

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2016

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 2016**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2016
- 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 2016**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2016
- 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, quisiera comenzar estas líneas de la Memoria anual y de la Asamblea General de nuestra Asociación saludando a todos los asociados presentes en esta Junta, así como a nuestros Old Fellows, a la comunidad marítima y, por supuesto, a nuestras autoridades.

En el transcurso del año tenemos que lamentar los fallecimientos de D. Manuel Ruiz de Velasco y Francisco, que por su empuje e iniciativa fue paradigma del empresariado naviero de su época, de D. Manuel González Rodríguez, nuestro querido compañero y amigo, asesor jurídico de la Asociación durante los últimos años y de D. José Ignacio Goitisoló, primer Secretario General de la Asociación tras su refundación en 1981. Descansen en Paz.

Y ya por lo que respecta a lo acontecido durante el pasado año, cuya exposición la podéis encontrar en más profundidad en la Memoria que se os ha entregado, me gustaría resaltar algunos detalles significativos de la evolución del sector y de nuestra Asociación:

En 2016, la economía mundial se expandió sólo un 2,2 por ciento, la tasa de crecimiento más baja desde la gran recesión de 2009.

La raíz del decaimiento de la economía mundial está en el débil ritmo de las inversiones mundiales, la disminución del crecimiento del comercio mundial, y de la productividad y el alto nivel de deuda.

Los bajos precios de las materias primas han exacerbado estos factores en muchos de sus países exportadores desde mediados de 2014, mientras que los conflictos y las tensiones geopolíticas siguen pesando en las perspectivas económicas en varias regiones.

También el crecimiento de la productividad laboral ha disminuido notablemente en la mayoría de las economías desarrolladas y en muchos países en vías de desarrollo al haber afectado esta

débil inversión a factores tales como la tasa de innovación, la formación de los trabajadores y la calidad de las infraestructuras.

El crecimiento estimado del comercio mundial de sólo 1,2% en 2016 se revela como el tercer índice de crecimiento más bajo en los últimos 30 años.

El comercio marítimo mundial global se ha expandido un 2,5% en 2016 a 11.100 millones de toneladas, y una distancia media de viaje de 5.000 millas náuticas, casi el doble de carga que la que se transportaba en el año 2000 y tres veces la que se llevaba a mediados de los ochenta. Para poner esto en perspectiva, en 1990 cada persona en el planeta requirió que se enviaran 0,7 toneladas de carga; en 2016 esta cifra es más del doble con 1,5 toneladas de carga enviada por persona a pesar de la extraordinaria expansión de la población mundial.

No obstante, la confianza en los mercados marítimos sigue siendo débil y comparable solo a la existente durante la última recesión económica mundial y la recuperación completa de los mercados de fletes requerirá varios años de sólidas mejoras para elevar las tasas de utilización de la flota. Para ello la sobrecapacidad de la flota en casi todos los sectores debe reducirse drásticamente.

En este sentido, el Canal de Panamá ampliado podría acortar las distancias de viaje entre los Estados Unidos y Asia y aumentar aún más la oferta de buques.

En 2016, las condiciones del mercado en la mayoría de los sectores marítimos fueron muy difíciles. Sólo en los primeros diez meses de 2016, el índice ClarkSea (un promedio de fletes para los principales tipos de barcos comerciales) cayó un 37%.

Para la carga seca en particular, 2016 ha sido un año horrible después de que el Índice Baltic Dry Index (BDI) alcanzase su mínimo histórico de 290 puntos el 10 de febrero (11.793 puntos el 20 de mayo de 2008). A medida que avanzaba el año, el BDI mejoró continuamente hasta alcanzar su máximo del año a mediados de noviembre con 1.261 puntos.

Para los petroleros, que habían gozado de un espléndido 2015, la fortuna se desvaneció como se esperaba y los niveles de flete se desplomaron a lo largo del año a medida que las causas que

sustentaban el mercado se deterioraban, ocasionando que el timecharter a un año bajase casi un 40%.

El sector frigorífico tradicional está pasando por años difíciles, pero en comparación con los contenedores frigoríficos parece haber llegado a aguas más tranquilas. Sin embargo, si se toman en cuenta los niveles de flete actuales, aún queda mucho por mejorar.

La afluencia masiva de buques de LPG, ha impulsado la oferta muy por delante de la demanda haciendo que los fletes spot, que ya se habían reducido a más de la mitad durante el segundo semestre de 2015, se hayan vuelto a reducir a la mitad durante 2016; y una cartera de pedidos actual equivalente al 22% de la flota, no es precisamente un buen augurio.

La extraordinaria reducción de los precios del búnker, que comenzó a finales de 2014 y continuó a lo largo de 2015, proporcionó un alivio, ya que ayudó a amortiguar la caída de los fletes en algunos segmentos. En 2016, sin embargo, los precios del búnker comenzaron a aumentar y casi se duplicaron desde su comienzo, aunque partiesen desde una base baja.

La industria de la construcción naval continúa por un camino plagado de dificultades. La gravedad de la crisis actual se hace más evidente cada día y el precio medio de las nuevas construcciones se ha reducido al nivel más bajo desde finales de 2003. Desde 2013, el volumen de pedidos disminuyó más de un 80% en Corea del Sur y Japón. Aunque es difícil estimar qué astilleros seguirán construyendo en el futuro, algunas fuentes estiman que el número de astilleros activos podría bajar de los 630 actuales a tan solo 380 para fines de 2017. Afortunadamente y aun cuando en todas las regiones fuera de Europa, la cartera de pedidos ha disminuido, en Europa ha ido aumentando de forma lenta pero constante.

También el nuevo convenio de gestión de las aguas de lastre, ya ratificado, los nuevos límites de azufre que entrarán en vigor en 2020 y otros reglamentos relativos a óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, y partículas PM, podrían suponer una gran ayuda para mantener abiertos un mayor número de astilleros.

En Euskadi los resultados socio económicos de 2016 son bastante esperanzadores con un crecimiento medio del año del 3,1%, dos décimas por encima del correspondiente a 2015.

La afiliación a la Seguridad Social anotó un incremento interanual del 1,9% y el paro se redujo en un 8,8%, tasa sensiblemente superior a la de los dos años precedentes (2,1% en 2014 y 6,7% en 2015).

También los datos de comercio exterior ofrecen un resultado muy positivo al obtenerse un incremento del saldo exportación-importación del 19 % respecto a 2015.

Por lo que a nuestra Asociación se refiere, en el terreno de la formación y dentro del Convenio suscrito con la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, durante el pasado año 78 alumnos realizaron sus prácticas a bordo de los buques asociados, 51 correspondieron a estudiantes de puente y 27 a estudiantes de máquinas alcanzándose desde 1993 la cifra total de 1.882 alumnos, 1.179 de puente y 703 de máquinas. Creo no exagerar si digo que esta ha sido, es y será la gran obra social de nuestra asociación gracias al incondicional apoyo del Gobierno Vasco y que ya ha servido de modelo en otros países de nuestro entorno.

Asimismo, el Gobierno Vasco sigue apoyando el Short Sea Shipping, a través de un Convenio de Colaboración con nuestra Asociación, para la promoción de este tipo de transporte dentro de la cadena logística europea.

Para nuestras navieras asociadas este ha sido un año de franca expansión:

En marzo se constituyó la naviera Itsas Gas Bunker Supply S.L. teniendo como accionistas al Ente Vasco de la Energía, Remolcadores Ibaizabal y Naviera Murueta, que adquirió posteriormente el buque tanque “Monte Arucas” con el fin de adaptarlo durante 2017 para que realice operaciones de bunkering de GNL como combustible marítimo en la cornisa cantábrica.

En abril, comenzó el corte de chapa del “Monte Udala”, primero de los cuatro Suezmax contratados por el Grupo Ibaizabal con Navantia y que se entregará a finales de este año.

En octubre, Astilleros Balenciaga entregó el buque “Telmo” a nuestra asociada Urola Shipping y ya en 2017 su gemelo “Deun” siendo estos los mayores buques construidos en el astillero desde su constitución en 1921.

Ya en las postrimerías del año, nuestra asociada Atlántico Shipping adquirió el buque multipropósito y cargas pesadas “MORAIME”.

A 31 de diciembre de 2016, 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 336.395 GT y 589.340 TPM.

Dentro ya de la vida asociativa, quisiera dejar constancia de nuestro agradecimiento a Dña. Miren Iñigo que, tras treinta y cinco años, dejó el pasado año nuestra asociación en aras de una merecida jubilación.

También quiero agradecer efusivamente a Dña. Itziar Otxoa su ayuda en las circunstancias absolutamente imprevisibles que se nos han presentado, y su dedicación para garantizar el funcionamiento normal de nuestra asociación.

Deseo terminar estas breves palabras con un reconocimiento muy especial a Dña. M.^a Carmen Martínez Moya que, a pesar de estar atravesando una difícil etapa, ha continuado prestándonos su incondicional ayuda, por no mencionar su fundamental contribución a esta Memoria. Sin su pericia, dedicación y solitario esfuerzo esta hubiera sido imposible.

Nuestra gratitud también al Secretario General, Sr. Martínez de Landaluce, por su esfuerzo y dedicación.

Asimismo, el agradecimiento a nuestra 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 DURANTE 2016

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:	D. Alejandro Aznar Sáinz
Secretario:	D. José Antonio Martínez Ortíz de Landaluce
Vocal:	D. Francisco Garaygordobil Amorrortu , <i>por Ibaizabal Management Services, S.L.</i>
Vocal:	D. 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 2016

- **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^a MIREN IÑIGO (*Old Fellow Honoris Causa*)
- D. JORGE IRAZOLA
- D. JOSÉ M^a JÁUREGUI
- D. JULIO JOSÉ JUANES



(Continuación)

- **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 **SANTURTZI (BIZKAIA)**
Teléfono: 94-487 12 00 - *Fax:* 94-487 12 07
e-mail: comercial@bilbaoport.es
Web: <http://www.bilbaoport.es>

BULK TRADING, S.L.

Dirección: Plaza Zubiko, 1-1º Dpto. 5
48930 **LAS ARENAS-GETXO (BIZKAIA)**
Teléfono: 94-480 00 77 - *Fax:* 94-463 36 50
e-mail: clientes@bulktrading.es

GASNAVAL, S.A.

Dirección: Parque Empresarial Ibarraerri
Ituriondo, 18, Edificio A-1
48940 **LEIOA (BIZKAIA)**
Teléfono: 94-479 56 00 - *Fax:* 94-416 73 16
e-mail: gasnaval@gasnaval.com

GLOBALGAS, S.A.

Dirección: Luis Carlos Vázquez, 4 Local
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 2016, 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 336.395 GT y 589.340 TPM.

Las variaciones producidas en el año 2016 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2016

BUQUES

- “ALICE ONE” – Remolcador – 1.373 GT – 1.030 TPM
(Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “PLATTE REEFER” – Frigorífico – 3.649 GT – 4.298 TPM
(Albacora, S.A /COINASA)

TOTAL ALTAS 2016: 2 BUQUES - 5.022 GT - 5.328 TPM

BAJAS DURANTE 2016

BUQUES

- “GOGOR” – Remolcador – 162 GT – 92 TPM
(Ibaizabal Management Services, S.L.)

TOTAL BAJAS 2016: 1 BUQUE - 162 GT - 92 TPM

A efectos 1 de enero de 2017, se producen las bajas de los remolcadores “*Aitor Uno*”, e “*Ibaizabal Tres*”, pertenecientes a Cia. de Remolcadores Ibaizabal, dándose de alta en la Asociación los buques “*Moraime*”, perteneciente a Atlántico Shipping, S.L., e “*Ibaizabal Doce*”, del Grupo Ibaizabal.

Igualmente, pasan a formar parte como miembros de la Asociación la empresa Urola Shipping, S.L. con sus dos buques gemelos “*Telmo*” y “*Deun*”, de reciente construcción, así como la compañía Lauritzen Kosan, quedando pendiente de conocer los buques que incorporarán a la flota asociada.

Nuestra empresa asociada Bulk Trading, S.L. pasa en el año 2017 a la modalidad de Miembro Asociado Colaborador.

Al final de esta memoria se publica la relación de armadores y buques con la flota actualizada a fecha 1 de enero de 2017, en la que se refleja que la Asociación cuenta para esa fecha con 13 empresas asociadas, y 57 buques (mercantes, remolcadores y de tráfico interior), que suman un total de 349.645 GT y 607.848 TPM.

DINAMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS



ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

ECONOMY

The global economy remains trapped in a prolonged episode of slow growth. In 2016, the world economy expanded by just 2.2 per cent, the slowest rate of growth since the Great Recession of 2009.

Underpinning the sluggish global economy are the feeble pace of global investment, dwindling world trade growth, flagging productivity growth and high levels of debt. Low commodity prices have exacerbated these factors in many commodity-exporting countries since mid-2014, while conflict and geopolitical tensions continue to weigh on economic prospects in several regions. World gross product is forecast to expand by 2.7 per cent in 2017 and 2.9 per cent in 2018, with this modest recovery more an indication of economic

ECONOMIA

La economía mundial permanece atrapada en un prolongado episodio de lento crecimiento. En 2016, la economía mundial se expandió sólo un 2,2 por ciento, la tasa de crecimiento más lenta desde la Gran Recesión de 2009.

El bajo ritmo de la inversión mundial, la disminución del crecimiento del comercio mundial, el crecimiento de la productividad y los altos niveles de deuda han minado la economía. Los bajos precios de los productos básicos han exacerbado estos factores en muchos países exportadores de materias primas desde mediados de 2014, mientras que los conflictos y las tensiones geopolíticas siguen pesando en las perspectivas económicas en varias regiones. Se pronostica que el producto bruto mundial crecerá un 2,7 por ciento en 2017 y un 2,9 por ciento en 2018, siendo esta modesta recuperación más un indicador de



stabilization than a signal of a robust and sustained revival of global demand.

The slight increase in gross domestic product (GDP) growth projected for developed economies in 2017 is largely driven by the end of the destocking cycle in the United States of America and additional policy support in Japan.

Economies in transition are expected to expand by 1.4 per cent in 2017, following two consecutive years of decline, as the region has largely absorbed the sharp terms-of-trade shock that several countries suffered in 2014-2015. Commodity exporters in developing countries are also expected to see some uptick in growth, as commodity prices stabilize and inflationary pressures driven by sharp exchange rate depreciations ease.

East and South Asia will continue to grow more rapidly than other regions, benefiting from robust domestic demand and space for

estabilización económica que una señal de un repunte robusto y sostenido de la demanda mundial.

El ligero aumento del crecimiento del producto interior bruto (PIB) proyectado para las economías desarrolladas en 2017 se debe en gran parte al final del ciclo de desestabilización en los Estados Unidos de América y a la adicional política de ayudas en Japón.

Se prevé que las economías en transición se expandirán un 1,4 % en 2017, después de dos años consecutivos de declive, ya que la región ha absorbido en gran medida el fuerte choque de términos de intercambio que sufrieron varios países en 2014-2015. También se espera que los exportadores de materias primas de los países en desarrollo experimenten un repunte en el crecimiento, ya que los precios de los productos básicos se estabilizarán, así como las presiones inflacionarias impulsadas por las bruscas depreciaciones de los tipos de cambio.

Asia oriental y meridional seguirán creciendo más rápidamente que otras regiones, beneficiándose de una sólida demanda interna y de un espacio para

more accommodative macro-economic policy. The outlook remains subject to significant uncertainties and downside risks. If these downside risks were to materialize, the moderate acceleration in growth currently projected would be derailed. Given the close linkages between demand, investment, trade and productivity, the extended episode of weak global growth may prove self-perpetuating in the absence of concerted policy efforts to revive investment and foster a recovery in productivity. This would impede progress towards the Sustainable Development Goals (SDGs), particularly the goals of eradicating extreme poverty and creating decent work for all.

GROWTH AND INVESTMENT

Weak investment is at the foundation of the slowdown in global growth. Investment growth has slowed significantly in many of the major developed and developing economies, as well as in many economies in transition.

una política macroeconómica más acomodaticia. Las perspectivas siguen sujetas a importantes incertidumbres y riesgos a la baja. Si estos riesgos a la baja se materializaran, la aceleración moderada del crecimiento actualmente proyectada descarrilaría. Dado el estrecho vínculo entre la demanda, la inversión, el comercio y la productividad, el prolongado periodo de debilidad del crecimiento mundial puede perpetuarse en el tiempo en ausencia de esfuerzos políticos concertados para reactivar la inversión y fomentar la recuperación de la productividad. Esto obstaculizaría el avance hacia los Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDGs), particularmente los objetivos de erradicar la pobreza extrema y crear trabajo decente para todos.

INVERSIÓN Y CRECIMIENTO

La débil inversión está en la base de la desaceleración del crecimiento mundial. El crecimiento de la inversión se ha desacelerado significativamente en muchas de las principales economías desarrolladas y en vías de desarrollo, así como en muchas economías en transición. La débil demanda global

Protracted weak global demand has reduced incentives for firms to invest, while economic and political uncertainties have also weighed on investment.

Since 2015, many countries have seen sharp contractions in investment in the oil and extractive industries, although these declines are mostly cyclical, rather than signaling significant structural progress towards a less fossil fuel-intensive economy. Lack of access to finance has also acted as a constraint in some cases, especially in countries where banks remain undercapitalized or where financial markets are under-developed. Despite record-low, often negative bond yields, Governments in developed countries have made steep cuts in public investment since 2010, reflecting fiscal adjustment policies implemented in response to high levels of government debt.

Since mid-2014, Governments in many commodity-exporting countries have also curtailed

prolongada ha reducido los incentivos para que las empresas inviertan, mientras que las incertidumbres económicas y políticas también han pesado sobre la inversión.

Desde 2015, muchos países han experimentado fuertes contracciones en la inversión en las industrias petrolera y extractiva, aunque estos descensos son en su mayor parte cíclicos, y no indican un cambio estructural significativo hacia una economía menos consumidora de combustibles fósiles. La falta de acceso a la financiación también ha actuado como una limitación en algunos casos, especialmente en países donde los bancos siguen subcapitalizados o donde los mercados financieros están subdesarrollados. A pesar de las bajas tasas de rendimiento de los bonos, a menudo negativas, los gobiernos de los países desarrollados han realizado fuertes recortes en la inversión pública desde 2010, reflejando las políticas de ajuste fiscal implementadas en respuesta a altos niveles de deuda pública.

Desde mediados de 2014, los gobiernos de muchos países exportadores de productos básicos también han

much-needed investment in infrastructure and social services, in response to the sharp loss of commodity revenue. In some other developing countries in East and South Asia and parts of Africa, on the other hand, weaker private sector investment has been partially offset by an expansion of government infrastructure projects.

PRODUCTIVITY

The extended period of weak investment is a driving factor behind the slowdown in productivity growth. Labour productivity growth has slowed markedly in most developed economies, and in many large developing and transition countries. Investment in new capital can affect factors such as the rate of innovation, labour force skills and the quality of infrastructure. These in turn drive the technological change and efficiency gains underpinning labour productivity growth in the medium term. Government support for public goods, such as combating climate

reducido las muy necesarias inversiones en infraestructura y servicios sociales, en respuesta a la fuerte pérdida de ingresos por materias primas. Por otra parte, en algunos otros países en desarrollo de Asia oriental y meridional y partes de África, la debilidad de las inversiones del sector privado ha sido parcialmente compensada por la expansión de los proyectos de infraestructura gubernamental.

PRODUCTIVIDAD

El prolongado período de inversión débil es un factor impulsor de la desaceleración del crecimiento de la productividad. El crecimiento de la productividad laboral ha disminuido notablemente en la mayoría de las economías desarrolladas y en muchos países en desarrollo y en transición. La inversión en nuevos capitales puede afectar factores tales como la tasa de innovación, la formación de los trabajadores y la calidad de la infraestructura. Estas, a su vez, impulsan el cambio tecnológico y las ganancias de eficiencia que sustentan el crecimiento de la productividad laboral a medio plazo. El apoyo gubernamental a los bienes públicos,



change, remains crucial, as private investors tend to evaluate risk and return over a short-term horizon and under-invest in public priorities. Investment in key areas, such as research and development, education and infrastructure, would serve to promote sustainable development and social and environmental progress, while also supporting productivity growth. While fiscal space to support an expansion of investment remains limited in many countries, especially commodity exporters that have suffered a sharp loss of commodity revenue, some large economies do have the scope to take advantage of low borrowing costs to finance investment.

FORECAST

Aggregate growth in the least developed countries (LDCs) remains well below the Sustainable Development Goal target of “at least 7 per cent GDP growth”. Aggregate growth in the LDCs will remain well below the SDG target in the near term, but is expected to rise modestly from an estimated 4.5

como la lucha contra el cambio climático, sigue siendo crucial, ya que los inversores privados tienden a evaluar el riesgo y el beneficio a corto plazo y no invierten en las prioridades públicas. La inversión en áreas clave, como la investigación y el desarrollo, la educación y la infraestructura, serviría para promover el desarrollo sostenible y el progreso social y ambiental, al mismo tiempo que apoya el crecimiento de la productividad. Si bien el espacio fiscal para apoyar una expansión de la inversión sigue siendo limitado en muchos países, especialmente los exportadores de productos básicos que han sufrido una fuerte pérdida de ingresos por materias primas, algunas grandes economías tienen margen para aprovechar los bajos costos financieros actuales para financiar la inversión.

PREVISIONES

El crecimiento agregado de los países menos desarrollados (PMD) sigue siendo muy inferior al objetivo de desarrollo sostenible de "al menos un 7 por ciento de crecimiento del PIB". El crecimiento agregado de los PMD seguirá siendo muy inferior al objetivo del SDG a corto plazo, pero se espera que aumente modestamente de un

per cent in 2016 to 5.2 per cent and 5.5 per cent in 2017 and 2018, respectively.

The below-target growth poses a risk to critical public expenditure on healthcare, education, social protection and climate change adaptation.

The latter is all the more critical since the LDCs remain highly vulnerable to natural catastrophes and weather-related shocks. Further efforts are also needed to diversify exports of the LDCs, which remain highly concentrated in a few primary products vulnerable to price volatility and external shocks. Under the current growth trajectory, nearly 35 per cent of the population in the LDCs may remain in extreme poverty by 2030. Without an acceleration in both GDP growth and progress towards improving income inequality, eradicating the high levels of extreme poverty in the LDCs by 2030 is a formidable challenge.

estimado 4,5 por ciento en 2016 a 5,2 por ciento y 5,5 por ciento en 2017 y 2018, respectivamente.

El crecimiento por debajo del objetivo plantea un riesgo para el gasto público crítico en salud, educación, protección social y adaptación al cambio climático.

Esta última situación es aún más crítica, ya que los PMD siguen siendo altamente vulnerables a las catástrofes naturales y a las perturbaciones meteorológicas. También es necesario intensificar los esfuerzos para diversificar las exportaciones de los PMD, que siguen concentradas en unos pocos productos primarios vulnerables a la volatilidad de los precios y los shocks externos. En el marco de la actual trayectoria de crecimiento, casi el 35% de la población de los países menos desarrollados podría permanecer en la pobreza extrema en 2030. Sin una aceleración tanto del crecimiento del PIB como de los progresos hacia la mejora de la igualdad de los ingresos, intentar erradicar los altos niveles de pobreza extrema en 2030 es un desafío formidable.

Garnering the resources to finance the investment needed in the LDCs remains difficult. Investment in these countries would need to expand at an average annual rate of at least 11 per cent through 2030, a significant acceleration relative to recent trends. Foreign direct investment (FDI) continues to bypass many LDCs and remains concentrated in extractive industries. Greater efforts are needed to mobilise domestic and international, public and private resources for achieving the SDGs of these countries.

La obtención de los recursos necesarios para financiar las inversiones necesarias en los PMD sigue siendo difícil. La inversión en estos países tendría que expandirse a una tasa media anual de por lo menos el 11% hasta 2030, una aceleración significativa en relación con las tendencias recientes. La inversión extranjera directa (IED) continúa superando a muchos PMD y sigue concentrada en las industrias extractivas. Se necesitan mayores esfuerzos para movilizar recursos nacionales e internacionales, públicos y privados, para lograr los SDG de estos países.



EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET EVOLUTION

WORLD TRADE

Dwindling world trade growth is both a contributing factor and a symptom of the global economic slowdown. Trade and investment are strongly interconnected and mutually reinforcing. The current weak investment trends in major developed and developing economies have constrained trade in capital goods, while at the same time, the weakness in trade is propagating and reinforcing the slump in investment, especially in other export-oriented sectors. There may also be spillovers from weak global trade to productivity, especially in developing countries.

The 2030 Agenda for Sustainable Development recognizes the important role of trade as an engine of inclusive and sustainable growth. The appropriate design of policies

COMERCIO MUNDIAL

La disminución del crecimiento del comercio mundial es, a la vez que factor contribuyente, un síntoma de la desaceleración económica mundial. El comercio y la inversión están fuertemente interconectados y se refuerzan mutuamente. La actual debilidad de la inversión en las principales economías desarrolladas y en vías de desarrollo han limitado el intercambio de capitales, mientras que la debilidad del comercio está propagando y reforzando la caída de la inversión, especialmente en otros sectores orientados a la exportación. También puede haber repercusiones de la debilidad del comercio mundial a la productividad, especialmente en los países en vías de desarrollo.

El Programa 2030 para el Desarrollo Sostenible reconoce el importante papel del comercio como motor del crecimiento inclusivo y sostenible. El diseño apropiado de las políticas para



to support these objectives requires an understanding of the factors behind the slowdown in world trade growth, distinguishing between temporary cyclical factors and more permanent structural factors.

While global trade growth has been volatile over the past four decades, the prolonged downturn is exceptional, suggesting that not only cyclical factors are at play. The volume of world trade in goods and services is estimated to have expanded by just 1.2 per cent in 2016, the slowest growth rate since the financial crisis, marking a significant downward revision of nearly 3 percentage points compared to projections in the WESP 2016.

In first half of 2016, world merchandise trade virtually stagnated, continuing the downward trend —both in historical terms and also relative to GDP growth— of international trade growth observed in recent years. The estimated global trade growth of only 1.2 per cent in

apoyar estos objetivos requiere una comprensión de los factores existentes detrás de la desaceleración del crecimiento del comercio mundial, distinguiendo entre factores cíclicos temporales y factores estructurales más permanentes.

Mientras que el crecimiento del comercio mundial ha sido volátil durante las últimas cuatro décadas, la prolongada recesión es excepcional, lo que sugiere que no sólo los factores cíclicos están en juego. Se calcula que el volumen del comercio mundial de bienes y servicios se ha ampliado en apenas un 1,2% en 2016, la tasa de crecimiento más baja desde la crisis financiera, marcando una importante revisión a la baja de casi 3 puntos porcentuales en comparación con las proyecciones del WESP 2016.

En la primera mitad de 2016, el comercio mundial de mercancías prácticamente se estancó, continuando la tendencia a la baja -tanto en términos históricos como también en relación con el crecimiento del PIB- del crecimiento del comercio internacional observado en los últimos años. El crecimiento estimado del comercio mundial de solo

2016 will stand out as the third-lowest rate of growth in the past 30 years.

The weakness in trade flows is broad-based, encompassing developed, developing and transition economies, although there are notable regional differences between the developments in imports and exports. Merchandise imports were exceptionally weak in developing economies in the first half of 2016.

Asia, Africa, the Middle East and Latin America have seen contractions compared to the previous year. This reflects weak domestic demand (in the cases of Latin America and Africa), significant currency depreciations and, in some cases, a gradual transformation and rebalancing of the economic structure, as observed in the case of China. The slowdown in global manufacturing output has also played a role, as it is very import-intensive. On the merchandise export side, emerging Asia and the United States affected by the strong dollar, have seen

1,2% en 2016 destaca como el tercer tipo de crecimiento más bajo en los últimos 30 años.

La debilidad de los flujos comerciales es amplia, abarcando economías desarrolladas, en vías de desarrollo y en transición, aunque existen notables diferencias regionales entre la evolución de las importaciones y las exportaciones. Las importaciones de mercancías fueron excepcionalmente débiles en las economías en vías de desarrollo en la primera mitad de 2016.

Asia, África, Oriente Medio y América Latina han registrado contracciones con respecto al año anterior. Esto refleja la débil demanda interna (en casos de América Latina y África), importantes depreciaciones monetarias y, en algunos casos, una gradual transformación y reequilibrio de la estructura económica, como se observa en el caso de China. La desaceleración de la producción manufacturera mundial también ha desempeñado un papel, dado las intensas importaciones que precisa. En el lado de la exportación de mercancías, los países emergentes de Asia y Estados Unidos, afectados por el dólar fuerte, han visto contracciones

contractions over the previous year, whereas Latin America benefited from much weaker domestic currencies.

Trade growth is not only weak from a historical perspective, but also in relation to overall GDP growth. The ratio of world trade growth to WGP growth has fallen gradually since the 1990s, from a factor of 2.5 to 1.

In 2016, WGP grew at a significantly faster pace than global trade, and the ratio of world trade growth to WGP growth is estimated to be only about 0.5. The key question is whether the current weakness in trade is a temporary (cyclical) or a longer-lasting (structural) phenomenon. In other words, can the world economy expect a return to stronger trade growth in the coming years, or is the current very low level of trade growth the "new normal"?

A number of recent studies identify several factors contributing to the falloff in global trade. These

con respecto al año anterior, mientras que América Latina se benefició de monedas nacionales mucho más débiles.

El crecimiento del comercio no sólo es débil desde una perspectiva histórica, sino también en relación con el crecimiento general del PIB. La relación entre ambos ha descendido gradualmente desde el decenio de 1990, pasando de un factor de 2,5 a 1.

En 2016, el WGP creció a un ritmo significativamente más rápido que el comercio mundial y se estima que la relación entre el crecimiento del comercio mundial y el crecimiento del WGP sólo será de 0,5 aproximadamente. La cuestión clave es si la debilidad actual en el comercio es un fenómeno temporal (cíclico) o de mayor duración (estructural). En otras palabras, ¿puede la economía mundial esperar un retorno al crecimiento del comercio más fuerte en los próximos años, o el actual nivel muy bajo de crecimiento del comercio es la "nueva normalidad"?

Varios estudios recientes identifican varios factores que contribuyen a la caída del comercio mundial. Estos

studies conclude that while cyclical factors — such as the composition of global demand and heightened uncertainty— continue to restrain global trade growth, the impact of a number of structural shifts that favored the rapid expansion of global trade in the 1990s and 2000s have started to wane. These structural shifts include, for example, the reduction in transportation costs supported by information and communications technology (ICT) advancements; the integration process of the economies in transition and China into global trade networks; deeper integration in Europe with the European Single Market; and the expansion of global value chains (GVCs).

Global import penetration is expected to stabilize in 2017, and exhibit a partial recovery in 2018 of some of its recent losses. However, the elasticity between trade and GDP growth is likely to remain closer to 1 over the next several years.

estudios concluyen que si bien los factores cíclicos -como la composición de la demanda global y la incertidumbre aumentada- continúan restringiendo el crecimiento del comercio mundial, se han iniciado los efectos de varios cambios estructurales que favorecieron la rápida expansión del comercio mundial en los años noventa y 2000 y ahora menguan. Estos cambios estructurales incluyen, por ejemplo, la reducción de los costos de transporte apoyados por los avances de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC); el proceso de integración de las economías en transición y China en las redes comerciales mundiales; una mayor integración en Europa con el mercado único europeo; y la expansión de las (CMV).

Se prevé que la penetración global de las importaciones se estabilice en 2017 y que en 2018 se recuperen parcialmente algunas de sus recientes pérdidas. Sin embargo, es probable que la elasticidad entre el comercio y el crecimiento del PIB se mantenga en cerca de 1 en los próximos años.

SEABORNE TRADE

With seaborne transportation accounting for around 85% of the world's international trade, shipping is an essential part of the global economy. The increasing industrialisation and liberalisation of economies has fueled free trade and a growing demand for consumer products, positively impacting a myriad of cargo sectors.

To put this in context, world seaborne trade by volume across all sectors was estimated at 11.1bn tonnes in 2016 and an average of 5,000 nautical miles, almost twice the size than at the turn of the millennium, and over three times the size than the mid-1980s.

At the same time, the world's population has continued to expand at a phenomenal rate, caused predominantly by increasing life expectancy and major improvements in fertility rates. This, combined with human aspiration, has led to rapid urbanization and

TRAFICO MARITIMO

Al representar el tráfico marítimo alrededor del 85% del comercio internacional del mundo, el transporte marítimo supone una parte esencial de la economía mundial. La creciente industrialización y liberalización de las economías ha impulsado el libre comercio y la creciente demanda de productos de consumo, lo que repercute positivamente en una miríada de sectores de carga.

Para poner esto en contexto, el comercio marítimo mundial por volumen en todos los sectores se estimó en 11.100 millones de toneladas en 2016 y un promedio de 5.000 millas náuticas, casi el doble del tamaño que en el cambio de milenio y tres veces el tamaño que había a mediados de los ochenta.

Al mismo tiempo, la población mundial ha continuado expandiéndose a un ritmo fenomenal, causado predominantemente por el aumento de la esperanza de vida y grandes mejoras en las tasas de fecundidad. Esto, combinado con la aspiración humana, ha llevado a la rápida urbanización



accelerating migration which in itself also fuels further population growth.

In addition to these underlying mega-trends, seaborne trade per capita is also on the rise and essentially compounds the upward shifts.

To put this in perspective, in 1990 every person on the planet required 0.7 tonnes of cargo to be shipped; in 2016 this figure stands at more than double at 1.5 tonnes of cargo shipped per person.

With population growth momentum expected to continue for decades and emerging economies likely increasing their requirements for goods and raw materials that shipping transports so safely and efficiently, shipping industry is well placed to take advantage of these underlying long-term market fundamentals. Nevertheless, presently, sentiment in the shipping markets remains weak and comparable to that at the time of the global economic downturn. Market

y a la aceleración de la migración, que en sí misma también fomenta el crecimiento de la población.

Además de estas mega-tendencias subyacentes, el comercio marítimo per cápita también está en aumento y, en esencia, agrava los cambios al alza.

Para poner esto en perspectiva, en 1990 cada persona en el planeta requirió que se enviaran 0,7 toneladas de carga; en 2016 esta cifra es más del doble con 1,5 toneladas de carga enviada por persona.

Con el impulso en el crecimiento de la población que se espera que continúe durante décadas y las economías emergentes probablemente aumentando sus necesidades de los bienes y materias primas que el transporte marítimo transporta de manera tan segura y eficiente, la industria marítima está bien situada para aprovechar estos fundamentos a largo plazo del mercado. Sin embargo, en la actualidad, la confianza en los mercados marítimos sigue siendo débil y solo comparable a la de la crisis económica mundial. Las condiciones del mercado están

conditions are depressed across many key sectors, exerting severe financial pressure on owners and operators, with surplus capacity and subdued demand growth remaining key themes.

The full restoration of shipping markets will need several years of solid improvements to lift fleet utilization rates. Sector overcapacity almost everywhere must be reduced. Government support for any industry – including shipping – which is feeling the heat of global competition, might seem like a good thing. But direct subsidies from governments in fact have a negative impact on the global shipping industry as they affect free trade and undermine the level playing field for businesses.

The 26 June saw the historic inauguration of the expanded Panama Canal with the transit by the container ship Cosco Shipping Panama of 300 meters length and 48.25 meters breadth.

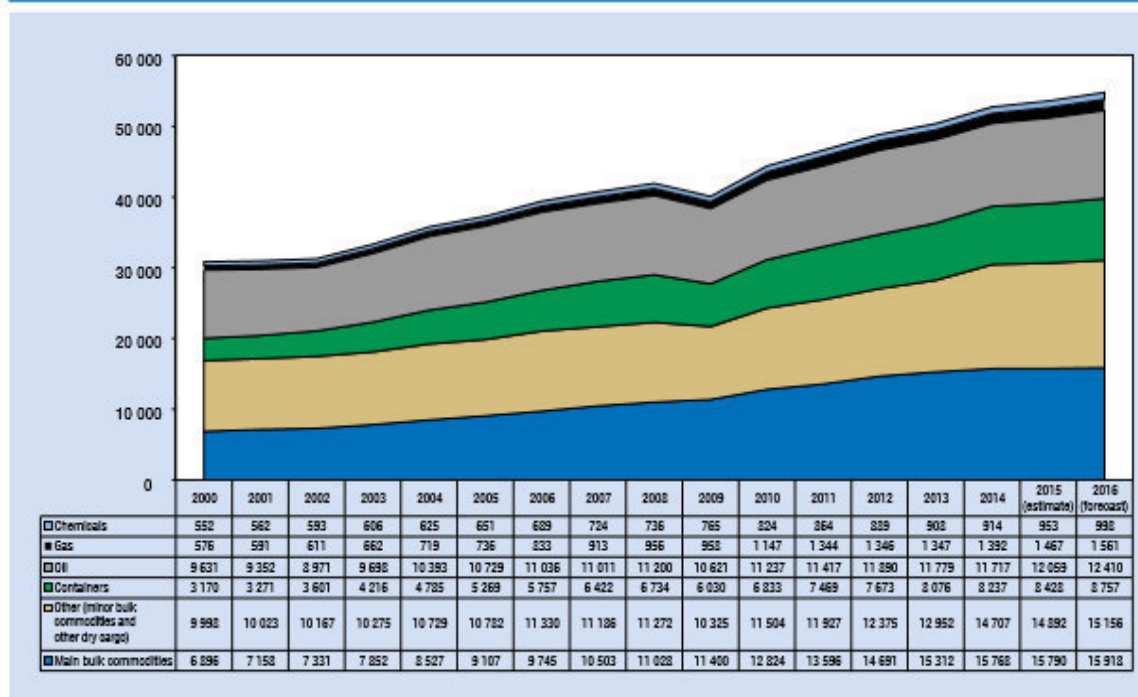
deprimidas en muchos sectores clave, ejerciendo una presión financiera severa sobre los armadores y los operadores, con un exceso de capacidad de transporte y un crecimiento moderado de la demanda que siguen siendo temas clave.

La restauración completa de los mercados navieros requerirá varios años de sólidas mejoras para elevar las tasas de utilización de la flota. La sobrecapacidad del sector en casi todos los sectores debe reducirse. El apoyo del gobierno para cualquier industria - incluyendo el transporte - que está sufriendo la presión de la competencia global puede parecer una buena cosa. Sin embargo, los subsidios directos de los gobiernos, de hecho, tienen un impacto negativo en la industria mundial del transporte marítimo, ya que afectan al libre comercio y socavan la igualdad de condiciones para las empresas.

El 26 de junio se produjo la histórica inauguración de la ampliación del Canal de Panamá con el tránsito del buque portacontenedores Cosco Shipping Panama de 300 metros de eslora y 48,25 metros de manga.



Figure 1.3 World seaborne trade by cargo type, 2000–2016 (Estimated billions of ton-miles)



Source: UNCTAD secretariat calculations, based on Clarksons Research, 2016a.



By using this route a vessel voyaging between the US and Asia can reduce the distance it travels by one third compared with going round the Cape of Good Hope. Diminishing travelling distances increase the effective vessel supply, creating additional available tonnage. In the actual market conditions, this could exacerbate the effect of the oversupply, depressing rates and values further and prolonging the recovery. As an example, if 25% of LPG trade between the US and Japan, China and South Korea goes through the Panama Canal, distance-adjusted demand on these routes will decrease by around 10% (calculated from 2015 trade volumes). The precise effect of the expanded Panama Canal on vessel supply will depend on transit fees and waiting times.

FREIGHTS

In 2016, market conditions in most shipping sectors have been highly challenging. The ClarkSea Index, an average of earnings for the main commercial vessel types,

Usando esta ruta un barco que viaja entre los EEUU y Asia puede reducir la distancia de viaje en un tercio comparado con hacerlo vía cabo Buena Esperanza. La disminución en las distancias de viaje aumenta la oferta efectiva de buques, creando una disponibilidad adicional de tonelaje. En las actuales condiciones del mercado, esto podría exacerbar el efecto de la sobreoferta, deprimir los fletes y los precios y prolongar la recuperación. A modo de ejemplo, si el 25% del tráfico de LPG actual entre los Estados Unidos y Japón, China y Corea del Sur pasa por el Canal de Panamá, la demanda ajustada a la distancia en estas rutas disminuirá alrededor del 10% (calculada a partir de los volúmenes comerciales de 2015). El efecto real de la ampliación del Canal de Panamá en la oferta de buques dependerá de las tarifas de tránsito y los tiempos de espera.

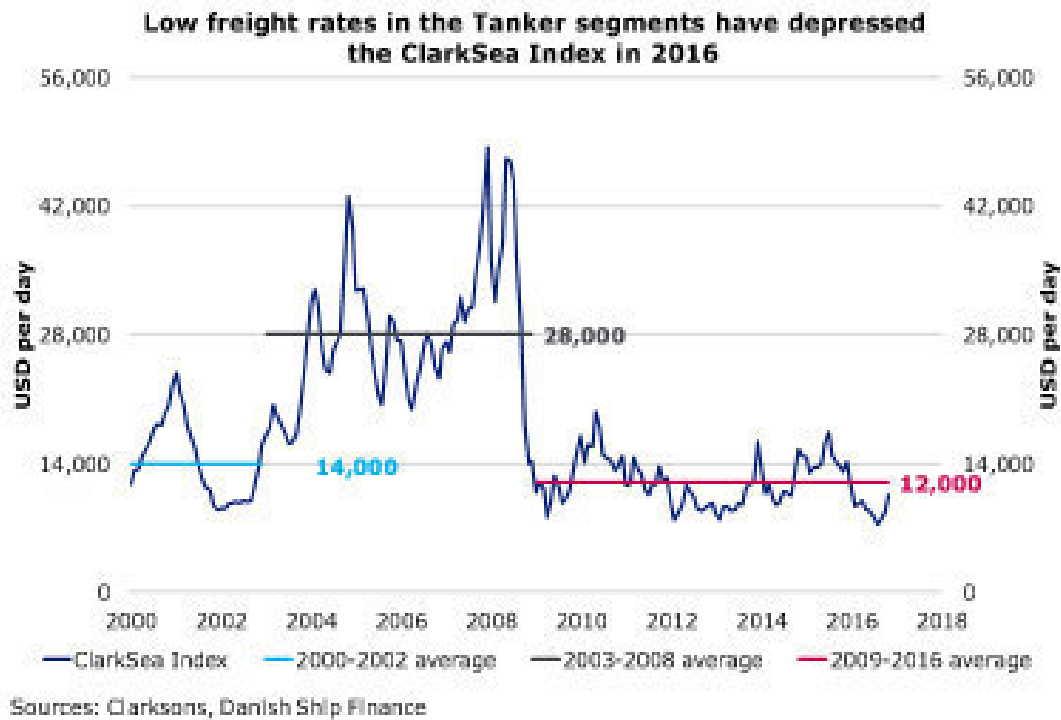
FLETES

En 2016, las condiciones del mercado de fletes en la mayoría de los sectores marítimos han sido muy difíciles. El índice ClarkSea, un promedio de los niveles de flete para los principales



reached a record monthly low in August. Only in the first ten months of 2016, the index dropped 37% year-on-year to average \$9,129/day.

tipos de barcos mercantes, alcanzó una baja mensual récord en agosto. Solo en los primeros diez meses de 2016, el índice cayó un 37% interanual a un promedio de \$ 9.129 / día.

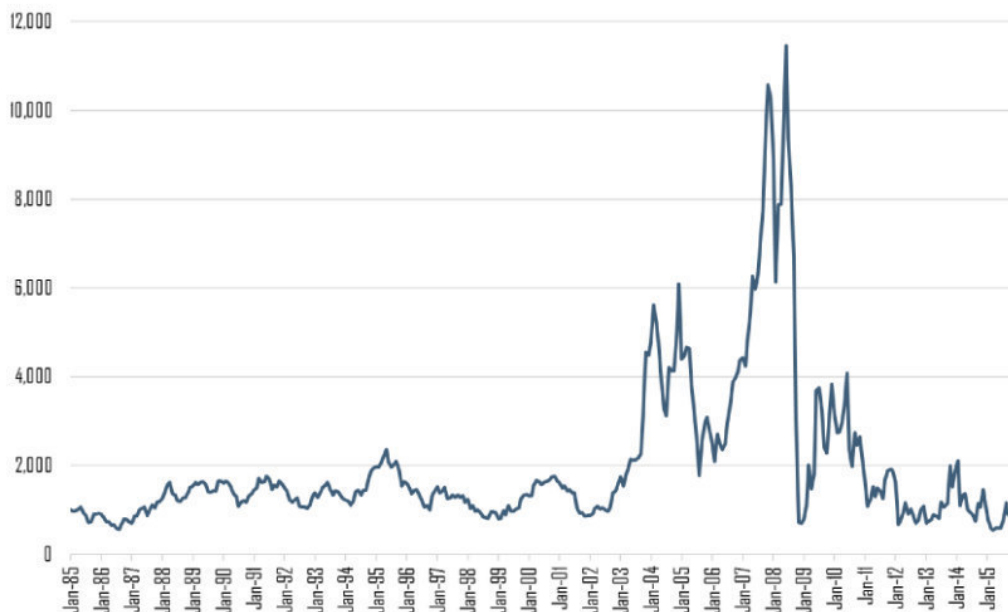


DRY CARGO

2016 has been a horrible year for the dry bulk shipping industry. After the Baltic Dry Index (BDI) reached an all-time-low of 290 on 10th February (11,793 on 20th May 2008) it improved steadily throughout the year to peak in mid-November at 1,261.

CARGA SECA

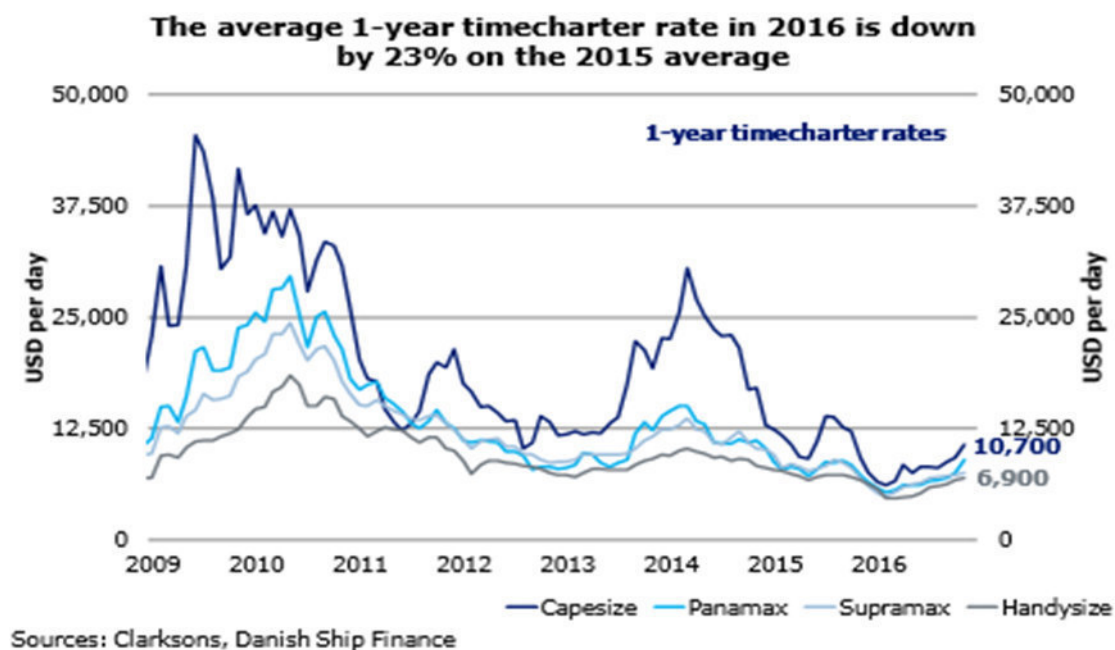
2016 ha sido un año horrible para la industria del transporte marítimo de graneles secos. El Baltic Dry Index (BDI) alcanzó el mínimo histórico de 290 el 10 de febrero (11.793 el 20 de mayo de 2008), si bien, después mejoró continuamente durante el año hasta alcanzar a mediados de noviembre máximos de 1.261.



Source: Bloomberg; BDIY:IND. Value as of first business day of the month.

This was driven by and benefitted mainly the capesize ships as they transported the key commodities of iron ore into China. As the year progressed, the situation eased as demand growth outstripped the impact of the net supply growth of the fleet. But, whereas a capesize bulk carrier in 2008 might have enjoyed a day rate of US\$ 250,000, an identical ship of the same age in 2016 might be earning as little as US\$ 5,000, in all cases insufficient to cover operating costs or the interest payments on mortgages.

Esto fue impulsado y beneficiado principalmente por los buques capesize, que transportaban las principales materias primas y mineral de hierro a China. Con el avance del año, la situación se moderó a medida que el crecimiento de la demanda superaba el impacto del crecimiento de la oferta neta de la flota. Pero, mientras que un granelero capesize en 2008 podría haber disfrutado de un timecharter diario de 250.000 USD, un buque idéntico de la misma edad en 2016 podría estar obteniendo apenas 5.000 USD, insuficientes a todas luces para cubrir los costos operativos o los intereses de la hipoteca.



For 2017, it is vitally important that shipowners handle the supply side of the market with great care. A continuance of the alarmingly low level of demolition activity in the second half of 2016 simply will not deliver the needed zero fleet growth. A significant number of new ships are on order for 2017 and 2018. The only way to neutralise the impact of this influx of new ships will be to scrap 30 million DWT annually. This is not a tall order in theory, but the slowdown in scrapping seen since June 2016 causes alarm bells to ring.

Para 2017, es de vital importancia que los armadores manejen la oferta de tonelaje con gran cuidado. Una continuación del alarmante bajo nivel de desguace que se ha producido en la segunda mitad de 2016, simplemente no proporcionará el necesario crecimiento nulo de la flota. Un número significativo de nuevos buques están en cartera para 2017 y 2018. La única forma de neutralizar el impacto de esta afluencia de nuevos buques será la succión, vía desguace, de 30 millones de TPM anuales. Esto no es en teoría una cifra alta, pero la desaceleración en el desguace observada desde junio de 2016 hace sonar las alarmas.

Freight rates are still low and there are still a number of factors that could drag the Dry Bulk industry back down. Once again, we would highlight the industry's dependence on Chinese demand and the challenges that the rebalancing of China's economy could represent for Dry Bulk shipping. On the supply side, the challenges relate to the size of the fleet and the orderbook. Even though the orderbook has been reduced markedly during 2016 via deliveries, very low contracting activity and order cancellations, it is still too large in the light of the current oversupply and future demand expectations.

The newly ratified ballast water management convention could be a blessing in disguise, as it could speed up the process of scrapping older tonnage and ensure a faster return to better-balanced market fundamentals.

Los niveles de flete siguen siendo bajos y todavía hay una serie de factores que podrían arrastrar el mercado de carga seca hacia abajo. Una vez más, destacaríamos la dependencia de este sector de la demanda china y los desafíos que el reequilibrio de la economía china podría representar para el transporte de graneles. Por el lado de la oferta, los desafíos se relacionan con el tamaño de la flota y la cartera de pedidos. A pesar de que la cartera de pedidos se ha reducido notablemente durante 2016 a través de entregas, muy baja actividad de contratación y cancelaciones de pedidos, sigue siendo demasiado grande a la luz de la sobreoferta actual y las expectativas de la demanda futura.

El Convenio de Gestión del Agua de Lastre recientemente ratificado podría ser una bendición disfrazada, ya que podría acelerar el proceso de desguace de mayor número de buques y garantizar un retorno más rápido a los fundamentos de un mercado más equilibrado.

TANKERS

In the wake of a very strong 2015, fortune faded as expected for crude oil and oil product tankers. A strong freight market was created by an increased throughput at global refineries causing up-front oil demand to run ahead of end-consumption and a moderate Product Tanker trading activity has remained artificially high during 2016, as high refinery margins have ensured that refinery output is significantly ahead of oil demand.

It is somewhat surprising that the combination of overproduction and increasing oil prices has had such a negligible impact on refining margins. The excess production of refined oil products has resulted in a huge build-up in local oil product stocks in all key importing areas during large parts of 2016.

Freight rates have plummeted during 2016 as market fundamentals have deteriorated.

PETROLEROS

Después de un 2015 muy fuerte, la fortuna se desvaneció como se esperaba para los petroleros de crudo y productos petrolíferos. Un aumento de la producción de las refinerías mundiales causó que la demanda de petróleo fuera por delante del consumo final y que el tráfico de productos petrolíferos se mantuviese artificialmente alto durante 2016, a medida que los altos *stockages* de refinería obligaban a que las salidas de refinería fuesen muy por delante de la demanda de petróleo.

Es algo sorprendente que la combinación de sobreproducción y aumento de los precios del petróleo haya tenido un impacto tan insignificante en los niveles de refino. El exceso de producción de productos de petróleo ha dado lugar a una gran acumulación de existencias de productos petrolíferos locales en todas las principales áreas de importación durante grandes etapas de 2016.

Los niveles de flete se han desplomado durante 2016 a consecuencia de que las bases que sustentan el mercado se han deteriorado.

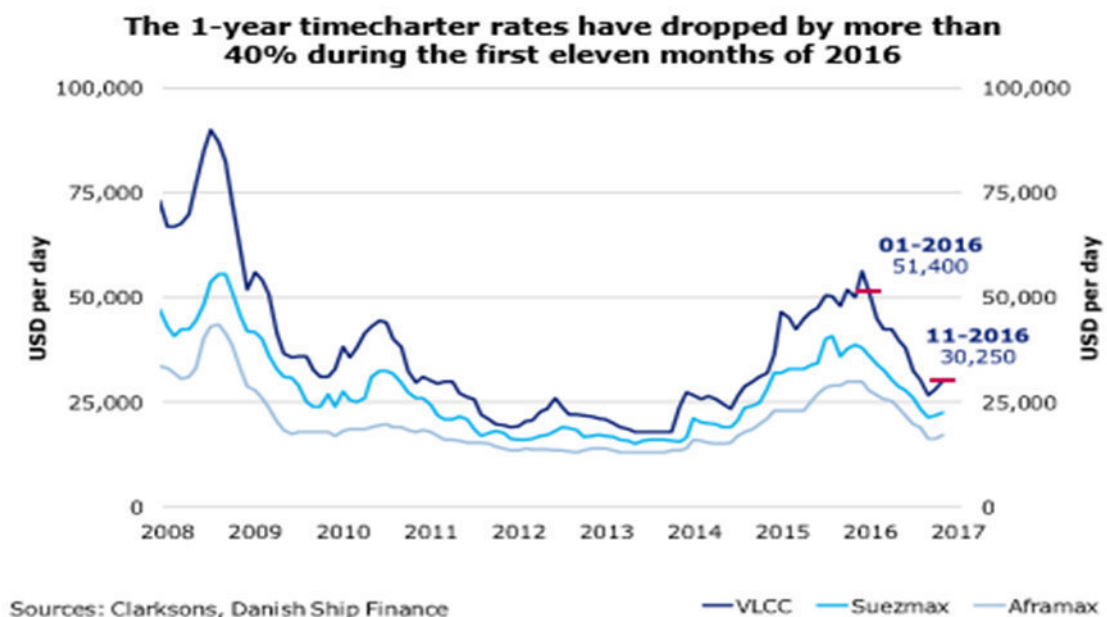


By year-end, Product Tanker demand has grown by 4% while the fleet is expected to have increased by 6%.

Al final del año, la demanda de petroleros de productos creció un 4%, mientras que la flota se cree que haya aumentado en un 6%.

The 1-year timecharter rate dropped by almost 40% during the first eleven months of the year, while the average value of a 10-year-old MR vessel fell by more than 20%.

El *timecharter* a 1 año cayó casi un 40% durante los primeros once meses del año, mientras que el valor promedio de un buque MR de 10 años disminuyó en más del 20%.



This growth of 6 per cent in both tanker segments has unbalanced the market because demand growth eased off. In coming years the end-consumption

Este crecimiento del 6% en ambos segmentos petroleros ha desequilibrado el mercado debido a que el crecimiento de la demanda disminuyó. En los próximos años el consumo final de

of oil will need to catch up – and bloated oil stocks must be drawn on – before the market can be rebalanced.

Global oil supply continued to grow in 2016 despite many disruptions to production in key exporting countries.

The re-entry of Iran into international oil stood as the single most disruptive event to an established oil market and it had a knock-on effect into the tanker market. Whether the changes to trade patterns end up benefitting the tanker market remains to be seen and depends on the West African exporters' ability to defend their market shares in Asia, particularly in India.

Tanker demand growth in 2017 is expected to come predominantly from the greater Asian region led by China and India.

REEFER SHIPS

The seaborne transport of fresh

petróleo tendrá que ponerse al día - y los grandes stocks de petróleo ser consumidos - antes de que el mercado pueda reequilibrarse.

El suministro mundial de petróleo continuó creciendo en 2016 a pesar de muchas interrupciones de la producción en los principales países exportadores.

La reentrada de Irán en el mercado internacional de petróleo fue el acontecimiento más perturbador en un mercado petrolero estable y tuvo un efecto decisivo en el mercado de los buques petroleros. Aún queda por ver si los cambios en las líneas de tráfico petrolero benefician al mercado de los buques tanque y dependerá de la capacidad de los exportadores de África Occidental de defender sus cuotas de mercado en Asia, en particular en la India.

Se espera que el crecimiento de la demanda de petroleros en 2017 provenga predominantemente de la zona asiática liderada por China e India.

BUQUES FRIGORIFICOS

Se calcula que el transporte marítimo

produce in both conventional reefer ships and refrigerated boxes is estimated to have reached 108.5 million tons in 2016. This equals some 16,900 laden conventional reefer ships of 500,000-cu.ft average, or 3.65 million filled 40' High Cube reefer containers.

The maritime transport of fresh produce grew faster than the overall world seaborne trade of dry cargoes of all kinds. Hence, the fresh share increased to, a nonetheless still modest, just over 4%.

The conventional reefer sector went through difficult years, but compared to containers it seems to have arrived into calmer waters. If considering rates, however, the conventional reefer seas were extremely rough, again. Annual average 2016 Time Charter Equivalents (TCE) for the 270,000 cft benchmark were the lowest since 2010; at 39 dollar cents for 450,000 cft vessels, they were even the worst ever in 10 years time!

de productos refrigerados tanto en buques frigoríficos convencionales como en contenedores ha alcanzado 108,5 millones de toneladas en 2016. Esto equivale a unos 16.900 buques reefer convencionales de 500.000 pies cúbicos de carga media, ó 3,65 millones de contenedores frigoríficos High Cube.

El transporte marítimo de productos frescos creció más rápido que el comercio marítimo mundial de cargas secas de todo tipo. Por lo tanto, el transporte frigorífico aumentó, un todavía modesto, poco más del 4 por ciento.

El sector frigorífico tradicional pasó por años difíciles, pero en comparación con los contenedores parece haber llegado a aguas más tranquilas. Sin embargo, si se toman en cuenta los niveles de flete, la mar sigue siendo extremadamente peligrosa para los frigoríficos convencionales. El promedio anual de Equivalentes de Time Charter (TCE) de 2016 para el índice de referencia de 270.000 cft fue el más bajo desde 2010; a 39 centavos de dólar para buques de 450.000 cft, que incluso fueron los peores en 10 años!

By the end of 2016, the reefer ship-orderbook counted a relatively healthy sixteen units, with their capacities ranging between 120,000 and 650,000 cft.

Most, if not all of the smaller, up to 350,000 cft, units will be for the fisheries trades, including four on order by Seatrade. Just four vessels are of the largest sizes and assumed all to be for Star Reefer. The Anglo-Norwegian company itself has so far confirmed only two of them of which the first delivered in very early days of 2017.

With the average age rising and an overall restricted newbuilding activity, the conventional reefer ship fleet continues its decline, although now slowed somewhat by the current orderbook and the four ships delivered in 2016. Yet, by 2025, ships built before 1995 will reach the average scrapping age of 30, altogether causing the fleet to fall by around 35% to some 400 units.

A finales de 2016, la cartera de buques frigoríficos contaba con dieciséis unidades, algo relativamente saludable, con capacidades que oscilaban entre 120.000 y 650.000 toneladas.

La mayoría, si no todas las unidades más pequeñas, de hasta 350.000 cft, serán para los tráficos pesqueros, incluyendo cuatro por orden de Seatrade. Sólo cuatro buques son de los tamaños más grandes y se supone que todos serán para Star Reefer. La propia empresa anglo-noruega ha confirmado hasta ahora dos de ellos de los cuales el primero fue entregado en los primeros días de 2017.

Con el aumento medio de la edad y una actividad de nuevas construcciones restringida, la flota de buques frigoríficos convencionales continúa su reducción, aunque ahora se haya ralentizado un poco por la actual cartera de pedidos y los cuatro buques entregados en 2016. Sin embargo, para 2025 los buques construidos antes de 1995 alcanzarán la edad promedio de desguace de 30 años, lo que hará caer la flota un 35% a unas 400 unidades.

LPG

An influx of LPG vessels, primarily VLGC and MGC, has pushed supply ahead of demand. Freight rates have been declining accordingly. VLGC spot rates more than halved during the second half of 2015 and have halved again during 2016.

Import volumes have primarily been lifted by a strong Asian appetite for LPG. However, the strong growth in demand has not been able to offset the massive inflow of new vessels into the VLGC and MGC segments. By the end of the year, the VLGC fleet have expanded by 20%, while the MGC fleet will have grown by 12%.

Growth in seaborne demand has been stronger than underlying demand, with the result that a global glut of LPG has built up during the year. This could be the first sign of a changed market mechanism.

LPG

Una afluencia de buques de LPG, principalmente VLGC y MGC, ha impulsado la oferta por delante de la demanda. Los niveles de flete han disminuido en consecuencia. Las tasas spot de un VLGC se redujeron a la mitad durante la segunda mitad de 2015 y se han reducido a la mitad de nuevo durante 2016.

Los volúmenes de importación se han elevado principalmente por un fuerte apetito asiático por el LPG. Sin embargo, el fuerte crecimiento de la demanda no ha sido capaz de compensar la entrada masiva de nuevos buques a los segmentos VLGC y MGC. Al final del año, la flota de VLGC se ha expandido un 20%, mientras que la flota de MGC habrá crecido un 12%.

El crecimiento de la demanda de transporte marítimo ha sido más fuerte que la demanda subyacente, con el resultado de que se ha acumulado un exceso mundial de LPG durante el año. Este podría ser el primer signo de un mecanismo de cambio en el mercado.

In the past, seaborne demand has been defined by available export volumes, but it appears that the main exporters (i.e. North America and the Middle East) have increased availability beyond demand.

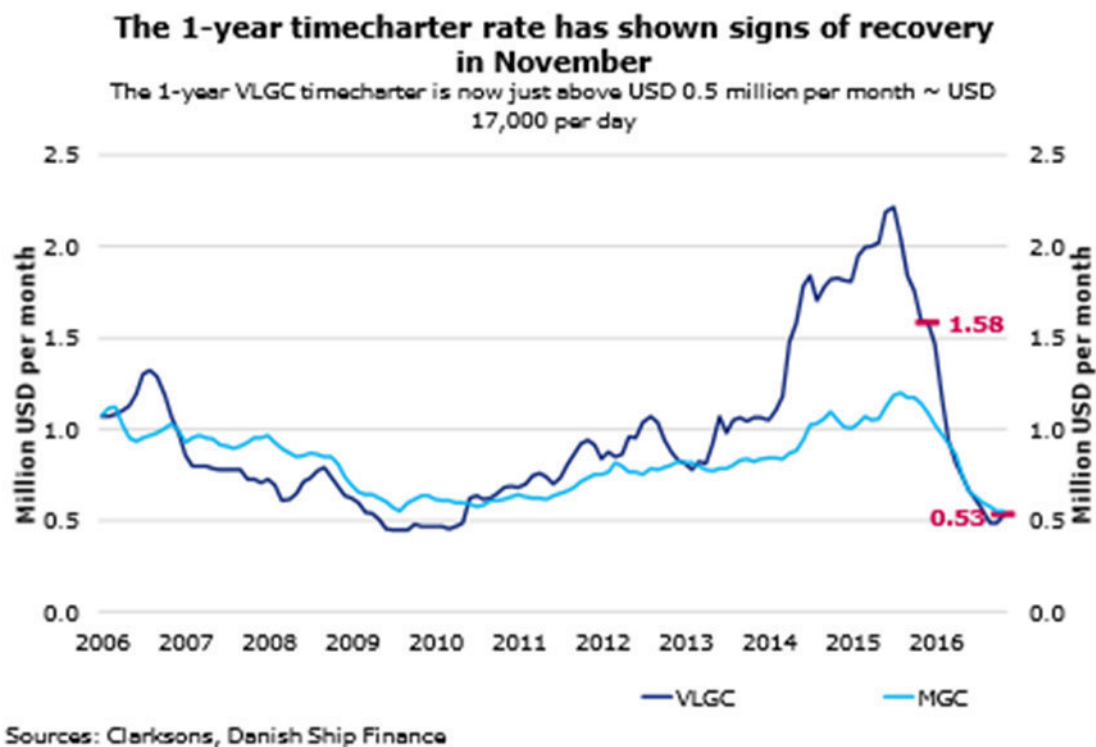
The outlook for 2017 and 2018 is subject to a large orderbook, a reduced economic growth outlook for Asia and the risk of shorter travel distances through Panama Canal. The orderbook currently equals 22% of the fleet, indicating significant expansion potential. At the same time, scrapping potential is limited, as only 5% of the fleet is older than 25 years. It is unlikely that freight rates for VLGCs and MGCs will remain stable without significant scrapping – which could include younger vessels.

Premature scrapping of vessels could impact the secondhand value of older vessels, through a reduced economic life, as we have seen in other segments.

En el pasado, la demanda de transporte marítimo se ha definido por los volúmenes de exportación disponibles, pero parece que los principales exportadores (es decir, América del Norte y Oriente Medio) han aumentado la disponibilidad más allá de la demanda.

Las perspectivas para 2017 y 2018 están sujetas a una gran cartera de pedidos, a una perspectiva de crecimiento económico reducido para Asia y al riesgo de distancias de viaje más cortas a través del Canal de Panamá. La cartera de pedidos es actualmente el 22% de la flota, lo que indica un potencial de expansión significativo. Al mismo tiempo, el potencial de desguace es limitado, ya que sólo el 5% de la flota tiene más de 25 años. Es poco probable que los niveles de flete para VLGCs y MGCs se mantengan estables sin un desguace significativo, que podría incluir buques más jóvenes.

El desguace prematuro de los buques podría afectar el valor de segunda mano de los buques más viejos, a través de una vida económica reducida, como hemos visto en otros segmentos.



CONTAINER

The containership charter market remains at bottom of the cycle levels. Average containership charter market earnings fell 36% year-on-year in January-October 2016. Freight market conditions have also remained under pressure this year, but appear to have bottomed out in recent months. While box trade growth has improved this year, including more robust growth in intra-Asian volumes and a return to positive growth territory for Asia-Europe

PORTACONTENEDORES

El mercado de fletes portacontenedores se mantiene en el nivel más bajo de su ciclo. Los niveles promedio del mercado de fletes para los contenedores cayeron un 36% interanual de enero a octubre de 2016. El mercado de contenedores también se ha mantenido bajo presión este año, pero parece haber llegado a su punto más bajo en los últimos meses. Mientras que el tráfico ha mejorado este año, incluyendo un crecimiento más robusto en los volúmenes intra-asiáticos y un regreso al crecimiento positivo para el comercio

trade, this has not yet been sufficient to support an improvement in the charter market and further improvements in demand will remain key to any significant recovery.

In what was set to be a year of consolidation China Cosco Shipping was officially launched on 18 February bringing together Chinese state-owned giants Cosco and China Shipping.

In the seismic event of the year for shipping – if not the decade – at the end of the August Hanjin Shipping announced it was filing for receivership. The bankruptcy of the world's seventh largest container line was reverberate across the shipping and industry and the supply causing chaos for months to come.

And container shipping's year of consolidation just kept on going with Maersk Line announcing it was going to buy Hamburg Sud with the deal expected to complete by the end of 2017.

Asia-Europa, esto no ha sido aún suficiente para apoyar una mejora en el mercado de fletes y las mejoras adicionales en la demanda seguirán siendo clave para cualquier recuperación significativa.

En lo que iba a ser un año de consolidaciones, el 18 de febrero se inauguró oficialmente la China Cosco Shipping reuniendo a los gigantes estatales chinos Cosco y China Shipping.

En el evento sísmico del año para el shipping - si no de la década - Hanjin Shipping anunció a finales de agosto que presentaba suspensión de pagos. La quiebra de la séptima mayor línea de contenedores del mundo conmocionó al shipping y a la industria marítima y a la oferta de tonelaje causando un caos en los siguientes meses.

Y el año de consolidación en el transporte de contenedores siguió adelante con Maersk Line anunciando que iba a comprar la Hamburgo Sud, esperándose que el acuerdo se concluya a finales de 2017.



BUNKER

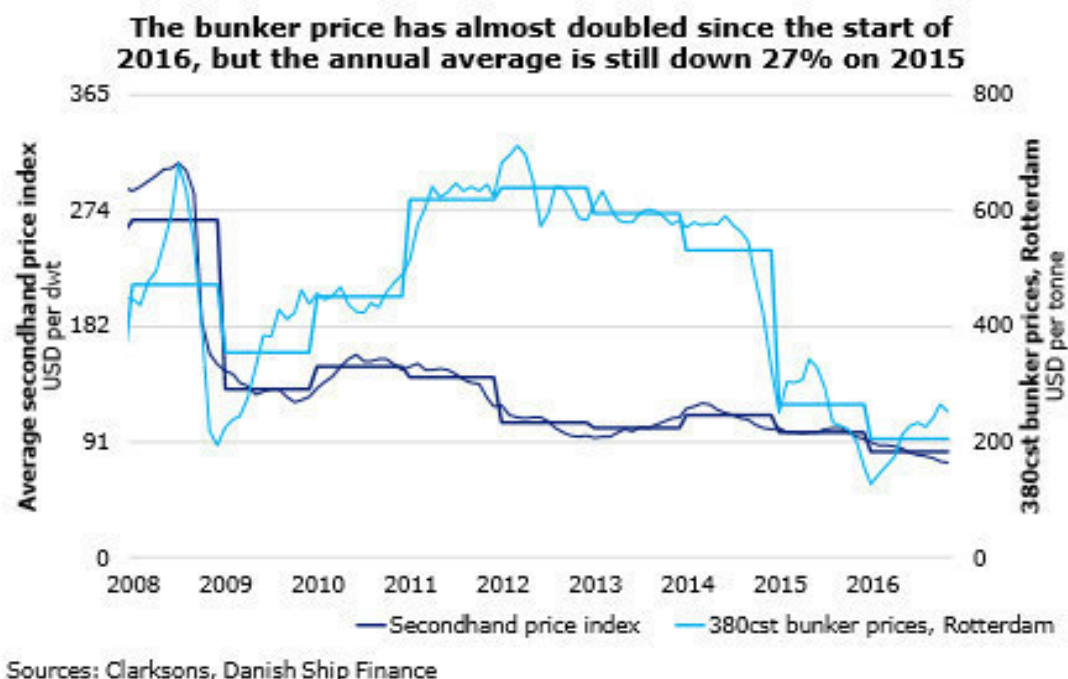
The massive decline in bunker prices that commenced at the end of 2014 and continued throughout 2015 provided some welcome relief, as it helped cushion the blow from falling freight rates in some segments.

This year, however, bunker prices have started to increase and have almost doubled since the start of the year, albeit from a low base.

BUNKER

La disminución masiva de los precios del búnker, que comenzó a finales de 2014 y continuó a lo largo de 2015, proporcionó un bienvenido alivio, ya que ayudó a amortiguar el golpe de la caída de los fletes en algunos segmentos.

Este año, sin embargo, los precios del búnker han comenzado a aumentar y casi se han duplicado desde el comienzo del año, aunque sea desde una base baja.



Singapore, the world's largest bunkering port by sales volume, saw key grade 380 cst bunker prices rose to \$346 pmt on 30 December 2016, representing an increase of 85.6% from \$186.50 pmt recorded on 4th January 2016, Ship & Bunker data showed. The last time that Singapore 380 cst price dipped below \$200 pmt was on 31 December 2008 when it was indicated at \$198 pmt, according to data obtained by Seatrade Maritime News.

During the same 12-month period, Rotterdam 380 cst bunker fuel prices more than doubled to \$310.50 pmt from \$142 pmt. Houston 380 cst prices also surged by 112.9% to \$313.50 pmt at the close of the year from \$147.50 pmt at the beginning.

Fujairah port in the Middle East posted a 99.4% jump in 380 cst prices to \$337.50 pmt from \$169.50 pmt over the same period.

Singapur, el puerto de bunkering más grande del mundo por volumen de ventas, vio subir los precios del fuel 380 cst a 346 USD pmt el 30 de diciembre de 2016, lo que representa un aumento del 85,6% desde los 186,50 USD pmt registrado el 4 de enero de 2016. La última vez que el precio del fuel 380 cst cayó por debajo de \$ 200 pmt en Singapur fue el 31 de diciembre de 2008 cuando se cotizó a 198 USD pmt, según los datos obtenidos por Seatrade Maritime News.

Durante el mismo período de 12 meses, en Rotterdam, los precios del fuel 380 cst se duplicaron llegando a 310,50 USD pmt desde los 142 USD pmt. En Houston el precio del 380 cst también subió un 112,9% pasando a 313,50 USD pmt al cierre del año de 147,50 USD pmt al principio.

El puerto de Fujairah en el Oriente Medio registró un alza de precios de 99,4% en el 380 cst, pasando a 337,50 dólares, desde los 169,50 dólares durante el mismo período.

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

THE FLEET

Mid of 2016, the global world merchant fleet (ships of 1,000 gt and over) comprised 42,193 merchant vessels of a combined 1.73 billion dwt, a year-on-year increase of 3.3 per cent in dwt terms. The capacity of the world merchant fleet has more than doubled since the start of 2004.

Today, the merchant ships are registered in 150 nations and belong to owners from just about as much countries. Nevertheless, the world shipping scene is largely shaped by a small number of shipping countries with regard to ownership and registration. Furthermore, the proportion of vessels flying a flag that is different from the nationality of their owner (foreign-flagged vessels) has grown continuously from 50 per cent at the start of 1996 to 75 per cent mid of 2016.

LA FLOTA

A mediados de 2016, la flota mercante mundial (buques de 1.000 GT y más) comprendía 42.193 buques mercantes con un total combinado de 1,73 billones de TPM, un aumento interanual del 3,3% en términos de TPM. La capacidad de la flota mercante mundial se ha más que duplicado desde principios de 2004.

Hoy en día, los buques mercantes están registrados en 150 naciones y pertenecen a propietarios de casi todos los países. Sin embargo, el escenario marítimo mundial está formada en gran parte por un reducido número de países marítimos en lo que se refiere a la propiedad y el registro. Además, la proporción de buques que enarbolan pabellón distinto de la nacionalidad de su propietario (buques de pabellón extranjero) ha crecido continuamente desde el 50% a comienzos de 1996 hasta el 75% a mediados de 2016.



WHO CONTROLS THE FLEET

The “country of control” indicates where the controlling interest of the fleet is located, i.e. the home country of the interests behind the primary reference company (“real nationality”). As of July 2016, the top 10 leading shipping countries represented nearly three quarters of the total world merchant fleet (based on dwt). Over the last decade, leading shipping countries like China, Korea and Singapore could expand their markets shares in the world merchant fleet while Germany, Norway, Japan and the United States lost market shares.

Today, almost one fifth of the world fleet capacity in terms of dwt belongs to Greek owners. Greek has been the largest ship-owning nation in terms of dwt since the start of 2010. Since then, the size of the Greek-owned merchant fleet has grown by 80 per cent to 337 million dwt mid of 2016 (4,500 merchant ships).

CONTROL DE LA FLOTA

El "país de control" indica dónde se encuentra el interés de control de la flota, es decir, el país de origen de los intereses detrás de la empresa de referencia ("nacionalidad real"). A partir de julio de 2016, los 10 principales países marítimos operaban casi las tres cuartas partes de la flota mercante mundial (en términos de TPM). En la última década, países como China, Corea y Singapur ampliaron su participación en la flota mercante mundial, mientras que Alemania, Noruega, Japón y Estados Unidos perdieron cuotas de mercado.

Hoy en día, casi una quinta parte de la capacidad de la flota mundial en términos de TPM pertenece a armadores griegos. Grecia ha tenido la mayor flota de buques en términos de TPM desde que comenzó 2010. Desde entonces, el tamaño de la flota mercante de propiedad griega ha crecido un 80% a 337 millones de TPM a mediados de 2016 (4.500 buques mercantes).



Tab. 3: Tonnage shares (dwt) of the ten top ranking countries of control in the world merchant fleet by ship type as of July 1st, 2016

Country of control	General					Total
	Tankers	Bulk carriers	Container ships	cargo ships	Passenger ships	
1 Greece	22.9	22.2	10.0	3.3	4.8	19.4
2 Japan	8.6	20.8	5.8	17.2	6.4	14.0
3 China, PR of	7.2	16.9	9.4	10.3	7.5	11.9
4 Germany	2.8	3.5	25.6	10.2	2.9	6.8
5 Korea, Rep.	3.6	6.1	3.4	3.8	1.6	4.7
6 Norway	5.6	2.4	0.8	8.6	2.6	3.7
7 US	5.6	2.6	1.4	1.5	26.3	3.5
8 Singapore	4.9	1.6	3.2	1.6	0.3	3.0
9 Taiwan	1.0	3.5	4.9	1.9	0.1	2.7
10 Italy	2.4	1.7	5.5	3.4	11.4	2.6
Subtotal	64.6	81.3	70.0	61.8	63.9	72.4
Others	35.4	18.7	30.0	38.2	36.1	27.6
World Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
(mill dwt)	614	758	246	107	6	1732

Source: ISL Bremen

Second to Greece is Japan – for many years ranked first - which owns 4,200 merchant vessels of a combined capacity of 243 million dwt, followed by China with 206 million dwt, Germany with 118 million dwt and South Korea with 81 million dwt. Within the top 10 shipping nations, only the German controlled fleet decreased between 2012 and 2016 while the dominance of Greek owners in the dry bulk and tanker sector is evident. Japan has a strong position in the dry bulk market, whereas German ship owners are

Detrás de Grecia está Japón - durante muchos años primero - que posee 4.200 buques mercantes de una capacidad combinada de 243 millones de TPM, seguido por China con 206 millones de TPM, Alemania con 118 millones de TPM y Corea del Sur con 81 millones de TPM. Dentro de las 10 naciones navieras, sólo la flota alemana controlada disminuyó entre 2012 y 2016, mientras que el dominio de los propietarios griegos en el sector de graneles secos y petroleros es evidente. Japón tiene una fuerte posición en el mercado de graneles secos, mientras que los armadores alemanes están

traditionally involved in the container sector.

WHICH FLAG

The foreign flag shares of the top ranking shipping nations differ markedly. Of the 4,500 merchant vessels, owned by Greek owners, only 752 ships of a combined 71 million dwt were registered under national flag, i.e. 79 per cent of the Greek owned fleet is flagged out.

Mid of 2016, about 25,200 vessels with a combined 1.3 billion dwt of the world merchant fleet were using foreign flags. The flagged-out tonnage share for the top ten countries stood at 75 per cent. Countries like Japan and Germany registered 88 per cent and 91 per cent respectively of their controlled tonnage under foreign flags.

OPEN REGISTERS

The top ten open registry flags show an increasing concentration on foreign flag tonnage – today, 75

tradicionalmente involucrados en el sector de los containeros.

BANDERAS

La utilización de bandera extranjera de las naciones marítimas de mayor rango difieren notablemente. De los 4.500 buques mercantes, de propietarios griegos, sólo 752 buques de un total de 71 millones de TPM estaban registrados bajo la bandera nacional, es decir, 79% de la flota de propiedad griega está abanderada en el exterior.

A mediados de 2016, alrededor de 25.200 buques con una capacidad combinada de 1.300 millones de TPM de la flota mercante mundial estaban utilizando banderas extranjeras. La cuota de tonelaje registrada en los diez primeros países se situó en el 75%. Países como Japón y Alemania registraron el 88% y el 91% respectivamente de su tonelaje controlado bajo banderas extranjeras.

REGISTROS ABIERTOS

Los diez principales registros abiertos muestran un aumento creciente de tonelaje extranjero - hoy, el 75 % del

per cent of the world's tonnage is foreign flagged. A large share of this tonnage is sailing under open registries (flags of convenience). Mid of 2016, the combined tonnage of the top ten open registry flags stood at 953 mill dwt, representing a share of 55 per cent in the total world merchant fleet (ships of 1000 gt and over). The major open registries such as Panama, Liberia and the Marshall Islands dominate the world merchant fleet by flag. About 42 per cent of the world's tonnage is registered in the mentioned three countries.

tonelaje mundial está abanderado en el extranjero. Una gran parte de este tonelaje navega bajo registros abiertos (banderas de conveniencia). A mediados de 2016, el tonelaje combinado de los diez principales registros abiertos se situaba en 953 millones de TPM, lo que representa una participación del 55% en la flota mercante mundial total (buques de 1.000 gt y más). Los mayores registros abiertos como Panamá, Liberia y las Islas Marshall dominan la flota mercante mundial por pabellón, y alrededor del 42% del tonelaje mundial está registrado en estos tres países.

Development of major open registry flags 2012–2016
(in million dwt).

Major open flags	Jul. 1st			% change over prev. year
	2012	2015	2016	
1 Panama	327	326	326	0.2
2 Liberia	193	198	207	4.3
3 Marshall Islands	125	182	201	10.5
4 Malta	67	87	98	13.0
5 Bahamas	63	63	68	6.9
6 Cyprus	30	33	33	1.7
7 Antigua & Barbuda	14	12	11	-7.0
8 Cayman Islands	4	4	4	-1.9
9 Gibraltar	3	4	3	-9.0
10 Vanuatu	2	2	1	-9.3
Sub Total	828	910	953	4.8
Others	702	766	779	1.7
World Total	1531	1676	1732	3.3

Source: ISL. Bremen

Panama remains the world's largest flag registry with 326 million dwt, followed by Liberia with 207 million dwt and the Marshall Islands with 201 million dwt. Of the top 10 open registries, the Marshall Islands flag has seen the fastest growth. Since 2005, the deadweight tonnage of the Marshall Island's registry has grown almost fivefold (+447 %.) It is also one of the youngest fleets with an average age of 7.5 years. Also noteworthy is the growth of the Maltese register with 10.1 per cent per year in the period 2012-2016.

FLEET SHARE BY SEGMENTS

The participation of the different types of ship in the global merchant fleet as a whole has followed the same trend as in previous years. The share of tankers, which in the 1980s accounted for half of the world's fleet capacity, has almost halved, in favor of bulk carriers whose share has soared and continues to rise, just as with Container ships at the expense of the general cargo, practically in extinction.

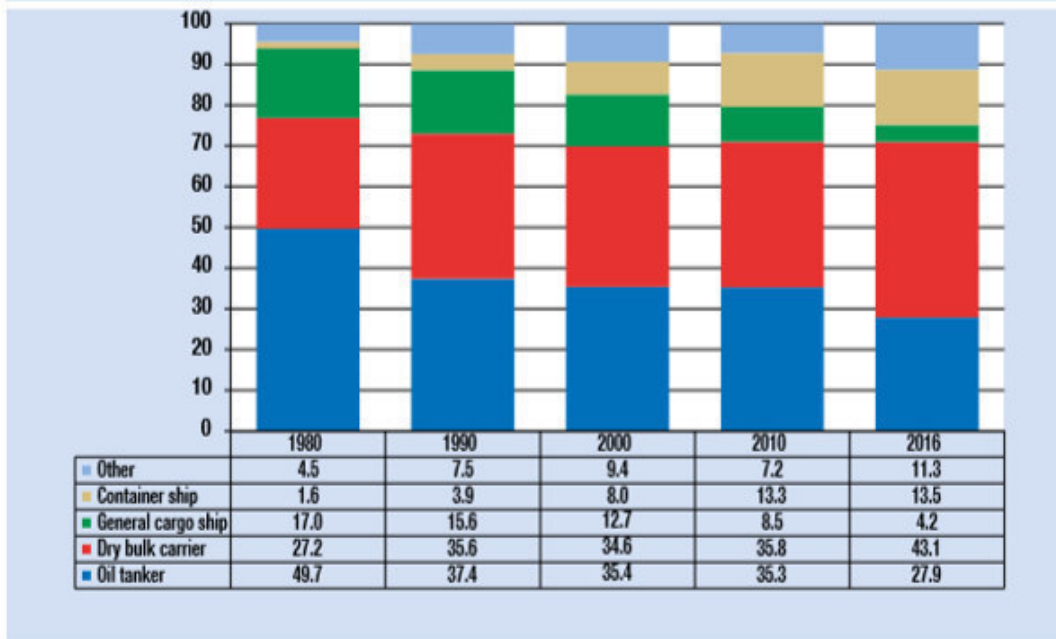
Panamá sigue siendo el registro más grande del mundo con 326 millones de TPM, seguido por Liberia con 207 millones de TPM y las Islas Marshall con 201 millones de TPM. De los 10 principales registros abiertos, la bandera de las Islas Marshall ha registrado el crecimiento más rápido. Desde 2005, el tonelaje de peso muerto del registro de las Islas Marshall ha crecido casi cinco veces (+447%). También es una de las flotas más jóvenes con una edad media de 7,5 años. Cabe destacar también el crecimiento del registro maltés con un 10,1% anual en el período 2012-2016.

PARTICIPACIÓN POR SEGMENTOS

La participación de los distintos tipos de buque en el conjunto de la flota mercante mundial sigue la misma tendencia que en años anteriores. La cuota de los buques tanque, que en los años ochenta suponían la mitad de la capacidad de carga de flota mundial casi se ha reducido a la mitad, en favor de los graneleros cuya participación se ha disparado y sigue aumentando al igual que ocurre con los buques portacontenedores a expensas de los de carga general, prácticamente en extinción.



Figure 2.2 World fleet by principal vessel type, 1980–2016 (Percentage share of dead-weight tonnage)



Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research and UNCTAD, Review of Maritime Transport, various issues.

2016 AT A GLANCE

The Clarkson Research Table "2016 AT A GLANCE" clearly reflects the situation of the global maritime sector in 2016. A growth in tonnage supply well above demand for transport, a reduced but still excessive order book, A very limited scrapping, and downward TCE rates reduce the prices of second-hand and new-build ships and drag order book and new and second-hand prices at very low rates.

2016 A SIMPLE VISTA

La Tabla de Clarkson Research titulada "2016 AT A GLANCE" refleja de forma clara la situación del sector marítimo mundial en 2016. Un crecimiento de la oferta de tonelaje muy superior a la demanda de transporte, una cartera de pedidos reducida pero aún excesiva, un desguace muy limitado, y timecharters equivalentes a la baja, reducen los precios de los buques de segunda mano y de las nuevas construcciones y arrastran las carteras de pedidos y los precios de buques nuevos y de segunda mano a tasas muy bajas.

2016 At A Glance

Dwt	Built	2015	2016	+/- %
1. ClarkSea Index				
Index (\$/day, average)		14,410	9,441	-34.5%
2. World Trade, m. tonnes				
Oil		2,885	3,003	4.1%
Gas		328	344	4.8%
Dry Bulk		4,820	4,884	1.3%
Containers		1,668	1,726	3.4%
Others		1,122	1,145	2.0%
Total		10,823	11,101	2.6%
3. Tonnage Supply, M. Dwt				
<i>Bulk Fleet (end)</i>				
Tankers		523.8	554.6	5.9%
Bulkcarriers		776.6	794.0	2.2%
Subtotal		1300.4	1348.6	3.7%
<i>Orderbook (end)</i>				
Tankers		104.3	75.8	-27.3%
Bulkcarriers		131.5	85.6	-34.9%
Subtotal		235.8	161.4	-31.5%
<i>Scrapping</i>				
Tankers		2.4	2.6	6.9%
Bulkcarriers		30.5	28.9	-5.2%
Subtotal		32.9	31.5	-4.4%
<i>Scrap Prices, \$/dwt (end)</i>				
Tankers		290.0	290.0	0.0%
Bulkers		282.0	290.0	2.8%
4. Revenue, Average Earnings, \$/day				
<i>Oil Tankers</i>				
VLCC	c.2010	64,846	41,888	-35.4%
Suezmax	c.2010	46,713	27,567	-41.0%
Aframax	c.2010	37,977	22,965	-39.5%
Products (C)		21,444	12,124	-43.5%
Weighted Average (nos)		31,036	17,917	-42.3%
<i>Bulk Carriers</i>				
Capesize	c.2010	9,060	8,208	-9.4%
Panamax	c.2010	7,205	6,712	-6.8%
Supramax		6,578	5,839	-11.2%
Weighted Average (nos)		7,092	6,218	-12.3%
5. Asset Values, end period				
<i>Newbuilding, \$m</i>				
VLCC		93.5	84.5	-9.6%
Suezmax		63.0	54.5	-13.5%
Aframax		52.0	44.5	-14.4%
MR		35.5	32.5	-8.5%
<i>5 Yr old Vessel, \$m</i>				
VLCC		80.0	60.0	-25.0%
Suezmax		60.0	40.0	-33.3%
Aframax		46.0	29.0	-37.0%
MR		29.0	22.0	-24.1%
<i>Newbuilding, \$m</i>				
Capesize		46.0	42.0	-8.7%
Kamsarmax		26.5	24.5	-7.5%
Ultramax		24.3	22.3	-8.2%
<i>5 Yr old Vessel, \$m</i>				
Capesize		25.0	24.0	-4.0%
Panamax		14.0	14.0	0.0%
Supramax		13.5	14.0	3.7%
6. Turnover, Volume M. Dwt				
<i>New Orders</i>				
Tankers		53.2	9.2	-82.8%
Bulkcarriers		24.9	13.4	-46.0%
Subtotal		78.1	22.6	-71.1%
<i>Secondhand</i>				
Tankers		27.8	17.9	-35.8%
Bulkcarriers		35.1	43.5	24.0%
Subtotal		62.9	61.4	-2.5%

Figures subject to revision.



SHIPBUILDING INDUSTRY

The Shipbuilding industry continues down a rocky path, which is becoming rougher as the months go by. Shipowners' appetite for new vessels continues to dwindle and the liquidity crunch is becoming increasingly severe for many shipyards.

The severity of the current crisis is becoming more apparent each day. The average newbuilding price has been trending downwards for 29 consecutive months and has come down by 8% in 2016.

In 2015, the biggest drops in newbuilding prices occurred in the Bulk and Container segments. However, during the first ten months of 2016, the drop in Tanker prices began to speed up and by October, the average Tanker newbuilding price was down by 10%. All the major segments have endured significant declines in newbuilding prices.

The only refuge now is in the

CONSTRUCCIÓN NAVAL

La industria de la construcción naval continúa por un camino dificultoso, que se está volviendo más duro a medida que pasan los meses. El deseo de los armadores por buques nuevos sigue disminuyendo y la falta de liquidez se está volviendo cada vez más grave en muchos astilleros.

La gravedad de la crisis actual se hace más evidente cada día. El precio medio de las nuevas construcciones se ha mantenido a la baja durante 29 meses consecutivos y ha descendido un 8% en 2016.

En 2015, las mayores caídas en los precios de la nueva construcción se produjeron en los segmentos de graneleros y portacontenedores. Sin embargo, durante los primeros diez meses de 2016, la caída de los precios de los petroleros comenzó a acelerarse y en octubre, el precio medio de la construcción de buques tanque se redujo un 10%. Todos los segmentos principales han sufrido disminuciones significativas en los precios de la nueva construcción.

El único refugio ahora está en los

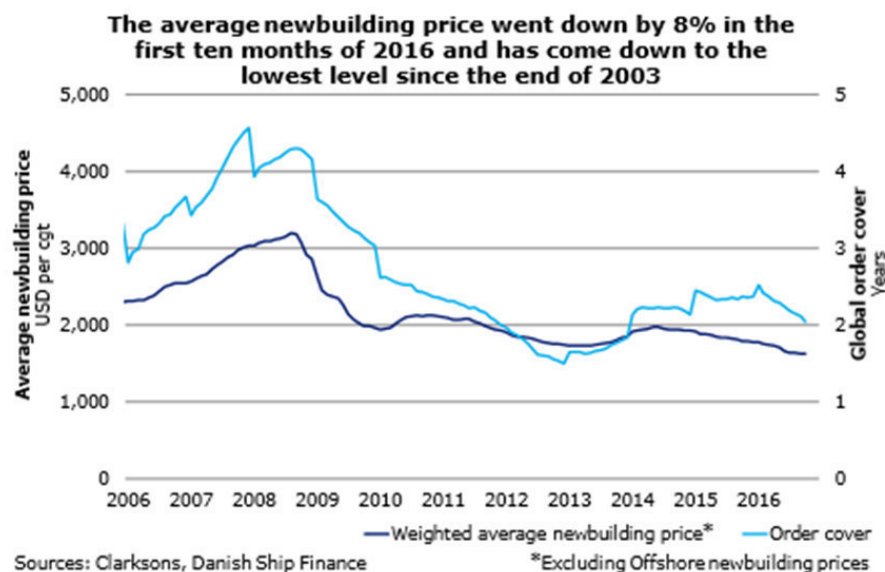


niche segments such as Ro-Ro, Car Carriers, Cruise vessels etc., which on average have experienced a small rise in prices during 2016. While the overall order cover has been gradually declining since the beginning of 2016, there have been variations between the different shipbuilding regions. In all regions outside Europe, the order cover has decreased, especially in South Korea, whereas it has been slowly but steadily rising in Europe.

The average newbuilding price went down by 8% in the first ten months of 2016 and has come down to the lowest level since the end of 2003.

segmentos nicho tales como Ro-Ro, cocheros, barcos de crucero etc. que en promedio han experimentado un pequeño aumento en precios durante 2016. Aunque la cartera de pedidos global ha venido reduciéndose gradualmente desde el principio de 2016, se han producido variaciones entre las diferentes regiones de construcción naval. En todas las regiones fuera de Europa, la cartera de pedidos ha disminuido, especialmente en Corea del Sur, mientras que ha ido aumentando de forma lenta pero constante en Europa.

El precio medio de las nuevas construcciones bajó un 8% en los diez primeros meses de 2016 y ha bajado al nivel más bajo desde finales de 2003.



While the order cover of the three major shipbuilding nations is decreasing, Europe's order cover has increased to the highest levels since late 2007. Contracting activity continues to remain low, as the overcapacity issues and the accompanying decline in secondhand prices in several of the major shipping segments are limiting shipowners' incentive to buy new vessels.

Ordering of newbuilds has been extremely limited in 2016, with less than 400 orders and 9.6 million cgt placed at shipyards across all sectors in the first ten months of the year compared to over 1,600 in 2015 and over 3,000 in 2013. The industry has therefore only restocked 25% of active yard capacity in annualized terms. Order volumes for the period dropped by more than 80% in South Korea, Japan and the rest of the world, respectively. In China, ordering came down by around 60%, whereas it increased by more than 40% in Europe, primarily due to growing interest in new Cruise

Mientras que la cartera de pedidos de los tres principales países de construcción naval está disminuyendo, la cartera de pedidos de Europa ha aumentado a los niveles más altos desde finales de 2007. La actividad de contratación sigue siendo baja, ya que la sobrecapacidad y la consiguiente disminución de los precios de segunda mano en varios de los principales segmentos marítimos están limitando el incentivo de los armadores para construir nuevos buques.

El pedido de nuevas construcciones ha sido extremadamente limitado en 2016, con menos de 400 pedidos y 9,6 millones de cgt colocados en astilleros en todos los sectores en los primeros diez meses del año en comparación con más de 1.600 en 2015 y más de 3.000 en 2013. Solo se ha utilizado por tanto el 25% de la capacidad de los astilleros en activo en términos anuales. Los volúmenes de pedidos para el período se redujeron en más del 80% en Corea del Sur, Japón y el resto del mundo, respectivamente. En China, los pedidos descendieron en torno al 60%, mientras que aumentaron en más del 40% en Europa, principalmente debido al creciente interés en los nuevos buques



vessels, ending 2016 at the lowest contracting level seen in the last 20 years.

To adjust for expected lower demand going forward, it seems evident that the number of active players in the industry must come down significantly. However, it is difficult to come up with accurate predictions of which shipyards will survive, because the Shipbuilding industry is anything but transparent. Few yards are publicly listed, many have strong governmental ties and yard capacity cannot be accurately estimated, since a ship in principle can be built on a beach. Consequently, there is a lot of uncertainty around the capacity and the financial situation at many yards. Some South Korean and Chinese yards in particular have been known to be supported by national interests.

Although it is difficult to estimate which yards will continue to operate and which will not, some sources estimate that the number of active yards could fall from the current

de crucero, y 2016 finalizó con el nivel de contratación más bajo observado en los últimos 20 años.

Para ajustarse a la previsible menor demanda en el futuro, parece evidente que el número de astilleros activos en la industria debe bajar significativamente. Sin embargo, es difícil llegar a una predicción precisa de los astilleros que sobrevivirán, porque la industria de la construcción naval es todo menos transparente. Pocos astilleros cotizan en bolsa, muchos tienen lazos gubernamentales fuertes y la capacidad del astillero no se puede estimar exactamente, puesto que un barco en principio se puede construir en una playa. Consecuentemente, hay mucha incertidumbre alrededor de la capacidad y la situación financiera en muchos astilleros. Se sabe que algunos astilleros de Corea del Sur y China, en particular, están respaldados por intereses nacionales.

A pesar de que es difícil estimar qué astilleros seguirán operando y cuáles no, algunas fuentes estiman que el número de astilleros activos podría bajar del actual nivel de 630 a alrededor

level of 630 to around 380 by the end of 2017 if the low contracting environment persists. That would result in a 10% decrease in active capacity. Hopefully the majority of the closures to be Chinese or located in the Rest of the world supported by national interests.

On top of the issues that the industry is already struggling with, things could get worse if shipowners continue to cancel and abandon orders, which could result in a large part of the orderbook getting wiped out.

The low freight rate environment has dragged on for a long time in many shipping segments, and it could continue the next couple of years. Hence, we might only have seen the tip of the iceberg at this point. The downward pressure on the already declining orderbook could become even more intense and thereby also the pressure on newbuilding prices and yard capacity.

NEW REGULATION

However, there are some forces at

de 380 para finales de 2017 si el bajo ambiente de contracción persiste. Eso daría lugar a una disminución del 10% en la capacidad activa. Esperemos que la mayoría de los cierres sean chinos o se encuentren en el resto del mundo y estén apoyados por intereses nacionales.

Además de los problemas a los que la industria ya se está enfrentando, las cosas podrían empeorar si los armadores siguen cancelando órdenes y abandonando pedidos, lo que podría hacer que una gran parte de la cartera se extinguiera.

El entorno de bajos niveles de flete se ha prolongado durante mucho tiempo en muchos sectores, y podría continuar durante los próximos dos años. Por lo tanto, podría ser que solo hubiésemos visto la punta del iceberg. La presión a la baja sobre la ya decreciente cartera podría llegar a ser aún más intensa y por lo tanto también la presión sobre los precios de las nuevas construcciones y sobre la capacidad de los astilleros.

NUEVA REGULACIÓN

Sin embargo, hay algunas fuerzas en

play that could trigger a new round of ordering.

The newly ratified ballast water management convention could possibly be one of these forces. In broad terms, the regulations will take effect in September 2017; thereafter, all newbuildings will have to fulfil the requirements and all existing vessels will have to become compliant by their next scheduled special survey. The new ballast water management systems could cost around USD 0.5-2 million to install.

Since freight rates and secondhand values are low in many segments, a lot of shipowners might choose to scrap vessels approaching their third special survey or higher instead of investing money in making them compliant.

Ships generate emissions of sulfur oxides (SOx), oxides of nitrogen (NOx), particulate matter (PM) and carbon dioxide (CO2) as a result of the fuel used to power them. Ship generated emissions can be significant in

juego que podrían desencadenar una nueva ronda de pedidos.

La convención de gestión del agua de lastre recientemente ratificada podría ser una de estas fuerzas. En términos generales, la normativa entrará en vigor en septiembre de 2017; a partir de entonces, todas las nuevas construcciones tendrán que cumplir los requisitos y todos los buques existentes tendrán que adaptarse con su próxima cuatrienal. Instalar los nuevos sistemas de gestión del agua de lastre podrían costar entre 0,5 y 2 millones de dólares.

Dado que los niveles de fletes y los valores de segunda mano son bajos en muchos sectores, muchos armadores podrían optar por enviar a desguace los buques que se acercan a su tercera cuatrienal o más, en lugar de invertir dinero en su adaptación.

Los buques generan emisiones de óxidos de azufre (SOx), óxidos de nitrógeno (NOx), materia particulada (PM) y dióxido de carbono (CO2) como resultado del combustible utilizado para alimentarlos. Las emisiones generadas por buques pueden ser significativas en

areas subject to heavy marine traffic so many actions have been undertaken in recent years to significantly reduce air emissions from ships.

Oxides of nitrogen (NOx), sulfur oxides (SOx), and particulate matter (PM) are by-products of combustion associated with engines used on ships and other transportation modes. NOx emissions from diesel engines are a function of engine design and are generally controlled through standards established for new engines. SOx and PM emissions are heavily influenced by the fuel used.

The new sulphur limits that will come into force by 2020 in all areas outside the ECAs (emission control areas) could also increase the incentive to scrap younger, non-compliant vessels and create a need for new replacement vessels to be built.

Maritime traffic accounts for approximately 2.1% of the world's CO2 emissions. The IMO agreed in October 2016 to develop a

áreas sujetas al tráfico marítimo intenso, por lo que se han emprendido muchas acciones en los últimos años para reducir significativamente las emisiones atmosféricas de los buques.

Los óxidos de nitrógeno (NOx), los óxidos de azufre (SOx) y las partículas (PM) son subproductos de la combustión asociados a los motores utilizados en los buques y otros modos de transporte. Las emisiones de NOx de los motores diesel están en función del diseño del motor y generalmente se controlan mediante normas establecidas para los nuevos motores. Las emisiones de SOx y PM están fuertemente influenciadas por el combustible utilizado.

Los nuevos límites de azufre que entrarán en vigor en 2020 en todas las zonas fuera de las ECA (zonas de control de emisiones) también podrían aumentar el incentivo al desguace de buques más jóvenes que no cumplan la normativa y crear la necesidad de construir buques para sustituirlos.

El tráfico marítimo representa aproximadamente el 2,1% de las emisiones mundiales de CO2. La OMI acordó en octubre de 2016 elaborar una

comprehensive strategy for addressing GHG (Greenhouse gas) emissions from international shipping. The strategy will consider different actions that can be pursued to reduce GHG emissions from shipping over the short, medium, and long term. An initial GHG reduction strategy is expected to be agreed in 2018 with subsequent review and revision through 2023 using ship specific data generated by IMO's recently adopted data collection system.

The IMO data system will collect in-use fuel consumption data from ships with annual reporting that will allow governments and other stakeholders to accurately assess fuel consumption and emissions generated by international shipping.

Potential pathways for reducing emissions in the fleet include actions to address existing fleet emissions, research and development aimed at evaluating alternative fuels and propulsion

estrategia global para abordar las emisiones de GEI (gases de efecto invernadero) procedentes del transporte marítimo internacional. La estrategia considerará diferentes acciones que se pueden llevar a cabo para reducir las emisiones de GEI del transporte marítimo a corto, medio y largo plazo. Se espera que una estrategia inicial de reducción de GEI se acuerde en 2018 con su posterior revisión y actualización durante 2023 utilizando datos específicos de buques que hayan sido generados por el sistema de recopilación de datos recientemente adoptado por la OMI.

El sistema de datos de la OMI recopilará datos de consumo de combustible de los buques con informes anuales que permitirán a los gobiernos y otras partes interesadas evaluar con precisión el consumo de combustible y las emisiones generadas por el transporte marítimo internacional.

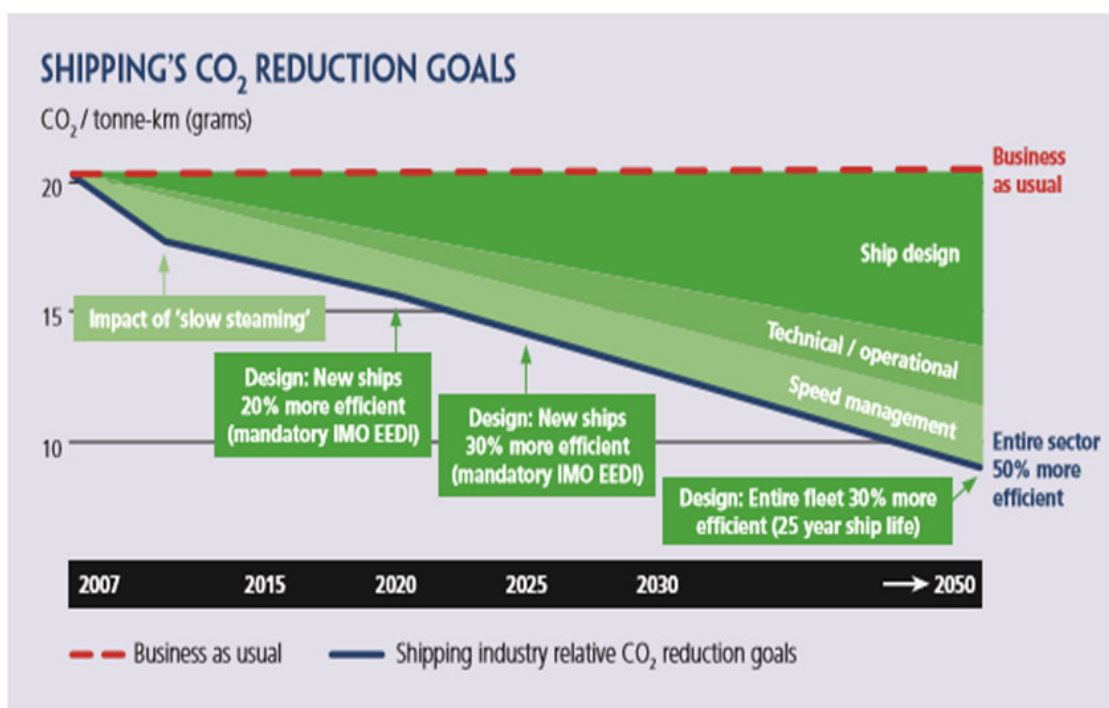
Las posibles vías para reducir las emisiones de la flota incluyen acciones para abordar las emisiones actuales de la flota, la investigación y el desarrollo destinados a evaluar los combustibles alternativos y los sistemas de

systems, further development of energy efficiency design standards for new ships, and further work on innovative technologies devoted to further reducing emissions across a sector that is already the most carbon efficient form of transportation in the world and that continues to improve.

These regulations are clearly positive for the Shipbuilding industry, and may keep some yards active for longer, but they are not expected to create enough demand to employ the oversupplied market in its current form.

propulsión, el perfeccionamiento de los estándares de diseño de la eficiencia energética de los buques nuevos y el trabajo en tecnologías innovadoras dedicadas a reducir aún más las emisiones en un sector que ya es el sistema de transporte más eficiente en el mundo en términos de emisión de carbono y que sigue mejorando.

Estas regulaciones son claramente positivas para la industria de la construcción naval, y pueden mantener algunos astilleros activos por más tiempo, pero no se espera que creen suficiente demanda para emplear la sobreoferta de grada en su forma actual.



DEMOLITION INDUSTRY

The weak market in 2016 has already led to more scrapping. In particular, Dry Bulk and Container demolition has picked up as market fundamentals in both segments have worsened, making 2016 a record year for scrapping.

The Gas Carrier and Tanker segments, on the other hand, are still holding back in terms of scrapping, which suggests that shipowners are still somewhat optimistic about the future. During 2016, around 40 million dwt was scrapped across all segments – the Dry Bulk segment accounted for more than 70% of this.

Both the Dry Bulk and Container segments have had to resort to scrapping very young vessels, which has put downward pressure on the average age of vessels scrapped (i.e. their economic lifetime). The average age of vessels scrapped has dropped from around 28 years in 2015 to 26 years in 2016, measured on a world fleet basis.

INDUSTRIA DEL DESGUACE

El débil mercado de fletes de 2016 ha conducido a más desguaces. En particular, la demolición de graneleros y portacontenedores ha aumentado, a medida que el mercado en ambos sectores empeoraba, haciendo de 2016 un año récord para el desguace.

Los sectores de gaseros y petroleros, se mantienen retrasados en términos de desguace, lo que sugiere que los armadores siguen siendo algo optimistas sobre el futuro. Durante 2016, alrededor de 40 millones de TPM se desguazaron entre todos los sectores, representando el sector granelero más del 70% de esa cifra.

Tanto los segmentos de graneles secos como de portacontenedores han tenido que recurrir a desguace de buques muy jóvenes, lo que ha ejercido una presión a la baja sobre la edad media de los buques desguazados (es decir, su vida económica). La edad media de los buques desguazados ha descendido de unos 28 años en 2015 a 26 años en 2016, medida a nivel de la flota mundial.

However, if we look at individual subsegments, some have an average scrapping age of below 20 years. In the exposed Old Panamax Container segment, we have seen vessels younger than 10 years old being scrapped. Whilst these trends are illustrative of a supply-side response to current market conditions, further re-calibration of supply and improvements on the demand side appear necessary before a more balanced market can be achieved, and shipping market observers will be looking for further evidence of that in 2017.

Scrapping activity could surpass expectations owing to the newly ratified ballast water management convention, which comes into force in September 2017.

For existing vessels to become compliant, an extra cost will be added to the price of the vessels' next special survey – an extra cost that for many older vessels will be a nonsensical investment under the current market conditions. Consequently, we expect a large proportion of the vessels reaching their third special

Sin embargo, si observamos subsectores individuales, algunos tienen una edad media de desguace menor de 20 años. En el expuesto segmento de Old Panamax Container, hemos visto desguazar buques menores de 10 años de edad. Si bien estas tendencias son ilustrativas de una respuesta del lado de la oferta a las condiciones actuales del mercado, una nueva calibración de la oferta y mejoras en el lado de la demanda parecen necesarios antes de que pueda lograrse un mercado más equilibrado, y los observadores del mercado buscarán más evidencias de ello en 2017.

La actividad de desguace podría sobrepasar las expectativas debido a la convención de gestión de agua de lastre recientemente ratificada, que entrará en vigor en septiembre de 2017.

Para los buques existentes para cumplir con los requisitos, se agregará un costo adicional al precio de su próxima cuatrienal, -que para muchos barcos antiguos será una inversión absurda bajo las actuales condiciones del mercado. Por consiguiente, esperamos que una gran proporción de buques que lleguen a su tercera cuatrienal o

survey or higher within the next few years to be scrapped, potentially pushing fleet growth down further than the above estimates indicate.

DEMAND OF SEAFARERS

In May 2016, ICS and BIMCO launched the results of their latest five year Manpower Report on the global supply and demand for seafarers. This was a major project conducted with assistance from DM Consulting and Dalian Maritime University, overseen by a steering committee of industry representatives. According to this report, the global supply of seafarers in 2015 was estimated at 1,647,500 of which about 774,000 are officers and 873,500 are ratings. Encouragingly, the worldwide supply of officers is estimated to have increased by 24% since 2010, with the supply of ratings increasing too.

Significantly, China is thought to have overtaken the Philippines as the largest single source of seafarers qualified for international trade (although the Philippines is still the largest source of ratings).

más en los próximos años sean desguazados, lo que podría empujar el crecimiento de la flota por debajo de las estimaciones anteriores.

DEMANDA DE MARINOS

En mayo de 2016, ICS y BIMCO publicaron los resultados de su último informe quinquenal sobre la oferta y la demanda mundial de marinos. Este fue un proyecto importante llevado a cabo con la asistencia de DM Consulting y Dalian Maritime University, supervisado por un comité directivo de representantes de la industria marítima. De acuerdo con él, la bolsa de marinos mundial en 2015 se estimó en 1.647.500 de los cuales unos 774.000 son oficiales y 873.500 subalternos. Afortunadamente, se estima que la bolsa mundial de oficiales ha aumentado un 24% desde 2010, habiendo aumentado también la oferta de subalternos.

Se cree que China ha superado a Filipinas como la mayor fuente de marinos cualificados para el tráfico internacional (aunque Filipinas sigue siendo la mayor fuente de subalternos). Sin embargo, los datos de las

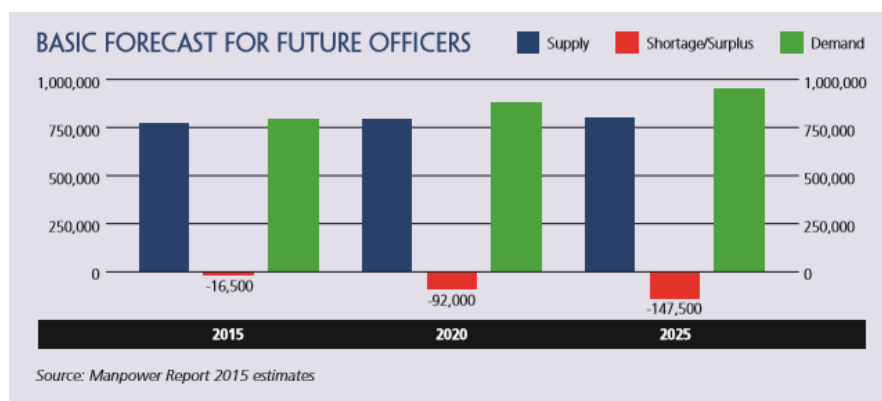


However, data from international shipping companies suggests that the extent to which these Chinese seafarers are available for service on foreign-owned ships may be limited, with the Philippines and Russia seen as equally important sources of officers, followed closely by Ukraine and India.

The report suggests that the industry has made good progress in the past five years with respect to increasing recruitment and training levels. But using projections for the growth of the world merchant fleet over the next ten years, the ICS and BIMCO Report predicts that, unless training levels increase significantly, the growth in demand for seafarers could generate a serious shortage in the total supply of officers.

compañías navieras internacionales sugieren que el grado en que estos marinos chinos están disponibles para el servicio en buques extranjeros puede ser limitado, con Filipinas y Rusia consideradas como fuentes igualmente importantes de oficiales, seguidas de cerca por Ucrania e India.

El informe sugiere que la industria ha logrado buenos progresos en los últimos cinco años con respecto al aumento de los niveles de reclutamiento y capacitación. Sin embargo, utilizando las proyecciones para el crecimiento de la flota mercante mundial durante los próximos diez años, ICS y BIMCO prevén que, a menos que los niveles de formación aumenten significativamente, el crecimiento de la demanda de marinos podría generar una grave escasez en la oferta total de oficiales.



ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

ECONOMICS

Based on the latest estimate published by Eurostat, the euro area grew by 1.7% in the last quarter of 2016, compared to the 1.8% expansion of the previous three months. Despite this slight loss of tone, all the countries that make up the area achieved, for the second consecutive quarter, positive increases. In particular, Germany advanced at a similar pace to the one maintained by the euro area, and closed the fourth quarter of the year with a GDP increase of 1.8%, in line with the image of stability shown throughout 2016. Record employment levels and rising wages boosted private consumption, and the refugee crisis triggered public spending, counteracting weak exports.

The French economy, on the other hand, was based on the solidity of

ECONOMIA

En base a la última estimación publicada por el Eurostat, la zona del euro creció un 1,7% en el último trimestre de 2016, frente a la expansión del 1,8% de los tres meses anteriores. A pesar de esta leve pérdida de tono, todos los países que conforman el área lograron, por segundo trimestre consecutivo, incrementos positivos. En concreto, Alemania avanzó a un ritmo parejo al mantenido por la zona del euro, y cerró el cuarto trimestre del año con un aumento del PIB del 1,8%, en línea con la imagen de estabilidad mostrada a lo largo de todo 2016. Los niveles de empleo récord y el alza de los salarios impulsaron el consumo privado, y la crisis de refugiados disparó el gasto público, lo que contrarrestó la debilidad de las exportaciones.

La economía francesa, por su parte, se basó en la solidez del consumo privado



private consumption and investment and, to a lesser extent, on the renewed strength of exports to boost its GDP to 1.1%, two tenths above the level obtained the previous quarter GDP Germany.

The economic sentiment index prepared by the European Commission has ended in 2016 with an upward trend that puts it above the values of recent years. In particular, the European Union, as a whole, scored a value of 109.1 in December, the highest reached since October 2007. The euro area figure was lower (107.8), but it also shares that progression favorable of the final stretch of 2016.

However, it was Spain (3.0%), Slovakia (2.9%), Cyprus (2.8%) and the Netherlands (2.7%) which grew more vigorously.

Spain therefore stood at the top of the euro area, with GDP growth in the fourth quarter of the year at 3.0%. This increase, two tenths lower than in the previous quarter, was due to a lower contribution of

y de la inversión y, en menor medida, en la renovada fortaleza de las exportaciones para impulsar su PIB hasta el 1,1%, dos décimas por encima del nivel que obtuvo el trimestre previo el PIB de Alemania.

El índice de sentimiento económico que elabora la Comisión Europea ha terminado el año 2016 con una tendencia al alza que lo sitúa por encima de los valores de los últimos años. En concreto, la Unión Europea, en conjunto, anotó un valor de 109,1 en diciembre, el máximo alcanzado desde octubre de 2007. Algo inferior fue el dato logrado por la zona del euro (107,8), pero también comparte esa progresión favorable del tramo final de 2016.

Con todo, fueron España (3,0%), Eslovaquia (2,9%), Chipre (2,8%) y Países Bajos (2,7%) los países de la zona del euro que crecieron de forma más vigorosa.

España se situó por tanto a la cabeza de la zona del euro, con un crecimiento del PIB en el cuarto trimestre del año del 3,0%. Este avance, dos décimas inferior al del trimestre anterior, se debió a una menor aportación de la demanda

domestic demand, especially due to the slowdown in public consumption and, to a lesser extent, in investment, which was partially offset by a greater contribution of external demand. In particular, domestic demand contributed 2.2 percentage points and the external 0.8.

From the perspective of supply, the construction sector was the most dynamic (3.0%) and the only sector, together with the industrial sector, had growth rates higher than those estimated in the previous quarter.

Lastly, employment growth in the last quarter of 2016 was 2.7%, resulting in the creation of 463,000 equivalent full-time jobs. On an aggregate scale, the construction sector led the creation of employment, although in all sectors the progress was close to 3.0%.

However, reducing unemployment remains one of the main challenges in Spain. Despite progress, the unemployment rate was 19% by the end of 2016 and remains particularly high among young

interna, especialmente por la desaceleración del consumo público y, en menor medida, de la inversión, que quedó parcialmente compensada por una mayor contribución de la demanda externa. En concreto, la demanda interna aportó 2,2 puntos porcentuales y la externa 0,8.

Desde la óptica de la oferta, el sector de la construcción fue el más dinámico (3,0%) y el único que, junto al sector industrial, obtuvo tasas de crecimiento superiores a las estimadas en el trimestre previo.

El avance del empleo, por último, se situó en el último trimestre de 2016 en el 2,7%, y supuso la creación de 463.000 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo. A escala agregada, el sector de la construcción lideró la creación de empleo, si bien en todos los sectores los avances fueron cercanos al 3,0%.

Sin embargo, reducir el desempleo sigue siendo uno de los principales desafíos de España. A pesar de los avances, la tasa de desempleo fue del 19% a finales de 2016 y sigue siendo especialmente elevada entre los

people (about 43%). Nearly half of all the unemployed have been in this situation for more than a year and a third of them more than two. Another major challenge is to reduce high levels of inequality and poverty. We must not forget that this has been the deepest crisis in our lives and that inequality and poverty have increased throughout the OECD. But the crisis was especially hard in our country, particularly with the destruction of millions of jobs.

Poverty is particularly pronounced in households whose members are unemployed, and especially among those with children. This is reflected in the high rate of child poverty of 23.4%, higher than the OECD average of 13.3%.

SHIPPING

Four of the top ten world shipping nations are European, namely Greece, Germany, Norway and Italy.

Almost one fifth of the world fleet capacity in terms of DWT belongs to

jóvenes (alrededor del 43%). Cerca de la mitad de todos los desempleados llevan en esa situación más de un año y una tercera parte de ellos más de dos. Otro gran desafío consiste en reducir los altos niveles de desigualdad y pobreza. No debemos olvidar que esta ha sido la crisis más profunda de nuestras vidas y que la desigualdad y la pobreza han aumentado en toda la OCDE. Pero la crisis fue especialmente dura en nuestro país, en particular con la destrucción de millones de empleos.

La pobreza es particularmente pronunciada en los hogares cuyos miembros están en el paro, y de manera especial entre los que tienen hijos. Esto se ve reflejado en la elevada tasa de pobreza infantil de 23,4%, superior al promedio OCDE de 13,3%.

INDUSTRIA MARITIMA

Cuatro de las diez naciones marítimas más importantes del mundo son europeas, a saber, Grecia, Alemania, Noruega e Italia.

Casi una quinta parte de la capacidad de transporte de la flota mundial en



Greek owners. Greece has been the largest ship-owning nation in terms of dwt since the start of 2010. Since then, the size of the Greek-owned merchant fleet has grown by 80 per cent to 337 million DWT of cargo carrying capacity mid of 2016 (4,500 merchant ships).

Germany with a share of 6.8% the world fleet, mainly dedicated to the container trade, has somewhat decreased between 2012 and 2016 to 118 million DWT.

Norway has a share of 3.7% of the world fleet, mainly tankers and containers.

Finally, Italy, with a share of 2.6% of the DWT world fleet capacity but 11.4% of the passenger ships worldwide fleet.

But still remains many European countries leading the control of large fleets as it is Denmark, UK, France, etc. up to reach 36.5 percent of owned gross world tonnage and 46.2 percent of operated world tonnage.

términos de TPM pertenece a armadores griegos. Grecia es el país dueño de la mayor flota del mundo desde principios de 2010. Desde entonces el tamaño de su flota ha crecido en un 80 por ciento hasta los 337 millones de TPM a mediados de 2016 (4.500 barcos mercantes).

Alemania, con una cuota del 6,8% de la flota mundial, dedicada principalmente al transporte de contenedores, ha disminuido algo su tamaño entre 2012 y 2016 quedándose en 118 millones de TPM.

Noruega tiene una participación del 3,7% de la flota mundial principalmente petroleros y contenedores.

Por último, Italia, con una cuota del 2,6% de la capacidad en términos TPM de la flota mundial, pero el 11,4% de los buques de pasaje de la flota mundial.

Pero detrás hay además muchos países europeos que controlan grandes flotas, como Dinamarca, Reino Unido, Francia, etc. hasta alcanzar el 36,5 por ciento del tonelaje mundial bruto en propiedad y el 46,2 por ciento del tonelaje mundial operado.

It is therefore clear that the shipping industry in the EU is a highly mature industry and an economic giant in the European economy directly accounting for over 620,000 jobs.

On the global level of shipping, the EU is still a large player compared to most worldwide regions. An overall competitive regime for fiscal and social measures as well as quality registers and a strong skills base support the current status of the EU as a location for shipping activities. Current growth rates in the overall market share suggest that the EU remains competitive, but at the same time that there are clear signs that the competitiveness of EU shipping is under significant pressure. The EU is experiencing cases of relocation of activities as well as de-flagging, despite its ambition of the opposite, and its growth rates in terms of ownership and the tonnage operated are significantly lower than those of its competitors in for instance Asia.

Por lo tanto, es evidente que la industria marítima en la UE es una industria altamente madura y un gigante económico en la economía europea que representa directamente más de 620.000 puestos de trabajo.

En el ámbito mundial del transporte marítimo, la UE sigue siendo un gran protagonista en comparación con la mayoría de las regiones del mundo. Un régimen general competitivo de medidas fiscales y sociales, así como unos registros de calidad y una sólida base de conocimientos, respaldan la privilegiada situación de la UE como lugar de negocio marítimo. Las actuales tasas de crecimiento de la cuota de mercado global indican que la UE sigue siendo competitiva, pero al mismo tiempo hay indicios claros de que la competitividad del sector naviero de la UE está sometida a fuertes presiones. A pesar de sus intentos por evitarlo, la UE está experimentando casos de reubicación de actividades y de desabanderamiento, y sus tasas de crecimiento en términos de propiedad y tonelaje operado son significativamente inferiores a las de sus competidores, por ejemplo, en Asia.

Shipping is the backbone of global trade, and around 80% of world trade in goods is carried by the international shipping industry. European shipowners operate shipping services all over the world. This includes trade between non EU countries such as trade between the Far East and Latin America, so called "cross trades". For many shipping companies the majority of their trade activity actually happens outside of the EU.

But today more than ever global trade and open markets are under pressure. Protectionism is on the rise and principles of global liberalized trade are put into question. Support for free and open trade can no longer be taken for granted. Nor can it be taken for granted that European shipping companies will be able to continue to experience a de facto largely open trade environment worldwide. This is serious and a high concern for EU shipping companies. Their core environment to thrive is under pressure.

El transporte marítimo es la columna vertebral del comercio mundial y alrededor del 80% del comercio mundial de mercancías es transportado por la industria marítima internacional. Los armadores europeos operan servicios marítimos en todo el mundo. Esto incluye el comercio entre países no pertenecientes a la UE, como el comercio entre el Lejano Oriente y América Latina, los denominados "cross traders". Para muchas compañías navieras, la mayor parte de su actividad comercial ocurre realmente fuera de la UE.

Pero hoy más que nunca el comercio mundial y los mercados abiertos están bajo presión. El proteccionismo está aumentando y los principios de libre comercio internacional se ponen en tela de juicio. El apoyo al comercio libre y abierto ya no puede darse por sentado. Tampoco puede darse por sentado que las compañías navieras europeas podrán seguir gozando de un entorno de tráfico marítimo de facto ampliamente abierto en todo el mundo. Esto es grave y supone una gran preocupación para las compañías navieras de la UE. Su escenario básico para prosperar está bajo presión.

EU shipowners need -probably more than ever- continued and even increased support from the EU actors to maintain and boost the competitiveness of the EU shipping industry and to ensure EU shipping can continue to contribute to jobs and growth in the EU. The EU has a unique set of tools to secure and push a globalised, open trade agenda – to the benefit of EU shipping and beyond.

The EU's unique voice is powerful outside the EU and will often impact much more than individual Member States' actions. By consequence it makes much sense to ensure that shipping forms part of any trade related discussion the EU has with third parties, be it at bilateral or multilateral level, or in the context of trade negotiations, economic partnership arrangements, development support and economic diplomatic encounters.

For EU shipowners an EU external shipping policy is based on the following principles:

Los armadores de la UE necesitan -probablemente más que nunca- un mayor apoyo de los organismos de la UE para mantener y aumentar la competitividad de la industria naviera y garantizar que las navieras puedan seguir contribuyendo al empleo y al crecimiento en la UE. La UE cuenta con un conjunto único de herramientas para asegurar y promover un sistema de comercio abierto y globalizado, en beneficio de la industria naviera de la UE y de otros países.

La voz única de la UE es poderosa fuera de la UE y con frecuencia impactará mucho más que las acciones individuales de los Estados miembros. Por consiguiente, tiene mucho sentido asegurar que el transporte marítimo forme parte de cualquier debate comercial que la UE tenga con terceros, ya sea a nivel bilateral o multilateral, o en el contexto de negociaciones comerciales, acuerdos de asociación económica, apoyo al desarrollo y encuentros diplomáticos de índole económica.

Para los armadores de la UE, la política exterior de la UE se basa en los siguientes principios:

- *Keep global markets open.*
- *Include shipping in any EU trade and development policy agenda.*
- *Secure free and equal access to international maritime transport services via EU trade agreements.*
- *Strengthen bilateral maritime dialogues with direct involvement of the EU shipping industry.*
- *Stay flexible to seize new opportunities*

*In the case of **Spain**, the situation is much more serious, since the loss of competitiveness of the Special Registry of the Canary Islands is evident even in relation to the European registers such as the Madeira Registry which has become, due to its vision, agility, knowledge and Flexibility in what the REC aspired to be. The REC was born blind by the union opposition of the time (SLMM and UGT) that denounced it as a Flag of Convenience to the ITF despite the fiscal and socio-labour advantages, in terms of social security, unemployment and retirement, it*

- Mantener libre el tráfico marítimo.
- Incluir el transporte marítimo en cualquier agenda de política comercial y de desarrollo de la UE.
- Garantizar un acceso libre e igualitario a los servicios de transporte marítimo internacional a través de los acuerdos comerciales de la UE.
- Fortalecer los diálogos marítimos bilaterales con la participación directa de la industria marítima de la UE.
- Mantenerse abierto para aprovechar nuevas oportunidades.

En el caso de **España**, la situación es mucho más grave, dado que la pérdida de competitividad del Registro Especial de Canarias es patente incluso frente a los registros europeos como el Registro de Madeira que se ha convertido, por su visión, agilidad, conocimiento y flexibilidad en lo que el REC aspiraba a ser. El REC ya nació enclenque por la férrea oposición sindical de la época (SLMM y UGT) que lo denunció como Bandera de Conveniencia a la ITF a pesar de las ventajas fiscales y socio-laborales, en términos de seguridad social, desempleo y jubilación que tiene para el marino; y lo han venido rematando todos estos años la falta de



has to the seafarer; and have been ending all these years the lack of agility, and flexibility, bureaucracy, and sclerotization of the administration. It is not normal for today's majority of Spanish seafarers to prefer to sail in REC vessels, rather than in any other second European registry, after their representatives exercised Herod at his birth; Nor that while Spain occupies the fifth place of the EU by population and GDP, and the third by port traffic, descends to the 14th if we speak of merchant fleet. It is clear that something we have done quite wrong.

At 1.1.2017, Spanish shipping companies operated 211 merchant vessels, with 4.11 million GT.

agilidad, y flexibilidad, la burocracia, y la esclerotización administrativa. No es normal que, hoy en día, la mayoría de marinos españoles prefieran navegar en barcos del REC, en lugar de hacerlo en cualquier otro segundo registro europeo, después de que sus representantes ejerciesen de Herodes en su nacimiento; ni que mientras España ocupa el quinto lugar de la Unión Europea por población y PIB, y el tercero por tráfico portuario, descienda al 14º puesto si hablamos de flota mercante. Está claro que algo hemos hecho francamente mal.

Al 1.1.2017, las empresas navieras españolas operaban 211 buques mercantes, con 4,11 millones de GT.



LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

ECONOMY

The publication of the economic accounts of Eustat confirms the average growth of 2016 at 3.1%, two tenths above that of 2015. In the final part of the year, the endogenous component of growth was accentuated, while external demand rested one-tenth to the increase in GDP. This balance with the foreign market has been common in recent periods and in both 2015 and 2016 the contribution of the external balance to growth was practically nil. On the other hand, the robustness of the Basque economy is based both on consumption (2.9%) and investment (3.2%).

Supply-side analysis did not offer many changes throughout the year, and advances in industry (3.0%) and services (3.1%) were similar. There is a convergence in the rhythms of

ECONOMIA

La publicación de las cuentas económicas del Eustat confirma el crecimiento medio del año 2016 en el 3,1%, dos décimas por encima del correspondiente a 2015. En el tramo final del año, el componente endógeno del crecimiento se acentuó, mientras que la demanda externa restó una décima al incremento del PIB. Este equilibrio con el exterior está siendo habitual en los últimos periodos y tanto en 2015 como en 2016 la aportación del saldo exterior al crecimiento fue prácticamente nula. Por otro lado, la robustez de la economía vasca se asienta tanto en el apartado del consumo (2,9%) como en el de la inversión (3,2%).

El análisis por el lado de la oferta no ofreció muchos cambios a lo largo del año, y los avances en la industria (3,0%) y los servicios (3,1%) fueron similares. Sí se aprecia una convergencia en los



the branches of tertiary activity, with a softening in the intense increase of the commerce and the hotel industry, while the activities more linked to the public administration accelerated a few tenths its impulse. Finally, construction is strengthened at a positive rate and of a certain entity (1.9%), although it is far from the advances of the other main sectors.

The foreign trade data provided a very positive result for the whole of 2016. In particular, the value of Basque exports exceeded 6,112 million euros to that of imports, resulting in an increase in the balance with respect to 2015 of 19.0%. This balance is, once again, the maximum value since the beginning of the historical series and was achieved, to a large extent, by a reduction of imports. More in detail, the total amount of exports amounted to 21,595 million euros, close to the maximum reached in 2014, while the value of imports was 15,484 million euros, 8.0% less than the level registered in 2015.

ritmos de las ramas de actividad terciarias, con una suavización en el intenso incremento del comercio y la hostelería al tiempo que las actividades más ligadas a la administración pública aceleraron unas décimas su impulso. Por último, la construcción se afianza en una tasa positiva y de cierta entidad (1,9%), si bien está lejos de los avances de los otros sectores principales.

Los datos de comercio exterior con el extranjero ofrecen un resultado muy positivo para el conjunto de 2016. En concreto, el valor de las exportaciones vascas superó en 6.112 millones de euros al de las importaciones, con lo que se obtuvo un incremento del saldo respecto a 2015 del 19,0%. Este saldo es, un año más, el valor máximo desde el inicio de la serie histórica y se logró, en gran medida, por una reducción de las importaciones. Más en detalle, el importe de las exportaciones totales ascendió a 21.595 millones de euros, cerca del nivel máximo alcanzado en 2014, mientras que el valor de las importaciones fue de 15.484 millones de euros, un 8,0% menos que el nivel registrado en 2015.

WORK

In December 2016, Social Security affiliation recorded a year-on-year increase of 1.9% and placed the total of contributors practically at 925,300 people, a level unheard of since summer of 2011. Thus, the average increase of the year which has just finished was the highest since 2007 and reached a value of 2.0%, which chain three consecutive years of growth. However, the number of pre-crisis jobs estimated at 985,500 in 2008 still needs to be regained, and several years are still needed to recover this level. This translates into just over 16,000 full-time equivalent jobs generated in the last year. One of the most important characteristics of 2016 was the change of sign in the employment of building construction, which after eight and a half years of continuous decline, achieved a year-on-year rate of change of 0.5%. In this advance of affiliation, the female population had a remarkable importance, since the number of women registered in the Social Security was last December the highest of the whole

TRABAJO

En diciembre de 2016, la afiliación a la Seguridad Social anotó un incremento interanual del 1,9% y situó al total de cotizantes prácticamente en las 925.300 personas, un nivel inédito desde el verano de 2011. De este modo, el incremento medio del año que acaba de finalizar fue el más elevado desde 2007 y alcanzó un valor del 2,0%, con el que encadena tres años consecutivos de crecimientos. Sin embargo, todavía falta mucho para recuperar el número de puestos de trabajo que existían antes de la crisis estimados en 985.500 en 2008 y se necesitan todavía varios años para recuperar dicho nivel. Esto se traduce en algo más de 16.000 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo generados en el último año. Una de las características más relevantes de 2016 fue el cambio de signo en el empleo de la construcción, que, tras ocho años y medio de continuo descenso, consiguió una tasa de variación interanual del 0,5%. En este avance de la afiliación, la población femenina tuvo una importancia notable, ya que el número de mujeres dadas de alta en la Seguridad Social fue en el pasado diciembre el más alto de toda la



historical series, above the values that were recorded before the crisis. As a result, women now account for 47% of Social Security affiliates. The increase in the male population was also significant and stood at 1.8% that month.

The increase of the affiliation took place in all the productive sectors, being again the industrial sector and the service sector which showed a greater dynamism, although there is a slight deceleration in both cases. Among the branches with the highest growth, we should highlight those that have a more direct relationship with consumption and tourism, such as commerce (1.1%) and hotel industry (3.0%), education, (3.3%) and health activities (3.4%), benefiting the latter from the growing demand generated by demographic aging.

In contrast, the financial sector (-3.7%) continued to expel employment, reflecting the adequacy of staffing that is taking place in the banking sector.

serie histórica, por encima de los valores que se registraron antes de la crisis. Gracias a ello, las mujeres representan ya el 47 % de la afiliación a la Seguridad Social. El aumento en la población masculina también fue importante y se situó en el 1,8% ese mes.

El aumento de la afiliación se produjo en todos los sectores productivos, siendo nuevamente el sector industrial y el de servicios los que mostraron un mayor dinamismo, aunque se aprecia una ligera desaceleración en ambos casos. Entre las ramas que más crecimiento obtuvieron, habría que destacar aquellas que tienen una relación más directa con el consumo y el turismo, como son el comercio (1,1%) y la hostelería (3,0%), además de educación (3,3%) y actividades sanitarias (3,4%), beneficiándose estas últimas de la creciente demanda que genera el envejecimiento demográfico.

Por el contrario, el sector financiero (-3,7%) continuó expulsando empleo, reflejo de la adecuación de plantillas que se está produciendo en la banca.

The number of unemployed people in Lanbide's offices decreased 9.2% year-on-year in December, a figure that is in line with the decline that has been showing this record since the end of 2015. With this, the total number of registered persons now stands at 136,173, that is, 13,844 less than in the same month of the previous year and almost 30,000 less if the comparison is made with December 2014. On average, the reduction of unemployment in 2016 (8.8%) was significantly higher than the previous two years (2.1% in 2014 and 6.7% in 2015). Both genders participated in this correction of unemployment, but the fall was greater among men (11.2%) than among women (6.8%).

INFLATION

Prices ended 2016 with a strong rise, standing at 1.5% in December, eight tenths above the previous month's record. Thus, average inflation of the year (0.0%) abandoned the negative rates in 2015, after an exercise that began with very low prices and whose trend

El número de personas en paro que registran las oficinas de Lanbide se redujo en el mes de diciembre un 9,2% en tasa interanual, una cifra que está en línea con el descenso que viene mostrando este registro desde finales de 2015. Con ello, el total de personas registradas se sitúa ahora en 136.173, es decir, 13.844 menos que las que había en el mismo mes del año anterior y casi 30.000 menos si la comparación se realiza con diciembre de 2014. En media anual, la reducción del paro en 2016 (8,8%) fue sensiblemente mayor que la de los dos años precedentes (2,1% en 2014 y 6,7% en 2015). Ambos géneros participaron de esa corrección del desempleo, pero la caída fue mayor entre los hombres (11,2%) que entre las mujeres (6,8%).

INFLACCION

Los precios terminaron el año 2016 con una fuerte subida, situándose en el 1,5% en el mes de diciembre, ocho décimas por encima del registro del mes anterior. De este modo, la inflación media del año (0,0%) abandonó las tasas negativas de 2015, tras un ejercicio que comenzó con unos precios muy reducidos y cuya tendencia se

was modified upwards from September.

The afore mentioned rise in inflation was a reflection of the significant increase in energy prices, driven by the evolution of oil, which reached its lowest level in January 2016, reaching the highest level since the summer of last year.

As a result, fuel and fuel prices returned after many months at positive rates, in contrast to the decline they experienced in December 2015, causing the groups most affected by the evolution of this component to have a greater influence on the increase of inflation. Thus, transport increased by three points and three tenths (4.6% vs. 1.3%) compared to last month, while the housing group went from -0.7% to 0.4%. However, the upward price dynamics was a generalized fact, since, without exception, each and every one of the different groups that compose the CPI ended 2016 with positive interannual rates.

modificó al alza a partir del mes de septiembre.

El mencionado repunte de la inflación fue reflejo del notable incremento de los precios de la energía, motivado por la evolución del petróleo, que, tras situarse en mínimos en enero de 2016, alcanzó al cierre de año los mayores registros desde verano del pasado año.

Por todo ello, los precios de los carburantes y combustibles regresaron tras muchos meses a tasas positivas, en contraste con la bajada que experimentaron en el mes de diciembre de 2015, lo que provocó que los grupos más afectados por la evolución de dicho componente tuviesen una mayor influencia en el aumento de la inflación. Así, el transporte se incrementó en tres puntos y tres décimas (4,6% contra 1,3%) respecto al mes pasado, mientras que el grupo de vivienda pasó de -0,7% a 0,4%. No obstante, la dinámica de precios al alza fue un hecho generalizado, dado que, sin excepción alguna, todos y cada uno de los distintos grupos que componen el IPC finalizaron 2016 con tasas interanuales positivas.

OUR SHIPPING COMPANIES

On April 25th, the first plate of the "Monte Udala", first of the four Suezmax contracted by the Ibaizabal Group with Navantia, was cut.

The ships will be mostly built in the Puerto Real shipyard and some blocks in Ferrol. This first ship will be delivered by the end of 2017. In this joint project, DSEC (Daewoo) contributes its experience in the construction of this type of ships including all the design and its logistic chain and of supplies, although always giving opportunity and priority to the national companies that offer competitive prices.

The ceremony was attended by Korean Ambassador Park Hee-Kwon; The chairman of DSEC, Man-Soo Kim; The president of the Ibaizabal Group, Alejandro Aznar; The director of Communication and Institutional Relations of Cepsa, Iñigo Díaz de Espada and the president of Navantia, José Manuel Revuelta.

NUESTRAS NAVIERAS

El 25 de Abril, comenzó el corte de la primera chapa del "Monte Udala" primero de los cuatro Suezmax contratados por el Grupo Ibaizabal con Navantia.

Los barcos se van a construir en gran medida en el astillero de Puerto Real y algunos bloques en Ferrol. Este primer barco se entregará a finales de 2017. En este proyecto conjunto, DSEC (Daewoo) aporta su experiencia en la construcción de este tipo de buques incluyendo todo el diseño y su cadena logística y de suministros, aunque siempre dando oportunidad y prioridad a las empresas nacionales que ofrezcan precios competitivos.

A la ceremonia asistieron el embajador de Corea, Park Hee-Kwon; el presidente de DSEC, Man-Soo Kim; el presidente del Grupo Ibaizabal, Alejandro Aznar; el director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Cepsa, Iñigo Díaz de Espada y el presidente de Navantia, José Manuel Revuelta.





In December 2015, the classification society Lloyd's Register already certified their keels, complying with one of the contractual obligations of keel laying before the end of 2015, in order to comply with the current international regulations in the construction of this type of ships.

Since then and with the continued receipt of materials from DSEC in Korea, the pace of work has increased considerably. The first two vessels will join the fleet of Cepsa, under the modality of time-charter. The construction of the ships is part of the agreement that

En diciembre de 2015, la sociedad de clasificación Lloyd's Register ya certificó sus quillas, dando cumplimiento a una de las obligaciones contractuales de que las puestas de quilla se produjeran antes de acabar el año 2015, para adecuarse a la actual normativa internacional en la construcción de este tipo de buques.

Desde entonces y con la continua recepción de materiales desde DSEC en Corea, el ritmo de trabajo ha aumentado considerablemente. Los dos primeros barcos se incorporarán a la flota de Cepsa, bajo la modalidad de timecharter. La construcción de los barcos se enmarca dentro del acuerdo

Cepsa has signed with Ibaizabal to renew its fleet, incorporating the most advanced optimizations, both in energy efficiency and transport and security.

que Cepsa ha firmado con Ibaizabal para renovar su flota, incorporando las optimizaciones más avanzadas, tanto en eficiencia energética como de transporte de carga y seguridad.



In March, it was created Itsas Gas Bunker Supply S.L. having as shareholders the Ente Vasco de la Energía, (49% of the capital), Ibaizabal (25.5%) and Naviera Murueta (25.5%), and subsequently acquired the tanker "Monte Arucas" of 74 m in length and 14 m breadth, in order to adapt her during 2017 to carry out the operations of bunkering (supply) of LNG as marine fuel.

The company plans to start supplying liquefied natural gas (LNG) to ships in the Cantabrian area, based in the Port of Bilbao, an activity considered strategic, since the increase in the use of LNG as a marine fuel is slow but progressive. Its use reduces SOx and particulate emissions almost completely and NOx emissions by up to 90% compared to petroleum-based fuels.

Parallel to the transformation of the "Monte Arucas", the Bahía Bizkaia Gas regasification plant (BBG) - participated by Enagas and the EVE- was to adapt during the year the dock and the terminal to facilitate the loading of LNG for the boat of Itsas Gas.

En marzo se constituyó la naviera Itsas Gas Bunker Supply S.L. teniendo como accionistas al Ente Vasco de la Energía (49% del capital), Remolcadores Ibaizabal (25,5%) y Naviera Murueta (25,5%), adquiriendo posteriormente el buque tanque "Monte Arucas" de 74 m de eslora y 14 de manga, con el fin de adaptarlo durante 2017 para que realice las operaciones de bunkering (suministro) de GNL como combustible marítimo.

La compañía tiene previsto empezar el suministro de gas natural licuado (GNL) a barcos en la zona del Cantábrico, con base en el Puerto de Bilbao, una actividad considerada estratégica, ya que el aumento del uso del GNL como combustible marítimo es lento pero progresivo. Su uso reduce las emisiones de SOx y partículas casi totalmente y las de NOx hasta un 90% respecto de los combustibles derivados del petróleo.

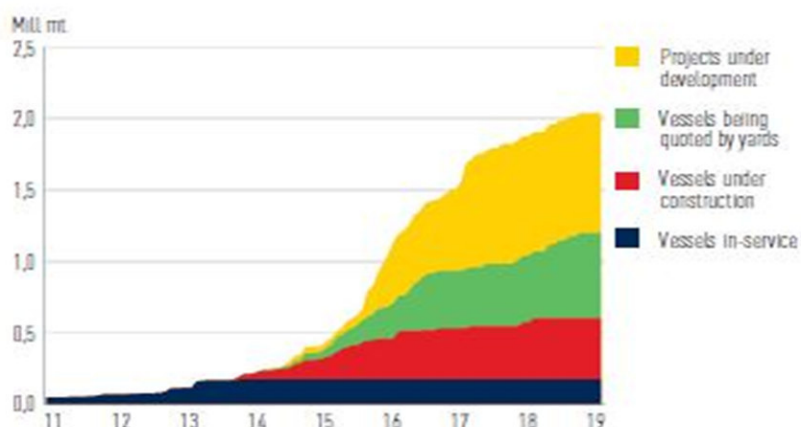
En paralelo a la transformación del "Monte Arucas", la planta regasificadora Bahía Bizkaia Gas (BBG) - participada por Enagas y el EVE- va a adaptar durante este ejercicio el pantalán y la terminal para facilitar la carga de GNL para el barco de Itsas Gas.



Bunkering with LNG is being developed as a new activity in the Mediterranean and in the Atlantic. In Spain, Barcelona and Bilbao are adapting the infrastructures to attend this service.

El bunkering con GNL se está desarrollando como nueva actividad en el Mediterráneo y en el Atlántico. En España, Barcelona y Bilbao están adecuando las infraestructuras para atender este servicio.

GLOBAL CONSUMPTION OF LNG AS MARINE FUEL



On October 27, Balenciaga Shipyard delivered the ship "Telmo" being the largest vessel in length built in the yard since its establishment in 1921. In her construction have participated along 14 months the more than 300 people who daily work in the company.

El 27 de octubre Astilleros Balenciaga entregó el buque "Telmo" siendo el mayor buque en eslora construido en el astillero desde su constitución en 1921. En su construcción participaron durante 14 meses las más de 300 personas que diariamente trabajan en la empresa.

Already in 2017, the 31 of March, her sister "Deun" was delivered. Both ships have required an investment of 34 million euros.

Ya en 2017, el 31 de marzo, se entregó su gemelo "Deun". Ambos buques han requerido una inversión de 34 millones de euros.

The "Telmo" and the "Deun" have a cargo carrying capacity of 5,710 tonnes, 99.9 meters in length, a 15.6 meter breadth and a 2,666 kW propulsion engine, and incorporate the latest advances to comply with the the highest European and global environmental regulations, and proof of this is that they are the first Spanish freighters with exhaust fumes filtering to remove excess SOx sulfur oxide.

El "Telmo" y el "Deun" tienen una capacidad de transporte de 5.710 toneladas, de 99,9 metros de eslora, una manga de 15,6 metros y un motor propulsor de 2.666 kilovatios, e incorporan los últimos avances para cumplir con la más alta normativa medioambiental tanto europea como mundial, y prueba de ello es que son los primeros cargueros del Estado español con filtrado de humos de escape que elimina el exceso de óxido de azufre SOx.

They are also equipped with a state-of-the-art ballast water treatment plant, which complies with the most current legislation that was adopted worldwide last September.

The "Telmo" and the "Deun" are able to transport general cargo, containers, bulk, grain and solid dangerous cargo, and were delivered to their owner Urola Shipping S.L. a shipping company created in June 2015 and 100% owned by Balenciaga S.A.

With these two ships Balenciaga regains the position it had in the past with its participation in the shipping companies Marítima del Gran Bilbao and Uralar, disappeared during the crisis of the sector in the decade of the eighties and who were active and outstanding members of our association and Board of Directors since its re-founding in 1981, being Mr. José Ignacio Aranguren, representing both of them, its first President.

Además, van equipados con una planta de tratamiento de aguas de lastre de última generación, que cumple con la más actual normativa que se aprobó a nivel mundial el pasado mes de septiembre

El "Telmo" y el "Deun" están capacitados para transportar carga general, contenedores, graneles, grano y cargas peligrosas sólidas, y se entregaron a su armadora Urola Shipping S.L., naviera creada en junio de 2015 y propiedad al 100 % de Balenciaga S.A.

Con estos dos buques Balenciaga recupera la posición que tuvo en el pasado con su participación en las navieras Marítima del Gran Bilbao y Uralar, desaparecidas durante la crisis del sector en la década de los ochenta y que fueron activos y destacados miembros de nuestra asociación y Junta Directiva desde su refundación en 1981, siendo D. José Ignacio Aranguren, en representación de ambas, su primer Presidente.



Buques "Telmo" y "Deun"





On December 22, 2016, our member company Atlantico Shipping acquired the multipurpose and heavy cargo ship "MORAIME". Built in 2008 in Kocatepe Gemi Cekek VE INSAA SAN. TIC. LTD. STI. Istanbul, Turkey, has a length of 118 meters, a breadth of 16.50 and a draft of 6.70 meters, 7,300 TPM and 5,574 GT. It is powered by a MAN B & W 7L32 / 40 - 4 stroke 7 cylinder 400 x 320 mm diesel engine delivering a power of 3,500 kW / 4,755 hp at 750 rpm which drives a variable pitch propeller. It has two box-type holds: 37.8 x 14.1 x 9.5 m and 36.4 x 14.1 x 9.5 m and her hatches are 14x37.8 m and 14 x 36.4 meters.

El 22 de Diciembre de 2016, nuestra asociada Atlantico Shipping adquirió el buque multipropósito y cargas pesadas "MORAIME". Construido en 2008 en Kocatepe Gemi Cekek VE INSAA SAN. TIC. LTD. STI. Estambul, Turquía, tiene una eslora de 118 metros, una manga de 16,50 y un calado de 6,70 metros, 7.300 TPM y 5.574 GT. Va propulsado por un motor MAN B&W 7L32/40 - 4 stroke 7 cylinder 400 x 320 mm diésel que entrega una potencia de 3.500 kW / 4.755 hp a 750 rpm que mueve una hélice de paso variable. Tiene dos bodegas tipo box de: 37,8 x 14,1 x 9,5 m y 36,4 x 14,1 x 9,5 m y sus tapas tienen 14x37,8 m y 14 x 36,4 metros.

As of December 31, 2016, the Association of Basque Shipowners was composed of 11 companies, owners and / or managers of 55 merchant vessels, tugboats and inland traffic, with a total of 336,395 GT and 589,340 TPM.

PORT ACTIVITY

In 2016, the Port of Bilbao, the largest commercial and industrial port in the Basque Country and the Cantabrian coast, suffered a 1.39% decrease in freight traffic (450,000 tons), which, if local traffic and supplies are taken into account, would reach 2.46%, to 31.9 million tons. Nonetheless, it has accumulated a growth of 10% since 2013 and the forecast for 2017 is to achieve a 2% increase to reach 32.5 million tons.

Fortunately, the drop in gas (-523,200 tonnes) and the weak activity of the CBA, with 324,000 tonnes less scrap and 310,000 tonnes less iron ore were offset by the increase in other goods such as diesel oil (+288,000 tonnes), cement and Clinker (+209,000

A 31 de diciembre de 2016, 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 336.395 GT y 589.340 TPM.

ACTIVIDAD PORTUARIA

En 2016 el Puerto de Bilbao, el mayor puerto comercial e industrial del País Vasco y de la cornisa Cantábrica, sufrió un descenso en el tráfico de mercancías del 1,39% (450.000 toneladas), que, si se tiene en cuenta el tráfico local y el avituallamiento, alcanzaría el 2,46%, hasta las 31,9 millones de toneladas. No obstante acumula un crecimiento del 10% desde 2013 y la previsión para 2017 es lograr un incremento del 2% hasta alcanzar los 32,5 millones de toneladas.

Afortunadamente, la caída del gas (-523.200 toneladas) y la escasa actividad de la ACB, con 324.000 toneladas menos de chatarra y 310.000 toneladas menos de mineral de hierro se compensaron con el aumento de otras mercancías como gasoil (+288.000 toneladas), cemento y clinker

tonnes), petroleum coke (+121,000 tonnes), chemicals (+97,000 tonnes) and other petroleum products (+94,000 tonnes).

By 2017 there is a better forecast regarding the traffic of the CBA, which has increased its production from 15,000 to 30,000 tons.

The traffic fall is common to other ports in the Bay of Biscay, with an average of 5.25%, compared to 1.39% of the Port of Bilbao, which recovers the fourth place in the ranking of ports of the State, being the first as far as imports and exports is concerned.

The Port of Bilbao continues to be a port specializing in special transport and in 2016, 4,480 special pieces, due to their great weight, length, width or height, were shipped which represents a 12% increase over the previous year.

With regard to traffic entering or leaving the port by rail, the upward trend of recent years is continuing with a 20% increase for a total of 4,578 trains, and 19% of the dry cargo used for this mode of

(+209.000 toneladas), coque de petróleo (+121.000 toneladas), productos químicos (+97.000 toneladas) y otros productos petrolíferos (+94.000 toneladas).

Para 2017 hay una mejor previsión respecto a los tráficos de la ACB, que ha aumentado su producción de 15.000 a 30.000 toneladas.

La caída de tráficos es común a otros puertos del Cantábrico, con una media del 5,25%, frente al 1,39% del Puerto de Bilbao, que recupera el cuarto puesto en el ranking de puertos del Estado, siendo el primero en cuanto a importaciones y exportaciones.

El Puerto de Bilbao sigue siendo un puerto especializado en transportes especiales y en 2016 se embarcaron 4.480 piezas catalogadas de este modo por su gran peso, longitud, anchura o altura, lo que supone un incremento del 12% respecto al ejercicio anterior.

Por lo que respecta al tráfico que entra o sale del puerto por ferrocarril, sigue la tendencia alcista de los últimos años con un aumento del 20% para un total de 4.578 trenes, y con un 19% de la carga seca que utiliza este modo de

transport, a figure that rises to 21% in the case of the container.

Passenger traffic has grown by 15% to 190,626, of which 104,028, up 10% on 2015, reached through the 129 calls of the ferry to the UK, and 86,598 (+ 23%) on the 51 cruisers that arrived at the port last season.

62% of foreign trade corresponded to imports, which fell by 4%, and 36% to exports, which grew by 1%, with Atlantic Europe, which represents almost half of the port traffic, as the area that has grown more (+ 11%).

The United Kingdom remains the main market of the Port of Bilbao, followed closely by Russia; While the main growths in 2016 have occurred with Russia, Mexico, France, Saudi Arabia and Morocco

Turnover amounted to € 65.2 million, a figure similar to that of the previous year, while the resources generated amounted to € 32.5 million and the investment

transporte, cifra que se eleva hasta el 21 % en el caso del contenedor.

El tráfico de pasajeros ha crecido un 15% y se sitúa en 190.626, de los que 104.028, un 10% más que en 2015, llegaron a través de las 129 escalas que realizó el ferry a Reino Unido, y 86.598 (+23%), en los 51 cruceros que llegaron al puerto la temporada pasada.

El 62% del tráfico exterior ha correspondido a importaciones, que descienden un 4%, y el 36% a las exportaciones, que han crecido un 1%, con la Europa Atlántica, que representa casi la mitad del tráfico del puerto, como la zona geográfica que más ha crecido (+11%).

Reino Unido sigue siendo el principal mercado del Puerto de Bilbao, seguido de cerca por Rusia; mientras que los principales crecimientos en 2016 se han producido con Rusia, México, Francia, Arabia Saudita y Marruecos.

El importe de la cifra de negocio ha ascendido a 65,2 millones de euros, cifra similar a la del ejercicio anterior, mientras que los recursos generados han alcanzado los 32,5 millones de

by the Port Authority was 32.3 million.

In 2017, the Port Authority plans to invest 88.6 million in the construction of the first phase of the central breakwater and stabilization of the old Punta Lucero quarry, the Arasur railroad station and the maritime station of the new cruise ship dock in Getxo.

The Bilbao basin not only houses operations directly related to maritime traffic, but also direct industrial establishments that have been increasing annually thanks to the works of expansion of surfaces that have been implemented gradually since 1991.

These new industrial establishments would be located in the lands that are gained to the sea with the execution of the first phase of the works of the new central breakwater, that have just been awarded by 79.3 million, to the temporary union of companies integrated by two subsidiaries of the OHL group (Sato and Construcciones Adolfo Sobrino), together with Exbasa and Excavaciones Viuda de Sanz. In this way the new

euros y la inversión de la Autoridad Portuaria ha sido de 32,3 millones.

En 2017, la Autoridad Portuaria tiene previsto invertir 88,6 millones en la construcción de la primera fase del espigón central y estabilización de la antigua cantera de Punta Lucero, el apartadero ferroviario de Arasur y la estación marítima del nuevo muelle de cruceros de Getxo.

La dársena bilbaína no sólo alberga operaciones relacionadas directamente con tráficos marítimos, sino también implantaciones industriales directas que se vienen incrementando anualmente gracias a las obras de ampliación de superficies que se vienen ejecutando paulatinamente desde 1991.

Estas nuevas implantaciones industriales se ubicarían en los terrenos que se ganen al mar con la ejecución de la primera fase de las obras del nuevo espigón central, que acaban de ser adjudicadas por 79,3 millones, a la unión temporal de empresas integrada por dos filiales del grupo OHL (Sato y Construcciones Adolfo Sobrino), junto a Exbasa y Excavaciones Viuda de Sanz. De esta forma las nuevas empresas

companies will be able to occupy their spaces by the middle of 2018.

The Deloitte consultancy estimates the impact of Bilbao's port activity at 881.96 million, up 36 percent from 648 million in 2010. This assumes that this port accounts for 1.29 percent of Basque GDP. In addition, there are 11,496 jobs generated around port activities (operators, industries, suppliers, transporters, etc.), with an increase of 30% in the last five-year period, in a port where about 6,000 workers a day pass.

podrán ocupar sus espacios a mediados del año 2018.

La consultora Deloitte cifra el impacto de la actividad portuaria de Bilbao en 881,96 millones, un 36 por ciento más que los 648 millones de 2010. Esto supone que este puerto aporta el 1,29 por ciento del PIB vasco. Además, están los 11.496 empleos que se generan alrededor de las actividades portuarias (operadores, industrias, proveedores, transportistas, etc), con un incremento del 30% en el último quinquenio, en un puerto por el que pasan a diario unos 6.000 trabajadores.



The Port Authority of Pasajes closed the fiscal year of 2016 with a decrease of 9% in its merchandise traffic, which stands at 3.45 million tons, mainly due to the decrease in the scrap traffic.

La Autoridad Portuaria de Pasajes finalizó el ejercicio de 2016 con un descenso del 9% en su tráfico de mercancías, que se sitúa en 3,45 millones de toneladas como consecuencia, principalmente, del descenso en el tráfico de chatarra.

The temporary closure in March of the ArcelorMittal plant in Zumárraga had a major influence on the fall in these traffic, which has decreased by 517,260 tonnes, maintaining the downward trend that the Basque port enclave has experienced throughout the year.

El cierre temporal en marzo de la planta de ArcelorMittal en Zumárraga tuvo una gran influencia en la caída en estos tráficos, que han disminuido en 517.260 toneladas, manteniendo la tendencia decreciente que el enclave portuario vasco ha experimentado a lo largo de todo el año.

Fortunately, traffic in steel products and automobiles increased, with 1,592,886 tons of steel products being handled and 249,732 vehicles moved through 2016, celebrating January 25, 2017 the seven million vehicles moved through its port facility.

Afortunadamente, los tráficos de productos siderúrgicos y automóviles aumentaron, habiéndose manipulado 1.592.886 toneladas de productos siderúrgicos y movido 249.732 vehículos a lo largo de 2016, celebrando el 25 de enero de 2017 los siete millones de vehículos movidos a través de su instalación portuaria.

As for the number of ships that have docked at the port of Pasajes, it amounts to 994, three more than in the previous year.

En cuanto al número de buques que ha atracado en el puerto de Pasajes, asciende a 994, tres más que en el pasado ejercicio.

Although the results are not good, it should be noted that the port has grown in traffic of higher value, and have a lower or no environmental impact.

Aunque los resultados no son buenos hay que destacar que el puerto ha crecido en los tráficos de mayor valor, y que tienen una menor o nula incidencia ambiental.



DINAMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS



ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

La Asociación de Navieros Vascos celebró el día 13 de Junio su Asamblea General de Asociados en las Bodegas Marqués de Murrieta (Logroño).

En las instalaciones de la propia bodega se celebró asimismo una misa oficiada por Don José Luis Villacorta, teniendo lugar a continuación una visita guiada a las Bodegas.

Al finalizar la misma, se celebró un almuerzo en el restaurante El Rincón del Vino, en la misma localidad, contando con la asistencia de la Directora de Infraestructuras del Transporte, Doña Almudena Ruíz de Angulo, y donde el Sr. Presidente de la Asociación, Don Alejandro Aznar, procedió a dar lectura del Saludo de la Memoria 2015.

Por otro lado, el tradicional Almuerzo de Navidad tuvo lugar el día 21 de diciembre de 2016, precedido de una Misa en la Iglesia de San Vicente Mártir de Abando.

Durante el transcurso del almuerzo, celebrado en el Hotel López de Haro de Bilbao, se llevó a cabo la **despedida Homenaje a Doña Miren Iñigo Ochoa de Chinchetru**, Jefe de Gabinete de la Asociación, que tras prestar servicio en la misma desde el año 1982, con eficaz entrega y dedicación, ha llegado el momento de su merecida jubilación. Tras unas palabras del Presidente y el Secretario General, y acompañada de los anteriores Presidentes que han formado parte de la historia de nuestra Asociación, así como de los miembros de la misma, Doña Miren Iñigo fue nombrada "Old Fellow", en este acto.





Celebración de la Junta General – Junio 2016



*Almuerzo de Navidad 2016 – Hotel López de Haro - Bilbao
Despedida-Homenaje por jubilación de D^a Miren Iñigo Ochoa de Chinchetru*

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, que en el mes de Septiembre causa baja por jubilación, y Jefe de Administración, D^a M^a del Carmen Martínez Moya.



ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2016

GOBIERNO VASCO

La Asociación de Navieros Vascos continúa manteniendo una estrecha relación con los responsables del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco y sus representantes de Puertos y Asuntos Marítimos, D. Antonio Aíz, Viceconsejero de Transportes, D^a Almudena Ruíz de Angulo, Directora de Infraestructuras del Transporte, D. Juan José Olabarria, responsable de Asuntos Marítimos y D. Ricardo Torre, responsable del Departamento Técnico de dicha Dirección.

Nuestra Asociación cuenta desde hace décadas con el apoyo y colaboración del Gobierno Vasco para el fomento y desarrollo de la Marina Mercante principalmente a través de la formación de los futuros profesionales del Sector.

Esta estrecha colaboración se ve reflejada en el programa que, desde el año 1993, la Asociación tiene suscrito con el Departamento de Transportes, a través del cual 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.

Del mismo modo, este programa va dirigido a potenciar el Short Sea Shipping europeo, contribuyendo a la formación de profesionales comunitarios necesaria para el desarrollo de este tipo de transporte.



Gracias a estos convenios durante el año 2016 se han llevado a cabo un total de 78 embarques, de los cuales 51 correspondieron a estudiantes de puente, y 27 a estudiantes de máquinas.

A continuación, detallamos la relación de Alumnos y Alumnas de Náutica y Marina/Máquinas embarcados en los buques asociados, a través de los Programas suscritos con la Dirección de Infraestructuras del Transporte durante el año 2016:

Relación de Alumnos y Alumnas embarcados durante 2016

ALUMNOS	EMPRESAS	BUQUES
Javier Domingo Fdez-Villa de Rey	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Carlos J. Ramos Vargas	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Ahmad Omar Mohammad Jaber	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Diego García Echaniz	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Jordan Adolfo Jeri Huacayhuco	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Javier Martínez de Lucas	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Asier Molinero García	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Iker Arriaga Uribe	Albacora, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Cristobal Ferrandiz Vigo	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Francisco José Hermida Fernández	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Anaga</i>
Pablo Da Costa Lorenzo	Albacora, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Marc Roig aguilera	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Sonsoles Pezonaga Cano	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Jaione Durana Fernández	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Javier Goicoechea Díez	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Seis</i>
Miguel Angel Calvo Gutiérrez	Naviera Galdar, S.A.	<i>Izar Argia</i>
Iván Uranga Sánchez	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Dario Sánchez Busto	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laga</i>
Jone Landaluze García	Naviera Murueta, S.A.	<i>Ura</i>
Mara Gallego Alvarez	Naviera Murueta, S.A.	<i>Anzoras</i>
Bruno Ensesa Tusell	Naviera Murueta, S.A.	<i>Muros</i>
Ibai Aguinaco Carreras	Albacora, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Javier Martínez de Lucas	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Francisco Borja Fernandez Chao	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Arkaitz Santisteban Bravo	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Gatika</i>



(continuación)

Gonzalo Caamaño Hermo
Santiago Buqueras Mestre
Jon Borja Lázaro Martínez
Fidel Ryan Delgado Espinoza
Noel José Guillén García
Manuel Alejandro González Glez
Lander Garay Lavin
Carlos Doussinague Ortíz
Manuel Díaz Palmero
David Sanz Cañizo
Yasmin Pais Karandeniya-Hewage
Julián Bermudez Lema
Noé David Juárez Hernández
Andrés Vázquez Ramallo
Gorka Alba García
Javier María Casariego Pacheco
Alejandro Lobeiras Olid
Gorka Alba García
Martín San Miguel Verano
Francisco José Hermida Fernández
Sergio Subisaga Fernández
Iñigo Aguinaga Cea
Miguel Calvo Gómez
Joaquín Solans Rua
Santiago Buqueras Mestre
Noel José Guillén García
Santiago Baña Pérez
Xila Taracido Jimenez
Bruno Ensesa Tusell
Juan Francisco Escobar Gutiérrez
Marc Roig Aguilera
Javier Pernas Alvarez
Esteban Rodríguez Trigo
Jone Landaluce García
Cristobal Ferrandiz Vigo
Javier Martínez de Lucas
Jorge Lana Bazo
Jon Borja Lázaro Martínez
Percy Antonio Felipe Pando
Saray Niembro Alvarez
Roger Hernán Pihuyaycho Mamani
Gorka Alba García

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

Celanova
Monte Anaga
Laida
Sertosa 32
Albiz
Monte Toledo
Montesperanza
Monte Toledo
Montestena
Montestena
Montestena
Ibaizabal Nueve
Ibaizabal Nueve
Ibaizabal Nueve
Monte Toledo
Monte Toledo
Muros
Monte Anaga
Medal
Montesperanza
Montesperanza
Gatika
Barizo
Bouga
Montestena
Ura
Sertosa 32
Ibaizabal Once
Anzoras
Sertosa 32
Montestena
Monte Toledo
Laida
Muros
Celanova
Montesperanza
Montesperanza
Bouga
Monte Toledo
Monte Toledo
Montestena
Ibaizabal Once



(continuación)

Joaquín Solans Rua	Naviera Murueta, S.A.	Medal
Alejandro Pérez Freire	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa 32
Ignacio Arias Raposo	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa 32
Piero Alonzo Mur Herrera	Ibaizabal Management Services, S.L	Montesperanza
Javier Pernas Alvarez	Ibaizabal Management Services, S.L	Ibaizabal Nueve
Ibai Aguinaco Carreras	Albacora, S.A.	Salica Frigo
Ivan Blanc Ojeda	Albacora, S.A.	Salica Frigo
Aitor Alonso Casal	Naviera Murueta, S.A.	Laga
Sergio Méndez Learreta	Naviera Galdar, S.A.	Izar Argia
Alejandro Lobeiras Olid	Naviera Murueta, S.A.	Anzoras
Adrián Cibrán Fateira	Ibaizabal Management Services, S.L	Monte Toledo

ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2016

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
2015	62	25	87
2016	51	27	78
TOTAL 1993-2016	1.179	703	1.882



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

La Escuela de Náutica de Bilbao y la Asociación de Navieros Vascos han mantenido siempre una importante vinculación, ya que la Asociación ha estado, desde sus inicios, implicada y comprometida con la formación de los futuros profesionales del sector, principalmente facilitando las prácticas académicas y profesionales para el embarque de Alumnos procedentes de las Escuelas de Náutica. Para ello cuenta desde hace décadas con el convenio 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.

Nuestras empresas asociadas participan activamente en este plan, ofreciendo y facilitando el embarque a bordo de los buques de su flota, con el fin de que los alumnos y alumnas puedan adquirir y poner en práctica los conocimientos necesarios para completar su formación.

En la Escuela se imparten actualmente los Grados siguientes: Grado en Marina y Grado en Náutica y Transporte Marítimo, así como las Titulaciones a extinguir: Diplomatura en Navegación Marítima, Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo, Diplomatura y Licenciatura en Máquinas Navales.

La Escuela de Náutica de Bilbao registró en el curso 2015 - 2016 un total de 40 nuevos ingresos, (23 de Náutica y Transporte Marítimo y 17 de Marina/Máquinas).



En dicho período el número de Licenciados/Grados de Náutica fue de 16, y el de Licenciados de Máquinas/Grados de Marina 21.

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.

Al frente de dicha Escuela se encuentra actualmente D. Asier Madariaga.

La Escuela organiza en colaboración con la Universidad de Deusto 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.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La Asociación de Navieros Vascos cuenta con dos miembros en 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.

La Asociación participa activamente mediante sus representantes en dicha Comisión, que continúan siendo D. Javier Zapatero Manguillot y D. Juan José López Inoriza, pertenecientes a dos de nuestras empresas asociadas.

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

La Autoridad Portuaria de Bilbao forma parte de la Junta Directiva de la Asociación de Navieros Vascos, representada por D. Luis Gabiola, Director de Operaciones, Comercial y Logística de dicho organismo, con el que siempre ha existido una estrecha y cordial relación.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

La Asociación recibe puntualmente la información del ámbito marítimo y las novedades legislativas que afectan a nuestro sector a través de la Dirección General de la Marina Mercante, principalmente de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, y la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, resultando de gran interés para nuestros asociados.



ACTIVIDAD DIVULGATIVA

Durante el año 2016 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 reuniones informativas.

La Asociación dispone de una página web www.anavas.es , en la que se puede encontrar información detallada sobre su historia, sus actividades, datos relativos a sus asociados, etc. 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 1600000003, para lo cual dispone de una bolsa de embarque en la que pueden inscribirse los demandantes de empleo a través de su página web.



OTRAS ACTUACIONES

La Asociación celebró en el mes de febrero de 2016 un almuerzo de hermandad con los responsables de las Capitanías Marítimas de Bilbao y Pasajes, que tuvo lugar en el Hotel López de Haro de Bilbao.

En este acto, que contó con la participación de numerosos asistentes de los distintos departamentos de nuestras empresas asociadas, se pudieron intercambiar impresiones en un ambiente distendido, y establecer contactos con los responsables de dichas capitanías, con los que contamos con una estrecha colaboración, con el fin de facilitar el desarrollo de la actividad naviera, resultando de gran interés para todos los que en él participaron.

El día 13 de mayo la Asociación, organizó una jornada sobre la nueva normativa de Aguas de Lastre, en el Hotel Abando de Bilbao.

Esta Jornada se enfocó para ofrecer el punto de vista de todas las partes implicadas en esta nueva normativa, para lo cual se contó con ponentes expertos en la materia, procedentes de la Administración, Sociedades de Clasificación, fabricantes de equipos, y los propios armadores.

La Jornada, que tuvo gran aceptación, dado su interés, fue clausurada por la Directora de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, D^a Almudena Ruíz de Angulo.

En el mes de diciembre la Asociación de Navieros Vascos, a petición del Instituto Náutico-Pesquero de Pasajes- Blas de Lezo, impartió una charla informativa sobre drogas y alcohol a bordo, a los alumnos de dicho centro, con el fin de acercarles a la perspectiva de esta problemática de cara a su futuro laboral.



(Foto cedida por el Grupo editorial Men-Car)



Jornada sobre la nueva normativa de aguas de lastre (BWM)



Charla sobre drogas y alcohol a bordo - Pasajes

Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos

NECROLÓGICAS

En el transcurso del año tenemos que lamentar los fallecimientos de D. José Ignacio Goitisoló, quien fue Secretario General de la Asociación de Navieros Vascos en su nueva andadura en el año 1981, D. Manuel Ruiz de Velasco, perteneciente a Vasco Madrileña de Navegación, S.A., y D. Manuel González Rodríguez, nuestro querido compañero y amigo, asesor jurídico de la Asociación. Descansen en Paz.



ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

RELACIÓN DE ARMADORES Y BUQUES

A 1 de Enero de 2017

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

ALBACORA, S.A.

<i>Salica Frigo</i>	Frigorífico	7.207	7.749
<i>Platte Reefer (COINASA)</i>	Frigorífico	3.649	4.298
TOTAL		10.856	12.047

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
<i>Moraima</i>	Carga seca y portacontenedores	5.574	7.300
TOTAL		11.572	17.398

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 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>Ibaizabal Doce</i>	Remolcador	273	150
<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>Alai</i>	Remolcador	125	83
<i>Urgozo</i>	Buque recogida de vertidos	149	315
<i>Alice One</i>	Remolcador	1.373	1.030
TOTAL		7.407	4.879

➤ 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. Sullá</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.
--------------------	---------------	------	--------

UROLA SHIPPING, S.L.

<i>Telmo</i>	Carga seca y portacontenedores	3.979	5.746
<i>Deun</i>	Carga seca y portacontenedores	3.979	5.746

TOTAL

7.958

11.492

EMPRESAS SIN FLOTA

* **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**

* **LAURITZEN KOSAN**

MIEMBROS ASOCIADOS COLABORADORES

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

13 EMPRESAS

57 BUQUES

349.645 GT

607.848 TPM

Bilbao, 1 de Enero de 2017

Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos

FUENTES DE INFORMACIÓN

SOURCES OF INFORMATION

- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS EUROPEOS
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
- ❖ BIMCO
- ❖ CLARKSONS RESEARCH
- ❖ DANISH SHIP FINANCE
- ❖ EUSTAT
- ❖ HELLENIC SHIPPING NEWS
- ❖ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS OF BREMEN
- ❖ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
- ❖ JUAN CARLOS DIAZ LORENZO
- ❖ OCDE
- ❖ ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
- ❖ PUERTO DE BILBAO
- ❖ PUERTO DE PASAJES
- ❖ SPRI
- ❖ UNIÓN EUROPEA / EUROSTAT
- ❖ UNCTAD

