

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2017

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 2017**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2017
- 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 2017**
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, me gustaría comenzar estas líneas de la Asamblea General de nuestra Asociación saludando a nuestras autoridades del Gobierno Vasco, a la comunidad marítima, a todos los asociados presentes en esta Junta, y a nuestros “Old Fellows, y aprovechar esta ocasión para dar la bienvenida y presentar a aquellos que no lo conozcan, a nuestro nuevo Secretario General, D. Santiago Bilbao Chopitea.

En primer lugar, recordar a nuestros queridos compañeros “Old Fellows” fallecidos, D. Ander Zubizarreta, en el mes de agosto de 2017 y D. Juan María Gómez de Mariaca, en el mes de marzo de 2018. Y por supuesto, despedirnos de nuevo de nuestro querido Secretario General D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluce, que lamentablemente nos dejó el pasado mes de Octubre de 2017, tras 28 años dedicados a nuestra Asociación en cuerpo y alma, y al que todos recordaremos por su importante labor asociativa, y por ser una persona muy querida y reconocida en el ámbito marítimo. Todos ellos permanecerán en nuestros recuerdos. Descansen en Paz.

En otro orden de cosas, referente a lo acontecido durante el pasado año, cuya exposición se detallará más en profundidad en la Memoria, me gustaría resaltar algunos detalles significativos de la evolución del sector en general y de nuestra Asociación en particular:

En 2017, la economía mundial se expandió un 3,8 por ciento, según el Fondo Monetario Internacional, con un repunte notable del comercio internacional, debido a la recuperación de la inversión en las economías avanzadas, el vigoroso crecimiento ininterrumpido en las economías emergentes de Asia, un importante repunte de las economías emergentes de Europa y los indicios de recuperación en varios exportadores de materias primas.

El aumento de la tasa de crecimiento se sitúa en el 2,3% en las economías avanzadas, EE UU y

en la zona euro, siendo en España el 3,1%.

La economía China, de las relevantes a nivel mundial, experimentó un pequeño crecimiento de dos décimas sobre el año 2016, alcanzando en 2017 un 6,9%.

Las previsiones de la tasa de crecimiento del PIB mundial para los años 2018 y 2019 se estima que aumente ligeramente alcanzando el 3,9%.

El comercio marítimo mundial que en 2016 creció un 3%, aumentó en 2017 un 3,9% en toneladas transportadas, hasta alcanzar 11.600 millones de toneladas aproximadamente, que supone el 85% del comercio mundial, y en términos de toneladas-milla el aumento fue de un 5%.

La flota mercante mundial creció sólo un 3,2% en TPM, debido fundamentalmente al aumento de los desguaces y la moderación de las entregas de buques nuevos. Así todo, aunque el crecimiento de la flota ha sido moderado, la flota mundial sigue sufriendo una notable sobrecapacidad, especialmente en las áreas que cubren los graneleros y los portacontenedores.

En el sector de los graneleros la demanda creció por encima del crecimiento de la flota, esto hizo que los fletes se recuperasen, por lo que el índice BDI que había caído en 2016 al mínimo histórico de 676 puntos, ascendió en 2017 hasta 1.100 de promedio, y terminó el año en 1.600 puntos, siendo este el valor más alto de los últimos 5 años.

Por otro lado, en el sector de petroleros, la demanda sólo creció un 2,6%, y la flota un 4,1%, como consecuencia de esto, los fletes bajaron, con mayores pérdidas para los buques de mayor tonelaje.

El precio del petróleo Brent comenzó en 2017 en precios moderados, descendiendo en el mes de mayo, subiendo después paulatinamente hasta alcanzar casi 70 \$/barril, y marcó un promedio en 2017 de algo más de 54 \$/barril. En 2018 ha continuado subiendo, alcanzando en mayo una cifra cercana a los 80 \$/barril, marcando posteriormente una tendencia a la baja, pero manteniéndose por encima de los 70 \$/barril.

En cuanto a España, el comercio marítimo creció en 2016 un 0,6%, y en 2017 sufrió un notable crecimiento hasta el 6,4%, que suponen 361,8 millones de toneladas. Las importaciones aumentaron un 8%, especialmente las de graneles sólidos. Las exportaciones por su parte, alcanzaron un nuevo récord de aproximadamente 104 millones de toneladas, aumentando un 5,9%.

Con respecto a la piratería, los incidentes de 2017 bajaron comparativamente con los de 2016, y después de un breve periodo en el que no hubo ataques en Aguas de Somalia y el Golfo de Adén, han reaparecido en esta zona.

La Operación “ATALANTA” que cubre esa área, finaliza este año 2018, y su futuro aún está por resolver.

En el área del Golfo de Guinea los ataques siguen siendo importantes, observándose un aumento de la violencia.

En lo relativo a la normativa marítima internacional, el pasado mes de Septiembre entró en vigor el Convenio sobre Gestión de Aguas de Lastre en el que todos los buques de nueva construcción deben incluir sistemas de tratamiento de aguas de lastre. Para los barcos que visiten puertos de Estados Unidos, estos sistemas tienen que estar homologados por el Coast Guard americano y hasta el momento solamente han homologado seis sistemas, lo que acota seriamente la elección del sistema para los buques que recalen o puedan recalar en este país.

Por otro lado, para el año 2020 se establece el límite del 0,5% en el contenido de azufre de los combustibles marinos fuera de las zonas de control de emisiones (ECAs). Debido a la dificultad de controlar en alta mar estas emisiones, la OMI ha aprobado recientemente a petición del Sector Naviero, que tras un breve periodo de adaptación se prohíba llevar a bordo combustible, por encima de ese límite. A pesar de las alternativas que se pueden utilizar, tanto de combustible GNL, como de scrubbers, estas opciones no han tenido buena acogida entre los armadores, tanto por el costo de las adaptaciones como por la incertidumbre que generan.

Como consecuencia de esta exigencia de limitación de azufre, los precios de los combustibles aumentarán notablemente, estimándose este aumento en torno a un 70%, lo cual repercutirá sensiblemente en los costes de explotación.

En cuanto al control de combustibles, emisiones y eficiencia energética, la Unión Europea, a partir del 1 de enero del presente año, exige a los buques que hagan escala en puertos comunitarios un protocolo para el seguimiento, notificación y verificación de emisiones CO₂, que en un futuro cercano tendrá que converger con las exigencias de la OMI, y que comenzará a funcionar en el 2019. Siendo las exigencias de la Unión Europea más estrictas que las de la OMI, quedamos a la espera de cómo se solventará este asunto.

Recientemente el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional ha establecido como objetivo la reducción de las emisiones contaminantes del transporte marítimo en un 50% de emisiones totales para el año 2050, y un 40% por toneladas-milla para el 2030. Aunque se va a hacer muy difícil alcanzar estas cifras objetivo, por la adaptación tecnológica que ello supone, es un hecho manifiesto la exigencia por parte de los Organismos Internacionales, de una reducción drástica de las emisiones.

Por lo que a nuestra Asociación se refiere, durante el año 2017 se incorporaron a la misma dos empresas, Urola Shipping, S.L.U., y Lauritzen Kosan, por lo que 31 de diciembre de 2017, la Asociación de Navieros Vascos contaba con un total de 13 empresas asociadas y 86 buques, que suponen un total de 522.217 GT y 801.532 TPM.

Un año más, la Asociación ha llevado a cabo con el apoyo y colaboración del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, el programa a través del cual gestiona el embarque de Alumnos y Alumnas procedentes de las Escuelas Superiores de la Marina Civil, ahora de Ingeniería, en los buques asociados, con objeto de realizar las prácticas obligatorias para la obtención del título académico y/o profesional de la Marina Mercante. Asimismo, este programa va dirigido también 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 2017 se han llevado a cabo un total de 63 embarques, de los cuales 31 correspondieron a Alumnos y Alumnas de puente, y 32 de máquinas,

acumulando desde el inicio del programa junto con el Gobierno Vasco, desde el año 1993 hasta el 2017, un total de 1.945 Alumnos/Alumnas. En el momento actual estaremos en torno a los 2.000.

Muchas gracias por su atención.

Alejandro Aznar

Presidente de la Asociación de Navieros Vascos.

ÓRGANOS DE GOBIERNO DURANTE 2017

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:	D. Alejandro Aznar Sáinz
Secretario: (Saliente)	D. José Antonio Martínez Ortíz de Landaluce
Secretario: (Entrante)	D. Santiago Bilbao Chopitea
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. Aitor Cortázar Álvarez , <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 Lauritzen Kosan</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>
Vocal:	D. Vicente Galdeano Pérez , <i>por Urola Shipping, S.L.U.</i>



RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS 2017

- **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.**
- **LAURITZEN KOSAN**
- **MURELOIL, S.A.**
- **NAVIERA GALDAR, S.A.**
- **NAVIERA MURUETA, S.A.**
- **RODIA CANTABRICA E, S.L.**
- **UROLA SHIPPING, S.L.U.**



RELACIÓN DE MIEMBROS, OLD FELLOWS Y ANTIGUOS ASOCIADOS 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. Aitor Cortazar**
- **D. Alejandro de la Sota (†)**
- **D. Javier Ferrer**
- **D. Luis Gabiola**
- **D. Vicente Galdeano**
- **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)**



(Continuación)

- **D. Jorge Irazola**
- **D. José M^a Jáuregui**
- **D. Julio José Juanes**
- **D. Fernando Leonard** (*Old Fellow Honoris Causa*)
- **D. Antón López-abente**
- **D. José M^a López Tejero** (†)
- **D. José Luis Maldonado**
- **D. Juan Marín**
- **D. José Antonio Martínez Ortiz 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 Ibarra-barri

Ituriondo, 18, Edificio A-1

48940 **LEIOA (BIZKAIA)**

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

e-mail: gasnaval@gasnaval.com

GLOBALGAS, S.A.

Dirección: 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>

LAURITZEN KOSAN

Dirección: 15 Tuborg Havnevej
2900 Hellerup - **DENMARK**
Teléfono: +45-3396 8000 - *Fax:* +45 3396 8001

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

UROLA SHIPPING, S.L.U.

Dirección: Santiago Auzoa, 1
20750 **ZUMAIA, GIPUZKOA**
Teléfono: 94-386 02 62 - *Fax:* 94 386 20 89
e-mail: administracion@urolashipping.com



A 31 de diciembre de 2017 la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 13 empresas, propietarias y/o gestoras de 85 buques (mercantes, remolcadores y de tráfico interior), que suman un total de 517.969 GT y 794.079 TPM.

Las variaciones producidas en el año 2017 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2017

EMPRESAS

- **UROLA SHIPPING, S.L.U.**
- **LAURITZEN KOSAN**

BUQUES

- **“MORAIME”** – Carga seca y Portacontenedores – 5.574 GT – 7.300 TPM
(*Atlántico Shipping, S.L.*)
- **“IBAIZABAL DOCE”** – Remolcador – 273 GT – 150 TPM
(*Ibaizabal Management Services, S.L.*)
- **“TELMO”** – Carga seca y Portacontenedores – 3.979 GT – 5.746 TPM
(*Urola Shipping, S.L.U.*)
- **“DEUN”** – Carga seca y Portacontenedores – 3.979 GT – 5.746 TPM
(*Urola Shipping, S.L.U.*)
- **“GREEN CÁDIZ”** – Petrolero de Productos – 1.750 GT – 2.845 TPM
(*Mureloil, S.A.*)

- **“KAMILA KOSAN”** – Etilenero – 9.735 GT – 11.738 TPM
- **“KATHRINE KOSAN”** - Etilenero – 9.735 GT – 11.787 TPM
- **“STELLA KOSAN”** - Etilenero – 9.175 GT – 9.999 TPM
- **“SHOPHIA KOSAN”** – Etilenero – 9.175 GT – 9.999 TPM
- **“STINA KOSAN”** – Etilenero – 9.175 GT – 9.999 TPM
- **“BOW GALLANT”** – Etilenero – 9.126 GT – 9.999 TPM
- **“BOW GUARDIAN”** – Etilenero – 9.126 GT – 9.999 TPM
- **“VICTORIA KOSAN”** – Etilenero – 7.465 GT – 8.556 TPM
- **“HELENA KOSAN”** – Etilenero – 7.465 GT – 8.555 TPM
- **“LEONORA KOSAN”** – Etilenero – 7.465 GT – 8.546 TPM
- **“ALEXANDRA KOSAN”** – Etilenero – 7.465 GT – 8.586 TPM
- **“ISABELLA KOSAN”** – Etilenero – 7.465 GT – 8.586 TPM
- **“HENRIETTA KOSAN”** – Etilenero – 7.465 GT – 8.587 TPM
- **“TANJA KOSAN”** – Semi-ref. – LPG/C – 4.693 GT – 5.996 TPM
- **“TILDA KOSAN”** – Semi-ref. – LPG/C – 4.693 GT – 5.992 TPM
- **“TENNA KOSAN”** – Semi ref. – LPG/C – 5.103 GT – 6.095 TPM
- **“TESSA KOSAN”** – Semi-ref. – LPG/C – 5.103 GT – 6.049 TPM
- **“HELLE KOSAN”** – Pressurised LPG/C – 3.728 GT – 3.700 TPM
- **“LINDA KOSAN”** – Pressurised LPG/C – 3.728 GT – 3.700 TPM
- **“EMILY KOSAN”** – Pressurised LPG/C – 3.728 GT – 3.700 TPM
- **“MONICA KOSAN”** – Pressurised LPG/C – 3.728 GT – 3.700 TPM
- **“TRACEY KOSAN”** – Pressurised LPG/C – 3.728 GT – 3.700 TPM
- **“INGE KOSAN”** – Pressurised LPG/C – 3.728 GT – 3.700 TPM
- **“LOTUS CORAL”** – Pressurised LPG/C – 3.422 GT – 3.830 TPM
- **“BRIT KOSAN”** – Pressurised LPG/C – 3.433 GT – 3.359 TPM
- **“SCALI REALI”** – Semi-ref – LPG/C – 3.430 GT – 3.801 TPM



- “SCALI SANLORENZO” – Semi-ref– LPG/C – 3.430 GT – 3.801 TPM
- “SCALI DEL PONTINO” – Semi-ref. – LPG/C – 3.430 GT – 3.801 TPM
- “SCALI DEL TEATRO” – Semi-ref. – LPG/C – 3.430 GT – 3.824 TPM

(Lauritzen Kosan)

TOTAL ALTAS 2017: 2 EMPRESAS // 34 BUQUES
188.127 GT // 215.471 TPM

BAJAS DURANTE 2017

BUQUES

- “AITOR UNO” – Remolcador – 125 GT – 83 TPM
(Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “IBAIZABAL TRES” – Remolcador – 430 GT – 351 TPM
(Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “BARIZO” – Carga seca y portacontenedores – 2.999 GT – 5.049 TPM
(Atlántico Shipping, S.L.)
- “BOUGA” – Carga seca y portacontenedores – 2.999 GT – 5.049 TPM
(Atlántico Shipping, S.L.)

TOTAL BAJAS 2017: 4 BUQUES - 6.553 GT - 10.532 TPM

Al final de esta memoria se publica la relación de armadores con la incorporación de los buques del Grupo Ibaizabal “Monte Udala” y “Monte Urbasa” en 2018.

DINÁMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS



ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

ECONOMY

According to The International Monetary Fund, global economic growth was at 3.8%, the fastest since 2011.

With financial conditions still supportive, global growth is expected to tick up to a 3.9 percent rate in both 2018 and 2019.

Two-thirds of countries accounting for about three-fourths of global output experienced faster growth in 2017 than in the previous year.

Resurgent investment spending in advanced economies and an end to the investment decline in some commodity-exporting emerging market and developing economies were important drivers of the uptick in global Gross Domestic

ECONOMÍA

Según el Fondo Monetario Internacional el crecimiento de la economía mundial en 2017 fue un 3,8%, el más rápido desde 2011.

Se prevé que el crecimiento mundial aumente a 3,9% tanto en 2018 como en 2019, apoyado en las condiciones financieras propicias.

Dos tercios de los países que generan alrededor de tres cuartas partes del producto mundial experimentaron un crecimiento más rápido en 2017 que en el año anterior.

El resurgimiento del gasto en inversión en las economías avanzadas y la interrupción de la caída de la inversión en algunas economías de mercados emergentes y en desarrollo exportadoras de materias primas, fueron determinantes del crecimiento



Product growth and manufacturing activity.

Economic growth rate in China, one of the most relevant worldwide, was small, from 6.7 percent in 2016 to 6.9 per cent in 2017.

However, is more significant in developing countries, from 4.4 per cent in 2016 to 4.8 percent in 2017, and in the advanced economies, from 2.1% to 2.3% in 2017.

The euro-zone has shown a growth from 1.8 per cent to 2.3 percent, while Spain undergone a slight decline from 3.3 percent to 3.1%.

del PIB mundial y la actividad manufacturera.

La tasa de crecimiento económico en China, una de las economías más relevantes fue baja, del 6,7% en 2016 al 6,9% en 2017.

Sin embargo, es más significativa en los países en desarrollo, del 4,4% en 2016 al 4,8% en 2017, y en las economías avanzadas, del 2,1% al 2,3% en 2017.

La zona euro experimentó un crecimiento del 1,8% al 2,3%, mientras que España descendió ligeramente del 3,3% al 3,1%.

WORLD ECONOMIC OUTLOOK

The International Monetary Fund estimates that Global growth will reach 3.9 % in 2018 and 2019, but expansion will no longer be as uniform. The expansion rate seems to have peaked in some major economies and growth has become less synchronized.

PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

El Fondo Monetario Internacional estima que el crecimiento mundial alcanzará el 3,9% en 2018 y 2019, pero la expansión ya no será tan uniforme. La tasa de expansión parece haber tocado máximos en algunas grandes economías y el crecimiento no está tan sincronizado.

In the United States, near-term momentum is strengthening; however, growth projections have been revised down for the euro area, Japan, and the United Kingdom, reflecting negative surprises to activity in early 2018.

Among advanced economies, growth divergences between the United States on one side, and Europe and Japan on the other, are widening.

Growth is also becoming more uneven among emerging market and developing economies, reflecting the combined influences of rising oil prices, higher yields in the United States, sentiment shifts following escalating trade tensions, and domestic political and policy uncertainty.

Commodity prices and inflation.

Largely reflecting supply shortfalls, global oil prices increased 16 percent between February 2018 and early June 2018.

En Estados Unidos, el ímpetu a corto plazo se está afianzando; sin embargo las previsiones de crecimiento han sido revisadas a la baja para Japón, el Reino Unido y la zona del euro, como consecuencia de sorpresas negativas para la actividad a comienzos de 2018.

Entre las economías avanzadas, se están ensanchando las divergencias del crecimiento entre Estados Unidos por un lado y Europa y Japón por el otro. El crecimiento también es cada vez más desigual entre las economías de mercados emergentes y en desarrollo, como consecuencia de la influencia combinada del avance de los precios del petróleo, el aumento de las rentabilidades en EE UU, el cambio de actitud de los mercados frente al recrudecimiento de las tensiones comerciales y las incertidumbres internas políticas y económicas.

Precios de las materias primas e inflación.

Como consecuencia de un déficit de oferta, los precios internacionales del petróleo aumentaron un 16% entre febrero y comienzos de junio 2018.

In June, the Organization of Petroleum Exporting Countries (OPEC) and non-OPEC oil producers agreed to raise oil production by about 1 million barrels per day from current levels, correcting the recent undershooting of the November 2016 group target.

Market expectations suggest that declining capacity in Venezuela and US sanctions on Iran may pose difficulties for the group to deliver the agreed upon production increase consistently.

Futures markets, however, indicate prices are likely to decline over the next 4-5 years –as of end-June, medium-term futures prices are about \$59 per barrel.

The increase in fuel prices has lifted headline inflation in advanced and emerging market economies. Core inflation has strengthened in the United States as the labor market has tightened further, and inched up in the euro area. Core inflation in emerging markets has also

En Junio, la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), y los productores no pertenecientes a ella, acordaron incrementar la producción en aproximadamente 1 millón de barriles/día, respecto de los niveles actuales, con el objetivo de alcanzar la meta incumplida que se fijó para Noviembre de 2016.

Las expectativas del mercado llevan a pensar que la capacidad decreciente de Venezuela y las sanciones estadounidenses en contra de Irán podrían frustrar la ambición del grupo de alcanzar la producción acordada.

Sin embargo, los mercados de futuros indican que los precios probablemente bajen en los próximos 4-5 años; a finales de Junio los precios rondaban \$59 el barril.

El encarecimiento de los combustibles ha hecho subir el nivel general de inflación de las economías avanzadas y de mercados emergentes. La inflación subyacente ha avanzado en EE UU a medida que el mercado laboral se acerca al pleno empleo y muestra pequeños incrementos en la zona del euro. También ha aumentado en los

increased, reflecting pass-through effects from currency depreciation in some cases and second-round effects of higher fuel prices in others.

Global Growth Forecast

According to IMF global growth for 2018 and 2019 is projected at 3.9%.

Advanced economy growth is expected to remain above trend at 2.4 percent in 2018 -similar to 2017- before easing to 2.2 percent in 2019.

In the United States, near-term momentum in the economy is expected to strengthen temporarily, with growth projected at 2.9 percent in 2018 and 2.7 percent in 2019. Substantial fiscal stimulus together with already-robust private final demand will lift output further above potential and lower the unemployment rate below levels last registered 50 years ago, creating additional inflationary pressures. Imports are set to pick up

mercados emergentes, en algunos casos como consecuencia directa de la depreciación de la moneda, y en otros, debido a los efectos de la segunda ronda del alza de los precios de los combustibles.

Pronóstico de crecimiento mundial

El FMI estima el crecimiento económico mundial para 2018 y 2019 en el 3,9%.

De acuerdo con las previsiones, el crecimiento de las economías avanzadas se mantendrá por encima de la tendencia, en el 2,4% en 2018 –un nivel parecido al de 2017- y luego disminuirá al 2,2% en 2019.

En Estados Unidos, el impacto a corto plazo en la economía se afianzaría provisionalmente, y el crecimiento alcanzaría el 2,9% en 2018 y 2,7% en 2019. El sustancial estímulo fiscal, sumado a una demanda final privada, de por sí vigorosa, empujará la producción a lo más alto y situará la tasa de desempleo por debajo de niveles desconocidos en los últimos 50 años, agudizando las presiones inflacionarias. Las importaciones probablemente repunten gracias a una

with stronger domestic demand, increasing the US current account deficit and widening excess global imbalances.

Growth in the euro area economy is projected to slow gradually from 2.4 percent in 2017 to 2.2 percent in 2018 and to 1.9 percent in 2019.

The growth forecast for Japan has been marked down to 1.0% for 2018 following a contraction in the first quarter, owing to weak private consumption and investment. The economy is expected to strengthen over the remainder of the year and into 2019, aided by stronger private consumption, external demand, and investment.

Emerging and developing Asia is expected to maintain its robust performance, growing at 6.5 percent in 2018-2019. Growth in China is projected to moderate from 6.9 percent in 2017 to 6.6 percent in 2018 and 6.4 percent in 2019, as regulatory tightening of the financial sector takes hold and external demand softens. India's growth rate is expected to rise from

mayor demanda interna, aumentando el déficit en cuenta corriente de Estados Unidos y ensanchando los excesivos desequilibrios mundiales.

En la zona del euro, el crecimiento disminuiría poco a poco, del 2,4% en 2017 al 2,2% en 2018 y al 1,9% en 2019.

El pronóstico de crecimiento de Japón también ha sido revisado a la baja, al 1,0% en 2018, tras una contracción en el primer trimestre atribuible a la debilidad de la inversión y el consumo privado. Se prevé que la economía se afiance en lo que queda del año y principios de 2019, gracias a la reactivación del consumo privado, la demanda externa y la inversión.

En las economías emergentes y en desarrollo de Asia, se prevé un desempeño constantemente vigoroso, con un crecimiento del 6,5% en 2018-2019. Se proyecta que el crecimiento de China se moderará del 6,9% en 2017 al 6,6% en 2018 y 6,4% en 2019, a medida que las regulaciones enfríen el sector financiero y la demanda externa disminuya. En India, la tasa de crecimiento subiría del 6,7% en 2017 al

6.7 percent in 2017 to 7.3 percent in 2018 and 7.5 percent in 2019, as drags from currency exchange initiative and the introduction of the goods and services tax fade.

In Emerging and Developing Europe, growth is projected to moderate from 5.9% in 2017 to 4.3% in 2018 and further to 3.6% in 2019.

Growth in Latin America is projected to increase modestly from 1.3 percent in 2017 to 1.6 percent in 2018 and further to 2.6 percent in 2019. The outlook for Venezuela, which is experiencing a dramatic collapse in activity and a humanitarian crisis, was revised down further, despite the pickup in oil prices, as oil production has declined sharply.

Oil exporters in the Middle East, North Africa, Afghanistan, and Pakistan region have benefited from the improved outlook for oil prices, but the outlook for oil importer countries remains fragile. Several economies still face large fiscal consolidation needs and the

7,3% en 2018 y 7,5% en 2019, a medida que se desvanezca el efecto negativo de la iniciativa del cambio de divisa y de la adopción de un impuesto sobre los bienes y servicios.

En las economías emergentes y en desarrollo de Europa, el crecimiento se moderaría del 5,9% en 2017 al 4,3% en 2018 y luego al 3,6% en 2019.

Se proyecta que el crecimiento de América Latina experimentará un ligero aumento, del 1,3% en 2017 al 1,6% en 2018 y 2,6% en 2019. Las perspectivas de Venezuela, que está sufriendo un colapso drástico en la actividad y una crisis humanitaria, se revisaron nuevamente a la baja a pesar del repunte de los precios del petróleo, ya que la producción disminuyó bruscamente.

Los exportadores de petróleo de la región de Oriente Medio, Norte de África, Afganistán y Pakistán se han beneficiado de la mejora de las perspectivas de los precios, pero el panorama sigue siendo frágil para los países importadores. Varias economías tienen aún por delante grandes

threat of intensifying geopolitical conflict continues to weigh on growth in the region. Growth is projected to strengthen from 2.2 percent in 2017 to 3.5 percent in 2018 and further to 3.9 percent in 2019.

Policy priorities

While the baseline forecast for the global economy points to continued, if less even expansion in 2018-2019, the potential for disappointments has increased. Against this backdrop, there is an even greater urgency to advance policies and reforms that extend the current expansion and strengthen resilience to reduce the possibility of a disruptive unwinding.

necesidades de consolidación fiscal, y la amenaza de un recrudecimiento del conflicto geopolítico continúa lastrando el crecimiento de la región. Se prevé que el crecimiento se fortalezca del 2,2% en 2017 al 3,5% en 2018 y luego al 3,9% en 2019.

Prioridades para la política económica.

Si bien los pronósticos de base para la economía mundial apuntan a una expansión ininterrumpida, aunque más desigual, en 2018-2019, las posibilidades de una evolución decepcionante son ahora mayores. Contra este telón de fondo, es incluso más apremiante promover políticas y reformas que amplíen la expansión en curso y afiancen la capacidad de recuperación.



EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET DEVELOPMENT

WORLD SEABORNE TRADE

Shipping plays a vital role in facilitating global trade, with 85% of all trade moved by sea. According to Clarkson world seaborne trade grew by 3.9% in 2017, compared to 3% in 2016, reaching 11.6bn tonnes in 2017, almost double that at the turn of the millennium, and more than treble that of the mid-1980s. In terms of tonne-miles increased by 5%. Seaborne trade per capita is also on the rise. In 1990, 0.8 tonnes of cargo was shipped for every person on the planet; by 2017 this figure stands at more than double, at 1.5 tonnes of cargo shipped person. In 2017, seaborne trade grew at its fastest rate since 2012.

Over de past 20 years, the capacity of the world's shipping fleet has grown by over 150% as the

MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL

El transporte marítimo representa un papel importante en el comercio mundial, con un 85% del total global de mercancías transportadas por vía marítima. Según Clarkson el comercio marítimo mundial creció un 3,9% en 2017, frente al 3% de 2016, alcanzando 11.600 millones de toneladas, casi el doble que al comienzo del milenio y más del triple que a mediados de los 80. En términos de toneladas-milla el aumento fue de un 5%. El comercio marítimo per cápita se encuentra también en alza. En los años 90, se transportaron 0,8 toneladas de mercancía por persona a nivel mundial; en 2017 esta cifra es más del doble, 1,5 toneladas por persona. En 2017 el transporte de mercancías por vía marítima creció a su mayor ritmo desde el año 2012.

En los últimos veinte años, la capacidad de transporte de la flota marítima mundial ha aumentado un 150% al

shipping industry has expanded to meet its crucial role in servicing global trade.

expandirse el comercio marítimo en su importante papel al servicio del transporte en el comercio mundial

While accelerated fleet growth since the financial crisis created surplus and depressed rates, every fleet segment has seen material expansion, with the bulk carrier fleet more than doubling in the past ten years.

Aunque el crecimiento acelerado de la flota desde la crisis financiera creó excedentes y bajadas de precios, todos los segmentos han experimentado una expansión material, siendo en la flota de graneleros más del doble en los últimos diez años.

Fleet growth has begun to moderate in recent years, helping markets begin to recalibrate.

El crecimiento de la flota ha comenzado a moderarse en los últimos años, ayudando a los mercados a reajustarse.

In recent years, recycling of ships has increased, also helping markets recalibrate.

El reciclaje de buques ha aumentado en los últimos años, ayudando del mismo modo a recalibrar los mercados.

New and complex environmental regulations may put further pressure on the trading of older ships.

Las nuevas y complejas regulaciones medioambientales pueden ejercer más presión sobre el comercio de los buques de mayor edad.

Shipping market has continued experiencing improvements, with the ClarkSea Index, (an average of earnings for the main commercial vessel types), averaging \$10,767/day in 2017.

El mercado marítimo mundial ha continuado mejorando, con el índice ClarkSea, (un promedio de los niveles de fletes para los principales tipos de buques mercantes), alcanzando una media de 10.767 \$/día.

The bulkcarrier and container market picked up significantly, with earnings increasing 77% and 25% year on year in 2017.

Conditions in the LNG carrier market also improved last year, whilst the cruise, Ro-Ro and ferry markets have remained firm. However, tanker earnings fell by another 35% in 2017, with market conditions also depressed in 2018 so far.

The LPG carrier sector also remains below trend, and whilst the offshore sector appears to have bottomed out, major challenges remain.

Dry bulk trade grew 3.7% in 2017, with 3 percent growth projected in 2018. Container trade is projected to grow robustly in 2018 at 5%, following expansion of 5.4% in 2017.

Oil trade growth slowed in 2017, although crude tonne-mile trade expanded by 5%, with similar

El mercado de carga seca y contenedores creció significativamente, aumentando sus ingresos un 77% y un 25% interanuales en 2017.

Las condiciones de mercado para GNL también mejoraron el pasado año, mientras que para los cruceros, buques Ro-Ro y ferries permanecieron firmes. Sin embargo en el mercado de petroleros los ingresos disminuyeron otro 35% en 2017, experimentando también un descenso en 2018, hasta el momento.

El Sector de buques LPG también muestra una tendencia descendente, y mientras que el sector offshore parece haber tocado fondo, aún quedan importantes desafíos.

El mercado de carga seca creció un 3,7% en 2017, con unas previsiones del 3% para 2018. El mercado de Containers se espera que crezca vigorosamente en 2018 un 5%, continuando con la evolución del 5,4% de 2017.

El crecimiento del comercio del petróleo se ralentizó en 2017, aunque las toneladas-milla del crudo

trends projected in 2018.

Chemicals trade has picked up (5% in 2017), whilst LNG trade is projected to grow by over 10% in 2018.

Newbuild ordering picked up in 2017, albeit from historical lows, with orders placed for 80m dwt. Just 150 yards took an order (ships 1,000+ GT) in 2017, down from over 600 in 2008. The orderbook now stands at 200m dwt (and \$226bn), down 37% from start 2016 levels and to a manageable 10% of the fleet. 'Non-delivery' fell in 2017 but remained significant at 29%. Yard output is projected to slow by 20% in 2018 to 79m dwt., and by a further 14% in 2019, with further consolidation in shipbuilding capacity likely. In 2018 is expected Chinese yards to output 38% (by CGT) of global production.

Recycling activity slowed in 2017, with 33.7m dwt scrapped, down 20% from 2016.

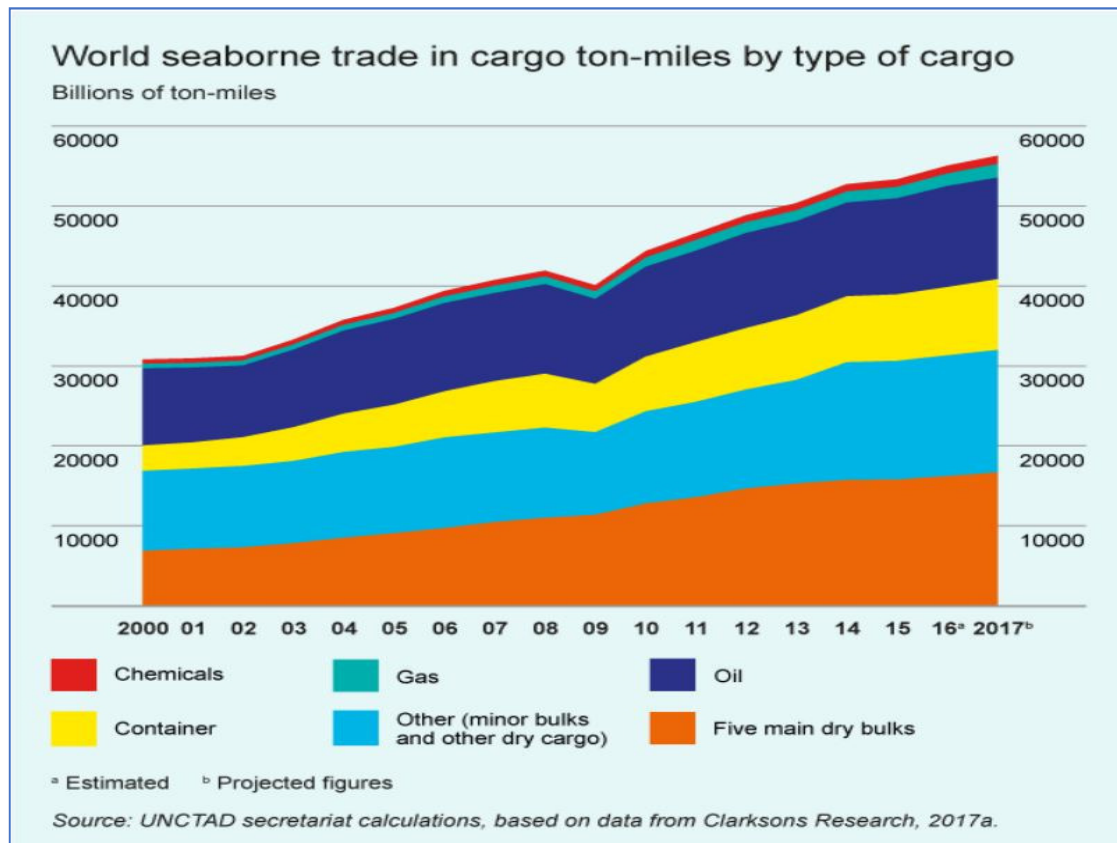
aumentaron un 5%, esperando una tendencia similar para 2018. El mercado de quimiqueros aumentó un 5% en 2017, mientras que el de GNL se espera que aumente su crecimiento más del 10% en 2018.

Los pedidos de nuevas construcciones han aumentado, aunque desde mínimos históricos, con pedidos por 80 millones Tpm. En 2017 150 astilleros contrataron pedidos (buques de más de 1.000 GT), por debajo de los 600 de 2008. Ahora la cartera de pedidos es de 200 mill. Tpm (y 226.000 millones US\$), un 37% menos que a primeros de 2016 y un razonable 10% de la flota. Los buques "no entregados" disminuyeron en 2017 pero continuaron siendo significativos, un 29%. Se prevé una reducción en la producción de los astilleros de un 20% en 2018 a 79 mill. Tpm. y otro 14% más en 2019, y probablemente con una consolidación en la capacidad de construcción. En 2018 se prevé una producción de los astilleros chinos de un 38% (CGT) de la producción global.

La actividad de reciclaje disminuyó en 2017, con 33,7 mill Tpm desguazados, 20% menos que en 2016.

The world fleet, now 1.9bn dwt, is projected to grow by 2.5% in 2018, the slowest pace for 16 years, and by just 2.2% in 2019.

La flota mundial, actualmente 1.900 millones Tpm, se prevé que aumente un 2,5% en 2018, el ritmo más lento en 16 años, y un 2,2% en 2019.



DRY CARGO

According to Clarkson's Annual Report, the dry cargo freight market performed significantly better in 2017 as seaborne trade continued to absorb excess fleet capacity.

CARGA SECA

Según el informe anual de Clarkson, los fletes de carga seca mostraron un mejor comportamiento en 2017 al continuar el mercado marítimo absorbiendo el exceso de capacidad de flota.

The average Baltic Dry Index was 53% higher in 2017 than in 2016, with spot earnings reaching the highest level in five years.

El valor medio del Baltic Dry Index fue un 53% mayor en 2017 que en 2016, con beneficios que alcanzaron el nivel más alto en cinco años.

The capesize sector rates doubled on last year's average, while the panamax sector increased by 76%, the supramax sector by 52% and the handysize sector by 46%.

Las tarifas de fletes del sector "Capesize" duplicaron el promedio del pasado año, mientras que en el sector de buques "Panamax" aumentaron un 76%, en el de "Supramax" un 52%, y en el sector "Handysize" un 46%.

Newbuild deliveries slowed to a nine-year low. Following a period of depressed contracting, yet a slowdown in demolition resulted in fleet expansion of 3% year-on-year.

Las entregas de nuevas construcciones disminuyeron a un mínimo de nueve años. Después de un período de escasa contratación, una desaceleración en desguaces dio lugar a una expansión de la flota del 3% interanual.

The improved earnings and market sentiment throughout 2017 led to an increase in new orders for delivery from late 2019 onwards.

La mejora de la confianza del mercado a lo largo de 2017 llevó a un aumento de nuevos pedidos para entregas de finales de 2019 en adelante.

After a ten-year recessionary period following the financial crisis, world economic growth exceeded expectations in 2017. China was once again a key player during a year of economic and supply-side reforms. Its industrial production

Después de un periodo de recesión de diez años tras la crisis financiera, el crecimiento económico mundial superó las expectativas en 2017. China jugó una vez más un papel clave durante un año de reformas económicas y de oferta. Su producción industrial se ha

has expanded significantly since its about-turn in mid-2016. In addition, dry cargo demand was furthered by robust economic growth and strong industrial production in the majority of other nations.

Higher economic growth led to increased energy demand which outpaced the addition of new greener energies and thereby the ongoing reliance on coal.

Emerging economies also continue to rely on coal as the cheapest energy form to propel economic growth.

Pollution control has been a high priority, particularly in China, which focused on quality over quantity in industrial production, shifting the raw material demand to high quality minerals, which are most economical from Australia and Brazil.

The demand for grains grew alongside world GDP growth and 2017 witnessed a year of plentiful supply with record crops in most

expandido significativamente desde su giro a mediados de 2016. Además, la demanda de carga seca se vio impulsada por un fuerte crecimiento económico y una fuerte producción industrial en la mayoría del resto de naciones.

El mayor crecimiento económico condujo a una mayor demanda de energía, que superó a la introducción de nuevas energías más verdes, y por lo tanto, a la dependencia del carbón.

Las economías emergentes también siguen confiando en el carbón como la energía más barata para impulsar el crecimiento económico.

El control de la contaminación ha sido una prioridad alta, particularmente en China, que se centró en la calidad por encima de la cantidad en la producción industrial, desplazando la demanda de materia prima a minerales de alta calidad, que son más económicos de Australia y Brasil.

La demanda de grano creció junto al crecimiento del PIB mundial, y 2017 fue testigo de un año de abundante oferta con cosechas récord en la mayoría de

exporting countries.

The demand outlook for 2018 is more conservative with uncertainties such as China's housing market, geo-politics, adverse weather conditions and stricter environmental regulations. At the same time, the slowing pace of fleet growth still indicates that the supply/demand balance will tighten by a further 1.4%, signifying a continued general improvement in rates, earnings and asset values.

TANKERS

The tanker market weakened further in 2017. Clarkson's published assessments of average earnings for VLCCs, suezmaxes and aframaxes fell by 57%, 43% and 40% respectively year-on-year, to levels well below long run averages. Products tanker earnings also fell further.

Crude tanker demand growth was restrained by OPEC and non-OPEC production cuts that took effect from the start of 2017. However,

los países exportadores.

Las perspectivas de la demanda para 2018 son más conservadoras, con incertidumbres como el mercado inmobiliario en China, la geopolítica, las condiciones climáticas adversas y las regulaciones ambientales más estrictas. Al mismo tiempo, el ritmo más lento de crecimiento de la flota aún indica que el crecimiento entre la oferta y la demanda se reducirá en un 1,4% adicional, lo que significa una mejora general en las tasas, beneficios y valores de activos.

PETROLEROS

El mercado de petroleros se debilitó aún más en 2017. Las estimaciones publicadas por Clarkson sobre los ingresos medios de buques VLCC, Suezmax y Aframax, cayeron en un 57%, 43% y 40% respectivamente en términos interanuales, a niveles bastante más bajos de lo esperado a largo plazo.

El crecimiento de la demanda de transporte de crudo fue frenado por los recortes de producción de la OPEP y no miembros de la OPEP, que entraron en



vessel demand did continue to grow, driven by an increase of 0.8m barrels per day in Chinese crude imports and rising crude exports from the US, Brazil and Kazakhstan, as well as Nigeria and Libya which were exempt from the cuts.

The OPEC cuts meant that growing crude oil requirements in Asia were met by increased long-haul shipments from West of Suez.

Products tanker demand also continued to grow, but growth was restrained by the high levels of products inventories that had built up previously and competition between naphtha and LPG in the petrochemicals sector.

The crude tanker fleet size increased sharply for a second successive year, registering growth of 5.2%, following growth of 6.0% in 2016.

Deliveries of new crude tanker tonnage rose to 27.8m dwt in 2017

vigor a partir de principios de 2017. Sin embargo, la demanda de buques continuó creciendo, impulsada por un aumento de 0,8 millones de barriles por día en las importaciones de crudo de China y el aumento de las exportaciones de crudo de los Estados Unidos, Brasil, y Kazajistán, así como Nigeria y Libia que están exentos de los recortes. Los recortes de la OPEP llevaron a que las crecientes necesidades de crudo en Asia se encontraran con mayores envíos de larga distancia desde el oeste de Suez.

La demanda de buques tanque para el transporte de productos petrolíferos continuó creciendo, pero el crecimiento se vio frenado por los altos niveles de reservas de productos acumulados anteriormente y la competencia entre la Nafta y el LPG en el sector petroquímico.

El tamaño de la flota de petroleros de crudo aumentó considerablemente por segundo año consecutivo, registrando un crecimiento del 5,2%, tras un crecimiento del 6% en 2016.

Las entregas de nuevos buques tanque aumentaron su tonelaje a 27,8 mill. Tpm

versus 21.0m dwt in 2016, however the weaker freight market and higher prices on offer for selling vessels for demolition meant that scrapping rose substantially to 9.2m dwt, compared to 1.6m dwt in 2016. Products tanker net fleet growth fell to 3.9% in 2017, from 6.2% in 2016 and 5.4% in 2015. However, the overhang of tonnage that had built up in the previous two years, combined with slightly below average growth in trade, meant that the market weakened further.

Products tanker demolition also increased, with 2.1m dwt removed from the market, compared to 0.8m dwt in 2016.

In 2018, crude tanker fleet growth is projected to fall to 3.4% with deliveries declining somewhat and removals expected to increase further.

OPEC and non-OPEC production cuts are due to continue to the end of the year, therefore vessel demand growth is expected to be

en 2017, frente a 21,0 mill. Tpm en 2016, sin embargo, la debilidad de los fletes y la oferta de mayores precios para la venta de buques para desguace, hizo que el desguace de buques aumentara sustancialmente a 9,2 mill. Tpm, comparado con 1,6 mill. Tpm en 2016. El crecimiento neto de la flota de petroleros de productos cayó al 3,9% en 2017, del 6,2% en 2016 y 5,4% en 2015. Sin embargo, el exceso de tonelaje acumulado en los dos años anteriores, junto con un crecimiento del comercio ligeramente inferior al promedio, hizo que el mercado se debilitara aún más.

El desguace de petroleros de productos también aumentó, con 2,1 millones de Tpm retiradas del mercado, comparado con los 0,8 mill. de Tpm de 2016.

En 2018, se prevé que el crecimiento de la flota de petroleros de productos caiga al 3,4% con alguna disminución en las entregas, y se prevé que las retiradas aumenten aún más.

Los recortes de producción de los países de la OPEP y no miembros de la OPEP se prevé que continuarán hasta finales de año, por lo que se espera que

driven once again by large increases in crude imports into Asia and growth in exports from predominantly the US, Brazil and Kazakhstan.

The crude tanker sector seems likely to remain challenging in 2018, with the market expected to recover from 2019 when production cuts are due to end and fleet growth is expected to reduce further. There appears to be more upside potential in 2018 for products tankers.

Fleet growth is projected to fall to 2.2%, which is below long-run levels of trade growth. Robust growth in global oil demand is projected, and a further running down of oil products inventories may stimulate greater growth in volumes of trade and vessel demand.

REEFER SHIPS

Fresh produce accounts for 4.0% of

el crecimiento de la demanda de buques vuelva a ser impulsado por grandes aumentos en las importaciones de crudo en Asia, y por el crecimiento de las exportaciones predominantemente de EE UU, Brasil y Kazajistán.

El sector de petroleros de crudo probablemente continuará siendo un desafío en 2018, esperando que el mercado se recupere a partir de 2019 cuando los recortes de producción terminen, y el crecimiento de la flota se reduzca aún más. Parece haber más posibilidades de crecimiento para los buques tanque de productos en 2018.

Se prevé que el crecimiento de la flota caerá al 2,2%, por debajo de los niveles del crecimiento del comercio a largo plazo. Se estima un sólido crecimiento en la demanda global de petróleo, y un nuevo agotamiento de las reservas de productos petrolíferos puede estimular un mayor crecimiento en los volúmenes de comercio y en la demanda de buques.

BUQUES FRIGORIFICOS

Los productos perecederos representan

the world seaborne trade of dry cargoes of all kinds. 2017 reefer box production remains low at some 160,000 TEU.

Seaborne transport of fresh produce in both conventional reefer ships and refrigerated boxes, is estimated to have reached 110 million tons last year. One-hundred-ten million tons equals some 9,100 laden conventional reefer ships of 500,000-cft average, or 3.71 million full 40' High Cube reefer containers.

The share of the overall maritime transport of fresh produce of the world seaborne trade of dry cargoes of all kinds is estimated at just below 4%.

At the end of 2017, the world's ten largest conventional reefer ship operators combined commercially deployed 211 vessels, comprising 97.6 million cft of reefer space, equalling 49% of the world conventional reefer ship fleet capacity.

el 4,0% del comercio marítimo mundial de cargas secas de todo tipo. En 2017 la producción de buques frigoríficos de contenedores sigue siendo baja, unos 160.000 TEU.

Se calcula que el transporte marítimo de productos perecederos tanto en buques frigoríficos convencionales como en contenedores alcanzó los 110 millones de toneladas en 2017. Ciento diez millones de toneladas equivalen a 9.100 buques reefer convencionales de 500.000 pies cúbicos de carga media, ó 3,71 millones de contenedores reefer de 40 pies High Cube.

La participación del transporte marítimo de productos perecederos en el comercio marítimo mundial de cargas secas de todo tipo se estima por debajo del 4%.

A finales de 2017, entre los diez mayores operadores de buques frigoríficos convencionales utilizaron en total 211 buques, lo que supone 97,6 millones de pies cúbicos de espacio refrigerado, equivalente al 49% de la capacidad de la flota de buques frigoríficos convencionales del mundo.

Compared to containers, the conventional reefer front enjoyed a relatively peaceful again in 2017, in other words: no new mergers or takeovers of substance. If any trend can be recognized, it is a growing interest of carriers in logistics.

For conventional operators of the larger 450,000 cft capacity vessel benchmark, 2017 was nothing less but dramatic. At USD 0.35, the average TCE in this segment was the worst of the last ten years. Pundits are afraid to see this turning worse in 2018 and beyond. It was quite different for the smaller 270,000 cft benchmark. First half: penultimate worst over the last 10 years at 58 dollar cents – second half: with 94 dollar cents the highest 10-year average ever. The resulting full year average here was a more regular 0.76 dollar cents.

The smaller ships typically are the fish and meat carriers; the larger units predominantly transport fruits, bananas in particular.

Fish is often trans-shipped at sea

Comparado con los contenedores, el transporte frigorífico convencional disfrutó nuevamente de una relativa calma en 2017 al no haber nuevas fusiones o adquisiciones sustanciales. La única tendencia reconocible es un interés creciente de los transportistas en la logística.

Para los operadores de reefers convencionales del índice de referencia 450.000 cft de capacidad, el año 2017 fue nada menos que dramático. Con el TCE (Time Charter Equivalent) a un promedio de 0,35 US\$, fue el peor de los últimos diez años. Los expertos temen que esto empeore en adelante. Totalmente distinto para el índice de referencia de 270.000 cft. La primera mitad del año fue la penúltima peor en los últimos diez años con 58 centavos de dólar, y la segunda mitad, con 94 centavos de dólar, el promedio más alto en 10 años. Aquí el promedio anual fue más regular, 0,76 centavos de dólar.

Los buques más pequeños son los que normalmente transportan pescado y carne; las unidades más grandes transportan principalmente fruta, particularmente bananas. El pescado a menudo se transborda directamente en

directly from the trawler into the reefer. This makes the smaller conventional reefer ship less vulnerable for competition from the box indeed.

Revenues for containerised shipment of perishables are articulated in a considerably simpler gross freight per TEU.

Altogether, from a TCE perspective, 2017 was, at best, a lacklustre year for the conventional segment. Contrarily, the fresh container sector didn't do bad at all, last year, with rates hovering between some USD 2,900 and USD 3,100 per 40' reefer box.

The sharply improved rates are assumed to be the effect of carrier consolidation, with the enlarged shipping companies managing a better control of rates. This is helped by a rather tight reefer container availability.

Some 130,000 TEU reefer containers were built until October 2017. This will work out at around

el mar, desde el pesquero al buque frigorífico. Esto hace que el reefer convencional más pequeño sea menos vulnerable para la competencia con los frigoríficos portacontenedores.

Los fletes de mercancía contenerizada de productos perecederos se estructuran en un simple flete bruto por TEU.

En general, desde la perspectiva del Time Charter, 2017 fue un año mediocre para el segmento convencional. Por el contrario, el sector de la mercancía contenerizada de productos frescos no fue mal, con tasas que oscilan entre 2.900 US\$ y 3.100 US\$ para los contenedores refrigerados de 40 pies.

Se supone que la mejoría de las tasas es el efecto de la consolidación del operador, con las compañías navieras en expansión administrando un mejor control de las tarifas y ayudado por una disponibilidad de contenedores refrigerados bastante ajustada.

Unos 130.000 TEU de contenedores refrigerados se construyeron hasta octubre de 2017. La cifra es similar a

the same 160,000 TEU the year earlier, equal to 84,000 units and far below the volumes of earlier years. CIMC (China International Marine Containers) and MCI (Maersk Container Industry) are the main manufacturers.

Upon last year's new years' eve, the conventional orderbook counted thirteen reeferships of all sizes with a total deadweight capacity of 126,000 tons, 9,700-dwt average and all or delivery in 2018/19. Included are four 300,000-cft ships for Seatrade.

According to Lloyd's Register of Ships, twenty-four conventional reefer ships of all sizes built between 1970 and 2001 were scrapped in 2017, three of which were total loss. It is the highest number since 2012, when no less than seventy units fell victim of the torch.

With an average of nearly 30 years and an altogether limited newbuilding activity, the conventional reefer ship fleet is doomed to decline further and steadily.

los 160.000 TEU del año anterior, y equivalente a unas 84.000 unidades, muy por debajo del volumen de años anteriores. CIMC (China International Marine Containers) y MCI (Maersk Container Industry) son los principales fabricantes.

A finales del año pasado, la cartera de pedidos de buques convencionales contaba con trece buques frigoríficos de todos los tamaños, con una capacidad total de peso muerto de 126.000 toneladas, un promedio de 9.700 Tpm para entregar en 2018/19, incluidos 4 buques de 300.000 cft para Seatrade.

Según Lloyd's Register of Ships, veinticuatro buques frigoríficos convencionales de todos los tamaños, construidos entre 1970 y 2001 fueron desguazados en 2017, tres de ellos fueron pérdida total. Es el número más alto desde 2012, cuando se enviaron al desguace no menos de setenta unidades.

Con un promedio de 30 años, y una actividad de nueva construcción muy limitada, la flota de buques frigoríficos convencionales está condenada a disminuir aún más y de manera constante.

LPG

The second half of 2017 saw little change from the first half of the year as freights remained under pressure across most segments of the gas carrier market.

Newbuilding deliveries, in conjunction with a slowdown in the pace of seaborne LPG trade growth, failed to lift freights and the averages for the year slipped below 2016 levels. In the VLGC sector, a total of 20 units were delivered following the slippage of some units into 2018 and two older units were removed from the fleet.

Tonne-miles continued to hold up as arbitrage volumes from the US into Asia grew again on the back of strong import demand, mainly in China, and as a result of strong growth in US export volumes which rose by almost 17%, despite cargo cancellations throughout the year and the delayed start-up of the “Mariner East II” terminal on the East Coast. However, globally, the annual pace of LPG trade growth

LPG

La segunda mitad de 2017 registró pocos cambios con respecto a la primera mitad del año, ya que los fletes se mantuvieron bajo presión en la mayoría de los segmentos de mercado del transporte de gas.

Las entregas de nuevas construcciones, junto a una desaceleración del ritmo de crecimiento del comercio marítimo de LPG, no lograron elevar los fletes y los promedios del año cayeron por debajo de los niveles de 2016. En el sector de VLGC, se entregaron un total de 20 unidades, seguido de la baja de algunas unidades en 2018 y la retirada de dos unidades más antiguas.

Las toneladas-milla continuaron manteniéndose a medida que los volúmenes de arbitraje de los EE UU hacia Asia crecieron de nuevo gracias a la fuerte demanda de exportaciones de EE UU, que aumentó casi un 17%, a pesar de las cancelaciones de carga durante todo el año y la demora de la puesta en marcha de la terminal “Mariner East II” en la costa Este. Sin embargo, a nivel mundial, el ritmo de crecimiento anual del comercio de LPG

slowed to 4.7% year-on-year mainly owing to a reduction in exports from the Middle East due to maintenance and OPEC cuts.

As a result of this and the expansion of the fleet, we saw the benchmark ME Gulf-Japan assessed rate fall 8% to a time charter equivalent just below US\$15,000 per day.

The weakness in the VLGC sector continued to weigh on the size sectors below, as did further growth in fleet supply in both the mid and handysize sectors. In each of these segments, we saw the fleet grow by 20% and 4% respectively. Although we saw some recovery in ammonia trade, which grew by 1.9% and accounts for a significant proportion of midsize trade, the slowdown in the pace of LPG trade growth and increased availability of tonnage saw the assessed 12 month time charter rate fall by 37% on a 35,000 cbm unit to US\$450,000 per calendar month. This downward correction was also mirrored in the handysize sector, with the time charter rate falling

se desaceleró al 4,7% interanual, principalmente por una reducción en las exportaciones de Oriente Medio debido al mantenimiento y los recortes de la OPEP.

Como resultado de esto y de la expansión de la flota, la tasa de referencia "ME Gulf-Japan" bajó un 8% a un TCE por debajo de 15.000 US\$ por día.

La debilidad en el sector de VLGC continuó afectando a los sectores de menor tamaño, al igual que lo hizo el mayor crecimiento en la oferta de flota en los sectores de "Midsize" y "Handysize". En cada uno de estos segmentos, la flota creció en un 20% y 4% respectivamente. Aunque hubo cierta recuperación en el comercio de amoníaco, que creció un 1,9% y representa una proporción significativa del comercio de "Midsize", la desaceleración en el ritmo de crecimiento del comercio de LPG y la mayor disponibilidad de tonelaje hicieron que la tasa de fletamento por tiempo a 12 meses disminuyera un 37% en una unidad de 35.000 m³ a 450.000 US\$ por mes. Esta corrección a la baja también se reflejó en el sector

40% to an average of just under US\$410,000 per calendar month on a 20,500 cbm semi-ref unit.

Given the growing competition for market share with the mid-sizes, we increasingly saw the handysizes competing with the smaller 12,000 and even 8,000 cbm semi-ref units for petrochemical gas parcels, occasionally even fixing part cargoes at lower numbers to secure employment.

Looking ahead, we are expecting continued growth in seaborne LPG volumes albeit at a slower pace than 2017.

The main challenge for the larger vessels remains deliveries and the overhang of surplus tonnage which was apparent through 2017. In the smallest sectors of the fleet, it would appear that freights have started to turn a corner and with no tonnage on order and an ageing fleet, we may see further upside from this segment.

“Handysize”, con un Time Charter disminuyendo el 40% a un promedio de poco menos de 410.000 US\$ / mes natural para una unidad semi- ref de 20.500 metros cúbicos.

Dada la creciente competencia en la participación de mercado de los buques “Mid-size”, se observa cada vez más los “Handysize” compitiendo con las unidades de buques semi-ref menores de 12.000 e incluso 8.000 m³ para las parcelas petroquímicas de gas, incluso a veces posicionando cargas fraccionadas para asegurar el empleo.

De cara al futuro, se espera un crecimiento continuo en los volúmenes de transporte marítimo de LPG, aunque a un ritmo más lento que en 2017.

El principal desafío para los buques más grandes sigue siendo las entregas y el tonelaje excedente acumulado durante 2017. En los sectores más pequeños de la flota, parece que los fletes han comenzado a dar un nuevo giro y sin nuevos pedidos de buques y una flota envejecida, es posible que podamos ver una mejora de este segmento.

The number of second-hand transactions went up in 2017 but this figure was inflated by more financial transactions, like sale and leasebacks between private and public companies.

El número de transacciones de segunda mano aumentó en 2017, pero esta cifra se vio inflada por más transacciones financieras, como operaciones de venta con arrendamiento posterior entre compañías privadas y públicas.

The total volume of contracting newbuildings was relatively steady, although significant interest in VLGCs resurfaced from mid-year.

El volumen total de nuevas construcciones contratadas fue relativamente estable, aunque a mediados de año resurgió un interés significativo en los VLGC.

Given the age profile of the fleet, the expectation is that we will see a number of overage VLGCs which will have a significant impact on supply/demand balances.

Dado el perfil de edad de la flota, la expectativa es que observemos una flota de VLGC con un exceso de edad, que tendrá un impacto significativo en el equilibrio entre oferta y demanda.

On the product side, given the increase in production over the last few years, 2017 was expected to see a noticeable surplus for the whole year. However, balances for large parts of the year were tighter than expected. The market adapted to the new supply capacity, the weaker freight market and the impact of neo Panama on timing and, towards the end of the year, the surplus had started to kick in, dampening the market somewhat.

Por lo que al producto se refiere, dado el aumento en la producción en los últimos años, se esperaba que el año 2017 mostrase un superávit notable durante todo el año. Sin embargo, los resultados de gran parte del año fueron más ajustados de lo esperado. El mercado tuvo que adaptarse a la nueva capacidad de oferta, al mercado de fletes más débil y al impacto del neo Panamá y, hacia finales de año, el superávit había comenzado a activarse, amortiguando un poco el mercado.

CONTAINER

2017 saw improvements in the container shipping sector, following the severely pressurised conditions of 2016. Box freight rates made further gains into 2017, having bottomed out in 2016. Although rates on some trade lanes have more recently lost some ground, 2017 saw freight rate levels on a global basis average around 20% above 2016 full year average levels, with the SCFI composite index average up 27%. Against this backdrop, charter market vessel earnings picked up from bottom of the cycle levels at the end of the first quarter. Although there has been some variation across ship sizes, in the main, the charter market held onto its gains or saw further gradual upward movements in the remainder of the year. The one-year rate for a 2,750 TEU ship stood at US\$9,350 per day at the end of 2017, 55% above the level at the end of 2016, whilst the charter market 'basket' index rose by 35% on the same basis.

Demand side conditions improved

PORTACONTENEDORES

El año 2017 registró mejoras en el sector de portacontenedores, tras las difíciles condiciones de 2016. Las tarifas de fletes aumentaron aún más en 2017, después de haber tocado fondo en 2016. Aunque las tarifas en algunas rutas comerciales han perdido terreno recientemente, en 2017 se registraron niveles de fletes a nivel global, de una media del 20% por encima de los niveles promedio de todo el año 2016, con un promedio del índice compuesto SCFI del 27%. En este contexto, los niveles promedio del mercado de fletes se recuperaron desde el final de los niveles del ciclo al final del primer trimestre. Aunque ha habido alguna variación entre los tamaños de los buques, en general, el mercado de fletes se mantuvo o experimentó más movimientos al alza en el resto del año. La tarifa de fletes a un año para un buque de 2.750 TEU se situó en 9.350 US\$ por día a finales de 2017, un 55% por encima del nivel de finales de 2016, mientras que el índice del mercado de fletes aumentó en un 35%, sobre la misma base.

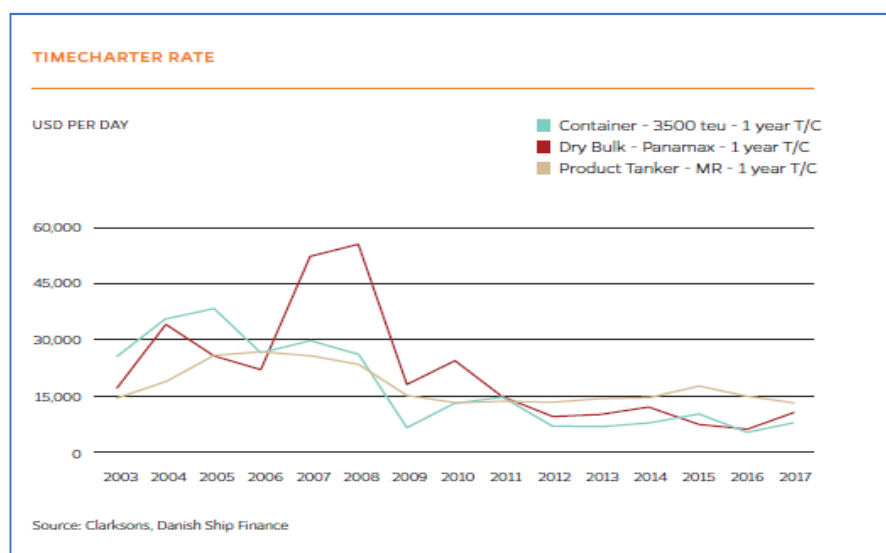
En cuanto a la demanda, las

further in 2017, with global trade volumes estimated to have expanded by around 5% in the full year to 191m TEU.

Containership fleet capacity growth remained moderate, despite ongoing deliveries of 'mega-ships', with an expansion of 3.7% in 2017. Whilst some surplus remains in the sector, it appears to be much reduced, with 2% of the fleet standing idle at the end of 2017 compared to around 7% a year earlier.

condiciones mejoraron aún más en 2017, y se estima que los volúmenes de comercio mundial aumentaron un 5% en todo el año, a 191 millones de TEUs.

El crecimiento de la capacidad de la flota de contenedores siguió siendo moderado, a pesar de las entregas continuas de 'mega-buques', con una expansión del 3,7% en 2017. Aunque aún hay flota excedente en el sector, parece haberse reducido bastante, con el 2% de la flota inactiva a finales de 2017, en comparación con el 7% aproximado del año anterior.



BUNKER

World fuel indexes rallied in the first weeks of 2018, supported by increased geopolitical risk and severely cold weather in the eastern U.S.

On the demand side, expectations are that global economic growth will support solid oil demand growth. On the supply side, Venezuela's dire situation, possible new sanctions on Iran, and increased tension in the Middle East mostly with the Saudi-Iran issues and the Iraq-Kurdistan standoff may take more volumes off the market than OPEC+ plans.

OPEC produced 32.47 million bpd in December, essentially flat from a month earlier. Some notable declines came from Libya (pipeline outage), Saudi Arabia and Venezuela, while Nigeria boosted output.

OPEC's compliance rate for December stood at 121 percent, the

BUNKER

Los índices mundiales de combustible se recuperaron en las primeras semanas de 2018, apoyados por un mayor riesgo geopolítico y un clima extremadamente frío en los EEUU.

Las expectativas de la demanda son que el crecimiento económico mundial respaldará un crecimiento sólido de la demanda de petróleo. En cuanto a la oferta, la situación calamitosa de Venezuela, las posibles nuevas sanciones contra Irán y el aumento de la tensión en Oriente Medio, principalmente con los problemas entre Arabia Saudí e Irán, y el enfrentamiento entre Irak y Kurdistán, pueden sacar más volúmenes del mercado que las previstas por la OPEP +.

La OPEP produjo 32,47 millones b/d en diciembre, prácticamente igual que un mes antes. Algunas disminuciones notables vinieron de Libia (corte del oleoducto), Arabia Saudí y Venezuela, mientras que Nigeria impulsó la producción.

La tasa de cumplimiento de la OPEP para diciembre se mantuvo en 121%, la

same as November.

misma que en noviembre.

Earnings for supertankers that move oil around the world fell by more than half in 2017, in large part because of the OPEC cuts.

Los beneficios de los superpetroleros que mueven el petróleo en todo el mundo disminuyeron más de la mitad en 2017, en gran parte debido a los recortes de la OPEP.

The number of cargoes from the Middle East to Asia reduced significantly at a time when a large number of newly-built vessels are being delivered. Earnings per day fell to \$17,794 on average in 2017, the lowest figure since 2009. The poor conditions for the oil tanker industry are set to continue this year, with capacity expected to expand by another 4 percent at a time when OPEC will continue to hold back supply.

El número de cargamentos desde Oriente Medio hasta Asia se redujo significativamente en un momento en que se están entregando un gran número de buques de nueva construcción. Los beneficios por día cayeron a un promedio de 17.794 US\$ en 2017, la cifra más baja desde 2009. Las malas condiciones para la industria petrolera continuarán este año, y se espera que la capacidad crezca otro 4% en un momento en que la OPEP continuará con los recortes de suministro.

In 2017 Brent crude oil price started at moderate prices, \$58/barrel, decreasing in May, then rising gradually reaching \$70/barrel at the end of the year, with an annual average of just over \$54/barrel

En 2017 el crudo Brent comenzó en precios moderados, 58 \$/barril descendiendo en el mes de mayo, y subiendo después paulatinamente hasta alcanzar casi 70\$/b a finales de año, marcando un promedio de algo más de 54\$/barril.

In 2018 Brent price continued

En 2018 el Brent ha continuado



raising, reaching in May a price close to \$80/barrel and subsequently marking a downward trend, but staying above \$70/barrel.

subiendo, alcanzando en mayo una cifra cercana a los 80\$/barril, y marcando posteriormente una tendencia a la baja, pero manteniéndose por encima de los 70\$/barril.

(Fuente/Source: Datos obtenidos mayoritariamente de Clarkson Annual Report 2017)



EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

THE FLEET

According to Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL Bremen), at the start of 2018, the combined tonnage of the world merchant fleet (ships of 300 GT and over) stood at 1.83 billion dwt, amounting 53,045 ships.

The global merchant fleet grew by almost 50% over the period 2010-2017 in dwt-terms, while the annual fleet growth has dropped from a peak of 9.3% during 2010 to 3.4% during 2017. (3,2% according to other sources of information)

The share in the global merchant fleet by different ship types has followed the same trend as in previous years.

The bulk carrier fleet is the largest fleet segment with a dwt- share of 43.2%. This is result of the high volume of bulker deliveries between

LA FLOTA

Según datos del Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL Bremen), a comienzos de 2018, el tonelaje combinado de la flota mercante mundial (buques de 300 GT en adelante) era de 1.830 millones de TPM, con un total de 53.045 buques.

La flota mercante mundial creció casi un 50% durante el período 2010-2017 en términos de peso muerto, mientras que el crecimiento anual de la flota cayó de un máximo del 9,3% durante 2010 al 3,4% durante 2017. (3,2% según otras fuentes de información).

La participación en la flota mercante mundial por diferentes tipos de buques ha seguido la misma tendencia que en años anteriores.

La flota de graneleros es el segmento de flota más grande, con una participación del 43,2% en TPM. Esto es el resultado del alto volumen de

2010 and 2013.

As a result of delay or cancellations, only 37 million dwt were delivered to the fleet in 2017, 25% less than 2016. Parallel to this, the scrapping volume has halved and reached 14 million dwt.

In terms of age, the average scrapping age for dry bulk carriers has climbed from 23.5 years in 2016 to 25.3 years in 2017.

At the start of 2018, the total bulk carrier fleet was composed of 11,379 vessels with a capacity of about 792 million dwt. Ordering volume in 2017 more than double to 32 million dwt (276 bulkers).

On January 1st 2018, the entire tanker fleet comprised 14,929 vessels totaling around 668.7 million dwt.

The entire fleet consists of 7,388 crude oil and oil products tankers (491 million dwt), 5,609 chemical tankers (114 million dwt) and 1,932 liquid gas tankers (64 million dwt).

entregas entre 2010 y 2013.

Debido a los retrasos o cancelaciones, solo se incorporaron 37 millones de TPM a la flota en 2017, 25% menos que en 2016. Paralelamente, el volumen de desguace se ha reducido a la mitad y ha alcanzado los 14 millones de TPM.

En cuanto a la edad, la edad promedio de desguace para graneleros aumentó de 23,5 años en 2016 a 25,3 años en 2017.

A comienzos de 2018, la flota total de graneleros estaba compuesta por 11.379 buques con una capacidad aproximada de 792 millones de TPM. En 2017 los pedidos aumentaron más del doble 32 mill de TPM (276 buques).

A 1 de enero de 2018, la flota total de buques tanque era de 14.929 buques con un total de aproximadamente 668,7 millones de TPM. La flota estaba compuesta por 7.388 petroleros de transporte de crudo y de productos derivados del petróleo (491 millones de TPM), 5.609 buques tanque de productos químicos (114 millones de TPM) y 1.932 de gas licuado (64 millones de TPM).

Due to the overcapacity and the shrinking order activities, the crude oil fleet is expected to be in decline in the years to come.

Debido a la sobrecapacidad de la flota y la contracción en los nuevos pedidos, se prevé una disminución de la flota de petroleros de crudo en los próximos años.

Fleet growth of the LNG/LPG sector was 7.9% in terms of capacity (cbm) during 2017, making gas carriers the only ship type with a fleet growth of more than 5%.

El crecimiento de la flota del sector de LNG / LPG en 2017, fue del 7,9% en términos de capacidad (m3), lo que convierte a los buques de transporte de gas en el único tipo de buque con un crecimiento de la flota de más del 5%.

Due to the ongoing imbalance in supply and demand, the annual one-year charter rates for both crude oil and product tankers have fallen. Charter rates for tankers continued to decline in the course of the year due to persisting overcapacity.

Debido al continuo desequilibrio entre la oferta y la demanda, las tarifas anuales de fletes a un año tanto para el petróleo crudo como para los buques tanque de productos han disminuido. Los fletes para buques tanque continuaron disminuyendo en el transcurso del año debido a la persistente sobrecapacidad.

Scrapping will continue to play a vital role, as in 2017 153 tanker ships totaling 11.6 mill dwt were set on the beaches, (9.2 mill dwt according to Clarkson) and scrapping will increase until 2020 when the new Ballast Water Treatment System (BWTS) and the sulphur cap regulations come into effect.

El desguace continuará desempeñando un papel vital, ya que en 2017 se enviaron 153 buques tanque con un total de 11,6 millones de TPM a las playas, (9,2 millones de TPM según Clarkson), y el desguace aumentará hasta 2020 cuando entren en vigor el nuevo Sistema de tratamiento de aguas de lastre (BWTS), y las regulaciones de azufre.

At the start of 2018, the fully cellular container fleet comprised 5,152 ships with 20.8 million TEU, a rise of 2.9% in TEU compared to one year earlier but only a plus of five vessels. Compared with 2016, containership orders decreased further. The order book amounted at the start of 2018 to 395 ships with 2.8 million TEU.

A comienzos de 2018, la flota de portacontenedores totalmente celulares era de 5.152 buques (20,8 mill TEU), un aumento del 2,9% en TEU comparado con el año anterior, pero solo aumentó en cinco buques. En comparación con 2016, los pedidos de portacontenedores disminuyeron aún más. La cartera de pedidos ascendió a principios de 2018 a 395 buques con 2,8 mill de TEU.

Today, 63% of the world merchant fleet is younger than ten years while only three percent of the fleet is older than 25 years (based on dwt). The average age of the world merchant fleet is 17.1 years.

Actualmente, el 63% de la flota mercante mundial es menor de 10 años, mientras que solo el 3% de la flota tiene más de 25 años (basado en el peso muerto). La edad media de la flota mercante mundial es de 17,1 años.

In 2017, deliveries to the merchant fleet reached 95.3 million dwt, a decrease by 3.4% over the previous year in dwt terms.

En 2017, las entregas a la flota mercante alcanzaron los 95,3 millones de TPM, una disminución del 3,4% respecto al año anterior en TPM.

Demolition activity decreased by around 20% from 2016 to 2017 down to 33.7 million dwt, but is still on a high level. With a reported 789 vessels totaling 33.7 million dwt after 42.5 million dwt in 2016.

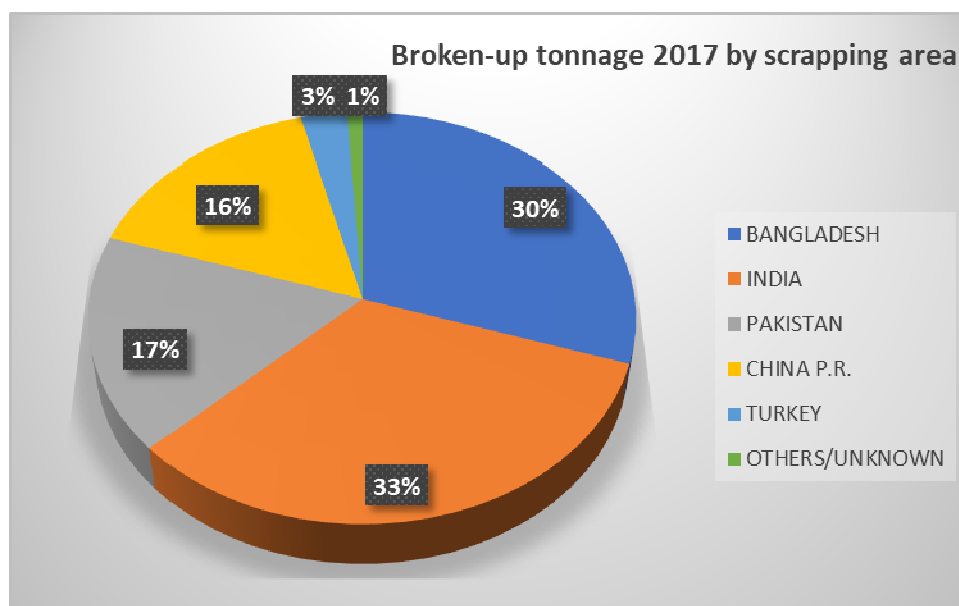
Los desguaces disminuyeron un 20% de 2016 a 2017 a 33,7 millones de TPM, pero aún se encuentran en un nivel alto. Con un total de 789 buques desguazados, 33,7 millones de TPM frente a 42,5 millones de TPM en 2016.

Scrapping predominantly takes place on the Indian subcontinent. In

El desguace tiene lugar predominantemente en el subcontinente indio. En

2017, 80% of the tonnage was scrapped in these three countries, Bangladesh (30%), India (33%) and Pakistan (17%). They are followed by China and Turkey. Only a small percentage of the ships destined for demolition do not end among these five countries.

2017, el 80% del tonelaje se desguazó en estos tres países, Bangladesh (30%), India (33%) y Pakistán (17%). Les siguen China y Turquía. Sólo un pequeño porcentaje de los buques destinados a desguace no acaban en estos cinco países.



By major ship types, during the year 2017, 153 Tankers were scrapped (11.6 mill dwt), Bulk carriers 214 units (14.4 mill dwt), Container ships 141 units (5.3 mill dwt), General cargo ships 258 units (2.2 mill dwt) and passenger ships 23 units (0.1 mill dwt).

Por principales tipos de buques, durante el año 2017, se desguazaron 153 petroleros (11,6 mill. TPM), graneleros 214 unidades (14,4 mill. TPM), portacontenedores 141 unidades (5,3 mill. TPM), buques de carga general 258 unidades (2,2 mill. TPM) y buques de pasaje 23 unidades (0,1 mill. TPM).

The order book continues to decline. At the start of 2018, the global order book comprised 2,547 merchant vessels with a combined 191.5 million dwt, a year on year decline of 11.8% in terms of dwt and 10.3% in terms of cgt. The only sector of merchant shipping that is still booming is cruise shipping, as a large number of cruise vessels have been contracted in 2017.

La cartera de pedidos sigue disminuyendo. A comienzos de 2018, la cartera de pedidos global comprendía 2.547 buques mercantes con un total combinado de 191,5 millones de TPM, un descenso interanual del 11,8% en términos de TPM y del 10,3% en términos de CGT. El único sector todavía en auge es el de cruceros, ya que en 2017 se contrataron un gran número de buques de crucero.

FLAG AND OPEN REGISTERS

Most of the top shipping nations use a foreign flag for more than half of their tonnage.

BANDERAS Y REGISTROS ABIERTOS

La mayoría de los principales países marítimos utilizan una bandera extranjera para más de la mitad de su tonelaje.

*Greece, Japan and China remain the three largest shipowning countries **by capacity**, controlling almost of 46% the world's tonnage.*

Grecia, Japón y China siguen siendo los tres mayores países armadores, **en cuanto a capacidad**, controlando casi el 46% del tonelaje mundial.

Greece controls the largest merchant fleet in terms of dwt capacity since 2010, with 365 million dwt, operating 81% of its fleet under foreign flags. It is followed by Japan, with 241 million dwt. And in third position is China

Grecia controla la mayor flota de buques mercantes en términos de TPM desde 2010, con 365 millones de TPM, operando el 81% de su flota en pabellones extranjeros. Le sigue Japón, con 241 millones de TPM, en tercera posición está China con 237

with 237 million dwt., followed by Germany and Singapore.

millones de TPM, seguido de Alemania y Singapur.



Source: UNCTAD

The proportion of vessels flying a flag that is different from the nationality of their owner (foreign-flagged vessels) has grown continuously from 50% at the start of 1996 to 75% mid of 2017. A large share of the foreign flag tonnage is sailing under open registers. The tonnage of the top ten open registry flags stood at 900 million dwt in July 2017, representing a share of about 55% in the total world merchant fleet.

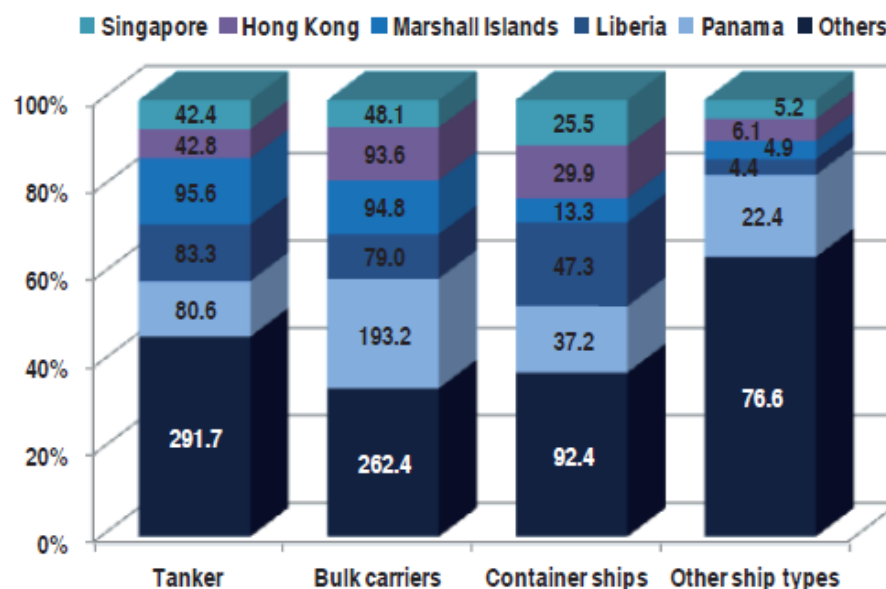
La proporción de buques que enarbolan pabellón diferente de la nacionalidad de su propietario (buques de pabellón extranjero) ha crecido continuamente del 50% a comienzos de 1996 al 75% a mediados de 2017. Gran parte del tonelaje de pabellón extranjero navega bajo registros abiertos. El tonelaje de los diez principales registros abiertos se situó en 900 millones de TPM en julio de 2017, lo que representaba una participación de aproximadamente el 55% en la flota mercante mundial total.

Tab. 2: Development of major open registry flags 2013–2017
(in million dwt). 2017

Major open flags	Jul. 1st			% change over prev. year	av. % growth '13 - '17
	2013	2016	2017		
1 Panama	344	326	327	0.4	-1.2
2 Marshall Islands	139	201	224	11.2	12.7
3 Liberia	198	207	216	4.2	2.1
4 Malta	71	98	104	6.1	10.1
5 Bahamas	63	68	66	-2.6	1.0
6 Cyprus	32	33	34	1.7	1.7
7 Antigua & Barbuda	14	11	9	-14.9	-9.0
8 Cayman Islands	4	4	6	42.8	8.8
9 Gibraltar	3	3	3	-15.0	-1.4
10 Vanuatu	2	1	1	-4.3	-9.4
Sub Total	869	953	990	3.9	3.3
Others	700	779	815	4.7	3.9
World Total	1570	1732	1805	4.2	3.6

Source: ISL Bremen

Fig. 5: Favourite registry flags by ship type as of July 1st, 2017 (dwt %-shares, mill. dwt)



Source: ISL Bremen

At the end of 2017 the Panamanian flag remains the most important register in the world comprising 6,395 vessels, with a combined 326 million dwt (2.2% less than the previous year), followed by the Marshall Islands (230 million dwt) and Liberia (219 million dwt). The Marshall Islands has overtaken Liberia to become the second largest register for the first time.

By mid-2017 the open registry fleet is largely composed of bulk carriers and tankers, which have a share of 47% and 35% respectively.

Panama's flag comprises large shares of bulkers (58 %) and tankers (24 %).

The volume Panamanian flagged oil tanker tonnage increased to 61 million dwt (share of 12.6 %), after Iranian oil tankers have switched to the Panamanian flag in 2016.

The development of the Marshall Islands register (RMI) is largely attributable to Greek shipowners.

A finales de 2017, la bandera de Panamá sigue siendo el registro más importante del mundo, con 6.395 buques, y un total combinado de 326 millones de TPM (2,2% menos que el año anterior), seguido de las Islas Marshall (230 millones de TPM) y Liberia (219 millones TPM). Las Islas Marshall han superado a Liberia para convertirse por primera vez en el segundo mayor registro.

A mediados de 2017 la flota de los registros abiertos estaba compuesta principalmente por graneleros y buques tanque, con una participación del 47% y 35%, respectivamente.

La bandera de Panamá comprende una gran cantidad de unidades de graneleros (58%) y petroleros (24%).

El volumen de tonelaje de petroleros panameños aumentó a 61 millones de TPM (con una participación del 12,6%), después de que los petroleros iraníes cambiaran a la bandera panameña en 2016.

La evolución del registro de las Islas Marshall (RMI) es en gran parte atribuible a los armadores griegos.

They accounted for 30% of the RMI tonnage.

Estos representaron el 30% del tonelaje del registro.

The Register of the Marshall Islands has a strong position in the tanker market for U.S. (19 million dwt), Greek (19 million dwt) and Norwegian shipowners (13 million).

El Registro de las Islas Marshall ocupa una posición destacada en el mercado de buques tanque para los armadores estadounidenses (19 millones de TPM), Griegos (19 millones de TPM) y los armadores noruegos (13 millones).

The largest flag state for oil tanker tonnage was Liberia, comprising 14 % of the world oil tanker fleet.

Liberia fue el mayor estado de bandera para buques petroleros, que supone el 14% de la flota mundial de petroleros.

Liberia was also the largest flag state in terms of TEU-capacity of the global container fleet with a share of 18 %.

Liberia también fue el mayor estado de pabellón, en términos de capacidad TEU, de la flota mundial de contenedores con una cuota de participación del 18%.

FLEET SHARE BY SEGMENTS

PARTICIPACIÓN POR SEGMENTOS

The percentage share of the different types of ship in the global merchant fleet as a whole has followed the same trend as in previous years.

El porcentaje de participación de los distintos tipos de buque en el conjunto de la flota mercante mundial sigue la misma tendencia que en años anteriores.

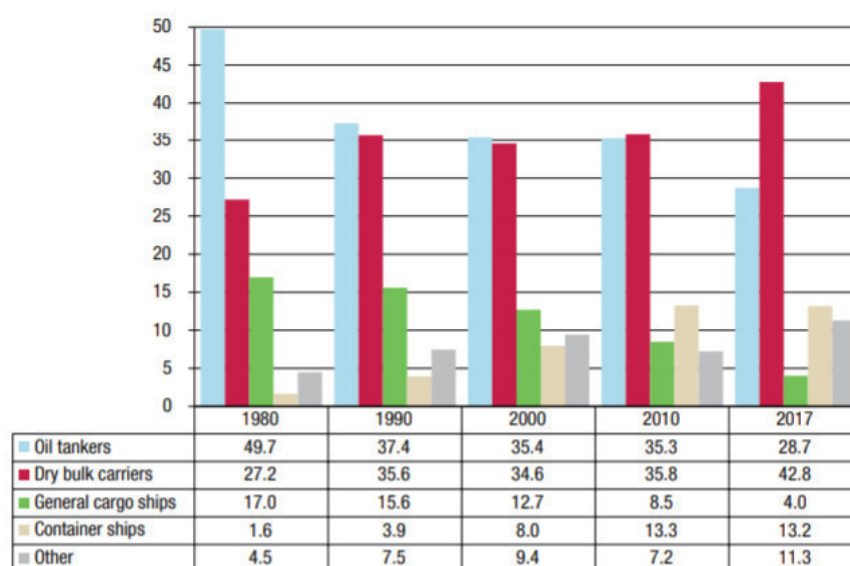
The share of tankers, which in the 1980s accounted for half of the

La cuota de participación de los buques tanque, que en los años ochenta

world's fleet cargo capacity, in dwt-terms, has almost been reduced by halved (28.7%), according to data published by UNCTAD, in favor of bulk carriers whose share has soared (42.8%), and continues to increase as is the case with Container ships (13.2%), at the expense of the general cargo, practically in extinction.

suponía la mitad de la capacidad de carga de flota mundial, en términos de TPM, casi se ha reducido a la mitad, (28,7%) según datos publicados por la UNCTAD, en favor de los graneleros cuya participación se ha disparado (42,8%), y sigue aumentando al igual que ocurre con los buques portacontenedores (13,2%), a expensas de los de carga general, prácticamente en extinción.

Figure 2.2. World fleet by principal vessel type, 1980–2017
(Percentage share of dead-weight tonnage)



Sources: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research and the *Review of Maritime Transport*, various issues.
Note: All propelled seagoing merchant vessels of 100 gross tons and above, not including inland waterway vessels, fishing vessels, military vessels, yachts and offshore fixed and mobile platforms and barges (with the exception of floating production, storage and offloading units, and drillships); beginning-of-year figures.

SHIPBUILDING INDUSTRY

According to Clarkson Annual Report although contracting began to pick up last year from record lows in 2016, shipbuilders continued to face difficult conditions in 2017. Just 902 orders of 72.8m dwt were reported globally, only the third year in the past twenty in which less than 1,000 new orders were reported.

Of the major sectors, bulkcarrier orders saw the biggest uptick, with 286 vessels contracted last year, although this remained subdued compared to historical levels. Driven by large crude units, tanker contracting increased to 271 vessels, but fell well below the level of ordering in 2015. The boxship newbuilding market showed fewer signs of improvement and just 108 units were ordered. Gas carrier and 'ship-shaped' offshore ordering was also limited, with just 39 and 37 contracts reported respectively in 2017.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Según el Informe Anual de Clarkson, aunque la contratación comenzó a repuntar el año pasado desde mínimos históricos en 2016, los constructores navales continuaron enfrentándose a condiciones difíciles en 2017. Solo se registraron 902 pedidos de 72,8 millones de TPM en todo el mundo, el tercer año en los últimos veinte, con menos de 1.000 nuevos pedidos registrados.

Dentro de los principales sectores, los pedidos de graneleros fueron los que experimentaron el mayor repunte, con 286 buques contratados el año pasado, aunque se mantuvo un nivel bajo en comparación con los niveles históricos. Impulsado por grandes unidades de transporte de crudo, la contratación de petroleros aumentó a 271 buques, pero cayó muy por debajo del nivel de pedidos de 2015. El mercado de nuevas construcciones de porta-contenedores mostró menos signos de mejora y solo se encargaron 108 unidades. Los contratos de gaseros y buques offshore también fueron limitados, con solo 39 y 37 unidades respectivamente en 2017.



Chinese builders won the largest share of orders last year, picking up the majority of bulker orders and taking 9.2m CGT in total. Ordering at Korean yards improved on record low 2016 levels, but remained limited at 6.4m CGT, while reported contracting reached 2.0m CGT at Japanese yards.

The strength of cruise newbuilding continued to benefit European shipbuilders, which accounted for 38% of global estimated contract investment in 2017 in value terms, though many yards operating outside of the cruise sector struggled.

While it began to stabilise towards the end of 2017, the size of the orderbook declined 13% in dwt terms in the full year, to reach 3,158 units of 196.9m dwt. This is the first time the orderbook has fallen below 200m dwt since 2004, accompanied by a decline in the number of 'active' yards (those with at least one vessel of 1,000+ GT on order) from 440 at the start of 2017 to

Los constructores chinos consiguieron la mayor parte de los pedidos el año pasado, obteniendo la mayoría de los pedidos de graneleros, con 9,2 millones de CGT en total. Los pedidos en los astilleros coreanos mejoraron de sus bajos niveles de 2016, pero se mantuvieron limitados en 6,4 millones de CGT, mientras que los contratos de los astilleros japoneses alcanzaron los 2,0 millones de CGT. La fuerza de las nuevas construcciones de cruceros continuó beneficiando a los constructores navales europeos, que representaron el 38% de la inversión global estimada en contratos en 2017 en términos de valor, aunque muchos astilleros que operan fuera del sector de cruceros tuvieron dificultades.

Si bien comenzó a estabilizarse hacia finales de 2017, el tamaño de la cartera de pedidos disminuyó un 13% en términos de TPM en todo el año, hasta alcanzar 3.158 unidades con 196,9 millones de TPM. Esta es la primera vez que la cartera de pedidos ha caído por debajo de los 200m TPM desde 2004, acompañada de una disminución en el número de astilleros "activos" (los que tienen al menos un buque de más de 1.000 GT/ pedido) de 440 a comienzos

360 as of start 2018.

Although contracting remained limited in 2017, shipbuilders continued to deliver a steady volume of tonnage. Total shipyard output reached 97.0m dwt, although 'non-delivery' of the scheduled start year orderbook was still significant at 30% in dwt terms. However, given the smaller orderbook, deliveries are currently projected to decline by around 20% in tonnage terms in 2018.

After a strong start to the year, total demolition activity in 2017 declined by 21% in tonnage terms to total 35.2m dwt. This left overall fleet growth relatively steady, slightly faster than the previous year but well below pre-2015 levels.

MARITIME REGULATIONS

On 8 September 2017, 13 years after its original adoption, the IMO Ballast Water Management (BWM) Convention finally entered into force worldwide.

de 2017 a 360 a partir de 2018.

Aunque la actividad de contratación siguió siendo limitada en 2017, los constructores de buques continuaron entregando un volumen constante de tonelaje. La producción total de los astilleros alcanzó los 97,0 millones de TPM, aunque la "no entregas" seguían siendo significativas el 30% en TPM. Sin embargo, dado que la cartera de pedidos es menor, se prevé que las entregas disminuirán alrededor del 20% en términos de tonelaje en 2018.

Tras un fuerte comienzo de año, la actividad de reciclaje en 2017 disminuyó en un 21% en términos de tonelaje alcanzando un total de 35,2 millones de TPM. Esto llevó a un crecimiento general de la flota ligeramente superior al año anterior pero muy por debajo de los niveles previos a 2015.

NORMATIVA MARITIMA

El 8 de septiembre de 2017, 13 años después de su adopción inicial, el Convenio de Gestión de Aguas de Lastre (BWM) de la OMI finalmente entró en vigor en todo el mundo.



The purpose of this Convention is to address the serious problem of invasive marine organisms which if inadvertently transported in ships' ballast water tanks can have damaging impacts on local ecosystems.

The implementation of the new regime will also have profound economic impacts on the structure of the industry.

Apart from the economic cost (US \$1-5 million per ship), according to IMO, meeting the Convention's requirements still presents ship operators with a serious challenge because of the expected lack of shipyard and manufacturing capacity needed to retrofit the new treatment systems on around 40,000 vessels over a five year period

These decisions are all the more difficult if the ships are approaching the end of their typical 25 year life. Many shipowners will now need to make important decisions about whether to retrofit the expensive

El objetivo del presente Convenio es abordar el grave problema de los organismos marinos invasores que, si se transportan inadvertidamente en los tanques de agua de lastre de los buques, pueden tener efectos perjudiciales en los ecosistemas locales.

La implementación del nuevo régimen también tendrá profundos impactos económicos en la estructura de la industria.

Además del costo económico (entre 1 y 5 millones de dólares por buque), según la OMI, cumplir con los requisitos del Convenio presenta un serio desafío para los operadores de buques debido a la falta de capacidad de los astilleros y la fabricación necesaria para modernizar los nuevos sistemas de tratamiento para alrededor de 40.000 buques en un período de cinco años.

Estas decisiones son aún más difíciles si los buques se acercan al final de su vida estimada de 25 años. Muchos armadores necesitarán ahora tomar decisiones importantes sobre si modernizar los costosos equipos

new equipment or, because of the potentially prohibitive cost, send older ships for early recycling instead.

In July 2017 the IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) agreed on a decision extending the installation deadline for some existing ships, for example those built before September 8, 2017 will not be required to install the treatment systems until their first International Oil Pollution Prevention (IOPP) renewal survey, or until September 8, 2019. However, all new constructions will have to meet the new requirements and must be delivered with the new equipment.

In April 2018, there were six U.S. Coast Guard (USCG) approved systems for owners to select from (with seven more pending approval), compared to around 60 systems currently approved under the IMO regime. This is an improvement on the situation at the end of 2016 when no systems had been fully approved for use by ships trading to the United States,

nuevos o, debido a un costo potencialmente prohibitivo, enviar los buques más viejos para un reciclaje anticipado.

En Julio de 2017 el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC) acordó una decisión por la que se prorroga el plazo de instalación de los equipos para algunos buques existentes, por ejemplo los construidos antes del 8 de septiembre de 2017 no tendrán la obligación de instalar los sistemas de tratamiento hasta la próxima renovación del certificado IOPP, ó hasta el 8 de Septiembre de 2019. Sin embargo, todas las nuevas construcciones tendrán que cumplir los nuevos requisitos y se deberán entregar con los nuevos equipos.

En abril de 2018, ya había seis sistemas aprobados por la Guardia Costera de EE. UU. (USCG), y otros siete sistemas pendientes de aprobación, en comparación con unos 60 sistemas actualmente aprobados bajo el régimen de la OMI. Una mejora respecto de la situación a finales de 2016, cuando ningún sistema había sido aprobado por completo para ser utilizado por los buques que comercian

although its regime started being enforced during 2014

From 1 January 2020, the limit for sulphur in fuel oil used on board ships operating outside designated emission control areas (ECAs) will be reduced to 0.50% m/m (mass by mass). This will significantly reduce the amount of sulphur oxides emanating from ships and should have major health and environmental benefits for the world, particularly for populations living close to ports and coasts.

The IMO MARPOL regulations limit the sulphur content in fuel oil. So ships need to use fuel oil which is inherently low enough in sulphur, in order to meet IMO requirements.

Ships can meet the requirement by using low-sulphur compliant fuel oil. Another alternative is the use of low sulfur content fuels such as liquefied natural gas (LNG) or biofuels. Another alternative fuel such as

con los Estados Unidos, aunque su régimen comenzó a aplicarse durante 2014.

Desde el 1 de enero de 2020, el límite de contenido de azufre en el combustible usado a bordo de los buques que operen fuera de las zonas de control de emisiones designadas (ECAs) será de 0,50 % masa/masa. De esta forma, se reducirá significativamente la cantidad de óxidos de azufre que emanan de los buques, lo que debería tener grandes beneficios tanto para la salud como para el medio ambiente, especialmente, para las poblaciones que viven cerca de los puertos y costas.

Las regulaciones IMO MARPOL limitan el contenido de azufre en el combustible. Por lo tanto, los buques deben usar un combustible suficientemente bajo en azufre, para cumplir con los requisitos de la OMI.

Los buques pueden cumplir con los requisitos mediante el uso de fuel oil bajo en azufre. Otra alternativa es el uso de combustibles de bajo contenido en azufre como el gas natural licuado (GNL) o biocombustibles. Otro

methanol is being used on some short sea shipping services.

Ships may also meet the SOx emission requirements by using approved equivalent methods, such as exhaust gas cleaning systems or “scrubbers”, which “clean” the emissions before they are released into the atmosphere. In this case, the equivalent arrangement must be approved by the ship’s Administration (the flag State).

Ships taking on fuel oil for use on board must obtain a bunker delivery note, which states the sulphur content of the fuel oil supplied. Samples may be taken for verification. Ships must be issued with an International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate by their Flag State. This certificate includes a section stating that the ship uses fuel oil with a sulphur content that does not exceed the applicable limit value as documented by bunker delivery notes or uses an approved equivalent arrangement.

combustible alternativo como el metanol se utiliza en algunos servicios de corta distancia.

Los buques también pueden cumplir con los requisitos de emisión de SOx utilizando métodos aprobados, como los sistemas de limpieza de gases de escape depuradores, “scrubbers”, que “limpian” las emisiones antes de que se liberen a la atmósfera. En este caso, el acuerdo equivalente debe ser aprobado por la Administración, (Estado del pabellón) del buque.

Los buques que lleven fueloil para su uso a bordo deben obtener una nota de entrega del búnker, que indica el contenido de azufre del fueloil suministrado. Se pueden tomar muestras para la verificación. Los buques deben contar con un Certificado de Prevención Internacional de la Contaminación del Aire (IAPP) por parte de su Estado del pabellón. Este certificado incluye una sección que establece que el buque usa fueloil con un contenido de azufre que no excede el valor límite aplicable según lo documentado por las notas de entrega del búnker o utiliza un acuerdo equivalente aprobado.



Due to the difficulty of controlling these emissions on high seas, the IMO has recently approved, at the request of the Shipping Sector, that after a brief transition period, the carriage on board of non-compliant fuel will be prohibited.

Despite both alternatives, LNG fuel and scrubbers, to reduce their sulphur emissions, these options have not been well received by shipowners, both because of the cost of the adaptations and the uncertainty they generate, so it is expected that most of the shipowners will opt to consume a more expensive fuel. Fuel prices will increase significantly, estimating this increase around 70%, which will have an important impact on operating costs.

The European Union, in application of the MRV Regulation, from 1st January of this year requires ships to call at EU ports a protocol for monitoring, notification and verification of CO2 emissions, which in the near future will have to converge with the demands of the IMO, and which will start operating

Debido a la dificultad de controlar estas emisiones en alta mar, la OMI ha aprobado recientemente a petición del Sector Naviero, que tras un breve periodo de adaptación se prohíba llevar a bordo combustible no reglamentario.

A pesar de las alternativas tanto de combustible GNL como de “scrubbers”, estas opciones no han tendido buena acogida entre los armadores, tanto por el costo de las adaptaciones como por la incertidumbre que generan, por lo que se espera que la mayoría de los armadores optarán por consumir un combustible más caro. Los precios de los combustibles aumentarán notablemente, estimándose este aumento en torno a un 70%, lo cual repercutirá de forma importante en los costes de explotación.

La Unión Europea, en aplicación del Reglamento MRV, a partir del 1 de enero del presente año exige a los buques que hagan escala en puertos comunitarios un protocolo para el seguimiento, notificación y verificación de emisiones CO2, que en un futuro cercano tendrá que converger con las exigencias de la OMI, y que comenzará

in 2019. Since the requirements of the European Union are stricter than those of IMO, the question remains as to how this issue will be solved.

In April 2018, IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC) adopted an initial strategy on the reduction of greenhouse gas emissions from ships, setting out a vision to reduce GHG (green house gas) emissions from international shipping and phase them out, as soon as possible in this century.

The strategy includes a specific reference to "a pathway of CO2 emissions reduction consistent with the Paris Agreement temperature goals".

The strategy establishes as an objective a reduction in total Greenhouse gas emissions caused by international maritime transport of at least 50% by 2050 (compared to 2008 levels), and 40% per tone-mile for the year 2030.

a funcionar en el 2019. Siendo las exigencias de la Unión Europea más estrictas que las de la OMI, queda aún la incógnita de cómo se solventará este asunto.

En abril de 2018, el Comité de protección de medio marino de la OMI (MEPC) adoptó una estrategia inicial de reducción de los gases de efecto invernadero de los buques. La estrategia define una visión para reducir los gases de efecto invernadero ocasionados por el transporte marítimo internacional y para eliminarlos tan pronto como sea posible.

La estrategia incluye una referencia específica a un "itinerario de reducción de emisiones de dióxido de carbono coherente con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París".

La estrategia establece como objetivo una reducción en el total de las emisiones de gases de efecto invernadero provocados por el transporte marítimo internacional de al menos el 50% en 2050 (comparado con los niveles de 2008), y un 40% por toneladas-milla para el año 2030.

Although it is going to be very difficult to reach these objective figures, due to the technological adaptation that they suppose, the requirement by the International Organizations of a drastic reduction of emissions is a clear fact.

Aunque se va a hacer muy difícil alcanzar estas cifras objetivo, por la adaptación tecnológica que ellos supone, es un hecho manifiesto la exigencia por parte de los Organismos internacionales, de una reducción drástica de las emisiones.

STCW

In January 2017, the five year transitional period for implementing the 2010 amendments to the IMO Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 2010) finally came to end.

STCW

En enero de 2017, finalmente llegó a su fin el período transitorio de cinco años para la aplicación de las enmiendas de 2010 al Convenio de la OMI sobre normas de capacitación, certificación y guardia para la gente de mar (STCW 2010).

The 2010 'Manila Amendments' to STCW entered into force in 2012, with different requirements being phased-in at various dates before 1 January 2017. These provisions include new and updated seafarer competences, as well as changes to some seafarer grades and certification requirements.

Las 'Enmiendas de Manila' de 2010 al STCW entraron en vigor en 2012, y se introdujeron diferentes requisitos en varias fechas antes del 1 de enero de 2017. Estas disposiciones incluyen nuevas y actualizadas competencias de la gente de mar, así como cambios en algunos grados y requisitos de certificación de la gente de mar.

Most maritime administrations determined that seafarers holding national certificates of competence

La mayoría de las administraciones marítimas determinaron que la gente de mar que posee certificados nacionales



needed to have completed mandatory updating courses in order to be certified beyond the start of 2017.

de competencia debe haber completado cursos obligatorios de actualización para obtener la certificación para comienzos de 2017.

PIRACY AND SECURITY

Piracy attacks dropped in 2017, compared to 2016. However, the incidents continue, after a brief period in which there were no attacks in waters of Somalia and the Gulf of Aden, they have reappeared in this area.

In 2017, a total of 180 acts of piracy against ships were registered worldwide, compared to 191 in 2016.

In 2017, 136 ships were attacked by pirates, another 22 suffered attempted attacks, 16 had notable incidents and 6 were abducted.

The most serious incidents took place off the coast of Somalia and the Gulf of Aden where there were 8 attacks.

The reduction in pirate attacks has

PIRATERÍA Y SEGURIDAD

Los ataques de piratería descendieron en 2017, con respecto a los de 2016. No obstante los incidentes continúan, después de un breve periodo en el que no hubo ataques en Aguas de Somalia y el Golfo de Adén, han reaparecido en esta zona.

En 2017 se registraron un total de 180 actos de piratería contra buques en todo el mundo, frente a los 191 de 2016.

En 2017, 136 buques fueron atacados por piratas, otros 22 sufrieron tentativa de ataques, 16 tuvieron incidentes reseñables y 6 fueron secuestrados.

Los incidentes más graves tuvieron lugar frente a la costa de Somalia y Golfo de Adén donde se registraron 8 ataques.

La reducción de los ataques piratas se

largely been attributed to the combined success of measures taken by shipping companies, including BMP 4, and the protection that has been provided by military assets in the region.

In July 2018 the EU extended the Operation Atalanta until the end of 2020 and approved the transfer of the British base in Northwood to the Spanish base in Rota, as of 29 March 2019, when it is expected that the United Kingdom will leave the European Union.

DEMAND OF SEAFARERS

According to the latest ICS and BIMCO 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 considerably since 2010, with the supply of ratings increasing too.

The global demand for seafarers in 2015 is estimated at 1,545,000, with the industry estimated to need

ha atribuido en gran parte al éxito combinado de las medidas adoptadas por las compañías navieras, incluidas las recomendaciones BMP4, y la protección proporcionada por los militares en la región.

En Julio de 2018 la UE prorroga la operación Atalanta hasta finales de 2020 y ha aprobado trasladar la base británica de Northwood a la española de Rota a partir del 29 de marzo de 2019, cuando se espera se produzca la salida de reino Unido de la Unión Europea.

DEMANDA DE MARINOS

Según el último informe de ICS y BIMCO la bolsa mundial de marinos 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 considerablemente desde 2010, habiendo aumentado también la oferta de subalternos.

La demanda mundial de gente de mar en 2015 se estima en 1.545.000, y se prevé que la industria necesitará

approximately 790,500 officers and 754,500 ratings. As a result of the substantial growth in the number of ships in the world fleet since 2010, the estimated demand for officers has increased significantly, although the demand for ratings has increased by only 1%.

The figures therefore suggest a current global shortage of about 16,500 officers (2.1%) but a surplus of about 119,000 ratings (15.8%).

Although the industry has made good progress in the last five years with respect to the increase in recruitment and training levels, over the next ten years, ICS and BIMCO predict that, unless the training levels increase significantly, the growth in demand for seafarers could generate a serious shortage in the total supply of officers.

aproximadamente 790.500 oficiales y 754.500 subalternos. Como resultado del importante crecimiento del número de buques en la flota mundial desde 2010, la demanda estimada de oficiales ha aumentado significativamente, aunque la demanda de subalternos ha aumentado en solo un 1%.

Estas cifras sugieren una escasez mundial actual de aproximadamente 16,500 oficiales (2.1%) pero un excedente de aproximadamente 119,000 subalternos (15.8%).

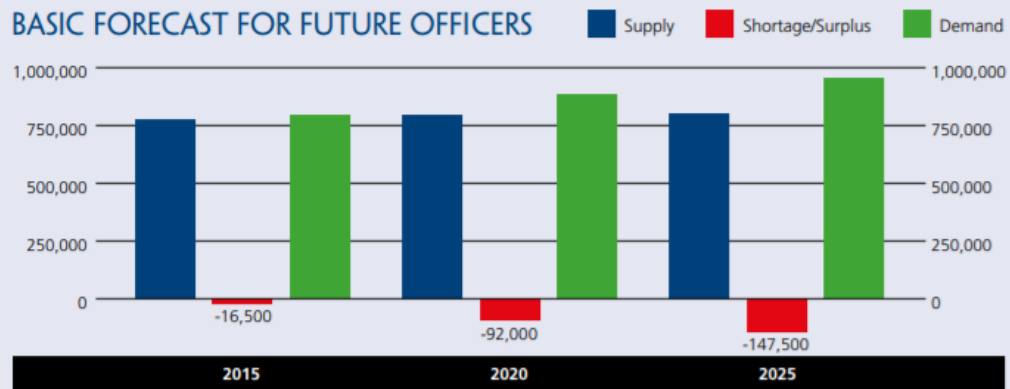
Aunque la industria ha logrado buenos progresos en los últimos cinco años con respecto al aumento de los niveles de reclutamiento y capacitación, durante los próximos diez años, ICS y BIMCO prevén que, a menos que los niveles de formación aumenten significativamente, el crecimiento de la demanda de marinos podría generar una grave escasez en la oferta total de oficiales.

GLOBAL SUPPLY AND DEMAND FOR SEAFARERS

CURRENT ESTIMATED SEAFARERS



BASIC FORECAST FOR FUTURE OFFICERS



Source: Manpower Report 2015 estimates



ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

ECONOMICS

*Based on data published by EUROSTAT (the statistical office of the European Union) in march 2018, seasonally adjusted GDP rose by 0.6% in both the **euro area** (EA19) and the **EU28** during the fourth quarter of 2017, compared with the previous quarter. In the third quarter of 2017, GDP grew by 0.7% in both zones.*

*Compared with the same quarter of the previous year, seasonally adjusted GDP rose by 2.7% in the **euro area** and by 2.6% in the **EU28** in the fourth quarter of 2017.*

*During the fourth quarter of 2017, GDP in the **United States** increased by 0.6% compared with the previous quarter (after +0.8% in the third quarter of 2017). Compared with the same quarter of the previous year, GDP grew by 2.5%.*

ECONOMIA

En base a los datos publicados por EUROSTAT (oficina de estadística de la Unión Europea) en marzo de 2018, el PIB ajustado estacionalmente aumentó un 0,6% tanto en la **zona euro** (EA19) como en la **UE28** durante el cuarto trimestre de 2017, en comparación con el trimestre anterior. En el tercer trimestre de 2017, el PIB creció un 0,7% en ambas zonas.

Comparado con el mismo trimestre del año anterior, el PIB ajustado estacionalmente aumentó un 2,7% en la **zona euro** y un 2,6% en la **UE28** en el cuarto trimestre de 2017.

Durante el cuarto trimestre de 2017, el PIB en los Estados Unidos aumentó en un 0,6% en comparación con el trimestre anterior (tras un +0,8% en el tercer trimestre de 2017). En el mismo trimestre del año anterior, el PIB creció un 2,5%.

*Over the whole year 2017, GDP rose by 2.3% in the **euro area** and by 2.4% in the **EU28**, compared with 1.8% and 2.0% respectively in 2016.*

*Among Member States for which data were available for the fourth quarter of 2017, **Estonia** (+2.2%), **Slovenia** (+2.0%) and **Lithuania** (+1.4%) recorded the highest growth compared with the previous quarter, while **Greece** and **Croatia** recorded the lowest growth (both +0.1%), followed by **Italy** and **Latvia** (both +0.3%).*

*During the fourth quarter of 2017, household final consumption expenditure rose by 0.2% in the **euro area** and by 0.3% in the **EU28** (after +0.3% and +0.4% respectively in the previous quarter). Exports rose by 1.9% in the **euro area** and by 1.7% in the **EU28** (after +1.6% and +1.3%). Imports increased by 1.1% in the **euro area** and by 1.3% in the **EU28** (after +0.6% in both zones).*

*As for **Spain**, in the whole of the year 2017, the Spanish economy*

Durante todo el año 2017, el PIB aumentó un 2,3% en la **zona euro** y un 2,4% en la **UE28**, en comparación con el 1,8% y 2,0% respectivamente en 2016.

Entre los Estados miembros cuyos datos estaban disponibles para el cuarto trimestre de 2017, **Estonia** (+2,2%), **Eslovenia** (+2,0%) y **Lituania** (+1,4%) registraron el mayor crecimiento en comparación con el trimestre anterior, mientras que **Grecia** y **Croacia** registraron el crecimiento más bajo, (ambos + 0,1%), seguido de **Italia** y **Letonia** (ambos + 0,3%).

Durante el cuarto trimestre de 2017, el gasto final de los hogares aumentó un 0,2% en la **zona euro** y 0,3% en la **UE28** (tras un +0,3% y +0,4% respectivamente en el trimestre anterior). Las exportaciones aumentaron un 1,9% en la **zona euro** y un 1,7% en la **UE28** (tras un + 1,6% y + 1,3%). Las importaciones se incrementaron en un 1,1% en la **zona euro** y en un 1,3% en **EU28** (tras un + 0,6% en ambas zonas).

En cuanto a **España**, en el conjunto del año 2017 la economía española creció

grew by 3.1%.

According to the flash estimate, published by the National Statistics Institute (INE), GDP in volume, with calendar and seasonally adjusted data, recorded a q-o-q growth of 0.7% in the fourth quarter of 2017, one tenth lower than the figure registered in the previous quarter, accumulating more than four years of positive rates. In y-o-y terms, GDP increased by 3.1%, as in the third quarter, ending 2017 as a whole with an average annual growth of 3.1%, two tenths lower than in 2016.

The Consumer Price Index (CPI) rose by 1.1% y-o-y in December 2017, rate six tenths lower compared to the one registered in November (1.7%). This evolution is mainly explained by the slowdown of energy products prices and, to a lesser extent, of non-processed food and services prices.

Energy products prices rose by 2.6% year on year in December 2017, 3.4 points less than in November, due to a base effect associated with the

el 3,1%.

De acuerdo con la estimación preliminar publicada por el Instituto Nacional de Estadística (INE), el PIB en volumen, corregido de calendario y estacionalidad, registró en el cuarto trimestre de 2017 un crecimiento inter-trimestral del 0,7%, inferior en una décima al del trimestre anterior, encadenando más de cuatro años de tasas positivas. En términos interanuales, el PIB aumentó un 3,1%, igual que en el tercer trimestre, cerrando el conjunto de 2017 con un crecimiento medio anual del 3,1%, dos décimas inferior al de 2016.

El Índice de Precios de Consumo (IPC) aumentó en diciembre de 2017 el 1,1% interanual, tasa inferior en seis décimas a la registrada en noviembre (1,7%). Esta evolución se explica principalmente por la desaceleración de los precios de los productos energéticos y, en menor medida, de la alimentación no elaborada y de los servicios.

Los precios de los productos energéticos aumentaron en diciembre de 2017 el 2,6% interanual, 3,4 puntos menos que en noviembre, debido a un

strong month over month rebound rise registered in the same month of 2016. This slowdown is mainly due to the evolution of fuels and lubricants prices, which went from registering a 6.7% year on year rate in November to 3% in December, and, to a lesser extent, to the 0.2% fall in electricity prices, after increasing by 3.5% in November.

Activity in the services sector showed a higher growth rate at the end of last year and Industrial activity remains strong

According to LFS data, published by INE, the number of employed people decreased by 50,800 in the fourth quarter of 2017. In y-o-y terms, employment increased by 490,300 people (2.6%, a rate two tenths lower than the one registered in the previous quarter).

SHIPPING

As far as the European merchant fleet is concerned, according to statistics from Lloyd's Register

efecto base asociado al fuerte repunte intermensual registrado en el mismo mes de 2016. Esta desaceleración se debe principalmente a la evolución de los precios de los carburantes y lubricantes que pasaron de registrar una tasa del 6,7% interanual en noviembre al 3% en diciembre, y, en menor medida, a la caída de los precios de la electricidad, del 0,2%, tras aumentar el 3,5% en noviembre.

La actividad en el sector servicios muestra un mayor ritmo de crecimiento a finales del pasado año y la actividad industrial se mantiene robusta.

Según la EPA, publicada por el INE, el empleo de la economía española se redujo en el cuarto trimestre de 2017 en 50.800 personas. En términos interanuales, el empleo aumentó en 490.300 personas, el 2,6%, tasa dos décimas inferior a la del trimestre precedente.

INDUSTRIA MARITIMA

Por lo que a la flota mercante europea se refiere, según datos estadísticos de Lloyd's Register Fairplay, en 2017 la



Fairplay, in 2017 the EU28 fleet grew by 4.8%, approximately 250 million GT, representing 20.4% of the world's GT.

The EU Member State with the largest registered fleet is Malta with 71.8 million GT, followed by Greece with 40.9 million GT. The United Kingdom fleet increased by 5.6% to 32.6 million GT. Cyprus, with 21.7 million GT, increased by 3.4%. Denmark had an increase of 12.5% with 17,032 GT, and Portugal, Madeira Registry, had a significant increase of 27.3% up to 15.3 million GT.

Norway with 15.0 million GT, rose by 2.6%, however Italy and Germany experienced a decrease of -2% and -3.3% respectively.

Spain increased 2.0%, reaching 2.3 million GT.

According to the Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL Bremen), Greece remains in the leading position as it controls 20% of the global fleet in dwt tonnage. Greece accounts for almost 50% of the EU's

flota de la UE28 creció un 4,8%, aproximadamente 250 millones de GT, que representan el 20,4% de las GT mundiales.

El Estado miembro de la UE con mayor flota registrada es Malta con 71,8 millones de GT, seguido de Grecia con 40,9 millones de GT. La flota de Reino Unido aumentó un 5,6% hasta 32,6 millones de GT. Chipre, con 21,7 millones de GT aumentó un 3,4%. Dinamarca tuvo un incremento del 12,5% alcanzando las 17.032 GT, y Portugal, Registro de Madeira, tuvo un importante aumento del 27,3% hasta alcanzar los 15,3 millones de GT.

Noruega con 15.0 millones de GT, subió un 2,6%, sin embargo Italia y Alemania experimentaron un descenso del -2% y -3,3% respectivamente.

España aumentó un 2,0% alcanzando los 2,3 millones de GT.

Según el Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL Bremen), Grecia sigue en la posición de liderazgo ya que controla el 20% de la flota mundial en términos de TPM. Grecia representa casi el 50% de la capacidad

fleet capacity in dwt terms with 365.45 million dwt that means an increase of approximately 6.6% from the previous year. The fleet amounts 4,746 vessels (ships over 1,000 gt).

*As for **Spain**, according to data published by “Puertos del Estado”, Spanish ports moved 545 million tons in 2017, with an increase of almost 7% over the previous year. This figure confirms the progressive recovery of the Spanish economy as nearly 85% of imports and 60% of Spanish exports are carried by sea.*

The growth of Spanish ports contrasts with the data of the large ports of northern Europe. Rotterdam, the main European port, grew by 1.3%, Antwerp, the second most important grew by 4.4% and Hamburg, the third port by volume of goods unloaded, decreased -1.2%.

As of January 1, 2018 the Spanish shipowners controlled 214 merchant ships, with 4.13 million GT and 3.81

de la flota de la UE en términos de TPM con 365,45 millones de TPM, lo que significa un aumento aproximadamente del 6,6% con respecto al año anterior. La flota cuenta con 4.746 buques de más de 1.000 GT.

En cuanto a **España**, según datos publicados por Puertos del Estado, los puertos españoles movieron 545 millones de toneladas en 2017, con un incremento de casi el 7% respecto al año anterior. Este dato confirma la progresiva recuperación de la economía española ya que cerca del 85% de las importaciones y el 60% de las exportaciones españolas se realizan por vía marítima.

El crecimiento de los puertos españoles contrasta con los datos de los grandes puertos del norte de Europa. Rotterdam, el principal puerto europeo, creció un 1,3%, Amberes, el segundo más importante creció un 4,4% y Hamburgo, el tercer puerto por volumen de mercancías descargadas, descendió un -1,2%.

A 1 de enero de 2018 los armadores españoles controlaban 214 buques mercantes, con 4,13 millones de GT y

million dwt, of which 118 vessels were registered in the Special Registry of the Canary Islands.

3,81 millones de TPM, de ellos 118 buques se encontraban inscritos en el Registro Especial de Canarias (REC).

However, the Spanish shipping companies demand the need for the Special Register of the Canary Islands to be more competitive in order to favor the growth of a merchant fleet with Spanish flag.

No obstante, los navieros españoles reclaman la necesidad de que el Registro Especial de Canarias sea más competitivo con el fin de favorecer el crecimiento de una flota mercante con bandera española.

On the same date, the Spanish shipowners had 21 newbuilding orders with a total of more than 1.86 million GT.

A esa misma fecha los armadores españoles tenían 21 encargos de nuevas construcciones que suponen más de 1,86 millones de GT.

It is planned that 11 of these ships will be delivered in 2018, but most of them will probably be flagged under other European registries.

Está previsto que 11 de estos buques se entreguen en este año 2018, pero la mayoría probablemente serán abanderados en otros registros europeos.



LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

ECONOMY

According to the EUSTAT publication the GDP of the Basque Country economy grew by 2.9% over the course of 2017, two tenths less than in 2016. It should be noted that in the three-year period 2015-2017 has maintained average growth of around 3.0%.

In 2017, in terms of Supply, with the exception of the Primary Sectors, the other large activity sectors posted positive performances, in particular was the 3.1% rise in the Services Sector. The Industry Sector registered an increase of 2.7% for the year as a whole, and the Construction showed an increase of 2.5%.

In the Industrial Sector the Manufacturing Industry has sustained its global evolution, growing at a rate of 2.8%. All three

ECONOMIA

Según datos publicados por el EUSTAT el PIB de la economía de la Comunidad Autónoma de Euskadi creció un 2,9% a lo largo del año 2017, dos décimas menos que en el año 2016. Hay que destacar que en el trienio 2015-2017 ha mantenido un crecimiento medio en torno al 3,0%.

En 2017, por el lado de la Oferta, a excepción del Sector Primario, el resto de los grandes sectores de actividad registran variaciones positivas, destacando el Sector de los Servicios, que ha obtenido un crecimiento del 3,1%. El Sector de la Industria ha registrado un crecimiento del 2,7% en el conjunto del año, y el de la Construcción un 2,5%.

En el Sector Industrial la Industria Manufacturera ha sustentado su evolución global, creciendo a una tasa del 2,8%. En la evolución positiva en



sub-sectors within the Services Sector showed a positive performance. Trade, Hotel Management & Catering and Transport was the most dynamic, posting a growth rate of 3.7%. The Other Services sector was in second place with an increase of 2.8%. Finally, the Public Administration, Education, Health and Social Services sector exhibited a moderate increase of 2.7%.

The analysis in terms of Demand showed a growth in Internal Demand of 3.0% which, together with a year-on-year growth of 2.9% in GDP, means a slightly negative contribution from the foreign balance for 2017 as a whole. The overall performance of imports was somewhat more dynamic than that of exports.

The positive growth in Internal Demand throughout 2017 was based on a 2.8% growth in Final Consumption Expenditure, with positive postings in both Final Consumption Expenditure of Households (3.0%) and Final Consumption Expenditure of the

el Sector Servicios participan sus tres subsectores, siendo el más dinámico el de Comercio, Hostelería y Transporte, con un crecimiento del 3,7%. En segundo lugar se sitúa el denominado Resto de Servicios, que obtiene un crecimiento del 2,8%. Por último, la rama de Administración Pública, Educación, Sanidad y Servicios Sociales es la que ha tenido una evolución algo más moderada, con un crecimiento del 2,7%.

El análisis por el lado de la Demanda muestra un crecimiento de la Demanda Interna de un 3,0%, lo que unido a un crecimiento del 2,9% del PIB, determina una ligera aportación negativa del saldo exterior en el conjunto del año 2017. La evolución de las importaciones globales ha resultado algo más dinámica que la de las exportaciones.

El positivo crecimiento de la Demanda Interna para el conjunto del año 2017 se ha basado en el crecimiento del Gasto en Consumo Final de un 2,8%, con registros positivos tanto en el Gasto en Consumo final de los Hogares (3,0%) como en el Gasto en Consumo Final de las Administraciones

Public Administrations (2.4%).

Variation in employment, measured in full-time equivalent jobs, was positive, with an estimated growth of 2.1% as an average of 2017. Within employment, the Services Sector performed best, with an increase of 2.2%, compared with the average for 2016. The 1.7% growth in the Industrial Sector is also noteworthy, closely followed by Construction (1.6%).

Públicas (2,4%).

La evolución del empleo, medido en puestos de trabajo a tiempo completo, ha sido positiva, con un crecimiento medio estimado del 2,1% en 2017. El mejor comportamiento en el empleo ha sido en el Sector Servicios, con un crecimiento del 2,2% respecto a la media de 2016. Es también reseñable la evolución del sector industrial con un crecimiento del 1,7%, seguida muy de cerca de la Construcción (1,6%).

OUR SHIPPING COMPANIES

At December 31st, 2017, the Basque Shipowners Association was composed of 13 companies, owners and / or managers of 85 merchant ships, tugboats and port inner traffic vessels, with a total of 517,969 GT and 794,079 TPM.

Due to the new vessel additions, "Telmo" and "Deun" of Urola Shipping, S.L., "Moraime" of Atlántico Shipping, S.L., "Green Cádiz" of Mureloil, S.A., "Ibaizabal Doce", of Ibaizal Remolcadores and the 29 units of Lauritzen Kosan, the

NUESTRAS NAVIERAS

A 31 de diciembre de 2017, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 13 empresas, propietarias y/o gestoras de 85 buques mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 517.969 GT y 794.079 TPM.

Debido a la incorporación de los buques "Telmo" y "Deun" pertenecientes a Urola Shipping, S.L., "Moraime" de Atlántico Shipping, S.L., "Green Cádiz" de Mureloil, S.A., "Ibaizabal Doce", de Remolcadores Ibaizal y las 29 unidades de Lauritzen Kosan, la flota inscrita en



fleet registered in the Association has been increased considerably in 2017, in terms of number of vessels and tonnage.

la Asociación se ha visto incrementada considerablemente en 2017, en cuanto al número de buques y tonelaje.



"Telmo"



"Deun"



"Moraime"



"Green Cádiz"



"Ibaizabal Doce"



"Tilda Kosan"

The average age of the fleet registered in ANAVAS was approximately 11 years, well below

La edad media de la flota inscrita en ANAVAS era de unos 11 años aproximadamente, bastante inferior a la

the average age of the world merchant fleet (17 years).

By flags, and excluding vessels engaged in port inner traffic, 31.48% of the ships are registered under the Special Register of the Canary Islands, 29.63% in Isle of Man, 12.96% in Malta, 5.56% in the International Shipping Register of Madeira, and the rest in other registers.

The Ibaizabal Group contracted in 2015 the construction of four Suezmax oil tankers to be built at the Navantia, Puerto Real, Cádiz facilities, an important workload for the shipyard, which in terms of employment means an average of about 2,000 people, directly indirectly.

The first of the ships, the crude oil tanker "Monte Udala" has already been delivered in March 2018, before the closure of this Report.

This vessel has been incorporated into the CEPSA fleet in the "time charter" modality as part of the fleet renewal program. It is the

edad media de la flota mercante mundial, (17 años).

Por banderas, y excluyendo los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 31,48% de los buques se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (REC), el 29,63% en Isla de Man, el 12,96% en Malta, el 5,56% en el Registro Internacional de buques de Madeira, y el resto de la flota en otros registros.

El Grupo Ibaizabal encargó en 2015 la construcción de cuatro petroleros Suezmax que se construirán en las instalaciones de Navantia, Puerto Real, Cádiz, una importante carga de trabajo para el astillero, que en términos de empleo supone una media de unas 2.000 personas, directa e indirectamente.

El primero de los buques, el petrolero "Monte Udala", ya ha sido entregado en marzo 2018, antes del cierre de esta Memoria.

Este buque ha sido incorporado a la flota de CEPSA en la modalidad de "time charter" dentro del programa de renovación de su flota. Es el primer

first oil tanker built in Spain and Europe in the last twenty years, and has the most advanced optimizations in terms of energy efficiency, cargo transport and safety.

The "Monte Udala" has a dwt of 158,000 tons, a length of 274 meters, and a beam of 48 meters.

In 2018, "Monte Urbasa", of the same characteristics was also delivered, and delivery of "Monte Urquiola" and "Monte Ulía" is scheduled.

PORT ACTIVITY

*The **Port of Bilbao**, the largest commercial and industrial port of the Basque Country, closed 2017 with a 7% growth in traffic, reaching the figure of 7.2 million tons, representing an increase of 2.2 million tons over the previous year.*

The turnover increased by 5.47 percent reaching 68.8 million euros, which will allow a reduction

petrolero construido en España y en Europa en los últimos veinte años, y cuenta con las optimizaciones más avanzadas tanto en eficiencia energética, como de transporte de carga y seguridad.

El "Monte Udala" tiene un peso muerto de 158.000 toneladas, una eslora de 274 metros, y una manga de 48 metros.

En 2018 se ha entregado también el "Monte Urbasa", de las mismas características, estando prevista la entrega del "Monte Urquiola" y "Monte Ulía".

ACTIVIDAD PORTUARIA

El **Puerto de Bilbao**, el mayor puerto comercial e industrial del País Vasco cerró 2017 con un crecimiento del tráfico de mercancías del 7%, alcanzando la cifra de 7,2 millones de toneladas, lo que supone un incremento de 2,2 millones de toneladas sobre el año anterior.

El volumen de negocio aumentó un 5,47% hasta alcanzar los 68,8 millones de euros, lo que permitirá una bajada

in Port taxes to be applied gradually during the period 2018 – 2022.

de las tasas portuarias que se aplicará durante este año 2018 y de manera gradual hasta 2022.

The Port Authority of Bilbao invested 61.5 million euros in 2017 to carry out important projects such as the works on the first phase of the Central Pier, the Cruise Maritime Station, and the Arasur rail sidings which will give a boost to this logistics zone.

En 2017 la Autoridad Portuaria de Bilbao invirtió 61,5 millones de euros para llevar a cabo proyectos como la primera fase del Espigón Central, la nueva estación marítima de cruceros, y el apartadero ferroviario de Arasur, que dará un nuevo impulso a la intermodalidad.

The number of vessels that called at Bilbao Port was 2,855.

El número de buques que hizo escala en el Puerto de Bilbao fue de 2.855.

Liquid bulks was the cargo that most increased, by 9%, and amounted to 19,783,841 tonnes. Crude oil was the main traffic. The traffics with most tonnes growth were natural gas 68.82% and gas-oil 23%.

El tráfico que más creció fue el de graneles líquidos, un 9%, alcanzando 19.783.841 Toneladas. El crudo de petróleo fue el principal tráfico. En toneladas los tráficos que más aumentaron fueron el gas natural un 68,82%, y el gasoil 23%.

Solid bulks grew by 4% and stood at 4.5 million tonnes. 22% of this traffic corresponded to soy beans, followed by cement and clinker and other non-metallic minerals.

Los graneles sólidos crecieron un 4%, situándose en 4,5 millones de toneladas correspondiendo el 22% de este tráfico a las habas de soja; le siguen cemento, clinker, y otros minerales no metálicos.

General traffic grew by 9% and stood at 3.4 million tons. There is

El tráfico de mercancía general convencional creció un 9%, situándose

an outstanding 27% increase in Ro-Ro traffic that now exceeds 810,000 tons. Iron and steel products, machinery, tools and spare parts, and paper and pulp were once again the main traffics.

Container traffic stood at 604,870 TEUs, showing a 1% increase, while container goods amounted to almost 6.5 million tons, an increase of around 1.5%. Another noteworthy figure was the 2% in reefer containers. Chemical products, iron and steel, and wine, beverages and spirits were the goods most transported in this packaging.

Bilbao is still the leader in container traffic with the United Kingdom, followed in second place by China.

As for the main traffics of The Port of Bilbao, the European Atlantic still remains the main geographic zone, with a 41% market share. By countries, the United Kingdom again stood out, accounting for 13% of traffic, and with 16% growth,

en 3,4 millones de toneladas. Destaca el aumento del 27% del tráfico Ro-Ro, que supera ya las 810.000 toneladas. Los productos siderúrgicos, la maquinaria y repuestos, y el papel y pasta vuelven a ser los principales tráfico.

El tráfico de contenedores se situó en 604.870 TEUs, con un incremento del 1%; mientras que la mercancía contenerizada alcanzó una cifra cercana a los 6,5 millones y un crecimiento cercano al 1,5%. Destaca, asimismo, el crecimiento del 2% de los contenedores reefer. Los productos químicos, los siderúrgicos y los vinos, bebidas y alcoholes son los tráfico que más utilizan containers.

Bilbao sigue siendo líder en tráfico contenerizado con Reino Unido, mientras que China se sitúa como segundo mercado.

En cuanto a los principales tráfico del Puerto de Bilbao, Europa Atlántica sigue siendo la principal zona geográfica, con una cuota de mercado del 41%. Por países, vuelve a destacar Reino Unido, con el 13% de los tráfico y con un crecimiento del 16% se

consolidated Bilbao as its leading Spanish port one year more. It was followed by the Netherlands and Norway.

The second and third major markets of the Port of Bilbao are North American Atlantic, with 15% of traffic, and African Atlantic, with 10%.

The zones with most growth were the African Atlantic (+1.8 million tons) and the South American Pacific (+836,000). Outstanding among the transoceanic countries were Mexico, USA, Brazil, Nigeria and Peru, while the countries with greatest absolute growth were Peru and Brazil.

In 2017, 1.8 million tons entered or departed from the Port rail facilities. 17% of dry cargo and 19% of container goods were carried by train.

The Port of Bilbao carried out in 2017 the first bunkering service by fuelling a vessel with liquefied natural gas.

consolida un año más el liderazgo que mantiene Bilbao con este país. Le siguen los Países Bajos, Rusia y Noruega.

El segundo y tercer grandes mercados del puerto de Bilbao son América Atlántico Norte, con el 15% del tráfico, y África Atlántico, con el 10%.

Las zonas que más crecieron fueron África Atlántica (+1,8 millones de toneladas) y América Sur Pacífico (+836.000). Dentro de los países transoceánicos, destaca México, Estados Unidos, Brasil, Nigeria y Perú, mientras que los países que más crecieron en términos absolutos y en tráfico total fueron Perú y Brasil.

En 2017, 1,8 millones de toneladas entraron o salieron por ferrocarril de las instalaciones portuarias. El 17% de la carga seca y el 19% de la mercancía contenerizada utilizaron el tren.

El Puerto de Bilbao llevó a cabo en 2017 el primer servicio de bunkering de gas natural licuado como combustible a un buque.

In 2017, 61 cruise vessels docked, which supposed a record season. The total number of cruise passengers was 83,674.

En 2017 atracaron 61 cruceros, diez más que en 2016, lo que supone una temporada récord. El total de cruceiros fue de 83.674.

On 29 March, the Port Authority inaugurated its second maritime cruise station with a movable embarkation gangway that will enable improvements in the service and in embarkation/disembarkation operations, growing as cruiser base port.

La Autoridad Portuaria, inauguró el 29 de marzo, su segunda estación marítima de cruceros, con pasarela móvil de embarque, que le permitirá mejorar el servicio y la operativa de embarque y desembarque, y asimismo crecer como puerto base.

*The **Port of Pasajes** ended the year 2017 with a fall of 13.9%, up to 2,974,351 million tons, following the decrease of 9% registered in 2016, mainly as a consequence of the decrease in scrap traffic.*

El **Puerto de Pasajes** finalizó el año 2017 con una caída del 13,9%, hasta los 2.974.351 millones de toneladas, siguiendo con el descenso del 9% registrado en el año 2016, como consecuencia principalmente del descenso en el tráfico de chatarra.

The scrap traffic does not overcome from the closing of the factories of “Arcelor-Zumarrga” and “Corrugados-Azpeitia”, leading to the fall of these traffics that have decreased to 86,321 tons in 2017.

El tráfico de chatarra no remonta desde el cierre de las factorías de Arcelor-Zumarrga y Corrugados-Azpeitia, propiciando la caída de estos tráficos que han disminuido hasta 86.321 toneladas en 2017.

By type of goods the port of Pasajes moved in 2017, 834,440 tons of dry bulks, 2,085,298 tons of general

Por tipo de mercancías el puerto de Pasajes movió en 2017 834.440 Toneladas de graneles sólidos,

cargo, supplies 29,072 tons and 25,989 tons of fresh fishing.

2.085.298 T. de mercancía general, 29.072 T. en avituallamiento y 25.989 T. de pesca fresca.

In 2017 Iron products reached 1,424.973 tons.

En 2017 Los productos siderúrgicos alcanzaron las 1.424.973 Toneladas.

The fertilizers moved 196,674 Tons, the construction materials 117,143 Tons. Agricultural and food products traffic moved 276,740 Tons.

Los abonos movieron 196.674 Toneladas, los materiales de construcción 117.143 Toneladas. El tráfico de mercancías agroganadero y alimentario movió 276.740 Toneladas.

As for other goods such as wood and cork, 41,630 tons were moved and paper and pulp 153,272 tons.

En cuanto a otras mercancías como maderas y corcho, se movieron 41.630 Toneladas y de papel y pasta 153.272.

The closure of the Iberdrola thermal power plant, which involved a significant consumption of coal, contributed significantly to the decrease in this traffic. In 2017, only 129 Tons were moved.

El cierre de la central térmica de Iberdrola que suponía un importante consumo de carbón, principalmente hulla, contribuyó de forma considerable a la disminución de este tráfico. En 2017 sólo se movieron 129 Toneladas.

On the other hand, motor vehicles traffic moved 400,489 vehicles and their parts. The Port of Pasajes is located between the main Spanish ports in vehicle traffic.

Por otro lado, el tráfico de automóviles movió 400.489 vehículos y sus piezas. Pasajes se ha situado entre los principales puertos españoles en el tráfico de vehículos.

As for the number of ships that

En cuanto al número de buques que

docked in the Port of Pasajes, it was 865, compared to 994 of the previous year.

The investments projected in the port and included in the General State Budgets in 2018, include an important item dedicated to intermodality and the improvement of environmental conditions, among which the following stand out: the implementation of a power supply system for ships.

The Port of Pasajes will participate in a project with “Puertos del Estado”, and the shipping company UECC, which includes a tariff reduction of 100% electric tax for those vessels that disconnect engines and plug into the general current, with a view to a more sustainable port activity.

atrataron en el puerto de Pasajes, fue de 865, frente a los 994 del pasado año.

Las inversiones previstas en el puerto e incluidas en los Presupuestos Generales del Estado en 2018, contemplan una importante partida dedicada a la intermodalidad y a la mejora de las condiciones medioambientales entre las que destacan: la implantación de un sistema de suministro eléctrico a buques.

El Puerto de Pasajes participará en un proyecto junto a Puertos del Estado, y la compañía naviera UECC, que incluye una rebaja tarifaria del impuesto eléctrico del 100% para aquellas embarcaciones que desconecten motores y se enchufen a la corriente general, en busca de una actividad portuaria más sostenible.

DINÁMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS



ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

La Asociación de Navieros Vascos celebró el día 6 de Junio su Junta General de Asociados en las Bodegas Marqués de Cáceres en Cenicero, La Rioja, con una visita guiada y posterior almuerzo en sus instalaciones.

Durante el transcurso de la Junta, el Sr. Presidente de la Asociación, Don Alejandro Aznar, procedió a dar lectura del Saludo de la Memoria 2016, haciéndose entrega de un ejemplar a los asistentes. Su contenido se encuentra también disponible en la página web de la Asociación: www.anavas.es.



Celebración de la Junta General – Junio 2017



El tradicional Almuerzo de Navidad tuvo lugar el día 21 de diciembre de 2017, celebrándose una Junta Directiva en la Sede de la Asociación, en la que es nombrado nuevo Secretario General de la misma **D. Santiago Bilbao Chopitea**, que continuará la labor del anterior Secretario General, D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluce, tristemente fallecido en el mes de octubre.

Al finalizar la Junta, se entregó a su viuda, D^a Mercedes Herrera, una bandeja- homenaje firmada por todos los actuales miembros de la Junta Directiva, en recuerdo y agradecimiento a su entrega y dedicación en favor de la Marina Mercante Vasca y en especial a nuestra Asociación, a la que ha estado unido durante más de veintiocho años.



Homenaje a D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluze



A continuación, se celebró una Misa en la Iglesia de Nuestra Señora del Carmen, en Indautxu – Bilbao, oficiada por Don José Luis Villacorta, en honor de **D. José Antonio Martínez Ortíz de Landaluce**, que contó con numerosos asistentes, ya que era una persona muy querida y reconocida en el ámbito marítimo.

Queremos destacar que, a lo largo de su trayectoria profesional y personal siempre unida a la mar, ha dejado huella en todos aquellos que tuvieron la oportunidad de conocerle y compartir con él los logros e inquietudes sobre nuestro Sector. Q.E.P.D.

Posteriormente, se celebró un almuerzo en el Hotel López de Haro, de Bilbao.



Almuerzo de Navidad 2017 – Hotel López de Haro - Bilbao

GERENCIA DE LA ASOCIACIÓN

La gerencia de la Asociación durante el año 2017 ha sido como se detalla a continuación:

Secretario General saliente: D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluce

Secretario General entrante: D. Santiago Bilbao Chopitea

Gestión y Administración: D^a Itziar Otxoa Ortega y D^a M^a del Carmen Martínez Moya

NECROLÓGICAS

En el transcurso del año 2017 tenemos que lamentar los fallecimientos de D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluce (Secretario General de la Asociación), en el mes de octubre, como ya se ha mencionado anteriormente, y el de nuestro querido amigo y “Old Fellow” de la Asociación” D. Ander Zubizarreta, que nos dejó en el mes de agosto.

Ya en el año 2018, año de presentación de esta Memoria, tenemos que lamentar asimismo el fallecimiento de nuestro querido “Old Fellow”, D. Juan María Gómez de Mariaca, que se produjo en el mes de marzo.

Todos ellos han formado parte importante de nuestra Asociación, y siempre los recordaremos con cariño y admiración. Descansen en Paz.

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2017

GOBIERNO VASCO

La Asociación de Navieros Vascos mantiene desde años una estrecha relación con los responsables del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, hoy en día dependiente del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras y sus representantes de Puertos y Asuntos Marítimos, D. Antonio Aíz, Viceconsejero de Transportes, D. Mikel Gurutzeaga, Director de Infraestructuras del Transporte, D. Juan José Olabarriá, responsable de Asuntos Marítimos y D. Ricardo Torre, responsable del Departamento Técnico de dicha Dirección, así como con Asier Madariaga representante de la Escuela de Administración Marítima.

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 2017 se han llevado a cabo un total de 63 embarques, de los cuales 31 correspondieron a estudiantes de puente, y 32 a estudiantes de máquinas.

A continuación, detallamos el número de embarques de prácticas de Alumnos realizados en los buques asociados, a través de los Programas suscritos con la Dirección de Infraestructuras del Transporte desde el año 1993 al año 2017:

**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2017**

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
2017	31	32	63
TOTAL 1993-2017	1.210	735	1.945



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, actualmente perteneciente a la Escuela de Ingeniería, ha mantenido siempre una vinculación muy importante con nuestra Asociación, que desde sus inicios ha estado implicada y comprometida con la formación de los futuros profesionales del Sector.

La Asociación de Navieros Vascos cuenta en este sentido, como ya hemos mencionado en el capítulo anterior, con un convenio suscrito con el Gobierno Vasco para facilitar el embarque de las prácticas académicas y profesionales de los alumnos de las Escuelas de Náutica en sus buques asociados.

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.

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.

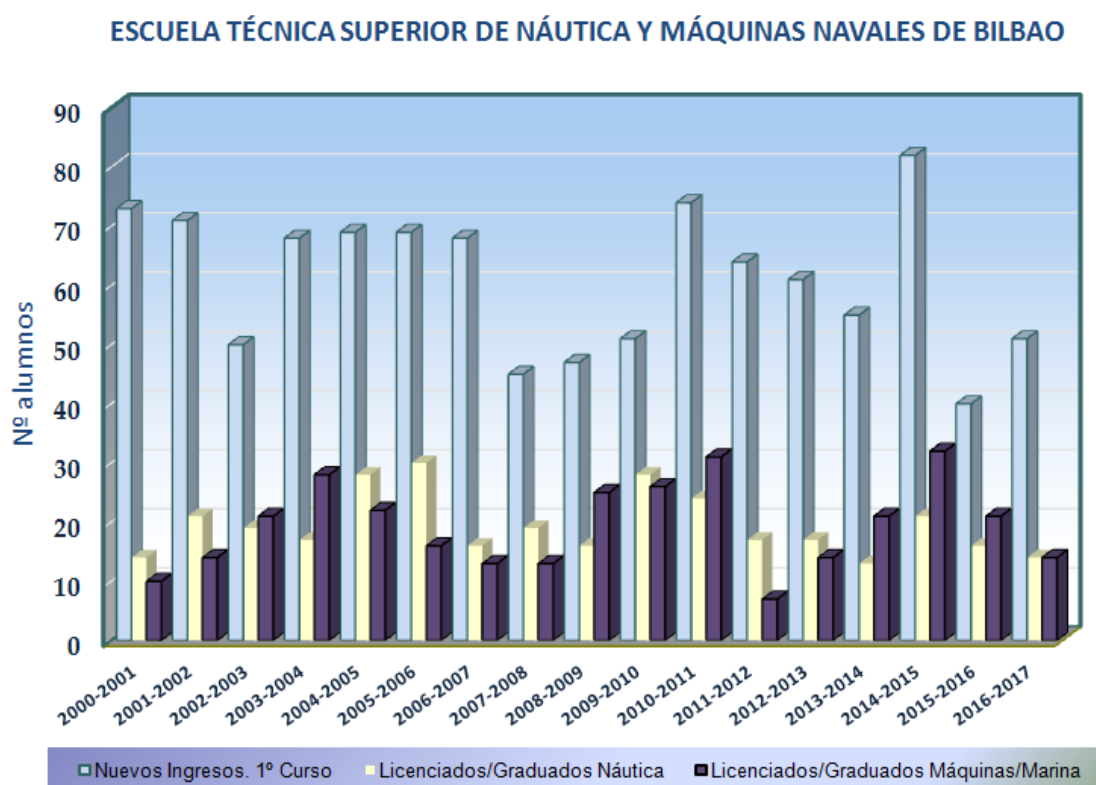
En la Escuela se imparten actualmente los Grados siguientes: Grado en Marina y Grado en Náutica y Transporte Marítimo, equivalentes a las Titulaciones ya extinguidas: Diplomatura en Navegación Marítima, Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo, Diplomatura y Licenciatura en Máquinas Navales.



La Escuela de Náutica de Bilbao registró en el curso 2016 - 2017 un total de 45 nuevos ingresos, (28 de Náutica y Transporte Marítimo y 17 de Marina).

En dicho período el número de Graduados en Náutica fue de 14 al igual que el de Graduados en Marina que también fueron 14.

Queremos Destacar que en la actualidad el grado en Marina se ha convertido en la primera ingeniería de la Universidad del País Vasco que ha logrado la acreditación europea EUR-ACE, que certifica la calidad de estos estudios, otorgando el reconocimiento de sus titulados a nivel internacional.



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, Dirección de Puertos, manteniendo siempre una importante relación y colaboración entre ambas.

Al frente de dicha Escuela se encuentra actualmente como coordinador y gestor de la misma D. Asier Madariaga.

La Escuela de Administración Marítima, fundada en el año 1982, se encarga del reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales del transporte marítimo. mediante la organización e impartición de cursos de formación para titulados y profesionales del sector marítimo.

La Escuela organiza en colaboración con la Universidad de Deusto el “*Máster en Gestión de Empresas Marítimo-Portuarias y Derecho Marítimo*”, dirigido principalmente a la formación de postgraduados y reciclaje permanente de 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 en la actualidad por D. Luis Gabiola, Director de Operaciones, Comercial y Logística. Nuestra Asociación siempre ha mantenido una estrecha y cordial relación con dicho organismo.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

La Asociación recibe puntualmente información del ámbito marítimo y novedades legislativas que afectan a nuestro sector, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, principalmente de las Subdirecciones de Seguridad Marítima y Contaminación, Inspección Marítima, Normativa Marítima y Cooperación Internacional, y Capitanía Marítima de Bilbao, resultando de gran interés para nuestros asociados su colaboración y participación en los asuntos requeridos.



ACTIVIDAD DIVULGATIVA

Durante el año 2017 la Asociación de Navieros Vascos 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, reuniones informativas, y otras gestiones asociativas.

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.

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.



ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

RELACIÓN DE ARMADORES Y BUQUES

A 1 de Enero de 2018

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

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
<i>Monte Udala</i>	Buque tanque	80.900	158.000
<i>Monte Urbasa</i>	Buque tanque	80.900	158.000

TOTAL	403.374	785.053
--------------	----------------	----------------

➤ **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.
--------------------	---------------	------	--------

LAURITZEN KOSAN

<i>Kamilla Kosan</i>	Etilenero	9.735	11.738
<i>Kathrine Kosan</i>	Etilenero	9.735	11.787
<i>Stella Kosan</i>	Etilenero	9.175	9.999
<i>Shophia Kosan</i>	Etilenero	9.175	9.999
<i>Stina Kosan</i>	Etilenero	9.175	9.999
<i>Bow Gallant</i>	Etilenero	9.126	9.999
<i>Bow Guardian</i>	Etilenero	9.126	9.999
<i>Victoria Kosan</i>	Etilenero	7.465	8.556
<i>Helena Kosan</i>	Etilenero	7.465	8.555
<i>Leonora Kosan</i>	Etilenero	7.465	8.546
<i>Alexandra Kosan</i>	Etilenero	7.465	8.586
<i>Isabella Kosan</i>	Etilenero	7.465	8.586
<i>Henrietta Kosan</i>	Etilenero	7.465	8.587
<i>Tanja Kosan</i>	Semi-ref- LPG/C	4.693	5.996
<i>Tilda Kosan</i>	Semi-ref- LPG/C	4.693	5.992
<i>Tenna Kosan</i>	Semi-ref- LPG/C	5.103	6.095
<i>Tessa Kosan</i>	Semi-ref- LPG/C	5.103	6.049
<i>Helle Kosan</i>	Pressurised LPG/C	3.728	3.700
<i>Linda Kosan</i>	Pressurised LPG/C	3.728	3.700
<i>Emily Kosan</i>	Pressurised LPG/C	3.728	3.700
<i>Monica Kosan</i>	Pressurised LPG/C	3.728	3.700
<i>Tracey Kosan</i>	Pressurised LPG/C	3.728	3.700
<i>Inge Kosan</i>	Pressurised LPG/C	3.728	3.700
<i>Lotus Coral</i>	Pressurised LPG/C	3.422	3.830
<i>Brit Kosan</i>	Pressurised LPG/C	3.433	3.359
<i>Scali Realí</i>	Semi-ref- LPG/C	3.430	3.801
<i>Scali San Lorenzo</i>	Semi-ref- LPG/C	3.430	3.801
<i>Scali del Pontino</i>	Semi-ref- LPG/C	3.430	3.801
<i>Scali del Teatro</i>	Semi-ref- LPG/C	3.430	3.824

TOTAL

172.572

193.684



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
<i>Green Cádiz</i>	Petrolero de productos	1.750	2.845
TOTAL		8.650	13.653

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

MIEMBROS ASOCIADOS COLABORADORES

* BULK TRADING, S.L.

13 EMPRESAS
87 BUQUES
679.769 GT
1.110.279 TPM



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
- ❖ FONDO MONETARIO INTERNACIONAL
- ❖ HELLENIC SHIPPING NEWS
- ❖ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS OF BREMEN
- ❖ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
- ❖ LLOYD'S REGISTER FAIRPLAY
- ❖ ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
- ❖ PUERTO DE BILBAO
- ❖ PUERTO DE PASAJES
- ❖ UNIÓN EUROPEA / EUROSTAT
- ❖ UNCTAD

