

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2013

ÍNDICE / 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 2013**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2013
- 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 2013**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2013
- 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 2013, 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.

En 2013, la economía mundial solamente alcanzó un moderado crecimiento del 2,1%. No obstante, algunos signos de mejoría han aparecido más recientemente. La Eurozona ha salido finalmente de una prolongada recesión, con un producto interior bruto para toda la zona comenzando a crecer otra vez; la economía de Estados Unidos continúa recuperándose; y algunas de las grandes economías emergentes, incluida China, parecen haber detenido su ralentización o verán un crecimiento acelerado.

Por otra parte, crece la preocupación deflacionista en la Eurozona, mientras que Japón ha conseguido terminar con su deflación de una década. Entre los países en desarrollo y economías en transición, los índices de inflación se situaron por encima del 10% en tan sólo una docena de economías diseminadas por diferentes regiones, especialmente en Sud-Asia y África.

La situación global del empleo en el mundo sigue siendo alarmante, ya que los efectos duraderos de la crisis financiera pesan en los mercados laborales de muchos países y regiones. Entre las economías desarrolladas, la situación más inquietante se encuentra en la Eurozona, donde los niveles de desempleo rondan el 27% en Grecia y España, con índices de desempleo en jóvenes que alcanzan a más del 50%.

El crecimiento del comercio mundial siguió debilitándose en 2013, arrastrado por el bajo crecimiento económico. Una demanda deprimida en muchos países desarrollados y un tambaleante

crecimiento en los países en desarrollo llevó a un descenso del volumen exportado en el mundo, del 3,1% en 2012 a sólo un 2,3% en 2013, muy por debajo de la tendencia previa a la crisis financiera.

Los precios de las materias primas mostraron tendencias divergentes durante 2013 dentro de una moderación total. Los precios de los alimentos han disminuido gradualmente, debido a mejores cosechas de lo esperado de los principales cultivos. Los precios del petróleo han tenido notables fluctuaciones durante 2013 debido a diferentes cuestiones geopolíticas. Se prevé que los precios de las materias primas se mantengan relativamente uniformes.

El precio del petróleo Brent osciló durante 2013 de los 113,93 \$/b en Enero a los 108,33 \$/b al finalizar el año.

A comienzos de 2014, el tonelaje combinado de la flota mercante mundial se situó en 49.576 buques con 1.065 millones gt, 1.600 millones tpm y 19,5 millones TEU, respectivamente, lo que supone un aumento del 4,2% en tonelaje de peso muerto y del 1,7% en número de buques.

La flota mercante mundial continúa creciendo en tonelaje aunque el crecimiento de la flota se haya frenado.

El año 2013 trajo muchos cambios a la industria marítima mundial. Por primera vez desde el comienzo de la crisis económica y financiera, el volumen de nuevos pedidos de buques superó al de tonelaje entregado (105 millones tpm). Los nuevos pedidos de buques alcanzaron un máximo de 142 millones tpm, mucho mayor de lo esperado. Tras cuatro años de descenso, parece que la cartera de pedidos mundial se ha estabilizado. Con un volumen de 274 millones tpm al inicio de 2014, la cartera de pedidos mundial aumentó un 10% más que en 2013.

A principios de 2014, la cartera de pedidos total representaba un 17% de la capacidad de la flota existente. En los sectores de bulk carriers y portacontenedores todavía se aprecia una cartera sobredimensionada con el 20,6% y el 19,8%, respectivamente. Estos porcentajes se situaron en el 13,4% para buques tanque y el 8,9% para buques de carga general.

El crecimiento de la flota comenzó a ralentizarse en 2013 con tan sólo un 4,2%, en tpm, (6,7% en 2012), el menor incremento en diez años. Tras los 150 millones de tpm de nueva capacidad añadidos

en 2012, en 2013 se entregaron 1.713 nuevas unidades con un tonelaje combinado de 105 millones de tpm, un descenso del 30% en comparación con el año anterior.

Está previsto que un 47% (129 millones tpm) de la actual cartera de pedidos sea entregado a la flota mundial en 2014, de los cuales 953 son bulk carriers (73 millones tpm) y 230 portacontenedores (1,6 millones TEU).

El desguace de buques sigue a un nivel alto, alcanzando el tercer mayor volumen anual jamás registrado (1.000 buques con 45 millones tpm).

En 2013, los astilleros chinos, coreanos y japoneses contaban con más del 94% de las entregas mundiales de buques nuevos. Con respecto a los nuevos pedidos en 2013, los astilleros chinos mantienen una participación del 47,5%, seguido por Corea (30,4%) y Japón (15,9%).

Como referido, a comienzos de 2014, la flota mercante mundial alcanzó los 1.604 millones tpm. Cerca del 74% de este tonelaje está abanderado fuera del país de domicilio del armador (en registros abiertos o asimilados). A Enero de 2014, el tonelaje registrado en los diez primeros registros abiertos totalizaba los 883 millones tpm. Un 62% de este tonelaje total está registrado en sólo dos de los principales registros abiertos, es decir en Panamá (347 millones tpm) y en Liberia (200 millones tpm).

Grecia sigue siendo el primer país marítimo en términos de tonelaje de peso muerto con un tonelaje controlado de 282 millones tpm (17,7% de la flota mundial), seguido por Japón con 235 millones tpm (14,8%) y China con 184 millones tpm (11,6%). Los armadores griegos aumentaron su tonelaje un 10,8% de media por año en el período 2010-2014.

Entre los principales países marítimos, el mayor crecimiento de tonelaje en este período lo alcanzaron Corea (17,1%) y China (16,0%). A modo de comparación, la flota mercante mundial se incrementó un 6,9% de media en el mencionado período.

Por lo que a España se refiere, durante 2013, el número de buques se redujo en 12 unidades, y el tonelaje en un 3,8%. Tan sólo dos buques fueron incorporados a la flota. Operan bajo pabellón español el 57% de las unidades y el 60% del tonelaje controlado por las navieras españolas. A 1 de Enero de 2014, 149 buques enarbolaban bandera española, con 1,18 millones de tpm.

En la misma fecha, la flota registrada en nuestra Asociación estaba compuesta por 55 buques mercantes y remolcadores, con un total de 336.059 gt y 592.931 tpm.

Comparada con la flota mundial, con una edad media de 17,3 años, la flota mercante asociada, que acoge a la totalidad de la flota mercante vasca, a 31 de Diciembre de 2013, seguía siendo una flota joven, con 9,7 años, y algo más joven que la edad media de la flota controlada por las navieras españolas (14,4 años).

Por lo que se refiere al lastre de la piratería, el número de ataques realizados por piratas en Somalia y Costa de Adén se redujo en un 80% en 2013, donde sólo se registraron 15 ataques, frente a los 217 de 2011, y ningún secuestro, habiendo sido secuestrados, no obstante, más de 4.000 marinos en los últimos cinco años. A cambio, se ha producido un incremento de los robos a mano armada en el Golfo de Guinea, con objetivos diferentes a los somalíes, tales como el robo de la carga, frecuentemente petróleo, o dinero y objetos de valor a bordo, aumentando al mismo tiempo el grado de violencia utilizado en dichos ataques.

Por lo que a legislación marítima española se refiere, el BOE de 15 de Enero de 2013 publicaba el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprobaba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

Asimismo, el 30 de Diciembre se publicó en el BOE el Real Decreto 1042/2013 por el que se aprobaba el Reglamento del Impuesto sobre los Gases Fluorados de Efecto Invernadero y que entró en vigor el 1 de Enero de 2014.

Por otra parte, El 20 de Agosto de 2013 entró en vigor el Convenio OIT sobre Trabajo Marítimo (MLC 2006).

En cuanto a las acciones realizadas por nuestra Asociación, en 2013 se suscribieron dos nuevos Convenios con la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, gracias a lo cual 86 alumnos de las Escuelas Superiores de la Marina Civil (60 de Puente y 26 de Máquinas) pudieron realizar sus prácticas obligatorias en nuestros buques asociados, lo que hace ya un total de 1.633 los alumnos que se han beneficiado de este Programa desde su inicio en el año 1993, y que intentaremos mantener tras la firma de la renovación del Convenio existente con la UPV, para

adecuarlo a las directrices de Bolonia.

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 Sáinz
Secretario:	D. José Antonio Martínez Ortíz de Landaluce
Vocal:	D. Francisco Garaygordobil Amorrortu , <i>por Ibaizabal Management Services, S.L.</i>
Vocal:	D. Máximo Gutiérrez Hurtado , <i>por Naviera Murueta, S.A.</i>
Vocal:	D. Jon Santiago Irigoyen , <i>por Atlántico Shipping, S.L.</i>
Vocal:	D. León Mengod Guillén , <i>por Mureloil, S.A.</i>
Vocal:	D. Alberto Bilbao Aristimuño , <i>por Naviera Galdar, S.A.</i>
Vocal:	D. Luis Gabiola Mendieta , <i>por Autoridad Portuaria de Bilbao</i>
Vocal:	D. Santiago Bilbao Chopitea , <i>por Albacora, S.A.</i>
Vocal:	D. Rodolfo Burgos Marín , <i>por Globalgas, S.A.</i>
Vocal:	D. Aitor Ibarluzea González , <i>por Gasnaval, S.A.</i>
Vocal:	D. Juan Carlos Acha Arrieta , <i>por Bulk Trading, S.L.</i>
Vocal:	D. Ricardo Rubio Vilar , <i>por Rodia Cantabricae, S.L.</i>

RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS

- Albacora, S.A.
- Atlantico 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 Cantabricae, S.L.

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. Luis Gabiola
- 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 Azpeitia
- D. Máximo Gutiérrez
- D. Aitor Ibarluzea
- 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

ALBACORA, S.A.

Dirección: Polígono Landabaso s/n

48370 **BERMEO (BIZKAIA)**

Teléfono: 94-618 70 00 - *Fax:* 94-618 61 47

e-mail: bermeo@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: Muelle de la Ampliación (Acceso Ugaldebieta)

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

Iturriondo, 18, Edificio A-1

48940 **LEIOA (BIZKAIA)**

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

e-mail: gasnaval@gasnaval.com

GLOBALGAS, S.A.

Dirección: Ulises, 102 Bajo

28043 **MADRID**

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

e-mail: globalgas@globalgas.es

IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.

Dirección: Muelle Tomás Olabarri, 4-5º

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

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

e-mail: ibaizabal@ibaizabal.org

Web: <http://www.grupoibazabal.com>

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

A 31 de diciembre de 2013, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 56 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 337.875 GT y 596.721 TPM.

Las variaciones producidas durante el año 2013 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2013

BUQUES

- **“IBAIZABAL ONCE”** – Remolcador – 708 GT – 413 TPM
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal, S.A. / Ibaizabal Management Services, S.L.)

TOTAL ALTAS 2013: 1 BUQUES - 708 GT - 413 TPM

BAJAS DURANTE 2013

EMPRESAS

- ***SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.***

BUQUES

- **“IBAIZABAL DOS”** – Remolcador – 430 GT – 351 TPM
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal, S.A. / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- **“BERCEO”** – Buque LPG – 4.691 GT – 4.380 TPM
(Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.)
- **“ISABELLA KOSAN”** – Buque LPG – 7.465 GT – 8.500 TPM
(Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.)
- **“HELENA KOSAN”** – Buque LPG – 7.465 GT – 8.500 TPM
(Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.)

- **“ALEXANDRA KOSAN”** – Buque LPG – 7.465 GT – 8.500 TPM
(Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.
- **“CERVANTES”** – Buque LPG – 3.669 GT – 4.628 TPM (Gasnaval, S.A.)
- **“TENNA KOSAN”** – Buque LPG – 5.103 GT – 6.095 TPM (Gasnaval, S.A.)
- **“HENRIETTA KOSAN”** – Buque LPG – 7.465 GT – 8.587 TPM (Gasnaval, S.A.)
- **“VICTORIA KOSAN”** – Buque LPG – 7.465 GT – 8.556 TPM (Gasnaval, S.A.)
- **“LEONORA KOSAN”** – Buque LPG – 7.465 GT – 8.546 TPM (Gasnaval, S.A.)

TOTAL BAJAS 2013: 10 BUQUES - 58.683 GT - 66.643 TPM

Al final de esta memoria se recoge la relación de armadores y buques actualizada en el año 2014 con las siguientes variaciones: alta para el año 2014, del buque LPG “Telma Kosan” perteneciente a Gasnaval, S.A., y baja de los buques de Naviera Murueta, S.A.: “Lea” y “Laudio”.

Por tanto la flota asociada a **1 de enero de 2014** queda compuesta por **11** empresas, ó grupos de empresas, **55 buques**, de los cuales 21 son buques mercantes y 34 remolcadores y embarcaciones de tráfico interior, con un total de **336.059 GT** y **592.931 TPM**.

DINAMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS

ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

The world economy reached only subdued growth of 2.1 per cent in 2013. While most developed economies continued to grapple with the challenge of taking appropriate fiscal and monetary actions in the aftermath of the financial crisis, a number of emerging economies, which had already experienced a notable slowdown in the past two years, encountered new domestic and international headwinds during 2013.

Some signs of improvement have emerged more recently. The euro area has finally come out of protracted recession, with gross domestic product (GDP) for the region as a whole starting to grow again; the economy of the United States continues to recover; and a few large emerging economies, including China, seem to have at least stopped a further slowdown or will see accelerating growth. World gross product (WGP) is forecast to grow at a pace of 3.0 and 3.3 per cent in 2014 and 2015, respectively.

Inflation remains tame worldwide, partly reflecting excess capacity, high

En 2013, la economía mundial solamente alcanzó un moderado crecimiento del 2,1%. Mientras la mayoría de los países desarrollados continuaban con el reto de adoptar las mejores acciones fiscales y monetarias tras la crisis financiera, un número de economías emergentes que ya habían experimentado un notable descenso en los dos últimos años, encontraron en 2013 nuevas dificultades dentro y fuera de sus propios países.

Algunos signos de mejoría han aparecido más recientemente. La Eurozona ha salido finalmente de una prolongada recesión, con un producto interior bruto para toda la zona comenzando a crecer otra vez; la economía de Estados Unidos continúa recuperándose; y algunas de las grandes economías emergentes, incluida China, parecen haber detenido su ralentización o verán un crecimiento acelerado. Se prevé un crecimiento del Producto mundial bruto (PMB) del 3,0 y 3,3 por ciento en 2014 y 2015, respectivamente.

La inflación permanece sumisa en todo el mundo, reflejando en parte un exceso de

unemployment, fiscal austerity and a continued financial deleveraging in major developed countries. Among developing countries, deflationary concerns are rising in the euro area while Japan has managed to end its decade-long deflation. Among developing countries and economies in transition, inflation rates are above 10 per cent in only about a dozen economies scattered across different regions, particularly in South Asia and Africa.

The global employment situation remains dire, as long-lasting effects from the financial crisis continue to weigh on labour markets in many countries and regions. Among developed economies, the most challenging situation is found in the euro area, in which the unemployment rates have reached as high as 27 per cent in Greece and Spain, with youth unemployment rates surging to more than 50 per cent.

Growth of world trade weakened further in 2013, dragged down by slow global growth. Sluggish demand in many developed countries and faltering growth in developing countries led to a decline in world export volume growth from 3.1 per cent in 2012 to only 2.3 per cent in 2013, well below

capacidad, alto desempleo, austeridad fiscal y un continuo desapalancamiento financiero en los principales países desarrollados. Entre éstos últimos crece la preocupación deflacionista en la Eurozona, mientras que Japón ha conseguido terminar con su deflación de una década. Entre los países en desarrollo y economías en transición, los índices de inflación se sitúan por encima del 10% en tan sólo una docena de economías diseminadas por diferentes regiones, especialmente en Sudasia y África.

La situación global del empleo en el mundo sigue siendo alarmante, ya que los efectos duraderos de la crisis financiera pesan en los mercados laborales de muchos países y regiones. Entre las economías desarrolladas, la situación más inquietante se encuentra en la Eurozona, donde los niveles de desempleo rondan el 27% en Grecia y España, con índices de desempleo en jóvenes que alcanzan a más del 50%.

El crecimiento del comercio mundial siguió debilitándose en 2013, arrastrado por el bajo crecimiento mundial. Una demanda deprimida en muchos países desarrollados y un tambaleante crecimiento en los países en desarrollo llevó a un descenso del volumen exportado en el mundo, del 3,1% en 2012 a sólo un 2,3% en 2013,

the trend prior to the financial crisis. Growth of world exports is projected to be 4.6 per cent in 2014 and 5.1 per cent in 2015.

Commodity prices have displayed divergent trends over the course of 2013 in the midst of an overall moderation. Food prices have gradually declined, owing to better than expected harvests of major crops. Soft demand, ample supply and high stock levels all contributed to declines in base metal prices. Oil prices have seen significant fluctuations over the course of 2013 as a result of various geopolitical issues. Commodity prices are expected to remain relatively flat on average across the forecast horizon.

The Brent oil prices ranged during 2013 from 113.93 US\$/b in January to 108.33 US\$/b by the end of the year.

*The economy of the **United States** is estimated to have grown at a meagre pace of 1.9% in 2013, significantly lower than 2.8 per cent of 2012. Looking ahead, GDP is expected to grow by 2.8 and 3.0% in 2014 and 2015, respectively.*

The labour market in the UE is still on a path of slow recovery. The unemployment

muy por debajo de la tendencia previa a la crisis financiera. Se espera que las exportaciones en el mundo se sitúen en el 4,6% en 2014 y el 5,1% en 2015.

Los precios de las materias primas mostraron tendencias divergentes durante 2013 dentro de una moderación total. Los precios de los alimentos han disminuido gradualmente, debido a mejores cosechas de lo esperado de los principales cultivos. Una demanda leve, una amplia oferta y altos niveles de stock han contribuido al descenso de los precios de los metales. Los precios del petróleo han tenido notables fluctuaciones durante 2013 debido a diferentes cuestiones geopolíticas. Se prevé que los precios de las materias primas se mantengan relativamente uniformes.

El precio del petróleo Brent osciló durante 2013 de los 113,93 \$/b en Enero a los 108,33 \$/b al finalizar el año.

Se estima que la economía de los Estados Unidos ha crecido a un exiguo ritmo del 1,9% en 2013, por debajo del 2,8% registrado en 2012. Mirando al futuro, se espera que el PIB crezca un 2,8% y un 3,2% en 2014 y 2015, respectivamente.

El mercado laboral de los Estados Unidos se encuentra aún en lenta recuperación. El

rate declined to 7.3 per cent in 2013 from a peak of 10.0 per cent in 2010.

Inflation has been benign, with the consumer price index (CPI) increasing at an average rate of 1.5 per cent in 2013 and expected to stay below 2.0 in 2014-2015 period.

*A new set of bold stimulus policies since 2012 has boosted economic growth in **Japan** and ended the decade-long deflation, as Japan had experienced deflation for 15 consecutive years since 1998.*

Japanese GDP grew by 1.7 per cent in 2013 and the annual change in the CPI has returned from negative to slightly positive (0.9%). However, the government budget deficit remains significant and the public debt, which is the highest among all developed countries in terms of GDP, continues to raise. GDP growth is projected to moderate to 1.7% and 1.0% in 2014 and 2015, respectively. Meanwhile unemployment rate in Japan stood at 3.9% in 2013, below 4.4% of 2012.

***Western Europe** emerged from recession in the second quarter of 2013, after six consecutive quarters of declining GDP.*

índice de desempleo cayó a un 7,3% en 2013 desde un pico del 10% durante 2010.

Por otra parte, la inflación ha sido benigna con un Índice de Precios al Consumo (IPC) del 1,5 por ciento en 2013, que se espera permanezca por debajo del 2,0% en el período 2014-2015.

Un audaz conjunto de políticas de estímulo desde 2012 han potenciado el crecimiento económico de Japón, terminando así con una deflación de más de una década. De hecho Japón ha sufrido una deflación continua durante los últimos 15 años.

El PIB japonés creció un 1,7% en 2013, mientras que la variación anual del IPC ha acabado siendo ligera-mente positiva (0,9%). Sin embargo, el déficit presupuestario sigue siendo significativo y la deuda pública, que es la mayor entre los países desarrollados, en términos de PIB, continua aumentando. Se espera un crecimiento moderado del PIB del 1,7% y 1,0% para 2014 y 2015, respectivamente. Mientras tanto, el índice de desempleo en Japón se situó en el 3,9%, por debajo del 4,4% de 2012.

La Europa occidental salió de la recesión en el último trimestre de 2013, tras seis trimestres consecutivos de caída del PIB.

Annual growth rates were negatively affected by the very strong downturn at the end of 2012 and beginning of 2013. GDP in the Euro area declined by 0.4% in 2013, but it is expected to strengthen to 1.0 and 1.4% in 2014 and 2015, respectively.

There are, however, considerable differences across countries. Among the large countries, the United Kingdom increased by 1.7% in 2013, while the growth of France and Germany stood at 0.2% and 0.5%, respectively.

Among the smaller crisis countries, Cyprus (-13.9% in 2013) and Greece (-4.5%) are expected to contract in 2014.

The relentless increase in unemployment –experiences by most countries in the region following the Great Recession–taped off during 2013 with the rate of unemployment in the euro area increasing 0.2% during the year, to reach a new historical high of 12.2%. There is a tremendous diversity across the region, however. In Germany the rate of unemployment is at an historical low of about 5%, while Greece and Spain, as we said before, are facing extraordinarily high unemployment rates of nearly 27 per cent, with youth unemployment rates than

Los índices de crecimiento anual se vieron afectados negativamente por la fuerte caída de finales de 2012 y principios de 2013. El PIB de la Eurozona cayó un 0,4% en 2013, pero se espera que aumente en un 1,0% y un 1,4% en 2014 y 2015, respectivamente.

No obstante, hay considerables diferencias entre países. Entre los más grandes, el Reino Unido creció un 1,7% en 2013, mientras que el crecimiento de Francia y Alemania se ha situado en el 0,2% y el 0,5%, respectivamente.

Entre los países más pequeños en crisis, Chipre (-13,9% en 2013) y Grecia (-4,5% en 2013) se prevé se contraigan en 2014.

El incesante aumento del paro que ha experimentado la mayoría de los países de la región tras la gran recesión, aumentó durante 2013 con una tasa de desempleo en la Eurozona del 12,2% durante el año, hasta alcanzar un nuevo máximo histórico del 12,2%. No obstante, existe una tremenda diversidad en la región. En Alemania la tasa de desempleo está en un mínimo histórico de alrededor del 5%, mientras que Grecia y España, como ya hemos dicho, se enfrentan a extraordinariamente altos índices de desempleo de cerca del 27%, con un índice de desempleo entre los jóvenes que

double that amount.

Inflation in the euro area decelerated from 2.5% in 2012 to 1.5% in 2013, as oil prices eased, the euro appreciated, and base effects from previous year's high oil prices exerted negative pressure, all against a backdrop of very weak economic activity.

In line with the improved global economic outlook, growth in GDP of the transition economies is expected to gain momentum, standing at 4.7% in 2013.

Growth of the Commonwealth of Independent States (CIS) and South-Eastern Europe noticeably slowed in 2013, largely reflecting a sharp deterioration of growth in the Russian Federation.

Developing economies registered a growth of 4.6 per cent in 2013, only slightly less than 4.7 per cent achieved in 2012. Among the subregions, East and South Asia and Southern Africa as well as South America showed moderate increases in their growth rates. By contrast, the most pronounced decrease in growth occurred in North Africa, due to political unrest and disruptions to oil production, as well as Mexico and the

dobla dicha cifra.

La inflación en la Eurozona se desaceleró del 2,5% en 2012 al 1,5% en 2013, ya que los precios del petróleo bajaron, el euro se apreció y los efectos de los altos precios del petróleo de 2012 ejercieron una presión negativa, todo ello con el telón de fondo de una actividad económica muy débil.

Coincidiendo con la mejoría económica mundial, el crecimiento del PIB de las economías en transición está ganando velocidad, situándose en un 4,7% en 2013.

El crecimiento de la Comunidad de Estados Independientes (CIS) y la Europa del Sudeste disminuyó notablemente en 2013, reflejando en gran parte un profundo deterioro del crecimiento en la Federación Rusa.

Las economías en desarrollo registraron un crecimiento del 4,6% en 2013, sólo ligeramente inferior al 4,7% del pasado año. Entre las subregiones, el este y sur de Asia y Sudáfrica, así como Sudamérica, mostraron incrementos moderados en las tasas de crecimiento. Por el contrario, el descenso más pronunciado en crecimiento tuvo lugar en el Norte de África, debido a los disturbios políticos y trastornos en la producción de petróleo, así como en

Caribbean, due to structural constraints. In the outlook, developing economies will see a steady acceleration in growth to 5.1 per cent in 2014 and 5.3 per cent in 2015.

Africa's growth prospect remain relatively strong, with the GDP growth rate projected to accelerate from 4.0% in 2013 to 4.7% in 2014, slightly lower than developing countries average of 5.1%

In Latin America and the Caribbean, economic growth is estimated to be 2.6% in 2013. All economies in the region achieved positive growth, mainly supported by resilient domestic demand, although weak global economic conditions have indeed hampered the region's growth. In 2014 and 2015, GDP growth is expected to pick up to 3.6% and 4.1%, respectively, underpinned mainly by a gradual recovery in developed economies, sound macro-economic policies, and resilient domestic demand.

While East Asia remained the fastest-growing region in the world in 2013, economic activity was adversely affected by continued sluggish external demand in developed economies and an adjustment to lower growth in China. Average GDP growth in the region stood

México y el Caribe, por limitaciones estructurales. Se prevé que las economías en desarrollo se acelerarán hasta un 5,1% en 2014 y un 5,3% en 2015.

Las perspectivas de crecimiento en África permanecen relativamente fuertes, con un PIB previsto del 4% en 2013 y del 4,7% en 2014, ligeramente inferior a la media de los países en desarrollo del 5,1%.

En Latinoamérica y el Caribe el crecimiento económico se estima en 2,6% en 2013. Todas las economías de la región lograron crecimientos positivos, apoyados principalmente por una demanda interna fuerte, aunque las débiles condiciones económicas mundiales obstaculizaron el crecimiento de la zona. En 2014 y 2015, se espera que el crecimiento del PIB aumente al 3.6% y 4,1%, respectivamente, sustentado principalmente por una gradual recuperación de las economías desarrolladas, sólidas políticas macroeconómicas y una fuerte demanda interna.

Mientras el este de Asia sigue siendo la región del mundo que más creció en 2013, la actividad económica se vio adversamente afectada por una demanda externa continuamente deprimida y por un ajuste debido al menor crecimiento de China. El crecimiento medio del PIB de la región se situó

at 6.0 per cent in 2013, slightly up from 5.9% in 2012.

China's economy gained momentum in the second half of 2013, driven by stronger domestic demand. Full-year growth is estimated at 7.7% in 2013, the same pace as 2012.

en el 6% en 2013, ligeramente superior que el 5,9% de 2012.

La economía China fue adquiriendo impulso en el segundo semestre de 2013, llevada por una demanda interna más fuerte. El crecimiento anual se estima en 7,7% en 2013, igual que en 2012.

EVOLUCION DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET EVOLUTION

From a total of 9.9 billion of seaborne trade in 2013, about 31.5 per cent are attributable to liquid bulks but this share is declining as it was still 37.4 per cent ten years ago. Crude oil and liquid gas were the commodities that show more negative developments during the last year.

As the growing supply of dry bulk tonnage suggests, the share of major dry bulk volumes continues to increase. In 2013, 27.0 per cent of the total seaborne trade were 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 globalisation, it also registered a particularly strong dip during the economic crisis. According to Clarkson Research, containerised cargo had a share of 15.4 per cent in total seaborne trade in 2013, nearly the same as in 2012.

During the course of 2013, especially the

De un total de 9.900 millones de toneladas transportadas por mar en 2013, el 31,5% correspondía a graneles líquidos, porcentaje que está descendiendo desde los 37,4% de hace diez años. El crudo de petróleo y el gas líquido son las materias primas que mostraron una evolución más negativa durante el pasado año.

Como sugiere la creciente oferta de tonelaje de graneles sólidos, su participación continua aumentando. En 2013, el 27% del total transportado por mar correspondía al mineral de hierro, carbón y cereales.

A pesar de que el transporte en contenedores mostró durante las pasadas décadas un mayor crecimiento que la mayoría del resto de materias primas y se identifica con la creciente globalización, también registró una caída especialmente fuerte durante la crisis económica. Según Clarkson Research, la carga contenerizada participó con un 15,4% en el tráfico marítimo total en 2013, prácticamente igual que en 2012.

Durante el año 2013, el aumento del

increase of iron ore trade (+7.9 per cent), coal trade (+5.1 per cent), and from a smaller level, alumina and other ores (+29.9 per cent) mirror the ongoing economic recovery.

Crude oil and liquid gas shipments decreased by 0.8 per cent and 0.4 per cent, respectively. During the same period, oil products transport by sea increased by 4.1 per cent.

Trade growth could not keep up with the supply of transportation capacity in any shipping sector, especially in transporting dry bulks. Rates for bulk carriers were around 40 times higher five years ago. The fleet doubled since then and will grow another 4 per cent in 2014 according to the estimated delivery schedule of ordered vessels. Improving business conditions in China, the US and some EU countries are glimpse of hope for increasing the utilisation.

By now, the tanker market has similar problems with overcapacity as the bulk and container markets, fleet growth exceeds demand. Since the beginning of this decade, fleet growth outpaced demand growth and left tanker charter rates in a sorry state till the end of

comercio de mineral de hierro (+7,9%), de carbón (+5,1%) y a un menor nivel el de alúmina y otros minerales (+29,9%) reflejan la recuperación económica en curso.

Los transportes de crudo de petróleo y gas líquido se redujeron en un 0,8% y un 0,4%, respectivamente. En el mismo período, los productos derivados del petróleo transportados por mar aumentaron un 4,1%.

El crecimiento del comercio no pudo mantenerse a la par de la oferta de capacidad de transporte en ningún sector marítimo, especialmente de los graneles sólidos. Los fletes para bulk carriers fueron 40 veces superiores hace cinco años. Desde entonces la flota se ha duplicado y crecerá otro 4% en 2014 según el calendario de entrega estimado para los buques en construcción. La mejora de las condiciones de negocio en China, EEUU y algunos países de la UE son atisbos de esperanza de un incremento de la utilización de la flota.

Actualmente, el mercado de buques tanque tiene similares problemas con la sobrecapacidad que el de los bulk carriers y portacontenedores, el crecimiento de la flota excede a la demanda. Desde el principio de esta década, el crecimiento de la flota sobrepasó el de la demanda dejando los fletes

2013.

Since November 2013 and especially in this year's January, Clarkson Research reported significantly increased rates nearly in all market segments except Aframaxes clean fixtures on the Arabian Gulf to Japan trade lane. Nevertheless, rates as a whole are comparatively low on a historical basis, but the recent market improvements have spurred a renewed optimism among ship owners, as the growing number of new vessel orders suggests.

According to Fearnleys, VLCC tankers showed time charter rates in a range of 26,000 US\$/day during late 2013. This is 34 per cent higher than in December 2012, but around 40 per cent beneath the rates of mid 2011.

Suezmax tankers showed time charter rates in a range of 19,200 US\$/day during January 2014, 20 per cent higher than in December 2012, but 34 per cent beneath rates in mid 2011.

In the long run, development in the products market will gain importance as pipeline transports of crude oil increase and refineries are built close to the

en un estado penoso hasta el final de 2013.

Desde Noviembre de 2013 y especialmente en Enero de 2014, según Clarkson Research se incrementaron los fletes en casi todos los sectores de mercado excepto en los cierres de productos petrolíferos en Aframaxes en la ruta comercial del Golfo Pérsico a Japón. No obstante, los precios son comparativamente bajos en su conjunto en una base histórica, pero la reciente mejoría del mercado ha estimulado un re-novado optimismo entre los armadores, como sugiere el creciente número de buques nuevos.

De acuerdo con Fearnleys, los VLCC mostraron alquileres entorno a los 26.000 dólares al día a finales de 2013; un 34% superiores a los de Diciembre de 2012, y un 40% por debajo de los precios de mediados de 2011.

Los petroleros Suezmax mostraron time charters entorno a los 19.200 \$/día durante Enero de 2014, un 20% superiores a los de Diciembre de 2012, pero un 34% por debajo de los de mediados de 2011.

A la larga, la evolución del mercado de productos ganará importancia ya que aumenta el transporte de crudo por oleoducto y las refinerías se construyen

production wells.

Rates for bulk carriers doubled during the past 12 months but remain on a low level. Though this positive trend is still fragile and January showed downhill again, all in all the worst times like 2012 seem to have passed.

At the beginning of 2014 the Baltic Dry Index, for example, has doubled its 750 points from January 2013. In the light of a 10 per cent increase of the order book for bulk carriers and the tripling of new orders during last year, a huge number of bulkers has to be immobilised.

As rates have not developed very positively, the majority of the container carriers will not be too cheerful. Growth of the container trade cannot keep step with fleet growth. The number of new orders during 2013 triples the 2012 figures in number and quadruples the capacity. These facts consequently leave the rate development in bad conditions. The larger size classes show no clear tendency, but rather very erratic rate developments. Only the size class of over 6,000 TEU is, up to now, the only one which is not in a sorry

cerca de los pozos de producción.

Los precios de bulk carriers se doblaron durante los últimos 12 meses pero permanecieron en un nivel bajo. A pesar de que esta tendencia positiva es todavía frágil y de que en Enero bajaron de nuevo, en conjunto los malos tiempos, como en 2012, parecen haber pasado.

A comienzos de 2014, el Baltic Dry Index, por ejemplo, ha doblado sus 750 puntos de Enero 2013. Teniendo en cuenta el incremento del 10% de la cartera de pedidos de bulk carriers y que durante el pasado año los nuevos pedidos se triplicaron, un gran número de bulk carriers tendrá que ser inmovilizado.

Como los fletes no han evolucionado muy positivamente, la mayoría de las compañías de portacontenedores no estará muy contenta. El crecimiento del comercio de contenedores no pudo igualarse al de la flota. El número de nuevos pedidos en 2013 triplica las cifras de 2012 en número y cuadruplica en capacidad. Esto deja la evolución de los fletes en malas condiciones. Los sectores de mayor tamaño no muestran una tendencia clara, sino más bien una evolución errática de los fletes. Solamente los mayores de 6.000 TEU son hasta ahora los únicos que no

state.

As the development of the charter rates and the huge number of new orders suggests, newbuilding prices, especially for larger vessels, are still on the ground as yards have to fill their order books in times of observant markets. Bulk carrier newbuilding prices, especially for larger vessels, were nearly on the same (low) level as at the beginning of 2013, of course a reaction to the high amount of newbuildings. This is true both for the tankers and container vessels.

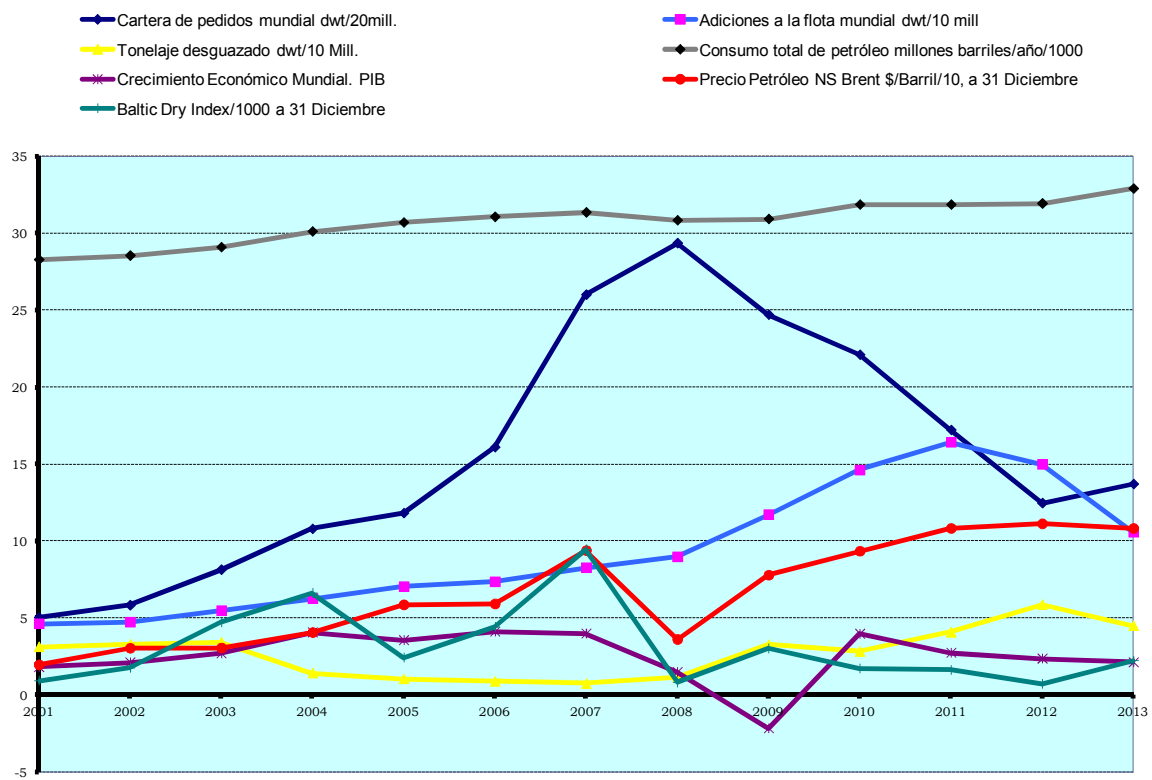
According to industry sources such as Fearnleys and Platou, the second hand values for tankers and bulk carriers were consistently low since late 2011. The same can be stated for the scrapping prices. Scrapping yards in the two most important regions Indian subcontinent and Far East had to pay US\$ 410 and US\$ 347 on average in 2013 per ldt (light displacement ton) respectively. This is 6.6 and 9.1 per cent below the level of 2012.

están en un estado lamentable.

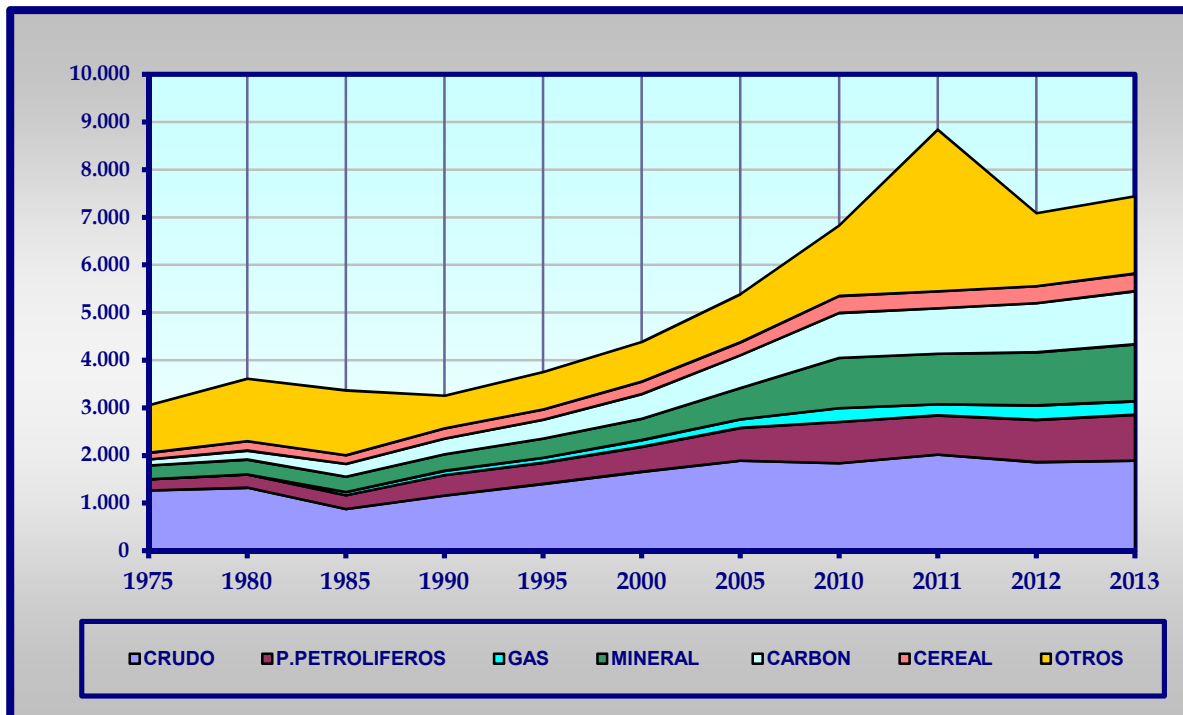
Como sugieren la evolución de los precios de los fletes y el gran número de nuevos pedidos, los precios de las nuevas construcciones, especialmente de los de mayor tamaño, están todavía muy bajos ya que los astilleros tienen que completar sus carteras de pedidos en un momento de incertidumbre. Los precios de bulk carriers nuevos, especialmente los de mayor tamaño, se mantuvieron durante el año, como reacción al gran número de entregas, al igual que los buques tanque y los portacontenedores.

Según fuentes de la industria, como Fearnleys y Platou, los precios de los buques tanque y bulk carriers de segunda mano fueron sistemáticamente bajos desde finales de 2011, lo mismo que los precios de desguace. Los astilleros de desguace en las dos principales regiones, subcontinente Indio y Lejano Oriente, tuvieron que pagar 410 \$ y 347\$ de media en 2013 por ldt (tonelada de desplazamiento en rosca) respectivamente, lo que supone un 6,6% y un 9,1% por debajo del nivel de 2012.

INDICADORES DE MERCADO

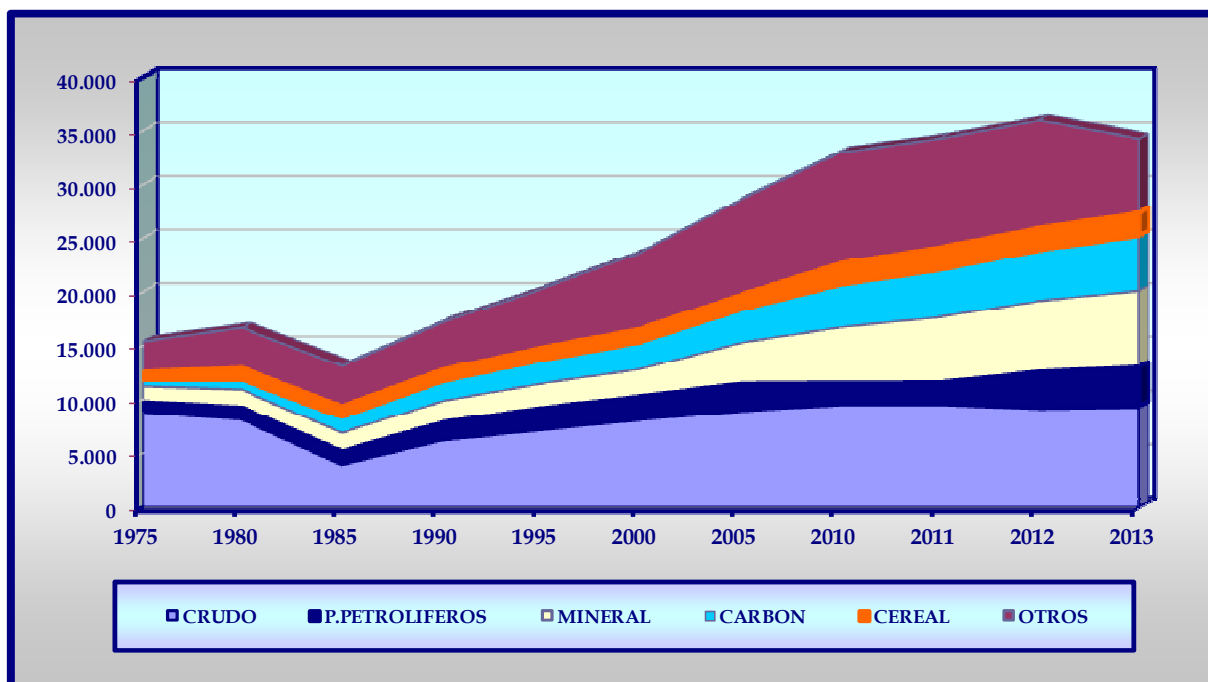


TRAFICO MARITIMO MUNDIAL (1975-2013)



En millones de toneladas

TONS-MILLA TRANSPORTADAS (1975-2013)



2010- 2013 estimación en base a millas/tonelada de años anteriores

En millardos de toneladas

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

The year 2013 brought a lot of change to the world shipping industry. For the first time since the beginning of the economic and financial crisis, the volume of new ship orders exceeded the delivered tonnage. New orders of ships have reached a new peak with 142 million dwt (much higher than expected). After four years of decline, the world order book seems to be stabilizing.

Ship breaking is still on a high level and reached the third highest annual volume ever reported (45 million dwt). Besides some special fleet segments, fleet deliveries declined overall in 2013 and were about 30 per cent smaller than in previous years. The world merchant fleet continued growing, though at a smaller pace.

Even though the fleet growth began to slow down in 2013 with only 4.2 per cent (dwt) – this is the smallest fleet increase in ten years (6.7% in 2012). After 150 million dwt of new capacity added in 2012, 1,713 newbuildings with a

El año 2013 trajo muchos cambios a la industria marítima mundial. Por primera vez desde el comienzo de la crisis económica y financiera, el volumen de nuevos pedidos de buques superó el de tonelaje entregado. Los nuevos pedidos de buques alcanzaron un máximo de 142 millones tpm (mucho mayor de lo esperado). Tras cuatro años de descenso, parece que la cartera de pedidos mundial se ha estabilizado.

El desguace de buques sigue aún a un nivel alto, alcanzando el tercer mayor volumen anual jamás registrado (45 millones tpm). Excepto en algunos sectores especiales, las entregas totales de buques se redujeron en 2013, siendo un 30% menores que en los años anteriores. La flota mercante mundial continua creciendo, aunque a un menor ritmo.

Aun cuando el crecimiento de la flota se haya ralentizado en 2013 con tan sólo un 4,2% (tpm), es el menor incremento en diez años. (6,7% en 2012). Tras los 150 millones de tpm de nueva capacidad añadidos en 2012, en 2013 se entregaron

combined tonnage of 105 million dwt have been reported delivered in 2013 so far, a decrease of 30 per cent compared to the previous year.

At the start of 2014, the combined tonnage of the world merchant fleet stood at 1.6 billion dwt and 19.6 million TEU, respectively. By vessel type, the largest year-on-year increase was observed in the dry bulk sector with an increase of 5.8% (after 11% one year earlier). The fully cellular container fleet grew by 5.5% (TEU) and the tanker sector increased by 2.3%.

Even though the fleet growth began to slow down and despite overcapacity and low freight rates, new orders of ships have reached a new peak since 2007, when orders of 4,100 ships totalling 250 million dwt were placed. Compared to the previous year, when ordering activity reached a ten-year-low of 52 million dwt, the volume of new orders in 2013 increased threefold by about 170 per cent to 142 million dwt. After four years of decline, the world order book seems to be stabilizing. With a volume of 274 million dwt at the start of 2014, the world order book climbed 10 percent compared to 2013.

1.713 nuevas unidades con un tonelaje combinado de 105 millones de tpm, un descenso del 30% en comparación con el año anterior.

A comienzos de 2014, el tonelaje combinado de la flota mercante mundial se situó en 1.600 millones tpm y 19,6 millones TEU, respectivamente. Por tipo de buques, el mayor incremento anual lo obtuvo el sector de graneles sólidos con un aumento del 5,8% (tras el 11% del año anterior). La flota de portacontenedores total-mente celulares creció un 5,5% (TEU) y la de buques tanque un 2,3%.

A pesar de que el crecimiento de la flota se ha ralentizado, y de la sobrecapacidad y los bajos índices de fletes, los nuevos pedidos de buques en 2013 alcanzaron un máximo desde 2007, cuando se contrataron 4.100 nuevas unidades, que totalizaban 250 millones tpm. Comparado con el año anterior, cuando los pedidos alcanzaron los 52 millones tpm, el mínimo de los últimos diez años, el volumen de nuevos pedidos en 2013 aumentó un 170% alcanzando los 142 millones tpm. Tras cuatro años de declive, la cartera de pedidos mundial parece haberse estabilizado. Con un volumen de 274 millones tpm al inicio de 2014, la cartera de pedidos mundial aumentó un 10% más que en 2013.

At the beginning of 2014, the total order book represented around 17 per cent of existing fleet capacity. In the bulk carrier and container ship segments we still see an oversized order book with 20.6 per cent and 19.8 per cent, respectively. These shares stood at 13.4 per cent for tankers and 8.9 per cent for general cargo vessels.

In 2013, Chinese, Korean and Japanese shipyards accounted for more than 94 per cent of world deliveries of new ships. With regard to new ship orders in 2013, Chinese yards hold a share of 47.5 per cent, followed by Korea (30.4 per cent) and Japan (15.9 per cent).

Even though scrapping decreased by 23 per cent throughout the past year, a total of 1,000 vessels with 44.7 million dwt is still a high level. Nearly 48 per cent of the total tonnage sold to breakers in 2013 was attributable to bulk carriers, namely 381 ships equal to 21.4 mill dwt. Bulk carrier scrapping went down 39.2 per cent from the 2012 level, while tanker demolitions increased by 10 percent up to 13.6 mill dwt. They now have a share of 30 per cent on total scrapping. The ISL analysis for the year 2013 further indicates that 188 container ships with

A principios de 2014, la cartera de pedidos total representaba un 17% de la capacidad de la flota existente. En los sectores de bulk carriers y portacontenedores todavía se aprecia una cartera sobredimensionada con el 20,6% y el 19,8%, respectivamente. Estos porcentajes se situaron en el 13,4% para buques tanque y el 8,9% para buques de carga general.

En 2013, los astilleros chinos, coreanos y japoneses contaban con más del 94% de las entregas mundiales de buques nuevos. Con respecto a los nuevos pedidos en 2013, los astilleros chinos mantienen una participación del 47,5%, seguidos por Corea (30,4%) y Japón (15,9%).

Aunque el desguace de buques descendió un 23% durante el pasado año, sigue a un nivel alto con un total de 1.000 barcos y 44,7 millones tpm. De ese total de buques llevados a desguace en 2013, 381 unidades equivalentes a 21,4 millones tpm correspondían a bulk carriers. Los desguaces de bulk carriers descendieron un 39,2% desde el nivel de 2012, mientras que el desguace de buques tanque ascendió un 10% hasta los 13,6 millones tpm, con una participación actual del 30% del total desguazado. El análisis del ISL para el año 2013 también indica que 188

6.1 million dwt and a capacity of 430,400 TEU were scrapped. This represents a volume ten times higher than 15 years ago, when less than 50,000 TEU were retired.

It is quite remarkable that nearly three quarters of all demolitions were done on the Indian subcontinent. India accounted for 27.8 per cent of tonnage demolished in 2013, followed by Bangladesh (24.5 per cent), Pakistan (21.0 per cent) and China (20.5 per cent).

The high number of bulk carriers delivered in the recent past made it by far the largest fleet segment in just a few years with a dwt-share of 44 per cent. Deliveries of new bulk carriers amounted to 60 million dwt in 2013, after 96 million one year earlier. Thus, the bulk carrier fleet grew by 5.8 per cent from January 2013 to January 2014.

Despite a considerable expansion of the tanker fleet by 3.2 per year on average since 2010, the tankers' share in the world fleet dropped to 35.4 per cent at the start of 2014. About 25 million dwt of new tanker tonnage entered in operation in 2013, about 25 per cent less than in 2012.

portacontenedores con 6,1 millones tpm y una capacidad de 430.400 TEU fueron desguazados. Esto representa un volumen diez veces mayor que hace quince años, cuando se retiraron menos de 50.000 TEU.

Es de destacar que cerca de las tres cuartas partes de todos los desguaces se realizaron en el subcontinente indio. India representa el 27,8% del tonelaje desguazado en 2013, seguido de Bangladesh (24,5%), Pakistán (21.0%) y China (20,5%).

El gran número de bulk carriers entregados en el pasado reciente, convirtió a este subsector, en tan sólo unos pocos años, en el de mayor flota, con una participación en tpm del 44%. Las entregas ascendieron a 60 millones tpm en 2013, tras 96 millones en el año anterior. Así, la flota de bulk carriers creció un 5,8% de Enero de 2013 a Enero de 2014.

A pesar de la considerable expansión de la flota de buques tanque a razón de un 3,2% de media desde 2010, la participación de los buques tanque en la flota mundial cayó a 35,4% a comienzos de 2014. En 2013, 25 millones de nuevo tonelaje entraron en operación, alrededor de un 25% menos que en 2012.

Finally 1.33 million TEU of new container ship capacity entered the fleet in 2013, while 430,000 TEU were removed from the market. The fully cellular container fleet increased in terms of TEU by 5.5 per cent in 2013, compared to 6.2 per cent a year earlier.

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.

The average size of tankers on order is 67,000 dwt against 43,000 dwt in the active tanker fleet. A total of 73 VLCC tankers on order range in the size class above 200,000 dwt. About 26 per cent of all tankers on order are in size classes above 85,000 dwt against 16 per cent in the current fleet.

In the bulk carrier segment, the highest number of new orders in 2013 has been for Capesize vessels (202 units). Thus, the current order book includes 346 bulk carriers with capacities over 85,000 dwt. The average size of all bulk carriers on order is 82,000 dwt against 68,000 dwt in the active fleet.

The average size of container ships has

Finalmente, 1,33 mill. TEU de nuevos portacontenedores entraron en la flota mundial en 2013, mientras 430.000 TEU salían del mercado. La flota de portacontenedores totalmente celulares se incrementó en términos de TEU en un 5,5% en 2013, frente a los 6,2% del año anterior.

El tamaño medio de los bulk carriers, portacontenedores, cruceros y, en menor medida, buques tanque ha ido creciendo paulatinamente durante los últimos años.

El tamaño medio de los buques tanque en cartera es de 67.000 tpm frente a los 43.000 tpm de los buques tanque en activo. Un total de 73 VLCC en cartera pertenecen a la clase de más de 200.000 tpm. Un 26% de todos los buques tanque en cartera pertenece a la clase de más de 85.000 tpm, frente al 16% en la flota actual.

En el sector de bulk carriers, el mayor número de nuevos pedidos en 2013 fue de Capesize (202 unidades). Así, la actual cartera de pedidos incluye 346 bulk carriers con una capacidad de más de 85.000 tpm. El tamaño medio de todos los bulk carriers bajo pedido es de 82.000 tpm frente a los 68.000 tpm de la flota en activo.

El tamaño medio de los portacontenedores

more than doubled in 20 years. The average size increased from 1,250 TEU (1990) to 3,350 TEU at the beginning of 2014. Ships ordered in 2013 had an average size of 8,100 TEU. In the current order book, cellular container ships have an average size of 7,790 TEU. At the start of 2014, 196 container ships in service had capacities of 10,000 TEU and another 144 container ships are on order in this size class. Operators continue to focus on large ships to reap further economies of scale.

Cruise vessels also tend to larger sizes. The average size for cruise vessels on order is 103,700 gt. There are now 54 ships in the world cruise fleet larger than 100,000 gt with an average capacity of over 3,300 berths.

At the beginning of 2014, the world merchant fleet reached almost 1.6 billion dwt. About 74 per cent of this tonnage is flagged out, e.g. not registered in the country of domicile of the owner. A large share of the foreign-flag tonnage is sailing under open registers.

Based on the dwt-ranking as of January 2014, there are ten major open registry flags, namely Panama, Liberia, Marshall

se ha más que duplicado en 20 años. Dicho tamaño medio aumentó de los 1.250 TEU en 1990 a los 3.350 TEU a principios de 2014. Los nuevos pedidos en 2013 tenían un tamaño medio de 8.100 TEU. En la actual cartera de pedidos, los portacontenedores celulares tienen un tamaño medio de 7.790 TEU. A comienzos de 2014, 196 unidades en servicio tenían una capacidad de 10.000 TEU, estando en cartera otros 144 buques de esta clase. Los operadores continúan concentrándose en buques grandes para conseguir economías de escala.

También se tiende a buques de crucero de mayor tamaño. El tamaño medio de los buques en cartera es de 103.700 gt. Existen hoy en día en el mundo 54 cruceros mayores de 100.000 gt, con una capacidad media de más de 3.300 cabinas.

A comienzos de 2014, la flota mercante mundial alcanzó los 1.604 millones tpm. Cerca del 74% de este tonelaje está abanderado fuera del país de domicilio del armador. Una gran proporción de este tonelaje abanderado en el extranjero navega bajo registros abiertos.

En términos de tpm, son diez los principales registros abiertos, tales como Panamá, Liberia, Islas Marshall, Bahamas,

Island, the Bahamas, Malta, Cyprus, Antigua & Barbuda, Saint Vincent, the Cayman Islands and Vanuatu. Tonnage registered under the top ten open registry flags totalled 883 million dwt. About 62 per cent of this tonnage is registered in only two major open registries, namely Panama (347 million dwt) and Liberia (200 million dwt).

The country-by-country analysis underlines that the world shipping scene is controlled by a few shipping countries. At the start of 2014, about 73 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 282 million dwt (17.7 per cent of the world fleet), followed by Japan with 235 million dwt (14.8 per cent) and China with 184 million dwt (11.6 per cent). Greek ship owners increased their tonnage on average by 10.8 per cent per year in the period 2010-2014.

Within the top shipping nations, the highest tonnage growth in this period was reached by Korea (17.1 per cent) and China (16.0 per cent). For comparison:

Malta, Chipre, Antigua y Barbuda, San Vicente, las Islas Caimán y Vanuatu. A Enero de 2014, el tonelaje registrado en los diez primeros registros abiertos totalizaba los 883 millones tpm. Un 62% de este tonelaje total está registrado en sólo dos de los principales registros abiertos, es decir en Panamá (347 millones tpm) y en Liberia (200 millones tpm).

El análisis por países subraya que la escena marítima mundial está controlada por unos pocos países marítimos. A comienzos de 2014, un 73 por ciento del tonelaje total de peso muerto de la flota mercante mundial estaba controlado por tan sólo diez países.

Grecia sigue siendo el primer país marítimo en términos de tonelaje de peso muerto con un tonelaje controlado de 282 millones tpm (17,7% de la flota mundial), seguido por Japón con 235 millones tpm (14,8%) y China con 184 millones tpm (11,6%). Los armadores griegos aumentaron su tonelaje un 10,8% de media por año en el período 2010-2014.

Entre los principales países marítimos, el mayor crecimiento de tonelaje en este período lo alcanzó Corea (17,1%) y China (16,0%). A modo de comparación,

the total world merchant fleet increased on average by 6.9 per cent in the mentioned period.

Despite overcapacity and low freight rates, new orders of ships have reached a new peak since the beginning of the economic and financial crisis.

The tonnage of orders placed in 2013 increased by 125 per cent in terms of compensated gross tons (cgt) compared with figures in 2012 and reached the same level as in 2008. At least 1,899 merchant vessels with approximately 45 million cgt (142 million dwt) were reported as new orders since the start of 2013, compared with 905 vessels totalling 20 million cgt (52 million dwt) one year earlier. Worth mentioning is that about 40 per cent of the new ordered tonnage belong to the bulk carrier segment.

The total order book reached 93 million cgt (274 million dwt) at the start of 2014. This is an increase of 13.4 per cent in terms of cgt compared to the previous year. The ratio of tonnage under construction to the fleet in service stood at 17.1 per cent. Chinese shipbuilders accounted for 46.75 per cent of the order book ahead of the Koreans (26.35

la flota mercante mundial se incrementó un 6,9% de media en el mencionado período.

A pesar de la sobrecapacidad y los bajos fletes, los nuevos pedidos de buques han alcanzado un nuevo pico desde el principio de la crisis económica financiera.

El tonelaje de los buques encargados en 2013 se incrementó un 125% sobre 2012 en términos de toneladas compensadas de registro bruto (cgt), alcanzando el nivel de 2008. Al menos 1.899 buques mercantes con aproximadamente 45 millones cgt (142 millones tpm) se han encargado desde el comienzo de 2013, frente a los 905 buques que totalizaban 20 millones cgt (52 millones tpm) del año anterior. Merece la pena destacar que el 40% del nuevo tonelaje encargado a astilleros pertenece al sector de bulk carriers.

La cartera de pedidos mundial alcanzó los 93 millones cgt (274 millones tpm) a principios de 2014, lo que representa un 13,4% en cgt en comparación con el año anterior. La relación entre el tonelaje en construcción y el de la flota en servicio se situó en el 17,1%. Los astilleros chinos obtuvieron el 46,75% de la cartera de pedidos, por encima de los astilleros

per cent) and the Japanese (19.82 per cent)).

Dry bulk carriers represented the majority of tonnage on order (36.7%), followed by tankers (31.6%) and container ships (20.7%).

All of the main shipping segments are facing a wave of new ships to be delivered in 2014. A total of 47 per cent (129 million dwt) of the current order book is scheduled to be delivered to the fleet this year, thereof 953 bulk carriers (73 million dwt) and 230 container vessels (1.6 million TEU).

New tanker orders exceeded tanker deliveries by far. During 2013, 422 new tankers totalling 24 million dwt or 8.1 million cgt were delivered. During the same period at least 578 new contracts with 40 million dwt and 14.8 million cgt were registered, which is the largest annual total since 2008.

At the beginning of 2014, the tanker order book stood at 1,134 units with 29 million cgt (76 million dwt). The tanker order book corresponded to 13.4 per cent of the total tanker fleet in terms of dwt, compared with 12.2 per cent one year earlier. More than 40 per cent of this

coreanos (el 26,35%) y de los japoneses (el 19,82%).

Los bulk carriers representaron la mayoría del tonelaje en cartera (36,7%), seguido por los buques tanque (31,6%) y los porta-contenedores (20,7%).

Existe una gran cantidad de nuevos buques de todos los sectores que serán entregados en 2014. Está previsto que un total del 47% (129 millones tpm) de la actual cartera de pedidos será entregado a la flota mundial este año, de los cuales 953 son bulk carriers (73 millones tpm) y 230 portacontenedores (1,6 millones TEU).

Durante 2013, los nuevos pedidos de buques tanque excedieron por mucho a las entregas. Se entregaron 422 nuevas unidades, totalizando 24 millones tpm ó 8,1 millones cgt. En el mismo período se registraron al menos 578 nuevos contratos, con 40 millones tpm y 14,8 millones cgt, la mayor cifra total anual desde 2008.

A comienzos de 2014, la cartera de pedidos de buques tanque se situaba en 1.134 unidades con 29 millones cgt (76 millones tpm). La cartera de pedidos de buques tan-que representaba el 13,4% de la flota total de buques tanque en tpm, frente al 12,2% del año anterior. La entrega de

tonnage volume is scheduled to be delivered until end of 2014.

A total of 891 bulk carrier new orders with 17 million cgt (77 million dwt) were reported in 2013 equal to an increase of 170 per cent compared with 2012. This is the third largest volume of bulk carrier tonnage ordered on record. At the same time, only 742 bulk carriers with 60 million dwt (14 million cgt) left the order book after completion.

At the beginning of 2014, the order book for bulk carriers comprised 1,767 carriers with 34 million cgt (145 million dwt). This would increase the bulk carrier fleet by almost 9 per cent until the end of 2014, if ships would be delivered as scheduled.

In 2013, a total of 217 container ships with a combined capacity of 1.8 million TEU were ordered worldwide. Compared with 2012, containership orders increased nearly threefold.

At the beginning of 2014 the order book for container ships comprised 474 ships with 19 million cgt (3.7 million TEU). The order book represented a TEU ratio of 21.5 per cent in relation to the existing container fleet against 21.1 per cent

más del 40% de este volumen de tonelaje está pro-gramado hasta finales de 2014.

Asimismo en 2013 se registró un total de 891 nuevos pedidos de bulk carriers con 17 millones cgt (77 millones tpm); un aumento del 170% comparado con 2012. Este es el tercer mayor volumen de tonelaje de bulk carriers en pedidos. Al mismo tiempo, sólo 742 bulk carriers con 14 millones cgt (60 millones tpm) dejaron la cartera de pedidos tras su finalización.

A comienzos de 2014, la cartera de pedidos de bulk carriers comprendía 1.767 unidades con 34 millones cgt (145 millones tpm), lo que podría incrementar la flota de bulk carriers en casi 9% hasta finales de 2014, si los buques se entregan en las fechas previstas.

En 2013, se realizaron pedidos por un total de 217 portacontenedores con una capacidad combinada de 1,8 millones TEU. Comparadas con 2012, las nuevas órdenes se multiplicaron casi por tres.

A comienzos de 2014 la cartera de pedidos de portacontenedores comprendía 474 buques con 19 millones cgt (3,7 millones TEU). La cartera de pedidos representaba una proporción de 21,5% en relación a la flota existente, frente al 21,1% del año

a year earlier. Based on the current order book the container fleet capacity will increase by 8 per cent in 2014 –if ships are delivered as planned and net of scrapping.

New orders for general cargo ships (incl. various ship types such as ro/ro cargo ships, car carriers or heavy-lift vessels) amounted to 167 vessels with 3.0 million cgt (4.2 million dwt) in 2013. The general cargo ship order book at the beginning of 2014 represented a dwt ratio of 8.9 per cent in relation to the existing general cargo fleet.

During 2013, 47 passenger and passenger-ro/ro cargo ships (0.9 million cgt) left the order book after completion, while 46 new orders with 1.2 million cgt were placed, thereof 7 cruise vessels with 0.7 million cgt.

As of January 1st, 2014, the total order book was composed of 28 cruise vessels with 3.0 million cgt, 15 passenger ships (0.01 million cgt) and 53 passenger-ro/ro cargo ships with 0.64 million cgt. It includes 15 cruise vessels with capacities of 100,000 gt and over. Total passenger tonnage under construction now represents 9.6% of the fleet in service (gt), slightly up from 8.9% in 2102.

anterior. En base a la actual cartera de pedidos, la capacidad de la flota de porta-contenedores aumentará un 8% en 2014, si los buques se entregan según lo planificado deducidos los buques desguazados..

En 2013, los nuevos pedidos de buques de carga general (incluidos varios tipos de buques como ro-ro, “cocheros” o buques de cargas pesadas) ascendieron a 167 buques con 3,0 millones cgt (4,2 millones tpm). La cartera de pedidos de buques de carga general a principios de 2014 representaba el 8,9% de la flota total existente de buques de carga general.

Durante 2013, 47 buques de pasajeros y pasajeros-ro/ro (0,9 millones cgt) salieron de la cartera de pedidos tras su finalización, mientras se realizaban 46 nuevos pedidos con 1,2 millones cgt, de los que 7 unidades eran cruceros (0,7 millones cgt).

A 1 de Enero de 2014, la cartera de pedidos total comprendía 28 buques de crucero con 3,0 millones cgt, 15 buques de pasaje (0,01 millones cgt) y 53 buques de pasaje-ro/ro con 0,64 millones cgt, incluyendo 15 buques de crucero con capacidad de más de 100.000 gt. El total de tonelaje de buques de pasaje en construcción representa ahora el 9,6% de la flota en servicio (gt), ligeramente superior al 8,9% de 2012.

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR BANDERAS. EVOLUCION DURANTE 2013

Ordenadas por TPM 01/2014 (01/2013)	1 de ENERO 2013				1 de ENERO 2014				%Tpm total mundo	%Cam- bio Tpm s/2012
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1000 TEU	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1.000 TEU		
1 (1) Panamá	6.979	221.060	340.339	3.245	6.971	224.607	346.660	3.232	21,6	1,9
2 (2) Liberia	2.988	124.655	194.213	3.820	3.025	128.478	200.764	3.930	12,5	3,4
3 (3) Is. Marshall	1.878	80.580	132.866	766	2.047	88.701	145.727	820	9,1	9,7
4 (4) Hong Kong(SAR)	2.070	77.349	128.960	1.473	2.169	83.079	137.432	1.722	8,6	6,6
5 (5) Singapur	1.896	56.615	88.173	1.090	2.056	65.936	101.469	1.591	6,3	15,1
6 (6) Grecia	1.098	42.751	75.963	208	1.081	43.324	77.038	198	4,8	1,4
7 (7) Malta	1.675	43.689	68.195	549	1.669	46.336	72.483	614	4,5	6,3
8 (9) China	2.380	40.245	63.867	533	2.577	44.454	70.690	561	4,4	10,7
9 (8) Bahamas	1.173	48.203	63.074	279	1.144	48.207	63.212	253	3,9	0,2
10 (10) Reino Unido (T)	958	31.057	41.109	1.034	887	29.922	40.439	922	2,5	-1,6
-Isla de Man	349	12.920	21.505	84	349	14.022	23.086	128	1,4	7,4
-Reino Unido N	609	18.137	19.604	950	538	15.900	17.353	794	1,1	-11,5
11 (11) Chipre	834	19.918	31.241	478	822	20.342	31.998	485	2,0	2,4
12 (13) Japón	2.684	14.871	19.485	15	2.536	15.141	19.977	16	1,2	2,5
13 (12) Italia	801	17.611	20.090	148	777	17.393	19.569	142	1,2	-2,6
14 (15) Noruega (T)	828	14.523	18.738	59	808	14.819	18.884	78	1,2	0,8
- NIS	397	13.098	17.564	56	384	13.285	17.544	75	1,1	-0,1
- Noruega N	431	1.425	1.174	3	424	1.534	1.340	3	0,1	14,2
15 (16) Corea -Sur	1.051	10.623	17.043	97	1.000	10.402	16.844	96	1,0	-1,2
16 (15) Alemania	451	15.101	17.245	1.228	405	14.430	16.257	1.179	1,0	-5,7
17 (19) Dinamarca (T)	450	11.324	13.698	631	452	12.208	14.578	702	0,9	6,4
- DIS	338	11.030	13.459	625	326	11.755	14.123	697	0,9	4,9
- Dinamarca N	112	294	239	6	126	454	454	6	0,0	89,8
18 (17) India	604	8.677	14.966	30	603	8.422	14.545	30	0,9	-2,8
19 (18) Ant&Barbuda	1.256	11.029	14.305	844	1.178	10.277	13.301	782	0,8	-7,0
20 (20) Indonesia	2.227	8.129	11.289	136	2.483	9.059	12.613	166	0,8	11,7
21 (32) Tanzania	109	2.325	4.285	9	181	6.257	11.667	10	0,7	172,2
22 (21) Bermudas	142	10.304	10.297	38	135	10.315	9.707	23	0,6	-5,7
23 (22) Turquía	930	6.619	9.960	90	915	6.126	9.056	93	0,6	-9,1
24 (24) Holanda (T)	897	7.503	8.438	322	879	7.318	8.187	300	0,5	-3,0
- Curaçao	87	540	762	13	65	340	448	11	0,0	-41,2
- Holanda N	810	6.964	7.676	309	814	6.979	7.739	289	0,5	0,8
25 (25) EEUU	349	6.987	7.543	229	350	7.032	7.644	247	0,5	1,3
26 (23) Malasia	430	6.300	8.457	46	427	5.693	7.371	26	0,5	-12,8
27 (26) Francia (T)	220	6.011	7.449	197	220	6.029	7.342	215	0,5	-1,4
28 (30) Vietnam	1.327	3.877	6.441	24	1.340	4.003	6.613	28	0,4	2,7
29 (29) Filipinas	796	4.662	6.535	48	807	4.588	6.494	50	0,4	-0,6
30 (28) Bélgica	84	4.267	6.594	12	75	4.139	6.427	1	0,4	-2,5
31 (31) Rusia	1.239	4.582	5.526	70	1.324	4.759	5.723	74	0,4	3,6
32 (33) Tailandia	541	2.626	4.146	38	539	3.090	4.968	34	0,3	19,8
33 (62) Irán	234	630	879	27	328	2.785	4.258	97	0,3	384,4
34 (35) Is. Caimán	130	3.430	4.106	1	130	3.454	4.136	1	0,3	0,7
35 (36) Taiwan	136	2.265	3.493	71	140	2.627	4.049	88	0,3	15,9
36 (34) Kuwait	47	2.438	4.142	28	43	2.327	3.967	25	0,2	-4,2
37 (37) St. Vincent	395	2.343	3.386	71	359	2.088	2.965	59	0,2	-12,4
38 (38) Gibraltar	286	2.415	2.807	89	267	2.462	2.869	91	0,2	2,2
39 (39) Brasil	114	1.754	2.617	38	105	1.651	2.520	35	0,2	-3,7
40 (41) Croacia	116	1.349	2.245	2	116	1.374	2.293	2	0,1	2,1
41 (48) Belice	394	1.225	1.691	21	409	1.570	2.265	22	0,1	33,9
42 (40) España	161	2.615	2.417	11	149	2.434	2.186	7	0,1	-9,6
TOTAL MUNDIAL	48.742	1.023.682	1.539.263	18.616	49.576	1.065.202	1.604.374	19.557	100,0	4,2

Buques de más de 300 GT

Fuente: I.S.L. Bremen

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES (1981-2013)

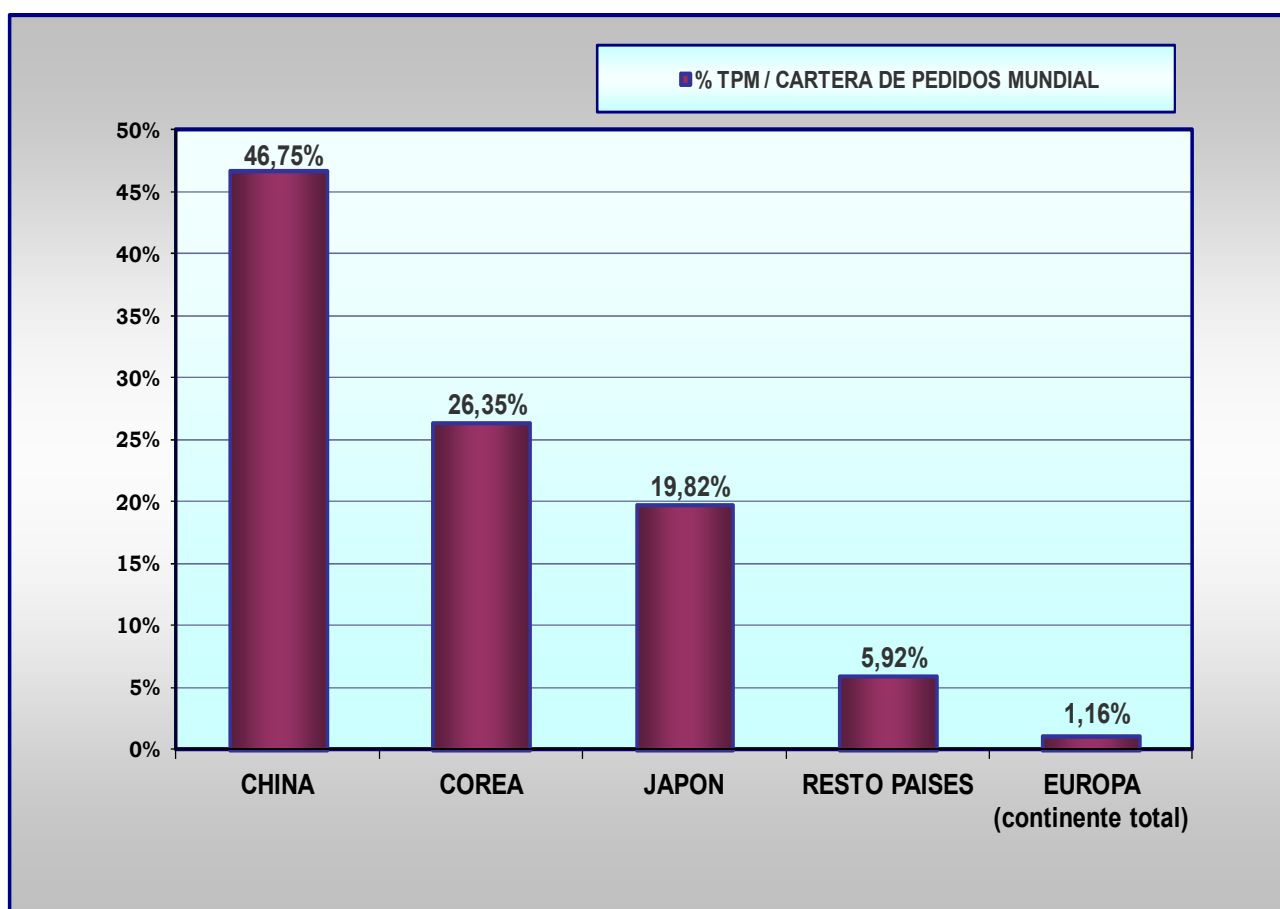
<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011	2012	2013
Panamá	27,657	41,305	4,949	79,581	119,448	153,425	208,760	221,060	224,607
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	67,067	117,076	124,655	128,478
Bahamas	0,197	5,985	1,541	23,873	31,936	39,087	48,053	48,203	48,207
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	31,148	51,443	56,615	65,936
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	32,193	41,199	42,751	43,324
Malta	231	2,015	6,916	19,058	26,671	24,603	43,911	43,689	46,336
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	22,026	35,615	40,245	44,454
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	19,75	29,363	31,057	29,922
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	19,082	20,715	19,918	20,342
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,908	14,354	14,523	14,819
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,167	15,266	15,101	14,430
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	9,577	11,501	10,623	10,402
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	12,367	18,066	17,611	17,393
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,478	16,523	14,871	15,141
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,9	8,906	8,677	8,422
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,910	7,855	6,987	7,032
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,384	5,006	4,582	4,759
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,798	4,921	4,662	4,588
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	2,743	2,734	2,265	2,627
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,068	1,944	1,754	1,651
Total:	563,1	309,12	283,8	371,421	417,483	502,681	703,211	729,85	752.870
TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,66	977,93	1.023	1.065

Millones de GT

Fuente: I.S.L. Bremen

Datos a 31 de Diciembre de cada año

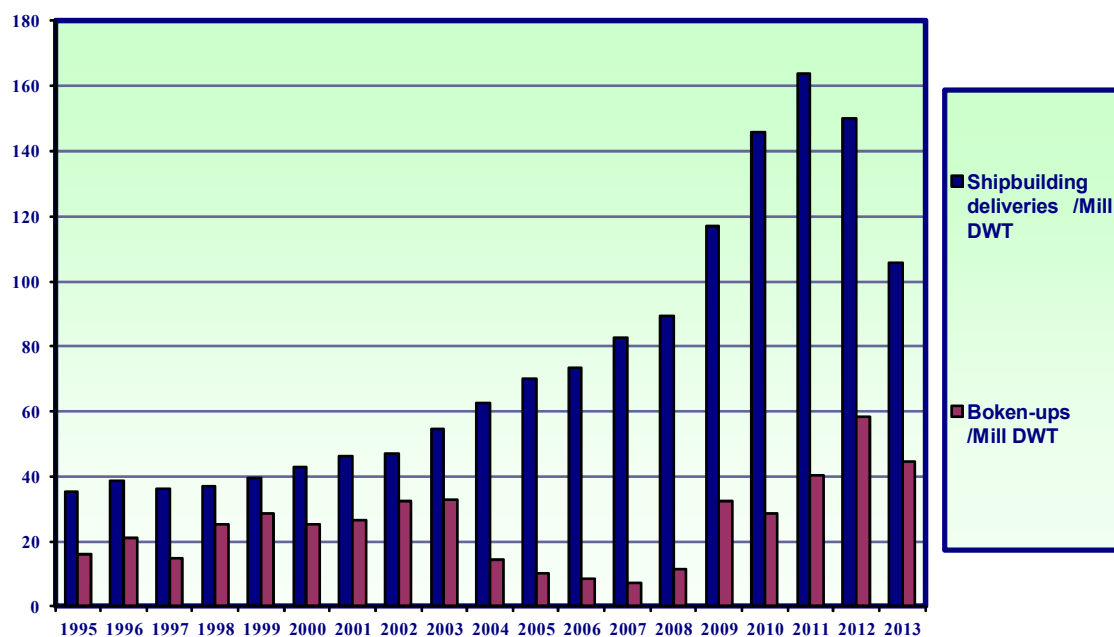
CARTERA DE PEDIDOS DE LOS PRINCIPALES PAISES / GRUPO DE PAISES CONSTRUCTORES DE BUQUES EN 2013



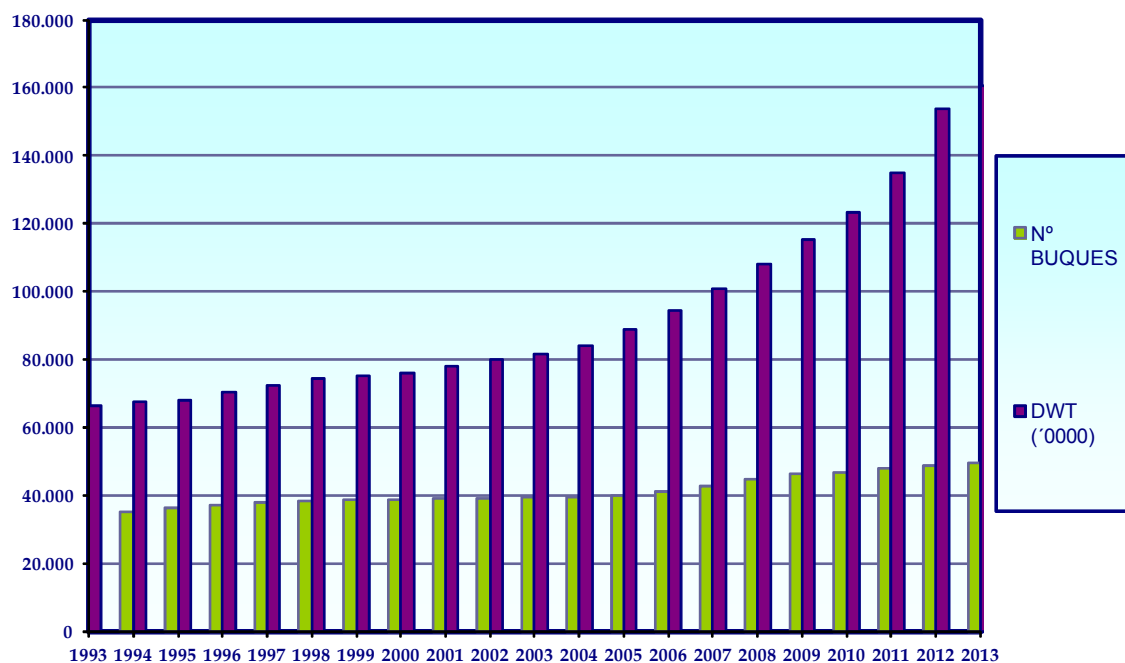
INDICE DE RENOVACION DE FLOTA DE LOS 30 PRIMEROS PABELLONES MUNDIALES

PAISES DE DOMICILIO (Ranking Enero 2014)	FLOTA EN REGISTRO NACIONAL '000TPM	FLOTA EN REGISTRO EXTRANJERO '000TPM	FLOTA TOTAL '000TPM	CARTERA DE PEDIDOS '000 TPM	Indice de Renovación (%)
<i>Grecia</i>	73.737	208.463	282.200	31.869,25	11,29
<i>Japón</i>	17.626	217.745	235.371	17.240,27	7,32
<i>China</i>	70.358	114.086	184.444	26.705,58	14,48
<i>Alemania</i>	15.882	111.095	126.977	12.313,71	9,69
<i>Corea del Sur</i>	15.851	67.575	83.426	14.073,70	16,86
<i>Noruega</i>	15.467	41.938	57.405	5.555,46	9,67
<i>Singapur</i>	28.857	22.567	51.424	16.387,50	31,86
<i>Estados Unidos</i>	4.318	43.319	47.637	5.666,89	11,89
<i>Taiwan (Taipei)</i>	3.807	43.725	47.532	10.096,69	21,24
<i>Dinamarca</i>	13.459	27.677	41.136	4.352,70	10,58
<i>Italia</i>	17.752	23.312	41.064	1.389,60	3,38
<i>Hong Kong (SAR)</i>	25.633	8.005	33.638	9.029,68	26,84
<i>Turquía</i>	8.580	21.846	30.426	2.035,02	6,68
<i>India</i>	13.974	9.121	23.095	2.069,62	8,96
<i>Canadá</i>	1.004	21.569	22.573	2.296,71	10,17
<i>Reino Unido</i>	6.801	15.011	21.812	6.434,79	29,50
<i>Rusia</i>	4.944	16.416	21.360	967,94	4,53
<i>Irán</i>	3.945	14.243	18.188	354,12	1,94
<i>Arabia Saudi</i>	727	13.518	14.245	380,00	2,66
<i>Bélgica</i>	4.980	8.633	13.613	833,60	6,12
<i>Indonesia</i>	10.828	2.460	13.288	376,00	2,82
<i>Malasia</i>	6.641	6.362	13.003	305,63	2,35
<i>EAU</i>	263	12.513	12.776	1.076,12	8,42
<i>Brasil</i>	1.985	10.001	11.986	4.694,46	39,23
<i>Francia</i>	3.349	6.633	9.982	4.810,54	48,19
<i>Holanda</i>	5.390	3.549	8.939	2.077,87	23,24
<i>Bermuda</i>	0	8.253	8.253	9.257,71	112,17
<i>Omán</i>	6	6.918	6924	577,9	8,34
<i>Vietnam</i>	5.800	1.111	6.911	761,96	11,02
<i>Kuwait</i>	3.856	3.011	6.867	3.497,30	50,92
TOTAL de los 30	385.820	1.110.675	1.496.495	197.488,32	13,19

**NUEVAS INCORPORACIONES Y DESGUACES DE BUQUES
DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL
Por años (1995-2013) en millones TPM/DWT**

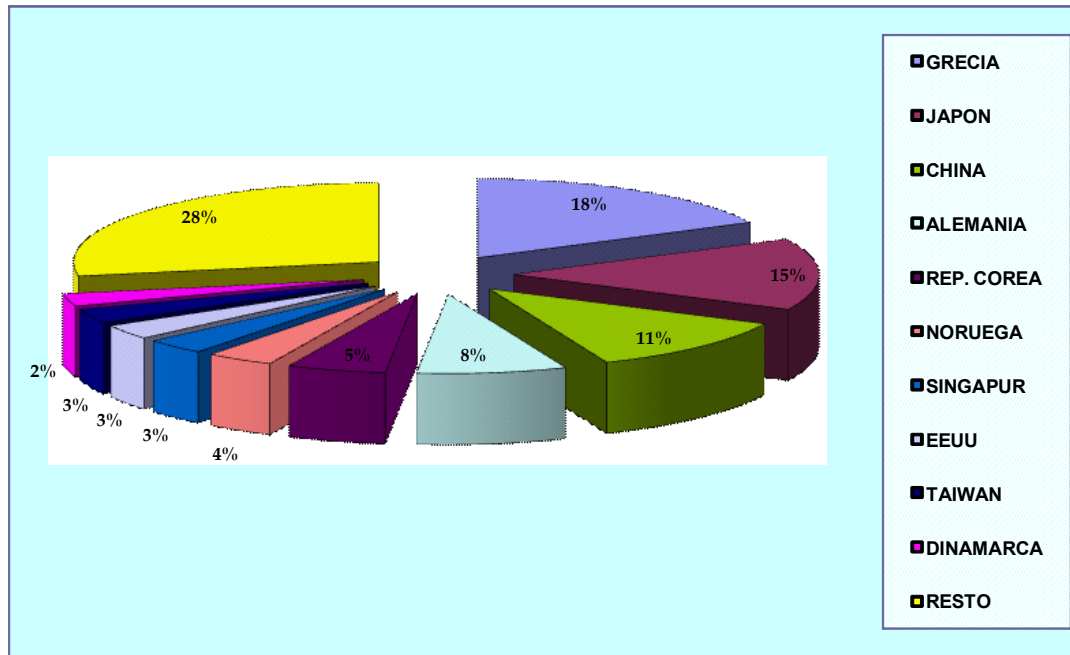


EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

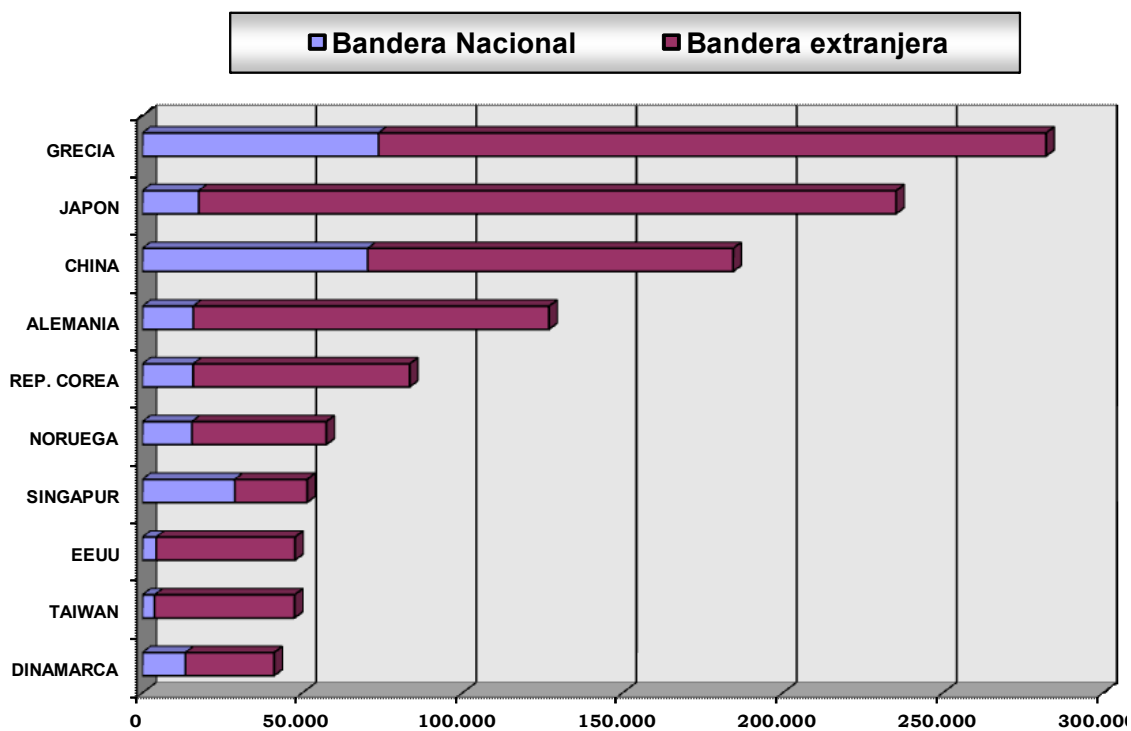


Datos a 1 de Enero de cada año

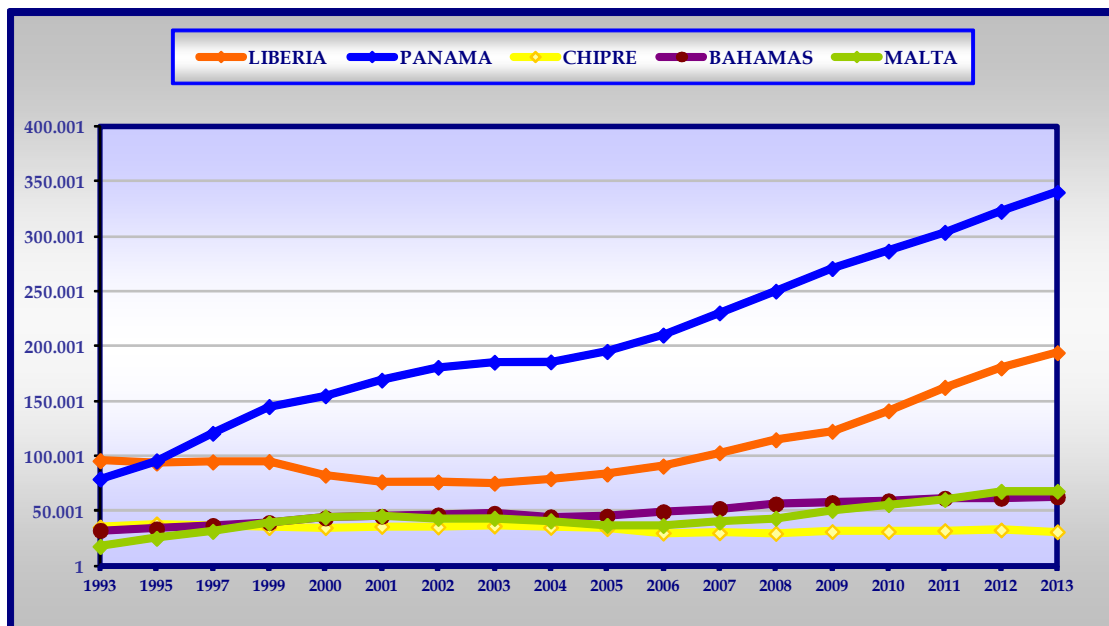
**PARTICIPACION DE LOS DIEZ PRIMEROS PAISES MARITIMOS
POR DOMICILIO EN LA FLOTA MUNDIAL**



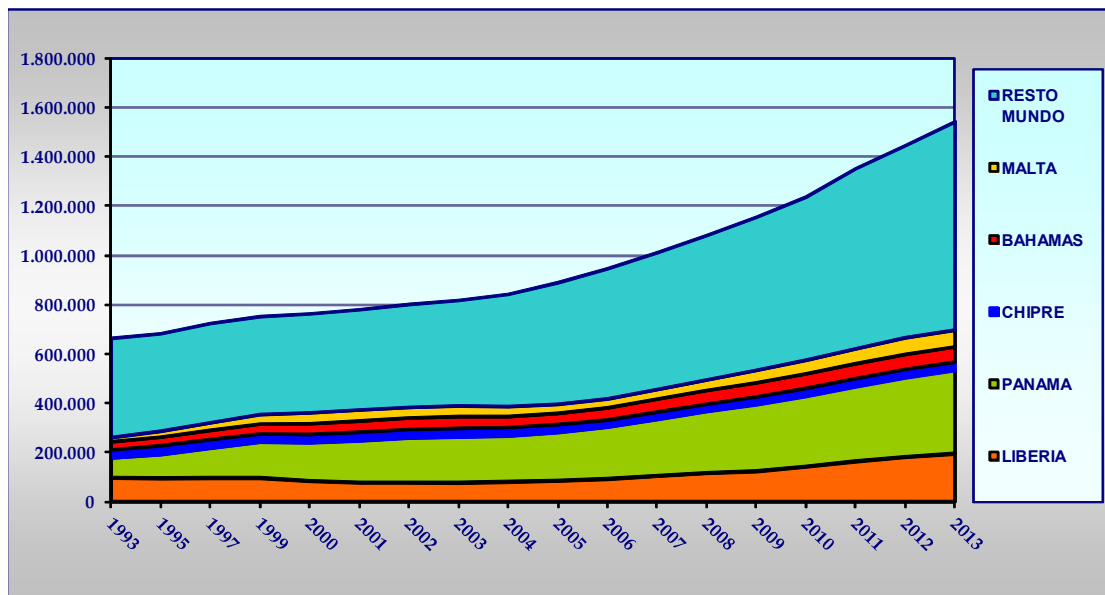
**10 PRIMEROS PAISES DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR DOMICILIO
(Ranking por DWT, a Enero de 2014)**



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



EVOLUCION DE LOS CINCO PRINCIPALES REGISTROS ABIERTOS CON RESPECTO A LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL



Datos a 1 de Enero de cada año

('000 DWT)

ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

The rotating presidencies of the EU during 2013 were held by Ireland during the first half of the year and Lithuania during the second half, that will be relieved by Greece and Italy in the year 2014.

La presidencia rotativa de la Unión Europea durante el año 2013 estuvo ocupada por Irlanda, durante el primer trimestre, y por Lituania, durante el segundo, a los que sustituirán Grecia e Italia durante el año 2014.

The main objective of the present presidential trio (Ireland, Lithuania and Greece) looks at strengthening during the 18 month mandate the capacity of the Union to respond to the current economic, financial and social challenges.

El principal objetivo del actual trío presidencial (Irlanda, Lituania y Grecia) es reforzar durante los 18 meses de su mandato la capacidad de la Unión para responder a los actuales retos económicos, financieros y sociales.

This mandate ends with the European Parliament elections to be held in May 2014 when 750 members will be elected representing 500 million of European citizens.

Este mandato se culmina con las elecciones al Parlamento Europeo a celebrar en Mayo de 2014; Parlamento que con 750 eurodiputados representa a 500 millones de europeos.

On the other hand, in July 2013, Croatia became the 28th member of the European Union.

Por otra parte, en Julio de 2013 Croacia pasó a ser el miembro número 28 de la Unión Europea.

The European economy shows signs of have left behind the worst side of the crisis. The Euro area' GDP resumed the flight between October and December 2013

La economía europea muestra síntomas de haber dejado atrás lo peor de la crisis. El PIB de la eurozona retomó el vuelo entre Octubre y Diciembre del pasado año al

when grew 0.3 per cent, above the expected by analysts, and confirming a trend as Europe has been showing positive growth rates for nine consecutive months.

This improvement is explained by the evolution of the major economies in the Euro area. The German' GDP rallied by 0.4% whereas France left prior quarter's stagnation to grow by 0.3%, same percentage as for Spanish GDP.

The good news from Germany are explained by the foreign trade positive evolution —with stagnant public investments and a slightly downward private consumption- whereas in France is attributable to the private consumption and the investment recovery. “For the first time in three years activity is progressing in the six major economies of the Euro area”.

On the other hand, large countries like Italy continued with too low growth rates (-1.9%).

Portugal, that is about to conclude its financial rescue is still combining good macroeconomic figures with a social panorama much more worrying, exhibited a more strong growth than Germany

crecer un 0,3%, por encima de lo esperado por los analistas, confirmando una tendencia, ya que son nueve meses consecutivos en los que Europa puede mostrar tasas de crecimiento positivas.

Esta mejoría se explica por la evolución de las grandes economías de la zona euro. El PIB alemán repuntó un 0,4%, mientras que Francia salió del estancamiento del trimestre anterior para crecer un 0,3%, el mismo porcentaje registrado en España.

Las buenas noticias procedentes de Alemania se explican por la evolución positiva del comercio exterior —con unas inversiones públicas estancadas y un consumo privado ligeramente a la baja—, mientras que en Francia hay que atribuirlo al consumo privado y a la recuperación de la inversión. “Por primera vez en tres años, la actividad progresa en las seis mayores economías de la zona euro”.

Por otra parte, grandes países como Italia continúan con unas tasas de crecimiento demasiado bajas (-1,9%).

Portugal, que, a punto de concluir su rescate, sigue conjugando buenas cifras macroeconómicas con un panorama social mucho más preocupante, exhibió un crecimiento más robusto que el alemán

(0.5%); whereas The Netherlands reached 0.7%. Recession seems to abandon even the most stragglers. In the absence of data from Greece, Croatia and Malta, only Cyprus and Finland continues in red numbers.

On the other hand, United Kingdom stood along the year 2013 at high growth rates. London is one of the few European members that can exhibit a growth of 2.8% in terms of year-on-year growth rate. It is only surpassed by Romania, with a marked 5.1%, Latvia (4.1%) and Lithuania (3.3%).

According to Eurostat, the EU statistics office, the EU-28 economy grew during the year 2013 0.1 per cent, whereas the Euro area contracted by 0.5 per cent.

The tendency is positive, but growth is still too weak to be able to reduce unemployment rates, that within the Euro area is around 12 per cent.

Unemployment continues into very high rates with alarming situations as in Spain and Greece. The Greek unemployment rate is affecting 61% of the youth.

Unemployment figure records, a lack of consumer confidence and the anaemic

(0,5%); mientras que Holanda llegó hasta el 0,7%. La recesión parece abandonar incluso a los más rezagados. A falta de conocer los datos de Grecia, Croacia y Malta, solo continúan en números rojos Chipre y Finlandia.

Por otra parte, el Reino Unido, se mantuvo a lo largo de todo 2013 en altas tasas de crecimiento. Londres es de los pocos socios europeos que puede exhibir a final de año un crecimiento en tasas interanuales del 2,8%. Solo lo superan Rumania, con un notable 5,1%, Letonia (4,1%) y Lituania (3,3%).

Según Eurostat, la oficina estadística de la UE, la economía europea de los 28 creció durante el año 2013 un 0,1%, mientras que la eurozona se contraía en un 0,5%.

La tendencia es positiva, pero el crecimiento es aún demasiado débil para bajar los niveles de desempleo, que en la eurozona ronda el 12%.

El paro sigue estando en niveles muy altos, con situaciones alarmantes como la de España y Grecia, país este en el que el desempleo ya afecta al 61% de los jóvenes.

Cifras de desempleo récord, la falta de confianza del consumidor y el anémico

bank credits continue blocking a solid upturn.

Likewise, the low inflation (1.4% in the Euro area and 1.5% in the EU-28) is one of the uncertainties that surrounded recovery as well as the possible effect of turmoil in emerging countries like Argentina and Brazil.

Beside the external risks that lies ahead the Euro area, like the emerging economies crisis, the spectre of deflation, etc., it is also noted an own Euro area risk: the bank union in which the Euro area is immersed.

The European growth rate is far from the USA, Japan and United Kingdom close to 3% rates. These three countries have had central banks more decisive than the ECB. The Euro area will continue being the burden for the developed economies to take over from the emerging economies as growth driving force.

The Euro is the second most important currency in reserve all over the world, behind US dollar. Around 26 per cent of all the world reserves are presently kept in Euros. The exchange rate of the euro against the US dollar stood at 1.37 by the end of 2013, with a lowest fall in March of

crédito bancario siguen impidiendo un repunte más sólido.

Asimismo, la baja inflación (1,4% en la eurozona y 1,5% en la UE28) es una de las incertidumbres que rodean a la recuperación, así como el posible efecto de las turbulencias en países emergentes como Argentina o Brasil.

Además de los riesgos externos, como son el contagio de la crisis de las economías emergentes, el fantasma de la deflación, etc., también se apunta a uno propio de la eurozona: la unión bancaria en la que está inmersa la eurozona.

La tasa de crecimiento europea está lejos de la de EEUU, Japón y Reino Unido, cercana al 3%. Esos tres países han tenido bancos centrales más decisivos que el BCE. La eurozona va a seguir en 2014 siendo el lastre para que las economías desarrolladas tomen el relevo a las emergentes como motor del crecimiento.

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 2013 en 1,37, con un descenso

1.27.

At the start of 2014, the EU controlled fleet (which comprises ships whose ultimate ownership or control lies in an EU country, but which may be flagged in a different country) comprised of 660 million dwt, 450 million gt, and 23,000 vessels (EU-28 + Norway).

Between the start of 2005 and the start of 2014, the EU controlled fleet expanded by more than 70% in terms of both gross and deadweight tonnage. The number of vessels grew at a much lower rate, reflecting the trend towards larger ships which offer greater economies of scale.

By the end of 2013, the EU controlled 40 per cent of world gross tonnage and 39 per cent of world deadweight tonnage. This is a slight decrease from 41% in 2005 (on both measures), reflecting that the EU shipping companies continue to face strong competitive pressure from other rapidly-growing centres of world shipping, particularly those in Asia and the Middle East.

Greece has the largest controlled fleet within Europe, equivalent to 36% of gt and 43% of dwt. Germany represents a further 21% of gt and 19% of dwt.

máximo en Marzo de 1,27.

A comienzos de 2014, la flota mercante controlada por la UE (que comprende buques cuyo última propiedad o control está en un país de la UE, pero que puede estar abanderado en un país diferente), estaba compuesta de 660 millones tpm, 450 millones gt y 23.000 buques (UE-28+Noruega).

Entre el comienzo de 2005 y el de 2014, la flota controlada por la UE se expandió más de un 70% tanto en gt como en tpm. El número de buques aumentó a un nivel mucho más bajo, reflejando la tendencia hacia buques de mayor tamaño que ofrecen mayores economías de escala.

A finales de 2013, la UE controlaba el 40% del tonelaje bruto y el 39% del de peso muerto de la flota mundial. Es un ligero descenso del 41% de 2005 (en ambos tonelajes), reflejando que las empresas navieras de la Unión Europea continúan enfrentándose a una fuerte presión competitiva por otros centros de rápido crecimiento en el mundo marítimo, principalmente de Asia y del Medio Oriente.

Grecia tiene la mayor flota controlada de Europa, equivalente al 36% de gt y al 43% de tpm. Alemania representa otro 21% de gt y el 19% de tpm.

The EU controlled fleet is dominated by three types of vessel: bulkers (28 per cent of gross tonnage), oil tankers (25 per cent) and container ships (25 per cent). The EU controls 60 per cent of the world's container ships in gross tonnage terms.

Within the EU controlled fleet, the strongest growth between 2005 and 2014 was recorded amongst offshore vessels. The EU's share of the world offshore fleet increased from 28% in 2005 to 37% in 2014 (in gross tonnage terms).

As far as the European merchant fleet is concerned, at the end of 2013 the fleet of the 28-European Union (concerning vessels of 300 gt and over) increased by 1.80 per cent, in dwt terms, over 2012 increment of 0.40 per cent, and decreased by 1.76 per cent (-2.27 per cent in 2012) in number of ships. As of December 31st, 2013, the 28-EU merchant fleet consisted of 8,254 vessels and 305.8 million dwt, representing 19.06 per cent of the world merchant fleet tonnage, whereas the Euro area tonnage represented 15.34 per cent of the world merchant fleet.

By countries, as for 31st December 2013, Greece is still the most important shipping country of the European Union as far as

La flota controlada por la UE esta dominada por tres tipos de buques: graneleros (28% de gt), petroleros (25%) y portacontenedores (25%). La Unión Europea controla el 60% de los portacontenedores de todo el mundo en términos de tonelaje bruto.

Dentro de la flota controlada por la UE, el mayor crecimiento entre los años 2005 y 2014 se ha registrado entre los buques offshore. La participación de la UE en la flota mundial de buques offshore aumentó del 28% en 2005 al 37% en 2014 (en gt).

Por lo que a la flota mercante europea se refiere, a finales de 2013 la flota de la Europa de los 28, considerando los buques de más de 300 gt, se incrementó en un 1,80% en términos de tpm (frente al incremento del 0,40% en 2012), disminuyendo en un 1,76% (-2,27% en 2012) el número de buques. A 31 de diciembre de 2013, la flota de la UE28 estaba compuesta por 8.254 buques y 305,8 millones tpm, lo que representa el 19,06% del tonelaje total de peso muerto de la flota mercante mundial, mientras que el tonelaje de la Euro zona representaba el 15,34% de la flota mundial.

Por países, a 31 de Diciembre de 2013, Grecia continuaba siendo el país de mayor importancia dentro de la Unión Europea en

the fleet under its national flag is concerned, with 1,081 vessels and 77.04 million dwt. In comparison to the previous year, it means a decrease of 1.54% with reference to the number of ships and a 1.4% increment in terms of dwt. Greece still keeps a considerable rate of controlled fleet renewal, (+ 11.29 per cent), under national flag and foreign flags alike, with an order book of 31.8 million dwt.

When referring to the fleet renewal rates of the fleets of the European Union member countries, it is on the basis of total fleets, that is fleet under national flag plus fleet under foreign flag (see table).

As for December, 31st, 2013, the first shipping countries in the European ranking were, behind Greece, Malta (with 1,669 vessels and 72.4 million dwt), the United Kingdom (887 vessels and 40.4 million dwt) and Cyprus (822 vessels and 31.9 million dwt) that increased their national fleets in dwt terms by 6.3% (Malta), and 2.4% (Cyprus), whereas UK reduced its fleet by 1.6%.

Apart from the above mentioned countries, other European countries incremented their fleet tonnage during 2013, among them, Luxemburg that increased its fleet by 65% compared to 2012, Latvia by 44%,

cuanto a la flota bajo su pabellón nacional se refiere, con 1.081 buques y 77,04 millones tpm. En comparación con el año anterior, esto supone un descenso del 1,54% en el número de buques, y un incremento del 1,4% en tpm. Asimismo, sigue manteniendo un considerable índice de renovación de su flota controlada (+11,29%), en el registro nacional y en registros extranjeros, con una cartera de pedidos de 31,8 millones tpm.

Al referirnos al índice de renovación de flota de los países de la UE, lo hacemos sobre la base de la flota total de cada país (flota en bandera nacional más flota en bandera extranjera) (Ver tabla).

A 31 de Diciembre, los primeros países en el ranking marítimo europeo eran, por detrás de Grecia, Malta (con 1.669 buques y 72,4 millones tpm), Reino Unido (887 buques y 40,4 millones tpm) y Chipre (822 buques y 31,9 millones tpm), que incrementaron sus flotas en registros nacionales, en tpm, con respecto a 2012, en un 6,3% (Malta) y en un 2,4% (Chipre) mientras el Reino Unido reducía su flota en un 1,6%.

Además de los países ya mencionados, otros países europeos incrementaron el tonelaje de sus flotas durante 2013, entre ellos Luxemburgo que aumentó su flota respecto a 2012 en un 65%, Letonia en un 44

and Poland by 38%. Other European Union countries saw their fleets decrease comparing to 2012, such as Bulgaria (-46.7%), Slovakia (-33.7%), Spain (-9.6%), or Germany (-5.7%).

As of December 31st 2013, and within the European second registries of ships, the registry of Isle of Man held the highest amount of tonnage (23 million dwt), followed by NIS (17.5 million dwt), DIS (14.1 million dwt), and the registry of Curaçao (0.44 million dwt).

As regards the European fleet renewal rate, as for 31st December 2013, it highlights France with an order book of 4.8 million dwt, representing 48.19 per cent of its fleet at that time of the year (9.9 million dwt). France was followed by the United Kingdom, with a renewal rate of 29.5% and an order book of 6.4 million dwt. After them other countries, such as The Netherlands, with a renewal rate of 23.24%, and Denmark (10.58%).

As it was expected, the European ports also suffered the effects of the economic crisis. In 2013, 2,224 million tons were moved, what means a decrease of 4.6 per cent over the year 2012.

Rotterdam is still the first European port

% y Polonia en un 38%. Otros países de la Unión Europea vieron decrecer sus flotas respecto a 2012, como Bulgaria (-46,7%), Eslovaquia (-33,7%), España (-9,6%), o Alemania (-5,7%).

A 31 Diciembre de 2013, dentro de los segundos registros europeos de buques, el registro de la Isla de Man aglutinaba el mayor tonelaje (23 millones tpm), seguido por el NIS (17,5 millones tpm), el DIS (14,1 millones tpm) y el registro de Curaçao (0,44 millones tpm).

En cuanto al índice de renovación de la flota europea, a 31 de Diciembre de 2013, destaca Francia con una cartera de pedidos de 4,8 millones de tpm, lo que representa el 48,19% de su flota total a esa fecha (9,9 millones de tpm). Le sigue el Reino Unido, con un índice de renovación del 29,5% y 6,4 millones de tpm en su cartera de pedidos. Y tras ellos otros países como Holanda, con un índice de renovación de flota del 23,24%, y Dinamarca (10,58%).

Como era de esperar los puertos europeos también sufrieron los efectos de la crisis. En 2013 se movieron 2.224 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 4,6% respecto al año 2012.

Róterdam sigue siendo el principal puerto

with a total traffic of more than 440 million tons, some 0.2% less than in 2012. It is followed by Antwerp, Hamburg and Amsterdam with traffic volumes of 190, 139 and 95 million tones, respectively.

The first Mediterranean port is Algeciras, that with a total traffic volume of 85 million tons in 2013, stood at the fifth place in the European port system, displacing Marseilles, that with 79.9 million tones stands at the second place.

European maritime technology industry is recognized globally for the highest quality, innovative and efficient design and on-time deliveries. The industry is challenged due to the lack of financing from banks for newbuildings in Europe, while overseas the availability of large credit schemes and governmental action support the growth of their industry.

Continuous innovation and new environmental regulations are expected to benefit the European maritime industry (yards and equipment suppliers).

By the end of September 2013, European yards hold a 5.4% of the new orders market shares in cgt terms, dropping almost three points compared to

europeo con más 440 mill de toneladas movidas, un -0,2% con respecto a 2012. Le siguen Amberes, Hamburgo y Ámsterdam, con 190, 139 y 95 millones de toneladas, respectivamente.

El primer puerto del Mediterráneo es Algeciras, que, con un tráfico total de 85 millones de toneladas en 2013, se situó en el quinto puesto del sistema portuario europeo, desbancando a Marsella, que con 79,9 millones de toneladas ocupa el segundo lugar.

La industria de tecnológica marítima europea es reconocida mundialmente por su alta calidad, diseños innovadores y eficientes y entregas puntuales. El desafío a la industria es debido a la falta de financiación por parte de los bancos a la construcción en Europa, mientras fuera la disponibilidad de grandes créditos y la actuación gubernamental apoyan el crecimiento de la industria.

Se confía en que la continua innovación y las nuevas regulaciones medioambientales beneficiarán a la industria marítima europea (astilleros e industria auxiliar).

A finales de Septiembre de 2013, los astilleros europeos mantenían una participación del 5,4% del mercado de nuevos pedidos en términos de cgt, casi 3 puntos menos que en

2012.

European order book shows signs of stabilization after a declining trend of the last 5 years. By the end of September, 144 vessels accounting 1.6 million cgt were contracted, close to the total contracts last year. On the other hand, 165 vessels of 1.6 million cgt were delivered.

In 2013, European ship yards worked out in the building of nearly 20 cruise vessels, with a global capacity for 60,000 passengers, an a total value of 10,000 million Euros. It is expected that these vessels will be delivered during the next three years.

During the same year, the European ship yards delivered five cruise vessels, with a total investment of more than 2,000 million Euros, and a total capacity for 14,600 passengers.

Almost all of the world state-of-the-art cruise vessels have been built in European ship yards.

Maritime transport and the services involved in it contribute significantly in the European economy, representing 5.4 million jobs and a gross added value of almost 500,000 million Euros per year.

2012.

La cartera de pedidos europea muestra signos de estabilización tras una tendencia decreciente en los últimos cinco años. A finales de Septiembre, se habían contratado 144 buques, con 1,6 millones cgt, cerca de los contratos totales de 2012. Por otra parte, se entregaron 165 buques (1,6 millones cgt).

En 2013, los astilleros europeos trabajaban en la construcción de cerca de 20 buques de crucero, con una capacidad conjunta de 60.000 pasajeros y un valor total de 10.000 millones de euros. Está previsto que estos buques sean entregados durante los próximos tres años.

Durante el mismo año, los astilleros europeos entregaron cinco buques de cruceros, con una inversión total de más de 2.000 millones de euros y con una capacidad total para 14.600 pasajeros.

Casi todos los cruceros de última generación del mundo han sido construidos en astilleros europeos.

El transporte marítimo y los servicios relacionados contribuyen de forma importante a la economía europea, representando 5,4 millones de empleos y un valor añadido bruto de casi 500.000 millones de euros por

Furthermore, the maritime transport is likewise a key resource in the security of the supply chain of the European Union, particularly referred to imports of energy and commodities.

Likewise, the European maritime transport is facing important challenges related to stricter environmental regulations.

*The **Spanish economy** experienced two different phases. The first one that was marked by uncertainty as well as by petering out the deepest recession suffered in decades; and a second one, in which crisis seems to have bottomed out, showing thus the first symptoms of recovery.*

In terms of year-on-year rate, the Spanish economy is still in the negative side, after falling 1.2% along 2013, one tenth less than expected by the Government. This 1.2% fall is a consequence of the decrease of the national demand by 2.8 points, partly mitigated by the progress of the foreign demand by 1.6 points.

Private consumption has registered again positive rates, according to the Bank of Spain.

The consumer prices index closed the year

año. Asimismo, el transporte marítimo es además un elemento clave de la seguridad de la cadena de suministro de la UE, particularmente en lo referido a las importaciones de energía y materias primas.

El transporte marítimo europeo se enfrenta a importantes desafíos relacionados con normas medioambientales más estrictas.

La **economía española** ha vivido en 2013 dos etapas diferenciadas. Una primera mitad marcada por la incertidumbre y los coletazos de la recesión más profunda padecida en décadas; y una segunda, en la que la crisis parece haber tocado fondo, mostrando los primeros síntomas de recuperación.

En tasa interanual, la economía española sigue aún en terreno negativo, tras caer un 1,2% en el conjunto de 2013, una décima menos que la previsión del Gobierno. La caída del 1,2% es consecuencia de un descenso de la demanda nacional de 2,8 puntos, mitigado en parte por el avance de la demanda exterior de 1,6 puntos.

El consumo privado ha vuelto a registrar tasas positivas, de acuerdo al Banco de España.

El índice de precios de consumo cerró el

2013 with a year-on-year rate of 0.2%, the same rate as in November, and the lowest of the whole historic series (since 1961), according to the advanced indicator published by the National Institute of Statistics. Inflation rate of 0.2% at the end of 2013 contrasts with the one registered by the end of 2012 (2.9 per cent) mainly due to the effects of the VAT increase.

In 2013, unemployment decreased by 69,000 people regarding 2012, that is 1.1% lower, registering its first year-on-year fall since the second quarter of 2007, which made the number of unemployed of 5,896,300 people, its lowest level since the third quarter of 2012.

In spite of the unemployment decrease in absolute terms, unemployment rate climbed up to 26.03% by the end of last year, five hundredth higher than in the third quarter of 2013 and virtually the same as in the previous year (26.02%).

With the unemployment decrease achieved in 2013, six unemployment consecutive years have been ended.

The State registered a public deficit of GDP's 4.33% in 2013 (five tenth above the objective of 3.80%), and the Social Security some 1.16% (below the aim of

año 2013 con una tasa anual del 0,2%, la misma que el mes de noviembre, y la más baja de toda la serie histórica (desde 1961), según el indicador adelantado publicado por el Instituto Nacional de Estadística (INE). La tasa de inflación del 0,2% al cierre de 2013 contrasta con la registrada a finales de 2012, que fue del 2,9% debido principalmente al efecto de la subida del IVA.

En 2013, el paro disminuyó en 69.000 personas respecto a 2012, un 1,1% menos, registrando su primer descenso anual desde el segundo trimestre de 2007, lo que situó el número total de desempleados en 5.896.300 personas, su menor nivel desde el tercer trimestre de 2012.

Pese al descenso del paro en términos absolutos, la tasa de paro escaló al cierre del año pasado hasta el 26,03%, porcentaje cinco centésimas superior al del tercer trimestre de 2013 y prácticamente similar al de cierre del año anterior (26,02%).

Con el descenso del paro logrado en 2013 se pone fin a seis años consecutivos de crecimientos del desempleo.

El Estado registró un déficit público del 4,33% del PIB en 2013 (cinco décimas por encima del objetivo del 3,80%) y la Seguridad Social del 1,16% (por debajo de la meta

1.40%). The autonomous communities have registered a deficit of GDP's 1.54% (as against 1.3% committed).

The saving rate of household and non-profit making institutions in the service of household kept 10.4% of its disposable income in 2013, the lowest annual level since 2006, according to the data published by the National Institute of Statistics.

Furthermore, in 2013 national economy has accumulated finance capacity for the first time since 1998, for an amount of 15,653 million Euros (GDP's 1.5%).

On the other hand, the implementation of the "bad bank" represented the start of the final stage of the banking restructuring. Likewise, within the finance sphere, 2013 has been a year marked by the rationalization of Bankia.

In September, the Spanish risk premium stood at below the Italian one, for the first time since 2012, with less than 250 points. By the end of the year 2013, the differential value between the Spanish and the German bonds was around 230 points, the lowest value since June 2011.

Spain's exports from January to December

del 1,40%). Las comunidades autónomas han registrado un déficit del 1,54% del PIB (frente al 1,3% comprometido)

La tasa de ahorro de los hogares e instituciones sin ánimo de lucro al servicio de los hogares se mantuvo en 2013 en el 10,4% de su renta disponible, el nivel anual más bajo desde 2006, según los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE).

Además, en 2013 la economía nacional ha acumulado capacidad de financiación por primera vez desde 1998, por un importe de 15.653 millones de euros (1,5% del PIB).

Por otra parte, la puesta en marcha del "banco malo" simbolizó la entrada en la recta final de la reestructuración bancaria. Asimismo, en el ámbito financiero, 2013 ha sido un año marcado por el saneamiento de Bankia.

En Septiembre, la prima de riesgo de España se situaba por debajo de la italiana, por primera vez desde 2012, con menos de 250 puntos. Al finalizar el año 2013, el diferencial entre el bono español y el alemán se encontraba en torno a los 230 puntos, en mínimos desde Junio de 2011.

Las exportaciones españolas ascendieron a

2013 amounted 234,239 million Euros that is 5.2% higher than in the same period of 2012. It is a historic top since the beginning of the registers in 1971. Imports went down by 1.3% year-on-year compared to 2012, totalling 250,195 million Euros. This lower decrease of the imports in 2013 with regard to the last year's (-2.8%) can be showing the progressive recovery of the domestic demand.

The other big engine of the Spanish economic boost, together with exports, has been the tourism that has had a record year. The number of foreign tourists rocketed to 54.3 millions between January and October 2013, some 4.8% more than in 2012 and the highest figure in history.

As a result of it, the commercial deficit reached some 15,955 million Euros in 2013, with a fall of 48% in respect of the one registered in 2012.

As far as the maritime market is concerned, on January 1st 2014, the Spanish shipping companies controlled 211 merchant ships with 3.83 million gt.

During 2013, the number of vessels decreased by 12 units (11 of them under Spanish flag and another one

234.239 millones de euros, que es un 5,2% más que en el mismo período de 2012. Se trata de un nuevo máximo histórico desde el inicio de los registros (1971). Las importaciones cayeron un 1,3% anual frente a 2012, totalizando 250.195 millones de euros. La menor caída de las importaciones reflejada en 2013 respecto a la del año anterior (-2,8%) puede estar señalando la progresiva recuperación de la demanda interna.

El otro gran motor del impulso económico español, junto a las exportaciones, ha sido el turismo que ha vivido un año récord. El número de turistas extranjeros se disparó hasta los 54,3 millones entre Enero y Octubre de 2013, un 4,8% más que en 2012 y la cifra más alta de la historia.

Como resultado, el déficit comercial alcanzó en 2013 unos 15.955 millones de euros, con un descenso del 48% respecto del registrado en 2012.

En cuanto al mercado marítimo, a 1 de Enero de 2014 las navieras españolas controlaban 211 buques mercantes con 3,83 millones de GT.

Durante 2013, el número de buques se redujo en 12 unidades (11 de ellas bajo pabellón español y 1 bajo pabellón

under foreign register), and the total gross tonnage by 3.8%. From the total controlled fleet, 60% hoisted Spanish flag.

The fleet under the Spanish Register decreased in 2013 by 8%, being the highest fall registered since the creation of the International Register of Canary Islands in 1992; highlighting that the Canary Register is still less competitive than other European registers in the vicinity like Malta, Cyprus or Madeira.

During 2013, only two merchant vessels were added to the Spanish fleet (a chemical tanker and an asphalt tanker, both worth 27 million Euros).

The average age of the total fleet controlled by the Spanish shipping companies stood at 14.4 years, much lower the world fleet average age (17.3 years). The fleet under the Spanish register is still among the youngest in the world, with an average age of 12.6 years.

In 2013, the goods traffic of the Spanish general interest ports as a whole decreased by 3.4% in relation to the previous year, reaching a total amount of 445.4 million tons.

extranjero) y el tonelaje en un 3,8%. Operan bajo pabellón español el 57% de las unidades y el 60% del tonelaje controlado por las navieras españolas.

La flota bajo pabellón español decreció durante 2013 un 8%, siendo el mayor descenso que se registra desde la creación del Registro Especial de Canarias en 1992; lo que pone de relieve que el Registro Canario sigue siendo menos competitivo que otros registros europeos de su entorno, como Malta, Chipre o Madeira.

Durante 2013 tan sólo dos buques fueron incorporados a la flota española (un quimiquero y un asfaltero por un valor de 27 millones de euros).

La edad media de la flota total controlada por las navieras españolas se sitúa en 14,4 años, muy por debajo de la edad media de la flota mundial (17,3 años). La flota de pabellón español se mantiene entre las más jóvenes del mundo, con una edad media de 12,6 años.

En 2013, el tráfico de mercancías en el conjunto de los puertos españoles de interés general descendió un 3,4% respecto al año anterior, totalizando 445,4 millones de toneladas.

The year 2013 began with decreases in almost all the traffics, some of them quite significant, such as the traffic of transfer containers (-23.2% in January) or dry bulks (-14.9% in February), that continued with very low levels, carrying out the total traffic of goods to negative rates during the whole year. Quite the opposite, the ro-ro traffic (+1.6%), import-export containers (4.6%) and especially cars on passage (10.3%) obtained positive rates.

The total traffic of goods increased by 2.8 per cent in Algeciras and by 2.2 per cent in Bilbao; it kept without change in Barcelona (0.0%) and registered falls in all the remaining important ports as in Valencia (-1.7%), Cartagena (-2.4%) and Tarragona (-15.7%).

The Spanish ports added up 7.6 million cruise passengers during 2013, an increment of 1.3% over the previous year. Likewise, 3,846 vessels put in, what means an increase of 3.3% over 2012.

Barcelona is the European leader port and the 4th in the world in passenger embarkation and disembarkation. Together with Balearics they share 79% of the Mediterranean cruise tourism and 54% of the Spanish total. Both ports belong to

El pasado año comenzó registrando descensos en casi todos los tráficos, algunos de ellos muy notables, como el de los contenedores en transbordo (-23,2% en Enero) o los graneles sólidos (-14,9 en Febrero), que continuaron a niveles muy bajos arrastrando el tráfico total de mercancías a tasas negativas durante todo el año. Por el contrario el tráfico ro-ro (1,6%), los contenedores import-export (4,6%) y especialmente los automóviles en régimen de pasaje (10,3%) obtuvieron tasas positivas.

El tráfico total de mercancías aumentó un 2,8% en Algeciras y un 2,2% en Bilbao; se mantuvo sin cambios en Barcelona (0,0%) y registró descensos en todos los demás puertos importantes, como en Valencia (-1,7%), Cartagena (-2,4%) y Tarragona (-15,7%).

Los puertos españoles sumaron 7,6 millones de cruceristas durante 2013, un incremento del 1,3% sobre el año anterior. Asimismo recalaron 3.846 buques, lo que supone un incremento del 3,3% sobre 2012.

Barcelona, es el puerto líder europeo y el 4º puerto del mundo en embarques y desembarques de pasajeros. Junto a Baleares acaparan el 79% del turismo de cruceros del Mediterráneo y el 54% del total español. Ambos puertos se encuentran entre los 20

the 20 main world destinations, being the first of Europe in this kind of tourism.

Once channelled the controversy as a result of the proceedings brought by the European Commission for the former finance system, both naval sector and investors have begun a new cycle in which legal security and confidence in the new tax lease predominate, as well as the Spanish private ship yards competitiveness.

It is a sector with a high innovative potential, where some of the most competitive ship yards of the world work giving employment to 87,000 families in the country. Spain has specialised in vessels with a high technology, such as those working for the offshore industry (oil, gas, eolian industry), as well as oceanographic vessels and other segments that require high features.

The Spanish naval construction sector, with more than 130,000 direct and indirect jobs, wants to consolidate a feasible design among the world fierce competition, the finance troubles and the pressing crisis that took the activity to the lowest point.

principales destinos del mundo y son los primeros de Europa en este tipo de turismo.

Una vez encauzada la polémica a raíz del expediente abierto por la Comisión Europea con el antiguo sistema de financiación, tanto el sector naval como los inversores han abierto un nuevo ciclo en el que prima la seguridad jurídica y la confianza en el nuevo 'tax lease', así como la competitividad de los astilleros privados españoles.

Se trata de un sector con un elevado potencial innovador, donde trabajan algunos de los astilleros más competitivos del mundo y que da empleo a 87.000 familias en el país. España se ha especializado en barcos que disponen de una elevada tecnología, como son los que trabajan para toda la industria 'offshore' (petrolífera, gasística, eólica...), así como los buques oceanográficos y otros subsectores que requieren de unas altas prestaciones.

El sector de la construcción naval español, con más de 130.000 empleos directos e indirectos, busca consolidar un modelo viable en mitad de la feroz competencia mundial, los problemas financieros y la acuciante crisis que ha llevado a mínimos su actividad.

Until October 2013, the figures of contracts show a certain recovery but only in the private sector, with 17 new contracts and 56 new orders in the order book, whereas the public sector has not achieved any one.

As far as the Spanish maritime legislation is concerned, on 15th January 2013 the Royal Decree 1695/2012, of 21st December, was published, by which it is passed the National Response System facing marine pollution.

This National Response System in view of a marine pollution event, applies to those accidental or deliberate situations of marine pollution, whichever their origin or nature, that affects or may affect not only the maritime waters on which Spain may exerts sovereignty, sovereign rights or jurisdiction but also the Spanish coast.

On the other hand, on 22nd November, the cabinet approved to bring the Maritime Navigation Bill before Parliament; bill that brings the maritime traffic general regime up to date in order to get over the existing contradictions between the international agreements currently in force in Spain and the Spanish regulations.

Hasta Octubre de 2013, las cifras de contratación muestran cierta recuperación pero sólo en el sector privado, con 17 nuevos contratos y 56 pedidos en cartera, mientras que el público no ha logrado ninguno.

Por lo que a legislación marítima española se refiere, el BOE de 15 de Enero de 2013 publicaba el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprobaba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

Este Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina, es de aplicación a todos aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas.

Por otra parte, el 22 de noviembre el Consejo de Ministros aprobó la remisión a las Cortes Generales del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, que actualiza el régimen general sobre el tráfico marítimo para superar las contradicciones existentes entre los convenios internacionales vigentes en España y la normativa española.

Likewise, on 30th December it was published the Royal Decree 1042/2013 through which the regulations on the green house fluorinated gases (F-gases) were passed, coming into effect on 1st January 2014. It is an indirect tax that falls on the green house fluorinated gases consumption and levies, in an only one phase, the consumption of these products in accordance with the atmospheric warming potential.

Asimismo, el 30 de Diciembre se publicó en el BOE el Real Decreto 1042/2013 por el que se aprobaba el Reglamento del Impuesto sobre los Gases Fluorados de Efecto Invernadero y que entró en vigor el 1 de Enero de 2014, siendo un tributo de naturaleza indirecta que recae sobre el consumo de gases fluorados de efecto invernadero y grava, en fase única, el consumo de estos productos atendiendo al potencial de calentamiento atmosférico.

LA UNION EUROPEA. EVOLUCION DURANTE 2013

1 DE ENERO DE 2013			31 DE DICIEMBRE DE 2013			% Cambio sobre 2012 TPM
Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	
451	15.101	17.245	405	14.430	16.257	-5,7
84	4.267	6.594	75	4.139	6.427	-2,5
45	355	495	37	204	264	-46,7
834	19.918	31.241	822	20.342	31.998	2,4
116	1.349	2.245	116	1.374	2.293	2,1
450	11.324	13.698	452	12.208	14.578	6,4
13	31	37	9	19	24	-33,7
161	2.615	2.417	149	2.434	2.186	-9,6
28	273	64	27	270	61	-4,6
129	1.585	1.247	126	1.564	1.231	-1,3
220	6.011	7.449	220	6.029	7.342	-1,4
1.098	42.751	75.963	1.081	43.324	77.038	1,4
897	7.503	8.438	879	7.318	8.187	-3,0
36	159	234	36	189	281	20,1
801	17.611	20.090	777	17.393	19.569	-2,6
20	132	53	22	180	76	44,3
43	346	285	43	370	289	1,5
59	1.004	978	59	1.543	1.616	65,2
1.675	43.689	68.195	1.669	46.336	72.483	6,3
39	50	38	41	59	52	37,9
135	1.060	1.167	134	1.144	1.314	12,6
958	31.057	41.109	887	29.922	40.439	-1,6
18	65	56	18	65	56	0,0
179	3.166	1.856	170	3.079	1.800	3,0
8.489	211.422	301.194	8.254	213.935	305.861	1,80

Austria, Hungría, Eslovenia y República Checa países sin flota

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA

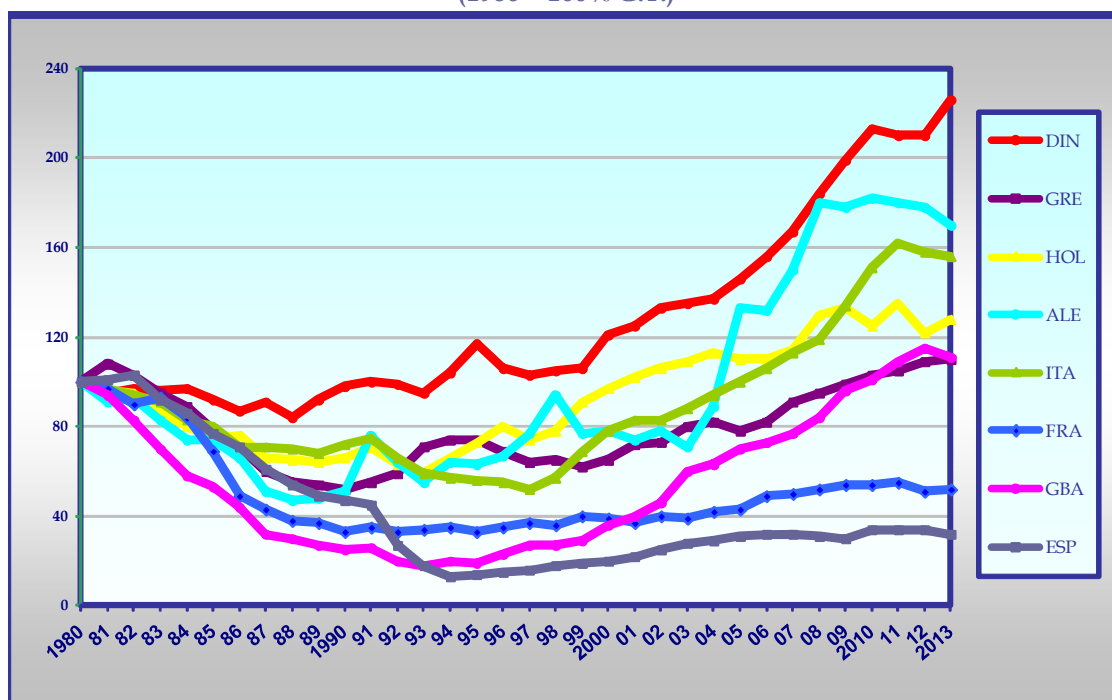
PAISES (Nº Buques / GT)	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2013
ALEMANIA	2.454 4.771.591	2.826 8.678.584	1.820 7.708.227	1.522 5.971.254	499 6.290.000	449 15.266.000	405 14.430.000
BELGICA	206 713.197	224 1.153.081	312 1.916.765	268 314.198	14 11.000	92 4.301.000	75 4.139.000
CROACIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -	116 1.374.000
DINAMARCA	827 2.306.746	1.264 3.520.021	1.169 5.047.734	1.290 5.870.589	453 6.760.000	447 11.319.000	452 12.208.000
IRLANDA	- -	- -	- -	187 195.111	36 227.000	37 162.000	36 189.000
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	160 2.567.000	149 2.434.000
FRANCIA	1.488 5.117.303	1.399 7.011.476	1.199 11.455.033	910 3.988.072	221 4.329.000	219 6.373.000	220 6.029.000
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	1.074 41.199.000	1.081 43.324.000
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	824 18.066.000	777 17.393.000
LUXEMBURGO	- -	- -	- -	51 1.703.482	60 1.378.000	46 650.000	59 1.543.000
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	876 7.741.000	879 7.318.000
PORTUGAL	- -	- -	- -	337 880.779	164 1.097.000	142 1.033.000	134 1.144.000
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	908 29.363.000	887 29.922.000
AUSTRIA	- -	- -	- -	- -	20 78.000	0 0	0 0
FINLANDIA	- -	- -	- -	- -	143 1.496.000	126 1.466.000	126 1.564.000
SUECIA	- -	- -	- -	- -	238 2.794.000	168 3.244.000	170 3.079.000
MALTA	- -	- -	- -	- -	- -	1.693 43.911.000	1.669 46.336.000
CHIPRE	- -	- -	- -	- -	- -	842 20.715.000	822 20.342.000
ESLOVAQUIA	- -	- -	- -	- -	- -	8 22.000	9 19.000
POLONIA	- -	- -	- -	- -	- -	34 44.000	41 59.000
LETONIA	- -	- -	- -	- -	- -	18 138.000	22 180.000
ESTONIA	- -	- -	- -	- -	- -	29 294.000	27 270.000
LITUANIA	- -	- -	- -	- -	- -	44 368.000	43 370.000
BULGARIA	- -	- -	- -	- -	- -	36 298.000	37 204.000
RUMANIA	- -	- -	- -	- -	- -	12 54.000	18 65.000
TOTAL BUQUES						8.254	
TOTAL GT						213.935.000	
% FLOTA MUNDIAL	41,6	31,0	22,8	16,8	13,46	17,19	16,65
	38,3	31,2	28,0	14,7	14,95	21,33	20,08

Fuente: Lloyd's Register of Shipping (1961-71-81-91) - I.S.L.Bremen (Datos Dic. 2001-2013)

Austria, Hungría, Eslovenia y República Checa países sin flota

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS COMUNITARIAS DE 1980 A 2013

(1980 = 100% G.T.)

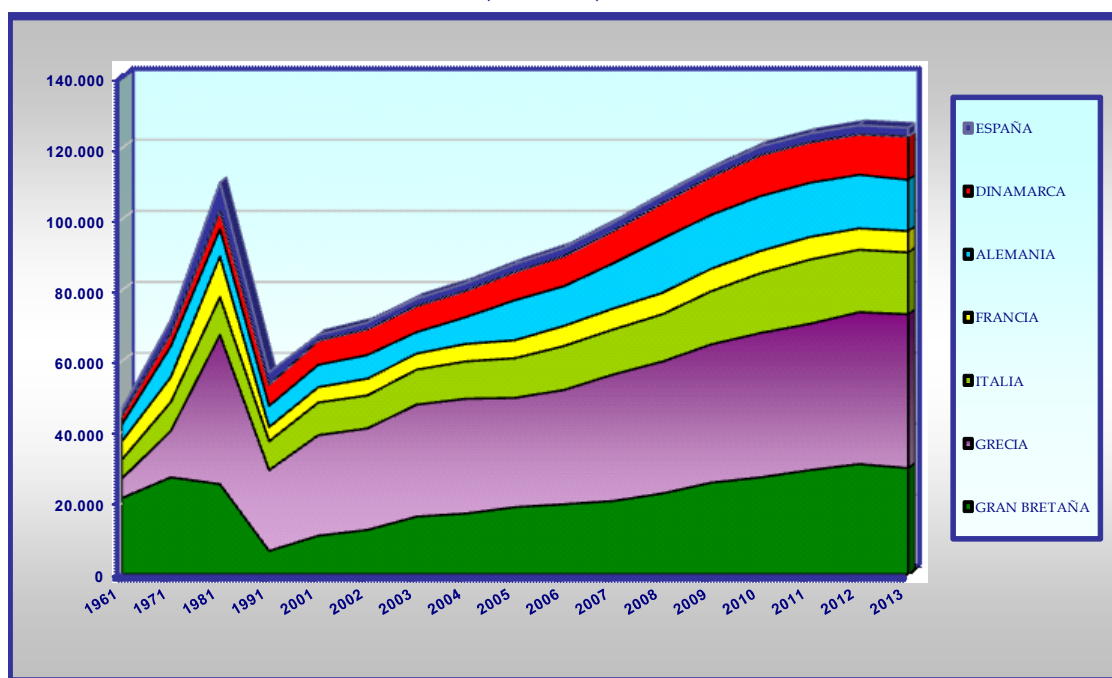


Incluidos 2º registros nacionales

Datos a 31 de Diciembre de cada año

PRINCIPALES FLOTAS DE LA UNION EUROPEA (1961-2013)

('000 G.T.)



Incluidos 2º registros nacionales

Datos a 31 de Diciembre de cada año

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

It can be stated that the Basque economy has grown again during the year 2013. Although the whole year was negative (-1.2%), GDP picked three tenths up between October and December, leaving behind two years of recession.

Behind this evolution there is a recovery of activity in all sectors. It is especially significant that industry, after eight quarters in negative, registered a recovery in year-to-year terms, according to Eustat data. In this way the Basque economy technically leaves a recession that has been extended since the year 2011.

The construction sector, with a contraction of 5 per cent, has carried on showing a negative situation in 2013; although the real estate market seems to be farther the collapse of late times and tends to balance.

On the demand side, the analysis shows a contraction of the Domestic Demand of 1.5 per cent against a GDP year-on-year fall of 1.2 per cent, with a positive

Se puede decir que la economía vasca ha vuelto a crecer durante el año 2013. Aunque el conjunto del año fue negativo (-1,2%), el PIB repuntó tres décimas entre Octubre y Diciembre dejando así dos años de recesión.

Detrás de esta evolución hay una recuperación de la actividad en todos los sectores. Especialmente significativo es que la industria, tras ocho trimestres en rojo, registró una mejoría en términos interanuales, según datos del Eustat. De esta forma la economía vasca abandona técnicamente una recesión que se prolongaba desde el año 2011.

El sector de la construcción, con una contracción del 5%, ha continuado mostrando en 2013 una situación negativa, aunque el mercado inmobiliario parece alejarse del hundimiento de los últimos tiempos y tender al equilibrio.

El análisis por el lado de la demanda muestra una contracción de la Demanda Interna de un 1,5%, frente a una caída interanual de un 1,2% del PIB, con una

contribution therefore to the foreign balance in the whole 2013.

In 2013, Basque exports increased by 20,242 million Euros, what means a similar position to that achieved in the year 2012. On the other hand, imports added 15,792 millions, having increased by 1.8%.

Comparatively, and as per territorial sphere, the situation of the Biscay foreign trade is the most balanced, with a growth of 3.5 per cent, whereas Alava (-0.5 per cent) and Guipúzcoa (-4.6 per cent) have had a negative evolution.

The economic weakness has had an influence on the labour market that can hardly react. By the end of 2013 the unemployment rate of the Basque Autonomous Community stood at 15.76% (158,400 persons) against EU-28's 10.9% and Spain's 26.7%.

The decrease of the number of unemployed people makes the Basque Country to have the lowest unemployment rate of all the autonomous communities (15.76%. Nevertheless, there are significant differences: Guipúzcoa, with 12.75%, has an unemployment rate appreciably

aportación, por tanto, positiva del saldo exterior en el conjunto del año 2013.

En 2013, las exportaciones vascas ascendieron a 20.242 millones de euros, lo que supone una posición parecida a 2012. Las importaciones, por su parte, sumaron 15.792 millones, habiendo crecido un 1,8%.

Comparativamente, y por ámbitos territoriales, la situación del comercio exterior de Vizcaya es la más equilibrada, con un crecimiento del 3,5%, mientras que Álava (-0,5%) y Guipúzcoa (-4,6%) han tenido una evolución negativa.

La debilidad económica ha influido en el mercado laboral, al que le cuesta reaccionar. Al cierre del año 2013 la tasa de paro de la Comunidad Autónoma Vasca se situaba en el 15,76% (158.400 personas) frente al 10,9% de la UE-28 y al 26,7% de España.

El descenso del número de parados hace que Euskadi presente la tasa de paro más baja de todas las comunidades autónomas (15,76%). No obstante, se observan diferencias significativas entre los territorios históricos: Guipúzcoa, con el 12,75%, tiene una tasa de desempleo sensiblemente más baja que Álava y

lower than Alava and Vizcaya, with 17.5% and 17.03%, respectively.

In fact, the economic activity growth is very weak and the impact on the labour market is practically imperceptible, but forecast points to an improvement in 2014 (of about 1 per cent), that would end with employment destruction.

As far as the maritime segments to which the different vessels of our associated fleet belong to, we can state that of any segment, the crude tanker market most clearly showed how the shipping industry turned the corner in 2013.

The Basque tankers fleet was involved to a certain extent in the ups and downs of the international market. During the first ten months of 2013 the crude oil market had its worst performance in the last twenty years, with rates falling below the operation costs. But, everything changed since November when an increment of activity in the spot market reduced the availability of tonnage, with the consequent increase of rates, especially for VLCC (40,000 US\$ average rate in the fourth quarter of the year in contrast with 13,000 US\$ average rate in the

Vizcaya, con el 17,5% y el 17,03%, respectivamente.

El crecimiento de la actividad económica es muy débil y su impacto sobre el mercado de trabajo prácticamente imperceptible, pero las previsiones apuntan a una mejoría en 2014 (de alrededor del 1%), que concluya con la destrucción de empleo.

Por lo que se refiere a los sectores marítimos a los que pertenecen los distintos buques de nuestra flota asociada, diremos que, de todos ellos, el de transporte de crudo fue el que demostró que la industria marítima había repuntado en 2013.

La flota vasca de buques tanque se vio en mayor o menor medida afectada por los avatares del mercado internacional. Durante los primeros 10 meses de 2013 el mercado de crudo tuvo su peor comportamiento desde hace 20 años, con fletes cayendo por debajo de los costes de operación. Pero, todo cambio a partir de Noviembre cuando el incremento de actividad en el mercado spot redujo la disponibilidad de tonelaje, con la consiguiente subida de los fletes, especialmente para VLCC (40.000\$ de media en el cuarto trimestre frente a los

third quarter), as well as for Suez and Aframax vessels.

Nevertheless, all these vicissitudes in the oil market did not affect substantially the Basque fleet, thanks to its long term contracts that lighten this kind of fluctuations.

As far as our mini dry bulk fleet is concerned, dry bulk freight rates improved in 2013 from the miserable levels of 2012. We estimate tonnage demand to have increased about 9 percent, driven by a new record in Chinese dry bulk imports and a substantial recovery in global grain trade in the latter part of the year. The fleet increased slightly less than 8%.

The Baltic Dry Index begun the year 2013 at 698 points. From June on it increased by above 1,000, closing the year at 2,277 points.

The shipping market in which our LPG fleet operates registered its third consecutive year where spot rates gave the owners a healthy return on invested capital.

As far as our reefer fleet is concerned, the year 2013 had a

13.000\$ de media del 3º trimestre), y para los Suez y Aframax.

No obstante, todos estos avatares en el mercado petrolero no afectaron sustancialmente a la flota vasca, gracias a sus contratos a largo plazo que aligeran todo este tipo de fluctuaciones.

Por lo que a nuestra flota mini granelera se refiere, los fletes de cargas secas a granel mejoraron en 2013 desde los niveles de 2012. Se estima que la demanda de tonelaje ha crecido un 9%, impulsada por un nuevo récord en las importaciones chinas de carga seca y a la considerable recuperación del mercado mundial de cereales en la última parte del año. La flota apenas creció cerca del 8%.

El Baltic Dry Index comenzó el año a 698 puntos. A partir de Junio se fue incrementando por encima de los 1000, para terminar 2013 en 2.277 puntos.

El mercado marítimo en el que opera nuestra flota de LPG registró su tercer año consecutivo con tasas spot que dieron a los armadores un saneado rendimiento sobre el capital invertido.

Por lo que respecta a nuestra flota frigorífica, se puede decir que 2013 tuvo

promising start for the conventional reefer operators: full ships and high rates.

It was three events that contributed to an increased demand for specialist reefer tonnage enabling the 65% higher than last year freights: Sharply decreased capacity caused by abundant scrapping: 230 ships during the last 5 years. The quasi absence of newbuilding deliveries: less than 20 vessels in the same period; and container liner operators introducing rate increasing for 40' reefer boxes of up to USD 1,500.

The latter caused a number of perishables shippers to return to the fewer than heretofore reefer ships. At the same time, the conventional operators were profiting from higher rates for the relatively small volumes reefer boxes they carry as well.

The Basque merchant fleet is still a young fleet with an average age of 9.75 years, as for December, 31st, 2013, much younger than the world fleet (17.1 years) and even younger the average age of the fleet controlled by the Spanish shipping companies (14.4 years), and pretty comparable as well to the main

un prometedor comienzo para los operadores de buques frigoríficos convencionales: buques llenos y fletes altos.

Ha habido tres acontecimientos que contribuyeron a una mayor demanda de tonelaje especializado, favoreciendo unos fletes un 65% superior al año anterior: un brusco descenso de la capacidad debido a abundantes desguaces, 230 buques durante los últimos 5 años. La cuasi ausencia de nuevas entregas, menos de 20 buques en el mismo período; y operadores introduciendo precios por contenedores refrigerados de 40' por más de 1.500 US\$.

Esto último causó que un número de cargadores de mercancías perecederas volvieran a los escasos buques frigoríficos. Al mismo tiempo los operadores convencionales se beneficiaban de los altos precios de relativamente pequeños volúmenes de contenedores refrigerados que también transportaban.

La flota mercante vasca continua siendo una flota joven con una edad media, a 31 de Diciembre de 2013, de 9,7 años, bastante más joven que la flota mundial (17,3 años) y algo más joven que la edad media de la flota controlada por las navieras españolas (14,4 años), siendo equiparable, asimismo, a la de las

European fleets.

Along the year 2013, the associated fleet has been increased by the entry of a tug called “Ibaizabal Once”, of 708 gt and 413 dwt, than belongs to Ibaizabal Management Services, S.L.

As for December, 31st, 2013, the associated fleet comprised 56 merchant vessels and tugs, with a total of 337,875 gt and 596,721 dwt.

By flags, and excluding those vessels involved with port inner traffic, 77.2% of the associated fleet is registered under the Canary International Register, 13.6% in the Registry of Madeira, 4.5% in the British Register and the remaining vessels in other registries.

One more year, during 2013, the constant collaboration between the Environment and Territorial Policy Department of the Basque Government and our Association materialised, in the field of the education of the future professionals of the Basque Merchant Marine, with an new agreement to provide training to students of the Nautical High Schools aboard our associated vessels. This Agreement

principales flotas europeas.

A lo largo del año 2013, la flota asociada se ha visto incrementada con la incorporación de un remolcador, “Ibaizabal Once” de 708 gt y 413 tpm, perteneciente a Ibaizabal Management Services, S.L.

A 31 de Diciembre de 2013, la flota asociada estaba compuesta por 56 buques mercantes y remolcadores, con un total de 337.875 gt y 596.721 tpm.

Por banderas, y excluyendo los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 77,2% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario, el 13,6% en el Registro de Madeira, el 4,5 % bajo bandera Británica y el resto en otros registros.

Un año más, durante 2013, la continua colaboración entre el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco y nuestra Asociación se materializó, en el terreno de la formación de los futuros profesionales de la Marina Mercante Vasca, con un nuevo convenio para facilitar las prácticas a los alumnos de las Escuelas Superiores de Náutica en los buques asociados. Este convenio que

initiated in 1993 and has provided training during 2013 to a total of 86 students, reaching since the beginning of this Program a number of 1,633 cadets that have benefitted from this Program, of which 1.011 were bridge students and 622 engine students.

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

As far as the main Basque ports are concerned, the foreign traffic of the Port of Bilbao increased by 5% in 2013. 67 per cent corresponded to imports and 33 per cent to exports.

The traffic with North America and the Atlantic Coast to be more precise increased by 12% (500,000 tonnes, what reaffirms it as the Port of Bilbao second market, followed by Central America and South Atlantic America.

viene desarrollándose desde el año 1993, ha facilitado durante 2013 un total de 86 embarques, alcanzando desde su inicio los 1.633 embarques de alumnos que se han beneficiado de este Programa, de los cuales 1.011 eran alumnos de puente y 622 alumnos de máquinas.

Compartiendo la preocupación de la Comisión y del Parlamento Europeo por la escasez de marinos comunitarios, especialmente en el tráfico intraeuropeo (Short Sea Shipping), la Asociación firmó un nuevo convenio con el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial para facilitar el embarque de alumnos de Náutica de la Unión Europea en los buques asociados.

Por lo que a los principales puertos vascos se refiere, el tráfico exterior del Puerto de Bilbao creció un 5% en 2013. El 67% correspondió a importaciones y el 33% a exportaciones.

El tráfico con Norteamérica, y más concretamente la costa atlántica, aumentó un 12% (500.000 toneladas), lo que le reafirma como el segundo mercado del Puerto de Bilbao, seguido de Centroamérica y América Atlántico Sur.

Liquid bulks began their recovery with an increase of 5 per cent, thanks, most of all, to the strong increment of the imports coming mainly from Estonia.

Los graneles líquidos iniciaron su recuperación con un aumento del 5% gracias, sobre todo, al fuerte incremento de las importaciones procedentes, principalmente, de Estonia.

Dry bulks maintained their upward trend during the year and, due to the increase of 4 per cent stood at 4.4 million tonnes. Iron ore imports as well as oil coke imports gave impetus to this increase, in spite of the coal decrease caused by the lockout of the power station located in Pasajes. The United States became the market with a higher growth.

Los graneles sólidos mantuvieron durante el año su tendencia al alza y, gracias al crecimiento del 4%, se sitúan en 4,4 millones de toneladas. Las importaciones de mineral de hierro y las importaciones de coque de petróleo impulsaron esta subida, pese al descenso del carbón, motivado por el cierre de la central térmica de Pasajes. Estados Unidos se convirtió en el mercado de mayor crecimiento.

The conventional general cargo decreased by 4 per cent and stood at 2.2 million tonnes.

La mercancía general convencional descendió un 4% y se sitúa en 2,2 millones de toneladas.

Belgium leads the market followed by the United Kingdom. The countries with a higher increase are China and Algeria, both in the iron and steel sector.

Bélgica lidera este mercado, seguido del Reino Unido. Los países que más crecen son China y Argelia, ambas por el sector siderúrgico.

The container traffic stood at similar figures than in 2012, adding 6.3 million tonnes and 606,827 TEUs. The United Kingdom continues keeping the position as the main country of origin and destination.

El tráfico contenerizado se mantuvo en cifras similares a las de 2012, sumando 6,3 millones de toneladas y 606.827 TEUs. El Reino Unido sigue manteniendo el liderazgo como principal país de origen y destino.

On the other hand, the Port of Bilbao has been the entrance for 142,000 tourists. Out of them, 86,000 have travelled in the ferry that links Bilbao and Portsmouth, and 56,000 in cruises.

The ferry Cap Finisterre, belonging to Brittany ferries, made 114 calls during 2013.

Likewise, the cruise installations received 44 passenger ships during the year.

In order to cope with the increase of cruise traffic and the increasing tourist interest for the Basque Country, the Port Authority will finish the next 2014 springtime the construction of a third berth in Getxo service area.

As far as the traffic of the Port of Pasajes is concerned, it decreased 4.7% in 2013. Cargo loaded increased by 10.8% whereas those unloaded decreased by 13.6%.

The Port of Pasajes could slow in 2013 the negative trend that the car traffic was carrying out. Thus, in 2012 the car traffic decreased from 200,000 units, after having reached record figures above 300,000 units in the years 2007 and 2008.

Por otra parte, el Puerto de Bilbao ha sido la puerta de entrada para 142.000 turistas, de los que 86.000 han viajado en el ferry que une Bilbao con Portsmouth, y 56.000 en cruceros.

El ferry Cap Finisterre, de la compañía Brittany Ferries, realizó 114 escalas durante 2013.

Por su parte, las instalaciones para cruceros recibieron 44 barcos de pasajeros.

Para hacer frente al aumento de tráfico de cruceros y al creciente interés turístico que despierta Euskadi, la Autoridad Portuaria completará en la primavera de 2014 la construcción de un tercer atraque en la zona de servicio de Getxo.

Por lo que al tráfico del Puerto de Pasajes se refiere, descendió en el año 2013 un 4,7%. Mientras las mercancías cargadas aumentaron un 10,8%, las descargadas descendieron un 13,6%.

El Puerto de Pasajes consiguió frenar en 2013 la tendencia negativa que arrastraba el tráfico de automóviles, ya que en 2012 dicho tráfico descendió de las 200.000 unidades, tras haber alcanzado cifras récord por encima de las 300.000 en los años 2007 y 2008.

In 2013, 202,061 cars were handled in the Port of Pasajes, what means an increment of 2.07% in relation to 197,949 units in 2012.

En 2013 se manipularon 202.061 vehículos en el Puerto de Pasajes, lo que supone un incremento del 2,07% con relación a las 197.949 unidades de 2012.

During the same year, the Port of Bilbao handled a total amount of 2.95 million tonnes of goods, equivalent to 4.7% less than those handled in 2012 (3.05 million tonnes).

En el mismo año, el Puerto de Pasajes movió un total de 2,95 millones de toneladas de mercancía, lo que supone un 4,7% menos que las movidas en 2012 (3,05 millones de toneladas).

The strong decrease of dry bulks (-14.6% against 2012), due to the lockout of the power station, was the main factor of such a decrease, as the general cargo, that counted a total amount of 1.69 million tonnes, was incremented by 3.9%.

El fuerte descenso de los graneles sólidos (-14,6% frente a 2012), motivado por el cierre de la central térmica, fue el principal causante de dicho descenso, ya que la mercancía general, que contabilizó un total de 1,69 millones de toneladas, se incrementó un 3,9%.

On the other hand, it is confirmed the full validity of the new pattern of financing of assets applicable to ships, tax lease authorized by the European Commission.

Por otra parte, se confirma la plena vigencia del nuevo régimen de financiación de activos aplicable a buques, “tax lease” autorizado por la Comisión Europea.

Balenciaga shipyards has achieved to close six tax lease operations for ERRV vessels (“Emergency Response Rescue Vessel”), also called “Standby Rescue Vessel”, specialised in giving immediate response to “offshore” oil platforms in emergency and rescue

Astilleros Balenciaga ha conseguido cerrar seis operaciones de tax lease para los buques ERRV (‘Emergency Response Rescue Vessel’), también denominados ‘Stanby Rescue Vessel’, especializados en dar respuesta inmediata a plataformas petrolíferas ‘offshore’ en situaciones de

situation that were contracted in the past month of December 2013, with a British ship owner. All in all, this agreement suppose an invest of more than 83 million Euros and about 700,000 hours of work, what well guarantees an activity in the yard until February 2016.

The remaining Basque ship yards are confident that the new contracts of Balenciaga will allow to close the agreements that have been negotiating during the last months and that would generate new loads of work

The absolute internationalization of the maritime sector keeps perfectly obvious through the regulation recently approved by IMO, included in the Maritime Labour Convention of the International Labour Organization (ILO), that came into force on August 20th, 2013. Its mission is to guarantee the protection of 1.5 million seafarers all over the world, as well as the fair competition conditions for the ship owners in the world maritime transport. It is considered the fourth pillar of the International Maritime Law, together with MARPOL, SOLAS and STCW.

Currently the shipping sector, beside the

emergencia y salvamento que fueron contratados el pasado mes de diciembre con un armador británico. En su conjunto, este acuerdo supone una inversión de más de 83 millones de euros y unas 700.000 horas de trabajo, con lo que asegura actividad en el astillero hasta febrero del año 2016.

El resto de los astilleros vascos confían en que los nuevos contratos de Balenciaga permitan cerrar algunos acuerdos que se han venido negociado en los últimos meses y que generarían nuevas cargas de trabajo.

La absoluta internacionalización de nuestro sector queda patente también por la normativa recientemente aprobada por la OMI, que se recoge en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que entró en vigor el 20 de agosto de 2013. Su misión es garantizar la protección de 1,5 millones de marinos en todo el mundo, y unas condiciones justas de competencia para los armadores en la industria del transporte marítimo mundial. Se considera el cuarto pilar de la Ley Marítima Internacional, junto al MARPOL, SOLAS Y STCW.

En la actualidad el sector naviero, además

logical ups and downs of the world economy and the freight market, it is faced up to the following challenges:

The overcapacity of the world fleet. In the last three years, a tonnage equivalent to 34.6 per cent of the fleet existing in the year 2010 was added to the world fleet. And, leaving apart the broken tonnage the world fleet has increased by 24.2 per cent.

Finance difficulties. This issue so much debated in our national politics, is usual in the international and especially European shipping scene, as the banks are obliged to reduce their expositions and credit books in US dollars. Furthermore, the magnitude of the investments required to build a vessel together with the price fluctuations suffered by the secondary market, added to the special characteristics of the shipping business, make many banks reluctant to provide these credits, and without them the purchase of a vessel is practically impossible, even for the top shipping companies.

Naval and maritime industry concentration in the Far East. As shown in the graphic, 95 per cent of the current order book is shared out among China,

de a los lógicos avatares de la economía mundial y del mercado de fletes, se enfrenta a los siguientes retos:

La Sobrecapacidad de la flota mundial. Sólo en los tres últimos años se han añadido a la flota mundial un tonelaje equivalente al 34,6 % de la flota que existía en el año 2010; y descartando el tonelaje desguazado la flota ha aumentado un 24,2 %.

Dificultades de financiación. Este tema tan debatido en nuestra política nacional, es común en el escenario naviero internacional y especialmente europeo, ya que sus bancos se ven forzados a reducir sus exposiciones y carteras de créditos en dólares. Además la magnitud de las inversiones que se requieren para construir un buque junto a las fluctuaciones de precio que sufren en el mercado secundario, añadido a las peculiaridades del negocio naviero, hacen a muchos bancos reacios a facilitar estos créditos, y sin ellos la compra de un buque resulta prácticamente imposible incluso para las navieras más importantes.

Concentración de las industrias navales y marítimas en Lejano Oriente. Como se indica en el gráfico, el 95% de la cartera de pedidos actual se encuentra repartida

Korea and Japan, whereas the share of all the European ship yards hardly reach 1 per cent. This leads to a loss of knowledge and specialization than in the future will increase considerably the price of the vessel exploitation and will intensify the shortage of qualified staff in the technical departments of our shipping companies.

Qualified labor shortage. The increasing specialization of the vessels demands crews, especially in management positions and personnel ashore, highly qualified that are more and more difficult to find in Europe.

Piracy. The number of attacks from pirates in Somalia and Aden Coast has been reduced by 80 per cent in 2013, when 15 attacks were registered, against 217 in the year 2011, and no one kidnap. Nevertheless, 4,000 seafarers have been kidnapped during the last five years. In return, there was an increment of armed robbery in the Gulf of Guinea, though with objectives different from the Somali's pirates, such as the theft of the cargo, frequently oil, or money and valuables aboard, increasing at the same time the degree of violence that the pirates made use of in such attacks.

entre China, Corea y Japón mientras que la participación de todos los astilleros europeos no llega al 1% en tpm. Esto conlleva una pérdida de conocimientos y especialización que a la larga encarecerá considerablemente la explotación del buque y agudizará la escasez de personal cualificado en los departamentos técnicos de nuestras navieras.

Escasez de mano de obra cualificada. La creciente especialización de los buques demanda tripulaciones, especialmente en cargos de gestión, y personal en tierra muy cualificados que resultan cada vez más difícil de encontrar en Europa.

Piratería. El número de ataques realizados por piratas en Somalia y Costa de Adén se ha reducido en un 80% en 2013, donde sólo se registraron 15 ataques, frente a los 217 de 2011, y ningún secuestro, habiendo sido secuestrados, no obstante, más de 4.000 marinos en los últimos cinco años. A cambio, se ha producido un incremento de los robos a mano armada en el Golfo de Guinea, con objetivos diferentes a los somalíes, tales como el robo de la carga, frecuentemente petróleo, o dinero y objetos de valor a bordo, aumentando al mismo tiempo el grado de violencia utilizado en dichos ataques.

It is totally foreseeable that the marine fuel prices will increase even by 50 per cent additional as a result of higher use of distilled fuels (with low sulfur content) that will arise from the implementation of the new regulations of IMO (Annex VI of the MARPOL Convention) in the Emission Control Areas in the year 2015, that will lead to higher investments in equipments, a higher limitation in fuel supply and additional restrictions for its storage and segregation in tanks.

The ballast water that a vessel needs to sail with safety when she is not carrying any cargo, and that is loaded in an area of the world to be unloaded in other far away involves the relocation and invasion of organisms sometimes aggressive that can ruin part of the receiving ecosystem indigenous fauna and flora. The necessity of sterilize such waters before being returned to sea will become very soon an obligation, as it will be come into effect when ratified by 30 states representing 35 per cent of the global tonnage, and already done by 38 countries and 30.38% of the world fleet.

Es totalmente previsible que los precios de los combustibles marinos aumenten incluso un 50% adicional como resultado del mayor uso de combustibles destilados (con bajo contenido de azufre) que se derivará de la aplicación de las nuevas normas de la OMI (Anexo VI del Convenio MARPOL) en las Zonas de Control de Emisiones en 2015, lo que conllevará mayores inversiones en equipos, una mayor limitación en el suministro de combustible y restricciones adicionales para su almacenaje y segregación en tanques.

El agua de lastre que necesita un barco para navegar con seguridad cuando no lleva carga, y que se embarca en una zona del mundo y se desembarca en otra muy lejana supone el traslado e invasión de organismos a veces agresivos que pueden arruinar parte de la fauna y flora autóctonas del ecosistema receptor. La necesidad de esterilizar estas aguas antes de ser devueltas a la mar se convertirá muy pronto en una obligación, ya que entrará en vigor cuando lo ratifiquen 30 estados que representen el 35% del tonelaje mundial, y ya lo han hecho 38 países con el 30,38% de la flota mundial.



“IBAIZABAL ONCE” - Remolcador de altura y salvamento. 708 GT - 413 TPM - Año de construcción 2012
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal - Ibaizabal Management Services, S.L.)

DINAMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS

ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

El día 20 de Junio tuvo lugar la Asamblea General de Asociados en las Bodegas Murua-Masaveu, de Elciego (Alava), precedida de una ofrenda floral en la Iglesia de Nuestra Señora Virgen de la Plaza, de dicha localidad, donde Asociados y Old Fellows entonaron la Salve Marinera y Salve Regina como viene siendo habitual.

El programa contó también con una visita guiada a las Bodegas, seguido de una cata de vino, y un almuerzo en las instalaciones de la propia bodega.

Durante la Asamblea general se hizo entrega de la Memoria de la Asociación correspondiente al año 2012, a todos los asistentes.

En esta ocasión, la Asociación tuvo el honor de contar con la presencia del Viceconsejero de Transportes del Gobierno Vasco, D. Antonio Aiz Salazar, y con la Directora de Infraestructuras del Transporte, D^a Almudena Ruíz de Angulo.

El tradicional Almuerzo de Navidad tuvo lugar el día 18 de Diciembre, en el Teatro Campos de Bilbao, con una visita guiada al mismo.

Previamente se asistió a la Misa celebrada en la Iglesia de la Residencia de los Padres Jesuitas, Parroquia del Sagrado Corazón.



Celebración de la Junta General de la Asociación. Visita a las Bodegas Murua-Masaveu Elciego-Alava

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, y Jefe de Administración, D^a M^a del Carmen Martínez Moya.

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2013

GOBIERNO VASCO

La Asociación de Navieros Vascos mantiene una estrecha relación con los responsables del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, actualmente dependientes del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, la Viceconsejería de Transportes representada por D. Antonio Aíz, y la Dirección de Infraestructuras del Transporte, cuya responsable es D^a Almudena Ruíz de Angulo, asistida por D. Ricardo Torre, 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, viene contando desde hace muchos años con la colaboración y el apoyo del Gobierno Vasco para la organización de jornadas y seminarios que permiten el reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales de la Marina Mercante, y principalmente para la formación de los futuros profesionales del Sector.

Desde el año 1993 la Asociación viene llevando a cabo un programa suscrito con el Departamento de Transportes, a través del cual anualmente 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.

Asimismo, este programa se ha visto ampliado con el fin de potenciar el Short Sea Shipping europeo, fomentando la formación de profesionales comunitarios necesaria para el desarrollo de este tipo de transporte.

Gracias a estos convenios durante el año 2013 se han llevado a cabo un total de 86 embarques, de los cuales 60 correspondieron a estudiantes de puente, y 26 a estudiantes de máquinas.

A continuación detallamos la relación de Alumnos y Alumnas de Náutica y Máquinas embarcados en los buques asociados, a través de los Programas suscritos con la Dirección de Infraestructuras del Transporte durante el año 2013:

Relación de Alumnos y Alumnas embarcados durante 2013

<i>ALUMNOS</i>	<i>EMPRESAS</i>	<i>BUQUES</i>
Michael Barril	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Victoria Kosan
Francisco Diogo Jesús Nunes	Ibaizabal Management Services, S.L	Montesperanza
Brucelee Nabehet	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Victoria Kosan
Ignacio Benito Gómez	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa Treinta y dos
Cyron Camba	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Helena Kosan
Mark D. Elona	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Alexandra Kosan
Kevin B. Mendoza	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Henrietta Kosan
Ugland D. Rengel	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Alexandra Kosan
John I.T. Tapel	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Isabella Kosan
Manuel Victor P. Ecaran	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Henrietta Kosan
Ivan Noel Alvarez	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Helena Kosan
Gorka Peirotén Iturbe	Ibaizabal Management Services, S.L	Monte Toledo
Galder López Díaz	Ibaizabal Management Services, S.L	Monte Toledo
Edmark Anthony Amar	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Leonora Kosan
Alfonso Leonardo	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Leonora Kosan
Norberto Neil Bernal Sotelo	Ibaizabal Management Services, S.L	Montesperanza
Robinson O. Espinoza Rosenthal	Ibaizabal Management Services, S.L	Montesperanza
Gorka García Echevarría	Albafrigo, S.A.	Salica Frigo
Josu Elorza Ispizua	Albafrigo, S.A.	Salica Frigo
Ekaitz Oyenarte Zubiaga	Naviera Galdar, S.A.	Izar Argia
Daryl Patino Ecaran	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Victoria Kosan
Vega García Braña	Naviera Murueta, S.A.	Luno
Diego García Sánchez	Globalgas, S.A.	Celanova
Ismael Estrada Alvarez	Naviera Murueta, S.A.	Albiz
Julen González Prida	Naviera Murueta, S.A.	Laida
Anthony S. Galagala	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Isabella Kosan
Amaia Arrieta Rey	Naviera Murueta, S.A.	Anzoras
Jorge Blanco Filgueira	Ibaizabal Management Services, S.L	Ibaizabal Nueve
Jorge Ruíz Canet	Naviera Murueta, S.A.	Lea

Roberto Gallego Cubillo	Naviera Murueta, S.A.	<i>Muros</i>
Ricardo Balil Muiños	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Iñaki Escolar Molina	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Igor Prieto Tellechea	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
José Francisco País López	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta y dos</i>
Robert Lao Vives	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Mikel Solas Pastor	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Jorge María Musons Uribe	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Xabier Elguezabal Esnarritzaga	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laida</i>
Irina Petrov	Naviera Murueta, S.A.	<i>Albiz</i>
Jesús María Dovale Coello	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta y dos</i>
Jon Arteta Solaguren	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Juan de Vega de Arriba	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Rubén Abajo Alamo	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Jesús Louro Caamaño	Naviera Murueta, S.A.	<i>Lea</i>
Luis Arturo Zamorano Díez	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laga</i>
Aitor Pardo Molpeceres	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Ismael Estrada Alvarez	Naviera Murueta, S.A.	<i>Anzoras</i>
José Luis Jurcia Chica	Naviera Murueta, S.A.	<i>Anzoras</i>
Gabriel Martínez de Pisón	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Aitor Alcibar Iglesias	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Antonio Ortega Sebastián	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Barizo</i>
Carlos Osorio Aguilar	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Aritz Lozano Rodón	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Daniela Patricia Pita Gomes	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Barizo</i>
Endika Amurrio Santiago	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laga</i>
Christian Crisologo	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Leonora Kosan</i>
Guillermo Pacios Pose	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta y dos</i>
Febroe Val J. Piano	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Henrietta Kosan</i>
Estefanía Gómez Rodríguez	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Bouga</i>
Mikel Eguileor Marcaida	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Salvador García Domínguez	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta y dos</i>
Hugo López Busto	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta y dos</i>
David Varela Rostro	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta y dos</i>
Hector Fuentes del Río	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta y dos</i>
Iñaki Escolar Molina	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Angela Salcines San Martín	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laida</i>
Paul Christian Alcaide	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Alexandra Kosan</i>
Vongeiro B. Campo	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Isabella Kosan</i>
Alejandro N. Oliveros Iturrarán	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Francisco Vera Andreu	Naviera Murueta, S.A.	<i>Albiz</i>

Aitor Rocha García	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Eder Utrero Beaskoetxea	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Iñaki Lago Rodríguez	Naviera Murueta, S. A.	<i>Luno</i>
Ekaitz Rivas Arbinaga	Naviera Murueta, S.A.	<i>Anzoras</i>
Luis M ^a Roca de Togores	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Bouga</i>
Irina Petrov	Naviera Murueta, S.A.	<i>Medal</i>
Mermar Caracena Pacilan	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Helena Kosan</i>
Luis Hernández Frances	Naviera Murueta, S.A.	<i>Muros</i>
Jesús Louro Caamaño	Naviera Murueta, S.A.	<i>Lea</i>
Ronjun Delima Marquez	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Helena Kosan</i>
Unai Aguirre Pastor	Globalgas, S.A.	<i>Celanova</i>
Patrick John A. Bernadas	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Henrietta Kosan</i>
Jedey Castilla Gil	Naviera Murueta, S. A.	<i>Laida</i>
Rebeca González Rebollo	Naviera Murueta, S. A.	<i>Laga</i>
Jon Rodríguez Andrés	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Christian Bryan A. Sioson	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Isabella Kosan</i>

**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2013**

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
2012	56	43	99
2013	60	26	86
TOTAL 1993-2013	1.011	622	1.633

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 Seguridad, Contaminación e Inspección 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.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La Asociación forma parte de la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina de Bizkaia, que está compuesta por representantes de la Administración, organismos empresariales y organizaciones sindicales; donde se exponen y se debaten asuntos de interés para el sector marítimo, principalmente en el área de Acción Social Marítima y de Seguridad Social.

Los representantes de la Asociación en dicha Comisión son D. Javier Zapatero Manguillot y D. Juan José López Inoriza, pertenecientes a dos de nuestras empresas asociadas, que asisten a las reuniones mensuales de dicha Comisión, participando en los debates y propuestas y formulando consultas de interés común para nuestros asociados.

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 2 A	GRUPO 2 B	C. AJENA	C. PROPIA	TOTAL		Desempeño	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
2012	11.437	7.390	7.152	3.659	29.638	3.949	5.329	5.213	13.580	18.793	57.709	11.131	2.474	356	14	71.686
2013	11.735	6.873	7.076	4.200	29.884	3.732	5.272	5.162	13.365	27.531	57.415	11.248	2.344	283	14	71.304
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.																
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 y colaboración entre ambas instituciones, estando representada por D. Luis Gabiola, Director de Operaciones, Comercial y Logística.

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 y apoyo, 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 el Gobierno Vasco.

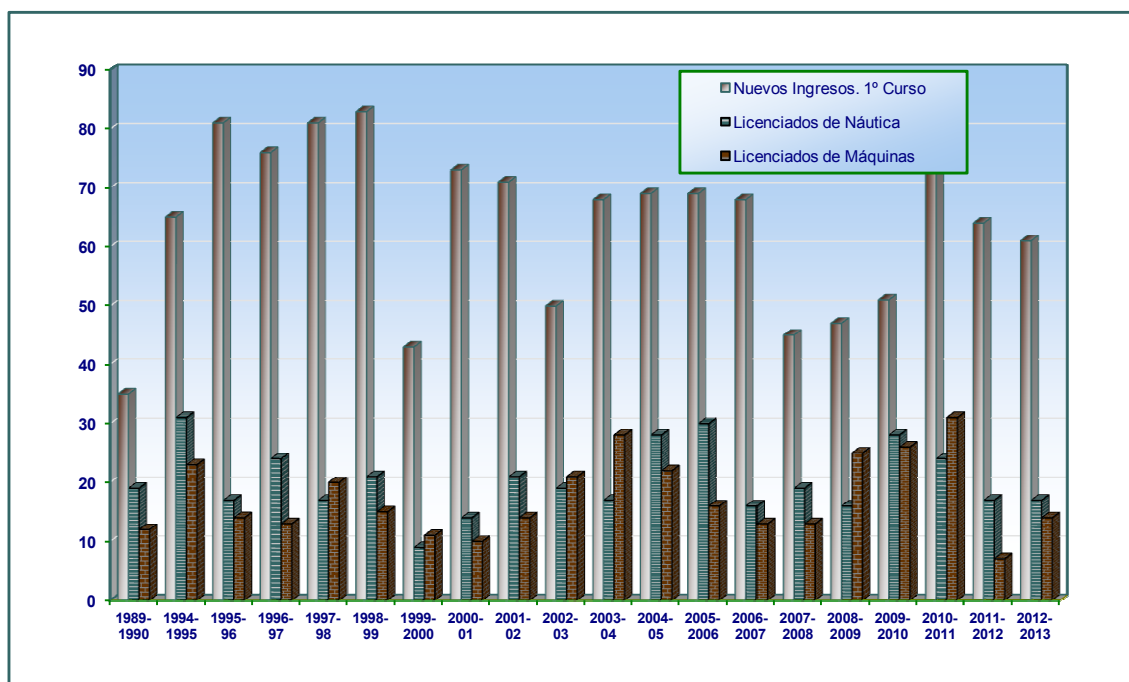
Asimismo, la Asociación y la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao mantienen un Acuerdo de Colaboración que se estableció dentro del Foro Universidad-Empresa, y que aún continúa vigente, con el fin de facilitar las prácticas obligatorias a los Alumnos de dicha Escuela.

La mayoría de los alumnos y alumnas de la Escuela de Náutica de Bilbao se han dirigido a nuestra Asociación para solicitar embarque con objeto de realizar las prácticas reglamentarias.

Nuestras empresas asociadas han participado activamente en este plan, facilitando el embarque a bordo de los buques de su flota, esforzándose para que los alumnos puedan adquirir y poner en práctica los conocimientos necesarios para completar su preparación, contribuyendo de este modo la formación de los futuros profesionales del sector.

La Escuela de Náutica de Bilbao registró en el curso 2012 - 2013 un total de 61 nuevos ingresos. En dicho período el número de Licenciados/as de Náutica fue de 17 y el de Máquinas Navales 14.

ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE NAUTICA Y MAQUINAS NAVALES DE BILBAO



ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA

La Escuela de Administración Marítima, actualmente adscrita a la Dirección de Infraestructuras del Transporte 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 Asociación de Navieros Vascos forma parte de su Consejo Asesor, y mantiene una estrecha relación y colaboración con su Coordinador D. José Luis Trueba.



Reunión del Consejo Asesor de la Escuela de Administración Marítima

La Escuela de Administración Marítima junto con la Universidad de Deusto organiza el “Máster en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias y Derecho Marítimo”, dirigido principalmente a postgraduados y profesionales de las empresas marítimo-portuarias y de comercio exterior, que goza de gran reconocimiento tanto a nivel nacional como internacional. Prueba de ello es la gran afluencia de estudiantes de distintas nacionalidades.

Este Máster se imparte también en Panamá, en colaboración con la Universidad de Santa María de la Antigua, y cuenta con la participación de miembros de nuestra Asociación, tanto en Deusto como en Panamá.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Durante el año de exposición se han llevado a cabo diversas actividades en el ámbito internacional, entre las que podemos destacar, como ya hemos mencionado con anterioridad, la impartición de clases en el Máster Internacional en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias en la Universidad de Santa María la Antigua (USMA), Panamá, por parte del Secretario General de la Asociación.

Asimismo, en materia de formación la Asociación cuenta con un Convenio de Colaboración 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, el Sr. Secretario General ha mantenido encuentros con los responsables del Registro de Panamá, y con las autoridades del Ministerio de Transportes cubano.

La Asociación mantiene asimismo una estrecha relación con la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), ubicada en Lisboa.

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



*Maestría Internacional en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias
Universidad de Santa María la Antigua -Panamá*

ACTIVIDAD DIVULGATIVA

Durante el año 2013 la Asociación se ha encargado de mantener puntualmente informados a sus asociados sobre las novedades legislativas relativas al sector, asuntos laborales y otros temas que pudieran afectarles en el desarrollo de su gestión, mediante el envío de circulares, comunicaciones, y organización de jornadas y reuniones informativas.

La Asociación dispone de una página web (www.anavas.es), en la que se puede encontrar información detallada sobre sus actividades, su historia, y datos relativos a sus asociados.

A través de su página web los usuarios pueden acceder a los formularios de solicitud de embarque para realizar prácticas de Alumnos a bordo de los buques asociados, así como inscribirse en su bolsa de embarque solicitando empleo.

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

AGENCIA DE COLOCACIÓN DE LANBIDE

La Asociación de Navieros Vascos, viene realizando desde el año 2011 labores de intermediación como agencia de colocación autorizada por el Servicio Vasco de Empleo LANBIDE, con el número de autorización 1600000003, para lo cual dispone de una bolsa de embarque en la que pueden inscribirse los demandantes de empleo a través de su página web.

OTRAS ACTUACIONES

Durante el año de exposición la Asociación ha programado y participado en diversas Jornadas y actividades formativas relativas al sector marítimo.

Entre ellos cabe destacar la organización del “*Curso de investigación de incidentes y accidentes marítimos*”, impartido por el Bureau Veritas, que se celebró en las instalaciones de la Escuela de Náutica de Portugalete en el mes de marzo, y que contó con un importante número de asistentes.

Por otro lado, la Asociación organizó también un encuentro con los responsables de las Capitanías Marítimas de Bilbao y Pasajes que suscitó gran interés y participación entre los asociados.

En otro orden de cosas, la Asociación no podía faltar al Homenaje al Padre Joseba Beobide, que organizó la Asociación de Titulados Náutico Pesqueros, AETINAPE, el 14 de diciembre en el Hotel Barceló Nervión de Bilbao, al que fuimos invitados a participar, y al que asistieron tanto el personal de la Asociación, como numerosos miembros de la misma, para rendirle un merecido homenaje y acompañarle en ese día tan señalado. El Acto fue multitudinario y muy emotivo, al ser una persona muy querida y reconocida en el Sector.



*Homenaje de la Gente del Mar al Padre Joseba Beobide organizado por AETINAPE
Hotel Barceló Nervión – Diciembre 2013*

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

RELACIÓN DE ARMADORES Y BUQUES

A 1 de Enero de 2014

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>Telma Kosan</i>	L.P.G.	4.317	5.771
	TOTAL	4.317	5.771

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

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

IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.

➤ CIA. DE REMOLCADORES IBAIZABAL, S.A.

<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>Ibaizabal Once</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>Aitor Uno</i>	Remolcador	125	83
<i>Alai</i>	Remolcador	125	83
<i>Urgozo</i>	Buque recogida de vertidos	149	315
TOTAL		6.478	4.225

➤ 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>Monte Arucas</i> ex <i>Urania Mella</i>	Recogida residuos, salvamento C.I	1.786	3.180
TOTAL		4.902	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>	Frigorifico	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>Medal</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.500
<i>Luno</i>	Carga seca y portacontenedores	3.446	5.289
<i>Muros</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.500
<i>Albiz</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.700
<i>Anzorras</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.700
TOTAL		25.240	36.991

RODIA CANTABRICA, S.L.

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

EMPRESAS SIN FLOTA

* **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**

* **BULK TRADING, S.L.**

11 EMPRESAS

55 BUQUES

336.059 GT

592.931 TPM

Bilbao, 1 de Enero de 2014

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
- ❖ EUSTAT
- ❖ FEARNLEY
- ❖ FONDO MONETARIO INTERNACIONAL
- ❖ 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
- ❖ RS PLATOU
- ❖ UNIÓN EUROPEA / EUROSTAT