

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2018

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 2018**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2018
- 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 2018**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2018
- 9.- **RELACIÓN DE BUQUES POR EMPRESAS**
LIST OF SHIPS BY COMPANIES
- 10.- **FUENTES DE INFORMACIÓN**
SOURCES OF INFORMATION



SALUDO DEL PRESIDENTE

Estimados asociados:

Un año más, me gustaría comenzar estas líneas de la Memoria anual y de la Asamblea General de nuestra Asociación, saludando a todos los asociados presentes en esta Junta, así como a nuestros “Old Fellows”, a la comunidad marítima, y por supuesto a nuestras autoridades.

En lo referente a lo acontecido durante el año 2018, cuya exposición se detallará más en profundidad en la Memoria, me gustaría adelantar algunos detalles significativos sobre la evolución del sector marítimo en general y de nuestra Asociación en particular:

En 2018, el crecimiento de la economía mundial se desaceleró en el último semestre, disminuyendo al 3,6% frente al 3,8% de 2017, según el Fondo Monetario Internacional, debido a una serie de factores que afectaron a las principales economías, como las tensiones comerciales entre EE.UU. y China por el aumento de los aranceles, la caída de la confianza empresarial, la contracción de las condiciones financieras, y la incertidumbre en torno a las políticas en muchas economías.

La tasa de crecimiento se situó en el 2,2% en las economías avanzadas; EE. UU. presentó un crecimiento en 2018 del 2,9%, en Japón se redujo al 0,8%, y el crecimiento de la zona euro se situó en el 1,8%, mientras España creció algo más del 2,5%.

Por otro lado, la economía China decreció del 6,8% de 2017 al 6,6% en 2018.

El Fondo Monetario Internacional ha rebajado sus expectativas de crecimiento mundial para 2019 al 3,3%, la tasa más baja desde la crisis financiera en 2009. Sin embargo, España se mantiene al frente de las previsiones de crecimiento de la zona euro, con el 2,1% para 2019 y el 1,9% para 2020.

En 2018, el comercio marítimo mundial creció el 2,6% en toneladas transportadas, y en términos de toneladas-milla el aumento fue de un 3,3%, alcanzando los 11.800 millones de toneladas aproximadamente. Esta cifra supone 1,6 toneladas de carga transportada por persona a nivel mundial, el doble que en 1990.

En los últimos veinte años, la capacidad de transporte de la flota marítima mundial ha aumentado un 150%, a más de 1.300 millones de GT. Aunque el crecimiento de la flota ha comenzado a moderarse en los últimos años la flota mundial es todavía un 60% mayor que al comienzo de la crisis financiera.

La flota mercante mundial creció sólo un 2,6% en términos de TPM (toneladas de peso muerto). Las entregas de buques nuevos se redujeron un 18%, el nivel más bajo desde 2006. La cartera de pedidos se mantiene en un nivel bajo, y a pesar de que los pedidos de nuevos buques se han reducido, el volumen se ha visto incrementado debido al aumento de encargos de grandes portacontenedores y buques LNG. Sin embargo los encargos de graneleros y buques tanque han disminuido.

Durante el año 2018 se reciclaron 564 buques mercantes, con 29,1 millones de TPM. El 76% del tonelaje desguazado correspondía a buques tanque, y un 14,5% a graneleros.

La edad media de la flota mundial se sitúa alrededor de los 17 años, el 63% es menor de 10 años. La edad media de los buques desguazados sigue siendo alta 28,9 años.

Por sectores, el sector de los graneleros creció en todos los segmentos, reflejando un aumento del Baltic Dry Index (BDI) del 18% respecto a 2017, con un promedio de 1.376 puntos.

El mercado de carga seca se vio afectado por la guerra comercial entre EE. UU. y China, no obstante, mantuvo su crecimiento en un 2,6%.

El sector de buques tanque comenzó débil, pero se recuperó en el último trimestre. El crecimiento de la flota petrolera se redujo en 2018 debido a una disminución de las entregas de buques de nueva construcción, y un importante aumento de los desguaces.

El precio del petróleo Brent comenzó en 2018 a 67 US\$/barril, alcanzando su cota máxima en el mes de octubre con 86 US\$, para finalizar el año alrededor de los 54 US\$/barril.

En cuanto a España, los puertos españoles movieron en 2018 un total de 563 millones de toneladas, un nuevo récord histórico tras el registrado el pasado año.

El total de importaciones y exportaciones del comercio marítimo español fue de unos 350 millones de toneladas aproximadamente, un crecimiento de sólo un 1,5%. Las importaciones aumentaron un 1,3%, compuestas principalmente por los graneles líquidos, y graneles sólidos. Las exportaciones por otra parte, decrecieron hasta un 0,3%, debido a un descenso en los graneles líquidos y la carga general.

La flota controlada por armadores españoles contaba con 220 buques mercantes y más de 4,4 millones de GT (alrededor de 4 millones de TPM). El Registro Especial de Canarias (REC), mantuvo en 2018 el mismo número de buques que en 2017, y continúa siendo patente la necesidad de medidas que mejoren su competitividad, y la pongan a nivel de otros Registros europeos que han aumentado sensiblemente su capacidad.

Con respecto a la piratería, en 2018 aumentaron los ataques, registrándose un total de 201 incidentes de piratería marítima y robo a mano armada, siendo más significativos en el Golfo de Guinea. La Unión Europea por su parte, extendió la Operación “ATALANTA” contra la piratería en las costas de Somalia hasta finales de 2020, aprobando la transferencia de la base británica en Northwood a la base española en Rota, a partir del 29 de marzo de 2019.

Por otro lado, el sector marítimo se enfrenta a nuevas y complejas regulaciones medioambientales y tecnológicas que le afectarán de forma significativa.

La OMI estableció a partir del 1 de enero de 2020 el nuevo límite en el contenido de azufre de los combustibles marinos fuera de las zonas de control de emisiones (ECAs), en el 0,5% frente al 3,5% actual.

Para cumplir con la reducción del contenido de azufre existen distintas alternativas, el cambio

de fueloil pesado a fueloil ligero, el uso de combustibles destilados, el uso de gas natural licuado como combustible, la instalación de lavadores de gases, más conocidos como “scrubbers”, entre otras.

El uso de fueloil de bajo contenido de azufre está sujeto a la disponibilidad en los puertos, y a la producción de las refinerías, el gas natural licuado como combustible marino supone una adaptación de almacenamiento y de los motores de los buques. La instalación de “scrubbers”, para la depuración, también supone la paralización de los buques durante un periodo entre cuatro y seis semanas de media.

Todo ello supondrá: importantes costes adicionales, adaptación a nuevas tecnologías, la reprogramación de los viajes, y la velocidad de los buques, y afectará también a los flujos comerciales de productos petrolíferos.

A partir del 1 de enero de 2019, los buques de arqueo bruto igual o superior a 5.000 toneladas están obligados a recopilar datos sobre el consumo para cada tipo de fueloil que emplean a bordo. También entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2019 las Enmiendas a la nota de entrega de combustible, relativa al suministro de fueloil a los buques con mecanismos alternativos para cumplir con las prescripciones sobre las emisiones de azufre.

En marzo de 2020 entrará en vigor la Enmienda al Anexo VI del Convenio MARPOL que prohíbe transportar fueloil no reglamentario para su consumo a bordo, a menos que el buque esté equipado con un método equivalente de cumplimiento. Esta enmienda modificará el certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP).

Y por último, en lo concerniente a nuestra Asociación, durante el año 2018 la flota asociada aumentó en 161.800 GT, y 304.000 TPM, con la incorporación de los dos nuevos buques tanque “Monte Udala” y “Monte Urbasa” del Grupo Ibaizabal. Para 2019 se incorporarán a nuestra flota asociada los otros dos grandes petroleros del mismo grupo, “Monte Ulía” y “Monte Urquiola”.

A 31 de diciembre de 2018, la Asociación de Navieros Vascos contaba con un total de 13 empresas asociadas propietarias y/o gestoras de buques, y 87 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 679.769 GT y 1.098.279 TPM.

La edad media de nuestros buques asociados era de unos 11 años, significativamente por debajo de la media mundial.

En 2018 la Asociación celebró un acto conmemorativo del “XXV Aniversario de colaboración entre el Gobierno Vasco y la Asociación de Navieros Vascos en los programas de formación práctica de los profesionales de la Marina Mercante”, en agradecimiento al apoyo recibido por los representantes del Departamento de Infraestructuras y Transportes del Gobierno Vasco durante todos estos años. Este acto contó también con la participación de representantes de las enseñanzas náuticas, y del sector marítimo.

Estos programas van dirigidos al embarque de Alumnos y Alumnas de las Escuelas de Náutica, en los buques asociados, con objeto de realizar las prácticas obligatorias para la obtención del título académico y/o profesional de la Marina Mercante, contribuyendo así a la formación de profesionales cualificados.

Gracias a estos convenios durante el año 2018 se han llevado a cabo un total de 85 embarques, 60 de puente y 25 de máquinas, acumulando desde que se inició el programa en el año 1993 hasta la actualidad, una cifra superior a los 2.000 embarques. Esperamos que el Gobierno Vasco sea consciente del esfuerzo realizado y contribuya en su medida al futuro de este proyecto.

Una vez más, nuestro agradecimiento a las autoridades del Gobierno Vasco, a los asociados por su contribución, y a todos cuantos han hecho posible los logros alcanzados.

Muchas gracias por su atención.

Alejandro Aznar Sáinz

Presidente de la Asociación de Navieros Vascos.

ÓRGANOS DE GOBIERNO DURANTE 2018

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:	D. Alejandro Aznar Sáinz
Secretario:	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. José Luis Caraballo Rodríguez , <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 2018

- **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, 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 Cortázar**
- **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

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

GLOBALGAS, S.A.

Dirección: 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>

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 2018 la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 13 empresas, propietarias y/o gestoras de 87 buques (mercantes, remolcadores y de tráfico interior), que suman un total de 679.769 GT y 1.098.279 TPM.

Las variaciones producidas en el año 2018 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2018

BUQUES

- **“MONTE UDALA”** – Buque tanque – 80.900 GT – 152.000 TPM
(Ibaizabal Management Services, S.L.).
- **“MONTE URBASA”** – Buque tanque – 80.900 GT – 152.000 TPM
(Ibaizabal Management Services, S.L.).

TOTAL ALTAS 2018: 2 BUQUES - 161.800 GT // 304.000 TPM

Al final de esta memoria se publica la relación de armadores con la flota asociada actualizada a fecha 1 de enero de 2019.

DINÁMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS



ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

ECONOMY

According to The International Monetary Fund, the world economic activity, after growing strongly in 2017 and early 2018, slowed down notably in the second half of the last year due to a confluence of factors affecting major economies.

The world economic activity softened amid an increase in trade tensions and tariff hikes between the United States and China, a decline in business confidence, a tightening of financial conditions, and higher policy uncertainty across many economies.

After peaking at close to 4 percent in 2017, global growth decreased to 3.8 percent in 2018.

China's growth declined due to a combination of needed regulatory tightening to curb the activity in

ECONOMÍA

Según el Fondo Monetario Internacional, la actividad económica mundial, tras crecer con fuerza en 2017 y comienzos de 2018, se desaceleró en el segundo semestre debido a una confluencia de factores que afectaron a las principales economías.

La actividad se debilitó en medio del recrudecimiento de las tensiones comerciales, el aumento de los aranceles entre EEUU y China, la merma de la confianza de las empresas, el ajuste de las condiciones financieras y la incertidumbre en torno a las políticas en muchas economías.

Tras alcanzar casi un 4% en 2017, el crecimiento mundial disminuyó al 3,8% en 2018.

El crecimiento de China disminuyó debido a una combinación, por una parte, de un necesario ajuste regulatorio

shadow banking and an increase in trade tensions with the United States. China's growth declined from 6.8 percent in the first half of 2018 to 6.0% in the second half of the year.

The resulting weakening in import demand appeared to have impacts on trading partner exports in Asia and Europe.

Argentina and Turkey had to adopt stricter policies to reduce financial and macroeconomic imbalances.

The euro area economy lost more momentum than expected as consumer and business confidence weakened and car production in Germany was disrupted by the introduction of new emissions standards.

Investment dropped in Italy as sovereign spreads widened, and external demand, especially from emerging Asia, softened.

On the other hand, activity

para para frenar la actividad del sistema bancario alternativo, y por otra, de un aumento de las tensiones comerciales con Estados Unidos. El crecimiento de China disminuyó del 6,8% en el primer semestre de 2018 al 6,0% en el segundo.

El debilitamiento en la demanda de importaciones parece haber tenido impacto en las exportaciones de los socios comerciales de Asia y Europa.

Argentina y Turquía tuvieron que adoptar políticas más estrictas para corregir desequilibrios financieros y macro-económicos.

La economía de la zona del euro perdió más impulso de lo previsto debido a que se debilitó la confianza de los consumidores y de las empresas, y a que la producción automotriz alemana se vio afectada por la adopción de nuevas normas sobre emisiones.

La inversión disminuyó en Italia a medida que aumentaron los diferenciales de los bonos soberanos, y la demanda externa se contrajo, sobre todo en las economías emergentes de Asia.

weakened in Japan, largely due to natural disasters in the third quarter.

One exception to the broader pattern was that momentum in the United States remained robust amid a tight labor market and strong consumption growth, but investment appeared to soften in the second half of the year.

The slowdown in the industrial production was broad based, notably across advanced economies, except the United States. Global trade growth also slowed sharply, with US imports from China subject to new US tariffs, declining or stalling toward the end of the year.

*Consumer price inflation remained low in advanced economies, as a result of a fall in commodity prices. **Core** inflation in the United States and the United Kingdom is close to 2 percent.*

Por otro lado, la actividad se enfrió en Japón, en gran medida debido a las catástrofes naturales ocurridas en el tercer trimestre.

Una excepción a este panorama general fue el ímpetu de la economía estadounidense, que conservó el vigor en medio de un elevado nivel de empleo y un fuerte aumento de la competencia, aunque la inversión parece haber cedido en el segundo semestre del año.

La producción industrial cayó de forma generalizada, más acentuada en las economías avanzadas, con la excepción de Estados Unidos. La expansión del comercio internacional disminuyó también de forma pronunciada, y las importaciones estadounidenses procedentes de China sometidas a los nuevos aranceles cayeron o se estancaron a finales de año.

La inflación de precios al consumo se mantuvo en niveles bajos en las economías avanzadas, como consecuencia de la caída de los precios de las materias primas. La inflación subyacente de Estados Unidos y el Reino Unido se sitúa cerca del 2%.



WORLD ECONOMIC OUTLOOK

The International Monetary Fund forecasts that global growth will moderate from 3.6% in 2018, to 3.3% in 2019, and then to return to 3.6% in 2020. Beyond 2020, it projects stagnant global growth at about 3.6%

The IMF foresees that the growth of the advanced economies will slow from 2.2% in 2018 to 1.8% in 2019, and 1.7% in 2020.

Growth in the euro area is expected to moderate from 1.8 percent in 2018 to 1.3 percent in 2019. Growth rates have been marked down for many economies, Germany, (due to soft private consumption, weak industrial production following the introduction of new regulations on automobile emissions, and subdued foreign demand), Italy (due to weak domestic demand, given that sovereign yields remain at high levels), and France (due to the negative impact of street protests).

PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

El Fondo Monetario Internacional prevé que el crecimiento mundial se modere del 3,6% en 2018 al 3,3% en 2019, para después retornar al 3,6% en 2020. Más allá de 2020, proyecta un crecimiento mundial estancado alrededor del 3,6%.

El FMI estima que el crecimiento de las economías avanzadas se desacelerará del 2,2% en 2018 al 1,8% en 2019 y 1,7% en 2020.

Se prevé que el crecimiento en la zona del euro se moderará del 1,8% en 2018 al 1,3% en 2019. Las tasas de crecimiento se han revisado a la baja en muchas economías, Alemania, (debido al flojo consumo privado, una débil producción industrial tras la introducción de nuevas normas sobre las emisiones para automóviles y una moderada demanda externa), Italia (debido a una débil demanda interna, dado que los bonos del Estado permanecen en niveles elevados), y Francia (debido al impacto negativo de las protestas callejeras).



There is a lot of uncertainty regarding the projections of United Kingdom growth, roughly between 1.2 percent and 1.4 percent, due to the prolonged uncertainty regarding the Brexit agreement.

Hay mucha incertidumbre respecto a las estimaciones del crecimiento de Reino Unido, aproximadamente entre el 1,2% y el 1,4%, debido a la prolongada incertidumbre respecto al acuerdo del Brexit.

In the United States, growth is expected to decline to 2.3% in 2019 and soften further to 1.9 percent in 2020 as the fiscal stimulus retreats.

En Estados Unidos se prevé que el crecimiento disminuirá al 2,3% en 2019, y posteriormente al 1,9% en 2020, conforme se repliegue el estímulo fiscal.

Japan's economy is set to grow by 1.0 percent in 2019.

La economía de Japón, por su parte, crecerá en torno al 1,0% en 2019.

Global growth in 2019 is also weighed down by the emerging market and developing economies group, where growth is projected to decline slightly from 4.5% in 2018 to 4.4 percent in 2019.

El crecimiento mundial en 2019 también se ve frenado por el grupo de economías de mercados emergentes y en desarrollo, donde se prevé que el crecimiento disminuya levemente del 4,5% en 2018 al 4,4% en 2019.

Near-term prospects for this group continue to be shaped by the interaction between country-specific fundamentals and a challenging external environment marked by the slowdown in advanced economies; trade tensions; expected gradual tightening of financial conditions consistent with some further

Las perspectivas a corto plazo de estas economías siguen estando determinadas por la interacción entre los fundamentos específicos de cada país y un entorno externo lleno de desafíos caracterizado por la desaceleración de las economías avanzadas; las tensiones comerciales; el endurecimiento gradual previsto de las condiciones financieras en

removal of monetary policy accommodation in the United States; and, for commodity exporters, a generally subdued outlook for commodity prices (including oil prices, which are projected to remain below their 2018 average).

consonancia con un repliegue de la orientación acomodaticia de la política monetaria en EE UU, y en el caso de los exportadores de materias primas, unas perspectivas generalmente moderadas de los precios (incluidos los precios del petróleo que se prevé que se mantengan por debajo de su promedio de 2018).

Growth in emerging and developing Asia is expected to dip to 6.3 percent in 2019 and 2020 (from 6.4 percent in 2018).

Se prevé que el crecimiento de las economías emergentes y en desarrollo de Asia descienda (del 6,4% en 2018) al 6,3% en 2019, y 2020.

In 2019, China is expected to decrease its growth to 6.3% (from 6.6% in 2018), and India to rise to 7.3% (from 7.1% in 2018).

En 2019 está previsto que China disminuya su crecimiento al 6,3% (del 6,6% en 2018), y que India repunte al 7,3% (del 7,1% en 2018).

Activity in emerging and developing Europe in 2019 is expected to weaken more than anticipated, despite generally buoyant and higher than expected growth in several central and eastern European countries, mainly due to a substantial contraction projected in Turkey for 2019, due to weakening of demand.

La actividad de las economías emergentes y en desarrollo de Europa se debilitará en 2019 más de lo previsto, pese a un crecimiento dinámico en varios países de Europa central y oriental, debido principalmente a una importante contracción proyectada en Turquía para 2019, por el debilitamiento de la demanda.

In Latin America, growth is projected to recover over the next

En América Latina está previsto que el crecimiento repunte en los dos

two years, to 1.4% in 2019, and 2.4% in 2020. In Brazil, growth is projected to strengthen from 1.1% in 2018 to 2.1% in 2019, and 2.5% in 2020. Mexico will maintain its growth below 2.0%. These changes, in part, reflect shifts in perceptions about policy direction under new administration in both countries. Venezuela's economy is projected to contract by 25% in 2019, and a further 10% in 2020, a considerable slow down for the region.

The slower oil GDP growth in Saudi Arabia, ongoing macroeconomic adjustment challenges in Pakistan; US sanctions in Iran; and civil tensions and conflict across several other economies, including Iraq, Syria, and Yemen, will cause that growth in this region will decline to 1.5% in 2019, before recovering to about 3.2% in 2020, according to IMF projections.

Based on oil futures contracts, average oil prices are projected at \$54.1 in 2019, rising to \$55.2 in 2020.

Metal prices are expected to decline

próximos años, 1,4% en 2019 y 2,4% en 2020. En Brasil se prevé que el crecimiento se fortalezca del 1,1% al 2,1% en 2019, y 2,5% en 2020. México mantendrá su crecimiento por debajo del 2%. Estos cambios reflejan, en parte, variaciones en las percepciones sobre la dirección de las políticas en los nuevos gobiernos de ambos países. Asimismo, está previsto que la economía de Venezuela se contraiga un 25% en 2019, y otro 10% en 2020, un freno considerable para la región.

El crecimiento más lento del PIB petrolero en Arabia Saudita, los desafíos del ajuste macroeconómico en Pakistán, las sanciones impuestas por Estados Unidos a Irán, y los conflictos y tensiones civiles en varias economías como Irak, Siria y Yemen, harán que el crecimiento en esta región se reduzca al 1,5% en 2019 para después alcanzar alrededor del 3.2% en 2020 según las previsiones del FMI.

Los precios promedio del petróleo, basados en los contratos de futuros se situarán en 54,1 USD en 2019, y subirán a 55,2 USD en 2020.

Los precios de los metales está previsto

6.0 percent year over year in 2019, to fall slightly by 0.8 percent in 2020.

Food prices are projected to decline 2.6 percent year over year in 2019, before increasing by 1.7 percent in 2020.

Policy priorities

According to the IMF, the main priority is to avoid policy errors that affect economic activity and prevent further deceleration. At the national level, monetary policy must ensure inflationary expectations anchored. Fiscal policy must find a balance between supporting demand and ensuring that public debt does not deviate.

There is a need for greater multilateral cooperation to resolve trade conflicts, to address climate change and risks related to cybersecurity, and to improve the effectiveness of international taxation.

que disminuyan un 6,0% en términos interanuales en 2019, para bajar levemente un 0,8% en 2020.

Los precios de los alimentos se reducirán en 2019 un 2,6% en términos interanuales, para aumentar un 1,7% en 2020.

Prioridades para la política económica.

Según el FMI la principal prioridad consiste en evitar políticas erradas que afecten a la actividad económica y que la desaceleración se agudice. A nivel nacional la política monetaria debe mantener ancladas sus expectativas inflacionarias. La política fiscal deberá encontrar un equilibrio entre apuntalar la demanda y velar por que la deuda pública no se desvíe.

Es necesario establecer una mayor cooperación multilateral para resolver conflictos comerciales, hacer frente al cambio climático y a los riesgos relativos a la ciberseguridad, así como mejorar la eficacia de la tributación internacional.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET DEVELOPMENT

WORLD SEABORNE TRADE

Shipping plays a vital role in facilitating global trade. Around 83 percent of world trade is moved by sea, reaching 11.8bn tonnes in 2018, almost double that at the turn of the millennium, and more than treble that of the mid-1980s.

According to Clarkson world seaborne trade grew by 2.6% in tonnes in 2018, and 3.3% in tonne-miles.

In 1990, 0.8 tonnes of cargo was shipped for every person on the planet; by 2018 this figure stands at double, at 1.6 tonnes of cargo per person.

As the global population grows, economic activity and consumer activity also increases. In the past ten years, world population has

MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL

El transporte marítimo desempeña un papel importante en el comercio mundial. Alrededor del 83% del transporte mundial de mercancías se realiza por vía marítima, alcanzando 11.800 millones de toneladas en 2018, casi el doble que al comienzo del milenio y más del triple que a mediados de los 80.

Según los últimos informes de Clarkson, el comercio marítimo mundial creció un 2,6% en 2018 en toneladas, y un 3,3% en toneladas-milla.

En 1990 se transportaron 0,8 toneladas de carga por persona a nivel mundial, y en 2018 esta cifra supone el doble, 1,6 toneladas de carga transportada por persona.

A medida que la población mundial crece, la actividad económica y la del consumidor también aumentan. En los últimos diez años, la población mundial



grown by 11.5% to reach 7.7bn. As a result, the movement of manufactured goods and raw materials across the globe has increased too.

Growth of economic activity in developing economies affects the growth of seaborne trade. Since 2000, Asian imports have grown from 2.5bn tonnes to over 6bn tonnes. Since 2007, imports into non-OECD economies have overtaken those into OECD economies.

Energy transportation is nearly 40% of seaborne trade, with 4.5 billion tonnes, Crude Oil (2.0 billion tonnes), Oil Products (1.1 billion tonnes), Steam coal (1.0 billion tonnes), LNG (0.3 billion tonnes) and LPG (0.1 billion tonnes), according to Clarkson.

Over the past 20 years, the capacity of the world's shipping fleet has grown by over 150% to over 1.3bn GT as the shipping industry has expanded to meet its crucial role in servicing global trade. Although

ha crecido un 11,5% hasta alcanzar los 7.700 millones. En consecuencia, el movimiento de productos manufacturados y de materias primas en todo el mundo también ha aumentado.

El crecimiento de la actividad económica en las economías en desarrollo afecta al comercio marítimo. Desde el año 2000, las importaciones asiáticas han aumentado de 2.500 millones de toneladas a más de 6.000. Desde 2007, las importaciones en economías no pertenecientes a la OCDE han superado a las de la OCDE.

El transporte de energía supone casi el 40% del transporte marítimo mundial, con 4.500 millones de toneladas, petróleo crudo (2.000 millones T.), productos derivados del petróleo (1.100 millones T.), carbón térmico (1.000 millones T.), LNG (300 millones T.), LPG (100 millones T.), según datos de Clarkson.

En los últimos veinte años, la capacidad de transporte de la flota marítima mundial ha aumentado un 150%, a más de 1.300 millones de GT, al expandirse el comercio marítimo en su importante papel en el comercio mundial. Aunque el

fleet growth has begun to moderate in recent years, helping markets begin to recalibrate, the world fleet is still 60% larger than at the start of the financial crisis.

The new and complex environmental regulations that are being introduced across the shipping industry are likely to increasingly impact commercial conditions in the shipping markets.

New global sulphur limits to be introduced in 2020 require understanding of new technologies, retro-fitting timetables, vessel speeds and oil product trade flows.

crecimiento de la flota ha comenzado a moderarse en los últimos años, ayudando a los mercados a ajustarse, la flota mundial es todavía un 60% mayor que al comienzo de la crisis financiera.

Las nuevas y complejas regulaciones medioambientales que se están introduciendo en la industria marítima, suponen un impacto cada vez mayor en las condiciones de los mercados marítimos.

Los nuevos límites de azufre que se introducirán en 2020 requieren la adaptación a nuevas tecnologías, reprogramación de viajes, velocidades de los buques y flujos comerciales de productos petrolíferos.

DRY CARGO

According to Clarkson's Annual Report, Dry cargo vessel earnings increased across all sectors reaching the highest level in seven years.

Year-on-year sectoral performance is reflected by an 18% improvement in the Baltic Dry Index compared to

CARGA SECA

Según el informe anual de Clarkson, los fletes de los buques de carga seca aumentaron en todos los sectores alcanzando el nivel más alto en siete años.

El comportamiento interanual del sector se refleja en una mejoría del 18% en el Baltic Dry Index (BDI) respecto a

2017. The Baltic Dry Index shows the highest yearly average since five years (1,376 points)

The capesize market was responsible for the highest volatility and peaked during the third quarter, while the smaller sizes continued the upward trend towards the end of the year to finish with the strongest quarter. On average the capesize sector improved by 9%, the panamax sector by 19%, the supramax sector by 22% and the handysize sector by 14%.

Newbuild deliveries slowed to a 10-year low, which kept tonnage tight and reduced demolition to a minimal level. As a result, the fleet expanded by a mere 2.9%. Irrespective of the improved earnings, newbuild orders slowed year-on-year with the majority scheduled for delivery in 2020 or later.

The year was impacted by US-China trade war. For the dry cargo market, China's announcement to

2017. El Baltic Dry Index muestra el promedio anual más alto desde hace cinco años (1.376 puntos).

El mercado de "Capesize" fue el más volátil y alcanzó su punto máximo durante el tercer trimestre, mientras que para los buques de tamaño más pequeño continuó la tendencia alcista hacia el final del año para terminar con el trimestre más fuerte. De promedio, el sector de "Capesize" mejoró en un 9%, el sector de "Panamax" un 19%, el de "Supramax" un 22% y el sector de "Handysize" en un 14%.

Las entregas de nuevas construcciones se redujeron a un mínimo de 10 años, manteniendo el tonelaje ajustado y reduciendo los desguaces a un mínimo nivel. Como resultado, la flota se expandió apenas un 2,9%. Independientemente de la mejora en los resultados, los nuevos pedidos de buques sufrieron una desaceleración en el año, y la mayoría de las entregas están programadas para el año 2020 o posteriores.

El año se vio afectado por la guerra comercial entre EE UU y China. Para el mercado de carga seca, el anuncio de

retaliate on the imposed trade tariffs, by limiting US grain imports and soybeans in particular, weighed on market sentiment. Yet, the market remained balanced as non-Chinese buyers took advantage of the heavily discounted US grain prices, while China took advantage of other suppliers, mainly from East Coast South America (ECSA). The market weakened towards the end of the year when the ECSA crops were depleted.

China de tomar represalias sobre los aranceles comerciales impuestos, al limitar las importaciones de grano de EE UU, y la soja en particular, pesó sobre la confianza del mercado. Sin embargo, el mercado se mantuvo equilibrado ya que los compradores no chinos se aprovecharon de los precios del grano de los EE UU con grandes descuentos, mientras que China se aprovechó de otros proveedores, principalmente de la costa este de Sudamérica. El mercado se debilitó hacia el final de año al agotarse estos cultivos.

The manufacturing sector in emerging Asian economies expanded during 2018, which ensured healthy demand for industrial materials. However, seaborne trade growth was limited by a variety of supply disruptions, such as environmental and labour strike-related mine and railway closures.

El sector manufacturero en las economías asiáticas emergentes se expandió durante 2018, lo que aseguró una buena demanda de materiales industriales. Sin embargo, el crecimiento del comercio marítimo se vio limitado por una variedad de interrupciones en el suministro, debido a razones medioambientales, huelgas de minas y cierres de ferrocarriles.

Irrespective of the many disruptions in 2018, dry bulk seaborne trade grew by 2.6%, and with the signs of amicable trade solutions between

Independientemente de las muchas perturbaciones, en 2018, el comercio marítimo a granel seco creció un 2,6%, y con signos de soluciones comerciales

the US and China, dry bulk trade is well positioned to accelerate growth.

TANKERS

The tanker market was extremely weak for much of 2018, but rebounded strongly in the final quarter. In spite of the early weakness, annual average earnings for VLCCs on the main Middle East-Far East route declined by just 2% versus the 2017 average. Meanwhile, average annual earnings for Suezmaxes and Aframaxes increased by 7% and 17% respectively versus 2017 levels.

Until September 2018, VLCC freight rates did not exceed US\$25,000/day, according to Fearnleys. However, in December they reached over US\$34,000/day. "Suezmax" rates were around US\$17,250 /day at the most between January and August, while in December they reached US\$24,500/day. The "Aframax" freight rates never exceeded

amistosas entre Estados Unidos y China, está bien posicionado para acelerar el crecimiento.

BUQUES TANQUE

El mercado de petroleros fue extremadamente débil durante gran parte de 2018, pero se recuperó fuertemente en el último trimestre. A pesar de la debilidad inicial, los ingresos medios anuales para los VLCC en la ruta principal de Medio Oriente-Lejano Oriente disminuyeron solo un 2% comparado con 2017. Mientras tanto, los ingresos medios anuales de "Suezmaxes" y "Aframaxes" aumentaron en un 7% y 17% respectivamente en comparación con los niveles de 2017.

Hasta septiembre de 2018, los fletes de VLCC no superaban los 25.000 US\$/día, según Fearnleys. Sin embargo, en diciembre llegaron a superar los 34.000 US\$/día. Los fletes de "Suezmax" fueron de unos 17.250 US\$/día como máximo entre enero y agosto, mientras que en diciembre alcanzaron los 24.500 US\$/día. Los fletes de "Aframax" nunca superaron los



US\$15,250 before September, reaching US\$18,500/ day at the end of the year.

In the first half of the year, the tanker market was held back by a combination of strong voluntary compliance with OPEC and non-OPEC production cuts and additional unplanned output reductions. However, in the second half of the year, sharp increases in production and exports from a combination OPEC countries, Russia and the United States, together with weather-related delays to vessels in the fourth quarter, conspired to drive earnings back up to higher levels.

Crude tanker fleet growth fell sharply in 2018 due to a combination of reduced deliveries and a sharp increase in vessel demolition. The overall crude tanker fleet in dwt grew by just 0.6%, compared to growth of 5.2% in 2017 and 6.0% in 2016. In the products tanker sector, fleet growth also fell sharply, principally due to a further reduction in newbuilding deliveries.

15.250 US\$/día antes de septiembre, llegando a 18.500 US\$/día al final del año.

En la primera mitad del año, el mercado de petroleros fue frenado por una parte, de un firme propósito de cumplimiento con los recortes de producción de países de la OPEP más los no miembros de la misma, y por otra, por las reducciones no planificadas en la producción. Sin embargo, en la segunda mitad del año, los fuertes aumentos en la producción y las exportaciones de los países de la OPEP más Rusia y Estados Unidos, junto con los retrasos de los buques relacionados con el clima, hicieron que los fletes retornaran a niveles más altos.

El crecimiento de la flota petrolera de crudo se redujo drásticamente debido a una combinación de entregas reducidas y un fuerte aumento en los desguaces. La flota total de petroleros de crudo creció en TPM solo un 0,6%, comparado con el aumento del 5,2% en 2017 y del 6,0% en 2016. El crecimiento de la flota de petroleros de productos, también se redujo considerablemente, principalmente debido a una mayor reducción en las entregas de nuevas construcciones.

In 2019 crude tanker fleet growth is expected to be 3.1% due to a slight increase in newbuilding deliveries, and reduced demolition. Products tanker fleet growth is expected to increase to 2.7% due to increased deliveries of MR products tankers after a year of very low deliveries in 2018.

En 2019 se prevé que el crecimiento de la flota de petroleros de crudo sea del 3,1%, debido a un ligero aumento en las entregas de nueva construcción, y una reducción en los desguaces. Se espera que el crecimiento de la flota de petroleros de productos se incremente un 2,7%, por el aumento de entregas de petroleros de productos MR (Medium Range) tras las pocas entregas de 2018.

Tanker earnings are expected to soften temporarily in the first half of the year from the strong levels seen in late 2018 due to a combination of new OPEC and non-OPEC oil production cuts, a concentration of newbuilding deliveries in the early part of the year, refinery maintenance, and a seasonal reduction in oil demand in the spring.

Se espera que los ingresos del sector de petroleros se atenúen temporalmente en la primera la mitad del año desde los niveles fuertes de finales de 2018, debido a una combinación de los nuevos recortes de producción de petróleo de la OPEP y no miembros OPEP, una concentración de entregas de nuevos buques a principios de año, el mantenimiento de las refinerías, y la reducción estacional en primavera, de la demanda de petróleo.

Nevertheless, unless a significant global economic downturn or unpredictable geopolitical factors intervene, both crude and products tanker markets are expected to strengthen on average in 2019.

Sin embargo, a menos que suceda una desaceleración económica mundial significativa o factores geopolíticos impredecibles, se espera que los mercados de petroleros de crudo y de productos se fortalezcan en 2019.

A number of factors are expected to

Se prevé que una serie de factores

positively affect the tanker market: the entry into force of the new sulphur limit for 2020 with the provisional withdrawal of vessels for the installation of treatment systems, the increase in crude exports from The US, the new refining capacity in Asia, among others, could affect in a positive way.

REEFER SHIPS

Last year, seaborne transport of fresh produce carrier in both conventional reefer ships and refrigerated containers is estimated to have grown by around 5% to 116 million tons. This volume equates to 9,450 laden conventional reefer ships of 500,000 cft average, or just over 3.9 million full 40' High cube reefer containers.

Fresh produce is referred to fruit, vegetables, meat, fish and airy. Until the turn of the century, conventional reefer ships were the main fresh produce carriers. Now has dropped just over 18 percent according to Dynamar's 2018

afectarán de forma favorable al mercado de buques tanque: la entrada en vigor del nuevo límite de azufre para 2020, con la retirada provisional de buques para la instalación de sistemas de tratamiento, el aumento de las exportaciones de crudo desde los EE.UU., la nueva capacidad de refino en Asia, entre otros, podrían afectar de una manera positiva.

BUQUES FRIGORIFICOS

Se estima que el año pasado, el transporte marítimo de productos perecederos tanto en buques frigoríficos convencionales como en contenedores refrigerados creció alrededor de un 5% hasta los 116 millones de toneladas. Este volumen equivale a 9.450 reefers convencionales de 500.000 pies cúbicos de carga media, ó 3,9 millones de contenedores reefer de 40' High Cube.

Por productos frescos se entiende: frutas, verduras, carne, pescado y productos lácteos. Hasta el cambio de siglo los buques frigoríficos convencionales eran su principal forma de transporte. Ahora se ha reducido un poco más del 18%, según el análisis de



Reefer analysis, meaning that in 2017, 95 million tonnes were moved in containers on deck of conventional reefer ships.

Despite a relatively small fleet of 574 ships with a 183.9 million cft capacity, the conventional reefer fleet is rather fragmented. The 15 largest carriers operate 56% of the fleet in terms of capacity. The largest of these is Baltic shipping/Cool Carrier with 11.0%. As they operate relatively large units, by number of vessels they are responsible for only 40% of the fleet.

At the end of 2018, the world maritime container reefer box fleet totaled 2.9 million TEU, comprised of predominantly 40' hig-cubes. Production for the first half of 2018 was projected to reach 130,000 TEU, which is an approximate growth of 12 percent compared to the year before. For 2019, production is predicted to rise slightly.

The year 2018 (until November) was

Dynamar, 2018, lo que significa que en 2017 se movieron en contenedores 95 millones de toneladas en buques frigoríficos convencionales (sobre cubierta).

A pesar de una flota relativamente pequeña de 574 buques con una capacidad de 183,9 millones de pies cúbicos, la flota de frigoríficos convencionales se encuentra bastante fragmentada. Las 15 compañías más grandes operan el 56% de la flota en términos de capacidad. La más grande es Baltic Shipping / Cool Carrier con un 11,0%. Al operar unidades relativamente grandes, por número de buques son responsables del 40% de la flota.

A finales de 2018, la flota mundial de "container reefer box" totalizó 2,9 millones de TEU, compuesta principalmente por "40' hig-cubes". Se estimaba que la producción para el primer semestre de 2018 alcanzaría los 130.000 TEU, lo que representa un crecimiento aproximado del 12% en comparación con el año anterior. Para 2019, se prevé que la producción aumentará ligeramente.

El año 2018 (hasta noviembre) fue

quite a good one for the smaller ship sector with an average TCE (Time Charter Equivalent) of USD 0.82/cft. The larger sector had its typical peak in the first half of the year, but then TCE stabilized at just USD 0.30/cft.

The smaller ships typically are the fish and meat carriers; the larger units predominantly transport fruits, bananas in particular. Fish is often transshipped at sea directly from the trawler to the reefer ship. As a result, the smaller conventional reefer ship is less vulnerable to competition from container operators.

Although the order book is modest, after years of virtually no newbuilding activity – in 2014 two ships were delivered, and in 2015 one- in the first half of 2018, four vessels were completed, while another nine were scheduled for delivery before the year end. Combined, these units offer capacity for 4.6 million cft. Many of the vessels are small, only three over 300,000 cft, with container capacity of 1,760 TEU.

bastante bueno para el sector de buques más pequeños, con un promedio de TCE (*Time Charter Equivalent*) de 0,82 USD / cft. El sector más grande tuvo su pico más alto en la primera mitad del año, pero luego el TCE se estabilizó a solo 0,30 USD/ cft.

Los buques más pequeños transportan tradicionalmente el pescado y la carne; los de mayor tamaño principalmente frutas, plátanos en particular. El pescado a menudo se transborda en el mar directamente desde el pesquero al buque de frigorífico. Por tanto, el *reefer* convencional más pequeño es menos vulnerable para la competencia con los frigoríficos portacontenedores.

Aunque la cartera de pedidos es moderada, tras años de actividad de nueva construcción prácticamente nula, en 2014 se entregaron dos buques, y en 2015 uno, en la primera mitad de 2018 se completaron cuatro buques, mientras que otros nueve se entregaron antes de fin de año. En conjunto, estas unidades ofrecen una capacidad de 4,6 millones de pies cúbicos. Muchos de los buques son de pequeño tamaño, solo tres de más de 300.000 cft, con una capacidad de contenedores de 1.760 TEU.

In 2017, some twenty five ships were sent to the breakers with an average age of 23 years. Of these, some small units touched thirty six years.

In the first half of 2018, nineteen ships were reported demolished, with combined cargo space for 7.5 million cft. The average age of these was 33 years. Also twelve 400,000 cft capacity vessels were included in this particular batch. For the entire year, it was expected that some thirty ships would find their way to the breakers with an aggregated capacity of 11 million cft.

LPG

2018 saw some improvement in fortunes across most of the sectors of the LPG carrier market, albeit more pronounced in some segments than in others. This recovery was supported by a slowdown in newbuilding deliveries combined with an acceleration in the pace of older vessel removals. In conjunction with the continued expansion of LPG trade, average

En 2017, unos veinticinco buques fueron enviados al desguace con una media de edad de 23 años. De éstos, algunas pequeñas unidades rondaban los treinta y seis años.

En la primera mitad de 2018, diecinueve buques fueron desguazados, con un espacio de carga combinado de 7,5 millones de pies cúbicos. La edad media fue de 33 años. También se incluyeron en este lote doce buques con capacidad de 400.000 pies cúbicos. Para el conjunto del año, se esperaba que una treintena de buques fuesen al desguace, con una capacidad total de 11 millones de pies cúbicos.

LPG

En 2018 se observó cierta mejora en la mayoría de los sectores del mercado de buques LPG, aunque más pronunciada en algunos segmentos que en otros. Esta recuperación fue apoyada por una desaceleración en las entregas de buques de nueva construcción, acompañada de una aceleración en el ritmo de retiradas de los buques más antiguos. Junto con la continua expansión del comercio de LPG, los



freights for the year edged above the average 2017 levels.

Following a slowdown in the growth of US LPG exports in the first quarter, which negatively impacted tonne-mile demand, volumes have since recovered. However, the movement of US tonnes into China was adversely impacted from the second quarter by the imposition of trade tariffs. Whilst these volumes have been largely displaced by Middle Eastern suppliers, the redirection of US cargoes into Middle Eastern import markets such as Indonesia, Japan and South Korea has served to support laden distances overall. Despite the ongoing delay of new flows from the Mariner East II terminal expansion in the US, high utilisation levels from the existing terminals in the US Gulf in particular, have continued to drive the lion's share of the growth in seaborne trade, which is estimated to have expanded at a rate of just below 4% year-on-year.

Net growth in the VLGC fleet shrank to 1.3% in 2018, following the

fletes medios del año 2018 superaron los niveles de fletes medios de 2017.

Tras una desaceleración en el crecimiento de las exportaciones de LPG de EE. UU. en el primer trimestre, que influyó negativamente en la demanda de toneladas-milla, los volúmenes se han recuperado desde entonces. Sin embargo, el movimiento de toneladas de EE. UU. a China se vio afectado negativamente desde el segundo trimestre por la imposición de aranceles comerciales. Si bien estos volúmenes han sido desplazados en gran medida por los proveedores de Medio Oriente, el redireccionamiento de las cargas estadounidenses a los mercados de importación del Medio Oriente, como Indonesia, Japón y Corea del Sur, ha servido para mantener las grandes distancias en general. A pesar de los retrasos de la terminal Mariner East II en los EE. UU., los altos niveles de utilización de las terminales existentes en el Golfo de los EE. UU. en particular, han continuado impulsando el crecimiento del comercio marítimo, que se estima en casi un 4% interanual.

El crecimiento neto en la flota de VLGC se redujo a 1,3% en 2018, tras añadir

addition of ten newbuildings and the removal of six units which, in combination with volume growth, saw the benchmark Arabian Gulf-Japan rate jump by 25.1%.

Higher bunker prices weakened some of these gains, but the time charter equivalent earnings were still up by over 21% at an average of just over US\$18,000 per day. As a result of improved trading conditions, there has also been an increase in secondhand sales and acquisitions this year.

Rates for the mid and handysizes also experienced some improvement, although growth in both fleets segments of 2.7% year-on-year has moderated the impact of this. Benchmark handysize semi-refrigerated freights have risen by 11% to average US\$14,800 per day. In contrast, despite ammonia trade growth of over 4%, midsize freights have fallen by 2% as they were not able to capitalise on the longer haul petrochemical market, which continued to provide an increasingly large number of the handy units with employment.

diez nuevas construcciones y la eliminación de seis unidades que, combinado con el crecimiento de volumen, hizo que la tasa de referencia Golfo Pérsico-Japón se disparara un 25,1%.

Los altos precios del búnker debilitaron algunos de estos beneficios, pero el Time charter equivalente todavía aumentó en más del 21% en un promedio de poco más de 18.000 USD por día. Como resultado de las mejores condiciones comerciales, también ha habido un aumento en las ventas y adquisiciones de segunda mano.

Las tasas para los buques de pequeño y mediano tamaño también experimentaron cierta mejora, aunque el crecimiento del 2,7% interanual en ambos segmentos ha moderado su impacto. Las tarifas de fletes de cargas semi-refrigeradas “handysize” han aumentado un 11%, a un promedio de 14.800 USD/día. Por el contrario, a pesar del crecimiento del comercio de amoníaco de más del 4%, los fletes de “midsize” se redujeron en un 2%, ya que no pudieron capitalizar el mercado petroquímico de larga distancia, que continuó utilizando un número cada vez mayor de unidades “handysize”.

The outlook for LPG trade remains positive next year, with the pace of growth to rise slightly to an estimated 5% per annum, as volumes from Mariner East II start to flow and as the Enterprise terminal in the US Gulf Coast undergoes another phase of expansion.

There are however a number of factors which may moderate the scale of this expansion, including lower arbitrage opportunities from the US into Asia, with the new Australian projects now up and running. However, Middle Eastern flows to China should remain healthy, particularly as new propane dehydrogenation plants in China build production in the second half of 2019.

Ammonia trade should show some further upside next year, although growth expectations are fairly restrained at 1.5%, with further possibility of increased exports and growth from Russia.

On the petrochemical gas side, most of the upside is set to come

Las perspectivas para el comercio de LPG siguen siendo positivas para el próximo año, con un ligero ritmo de crecimiento estimado en un 5% anual, a medida que los volúmenes de la terminal Mariner East II comiencen a fluir y la terminal Enterprise en la costa del Golfo de EE. UU. experimente otra fase de expansión.

Sin embargo, hay una serie de factores que pueden moderar esta expansión, incluyendo menores oportunidades de arbitraje de Estados Unidos a Asia, con los nuevos proyectos australianos ya en marcha. Sin embargo, los flujos del Medio Oriente hacia China deberían mantenerse prósperos, particularmente cuando las nuevas plantas de deshidrogenación de propano en China empiecen a producir en la segunda mitad de 2019.

El comercio de amoníaco debería mostrarse al alza el próximo año, aunque las expectativas de crecimiento son bastante limitadas, un 1,5%, con más posibilidad de aumento de las exportaciones de Rusia.

En cuanto al gas petroquímico, la mayor parte del alza se espera con la puesta

with the start-up of the new ethylene terminal in the Gulf Coast which should help absorb some of the fleet growth which will take place in the handysize segment. Whilst fleet growth is expected to be modest in most sectors of the fleet, the VLGC fleet is expected to undergo a further phase of growth next year as another wave of newbuildings deliver. This will be moderated by the removal of older units.

CONTAINER

Following the improvements seen in 2017, 2018 was a more mixed year for the containership sector. Containership earnings fluctuated, as improvements in the first half of the year were followed by an easing back in the second half. Meanwhile, the box freight market saw volatility across the year, as well as a clear divergence between the performance on the key Transpacific and Far East-Europe trade lanes in the second half.

en marcha de la nueva terminal de etileno en el Costa del Golfo que debería ayudar a absorber parte del crecimiento de la flota que tendrá lugar en el segmento de “handysize”. Mientras se espera que el crecimiento de la flota sea modesto en la mayoría de los sectores, se estima que la flota de VLGC sufrirá un crecimiento adicional el próximo año, con las nuevas entregas de buques de nueva construcción. Este se verá moderado por la eliminación de unidades más antiguas.

PORTACONTENEDORES

Tras las mejoras observadas en 2017, 2018 fue un año más desigual para el sector de portacontenedores. Los ingresos fluctuaron, ya que a la mejora del primer semestre le siguió un retroceso en la segunda mitad del año. Mientras tanto, el mercado de fletes de contenedores sufrió inestabilidad durante todo el año, así como un claro desajuste en la segunda mitad, en el rendimiento en las rutas comerciales Transpacífico y Lejano Oriente – Europa.

Year-on-year fuel price increases also placed significant pressure on liner company financials.

Globally, container freight rates throughout the year were fairly flat compared to 2017. The full year 2018 SCFI composite index averaged only 1% up on the 2017 average, though still up by 28% on 2016. It is however noteworthy that in the second half of 2018, benchmark China-US West Coast freight rates were up 54% year-on-year whilst China-North Europe freight rates were up just 3% year-on-year.

On the charter market, earnings continued to make positive progress in the first half, backed by limited supply expansion outside the largest ship sizes and rapidly expanding regional trade volumes. The charter market 'basket' index increased by 32% to 68 points in the first half, but then eased back in the second half to 52 points at the end of 2018, a level only marginally higher than at the end of 2017. Nevertheless, the average 'basket'

Los aumentos interanuales del precio del combustible, también ejercieron una presión significativa en las finanzas de las compañías de línea.

A nivel mundial, los fletes de porta-contenedores fueron bastante planos durante todo el año comparado con 2017. El promedio del índice compuesto SCFI de todo el año 2018, sólo aumentó un 1% sobre el de 2017, siendo todavía un 28% más que en 2016. Sin embargo, cabe destacar que en la segunda mitad de 2018, los fletes de referencia entre China-Costa Oeste de EE. UU. aumentaron un 54% inter-anual, mientras que los de China-Norte de Europa aumentaron solo un 3%.

El mercado de fletes siguió haciendo avances positivos en el primer semestre, respaldado por una expansión limitada de la oferta fuera de los buques mayor tamaño, y la rápida expansión de los volúmenes de comercio regional. El índice del mercado de fletes aumentó un 32% a 68 puntos en la primera mitad del año, y volvió a subir en la segunda mitad hasta los 52 puntos al final de 2018, un nivel sólo ligeramente más alto que a finales de 2017. Sin embargo, promedio del

index level across the year stood at 60 points, 28% up on the 2017 full year average.

índice de fletes a lo largo del año fue de 60 puntos, 28% más que el promedio anual de 2017.

Volume growth moderated a little, with rates for some of the larger asset classes holding up better than for their feeder counterparts, a reversal of the previous trend. The one year charter rate for a 2,750 TEU ship stood at US\$9,500 per day at the end of 2018, 2% above the end of 2017 level, having previously increased to US\$12,100 per day at the end of the first half. The one year rate for a 9,000 TEU ship stood at US\$29,000 per day at the end of 2018, 71% above the end of 2017 level.

El crecimiento de volumen se moderó un poco, con tarifas para algunos de los buques más grandes mejores que para los “feeders”, un cambio en la tendencia anterior. La tarifa de fletes a un año para un buque de 2.750 TEU se situó en 9.500 USD/día a finales de 2018, un 2% por encima del nivel de finales de 2017, habiendo aumentado previamente a 12.100 USD/día al final de la primera mitad del año. La tarifa de fletes a un año para un buque de 9.000 TEU se mantuvo en 29.000 USD/día a finales de 2018, un 71% por encima del nivel de 2017.

In 2018, demand remained fairly robust, though risks from the world economy have clearly escalated. Global trade volumes are estimated to have expanded by 4.5% to 201m TEU in the full year 2018, following growth of an estimated 5.5% in 2017. The rate of expansion on trades involving developing economies proved strong, though growth on the main lane east-west trades appears to have been more

En 2018, la demanda se mantuvo bastante fuerte, a pesar de que los riesgos de la economía mundial se han intensificado. El volumen de comercio mundial se estima que ha aumentado un 4,5% a 201 millones de TEUs en todo el año 2018, tras un crecimiento estimado del 5,5% en 2017. La expansión del comercio de las economías en desarrollo se mostró fuerte, aunque el crecimiento del comercio este-oeste parece haber sido más moderado. La

moderate. Expansion on the key westbound Far East-Europe was limited in part due to declining import levels to the UK and Germany, and a sharp drop in volumes into Turkey, though growth on the Transpacific was much firmer, partly supported by a 'rush' to ship cargo before the potential imposition of more stringent tariffs. Containership fleet capacity growth accelerated in 2018, through the ongoing delivery of new 'mega-ships'. In 2018, capacity expanded by 5.6%, pushing the balance between supply and demand growth in favour of the former.

However, surplus capacity in the sector remains much reduced, with around 2% of fleet capacity on average standing idle through 2018 compared to 7% back at the start of 2017.

BUNKER

According to EIA (US Energy Information Administration) crude oil prices ended 2018 lower than they began.

expansión en la ruta Extremo Oriente-Europa fue limitada en parte debido a la disminución de los niveles de importación al Reino Unido y Alemania, y una fuerte caída del volumen hacia Turquía, aunque el crecimiento Transpacífico fue mucho más firme, en parte por la necesidad de transportar cargamentos antes de la posible imposición de aranceles más estrictos. El crecimiento de la capacidad de la flota de contenedores se aceleró en 2018, con la entrega continua de nuevos 'mega-buques'. En 2018, la capacidad de la flota aumentó un 5,6%, aumentando el crecimiento de la oferta frente a la demanda.

Sin embargo, el excedente de capacidad en el sector sigue siendo muy reducido, con alrededor del 2% de la capacidad de la flota inactiva en 2018 comparado con el 7% de principios de 2017.

BUNKER

Según la EIA (Administración de Información Energética de EE. UU.), los precios del petróleo crudo finalizaron 2018 por debajo de como comenzaron.



Brent crude oil and WTI (West Texas Intermediate) each peaked during October 3 at \$86/b and \$76/b, respectively. Prices for each benchmark reduced quickly after that, and on December 24, Brent reached an annual low of \$50/b and WTI reached an annual low of \$43/b.

Brent ended the year at \$54/b, \$13/b lower than it began the year, and WTI ended the year at \$45/b, \$15/b lower than it began the year. This year is the first time since 2015 that crude oil prices for these benchmarks ended the year at a lower price than at the beginning of the year.

As for the US crude oil and other liquids production, they increased in 2018. EIA expects it to average 17.8 million barrels per day (b/d) for the year, the highest level on record and an increase of 2.2 million b/d from the 2017 production level. The US surpassed Russia and Saudi Arabia earlier in 2018 and became the largest crude oil producer in the world.

Los precios del Brent y del WTI alcanzaron su punto máximo el 3 de octubre a 86 US\$/b y 76 US\$/b, respectivamente. Los precios de cada uno de estos puntos de referencia se redefinieron posteriormente, y el 24 de diciembre, el Brent alcanzó un mínimo anual de 50 US\$/b y el WTI un mínimo anual de 43 US\$/b.

El precio del Brent finalizó el año a 54 US\$/b, 13 US\$/b menos de lo que comenzó el año, y el WTI terminó el año a 45 US\$/b, 15 US\$/b menos que al inicio del año. Este año es la primera vez desde 2015 que los precios del petróleo crudo para estas referencias terminaron el año a un precio más bajo que a principios de año.

En cuanto a la producción de Estados Unidos de petróleo crudo y otros productos líquidos, aumentó en 2018. La EIA prevé un promedio anual de 17,8 millones de barriles por día (b/d), el nivel más alto registrado, y un aumento de 2,2 millones de b/d sobre el nivel de producción de 2017. EE. UU. superó a Rusia y Arabia Saudita a principios de 2018 y se convirtió en el mayor productor de petróleo crudo del mundo.



US crude oil exports averaged 1.9 million b/d in 2018, about twice the amount that was exported in 2017. Crude oil surpassed distillate as the largest US petroleum export.

Las exportaciones de petróleo crudo de EE. UU. alcanzaron una media de 1,9 millones de b/d en 2018, aproximadamente el doble que en 2017. La exportación de petróleo crudo superó al destilado en EE.UU.

EIA expects that OPEC total crude oil and other liquids production will average 39.2 million b/d in 2018, down slightly from 39.3 million b/d in 2017.

La EIA espera que la producción total de petróleo crudo y otros líquidos de la OPEP alcance un promedio de 39,2 millones de b/d en 2018, ligeramente inferior a los 39,3 millones de 2017.

Despite the fact that the US sanctions on Iran started on November 5, 2018, the US granted waivers for some of Iran's largest customers to continue importing limited volumes of crude oil for six months.

A pesar de que las sanciones de EE. UU. a Irán comenzaron el 5 de noviembre de 2018, EE. UU. otorgó exenciones a algunos de los grandes clientes de Irán para que siguieran importando volúmenes limitados de petróleo crudo durante seis meses.

Crude oil production rises in Saudi Arabia in the second half of 2018 partially offset Iran's declining production due to the US sanctions on OPEC's total production levels.

El aumento de producción de petróleo crudo en Arabia Saudita en el segundo semestre de 2018 compensó parcialmente la disminución de la producción de Irán por las sanciones de EE. UU. en la producción total de la OPEP.

Russian crude oil and other liquids production rose from an estimated 11.2 million b/d in January to a forecasted 11.6 million b/d in

La producción rusa de petróleo crudo y otros productos líquidos aumentó de los 11,2 millones de b/d estimados en enero a los pronosticados 11,6 millones

December.

In order to limit excess supply, on December 7, 2018, OPEC and other producing countries announced they would limit production by 1.2 million barrels per day (b/d) from October 2018 levels during the first six months of 2019.

EIA forecasts Brent prices will average \$61 per barrel in 2019 and \$65/b in 2020. In 2018, Brent prices averaged \$71/b. EIA expects West Texas Intermediate (WTI) crude oil prices will average \$8/b lower than Brent prices in the first quarter of 2019.

As of January 1, 2020, the IMO is set to enact the Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL Convention), which lowers the maximum sulphur content of marine fuel oil used in ocean-going vessels from 3.5% to 0.5%. EIA expects that, starting in the fourth quarter of 2019, this regulation will encourage global refiners to increase refinery runs and maximize upgrading of high-

de b/d en diciembre.

Para limitar el exceso de oferta, el 7 de diciembre de 2018, la OPEP y otros países productores anunciaron que limitarían la producción en 1,2 millones de barriles por día (b/d) a los niveles de octubre de 2018 durante los primeros seis meses de 2019.

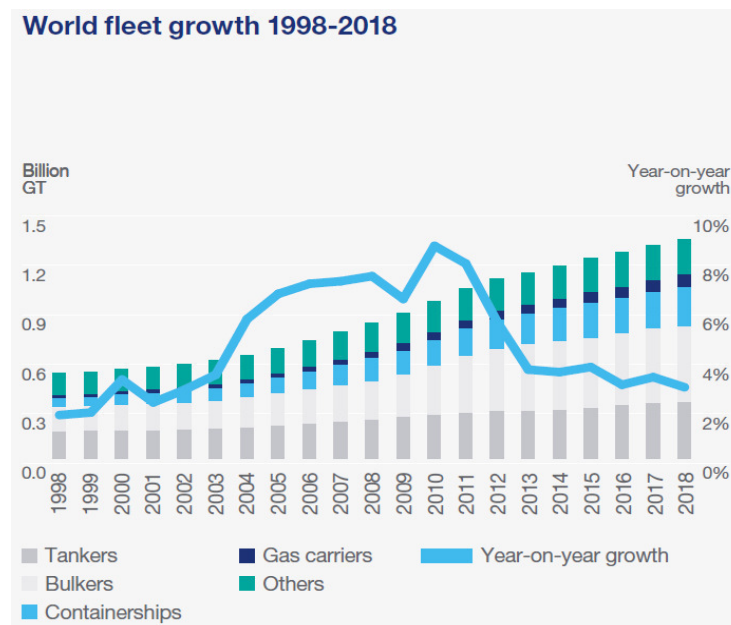
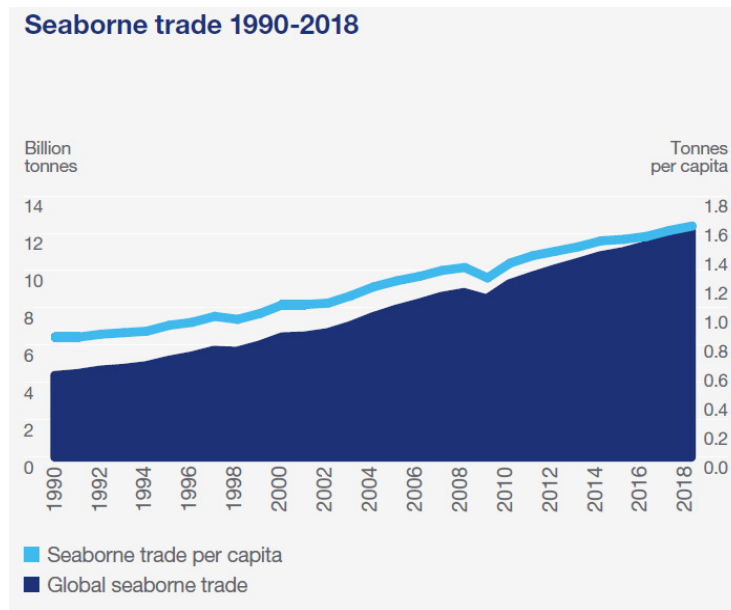
La EIA pronostica un promedio de los precios del Brent de 61 US\$/b en 2019 y 65 US\$/b en 2020. En 2018, el precio medio del Brent fue de 71 US\$/b. La EIA espera que los precios del petróleo crudo (WTI) sean un promedio de 8 US\$/ b más bajos que el del Brent en el primer trimestre de 2019.

A partir del 1 de enero de 2020, la OMI pondrá en marcha el Anexo VI del Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), que reduce el contenido máximo de azufre en el combustible usado a bordo de los buques del 3,5% al 0,5%. La EIA espera que, a partir del cuarto trimestre de 2019, esta regulación aliente a las refinerías a aumentar las operaciones para maximizar la conversión del combustible pesado con alto contenido



sulphur heavy fuel oil into low-sulphur distillate fuel to create compliant bunker fuels.

de azufre en combustible destilado con bajo contenido de azufre para crear combustibles de búnker compatibles.



Source: Clarksons Research

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

THE FLEET

According to the Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL Bremen), at the start of 2019 the world merchant fleet (ships of 300 gt and over) consisted of 53,732 vessels with a combined capacity of 1.88 billion dwt after an increase of only 2.6 %.

In 2018, 1,219 merchant vessels were delivered into the world fleet, with 78.1 million dwt (18.7 % less than in 2017, and the lowest level since 2006).

At present, about 62 % of the world merchant fleet is younger than ten years while only three per cent of the fleet is older than 25 years (based on dwt). The average age of the world merchant fleet is 17.3 years.

In 2018, 564 merchant vessels of

LA FLOTA

Según datos del Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL Bremen), a principios de 2019, la flota mercante mundial (buques de 300 GT en adelante) estaba compuesta por 53.732 buques con una capacidad de 1.880 millones de TPM tras un incremento de solo el 2,6%.

En 2018, se entregaron a la flota mundial, 1.219 buques mercantes con 78,1 millones de TPM (18.7% menos que en 2017, y el nivel más bajo desde 2006).

Actualmente, alrededor del 62% de la flota mercante mundial es menor de diez años, mientras que solo el 3% de la flota tiene más de 25 años (basado en términos de TPM). La edad media de la flota mercante mundial es de 17,3 años.

En 2018, se vendieron para desguace

29.1 million dwt were sold to the scrap yards.

Greece, Japan and China remain the three largest shipowning countries **by capacity**, controlling almost 48 % the world's tonnage.

Panama continues to be the main flag state with 6,398 vessels, totalling 323 million dwt, followed by the Marshall Islands (237.3 million dwt) and Liberia (236.8 million dwt). Approximately 43% of the world merchant fleet's tonnage uses one of the top three flags.

At the start of 2019, the global order book comprised 2,670 merchant vessels with a combined 204 million dwt and 75 million cgt, a 4.2 % year on year decline in dwt terms, therefore, it remains at a very low level.

The global order book for all sectors, represented at the beginning of 2019, 10.9 % of the total merchant fleet, a decrease of 0.5 % since the start of 2018.

In terms of cgt, the volume of new

564 buques mercantes, con 29,1 millones de TPM.

Grecia, Japón y China continúan siendo los mayores armadores de buques en cuanto a **capacidad**, controlando casi el 48% del tonelaje mundial.

Panamá sigue siendo la principal bandera, con 6.398 buques, y un total de 323 millones de TPM, seguida de las Islas Marshall (237,3 millones de TPM), y Liberia (236,8 millones de TPM). Aproximadamente el 43% del tonelaje de la flota mercante mundial utiliza una de estas tres banderas.

A comienzos de 2019, la cartera de pedidos sumaba 2.670 buques mercantes con un total de 204 millones de TPM, y 75 millones de CGT, un 4,2% menos que el año anterior en TPM, por lo que se mantiene en un nivel muy bajo.

La cartera de pedidos mundial de todos los sectores, representaba a principios de 2019, el 10,9% del total de la flota mercante un 0,5% menos que al inicio de 2018.

En términos de CGT, el volumen de

orders increased by 2.7 % to 27 million in 2018, due to more orders for LNG carriers and large container vessels. In terms of dwt, ordering shrunk by 13.7 % to 75 million dwt. Global shipyards won 959 vessel orders in 2018, compared to 1,109 in 2017.

In addition to the cruise ship market, the LNG sector is booming today. 76 LNG vessels with a combined 6.2 million dwt (11.5 million cbm) have been ordered in 2018, the highest number ever in one year. Containership orders increased to 190 vessels (1.2 million TEU), compared with only 0.84 million TEU in 2017 (136 vessels).

New orders in the dry bulk sector fell by 23.6 % to 31 million dwt. Ordering also declined in the oil tanker sector by 33 % to reach 23 million dwt.

Of the 287 yards worldwide engaged in commercial shipbuilding, only 146 yards have

nuevos pedidos aumentó en 2018 a 27 millones, un 2,7%, debido al aumento de encargos de buques LNG y grandes portacontenedores. En términos de TPM, los pedidos se redujeron un 13,7%, a 75 millones de TPM. El total de astilleros sumaron 959 pedidos de buques en 2018, comparado con los 1.109 de 2017.

Además del mercado de cruceros, el sector de buques LNG está actualmente en auge. En 2018, se contrataron 76 buques LNG con un total de 6,2 millones TPM (11,5 millones de m³), el número más alto en un año. Los pedidos de buques portacontenedores aumentaron a 190 unidades (1,2 millones de TEU), en comparación con solo 0,84 millones de TEU en 2017 (136 buques).

Los encargos en el sector de graneleros cayeron un 23,6% a 31 millones de TPM. Los pedidos también disminuyeron en el sector de buques tanque en un 33% hasta alcanzar los 23 millones de toneladas.

De los 287 astilleros dedicados a nivel mundial a la construcción naval de buques mercantes, solo 146 recibieron

received new orders in 2018, while 57 (20 %) of the active yards received the last order before 2016. Almost 90 % of shipbuilding activity occurred in China, South Korea and Japan.

*At the start of 2019, the entire **tanker fleet** comprised 15,158 vessels totalling around 680 million dwt. Half of these vessels (7,777) have a capacity of more than 10,000 dwt.*

The tanker segment consists of 7,444 crude oil and oil products tankers (494 million dwt), 5,734 oil/chemical tankers (117 million dwt) and 1,980 liquid gas tankers (69 million dwt).

*Fleet growth of the **LNG/LPG** sector was 7.9 % in terms of capacity (cbm) from 2018 to 2019. Besides container vessels are the only type of vessels that has experienced a fleet growth of more than five per cent.*

*Dry **bulk carriers** account for the largest segment of the world merchant fleet with a dwt-share of*

nuevos pedidos en 2018, mientras que 57 (20%) de los astilleros activos recibieron el último encargo antes de 2016. Casi el 90% de la actividad de construcción naval se desarrolló en China, Corea del Sur y Japón.

*A comienzos de 2019, la flota total de **buques tanque** estaba compuesta por 15.158 buques con alrededor de 680 millones de TPM. La mitad de estos buques (7.777) tienen una capacidad de más de 10.000 TPM.*

El segmento de buques tanque se compone de 7.444 petroleros de crudo y productos petrolíferos (494 millones de TPM), 5.734 buques tanque/quimiqueros (117 millones de TPM) y 1.980 gaseros (69 millones de TPM).

*El crecimiento de la flota del sector de **LNG/LPG** fue del 7,9% en términos de capacidad (m³) de 2018 a 2019. Además de los portacontenedores son el único tipo de buques que han experimentado un crecimiento de la flota de más del cinco por ciento.*

*Los buques **graneleros** representan el mayor segmento de la flota mercante mundial, con una cuota de participación*

43.2 %. This is the result of the high volume of bulker deliveries between 2010 and 2013.

del 43,2% en TPM. Este es el resultado del alto volumen de entregas entre 2010 y 2013.

In 2018, only 27 million dwt were delivered to the bulk carrier fleet, due to delays or cancellations.

En 2018 solo se entregaron a la flota de graneleros 27 millones de TPM, debido a retrasos o cancelaciones.

The scrapping volume in 2018 was also historically low and reached only 4 million dwt, compared with 15 million dwt scrapped in 2017 and 28 million dwt in 2016. The average age of scrapped bulk carriers increased to 28.5 years.

El volumen de desguace en 2018 también fue históricamente bajo alcanzando solo 4 millones de TPM, comparado con los 15 millones de TPM en 2017 y los 28 millones de TPM en 2016. La edad media de los graneleros desguazados aumentó a 28,5 años.

At the start of 2019, the total dry bulk carrier fleet was composed of 11,562 vessels with a capacity of about 813 million dwt.

A principios de 2019, la flota total de graneleros estaba compuesta por 11.562 buques con una capacidad aproximada de 813 millones de TPM.

*At the start of 2019, the fully cellular **container** fleet comprised 5,255 ships with 22.0 million TEU, an increase of 5.7 % over the previous year.*

A principios de 2019, la flota de **portacontenedores** totalmente celulares estaba compuesta por 5.255 buques con 22,0 millones de TEU, un aumento del 5,7% sobre el año anterior.

In 2018, about 1.28 million TEUs were delivered to the container ship fleet, compared with 1.15 million TEUs in 2017. Out of the 168 container ships that came into

En 2018 se entregaron a la flota de portacontenedores alrededor de 1,28 millones de TEU, en comparación con los 1,15 millones de TEU de 2017. De los 168 portacontenedores que entraron

service in 2018, 17 units had capacities of above 20,000 TEU and another 13 units between 15,000 and 20,000 TEU capacities.

en servicio en 2018, 17 unidades tenían una capacidad de más de 20.000 TEU y otras 13 unidades entre 15.000 y 20.000 TEU.

The container ships ordered in 2018 were 190 units with a total of 1.2 million TEUs, compared to only 0.84 million TEUs in 2017. At the start of 2019, the order book amounted to 428 ships with 2.9 million TEU.

Los portacontenedores encargados en 2018 fueron 190 unidades con un total de 1,2 millones de TEU, comparado con solo los 0,84 millones de TEU de 2017. La cartera de pedidos ascendía al comienzo de 2019 a 428 buques con 2,9 millones de TEU.

The fleet of idle container ships is growing and reached 650,000 TEU at the end of 2018.

La flota de buques portacontenedores inactivos está creciendo, alcanzando los 650.000 TEU a finales de 2018.

*With regard to the **demolition market**, in 2018, a total of 564 merchant ships with a capacity of 29 million dwt were reported sold for demolition, representing a year-on-year decline of 13.9 % in dwt terms.*

Con respecto al **mercado de desguace** de buques, en 2018 se enviaron a desguace un total de 564 buques mercantes con una capacidad de 29 millones de TPM, que supone una disminución interanual del 13,9% en términos de TPM.

The tanker sector represented 76% of the recycled volume with 22 million dwt, and 267 units.

El sector de buques tanque representó el 76% del volumen reciclado con 22 millones de TPM, y 267 unidades.

The year 2018 was a bad year for the oil tanker market, especially for crude oil tankers. Driven by weak

El año 2018 fue un mal año para el mercado de buques tanque, especialmente para los de transporte de crudo.

earnings, demolitions of tankers nearly doubled in 2018 compared with 2017.

Los débiles ingresos hicieron que los desguaces de buques tanque casi se duplicaran en 2018 en comparación con 2017.

The dry bulk sector accounted for only 14.5 % of the total demolition volume.

El sector de buques graneleros representó solo el 14,5% del volumen total de desguaces.

Demolition in the container market has fallen sharply from 390,000 TEU (142 vessels) in 2017 to 110,000 TEU (63 vessels) in 2018.

Los desguaces de portacontenedores disminuyeron de forma significativa de 390.000 TEU (142 buques) en 2017 a 110.000 TEU (63 buques) en 2018.

The average age of demolitions remains high with 28.9 years. The average age for container vessels rose from 21.0 years in 2017 to 23.8 years in 2018.

La edad media de los buques desguazados sigue siendo alta con 28,9 años. La edad media de los buques portacontenedores aumentó de 21,0 años en 2017 a 23,8 años en 2018.

Scrapping activity predominantly takes place on the Indian subcontinent. The vast majority of the tonnage sent for scrap in 2018 ended up on the beaches in Bangladesh (42.5 %), Pakistan (24.6%) and India (19.5%).

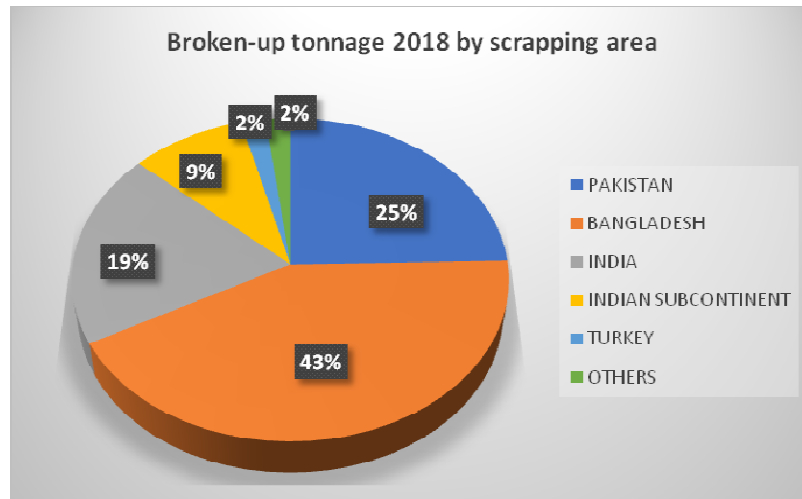
La actividad del desguace de buques tiene lugar principalmente en el subcontinente indio. La gran mayoría del tonelaje enviado para chatarra en 2018 terminó en las playas de Bangladesh (42,5%), Pakistán (24,6%) e India (19,5%).

Only 1.3 % was scrapped in China. Due to stricter environmental regulation, since the start of 2019, foreign ships can no longer be sent

Solo el 1,3% fue desguazado en China. Debido a unas regulaciones ambientales más estrictas, desde el inicio de 2019, los buques extranjeros ya no

to Chinese yards for recycling.

pueden enviarse a los astilleros chinos para su reciclaje.



FLAG AND OPEN REGISTERS

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

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

Greece controls the largest merchant fleet in terms of DWT capacity since 2010, with 380.28 million DWT, operating 83% of its fleet under foreign flags. Of the

BANDERAS Y REGISTROS ABIERTOS

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

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

Grecia controla la mayor flota de buques mercantes en términos de TPM desde 2010, con 380,28 millones de TPM, operando casi el 83% de su flota en pabellones extranjeros. De los 4.850

4,850 registered vessels, 4,164 sail under other flags.

buques registrados, 4.164 navegan bajo otros pabellones.

One fifth of the world fleet capacity in terms of DWT belongs to Greek owners. In particular, Greek shipowners controlled 24% of the world's tanker tonnage, 22% of the world fleet of dry bulk carriers and 10% of the world's container fleet capacity.

Una quinta parte de la capacidad de la flota mundial en términos de TPM pertenece a armadores griegos. En particular, los armadores griegos controlaban el 24% del tonelaje mundial de buques tanque, el 22% de la flota mundial de graneleros y el 10% de la capacidad de la flota de porta-contenedores.

Greece is followed by China, which controls 5,663 merchant vessels with capacity of 270.18 million dwt, an increase of 14% over the previous year, and 68.3% of its tonnage under foreign flag.

A Grecia le sigue China, que controla 5.663 buques mercantes, con una capacidad de 270,18 millones de TPM, un aumento del 14% respecto al año anterior, y un 68,3% de su tonelaje bajo pabellón extranjero.

China is the largest national register, accounting for 2,987 merchant ships with a combined 85 million DWT under national flag.

China es el mayor registro nacional, con 2.987 buques mercantes con un total de 85 millones de TPM bajo bandera nacional.

Japan in the third position, accounts for 4,100 vessels and 241.90 million dwt, with 85% of the capacity under foreign flag.

Japón en la tercera posición, cuenta con 4.100 buques y 241,90 millones de TPM, con un 85% del tonelaje en bandera extranjera.

The German controlled fleet has decreased once again. The German

La flota controlada alemana se ha reducido una vez más. Los armadores

shipowners control 2,790 vessels, with a capacity of 95.51 million dwt, operating 91.3% of their tonnage in foreign flags, (2,603 vessels out of a total of 2,790).

alemanes controlan 2.790 buques, con una capacidad de 95,51 millones de TPM, operando el 91,3% de su tonelaje en otros registros, (2.603 buques de un total de 2.790).

The Republic of Korea controls a total of 1,625 vessels, with a capacity of 79.51 million dwt. 85.7% of the tonnage under foreign flags.

La República de Corea controla un total de 1.625 buques, con una capacidad de 79,51 millones de TPM. El 85,7% de su tonelaje está abanderado fuera.

Singapore, which has decreased its tonnage by 11.6% over the previous year, controls a fleet capacity of 54.82 million dwt, with about half its tonnage flying under other registers.

Singapur, que ha disminuido su tonelaje un 11,6% respecto al año anterior, controla una capacidad de flota de 54,82 millones de TPM, con aproximadamente la mitad de su tonelaje en otros registros.

Controlled fleets of major shipping nations				
(Ships 1000 gt and over)			(1000 dwt)	
Country of control	January 1st, 2019			Foreign flag dwt % share
	National flags	Foreign flags	Total fleet controlled	
1. Greece	65.616	314.665	380.281	82.7
2. China, PR of	85.579	184.601	270.180	68.3
3. Japan	35.724	206.179	241.904	85.2
4. Germany	8.320	87.191	95.511	91.3
5. Korea, Rep. Of	11.374	68.143	79.517	85.7
6. Norway	16.676	58.284	74.960	77.8
7. US	4.975	54.570	59.545	91.6
8. Singapore	27.055	27.768	54.823	50.7
9. Taiwan	5.485	46.054	51.539	89.4
10. Italy	11.625	36.418	48.043	75.8
Sub Total	272.429	1.083.873	1.356.303	79.9
World Total			1.872.817	

Source: ISL Bremen SSMR

(Ships 300 gt and over)

**Major open registry flags
(1000 dwt)**

Major open flags	January 1st		% change over prev. Year
	2018	2019	
Panama	326.118	323.031	-0.9
Marshall Islands	229.735	237.316	3.3
Liberia	218.893	236.874	8.2
Malta	107.748	109.635	1.8
Bahamas	64.788	65.727	1.4
Cyprus	34.112	33.774	-1.0
Antigua & Barbuda	8.505	7.478	-12.1
Caiman Islands	6.020	6.611	9.8
Gibraltar	2.451	2.155	-12.1
Vanuatu	1.455	1.454	-0.1
Sub Total	999.825	1.024.055	2.4
World Total	1.833.549	1.881.589	2.6

Source: ISL Bremen SSMR

At the end of 2018 the Panamanian flag remains in the first position with 6,398 vessels and a total of 323 million dwt (0.9% less than the previous year), with a 17% share in the total world fleet.

A finales de 2018 la bandera de Panamá sigue ocupando la primera posición con 6.398 buques, y un total de 323 millones de TPM (0,9% menos que el año anterior), con una participación del 17% en la flota mundial.

In second and third position are the Marshall Islands with 237.3 million dwt and 3,255 vessels, and Liberia with 236.9 million dwt and a total of 3,332 vessels; both with a 12.6% share in world tonnage .

En segunda y tercera posición se encuentran las Islas Marshall con 237,3 millones de TPM y 3.255 buques, y Liberia con 236,9 millones de TPM y un total de 3.332 buques; ambos con una participación del 12,6% en el tonelaje mundial.

The DWT ranking is followed by the flags of Hong Kong (SAR),

En la clasificación por TPM le siguen las banderas de Hong Kong (SAR),

Singapore, and Malta. Greece ranks eighth, and Spain is in the forty-five position.

Singapur, y Malta. Grecia ocupa el octavo lugar, y España se encuentra en el puesto número cuarenta y cinco.

According to the ship type distribution, the open registry fleet is largely composed of bulk carriers and tankers.

Según la distribución por tipo de buques, la flota de los registros abiertos está compuesta en gran parte por graneleros y petroleros.

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

El pabellón de Liberia fue el mayor en cuanto a tonelaje de buques tanque, con el 14% del total de la flota mundial de petroleros.

Liberia was also the largest flag state in terms of TEU-capacity of the global container fleet.

Liberia también fue el mayor pabellón en términos de capacidad de TEUs, de la flota de portacontenedores.

Panama's flag comprises large shares of bulkers (57%) and tankers (25%). Almost 23% of the world's bulker tonnage is registered in Panama.

La bandera de Panamá tiene un gran porcentaje participación de graneleros (57%) y petroleros (25%). Casi el 23% del tonelaje de graneleros se encuentra en el registro de Panamá.

For 2019, Clarksons expects moderate global fleet growth of 2.8% and 1.6% by 2020. In addition, the effective transport capacity of the fleet in some sectors will be reduced between 0.5% and 1.1%, due to the stoppages necessary for the installation of "scrubbers" on

Para 2019, Clarksons prevé un crecimiento de la flota mundial moderado, de un 2,8%, y del 1,6% en 2020. Además, la capacidad efectiva de transporte de la flota en algunos sectores se reducirá entre un 0,5% y un 1,1%, debido a las paralizaciones necesarias para la instalación de

many of the vessels, which will remain on the dry dock between four and six weeks.

By sectors, the demand for crude transport is benefiting from the increase in long distance exports from the US, which together with the potential disruptions caused by the entry into force of the new sulphur limit in 2020, could lead to a positive trend.

As for solid bulk transport, is expected a smaller growth of around 2.5%, while in the containers, the liquefied natural gas (LNG) and the liquefied petroleum gases (LPG), it is foreseen that the demand will grow at 4%, 9% and 6%, respectively.

The entry into force of the new environmental regulations continue to set the pace of the maritime sector. The number of ships with "scrubbers" has multiplied by 6 in the last year, and there are already more than 2,500. Clarkson predicts that by 2020 around 10% of the fleet's capacity will be equipped with this technology, 15% by the

"scrubbers" en muchos de los buques, que permanecerán en dique seco entre cuatro y seis semanas.

Por sectores, la demanda de transporte de crudo se está beneficiando del aumento de las exportaciones de larga distancia desde los EE. UU., lo que unido a los potenciales trastornos provocados por la entrada en vigor del nuevo límite de azufre en 2020, podría suponer una tendencia positiva.

En el transporte de graneles sólidos se espera un crecimiento menor, de alrededor del 2,5%, mientras que en los contenedores, el gas natural licuado (LNG) y los gases licuados del petróleo (LPG), está previsto que la demanda crezca un 4%, 9% y 6%, respectivamente.

La entrada en vigor de las distintas normas medioambientales sigue marcando el paso del sector. El número de buques con "scrubbers" se ha multiplicado por 6 en el último año, y ya suman más de 2.500. Clarkson prevé que para 2020 alrededor del 10% de la capacidad de la flota estará equipada con esta tecnología, 15% a finales de dicho año. En algunos segmentos,

end of that year. In some segments, such as VLCC, it could reach between 22% and 35%.

These new regulations put in play again factors such as the speed of service of ships, the time they may be in dry dock due to reforms, recycling, or trends in maritime oil trade. In addition, the decarbonization objectives of the IMO are driving a greater demand for new technologies and alternative fuels.

SHIPBUILDING INDUSTRY

According to Clarkson Annual Report, 2018 showed a steady level of contracting against 2017, remaining above the 2016 lows.

Although in dwt terms ordering fell 14% year-on year, contracting volumes by cgt were up 2%, reflecting increased orders for high value LNG and large containerships.

Tanker ordering fell by around a

como en el de los grandes petroleros VLCC, podría alcanzar entre el 22% y el 35%.

Estas nuevas normas vuelven a poner en juego factores como la velocidad de servicio de los buques, el tiempo que puedan estar en dique seco debido a las reformas, el reciclaje, ó las tendencias en el comercio marítimo del crudo. Además, los objetivos de descarbonización de la OMI están impulsando una mayor demanda de nuevas tecnologías y combustibles alternativos.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Según el Informe anual de Clarkson, 2018 mostró un nivel estable de contrataciones respecto a 2017, manteniéndose por encima del nivel de 2016.

Aunque en términos de TPM, los pedidos se redujeron un 14% inter-anual, los volúmenes de contratación en cgt aumentaron un 2%, reflejando un aumento de pedidos de alto valor de LNG y grandes portacontenedores.

Los pedidos de buques tanque cayeron

third to 23 million dwt, including 39 VLCCs, (56 in 2017), while bulker order volumes dropped 25 percent to 31 million dwt. A run on LNG ordering developed over the year, both driven by speculative and project demand, with 69 orders of US\$11.7 billion being placed. LPG ordering increased to 41 vessels (27 in 2017), and containership orders increased to 190 (140 in 2017). Cruise and ferry also remained active sectors.

Korean yard order intake increased 67% and, driven by a 98% share of LNG orders, achieved a 44% global share of orders by cgt, compared to 32% for China and 13% for Japan. The equivalent numbers in dwt are Korea (43%), China (39%) and Japan (15%). Shipyard output declined by 10% during 2018 to reach 30.2 million cgt, with a steeper decline when measured in dwt, reflecting an 18% year-on-year reduction in tanker and bulker tonnage delivered.

alrededor de un tercio, a 23 millones de TPM, incluyendo 39 VLCC, (56 en 2017), mientras que el volumen de pedidos de carga seca cayó un 25%, a 31 mill. de TPM. Los pedidos de LNG se aceleraron durante el año, impulsados por una demanda, tanto especulativa como prevista, con 69 pedidos por valor de 11.700 millones USD. Los pedidos de LPG aumentaron a 41 buques (27 en 2017), y los de portacontenedores aumentaron a 190 (140 en 2017). Los sectores de cruceros y ferries también se mantuvieron activos.

Los pedidos de astilleros coreanos aumentaron un 67%, y con una participación del 98% de los pedidos de LNG, alcanzaron una participación del 44% del total de pedidos, en cgts, en comparación con el 32% de China y el 13% de Japón. El equivalente en términos de TPM son Corea (43%), China (39%) y Japón (15%). La producción de los astilleros disminuyó un 10% durante 2018 hasta alcanzar los 30,2 millones de cgt, con un descenso más pronunciado en términos de TPM, lo que refleja una reducción interanual del 18% en el tonelaje entregado de buques petroleros y graneleros.

The market continues a focus division, on the one hand Korean yards continue to place an increased focus, on high value technology assets such as gas and offshore, and on the other hand, Chinese yards are continuing to press to maintain and grow market share in dry and wet conventional tonnage.

From a regional perspective, Chinese yards retained their lead position with a 36% market share by cgt, followed by Korea and Japan both at 25%. The equivalent numbers in dwt are China (43%), Japan (25%), and Korea (25%), with Japanese output actually slightly higher than Korea. Whilst contracting levels were relatively consistent, much of the activity that took place was catalyzed by what remained bottom cycle pricing and yards took challenging deals to secure production and maintain market share. The likely consequence of this is that they will seek to increase their pricing policy for 2019 to mitigate against challenging contracts placed over the last 18 months.

El mercado continúa una división de enfoque, por una parte los astilleros coreanos continúan poniendo un mayor énfasis en los activos de alto valor tecnológico como el gas y offshore, y por otra, los astilleros chinos continúan presionando para mantener y aumentar la cuota de mercado en el tonelaje convencional de carga seca y líquida.

Desde una perspectiva regional, los astilleros chinos mantuvieron su posición de liderazgo con una participación de mercado del 36% en CGT, seguidos de Corea y Japón, ambos con un 25%. El equivalente en términos de TPM son, China (43%), Japón (25%), y Corea (25%), con la producción japonesa en la actualidad ligeramente más alta que la coreana. Si bien los niveles de contratación fueron relativamente constantes, gran parte de la actividad que se llevó a cabo se vio impulsada por un ciclo de precios bajos y los astilleros asumieron retos importantes para asegurar la producción y mantener la participación de mercado. Como consecuencia, probablemente tratarán de aumentar su política de precios para 2019 para mitigar los de los últimos 18 meses.

MARITIME REGULATIONS

On January 2019 will enter into force amendments to the bunker delivery note relating to the supply of marine fuel oil to ships which have fitted alternative mechanisms to address sulphur emission requirements.

The amendment enters into force as the shipping industry counts down to 1 January 2020, when the limit for sulphur in fuel oil will be reduced to 0.50 percent m/m outside emission control areas (ECAs), from 3.5 percent currently. The new limit under IMO's MARPOL treaty will have significant benefits for the environment and human health.

In the Emission Control Areas (ECAs), the limit will remain at 0.10% m/m. These areas are: The Baltic Sea area; the North sea area; the North American area (covering designated coastal areas off the United States and Canada); and the United States Caribbean Sea area (around Puerto Rico and the United States Virgin Islands).

NORMATIVA MARITIMA

El 1 de enero de 2019 entrarán en vigor las enmiendas a la nota de entrega de combustible relativa al suministro de fueloil a los buques equipados con mecanismos alternativos para cumplir con las prescripciones sobre las emisiones de azufre.

Estas enmiendas entran en vigor mientras el sector marítimo se prepara para el 1 de enero de 2020, cuando el nuevo límite de contenido de azufre deberá reducirse del 3,5% actual al máximo de 0,5% masa/masa, fuera de las zonas de control de emisiones designadas (ECAs), lo que supondrá grandes beneficios para la salud y el medio ambiente.

En las zonas (ECAs), el límite seguirá siendo de 0,10% masa/masa. Estas zonas son: la zona del mar Báltico, la zona del mar del Norte, la zona de Norteamérica (que abarca zonas costeras designadas en Estados Unidos y Canadá), y las zonas del mar Caribe de los Estados Unidos (alrededor de Puerto Rico y de las Islas Vírgenes de EE UU).



In October 2018, IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC) adopted a further amendment to MARPOL Annex VI, which will prohibit the carriage of non-compliant fuel oil for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship – unless the ship has an equivalent compliance method.

This amendment is expected to enter into force on 1 March 2020, and will (among other things) amend the form of the International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate), so that it specifies that, for a ship without an approved equivalent arrangement, the sulphur content of fuel oil carried for use on board the ship shall not exceed 0.50% m/m as documented by bunker delivery note.

Also on 1 January 2019, amendments to MARPOL Annex VI to designate the North Sea and the Baltic Sea as emission control areas (ECAs) for nitrogen oxides (NO_x) entered into force.

En Octubre de 2018, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC) adoptó otra enmienda al anexo VI del Convenio MARPOL, que prohíbe transportar fueloil no reglamentario para su consumo como combustible u operaciones a bordo, a menos que el buque esté equipado con un método de cumplimiento equivalente.

Se prevé que la enmienda entre en vigor el 1 de marzo de 2020, y modificará, entre otras cosas, el formulario del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP) de forma que especifique que para un buque que no disponga de medios equivalentes admitidos, el contenido de azufre del fueloil transportado para su utilización a bordo no excederá del 0,5% masa/masa, según consta en las notas de entrega de combustible.

También el 1 de enero entran en vigor enmiendas a la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL para designar el mar del Norte y el mar Báltico zonas de control de las emisiones para el control de los óxidos de nitrógeno (NO_x).



Both ECAs will take effect on 1 January 2021, and will result in considerably lower emissions of NO_x from international shipping in those sea areas. In NO_x emission control areas, ships are subject to so-called “Tier III” controls to limit NO_x emissions.

Las dos zonas ECAs tendrán efecto a partir del 1 de enero de 2021, lo que supondrá una reducción significativa de las emisiones de óxidos de nitrógeno producidas por el transporte marítimo en estas áreas. En las zonas de control de óxidos de nitrógeno, los buques están sujetos a los llamados “controles de nivel III” para limitar las emisiones.

From 1 January 2019, ships of 5,000 gross tonnage and above need to start collecting data on their fuel-oil consumption, under the mandatory data collection reporting requirements which entered into force in March 2018.

A partir del 1 de enero de 2019, los buques de arqueo bruto igual o superior a 5.000 deberán recopilar datos sobre el consumo de fueloil que emplean a bordo en virtud de la obligación de notificación que entró en vigor en marzo de 2018.

The aggregated data is reported to the flag State for each calendar year and the flag State, having determined that the data has been reported in accordance with the requirements, issues a Statement of Compliance to the ship. Flag States are required to subsequently transfer this data to an IMO Ship Fuel Oil Consumption Database, and IMO will produce an annual report to the MEPC, summarizing the data collected.

El total de datos se notificará al Estado de abanderamiento al final de cada año, quien tras determinar que los datos se han notificado de conformidad con las prescripciones, deberá expedir una declaración de cumplimiento del buque. Se exigirá entonces a los Estados de abanderamiento transferir estos datos a una base de datos de consumo de combustible de la OMI, y la OMI deberá elaborar un informe anual para el MEPC, con el resumen de los datos recopilados.



Solid bulk cargoes (IMSBC) code 2017 amendment enters into force on 1 January 2019. The amendments include requirements for the shipper to declare whether or not a solid bulk cargo, other than grain, is harmful to the marine environment.

El 1 de enero de 2019 entran en vigor las enmiendas al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) de 2017. Las enmiendas exigen al expedidor que declare si un cargamento sólido a granel, que no sea grano, es nocivo para el medio ambiente marino.

The implementation of the Ballast Water Convention involves the installation of enormous treatment systems. Over 60,000 vessels need to be retrofitted with BWTS until the end of 2024. All systems need to have IMO approval, and if sailing in USA, and approval from USCG is required. At present, over 70 systems are approved by IMO, but only 12 systems are approved by USCG so far.

La implementación del Convenio sobre aguas de lastre implica la instalación de enormes sistemas de tratamiento. Más de 60.000 buques deberán ser reequipados con sistemas de tratamiento de aquí al final de 2024. Todos los sistemas deben contar con la aprobación de la OMI, y del Coast Guard Americano (USCG) si navegan en los EE. UU. Actualmente, más de 70 sistemas están aprobados por la OMI, pero hasta ahora solo 12 sistemas han sido aprobados por el USCG.

The incoming IMO 2020 global sulphur cap regulation has been the subject of many uncertainty about the most economical solutions for shipowners.

La entrada en vigor de la normativa de reducción de azufre IMO 2020, plantea la incertidumbre sobre la solución más económica para los armadores.

Among the options available to comply with the sulphur limit regulation, as is known, are the use

Entre las opciones para cumplir con la normativa del límite de azufre, como es sabido, está el uso de combustibles

of alternative fuels, switching from heavy fuel oil (HFO), to light fuel oil (LSFO), the use of distillates, liquefied natural gas, or using an exhaust gas cleaning system (EGCS) better known as "scrubbers" .

The use of LNG as a marine fuel turns out to be the least polluting among fossil fuels, but it implies a high adaptation of storage and transformation of the engines of the ships.

The installation of "scrubbers" seems to be the simplest method, and the most economical. However, a significant number of countries are beginning to prohibit the use of open-loop scrubbers, which use seawater for the purification of exhaust gases. Open-loop system is not effective in water with low alkalinity, where the closed-loop scrubbers are the better option. There are also hybrids, which allow changing from open-loop to closed-loop as needed.

In any case, the new regulations will limit available fleet supply to some extent, as ships go out of

alternativos, el cambio de fuel pesado a fuel oil ligero, el uso de destilados, el gas natural licuado, ó la instalación de los sistemas depuradores de gases, más conocidos como "scrubbers".

El uso del GNL como combustible marino, resulta ser el menos contaminante entre los combustibles fósiles, pero supone la adaptación de almacenamiento y de los motores de los buques.

La instalación de "scrubbers", parece ser el método más simple, y el más económico. Sin embargo un importante número de países está empezando a prohibir el uso de "scrubbers" de ciclo abierto, que son los que utilizan agua del mar para la depuración de los gases de escape. El sistema de ciclo abierto no es efectivo en aguas con poca alcalinidad, donde son más viables los "scrubbers" de ciclo cerrado. Existen también los híbridos, que permiten cambiar de ciclo abierto a ciclo cerrado según sea necesario.

En cualquier caso, las nuevas normativas limitarán en cierta medida la capacidad de la flota al quedar los

services to adapt to the new requirements.

buques fuera de servicio para adaptarse a los nuevos requerimientos.

PIRACY AND SECURITY

Piracy increased in 2018, with a marked rise in attacks against ships and crews around West Africa, according to a report from the International Maritime Bureau (IMB).

Worldwide, the IMB Piracy Reporting Centre (PRC) recorded 201 incidents of maritime piracy and armed robbery in 2018, up from 180 in 2017.

The Gulf of Guinea remained increasingly dangerous for seafarers as reports of attacks in waters between the Ivory Coast and the Democratic Republic of Congo more than doubled in 2018.

The Gulf of Guinea accounted for all six hijackings of the total worldwide, 13 of the 18 ships fired upon, 130 of the 141 hostages taken globally, and 78 of 83 seafarers kidnapped for

PIRATERÍA Y SEGURIDAD

La piratería aumentó en 2018, con un marcado aumento de los ataques contra buques y tripulaciones en todo el oeste de África, según un informe elaborado por la Oficina Marítima Internacional (IMB).

A nivel mundial, el IMB Piracy Reporting Center (PRC) registró 201 incidentes de piratería marítima y robo a mano armada en 2018, frente a los 180 registrados en 2017.

El Golfo de Guinea continúa siendo cada vez más peligroso para la gente de mar, ya que los informes de ataques entre las aguas de Costa de Marfil y la República Democrática del Congo aumentaron a más del doble en 2018.

Del total mundial de incidentes, en el Golfo de Guinea se produjeron los 6 secuestros registrados en todo el mundo, 13 de los 18 buques atacados por disparos, 130 de los 141 rehenes capturados, y 78 de los 83 marineros



ransom.

The region saw a significant new spike in violence in the last quarter of 2018. Vessels have been boarded by pirates well outside territorial waters, with crew kidnapped and taken into Nigeria where they are held for ransom.

In the last three months of 2018, 41 kidnappings were recorded in Nigerian waters alone.

Although no ships were hijacked in the Somalia region, pirates fired upon a Suezmax tanker in the Gulf of Aden, as well as a product tanker and a capesize bulk carrier more than three hundred miles from the Somali coastline. It is recommended to continue maintaining high levels of vigilance when transiting these waters and to follow the latest BMP recommendations. This also highlights the requirement for the continued presence of the European Union and international navies around the Horn of Africa.

In Indonesia have seen the number of incidents drop for the third

secuestrados para rescate.

La región experimentó un nuevo aumento significativo de la violencia en el último trimestre de 2018. Los buques fueron abordados por piratas fuera de las aguas territoriales, la tripulación secuestrada y llevada a Nigeria retenida para pedir rescate.

En los últimos tres meses de 2018, se registraron 41 secuestros solo en aguas de Nigeria.

Aunque no hubo secuestros de buques en la región de Somalia, los piratas dispararon contra un petrolero “Suezmax” en el Golfo de Adén, así como a un petrolero de productos y a un granelero a unas trescientas millas de la costa de Somalia. Se recomienda seguir manteniendo altos niveles de vigilancia al transitar estas aguas y seguir las últimas recomendaciones de BMP. También es destacable la necesidad de continuar con la presencia de las fuerzas de la Unión Europea e internacionales en la zona del Cuerno de África.

En Indonesia ha disminuido el número de incidentes por tercer año

successive year. The majority of the 36 Indonesian reports were low level opportunistic thefts. Six crew however were taken hostage and threatened.

Attacks off Sabah, eastern Malaysia, continue to be a cause of concern with five crew from two fishing boats reported as kidnapped.

Ten incidents have been reported from the Philippine islands – down from 22 in 2017. Batangas anchorage accounts for five of these.

On the other hand, in July 2018 the EU extended the Somalia Operation Atalanta against piracy 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.

consecutivo. La mayoría de los 36 informes de registrados fueron robos de bajo nivel. Sin embargo, seis tripulantes fueron tomados como rehenes y amenazados.

Los ataques en Sabah, en el este de Malasia, continúan siendo motivo de preocupación; cinco tripulantes de dos barcos de pesca fueron secuestrados.

Se ha informado sobre diez incidentes en las Islas Filipinas, frente a 22 en 2017. Cinco de estos ataques se produjeron en el área de fondeo de Batanga.

Por otra parte, en julio de 2018, la UE extendió la Operación Atalanta contra la piratería en las costas de Somalia hasta finales de 2020 y aprobó la transferencia de la base británica en Northwood a la base española en Rota, a partir del 29 de marzo de 2019.

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 2019, seasonally adjusted GDP rose by 0.2% in the **euro area** (EA19), and by 0.3% in the **EU28** during the fourth quarter of 2018, compared with the previous quarter. In the third quarter of 2018, GDP had grown by 0.1% in the **euro area** and by 0.3% in the **EU28**.*

*Compared with the same quarter of the previous year, seasonally adjusted GDP rose by 1.1% in the **euro area** and by 1.4% in the **EU28** in the fourth quarter of 2018.*

During the fourth quarter of 2018, GDP in the United States increased by 0.6% compared with the previous quarter (after +0.8% in the third quarter of 2018). Compared with the same quarter of the

ECONOMIA

En base a los datos publicados por EUROSTAT (oficina de estadística de la Unión Europea) en marzo de 2019, el PIB ajustado estacionalmente aumentó un 0,2% en la **zona euro** (EA19), y un 0,3% en la **UE28** durante el cuarto trimestre de 2018, en comparación con el trimestre anterior. En el tercer trimestre de 2018, el PIB había crecido un 0,1% en la zona euro, y un 0,3% en la **UE28**.

Comparado con el mismo trimestre del año anterior, el PIB ajustado estacionalmente aumentó un 1,1% en la **zona euro** y un 1,4% en la **UE28** en el cuarto trimestre de 2018.

Durante el cuarto trimestre de 2018, 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 2018). En el mismo trimestre del año anterior, el PIB creció

previous year, GDP grew by 3.1%.

un 3,1%.

*Over the whole year 2018, GDP rose by 1.8% in the **euro area** and by 1.9% in the **EU28**. The annual growth rate for 2017 was +2.4% for both the **euro area** and the **EU28**.*

Durante todo el año 2018, el PIB aumentó un 1,8% en la **zona euro** y un 1,9% en la **UE28**. La tasa de crecimiento anual para 2017 fue de +2,4% tanto para la **zona euro** como para **EU28**.

*Among Member States for which data were available for the fourth quarter of 2018, **Estonia** (+2.2%), recorded the highest growth compared with the previous quarter, followed by **Lithuania** (+1.3%), **Latvia** and **Sweden** (both +1.2%). Decreases were observed in **Greece** and **Italy** (0.1%), while GPD in **Germany** remained static.*

Entre los Estados miembros cuyos datos estaban disponibles para el cuarto trimestre de 2018, **Estonia** (+2,2%), registró el mayor crecimiento en comparación con el trimestre anterior, seguido de **Lituania** (+1.3%), **Letonia** y **Suecia** (ambos +1,2%). Se observaron disminuciones en **Grecia** e **Italia** (0,1%), mientras que el PIB de **Alemania** se mantuvo invariable.

*During the fourth quarter of 2018, household final consumption expenditure rose by 0.2% in the **euro area** and by 0.3% in the **EU28** (after +0.1% and +0.2% respectively in the previous quarter).*

Durante el cuarto trimestre de 2018, el gasto final de los hogares aumentó un 0,2% en la **zona euro** y 0,3% en la **UE28** (tras un +0,1% y +0,2% respectivamente en el trimestre anterior).

*Exports increased by 0.9% in the **euro area** and by 1.1% in the **EU28** (after +0.2% in both zones). Imports increased by 0.5% in the **euro area** and by 0.8% in the **EU28** (after*

Las exportaciones aumentaron un 0,9% en la **zona euro** y un 1,1% en la **UE28** (tras un + 0,2% en ambas zonas). Las importaciones se incrementaron en un 0,5% en la **zona euro** y en un 0,8% en

+1.1% and +0.8%).

*The number of persons employed increased by 0.3% in the **euro area** and by 0.2% in the **EU28** in the fourth quarter of 2018 compared with the previous quarter.*

*Over the whole year 2018, employment rose by 1.5% in the **euro area** and by 1.3% in the **EU28**.*

Among Member States for which data are available for the fourth quarter 2018, Estonia (+1.7%), Finland and Sweden (both +0.8%), as well as Spain and Slovenia (both +0.7%), recorded the highest growth rates in employment compared with the previous quarter. Decreases were observed in Poland (-1.2%), Latvia (-0.6%), Bulgaria and Italy (both -0.2%).

*Based on seasonally adjusted figures, Eurostat estimates that in the fourth quarter of 2018, 239.8 million people were employed in the **EU28**, of whom 158.9 million were in the **euro area**. These are the highest levels of employment ever recorded in both areas. More*

EU28 (tras un+1,1% y un +0,8%).

El número de personas empleadas aumentó un 0,3% en la **zona euro** y un 0,2% en la **UE28** en el último trimestre de 2018 en comparación con el trimestre anterior.

Durante todo el año 2018, el empleo aumentó un 1,5% en la **zona euro** y un 1,3% en la **UE28**.

Entre los estados miembros cuyos datos están disponibles para el cuarto trimestre de 2018, Estonia (+1,7%), Finlandia y Suecia (ambos +0,8%), así como España y Eslovenia (ambos +0,7%), registraron las tasas de crecimiento más altas en el empleo, comparado con el trimestre anterior. Se observaron disminuciones en Polonia (-1,2%), Letonia (-0,6%), y en Bulgaria e Italia (ambas con -0,2%).

Según las cifras ajustadas estacionalmente, Eurostat estima que en el cuarto trimestre de 2018, 239,8 millones de personas estaban empleadas en la **UE28**, de las cuales 158,9 millones lo estaban en la **zona euro**. Estos son los niveles más altos de empleo jamás registrados en ambas

*specifically, the number of persons employed has increased by 10.2 million in the **euro area** and 15.7 million in the **EU28** since the lowest level of employment after the financial crisis in 2013.*

áreas. Más específicamente, el número de personas empleadas ha aumentado en 10,2 millones en la **zona euro**, y 15,7 millones en la **UE28** desde el nivel más bajo de empleo tras la crisis financiera de 2013.

*As for **Spain**, in the whole of the year 2018, the Spanish economy grew by 2.6%, according to The National Institute of Statistics.*

En cuanto a **España**, en el conjunto del año 2018 la economía española creció el 2,6%, según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

The Spanish GDP has grown by 0.6% in the fourth quarter of 2018 with respect to the previous quarter in terms of volume. The year-on-year growth of GDP stood at 2.3%, compared with 2.5% in the previous quarter.

El PIB español registró un crecimiento del 0,6% en el cuarto trimestre de 2018 respecto al trimestre anterior en términos de volumen. El crecimiento interanual del PIB se sitúa en el 2,3%, frente al 2,5% del trimestre anterior.

The value of GPD at current prices for the year 2018 stood at 1,208,248 million euro, representing a nominal variation of 3.6% over the previous year.

El valor del PIB a precios corrientes para el conjunto del año 2018 se sitúa en 1.208.248 millones de Euros, con una variación del 3,6% respecto al año anterior.

In terms of national demand, in Q4, final consumption expenditure increased by 2.0% with respect to the previous year. The Household final consumption expenditure maintained its year-on year growth

En cuanto a la demanda nacional, en el cuarto trimestre, el gasto en consumo final se incrementa un 2,0% respecto al mismo trimestre del año anterior. El gasto en consumo final de los hogares mantiene su crecimiento interanual en

at 2.0%, and General Government final consumption expenditure at 2.2%.

Domestic demand contributed by 2.9 points to GDP growth in 2018, similar to the previous year. Meanwhile, external demand registered a contribution of -0.3 points, four tenths lower than that of 2017.

In terms of external demand, exports of goods and services grew by 1.0% compared to the fourth quarter of 2017. This lower growth was due to a decline in a rate of exports of goods (from 1.5% to -0.3%). However, exports of services experience a 2.1 point increase in their growth rate (from 2.0% to 4.1%).

Imports of goods and services increased by 1.7% with respect to the same quarter of the previous year.

Employment in the economy, in terms of full-time equivalent jobs, increased by 0.6% in the fourth quarter, with respect to the

el 2,0%, y el gasto de las Administraciones Públicas varía un 2,2%.

La demanda nacional contribuye en 2,9 puntos al crecimiento del PIB de 2018, dato similar al del año anterior. Por su parte, la demanda externa presenta una aportación de -0,3 puntos, cuatro décimas inferior a la de 2017.

En cuanto a la demanda externa, las exportaciones de bienes y servicios crecen un 1,0% respecto al cuarto trimestre de 2017. Este menor crecimiento se debe a la disminución de las exportaciones de bienes (del +1,5 % al -0,3%), sin embargo las exportaciones de servicios experimentaron un aumento de 2,1 puntos en el crecimiento (del 2,0% al 4,1%).

Las importaciones de bienes y servicios se incrementaron un 1,7% comparado con el mismo trimestre del año anterior.

El empleo, en términos de puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, aumenta un 0,6% en el cuarto trimestre respecto al trimestre anterior. En

previous quarter. In year-on-year terms, employment increased at a rate of 2.6%, representing an increase of 469 thousand full-time equivalent jobs in one year.

The annual variation of Consumer Price Index (CPI) stood at 1.2% in December 2018, five tenths lower than that recorded in the previous month, mainly as a result of a decrease in fuel prices and lubricants.

The annual rate of Harmonized index of consumer prices (HICP) is also at 1.2%.

The annual change of core inflation (overall index excluding unprocessed food and energy products) remained at 0.9%.

The annual rate of CPI fell in all Autonomous Communities in December as compared with November. The greatest decreases were registered in Castilla-La Mancha and Extremadura with drops of eight and ten tenths respectively. Canarias, Andalucía and La Rioja were the Autonomous

términos interanuales, el empleo aumenta a un ritmo del 2,6%, lo que supone un incremento de 469 mil puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo en un año.

La tasa de variación anual del Índice de Precios de Consumo (IPC) se situó en Diciembre de 2018 en el 1,2%, cinco décimas inferior a la registrada en el mes anterior, principalmente como consecuencia de la bajada de los precios de los carburantes y lubricantes.

El Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) se sitúa igualmente en el 1,2%.

La tasa anual de la inflación subyacente (índice general sin alimentos no elaborados ni productos energéticos) se mantiene en el 0,9%.

La tasa anual del IPC disminuye en todas las comunidades autónomas en diciembre respecto a noviembre. Los mayores descensos se producen en las comunidades de Castilla-La Mancha y Extremadura con bajadas de ocho y siete décimas respectivamente. Canarias, Andalucía y la Rioja son las comunidades donde menos disminuye

Community where the annual rate decreased the least, with a drop of two tenths in the first, standing at 1.4%, and four tenths in the last two, (1%) Andalucía and (1.2%) La Rioja.

As for economic growth forecasts, The International Monetary Fund (IMF) keeps Spain at the forefront of growth in the euro zone, with 2.1% in 2019.

la tasa anual, con un descenso de dos décimas en la primera, situándose en 1,4%, y cuatro décimas en las dos últimas, (1%) Andalucía y (1,2%) La Rioja.

En cuanto a las previsiones de crecimiento, el Fondo Monetario Internacional (FMI) mantiene a España al frente del crecimiento en la zona euro, con un 2,1% para 2019.

SHIPPING INDUSTRY

European shipowners operate one of the largest, youngest and most innovative fleets in the world, made up of all kind of vessels. The EU shipping industry contributes to the annual GPD of the European Union with a total of 147 billion euro.

The UE shipping sector directly employs over 640,000 people working at sea and on shore, and supports over 1.4 million people through indirect and induced employment.

The fleet registered under European Union's flags on January 1, 2019,

INDUSTRIA MARITIMA

Los armadores europeos operan una de las mayores y más modernas e innovadoras flotas del mundo, compuestas por todo tipo de buques. El sector naviero europeo contribuye al PIB anual de la Unión Europea con 147.000 millones de euros.

El sector marítimo europeo emplea directamente a más de 640.000 personas trabajando en la mar y en tierra, generando más de 1,4 millones de empleos, indirectos e inducidos.

La flota abanderada en la Unión Europea, a 1 de enero de 2019,



amounted 349,679 DWT, 250,117 GT, and a total of 8,290 ships (ships of 300 GT and over). In DWT terms, it means 18.58% of the world merchant fleet, according to data from ISL Bremen.

The flag of Malta is in the first position of the EU, and the sixth of the world fleet, with 1,998 vessels, 73.8 million GT and 109.6 million DWT, (5.8% of the world fleet), an increase of 1.8% over the previous year.

Malta is followed by Greece, in the eighth position in the world ranking, with 39.6 million GT and 69.1 million DWT, which represents 3.7% of the world fleet, having decreased its annual tonnage by 4.3%.

Then follows the United Kingdom, (10th in the world ranking), with 735 vessels, and 42.8 million DWT; Cyprus (12th world), with 839 vessels and 33.8 million DWT; and Denmark (13th world), with 504 vessels and 22.4 million DWT. Denmark increased its tonnage by almost 20% over the previous year.

sumaba un total de 349.679 TPM, y 250.117 GT, con 8.290 buques (de 300 GT en adelante). En términos de TPM supone un 18,58% del tonelaje de la flota mercante mundial, según datos del ISL Bremen.

La bandera de Malta ocupa la primera posición de la Unión Europea, y la sexta de la flota mundial, con 1.998 buques, 73,8 millones de GT y 109,6 millones de TPM, (un 5,8% del total mundial), y un incremento del 1,8% respecto al año anterior.

A Malta le sigue Grecia, en la octava posición del ranking mundial, con 39,6 millones de GT y 69,1 millones de TPM, y que representa el 3,7% de la flota mundial, habiendo disminuido su tonelaje anual un 4,3%.

A continuación, le sigue Reino Unido, (10º en la flota mundial), con 735 buques, y 42,8 millones de TPM; Chipre (12ª mundial), con 839 buques y 33,8 millones de TPM; y Dinamarca (13ª mundial), con 504 buques y 22,4 millones de TPM. Dinamarca aumentó su tonelaje casi un 20% respecto al año anterior.

Portugal, with the Madeira Registry, ranks 15th in the world ranking by DWT, with a total of 19.6 million DWT and 517 vessels. Portugal increased its fleet by 43 ships, and 1.4% in DWT, however its GT tonnage decreased.

Portugal, con el Registro de Madeira, ocupa el puesto número 15 en el ranking mundial por TPM, con un total de 19,6 millones de TPM y 517 buques. Portugal aumentó su flota en 43 buques, y un 1,4% en TPM, sin embargo, disminuyó su tonelaje en GT.

Other EU countries such as Italy and Germany saw their fleets decrease, Italy almost 11% and Germany around 15%. Belgium, however, had an increase in its tonnage of 24% over the previous year.

Otros países de la UE como Italia y Alemania vieron decrecer sus flotas, Italia casi un 11% y Alemania alrededor del 15%. Bélgica, sin embargo, tuvo un incremento en su tonelaje del 24% respecto al año anterior.

Spain ranks in the 45th position in the world fleet ranking by DWT, with 2.2 million GT, and 1.7 million DWT.

España se sitúa en el puesto número 45 en el ranking de flota mundial por TPM, con 2,2 millones de GT, y 1,7 millones de TPM.

Greece continued controlling the world's largest merchant fleet in 2018, with 380.3 million dwt, 20% of the world's maritime transport capacity.

Grecia seguía controlando en 2018 la mayor flota mercante del mundo, con 380,3 millones de TPM, un 20% de la capacidad de transporte marítimo mundial.

European countries controlled a total of 17,260 vessels, (39.5% of the world total), and 805.4 million DWT, (43% of the world fleet).

Los países europeos controlaban un total de 17.260 buques, (39,5% del total mundial), y 805,4 millones de TPM, (43% de la flota mundial).

On the other hand, with regard to

Por otro lado, en lo relativo al control de

the control of fuels, emissions and energy efficiency, the European Union, from January 1, 2019, will require ships to call at EU ports a protocol for monitoring, reporting and verification of CO2 emissions.

*As for **Spain**, according to data published by “Puertos del Estado”, **Spanish ports** moved a total of 563.4 million tonnes of goods in 2018, a figure that represents a new record high and that has meant an increase of 3.3% compared to the previous record set in 2017 with 545 million of tonnes.*

Solid bulk traffic, which at 102.3 million tonnes makes up 18.6% of the total goods moved, increased by 0.92%; liquid bulk, at 180.9 million tonnes and 32.8% of the share of goods, grew by 1.5%.

General goods, at 267.5 million tonnes and making up 48.6% of the total goods moved, experienced a growth of 5.95%, making it the type of port traffic with the most outstanding growth.

combustibles, emisiones y eficiencia energética, la Unión Europea, a partir del 1 de enero de 2019, exigirá a los buques que hagan escala en puertos comunitarios un protocolo para el seguimiento, notificación y verificación de emisiones CO2.

En cuanto a **España**, según datos publicados por Puertos del Estado, los **puertos españoles** movieron 563,4 millones de toneladas en 2018, cifra que representa un nuevo máximo histórico y que ha supuesto un incremento del 3,3% respecto al anterior récord establecido en 2017 con 545 millones de toneladas.

El tráfico de graneles sólidos, que con 102,3 millones de toneladas suponen el 18,6% del total de mercancías movidas, se incrementó un 0,92%; los graneles líquidos, con 180,9 millones y el 32,8% de cuota de mercancías, crecieron un 1,5%.

La mercancía general, con 267,5 millones de toneladas, que ya suponen el 48,6% del total de mercancías movidas, aumentó un 5,95%, convirtiéndose en el crecimiento más significativo del tráfico portuario.

The seven main ports, (Algeciras, Valencia, Barcelona, Cartagena, Bilbao, Tarragona and Huelva), moved more than 386 million tonnes. Algeciras continues in the first position with 107 million tonnes, followed at a distance by Valencia (76.6 million), Barcelona (67.8 million), Cartagena (33.7 million), Bilbao (35.7 million), Huelva (33.1 million) and Tarragona (32 million).

Spain is the main logistical platform of southern Europe and the preferred link for goods traffic between Europe and Asia/America/Africa. In 2018, 148 million tonnes were moved in transit through Spanish ports, 85% more than the previous year.

The net total of imports and exports of Spanish maritime trade (excluding goods in transit), was approximately 350 million tonnes, an increase of only 1.5%, compared to 2017. Imports increased by 1.3%, mainly composed of liquid bulks, followed by solid bulks. Exports, on the other hand, decreased by 0.3%,

Los siete puertos principales, (Algeciras, Valencia, Barcelona, Cartagena, Bilbao, Tarragona y Huelva), movieron más de 386 millones de toneladas. Algeciras continúa en el primer puesto con 107 millones de toneladas, seguido a distancia por Valencia (76,6 millones), Barcelona (67,8 millones), Cartagena (33,7 millones), Bilbao (35,7 millones), Huelva (33,1 millones) y Tarragona (32 millones).

España es la principal plataforma logística del Sur de Europa y el enlace preferido para el tráfico de mercancías entre Europa y Asia/América/África. En 2018, se movieron a través de los puertos españoles 148 millones de toneladas en tránsito, un 7,85% más que el año anterior.

El total neto de importaciones y exportaciones del comercio marítimo español (excluyendo las mercancías en tránsito) fue de unos 350 millones de toneladas aproximadamente, un crecimiento de sólo un 1,5%, respecto a 2017. Las importaciones aumentaron un 1,3%, compuestas principalmente por los graneles líquidos, seguido de los graneles sólidos. Las exportaciones, por

due to a decrease in liquid bulks and general cargo.

*As far as the **Spanish fleet** is concerned, according to Anave, on January 1st 2019 the Spanish shipowners controlled 220 merchant ships, with 4.48 million GT and 3.99 million DWT, 9 units more than the previous year, which means an increase in tonnage of 8.9%.*

The fleet operating under Spanish flag, (all of them registered in the Special Registry of the Canary Islands), remained at 115 units, the same as the previous year, while its GTs decreased by 5.5%.

The fleet operated under foreign flags increased by 9 units, up to 105 vessels, with 2.32 million GT and an increase of 26.3%.

In 2018, 8 newly built units with a total of 419,052 GT were added to the controlled fleet. 99.7% of newly built GTs were registered under other European Registers different from REC, which reflects a downward trend in the REC flagged

otra parte, decrecieron un 0,3%, debido a un descenso en los graneles líquidos y la carga general.

Por lo que a la **flota española** se refiere, según fuentes de Anave, a 1 de enero de 2019 los armadores españoles controlaban 220 buques mercantes, con 4,48 millones de GT y 3,99 millones de TPM, 9 unidades más que el año anterior, lo que supone un aumento en tonelaje de arqueo del 8,9%.

La flota que opera bajo pabellón español, (todos ellos inscritos en el Registro Especial de Canarias), se mantuvo en 115 unidades, igual que el año anterior, mientras que sus GTs disminuyeron un 5,5%.

La flota operada bajo pabellones extranjeros aumentó en 9 unidades, hasta 105 buques, con 2,32 millones de GT y un aumento del 26,3%.

En 2018 se incorporaron a la flota controlada 8 buques de nueva construcción con un total de 419.052 GT. El 99,7% de las GTs de nueva construcción se inscribió en registros europeos distintos del REC, lo que indica una tendencia a la baja de la flota

fleet, and an increasing preference of Spanish shipowners for other EU Registers.

This shows, one again, the need to enhance the competitiveness of the Special Registry of the Canary Islands to make it more attractive for Spanish shipowners.

Including vessels registered under the Special Registry of the Canary Islands (Spanish flag), and in other EU Registers, 88.2% of the units and 92.9% of the GT of the total fleet controlled by Spanish shipowners operate under EU(28) flags.

According to the orderbook, in the next three years, Spanish shipowners will receive a total of 14 newbuildings. This represents a total of 598,468 GT, and an investment of about 1,200 million euros.

del REC, y una preferencia creciente de los armadores españoles por otros registros comunitarios.

Ello demuestra, una vez más, la necesidad de potenciar la competitividad del Registro Especial de Canarias para hacerlo más atractivo para los armadores españoles.

Incluyendo los buques inscritos en el REC (bandera española), y en otros registros de la UE, operan bajo pabellones comunitarios el 88,2% de las unidades y el 92,9% de las GT del total de la flota controlada por armadores españoles.

Según los encargos de nueva construcción, en los próximos tres años, los armadores españoles recibirán un total de 14 nuevos buques. Esto supone un total de 598.468 GT, y una inversión total de casi 1.200 millones de euros.

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

ECONOMY

*According to EUSTAT data, the **2018 GDP** balance of the Basque Country closed with an average growth of 2.8%, one tenth lower than that observed in 2017.*

The evolution of employment, measured in full-time equivalent jobs was positive, with an estimated growth of 2.1%, which meant a net increase of more than 19,000 jobs.

Within employment, Construction sector performed best, with an increase of 3.6% compared with the average for 2017. Within the Services sector it stood at 2.1% (the same growth as that registered in 2017), whilst the creation of jobs slowed down in both the industrial sector (+1.7%), and in the primary sector which saw a slight growth of 0.2%.

ECONOMIA

Según datos elaborados por el EUSTAT el balance del PIB del año 2018 de la Comunidad Autónoma de Euskadi cerró con un crecimiento medio del 2,8%, una décima inferior al de 2017.

La evolución del empleo, medido en puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, ha sido positiva, con un crecimiento estimado del 2,1%, que supone una creación neta de más de 19.000 puestos de trabajo.

El mejor comportamiento en el empleo ha sido en el sector de la Construcción, con un crecimiento del 3,6% respecto a la media del año 2017. En el sector de Servicios se situó en el 2,1% (el mismo crecimiento que el año anterior), mientras que la creación de puestos de trabajo se desaceleró tanto en el sector industrial (+1,7%), como en el sector primario, que experimentó un ligero crecimiento del 0,2%.

*In 2018, in terms of **supply**, in 2018 all the main sectors of the economy registered an upward trend. The Construction sector stands out, with an annual growth of 4.3%. It was followed by the Services sector (2.9%), the Primary sector (2.3%), and finally Industry (2.1%). Within Services, the sector with the smallest growth was Public Administration, Education, Health and Social Services (2.4%). The Construction and Services sectors both saw an acceleration in their growth in 2018, whilst Industry and, above all, the Primary sector suffered a deceleration.*

*In terms of **Demand**, shows a growth in Internal Demand of 2.8% which, together with a year-on-year growth of 2.8% in GDP, meant a null contribution from the foreign balance for 2018. That is, the overall positive performance of exports and imports was compensated throughout the year.*

The growth in Internal Demand in 2018 was mainly due to the growth in Gross Capital Formation (up 4.1%, with an increase of 4% in the

Desde el punto de vista de la **oferta**, en 2018 todos los grandes sectores de la economía han registrado un comportamiento expansivo. Destaca, con un crecimiento anual del 4,3%, el sector de la Construcción. Le siguen el sector de Servicios (2,9%), el Primario (2,3%) y, por último, la Industria (2,1%). Dentro de los Servicios, el sector que menos se ha expandido es el de la Administración Pública, Educación, Sanidad y Servicios Sociales (2,4%). El sector de la Construcción y el de Servicios han acelerado su crecimiento en el año 2018, mientras que la Industria y, sobre todo, el Primario han sufrido una desaceleración.

Por el lado de la **Demanda**, se muestra un crecimiento de la Demanda Interna de un 2,8%, que unido a un crecimiento del 2,8% del PIB, implica una aportación nula del saldo exterior en 2018. Es decir, la positiva evolución de las exportaciones y de las importaciones globales se ha compensado a lo largo del año.

El crecimiento de la Demanda Interna en 2018 se debe, principalmente, al crecimiento de la formación bruta de capital (4,1%, siendo el crecimiento del

investment in capital goods and an increase of 4.2% in the others).

Final Consumption Expenditure grew at a slower rate of 2.4%, especially owing to the moderate growth in Public Consumption (1.7%), given that Private Consumption was up 2.6% compared to 2017).

As for the performance of GPD by province for 2018, was positive in the three Provinces: Both Alava and Gipuzkoa grew at a rate of 2.8%, followed by Bizkaia with a rate of 2.7%.

4% en la inversión en bienes de equipo y del 4,2% en el resto).

El Gasto en consumo final ha crecido a un ritmo menor, del 2,4%, especialmente debido al crecimiento moderado del consumo público (1,7%), dado que el consumo privado ha crecido un 2,6% con respecto al año 2017.

En cuanto a la evolución del PIB por Territorios Históricos en 2018, ha sido positiva en los tres Territorios Históricos. Tanto Álava como Gipuzkoa crecen a una tasa del 2,8%, seguida de Bizkaia con un 2,7%.

OUR SHIPPING COMPANIES

As of December 31 2018, the Basque Shipowners Association was composed of 13 companies, owners and / or managers of 87 merchant ships, tugboats and port inner traffic vessels, with a total of 679,769 GT and 1,098,279 TPM.

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

NUESTRAS NAVIERAS

A 31 de diciembre de 2018, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 13 empresas, propietarias y/o gestoras de 87 buques mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 679.769 GT y 1.098.279 TPM.

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 (18 years).

By flags, and excluding vessels engaged in port inner traffic, 29% of the ships are registered under the Special Register of the Canary Islands, another 29% in Isle of Man registry, 12% in Malta, 9% in the International Shipping Register of Madeira, and the rest of the fleet in other registers.

*In March 2018, the “**Monte Udala**”, the first of the four Suezmaxes tankers contracted in 2015 by Ibaizabal Group, was delivered in Navantia, Puerto Real, Cádiz, and incorporated to CEPSA fleet under the modality of time charter, within the program of renewal of its fleet.*

It is the first oil tanker manufactured in Spain in the last 20 years, and has the most advanced optimizations in terms of energy efficiency, cargo transport and safety.

Each of these Suezmaxes is 274 meters long, 48 meters wide and 156,000 DWT. The construction of

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

Por banderas, y excluyendo los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 29% de los buques se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (REC), otro 29% en Isla de Man, un 12% en Malta, el 9% en el Registro Internacional de buques de Madeira, y el resto de la flota en otros registros.

En marzo de 2018 se entregó al Grupo Ibaizabal el “**Monte Udala**”, el primero de los cuatro petroleros Suezmax contratados en 2015, construido en Navantia, Puerto Real, Cádiz, y que se incorpora a la flota de CEPSA bajo la modalidad de time charter, dentro del programa de renovación de su flota.

Se trata del primer petrolero que se fabrica en España en los últimos 20 años, y cuenta con las optimizaciones más avanzadas tanto en eficiencia energética, como de transporte de carga y seguridad.

Cada uno de estos Suezmaxes tiene 274 metros de eslora, 48 metros de manga y 156.000 TPM. La construcción

each of these ships involves more than 725,000 hours of work, and a direct and indirect employment of more than 2,000 people.

*The second tanker of the series, the "**Monte Urbasa**", was delivered by Navantia on July 17, and was built in record time, being also incorporated into the CEPSA fleet under the modality of time charter.*

*The other two oil tankers ordered, "**Monte Urquiola**" and "**Monte Ulia**", will be delivered during 2019, in the months of January and April respectively, and will be chartered to the French oil company TOTAL.*

de cada uno de estos buques supone más de 725.000 horas de trabajo, y un empleo directo e indirecto, de más de 2.000 personas.

El segundo petrolero de la serie, el "**Monte Urbasa**", fue entregado por Navantia el 17 de Julio, construido en tiempo récord, e incorporado igualmente a la flota de CEPSA bajo la modalidad de time charter.

Los otros dos petroleros encargados, "**Monte Urquiola**" y "**Monte Ulia**", serán entregados durante 2019, en los meses de enero y abril respectivamente, y serán fletados a la petrolera francesa TOTAL.



"Monte Udala"



"Monte Urbasa"

*The vessel "**Oizmendi**", formerly named "Monte Arucas", completed its transformation for the supply of Liquefied Natural Gas (LNG) from ship to ship. In this remodeling, two large tanks of 300 m³ have been added, among other equipment, to house the LNG.*

This initiative has been promoted by Itsas Gas, a company owned by the Basque Energy Agency, Naviera Murueta and Ibaizabal Group.

*The "**Oizmendi**" carried out in February, in the Port of Bilbao, the*

El buque "**Oizmendi**", anteriormente llamado "Monte Arucas", finalizó su transformación para el suministro de Gas Natural Licuado (GNL) buque a buque. En esta transformación, se han incluido, entre otros equipos, dos grandes tanques de 300 m³ para albergar el GNL.

Esta iniciativa ha sido impulsada por Itsas Gas, Sociedad participada por el Ente Vasco de la Energía, Naviera Murueta y el Grupo Ibaizabal.

El "**Oizmendi**" realizó en febrero, en el Puerto de Bilbao, la primera prueba

first pilot test of LNG cargo of the Mediterranean and Atlantic Arc, which represents an advance towards a cleaner energy supply for the naval sector. This is the start of a new gas supply service for those ships that operate with natural gas, which currently do not have an extensive refueling network in European ports.

This project is part of the European initiative Core LNGas Hive, which includes two other projects in the Basque Country, to adapt the dock of the Bay Bizkaia Gas regasification plant for small ships, already completed, and the start-up of a natural gas-powered tugboat, led by the Ibaizabal Group, which is being built in Murueta Shipyard.

Itsas Gas has signed a contract with CEPSA to carry out bunkering operations, therefore, the vessel "Oizmendi" has started its commercial activity for the supply of liquefied natural gas and traditional fuels ship-to-ship, in the Port of Huelva.

piloto de carga de GNL del Arco Atlántico y Mediterráneo, que supone un avance hacia un suministro de energía más limpio para el sector naval. Con ello se inicia un nuevo servicio de suministro de gas para aquellos buques que operan con gas natural, y que actualmente no cuentan con una amplia red de repostaje en los puertos europeos.

Este proyecto forma parte de la iniciativa europea Core LNGas Hive, que contempla otros dos proyectos más en Euskadi, la adaptación del pantalán de la regasificadora Bahía Bizkaia Gas para buques de pequeño tamaño, ya finalizada, y la puesta en marcha de un remolcador a gas natural, liderado por el Grupo Ibaizabal, que está siendo construido en Astilleros Murueta.

Itsas Gas ha firmado un contrato con CEPSA para realizar operaciones de bunkering, por lo que el buque "Oizmendi" ha iniciado su actividad comercial para el suministro de Gas natural licuado y combustibles tradicionales a otros buques, en el Puerto de Huelva.



"Oizmendi"

PORT ACTIVITY

*The **Port of Bilbao**, the largest commercial and industrial port of the Basque Country, closed 2018 with a 4% growth in traffic, standing at 35.6 million tonnes, (excluding local traffic and supplies), which represents an increase of 1.4 million tons over the previous year.*

According to data from Bilbaoport the increases occurred in all sections.

Liquid bulks grew by 707.000 tonnes (+4 %), representing half of

ACTIVIDAD PORTUARIA

El **Puerto de Bilbao**, el mayor puerto comercial e industrial del País Vasco cerró 2018 con un crecimiento del tráfico de mercancías del 4%, situándose en 35,6 millones de toneladas (excluyendo tráfico local y avituallamiento), lo que supone un incremento de 1,4 millones de toneladas sobre el año anterior.

Según datos de la Autoridad portuaria de Bilbao, los incrementos se produjeron en todos los apartados.

Los graneles líquidos crecieron en 707.000 toneladas, un 4% más, la

the total traffic increase. General cargo increased by 467,000 tonnes (+5%), setting up a new record, due to the 5% increase of containerized cargo (+343.000 tonnes).

The number of TEUs went up by 5.5% to stand at 638,447 tonnes, thus overcoming the 2014 record.

Conventional traffic also increased by 124,000 tonnes (+4%). There was also an increase in Ro-Ro traffic (+6%), and this traffic now makes up 24% of conventional traffic. Finally, solid bulks also grew by around 5% (+215,000 tonnes).

The main traffic was in crude oil, iron and steel products, natural gas, chemical products and petrol.

However, greatest tonnes increase were seen in crude oil, chemical products, petrol, fuel-oil, natural gas, bio-fuels, non-metallic minerals and iron and steel.

The number of vessels is increased by 70 units (2,925 vessels berthed in total) while the average size

mitad de la subida del tráfico total. La mercancía general, se incrementó en 467.000 toneladas (+5%), un nuevo récord, por el aumento del 5% de la mercancía en contenedor (+343.000 T.)

El número de TEUs creció un 5,5%, situándose en 638.447 T., superando así el récord anterior del año 2014.

La mercancía convencional, por su parte, creció en 124.000 toneladas (+4%). El tráfico ro-ro también se incrementó en un 6% y el 24% de la mercancía convencional corresponde ya a este tipo de tráfico. Por último, los graneles sólidos crecen también en torno al 5% (+215.000 toneladas).

Los principales tráficoes son crudo de petróleo, productos siderúrgicos, gas natural, productos químicos y gasolina.

Los principales crecimientos en toneladas se dieron en crudo de petróleo, productos químicos, gasolina, fueloil, gas natural, biocombustibles, minerales no metálicos y siderúrgicos.

El número de buques se incrementó en 70 unidades (2.925 atraques en total), mientras que el tamaño medio aumentó

increases by 2.6%. This was due to the entry of a greater number of liquid bulks and general cargo ships.

With regard to passengers, 200,631 people entered or departed from Biscay either by ferry or by cruiser (+7.5%), which represents a record.

The ferry, which sails the Port of Bilbao-Portsmouth route three times weekly, made 132 calls, while 59 cruise vessels berthed at the Port of Bilbao.

32% of Port of Bilbao traffic has its origin or destination in the European Atlantic with 17%, and the African Atlantic with 8%.

By countries, the main market is the United Kingdom, both in total traffic and dry cargo.

Turnover rose to 70.6 million euro, representing a 2.6% increase over the previous year's figure of 68.8 million.

Due to its sound financial situation, and in line with its strategy to reduce the cost of goods passing

el 2,6%. Este aumento se debe a la mayor presencia de buques de granel líquido y mercancía general.

En cuanto al tráfico de pasajeros, 200.631 personas han entrado o salido de Bizkaia en ferry o en crucero (+7,5%), lo que supone una cifra récord.

El ferry, que realiza la ruta Puerto de Bilbao-Portsmouth tres veces por semana, ha realizado 132 escalas, mientras que el número de cruceros ha sido de 59.

El 32% del tráfico del Puerto de Bilbao tiene origen o destino Europa Atlántica, le sigue América Atlántico Norte con el 17% y África Atlántica con un 8%.

Por países, el principal mercado es Reino Unido, tanto en tráfico total como en carga seca.

El volumen de negocio ha ascendido a 70,6 millones de euros, frente a los 68,8 millones del ejercicio anterior, lo que representa un incremento del 2,6%.

Gracias a la situación financiera saneada, y en línea con la estrategia de minorar el coste de paso de la

through the Port of Bilbao, until 2022, the Port Authority will continue to gradually apply a reduction of 5.6 million euros in port taxes, which is equivalent to 7.5% of its invoicing, in accordance with its 2018-2022 Strategic Plan.

*The **Port of Pasajes** ended the year 2018 with an increase in total traffic of 5.5%, standing at 3.1 million tonnes.*

Since 2003 with 5.9 million tonnes, up to 2018, Pasaia Port has lost 2.8 million tons.

By type of goods the Port of Pasajes moved in 2018, 995,886 tonnes of dry bulks (+19.35%), 2,092.724 tonnes of general cargo (+0.36%), supplies 25,087 tonnes (-17.71%) and 24,636 tonnes of fresh fishing (-5.21%).

Scrap traffic is recovering, increasing more than 50% compared to the previous year.

The Port of Pasajes is positioned between the main Spanish ports in vehicle traffic, with 254,673 units

mercancía por el Puerto de Bilbao, se continuará aplicando de manera gradual hasta 2022 una bajada de tasas portuarias de 5,6 millones de euros, equivalente al 7,5% de su facturación total, conforme a lo previsto en el Plan Estratégico 2018-2022.

El **Puerto de Pasajes** finalizó el año 2018 con un crecimiento del tráfico de mercancías del 5,5%, alcanzando los 3,1 millones de toneladas.

Desde el año 2003 con 5,9 millones de toneladas hasta 2018, Pasajes ha perdido 2,8 millones de toneladas.

Por tipo de mercancías el Puerto de Pasajes movió en 2018, 995.886 toneladas de graneles sólidos (+19,35%), 2.092.724 T. de mercancía general (+0,36%), 25.087 T. en avituallamiento (-13,71%) y 24.636 T. de pesca fresca (-5,21%).

El tráfico de chatarra se va recuperando, aumentado más del 50% respecto al año anterior.

Pasajes se ha situado entre los principales puertos españoles en el tráfico de vehículos, con 254.673

moved in 2018, being the main countries to export, United Kingdom, Belgium, Germany and the Netherlands.

unidades en 2018, siendo los principales países a los que exporta Reino Unido, Bélgica, Alemania y Países Bajos.

As for the number of ships that docked in the Port of Pasajes, it was 911, compared to 865 of the previous year.

En cuanto al número de buques que atracaron en el puerto de Pasajes, fue de 911, frente a los 865 del pasado año.

*With regard to the autonomous ports, the **Port of Bermeo** moved in 2018 a total of 239,024 tonnes, of which 129,786 tonnes corresponded to steel products, 66,520 tonnes to wood and paper, being these two traffics the most significant for this port.*

En lo referente a los puertos autonómicos, el **Puerto de Bermeo** movió en 2018 un total de 239.024 toneladas, de las cuales 129.786 correspondían a productos siderúrgicos, y 66.520 a maderas y papel, siendo estos dos tráfico los más significativos para este puerto.

The number of vessel that entered the port was 90, with a total of 253,832 GT.

El número de buques entrados en el puerto fue de 90, con un total 253.832 GT.

DINÁMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS



ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

La Asociación de Navieros Vascos celebró su Junta General de Asociados el día 26 de Junio, en el Museo Marítimo Ría de Bilbao, donde tuvo lugar a continuación un acto con motivo de la celebración del XXV Aniversario de Colaboración entre el Gobierno Vasco y la Asociación en los programas de formación práctica de los profesionales de la Marina Mercante, que contó con la participación, entre otros, del Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes del Gobierno Vasco, D. Antonio Aiz.



A la finalización del acto, se celebró un almuerzo en el Hotel NH Collection Villa de Bilbao, donde el Sr. Presidente de la Asociación, Don Alejandro Aznar, procedió a dar lectura del Saludo de la Memoria 2017. La Memoria se encuentra disponible en la página web de la Asociación: www.anavas.es.

El tradicional Almuerzo de Navidad tuvo lugar el día 21 de diciembre de 2018 en las instalaciones del Museo Marítimo Ría de Bilbao, tras la celebración de la Junta Directiva de la Asociación en el mismo lugar.

Previamente se celebró una Misa en la Capilla de la Santa y Real Casa de Misericordia, oficiada por Don José Luis Villacorta.



Almuerzo de Navidad 2018 – Museo Marítimo Ría de Bilbao

GERENCIA DE LA ASOCIACIÓN

La gerencia de la Asociación durante el año 2018 ha sido como se detalla a continuación:

Secretario General: D. Santiago Bilbao Chopitea.

Gestión y Administración: D^a Itziar Otxoa Ortega.

D^a M^a del Carmen Martínez Moya.

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2018

GOBIERNO VASCO

La Asociación mantiene una estrecha relación con los responsables del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, principalmente con sus representantes, D. Antonio Aíz, Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes, y los responsables de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, su Director D. Aitor Etxebarria, D. Juan José Olabarria, responsable de Asuntos Marítimos y D. Asier Madariaga de la Escuela de Administración Marítima.

La Asociación de Navieros Vascos viene desarrollando, desde el año 1993, en colaboración con el Gobierno Vasco, un programa para el fomento y desarrollo de la Marina Mercante, principalmente para la formación de los futuros profesionales del Sector, gestionando el embarque de Alumnos de las Escuelas de Náutica 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 2018 se han llevado a cabo un total de 85 embarques, de los cuales 60 correspondieron a Alumnos/as de puente, y 25 a Alumnos/as 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 el Gobierno Vasco desde el año 1993 al año 2018, alcanzando en la actualidad un total de 2.030 embarques.

**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2018**

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
2018	60	25	85
TOTAL 1993-2018	1.270	760	2.030

El día 26 de Junio de 2018, la Asociación celebró un acto conmemorativo del “XX Aniversario de colaboración entre el Gobierno Vasco y la Asociación de Navieros Vascos en los programas de formación práctica de los profesionales de la Marina Mercante”, que tuvo lugar en el Museo Marítimo Ría de Bilbao, en el que intervinieron



el Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes, D. Antonio Aiz, el Presidente de la Asociación, D. Alejandro Aznar, D. José Ignacio Uriarte, Subdirector de Enseñanzas Náuticas de la Escuela de Ingeniería de Bilbao, y D^a Susana Díaz, Capitán de la Marina Mercante. A dicho acto asistieron numerosos representantes del Sector.

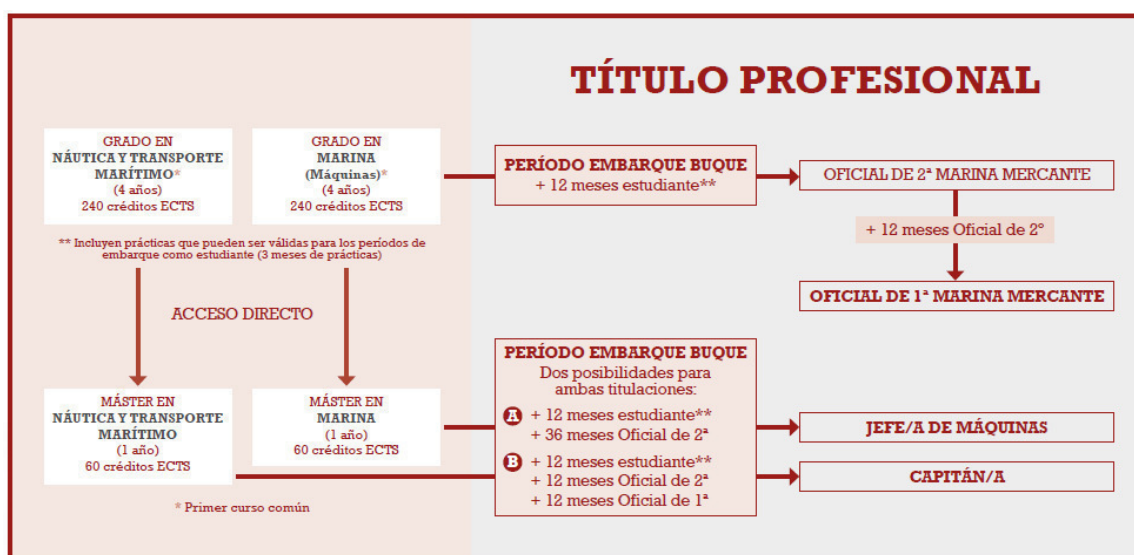


UNIVERSIDAD DEL PAIS VASCO (UPV-EHU) ESCUELA DE NÁUTICA Y MÁQUINAS NAVALES – ESCUELA DE INGENIERÍA DE BILBAO.

Nuestra Asociación y la Escuela de Náutica de Bilbao, actualmente perteneciente a la Escuela de Ingeniería, han mantenido siempre una vinculación muy importante de colaboración para la formación de los futuros profesionales.

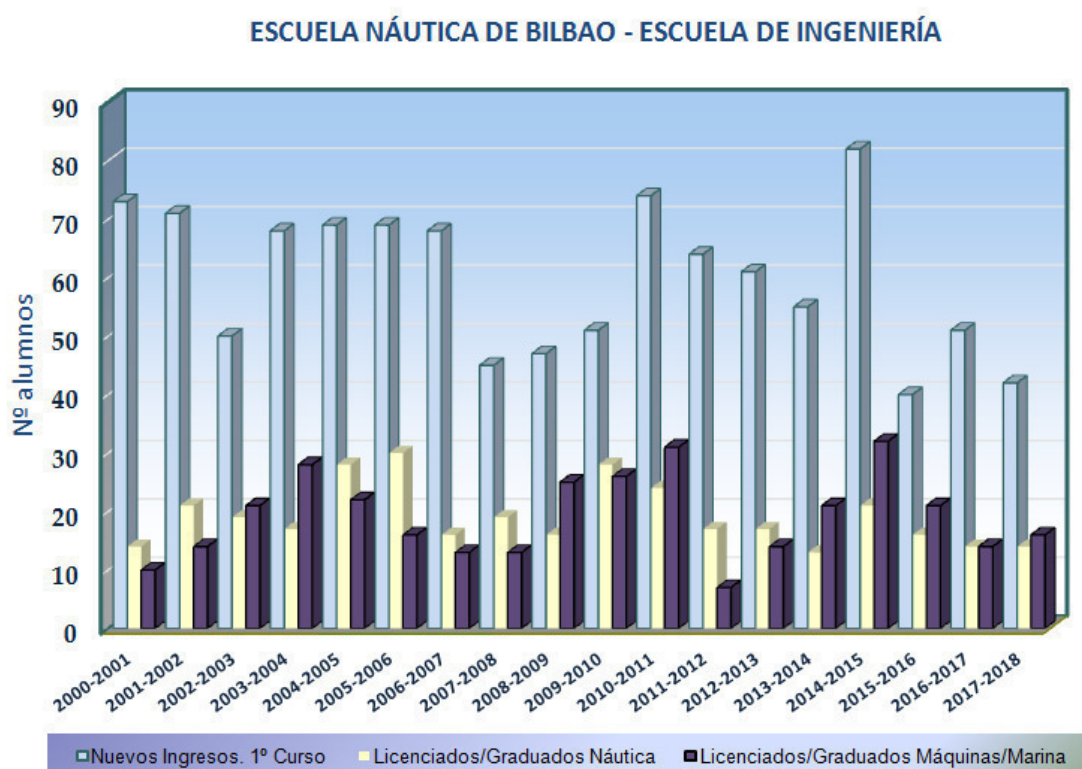
En la Escuela se imparten actualmente el Grado en Marina (anteriormente Máquinas Navales), y Grado en Náutica y Transporte Marítimo (antigua Náutica), que requieren prácticas obligatorias para la obtención de los títulos tanto académicos como profesionales.

Nuestras empresas asociadas participan activamente, 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.



La Escuela de Náutica de Bilbao registró en el curso 2017 - 2018 un total de 42 nuevos ingresos, (24 de Náutica y Transporte Marítimo y 18 de Marina).

En 2018 el número de Graduados/as en Náutica fue de 14 al y el de Graduados/as en Marina fue de 16.



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 Puertos y Asuntos Marítimos, Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, 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 se encarga del reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales del transporte marítimo, principalmente mediante la organización e impartición de cursos de formación para titulados y profesionales del sector.

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.

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, Contaminación, e Inspección Marítima, Normativa Marítima y Cooperación Internacional, y mantiene una estrecha relación con la Capitanía Marítima de Bilbao, resultando de gran interés para nuestros asociados su colaboración y participación en los asuntos requeridos.

ACTIVIDAD DIVULGATIVA Y OTRAS ACTUACIONES

Durante el año 2018 la Asociación de Navieros Vascos ha desarrollado su labor informando 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 ha asistido y participado en diversos foros y eventos del sector, representada por su Secretario General principalmente.

Entre ellos, hacemos especial mención a la participación de ANAVAS en el encuentro “World Maritime Week – Sinaval 2019”, celebrado en el BEC en el mes de febrero de dicho año, cuyo desarrollo recogeremos más detalladamente en nuestra próxima memoria correspondiente a 2019.

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 asimismo 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.

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 01.01.2019

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>Moraimé</i>	Carga seca y portacontenedores	5.574	7.575
	TOTAL	5.574	7.575

GASNAVAL, S.A.

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

NAVIERA GALDAR, S.A.

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



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

IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.
(Grupo Ibaizabal)

➤ **CIA. DE REMOLCADORES IBAIZABAL, S.A.**

<i>Alai</i>	Remolcador	125	83
<i>Galdames</i>	Remolcador	330	197
<i>Gatika</i>	Remolcador	330	197
<i>Urgozo</i>	Buque recogida de vertidos	149	315
<i>Ibaizabal Seis</i>	Remolcador	340	190
<i>Ibaizabal Ocho</i>	Remolcador	428	100
<i>Ibaizabal Once</i>	Remolcador	708	413
<i>Ibaizabal Catorce</i>	Remolcador	357	205
TOTAL		2.767	1.700

➤ **FLOTANOR**

<i>Ibaizabal Siete</i>	Remolcador	785	736
<i>Ibaizabal Diez</i>	Remolcador	708	413
<i>Sertosa Treinta y Cuatro</i>	Remolcador	785	705
TOTAL		2.278	1.854

➤ **IBAIGOL MARITIME, L.T.D.**

<i>Alice One</i>	Remolcador	1.373	1.030
TOTAL		1.373	1.030

➤ **REMOLQUES Y NAVEGACIÓN, S.A.**

<i>Cambrils</i>	Remolcador	340	212
<i>Poblet</i>	Remolcador	340	181
<i>Gernika</i>	Remolcador	330	197
<i>Getxo</i>	Remolcador	330	197
TOTAL		1.340	787

➤ **NAVIERA ALTUBE, S.L.**

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

<i>ARMADORES Y BUQUES</i>	<i>TIPO DE BUQUE</i>	<i>G.T.</i>	<i>T.P.M.</i>
---------------------------	----------------------	-------------	---------------

➤ **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>Ibaizabal Cuatro</i>	Remolcador	430	356
<i>Ibaizabal Cinco</i>	Remolcador	340	205
<i>Ibaizabal Nueve</i>	Remolcador	428	100
<i>Ibaizabal Doce</i>	Remolcador	297	249
<i>F. Sulla</i>	Remolcador	260	167
<i>Ereaga</i>	Lancha	19	-
<i>Parrulo</i>	Lancha	17	-
TOTAL		3.825	3.545

➤ **IBAIZABAL TANKERS**

<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	152.000
<i>Monte Urbasa</i>	Buque tanque	80.900	152.000
<i>Monte Urquiola</i>	Buque tanque	80.900	152.000
TOTAL		484.274	925.053

ITSAS GAS BUNKER SUPPLY, S.L.

<i>Oizmendi</i>	Buque tanque	2.036	3.180
TOTAL		2.036	3.180

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 Reali</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	3.802
<i>Bahía Tres</i>	Petrolero de productos	4.699	6.920
<i>Green Cádiz</i>	Petrolero de productos	1.750	2.845
TOTAL		8.650	13.567

NAVIERA MURUETA, S.A.

<i>Laga</i>	Carga seca y portacontenedores	3.911	5.604
<i>Laida</i>	Carga seca y portacontenedores	3.911	5.604
<i>Medal</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.950
<i>Muros</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.950
<i>Albiz</i>	Carga seca y portacontenedores	3.995	5.658
<i>Anzoras</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.658
<i>Ura</i>	Carga seca y portacontenedores	5.335	7.508
<i>Sua</i>	Carga seca y portacontenedores	5.335	7.508
TOTAL		32.471	47.440

RODIA CANTABRICA, S.L.

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

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

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

EMPRESAS SIN FLOTA

* AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

MIEMBROS ASOCIADOS COLABORADORES

* BULK TRADING, S.L.

13 EMPRESAS

87 BUQUES

752.809 GT

1.245.610 TPM



FUENTES DE INFORMACIÓN

SOURCES OF INFORMATION

- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS EUROPEOS
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
- ❖ BIMCO
- ❖ CLARKSONS RESEARCH
- ❖ DYNAMAR
- ❖ DIRECCIÓN DE PUERTOS Y ASUNTOS MARÍTIMOS. GOBIERNO VASCO
- ❖ EIA - ADMINISTRACIÓN DE INFORMACIÓN ENERGÉTICA EE UU
- ❖ EUSTAT - INSTITUTO VASCO DE ESTADÍSTICA
- ❖ EUROSTAT - OFICINA ESTADÍSTICA DE LA UE
- ❖ IMB – INTERNATIONAL MARITIME BUREAU
- ❖ INE- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA
- ❖ FMI - FONDO MONETARIO INTERNACIONAL
- ❖ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS OF BREMEN
- ❖ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
- ❖ OMI - ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
- ❖ PUERTO DE BILBAO
- ❖ PUERTOS DEL ESTADO

