozos de producción.

Es obvio que el sector de bulk carriers tiene aún dificultades para absorber la “armada” de nuevos buques ordenados en la era pre-crisis, lo que ejerce presión sobre los fletes. Como consecuencia, el Baltic Dry Index (BDI), en ascenso durante el año 2010, cayó a índices de unos 1.400, no lejos del punto más bajo de finales de 2008, pero aumentó un 40% hasta los 1.900 puntos al finalizar el año. Este alza estuvo limitado en mayor medida a la clase Capesize mientras que el sector de Panamaxes se estancó.

En cuanto a la demanda, las fuertes lluvias e inundaciones en Australia perturbaron el comercio de carbón y mineral de hierro a principios de 2011. Se espera que de nuevo

expected to hit the dry bulk trades in 2012. As a result of La Niña, the US Gulf is expected to experience significant drought in the first quarter 2012, affecting grain exports.

Until mid-2011, the charter rates have benefited from the market recovery. In the second half the rates have fallen back to the level of mid-2009. The large number of additions to the fleet in the upper size segment has accelerated the "cascade effect", creating pressure on rates in all size segments and crowding out smaller units. At the same time, the slowdown of growth in many industrialised countries led to a deceleration of demand for capacity.

At the end of 2011, the downward trend in charter rates of recent months continued. An annual comparison shows that the low rates now varied between one and two thirds of the previous year's figures.

Before the losses on the charter market can be evened, a stabilization of the freight market is required. If demand growth continues as currently projected, it looks as if the balance will remain more or less unchanged. Of course, there are considerable risks for the demand side.

As stated above, it is not unlike that

las condiciones meteorológicas golpeen al tráfico de graneles secos en 2012. Se espera que, a causa de la Niña, el Golfo de México sufra una importante sequía en el primer trimestre de 2012, afectando las exportaciones de cereales

Hasta mediados de 2011, los índices de fletes se beneficiaron de la recuperación del mercado. En el segundo semestre, cayeron a niveles de mediados de 2009. El gran número de buques de mayor tamaño que ha entrado en la flota ha acelerado el efecto cascada, creando presión en los fletes en todos los sectores y desplazando a las unidades más pequeñas. Al mismo tiempo, la desaceleración en muchos países industrializados llevó a una caída de la demanda de capacidad.

A finales de 2011, la tendencia a la baja de los fletes de los meses anteriores continuaba. Una comparativa anual señala que los fletes bajos de ahora varían entre uno y dos tercios con respecto a las cifras del año precedente.

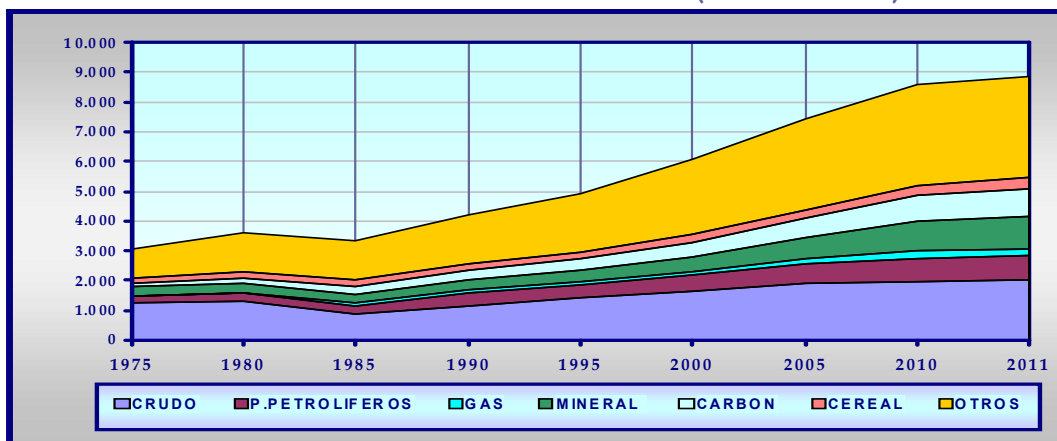
Antes de que se equilibren las pérdidas en el mercado de alquiler, se requiere una estabilización en el mercado de fletes. Si continua el crecimiento de la demanda como está proyectado actualmente, parece que el equilibrio se mantendrá más o menos sin cambios, aunque persisten los riesgos en el lado de la demanda.

Como se ha expuesto anteriormente, no es

newbuilding prices may weaken as yards have to fill their order book in times of observant markets. At the turn of the year, the values for all ship types move marginally down. Bulk carrier newbuilding prices, especially for larger vessels, were around 2 per cent lower than the end of 2010, of course a reaction of the high amount of newbuildings. Correspondingly the level of newbuilding prices was relatively low. According to industry hand values for tankers were relatively low in the crude sector and more or less stable regarding the products tankers.

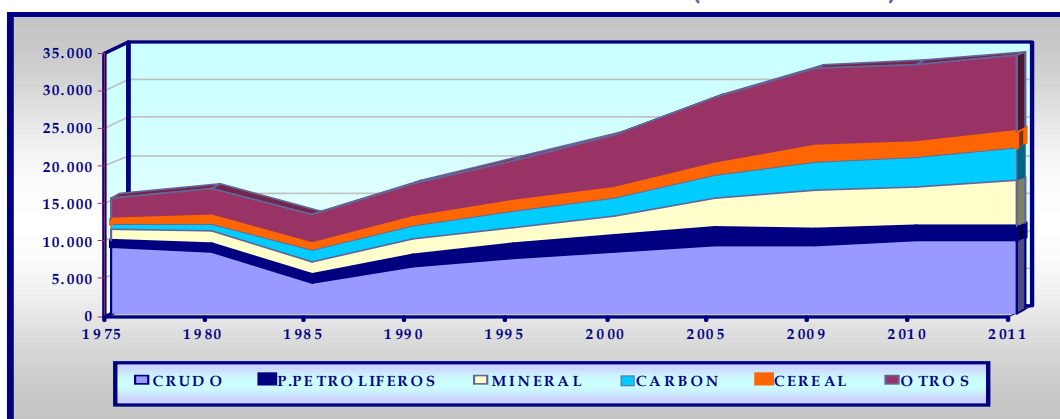
probable que los precios de las nuevas construcciones caigan, ya que los astilleros deben cumplir con sus carteras de pedidos al albur de los mercados. Al finalizar el año, los valores de todo tipo de buques descendieron marginalmente. Los precios de los nuevos bulk carriers, sobre todo los mayores, eran un 2% más bajos que en 2010, como reacción al gran número de nuevas construcciones. En consecuencia, el nivel de precios fue relativamente bajo. Los valores de los buques tanque fueron relativamente bajos en el sector del crudo y más o menos estables en el de los buques tanque de productos.

TRAFICO MARITIMO MUNDIAL (1975-2011)



En millones tpm

TONS-MILLA TRANSPORTADAS (1975-2011)



2010 y 2011 datos estimados

En millardos tpm

EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL **WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT**

In the year 2011, global Shipping experienced a turbulent year due to a combination of falling freight rates, ship oversupply and tighter bank lending.

As regards charter and freight rates, the year 2011 was rather mixed. It started well for ship owners with freight rates similar to those at the end of 2010. In container shipping, rates even increased during the first half, but almost all markets were on a downward trend towards the end of 2011.

The year also brought a lot of change to the world merchant fleet. Never in the past had so much capacity been added to the fleet within one year. At the same time, ship breakers were busier than during the crisis year 2009

The world merchant fleet continues to expand rapidly. After 146 million dwt of new capacity added in 2010, at least 2,775 newbuildings with a combined tonnage of 164 million dwt were delivered in 2011, resulting in an 8.4 per cent growth of the world merchant fleet. The capacity of ships delivered in 2011 was 12.2 per cent higher than in the already exceptional year 2010. Bulk carriers contributed nearly two thirds of the tonnage delivered in 2011.

2011 ha sido un año turbulento para el transporte marítimo mundial debido a la caída de los fletes, el exceso de oferta de buques y a la dificultad de obtener créditos bancarios.

En cuanto a los índices de fletes y fletamentos, el año fue variado. Comenzó bien para los navieros con fletes similares a los de finales de 2010. Para el transporte de contenedores los fletes incluso subieron en el primer semestre, pero casi todos los mercados tuvieron una tendencia a la baja al finalizar el año.

2011 también trajo muchos cambios a la flota mercante mundial. Nunca antes había entrado en la flota mundial tanto tonelaje en un solo año. Asimismo, el desguace de buques aumentó más que durante el año 2009.

La flota mercante mundial sigue expandiéndose con rapidez. Tras los 146 millones tpm nuevos añadidos en 2010, 2.775 nuevas unidades con un tonelaje combinado de 164 millones tpm fueron entregados en 2011, lo que se traduce en un aumento del 8,4%. La capacidad de los buques entregados en 2011 fue un 12,2% mayor que en el ya excepcional año 2010, siendo, casi las dos terceras partes del tonelaje entregado en 2011, bulk carriers.

At the beginning of 2012, the total world merchant fleet comprised 48,197 ships with 1.46 billion dwt and 15.3 million TEU. With a plus of 14.7 per cent, the dry bulk sector again witnessed the largest year-on-year increase (after 17 per cent one year earlier). The fully cellular container fleet grew by 8.7 per cent (TEU). Both fleets have almost doubled since 2005.

About 110 million dwt were reported as new orders during 2011. The volume of orders placed has been falling since 2007. With a volume of 344 million dwt at the start of 2012, the World order book was 42 per cent smaller than in 2008.

During 2011 more than 700 merchant vessel orders were cancelled, i.e. removed from the order book. Though the order book has shrunk in all segments, all sectors will see large volume of new tonnage in the short time. At the beginning of 2012, the total order book still represents around 24 per cent of existing fleet capacity. Especially in the bulk carrier segment we see an oversized order book (32 per cent of the existing fleet). With view to order ship types, these shares stood at 26 per cent for container ships, 15 per cent for tankers and 13 per cent for general cargo vessels.

In 2011, Chinese, Korean and Japanese shipyards accounted for close 95 per cent

A principios de 2012, la flota mercante mundial comprendía 48.197 buques, con 1.460 millones tpm y 15,3 millones teu. Con un incremento del 14,7%, el sector de graneles secos vio de nuevo el mayor crecimiento anual (tras el 17% del año anterior). La flota de contenedores totalmente celulares creció un 8,7% (teu). Ambas flotas se han casi duplicado desde el año 2005.

Se calcula que durante 2011 los nuevos pedidos de buques ascendieron a unos 110 millones tpm, volumen que ha ido cayendo desde 2007. Con 344 millones tpm a principios de 2012 la cartera de pedidos mundial era un 42% menor que en 2008.

Durante 2011 se cancelaron más de 700 pedidos de buques mercantes provenientes de la cartera de pedidos. A pesar de que la cartera de pedidos ha menguado en todos los sectores, todos ellos verán grandes volúmenes de nuevo tonelaje a corto plazo. A principios de 2012, la cartera de pedidos mundial aún representa un 24% de la flota existente. Especialmente en el sector de bulk carriers se aprecia una abultada cartera de pedidos (32% de la flota existente). Por tipos de buques, estos porcentajes eran del 26% para portacontenedores, del 15% para buques tanque y del 13% para buques de carga general.

En 2011, los astilleros chinos, coreanos y japoneses representaban cerca del 95% del

of world deliveries. Chinese shipbuilders delivering over 1,000 vessels for the second year in a row –the largest ever by one nation in a single year.

Since the beginning of the economic crisis, ship breaking experienced a revival. After 33 million dwt in 2009 and 29 million dwt in 2010, the volume of the reported broken-up tonnage reached a peak with nearly 41 million dwt in 2011. It was the third highest demolition level ever (1,516 merchant fleet). Compared to 2010, bulk carrier demolition has increased fourfold to 24.4 million dwt. Bulk carrier represented 60 per cent of the total broken-up tonnage in 2011.

Due to the high number of bulk carriers delivered in the past years, the dry bulk carrier segment is now the largest segment of the world merchant fleet with a dwt share of 41.4 per cent. In 2008, tankers were still in the first rank with a share of 40.7. Despite a considerable expansion of the tanker fleet by 5.7 per year on average, the tanker's share dropped to 37.4 per cent. For comparison: the ever-expanding fleet of container ships only had a share of 13.5 per cent in the beginning of 2012.

Some ship types are on the verge of extinction. The share of multi-deck general cargo ships and of pure chemical tankers, for example, is less than half of what it used to be four years ago.

total de entregas. Los constructores chinos entregaron más de 1.000 buques por segundo año consecutivo –la mayor entrega hecha por un país en un solo año.

Desde el comienzo de la crisis económica, el desguace de buques experimentó un resurgir, ya que tras los 33 millones tpm de 2009 y los 29 millones tpm de 2010, el volumen del tonelaje desguazado en 2011 alcanzó un pico de cerca de 41 millones tpm. Este ha sido el tercer mayor nivel de desguaces registrado (1.516 buques mercantes). Comparado con 2010, la demolición de bulk carriers se cuadruplicó hasta los 24,4 millones tpm, representando el 60% del tonelaje total desguazado en 2011.

Debido al gran número de bulk carriers entregados en los pasados años, el sector de graneleros de carga seca es ahora el mayor sector de la flota mercante mundial con un porcentaje de tpm del 41,4%. En 2008, los buques tanque ocupaban el primer lugar con un 40,7% del total. A pesar de una importante expansión de este subsector de un 5,7% medio anual, la proporción de buques tanque cayó a un 37,4%. A modo de comparación, la siempre creciente flota de portacontenedores sólo tuvo un 13,5% a principios de 2012.

Algunos tipos de buques están al borde de la extinción. La proporción de los buques de carga general con entrepuentes y de los quimiqueros puros, por ejemplo, es menos de la mitad de lo que era hace cuatro años.

The average 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 ship designs. This trend will continue in the years to come.

A total of 105 VLCC tankers on order range in the size class above 300,000 dwt. Above one third of all tankers on order are in size classes above 80,000 dwt against 19% in the current fleet.

The focus of the order activity in the bulk carrier segment has been on Capesize vessels (>85,000 dwt). The current order book includes 516 bulk carriers of 85,000 dwt and above, the average size of all bulk carriers on order is 82,000 dwt against 64,000 dwt in the active fleet. The ratio of the order book to the active fleet for Capesize vessels is 31 per cent –down from a staggering 55 per cent one year earlier.

The average size of container ships has more than doubled in 20 years. The average size increased from 1,250 TEU (1990) to 3,064 TEU at the beginning of 2012. In the current order book, cellular

Durante los últimos años, el tamaño medio de los bulk carriers, portacontenedores y en menor medida el de los buques tanques se ha ido incrementando sin cesar; a lo que han contribuido dos acontecimientos diferentes. Por un lado, nuevos diseños de buques más grandes han entrado en algunos sectores, en particular en el de la flota de buques portacontenedores; y por otro, una creciente concentración en los diseños ya existentes de grandes buques. Tendencia que continuará en los próximos años.

Un total de 105 VLCC en construcción tienen más de 300.000 tpm; y más de un tercio de todos los buques tanque bajo pedido tienen más de 80.000 tpm frente al 19% de la flota actual.

La mayor actividad constructora en el sector de bulk carriers se centra en los Capesize (> 85.000 tpm). La actual cartera de pedidos incluye 516 bulk carriers de más de 85.000 tpm, siendo el tamaño medio de todos los bulk carriers bajo pedido de 82.000 tpm, frente a 64.000 tpm de la flota en activo. El ratio entre cartera de pedidos y flota activa de buques Capesize es el 31%, frente al sorprendente 55% de hace un año.

El tamaño medio de los portacontenedores se ha más que duplicado en 20 años, habiéndose incrementado de los 1.250 teu en 1990 a los 3.064 teu a principios de 2012. En la actual cartera de pedidos los

container ships have an average size of 6,900 TEU. At the start of 2012, 111 container ships in service had capacities of 10,000 TEU and above against 165 container ships on order in this size class. Meanwhile, Maersk Line has ordered 20 container ships in a new class, each able to transport 18,000 TEU.

Cruise vessels also tend to larger sizes. The average size of cruise vessels on order is 100,000 gt. There are now 47 ships in the world cruise fleet larger than 100,000 gt with an average capacity of 3,700 berths.

The flag related ownership analysis shows the increasing concentration on open registry flags. At the beginning of 2012, 940 million dwt equal to 70 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 809 million dwt. The leading open registry flag is Panama with 320 million dwt (21.9 per cent of the world tonnage) followed by Liberia with 183 million dwt (12.5 per cent) and at a distance the Marshall Islands with 116 million dwt (7.9 per cent).

The country-by-country analysis underlines that the world shipping scene is controlled by a few shipping countries.

portacontenedores celulares tienen un tamaño medio de 6.900 teu. A principios de 2011, 111 portacontenedores en servicio tenían una capacidad de más de 10.000 teu, frente a los 165 en fase de construcción. Al mismo tiempo, Maersk Line ha realizado un pedido de 20 portacontenedores capaces de transportar 18.000 teu.

Los buques de crucero también tienden a aumentar su tamaño; siendo el tamaño medio en construcción de 100.000 gt. Existen en la actualidad 47 cruceros mayores de 100.000 gt, con una capacidad media de 3.700 cabinas.

El análisis de la propiedad por banderas muestra una creciente concentración en los registros abiertos. A comienzos de 2012, 940 millones tpm (un 70% del tonelaje total de la flota mercante mundial) estaban registrados en banderas internacionales, principalmente en registros abiertos.

El tonelaje registrado en los diez primeros registros abiertos totalizaron 809 millones tpm, siendo Panamá el primero de esta lista con 320 millones tpm (21,9% del tonelaje mundial), seguido de Liberia con 183 millones tpm (12,5%) y a cierta distancia las Islas Marshall con 116 millones tpm (7,9% del total de la flota mercante mundial).

El análisis, país por país, subraya el hecho de que el transporte marítimo está controlado por unos pocos países marítimos. A

At the beginning of 2012 about 70 per cent of the total deadweight tonnage of the world merchant fleet was controlled by only ten countries.

Greece is still the leading shipping nation in terms of deadweight tonnage with a controlled tonnage of 217 million dwt (16.4 per cent) followed by Japan with 210 million dwt (15.8 per cent) and Germany with 125 million dwt (9.5 per cent). Greece shipowners increased their tonnage on average by 5.4 per cent per year in the period 2008-2012. Within the top shipping nations, the highest tonnage growth in this period was reached by Korea (10.4 per cent), the UK (11.3 per cent) and China (8.6 per cent).

The economic recovery since 2010 also revives global shipbuilding. At least 2,042 merchant vessels with nearly 39 million cgt were reported as new orders during 2011. However –due to many deliveries and removals- the order book for merchant ships has decreased in all segments. The global order book at the start of 2012 comprises 5,301 ships with 108 million cgt, 16.9 per cent less than a year ago and 41.4 per cent less than five years ago.

Dry bulk carriers constitute by far the largest market segment in the current order book with 45 million cgt (42.2 per cent), followed by tankers (23.4 per cent) and container ships (21.6 per cent).

principios de 2012 un 70% del total del tonelaje de peso muerto de la flota mercante mundial estaba controlado por tan sólo diez países.

Grecia sigue liderando a los países marítimos en términos de tonelaje de peso muerto con un total de 217 millones tpm (un 16,4%) seguido de Japón con 210 millones tpm (el 15,8%) y Alemania con 125 millones tpm (9,5%). Los armadores griegos aumentaron su tonelaje en un 5,4% de media al año en el período 2008-2012. Entre las principales naciones marítimas el mayor crecimiento de tonelaje en este período lo alcanzó Corea (con un 10,4%), el Reino Unido (con un 11,3%) y China (con un 8,6%).

La recuperación económica desde 2010 ha hecho revivir también a la construcción naval. Durante 2011 se encargaron al menos 2.042 buques mercantes con cerca de 39 millones cgt. Sin embargo –debido a las muchas entregas y anulaciones- la cartera de pedidos de buques mercantes ha disminuido en todo los sectores. La cartera de pedidos total a principios de 2012 comprendía 5.301 buques con 108 millones cgt, 16,9% menos que un año antes y 41,4% menos que hace cinco años.

El mayor sector de la actual cartera de pedidos lo constituye el de los buques de carga seca con 45 millones cgt (42,2%) seguido por el de buques tanque (23,4%) y el de portacontenedores (21,6%).

All of the main shipping segments are facing a wave of new ships to be delivered in 2012. But also the container segment could come under pressure, as about 1.5 million TEU new container capacity is scheduled to be delivered this year.

During 2011 tanker deliveries consisted of 640 units with 44.4 million dwt, thereof 531 oil tankers and 74 liquid gas tankers. In the same period 433 new orders with 18.1 million dwt were placed, 220 units were removed from the order book, and 249 units with 9.0 million dwt were reported to be broken. At the beginning of 2012, 1,138 tankers with 25.2 million cgt (83 million dwt) were on order. The total tanker order book corresponded to 15 per cent of the total tanker fleet, compared with 24 per cent one year earlier. More than half of this tonnage volume is scheduled until end of 2012.

At the start of 2012, we still 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: 941 new orders totalling 16.9 million cgt (68 million dwt) were ordered. At the same time, 431 bulk carriers with 24 million dwt were reported as demolitions and more than 320 vessels were removed from the order book during 2011.

Todos los principales sectores del transporte marítimo esperan una oleada de nuevos buques a entregar en 2012. Asimismo el sector de portacontenedores se puede ver presionado ya que alrededor de 1,5 millones de teus está previsto que serán entregados en 2012.

Durante 2011 se entregaron 640 buques tanque con 44,4 millones tpm, de los que 531 eran petroleros y 74 LNG. En el mismo período, se realizaron 443 nuevos pedidos con 18,1 millones tpm, 220 unidades salieron de la cartera de pedidos y 249 unidades con 9,0 millones tpm fueron desguazados. A principios de 2012, 1.138 buques tanque con 25,2 millones cgt (83 millones tpm) estaban bajo pedido. La cartera de pedidos total de buques tanque representaba el 15% del total de dicha flota comparado con el 24% del año anterior. Más de la mitad de dicho tonelaje se irá entregando hasta finales de 2012.

A comienzos de 2012 aún se apreciaba un enorme exceso de oferta en el sector de bulk carriers. El equilibrio futuro entre oferta y demanda en el mercado de carga a granel está determinado por una sorprendentemente alta contratación de nuevas unidades; contabilizándose 941 nuevos pedidos (16,9 millones cgt / 68 millones tpm). Al mismo tiempo, 431 bulk carriers con 24 millones tpm fueron desguazados, y más de 320 buques fueron retirados de la cartera de pedidos durante el año 2011.

At the beginning of 2012, the order book for bulk carriers comprised 2,397 carriers with 45.6 million cgt (195 million dwt). This would increase the bulk carrier fleet by almost one third in the years to come, of which 20 per cent until the end of 2012. Cancellations and scrapping of older tonnage will relieve somewhat the situation.

In 2011, a total of 253 container ships with a combined capacity of 1.8 million teu were ordered worldwide, up from 0.7 million TEU one year earlier. At the beginning of 2012 the order book for container ships comprised 631 ships with 23.3 million cgt (4.4 million TEU), against 21.1 million cgt (3.8 million TEU) at the start of 2011. The container ship order book at the beginning of 2012 represented a TEU ratio of 28.5 per cent in relation to the existing container fleet. This ratio was slightly higher than in January 2011 (27.2%).

Based on the current order book the container fleet capacity will increase by 10.2 per cent in 2012 and about 9 per cent in 2013 –if ships are delivered as planned.

A noticeable 165 container ships on order had capacities of 10,000 TEU and above, of which 134 ships with more than 12,000 TEU. In terms of cgt, ships with a capacity of 10,000 TEU and above

A principios de 2012, la cartera de pedidos de bulk carriers comprendía 2.397 buques con 45,6 millones cgt (195 millones tpm), lo que podría incrementar la flota de bulk carriers en casi un tercio en los próximos años, y del que un 20% lo hará en 2012. Las cancelaciones y el desguace del tonelaje más viejo mitigará de alguna manera esta situación.

En 2011 un total de 253 portacontenedores con una capacidad combinada de 1,8 millones teu se contrataron en todo el mundo, por encima de los 0,7 millones teu en 2010. A comienzos de 2012 la cartera de pedidos de portacontenedores comprendía 631 buques con 23,3 millones cgt (4,4 millones teu), frente a los 21,1 millones cgt (3,8 millones teu) a comienzos de 2011. La cartera de pedidos de portacontenedores a principios de 2012 representaba un 28,5% de la flota existente de portacontenedores. Esta proporción fue ligeramente mayor que en Enero de 2011 (27,2%).

En base a la actual cartera de pedidos la flota de portacontenedores se incrementará en un 10,2% en 2012 y en alrededor de un 9% en 2013, si las nuevas unidades son entregadas según lo previsto

165 buques portacontenedores bajo pedido tienen capacidades de más de 10.000 teu, de los cuales 134 son de más de 12.000 teu. En términos de cgt, aquellos buques de más de 10.000 teu representan el 43% de

represent 43 per cent of the containership order book.

New orders for general cargo ships (ro-ro cargo ships, car carriers, heavy-lift vessel, etc) amounted to 345 vessels with 2.7 million cgt (3.4 million dwt) in 2011, a decrease of 26.5 per cent compared with 2010. The order book as of January 1st, 2012 comprised 1,004 general cargo ships with 10.2 million cgt and 13.7 million dwt, respectively. The general cargo ship order book at the beginning of 2012 represented a dwt ratio of 13.0 per cent in relation to the existing general cargo fleet.

During 2011, 105 passenger and ro-ro cargo/passenger ships (1.3 million cgt) left the order book after completion, while 70 new orders with 1.0 million cgt were reported.

As of January 1st, 2012, the total order book was composed of 24 cruise vessels with 2.7 million cgt, 36 passenger ships (0.02 mill cgt) and 71 passenger/ro-ro cargo ships with 0.7 million cgt and over.

IMO's work on Green House Gas (GHG) regulation for international shipping is progressing. At the 62nd session of the Marine Environmental Protection Committee (MEPC 62) in July 2011, a new chapter to MARPOL Annex VI was adopted that introduces an Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new

la cartera de pedidos de buques porta-contenedores.

En 2011 los nuevos pedidos de buques de carga general (ro-ro, cocheros, cargas pesadas, etc.) totalizaban 345 buques con 2,7 millones cgt (3,4 millones tpm), un descenso del 26,5% comparado con 2010. La cartera de pedidos a 1 de Enero de 2012 comprendía 1.004 buques de carga general con 10,2 millones cgt y 13,7 millones tpm respectivamente. La cartera de pedidos de buques de carga general a principios de 2012 representaba el 13% (en tpm) de la flota de buques de carga general existente .

Durante 2011, 105 buques de pasajeros y de carga ro-ro/pasajeros (1.3 millones cgt) abandonaron la cartera de pedidos tras su finalización, mientras se registraron 70 nuevos pedidos con 1,0 millones cgt.

A 1 de Enero de 2012, la cartera de pedidos total se componía de 24 buques de crucero, (2,7 mill cgt), 36 buques de pasaje (0,02 mill cgt) y 71 buques de carga ro-ro/pasajeros con más de 0,7 millones cgt.

El estudio de la OMI sobre regulación del efecto invernadero en el transporte marítimo internacional sigue avanzando. El Comité de protección del Medioambiente Marino (MEPC62) en su reunión 62^a de Julio 2011, adoptó un nuevo capítulo al Anexo VI del MARPOL, que introduce un índice de Diseño de Eficiencia Energética (EEDI)

ships. EEDI is a technical measure aimed at limiting CO₂ emissions from international maritime transport.

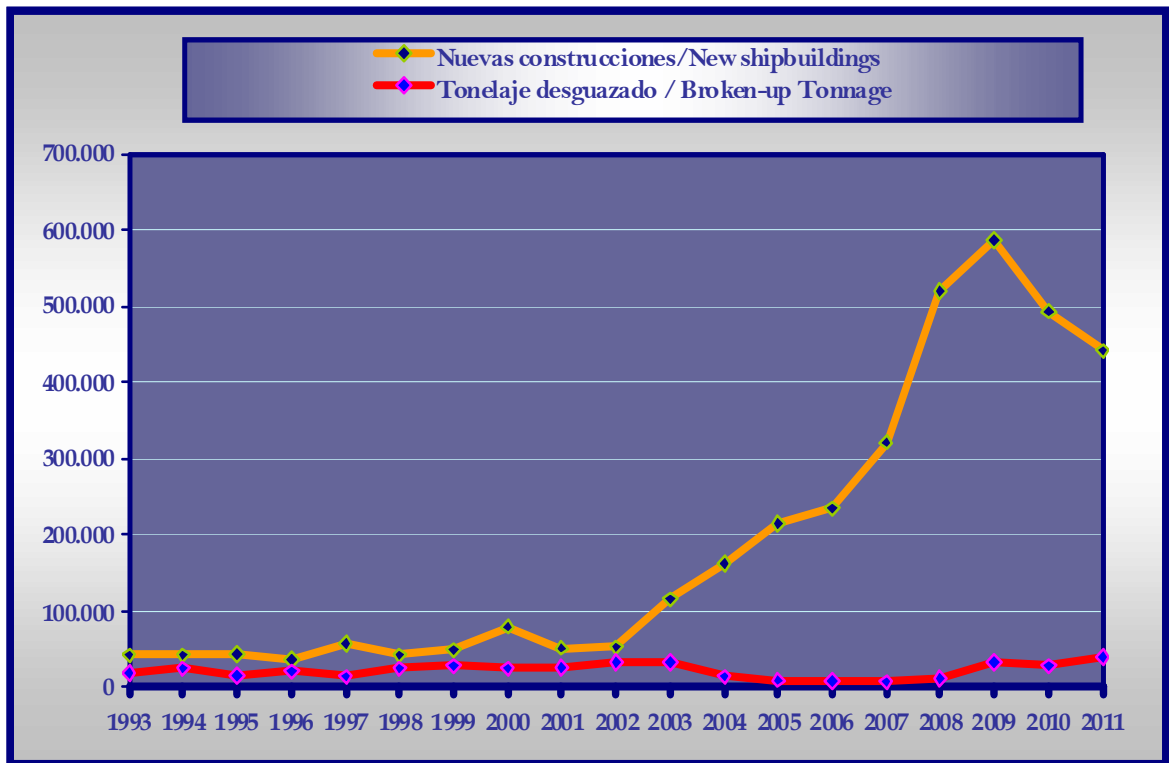
para nuevos buques. Se trata de una medida técnica para limitar las emisiones de CO₂ procedentes de los buques.

BANDERAS Ordenadas por TPM 01/2012 (01/2011)	1 de ENERO 2011				1 de ENERO 2012				%Tpm	%Cam-
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1000 TEU	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1.000 TEU	total mundo	bio Tpm s/2010
1 (1) Panamá	6.713	199.131	303.799	2.998	6.741	208.760	319.704	3.128	21,9	5,2
2 (2) Liberia	2.604	104.303	162.706	3.142	2.865	117.076	182.877	3.558	12,5	12,4
3 (3) Is. Marshall	1.443	59.288	95.835	590	1.677	71.293	115.864	722	7,9	20,9
4 (4) Hong Kong(SAR)	1.633	55.722	92.122	1.046	1.805	67.928	112.801	1.277	7,7	22,4
5 (5) Singapur	1.585	43.575	65.889	941	1.765	51.443	78.888	1.037	5,4	19,7
6 (6) Grecia	1.106	40.648	71.268	203	1.074	41.199	72.462	210	5,0	1,7
7 (7) Malta	1.612	38.057	60.566	409	1.693	43.911	69.848	491	4,8	15,3
8 (8) Bahamas	1.202	46.891	61.789	307	1.182	48.053	62.773	311	4,3	1,6
9 (9) China	2.663	32.863	51.354	520	2.590	35.615	56.131	518	3,8	9,3
10 (10) Reino Unido (T)	902	27.332	35.678	839	908	29.363	39.641	911	2,7	11,1
-Isla de Man	306	11.200	18.986	28	333	12.719	21.909	30	1,5	15,4
-Reino Unido N	596	16.132	16.692	811	575	16.644	17.732	881	1,2	6,2
11 (11) Chipre	843	20.491	32.200	466	842	20.715	32.799	454	2,2	1,9
12 (12) Japón	2.439	15.364	20.797	15	2.367	16.523	23.188	16	1,6	11,5
13 (14) Italia	826	16.853	19.507	142	824	18.066	21.271	142	1,5	9,0
14 (13) Corea -Sur	1.115	12.364	20.463	74	1.032	11.501	18.843	78	1,3	-7,9
15 (15) Noruega (T)	873	14.651	18.633	69	845	14.354	18.001	66	1,2	-3,4
-NIS	434	13.421	17.789	67	404	13.301	17.396	64	1,2	-2,2
-Noruega N	439	1.229	844	2	441	1.052	606	2	0,0	-28,2
16 (16) Alemania	477	15.431	17.875	1.256	449	15.266	17.604	1.252	1,2	-1,5
17 (17) India	446	8.354	14.365	30	456	8.906	15.361	27	1,1	6,9
18 (19) Ant&Barbuda	1.245	10.698	13.882	823	1.270	11.080	14.342	844	1,0	3,3
19 (18) Dinamarca (T)	443	11.475	14.140	523	447	11.319	13.708	608	0,9	-3,1
-DIS	356	11.143	13.877	519	358	11.009	13.422	604	0,9	-3,3
-Dinamarca N	87	332	264	4	89	310	286	4	0,0	8,4
20 (20) Indonesia	2.314	8.190	11.587	105	2.475	9.046	12.827	118	0,9	10,7
21 (21) Bermudas	148	10.134	10.111	45	147	10.606	10.369	42	0,7	2,6
22 (22) Malasia	460	7.148	9.623	64	457	7.096	9.549	61	0,7	-0,8
23 (24) Turquía	928	5.815	8.646	77	926	6.198	9.294	83	0,6	7,5
24 (26) Holanda (T)	851	7.166	7.736	288	876	7.741	8.699	297	0,6	12,4
-Curaçao	104	868	1.165	14	102	1.011	1.351	11	0,1	-9,3
-Holanda N	747	6.298	6.571	273	774	6.729	7.347	285	0,5	17,6
25 (23) EEUU	405	8.492	9.461	284	379	7.855	8.465	287	0,6	-10,5
26 (25) Francia (T)	217	6.266	8.100	169	219	6.373	8.198	178	0,6	1,2
-Francia (FIS)	91	5.270	7.776	169	89	5.256	7.756	169	0,5	-0,2
-Francia N	126	996	325	1	130	1.118	442	9	0,0	36,0
27 (27) Filipinas	912	4.987	6.829	58	917	4.921	6.824	64	0,5	-0,1
28 (28) Bélgica	89	4.330	6.585	12	92	4.301	6.551	12	0,4	-0,5
29 (30) Rusia	1.326	5.077	6.225	57	1.314	5.006	6.124	61	0,4	-1,6
30 (31) Vietnam	1.040	3.491	5.686	20	1.100	3.622	5.938	19	0,4	4,4
31 (29) St. Vincent	496	4.230	6.270	82	439	3.704	5.503	74	0,4	-12,2
32 (33) Taiwan	157	2.631	4.188	56	164	2.734	4.402	58	0,3	5,1
33 (36) Kuwait	46	1.871	2.989	21	49	2.359	3.948	21	0,3	32,1
34 (34) Is. Caimán	113	2.877	3.528	1	122	3.171	3.583	1	0,2	1,6
35 (32) Tailandia	614	2.837	4.530	46	591	2.186	3.414	28	0,2	-24,6
36 (35) Brasil	152	1.997	3.015	40	111	1.944	2.961	45	0,2	-1,8
37 (37) Croacia	128	1.477	2.473	2	122	1.498	2.513	1	0,2	1,6
38 (40) Gibraltar	270	1.957	2.255	81	272	2.040	2.465	71	0,2	9,3
39 (38) España	165	2.546	2.454	9	160	2.567	2.399	8	0,2	-2,3
40 (41) Arabia Saudi	84	1.546	2.170	28	82	1.576	2.267	28	0,2	4,5
TOTAL MUNDIAL	47.833	909.146	1.348.930	16.423	48.897	977.932	1.461.759	17.666	100,0	84

Flota Mercante Mundial por Banderas Evolución durante 2011

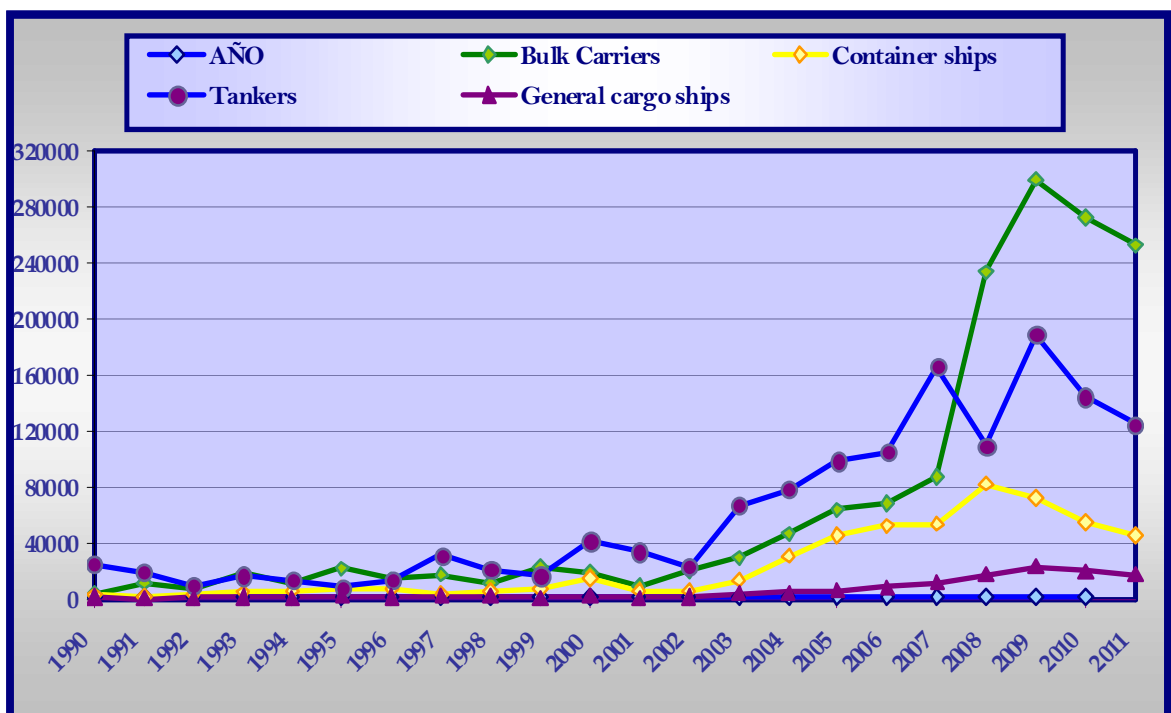
Buques de más de 300 GT
Fuente: ISL Bremen

NUEVAS CONSTRUCCIONES Y TONELAJE MUNDIAL DESGUAZADO (1993-2011) ('000 TPM)



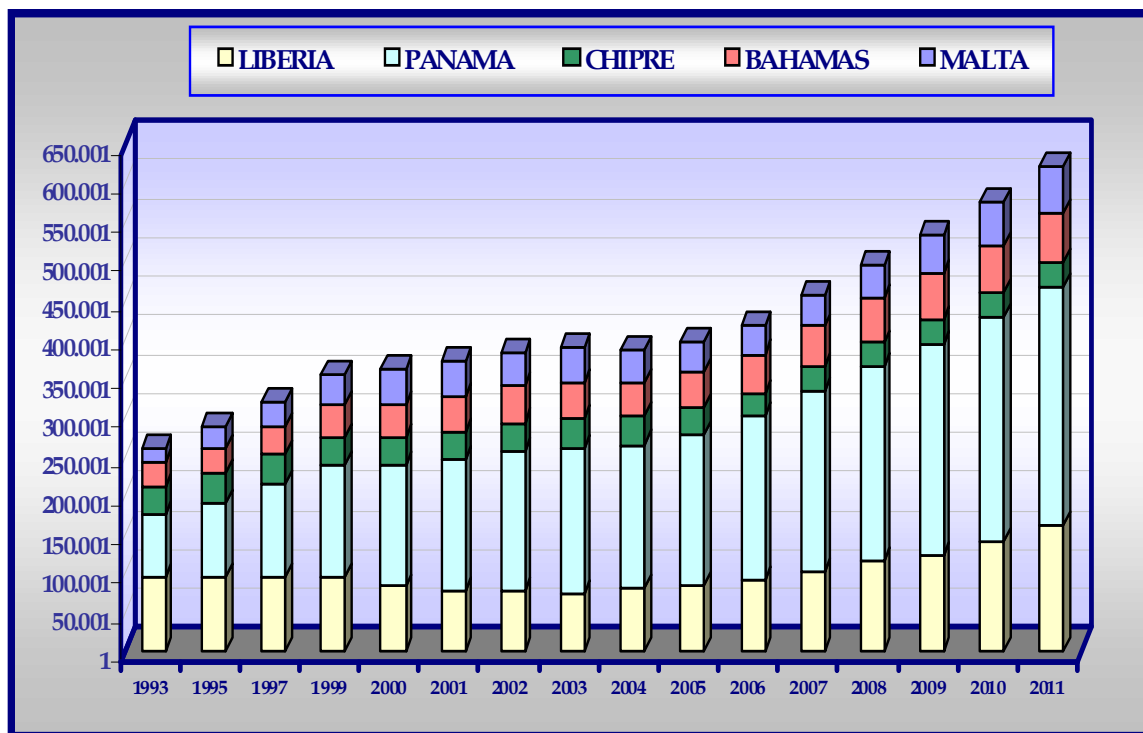
Datos nuevas construcciones a 1 de Enero de cada año. Tonelaje desguazado total anual

NUEVAS CONSTRUCCIONES CONTRATADAS DESDE 1990 A 2011 ('000 TPM)



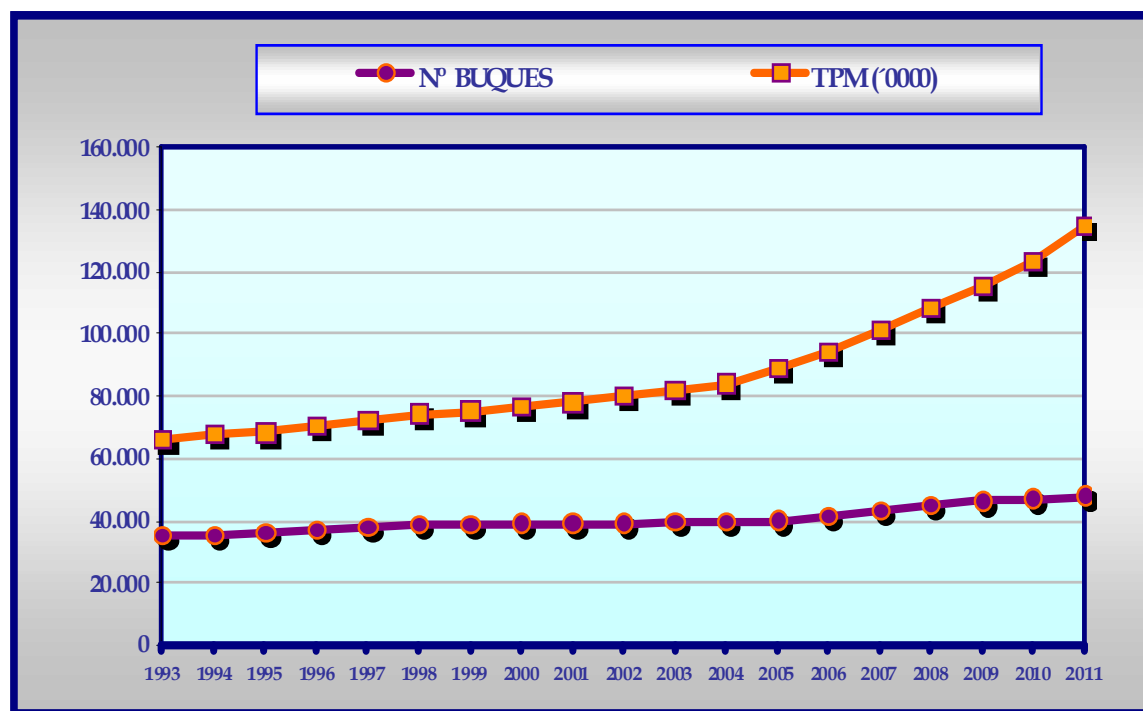
Datos a 1 de Enero de cada año

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

<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011
Panamá	27,657	41,305	44,949	79,581	119,448	153,425	208,760
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	67,067	117,076
Bahamas	0,197	5,985	17,541	23,873	31,936	39,087	48,053
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	31,148	51,443
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	32,193	41,199
Malta	0,231	2,015	6,916	19,058	26,671	24,603	43,911
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	22,026	35,615
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	19,75	29,363
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	19,082	20,715
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,908	14,354
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,167	15,266
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	9,577	11,501
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	12,367	18,066
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,478	16,523
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,9	8,906
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,910	7,855
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,384	5,006
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,798	4,921
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	2,743	2,734
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,068	1,944
Total:	332,329	309,121	339,799	371,421	417,483	502,681	703,211
TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,658	977,93

Evolución de las Principales Flotas Mundiales (1981-2011)

Millones de GT.

Datos a 31 de Diciembre de cada año.

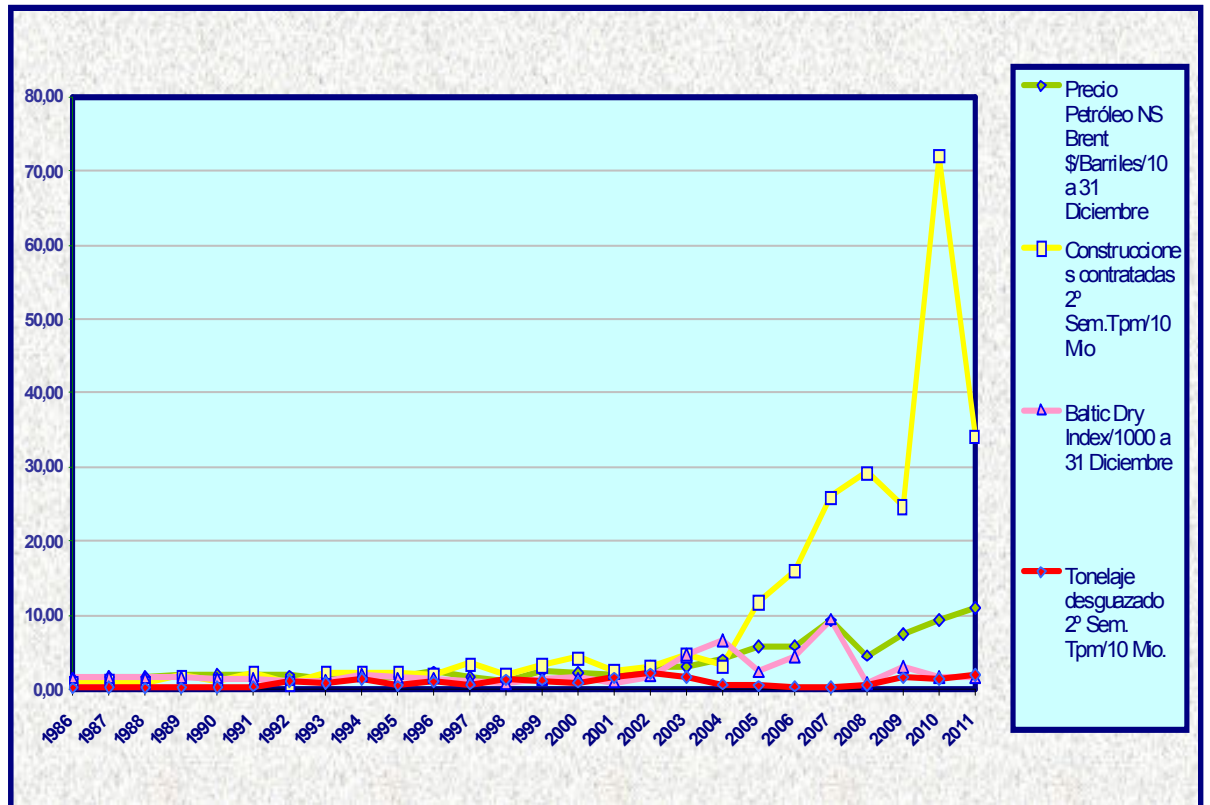
Fuente: ISL Bremen

PAISES	FLOTA ACTUAL (DICIEMBRE 2011)			CARTERA DE PEDIDOS '000 TPM	Indice de Renovación (%)
	Nº Buques	'000 TPM	% TPM Mundial		
<i>Panamá</i>	6.741	319.704	21,9	10.168,69	3,18
<i>Liberia</i>	2.865	182.877	12,5	8.387,26	4,58
<i>Islas Marshall</i>	1.677	115.864	7,9	5.388,57	4,65
<i>Hong Kong (SAR)</i>	1.805	112.801	7,7	18.497,19	16,39
<i>Singapur</i>	1.765	78.888	5,4	14.819,49	18,78
<i>Grecia</i>	1.074	72.462	5,0	25.064,56	34,58
<i>Malta</i>	1.693	69.848	4,8	83,17	0,11
<i>Bahamas</i>	1.182	62.773	4,3	138,70	0,22
<i>China</i>	2.590	56.131	3,8	39.703,33	70,73
<i>Reino Unido ORD</i>	575	17.732	1,2	9.725,27	54,84
<i>Chipre</i>	842	32.799	2,2	1.544,12	4,70
<i>Japón</i>	2.367	23.188	1,6	33.167,67	143,03
<i>Italia</i>	824	21.271	1,5	3.733,53	17,55
<i>Corea del Sur</i>	1.032	18.843	1,3	17.978,12	95,41
<i>Noruega (T)</i>	845	18.001	1,2	5.807,83	32,26
<i>Alemania</i>	449	17.604	1,2	15.369,42	87,30
<i>India</i>	456	15.361	1,1	5.135,97	33,43
<i>Dinamarca (T)</i>	447	13.708	0,9	8.997,29	65,63
<i>Indonesia</i>	2.475	12.827	0,9	426,04	3,32
<i>Bermudas</i>	147	10.369	0,7	9.568,07	92,27
<i>Malasia</i>	457	9.549	0,7	248,37	2,60
<i>Turquía</i>	926	9.294	0,6	7.268,64	78,20
<i>Holanda ORD</i>	774	7.347	0,5	2.202,84	29,98
<i>Estados Unidos</i>	379	8.465	0,6	8.925,91	105,44
<i>Francia (T)</i>	219	8.198	0,6	3.508,92	42,80
<i>Filipinas</i>	917	6.824	0,5	552,31	8,09
<i>Bélgica</i>	92	6.551	0,4	2.038,28	31,11
<i>Rusia</i>	1.314	6.124	0,4	2.076,35	33,90
<i>Vietnam</i>	1.100	5.938	0,4	1.358,75	22,88
<i>St. Vincent</i>	439	5.503	0,4	136,60	2,48
<i>Kuwait</i>	49	3.948	0,3	444,20	11,25
<i>Islas Caimán</i>	122	3.583	0,2	58,47	1,63
<i>Tailandia</i>	591	3.414	0,2	945,53	27,69
<i>Brasil</i>	111	2.961	0,2	11.780,83	397,86
<i>Croacia</i>	122	2.513	0,2	667,00	26,54
TOTAL de los "35"	39.463	1.363.263	93,30	275.917	20,24

Índice de Renovación de Flota de los 35 Primeros Pabellones Mundiales

Fuente: Fairplay / ISL Bremen

INDICADORES DE MERCADO



Nota:

El índice de nuevas construcciones desde 2004 es la media de los dos semestres.

ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

In the national rotating presidencies of the EU, over an 18-month period, Denmark, that took over after Hungary, is in a presidential Trio with Poland and Cyprus, that will take over when the Danish Presidency ends on 30 June 2012.

En la rotación de presidencias nacionales de la UE por un período de 18 meses, Dinamarca, que relevó a Hungría, comparte el actual Trío Presidencial con Polonia y Chipre que tomará el relevo de Dinamarca el 30 de Junio de 2012.

Hungary that took over the rotating EU Presidency from Belgium on 1 January 2011, with the economy expected to remain high during Budapest's six-month turn named a stronger euro and greater EU economic competitiveness among the top priorities.

Hungría que relevó en la presidencia rotatoria de la UE a Bélgica el 1 de Enero de 2011, con una economía que se esperaba se mantendría fuerte en los siguientes seis meses propuso entre sus primeras prioridades un euro más fuerte y una mayor competitividad económica.

Estonia adopted the euro on 1 January 2011, becoming the 17th member of the euro area and taking the number of people sharing Europe's single currency to over 330 million.

El 1 de Enero de 2011 Estonia adoptó el euro como moneda nacional, convirtiéndose en el país número 17 de la euro zona, y elevando a 330 millones las personas que comparten la moneda única europea.

The appearance of a second recession, after the one in 2009, has embodied already at least five Euro zone countries. As per the EU statistical office, both European and Euro zone economies contracted to 0.3 per cent during the fourth quarter of 2011, regarding the last three months, with debt crisis and the wave of reductions as main causes. Growth with regard to the same month one year earlier was 0.7 per cent in the Euro zone and 0.9 per cent in the European Union.

La aparición de una segunda recesión, tras la sufrida en 2009, ha tomado cuerpo ya en al menos cinco países de la zona euro. Según la oficina estadística de la UE, la economía europea y la de la zona euro se contrajeron el 0,3% durante el cuarto trimestre de 2011 respecto a los tres meses anteriores, con la crisis de la deuda y la oleada de recortes como principales causas. El crecimiento respecto al mismo trimestre del año anterior fue del 0,7% en la zona euro y del 0,9% en la Unión Europea.

Belgium, Italy and the Netherlands went into recession in the last quarter of the previous year, joining Greece and Portugal, already anchored in a constantly activity reduction. Outside the Euro zone, the Czech Republic went into recession by the end of 2011, according to information announced by Eurostat. Many other countries, among them the United Kingdom, Germany and Spain, saw activity fall in the fourth quarter of the last year. In fact, from those with available figures, economy only grew in five countries: France, Bulgaria, Hungary, Latvia and Slovakia.

EU closed the year with a deficit of 4.5 per cent, and of 4.1 per cent in the Euro zone, what means for both a reduction of 2 per cent compared to 2010.

Public debt increased in the Euro zone by 87.2 per cent in 2011 from the GDP 85.3 per cent registered in 2010, whereas in the EU it went up from 80.0 to 82.5 per cent.

In 2011 the highest public debts were registered in Ireland (GDP 13.1 per cent), Greece (9.1%), Spain (8.5%), United Kingdom (8.3%), Slovenia (6.4%), Cyprus (6.3%), Lithuania (5.5%), France and Rumania (5.2% both) and Poland (5.1%). On the other hand, the lowest public debts were seen in Finland (0.5% of the GDP), Luxemburg (0.6%) and Germany (1,0%).

Bélgica, Italia y Holanda confirmaron su entrada en recesión en el último trimestre del pasado año y se sumaron a Grecia y Portugal, que se encontraban ya anclados en una sostenida reducción de su actividad. Fuera de la zona euro, también la República Checa entró en recesión a finales del año pasado, según los datos anunciados por Eurostat. Otros muchos países, entre ellos Reino Unido, Alemania y España, vieron caer la actividad en el cuarto trimestre del año pasado. De hecho, de aquellos que hay cifras disponibles, la economía solo creció en cinco: Francia, Bulgaria, Hungría, Letonia y Eslovaquia.

La UE cerró el año con un déficit del 4,5%, y la euro zona con un 4,1%, lo que supone en ambos casos un descenso de un 2% respecto a 2010.

La deuda pública subió en la eurozona al 87,2% en 2011 desde el 85,3% del PIB que había registrado en 2010, mientras que en la UE pasó del 80,0% al 82,5%.

En 2011 los mayores déficit públicos se registraron en Irlanda (13,1% del PIB), Grecia (9,1%), España (8,5%), el Reino Unido (8,3%), Eslovenia (6,4%), Chipre (6,3%), Lituania (5,5%), Francia y Rumania (ambos un 5,2%) y en Polonia (5,1%). Por contra, los menores se observaron en Finlandia (0,5% del PIB), Luxemburgo (0,6%) y en Alemania (1,0%).

European contraction is suffering the impact of the adjustment measures applied in most countries, although job destruction and unemployment increment are growing incessantly in Europe, with 23.8 million unemployed people.

In December 2011, unemployment rate in the Euro area (EA17) was 10.6 per cent whereas in the EU27 it was 19.0 per cent.

The lowest unemployment rates among the member states were registered in Austria (4%), the Netherlands (5%), Luxemburg (5.2%) and Germany (5.6%), whereas the highest rates were found in Spain (24.1%) and Greece (21.7%), as per January 2012.

Both GDP growth of the EU27 and the Euro zone stood at 1.5 per cent in 2011 with regard to the previous year. On the other hand, HICP in the Euro zone was 2.7% compared to 3.1% in the EU27.

Euro represents the second reserve currency in the world, just behind US dollar. About 26 per cent of the world reserves nowadays is maintain in Euros. The parity of the euro against the US dollar stood by the end of 2011 below 1.3 per cent.

The European Union revealed its economic fragility, linked to the huge levels of public debt, which in turn put in doubt the sustainability of the euro and

La contracción europea acusa el impacto de las medidas de ajuste aplicadas en la mayoría de países, a pesar de que la destrucción de empleo y el aumento del paro no cesan de crecer en Europa, con 23,8 millones de desempleados.

En Diciembre de 2011, la tasa de desempleo de la zona euro (EA17) fue del 10,6% mientras que la de la UE27 fue del 10,0%

Las menores tasas de desempleo, entre los estados miembros, se registraron en Austria (4%), Países Bajos (5%), Luxemburgo (5,2%) y Alemania (5,6%), mientras que los índices más altos los tuvieron en España (24,1%) y Grecia (21,7%); datos a Enero de 2012.

Tanto el crecimiento del PIB de la UE27 como el de la eurozona se situó en 1,5% en 2011 con respecto al año anterior. Por otra parte, el IPC en la zona euro fue del 2,7% frente al 3,1% de la UE27.

El euro constituye la segunda moneda de reserva más importante del mundo, por detrás del dólar estadounidense. Alrededor del 26% de las reservas mundiales se mantiene hoy en día en euros. El euro en su paridad con el dólar americano si situó al finalizar 2011 por debajo del 1,3%.

La Unión Europea desveló su fragilidad económica, unida a los altos niveles de deuda pública, lo que a su vez hacía dudar de la sostenibilidad del euro y del acceso

reduced European banks' access to dollar credit.

While the 2008 crisis put an end to easy money, this new situation threatens to significantly reduce the availability of shipping loans, as European banks are forced to reduce their exposure and dollar loan portfolios. Without credit, there will be fewer transactions. The shipping industry faces a never before envisaged situation, the possibility of little funding. Other means will develop as a substitute for conventional financing, but it is first necessary to create them and to have them accepted by the market, which will take time.

As far as the shipping market is concerned, the year 2011 has been conditioned by the world economic crisis situation, with a diminished demand, a freight drop, an oversupply of vessels, and the difficulty to obtain bank credits.

As for December 31st, 2011, the EU-27 merchant fleet comprised 15.349 vessels, with 569 million dwt, of which 8,284 vessels and 299 million dwt belonged to European Union registries, what represents an increment of 5.79 per cent over 2010.

The European Economic Area (EEA) maintains its very prominent position with a controlled fleet of 41% of the global commercial fleet in GT, whereas the EU

de los bancos europeos a créditos en dólares.

Mientras que la crisis de 2008 acabó con el dinero fácil, esta nueva situación amenaza con reducir notablemente la disponibilidad de créditos en el sector marítimo, ya que los bancos europeos se ven forzados a reducir sus exposiciones y carteras de créditos en dólares. Sin crédito habrá menos transacciones. La industria marítima se enfrenta a una situación inimaginable, la escasez de recursos. Habrá que desarrollar otros modos de financiación, pero antes habrá que crearlos y que sean aceptados por el mercado, lo que llevará tiempo.

Por lo que al mercado marítimo se refiere, el año 2011 se ha visto condicionado por la situación de crisis económica mundial, con una demanda mermada, la caída de fletes, un exceso de oferta de buques, y la dificultad de obtener créditos bancarios.

A 31 de Diciembre de 2011, la flota mercante de la UE-27 estaba compuesta por 15.349 buques, con 569 millones de tpm, de los cuales 8.284 buques y 299 millones pertenecían a registros de la Unión Europea, lo que representa un incremento del 5,79% frente a 2010.

El Área Económica Europea (AEE) mantiene una posición destacada, con una flota controlada del 41% del total de la flota comercial en gt, siendo la flota europea el

fleet represents 20.45% of the global fleet.

The average age of the ships hoisting EU flags is under 10 years, whereas the average age of the world merchant fleet is 18.5 years.

During 2011 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 sixth in the world, with 1,074 vessels and 72 million dwt as for December 31st 2011, 1.7% over the previous year in terms of dwt.

The highest dwt increases were achieved in Malta (15.3 per cent), the Netherlands (12.4 per cent), Ireland (11.4 per cent) and the United Kingdom (11.1 per cent), whereas the highest fleet decreases were found in Slovakia (-73.9 per cent), Rumania (-72.6 per cent) and Latvia (-60.7 per cent); not forgetting Austria that lost his whole small fleet (100.0).

As per December, 31st, 2011, the highest renewal rate of European countries fleets were recorded as follows: Germany renewed its fleet at a rate of 87.30 per cent, Turkey at 78.20 per cent, Denmark at 65.6 per cent and United Kingdom at 54,8

20,45 de la flota mercante mundial.

La edad media de los buques que enarbolan banderas de la UE es de 10 años, siendo la edad media de la flota mundial de 18,5 años.

Durante 2011 un total de 109 buques, con 1,9 millones tpm, registrados bajo banderas de la UE27, fueron desguazados, lo que representa un 6,9% del tonelaje de peso muerto mundial desguazado. La edad media de estos buques era de 31,6 años.

Por países, Grecia es aún el primer país marítimo de Europa y el sexto en el ranking mundial, con 1.074 buques y 72 millones tpm, a 31 de Diciembre de 2011, un 1,7% más que en el año anterior en términos de tpm.

Los mayores incrementos en tpm se consiguieron en Malta (15,3%), Holanda (12,4%), Irlanda (11,4%) y Reino Unido (11,1%), mientras que los mayores descensos de flota se encontraron en Eslovaquia (-73,9%), Rumania (-72,6%), y Letonia (-60,7%), sin olvidar a Austria que perdió por completo su pequeña flota (100%).

A 31 de Diciembre de 2011, los mayores índices de renovación de flota de los países europeos se registraron como sigue: Alemania renovó su flota en un 87,3%, Turquía en un 78,2%, Dinamarca en un 65,6% y el Reino Unido en un

per cent.

Among the second European registries, Isle of Man increased its tonnage by 15.4 per cent in 2011, with a fleet of 21,9 million dwt as per December 31st. At the same time, Madeira (-8.2%), DIS (-3,3%), NIS (-2.2%) and the second registries of France (-0.2%) and the Netherlands (-9.3%) decreased their fleet capacity.

Port activity grew in most European countries in the 2nd quarter of 2011 compared with the 2nd quarter of 2010. Among the exceptions were Malta, Italy, Greece, Poland, Portugal and the acceding state of Croatia, where substantial decreases in port activity were recorded. Port activity in Sweden and Ireland saw a slight decrease compared with the same quarter of the previous year.

The order book for Europe's shipbuilders contracted once more in 2011 to reach 4.3 million dwt (5.6 mill gt), versus 6.2 million dwt (7.5 mill gt) at the end of 2010 and 11.5 mill dwt (16.2 mill gt) at the end of 2009.

The European zone now represents no more than 1% of the global orderbook by deadweight. Tonnage delivered regressed from 3.9 million dwt in 2010 to 2.5 million dwt in 2011.

It is interesting to note that new orders nevertheless increased and represented 1.4

54,8%.

Entre los Segundo Registros Europeos, el de Isla de Man incrementó su tonelaje en un 15,4% en 2011, con una flota de 21,9 millones tpm a 31 de Diciembre. Al mismo tiempo, Madeira (-8,2%), el DIS (-3,3%), el NIS (-2,2%) y los segundos registros de Francia (-0,2%) y Holanda (-9,3%) vieron disminuir su capacidad de flota.

La actividad portuaria aumentó en la mayoría de los países europeos en el segundo trimestre de 2011 en comparación con el mismo trimestre de 2010, con las excepciones de Malta, Italia, Grecia, Polonia, Portugal y Croacia (país candidato), donde se registraron notables descensos de la actividad portuaria. Dicha actividad vio ligeros descensos en Suecia e Irlanda, en comparación con el mismo trimestre de 2010.

La cartera de pedidos de los astilleros europeos se contrajo de nuevo en 2011 hasta los 4,3 millones tpm (5,6 mill gt), frente a los 6,2 millones tpm (7,5 mill gt) a finales de 2010 y a los 11,5 mill tpm (16,2 mill gt) al finalizar 2009.

Los astilleros europeos no representan ahora más del 1% de la cartera de pedidos mundial en peso muerto. El tonelaje entregado pasó de los 3,9 millones tpm en 2010 a los 2,5 millones en 2011.

Es interesante señalar que, sin embargo, aumentaron los nuevos pedidos con 1,4 millo-

million dwt (104 vessels), compared to 1.2 million dwt (86 vessels) in 2010, and 0.3 million dwt (30 vessels) in 2009.

This portfolio is divided up into 3.4 mill gt for western European yards (15 countries, of which 8 currently have vessels on order) and 2.2 million gt for eastern European yards (11 countries, of which 9 currently have orders).

The EU's Advance Cargo Declaration System (Regulations 648/2005-1875/2006 and 312/2009), introduced to address security, which applies to bulk and break bulk cargoes as well as container ships has been implemented from January 2011. Shipping companies trading to or from the EU ports are now required to provide advance security information through electronic declarations prior to import or export.

Shipping is the least polluting form of transport in terms of tonne-miles, although the industry still contributes more than 3% of global CO₂ emissions, 30% of NO_x emissions and 10% of SO_x due to its highly pollutant heavy fuel oil.

The MARPOL VI regulations, which have been duly adopted by all European countries and the main flag states (Panama, Liberia, Bahamas), will come into force in 2015 and will compel ships in certain designated areas to significantly reduce their SO_x and NO_x emissions.

nes tpm (104 buques), en comparación con los 1,2 millones tpm (86 buques) de 2010 y los 0,3 millones tpm (30 buques) de 2009.

Esta cartera está dividida entre los 3,4 mill gt de los astilleros del Oeste de Europa (15 países, 8 de ellos con cartera de pedidos) y 2,2 mill gt de astilleros del Este de Europa (11 países, 9 de ellos con cartera de pedidos).

El sistema de la UE de Declaración Previa de la Carga (Normas 648/2005-1875/2006-312/2009) cuyo objetivo es la seguridad de las mercancías a granel, así como la de los portacontenedores entró en vigor en Enero de 2011. Las empresas navieras con origen o destino en puertos de la UE están obligadas a ofrecer información previa a la importación o exportación de mercancías, sobre seguridad, a través de declaraciones electrónicas.

El marítimo, -en términos de toneladas-milla- es el modo de transporte menos contaminante, a pesar de que aún produce el 3% de las emisiones totales de CO₂, el 30% de las de NO_x y el 10% de las de SO_x a causa de su altamente contaminante fuel oil.

Las normas de MARPOL VI, que ya han sido totalmente adoptadas por todos los países europeos y por los principales registros marítimos (Panamá, Liberia, Bahamas) entrará en vigor en 2015, obligando a los buques en ciertas zonas a reducir sus emisiones de SO_x y NO_x.

The European Commission adopted on 15 July 2011 a proposal for amendments to the EU Sulphur Directive to bring it in line with the IMO MARPOL Annex VI.

In Japan, a devastating tsunami called into question the safety of nuclear power plants located in coastal areas, which will undoubtedly lead to an acceleration in the development of alternative, non-pollutant energy sources such as gas, wind and solar energy, etc. Within months, freight rates for LNG carriers had caught fire, merely on the perception that future demand would be greater than formerly expected.

At the start of 2012, the sinking of the Costa Concordia called into question the significant increase in passenger capacity in the cruise industry, which appears to bring logistical problems in terms of the evacuation of passengers.

This issue of size also seems to have reached its limit in the transport of iron ore, with Brazilian mining company Vale failing in its attempt to have its new VLOCs (400,000 dwt) accepted by the Chinese. Meanwhile the 18,000 teu containerships just ordered and already with a question mark hanging over them, may also represent a cutoff point in this race for size.

As far as piracy is concerned, one

La Comisión Europea aprobó el 15 de Julio de 2011 una propuesta de enmienda a la Directiva de la UE sobre emisiones de azufre para adaptarla al MARPOL VI de la OMI.

En Japón un devastador tsunami cuestionó la seguridad de las centrales nucleares en zonas costeras, lo que llevará sin duda a la búsqueda de otras fuentes de energía alternativas, no contaminantes, como las energías procedentes del gas, del sol y del viento, entre otras. En pocos meses los fletes de LNG empezaron a crecer, por la mera percepción de que la demanda futura sería mayor de la que previamente se esperaba.

A principios de 2012, el hundimiento del Costa Concordia puso de manifiesto el notable aumento de la capacidad de pasajeros en la industria de los cruceros, lo que parece que acarrea problemas logísticos a la hora de evacuar un buque.

El tamaño de los buques también parece haber alcanzado sus límites en el transporte de mineral de hierro, con la compañía minera brasileña Vale fracasando en su intento de que China acepte sus nuevos VLOC (400.000 tpm). Al mismo tiempo, las nuevas órdenes de portacontenedores de 18.000 teu siguen siendo un interrogante, pudiendo convertirse en el punto límite en esta carrera de tamaños.

En lo que se refiere a la piratería, un

important development in 2011 is the increasing use of private armed security guards by shipping companies.

Piracy is already estimated to cost the global economy US\$12 billion a year. If increasing numbers of ships decide to divert around the Cape of Good Hope, this will almost certainly have a major impact on inventories and costs throughout the whole supply chain. It could also greatly damage the economies of Africa and the Middle East at this very politically delicate time. But the principal concern of ship operators is humanitarian. It is simply unacceptable that seafarers have been killed, while hundreds more are being held captive in appalling conditions, in fear for their lives.

Ransom payments are the most obvious cost created by piracy. The magnitude of these payments reached a new record in April 2011, when Greek owners paid \$13.5 million for the release of the “Irene”, an oil tanker.

Ship owners have paid “war risk” and “kidnap and ransom” insurance worth \$635 million.

In March 2011 the European Commission published its long awaited White Paper on overall transport policy towards 2050. This long term strategy covers a wide range of issues including for maritime transport.

importante avance en 2011 fue la creciente utilización por parte de las empresas navieras de guardias de seguridad armados.

Se estima que la piratería cuesta a la economía mundial 12.000 millones de dólares al año. En el caso de que cada vez más buques decidan desviarse por el Cabo de Buena Esperanza, esto conllevará un mayor impacto en stocks y costos a lo largo de toda la cadena de producción y distribución. También podría dañar a las economías de Africa y Medio Oriente en estos momentos políticamente delicados. Pero la principal preocupación es humanitaria. Es inaceptable que haya marinos que tengan que morir, mientras cientos de ellos permanecen cautivos en terribles condiciones, temiendo por sus vidas.

El pago de rescates es el costo más evidente de la piratería. La magnitud de estos pagos alcanzaron un nuevo record en Abril de 2011, cuando armadores griegos pagaron 13,5 millones de dólares por la liberación del petrolero “Irene”.

Los armadores han pagado seguros de “riesgo de guerra” y “secuestro y rescate” por 635 millones de dólares.

En Marzo de 2011, la Comisión Europea publicó el esperado Libro Blanco del Transporte, con el horizonte en 2050. Esta estrategia a largo plazo comprende un amplio abanico de temas entre los que se incluye el transporte marítimo.

Along the year 2011, the modest recovery that the Spanish economy had undertaken the previous year grew weaker at the time the sovereign debt crisis within the EMU extended to a higher number of countries as well as the stress on financial markets were intensified. The Spanish economy increased on average 0.7 per cent during 2011. This figure is eight tenths higher than the one registered in the year 2010.

The Spanish Government is expecting for the year 2012 a variation of -1.7%, It is agreed that 2012 will be marked by an intense contraction during the first quarter, and that it will become more moderate as the year draws on. Risks are still high and a lower growth should not be ruled out due to the deterioration of the rest of the economies, especially in Europe. Nevertheless, it is also possible to find an improvement, providing that some reforms are being made.

On the other hand, CPI in 2011 stood at 3.2% on average.

The Spanish unemployment rate stood at 21.6% (21.2% men's rate and 22.2% female's rate). Andalucía leads the ranking with 30.4% on an annual average, followed by Canary Island (29.7%). On the other hand the Basque Country and Navarra have the lowest rates (12% and 12.9% respectively).

A lo largo de 2011, la modesta recuperación que había emprendido la economía española un año antes se fue debilitando, a medida que la crisis de la deuda soberana en la UEM se fue extendiendo a un número mayor de países y se recrudecían las tensiones en los mercados financieros. La economía española creció en 2011 como media un 0,7%. El dato es ocho décimas mayor que el registrado en 2010.

Para 2012, el Gobierno Español prevé una variación del -1,7%. Todos coinciden en que el año estará marcado por un primer trimestre de intensa contracción, el cual se irá moderando según vaya avanzando el año. Los riesgos siguen siendo elevados y no habría que descartar un menor crecimiento por el empeoramiento del resto de las economías, especialmente de Europa. No obstante, también es posible una mejoría, sobre todo si se realizan reformas.

Por su parte, el IPC del año 2011 cerró con una media del 3,2%.

La tasa de paro se situó en el 21,6% (21,2% la masculina y 22,2% la femenina). Andalucía encabeza la cifra con un 30,4% de media anual, seguida de Canarias (29,7%). Por el contrario, el País Vasco y la Comunidad Foral de Navarra tienen las menores tasas (12,0% y 12,9%, respectivamente).

The Canary Islands registered the highest GDP growth in 2011 (2.1 per cent), followed by Balearic Islands (1.8 per cent) and Navarra (1.5 per cent).

The highest Gross Domestic Product per inhabitant was registered in the Basque Country, with 31,288 euros per inhabitant, followed by Navarra (30,068 euros/inhabitant).

In 2011 the Spanish economy needed foreign finance for an amount of 36,226 million euros, 3.4 per cent of its GDP, six tenths lower than in 2010.

In the whole year 2011, exports and imports increases were registered at a rate of 15.4 and 9.6 per cent, respectively. As a consequence, the commercial deficit dropped by 11.4 per cent with regard to the previous year, standing at 46,338 million euros.

Details on the national accounts published by the Statistics National Institute point out that the Spanish economy plunged (-0.3% growth) in the fourth quarter of 2011 regarding the third quarter. Growth rate decrease is explained on the side of demand by the decrease of consumption (public and private), construction, capital assets and goods exports.

As far as supply is concerned only agriculture registered quarterly positive

Canarias es la región que registró en 2011 un mayor crecimiento de su PIB real (2,1%). Le siguen las Islas Baleares (1,8%) y la Comunidad Foral de Navarra (1,5%).

El Producto Interior Bruto por habitante más alto correspondió al País Vasco, con 31.288 euros por habitante, seguido de la Comunidad Foral de Navarra (con 30.068 euros).

En 2011 la economía española necesitó financiarse del exterior en una cantidad de 36.226 millones de euros, un 3,4% del PIB, cifra seis décimas inferior a la del año 2010.

El conjunto del año 2011 registra aumentos tanto en las exportaciones como en las importaciones: 15,4% y 9,6%, respectivamente. Como consecuencia, el déficit comercial cayó un 11,4% en relación con los valores del mismo período de 2010, situándose en 46.338 millones de euros.

Datos de contabilidad nacional publicados por el INE muestran que la economía española se desplomó (crecimiento -0,3%) en el cuarto trimestre del año con respecto al tercer trimestre. La caída en la tasa de crecimiento se explica por el lado de la demanda por la caída del consumo (público y privado), la construcción, los bienes de equipo y las exportaciones de bienes.

Por el lado de la oferta tan sólo la agricultura registró tasas trimestrales

rates. Industry, on its part, speeded up its decrease driven by the manufacturing industry (-1.8%).

As for the demand, service exports are growing very quickly. The foreign demand continued as the only support of the economy, although its increase is well explained by the spectacular fall of goods imports. On quarterly rate goods imports fell by some 7.7 per cent, whereas on yearly rate the decrease stood at 30 per cent.

The facts highlighted once again that in view of a collapsed domestic demand it is necessary that the Spanish companies continue taking advantage of the options offered by foreign markets.

All this information showed a tough outlook for the Spanish economy, where a very negative growth (-2.5 per cent) is expected. The decrease of private expenditure is linked to a contracting tax policy, the economic withdrawal of our European partners, and consequently the possible slowing down of our foreign demand that has been the only growth engine so far.

In spite of this GDP decrease in the last months of the year, activity grew 0.7 per cent in the whole 2011.

As far as the Spanish merchant fleet is concerned, on December 31st, 2011, it

positivas. Por su parte, la industria aceleró su descenso arrastrada por el sector manufacturero (-1,8%).

Por el lado de la demanda, crecen muy rápidamente las exportaciones de servicios. La demanda externa continuó siendo el único apoyo de la economía, si bien su crecimiento se explica por la espectacular caída de las importaciones de bienes. En tasa trimestral las importaciones de bienes cayeron un 7,7%, y en tasa anualizada el descenso fue de un 30%.

Los datos vuelven a poner de manifiesto, que ante una demanda interna colapsada es necesario que las empresas españolas sigan aprovechando las posibilidades que ofrecen los mercados exteriores.

Todos estos datos muestran un panorama difícil para la economía española, esperándose para el año 2012 un crecimiento muy negativo (-2,5%). A la disminución del gasto privado se une una política fiscal contractiva, junto al retroceso económico de nuestros socios europeos, y por tanto la posible ralentización de nuestra demanda externa, que hasta ahora había sido el único motor de crecimiento.

Pese a esta caída del PIB en los últimos meses del año, la actividad aumentó un 0,7 % en el conjunto de 2011.

Por lo que a la flota mercante española se refiere, a 31 de Diciembre de 2011 estaba

comprised 160 vessels, with 2.5 million gt and 2.3 million dwt, what means a decrease of -2.3 per cent regarding the previous year.

The Spanish shipowners controlled a total of 229 merchant ships, with 4.05 million gt. From this total, 61 per cent of the vessels are registered under Spanish flag, whereas 63 per cent of the tonnage is controlled by Spanish shipping companies.

During 2011 only 3 new vessels entered the Spanish fleet, with a value of 280 million euros.

The average age of the merchant fleet controlled by the Spanish shipping companies stood at 14.4 years, much younger than the world average fleet of 18.5 years. The fleet under Spanish flag, among the youngest in the world, has an average age below 13 years.

Furthermore, the Spanish registry is still in the white list of the Memorandum of Paris on Port State Control.

During 2011, the number of vessels was reduced by 4 units equivalent to 2.3 per cent of the tonnage.

In the year 2011, the total traffic of the general interest Spanish ports reached 456.99 million tones of handled goods.

compuesta de 160 buques, con 2,5 millones gt y 2,3 millones tpm, lo que supone un descenso del -2,3% con respecto al año anterior.

Las navieras españolas controlan un total de 229 buques mercantes, con 4,05 millones gt. De este total, el 61% de los buques están registrados en bandera española, mientras que el 63% del tonelaje esta controlado por navieras españolas.

Durante 2011 tan solo 3 buques nuevos se incorporaron a la flota española, por un valor de 280 millones de euros.

En cuanto a la edad media de la flota mercante controlada por navieras españolas se sitúa en 14,4 años, muy por debajo de la de la flota mundial, de 18,5 años. La flota de pabellón español, entre las más jóvenes del mundo, tiene una edad media por debajo de los 13 años.

Por otra parte, el registro español continúa en la lista blanca del Memorándum de Paris sobre control por el Estado del puerto.

Durante 2011, el número de buques se redujo en 4 unidades equivalentes a un 2,3% del tonelaje

En 2011, el tráfico total de los puertos españoles de interés general alcanzó los 456,99 millones de toneladas de mercancías manipuladas.

The highest increment has been found in traffics in transit, very volatile (25 per cent growth in tonnes and 55 per cent growth in containers), due to the disorders in North Africa.

As per traffic type, general cargo has become the main support the maritime transport, with 213.2 million tonnes, what means 48 per cent of the global moved cargos, and an increment of 12 per cent.

General cargo is followed by liquid bulks that, with 150.4 million tonnes, means 33.9 per cent of the total cargos; and the dry bulks with 79.2 million tonnes, some 17.9 per cent of the total cargos.

As per the way to be transported, container is still prevailing. 73.7 per cent of all moved general cargo was carried in containers, that is 157.3 million tonnes. Spanish ports moved a total of 13.8 million (teu) containers, what means an increment of 11.02 per cent with regard to 2010.

On the other hand, passenger traffic in Spanish ports achieved a new record with 27.3 million passenger and 8 million cruise passengers (7.1 million, 2010 record).

Algeciras Bay Port led in 2011 the ranking of Spanish ports, registering a traffic of 82.8 million tonnes, what means

La mayor subida se ha producido en los tráficos en tránsito, muy volátiles, (con un incremento del 25% en toneladas y del 55% en contenedores), a causa de los desórdenes en el Norte de África.

Por tipo de tráfico, la mercancía general, con 213,2 millones de toneladas, se ha convertido en el pilar del transporte marítimo y supone el 48% del total de mercancías movidas, con un crecimiento del 12%.

Le siguen en importancia los graneles líquidos, que con 150,4 millones de toneladas suponen el 33,9% del total; y los graneles sólidos con 79,2 millones, un 17,9% del total.

En cuanto a la forma de transporte, el contenedor sigue imponiéndose. El 73,7% del total de mercancía general movida viajó en contenedores, es decir, 157,3 millones de toneladas. Los puertos españoles movieron un total de 13,8 millones (teu) de contenedores, lo que supone un aumento del 11,02%, respecto a 2010.

Por otra parte, el tráfico de pasajeros en los puertos españoles alcanzó un nuevo récord, con 27,3 millones de pasajeros totales, y 8 millones de cruceristas (7,1 millones, récord en 2010)

El Puerto de Bahía de Algeciras ocupó el primer lugar en el ranking de puertos españoles, registrando un tráfico de 82,8

an increment of 17.89 per cent with regard to 2010, followed by the Port of Valencia with 65.7 million tonnes during same year (2.71 per cent variation) and the Port of Barcelona, with 43.9 million dwt and scarcely 0.59 per cent increment over 2010.

Further to the international financing troubles caused by the debt crisis in Europe and the existing uncertainty about the economy evolution it has now to be added the blocking to the tax bonus for merchant vessels to be built in Spain, known as tax lease 1, as well as the subsequent veto from the European Union to the alternative expressed by the Spanish Government, with the total support of the employers. This situation has prevented Spanish shipyards from starting negotiations to sign orders for about fifty vessels, according to sector sources.

Ship building in Spain is going through a particularly delicate time, since during the whole year only two new building orders were achieved. And the reason is not to be found in the demand fall but in the financial system used during the last years by the Spanish shipyards and now lost owing to the decision of the European Commission that considers the current tax lease model infringe European competition concept in the wake of a complaint from Dutch competitors.

millones de toneladas, lo que supone un incremento del 17,89% sobre 2010. Le siguen el puerto de Valencia con 65,7 millones de toneladas en 2011 (2,71% de variación), y el de Barcelona con 43,9 millones de tpm y un escaso 0,59% de incremento sobre 2010.

A los problemas internacionales de financiación por la crisis de la deuda en Europa y a las incertidumbres existentes sobre la evolución de la economía se le ha sumado el bloqueo al sistema de bonificaciones fiscales para la construcción de barcos mercantes en el Estado español, conocido como tax lease 1, y el veto posterior de la Comisión Europea a la alternativa planteada por el Gobierno español, con apoyo total de la patronal. Ello ha impedido a los astilleros del país comenzar las negociaciones para contratar en torno a medio centenar de buques, según fuentes del sector.

La construcción naval en el Estado español pasa por un momento especialmente delicado pues en todo el año sólo ha conseguido dos nuevos contratos de buques. Y la razón no es la caída de la demanda sino el que los astilleros se han quedado sin el sistema de financiación con el que han funcionado estos años al considerar la Comisión Europea que el modelo de tax lease vigente puede conculcar los principios de competencia europeos tras una denuncia de competidores holandeses.

As far as Spanish legislation is concerned, on June 11th, 2011, the State Official Bulletin published the Royal Decree 800/2011, regulating maritime incidents and accidents investigation, as well as the permanent investigation Commission, chaired by Mr. Eduardo Cruz.

Likewise, on October 20th, 2011, the State Official Bulletin published the Royal Decree Legislative, of September 5th, that approved the Revised Text of the State Ports and the Merchant Navy Law and that means the summary of all port legislation since 1992 and the revising of all the legal regulations with regard to ports and merchant Navy, being thus abolished previous regulations.

Por lo que a legislación se refiere, el 11 de Junio de 2011, el BOE publicó el Real Decreto 800/2011 por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos, así como la Comisión permanente de investigación, presidida por D. Eduardo Cruz.

Asimismo, el 20 de Octubre de 2011, se publicaba en el BOE el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que queda aprobado el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y que supone un compendio de toda la legislación portuaria desde 1992 y la refundición de todas las normas legales en materia portuaria y de Marina Mercante, quedando derogadas las disposiciones anteriores.

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA. EVOLUCION DURANTE 2011

BANDERA (PAIS)	1 DE ENERO DE 2011			31 DE DICIEMBRE DE 2011			% Cambio sobre 2010 TPM
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	
ALEMANIA	477	15.431	17.875	449	15.266	17.604	-1,5
AUSTRIA	2	10	12	0	0	0	-100,0
BELGICA	89	4.330	6.585	92	4.301	6.551	-0,5
BULGARIA	45	426	618	36	298	420	-32,0
CHIPRE	843	20.491	32.200	842	20.715	32.799	1,9
DINAMARCA	443	11.475	14.140	447	11.319	13.708	-3,1
ESLOVAQUIA	21	76	100	8	22	26	-73,9
ESPAÑA	165	2.546	2.454	160	2.567	2.399	-2,3
ESTONIA	29	346	81	29	294	74	-8,4
FINLANDIA	124	1.348	1.106	126	1.466	1.197	8,2
FRANCIA	217	6.266	8.100	219	6.373	8.198	1,2
GRECIA	1.106	40.648	71.268	1.074	41.199	72.462	1,7
HOLANDA	851	7.166	7.736	876	7.741	8.699	12,4
IRLANDA	34	146	214	37	162	238	11,4
ITALIA	826	16.853	19.507	824	18.066	21.271	9,0
LETONIA	21	210	130	18	138	51	-60,7
LITUANIA	51	342	315	44	368	305	-3,3
LUXEMBURGO	46	650	672	46	650	693	3,0
MALTA	1.612	38.057	60.566	1.693	43.911	69.848	15,3
POLONIA	38	48	37	34	44	32	-13,6
PORTUGAL	152	1.110	1.119	142	1.033	1.037	-8,9
REINO UNIDO	902	27.332	35.678	908	29.363	39.641	11,1
RUMANIA	29	139	159	12	54	44	-72,6
SUECIA	190	3.524	1.837	168	3.244	1.574	-14,3
TOTAL	8.313	198.970	282.509	8.284	208.594	298.871	5,79

Hungría, Eslovenia y República Checa países sin flota

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA

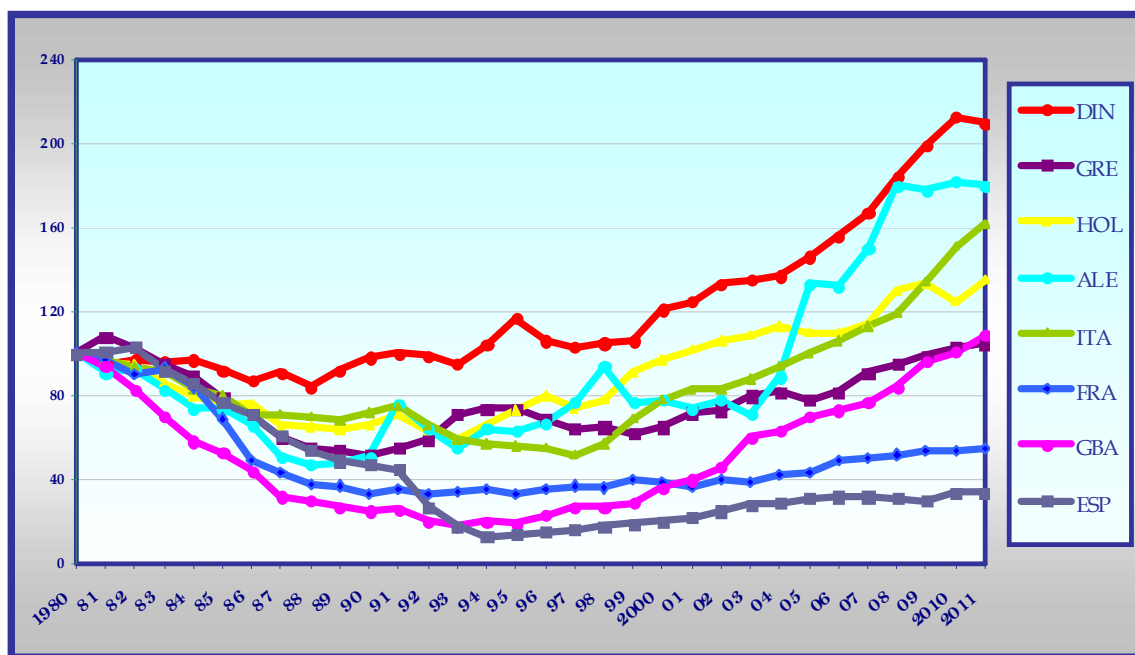
PAISES (Nº Buques / GT)	1961	1971	1981	1991	2001	2006	2011
ALEMANIA	2.454 4.771.591	2.826 8.678.584	1.820 7.708.227	1.522 5.971.254	499 6.290.000	455 11.167.000	449 15.266.000
BELGICA	206 713.197	224 1.153.081	312 1.916.765	268 314.198	14 11.000	69 4.139.000	92 4.301.000
DINAMARCA	827 2.306.746	1.264 3.520.021	1.169 5.047.734	1.290 5.870.589	453 6.760.000	378 8.400.000	447 11.319.000
IRLANDA	- -	- -	- -	187 195.111	36 227.000	26 108.000	37 162.000
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	160 2.567.000
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	219 6.373.000
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	1.074 41.199.000
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	824 18.066.000
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	876 7.741.000
PORTUGAL	- -	- -	- -	337 880.779	164 1.097.000	151 1.177.000	142 1.033.000
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	908 29.363.000
AUSTRIA	- -	- -	- -	- -	20 78.000	8 34.000	0 0
FINLANDIA	- -	- -	- -	- -	143 1.496.000	121 1.270.000	126 1.466.000
SUECIA	- -	- -	- -	- -	238 2.794.000	236 3.732.000	168 3.244.000
MALTA	- -	- -	- -	- -	- -	1.235 24.603.000	1.693 43.911.000
CHIPRE	- -	- -	- -	- -	- -	883 19.082.000	842 20.715.000
ESLOVAQUIA	- -	- -	- -	- -	- -	52 232.000	8 22.000
POLONIA	- -	- -	- -	- -	- -	41 77.000	34 44.000
LETONIA	- -	- -	- -	- -	- -	29 286.000	18 138.000
ESTONIA	- -	- -	- -	- -	- -	44 385.000	29 294.000
LITUANIA	- -	- -	- -	- -	- -	56 370.000	44 368.000
BULGARIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -	36 298.000
RUMANIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -	12 54.000
TOTAL BUQUES						11.342	8.284
TOTAL GT						200.897.000	208.594.000
% 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	17,19 21,33

Fuente: *Lloyd's Register of Shipping (1961-71-81-91) - I.S.L.Bremen (Datos Dic. 2001-2011)*

* Bulgaria y Rumanía ingresaron en la Unión Europea en el año 2007

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS COMUNITARIAS DE 1980 A 2011

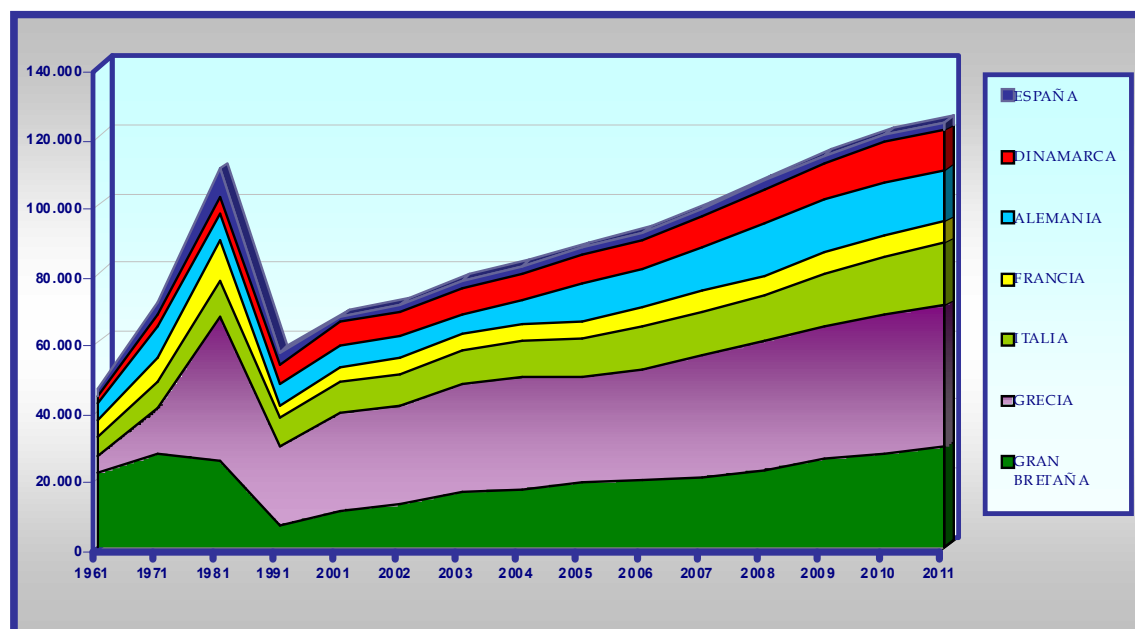
(1980 = 100% G.T.)



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

PRINCIPALES FLOTAS DE LA UNION EUROPEA (1961-2011)

('000 G.T.)



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

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

The economy evolution of the Basque Country was mainly supported by the positive evolution of the industrial sector, though more moderated than in previous quarters, and by the slight improvement of services, as well as the exports advance that continue showing significant increases.

The Basque economy closed the year with an average growth of 0.6 per cent, one tenth lower than the Spanish rate, being thus expected a new time of economic recession. 2012 forecast for the Basque economy is negative for specialized analysts (ranging from -1.0 per cent to 1.0 per cent).

The Basque industry is still the sector that is supporting the GDP positive evolution, although the activity has constantly decelerated as the year was drawing on.

Construction sector has been the only sector that shows a positive variation regarding the third quarter of 2011, succeeding in holding back its year-on-year fall by 1.2 per cent, from -0.6 to 4.8 per cent. The sector has accumulated year-on-year decreases in the last four years. As for the housing buying and

La evolución de la economía del País Vasco se ha sustentado fundamentalmente en la positiva evolución, aunque más atenuada que en trimestres precedentes, del sector industrial, y en la leve mejoría de los servicios, así como en el avance de las exportaciones que continúan con aumentos significativos.

La economía vasca finalizó el año con un crecimiento medio del 0,6%, una décima por debajo del registrado por España, siendo previsible una nueva época de recesión económica del País Vasco. Las previsiones para la economía vasca en 2012 son negativas para los distintos analistas especializados (en una horquilla del -1,0% al 1,0%).

La industria continúa siendo el sector sobre el que se sustenta la evolución positiva del PIB, aunque su actividad se ha ido desacelerando según avanzaba el año.

Por su parte, el sector de la construcción ha sido el único que muestra una variación positiva respecto al tercer trimestre de 2011, logrando frenar en un 1,2% su caída interanual, desde el -6,0% al -4,8%. El sector acumula cuatro años de decrecimientos interanuales. En cuanto a la compraventa de viviendas, el

selling, the decrease was -19.9 per cent, being less deep the fall of the subsidized housing.

In spite of its negative evolution during 2011, services sector shows a slight increase on a year's average basis. The year-on-year rate has worsened by 0.5 %, standing at 0.6% in the last quarter.

On the demand side, in the last quarter of 2011, the domestic demand registered negative variations. After three quarters increases, its year-on-year rate worsened by twelve tenths, with a fall of -1.0 per cent. Even worse is the investment situation that keeps a year-on year rate by the end of 2011 with negative values, deteriorating in 2.6 points the rate registered in the third quarter. The Basque consumers confidence rate during the first quarter of 2012 shows a crisis year with no much expectation of economic and employment recovery, as it decreased by fifteen points during the last year.

The contribution of the foreign sector to the GDP evolution has been positive. Exports evolution is still more expansive than the imports evolution, producing an improvement in the foreign balance that clearly expressed that the relative evolution of GDP was better than the observed in domestic demand.

During 2011 the Basque Country exports

descenso ha sido del -19,9%, siendo mas intensa la caída para las viviendas libres que para las protegidas.

A pesar de su negativa evolución durante 2011, el sector servicios presentó, en un promedio anual, un ligero ascenso. Su tasa interanual ha empeorado un 0,5% en el último trimestre situándose en el 0,6%.

Desde el lado de la demanda, en el último trimestre de 2011, la demanda interna registró variaciones negativas. Después de tres trimestres de ascensos, su tasa interanual empeoró en doce décimas, cayendo un -1,0%. Peor es la situación para la inversión, que mantiene una tasa interanual al final de 2011 en valores negativos, empeorando en 2,6 puntos la tasa registrada en el tercer trimestre. El índice de confianza de los Consumidores vascos del primer trimestre de 2012 dibuja un año de crisis, con pocas expectativas para la recuperación económica y del empleo, habiendo perdido quince puntos en el último año.

La aportación del sector Exterior a la evolución del PIB ha sido positiva. La evolución de las exportaciones sigue siendo más expansiva que la de las importaciones, dando lugar a una mejoría en el saldo exterior que explica una mejor evolución relativa del PIB frente a la observada en la demanda interna.

Las exportaciones del País Vasco

amounted to 21,067 million euros, with an increment of 17.9 per cent with regard to the definitive data of 2010. With regard to imports, they reached 17,000 million euros in 2011, with an increase of 10.8 per cent regard the previous year.

The trade balance of the Basque Country, -difference between exports and imports- ended in 2011 in a surplus of 3,967 million euros that represented an increase of 62.3 per cent regarding 2010. France and Germany are still the main clients of the Basque exports, countries that received 19.6 and 14.4 per cent of the Basque sales, respectively. Among the ten main destinations of the Basque products, none of them has reduced flow, being Brazil (57.0%), France (33.4%) and the Netherlands (31.4%) the countries that have intensified their buying.

In 2011 the Basque industry increased by 2.1% compared to 1.8% in 2010. As per territories, both Alava and Guipúzcoa behaved in a more favorable way in the whole Basque Country, whereas Vizcaya stood below. Alava closed 2011 with an accumulated growth of 6.1 per cent, and an year-on-year variation in January 2012 of 3.0 per cent. Guipúzcoa had an increment of 3.0 per cent at the end of 2010, but it has begun the present year with a very weak increase of 0.4 per cent to be

sumaron el año pasado 21.067 millones de euros, con un aumento del 17,9% respecto a los datos definitivos de 2010. Por su parte, las importaciones alcanzaron en 2011 17.000 millones de euros, con un incremento del 10,8% respecto al año anterior.

La balanza comercial del País Vasco, diferencia entre las exportaciones y las importaciones, se saldó en 2011 con un superávit de 3.967 millones de euros, representando un aumento del 62,3% respecto a 2010. Francia y Alemania siguen siendo los clientes preferentes de las exportaciones vascas, países a los que han ido el 19,6% y el 14,4% de las ventas, respectivamente. Entre los diez principales destinos de los productos vascos, ninguno de ellos ha disminuido su flujo, siendo Brasil (57,0%), Francia (33,4%) y Países Bajos (31,4%) los que más han intensificado sus compras.

En 2011 la industria vasca creció un 2,1%, frente al 1,8% de 2010. Por territorios, tanto Álava como Guipúzcoa se comportaron de una manera más favorable al conjunto del País Vasco, mientras que Vizcaya se quedó por debajo. Álava finalizó 2011 con un crecimiento acumulado del 6,1%, siendo su variación interanual en enero de 2012 del 3,0%. Guipúzcoa tuvo un incremento del 3,0% al final del año pasado, mientras que ha comenzado el presente año con un avance muy débil, en concreto del

precise.

Vizcaya was the only territory where the industrial activity varied negatively in 2011, with a decrease of 0.9 per cent, so did in the first month of 2012, when the industrial activity decreased by 6.3 per cent year-on-year.

As far as the Basque labor market is concerned, the working population in the Basque Country has lost a total of 13,400 people (-1.4%) as regards the fourth quarter of 2010. The working population in the industrial sector decreased by 8,400 people, in the construction sector 4,300 employments were lost, whereas the service sector increased by 1,400 jobs.

Unemployment rate during the last year increased by 1.2 per cent (from 10% to 11.2%), that means that 12,700 workers were added to the unemployment situation in the Basque Country, compared to 2010 fourth quarter data.

2011 turned out to be one of the most volatile and eventful years ever for the global shipping environment. Three sets of events stands out; another financial crisis raised its head, the social upheaval in the Middle East (known as the Arab Spring) continued and, lastly, it was a major year for natural disasters with the two biggest –a tsunami and earthquake in Japan and the “flood of

0,4%.

Vizcaya, por su parte, fue el único territorio donde su actividad industrial varió negativamente en 2011 con un descenso del 0,9%, y así ha sido también en el primer mes de 2012, donde ha descendido un 6,3% interanual.

Por lo que se refiere al mercado de trabajo, la población ocupada en la C.A.V. ha perdido, en relación con el cuarto trimestre de 2010, un total de 13.400 personas (un -1,4%). La población ocupada en el sector Industrial disminuye en 8.400 personas, en la construcción se pierden 4.300 empleos, mientras que en el sector servicios aumentan los puestos de trabajo en 1.400.

La tasa de paro en el último año ha aumentado 1,2 puntos porcentuales (del 10% al 11,2%), con lo que 12.700 personas más se añaden a la situación de desempleo en la C.A.V. en comparación con los datos del cuarto trimestre de 2010.

2011 ha sido uno de los años más volátiles y llenos de acontecimientos para el transporte marítimo, destacando en particular tres de ellos: una nueva crisis financiera en ciernes, la continuación de la agitación social en el Medio Oriente (conocida como la primavera árabe) y, finalmente, los desastres naturales ocurridos en Japón –tsunami y terremoto- y en Australia “las inundaciones del siglo”,

the century” in Australia –having a direct impact on shipping. While the effect of these disasters varied among segment, the overall impact was negative for world growth and hence for tonnage demand.

As for the segments our Basque merchant fleet belongs to, we highlight as follows:

The Basque tanker ships fleet was affected to a certain extent by the ups and downs of the international market. Thus, during 2011, the decrease of the demand of this kind of vessels caused a freight decrease down to 1994’s levels, being the reduction of more than a million barrels of crude oil to be exported in Libya a fundamental factor in the decreasing of the demand growth of this kind of vessels, as the oil companies were forced to sell up stocks.

As for the Basque mini bulkcarriers fleet, it also experienced the weakness of the bulk carriers market. The massive increment of this fleet capacity made the average freights fall more than 40 per cent during 2011, remaining though thanks to the strong growth of trade led as it is being lately usual by China. Nevertheless, the exploitation of the bulk carriers fleet endured over the low levels of tankers and container ships

que tuvieron un impacto directo en el transporte marítimo. Aunque los efectos de estos desastres fueron distintos según los sectores, el impacto total fue negativo para el crecimiento mundial y por consiguiente para la demanda de tonelaje.

En lo referente a los sectores a los que pertenece la flota mercante vasca, destacamos lo que sigue:

La flota vasca de buques tanque se vio en mayor o menor medida afectada por los avatares del mercado internacional. Así durante 2011, la disminución de la demanda de este tipo de buques provocó una disminución de los fletes a niveles de 1994, siendo la pérdida de más de un millón de barriles de crudo para la exportación en Libia un factor fundamental en la disminución del crecimiento de la demanda de este tipo de buques, al verse forzadas las compañías petroleras a liquidar existencias.

La flota minigranelera vasca, por su parte, también experimentó el debilitamiento del mercado de bulk carriers. El masivo crecimiento de la capacidad de flota hizo que los fletes medios cayeran más del 40% durante 2011, manteniéndose, no obstante, gracias al fuerte crecimiento del comercio, liderado como viene siendo habitual por China. No obstante la utilización de la flota de bulk carriers permaneció por encima de los bajos niveles de los buques tanque y

fleets.

As far as our reefer fleet is concerned, the competition of the container industry is constantly growing whereas the reefer fleet is depleting. In spite of all that, the loyalty of the Basque reefer fleet makes all these changes cannot affect it so deeply. However, forecasts shows that by the year 2014 74 per cent of the perishable cargo will be carried in refrigerated containers that will provide 95 per cent of the total capacity of the reefer fleet.

As far as LPG vessels is concerned, 2011 as a whole was a positive year. Prices of oil products were kept very firmly, increasing by the end of the year.

On March 11, the Fukushima nuclear disaster struck. Regardless of the medium and long term impact of this event on the developed world, the call for alternative energy sources has created an enormous demand for LNG in Japan which will not cease. Japanese demand for LNG increased by more than 10% in 2011 compared to 2010, reaching 78 million tonnes.

Overcapacity finally cast a long shadow over container shipping in the year 2011. The surprising upsurge seen in 2010 was followed by a quasi-stagnation

portacontenedores.

Por lo que respecta a nuestra flota frigorífica, la competencia de la industria contenerizada sigue aumentando mientras la de los buques frigoríficos se reduce. Pese a todo esto, la fidelización de la flota frigorífica vasca hace que estos cambios no le afecten tan profundamente. No obstante, las previsiones indican que para el año 2014 el 74% de la carga perecedera se transportará en contenedores refrigerados que proporcionarán el 95% de la capacidad total de la flota frigorífica.

En cuanto a los buques LPG , 2011 en su conjunto fue un año positivo. Los precios de los productos derivados del petróleo se mantuvieron muy firmes, incrementándose a final de año.

El 11 de Marzo tuvo lugar el desastre nuclear de Fukushima. Además del impacto de este suceso a medio y largo plazo en el mundo desarrollado, la necesidad de nuevas fuentes de energía ha creado una enorme demanda de LNG en Japón que no cesará. La demanda japonesa de LNG se incrementó en más del 10% en 2011 frente a 2010, alcanzando los 78 millones de toneladas.

Un exceso de capacidad arrojó una gran sombra sobre el transporte de contenedores en 2011. Al sorprendente aumento de 2010 le siguió un cuasi-estancamiento de

of demand in 2011 on the east-west trades, fortunately counter-balanced by a healthier trade growth among emerging countries.

The Basque merchant fleet, as a whole, is a young fleet with an average age of 9.7 years, as per December, 31st, 2011, much younger than the world and Spanish average ages (18.5 years and 10 years respectively).

As for December 31st, 2011, the associated fleet comprised 68 merchant vessels and tugs that amounted 362,669 gt and 593,373 dwt.

By flags, and excluding those involved with port inner traffic, 58 per cent of the associated fleet is registered in the Canary International Registry, 12.9 per cent in the Registry of Madeira, 25.8 per cent in British Registries and the remaining vessels in other registries.

During 2011, the fleet registered in the Basque Shipowners Association was incremented by two new units and 7,515 dwt, with the addition of the following vessels: “Monte Anaga”, tanker (4,335 dwt), of Naviera Altube, S.L. and “Urania Mella”, waste collecting, salvage, antipollution and fire prevention vessel (3,180 dwt) of Sertosa Norte, S.L., both vessels belonging to the Group Ibaizabal Management Services, S.L.

la demanda en 2011 en los tráficos este-oeste, afortunadamente con el contrapeso de un crecimiento del comercio en los países emergentes.

La flota mercante vasca, en su conjunto, es una flota joven con una edad media, a 31 de Diciembre de 2011, de 9,7 años, mucho menor que la mundial (18,5 años) y algo más joven que la española (10 años).

A 31 de Diciembre 2011, la flota asociada estaba compuesta por 68 buques mercantes y remolcadores, con un total de 362.669 gt y 593.373 tpm.

Por banderas, y, excluyendo a los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 58% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario, el 12,9% en el Registro de Madeira, el 25,8% en Registros Británicos y el resto en otros registros.

Durante el año 2011, la flota inscrita en la Asociación se ha incrementado en dos nuevas unidades y 7.515 tpm, con la incorporación de los siguientes buques: “Monte Anaga”, buque tanque (4.335 tpm), de Naviera Altube, S.L. y “Urania Mella”, buque de recogida de residuos, salvamento, antipolución y contra incendios (3.180 tpm), de Sertosa Norte, S.L., buques ambos pertenecientes al Grupo Ibaizabal Management Services, S.L.

In the Basque Country, the seaborne trade closed the year 2011 losing the activity that had already recovered in 2010. The Port of Bilbao registered a decrease of the goods moved of 5.7 per cent, whereas the decrease registered in the Port of Pasajes accrued until December was 16.7 per cent.

In this way, during 2011 both ports of Bilbao and Pasajes registered as a whole a fall in their goods traffic of -6.9 per cent in contrast with the increase of 6.9 per cent achieved in 2010. First information corresponding to the months of January and February 2012, highlights an even bigger backing step, with a joint drop of 16.9 per cent.

The Port of Bilbao moved during the year 2011 a total of 31.7 million tonnes compared to 33.6 million tonnes of 2010, what means a decrease of -5.7 per cent. As for liquid bulks the evolution is less dynamic as they decreased by 9.6 per cent, standing at 17.8 million tonnes. The dry bulks suffered a larger deterioration in 2011 as they decreased by 10.4 per cent, standing at a total volume of 4 million tonnes.

The best behaviour has corresponded to the goods carried in containers that increased by 6.7 per cent, and to the

En el País Vasco, el transporte de mercancías por vía marítima concluyó 2011 perdiendo la actividad que había recuperado en 2010. El Puerto de Bilbao registró una caída del 5,7% en sus mercancías mientras que el descenso en el Puerto de Pasajes en el acumulado hasta diciembre fue del 16,7%.

De este modo, a lo largo de 2011 los puertos de Bilbao y Pasajes registraron, en su conjunto, una disminución en su tráfico de mercancías de un -6,9%, en contraste con el crecimiento del 6,9% obtenido en 2010. Los primeros datos, correspondientes a los meses de enero y febrero de 2012, señalan un retroceso aún mayor, con una caída conjunta del -16,9%.

El Puerto de Bilbao movió durante el año 2011 un total de 31,7 millones de toneladas frente a los 33,6 millones de 2010, lo que supone una disminución de un -5,7%. Los graneles líquidos evolucionaron de un modo menos dinámico ya que disminuyeron en un -9,6%, situándose en 17,8 millones de toneladas. Los graneles sólidos, por su parte, sufrieron un mayor deterioro disminuyendo en un -10,4%, alcanzando un volumen total de 4 millones de toneladas.

El mejor comportamiento ha correspondido a las mercancías transportadas en contenedores, que aumentaron en un

general cargo with an increment of 4.4 per cent. On the other side, during 2011 a total of 2,990 vessels berthed the Port of Bilbao, what means 250 vessels less regarding 2010.

2001 has been a milestone as regards cruise vessel berths in the Port of Bilbao, reaching for the first time the figure of 53 calls compared to 33 in 2010. For eight of these vessels it was the first call at the Port of Bilbao. The total number of cruise tourists that arrive at or departed from the Port of Bilbao was 77,345 which represents an increase of 78% over 2010.

With this traffic increase in mind in 2012 the Bilbao Port Authority will begin to build a new cruise terminal with a third berthing line.

As far as the Port of Pasajes is concerned, in 2011 the goods traffic decreased from 3.8 million tonnes to 3.2 million tonnes, which means a decrease of -16.7 per cent. The volume of unloaded cargo drew back -18.1 per cent, reaching an amount of 1.9 million tonnes, whereas loaded goods dropped by -14.6 per cent, standing slightly below 1.3 million tonnes. The number of vessels that called at the Port of Pasajes also decreased by 186 vessels, standing at a total number of 963 vessels.

6,7%, y a la mercancía general, con un incremento del 4,4%. Por otra parte, en 2011 utilizaron el puerto bilbaíno un total de 2.990 buques, lo que supone 250 menos respecto 2010.

2011 ha marcado un nuevo hito en lo que se refiere a la llegada de cruceros al Puerto de Bilbao, alcanzándose por primera vez la cifra de 53 escalas, frente a las 33 del año 2010. Para ocho de estos buques, era la primera vez que hacían escala en el puerto de Bilbao. El número total de pasajeros de crucero ha sido 77.345, lo que supone un 78% de incremento respecto al año 2010.

Ante el creciente aumento de este tráfico, en 2012 la A.P.B. comenzará a construir una nueva terminal de cruceros con una tercera línea de atraques.

Por lo que se refiere al Puerto de Pasajes, en 2011 el tráfico de mercancías disminuyó de 3,8 millones a 3,2 millones, de toneladas lo que supone una caída del - 16,7%. El volumen de la mercancía descargada retrocedió en un -18,1%, alcanzando un total de 1,9 millones de toneladas, mientras que las mercancías cargadas disminuyeron en un -14,6%, situándose ligeramente por debajo de los 1,3 millones de toneladas. El número de buques que hicieron uso del puerto pasaitarra también se redujo, en este caso en 186, situándose en un total de 963.

The Basque Shipyards did not manage to sign a single contract for new vessels in 2011.

In order to keep activity and maintain the jobs the Basque shipyards are working on the order book accumulated in previous years, and that, as per the first days of October, amounted 16 vessels with a total tonnage of 105,456 cgt (compensated gross tonnes), 37 per cent of the Spanish total, according to the Naval Sector Management.

As far as the Basque Shipowners Association is concerned, during 2011, the close collaboration between the Transport Department of the Basque Government and the Association, in the field of education of the future officers for the Basque merchant fleet, has carried on. In this regard, both the Transport Department and the Association have maintained since the year 1993 a Collaboration Agreement to provide the students of the Nautical High Schools the compulsory training aboard the vessels of our associated companies.

In the same way, and sharing the concern of the European Commission and the EU Parliament for the shortage of European Union officers especially in the intra-European traffic (Short Sea Shipping), the Association signed a new

Por otra parte, los astilleros vascos en 2011 no lograron cerrar la contratación de ningún nuevo buque.

Los astilleros vascos para mantener su actividad y sus puestos de trabajo están tirando de la cartera de pedidos acumulada de ejercicios anteriores y que, a fecha de primeros de octubre, sumaba un total de 16 buques con un tonelaje total de 105.456 cgt (toneladas brutas compensadas), el 37% del total del Estado, según datos de la Gerencia del Sector Naval.

Por lo que a la Asociación de Navieros Vascos se refiere, durante el año 2011, ha continuado la estrecha colaboración que la Asociación mantiene con el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, en el terreno de la formación de los futuros marinos de la flota mercante vasca. A este respecto, la Asociación y el Departamento de Transportes mantienen desde el año 1993 un Convenio de Colaboración para facilitar las prácticas obligatorias a los alumnos de las Escuelas Superiores de la Marina Civil en los buques de las empresas asociadas.

Del mismo modo, y en relación a la 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 mantiene un

agreement with the Basque Transport Department in order to provide training to the European Union national cadets aboard the associated vessels. Thanks to it, during 2011, 98 students (56 from Bridge section and 42 from Naval Engines) were able to have their training aboard the Association vessels. Since the beginning of this Program, more than a thousand students (1,448) have benefited from it.

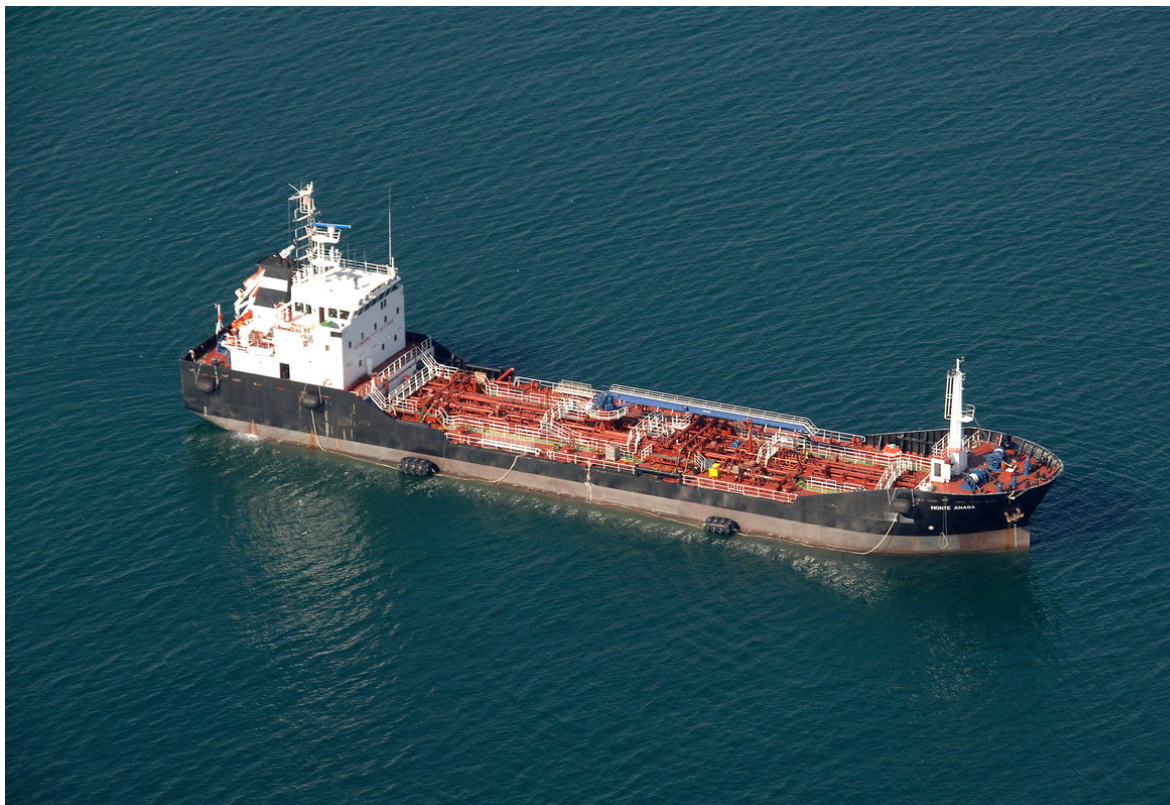
As we have already remarked in previous chapters, Maritime Piracy is considered as the hottest issue for the shipping industry in recent years and there is still a debate on finding ways to curb the plague, considering a subject in which our Basque merchant fleet is also involved. A piracy attack is an unprecedented criminal phenomenon. Crews and owners feel vulnerable and whenever a vessel sails into the High Risk Area are under the threat of a possible hijacking.

In the first nine months of 2011, there were 199 attacks off the coasts of Somalia, targeting 24 vessels, in which 400 crew were taken hostage, according to the International Maritime Bureau's Piracy Report Centre. Luckily, during the last year 2011 none of our associated vessels was seriously involved in such a global matter.

convenio con el Departamento de Transportes para facilitar el embarque de alumnos de Náutica nacionales de la Unión Europea en los buques asociados. Gracias a ello, durante 2011, 98 alumnos (56 de Náutica y 42 de Máquinas Navales) pudieron realizar sus prácticas en los buques de las empresas asociadas. Este programa ha sobrepasado ya el millar de alumnos (1.448) que se han beneficiado del mismo desde su inicio.

Como ya hemos comentado en capítulos anteriores, en los últimos años la piratería se ha considerado como uno de los asuntos más complejos de la industria marítima, manteniéndose el debate sobre la manera de frenar esta plaga, y siendo un lastre al que no es ajena nuestra flota mercante vasca. Un ataque pirata es un fenómeno criminal sin precedentes. Tripulaciones y armadores se sienten vulnerables, ante la posibilidad de un secuestro, cuando un buque tiene que navegar por zonas de alto riesgo.

En los primeros nueve meses de 2011, se produjeron 199 ataques frente a las costas de Somalia, abordando 24 buques y tomando como rehenes a 400 tripulantes, según datos del Centro de Información de la Piratería del IMB. Afortunadamente, durante el pasado año ninguno de nuestros buques asociados se vio afectado gravemente por este fenómeno global.



“MONTE ANAGA” - Buque Tanque. 2.651 GT - 4.335 TPM - Año de construcción 2010
(Naviera Altube, S.L. - Ibaizabal Management Services, S.L.)



“URANIA MELLA” - Buque de recogida de residuos, salvamento, antipolución, y contra incendios. 1.676 GT - 3.180 TPM - Año de construcción 2010. (Sertosa Norte. S.L. - Ibaizabal Management Services, S.L.)

DINÁMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS

ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

La Asamblea General de Asociados se celebró el día 13 de Julio de 2011 en Gipuzkoa. El programa del día comenzó en Getaria con la celebración de una Misa en la Iglesia de San Salvador, con ofrenda floral y cántico de la Salve Marinera y Salve Regina, seguido de una visita guiada al Museo Balenciaga, en la misma localidad.

Posteriormente tuvo lugar la celebración de la Asamblea General, en el Restaurante Aiten-Etxe de Zarautz, que contó con la presencia del Director de Puertos y Aeropuertos del Gobierno Vasco, donde se hizo entrega de la Memoria de la Asociación a todos los asistentes, finalizando con un almuerzo.

El Almuerzo de Navidad se celebró el día 22 de Diciembre, en Bilbao, en el Restaurante Ibaigane, contando con la participación de la mayoría de los Asociados y antiguos miembros de la Asociación “Old Fellows”, en el que nos acompañó nuevamente, el Director de Puertos y Aeropuertos del Gobierno Vasco, D. Félix Asensio.

Previamente se celebró la tradicional Misa en la Iglesia de San Vicente Mártir de Abando, oficiada por D. Joseba Beobide Capellán del Puerto de Bilbao y Director del Stella Maris (Apostolado del Mar).

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 2011 – Zarautz (Gipuzkoa)



Celebración Almuerzo de Navidad 2011 - Bilbao

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2011

GOBIERNO VASCO

La Asociación de Navieros Vascos ha mantenido a lo largo del año una estrecha relación con los responsables del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, y más directamente con el Director de Puertos y Aeropuertos, D. Félix Asensio Robles, y con D. Ricardo Torre Oleaga, responsable del Departamento Técnico de dicha Dirección.

La Asociación de Navieros Vascos, que representa a la mayoría de las empresas navieras de la Comunidad Autónoma Vasca, cuenta con la colaboración del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco para 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 llevado a cabo durante el presente año la organización de 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 siempre que le ha sido requerido.

Asimismo, la Asociación viene llevando a cabo un programa, ya consolidado, suscrito con este Departamento, y que se inició en el año 1993, a través del cual cada año gestiona 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 2011 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 2011 se han llevado a cabo un total de 98 embarques, de los cuales 56 correspondieron a estudiantes de puente, y 42 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 2011:

Relación de Alumnos y Alumnas embarcados durante 2011

ALUMNOS

Manuel Jiménez Pérez
Recflair Eblahan
Kumar Preetam
Jeffrey J. Aspera
Rubén Gómez Campos
Laura Terceño Tribis Arrospe
Symoun A. Miculob
Axier Gallastegui Nadal
Adrián Portilla García
Adolfo Stalin Ara Soldevilla
John Alexander López Ticona
Oswaldo Hanks Aranda Ruiz
Lino Giri
Xiomara Lambarri Sagarduy
Kevin Jay R. Villondo
Daniel Barroeta de Luis
Zerwin P. Agarano
Miguel Alejo Rubio Cremades
Brian Cuniffe
Estefanía Zamora Fernández
Jon Elósegui López
Adrián Draghici
Manuel Dopico Dopico
Volodymir Vlaznyev
José Ricardo Senra Soneira
Adrián Méndez Méndez
Carles Blanch I Pujol
Jorge Díaz Lage
Martín Caamaño Bermudez
Juan Andrés Suarez Rodríguez
Laura Terceño Tribis-Arrospe
Ibán Monasterio Bilbao
Cathal Cunningham
Claudio Vladimir Moya Alvarez
María Martínez Rami
M^a Teresa Méndez Rodríguez
Anna Martínez Vidal
Juan Blazquez Soriano

EMPRESAS

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

BUQUES

Becquer
Alexandra Kosan
Andrea Añón
Isabella Kosan
Laga
Cervantes
Isabella Kosan
Gatika
Ibaizabal Siete
Monte Granada
Monte Granada
Monte Granada
Lea
Laida
Helena Kosan
Ibaizabal Seis
Alexandra Kosan
Barizo
Andrea Añón
Celanova
Ibaizabal Ocho
Andrea Añón
Sertosa Treinta y dos
Andrea Añón
Sertosa Treinta y dos
Anzoras
Laudio
Laida
Lea
Barizo
Ibaizabal Ocho
Sertosa Treinta
Andrea Añón
M.Y. Atlantic
Sertosa Treinta
Muros
Bouga
Medal

Sergio Cagigas Ruiz Lazcano
Joan Agut Tebe
Rodel U. Gonzales
Jorge Luis Oyola Cornelio
Jonathan Paul Tong Saldaña
Paolo Jonathan Solari Miranda
Alejandro Valles Muñoz
Matthew Clements
Luke Rawlinson
Medina Silva
Laura Terceño Tribis-Arrospe
Cristoffer Illich Merino Carreño
Jymmy Alexander Ayala Caro
Ali A. Cali
Cariosa Cullen
Cristina García Martínez
Beatriz Blanco Gallego
David Seijas Morante
Medina Silva
Cariosa Cullen
Jason Whitelaw
M^a Teresa Méndez Rodríguez
Alejandro G. Alcalá
Aritz Taberna Ungil
Lucas Vallejo González
Beatriz Lozoya Rodríguez
Oscar Javier García Andrade
Eder Zuñiga Espinosa
Eneko Ruíz Iglesias
Jorge González Sánchez
Lucas Vallejo González
Andrés Bernardo Suárez
Christian Alexis Estrada Socola
Rory Munro
Adrián Pérez Rodríguez
Daniel Ameijenda Blanco
Manuel Pena Tome
Mikel Quintano Trigueros
Bruna Caamaño Etchevers
Sarena Joyce Gadot
Samuel Diego Calderón Veramend
Alonso Traba Regueiro
Nestor Fernández González
Adrián Méndez Méndez
Antón de Andrés Ardá
Josu Elorza Ispizua
Martín Caamaño Bermudez
Vito Alonso Uribarrena
Mauricio Mata Bonache
Ricardo Balil Muiños
Marvin Luel Rabanal Portella
Bruno Riveiro Carballa
Daniel Galende Alvarez
Ana Guillén Garrido
Jeffrey J. Espera
Adrián Fernández Lanza
Ekaitz Oyenarte Zubiaga
Endika Garzón Puente
Daniel Veira Rodríguez
Jesús M^a Dovale Coello

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

Albiz
Laga
Helena Kosan
Monte Granada
Monte Granada
Monte Toledo
Monte Toledo
Andrea Añón
Andrea Añón
Andrea Añón
Muros
Monte Umbe
Monte Umbe
Helena Kosan
Andrea Añón
Sertosa Treinta y dos
Sertosa Treinta y dos
Sertosa Treinta y dos
Andrea Añón
Andrea Añón
Andrea Añón
Medal
Alexandra Kosan
Sertosa Treinta
Monte Umbe
Laudio
Berceo
Salica Frigo
Luno
Bouga
Monte Granada
Monte Granada
Monte Toledo
Andrea Añón
Sertosa Treinta y dos
Sertosa Treinta y dos
Sertosa Treinta y dos
Ibaizabal Ocho
Anzorras
Isabella Kosan
M.Y. Atlantic
Muros
Albiz
Laida
Sertosa Treinta y dos
Salica Frigo
Lea
Sertosa Treinta y dos
Izar Argia
Monte Granada
Monte Toledo
Sertosa Treinta y dos
Sertosa Treinta
Bouga
Alexandra Kosan
Laga
Izar Argia
Laudio
Sertosa Treinta y dos
Sertosa Treinta y dos

**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2011**

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
2011	56	42	98
TOTAL 1993-2011	895	553	1.448

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, así como 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 el mes de enero, el Secretario General de la Asociación cursó una visita a la Directora General de la Marina Mercante, D^a M^a Isabel Duránte Gil, en el transcurso de la cual, tuvo la oportunidad de darle a conocer, en primera persona, la labor que desempeña la Asociación de Navieros Vascos, y ofrecer nuestro apoyo y colaboración en favor del Sector marítimo.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La Asociación asiste regularmente a las reuniones de la Comisión Ejecutiva del Instituto Social de la Marina de Bizkaia, representada por D. Javier Zapatero Manguillot y D. Juan José López Inoriza, pertenecientes a dos de nuestras empresas asociadas, trasladando y exponiendo en dichas reuniones temas comunes que pueden afectar a todos los 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					
AÑOS	GRUPO PRIMERO				GRUPO SEGUNDO		GRUPO TERCERO			TOTAL	OTRAS SITUACIONES					
	Mercante	Pesca	Estiba	Otros	TOTAL	GRUPO 2A	GRUPO 2B	C. AJENA	C. PROPIA	TOTAL		Desempleo	Convenio Especial	As.Sanitaria emigr. sin c. especial	Asimilados 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
2011	12.138	7.834	6.836	3.512	30.320	4.153	5.442	5.053	13.814	18.867	58.782	10.979	2.525	436	14	72.736
En el periodo 1985-1994 los afiliados en otras situaciones se incluyen en los Grupos Primero, Segundo y Tercero de afiliados en empresas del R.E.M.																

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.

Fuente: Instituto Social de la Marina

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

La Autoridad Portuaria de Bilbao forma parte de la Junta Directiva de la Asociación de Navieros Vascos, existiendo siempre una estrecha relación entre ambas instituciones; actualmente a través de su Presidente, D. José Ramón de la Fuente.

UNIVERSIDAD DEL PAIS VASCO (UPV-EHU)

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA Y MÁQUINAS NAVALES

La Escuela de Náutica de Bilbao y la Asociación de Navieros Vascos 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 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 mayoría de los alumnos y alumnas 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.

Por otro lado, nuestras empresas asociadas han participado activamente contribuyendo a la formación de los futuros profesionales del sector, facilitando el embarque a bordo de los buques de su flota, y aportando su experiencia y conocimientos, tanto a bordo como en tierra.

La Escuela de Náutica de Bilbao registró en el curso 2010 - 2011 un total de 51 nuevos ingresos. En dicho periodo el número de Licenciados/as de Náutica fue de 24 y el de Máquinas Navales 31.

Acompañamos el Plan de Estudios de los Grados acordes con el proceso de Bolonia: “Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo”, y “Grado en Ingeniería Marina”.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA

La Asociación de Navieros Vascos forma parte del Consejo Asesor de la Escuela de Administración Marítima, con la que mantiene una estrecha relación y permanente colaboración, a través de su Coordinador, D. José Luis Trueba.

Esta institución dependiente de la Dirección de Puertos y Aeropuertos del Gobierno Vasco, 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.

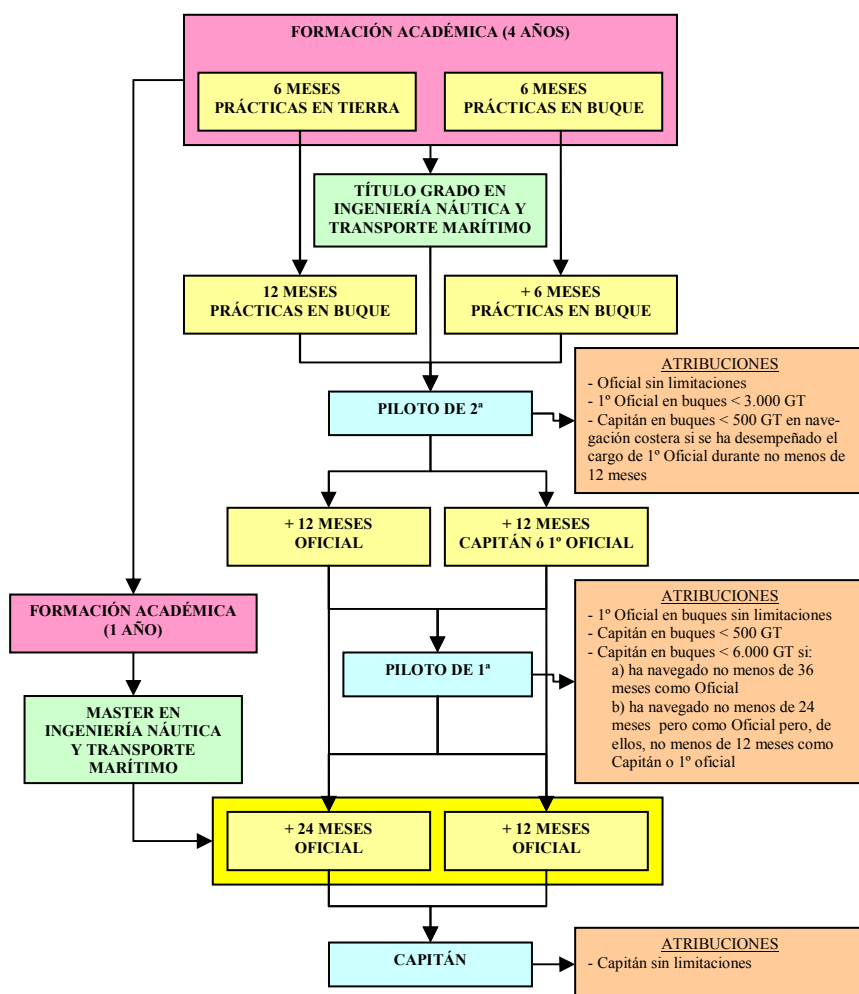
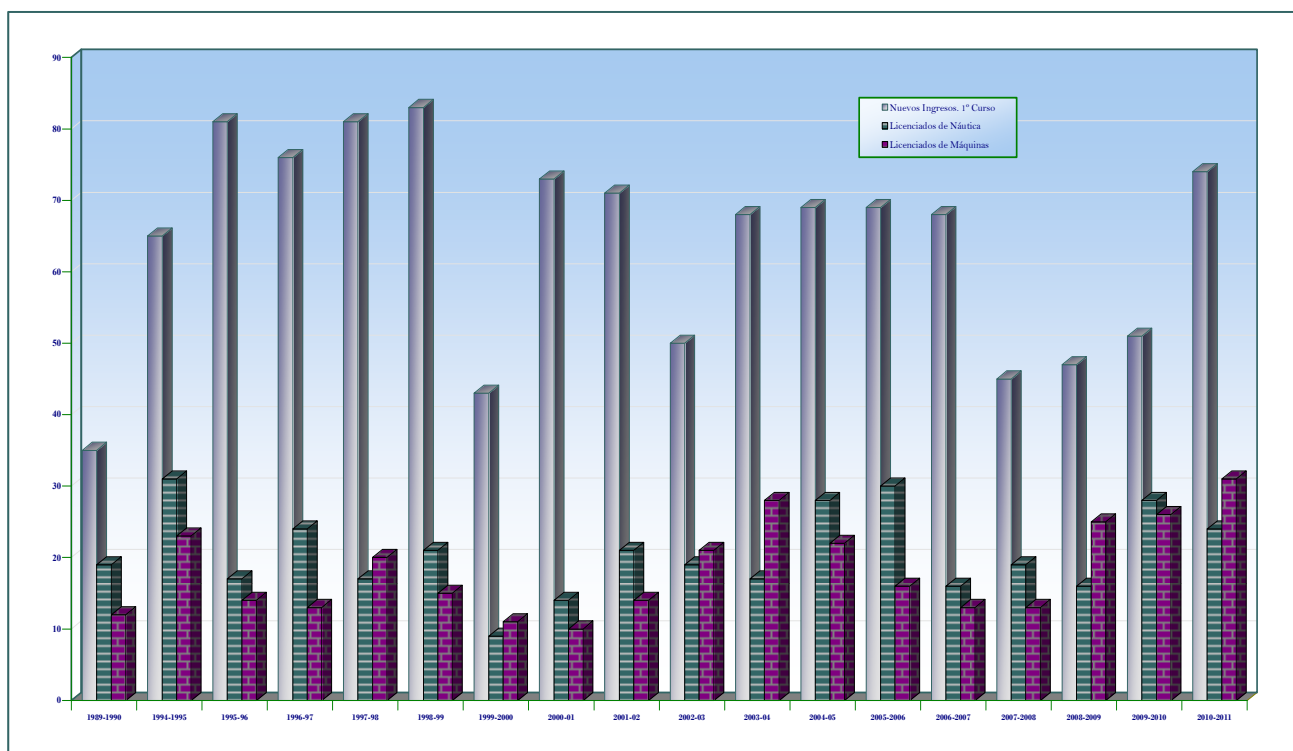
La Escuela de Administración Marítima organiza el “Máster/Experto en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias y Derecho Marítimo” conjuntamente con la Universidad de Deusto, que cuenta ya con su duodécima edición.

En este Máster, que está dirigido principalmente a postgraduados y profesionales de las empresas marítimo-portuarias y de comercio exterior, y que goza de gran reconocimiento a nivel internacional, participan y colaboran miembros de la Asociación.

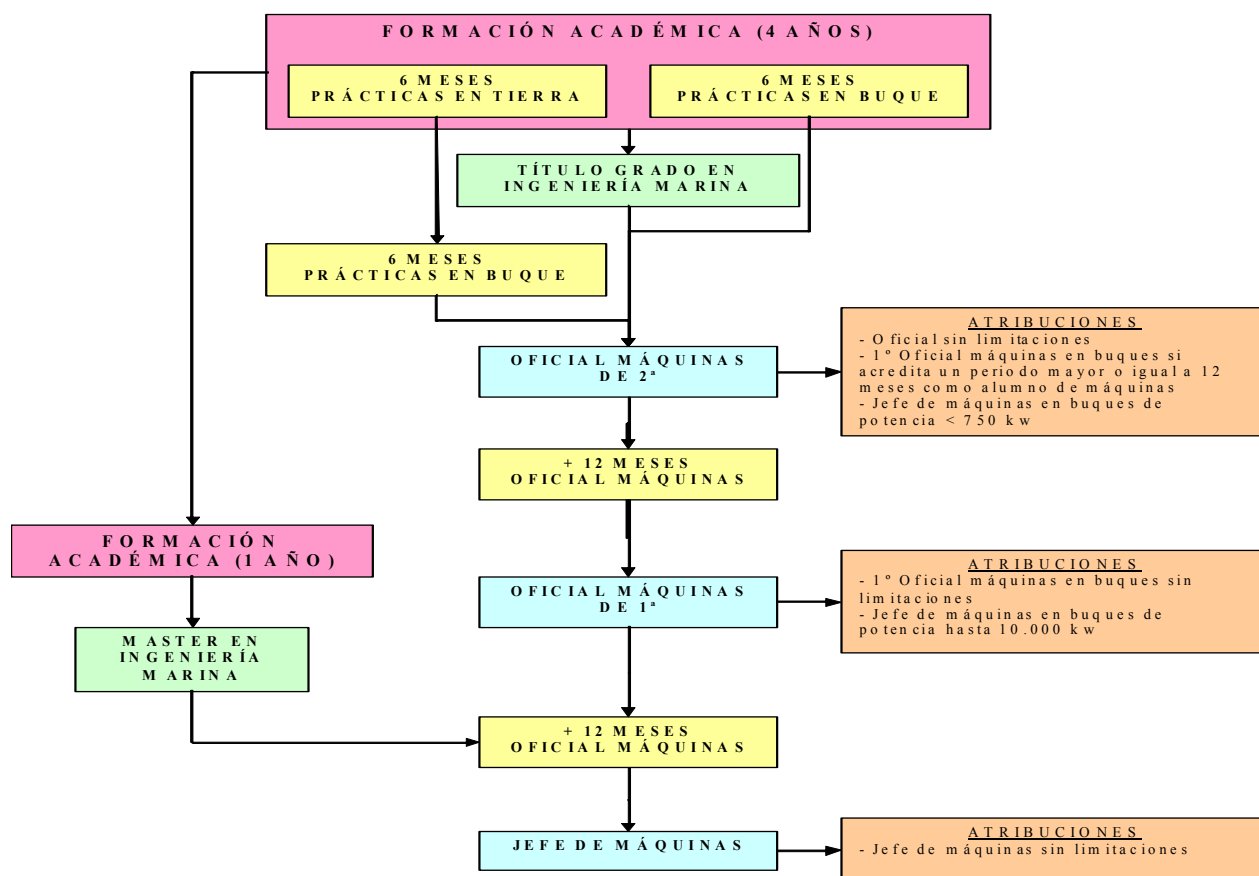
La Asociación colabora en el módulo de Short Sea Shipping de dicho Máster, en el que se ofrece a los alumnos una visión global y práctica con un curso-taller a bordo de un buque en su trayecto Barcelona-Civitavecchia-Barcelona.

La Asociación participa asimismo en el Master que dicha Escuela organiza en Panamá, en colaboración con la Universidad de Santa María de la Antigua.

ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE NAUTICA Y MAQUINAS NAVALES DE BILBAO



TÍTULOS ACADÉMICOS Y PROFESIONALES



Fuente: E.T.S. de Náutica y Máquinas Navales de Portugalete y Asociación de Navieros Vascos

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

En el ámbito internacional, durante el año de exposición, el Sr. Secretario General ha mantenido reuniones con la Universidad Marítima Internacional de Panamá, y con otras Facultades y Escuelas de Náutica como las de Perú y Cuba, sobre temas relacionados con la formación.

La Asociación cuenta asimismo, con un Convenio de Colaboración suscrito el pasado año con el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante de Perú para facilitar la formación y el empleo de los marinos inscritos en dicho colegio.

Por otro lado, ha realizado gestiones con las autoridades marítimas cubanas y con la Agencia Europea de Seguridad Marítima, en relación a los refrendos de titulaciones marítimas.

La Asociación de Navieros Vascos, además de ser miembro de BIMCO (The Baltic and International Maritime Council), ha estado presente en foros y jornadas del ámbito marítimo a nivel internacional.

ACTIVIDAD DIVULGATIVA

Durante el año 2011 la Asociación ha prestado servicios a sus asociados, manteniéndoles informados con regularidad mediante el envío de circulares y comunicaciones, así como mediante reuniones informativas y jornadas sobre novedades legislativas, laborales y de otra índole, que pudieran afectarles, principalmente relacionadas con el 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 los datos de las empresas asociadas.

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 de colocación autorizada por el Servicio Vasco de Empleo LANBIDE.

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, entre las que podemos citar, la Jornada- Workshop sobre *“cómo debe afrontar el personal del buque las inspecciones externas que recibe”* que se celebró en el Hotel Carlton de Bilbao, contando con la participación de las autoridades marítimas, inspectores de Vetting y Sociedades de Clasificación, con el patrocinio de la Dirección de Puertos y Aeropuertos del Gobierno Vasco, y que resultó de gran interés.

Podemos destacar también el Almuerzo de trabajo y confraternización con el personal de las Capitanías Marítimas de Bilbao y Pasajes, celebrado en la Sociedad Bilbaína, que contó con numerosos asistentes y tuvo una excelente acogida.

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



Workshops sobre como debe afrontar el personal del buque las inspecciones externas que recibe

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

RELACIÓN DE ARMADORES Y BUQUES

A 1 de Enero de 2012

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>Tenna Kosan</i>	L.P.G.	5.103	6.095
<i>Henrietta Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.587
<i>Victoria Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.556
<i>Leonora Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.546
	TOTAL	31.167	36.412

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>Ibaizabal Diez</i>	Remolcador	708	413
<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 de vertidos	149	315
<i>Aitor Uno</i>	Remolcador	125	83
<i>Alai</i>	Remolcador	125	83
	TOTAL	6.630	4.514

➤ NAVIERA ALTUBE, S.L.

<i>Monte Anaga</i>	Buque tanque.	2.651	4.335
	TOTAL	2.651	4.335

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
➤ ONDIMAR TRANSPORTES MARITIMOS LDA.			
<i>Monte Toledo</i>	Buque tanque	79.200	150.581
<i>Montesperanza</i>	Buque tanque	81.187	159.236
<i>Montestena</i>	Buque tanque	81.187	159.236
	TOTAL	241.574	469.053
➤ 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>Ereaga</i>	Lancha	19	-
<i>Parrulo</i>	Lancha	17	-
<i>Urania Mella</i>	Recogida residuos, salvamento C.I	1.676	3.180
	TOTAL	4.792	6.491

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

MURELOIL, S.A.

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

NAVIERA GALDAR, S.A.

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

NAVIERA MURUETA, S.A.

<i>Laga</i>	Carga seca y portacontenedores	3.911	5.651
<i>Laida</i>	Carga seca y portacontenedores	3.911	5.651
<i>Luno</i>	Carga seca y portacontenedores	3.446	5.289
<i>Lea</i>	Carga seca y portacontenedores	3.334	5.274
<i>Laudio</i>	Carga seca y portacontenedores	2.909	4.287
<i>Medal</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.500
<i>Muros</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.500
<i>Albiz</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.700
<i>Anzoras</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.700
TOTAL		31.483	46.552

RODIA CANTABRICA, S.L.

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

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

SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.

<i>Berceo</i>	L.P.G.	4.691	4.380
<i>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

* BULK TRADING, S.L.

12 EMPRESAS
66 BUQUES
396.280 GT
663.302 TPM

Bilbao, 1 de Enero de 2012

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 COMPETITIVIDAD
 - ❖ ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
 - ❖ PUERTO DE BILBAO
 - ❖ PUERTO DE PASAJES
 - ❖ PUERTOS DEL ESTADO
 - ❖ UNIÓN EUROPEA
-