

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA

BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2014

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 2014**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2014
- 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 2014**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2014
- 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.

Antes de continuar, desearía honrar la memoria de dos Old Fellows fallecidos a comienzos del presente año 2015. En el mes de Enero falleció D. Ignacio Toro Ospital, fundador de Toro y Betolaza, empresa asociada durante muchos años a Anavas. Un mes después nos dejaba D. Joaquín Ibarra Esnal (Marítima de Camargo, S.A.), entrañable amigo y Old Fellow de la Asociación, Zumaiarra de pro, de quien tan buenos recuerdos mantenemos todos.

En lo referente a lo acontecido durante el año 2014, y que está recogido en la Memoria que os presentamos, quisiera adelantar unas breves notas sobre la evolución del sector marítimo en general y la de nuestra Asociación, en particular.

La economía mundial durante 2014 no terminó de arrancar principalmente por la escasa recuperación de las economías europeas y la pérdida de empuje de los países emergentes, como Rusia y China. No obstante, el crecimiento de la economía mundial fue del 3,3% frente al 2,1% de 2013.

Durante el año en estudio, Estados Unidos registró un crecimiento sorprendente, mientras Europa sufría la timidez del Banco Central Europeo. No obstante la Eurozona registró un crecimiento del 0,8% frente al -0,5% del año anterior. Japón, por su parte se hundió en la recesión por la caída del consumo, cayendo su PIB del 1,6% de 2013 al 0,1% en 2014.

Sin embargo, uno de los países que más preocupación ha generado ha sido Rusia, que ha visto su moneda desplomarse casi un 50% en pocos meses y sufre las consecuencias de la caída del precio del petróleo y las sanciones por la anexión de Crimea. Su PIB anual fue del 0,6%.

Por su parte, China, la segunda mayor economía del mundo, es el caso que aún preocupa más, ya que se expandió al ritmo más lento desde 2008, un 7,3%, un marcado retroceso si se tiene en cuenta que el país registró un crecimiento anual en torno al 10% en los últimos treinta años.

Los precios del petróleo registraron en 2014 su mayor caída en el último lustro. El petróleo Brent registró su máximo anual en Junio con 115 \$/barril, y en Diciembre alcanzó un precio medio de 62 dólares/barril, lo que supone un descenso del 21% mensual y del 44% interanual. El pasado 7 de Enero de 2015, se situó por debajo de los 50 dólares, por primera vez desde Abril de 2009, lo que refleja el exceso de oferta por parte de los países productores y una demanda contenida a consecuencia del ritmo de crecimiento mundial.

Pero no solo los precios del petróleo han batido récords. El dólar también consiguió romper una marca, aunque, al contrario del crudo, al alza. La cotización de la moneda estadounidense trepó a su nivel más alto desde 2009, alcanzando su cotización frente al euro el 0,8237 a finales del año. Las razones: la economía estadounidense se está recuperando de la profunda crisis de 2008, y lo hace a una velocidad mayor que sus competidores europeos y asiáticos.

El transporte marítimo mundial alcanzó los 10.250 millones de toneladas (tpm) en 2014, que comparados con los 9.900 millones de 2013, supone un incremento del 3,4%. De los 10.250 millones de toneladas de 2014, el 30% se atribuye a graneles líquidos (hace diez años esta participación era un 10% mayor).

Como sugiere la creciente oferta de graneles sólidos, su participación continua creciendo. En 2014, alrededor del 29% del total transportado por mar se atribuía al mineral de hierro, carbón y cereales.

La sobrecapacidad de la flota continúa presionando los mercados marítimos mundiales. Mientras las entregas han seguido disminuyendo en 2014 (-17%), el volumen de nuevos pedidos de buques excedió al tonelaje entregado, aunque éste también disminuyó un 35% respecto a 2013. A principios de 2015 el porcentaje del tonelaje en construcción frente a la flota en servicio fue del 18%. La cartera de pedidos mundial se incrementó en un 12% durante el año.

Aunque el desguace de buques disminuyó en 2014 un 27% comparado con 2013, la actividad sigue siendo alta. Un total de 949 buques y 33 millones tpm se desguazaron en 2014.

A 31 de Diciembre de 2014, la flota mercante mundial se componía de 50.422 buques con un tonelaje combinado de 1.660 millones tpm, un incremento interanual del 3,5%. El escenario marítimo mundial está controlado por unos pocos países. Así, el 73% del tonelaje (tpm) mundial está controlado por diez países. La flota controlada por Grecia suponía un 18,7% de la flota mundial, la de Japón un 14,7%, y la de China un 11,1%.

Desde la perspectiva del registro, la mayoría de los 30 primeros países armadores de buques tienen más de la mitad de su tonelaje en banderas extranjeras.

A comienzos de 2015, más del 74% del tonelaje de la flota mundial está abanderado fuera de los países de domicilio de los armadores. El tonelaje registrado en los diez primeros registros abiertos totalizaron 910 millones tpm, de los cuales, el 78% está registrado en tan solo tres de los mayores registros abiertos, concretamente Panamá (343 millones tpm), Liberia (119 millones tpm) e Islas Marshall (169 millones tpm).

Por lo que a España se refiere, a finales de 2014, las navieras españolas controlaban un total de 207 buques, con 3,6 millones de toneladas (GT), reduciéndose durante el año el número de buques en 4 unidades (3 en pabellón español y 1 bajo pabellón extranjero) y el tonelaje en un 5,6%. Hoy operan bajo pabellón español el 57% de las unidades y el 58% del tonelaje controlado por las navieras españolas.

En la misma fecha, la flota registrada en nuestra Asociación estaba compuesta por 55 buques mercantes y remolcadores, con un total de 331.796 gt y 584.242 tpm.

Comparada con la flota mundial, la flota mercante asociada, que acoge a la totalidad de la flota mercante vasca, a 31 de Diciembre de 2014, seguía siendo una flota joven, con 9,3 años, equiparable asimismo a la edad media de la flota española.

Por lo que a legislación española se refiere, el 25 de Septiembre de 2014 entró en vigor la

nueva Ley de la Navegación Marítima, ley que ha modernizado y clarificado la legislación marítima española, llevando nuestro Derecho Marítimo del siglo XIX al siglo XXI.

Por otra parte, durante el año 2014 los ataques piratas se redujeron en el mundo en un 7,2% y aún un 27% adicional en la zona de Somalia, Golfo de Adén y Mar Rojo, donde sólo se registraron 11 ataques, frente a los 15 de 2013 y 217 de 2011, y ningún secuestro. Este resultado positivo es consecuencia de la continuada protección de las fuerzas navales que operan en la zona y de las medidas de autoprotección aplicadas por los buques.

También es digno de mención el descenso un año más de los vertidos de hidrocarburos en accidentes de buques tanque que, en 2014 sumaron solo 4.000 toneladas. Si bien esta cifra es ligeramente superior a la de los mínimos históricos de 2012 y 2013, confirma la tendencia decreciente de la última década, y demuestra, una vez más, el constante compromiso de los armadores de petroleros y de sus tripulaciones por un transporte más seguro y más limpio.

En cuanto a las acciones realizadas por nuestra Asociación, en 2014 se suscribieron dos nuevos Convenios con la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, gracias a lo cual 84 alumnos de las Escuelas Superiores de la Marina Civil (55 de Puente y 29 de Máquinas) pudieron realizar sus prácticas obligatorias en nuestros buques asociados, lo que hace ya un total de 1.717 los alumnos que se han beneficiado de este Programa desde su inicio en el año 1993.

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

Muchas gracias a los presentes por su confianza.

ALEJANDRO AZNAR SAINZ
PRESIDENTE

**ÓRGANOS DE GOBIERNO
DE LA
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS**

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:	D. Alejandro Aznar Sáinz
Secretario:	D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluce
Vocal:	D. Francisco Garaygordobil Amorrortu , <i>por Ibaizabal Management Services, S.L.</i>
Vocal:	D. Jon Santiago Irigoyen , <i>por Naviera Murueta, S.A.</i>
Vocal:	D. Antón López-Abente , <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^a Itziar Otxoa Ortega , <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 CANTABRICA, 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. ANTÓN LÓPEZ-ABENTE
- 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^a ITZIAR OTXOA
- 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. JESÚS TARDÍO
- 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)

48980 **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 Ibarra-barri

Ituriondo, 18, Edificio A-1

48940 **LEIOA (BIZKAIA)**

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

e-mail: gasnaval@gasnaval.com

GLOBALGAS, S.A.

Dirección: Ulises, 102 Bajo

28043 **MADRID**

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

e-mail: globalgas@globalgas.es

IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.

Dirección: Muelle Tomás Olabarri, 4-5º

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

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

e-mail: ibaizabal@ibaizabal.org

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: Alcalá, 65

28014 **MADRID**

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

e-mail: operations@bergeshipbrokers.com



A 31 de diciembre de 2014, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 55 buques mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 331.796 GT y 584.242 TPM.

Las variaciones producidas durante el año 2014 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2014

BUQUES

- “TELMA KOSAN” – Buque LPG – 4.317 GT – 5.771 TPM
(Gasnaval, S.A.)
- “URA” – Carga seca y portacontenedores – 5.335 GT – 6.800 TPM
(Naviera Murueta, S.A)
- “SUA” – Carga seca y portacontenedores – 5.335 GT – 6.800 TPM
(Naviera Murueta, S.A)

TOTAL ALTAS 2014: 3 BUQUES - 14.987 GT - 19.371 TPM

BAJAS DURANTE 2014

BUQUES

- “LUNO” – Carga seca y portacontenedores – 3.446 GT – 5.289 TPM
(Naviera Murueta, S.A)
- “LEA” – Carga seca y portacontenedores – 3.334 GT – 5.274 TPM
(Naviera Murueta, S.A)

- **“LAUDIO”** – Carga seca y portacontenedores – 2.909 GT – 4.287 TPM
(Naviera Murueta, S.A)
- **“M.Y. ATLANTIC”** – Buque Tanque – 11.487 GT – 17.000 TPM
(Globalgas, S.A)

TOTAL BAJAS 2014: 4 BUQUES - 21.176 GT - 31.850 TPM

Al final de esta memoria se recoge la relación de armadores y buques actualizada en el año 2015 con la baja del Remolcador Sertosa catorce, perteneciente a Sertosa Norte, S.L. del grupo Ibaizabal.



DINÁMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS



ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

It is being difficult to get the world economy moving. Last year some obstacles for its reactivation were arisen. Although it grew by 3.3 per cent, 2014 was the year of the world economy deceleration, mainly due to the scant recuperation of the European economies and the lost of thrust of the emerging countries such as Russia and China.

The United States registered an unexpectedly strong growth in the third quarter of the year, what makes possible to think that 2015 will be staged by an important boost of the United States economy.

However, Europe is suffering the shyness of the European Central Bank. However, the Euro Area grew by 0.8%, as against -0.5% in 2013.

On the other hand, Japan went into recession in the third quarter of the year due to the consumption fall. The yearly

La economía mundial no termina de arrancar. En el pasado año surgieron varios obstáculos para su reactivación, siendo su crecimiento del 3,3%. 2014 fue el año de la desaceleración de la economía mundial, principalmente por la escasa recuperación de las economías europeas y la pérdida de empuje de los países emergentes, como Rusia y China.

Estados Unidos registró un crecimiento sorpresivamente fuerte en el tercer trimestre del año, lo cual hace posible pensar que el 2015 será protagonizado por un fuerte impulso de la economía estadounidense.

Europa, en cambio, está sufriendo la timidez del Banco Central Europeo. No obstante, el crecimiento de la Zona Euro fue del 0,8% frente al -0,5% de 2013.

Por su parte, Japón se hundió en la recesión en el tercer trimestre del año, por la caída del consumo. El PIB anual fue del



GDP was 0.1% as against 1.6% of 2013.

0,1% frente al 1,6% del año anterior.

Nevertheless, during the last months the country that generated more concern was Russia, that saw its currency, the rubble, plummet nearly 50% in a few months and is suffering the consequences of the oil price drop as well as the sanctions for the annexation of Crimea. Russian annual GDP was 0.6%.

En los últimos meses, sin embargo, el país que más preocupación ha generado es Rusia, que ha visto su moneda, el rublo, desplomarse casi un 50% en pocos meses y sufre las consecuencias de la caída del precio del petróleo y las sanciones por la anexión de Crimea. Su PIB anual fue de 0,6%.

During 2014 oil prices registered its sharpest fall in the last five years. This has been a handicap for the countries with a great economic dependence on the crude production, such as Venezuela and Ecuador in Latin-America as well as Russia in Europe that found their income reduced.

Los precios del petróleo registraron en 2014 su mayor caída en el último lustro. Esto ha sido un hándicap para los países que tienen una fuerte dependencia económica de la producción de crudo, como Venezuela y Ecuador en América Latina y Rusia en Europa, que han visto reducidos sus ingresos.

However, not all has been bad news with regard to hydrocarbons. Cheaper oil gives more purchasing power to costumers, as production goods costs are reduced as well as the costs of the services that depend on the use of fuels.

Sin embargo, no todas han sido malas noticias en lo que se refiere a los hidrocarburos. Un petróleo barato les da más poder de compra a los consumidores, ya que bajan los costos de producción de bienes y de los servicios que dependen del uso de combustibles.

The Brent oil registered it annual top in June, with a price of 115 \$/barrel, and in

El petróleo Brent registró su máximo anual en Junio con 115 \$/barril, y en diciembre

December it reached an average price of 62.3 \$/b, what means a decrease of 21.4% monthly and of 44% year-on-year. The last January 7th, 2015, it stood below 50 dollars, for the first time since April 2009. This evolution reflects the excess of supply on the side of the production countries and a self controlled demand as a consequence of the world rate of growth.

The evolution of the commodities prices and the moderate international growth are still holding back inflationist pressures. Thus, consumption prices in the whole OECD registered in November a year-on-year growth of 1.5%, two tenths lower than in October, and the lowest rate in eight months. Energy prices accentuated their fall by 1.8 points, registering a variation of -2.1%, whereas food prices kept an advance of 2.5%. If these two sections are excluded, inflation decreased one tenth, up to 1.7%.

In the stock markets, the main indices registered falls in a context of strong volatility in both sides of the Atlantic, burdened by the sharp

alcanzó un precio medio de 62,3 dólares/barril, lo que supone un descenso del 21,4% mensual y del 44% interanual. El pasado 7 de enero de 2015 se situó por debajo de los 50 dólares, por primera vez desde abril de 2009. Esta evolución refleja el exceso de oferta por parte de los países productores y una demanda contenida como consecuencia del ritmo del crecimiento mundial.

La evolución de los precios de las materias primas y el moderado crecimiento internacional sigue conteniendo las presiones inflacionistas. Así, los precios de consumo del conjunto de la OCDE registraron en noviembre un crecimiento interanual del 1,5%, dos décimas inferior al de octubre y el menor en ocho meses. Los precios energéticos acentuaron su caída 1,8 puntos, hasta registrar una variación del -2,1%, mientras que los de alimentos mantuvieron un avance del 2,5%. Si se excluyen estos dos apartados, la inflación desciende una décima, hasta el 1,7%.

En los mercados bursátiles, los principales índices registraron caídas en un contexto de fuerte volatilidad a ambos lados del Atlántico, lastrados por el fuerte descenso

decrease of oil price, that affected mostly to the companies involved with commodities, and also by the high instability in Russia due to the ruble drop and by the politic uncertainty in Greece.

The Russian economy has been strongly beaten by oil price fall, as well as by the sanctions from the western countries due the Moscow intervention in Ukraine east and to the Crimea annexation. The Russian currency, the ruble, plummeted in the last months of 2014, loosing almost 50% of its value. Nobody doubts that the country will go into recession in 2015.

All this, according to analysts, can impact negatively in the European Union, with which the Russians have a high commercial exchange, as well as with the rest of the world. It is worth remembering that Russia is the ninth biggest economy in the world.

Regarding records, oil was not the only main feature in 2014. The dollar also managed to break a record, but -unlike crude oil- upwards.

del precio del petróleo, que ha afectado sobre todo a las empresas ligadas a las materias primas, así como por la fuerte inestabilidad en Rusia por el desplome del rublo y por la incertidumbre política en Grecia.

La economía del país ha sido fuertemente golpeada por la caída de los precios del petróleo, además de las sanciones de Occidente por la intervención de Moscú en el este de Ucrania y la anexión de Crimea. La moneda rusa, el rublo, se desplomó en los últimos meses de 2014, perdiendo casi el 50% de su valor. Ya nadie duda que el país caerá en recesión en 2015.

Todo esto, afirman los analistas, puede impactar negativamente en la Unión Europea, zona con la que los rusos tienen un cuantioso intercambio comercial, y en el resto del planeta. No hay que olvidar que Rusia es la novena mayor economía del mundo.

Al hablar de récords, no sólo el petróleo fue protagonista en 2014. El dólar también consiguió romper una marca, aunque -al contrario del crudo- al alza.

The value of the American currency climbed to its highest level since 2009. The reason is: the USA economy is recovering from the deep crisis of 2008 and at higher speed than its European and Asian competitors.

La cotización de la moneda estadounidense trepó a su nivel más alto desde 2009. Las razones: la economía estadounidense se está recuperando de la profunda crisis de 2008 y lo hace a una velocidad mayor que sus competidores europeos y asiáticos.

The strength of the dollar had adverse effects especially on the emerging countries whose commercial deals have become more expensive.

La fortaleza del dólar ha perjudicado especialmente a los países emergentes, cuyas transacciones comerciales se han encarecido.

For this reason, several countries have decided not to use the dollar in the bilateral exchange, using instead their own currencies. Brazil did so with Uruguay and Russia with China, Australia and other countries.

Por esa razón, varias naciones han decidido dejar de usar el dólar en el intercambio bilateral y emplear, en su lugar, sus propias divisas. Brasil lo ha hecho con Uruguay. Rusia con China, Australia y otros países.

When the American economist Jim O'Neill coined in 2001 the BRIC (Brazil, Russia, India and China) acronym, to which a "S" for South Africa was later added, these emerging countries promised to become the great actors of the global economy and to change radically its dynamics.

Cuando el economista estadounidense Jim O'Neill acuñó en 2001 el acrónimo BRIC (Brasil, Rusia, India y China), al que luego se agregaría una "S" por Sudáfrica, estos países emergentes prometían convertirse en grandes protagonistas de la economía global y cambiar radicalmente su dinámica.

However, 2014 finished with the verification that the growth of this

Sin embargo, 2014 terminó con la comprobación de que el crecimiento de

group, excepting South Africa, has slowed down. There are many and different reasons: problems in the real estate market, domestic debts, less industrial production, export decrease due to the crisis in other places of the world, high inflation, investment and consumption drop, and even corruption scandals.

China, the second economy in the word, is the most worrying case, as it expanded at its slowest pace since the international financial crisis of 2008: 7.3% what means a marked backward step bearing in mind that the country registered an annual growth of 10% in the last three decades.

This, of course, had adverse effect on the commodities exporting countries, among them many Latin America countries. That is the case of Brazil, whose expansion was 0.3% in 2014, very little for an economy that 10 years ago was considered the star of the emerging countries promising a growth speed of 7% a year.

The reduction in the commodity and

este grupo, a excepción de Sudáfrica, se ha frenado. Las razones son muchas y muy variadas: problemas en el mercado inmobiliario, endeudamiento interno, menos producción industrial, disminución de las exportaciones por crisis en otras partes del mundo, alta inflación, caída de las inversiones y del consumo, e incluso escándalos de corrupción.

China, la segunda mayor economía del planeta, es el caso que más preocupa, ya que se expandió a su ritmo más lento desde la crisis financiera internacional de 2008: un 7,3%, lo que significa un marcado retroceso si se tiene en cuenta que el país registró un crecimiento anual del 10% en las últimas tres décadas.

Esto, desde luego, ha perjudicado a los exportadores de materias primas, entre ellos muchas naciones de América Latina. En el caso de Brasil, la expansión fue de 0,3% en 2014, muy poco para una economía que hace 10 años era considerada la estrella de los países emergentes y prometía un ritmo de crecimiento del 7% anual.

El abaratamiento del petróleo y de las ma-

oil prices also explains the shadow of the growth forecast in sub Saharan Africa, that includes a less encouraging scene in Nigeria and South Africa.

On the other hand, India has lost thrust; in 2014 it had an expansion of about 5.8 per cent, less than was expected by analysts.

terias primas también explica el empañamiento del pronóstico de crecimiento de África subsahariana, que incluye un panorama menos alentador en Nigeria y Sudáfrica.

Por otro lado, India ha perdido su empuje; en 2014 tuvo una expansión de alrededor del 5,8%, menos de lo esperado por los analistas.



EVOLUCION DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET EVOLUTION

World seaborne trade reached 10.25 billion tonnes (dwt), during 2014. This is compared to the 9.9 billion tonnes in 2013 a step of 3.4 per cent.

From the total of 10.25 billion tonnes in 2014, about 30.3 per cent are attributable to liquid bulks. Ten years ago, this share was some ten per cent higher. It shows impressively the growing importance of over land transports of crude via pipeline. Crude oil is the only bulk commodity that shows negative developments during the last years. As the growing supply of dry bulk tonnage suggests, the share of major dry bulk volumes continues to increase. In 2014, about 29 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

El transporte marítimo mundial alcanzó 10.250 millones de toneladas (tpm), en 2014. Comparados con los 9.900 millones en 2013, es un incremento del 3,4%.

Del total de 10.250 millones de toneladas de 2014, cerca del 30,3% se atribuye a los graneles líquidos. Hace diez años, esta participación era un 10% mayor. Esto muestra claramente la creciente importancia del transporte de crudo por tierra vía oleoductos. El crudo de petróleo es la única materia prima que muestra una evolución negativa durante los últimos años. Como sugiere la creciente oferta de graneles secos, su participación continúa creciendo. En 2014, alrededor del 29% del total transportado por mar se atribuía al mineral de hierro, carbón y cereales.

Mientras que el transporte de contenedores mostró durante la pasada década un crecimiento superior al de la mayoría de las



stands for the increasing globalisation, it also registered a particularly strong dip during the economic crisis. Containerised cargo had a share of 15.9 per cent in total seaborne trade in 2014, close to the pre-crisis level of 2007.

In 2014, growth rates far above average have been registered for iron ore trade (+11.7 per cent), container trade (+6.7 per cent) and other general cargo (especially machineries and cars) (+6.2 per cent). This mirrors the ongoing economic recovery in large parts of the world, but does not show economic and financial circumstances in some European countries like Greece, Spain and Italy. The ongoing political crisis in the Ukraine and in large parts of Northern Africa and the Near East will likely influence these developments further.

After a jump of 30 per cent from 2012 to 2013, the development of Aluminium/Bauxite trade is brought back down to earth with the same step in the opposite direction a year later.

Crude oil shipments decreased the

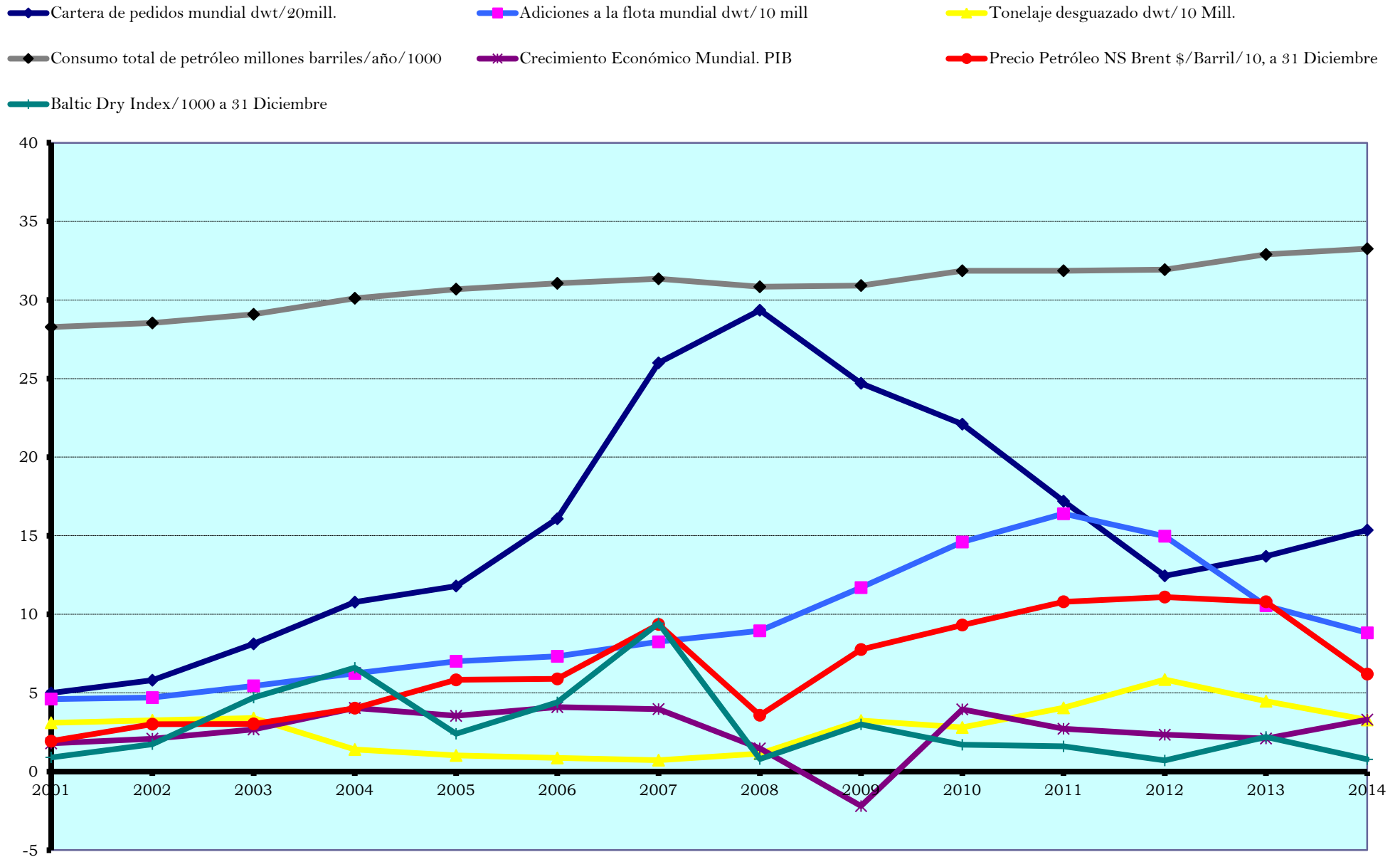
materias primas y es sinónimo de la creciente globalización, también registró una fuerte caída durante la crisis económica. La carga contenerizada tuvo una participación del 15,9% en 2014, cercana a los niveles pre-crisis de 2007.

En 2014, los índices de crecimiento, por encima de la media, se han registrado en el transporte de mineral de hierro (11,7%), de contenedores (6,7%) y de otras cargas generales (principalmente maquinaria y automóviles) (6,2%). Esto refleja la recuperación económica en curso en muchas partes del mundo, pero no se muestran circunstancias económicas y financieras en algunos países europeos como Grecia, España e Italia. La actual crisis política en Ucrania y en muchas partes del Norte de África y del Cercano Oriente probablemente influenciarán estos desarrollos.

Tras un aumento del 30 por ciento de 2012 a 2013, la evolución del comercio de Aluminio/Bauxita ha vuelto a caer el mismo tramo pero en dirección opuesta un año después.

El transporte de crudo de petróleo disminu-

INDICADORES DE MERCADO



second year in a row (-1.3 per cent) while liquid gas transports grew by 3.3 per cent. During 2013/2014, oil products transport by sea increased by 2.2 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 5.5 to 6 per cent in 2015 according to the estimated delivery schedule of ordered vessels and an estimated scrapping of around 40 million dwt especially in the bulk and tanker sector. Improving business conditions in China, the US and some EU countries are a 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, but the market can absorb parts of this by using larger units as storage as long as crude oil prices are still in the trough. Since the

yó por segundo año consecutivo (-1,3%), mientras que los transportes de gas licuado crecieron un 3,3%. Durante 2013/2014 el transporte por mar de productos petrolíferos aumentó paradójicamente un 2,2%.

El crecimiento del comercio no pudo mantenerse a la par de la oferta de capacidad de transporte en ningún sector marítimo, especialmente en el de graneles sólidos. Las tarifas de bulk carriers eran unas 40 veces mayores hace cinco años. La flota es el doble desde entonces y crecerán otro 5,5 o 6% en 2015, según el programa estimado de entregas de buques encargados y un desguace estimado en unos 40 millones tpm especialmente en los sectores de buques tanque y graneleros. La mejora de las condiciones de negocio en China, EEUU y algunos países de la UE son una visión de esperanza para aumentar la utilización de la flota.

Hasta ahora, el mercado de buques tanque tiene problemas similares con el exceso de capacidad que el de graneles y portacontenedores, el crecimiento de la flota supera la demanda, pero el mercado puede absorber parte utilizando unidades mayores como almacenamiento mientras los precios del

beginning of this decade, fleet growth outpaced demand growth, but nevertheless, time charter rates for tankers saw a small but steady upward trend during 2014.

Since late 2013, Clarkson Research reported significantly increased rates in all markets segments. Nevertheless, rates as a whole are comparatively low on a historical basis. The recent market improvements have spurred a renewed optimism among shipowners, as the growing number of new vessel orders during the first three quarters of 2014 orders suggests.

According to Fearnleys, VLCC tankers showed time charter rates a range of 42,000 US\$/day at the turn of the years 2014/2015. This is 71 per cent higher than in January 2014 and nearly the same level as in mid-2010.

Suezmax tankers showed time charter rates in a range of 32,000 US\$/day during 2014, two thirds over the results of one year ago, and even higher than the 2010 results.

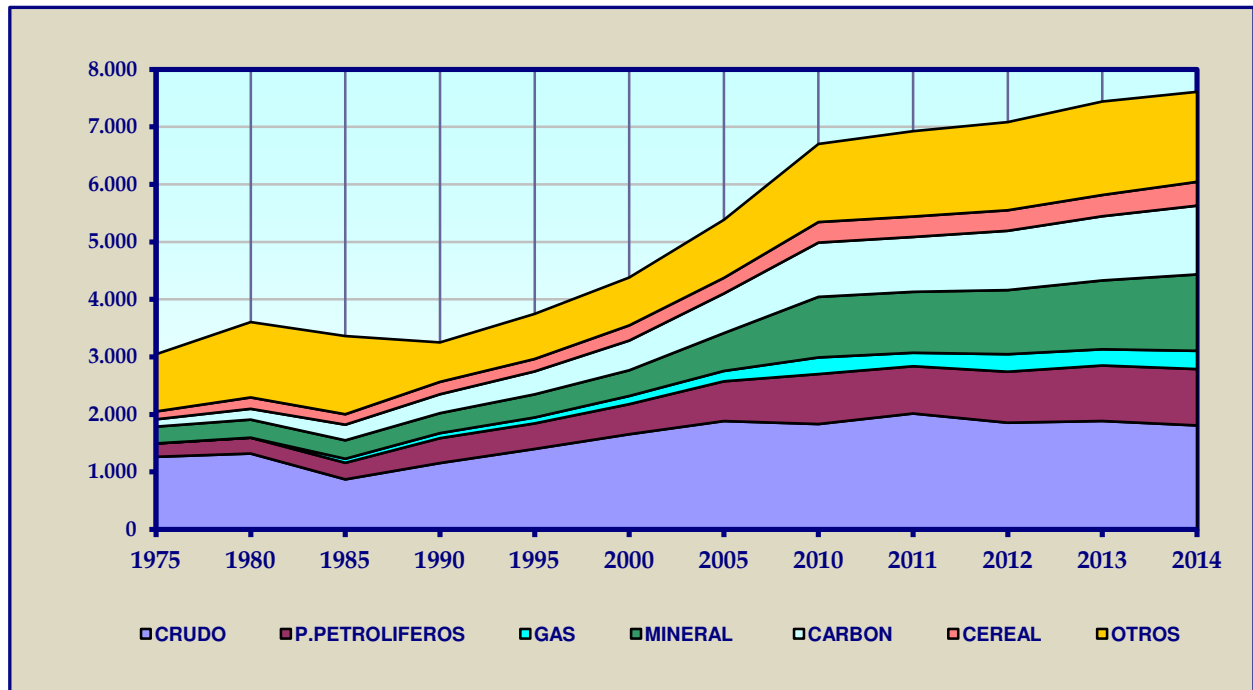
crudo se mantengan. Desde principios de esta década, el crecimiento de la flota dejó atrás al de la demanda, aunque los time charters de buques tanque tuvieron una ligera aunque estable alza en 2014.

Desde finales de 2013, Clarkson Research informaba de tarifas considerablemente mayores en todos los sectores de mercado. No obstante, todas ellas son comparativamente bajas en términos históricos. La reciente mejora del mercado ha alentado un renovado optimismo entre los armadores, ya que el creciente número de nuevos pedidos de buques durante los tres primeros trimestres de 2014 así lo sugiere.

De acuerdo a Fearnleys, los petroleros VLCC mostraron time charters en el ámbito de los 42.000 US\$/día a finales de 2014. Esto supone un 71% más que en Enero de 2014, y casi el mismo nivel de mediados de 2010.

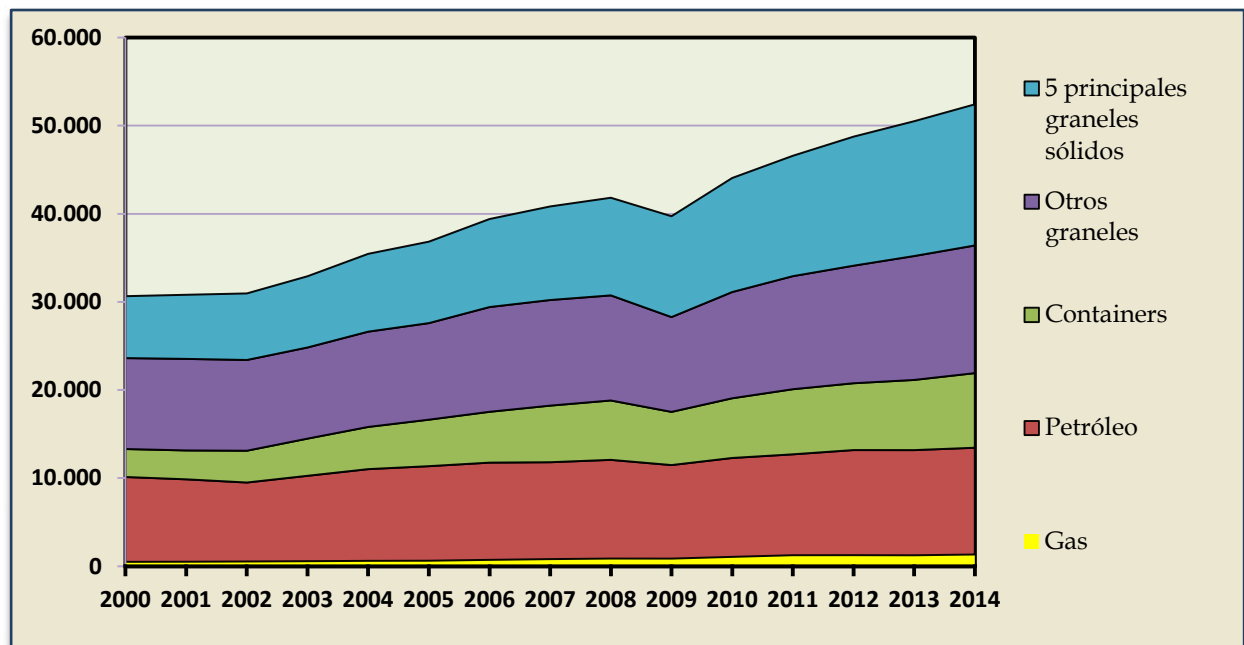
Los Suezmax mostraron time charters en el ámbito de los 32.000 US\$/día durante 2014, dos tercios sobre los resultados del año anterior, e incluso mayores que los resultados de 2010.

TRAFICO MARITIMO MUNDIAL (1975-2014)



En millones de toneladas

TONS-MILLA TRANSPORTADAS (2000-2014)



2013 - Estimated /2014 Forecast

Billions of ton-miles

Fuente: UNCTAD

(based on data from Clarkson Research Services)

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

Dry bulk rates saw light at the end of the tunnel with small but steady increments during the year 2014. Rates for bulk carriers, especially in the larger ship sizes, developed relatively stable throughout the year after a sharp decrease at the start of 2014. Apparently, this positive trend was very fragile as January 2015 showed downhill again, all in all the worst results since late 2008.

In early February 2015 the Baltic Index crashed down to 542 points, the lowest figure since 2001. From its highest post-crisis level in late 2013 the index lost two thirds of its value. Moreover, there is still a bulk of new transport capacities in the order books and a downgrading of the Chinese GDP development to around 7 per cent paint a rather bleak future.

As rates have developed more or less stable, the majority of the container

A la larga, la evolución en el mercado de productos ganará importancia al aumentar los transportes por oleoductos, así como al construir refinerías más cercanas a los pozos de producción.

Las tarifas de bulk carriers vieron la luz al final del túnel con pequeños aunque firmes incrementos durante 2014. Dichas tarifas, especialmente en los buques de mayores tamaños, tuvieron una evolución relativamente estable durante el año tras un agudo descenso a principios de 2014. Aparentemente, la tendencia positiva fue muy frágil ya que en Enero de 2015 cayó de nuevo; en general los peores resultados desde finales de 2008.

A principios de Febrero de 2015, el Baltic Index se derrumbó a los 542 puntos, la cifra más baja desde 2001. Desde su mayor nivel post-crisis a finales de 2013, el índice perdió dos tercios de su valor. Más aún, la gran cantidad de nueva capacidad de transporte en las carteras de pedidos y una reducción del desarrollo del PIB chino de alrededor del 7% pintan un futuro sombrío.

Como las tarifas han evolucionado de un modo más o menos estable, la mayoría de

carriers won't be too cheerful. Growth of container trade cannot keep step with fleet growth. However, new orders during 2014 decreased in number and capacity, inspiring hope for rate improvement in the medium term.

The weighted Charter Rate Index from Harper Peterson &Co., for example, stood at a level of 443 in January 2015 (13 per cent over the peak level of last January). In particular the larger size classes show a positive tendency.

Not more than a handful of containerships in the Panamax size class are idle, as this segment is profiting from a stable African economic development where these vessels replaced smaller sizes, and a positive Intra-Asian trade development. Together with a slump of new container ship orders, supply and demand are rebalancing and leading charter rates to more or less navigable waters. To underline this, the Hamburg Index for Containership time-charter rates shows a similar development.

las compañías de transporte de contenedores no estará muy contenta. El crecimiento del comercio de contenedores no sigue al de la flota. No obstante, los nuevos pedidos en 2014 disminuyeron en número y capacidad infundiendo esperanza en una mejora a medio plazo.

El índice ponderado de charters de Harper Peterson &Co., por ejemplo, se situó en los 443 en Enero de 2015 (13% sobre el pico del pasado Enero). En particular las clases de mayor tamaño muestran una tendencia positiva.

No más de un puñado de portacontenedores de la clase Panamax están ociosos, ya que este sector se está beneficiando de un desarrollo económico estable en África donde estos buques remplazaron a otros de menor tamaño, y de un positivo desarrollo del comercio intra-asiático. Junto con una caída de pedidos de nuevos portacontenedores, la oferta y la demanda se reequilibran y llevan los charters a aguas más o menos navegables. Para subrayar esto, el índice de time charter de portacontenedores de Hamburgo muestra un desarrollo similar.

As the development of the charter rates and the huge number of new orders suggests, newbuilding prices are still under pressure 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 2014, of course a reaction to the high amount of newbuildings. This is also true both for tankers or container vessels.

According to Fearnleys and Platou, the second-hand values for tankers and bulk carriers were consistently low since late 2011. The same can be stated for scrapping prices. Scrapping yards in the most important region Indian subcontinent had to pay US\$ 415 and US\$ 390 on average in late 2014 per ldt (lightship displacement ton) for tankers and bulk carriers, respectively. This is 10.8 per cent and 6.0 per cent below the level of early 2014.

Como sugieren el desarrollo de los charters y el gran número de nuevos pedidos, los precios de las nuevas construcciones siguen bajo presión ya que los astilleros tienen que llenar sus carteras de pedidos en tiempos de mercados expectantes. Los precios de construcción de bulk carriers, especialmente los de los buques mayores estuvieron casi al mismo (bajo) nivel que a principios de 2014, una reacción a la gran cantidad de nuevas construcciones. Es así también para buques tanque y para portacontenedores.

De acuerdo a Fearnleys y Platou, el valor de los buques tanque y bulk carriers de segunda mano fueron constantemente bajos desde finales de 2011. Se puede decir lo mismo de los precios de desguace. Los astilleros de desguace en la más importante región del subcontinente indio tuvieron que pagar 415 US\$ y 390 US\$ de media a finales de 2014 por tpr (tonelada de peso en rosca) para buques tanque y bulk carriers, respectivamente. Esto es un 10,8% y un 6,0% por debajo del nivel de principios de 2014.



EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

Fleet overcapacity continues to put a strain on the global shipping markets. As a result of the pre-crisis ship ordering boom (and subsequent ordering excesses) we are still observing a general oversupply of tonnage at the start of 2015. Whilst global deliveries have continued to slow in 2014, the volume of new ship orders exceeded the delivered tonnage and the order book has started to grow again. At the beginning of 2015, the ratio of tonnage under construction to the fleet in service stood at 18.5 per cent. The capacity of the world merchant fleet thus continued to grow, but since 2011 both the absolute as well as the relative increases are declining.

At the start of 2015, the world merchant fleet comprises 50,422 vessels with a combined tonnage of 1.66 billion dwt, a year-on-year increase of 3.5 per cent in terms of tonnage. Following the peak of the shipbuilding boom in 2011 with 166

La sobrecapacidad de la flota continúa presionando los mercados marítimos mundiales. A consecuencia del boom de pedidos previos a la crisis (y posterior excedente), a principios de 2015 aún se observa un exceso de oferta de tonelaje. Mientras las entregas totales han seguido disminuyendo en 2014, el volumen de nuevos pedidos de buques excedió al tonelaje entregado y la cartera de pedidos ha comenzado a crecer de nuevo. A principios de 2015, el ratio del tonelaje en construcción frente a la flota en servicio fue de 18,5%. Así, la capacidad de la flota mercante mundial continuó creciendo, aunque desde 2011 tanto los incrementos absolutos como relativos han disminuido.

A comienzos de 2015, la flota mercante mundial se compone de 50.422 buques con un tonelaje combinado de 1.661 millones tpm, un incremento interanual del 3,5% en términos de tonelaje. Tras el pico del boom de construcción de buques de 2011 con



million dwt of ship deliveries and after 106 million dwt of new capacity added in 2013, 1,448 newbuildings with a combined tonnage of 88 million dwt have been reported in 2014 so far, a decrease of 17 per cent compared to 2013. By vessel type, the largest year-on-year increase was observed in the dry bulk sector with an increase of 4.6 per cent, while the tanker sector increased by 2.0 per cent. The box capacity of the fully cellular container fleet grew by 6.3 per cent.

In this way, as a result of the 88 million of new tonnage that have been added to the world fleet and nearly 33 million dwt that have been broken up, the world merchant fleet is now much younger, and according to sector sources the average age of the world merchant fleet stood at below 13 years in 2014.

During 2014, ordering activity has slowed down considerably, but was still at a high level. Compared to 2013, when ordering activity reached a new peak with 162 million dwt, the volume of new orders in 2014 decrease by about 35 per cent to 105 million dwt. Ordering levels

166 millones tpm de entregas y tras 106 millones tpm de nueva capacidad añadida en 2013, 1.448 nuevas construcciones con un tonelaje combinado de 88 millones tpm se registraron en 2014, un descenso del 17% comparado con el año 2013. Por tipo de buques, el mayor incremento interanual se encontraba en el sector de graneles secos con un aumento del 4,6%, mientras el sector de buques tanque aumentó un 2,0%. La capacidad de la flota de contenedores celulares se incrementó en un 6,3%.

De este modo, tras los 88 millones de nuevo tonelaje que se han añadido a la flota mundial y los cerca de 33 millones de tpm desguazados, la flota mercante mundial se ha rejuvenecido, y conforme a fuentes del sector la edad media de la flota mercante mundial en 2014 se situó por debajo de los 13 años.

Durante 2014, los pedidos de buques se frenaron considerablemente, aunque permanecen a un nivel alto. Comparado con 2013, cuando los pedidos alcanzaron un nuevo pico de 162 millones tpm, el volumen de nuevos pedidos en 2014 disminuyó un 35% hasta los 105 millones tpm.

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR BANDERAS

EVOLUCION DURANTE 2014

Ordenadas por TPM 01/2015 (01/2014)	1 de ENERO 2014				1 de ENERO 2015				%Tpm total mundo	% Cam- bio Tpm s/2013
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1000 TEU	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1.000 TEU		
1 (1) Panamá	6.971	224.607	346.660	3.232	6.745	221.472	342.950	3.074	20,6	-1,1
2 (2) Liberia	3.025	128.478	200.764	3.930	2.996	127.087	198.800	3.731	12,0	-1,0
3 (3) Is. Marshall	2.047	88.701	145.727	820	2.345	103.432	168.584	1.028	10,1	15,7
4 (4) Hong Kong(SAR)	2.169	83.079	137.432	1.722	2.271	92.274	150.332	2.215	9,1	9,4
5 (5) Singapur	2.056	65.936	101.469	1.591	2.208	73.957	112.317	1.989	6,8	10,7
6 (7) Malta	1.669	46.336	72.483	614	1.757	53.050	81.503	941	4,9	12,4
7 (6) Grecia	1.081	43.324	77.038	198	1.044	44.046	78.196	152	4,7	1,5
8 (8) China	2.577	44.454	70.690	561	2.818	46.166	72.443	603	4,4	2,5
9 (9) Bahamas	1.144	48.207	63.212	253	1.132	49.252	63.308	221	3,8	0,2
10 (10) Reino Unido (T)	887	29.922	40.439	922	797	27.766	37.764	801	2,3	-6,6
-Isla de Man	349	14.022	23.086	128	340	13.692	22.363	125	1,3	-3,1
-Reino Unido N	538	15.900	17.353	794	457	14.075	15.401	676	0,9	-11,3
11 (11) Chipre	822	20.342	31.998	485	829	20.813	32.954	464	2,0	3,0
12 (12) Japón	2.536	15.141	19.977	16	2.524	16.080	21.554	16	1,3	7,9
13 (14) Noruega (T)	808	14.819	18.884	78	781	14.466	18.289	73	1,1	-3,2
- NIS	384	13.285	17.544	75	363	12.935	16.952	69	1,0	-3,4
- Noruega N	424	1.534	1.340	3	418	1.531	1.337	4	0,1	-0,2
14 (13) Italia	777	17.393	19.569	142	732	15.926	16.945	120	1,0	-13,4
15 (17) Dinamarca (T)	452	12.208	14.578	702	462	14.235	16.581	880	1,0	13,7
- DIS	326	11.755	14.123	697	325	13.688	16.005	874	1,0	13,3
- Dinamarca N	126	454	454	6	137	547	577	6	0	26,9
16 (15) Corea -Sur	1.000	10.402	16.844	96	1.023	10.117	16.327	92	1,0	-3,1
17 (18) India	603	8.422	14.545	30	799	8.590	14.719	30	0,9	1,2
18 (20) Indonesia	2.483	9.059	12.613	166	2.535	9.306	12.990	165	0,8	3
19 (19) Ant&Barbuda	1.178	10.277	13.301	782	1.117	9.783	12.624	737	0,8	-5,1
20 (16) Alemania	405	14.430	16.257	1.179	316	11.346	12.550	928	0,8	-22,8
21 (21) Tanzania	181	6.257	11.667	10	200	6.254	11.667	11	0,7	0,0
22 (22) Bermudas	135	10.315	9.707	23	140	10.672	9.827	50	0,6	1,2
23 (23) Turquía	915	6.126	9.056	93	878	5.883	8.702	97	0,5	-3,9
24 (30) Bélgica	75	4.139	6.427	1	80	5.133	8.328	1	0,5	29,6
25 (25) EEUU	350	7.032	7.644	247	349	7.166	8.039	257	0,5	5,2
26 (24) Holanda (T)	879	7.318	8.187	300	860	7.141	7.910	287	0,5	-3,4
27 (26) Malasia	427	5.693	7.371	26	419	5.524	7.051	18	0,4	-4,4
28 (29) Filipinas	807	4.588	6.494	50	829	4.554	6.743	41	0,4	3,8
29 (28) Vietnam	1.340	4.003	6.613	28	1.339	3.997	6.627	31	0,4	0,2
30 (27) Francia (T)	220	6.029	7.342	215	210	5.485	6.559	190	0,4	-10,7
31 (31) Rusia	1.324	4.759	5.723	74	1.385	5.021	6.146	79	0,4	7,4
32 (36) Kuwait	43	2.327	3.967	25	49	3.087	5.410	22	0,3	36,4
33 (32) Tailandia	539	3.090	4.968	34	532	3.056	4.972	28	0,3	0,1
34 (35) Taiwan	140	2.627	4.049	88	154	3.178	4.752	127	0,3	17,4
35 (34) Is. Caimán	130	3.454	4.136	1	124	3.391	4.383	0	0,3	6,0
36 (33) Irán	328	2.785	4.258	97	337	2.775	4.244	99	0,3	-0,3
37 (55) Portugal	134	1.144	1.314	15	183	2.995	3.764	174	0,2	186,4
38 (38) Gibraltar	267	2.462	2.869	91	265	2.662	3.185	94	0,2	11,0
39 (48) Luxemburgo	59	1.543	1.616	63	71	2.740	3.116	156	0,2	92,8
40 (39) Brasil	105	1.651	2.520	35	109	1.939	2.950	57	0,2	17,1
46 (42) España	149	2.434	2.186	7	144	2.212	1.842	6	0,1	-15,7
TOTAL MUNDIAL	49.576	1.065.172	1.604.321	19.557	50.422	1.104.761	1.661.008	20.602	100,0	3,5

Buques de más de 300 GT

Fuente: I.S.L. Bremen

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES (1981-2014)

<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011	2014
Panamá	27,657	41,305	4,949	79,581	119,448	153,425	208,760	221,472
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	67,067	117,076	127,087
Bahamas	0,197	5,985	1,541	23,873	31,936	39,087	48,053	49,252
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	31,148	51,443	73,957
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	32,193	41,199	44,046
Malta	231	2,015	6,916	19,058	26,671	24,603	43,911	53,050
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	22,026	35,615	46,166
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	19,75	29,363	27,766
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	19,082	20,715	20,813
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,908	14,354	14,466
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,167	15,266	11,346
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	9,577	11,501	10,117
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	12,367	18,066	15,926
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,478	16,523	16,080
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,9	8,906	8,590
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,910	7,855	7,166
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,384	5,006	5,021
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,798	4,921	4,554
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	2,743	2,734	3,178
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,068	1,944	1,939
<i>Total:</i>	<i>563,098</i>	<i>309,121</i>	<i>283,799</i>	<i>371,421</i>	<i>417,483</i>	<i>502,681</i>	<i>703,211</i>	<i>761,99</i>
TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,658	977,93	1.104,7

Millones de GT

Datos a 31 de Diciembre de cada año

Fuente: *I.S.L. Bremen*

declined especially in the container sector (-53 per cent) and bulk carrier sector (-39 per cent), whereas in “specialised” sectors like gas carriers and cruise vessels newbuildings area soaring with 55 per cent and 217 per cent, respectively.

Since the volume of new orders exceeded the delivered tonnage, the order book is growing. With a volume of 307 million dwt at the start of 2015, the world order book climbed 12 per cent compared to 2014. At the beginning of 2015, the total order book represented around 18 per cent of existing fleet capacity. In the bulk carrier and container ship segment we still see an oversized order book with 22 per cent and 18 per cent, respectively.

Even though scrapping decreased by 27 per cent compared to 2013, recycling activity remained high in 2014. A total of 949 merchant vessels with 33 million dwt were reported as demolitions in 2014. Nearly 47 per cent of the total tonnage sold to breakers in 2014 was attributable to bulk carriers (15.4 million dwt). Bulk carrier scrapping went down 33 per cent

Descendieron especialmente en el sector de portacontenedores (-53%), y en el sector de bulk carriers (-39%), mientras que en los sectores “especializados” como los gaseros y los cruceros las nuevas construcciones se dispararon con un 55% y un 217%, respectivamente.

Mientras el volumen de nuevos pedidos excedía al tonelaje entregado, la cartera de pedidos está creciendo. Con un volumen de 307 millones tpm a comienzos de 2015, la cartera de pedidos mundial subió un 12% comparado con 2014. A principios de 2015, la cartera de pedidos total representaba alrededor del 18% de la capacidad de la flota existente. En los sectores de bulk carriers y portacontenedores existe una gran cartera de pedidos con un 22% y un 18%, respectivamente.

Aunque el desguace disminuyó un 27% comparado con 2013, la actividad de reciclado permanece alta en 2014. Un total de 949 buques mercantes con 33 millones tpm fueron desguazados en 2014. Cerca del 47% del tonelaje total vendido para desguace en 2014 se atribuía a bulk carriers (15,4 millones tpm), que no obstante descendió un 33% del nivel

from the 2013 level, while tanker demolitions decreased by 23 per cent down to 8.8 mill. dwt. Tankers sold in the demolition market during 2014 reached a five-year low. The container segment was one of the big surprises during 2014 with a very high scrapping activity. Following a record year for boxship demolition in 2013 (444,000 teu), scrapping levels in 2014 reached at least 381,400 teu. Thus, over the past three years, over 1.1 million teu were scrapped.

Meanwhile, the bulk carrier fleet is by far the largest fleet segment with a dwt share of 44.5 per cent, followed by oil tankers (31.7 per cent) and container ships (13.7 per cent).

Deliveries of new bulk carriers amounted to 47 million dwt in 2014, after 60 million dwt in 2013 and 97 million dwt in 2012. Since the start of 2011, the bulk carrier fleet grew by 40 per cent on average by 8.7 per year.

About 20 million dwt of new tanker tonnage entered in operation in 2014, about 16 per cent less than in 2013. Despite an expansion of the total tanker

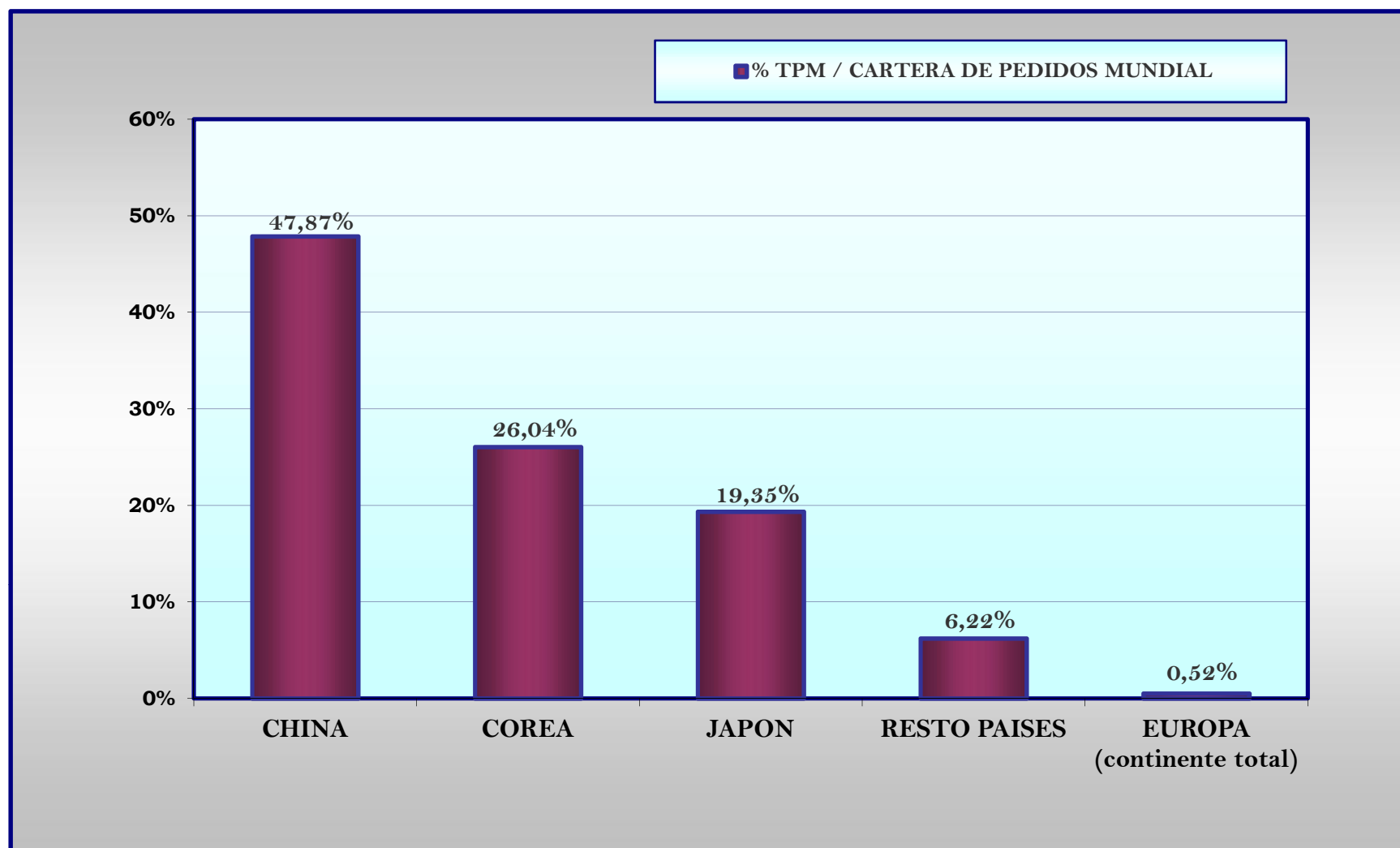
alcanzado en 2013, mientras los desguaces de buques tanque disminuyeron un 23%, 8,8 millones tpm. Los buques tanque vendidos en el mercado de desguaces en 2014 alcanzaron los niveles de hace cinco años. El sector de portacontenedores sorprendió en 2014 con una alta actividad en desguaces. Tras un año record en 2013, los niveles de desguace en 2014 alcanzaron al menos los 381.400 teu. En este sentido, durante los últimos tres años, se desguazaron más de 1,1 millones de teu.

Al mismo tiempo, la flota de bulk carriers es el mayor sector de flota con una participación del 44,5%, seguido del de buques tanque (31,7%) y del de portacontenedores (13,7%).

Las entregas de nuevos bulk carriers totalizaron los 47 millones tpm en 2014, tras los 60 millones de 2013 y los 97 millones tpm en 2012. Desde comienzos de 2011, la flota de bulk carriers creció un 40% de media, un 8,7% anual.

Unos 20 millones tpm de nuevo tonelaje de buques tanque entraron en operación en 2014, alrededor de un 16% menos que en 2013. A pesar de una expansión de la

CARTERA DE PEDIDOS DE LOS PRINCIPALES PAISES / GRUPO DE PAISES CONSTRUCTORES DE BUQUES EN 2014



INDICE DE RENOVACION DE FLOTA DE LOS 30 PRIMEROS PAISES POR FLOTAS CONTROLADAS

PAISES DE DOMICILIO (Ranking Enero 2015)	FLOTA EN REGISTRO NACIONAL ´000TPM	FLOTA EN REGISTRO EXTRANJERO ´000TPM	FLOTA TOTAL ´000TPM	CARTERA DE PEDIDOS ´000 TPM	Indice de Renovación (%)
Grecia	74.938	233.190	308.128	38.709,66	12,56
Japón	19.244	222.936	242.180	15.628,29	6,45
China	72.019	117.774	189.793	27.655,33	14,57
Alemania	12.461	111.113	123.574	13.427,11	10,86
Corea del Sur	15.164	70.003	85.167	12.602,52	14,79
Noruega	15.064	44.853	59.917	12.368,32	20,64
Estados Unidos	4.602	51.075	55.677	8.036,69	14,43
Singapur	30.181	24.959	55.140	27.957,60	50,70
Taiwan (Taipei)	4.606	40.708	45.314	8.747,86	39,64
Italia	15.335	26.523	41.858	771,15	1,86
Dinamarca	15.129	21.863	36.992	3.331,19	9,00
Hong Kong (SAR)	26.665	8.455	35.120	9.771,06	27,82
Turquía	8.297	19.209	27.506	1.933,58	7,02
Canadá	1.028	23.598	24.626	2.650,94	10,76
India	13.906	9.346	23.252	1.549,01	6,66
Rusia	5.476	17.276	22.752	801,55	3,52
Reino Unido	6.302	15.684	21.986	7.202,55	32,75
Bélgica	7.005	11.132	18.137	403,15	2,22
Irán	3.920	14.093	18.013	165,81	0,92
Indonesia	11.275	3.625	14.900	256,34	1,72
Arabia Saudi	1.958	11.339	13.297	19,00	0,14
Brasil	2.116	11.149	13.265	3.556,40	26,81
Malasia	6.423	5.952	12.375	437,36	3,53
EAU	302	11.790	12.092	720,84	5,96
Holanda	5.412	5.120	10.532	2.777,44	26,37
Francia	2.864	7.521	10.385	4.805,03	46,26
Kuwait	5.299	3.442	8.741	2.667,70	30,51
Bermuda	0	7.512	7.512	9.662,16	128,62
Vietnam	5.835	1.183	7.018	509,75	7,26
Omán	3.856	3.158	7.014	497,80	7.09
TOTAL de los 30	396.682	1.155.581	1.552.263	219.623,19	14,14

Fuente: Fairplay / I.S.L. Bremen

fleet by 2.6 per cent on average since 2011, the tanker' share in the total fleet dropped to 34.9 per cent at the start of 2015.

Finally, 1.47 million teu of new container ship capacity entered the fleet in 2014, while 381,000 teu were removed from the market. The fully cellular container fleet increased in terms of teu by 6.3 per cent in 2014, compared to 5.5 per cent a year earlier.

By numbers, the general cargo fleet is still the largest fleet segment with about 17,000 units, whereas the dwt-share of the total world merchant fleet is only 6.6 per cent.

The average size of bulk carriers, container ships, cruise vessels and with the exception of tankers increased steadily during the past decade.

The average size of tankers on order is 71,000 dwt against 44,400 dwt in the active tanker fleet. In the bulk carrier segment, a high number of new orders since 2012 was for larger vessels in the Capesize segment. Currently, the order

flota total de buques tanque del 2,6% de media desde 2011, su participación en la flota mundial cayó al 34,9% a comienzos de 2015.

Finalmente, 1,47 millones teu de nuevos portacontenedores entraron en la flota en 2014, mientras 381,000 teu salían del mercado. La flota de portacontenedores totales se incrementó un 6,3% en teu en 2014, comparado con el 5,5% del año anterior.

En cifras, la flota de buques de carga general sigue siendo el mayor sector con 17.000 unidades, mientras que su participación en la flota mundial es de tan solo el 6,6%.

El tamaño medio de los bulk carriers, portacontenedores, cruceros, y con la excepción de los buques tanque, creció de modo constante durante la pasada década.

El tamaño medio de los buques tanque bajo pedido es de 71.000 tpm frente a los 44.000 tpm de los que están en activo. En el sector de bulk carriers, desde 2012 muchos nuevos pedidos fueron de buques mayores, del tipo Capesize. Actualmente, la

book includes 394 bulk carriers with capacities over 85,000 dwt. The average size of all bulk carriers on order is 85,200 dwt versus 69,000 dwt in the active fleet.

Containership sizes also continue to grow. The past years have seen new records in size deliveries. Ships delivered in 2014 had an average size of about 7,340 teu, up from 6,600 teu in 2013. At the start of 2015, 254 container ships in service had capacities of 10,000 teu, ships approaching the capacity of 19,000 teu are already in operation and the step to 20,000 teu is already under development.

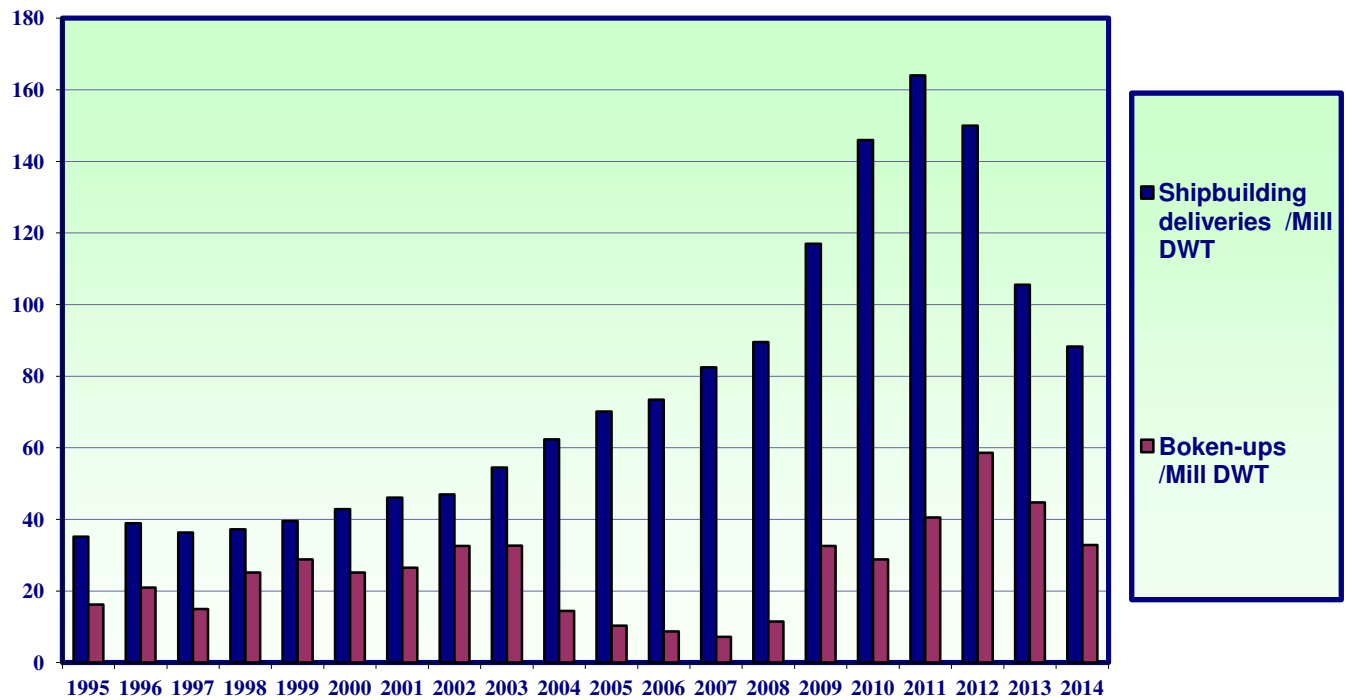
The world shipping scene is controlled by a few shipping countries. At the start of 2015, about 73 per cent of the total deadweight tonnage (1.66 billion dwt) of the fleet was controlled by only ten countries. Greece (18.7 per cent of the world total), Japan (14.7 per cent), China (11.1 per cent) and Germany (7.5 per cent) are still the dominant ship owners. Chinese owners increased their tonnage on average by 11.9 per cent per year in the period 2011-2015, whereas the Greek

cartera de pedidos incluye 394 bulk carriers con capacidades de más de 85.000 tpm. El tamaño medio de todos los pedidos de bulk carriers es de 85.200 tpm frente a los 69.000 tpm en la flota en activo.

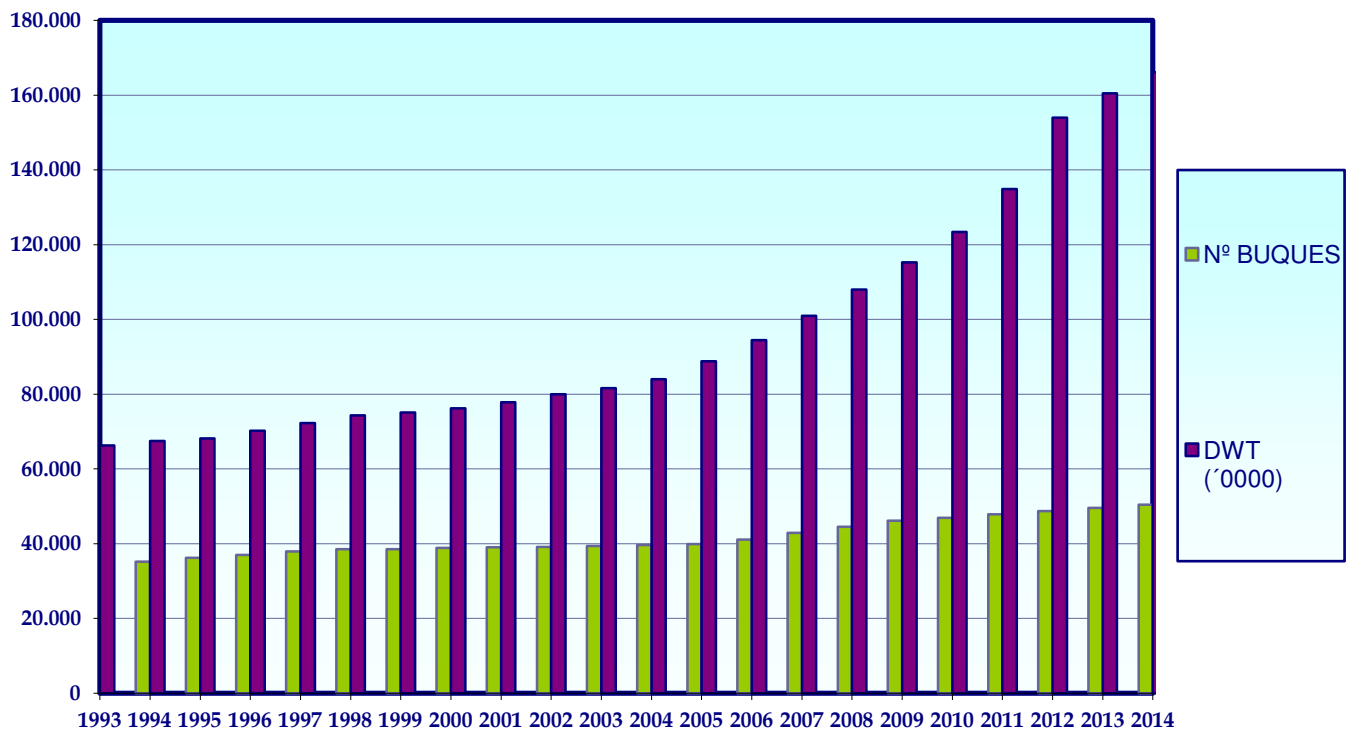
El tamaño de los portacontenedores también sigue creciendo. Se han visto en los últimos años nuevos records en el tamaño de las entregas. Los buques entregados en 2014 tenían un tamaño medio de 7.340 teu, 6.600 teu en 2013. A comienzos de 2015, 254 portacontenedores en servicio eran de 10.000 teu, los buques con capacidad cercana a los de 19.000 teu ya están operativos y el paso a los de 20.000 teu está ya en desarrollo.

El escenario marítimo mundial está controlado por unos pocos países. A comienzos de 2015, alrededor del 73% del tonelaje total de peso muerto (1.660 millones tpm) de la flota mundial estaba controlado por tan solo 10 países. Grecia (el 18,7% de la flota mundial), Japón (el 14,7%), China (el 11,1%) y Alemania (7,5%) son aún los armadores dominantes. Los armadores chinos aumentaron su tonelaje un 11,9% de media por año en el período 2011-2015, mientras que la flota de Grecia creció de

**NUEVAS INCORPORACIONES Y DESGUACES DE BUQUES
DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL
Por años (1995-2014) en millones TPM/DWT**



EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL



Datos a 1 de Enero de cada año

owned fleet grew on average by 9.2 per cent. From a registration perspective, most of the top 30 ship-owning countries have more than half of their tonnage under a foreign flag.

At the beginning of 2015, over 74 per cent of the world fleet 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. Tonnage registered under the top ten open registry flags totalled 910 million dwt. Over 78 per cent of this tonnage is registered in only three major open registries, namely Panama (343 million dwt), Liberia (199 million dwt) and the Marshall Islands (169 million dwt). Worth mentioning is that the Marshall Islands ship registry grew by 15.7 per cent during 2014, the largest increase of any of the world's top ten flags during that time.

At the start of 2015, the global order book comprised 4,195 merchant vessels of 104 million compensated gross tons (cgt) and 307 million dwt, up by 12 per cent year-on-year in 2014. Chinese shipbuilders accounted for 40 per cent

media un 9,2%. Desde la perspectiva del registro, la mayoría de los 30 primeros países armadores de buques tienen más de la mitad de su tonelaje en banderas extranjeras.

A comienzos de 2015, más del 74% del tonelaje de la flota mundial está abanderada fuera, esto es, no registrada en el país de domicilio del armador. Un gran porcentaje del tonelaje con bandera extranjera navega en registros abiertos. El tonelaje registrado en los primeros diez registros abiertos totalizaron 910 millones tpm. Más del 78% de este tonelaje está registrado en tan solo tres de los mayores registros abiertos, concretamente en Panamá (343 millones tpm), Liberia (199 millones tpm) e Islas Marshall (169 millones tpm). Hay que destacar que el registro de las Islas Marshall creció un 15,7% durante 2014, el mayor incremento de cualquiera de los diez primeros registros del mundo durante ese período.

A comienzos de 2015, la cartera de pedidos total comprendía 4.195 buques mercantes, 104 millones de toneladas de registro bruto compensadas (cgt) y 307 millones tpm, un aumento del 12% inter-anual en 2014. Los astilleros chinos repre-

(like in the previous year) of the order book ahead of the Koreans (30 per cent, like in the previous year) and the Japanese (19 per cent, an increase).

Following strong newbuilding activity in the previous year, 2014 saw a considerable year-on-year decline in ordering activity, particularly in the bulk carrier and container sector, whereas in “specialised” sectors like gas carriers and cruise vessels new orders increased. At least 1,408 merchant vessels with 36 million cgt (105 million dwt) were reported as new orders equal to a decrease of 30 per cent. The “top 3” builder nations were the same as in previous years. Chinese yards accounted for the largest share of global new orders in terms of cgt in 2014 with a 38% share of the 36 million cgt reported, followed by Korean yards (32 per cent) and Japanese yards (21 per cent).

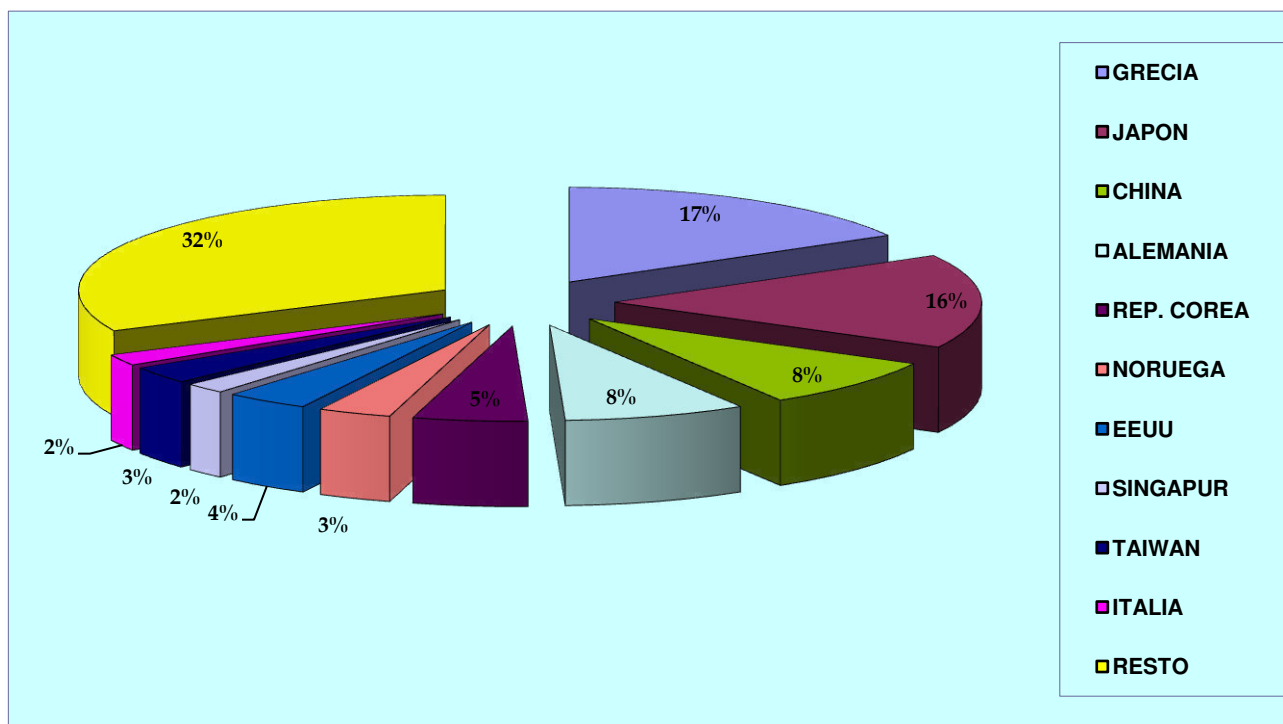
All the main shipping segments are facing a wave of new ships to be delivered in 2015. A total of 47 per cent (144 million dwt) of the current order book is scheduled to be delivered to the fleet this year, thereof 1,000 bulk carriers (83

sentaban el 40% (como en 2013) de la cartera de pedidos, por delante de los coreanos (30%, como en el año anterior) y de los Japoneses (con un aumento del 19%).

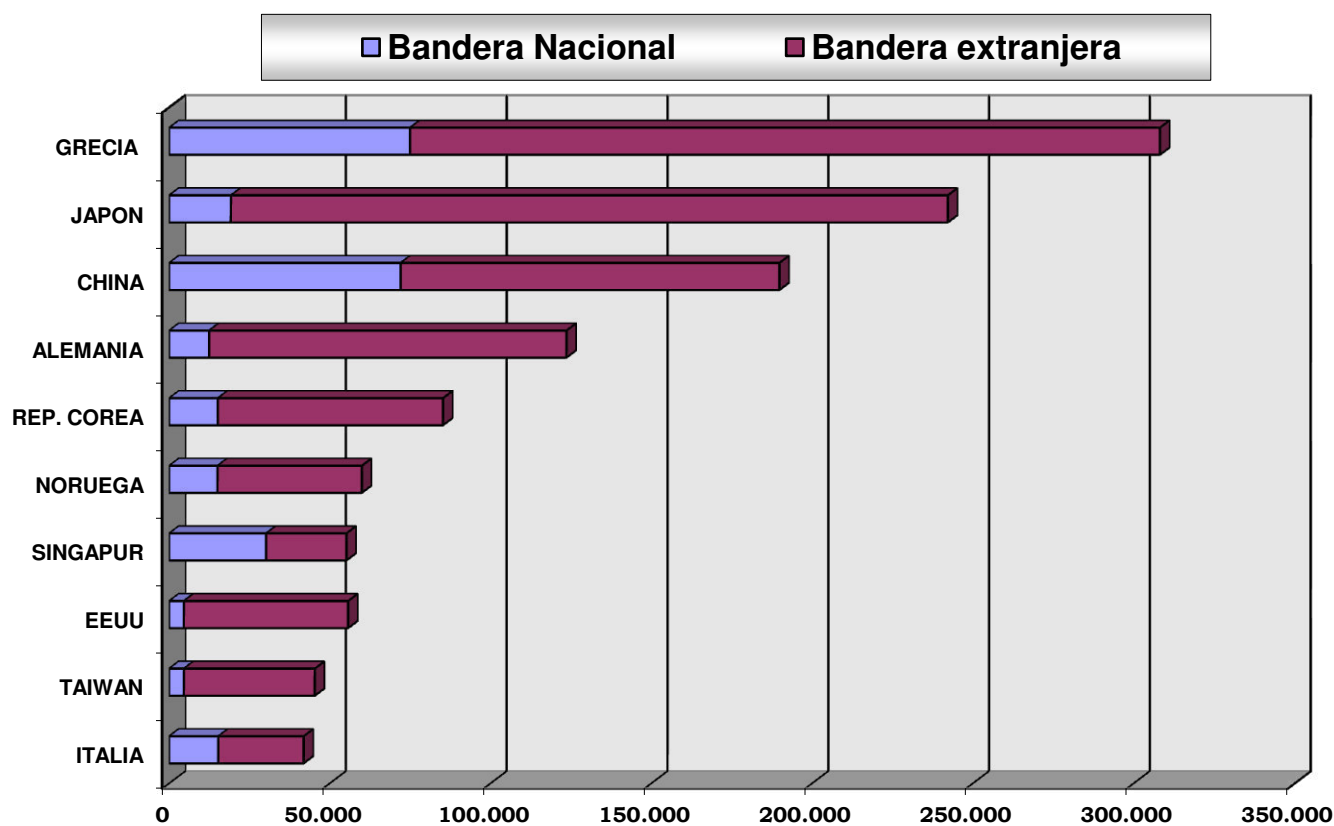
Tras la fuerte actividad constructora del año anterior, 2014 vio un considerable descenso interanual en dicha actividad, particularmente en el sector de bulk carrier y de contenedores, mientras en los sectores “especializados” como los gaseros y de cruceros aumentaron los nuevos pedidos. Se registraron como nuevos pedidos al menos 1.408 buques mercantes con 36 millones cgt (105 millones tpm) un descenso del 30%. Los tres primeros países constructores no tuvieron grandes cambios frente a años anteriores. Los astilleros chinos obtuvieron el mayor porcentaje de nuevos pedidos totales (cgt) en 2014, con un 38% de los 36 millones registrados, seguidos por los astilleros coreanos (32%) y los astilleros japoneses (21%).

Todos los sectores marítimos se enfrentan a una ola de nuevos buques que serán entregados en 2015. Un total de 47% (144 millones tpm) de la cartera de pedidos actual será entregada a la flota este año, de los que 1.000 son bulk carriers (83 millo-

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 2015)



million dwt) and 241 container vessels (1.8 million teu).

Again, new tanker orders exceeded tanker deliveries by far in 2014. 400 new tankers totalling 8.8 million cgt and 21 million dwt were delivered. During the same period 476 new contracts with 14 million cgt and 35 million dwt were registered. While new orders for oil tankers decreased in 2014, gas sector ordering reached record levels with 174 vessels and 16.6 million cbm (+50 per cent). At the beginning of 2015, the tanker order book stood at 1,337 units with 37 million cgt (95 million dwt). The tanker order book corresponded to 16.4 per cent of the total tanker fleet in terms of dwt, compared with 13.4 per cent one year earlier. About 36 per cent of this tonnage volume is scheduled until end of 2015.

Although new contracts for bulk carriers decreased by 39 per cent during 2014 compared with the record year 2013 (21 million cgt, 92 million dwt), 634 new bulk carrier orders with 13 million cgt (56 million dwt) were still at very high level. At the same time, only 595 bulk carriers

nes tpm) y 241 portacontenedores (1,8 millones teu).

Una vez más, en 2014, los pedidos de buques tanque sobrepasaron por mucho a las entregas. Se entregaron 400 nuevas unidades totalizando 8,8 millones cgt y 21 millones tpm. En el mismo año se registraron 476 nuevos contratos, con 14 millones cgt y 35 millones tpm. Mientras los nuevos pedidos de petroleros disminuyeron en 2014, los pedidos de gaseros alcanzaron niveles récord con 174 buques y 16,6 millones m3 (+50%). A comienzos de 2015, la cartera de pedidos de buques tanque se situó en 1.337 unidades con 37 millones cgt (95 millones tpm). Dicha cartera de pedidos representa el 16,4% del total de la flota de buques tanque, en tpm, comparado con el 13,4% de 2013. Alrededor del 36% de este volumen de tonelaje se irá entregando hasta finales de 2015.

A pesar de que se redujeron los contratos nuevos para bulk carriers en 2014 en un 39%, comparado con el record de 2013 (21 millones cgt, 92 millones tpm), las 634 nuevas órdenes de bulk carriers con 13 millones cgt (56 millones tpm) aún suponen un nivel alto. Asimismo, solo 595 unida-

with 47 million dwt (11 million cgt) left the order book after completion. Thus, the bulk carrier order book increased by 14 per cent during 2014.

At the beginning of 2015, the order book for bulk carriers comprised 1,948 vessels with 38 million cgt (165 million dwt) and represented a dwt ratio of 22.5 per cent in relation to the existing fleet, against 21.5 per cent a year earlier.

Around 50 per cent fewer contracts for container ships were placed in 2014 compared to the year before. A total of 128 container ships with a combined capacity of 0.9 million teu were ordered worldwide (2013: 1.9 million teu). At the beginning of 2015 the order book for container ships comprised 440 ships with 17 million cgt (3.3 million teu). The order book represented a teu ratio of 18.1 per cent in relation to the existing container fleet against 21.5 per cent a year earlier.

New orders for general cargo ships (incl. various ship types such as open hatch carriers, car carriers or heavy-lift vessels) amounted to 128 vessels with 1.8 million cgt (2.8 million dwt) in 2014. The

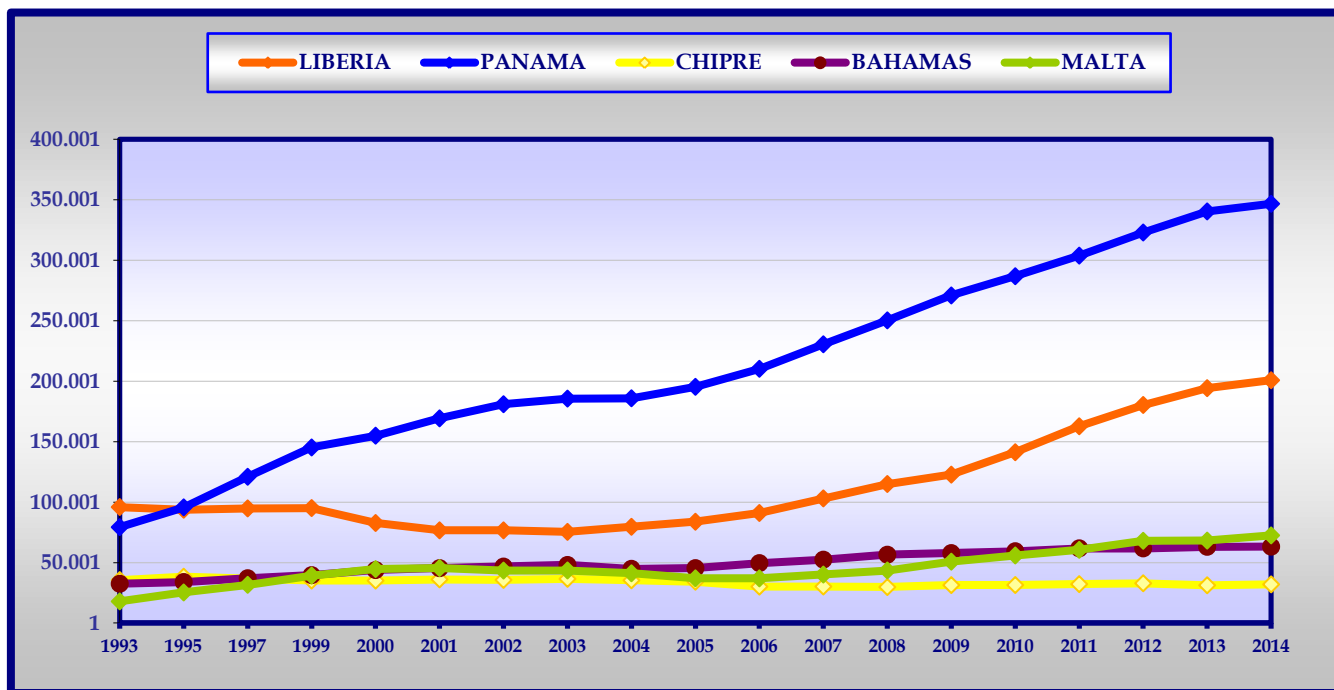
des con 47 mill. tpm (11 mill. cgt) salieron de la cartera de pedidos una vez acabados. La cartera de pedidos de bulk carriers se incrementó en un 14% durante 2014.

A principios de 2015, la cartera de pedidos de bulk carriers comprendía 1.948 buques con 38 millones cgt (165 millones tpm) y representaba una participación en tpm del 22,5% con relación a la flota existente, frente al 21,5% del año anterior.

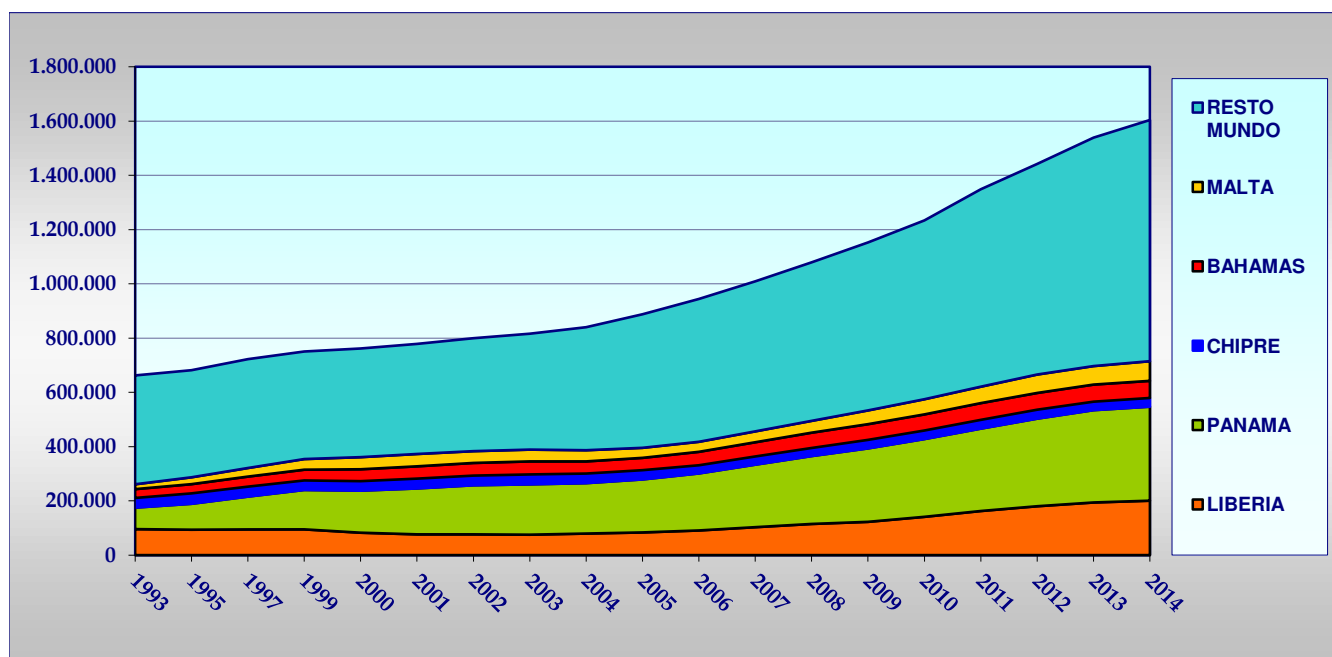
En 2014 se contrataron un 50% de portacontenedores menos comparado con el año anterior. Un total de 128 portacontenedores con una capacidad combinada de 0,9 millones teu se contrataron en todo el mundo (2013: 1,9 millones teu). A comienzos de 2015 la cartera de pedidos de portacontenedores comprendía 440 buques con 17 millones cgt (3,3 millones teu). La cartera de pedidos representaba un porcentaje del 18,1% con respecto a la flota existente, frente al 21,5% de 2013.

Los nuevos pedidos de buques de carga general (incluidos varios tipos de buques, como buques sin tapas de escotilla, cocheros o de cargas pesadas) en 2014 totalizaban 128 buques con 1,8 millones cgt (2,8

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)

general cargo ship order book at the beginning of 2015 represented a dwt ratio of 7.4 per cent in relation to the existing general cargo fleet against 8.0 per cent one year earlier.

During 2014, 62 passenger and passenger-ro/ro cargo ships (1.06 million cgt) left the order book after completion, while 42 new orders with 2.2 million cgt were placed, thereof 15 cruise vessels with 1.96 million cgt.

As of January 1st, 2015, the passenger ships order book includes 20 cruise vessels with capacities of 100,000 gt and over. Total passenger tonnage under construction now represents 12.7 per cent of the fleet in service (gt), up from 9.6 per cent one year earlier.

millones tpm). A comienzos de 2015, la cartera de pedidos de buques de carga general representaba el 7,4% con relación a la flota existente de carga general frente al 8,0% del año anterior.

Durante 2014, 62 buques de pasaje y ro/ro-pasaje (1,06 millones cgt) abandonaron la cartera de pedidos tras su finalización, mientras que se contrataron 42 nuevos buques con 2,2 millones cgt, de los cuales 15 eran cruceros con 1,96 millones cgt.

A 1 de Enero de 2015, la cartera de pedidos de buques de pasaje incluía 20 buques de crucero con capacidades de más de 100.000 gt. El total del tonelaje en construcción representa ahora el 12,7% de la flota en servicio (gt), por encima del 9,6% del año anterior.

ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

The rotating presidencies of the EU during 2014 were held by Greece and Italy, that will be relieved by Latvia and Luxemburg in the year 2015. On the other hand, during 2014 Latvia joined the Euro area and Lithuania will do so in 2015.

La presidencia rotativa de la Unión Europea durante el año 2014 estuvo ocupada por Grecia e Italia, a los que sustituirán Letonia y Luxemburgo en el año 2015. Por otra parte, en 2014 Letonia ingresó en la Eurozona, mientras Lituania lo hará en 2015.

On August 30th, the twenty eight Heads of State or Prime Ministers chose Donald Tusk, former prime minister of Poland, as president of the Council of Europe for a two year and a half mandate, to replace his predecessor, Herman Van Rompuy, the first president of the Council of Europe, in the position since 2009.

El 30 de agosto, los veintiocho jefes de Estado o de Gobierno eligieron a Donald Tusk, antiguo primer ministro de Polonia, como presidente del Consejo Europeo para un mandato de dos años y medio, en sustitución de su antecesor, Herman Van Rompuy, el primer presidente del Consejo Europeo y en dicho puesto desde 2009.

2014 was a year of changes in the European Union (UE). Members of the European Parliament were elected, and, for the first time, the president of the European Commission was elected according to the Parliament election results. The new president is Jean-Claude Juncker.

El año 2014 fue un año de cambios para la Unión Europea (UE). Se eligió un nuevo Parlamento Europeo y, por primera vez, se nombró al presidente de la Comisión Europea en función de los resultados de las elecciones al Parlamento. El elegido fue Jean-Claude Juncker.



On the other hand, in the context of strengthening of the economic and monetary union (EMU), the European Central Bank assumed new power to supervise the European banks.

The Gross Domestic Product (GDP) of the 28 member states of the European Union progressed by 1.3% and the monetary union GDP grew by 0.8%. The main GDP rises were found in Estonia and Sweden (1.1%), followed by Hungary (0.8%) and Spain, Germany and Poland (0.7%). The economy only contracted in four out of the 28 countries of the European Union: Cyprus (0.7%), Greece (0.4%) and Austria and Finland (0.2%).

The economy of Europe is again facing, for the second time since the beginning of the financial crisis in 2007, the possibility of deflation –contracting of the general level of economic prices- considering since the beginning of the year 2014 a progressive and constant move closer to a environment of negative prices.

With an inflation objective by the European Central Bank (ECB) of about 2 per cent, the evolution of the European

Por otra parte, en el contexto del fortalecimiento de la unión económica y monetaria (UEM), el Banco Central Europeo (BCE) asumió nuevos poderes para supervisar los bancos europeos.

Por otra parte, el Producto Interior Bruto (PIB) de los 28 Estados miembros de la UE avanzó un 1,3% y el de la unión monetaria 0,8%. Las principales alzas del PIB se observaron en Estonia y Suecia (1,1%), seguidas de Hungría (0,8%), y de España, Alemania y Polonia (0,7%). La economía sólo se contrajo en cuatro de los 28 países de la Unión Europea (UE): Chipre (0,7%), Grecia (0,4%), y Austria y Finlandia (0,2%).

La economía de Europa vuelve a enfrentarse por segunda ocasión desde el comienzo de la crisis financiera de 2007 con la posibilidad de la deflación –contracción del nivel general de los precios de la economía-, al contemplar desde comienzos de 2014 un progresivo y constante acercamiento hacia entornos de precios negativos.

Con un objetivo de inflación por parte del Banco Central Europeo (BCE) situado en el entorno del 2%, la evolución de los precios

prices in the two first quarters of the year 2014 showed increments lower than 1 per cent (0.9 per cent and 0.7 per cent, respectively), that together with the weak economic growth found recently in the Euro area economy unable to see a near inflection point that could boost again the prices upwards.

This slight growth is not only due to the austerity measures put into practice but also to other reasons, as the fall of the oil price, the Euro devaluation, achieved thanks to the European Central Bank measures, making exports easier and imports more expensive though, as in the case of oil, as well as the politic of the European Central Bank. The ECB has printed money and has bought private and public debt, aiding to protect the States of the Euro area, reducing their interests.

According to Eurostat sources, across the 28 EU Member States, unemployment rate in 2014 was 10.2%, lower than the rate registered in 2013, 10.9%, whereas in the Euro area, the unemployment rate stood at 11.6%.

Europeos correspondiente a los dos primeros trimestres del ejercicio 2014 evidencia unos incrementos inferiores al 1% (0,9% y 0,7%, respectivamente), lo que unido al débil crecimiento económico mostrado recientemente por la economía de la Zona euro impide contemplar un punto de inflexión próximo que pueda reimpulsar nuevamente los precios al alza.

Este ligero crecimiento no se debe únicamente a las medidas de austeridad aplicadas, sino también a otras causas, como la bajada del precio del petróleo, la devaluación del euro, conseguida con las medidas del Banco Central Europeo, que ha facilitado las exportaciones, pero encarecido las importaciones, como en el caso del petróleo, y la política del Banco Central Europeo. El BCE ha impreso dinero y comprado deuda privada y deuda pública, ayudando a proteger a los Estados de la Eurozona, disminuyendo sus intereses.

Según fuentes del Eurostat, el índice de desempleo de la UE-28 registró durante 2014 un 10,2%, menor que el registrado en 2013 (10,9%). Al mismo tiempo, el índice de desempleo en la Eurozona se situaba en el 11,6%

By countries, the lowest unemployment rates were found in Germany and Iceland (5%) and the highest rates in Greece (26.5%) and Spain (24.5%).

Youth unemployment is defined as unemployment of those younger than 25 years. In November 2014, the seasonally adjusted youth unemployment rate in Spain was at 53.5 percent, the highest rate in the EU, followed by Greece (49,8%), Croatia (45,5%) and Italy (43,9%).

At the bottom of the list Germany (7.4%), Austria (8.9%) and Netherlands (9.7%).

In 2014, the value of the euro against the dollar stood at levels of the end of 2005.

The prospects of additional monetary easing in the Euro area and the confirmation of the economic activity acceleration in the United States have accentuated the downward trend of the euro value against the dollar, especially since mid December.

Thus, the period between the end of November 2014 and the beginning of January 2015 ended with a depreciation of the euro of 5.7%, 4.5% and 1.8% against

Por países, los menores índices de desempleo se encontraban en Alemania e Islandia (5%), y los mayores en Grecia (26,5%) y España (24,5%).

El desempleo juvenil se define como aquel que afecta a jóvenes menores de 25 años. En Noviembre de 2014, el índice de desempleo juvenil en España era de 53,5 por ciento, el mayor de la UE, seguido por Grecia 49,8%), Croacia (45,4%) e Italia (43,9%).

Al final de la lista se encontraban Alemania (7,4%), Austria (8,9%), y Holanda (9,7%).

En 2014, la cotización del euro frente al dólar se sitúa en niveles de finales de 2005.

Las expectativas de relajación monetaria adicional en la Eurozona y la confirmación de la aceleración de la actividad económica en Estados Unidos han acentuado la tendencia descendente de la cotización del euro frente al dólar, especialmente desde mediados de diciembre.

Así, el periodo comprendido entre finales de noviembre de 2014 y principios de enero de este año se ha saldado con una depreciación del euro del 5,7%, 4,5% y

the dollar, yen and pound, respectively, and of 14.7%, 2.6% and 6.3% regarding the end of 2013, standing at 1.1768 dollars, 141 yens and 0.7811 pounds on January 8th. In the same period the euro accumulated a depreciation of 6.3%.

As far as the European merchant fleet is concerned, at the end of 2014 the fleet of the 28 European Union (concerning vessels of 300 gt and over) increased by 2.66 per cent, in dwt terms, over 2013 increment of 5.79 per cent, and decreased by 1.92 per cent (-0.35 per cent in 2013) in number of ships. As of December 31st, 2014, the 28EU merchant fleet consisted of 8,095 vessels and 314 million dwt, representing 19.37 per cent of the world merchant fleet tonnage, whereas the Euro area tonnage represented 15.63 per cent of the world merchant fleet.

Recognizing the difference between a country's controlled and registered fleet, by countries, as for 31st December 2014, Malta's register snatched first place of the European Union fleet ranking with 1,757 vessels and 81.50 million dwt. In comparison to the previous year, it means an increase of 5.27% with reference to the

1,8% frente al dólar, yen y libra, respectivamente, y del 14,7%, 2,6% y 6,3% respecto a finales de 2013, cotizando el 8 de enero a 1,1768 dólares, 141 yenes y 0,7811 libras. En ese mismo periodo, el euro acumulaba una depreciación del 6,3%.

Por lo que a la flota mercante europea se refiere, a finales de 2014 la flota de la Europa de los 28, considerando los buques de más de 300 gt, se incrementó en un 2,66% en términos de tpm (frente al incremento del 5,79% en 2013), disminuyendo en un 1,92% (-0,35% en 2013) el número de buques. A 31 de diciembre de 2014, la flota de la UE28 estaba compuesta por 8.095 buques y 314 millones tpm, lo que representa el 19,37% del tonelaje total de peso muerto de la flota mercante mundial, mientras que el tonelaje de la Euro zona representaba el 15,63% de la flota mundial.

Distinguiendo entre la flota controlada y la flota registrada en el país, por países, a 31 de Diciembre de 2014, el registro de Malta arrebató al de Grecia el primer lugar del ranking de la flota de la Unión Europea, con 1.757 buques y 81,50 millones de tpm. En comparación con el año anterior, esto supone un incremento del 5,27% en el

number of ships and a 12.4% of dwt-increment.

As for December, 31st, 2014, the first shipping registries in the European ranking were, behind Malta, Greece (with 1,044 vessels and 78.19 million dwt), the United Kingdom (797 vessels and 37.76 million dwt) and Cyprus (829 vessels and 32.95 million dwt) that increased their national fleets in dwt terms over 2013, by 1.5% (Greece) and by 3% (Cyprus), whereas United Kingdom reduced its fleet by 6.6%.

Apart from the above mentioned countries, other European countries incremented their fleet tonnage during 2014, among them, Portugal that increased its fleet by 186.4% compared to 2013, Luxemburg by 92.8%, Belgium by 29.6% and Denmark by 13.7%. The rest of the European Union countries saw their fleets decrease comparing to 2013, such as Slovakia (-87.5%), Bulgaria (-46.5%), Germany (-22.8%), Latvia (-16.1%), Spain (-15.7%) and Italy (-13.4%) among others.

As of December 31st 2014, and within the European second registries of ships, the registry of Isle of Man held the highest

número de buques, y un incremento del 12,4% en tpm.

A 31 de Diciembre de 2014, los primeros registros en el ranking marítimo europeo eran, por detrás de Malta, Grecia (con 1.044 buques y 78,19 millones tpm), Reino Unido (797 buques y 37,76 millones tpm) y Chipre (829 buques y 32,95 millones tpm), que incrementaron sus flotas en registros nacionales, en tpm, con respecto a 2013, en un 1,5% (Grecia) y en un 3% (Chipre), mientras el Reino Unido reducía su flota en un 6,6%.

Además de los países ya mencionados, otros países europeos incrementaron el tonelaje de sus flotas durante 2014, entre ellos Portugal que aumentó su flota respecto a 2013 en un 186,4%, Luxemburgo en un 92,8%, Bélgica en un 29,6% y Dinamarca en un 13,7%. El resto de los países de la Unión Europea vieron decrecer sus flotas respecto a 2013, como Eslovaquia (-87,5%), Bulgaria (-46,5%), Alemania (-22,8%), Letonia (-16,1%), España (-15,7%) e Italia (-13,4%), entre otros.

A 31 Diciembre de 2014, dentro de los segundos registros europeos de buques, el registro de la Isla de Man aglutinaba el mayor

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA. EVOLUCION DURANTE 2014

BANDERA (PAIS)	1 DE ENERO DE 2014			31 DE DICIEMBRE DE 2014			% Cambio sobre 2013 TPM
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	
ALEMANIA	405	14.430	16.257	316	11.346	12.550	-22,8
BELGICA	75	4.139	6.427	80	5.133	8.328	29,6
BULGARIA	37	204	264	30	140	141	-46,5
CHIPRE	822	20.342	31.998	829	20.813	32.954	3,0
CROACIA	116	1.374	2.293	117	1.358	2.237	-2,4
DINAMARCA	452	12.208	14.578	462	14.235	16.581	13,7
ESLOVAQUIA	9	19	24	1	2	3	-87,5
ESPAÑA	149	2.434	2.186	144	2.212	1.842	-15,7
ESTONIA	27	270	61	24	323	56	-7,5
FINLANDIA	126	1.564	1.231	126	1.507	1.119	-9,1
FRANCIA	220	6.029	7.342	210	5.485	6.559	-10,7
GRECIA	1.081	43.324	77.038	1.044	44.046	78.196	1,5
HOLANDA	879	7.318	8.187	860	7.141	7.910	-3,4
IRLANDA	36	189	281	37	212	316	12,4
ITALIA	777	17.393	19.569	732	15.926	16.945	-13,4
LETONIA	22	180	76	21	167	64	-16,1
LITUANIA	43	370	289	37	344	252	-12,7
LUXEMBURGO	59	1.543	1.616	71	2.740	3.116	92,8
MALTA	1.669	46.336	72.483	1.757	53.050	81.503	12,4
POLONIA	41	59	52	38	43	48	-7,8
PORTUGAL	134	1.144	1.314	183	2.995	3.764	186,4
REINO UNIDO	887	29.922	40.439	797	27.766	37.764	-6,6
RUMANIA	18	65	56	17	64	55	-2,2
SUECIA	170	3.079	1.800	162	2.945	1.707	-5,2
TOTAL	8.254	213.935	305.861	8.095	219.993	314.010	2,66

Austria, Hungría, Eslovenia y República Checa países sin flota

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA

PAISES (Nº Buques / GT)	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2014
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	316 11.346
BELGICA	206 713.197	224 1.153.081	312 1.916.765	268 314.198	14 11.000	92 4.301.000	80 5.133
CROACIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -	117 1.358
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	462 14.235
IRLANDA	- -	- -	- -	187 195.111	36 227.000	37 162.000	37 212
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	144 2.212
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	210 5.485
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	1.044 44.046
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	732 15.926
LUXEMBURGO	- -	- -	- -	51 1.703.482	60 1.378.000	46 650.000	71 2.740
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	860 7.141
PORTUGAL	- -	- -	- -	337 880.779	164 1.097.000	142 1.033.000	183 2.995
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	797 27.766
AUSTRIA	- -	- -	- -	- -	20 78.000	0 0	0 0
FINLANDIA	- -	- -	- -	- -	143 1.496.000	126 1.466.000	126 1.507
SUECIA	- -	- -	- -	- -	238 2.794.000	168 3.244.000	162 2.945
MALTA	- -	- -	- -	- -	- -	1.693 43.911.000	1.757 53.050
CHIPRE	- -	- -	- -	- -	- -	842 20.715.000	829 20.813
ESLOVAQUIA	- -	- -	- -	- -	- -	8 22.000	1 2
POLONIA	- -	- -	- -	- -	- -	34 44.000	38 43
LETONIA	- -	- -	- -	- -	- -	18 138.000	21 167
ESTONIA	- -	- -	- -	- -	- -	29 294.000	24 323
LITUANIA	- -	- -	- -	- -	- -	44 368.000	37 344
BULGARIA	- -	- -	- -	- -	- -	36 298.000	30 140
RUMANIA	- -	- -	- -	- -	- -	12 54.000	17 64
TOTAL BUQUES en 2014						8.095	
TOTAL GT en 2014						219.993	
% FLOTA MUNDIAL	41,6	31,0	22,8	16,8	13,46	17,19	16,37
	38,3	31,2	28,0	14,7	14,95	21,33	19,91

Fuente: Lloyd's Register of Shipping (1961-71-81-91) - I.S.L.Bremen (Datos Dic. 2001-2014)

Austria, Hungría, Eslovenia y República Checa países sin flota

amount of tonnage (22.36 million dwt), followed by the NIS (16.95 million dwt), and the DIS (16.0 million dwt).

As regards the European fleet renewal rate, as for 31st December 2014, it highlights the United Kingdom with an order book of 7.2 million dwt, representing 32.75 per cent of its fleet at that time of the year (21.9 million dwt). UK was followed by The Netherlands, with a renewal rate of 26.37% and an order book of 2.77 million dwt. After them other countries, such as Greece, with a renewal rate of 12.56%, and Germany (10.86%).

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).

In 2014, the first four European ports regarding goods traffic were Rotterdam, with 444.7 million tons, 1% over 2013, and more than double the second port in Europe, as for the total handled goods, Antwerp, with nearly 200 million tons, followed by Hamburg (130 Mt) and Amsterdam (98 Mt). The fifth place was held by the port of Algeciras (88 Mt /

tonelaje (22,36 millones tpm), seguido por el NIS (16,95 millones tpm), y el DIS (16,0 millones tpm).

En cuanto al índice de renovación de la flota europea, a 31 de Diciembre de 2014, destaca el Reino Unido, con una cartera de pedidos de 7,2 millones de tpm, lo que representa el 32,75% de su flota total a esa fecha (21,9 millones tpm). Le sigue Holanda, con un índice de renovación del 26,37% y 2,77 millones de tpm en su cartera de pedidos. Y tras ellos otros países como Grecia, con un índice de renovación de flota del 12,56%, y Alemania (10,86%).

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).

En 2014, los cuatro primeros puertos europeos en cuanto a tráfico de mercancías eran Rotterdam, con 444,7 millones de toneladas, un 1% más que en 2013, y más del doble del segundo puerto europeo, en mercancías manipuladas, Amberes, con cerca de 200 (Mt), seguidos por Hamburgo (130 Mt) y Ámsterdam (98 Mt). El quinto lugar lo ostentaba el Puerto de Algeciras,

+2.6%), first port in the Mediterrean, followed by Marseilles (78 Mt/-1.8%), Bremen (78Mt/-0.6%) and Valencia (72 Mt/+4.6%).

During the year 2014, the order book of the European shipyards as a whole increased by 95%, from 2.6 million dwt at the beginning of the year to 5.1 million dwt at the end of 2014.

Leading the list of European shipyards Italy stands out, with an order book in 2014 of 19 vessels and 1.5 million cgt, followed by Germany, with 14 vessels and 1.3 million cgt. From the total 33 vessels on order of both countries, 30 are passenger vessels, that is 90.9% of the current orders.

Among the twenty main shipbuilder countries in the world, only 5.5 per cent of the total order book in terms of cgt and approximately 1% of dwt, will be built in the European Union shipyards (5.6 million cgt), mainly passenger ships.

In the last year 2014, the European Commission announced an ambitious measure package to guarantee the creation of alternative fuel stations all over Europe

(88 Mt/+2,6%) primer puerto del Mediterráneo, seguido por Marsella (78 Mt/-1,8%), Bremen (78 Mt/-0,6%) y Valencia (72 Mt/ +4,6%).

Durante el año 2014, la cartera de pedidos de los astilleros europeos en su conjunto aumentó 95%, pasando de los 2,6 millones tpm al comienzo del año, a los 5,1 millones tpm al finalizar 2014.

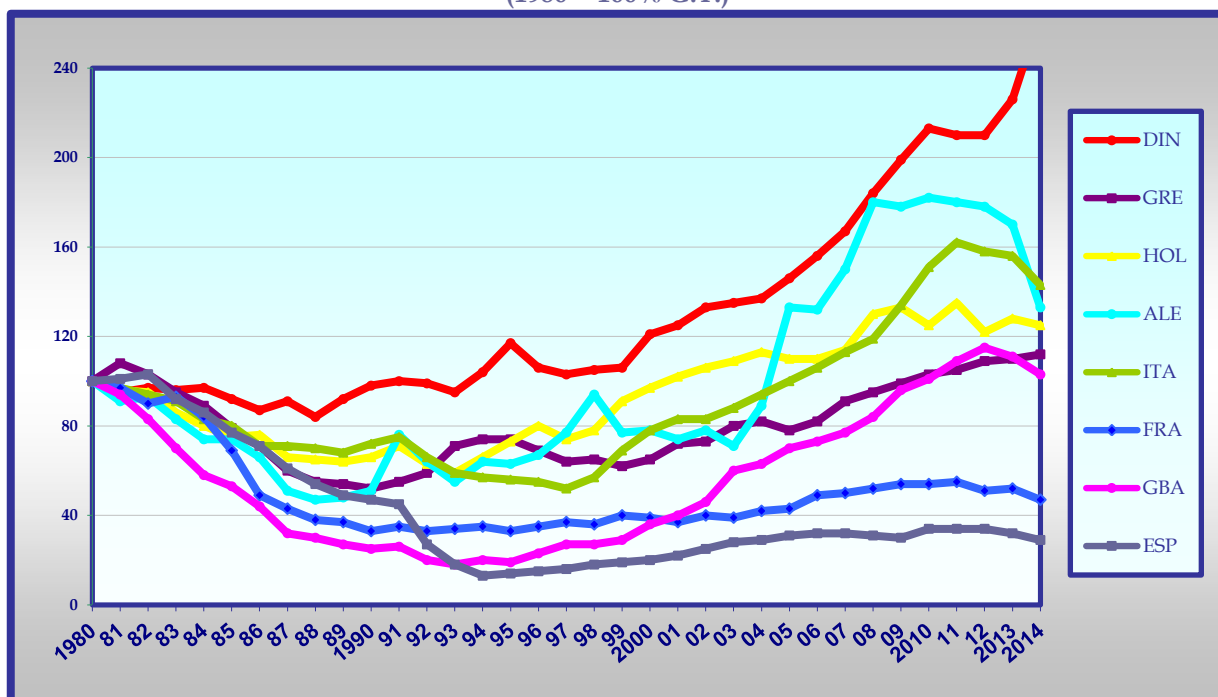
A la cabeza de los astilleros europeos, destaca Italia, con una cartera de pedidos en 2014 de 19 buques y 1,5 millones de cgt, seguida por Alemania, con 14 buques y 1,3 millones cgt. De los 33 buques en cartera del total de estos dos países, 30 son buques de pasaje, es decir un 90,9% de los pedidos actuales.

Entre los veinte primeros países constructores del mundo, sólo el 5,5% de la cartera de pedidos total en términos de cgt, y aproximadamente el 0,5% en tpm, será construido en astilleros de la Unión Europea (5,6 mill. cgt), principalmente buques de pasaje.

El pasado año 2014, la Comisión Europea anunció un ambicioso paquete de medidas para garantizar la creación de estaciones de combustible alternativas en

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS COMUNITARIAS DE 1980 A 2014

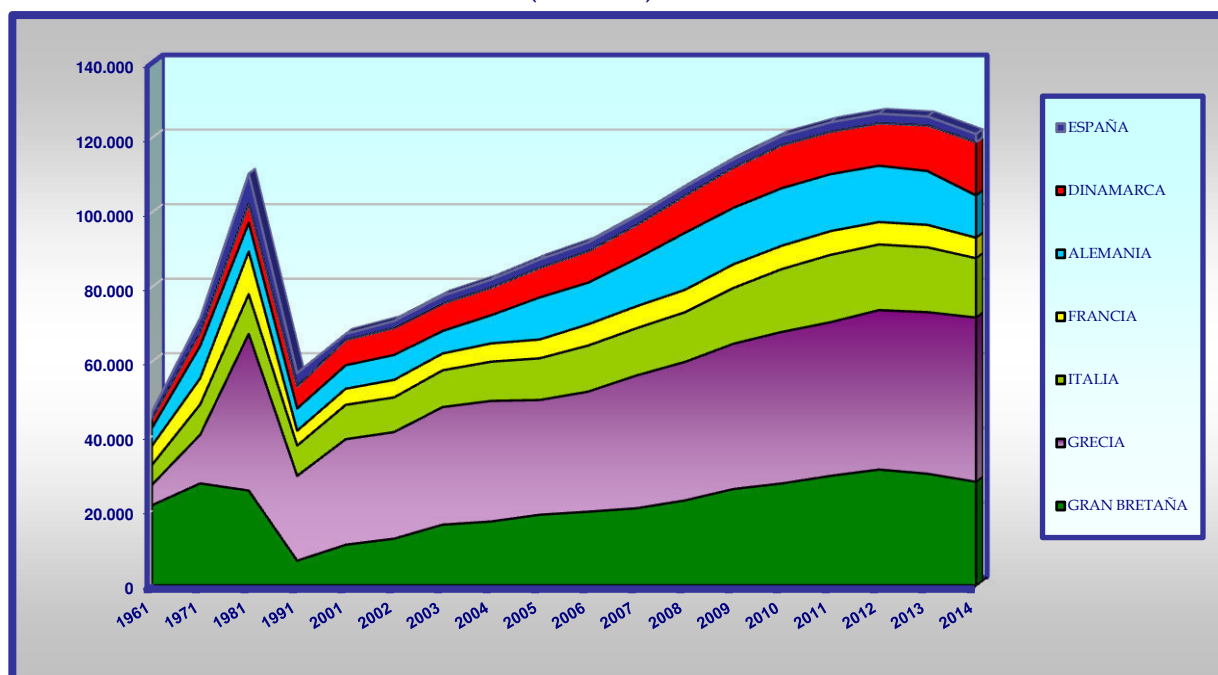
(1980 = 100% G.T.)



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

PRINCIPALES FLOTAS DE LA UNION EUROPEA (1961-2014)

('000 G.T.)



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

with design and utilization common rules. Among the main proposed measures, the Commission suggests that stations for refuelling Liquefied Natural Gas (LNG its acronym in English) in the 139 maritime and fluvial ports of the main trans-European transport network should be installed between 2020 and 2025. It is not about important gas terminals but fixed or mobile refuelling stations, and all the main ports of the European Union are included.

The European Union Transport Ministers agreed by the end of 2014 that the partial liberalization of the port services that was being negotiating in Brussels should be only applied to maritime ports of the trans-European transport network. Regulations, therefore, would affect only to those that be part of the basic network, that is those that register traffics of 24 million tons per year. Furthermore, this is not to be applied for the overseas ports of the community territory, among which the ports in the Canary Islands.

Therefore, liberalization would be partial since not all the services would be affected. The transport ministers decided not to include stowage and passengers,

toda Europa con normas comunes de diseño y utilización. Entre las principales medidas propuestas, la Comisión propone que se instalen estaciones para repostar Gas Natural Licuado (LNG, por sus siglas en inglés) en los 139 puertos marítimos y fluviales de la red principal transeuropea entre 2020 y 2025. No se trata de terminales importantes de gas, sino de estaciones para repostar fijas o móviles. Incluye a la totalidad de puertos importantes de la UE.

Los ministros de transporte de la Unión Europea acordaron a finales de 2014 que la liberalización parcial de los servicios portuarios que se está negociando en Bruselas se aplique únicamente a los puertos marítimos de la red transeuropea de transportes. La normativa, por tanto, afectaría sólo a aquéllos que forman parte de la red básica, es decir, los que registran un tráfico de 24 millones de toneladas al año. Además, quedan fuera los puertos de ultramar del territorio comunitario, entre los que se encuentran los de las Islas Canarias.

La liberalización, por tanto, sería parcial, ya que además no afectaría a todos los servicios. Los ministros de transporte decidieron excluir a la estiba y al pasaje y

and with regard to pilotage, it will be each State' decision to opt to open or not its access to the market. After the agreement, towing, fuel provision and waste treatment are the only services that should be completely liberalized in the ports of the basic network.

*The **Spanish economy** increased by 1.4% in 2014 –for the first time since 2008-, one tenth more than expected by the Government, at the same time that the GDP annual variation in the fourth quarter of the year speeded its growth up to 2%, moving forward 0.7% over previous quarter, according to INE sources.*

The International Monetary Fund improved its forecast for Spain, predicting a GDP growth of 2% for 2015 and 1.8% for 2016. The Bank of Spain recent forecast is still more optimistic, raising to 2.8% the GDP growth estimate for 2015 and to 2.7% for 2016. The improvement of the domestic demand and especially of the home consumption will be the key factor.

On the other hand, the rate of the Consumer Price Index (CPI) in Spain closed 2014 with a year-on-year decrease

respecto al practicaaje, será cada Estado miembro el que opte por abrir o no su acceso al mercado. Tras el acuerdo, el remolque, la provisión de combustible y el tratamiento de residuos son los únicos servicios que deberán liberalizarse por completo en los puertos de la red básica.

La **economía española** creció el 1,4 % en 2014 -por primera vez desde 2008-, una décima más de lo previsto por el Gobierno, al tiempo que la variación anual del PIB en el último cuatrimestre del año aceleró su crecimiento hasta el 2% y avanzó el 0,7% respecto al cuatrimestre anterior, según fuentes del INE.

El Fondo Monetario Internacional mejora sus previsiones para España, augurando un crecimiento del 2% del PIB en 2015 y del 1,8% para 2016. Las más recientes previsiones del Banco de España son todavía más optimistas al elevar al 2,8% la estimación de crecimiento del PIB para 2015 y al 2,7% en 2016. La mejoría de la demanda interna, y en concreto del consumo de los hogares, será el factor clave.

Por otro lado, El índice de precios de consumo (IPC) en España cerró 2014 con un descenso interanual del 1 %, debido,

of 1%, due mainly to the reduction in fuel and lubricant prices (INE).

This indicator already amounts six negative months, when its fall has been intensified with the December data that marked the lowest rate since July 2009 (when prices fell by 1%).

The Spanish economy is recovering dynamisms: consumption and investments are growing again, the construction sector, devastated after the real estate boom explosion in 2008, is reborn and foreign capital is back in the country.

All this is translated into a growth recovery of 1.4% in 2014, after a strong recession, what allows the companies to contract new workers.

In 2014, exports in Spain increased by 2.92 per cent comparing the previous year. Foreign sales represent GDP's 22.95 per cent.

On the other hand, during the same year, imports in Spain grew by 5.74 per cent regarding the last year. Foreign purchases represents GDP's 25.31 per cent.

principalmente, al abaratamiento de los carburantes y lubricantes (INE).

El indicador suma ya un semestre en negativo, en el que ha agudizado su caída con el dato de diciembre que marca la tasa más baja desde julio de 2009 (cuando los precios cayeron el 1 %).

La economía española está recuperando su dinamismo: el consumo y las inversiones vuelven a crecer, el sector de la construcción, devastado tras la explosión de la burbuja inmobiliaria de 2008, renace y el capital extranjero está de vuelta al país.

Todo esto se traduce en una recuperación del crecimiento del 1,4% en 2014 tras una fuerte recesión, lo que permite a las empresas contratar nuevos trabajadores.

En 2014 las exportaciones en España crecieron un 2,92% respecto al año anterior. Las ventas al exterior representan el 22,95% de su PIB.

Por su parte, durante el mismo año, las importaciones en España crecieron un 5,74% respecto al año anterior. Las compras al exterior representan el 25,31% de su PIB.

In 2014 there was a deficit in the trade balance, as, although an increment of exports has been produced, theses were smaller than imports.

En 2014 hubo déficit en la Balanza comercial ya que, a pesar de producirse un incremento de las exportaciones, éstas fueron menores que las importaciones.

In 2014, 433,900 jobs more than in the previous year were created, that means that employment in Spain increased by 2.53%, according to INE sources.

En 2014, se crearon 433.900 empleos más que en el año anterior, es decir el empleo en España creció un 2,53%, según fuentes del Instituto Nacional de Estadística (INE).

In line with it, the number of persons looking actively for a job decreased by 477,900 down to 5.46 million.

Paralelamente, el número de personas que buscan activamente un empleo bajó en 477.900 hasta los 5,46 millones.

Unemployment rate in Spain decreased in 2014 standing at 23.7%.

La tasa de desempleo en España bajó en 2014 y se situó en el 23,7%.

As far as the maritime market is concerned, on January 1st 2015, the Spanish shipping companies controlled 207 merchant ships with nearly 3.6 million gt. During 2014, the number of vessels decreased by 4 units (3 of them under Spanish flag and another one under foreign register), and the total gross tonnage by 5.6%. From the total controlled fleet, 57% of the vessels and 58% of the tonnage hoisted Spanish flag.

A 1 de enero de este año 2015, las navieras españolas controlaban un total de 207 buques mercantes de transporte, con 3,6 millones de toneladas de arqueo (GT). Durante 2014, el número de buques se redujo en 4 unidades (3 de las cuales operaban bajo pabellón español y 1 bajo pabellón extranjero) y el tonelaje en un 5,6%. Hoy operan bajo pabellón español el 57% de las unidades y el 58% del tonelaje controlado por navieras españolas.

In the whole of the last two years the fleet under Spanish register has lost 14 vessels

En el conjunto de los dos últimos años, la flota de pabellón español ha perdido 14

and almost 18% Gt, whereas the operated fleet under other registries has lost only two vessels but has kept practically its tonnage.

At the end of the year, the data of the port traffics confirm that 2014 has been the year of the Spanish economic recovery as a milestone has been achieved in the cargo movement in the Spanish ports. 482,030,313 handled tones, with an increment of 5.12 per cent compared to 2013, mirrored the good time for Spanish ports that have been stood at pre-crisis levels.

In the month of December 2014, the port of Valencia keeps last year figures with 5.7 million tones, an increment of 3.3% over 2013. It is followed by Barcelona (+6.1%), Cartagena (+16.6%) and Tarragona (+33.16%). On the other side, the port of Malaga that decreases by 41.85%, followed by Huelva (-38.1%) and Santander (-16.7%).

In the annual total figures, the Port of Algeciras Bay leads the list of Spanish and Mediterranean ports, with 95 million moved tones, and an increment of 4.56 per cent regarding last year figures,

buques y casi un 18% de sus GT, mientras que la operada en otros pabellones ha perdido 2 buques, pero prácticamente mantenido su tonelaje.

Los datos del tráfico portuario al cierre del año confirman que 2014 es el año de la recuperación económica española, y que se ha conseguido un hito en el movimiento de mercancías en los puertos españoles. Las 482.030.313 toneladas manipuladas, con un incremento del 5,12% respecto a 2013, reflejan el buen momento de los puertos españoles, y se sitúan en los niveles pre-crisis.

En el mes de Diciembre de 2014, Valencia se mantiene en cifras del año anterior con 5,7 millones de toneladas, un incremento sobre 2013 del 3,3%. Le siguen Barcelona (+6,1%), Cartagena (+16,6%) y Tarragona (+33,16%). En el lado opuesto, el puerto de Málaga que desciende un 41,85%, seguido por Huelva (-38,1%) y Santander (-16,7%).

En el acumulado anual, el Puerto Bahía de Algeciras lidera la lista de puertos españoles y del Mediterráneo, con sus 95 millones de toneladas movidas, y un incremento del 4,56% respecto del año

that distances from the second port, Valencia with 67million tones (+3.09 per cent).

The group of bulks, especially the dry bulks, has experienced increments (+11.7%) much higher than the average growth, exceeding 89.5 million tones, what means that sectors like construction (cement), the consumption of agricultural products (grains, fertilizers, fodder) and the energy products (coal) are being the main features of the recovery that the Spanish economy is showing. Likewise, the movement increment of oil products has caused an increment of the liquid bulks (+5.99 per cent), exceeding 160.9 million tones.

The largest group of cargos (46.5 per cent) and more profitable for the activity of the majority of the Spanish ports too is the general cargo group, that with 217.7 million tones increased by 2.1 per cent. As a whole from the total cargos 71% was transported in 14.2 million containers, that means the highest number of containers ever moved by the whole of the Spanish ports, with an increment of 2.2 per cent comparing the previous year. Likewise, the ro-ro traffic increased by 8 per cent, exceeding 47.9 million tones.

anterior, que lo alejan del segundo, Valencia y sus 67 millones de toneladas (+3,09%).

El grupo de los graneles, particularmente los sólidos, han experimentado crecimientos muy superiores a la media, +11,7%, hasta superar los 89,5 millones de toneladas, lo cual supone que sectores como la construcción (cemento), el consumo de productos agrícolas (cereales, abonos, pienso), y los productos energéticos (carbón) están siendo protagonistas de la recuperación que refleja la economía española. Igualmente, el incremento de los productos petrolíferos ha provocado un crecimiento de los graneles líquidos (+5,99%), hasta superar 160,9 millones de toneladas.

El grupo de mercancías más numeroso (46,5%) y más rentable para la actividad de gran parte de los puertos españoles es el de la mercancía general, que con 217,7 millones de toneladas creció un 2,1%. Del conjunto de esas mercancías, el 71% viajó en 14,2 millones de contenedores, cifra que supone el mayor número de contenedores jamás movido por el conjunto de los puertos españoles, con un incremento del 2,2% respecto al año anterior. Igualmente, el tráfico ro-ro creció un 8%, superando los 47,9 millones de toneladas.

The Spanish ports have managed to become a referent of Europe in the cruise traffic in the last years. During the last year 2014, 7,662,010 cruise passengers on board 3,700 cruise vessels set foot in some of the 46 Spanish port premises, figures that mean the consolidation of this kind of tourism. The prospects are positive, and according to the forecasts made by the Port Authorities, in 2015 a historic record of 8.1 million cruise passengers could be achieved.

Four Spanish ports among the top 50 worldwide in cruise ship traffic. Barcelona, Balearic Islands, Las Palmas and S.C. Tenerife concentrate 22% (5.7 million passengers) of cruise tourism in the main European ports.

On the other hand, Spanish shipyards contracted seven vessels in the first quarter of 2014, four fishing ships and three merchant vessels, most of them for exporting, according to official data of the Industry Ministry. The order book amounts 268,473 cgt, 16 per cent less than in the same period of 2013, although the orders increased by 56%.

Los puertos españoles han logrado convertirse en referentes de Europa en el tráfico de cruceros en los últimos años. En el último ejercicio de 2014, 7.662.010 pasajeros de crucero pisaron alguno de los 46 recintos portuarios a bordo de 3.700 cruceros, cifras que suponen la consolidación de este tipo de turismo. Las expectativas son positivas, y según las previsiones realizadas por las Autoridades Portuarias, en 2015 se podría alcanzar el récord histórico de 8,1 millones de pasajeros de crucero.

Cuatro puertos españoles entre los 50 primeros del mundo en tráfico de cruceros, Barcelona, Islas Baleares, Las Palmas y S.C. Tenerife concentran el 22% (5,7 millones de pasajeros) del turismo de cruceros en los principales puertos de Europa.

Por su parte, los astilleros españoles contrataron en el primer trimestre de 2014 siete buques, cuatro pesqueros y tres mercantes, la mayoría para exportación, según los datos oficiales del Ministerio de Industria. La cartera de pedidos suma 268.473 cgt, un 16% menos que en el mismo periodo de 2013, a pesar de que el número de pedidos aumentó un 56%.

The new financing from the bank companies and the approval of Europe to the tax lease invite optimism to the Spanish shipyards.

La nueva financiación por parte de las entidades bancarias y el visto bueno de Europa al tax lease invitan al optimismo a los astilleros españoles.

By the end of 2014, a total of 12 new orders under the new tax lease system were placed, for contracts that as a whole amounted more than 309 million Euros, and that have generated 1,370,000 work hours approximately.

A finales de 2014, se habían formalizado un total de 12 pedidos con el nuevo sistema de ‘tax lease’, para contratos que en su conjunto suman más de 309 millones de euros y han generado aproximadamente 1.370.000 horas de trabajo.

In July 2014, the new Maritime Navigation Law was passed, coming into effect on 25th September, more than nine and a half years after the draft was submitted in March 2005. This new law has updated and clarified the Spanish maritime legislation, taking our Maritime Law from the XIX century to the XXI century, and making it more and more closer to the Rotterdam Rules.

En Julio de 2014 se aprobó la nueva Ley de la Navegación Marítima, que entró en vigor el 25 de septiembre, más de 9 años y medio después de la presentación de anteproyecto, en marzo de 2005. Esta nueva ley ha modernizado y clarificado la legislación marítima española, llevando nuestro Derecho Marítimo del siglo XIX al siglo XXI y que nos acerca cada vez más a las Reglas de Rotterdam.

In 2015, Spain has taken on the mandate of the Naval Force of the European Union (EUNAVFOR) on the “Atalanta” operation to fight against piracy in the Indian Ocean. This is the fifth time that Spain assumes this mandate since it was set up in 2008.

En 2015, España ha asumido el mandato de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) de la operación “Atalanta” para la lucha contra la piratería en el océano Índico. Por quinta vez España asume este mandato desde que su comienzo en 2008.

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

The GDP of the Autonomous Community of the Basque Country grew by 1.2% along 2014, with a better evolution in the services and industry sectors, whereas the construction sector keeps negative growth rates.

El PIB de la Comunidad Autónoma del País Vasco creció un 1,2% a lo largo del año 2014, con un mejor comportamiento en el sector de servicios y en la industria, mientras que la construcción mantiene tasas de crecimiento negativas.

In 2014, the GDP evolution by Historic Territories has been positive in the three territories. Alava and Vizcaya increased both by 1.1% and Guipúzcoa by 1.4%.

La evolución del PIB por Territorios Históricos en 2014 ha sido positiva en los tres territorios. Alava y Bizkaia crecieron un 1,1% y Gipuzkoa un 1,4%.

Obviously, the improvement of the Spanish economy and the overcoming of the Euro area sluggishness should contribute to the revitalization of the Basque exports and consolidate the recovery of the economy to levels that could stand at over 2%.

Evidentemente, la mejora de la economía española y la superación de la atonía de la zona euro debería contribuir a la revitalización de las exportaciones vascas y a afianzar la recuperación de su economía en niveles que podrían situarse también por encima del 2%.

The industrial sector has achieved a positive evolution set at 1.0% that contrasts with the negative rates of the last years.

El sector industrial ha obtenido una evolución positiva cifrada en el 1,0% que contrasta con las tasas negativas de años anteriores.



On the other hand, although some recovery signs are being made out, the construction sector was still showing some signs of contraction during 2014 with a descent of 3.0%.

Por otra parte, aunque parecen vislumbrarse algunos síntomas de recuperación, el sector de la construcción continúa mostrando en 2014 signos de contracción con un descenso del 3,0%.

At the same time, the evolution of the service sector was also positive with an increment of 1.5%.

Asimismo, la evolución del sector servicios también fue positiva con un aumento del 1,5%.

The contribution of the foreign sector to the GDP has been positive. In this respect, the Basque foreign sales increased by 22,244 million Euros, what means a growth of 9.9% over same period in 2013. Imports, on the other hand, added 17,348 millions, having grown 9.9% too. This evolution made the foreign balance increase its positive values, standing at 4,896 million euros, 446 million euros more than in 2013.

La aportación del sector exterior al PIB ha sido positiva. De este modo, las ventas exteriores vascas ascendieron a 22.244 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 9,9% sobre el mismo período de 2013. Las importaciones, por su parte, sumaron 17.348 millones, habiendo crecido también un 9,9%. Esta evolución origina que el saldo exterior haya aumentado sus valores positivos, situándose en 4.896 millones de euros, 446 millones más que en 2013.

Exports to the 28 EU countries registered an increase of 12.9%. Among our main clients, exports heading towards the Netherlands increased by 77.9%, and 19.5% those shipped to Belgium. The sales to Portugal grew by 11.4%, 11.2% to the United Kingdom, 7% to Germany and 0.8% to France.

Las exportaciones a la UE-28 registraron un aumento del 12,9%. Entre nuestros principales clientes, aumentaron en un 77,9% las dirigidas a los Países Bajos, en un 19,5% las destinadas a Bélgica, 11,4% las ventas a Portugal, 11,2% al Reino Unido, 7% a Alemania y 0,8% a Francia.

With regard to other geographic areas, exports towards United States increased by 18.9 per cent and those sent to the new industrialized countries in Asia increased by 47.9 per cent.

Por lo que se refiere a otras áreas geográficas, las exportaciones a EEUU aumentaron en un 18,9% y las dirigidas a los nuevos países industrializados de Asia en un 47,9%.

By historic territories, the evolution of both commercial flows has been positive during the year 2014. Thus, exports have increased in the three territories, outstanding Vizcaya with 11.9%, followed by Alava (10.3%) and Guipúzcoa (7%). As for imports, Vizcaya grew 12.3%, Guipúzcoa by 6.4% and Alava by 3.9%.

Por territorios históricos, la evolución de ambos flujos comerciales ha sido positiva durante el año 2014. Así las exportaciones han aumentado en los tres, destacando Bizkaia con un 11,9%, seguida de Álava (10,3%) y Guipúzcoa (7%). En cuanto a las importaciones, Bizkaia crece un 12,3%, Guipúzcoa un 6,4% y Álava lo hace un 3,9%.

The Basque labour market improved during 2014. The data published by the Eustat showed a number of unemployed that is estimated at 152,300 representing a decrease of 13,300 people. Nevertheless, it is also worth considering that the number of employed people decreased in a year-to-year rate by 1.8 per cent, reducing by 16,300 people the total of people in work.

El mercado laboral vasco mejoró en el conjunto de 2014. Los datos publicados por el Eustat ofrecen una cifra de parados que se estima en 152.300 lo que representa una disminución en 13.300 personas. No obstante, también se ha de tener en cuenta que la cifra de empleados disminuyó en tasa interanual, en un - 1,8%, lo que supone reducir en 16.300 personas el total de ocupados.

With these figures, the unemployment rate of the Basque Country stood at 14.5%, 0.8 points less regarding the fourth quarter of 2013.

Con estas cifras, la tasa de paro de la C.A. de Euskadi se sitúa en el 14,5%, 0,8 puntos menos respecto al cuarto trimestre de 2013.

In employment terms, Guipúzcoa is the Historic Territory that shows a more positive year-on-year evolution, as its employed number increased by 5,100 people, whereas the working population decreased by 4,100 in Alava and by 17,300 in Vizcaya.

En términos de empleo, Guipúzcoa es el Territorio Histórico que presenta una evolución interanual más positiva, ya que su cifra de ocupados aumenta en 5.100 personas, mientras que disminuye en 4.100 la población ocupada en Álava y en 17.300 la correspondiente a Bizkaia.

As far as the unemployed population is concerned, the decrease amounted 600 people in Alava, 9,200 in Vizcaya and 3,500 in Guipúzcoa. These evolutions give rise to an unemployment rate of 15.8% in Alava and of 15.7% in Vizcaya, whereas the unemployment rate in Guipúzcoa stood at 12.1%.

Por lo que se refiere a la población parada, las disminuciones son de 600 en Álava, 9.200 en Bizkaia y 3.500 en Guipúzcoa. Estas evoluciones originan una tasa de paro del 15,8% en Álava y del 15,7% en Bizkaia, mientras que la tasa de paro de Guipúzcoa se sitúa en el 12,1%.

2014 was a year in which market volatility was driven more by endogenous, industry-specific factors. In the oil market, the war that did break out was the one between Saudi Arabia and US shale oil producers, which caused the oil price to end the year in a virtual free fall.

2014 ha sido un año en el que la volatilidad del mercado fue producto de factores endógenos propios del sector. En el mercado del petróleo estalló la guerra entre Arabia Saudita y los productores de petróleo de esquisto de EEUU, lo que provocó que el precio del petróleo terminara el año en caída libre.

The Brent oil registered in December 2014 an average price of 62.3 dollars/barril, what means a decrease of 21.4% monthly and 44% year-on-year. The past 7th January 2015, it stood at

El petróleo Brent registró en diciembre un precio medio de 62,3 dólares/barril, lo que supone un descenso del 21,4% mensual y del 44% interanual. El pasado 7 de enero se situó por debajo de los 50 dó-

below 50 dollars for the first time since 2009. This evolution mirrors the excess of supply by the producer countries and a controlled demand as a result of the world growth pace

lares, por primera vez desde abril de 2009. Esta evolución refleja el exceso de oferta por parte de los países productores y una demanda contenida a consecuencia del ritmo del crecimiento mundial.

The tanker freight market collapsed in recent years almost exclusively attributed to the US shale oil revolution and the subsequent decline in oil imports. Sharply lower rates, combined with a pervasively negative market sentiment, hit ordering of new vessels. The result is that the market is now facing a new upswing in the oil trades on the back of the lowest orderbook in more than a decade. A further improvement in fleet utilization thus looks highly likely. Nevertheless, time charter rates for tankers saw a small but steady upward trend during 2014.

El mercado de fletes de buques tanque se desplomó en los últimos años debidos exclusivamente a la revolución del petróleo de esquisto y posterior caída de las importaciones de petróleo. Una caída aguda de los fletes, junto a un mercado obstinadamente negativo, afectó el pedido de nuevos buques. El resultado es que el mercado se enfrenta ahora a una nueva alza del comercio de petróleo con la menor cartera de pedidos en más de una década. Se ve pues muy probable una nueva mejoría en la utilización de la flota. No obstante, los time charter de buques tanque vieron una pequeña aunque estable alza durante 2014.

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.

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.

Unfortunately, the dry bulk market is at the other end of spectrum.

Lamentablemente, el mercado de bulk carriers está al otro extremo del espectro.

Ordering of new vessels rebounded quickly after the financial crisis, driven by market optimism on China, and fleet growth has thus remained stubbornly high. Meanwhile, the forces shaping the commodity appetite of the market's biggest customer, China, are changing. The country's growth rate slowed, while the pressure for more environmental friendly energy use has intensified. The result is a downshift in the growth rate of dry bulk trade amid persistently high fleet growth.

As far as our mini dry bulk fleet is concerned, dry bulk freight rates had small although firm increments during 2014 from the levels of 2013. Apparently, the positive trend was very fragile as in the month of January of 2015 they fell again.

On 2nd January 2014, The Baltic Dry Index begun the year at 2,113 points starting a gradual decrease along the year down to 509 points on 2nd January 2015, what means a fall of 24 per cent compared to the previous year.

Los pedidos de nuevos buques se recuperaron rápidamente tras la crisis financiera llevados por el optimismo de mercado en China y de ese modo el crecimiento de la flota ha permanecido tenazmente alto. Mientras tanto, las fuerzas que determinaban las ansias de materias primas del mayor cliente del mercado, China, están cambiando. Se ha frenado el índice de crecimiento del país mientras se ha intensificado el uso de energías más inocuas para el medio ambiente, con el resultado de una ralentización en los precios de bulk carriers y un persistentemente alto crecimiento de la flota.

Por lo que a nuestra flota mini granelera se refiere, los fletes de cargas secas a granel tuvieron pequeños aunque firmes incrementos durante 2014 desde los niveles de 2013. Aparentemente, la tendencia positiva fue muy frágil ya que en Enero de 2015 volvieron a caer.

A 2 de Enero de 2014, el Baltic Dry Index comenzaba el año en 2.113 puntos, disminuyendo su valor paulatinamente a lo largo del año hasta situarse el 2 de Enero de 2015 en los 509 puntos, lo que supone un descenso del 24% sobre el año anterior.

Record high rates for the larger LPG carriers were seen during 2014. Driven by a massive expansion of exports from the USA and healthy Middle East exports, and despite a contraction in the ammonia seaborne trade, it is estimated that total shipping demand for LPG and ammonia climbed by 16% during 2014. Combined with 6% fleet growth, the utilization rate ascended by 10% and reached an all-time-high of 99%. This resulted in a two-fold increase in average spot earnings for VLGC at 68,000 \$/day. The hike in spot rates were less pronounced for the smaller ships; a midsize LPG carrier earned on average 17% more in 2014, at 32,000 \$/day.

Market conditions in the shipping sector in which our LPG fleet operates turned out to be considerably more difficult in 2014 than anticipated, and it is expected the business environment to remain challenging in 2015.

After some improvement in the market balance during the first part of 2014, a set-back was seen during the second half. Economic and geopolitical factors contributed to disappointing overall

Durante 2014 se han visto precios record para los LPG de mayor tamaño. Llevados por una masiva expansión de las exportaciones desde EEUU y del Medio Este y a pesar de la contracción en el transporte de amoniaco, se estima que la demanda total de transporte para LPG y amoniaco se incrementó en un 16% durante 2014. Junto con un crecimiento del 6% de la flota, el índice de utilización de la flota aumentó un 10% alcanzando el 99%, el mayor porcentaje de todos los tiempos. Esto ocasionó que de media los ingresos spot para VLGC se duplicaran a 68.000 \$/día. La subida de los precios para buques más pequeños fue menos pronunciada; un LPG de tamaño medio ingresó de media un 17% más en 2014, a 32.000 \$/día.

Las condiciones de mercado en el sector en el que opera nuestra flota de LPG fueron considerablemente más difíciles en 2014 que lo que se había anticipado, y se espera que las condiciones de negocio permanezcan desafiantes en 2015.

Tras algunas mejoras en el equilibrio del mercado durante la primera parte de 2014 durante el segundo semestre se observó un retroceso. En 2014, factores económicos y geopolíticos contribuyeron a un

demand growth for smaller gas carriers in 2014. Another factor that put a strain on the market was a number of unscheduled turnarounds in the petrochemical industry which reduced availability of products for exports.

crecimiento decepcionante de la demanda total de los LPG de menor tamaño. Otro factor que añadió tensión al mercado fue un número de cambios no previstos en la industria petroquímica que redujo la disponibilidad de productos a exportar.

As far as our reefer fleet is concerned, the competition with the container industry goes on increasing whereas the reefer vessels are reducing.

Por lo que respecta a nuestra flota frigorífica, la competencia de la industria contenerizada sigue aumentando mientras la de los buques frigoríficos se reduce.

The world fleet of reefer vessels reduced by 3.6 per cent during 2014, being its share in the world merchant fleet of 0.3 per cent. During the past year, only two units, with 11,000 dwt entered the world fleet.

La flota mundial de buques frigoríficos se redujo durante 2014 (-3.6%), siendo su participación en la flota mundial del 0,3%. Durante el pasado año, tan solo dos unidades, con 11.000 tpm entraron en la flota mundial.

Out of the 789 reefers existing in the market, with 4.4 million dwt, only 30 units are younger than 15 years.

De los 789 buques frigoríficos existentes en el mercado, con 4,4 millones tpm, solo 30 unidades tienen menos de 15 años.

In terms of volume, the global reefer shipping market transported 98.64 million metric tons in 2014.

En volumen, el mercado marítimo total de buques frigoríficos transportó 98,64 millones de toneladas métricas en 2014.

Even though the world specialised reefer fleet is constantly reducing in favour of refrigerated containers, there would remain a long-term role for our reefer

Aunque la flota mundial de buques frigoríficos se está reduciendo constantemente a favor de los contenedores refrigerados, nuestra flota

fleet, since they move particularly sensitive cargos that are poorly suited to travelling in containers and it is affected to a captive market, and it is attached to a captive market.

Furthermore, the market loyalty of the Basque reefer fleet makes it unaffected by all these changes.

The Basque merchant fleet is still a young fleet with an average age of 9.3 years, as for December, 31st, 2014, younger than the world fleet average age and pretty comparable as well as to the Spanish and the main European fleets.

Along the year 2014, the associated fleet has been increased by the entry of three vessels. “Telma Kosan”, LPG of 5,771 dwt, belonging to Gasnaval, S.A., and the dry cargo and container ships “Ura” and “Sua”, of 6,800 dwt each, that belong to the fleet of Naviera Murueta, S.A.

As for December, 31st, 2014, the associated fleet comprised 55 merchant vessels and tugs, with a total of 331,796 gt and 584,242 dwt.

frigorífica seguirá teniendo su puesto en el mercado, ya que transporta cargas sensibles, difíciles de llevar en contenedores, y afecta a un mercado cautivo.

Además, la fidelización de la flota frigorífica vasca hace que estos cambios no le afecten de un modo tan profundo.

La flota mercante vasca continua siendo una flota joven con una edad media, a 31 de Diciembre de 2014, de 9,3 años, más joven que la edad media de la flota mundial, y equiparable, asimismo, a la de la flota española y a la de las principales flotas europeas.

A lo largo del año 2014, la flota asociada se ha visto incrementada con la incorporación de tres buques. El “Telma Kosan”, LPG de 5.771 tpm, perteneciente a Gasnaval, S.A. y los buques de carga seca y portacontenedores “Ura” y “Sua” de 6.800 tpm cada uno y que pertenecen a la flota de Naviera Murueta, S.A.

A 31 de Diciembre de 2014, la flota asociada estaba compuesta por 55 buques mercantes y remolcadores, con un total de 331.796 gt y 584.242 tpm.

By flags, and excluding those vessels involved with port inner traffic, 76.19% of the associated fleet is registered under the Canary International Register, 14.29% in the Registry of Madeira, 4.76% in the British Register and the remaining vessels in other registries.

One more year, during 2014, 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 initiated in 1993 and has provided training during 2014 to a total of 84 students, reaching since the beginning of this Program a number of 1,717 cadets that have benefitted from this Program, of which 1.067 were bridge students and 650 engine students.

Sharing the concern of the European Commission and the European Parliament for the shortage of European Union officers especially in the intra-

Por banderas, y excluyendo los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 76,19% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario, el 14,29% en el Registro de Madeira, el 4,76 % bajo bandera Británica y el resto en otros registros.

Un año más, durante 2014, 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 viene desarrollándose desde el año 1993, ha facilitado durante 2014 un total de 84 embarques, alcanzando desde su inicio los 1.717 embarques de alumnos que se han beneficiado de este Programa, de los cuales 1.067 eran alumnos de puente y 650 alumnos de máquinas.

Compartiendo la preocupación de la Comisión y del Parlamento Europeo por la escasez de marinos comunitarios, especialmente en el tráfico intraeuropeo



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.

(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.

The Basque ports moved a total of 34.4million tones during 2014, representing 7.15 per cent of the total tons of the port system, with an increase over 2013 of 4.31 per cent.

En 2014, los puertos del País Vasco movieron un total de 34,4 millones de toneladas, lo que representa un 7,15% del total de toneladas del sistema portuario, con un crecimiento sobre 2013 del 4,31%.

The Port of Bilbao moved more than 30.9 million tons in 2014, what means an increment of 2.9 per cent regarding 2013.

El Puerto de Bilbao movió el pasado año más de 30,9 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 2,9% respecto a 2013.

The extension works of the dock-pier of Punta Sollana, with which it is intended to create a second berth in that installation that consolidates and extend the existing port traffics in the adjoining industrial zone, consisting in dry and liquid bulks.

Las obras de prolongación del dique-muelle de Punta Sollana con la que se pretende generar un segundo atraque en esta instalación que consolide y amplíe los tráficos portuarios existentes en la zona industrial contigua, consistentes en graneles sólidos y graneles líquidos.

The new berth is expected to move a total of 500,000 tons per year of dry bulks and 1,500,000 tons per year of liquid bulks. These figures will be added

El nuevo atraque espera mover un total de 500.000 toneladas al año en granel sólido y 1.500.000 toneladas al año de granel líquido. Estas cifras se unirán al

to about a million tons that are handled presently along the berth existing in Punta Sollana.

cerca del millón de toneladas que se manipulan a través del atraque actualmente existente en Punta Sollana.

On the other hand, it is highlighted the consolidation of Vizcaya as one of the most attractive destinations among the European cruise circuits. In this respect, during 2014, nearly 60 passenger ships called at the Getxo berths, 14 more than in the previous year, and 80,161 cruise passengers, 43% more than in 2013.

Por otra parte, se destaca la consolidación de Bizkaia como uno de los destinos más atractivos entre los circuitos europeos de cruceros. En este sentido, por los muelles de Getxo llegaron en 2014 cerca de 60 barcos de pasajeros, 14 más que en 2013 y 80.161 cruceristas, con un crecimiento del 43% sobre el año anterior.

As for the Port of Pasajes, is it worth mentioning its “remarkable re-emerging” that closed 2014 with a traffic increment of 18.5%, after a year 2013 when the movement decreased worryingly by less than three million tons.

En cuanto al Puerto de Pasajes, es digno de mención su «despunte singular», que cerró 2014 con un incremento de tráfico del 18,5%, tras un año 2013 en el que el movimiento descendió de forma preocupante por debajo de las tres millones de toneladas.

The Port of Pasajes registered the highest increase in percentage terms in traffics of all Spanish ports during 2014, much above the average rate of 5% of the general count. The final result, advanced by the Pasajes Port Authority, of 3,503,184 tons, improved the estimates that the institution had given (3.4 millions).

El puerto pasaitarra registró la mayor subida porcentual de tráfico en los puertos del Estado el pasado año, muy por encima de la media del 5% en el cómputo general. El resultado final que adelantó la Autoridad Portuaria de Pasajes, de 3.503.184 toneladas, mejoró la estimación que había realizado la institución (3,4 millones).

The Port of Pasajes has buried definitely the project of an outward terminal. The Board of Directors of the Pasajes Port Authority has slowed down sharply the processing of the so called Jaizkibel project. It is not only rejected but there is not either enough margins to be taken up again shortly, as it has been withdrawn from the Infrastructures Director Scheme.

El puerto de Pasajes ha enterrado, definitivamente, el proyecto de la terminal exterior. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes ha frenado en seco la tramitación del proyecto llamado Jaizkibel. No sólo lo descarta; también deja muy poco margen para retomarlo a corto plazo al suprimirlo de su Plan Director de Infraestructuras.

On the other hand, the Basque Minister of Environment and Territorial Politics, pointed out that the cost of the different performances carried out by the Basque Government due to the storms happened the last winter amounted 16 million Euros.

Por otra parte, la consejera vasca de Medio Ambiente y Política Territorial, cifró en 16 millones de euros el coste de las distintas actuaciones realizadas en los puertos dependientes del Gobierno vasco a consecuencia de los temporales del invierno pasado.

The Basque shipyards, on the other hand, have guaranteed workload for about two years.

Los astilleros vascos, por otra parte, tienen garantizada carga de trabajo para unos dos años.

From the 13 operations set into motion at present in the whole State, 11 are in Basque shipyards. Apart from those operations there are vessels contracted without tax lease, as the last orders of La Naval in Sestao.

De las 13 operaciones puestas en marcha en la actualidad en todo el Estado, 11 son de astilleros vascos. Además de esas operaciones hay buques contratados sin 'tax lease', como los últimos pedidos de La Naval de Sestao.

The new tax lease, therefore, and in spite

El nuevo 'tax lease', por tanto, y pese a

of it is still difficult to be applied, is stabilizing.

On the other hand, during 2014 the pirate attacks reduced worldwide by 7.2%, and some additional 27% in Somalia, Gulf of Aden and Red Sea area, where only 11 attacks were registered, compared to 15 attacks in 2013 and 217 in 2011; and no hijacking either. This positive outcome is the result of the continued protection from the naval forces operating in that zone as well as of the self-protection measures implemented aboard the vessels.

It is also worth mentioning the decrease, one more year, of the accidents due to hydrocarbon spilling in tankers that, in 2014 and according to ITOPF (International Tankers Oil Pollution Federation), only amounted 4,000 tones, the great majority of them (3,000 tones) due to an only accident. Although this figure is slightly higher than the record low in the years 2012 and 2013, it confirms the decreasing trend of the last decade.

As a reference of that, it must be remembered that in the 70s the

que sigue siendo complicado de aplicar, va estabilizándose.

Por otra parte, durante el año 2014 los ataques piratas se redujeron en el mundo en un 7,2% y aún un 27% adicional en la zona de Somalia, Golfo de Adén y Mar Rojo, donde sólo se registraron 11 ataques, frente a los 15 de 2013 y 217 de 2011, y ningún secuestro. Este resultado positivo es consecuencia de la continuada protección de las fuerzas navales que operan en la zona y de las medidas de autoprotección aplicadas por los buques.

También es digno de mención el descenso un año más de los vertidos de hidrocarburos en accidentes de buques tanque que, en 2014 y según datos de ITOPF (International Tankers Oil Pollution Federation), sumaron solo 4.000 toneladas, la gran mayoría de las cuales (3.000 t.) se deben a un único accidente. Si bien esta cifra es ligeramente superior a la de los mínimos históricos de 2012 y 2013, confirma la tendencia decreciente de la última década.

Como referencia, cabe recordar que en los años 70 los vertidos accidentales

accidental spillages exceeded 319,000 tones, being 21,300 tons/year in the decade 2000-2009.

superaron las 319.000 toneladas, y que en el decenio 2000-2009 fueron de 21.300 toneladas/año.

These figures prove, once more, the permanent commitment of the oil tanker shipowners and their crews in order to achieve a safer and cleaner transport.

Estas cifras demuestran, una vez más, el constante compromiso de los armadores de petroleros y de sus tripulaciones por un transporte más seguro y más limpio.

Since the 1st January, 2015, in the ECAs zones (Sulphur Emission Controlled Areas, vulnerable areas where sulfur oxide emissions are controlled, i.e. Baltic Sea, Caribbean Sea, Puerto Rico and the Virgin Islands as well as an area of 200 nautical miles off the coast of Canada and the USA) it is forbidden to use marine fuels with maximum sulfur contents of 0.10 per cent. Outside these zones, the limit is kept at 3.5 per cent until 31st December, 2019, and subsequently, it will be reduced to 0.50 per cent from the year 2020.

A partir del 1 de enero de 2015, en las zonas SECA (Sulphur Emission Controlled Areas, zonas vulnerables donde se controlan las emisiones de óxidos de azufre: Mar Báltico, Mar Caribe, Puerto Rico e Islas Vírgenes, y un área de 200 millas náuticas de las costas de Canadá y Estados Unidos), se prohíbe utilizar combustibles marinos con un contenido máximo de azufre superior al 0,10 por 100. Fuera de estas zonas, el límite se mantiene en el 3,5 por 100 hasta el 31 de diciembre de 2019 y, posteriormente, se reduce al 0,50 por 100 a partir de 2020.

Fuel costs, by far, represent a ship operator's largest expense, having increased about 400% in the last 10 years. Over the life of a ship, fuel costs used to represent only a fraction of a shipowner's capital costs. Today

Los costos de combustible, representan con mucho el mayor gasto de operación de un buque, habiéndose incrementado en un 400% en los últimos 10 años. En la vida de un buque, el costo de combustible solía equivaler a una pequeña fracción de

this relationship is the other way around, with the cost of fuel now far exceeding capital costs including debt servicing. At a time when the industry may be about to turn a corner following many years of very depressed freight rates, there is thus a real danger that the switch to fuel distillate could inhibit recovery as it begins.

It is important to remember that MARPOL Annex VI permits options for alternative compliance instead of switching to distillate. However, very few companies will be in a position to use Exhaust Gas Cleaning Systems ('scrubbers') before 2015, due to questions of cost, reliability and uncertain environmental performance. They are nevertheless expected to play an important role in the future, and it may be easier for ships to make investment decisions about installing such equipment once there is greater clarity about the cost of fuel distillate when the 0.1% ECA limit applies.

To simplify, it can be said that the sulfur oxide depends on the fuel used, and the nitrogen oxide is a product

los costos de capital del armador. Hoy esta relación ha dado la vuelta, con el costo de combustible excediendo con mucho los costos de capital, incluyendo el pago de intereses. En un momento en que la industria podría estar saliendo de muchos años de fletes deprimidos, hay un peligro real de que el paso a combustibles destilados pueda impedir la recuperación desde su comienzo.

Es importante recordar que el Anexo VI del MARPOL permite opciones de cumplimiento alternativo al cambio a combustibles destilados. Sin embargo, muy pocas empresas podrían utilizar Sistemas de Limpieza de Gases de Escape ('scrubbers') antes de 2015, debido a cuestiones tales como costo, fiabilidad e incierto rendimiento medioambiental. Sin embargo, se espera que jueguen un papel importante en el futuro, y pueda ser más fácil para los buques tomar decisiones de inversión sobre instalar tales equipos cuando haya una mayor claridad en el costo de combustibles destilados una vez se aplique el límite del 0,1% SECA.

Simplificando, se puede decir que los óxidos de azufre dependen del combustible usado y los óxidos de

derived from the technology of the engine.

nitrógeno son un producto derivado de la tecnología del motor.

A sort of fuel that resolves both problems at the same time is the natural gas (LNG). Its advantage as marine fuel is that it does not generate Sox, so that scrubbers are not required for the gas cleaning.

Un combustible que resuelve ambos problemas a la vez es el gas natural (LNG). Su ventaja como combustible marino es que no genera SOx, por lo cual no requiere de scrubbers para limpieza de gases.

Similarly, relatively few ships are expected to make immediate use of LNG. Although projects exist to fit new build ships with dual-fuel systems that can use LNG in ECAs, for most existing vessels the engineering involved will probably be too expensive to permit retrofitting.

Se espera que relativamente pocos buques hagan un uso inmediato de LNG. Aunque existen proyectos para incorporar a los buques nuevos con sistemas de doble combustible para utilizar LNG en las SECAS, para la mayoría de los buques existentes la ingeniería necesaria será probablemente demasiado cara para permitir la reconversión de combustible.

In fact, the LNG consumption as marine fuel will carry on increasing and it will go from 150,000 tons at present to 2.0 million tons in 2019.

De hecho, el consumo de LNG como combustible marino seguirá aumentando, y pasará de las 150.000 toneladas actuales a los dos millones en 2019.

The Ballast Water Management Convention is developed by the International Maritime Organization (IMO) and is therefore the best instrument to achieve the objective of protect local ecosystems from the impact

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha elaborado la Convención para la Gestión de las Aguas de Lastre que es el mejor instrumento para conseguir el objetivo de proteger los ecosistemas locales del impacto de especies invasivas

of invasive species carried in ships' ballast water.

The international shipping organizations expect the Convention will be ratified very shortly and enter into force as early as 2016. Shipowners that have not already done so, will be required to spend between US\$1M and US\$5M to install a BWMS (Ballast Water Management System) on each of their ships in accordance with the schedule established in Assembly Resolution A.1088(28). It is estimated that there are 50,000 ships that require to be fitted with BWMS over a 5 year period.

However, this may also create an impossible situation for ships that trade to the United States, where unilateral national regulation is already in force. The US regulations ultimately require all ships that discharge ballast into US waters (12 miles) to treat this through a US Coast Guard (USCG) approved BWMS.

Currently there are a number of BWMS in the USCG testing and approval process, but none that have as yet received type approval. The resulting

transportadas en las aguas de lastre de los buques.

Organizaciones marítimas internacionales esperan que esta Convención se ratifique muy pronto y entre en vigor en 2016. Los armadores que no lo hayan hecho ya, tendrán que gastar entre uno y cinco millones de dólares para instalar un BWMS (Ballast Water Management System) en cada uno de sus buques, según el calendario establecido por la Resolución de la Asamblea A.1088(28). Se estima que unos 50.000 buques tendrán que instalar un BWMS en los próximos cinco años.

Sin embargo, esto también puede crear una situación imposible para los buques que operen en EEUU, donde una regulación nacional unilateral ya está en vigor. Esta regulación requiere en última instancia que todos los buques que descarguen agua de lastre en aguas de EEUU (12 millas) tengan un BWMS aprobado por la Guardia Costera (USCG).

Existen actualmente varios BWMS en proceso de prueba y aprobación por la USCG, pero ninguno ha recibido la aprobación final. El dilema resultante

dilemma would force the international shipping industry to spend millions of dollars on BWMS that may not achieve US type-approval and therefore will need to be replaced in a short period of time.

These issues include the lack of robustness of the current IMO type-approval process for the expensive new treatment equipment that ships will be required to install on board, the criteria to be used for sampling ballast water during Port State Control inspections, and the need for 'grandfathering' of existing type-approved equipment that has already been fitted by shipowners in good faith.

The concerns of shipowners are seemingly shared by a number of flag states, including some that have already ratified the Convention

On the other hand, on 14 April 2015 came into force The Nairobi Wreck Removal Convention (NWRC), which, The Convention provides a strict liability, compensation and compulsory insurance regime for States affected by a maritime casualty. It makes the

forzaría a la industria marítima internacional a gastar millones de dólares en BWMS que podrían no recibir la aprobación de EEUU, y por tanto tendrían que reemplazarlo en un corto período de tiempo.

Estas cuestiones resumen la falta de robustez del actual proceso de la OMI de aprobación de los nuevos y caros equipos de tratamiento que los buques deberán instalar a bordo, los criterios de uso de las muestras de aguas de lastre durante las inspecciones del Port State Control, y la necesidad de proteger los tipos aprobados de equipos existentes que ya han sido instalados por los armadores de buena fe.

Las preocupaciones de los armadores son compartidas según parece por un número de países de bandera, incluyendo algunos que ya han ratificado la Convención.

Por otra parte, en Abril de 2015, entró en vigor La Convención de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragios. La Convención prevé una estricta responsabilidad, compensación y régimen de seguro obligatorio a los Estados afectados por un accidente marítimo, que hace

registered owner of a ship liable for locating, marking and removing a wreck deemed to be a hazard in a State's Convention area.

responsable al armador de un buque de ubicar, delimitar y retirar los restos considerados un riesgo en el área de un Estado perteneciente a la Convención.





Buque “TELMA KOSAN” - L.P.G. 4.317 GT - 5.771 TPM
Año de construcción 1994 – (GASNAVAL, S.A.)



Buques “URA” y “SUA” - Carga General. 5.335 GT - 6.800 TPM
Año de construcción 2009 – (Naviera Murueta, S.A.)

DINÁMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS



ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

El día 19 de Junio tuvo lugar la Asamblea General de Asociados en la Bodega La Rioja Alta, Haro, precedida de una ofrenda floral en la Basílica de Nuestra Señora Virgen de la Vega de dicha localidad, con el cántico de la Salve Marinera y Salve Regina.

El programa contó también con una visita guiada a la Bodega, seguido de un almuerzo en sus instalaciones.

Durante la Asamblea General se hizo entrega de la Memoria de la Asociación correspondiente al año 2013 a todos los asistentes.

Al Acto asistió la Directora de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, D^a Almudena Ruíz de Angulo.

El tradicional Almuerzo de Navidad se celebró en esta ocasión en el Real Club Marítimo del Abra en Las Arenas (Getxo).

Previamente, los Asociados y Old Fellows asistieron a una Misa en la Capilla del Convento de las Reparadoras, oficiada por el padre Don José Luis Villacorta, a quien desde aquí agradecemos su atención y damos la bienvenida.





Celebración de la Junta General de la Asociación. Visita a la Bodega La Rioja Alta, Haro.

GERENCIA DE LA ASOCIACIÓN

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

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2014

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, entre ellos con 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, cuenta desde hace muchos años con la colaboración y el apoyo del Gobierno Vasco para el desarrollo y fomento 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, ya consolidado, 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 2014 se han llevado a cabo un total de 84 embarques, de los cuales 55 correspondieron a estudiantes de puente, y 29 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 2014:

Relación de Alumnos y Alumnas embarcados durante 2014

ALUMNOS	EMPRESAS	BUQUES
Aitor Rocha García	Ibaizabal Management Services, S.L	Montesperanza
Eder Utrero Beaskoetxea	Ibaizabal Management Services, S.L	Montesperanza
Unai Aguirre Pastor	Globalgas, S.A.	Celanova
Jedey Castilla Gil	Naviera Murueta, S.A.	Laida
Eder Zuñiga Espinosa	Ibaizabal Management Services, S.L	Gatika
Rebeca González Rebollo	Naviera Murueta, S.A.	Laga
Jon Rodríguez Andrés	Ibaizabal Management Services, S.L	Montestena
Javier Ernesto Galiano Bernal	Ibaizabal Management Services, S.L	Monte Toledo
Jon Arteta Solaguren	Ibaizabal Management Services, S.L	Monte Toledo
Iago García Vázquez	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa Veintiseis
Vega García Braña	Naviera Murueta, S.A.	Luno
Sergio Durán Vaquero	Naviera Murueta, S.A.	Lea
Eder Zuñiga Espinosa	Ibaizabal Management Services, S.L	Galdames
Maidier Alvarez Mañarikua	Ibaizabal Management Services, S.L	Galdames
Iago García Vazquez	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa treintaydos
Irina Petrov	Naviera Murueta, S.A.	Albiz
Iban Gontan Aranguren	Naviera Murueta, S.A.	Medal
Cristina Tejedor Oliveros	Naviera Murueta, S.A.	Anzoras
Daniela Patricia Pita Gomes	Naviera Murueta, S.A.	Muros
David Ortega Rodríguez	Atlántico Shipping, S.L.	Barizo
Endika Amurrio Santiago	Ibaizabal Management Services, S.L	Monte Toledo
Manuel País Tajés	Naviera Galdar, S.A.	Izar Argia



Samuel Irigoyen Crujeiras	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Arucas</i>
Mikel Solas Pastor	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Gatika</i>
Alba Hernando Barran	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Gatika</i>
Daniel Arturo Alonso Fraile	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laga</i>
Iñot Agirregoikoa Bikandi	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Seis</i>
Rubén Abajo Alamo	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Ocho</i>
Francisco Javier Lorenzo González	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Cinco</i>
Ander Bilbao Alonso	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Jorge Irijoa Chans	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Gabriel Martínez de Pisson	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Francisco José Hermida Díaz	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Veintiseis</i>
Jon Arteta Solaguren	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Jon Azkue Cuesta	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Bouga</i>
Eloy Couto Orol	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Aitor Alcibar Iglesias	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Mª Aurora Abelairas García	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Rubén Abajo Álamo	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta</i>
Alba Hernando Barran	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Gatika</i>
Cristina García Martínez	Gasnaval, S.A.	<i>Telma Kosan</i>
Diego Varela Pensado	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laga</i>
Francisco Vera Andreu	Naviera Murueta, S.A.	<i>Anzoras</i>
Jhonatan Jesús Valverde	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Julián Jaime Ramirez Quispe	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Lucía Nikole Amiano Echeandia	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Willy Andre Nieves Serruto	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Sergio Durán Vaquero	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Bouga</i>
Jorge Irijoa Chans	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Pedro Iván Sánchez Carbayo	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta</i>
Asier Inchaustegui Mintegui	Naviera Murueta, S.A.	<i>Ura</i>
Antonio José Sueiras Zaurin	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Imanol Lequerica Orbe	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Sergio Franza Prieto	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Xila Taracido Jimenez	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Elisardo Pérez Berbia	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Cristina Urionabarrenechea	Naviera Murueta, S.A.	<i>Medal</i>
Adolfo Pastor González	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Anaga</i>
Gorka Peiroten Iturbe	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Arucas</i>



Rafael Damborenea Moreno
 Javier Goicoechea Díez
 Piero Alonzo Mur Herrera
 Daniel Alonso Fraile
 Ekaitz Rivas Arbinaga
 Victor Rubio Martínez
 Ignacio Torcida Bedia
 Francisco Javier Lorenzo
 Iban Gontan Aranguren
 Gonzalo Ruíz Berasategui
 Ander Lupiola Lavin
 Felix San Martín Fernández
 Jaione Durana Fernández
 Vega García Braña
 Jon Arteta Solaguren
 Hugo Gomes Tramullas
 Jacobo Portela Juncal
 Maitane Estevez Garcés
 Maitane Estevez Garcés
 Gonzalo Valle Dávila
 Maitane Estevez Garcés
 Daniel Juarez Piedra
 Mikel Bartolomé Rodríguez
 Jorge López García
 Cristina Tejedor Oliveros

Ibaizabal Management Services, S.L
Ibaizabal Management Services, S.L
Ibaizabal Management Services, S.L
Naviera Murueta, S.A.
Naviera Murueta, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L
Ibaizabal Management Services, S.L
Ibaizabal Management Services, S.L
Naviera Murueta, S.A.
Naviera Murueta, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L
Ibaizabal Management Services, S.L
Ibaizabal Management Services, S.L
Atlántico Shipping, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L
Ibaizabal Management Services, S.L
Ibaizabal Management Services, S.L
Ibaizabal Management Services, S.L
Naviera Murueta, S.A.
Ibaizabal Management Services, S.L
Atlántico Shipping, S.L.
Ibaizabal Management Services, S.L
Naviera Murueta, S.A.
Naviera Murueta, S.A.

Ibaizabal Ocho
Ibaizabal Seis
Monte Toledo
Laga
Laida
Monte Toledo
Monte Toledo
Ibaizabal Siete
Muros
Albiz
Galdames
Sertosa Treintaydos
Montesperanza
Bouga
Montestena
Montestena
Sertosa Treintaydos
Sertosa Treinta
Aitor Uno
Anzoras
Sertosa Treinta
Barizo
Sertosa Treinta
Muros
Ura



**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2014**

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
2014	55	29	84
TOTAL 1993-2014	1.066	651	1.717

En otro orden de cosas, la Asociación participó, en el mes de Septiembre, en la Reunión del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos para debatir el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.

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, y con la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, recibiendo puntualmente información sobre novedades legislativas del ámbito marítimo, 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, 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 continúan siendo D. Javier Zapatero Manguillot y D. Juan José López Inoriza, pertenecientes a dos de nuestras empresas asociadas, quienes asisten a las reuniones mensuales, participando en los debates y propuestas y formulando consultas de interés común para nuestros asociados.

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.



AFILIADOS EN EMPRESAS DEL R.E.M.												AFILIADOS EN				
AÑOS	GRUPO PRIMERO					GRUPO SEGUNDO		GRUPO TERCERO			TOTAL	OTRAS SITUACIONES				
	Mercante	Pesca	Estiba	Otros	TOTAL	GRUPO 2A	GRUPO 2B	C. AJENA	C. PROPIA	TOTAL		Desempleo	Convenio Especial	As.Sanitaria emigr. sin c. especial	Asimilados alta	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
2014	11.232	6.942	6.937	3.849	28.960	3.631	5.323	4.973	12.918	26.845	55.805	10.600	2.440	24	0	68.870
En el período 1985-1994 los afiliados en otras situaciones se incluyen en los Grupos Primero, Segundo y Tercero de afiliados en empresas del R.E.M.																

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

La Escuela de Náutica de Bilbao y la Asociación de Navieros Vascos han mantenido siempre una estrecha colaboración, principalmente en el desarrollo del Plan de Prácticas académicas y profesionales para el embarque de Alumnos procedentes de las Escuelas de Náutica, que la Asociación tiene suscrito con 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 participan 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 2013 - 2014 un total de 55 nuevos ingresos. En dicho período el número de Licenciados/as de Náutica fue de 13 y el de Máquinas Navales 21.

En otro orden de cosas, queremos señalar el total apoyo de la Asociación de Navieros



vascos al Proyecto “*CMI COMPASS, COMPÁS MAGNÉTICO INTEGRAL, PARA OBTENCIÓN DE DESVÍOS EN TIEMPO REAL*” elaborado por el Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación, de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas navales de Bilbao, UPV/EHU al considerar que supone de gran ayuda el conocimiento en tiempo real de los desvíos de la aguja magistral a bordo, con la consiguiente ventaja al confeccionar de una manera sencilla el Certificado Oficial de la Tablilla de Desvíos.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA

La Asociación de Navieros Vascos forma parte del Consejo Asesor de la Escuela de Administración Marítima, adscrita a la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco.

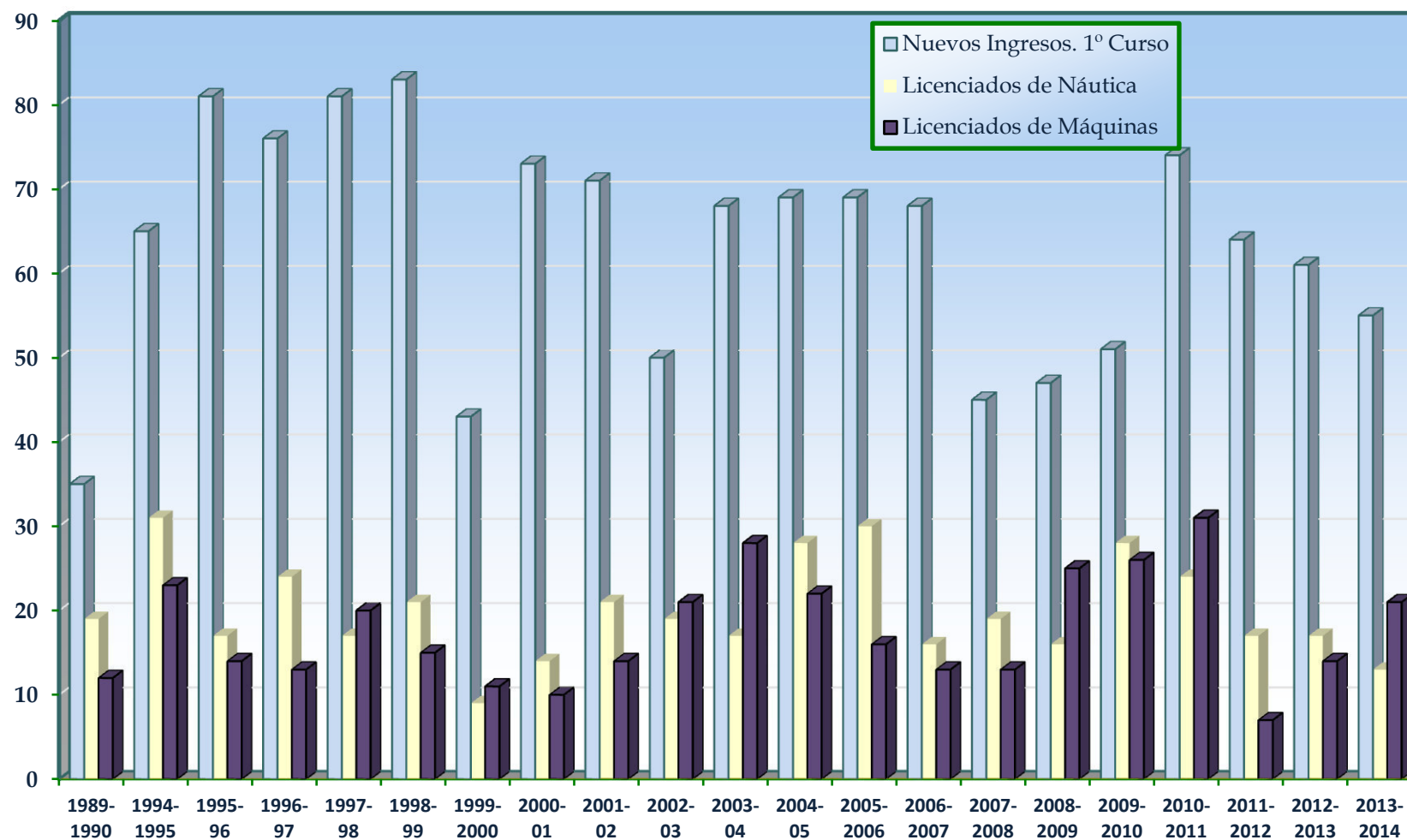
La Escuela de Administración Marítima, se encarga del reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales del transporte marítimo mediante la impartición de cursos, organización de seminarios y jornadas, programa de becas, y publicaciones del ámbito marítimo.

Asimismo, 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.

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



ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE NAUTICA Y MAQUINAS NAVALES DE BILBAO



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 previamente, la impartición de clases de Economía Marítima 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, D. José Antonio Martínez Ortíz de Landaluze.



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

Asimismo, el Sr. Secretario General ha mantenido encuentros con los responsables del Registro de Panamá, y con las autoridades del Ministerio de Transportes cubano.

Por otro lado, 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.

ACTIVIDAD DIVULGATIVA

Durante el año 2014 la Asociación ha mantenido puntualmente informados a sus asociados sobre las novedades legislativas relativas al sector marítimo, asuntos laborales y otros temas de interés, 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 continúa 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 16000000003, 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.

En el mes de marzo la Asociación organizó una Jornada sobre las Inspecciones MOU y el Plan Lista Blanca, en colaboración con los responsables de la Capitanía Marítima de Bilbao, que se celebró en el Hotel Abando, y que resultó de gran interés para los asistentes.



Jornada sobre las Inspecciones MOU y el Plan Lista Blanca

El día 27 de marzo, el Propeller Club del País Vasco – Port of Bilbao, acogió el encuentro anual de los Propeller Club de España, coincidiendo con el tradicional almuerzo-conferencia que se celebró en la Sociedad Bilbaina, y que en esta ocasión contó con la participación del Presidente de nuestra Asociación, D. Alejandro Aznar, como orador invitado, quién ofreció una conferencia bajo el título: *“Evolución y Actualidad del Sector Naviero”*.



*Conferencia: “Evolución y Actualidad del Sector Naviero”
Propeller Club del País Vasco – Port of Bilbao*

Asimismo, en el mes de diciembre, la Asociación estuvo representada en el Foro Galicia Marítima (FOGAMA), por nuestro Asesor jurídico, D. Manuel González, participando en la Mesa Redonda “Ley de Navegación Marítima: alcance y contenido de sus principales

novedades”, desde el punto de vista del “Propietario, Armador y Naviero”, conferencia que se celebró en Vigo.



*Mesa Redonda “Ley de Navegación Marítima: alcance y contenido de sus principales novedades”
FOGAMA – Vigo*

CAMBIO DE DOMICILIO SOCIAL

Finalizado el contrato de arrendamiento, tras setenta y cinco años de actividad en la sede de Colón de Larreátegui, la Asociación de Navieros Vascos se traslada, a partir del mes de julio de 2015, a las nuevas oficinas de la **Calle Uribitarte, 8 – 5º Dcha. 48001 Bilbao.**

Estas nuevas instalaciones se encuentran igualmente en el centro de Bilbao, junto al Edificio Albia, y cuentan también con Sala de Juntas y Biblioteca.

Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

RELACIÓN DE ARMADORES Y BUQUES

A 1 de Enero de 2015

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
	TOTAL	7.666	7.300



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 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>	Recogida residuos, salvamento C.I	1.786	3.180
TOTAL		4.641	6.353



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

MURELOIL, S.A.

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

NAVIERA GALDAR, S.A.

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

NAVIERA MURUETA, S.A.

<i>Laga</i>	Carga seca y portacontenedores	3.911	5.651
<i>Laida</i>	Carga seca y portacontenedores	3.911	5.651
<i>Medal</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.500
<i>Muros</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.500
<i>Albiz</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.700
<i>Anzoras</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.700
<i>Ura</i>	Carga seca y portacontenedores	5.335	6.800
<i>Sua</i>	Carga seca y portacontenedores	5.335	6.800
TOTAL		32.464	45.302

RODIA CANTABRICA, S.L.

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

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

EMPRESAS SIN FLOTA

* **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**

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

11 EMPRESAS

54 BUQUES

331.535 GT

584.104 TPM

Bilbao, 1 de Enero de 2015

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

