

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2019

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 2019**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2019
- 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 2019**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2019
- 9.- **RELACIÓN DE BUQUES POR EMPRESAS**
LIST OF SHIPS BY COMPANIES
- 10.- **FUENTES DE INFORMACIÓN**
SOURCES OF INFORMATION



SALUDO DEL PRESIDENTE

Estimados asociados:

En esta ocasión os dirijo mi saludo no como yo quisiera, que es en vuestra compañía, sino desde las páginas de la memoria anual de nuestra asociación, ya que por los derroteros por los que esta pandemia producida por el virus COVID-19 nos está conduciendo, hacen que no nos hayamos podido reunir con las suficientes garantías de salud, como habitualmente lo hacemos todos los años por estas fechas y así, como otras veces, poder disfrutar juntos de una armoniosa y agradable jornada.

Me gustaría saludar también desde estas líneas a la comunidad marítima, a todas las personas que habitualmente nos acompañan, y especialmente a la representación del Gobierno Vasco que tradicionalmente nos suele honrar con su presencia durante este día.

Espero, y es mi deseo, que este hecho sea una excepción en nuestra tradición, y pronto podamos volver a nuestros encuentros habituales.

Antes de nada recordar a nuestro querido compañero y “Old Fellow” Daniel Azcárate, que nos dejó en el mes de octubre pasado, descanse en paz.

La influencia que está teniendo esta pandemia sobre la humanidad, no solamente es desastrosa en el aspecto sanitario, sino que también afecta sobremanera a las áreas económicas y sociales.

Las perspectivas del Fondo Monetario Internacional sobre el crecimiento económico mundial para el año 2020, eran de una brusca caída del PIB del 3%, bajo el supuesto de que los efectos negativos de la Pandemia del COVID-19 se replegaran en el segundo semestre del año. Sin embargo este pronóstico está sujeto a una extrema incertidumbre, aún pendiente de la evolución de la misma.

En cuanto a las previsiones económicas de Europa, la Unión Europea prevé una caída del PIB del 7,7% en la zona euro, y del 7,4% en el total de los países europeos.

La Unión Europea, en línea con las previsiones del Gobierno español, prevé una contracción del PIB para España por encima del 10 %, y una tasa de paro en torno al 20%.

En cuanto al País Vasco, según las previsiones del Gobierno Vasco, el PIB caerá cerca del 8,7%, y como consecuencia, una pérdida neta de 68.000 puestos de trabajo.

Como muestra de lo que está sucediendo, según declaraciones de la Autoridad Portuaria de Bilbao, la caída del tráfico en el Puerto de Bilbao ya registraba en mayo de 2020 un 5,5% menos que en el mismo periodo de 2019. Lo que se evidencia en el tráfico de pasajeros que este año tenía previsto batir su récord, hasta el día de hoy no ha habido ningún crucero que haya recalado el Puerto de Bilbao, y las previsiones no son nada halagüeñas.

En lo referente a lo acontecido durante el año 2019, 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 2019, el crecimiento de la economía mundial se desaceleró en el último semestre, según el Fondo Monetario Internacional, disminuyendo al 2,9% frente al 3,6% del año anterior, debido a una serie de factores, como la incertidumbre en torno a las políticas comerciales, y tensiones geopolíticas de las principales economías de mercados emergentes.

La tasa de crecimiento de las economías avanzadas se situó en el 1,7% frente al 2,2% de 2018. El crecimiento de EE. UU. se redujo del 2,9% al 2,3%, y el de Japón fue del 0,7%. La economía China, por otro lado, decreció del 6,7% en 2018 al 6,1% en 2019.

El PIB de la Zona Euro creció un 1,2% en 2019 frente al 1,9% de 2018, mientras que España cerró el año con un crecimiento en torno al 2%.

En 2019, el comercio marítimo mundial creció el 1% alcanzando los 11.900 millones de

toneladas aproximadamente. Esta cifra supone 1,6 toneladas de carga transportada por persona a nivel mundial, el doble que en 1990, tomando como fuente a Clarksons.

Aunque el crecimiento de la flota se ha moderado en los últimos años, la flota mundial es todavía un 70% mayor que al comienzo de la crisis financiera de 2008.

En los últimos veinte años, la capacidad de transporte de la flota marítima mundial ha aumentado un 150% a casi 2.000 millones de TPM (toneladas de peso muerto).

En 2019, la flota mercante mundial creció un 4,3% en TPM (según ISL-Bremen), el mayor crecimiento en los últimos 5 años. Las entregas de buques nuevos aumentaron un 23%, (1.445 buques con 97,4 millones de TPM. La cartera de pedidos mundial se mantiene en el nivel más bajo de los últimos veinte años, sumando a principios de 2020, 2.677 buques mercantes, con un total de 184 millones de TPM, y 72 millones de GTs, una disminución del 11,6% en GTs.

Durante el año 2019 se reciclaron 442 buques mercantes, con un total de casi 15 millones de TPM, una disminución interanual del 51%. El 49% del tonelaje desguazado correspondía a buques graneleros, y sólo el 26% a buques tanque, con un aumento significativo del desguace de buques portacontenedores. La edad media de los buques desguazados sigue siendo alta, 30,5 años.

Por sectores, en los buques graneleros el segmento “Capesize” aumentó sus fletes un 11%; el resto de segmentos se debilitó debido a las tensiones comerciales entre EE UU y China, y los armadores respondieron posponiendo entregas de nuevos buques y retirando flota del mercado para la instalación de “scrubbers”.

El Baltic Dry Index (BDI) alcanzó en septiembre su punto más alto del año con 2.518 puntos.

El mercado de buques tanque se fortaleció considerablemente, sobre todo en el segmento VLCC. En los primeros meses se lograron buenos resultados debido a la fuerte demanda, sin embargo a medida que avanzó el año fueron gradualmente debilitándose. Los fletes medios anuales para Suezmaxes y Aframax aumentaron en un 92% y un 62% respectivamente con respecto a 2018.

El precio del petróleo Brent alcanzó un mínimo anual de 55 US\$/barril, llegando a su cota máxima diaria de 75 US\$ a finales de abril.

En lo relativo a los datos de España, los puertos españoles movieron en 2019 un total de 564,6 millones de toneladas, (incluido pesca, avituallamiento y tráfico interior), un nuevo récord histórico, con un crecimiento medio del 3% durante la última década.

La flota controlada por armadores españoles contaba con 218 buques mercantes y más de 5 millones de GT (4,67 millones de TPM).

En el Registro Especial de Canarias (REC), continúa siendo patente la necesidad de medidas que mejoren su competitividad y lo pongan a nivel de otros registros europeos que han aumentado sensiblemente su capacidad, como Madeira ó Malta. En este sentido el Ministerio de Transportes ha encargado unos estudios para la adecuación del mismo a los estándares que se ven en los segundos registros europeos punteros, quedando a la espera de que se emprendan las medidas que hagan eficaz este registro.

Con respecto a la piratería, en 2019 se redujo a nivel mundial, pero aumentó significativamente en algunas zonas como el Golfo de Guinea. A nivel mundial se registraron un total de 162 incidentes de piratería marítima y robo a mano armada, frente a los 201 incidentes registrados en 2018. En el Golfo de Guinea se registraron 64 incidentes, con un aumento de más del 50% en el número de tripulantes secuestrados, y continuaban aumentando de forma significativa los ataques en esta zona en el transcurso de 2020.

Por otro lado, el sector marítimo se enfrenta a partir del 1 de enero de 2020 a la normativa de la OMI, “IMO 2020” sobre el nuevo límite del 0,5% de contenido de azufre en los combustibles marinos fuera de las zonas de control de emisiones (ECAs).

Esta normativa, que ya está en pleno vigor, ha llevado a los armadores a adoptar distintas medidas para su cumplimiento, en función del tipo de buques. Algunos han optado por el uso de “scrubbers” (depuradores de gases), que supone además del costo de la maquinaria, los gastos de instalación y acondicionamiento, así como la paralización del buque para su montaje.

Otros armadores han optado por el uso de combustibles de bajo contenido de azufre, teniendo que adaptarse las refinerías a la elaboración y suministro de este tipo de combustibles. Esto supuso que a primeros de 2020 este tipo de combustible fuera un 60% más caro que el convencional IFO 380 más utilizado por las flotas, aunque posteriormente, debido a las tensiones entre los países productores, los precios del petróleo han sufrido una variación importante a la baja que lógicamente ha repercutido en los precios de los combustibles.

Por último, en lo concerniente a nuestra Asociación, durante el año 2019 la flota asociada aumentó en 229.628 GT, y 445.190 TPM, un aumento de tonelaje debido principalmente a la incorporación de los tres nuevos buques tanque del Grupo Ibaizabal “Monte Urquiola”, “Monte Ulía” y “Monte Serantes”, este último a finales de año.

A 31 de diciembre de 2019, la Asociación de Navieros Vascos contaba con un total de 13 empresas asociadas propietarias y/o gestoras de buques, y 88 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 909.397 GT y 1.543.469 TPM.

La edad media de nuestros buques asociados se sitúa en torno a 11 años, significativamente por debajo de la media mundial.

Un año más, la Asociación ha llevado a cabo con el apoyo y colaboración del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, el programa a través del cual gestiona el embarque de Alumnos y Alumnas procedentes de las Escuelas Superiores de la Marina Civil, (actualmente de Ingeniería) en los buques asociados, con objeto de realizar las prácticas obligatorias para la obtención del título académico y/o profesional de la Marina Mercante, contribuyendo así a la formación de profesionales cualificados.

A través de este programa, durante el año 2019 se han llevado a cabo un total de 114 embarques, 82 de puente y 32 de máquinas, lo que supone un aumento del 30% respecto a 2018, acumulando desde que se inició el programa en el año 1993 hasta el 31 de diciembre de 2019, un total de 2.144 embarques.

Además de esto, en 2019 iniciamos un programa de visitas a los centros escolares con objeto de fomentar las vocaciones de las profesiones marítimas entre los estudiantes. Lamentablemente, debido a la situación actual se ha visto suspendido momentáneamente, pero esperamos retomarlo una vez la actividad académica vuelva a la normalidad.

Y para finalizar, quiero expresar el agradecimiento a las autoridades del Gobierno Vasco por su inestimable apoyo a la formación de marinos, y a los miembros de la Asociación por su colaboración.

Alejandro Aznar Sainz

Presidente de la Asociación de Navieros Vascos.

ÓRGANOS DE GOBIERNO DURANTE 2019

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^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 2019

- **ALBACORA, S.A.**
- **ATLANTICO SHIPPING, S.L.**
- **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**
- **BULK TRADING, S.L.**
- **GASNAVAL, S.A.**
- **IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.**
- **ITSAS GAS BUNKER SUPPLY, 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 Ibarraerri
Ituriondo, 18, Edificio A-1
48940 **LEIOA (BIZKAIA)**
Teléfono: 94-479 56 00 - *Fax:* 94-416 73 16
e-mail: gasnaval@gasnaval.com

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>



ITSAS GAS BUNKER SUPPLY, S.L.

Dirección: Muelle Tomás Olabarri, 4-5º
48930 **LAS ARENAS-GETXO (BIZKAIA)**
Teléfono: 94-464 51 33

LAURITZEN KOSAN

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

MURELOIL, S.A.

Dirección: Virgen del Carmen, 51 – Entreplanta D
11202 **ALGECIRAS (CADIZ)**
Teléfono: 956-58 76 93 - *Fax:* 956- 58 72 88
e-mail: mureloil@murueloil.com

NAVIERA GALDAR, S.A.

Dirección: Reina Zubi, 6 -1º
48370 **BERMEO (BIZKAIA)**
Teléfono: 94-688 18 04 - *Fax:* 94-688 54 23
e-mail: galdar@euskalnet.net

NAVIERA MURUETA, S.A.

Dirección: San Vicente, 8
Edificio Albia, I-9ª Planta
48001 **BILBAO**
Teléfono: 94- 600 40 60 - *Fax:* 94-424 70 71
e-mail: navieramurueta@navieramurueta.com
Web: [http:// www.navieramurueta.com](http://www.navieramurueta.com)

RODIA CANTABRICA, S.L.

Dirección: Alcalá, 65
28014 **MADRID**
Teléfono: 91- 701 49 21 - *Fax:* 91-701 49 28
e-mail: operations@bergeshipbrokers.com

UROLA SHIPPING, S.L.U.

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



A 31 de diciembre de 2019 la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 13 empresas, propietarias y/o gestoras de 88 buques (mercantes, remolcadores y de tráfico interior), que suman un total de 909.397 GT y 1.543.469 TPM.

Las variaciones producidas en el año 2019 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2019

EMPRESAS

- **ITSAS GAS BUNKER SUPPLY, S.L.**

BUQUES

- **“MONTE URQUIOLA”** – Buque tanque – 80.900 GT – 152.000 TPM
(*Ibaizabal Management Services, S.L.*).
- **“MONTE ULÍA”** – Buque tanque – 80.900 GT – 152.000 TPM
(*Ibaizabal Management Services, S.L.*).
- **“MONTE SERANTES”** – Buque tanque – 80.900 GT – 152.000 TPM
(*Ibaizabal Management Services, S.L.*).
- **“IBAIZABAL CATORCE”** – Remolcador – 357 GT – 205 TPM
(*Ibaizabal Management Services, S.L.*).
- **“OIZMENDI”** (ex- “Monte Arucas”) – Buque tanque – 2.036 GT – 3.180 TPM
(*Itsas Gas Bunker Supply, S.L.*).
- **“BLUE VEGA”** – Buque tanque – 2.754 GT – 3.928 TPM
(*Mureloil, S.A.*).

TOTAL ALTAS 2019: 6 BUQUES - 247.847 GT // 463.313 TPM

BAJAS DURANTE 2019

EMPRESAS

- GLOBALGAS, S.A.

BUQUES

- “CELANOVA” – LPG – 7.666 GT – 7.300 TPM
(Globalgas, S.A.).
- “TELMA KOSAN” – LPG – 4.317 GT – 5.771 TPM
(Gasnaval, S.A.).
- “RÍO IBAIZABAL” – Gabarra – 832 GT
(Ibaizabal Management Services, S.L.).
- “MONTE ARUCAS” – Buque de recogida de residuos, salvamento y antipolución –
1.786 GT - 3.180 TPM
(Ibaizabal Management Services, S.L.).
- “PLATTE REEFER” – Frigorífico – 3.649 GT – 4.298 TPM
(Albacora, S.A.).

TOTAL BAJAS 2019: 5 BUQUES - 18.250 GT // 20.549 TPM

Al final de esta memoria se publica la relación de armadores y buques con la flota asociada actualizada a fecha 1 de enero de 2020.



DINÁMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS



ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

ECONOMY

According to the International Monetary Fund, world economic activity grew by 2.9% in 2019.

Economic activity in the second half of the year was weighed down by uncertainty around trade policies, and geopolitical tensions in the main emerging market economies, especially manufacturing and trade.

In the third quarter of 2019, growth across emerging market economies (including India, Mexico, and South Africa) was weaker than expected, largely due to country-specific shocks which slowed domestic demand.

The advanced economy group slowed broadly, as anticipated (mostly reflecting softer growth in the US after several quarters of

ECONOMÍA

Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), la actividad económica mundial creció un 2,9% en 2019.

La actividad económica en el segundo semestre se vio lastrada por la incertidumbre en torno a las políticas comerciales, y las tensiones geopolíticas de las principales economías de mercados emergentes, en especial la manufactura y el comercio.

En el tercer trimestre de 2019, el crecimiento en las diferentes economías de mercados emergentes (entre ellas India, México y Sudáfrica) fue más lento de lo previsto, debido en gran parte a las perturbaciones específicas de cada país, que frenaron la demanda interna.

En las economías avanzadas la desaceleración fue generalizada, según lo previsto (sobre todo debido al crecimiento moderado en EEUU tras

above-trend performance).

Despite continued job creation (in some cases, in the context of unemployment rates already at record lows), core consumer price inflation remained muted across advanced economies. It softened further across most emerging market economies amid more subdued activity.

Weak demand lowered metals and energy prices, which kept a lid on headline inflation.

The favorable news about economic relations between the United States and China and the diminished fears of a hard Brexit stimulated investors' risk.

On the other hand, increasing tariff barriers between the United States and its trading partners, in particular China, has hurt business attitudes and has exacerbated the cyclical and structural slowdowns that have been occurring in many economies over the past year.

According to the IMF the advanced

various trimestres de tendencia alcista).

A pesar de la continua creación de empleo (en algunos casos con tasas de desempleo ya en mínimos históricos), la inflación subyacente de los precios al consumo se mantuvo baja en las economías avanzadas. Se suavizó aún más en la mayoría de las economías de mercados emergentes en medio de una actividad más moderada.

El debilitamiento de la demanda redujo los precios de los metales y de la energía, lo que controló la inflación.

Las noticias favorables acerca de las relaciones económicas entre EEUU y China y la disminución de los temores de un “Brexit” duro estimularon a los inversores a asumir mayores riesgos.

Por otro lado, el aumento de las barreras arancelarias entre EEUU y sus socios comerciales, en particular China, ha perjudicado la actitud empresarial y ha agravado las desaceleraciones cíclicas y estructurales que han estado ocurriendo en muchas economías a lo largo del último año.

Según el FMI las economías avanzadas

economies showed a growth of 1.7% in 2019. The growth of the USA was 2.3%, and Japan 0.7%.

The GDP of the Euro Area grew by 1.2% in 2019, compared to 1.9% in 2018. Spain closed the year with GDP growth of 2%, France grew by 1.3%, and Germany and Italy 0.6% and 0.3% respectively.

Emerging Market and Developing Economies grew by 3.7%. China grew by 6.1% and India 4.2%. The growth of Brazil was 1.1%, and Mexico had a negative growth of (-0.1%).

WORLD ECONOMIC OUTLOOK

The International Monetary Fund, in the projections issued in April 2020 estimates that, as a result of the Coronavirus pandemic (COVID-19), the world economy will suffer a sharp decline of 3% in 2020, much worse than the one that occurred during the 2008–09 financial crisis, all under the assumption that in most countries the pandemic and

presentaron un crecimiento del 1,7% en 2019. El crecimiento de EEUU fue del 2,3%, y el de Japón el 0,7%.

el PIB de la Zona Euro creció un 1,2%, en 2019, frente al 1,9% de 2018. España cerró el año con un crecimiento del PIB del 2%, Francia creció un 1,3%, y Alemania e Italia un 0,6% y 0,3% respectivamente.

Las economías de mercados emergentes y en desarrollo crecieron un 3,7%. China creció un 6,1% e India el 4,2%. El crecimiento de Brasil fue del 1,1%, y México tuvo un crecimiento negativo de (-0,1%).

PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

El Fondo Monetario Internacional, en sus previsiones del mes de abril de 2020 estimaba que, a consecuencia de la pandemia del Coronavirus (COVID-19), la economía mundial sufrirá una brusca caída del 3% en 2020, mucho peor que la que se produjo durante la crisis financiera de 2008–09, todo ello bajo el supuesto de que en la mayoría de los países la pandemia y la



the necessary containment will peak in the second quarter and that they will retract in the second half of the year.

The world growth forecast is subject to extreme uncertainty, which depends on many factors, such as the course of the pandemic, the effectiveness of its containment, supply disruptions, repercussions of the tightening of world financial markets, volatility of commodity prices, etc.

The IMF warns that important fiscal, monetary and financial market measures need to be implemented to help maintain the economy and gradually recover it.

The fiscal response in the affected countries has been swift and considerable in many advanced economies (such as Australia, France, Germany, Italy, Japan, Spain, the United Kingdom, and the United States). Many emerging and developing market economies (such as China, Indonesia, and South Africa) have also started to provide or have announced significant fiscal

contención necesaria llegarán a su punto máximo en el segundo trimestre y que se replegarán en el segundo semestre.

El pronóstico de crecimiento mundial está sujeto a una extrema incertidumbre, que depende de múltiples factores, como la trayectoria de la pandemia, la eficacia de su contención, las perturbaciones de la oferta, repercusiones del endurecimiento de los mercados financieros, volatilidad de los precios de las materias primas, etc.

El FMI advierte que será necesario implementar importantes medidas fiscales, monetarias y financieras para ayudar a mantener la economía y recuperarla gradualmente.

La respuesta fiscal en los países afectados ha sido rápida y considerable en muchas economías avanzadas (como Alemania, Australia, España, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón y el Reino Unido). Muchas economías de mercados emergentes y en desarrollo (como China, Indonesia y Sudáfrica) también han empezado a proporcionar o han anunciado importantes medidas de

support measures in favor of severely affected sectors and workers.

The important measures adopted by major central banks include a monetary stimulus and liquidity services to reduce systemic stress, and contribute to better recovery conditions.

In this context, the IMF forecasts that most advanced economies will contract in 2020. A contraction of 5.9% is expected for the United States, and 5.2% for Japan.

In some European economies hardest hit by the pandemic, a more severe contraction is estimated, among them is Spain (-8%), second after Italy (-9.1%), followed by France (-7.2%), Germany (-7%), and the United Kingdom (-6.5%).

Among emerging market and developing economies, all countries face a health crisis, severe external demand shock, dramatic tightening in global financial conditions, and a plunge in commodity prices, which will have

apoyo fiscal a favor de los sectores duramente afectados y sus trabajadores.

Las importantes medidas adoptadas por los principales bancos centrales comprenden un estímulo monetario y de liquidez para reducir la tensión sistémica, y contribuir a unas mejores condiciones de recuperación.

En este contexto, el FMI prevé que la mayoría de las economías avanzadas se contraerán en 2020. Para Estados Unidos prevé una contracción del 5,9%, y del 5,2% para Japón.

En algunas economías europeas más golpeadas por la pandemia se estima una contracción más severa, entre ellas se encuentra España (-8%), en segundo lugar tras Italia (-9,1%), le siguen Francia (-7,2%), Alemania (-7%), y Reino Unido (-6,5%).

Entre los mercados emergentes y economías en desarrollo, todos los países se enfrentan a una crisis de salud, un fuerte choque externo de la demanda, un ajuste dramático en las condiciones financieras mundiales y una caída en los precios de los productos básicos, lo

a severe impact on economic activity in commodity exporters. Overall, the group of emerging market and developing economies is projected to contract by (-1.0 percent) in 2020; excluding China, the growth rate for the group is expected to be (-2.2 percent).

Emerging Asia is projected to be the only region with a positive growth rate in 2020 (1.0 percent).

In China, the country where the pandemic originated, despite the slowdown registered by the trade war with the United States, its GDP grew by 6.1% in 2019, and thanks to the rapid adoption of measures, the 2020 growth rate is expected to be 1.2%. The IMF also estimates a significant economic recovery for 2021, up to 9.2%.

Several economies in the region are forecast to grow at modest rates, including India (1.9%) and Indonesia (0.5%), and others will experience large contractions (Thailand, -6.7%)

Other regions are projected to experience severe slowdowns or

que tendrá un impacto severo en la actividad económica de los exportadores de estos productos. En general, se prevé una contracción en el grupo de economías emergentes y en desarrollo del (-1%) en 2020; excluyendo a China, se espera que el crecimiento del grupo sea del (-2.2%).

Los países emergentes de Asia se estima sean la única región con una tasa de crecimiento positiva en 2020 (1,0%).

En China, país donde se originó la pandemia, a pesar de la desaceleración que venía registrando por la guerra comercial con EEUU, su PIB creció un 6,1% en 2019, y gracias a la rápida adopción de medidas se prevé que el crecimiento para 2020 sea del 1,2%. El FMI estima también una importante recuperación económica para 2021, del 9,2%.

Se pronostica que varias economías de la región crecerán moderadamente, incluida la India (1,9%) e Indonesia (0,5%), y otras experimentarán grandes contracciones (Tailandia, -6,7%).

Se prevé que otras regiones experimentarán también desacele-

outright contractions in economic activity, including Latin America (–5.2 percent)—with Brazil’s growth forecast at (–5.3%) and Mexico’s at (–6.6 percent); Emerging and developing Europe will contract (–5.2%), with Russia’s economy projected to contract by (–5.5%); the Middle East and Central Asia (–2.8%), with Saudi Arabia’s growth forecast at (–2.3%), with non-oil GDP contracting by (4.0%), and most economies, including Iran, expected to contract; Sub-Saharan Africa (–1.6%), with growth contraction expected by (–3.4%) in Nigeria and by (–5.8%) in South Africa.

The IMF considers that multilateral cooperation is essential to overcome the effects of the pandemic, helping countries with financial restrictions that face both financial and health problems, as well as channeling aid to countries with poor health systems. It is urgent that countries work together to slow the spread of the virus and to develop a vaccine and therapies against the disease.

raciones severas o contracciones en su actividad económica, incluida América Latina (–5,2%), con el pronóstico para el crecimiento de Brasil del (–5,3%) y para México del (–6,6%); Europa emergente y en desarrollo se contraerá el (–5,2%), con una previsión de contracción de la economía Rusa del (–5,5%); Oriente Medio y Asia Central (–2,8%), con un pronóstico de crecimiento para Arabia Saudita del (–2,3%), y una contracción del PIB no petrolero del (4%), y se espera que la mayoría de las economías, incluida Irán, se contraigan; África subsahariana (–1,6%), con una contracción del crecimiento prevista para Nigeria del (–3,4%) y para Sudáfrica del (–5,8%).

El FMI considera que es esencial una cooperación multilateral para superar los efectos de la pandemia, ayudando a los países con restricciones financieras que se enfrentan a problemas tanto financieros como sanitarios, así como canalizar ayudas a los países con sistemas sanitarios deficientes. Es urgente que los países trabajen de forma mancomunada para frenar la propagación del virus y para desarrollar una vacuna y terapias contra la enfermedad.



EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET DEVELOPMENT

WORLD SEABORNE TRADE

Shipping plays an important role in global trade. Around 85 percent of the world trade is moved by sea. In 2019 seaborne trade level grew by 1%, reaching 11.9 billion tonnes, almost double that at the turn of the millennium, according to Clarkson's annual report.

In addition to the traditional influence of the global economic cycle and commodity prices, there are other factors that are increasingly influencing trade and freight, such as the trade war between the United States and China, the impact of sanctions, the growth of US energy exports USA and supply disruptions. In shipping markets that have reduced surplus capacity in recent years these commercial complexities also have

MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL

El transporte marítimo desempeña un papel importante en el comercio mundial. Alrededor del 85% del transporte mundial de mercancías se realiza por vía marítima. En 2019 el comercio marítimo creció un 1% alcanzando los 11.900 millones de toneladas, casi el doble que al comienzo del milenio, según el informe anual de Clarkson.

Además de la tradicional influencia del ciclo económico global y los precios de los productos básicos, hay otros factores que están influyendo cada vez más en el comercio y el flete, como son la guerra comercial entre Estados Unidos y China, el impacto de las sanciones, el crecimiento de las exportaciones de energía de EE. UU. y las interrupciones de suministro. En los mercados marítimos que han reducido el excedente de capacidad en los últimos años, estas complejidades comerciales



a greater influence on the volatility of freight.

Growth in seaborne trade is supported by emerging markets, particularly those in Asia Pacific, as population growth and globalization continue to support increased economic activity across the world.

Since 2000, Asian imports have grown from 2.6 billion tonnes to over 6.9 billion tonnes. Since 2007, imports into non-OECD economies have overtaken those into the OECD.

In 2019, 1.6 tonnes of cargo shipped per person/per year is estimated to be shipped globally, compared to 0.8 tonnes in 1990. (See graph 1, p. 37).

Energy transportation is nearly 40% of seaborne trade, with 4.5 billion tonnes, Crude Oil (2.0 billion tonnes), Oil Products (1.0 billion tonnes), Steam coal (1.0 billion tonnes), LNG (0.4 billion tonnes) and LPG (0.1 billion tonnes), according to Clarkson.

también tienen una mayor influencia en la volatilidad de los fletes.

El crecimiento del comercio marítimo es apoyado por los mercados emergentes particularmente en Asia-Pacífico, dado que el crecimiento de la población, y la globalización continúan impulsando una mayor actividad económica en todo el mundo.

Desde el año 2000, las importaciones asiáticas han crecido de 2.600 millones de toneladas a más de 6.900 millones. Desde 2007, las importaciones en economías no pertenecientes a la OCDE han superado a las de la OCDE.

Se estima que en 2019 se transportaron 1,6 toneladas de carga/persona al año, a nivel mundial, frente a las 0,8 toneladas de carga transportada por persona en 1990. (Ver gráfico 1, pág. 37).

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 (1.000 millones T.), carbón térmico (1.000 millones T.), LNG (400 millones T.), LPG (100 millones T.), según Clarkson.

Growth rates of energy transport, for example gas transportation, increase as environmental pressures increase.

Las tasas de crecimiento del transporte de energía, por ejemplo el transporte de gas, aumentan a medida que aumentan las presiones medioambientales.

Over the past 20 years, the capacity of the world's shipping fleet has grown by over 150% to nearly 2.0bn DWT.

En los últimos veinte años, la capacidad de transporte de la flota marítima mundial ha aumentado un 150%, a casi 2.000 millones de TPM.

Although fleet growth has begun to moderate in recent years, helping markets begin to recalibrate, the world fleet is still 70% larger than at the start of the financial crisis. (See graph 2, p. 37).

Aunque el crecimiento de la flota ha comenzado a moderarse en los últimos años, ayudando a los mercados a reajustarse, la flota mundial es todavía un 70% mayor que al comienzo de la crisis financiera. (Ver gráfico 2, pág. 37).

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.

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.

The new sulphur limits introduced at the beginning of 2020 have resulted in new costs derived from new fuels, the installation of scrubbers, retro-fitting timetables, vessel speeds, etc.

Los nuevos límites de azufre introducidos al comienzo de 2020 han traído consigo nuevos costes derivados de nuevos combustibles, instalación de "scrubbers", reprogramación de viajes, velocidad de los buques, etc.

DRY CARGO

The Baltic Dry Index (BDI) that reflects the freight prices of bulk carriers reached its highest peak in September 2019 with 2,518 points.

According to Clarkson, Capesize earnings performed 11% better year-on-year, which partly offset the earnings decline in the smaller size sectors. After a weak first half, riddled with trade disruptions, the third quarter of 2019 marked the highest quarterly earnings since 2010.

Iron ore volumes were undercut due to the Vale dam rupture in Brazil but partially recovered during the second half of the year.

The sub-Cape sectors suffered under the US-China trade dispute with weak US soybean cargoes, which was compounded by softer Chinese soybean demand due to African Swine Fever (ASF).

Strong coal and construction demand from emerging Southeast

CARGA SECA

El Baltic Dry Index (BDI) que refleja los precios de fletes de los buques graneleros alcanzó el punto más alto en septiembre de 2019 con 2.518 puntos.

Según Clarkson, el segmento "Capesize" mejoró su rendimiento interanual un 11%, lo que compensó en parte la disminución de los ingresos en los sectores de menor tamaño. Tras un primer semestre débil, plagado de perturbaciones comerciales, el tercer trimestre de 2019 marcó los mejores resultados desde 2010.

El mineral de hierro redujo su volumen de transporte debido a la rotura de la presa Vale en Brasil, pero se recuperó parcialmente durante la segunda mitad del año.

Los sectores de buques "sub-Cape" se vieron afectados por la disputa comercial entre EEUU y China con reducidas cargas de soja de EEUU, y una menor demanda de soja china debido a la peste porcina africana (PPA).

La fuerte demanda de carbón y construcción de los países emergentes



Asian countries supported the sub-Cape market, but the declining trend in Europe's coal demand, as the Continent increasingly turns to gas and renewables for power generation, compromised seaborne trade growth.

Shipowners responded to the weak earnings environment during the first half of the year by postponing new build deliveries and sending ships to drydocks to install sulphur emission cleaning systems (scrubbers) in preparation for the IMO 2020 bunker fuel sulphur limit restriction, effective from 1 January 2020. Thereby the active tonnage has remained tight and demolition remained limited.

The maritime sector has been focused on preparations for IMO 2020 regulations, but also on long-term planning with a focus on investing in new generation eco-friendly vessels.

New build orders decreased by 45% year-on-year, which turned out that the order book represented around 10% of the fleet, all of which is

del sudeste asiático apoyó el mercado “sub-Cape”, pero la tendencia decreciente en la demanda de carbón de Europa, a medida que el continente recurre cada vez más al gas y las energías renovables, comprometió el crecimiento del comercio marítimo.

Los armadores respondieron al debilitamiento de los resultados durante la primera mitad del año posponiendo entregas de nuevas construcciones y enviando buques a diques secos para instalar sistemas depuradores (“scrubbers”) preparándose para afrontar las restricciones del límite de azufre IMO 2020, vigente desde el 1 de enero de 2020. De este modo, el tonelaje activo se ha mantenido ajustado y el desguace limitado.

El sector marítimo ha estado enfocado en los preparativos de las regulaciones de la OMI 2020, pero también en la planificación a largo plazo con un enfoque en la inversión en buques ecológicos de nueva generación.

Los pedidos de nuevas construcciones se redujeron en un 45% interanual, lo que resultó que la cartera de pedidos representara en torno al 10% de la flota,

scheduled to deliver over the next three years.

TANKERS

The tanker market strengthened considerably in 2019, driven by a combination of geopolitical developments, IMO 2020 related reductions in trading fleet supply, strong growth in crude imports into China and strong growth in crude exports from the United States.

According to ISL Bremen, 2019 was a good year for the oil tanker market. In the first few months, good earnings were achieved due to strong demand, however, as the year progressed trading conditions began to weaken. It led to a short-term jump in time-charter equivalent spot rates from USD 35,000 per day to USD 300,000 per day, before they dropped to USD 75,000 per day by the beginning of November.

Clarksons' published annual average earnings for Very Large Crude Carriers (VLCCs) segment on

con entregas programadas en los próximos tres años.

BUQUES TANQUE

El mercado de petroleros se fortaleció considerablemente en 2019, impulsado por una combinación de desarrollos geopolíticos, reducción de flota comercial relacionada con la OMI 2020, un fuerte crecimiento en las importaciones de crudo a China y en las exportaciones de crudo desde EEUU.

Según ISL Bremen, 2019 fue un buen año para el mercado de buques tanque. En los primeros meses se lograron buenos resultados debido a la fuerte demanda, sin embargo, a medida que avanzó el año las condiciones comerciales comenzaron a debilitarse. Esto condujo en un corto plazo a un salto en el time-charter equivalente (TCE) "spot", de 35.000\$ por día a 300.000\$ por día, antes de que cayera a 75.000\$ por día a principios de noviembre.

Los ingresos medios anuales publicados por Clarkson para el segmento Very Large Crude Carriers



the main Middle East to Far East route increased by 126% versus the 2018 average, to levels above the long-run averages recorded since 1990. Meanwhile Clarkson's average annual earnings for Suezmaxes and Aframaxes increased by 92% and 62% respectively versus 2018 levels, both also surpassing the long-run average levels.

In the products tanker sector, Clarkson's annual average earnings for Long Range 2 (LR2) tankers and Long Range 1 (LR1) tankers trading in clean products on the key Middle East to Far East route increased by 100% and 80% respectively versus 2018 average levels. Clarkson's average earnings for Middle Range tankers (MR) in 2019 increased by 57% versus 2018 levels. Products tanker earnings were slightly below the long-run average levels.

Changes to US sanctions policy in May and again in September led to reductions in the VLCC trading fleet. The changes announced in September precipitated a significant

(VLCC) en la ruta principal de Oriente Medio a Extremo Oriente aumentaron en un 126% comparado con el promedio de 2018, a niveles superiores a los registrados desde 1990. Mientras que los ingresos medios anuales para Suezmaxes y Aframaxes aumentaron en un 92% y 62% respectivamente, respecto a 2018, ambos también superaron los niveles medios a largo plazo.

En el sector de buques tanque de productos, la media de ingresos anuales de Clarkson para los segmentos (LR2) y (LR1) con productos limpios en la ruta principal de Oriente Medio a Lejano Oriente aumentaron en un 100% y 80% respectivamente, comparado con 2018. Los ingresos medios de Clarkson para el segmento de rango medio (MR) en 2019 aumentaron un 57% frente a los niveles de 2018. Los ingresos de los buques tanque de productos fueron ligeramente inferiores al promedio a largo plazo.

Los cambios en la política de sanciones de EEUU en mayo y nuevamente en septiembre llevaron a reducciones en la flota de buques VLCC. Los cambios anunciados en septiembre precipitaron

increase in oil tanker profits, albeit short-lived.

However, some factors such as continued growth in oil demand and refining capacity, as well as high levels of Chinese crude imports and United States crude exports, among others, kept the crude and products tanker earnings at high levels during the fourth quarter.

According to Clarkson, the crude tanker fleet grew by 6.4% in 2019. However, the size of the trading fleet was reduced as a result of: the removal of Iranian tonnage; the temporary removal of vessels from service in order to retrofit exhaust gas scrubbers in preparation for IMO 2020; increased numbers of vessels being employed in floating storage as stocks of IMO 2020 compliant fuel were built up; and by the additional sanctions imposed in late September.

The products tanker fleet grew by an estimated 4.6% in 2019. However, the clean products trading fleet was reduced by a

un importante aumento en los ingresos aunque de corta duración.

Sin embargo, algunos factores como el continuo crecimiento de la demanda de petróleo y la capacidad de refino, y los altos niveles de importación de crudo chino y de exportaciones de crudo de EEUU, entre otros, mantuvieron altos ingresos de los buques tanque de crudo y de productos petrolíferos durante el cuarto trimestre.

Según Clarkson, la flota de petroleros de crudo creció un 6,4% en 2019. Sin embargo, el tamaño de la flota se redujo a consecuencia de: la eliminación del tonelaje iraní; la retirada de servicio temporal de los buques para la instalación de los depuradores de gases de cara a la “OMI 2020”; un mayor número de buques empleados como almacenamiento flotante a medida que se acumulan las existencias de combustible compatible con la OMI 2020; y por las sanciones adicionales impuestas a finales de septiembre.

La flota de buques tanque de productos creció un 4,6% en 2019. Sin embargo, la flota de transporte de productos limpios se redujo por un número

significant number of LR2s switching to crude oil or dirty products trade.

In 2020, the growth of the fleet in the crude oil and product tanker segments is expected to be lower than in 2019.

Crude tanker demand growth is expected to be driven by higher levels of crude exports from the US, Brazil, Norway and the start-up of exports from Guyana. Meanwhile a combination of continued demand growth, higher run rates at recently built refineries in Asia, and further new refining capacity are all expected to lead to higher crude imports into Asia, assuming that the worst effects of COVID-19 are confined to the first half of the year.

REEFER SHIPS

In 2019, the general trend of the use of refrigerated containers compared to conventional reefer ships continued.

significativo de LR2 que pasaron al comercio de petróleo crudo o productos sucios.

Se estima que en 2020 el crecimiento de la flota en los segmentos de buques tanque de crudo y de productos será menor que en 2019.

Se espera que el crecimiento de la demanda de buques petroleros sea impulsado por mayores niveles de exportación de crudo de EEUU, Brasil, Noruega y el inicio de las exportaciones de Guyana. Mientras tanto, una combinación del crecimiento continuo de la demanda, mayores tasas de cumplimiento en las refinerías recientemente construidas en Asia y una mayor capacidad de refino se espera que conduzcan a mayores importaciones de crudo en Asia, suponiendo que los peores efectos de COVID-19 se limiten a la primera mitad del año.

BUQUES FRIGORIFICOS

En 2019, continuó la tendencia general del uso de contenedores refrigerados frente a los buques frigoríficos convencionales.

The world trade in perishable cargoes continues to grow. The latest figures show that the international perishables trade reached a record 163 million tonnes in 2018 with 119 million tonnes carried by sea. However, trade tensions continue to cause concern in the reefer transport.

El comercio mundial de cargas perecederas continúa creciendo. Las últimas cifras muestran que el comercio internacional de productos perecederos alcanzó un récord de 163 millones de toneladas en 2018 con 119 millones de toneladas transportadas por mar. Sin embargo, las tensiones comerciales continúan causando preocupación en el transporte refrigerado.

The high average age of the conventional fleet, together with the high fuel consumption of the engines, will lead the conventional sector to an increase in scrapping, due to rates remaining low and they will have to face higher costs.

El alto promedio de edad de la flota convencional, junto con el alto consumo de combustible de los motores, llevarán al sector convencional a un aumento en el desguace, debido a que las tasas siguen siendo bajas, y deberán afrontar un aumento de costes.

Looking ahead to IMO 2020, in order to recover expenses, there is a difference of about US\$ 250 per tonne between heavy fuel oil (HFO) and very low sulphur fuel oil (VLSFO), carriers announced various surcharges for low sulphur content.

De cara a la OMI 2020, para recuperar los gastos, con una diferencia de aproximadamente 250\$ por tonelada entre fuelóleo pesado (HFO) y fuelóleo muy bajo en azufre (VLSFO), los transportistas anunciaron diversos recargos por bajo contenido de azufre.

Better performance is expected in container reefer box transport. Increasing fuel costs and the installation of scrubbers has made cost recovery the main objective,

Se espera un mejor comportamiento en cuanto al transporte de contenedores refrigerados. El aumento de los costes de combustible y la instalación de "Scrubbers" ha hecho que la recupera-

but increased fuel efficiency and cargo capture of conventional cargoes make a more optimistic outlook.

However, freight rates in the second half of the year were substantially lower than in the same period a year earlier.

LPG

2019 has, overall, been a year of recovery in the LPG carrier market segment, with the improvement proving more marked in the larger vessel sizes than in the smaller gas carrier sector.

Many factors supported firmer freights, such as a slowdown in the pace of fleet expansion, delays both loading and discharging which served to extend voyage durations, thus raising utilisation levels. Further adding to this was the uncertainty ahead of the imminent deadline of IMO 2020 and retrofitting of vessels with scrubbers, which tightened tonnage availability.

ción de costes sea el objetivo principal, pero la mayor eficiencia del combustible y la captura de cargas convencionales hacen las perspectivas más optimistas.

No obstante, los fletes en la segunda mitad del año fueron sustancialmente más bajos que en el mismo período del año anterior.

LPG

En general, 2019 ha sido un año de recuperación en el segmento del mercado de buques LPG, mostrando una mejora más notable en los buques de mayor tamaño que en el sector de buques gaseros más pequeños.

Algunos factores respaldaron unos fletes más firmes, como una desaceleración en el ritmo de expansión de la flota, retrasos en la carga y descarga, lo que ampliaba la duración del viaje, aumentando así los niveles de utilización de la flota. A esto se sumó la incertidumbre sobre la fecha límite inminente de la OMI 2020 y el reacondicionamiento de buques con “scrubbers”, lo que restringió la disponibilidad de tonelaje.



LPG trade also showed continued growth, with North American exports registering very healthy growth levels, rising by over 7 million metric tons on the 2018 level of 32.6 million metric tons following a new project on the West Coast of Canada and continued growth from the US.

This far exceeded the marginal downturn in Middle Eastern exports as a result of disruptions to Saudi exports following the drone attacks and as sanctions lowered Iranian exports.

Australian LPG exports increased due to two new production projects, boosting seaborne LPG trade with an estimated year-on-year increase of 7.5%.

Although (VLGC) fleet increased by 18 units, and no ships were sold for scrap due to a stronger market, this was not enough to compensate for the rising volume and change in trade patterns.

El mercado de LPG también mostró un crecimiento continuo, las exportaciones de América del Norte registraron importantes niveles de crecimiento, aumentando en más de 7 millones de toneladas métricas el nivel de 2018 de 32,6 millones de TM, por un nuevo proyecto en la costa oeste de Canadá y un continuo aumento desde los EEUU.

Esto superó con creces la desaceleración en las exportaciones de Oriente Medio como resultado de las interrupciones en las exportaciones saudíes tras los ataques con drones, y la disminución de las exportaciones iraníes por las sanciones.

Las exportaciones australianas de LPG aumentaron debido a dos nuevos proyectos de producción, lo que impulsó el comercio marítimo con un incremento interanual estimado del 7,5%.

A pesar de que la flota de (VLGC) aumentara en 18 unidades, y no se vendieran buques para desguace debido a un mercado más fuerte, no fue suficiente para compensar el creciente volumen y el cambio en los patrones comerciales.

The VLGC segment led the recovery, with the benchmark spot freight AG-Japan rising 67% on the 2018 level and timecharter equivalent earning rose nearly threefold to just over \$46,000 per day.

El segmento VLGC lideró la recuperación, con los fletes spot de referencia AG-Japón aumentando el 67% sobre 2018 y el time-charter equivalente aumentando casi tres veces a poco más de 46.000 US\$ por día.

Estimated Large Gas Carrier 12-month timecharter has risen by 47% and Midsize freights has increased by 38%, returning to levels not seen since 2016.

La estimación del time-charter a 12 meses para grandes buques gaseros ha aumentado en un 47% y los fletes para el tamaño medio han aumentado un 38%, volviendo a niveles no vistos desde 2016.

In addition to the growth in the volume of LPG trade, ammonia exports are estimated to have increased by 1% year-on-year.

Además del crecimiento del volumen del comercio de LPG, se estima que las exportaciones de amoníaco han aumentado un 1% interanual.

The lack of support from the petrochemicals market generally was more acutely reflected in the smaller Ethylene carriers.

La falta de apoyo del mercado petroquímico en general se reflejó de manera más aguda en los buques de transporte de etileno más pequeños.

2020 may offer some reprieve for this sector of the market with the start-up of Ethylene exports from the new US Gulf Coast Enterprise/Navigator terminal at the end of last year and modest newbuilding deliveries.

2020 puede ofrecer un respiro para este sector del mercado con la puesta en marcha de las exportaciones de etileno desde la nueva terminal Enterprise / Navigator de la Costa del Golfo de EEUU a finales del año pasado y modestas entregas de nuevos buques.



The LNG shipping market experienced a significant drop in near-term freight rates, despite growing trade flows. The spot rates for conventional 160,000cbm Tri-Fuel Diesel Electric (TFDE) tonnage fell 22% year-on-year averaging US\$69,300 per day in 2019.

Additional production from the Atlantic basin, combined with low demand in Asia and low re-export from Europe, pushed down the average distance travelled globally by each cargo by 1.9% to around 4,006 nautical miles.

Global LNG trade volumes were up 12% to 355m mt per year, pushed by new supplies from US, Russia and Australia.

CONTAINER

According to Clarkson, Containership market conditions generally recorded further progress in 2019.

The container freight market was

El mercado de LNG experimentó una caída significativa en las tarifas de flete a corto plazo, a pesar de los crecientes flujos comerciales. Los fletes spot para el tonelaje convencional de Tri-Fuel Diesel Electric (TFDE) de 160.000cbm cayeron un 22% interanual con un promedio de 69.300 US\$/ día en 2019.

La producción adicional de la cuenca Atlántica, combinada con una baja demanda en Asia y una baja reexportación desde Europa, redujeron la distancia media de recorrido global de la carga en un 1,9% a alrededor de 4.006 millas náuticas.

El volumen de comercio mundial de LNG aumentó un 12% a 355 millones de TM anuales, impulsado por nuevos suministros de EEUU, Rusia y Australia.

PORTACONTENEDORES

Según Clarkson, las condiciones de mercado de buques portacontenedores registraron en general un mayor progreso en 2019.

El mercado de fletes de buques

challenging for operators, with spot freight rates hindering their progress.

The key Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) averaged 811 points across the full year, down by 3% on 2018, though rising in the final quarter.

Despite this, containership charter rates improved through most of 2019, following a downward trend in the second half of 2018, with the 'basket' containership charter rate index up by 19% between the start and the end of the year, although the full year index average was down 6% year-on-year.

However, the trend was improving, especially for larger size vessels, which increased their gains more than 60% during 2019, being more limited for smaller size vessels.

The one-year charter rate for a 6,800 TEUs containership, for example, increased from \$11,000/day at the end of 2018 to an average of US\$25,000/day in

portacontenedores fue un reto para los operadores, con los fletes spot dificultando su avance.

El índice de carga contenerizada de Shanghai (SCFI) tuvo un promedio anual de 811 puntos, un 3% menos que en 2018, aunque aumentó en el último trimestre.

A pesar de esto, los fletes de portacontenedores mejoraron durante la mayor parte de 2019, tras una tendencia a la baja en la segunda mitad de 2018, con el índice del grupo de fletes de portacontenedores aumentando un 19% entre el inicio y el final del año, aunque el índice interanual disminuyó un 6%.

Sin embargo, la tendencia fue mejorando, sobre todo para los buques de mayor tamaño, que aumentaron sus ganancias más del 60% durante 2019, siendo más limitadas para los buques más pequeños.

La tarifa de fletamento a un año para un buque portacontenedor de 6.800 TEUs, por ejemplo, aumentó de 11.000 \$/día a finales de 2018 a un promedio de 25.000 \$/día en diciembre de

December 2019.

The growth of world seaborne box trade in 2019 was moderate, influenced by the difficulties of the world economy, including the trade dispute between the United States and China and disruptions in developing economies. Box trade growth is estimated to have reached just under 2% in both TEU and TEU-mile terms.

On the supply side, capacity growth appeared to become more manageable. Total fleet capacity expansion stood at 4.0% across 2019 (compared to 5.6% in full year 2018) and is expected to slow with the order book historically limited at around 11% of fleet capacity.

Boxship contracting remained fairly subdued in 2019 at 0.79 million TEU.

However, factors related to the introduction of the IMO 2020 global sulphur cap have provided support to vessel earnings, with boxship time out of service for scrubber

2019.

El crecimiento del comercio mundial de contenedores marítimos en 2019 fue moderado, influenciado por las dificultades de la economía mundial, incluida la disputa comercial entre EEUU y China y las perturbaciones en las economías en desarrollo. Se estima un crecimiento del comercio de contenedores de poco menos del 2% tanto en TEUs como en TEU-milla.

Por el lado de la oferta, el crecimiento de la capacidad resultó más manejable. La expansión de la capacidad total de la flota se situó en el 4% en 2019 (en comparación con el 5,6% de 2018) y se espera que disminuya con la cartera de pedidos históricamente limitada a alrededor del 11% de la capacidad de la flota.

La contratación de contenedores se mantuvo bastante moderada en 2019 a 0,79 millones de TEU.

Sin embargo, los factores relacionados con la introducción del límite global de azufre de la OMI 2020 han brindado apoyo a los resultados de los buques, y se estima que el tiempo fuera de

retrofit estimated to have reduced available active capacity on average across 2019 by 1.5% (and by 2.3% in sizes 8,000 TEU and above). Moreover, average container service speeds dropped about 2% in 2019, further absorbing capacity.

The ability of container shipping lines to absorb the cost of low sulphur, IMO 2020 compliant fuel through box freight levels is an important factor to consider in the container shipping segment.

BUNKER

According to EIA (US Energy Information Administration) crude oil prices were generally lower in 2019 than in 2018.

The price of Brent crude oil, averaged \$64 per barrel in 2019, \$7/barrel lower than its 2018 average.

The price of WTI crude oil, averaged \$57/b in 2019, \$7/b lower than in 2018.

servicio para la instalación de “scrubbers” redujo la capacidad activa disponible en 2019 a un promedio del 1,5% (y del 2,3% en tamaños de 8.000 TEU en adelante). Además, la velocidad media de servicio de portacontenedores cayó alrededor del 2% en 2019, absorbiendo aún más la capacidad.

La capacidad de las líneas de buques portacontenedores para absorber el costo de combustible bajo en azufre, compatible con IMO 2020 a través de los fletes, es un factor importante a tener en cuenta en este segmento.

BUNKER

Según la AIE (Administración de Información Energética de EEUU), los precios del petróleo crudo fueron en general más bajos en 2019 que en 2018.

El precio del Brent alcanzó un promedio de 64 US\$/barril en 2019, 7 US\$/b más bajo que el promedio de 2018.

El precio medio del crudo WTI fue de 57 US\$/b en 2019, 7 US\$/b menos que el de 2018.

Brent prices reached an annual daily low of \$55/b in early January, rising to a daily high of \$75/b in late April, the lower range since 2003.

WTI prices ranged from \$47/b to \$66/b.

On September 16, 2019, the first full day of trading after an attack on key energy installations in Saudi Arabia, Brent and WTI crude oil prices increased by \$9/b and \$8/b respectively, but prices returned to pre-attack levels by the end of the month because of Saudi Arabia's ability to bring production back online within weeks of the attack and global concerns about demand growth.

Throughout 2019, increases in U.S. petroleum production put downward pressure on crude oil prices. In addition, the production increases likely limited the effect on prices from the attack on Saudi Arabia, production cut announcements from the OPEC, and U.S. sanctions on Iran and Venezuela that limited crude oil

El precio del Brent alcanzó un mínimo anual de 55 US\$/b a principios de enero, llegando a un máximo diario de 75 US\$/ b a finales de abril, la menor variación desde 2003.

Los precios del WTI oscilaron entre los 47 US\$/b y los 66 US\$/b.

El 16 de septiembre de 2019, el primer día de cotización tras el ataque a instalaciones energéticas clave en Arabia Saudí, los precios del petróleo crudo Brent y WTI aumentaron en 9 US\$/b y 8 US\$/b respectivamente, pero a final de mes volvieron a los niveles anteriores, debido a la capacidad de Arabia Saudí de recuperar la producción en cuestión de semanas tras el ataque, y a la preocupación mundial sobre el crecimiento de la demanda.

A lo largo de 2019, los aumentos en la producción de petróleo de EEUU presionaron a la baja los precios del petróleo crudo. Además, los aumentos en la producción probablemente limitaron el efecto sobre los precios desde el ataque a Arabia Saudí, los anuncios de recortes de producción de la OPEP y las sanciones de EEUU a Irán y Venezuela que redujeron las exportaciones

exports from those countries.

Annual U.S. crude oil production reached another record level at 12.23 million barrels per day in 2019, 11% more than 2018 levels. In November 2019, monthly U.S. crude oil production averaged 12.86 million b/d, the most monthly crude oil production in U.S. history.

Outside the United States, crude oil production from major producers such as Saudi Arabia, Venezuela, and Iran declined in 2019.

EIA expects that total OPEC crude oil production averaged 29.8 million b/d in 2019, a decline from the 2018 average of 32.0 million b/d U.S. In December 2019 OPEC and its allies agreed to deepen oil production cuts to 500,000 b/d. This brings the total production cut to 1.7 million b/d.

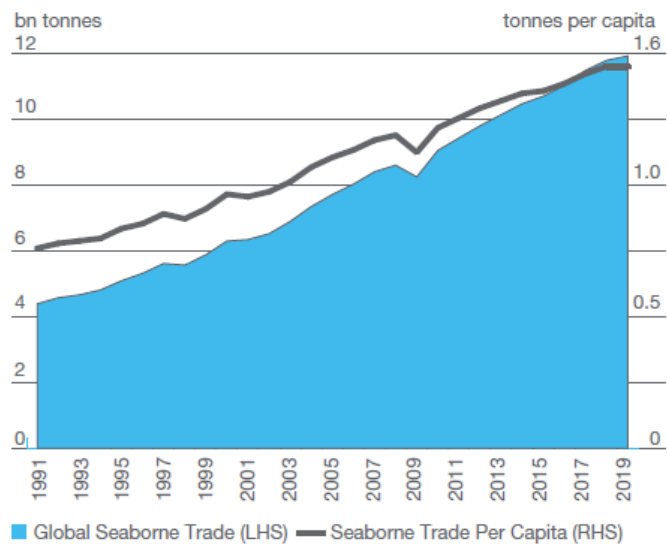
de petróleo crudo de esos países.

La producción anual de petróleo crudo de EEUU alcanzó en 2019 otro récord de 12,23 millones de barriles por día, un 11% más que en 2018. En noviembre de 2019, la producción mensual de petróleo crudo de EEUU fue de 12,86 millones de b/d, la mayor producción mensual en la historia de EEUU.

Fuera de Estados Unidos, la producción de petróleo crudo de los principales países productores como Arabia Saudí, Venezuela e Irán disminuyó en 2019.

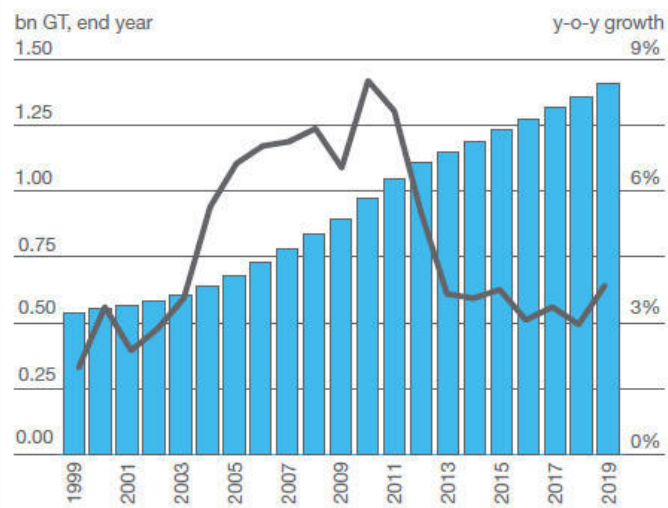
La EIA estima que la producción total de petróleo crudo de la OPEP alcanzó en 2019 un promedio de 29,8 millones de b/d, una disminución del promedio de 2018 con 32,0 millones de b/d. En Diciembre 2019 la OPEP y países aliados acordaron el aumento de los recortes en la producción de petróleo de 500.000 b/d. Esto hace que la producción total se reduzca a 1,7 millones de barriles por día.

Seaborne trade 1991-2019



Source: Clarksons Research

World fleet growth 1999-2019



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), as well as data based on Clarkson and other sources, at the start of 2020 the world merchant fleet (ships of 300 GT and over) consisted of 55,655 vessels with a combined capacity of 1.97 billion DWT after a year-on-year increase of 4.3 %, the highest growth in the last 5 years.

In 2019, 1,445 merchant vessels with a total of 97.4 million DWT were delivered to the global fleet, a 23.2% year-on-year increase in DWT-terms.

According to Clarksons, 1,740 ships of the world merchant fleet were already equipped with a SOx scrubber system, and another 1,560 merchant vessels in service, scheduled for installation. It is

LA FLOTA

Según datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (ISL Bremen), así como datos basados en Clarkson y otras fuentes, a principios de 2020, la flota mercante mundial (buques de 300 GT en adelante) estaba compuesta por 55.655 buques con una capacidad total de 1.970 millones de TPM tras un incremento interanual del 4,3%, el mayor crecimiento en los últimos 5 años.

En 2019, se entregaron a la flota mundial, 1.445 buques mercantes con un total de 97,4 millones de TPM, un aumento interanual del 23,2% en términos de TPM.

Según Clarksons, 1.740 buques de la flota mercante mundial ya estaban equipados con sistemas de depuración de gases de exhaustación “scrubbers”, y otros 1.560 buques en servicio estaban programados para su

estimated that 20% of the total order book will be equipped with scrubbers.

In 2019, 442 merchant vessels with a total of 14.8 million DWT were sold to the scrap yards, representing a 51% year-on-year decline in DWT terms. In 2020, a higher scrapping rate is expected for older, less efficient vessels that are not subject to conversion with scrubbers.

Greece, China and Japan continue being the largest shipowning countries in terms of transport capacity, controlling around 48% of the world's tonnage; Greece (20.1%), China (15.1%) and Japan (12.7%).

Panama continues to be the main flag state with 6,486 ships, totalling 320 million DWT, followed by Liberia (266 million DWT) and The Marshall Islands (254 million DWT).

Approximately 43% of the world merchant fleet's tonnage uses one of the top three flags.

instalación. Se estima que el 20% del total de buques de la cartera de pedidos serán equipados con "scrubbers".

En 2019, se vendieron para desguace 442 buques mercantes, con un total de 14,8 millones de TPM, lo que supone una disminución interanual del 51% en términos de TPM. En 2020 se espera una mayor tasa de desguace de los buques más antiguos y menos eficientes que no se sometan a su transformación con "scrubbers".

Grecia, China y Japón continúan siendo los principales países armadores de buques, en cuanto a capacidad de transporte controlando alrededor del 48% del tonelaje mundial; Grecia (20,1%), China (15,1%) y Japón (12,7%).

Panamá sigue siendo la principal bandera, con 6.486 buques, y un total de 320 millones de TPM, seguida de Liberia (266 millones de TPM), e Islas Marshall con (254 millones de TPM).

Aproximadamente el 43% del tonelaje de la flota mercante mundial utiliza una de estas tres banderas.

In 2019, global shipyards reached 881 vessel orders, compared to 1,350 ordered in 2018. In consolidated gross tons (CGT), the volume of new orders decreased by 27.6 % to 24 million CGT, observing a decrease in almost all ship types; in particular, for bulkers (-47%), container ships (-49%) and oil-chemical tankers (-34 %) that declined sharply. In contrast, LPG carrier ordering nearly doubled in terms of capacity (+95 %)

In CGT terms, in 2019 around a third of ship orders were equipped with LNG fuel capacity.

At the start of 2019, the global order book comprised 2,677 merchant vessels with a combined 184 million DWT and 72 million CGT, an 11.6 % year- on- year decline in CGT terms.

The global order book has been the lowest in more than 20 years, representing 9.3% of the total merchant fleet in early 2020.

En 2019 los astilleros mundiales alcanzaron 881 pedidos de buques, frente a los 1.350 de 2018. En términos de CGT (arqueo bruto compensado) el volumen de nuevos pedidos disminuyó un 27,6% a 24 millones de CGT, observando una disminución en casi todos los tipos de buques, en particular graneleros (-47%), portacontenedores (-49%) y buques petroquímicos (-34%) que disminuyeron bruscamente. Sin embargo, los pedidos de buques LPG casi se duplicaron en términos de capacidad (+95%).

En términos de CGT, en 2019 alrededor de un tercio de los pedidos de buques se equiparon con capacidad de combustible de GNL.

A comienzos de 2020, la cartera de pedidos sumaba 2.677 buques mercantes con un total de 184 millones de TPM, y 72 millones de CGT, una reducción interanual del 11,6% en términos de CGT.

La cartera de pedidos mundial ha sido la más baja en más de 20 años, representando a principios de 2020 el 9,3% del total de la flota mercante.

About 80 % of shipbuilding activity was carried out in China, South Korea and Japan.

Alrededor del 80% de la actividad de construcción naval se desarrolló en China, Corea del Sur y Japón.

The order book of the European shipyards, supported by the cruise sector, stood at 11.9 million CGT.

La cartera de pedidos de los astilleros europeos, apoyada por el sector de cruceros, se situó en 11,9 millones de CGT.

*The global **tanker fleet** comprised 15,982 vessels at the beginning of 2020, totaling around 720 million DWT, made up of 8,033 crude oil and oil products tankers (524 million DWT), 5,914 oil/chemical tankers (122 million DWT) and 2,035 liquid gas tankers (124 million cbm).*

*La flota mundial de **buques tanque** contaba a principios de 2020 con 15.982 buques, con alrededor de 720 millones de TPM, compuesta por 8.033 petroleros de crudo y productos petrolíferos (524 millones de TPM), 5.914 buques tanque/ quimiqueros (122 millones de TPM) y 2.035 gaseros (124 millones de metros cúbicos).*

*Fleet growth of the **LNG/LPG** sector was 7.2% in terms of capacity (cbm) from 2019 to 2020.*

*El crecimiento de la flota del sector de **LNG/LPG** fue del 7,2% en términos de capacidad (m³) de 2019 a 2020.*

In this period, the fleet growth of the LNG sector was 8.2%, equivalent to about 6.7 million cubic meters.

En este periodo el crecimiento de la flota del sector LNG fue del 8,2%, equivalente a unos 6,7 millones de metros cúbicos.

*At the start of 2020, the global **bulk carrier** fleet consisted of 12,144 vessels, with a capacity of about 849 million DWT.*

*A comienzos de 2020 la flota mundial de **graneleros** estaba compuesta por 12.144 buques, con una capacidad de unos 849 millones de TPM.*

During 2019, 406 bulk carriers (39 million DWT) were delivered to the fleet, 44.5% year-on-year increase.

Durante 2019, se entregaron a la flota 406 graneleros (39 millones de TPM), un aumento interanual del 44,5%.

Scrapping volume in 2019 was again low and reached only 7 million DWT (84 units), although recovering, compared to 5 million DWT scrapped in 2018, but far from 15 million tonnes scrapped in 2017.

El volumen de desguace en 2019 fue nuevamente bajo y alcanzó solo 7 millones de TPM (84 unidades), aunque recuperándose, comparado con los 5 millones de TPM desguazados en 2018, pero lejos de los 15 millones de toneladas desguazadas en 2017.

*At the start of 2020, the fully cellular **container** ship fleet consisted of 5,360 vessels with 22.9 million TEUs, an increase of 4.1 % over the previous year.*

A principios de 2019, la flota de **portacontenedores** totalmente celulares estaba compuesta por 5.360 buques con 22,9 millones de TEUs, un aumento del 4,1% sobre el año anterior.

In 2019, about 1.05 million TEUs were delivered to the container ship fleet, compared with 1.30 million TEUs in 2018. Out of the 156 container ships that came into service in 2019, 21 units had capacities of above 20,000 TEUs.

En 2019 se entregaron a la flota de buques portacontenedores alrededor de 1,05 millones de TEUs, frente a los 1,30 millones de TEUs de 2018. De los 156 portacontenedores que entraron en servicio en 2019, 21 unidades tenían una capacidad de más de 20.000 TEUs.

New orders for container ships declined in 2019. 77 units were ordered with a total of 0.76 million TEUs, against 1.25 million TEUs ordered in 2018.

Los nuevos pedidos de buques portacontenedores descendieron en 2019. Se encargaron 77 unidades con un total de 0,76 millones de TEUs, frente a los 1,25 millones de TEUs de 2018.

The order book amounted to 364 container ships with 2.4 million TEUs at the beginning of 2020.

La cartera de pedidos ascendía al comienzo de 2020 a 364 buques con 2,4 millones de TEUs.

The majority of idle container fleet at the end of 2019, some 238 units, is due to the withdrawal of the vessels for scrubber retrofits.

La mayoría de flota inactiva de portacontenedores a finales de 2019, 238 unidades, se debe a su retirada para la instalación de “scrubbers”.

Shipbreaking activity dropped sharply. In 2019, a total of 442 merchant ships with a total capacity of almost 15 million DWT were reported sold for demolition, which represents a 51% year-on-year decrease in dwt, the lowest level since 2008.

La actividad de **desguace** de buques se redujo drásticamente. En 2019 se enviaron a desguace un total de 442 buques mercantes con una capacidad de casi 15 millones de TPM, que supone una disminución interanual del 51% en términos de TPM, el nivel más bajo desde 2008.

Most of the scrappings in 2019 concerned the dry bulk segment, with 84 units, and a total of 7.2 million DWT (49%).

La mayoría de los desguaces en 2019 correspondían al sector de buques de graneles secos, con 84 unidades, y un total de 7,2 millones de TPM (49%).

The tanker sector represented only 26% of the total demolition volume with 3.9 million DWT, a decrease of 82%. In contrast, demolition in the container market has risen sharply from 119,000 TEUs (66 vessels) in 2018 to 179,000 TEUs (89 vessels) in 2019.

El sector de buques tanque representó solo el 26% del total del volumen reciclado con 3,9 millones de TPM, un descenso del 82%. Por el contrario, el desguace de buques portacontenedores aumentó de forma significativa, de 119.000 TEUs (66 buques) en 2018 a 179.000 TEUs (89 buques) en 2019.

The average age of demolitions in 2019 remains high with 30.5 years.

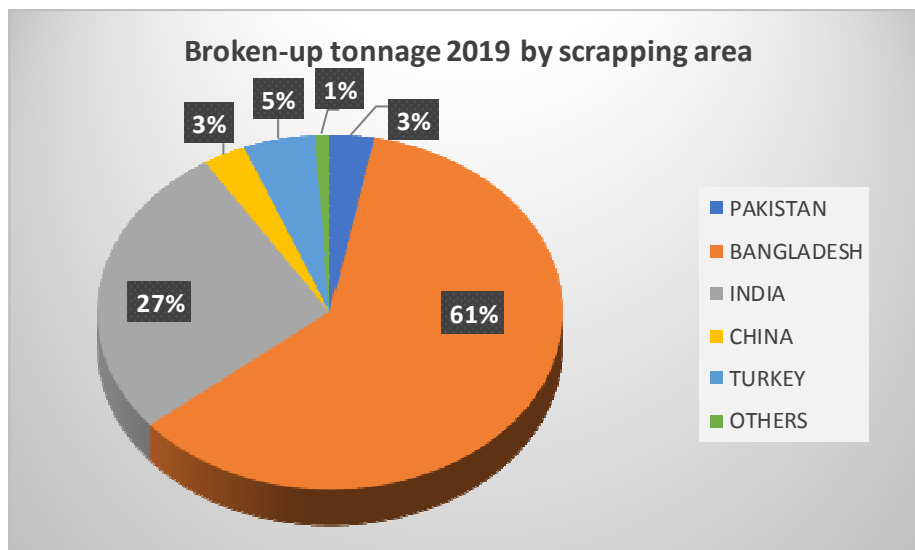
La edad media de los buques desguazados en 2019 sigue siendo alta, 30,5 años.

Scrapping activity predominantly takes place on the Indian subcontinent.

La actividad del desguace de buques tiene lugar principalmente en el subcontinente indio.

Most of the tonnage sent for scrap in 2019 ended up on the beaches of Bangladesh (60.4%), India (26.4%), and Pakistan (3.4%); another 4.9% went to Turkey.

La mayor parte del tonelaje enviado para chatarra en 2019 terminó en las playas de Bangladesh (60,4%), India (26,4%), y Pakistán (3,4%); otro 4,9% fue a parar a Turquía.



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 48% the world's tonnage.*

Greece controls the largest merchant fleet in terms of DWT capacity since 2010, with 394.59 million DWT, operating more than 83% of its fleet under foreign flags. Of the 4,926 registered vessels, 4,238 sail under other flags. (Ships of 1000 GT and over).

One fifth of the world fleet capacity in terms of DWT is controlled by the Greek shipowners. By type of ship, as of January 1, 2020, Greek shipowners controlled the global largest tonnage of tankers (24.3%), with 174,646 DWT; 22.5% of the world tonnage of dry bulk carriers, 190,965 DWT, and 9.1% of the capacity of the container ship fleet, 25,058 DWT.

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 48% del tonelaje mundial.

Grecia controla la mayor flota de buques mercantes en términos de TPM desde 2010, con 394,59 millones de TPM, operando más del 83% de su flota en pabellones extranjeros. De los 4.926 buques registrados, 4.238 navegan bajo otros pabellones. (Buques de más de 1000 GT).

Una quinta parte de la capacidad de la flota mundial en términos de TPM es controlada por los armadores griegos. Por tipo de buques, a 1 de enero de 2020, los armadores griegos controlaban el mayor tonelaje mundial de buques tanque (24,3%), con 174.646 TPM; el 22,5% del tonelaje mundial de graneleros, 190.965 TPM y el 9,1% de la capacidad de la flota de buques portacontenedores, 25.058 TPM.

Greece is followed by China, which controls a fleet of 6,688 merchant vessels with capacity of 296.35 million DWT, an increase of 6.5% over the previous year, and operating 67.8% of its tonnage under foreign flag. In China, the bulk carrier fleet with 2,731 units and 176,310 DWT stands out.

A Grecia le sigue China, que controla una flota de 6.688 buques mercantes, con una capacidad de 296,35 millones de TPM, un aumento del 6,5% respecto al año anterior, y operando un 67,8% de su tonelaje bajo pabellón extranjero. En China destaca la flota de buques graneleros con 2.731 unidades y 176.310 TPM.

China is the largest national register, accounting for 3,832 merchant ships, with a combined 95 million DWT under national flag.

China es el mayor registro nacional, con 3.832 buques mercantes, con un total de 95 millones de TPM bajo pabellón nacional.

Japan continues in the third position, accounts for 4,184 vessels and 249.71 million dwt, with 85% of the capacity under foreign flag.

Japón continúa en la tercera posición, contando con 4.184 buques y 249,71 millones de TPM, con un 85% del tonelaje en bandera extranjera.

The German controlled fleet has declined again. The German shipowners control 2,626 ships, with a capacity of 89.10 million DWT, (-6.7%), operating 90.8% of the tonnage in foreign flags, (corresponding to 2,449 ships out of a total of 2,626). Germany controls the largest tonnage of container ships, ahead of China.

La flota controlada alemana se ha visto reducida de nuevo. Los armadores alemanes controlan un total de 2.626 buques, con una capacidad de 89,10 millones de TPM, (-6,7%), operando el 90,8% de su tonelaje en otros registros, (que corresponde a 2.449 buques de un total de 2.626). Alemania controla el mayor tonelaje de portacontenedores, por delante de China.

The Republic of Korea controls a

La República de Corea controla un total

total of 1,630 vessels, with a capacity of 85.35 million DWT. 83.8% of the tonnage is under foreign flags.

de 1.630 buques, con una capacidad de 85,35 millones de TPM. El 83,8% de su tonelaje se encuentra abanderado fuera.

Singapore, which has increased its tonnage by 18.4% over the previous year, controls a fleet capacity of 65.20 million DWT, with more than half of its tonnage under other registers.

Singapur, que ha aumentado su tonelaje un 18,4% respecto al año anterior, controla una capacidad de flota de 65,20 millones de TPM, con más de la mitad de su tonelaje en otros registros.

(Ships 1000 gt and over)

**Controlled fleets of major shipping nations
(1000 dwt)**

Country of control	January 1st, 2020			Foreign flag dwt % share
	National flags	Foreign flags	Total fleet controlled	
1. Greece	65545	329049	394594	83.4
2. China, PR of	95314	201039	296353	67.8
3. Japan	37139	212571	249710	85.1
4. Germany	8227	80871	89098	90.8
5. Korea, Rep. Of	13865	71490	85355	83.8
6. Norway	17582	58460	76042	76.9
7. Singapore	29239	35966	65205	55.2
8. US	5832	53491	59323	90.2
9. Taiwan	6559	44763	51322	87.2
10. Italy	10364	39795	50159	79.3
Sub Total	289666	1127495	1417161	79.6
World Total			1961597	

Source: ISL Bremen SSMR



(Ships 300 gt and over)

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

Major open flags	January 1st		% change over prev. Year
	2019	2020	
Panama	323031	320335	-0.8
Liberia	236874	266245	12.4
Marshall Islands	237316	254460	7.2
Malta	109635	114468	4.4
Bahamas	65727	65224	-0.8
Cyprus	33774	33785	0.0
Antigua & Barbuda	7478	6590	-11.9
Caiman Islands	6611	6524	-1.3
Gibraltar	2155	1978	-8.2
Vanuatu	1454	1276	-12.3
Sub Total	1024055	1070885	4.5
World Total	1889112	1970526	4.3

Source: ISL Bremen SSMR

Regarding the distribution of the fleet by flags, as of January 1, 2020, the flag of Panama continues in the first position with 6,486 ships, and a total of 320 million DWT (a variation of -0.8% over the previous year), with a 16.3% share in the total world fleet tonnage, and 11.7% share in the number of ships. Regarding the composition of the fleet, 57% of its tonnage capacity corresponds to bulk carriers.

Liberia is in second position with 266.2 million DWT and a total of 3,553 vessels, followed by the

En cuanto a la distribución de la flota por banderas, a 1 de enero 2020, la bandera de **Panamá** sigue ocupando la primera posición con 6.486 buques, y un total de 320 millones de TPM (una variación de -0,8% sobre el año anterior), con una participación del 16,3% en el tonelaje de la flota mundial, y del 11,7% del número de buques. En cuanto a la composición de la flota, el 57% de su capacidad de tonelaje corresponde a buques graneleros.

En segunda posición se encuentra **Liberia** con 266,2 millones de TPM y un total de 3.553 buques, seguido de las

Marshall Islands with 254.4 million DWT and 3,404 ships, with a share of 13.5% and 12.9% respectively in world tonnage.

The flag of Liberia represents the largest oil tanker tonnage, with more than 15% of the world oil tanker fleet. Liberia is also the largest flag state in terms of TEU-capacity of the global container fleet. 30% of the Liberian flag tonnage (DWT) corresponds to oil tankers, 43% bulk carriers and approximately 18% to container ships.

The DWT ranking is followed by the flags of Hong Kong (SAR), Singapore, and Malta. Greece ranks eighth, and Spain is in the forty-eight position.

SHIPBUILDING INDUSTRY

According to Clarkson Annual Report, 2019 newbuilding orders were down 25%.

The global order book has shrunk to less than 3,000 vessels, a decrease

Islas Marshall con 254,4 millones de TPM y 3.404 buques, con una participación del 13,5% y 12,9% respectivamente en el tonelaje mundial.

El pabellón de Liberia representa el mayor tonelaje de buques tanque, con más del 15% del tonelaje de la flota total buques petroleros. Liberia es también el mayor pabellón en términos de capacidad de TEUs, de la flota mundial de portacontenedores. El 30% del tonelaje (TPM) de bandera de Liberia corresponde a buques tanque, el 43% a graneleros y aproximadamente el 18% a portacontenedores.

En la clasificación por TPM le siguen las banderas de Hong Kong (SAR), Singapur, y Malta. Grecia ocupa el octavo lugar, y España se encuentra en el puesto número cuarenta y ocho.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Según el Informe anual de Clarkson, los pedidos de nuevas construcciones cayeron un 25% en 2019.

La cartera de pedidos global se ha reducido a menos de 3.000 buques, una

of approximately 10% in 2019 in (CGT) terms, the lowest level since 2004.

disminución de aproximadamente el 10% en 2019 en términos de (CGT), su nivel más bajo desde 2004.

South Korean shipyards took orders for some 222 ships in the course of 2019, representing around 37% of the world total in CGT terms.

Los astilleros surcoreanos recibieron pedidos de unos 222 buques durante 2019, lo que supone alrededor del 37% del total mundial en términos de CGT.

43% of the contracted CGTs corresponded to LNG vessels, followed by oil tankers with 30% of the total CGT.

El 43% de las CGT contratadas correspondían a buques LNG, seguido por los buques tanque con el 30% del total de CGT.

Chinese shipyards took orders for 402 new vessels, with 29.1 million DWT, and 8.9 million CGT, representing 34% of the global total in CGT terms.

Los astilleros chinos recibieron 402 nuevos pedidos, con 29,1 millones de TPM, y 8,9 millones de CGT, lo que representa el 34% del total mundial en términos de CGT.

New regulations that have come in force as of January 1, 2020 have significantly influenced in investment decisions.

Las nuevas regulaciones que han entrado en vigor a partir del 1 de enero de 2020 han influido significativamente en las decisiones de inversión.

Contracting activity has been influenced by uncertainty about new technologies and the commercial dynamics of 2020. Some shipowners opted for alternative fuel technologies that were reflected in significant orders

La actividad de contratación se ha visto influida por la incertidumbre sobre las nuevas tecnologías y la dinámica comercial de 2020. Algunos armadores optaron por las tecnologías de combustibles alternativos que se reflejaron en pedidos significativos en

for container ships, VLGC and tankers.

Throughout 2019, the share of the order book that is LNG fuel capable increased to 20%.

The demand for LNG carriers that benefited Korean shipyards during 2019 is expected to continue significantly in 2020.

portacontenedores, VLGC y buques tanque.

A lo largo de 2019, la participación en la cartera de pedidos de buques de combustible de LNG aumentó al 20%.

La demanda de buques LNG que benefició a los astilleros Coreanos durante 2019, se prevé que continuará de forma significativa en 2020.

MARITIME REGULATIONS

During 2020, different regulations will come into force in the shipping landscape, mainly the Sulphur limit regulation.

From 1 January 2020, the IMO regulation, known as “IMO 2020”, entered into force, establishing that the new upper limit on the Sulphur content must be reduced from the current 3.5% to the maximum of 0.5% mass / mass, outside designated emission control areas (ECAs). With this new limit, the IMO expects a 77% decline in the SOx emissions from ships, equivalent to an annual reduction

NORMATIVA MARITIMA

Durante el año 2020 entrarán en vigor diferentes normativas del ámbito marítimo, principalmente la regulación del límite del azufre.

A partir del 1 de enero de 2020 entró en vigor la normativa de la OMI, conocida como “OMI 2020”, en la que se establece que 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). Con este nuevo límite la OMI espera una disminución del 77% en las emisiones producidas por los buques, equivalente a una reducción anual de

of approximately 8.5 million metric tonnes of SOx.

Among the options available to comply with the sulphur limit regulations, as is known, are the use of alternative fuels, switching from heavy fuel oil (HFO), to light fuel oil (LSFO), the use of distillates, liquefied natural gas, or installing an exhaust gas cleaning system (EGCS) better known as "scrubbers".

According to DNV-GL until March 2020, more than 4,000 ships were reported to be equipped or scheduled with "scrubbers", most of them open-loop.

The scrubber maintenance process adds new responsibilities for crews, shipowners and operators. Water discharges from scrubbers may not comply with environmental regulations, so that a significant number of countries have banned discharges, and other countries are likely to follow them, so it is important to establish a proper disposal procedure.

unos 8,5 millones de toneladas métricas de óxidos de azufre.

Como ya se conoce, entre las opciones para cumplir con la normativa del límite de azufre, se encuentran el uso de combustibles alternativos, el cambio de fueloil pesado (HFO), a fueloil ligero (LSFO), el uso de destilados, el gas natural licuado, ó la instalación de los sistemas depuradores de gases, comúnmente conocidos como "scrubbers".

Según DNV-GL hasta marzo 2020 se contabilizaban más de 4.000 buques con "scrubbers" instalados o encargados, la mayoría de ellos de ciclo abierto.

El proceso de mantenimiento de los "scrubbers", añade nuevas responsabilidades para las tripulaciones, los armadores y los operadores. Las descargas de agua de los depuradores pueden no cumplir con las regulaciones ambientales, por lo que un importante número de países las han prohibido, y es probable que otros hagan lo mismo, por lo tanto, es importante establecer un adecuado procedimiento de eliminación.

*Shipowners face from **1 March 2020** a ban on the transport of high sulfur fuel oil (HSFO) for ships without scrubbers. Shipowners and operators should also actively monitor regulatory activity relating to the carriage of HSFO in the areas in which they operate.*

During the year 2020, a set of important amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) will also enter into force, as well as several mandatory codes that affect various aspects: environmental, ballast water management system, IMO Data collection system on fuel oil consumption of ships, passenger ships, lifeboats, Code of the Maritime Labour Convention, ship recycling, etc.

PIRACY AND SECURITY

According to the annual report of the International Maritime Bureau (IMB), and International Chamber of Commerce (ICC), in 2019 maritime piracy was reduced

Los armadores se enfrentan a partir del **1 de marzo de 2020** a la prohibición del transporte de fuelóleo con alto contenido de azufre (HSFO) para buques sin “scrubbers”. Los armadores y operadores también deben monitorear la actividad que regula el transporte de HSFO en las áreas en las que operan.

Durante el año 2020 también entrarán en vigor una serie de importantes enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), y a varios códigos obligatorios que afectan a varios aspectos: medioambientales, gestión de aguas de lastre, sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques, buques de pasaje, botes salvavidas, Convenio sobre el trabajo marítimo, reciclaje de buques, etc.

PIRATERÍA Y SEGURIDAD

Según el informe anual elaborado por la International Maritime Bureau (IMB), de la Cámara de Comercio Internacional (ICC), en el año 2019 la piratería marítima se redujo a nivel mundial,



worldwide, however, continues to increase significantly in some risk areas, such as the Gulf of Guinea.

Worldwide, the IMB Piracy Reporting Centre (PRC) recorded 162 incidents of maritime piracy and armed robbery in 2019, compared to 201 reported in 2018.

The incidents included in the annual report are a total of 4 hijacked vessels, 11 vessels fired upon, 17 attempted attacks, and 130 vessels boarded.

The Gulf of Guinea recorded an increase of more than 50% in the number of crew kidnapped, from 78 in 2018 to 121 in 2019, 90% of the total worldwide. In the last quarter alone, 64 crew members were kidnapped in six separate incidents.

In the Gulf of Guinea area, 64 incidents were recorded, including the four ships hijacked in 2019, and ten of the eleven incidents of firearms attacks.

The Singapore Straits also experienced a rise in armed robbery

sin embargo continúa aumentando significativamente en algunas zonas de riesgo, como el Golfo de Guinea

A nivel mundial, el IMB Piracy Reporting Center (PRC) registró 162 incidentes de piratería marítima y robo a mano armada en 2019, frente a los 201 registrados en 2018.

Los incidentes registrados son un total de 4 buques secuestrados, 11 buques atacados con armas de fuego, 17 intentos de ataque y 130 buques abordados.

El Golfo de Guinea registró un aumento de más del 50% en el número de tripulantes secuestrados, de 78 en 2018 a los 121 en 2019, que suponen el 90% del total a nivel mundial. Sólo en el último trimestre, fueron secuestrados 64 tripulantes en 6 incidentes.

En la zona del Golfo de Guinea se registraron 64 incidentes, incluidos los cuatro buques secuestrados en 2019, y diez de los once ataques con armas de fuego.

El Estrecho de Singapur también experimentó un aumento de los ataques

attacks with 12 incidents reported in 2019, 11 of them registered in the last quarter. There were also ten vessels boarded in this region. In 2018 there were only three incidents reported along the year.

Incidents were reduced in Indonesian Ports, 25 in 2019 compared to 36 registered in 2018.

This is the first time since 2015 that no piracy or armed robbery incidents have been reported around Bangladesh.

Although no incidents have been reported in Somalia waters during 2019, caution should be maintained in this region and wider Indian Ocean as risk remains.

de piratería y robo a mano armada, con 12 incidentes en 2019, 11 de ellos registrados en el último trimestre. También se produjeron 10 abordajes en esta región. En 2018 se produjeron sólo tres incidentes en todo el año.

En los puertos de Indonesia se redujeron los incidentes, 25 en 2019 frente a los 36 registrados en 2018.

Es la primera vez desde el año 2015 que no se han registrado incidentes de piratería o robo a mano armada en Bangladesh.

A pesar de no haberse registrado incidentes en aguas de Somalia durante 2019, se debe mantener la precaución en esta región y en el Océano Índico en general, ya que el riesgo permanece.

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 2020, (which has been prepared excluding the United Kingdom), over the whole year 2019, GDP rose by 1.2% in the **euro area (EA 19)** ⁽¹⁾ and by 1.5% in the **EU27** ⁽²⁾, after an increase of 1.9% and 2.1% respectively in 2018.*

*During the fourth quarter of 2019 seasonally adjusted GDP rose by 0.1% in the **euro area**, and by 0.2% in the **EU27**, compared with the previous quarter. In the third quarter of 2019, GDP had grown by 0.3% in the **euro area** and by 0.4% in the **EU27**.*

*Compared with the same quarter of the previous year, seasonally adjusted GDP rose by 1.0% in the **euro area** and by 1.2% in the **EU27***

ECONOMIA

En base a los datos publicados por EUROSTAT, la oficina de estadística de la Unión Europea, con fecha de marzo de 2020, (y que han sido elaborados excluyendo a Reino Unido), en el conjunto de 2019, el PIB creció un 1,2% en la **zona euro (EA19)** ⁽¹⁾ y un 1,5% en la **UE27** ⁽²⁾, comparado con el aumento del 1,9% y 2,1% del año 2018 respectivamente.

Durante el cuarto trimestre de 2019, el PIB ajustado estacionalmente aumentó un 0,1% en la **zona euro**, y un 0,2% en la **UE27** comparado con el trimestre anterior. En el tercer trimestre de 2019, el PIB había crecido un 0,3% en la zona euro, y un 0,4% en la **UE27**.

Comparado con el mismo trimestre del año anterior, el PIB ajustado estacionalmente aumentó un 1,0% en la **zona euro** y un 1,2% en la **UE27** en el

in the fourth quarter of 2019.

During the fourth quarter of 2019, GDP in the United States increased by 0.5% compared with the previous quarter (after increasing also by 0.5% in the third quarter).

*Among Member States for which data were available for the fourth quarter of 2019, **Ireland** (+ 1.8%), **Malta** (+1.7) and **Romania** (+ 1.5%) recorded the highest growth compared to the previous quarter, followed by **Lithuania** and **Hungary** (both +1.0%). **Greece** and **Finland** showed a negative growth (both -0.7%), in addition to **Italy** (-0.3%) and **France** (-0.1%). In **Germany**, the GDP remained stable.*

*The growth of **Spain** in the fourth quarter was 0.5%.*

*During the fourth quarter of 2019, household final consumption expenditure rose by 0.1% in the **euro area** and by 0.3% in the **EU27** after increasing 0.5% respectively in the previous quarter.*

Exports increased by 0.4% in the

cuarto trimestre de 2019.

Durante el cuarto trimestre de 2019, el PIB en los Estados Unidos aumentó en un 0,5% en comparación con el trimestre anterior (tras aumentar también un 0,5% en el tercer trimestre).

Entre los Estados miembros cuyos datos estaban disponibles para el cuarto trimestre de 2019, **Irlanda** (+1.8%), **Malta** (+1.7) y **Rumanía** (+1.5%) registraban el mayor crecimiento comparado con el anterior trimestre, seguidos de **Lituania** y **Hungría** (ambos +1,0%). **Grecia** y **Finlandia** mostraron un crecimiento negativo (ambos -0,7%), además de **Italia** (-0,3%) y **Francia** (-0,1%). El PIB de **Alemania** se mantuvo estable.

El crecimiento de **España** en el cuarto trimestre fue del 0,5%.

Durante el cuarto trimestre de 2019, el gasto final de los hogares aumentó un 0,1% en la **zona euro** y un 0,3% en la **UE27** tras aumentar un 0,5% respectivamente en el trimestre anterior.

Las exportaciones aumentaron un 0,4%

*euro area and by 0.2% in the **EU27** (after an increase of 0.6% and 0.7% respectively).*

*Imports increased by 2.2% in the **euro area** and by 1.8% in the **EU27** (after a decrease of 1.3% and 0.9% respectively).*

*The number of persons employed increased by 0.3% in both the **euro area** and the **EU28** in the fourth quarter of 2019 compared with the previous quarter.*

*Over the whole year 2019, employment grew by 1.2% in the **euro area** and 1.0% in the **EU27**.*

*Among Member States for which data are available for the fourth quarter 2019, **Malta** (+1.6%), **Estonia** and **Ireland** (both +1.3%) recorded the highest growth compared with the previous quarter. Decreases were observed in **Poland** (-0.4%), **Czechia** (-0.3%), and **Italy** (-0.1%). In **Portugal** the employment remained stable.*

Eurostat estimates that in the fourth quarter of 2019, there were

en la **zona euro** y un 0,2% en la **UE27** (tras un aumento del 0,6% y 0,7% respectivamente).

Las importaciones se incrementaron en un 2,2% en la **zona euro** y en un 1,8% en **EU27** (tras un descenso del 1,3% y 0,9% respectivamente).

El número de personas empleadas aumentó un 0,3% tanto en la **zona euro** como en la **UE27** en el último trimestre de 2019 en comparación con el trimestre anterior.

Durante todo el año 2019, el empleo aumentó un 1,2% en la **zona euro** y un 1,0% en la **UE27**.

Entre los estados miembros cuyos datos están disponibles para el cuarto trimestre de 2019, **Malta** (+1,6%), **Estonia** e **Irlanda** (ambos +1,3%), registraron la mayor tasa de crecimiento respecto al trimestre anterior. Se observaron disminuciones en **Polonia** (-0.4%), **República Checa** (-0.3%) e **Italia** (-0.1%). En **Portugal** el empleo se mantuvo estable.

Eurostat estima que en el cuarto trimestre de 2019, había 209,3 millones

*209.3 million people employed in the **EU27**, of which 160.7 million were in the euro area. These are the highest levels of employment ever recorded in both areas. Specifically, the number of people employed has increased by 12.0 million in the **euro area**, and 15.1 million in the **EU27** from the lowest level after the 2013 financial crisis.*

The European Union (EU27) trade balance registered a surplus of €197 billion in 2019.

Extra-EU exports of goods reached €2,132 billion in 2019, while imports of goods stood at €1,935 billion in 2019. The United States, China and the United Kingdom were the main extra-community partners.

In almost all EU Member States, the main partner for exports of goods in 2019 was another member of the European Union, except for Germany and Ireland where the United States was the main destination of exports, as well as Sweden (Norway) and Lithuania (Russia). Overall Germany was the

de personas empleadas en la **UE27**, de las cuales 160,7 millones lo estaban en la **zona euro**. Estos son los niveles más altos de empleo jamás registrados en ambas áreas. En concreto, el número de personas empleadas ha aumentado en 12,0 millones en la **zona euro**, y 15,1 millones en la **UE27** desde el nivel más bajo de empleo tras la crisis financiera de 2013.

La balanza comercial de Unión Europea (UE27) registró en 2019 un superávit de 197.000 millones de Euros.

Las exportaciones de bienes extra-comunitarios alcanzaron los 2.132 millones de Euros en 2019, mientras que las importaciones se situaron en 1.935 millones. EEUU, China y Reino Unido fueron los principales socios extracomunitarios.

En casi todos los Estados miembros de la UE, el principal socio comercial de exportaciones de bienes en 2019 fue otro miembro de la Unión Europea, a excepción de Alemania e Irlanda, donde Estados Unidos fue el principal destino de las exportaciones, así como Suecia (Noruega) y Lituania (Rusia). En general, Alemania fue el principal

main destination of goods exports for 16 Member States.

destino de las exportaciones de bienes para 16 Estados miembros.

59% of European exports went to another EU Member State. The main destination for Spain's exports of goods within the EU Member States were France, Germany and Italy.

El 59% de las exportaciones europeas tuvieron como destino otro estado miembro de la UE. El principal destino de las exportaciones de España dentro de los miembros de la UE fueron Francia, Alemania e Italia.

For extra-EU trade, the three main destinations of EU exports in 2019 were the United States (18% of all extra-EU exports), the United Kingdom (15%) and China (9%).

Para el comercio extracomunitario, los tres principales destinos de las exportaciones de la UE en 2019 fueron Estados Unidos (18% del total), Reino Unido (15%) y China (9%).

Regarding imports, Germany was also the main destination among the Member States. 61% of imports come from another Member State.

En cuanto a las importaciones, Alemania fue también el principal destino entre los estados miembros. El 61% de las importaciones provienen de otro estado miembro.

For extra-EU trade, the main country of origin of goods imported into the EU in 2019 remained China (19%), followed by United States (12%) and the United Kingdom (10%).

Para el comercio extracomunitario, el principal país de origen de los bienes importados a la UE en 2019, siguió siendo China (19%), seguido de Estados Unidos (12%) y el Reino Unido (10%).

By product group, machinery and transport equipment represented 41% of total extra-EU exports

Por tipo de bienes, la maquinaria y el equipo de transporte representaron el 41% del total de las exportaciones

and 33% of imports, followed by other manufactured products (23% of exports and 24% of extra-EU imports), as well as chemical products, 19% and 12% of extra-EU exports and imports respectively.

Euro area (EA19)¹:

Belgium, Germany, Stonia, Ireland, Greece, Spain, France, Italy, Cyprus, Latvia, Lithuania, Luxemburg, Hungary, Malta, the Netherlands, Austria, Portugal, Slovenia, Slovakia and Finland.

EU27⁽²⁾:

Belgium, Bulgaria, Czechia, Denmark, Germany, Estonia, Ireland, Greece, Spain, France, Croatia, Italy, Cyprus, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Hungary, Malta, the Netherlands, Austria, Poland, Portugal, Romania, Slovenia, Slovakia, Finland and Sweden.

*As for **Spain**, in the whole of the year 2019, the Spanish economy grew by 2.0%, according to The National Institute of Statistics.*

The Spanish GDP has grown by 0.4% in the fourth quarter of 2019 with respect to the previous quarter in terms of volume. The year-on-year growth of GDP stood at 1.8%, compared with 1.9% in the previous quarter.

extracomunitarias y el 33% de las importaciones, seguido de otros productos manufacturados (23% de las exportaciones y 24% de las importaciones extracomunitarias), así como los productos químicos, 19% y 12% respectivamente.

Zona euro (EA19)¹:

Bélgica, Alemania, Estonia, Irlanda, Grecia, España, Francia, Italia, Chipre, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Hungría, Malta, Países Bajos, Austria, Portugal, Eslovenia, Eslovaquia y Finlandia.

EU27⁽²⁾:

Bélgica, Bulgaria, República Checa, Dinamarca, Alemania, Estonia, Irlanda, Grecia, España, Francia, Croacia, Italia, Chipre, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Hungría, Malta, Países Bajos, Austria, Polonia, Portugal, Rumania, Eslovenia, Eslovaquia, Finlandia y Suecia.

En cuanto a **España**, en el conjunto del año 2019 la economía española creció el 2,0%, según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

El PIB español registró un crecimiento del 0,4% en el cuarto trimestre de 2019 respecto al trimestre anterior en términos de volumen. El crecimiento interanual del PIB se situó en el 1,8%, frente al 1,9% del trimestre anterior.

The value of GDP at current prices for the year 2019 stood at 1,245,331 million euro, 3.6% higher than in 2018.

El valor del PIB a precios corrientes para el conjunto del año 2019 se situó en 1.245.331 millones de euros, un 3,6% superior al de 2018.

The contribution of domestic demand to year-on-year GDP growth was 1.3 points in the fourth quarter, two tenths lower than in the third quarter. External demand, on the other hand, registered a contribution of 0.5 points, one tenth higher than in the previous quarter.

La contribución de la demanda nacional al crecimiento interanual del PIB es de 1,3 puntos en el cuarto trimestre, dos décimas inferior a la del tercer trimestre. La demanda externa por otro lado, presenta una aportación de 0,5 puntos, una décima superior a la del trimestre anterior.

The final consumption expenditure increased by 1.5% compared to the same quarter of 2018, similar to the third quarter rate.

El gasto en consumo final se incrementó un 1,5% respecto al mismo trimestre de 2018, similar a la tasa del tercer trimestre.

Household final consumption expenditure experienced a year-on-year growth of 1.2%, and that of the Public Administrations presents year-on-year variation of 2.4%.

El gasto en consumo final de los hogares experimentó un crecimiento interanual del 1,2%, y el de las Administraciones Públicas presentó una variación interanual del 2,4%.

In terms of external demand, exports of goods and services grew by 3.3% compared to the fourth quarter of 2018, representing three tenths less than in the previous quarter. This slowdown is caused by a decrease in the year-on-year rates

En cuanto a la demanda externa, las exportaciones de bienes y servicios crecen un 3,3% respecto al cuarto trimestre de 2018, lo que supone tres décimas menos que en el trimestre anterior. Esta desaceleración se produce por un descenso en las tasas

of exports of goods and exports of services.

interanuales de las exportaciones de bienes y de servicios.

Imports of goods and services increased by 2.1% compared to the same quarter of the previous year.

Las importaciones de bienes y servicios se incrementaron un 2,1% respecto al mismo trimestre del año anterior

Employment in the economy, in terms of full-time equivalent jobs, increased by 0.9% in the fourth quarter, with respect to the previous quarter. In year-on-year terms, employment increased at a rate of 2.0%, representing an increase of 358 thousand full-time equivalent jobs in one year.

El empleo, en términos de puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, aumentó un 0,9% en el cuarto trimestre respecto al trimestre anterior. En términos interanuales, el empleo aumentó a un ritmo del 2,0%, lo que supone un incremento de 358 mil puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo en un año.

Employment in services sector, grew by 2.4% year-on-year, industry 1.9%, and construction 0.9%, while in agriculture, forestry and fishing, employment decreased by 4.5%.

En el sector servicios, el empleo creció un 2,4% interanual, en la industria el 1,9%, y en la construcción el 0,9%, mientras que en la agricultura, ganadería, pesca el empleo cayó un 4,5%.

The annual variation rate of the Consumer Price Index (CPI) stood at 0.8% in December 2019, four tenths higher than that registered in the previous month.

La tasa de variación anual del Índice de Precios de Consumo (IPC) se situó en Diciembre de 2019 en el 0,8%, cuatro décimas superior a la registrada en el mes anterior.

The annual rate of Harmonized index of consumer prices (HICP)

El Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) se sitúa en el

stands at 0.8%.

0,8%.

The annual change of core inflation (overall index excluding unprocessed food and energy products) remained at 1%.

La tasa anual de la inflación subyacente (índice general sin alimentos no elaborados ni productos energéticos) se mantuvo en el 1%.

The annual CPI rate rises in all the autonomous communities in December compared to November. The greatest increases occur in Islas Baleares and Castilla-La Mancha. Andalucía registered the lowest increase, of two tenths in the last month of the year.

La tasa anual del IPC sube en todas las comunidades autónomas en diciembre respecto a noviembre. Los mayores incrementos se producen en Islas Baleares y Castilla-La Mancha. Andalucía registra el menor aumento, de dos décimas en el último mes del año.

Regarding the forecasts of the Spanish economy for 2020, due to the impact of the Coronavirus on the economy and employment, experts foresee a significant drop in GDP above 10% and an unemployment rate of over 20%, although there is great uncertainty, due to the unpredictable development of the COVID-19 pandemic worldwide.

En cuanto a las previsiones de la economía española para 2020, debido al impacto del Coronavirus en la economía y el empleo, los expertos prevén un importante desplome del PIB por encima del 10%, y una tasa de paro superior al 20%, aunque existe una gran incertidumbre debido al desarrollo imprevisible de la pandemia del COVID-19 a nivel mundial.

SHIPPING INDUSTRY

The European shipping industry, according to the latest data from the report prepared by Oxford Economics for the European Shipowners Association (ECSA), directly contributes with €54 bn. to the GDP of the European Union. Taking into account the spill over effects to other sectors of the European economy, the total contribution stands at €149 bn.

The European shipping industry sector directly employs some 685,000 people, two million jobs if direct and induced jobs are taken into account.

However, the shipping industry has seen reduced its contribution to the European economy, as it is under strong pressure due to factors such as difficult market conditions and the need for rapid adaptation to environmental regulations. In addition, Brexit must be considered as another factor of uncertainty in the shipping sector.

INDUSTRIA MARITIMA

La industria marítima europea, según los últimos datos del informe elaborado por Oxford Economics para la Asociación de armadores europeos (ECSA), contribuye directamente con 54.000 millones de euros al PIB de la Unión Europea. Teniendo en cuenta los efectos indirectos en otros sectores de la economía de la Unión Europea, la contribución total asciende a 149.000 millones de euros.

El sector de la industria marítima europea da empleo directamente a unas 685.000 personas, dos millones de empleos si se tienen en cuenta los empleos directos e inducidos.

Sin embargo, la industria marítima ha visto reducida su contribución a la economía europea, al encontrarse bajo una fuerte presión debido a factores como las difíciles condiciones de mercado y la necesidad de una rápida adaptación a las regulaciones medioambientales. Además, hay que añadir el Brexit como otro factor de incertidumbre en el sector marítimo.



Maritime transport is the fundamental basis of trade and communications within and beyond the single market.

According to ISL Bremen, as of January 1, 2020, the European countries controlled a total of 17,242 vessels, (38% of the world total), and 826.1 million DWT, representing 42% of the world fleet, (vessels of 1,000 GT and over).

*The fleet controlled by the member countries of the **European Union** totalled 13,288 vessels, with 705,884 DWT as of January 1, 2020. In DWT terms, it represents around 36% of the global merchant fleet.*

As of January 1, the flag of Malta is in the first position of the EU, and the sixth of the world merchant fleet, in DWT terms, with 2,036 vessels, 79.3 million GT and 114.4 million DWT, 5.8% of the total world fleet, and an increase of 4.4% over the previous.

Malta is followed by Greece, in the eighth position in the world ranking by flag, with 39.8 million GT and

El transporte marítimo es la base fundamental del comercio y las comunicaciones dentro y fuera del mercado único.

Según el ISL Bremen, a 1 de enero de 2020, los países europeos controlaban un total de 17.242 buques, (38% del total mundial), y 826,1 millones de TPM, representando el 42% de la flota mundial, (buques de 1.000 GT en adelante).

La flota controlada por los países miembros de la **Unión Europea** sumaba 13.288 buques, con 705.884 TPM a 1 de enero de 2020. En términos de TPM supone alrededor del 36% del tonelaje de la flota mundial.

A 1 de enero de 2020, la bandera de Malta ocupa la primera posición de la Unión Europea, y la sexta de la flota mundial, en términos de TPM, con 2.036 buques, 79,3 millones de GT y 114,4 millones de TPM, un 5,8% del total mundial, y un incremento del 4,4% respecto al año anterior.

A Malta le sigue Grecia, en la octava posición del ranking mundial por banderas, con 39,8 millones de GT y

68.9 million DWT, which represents 3.5% of the world fleet, having decreased its tonnage capacity by 0.3%.

Then follows the United Kingdom, (11th in the world ranking), with 634 vessels, and 34.5 million DWT (-19.6%); Cyprus (12th position), with 864 vessels and 33.8 million DWT (0% variation); and Denmark (13th world), with 516 vessels and 23.2 million DWT, (+3.3%).

Portugal, with the Madeira Registry, ranks 15th in the world ranking by DWT, with a total of 20.8 million DWT and 561 vessels. Portugal increased its fleet by 44 ships, and 6.0% in DWT.

Norway increased its fleet capacity by 5.3%, and Belgium by 1.8%, compared to 24% the previous year.

Other EU countries such as Italy and Germany saw their fleets decrease, Italy almost 12% one more year, and Germany by 0.2%.

Spain ranks in the 48th position in the world fleet ranking by DWT,

68,9 millones de TPM, lo que representa el 3,5% de la flota mundial, habiendo disminuido su capacidad de tonelaje un 0,3%.

A continuación, le sigue Reino Unido, (11º en la flota mundial), con 634 buques, y 34,5 millones de TPM (-19,6%); Chipre (12ª posición mundial), con 864 buques y 33,8 millones de TPM (0% variación); y Dinamarca (13ª mundial), con 516 buques y 23,2 millones de TPM, (+3,3%).

Portugal, con el Registro de Madeira, ocupa el puesto número 15 en el ranking mundial por TPM, con un total de 20,8 millones de TPM y 561 buques. Portugal aumentó su flota en 44 buques, y un 6,0% su TPM.

Noruega aumentó su capacidad de flota un 5,3%, y Bélgica el 1,8%, frente al 24% del año anterior.

Otros países de la UE como Italia y Alemania vieron decrecer sus flotas, Italia casi un 12% un año más, y Alemania un 0,2%.

España se sitúa en el puesto número 48 en el ranking de flota mundial por TPM,

with 2.2 million GT, and 1.7 million DWT, according to ISL Bremen.

con 2,2 millones de GT, y 1,7 millones de TPM, según datos del ISL Bremen.

Greece continued controlling the world's largest merchant fleet in 2019, with 394.5 million DWT, 20% of the world's maritime transport capacity (ships of 1,000 Gt and over), operating 83% of its fleet under foreign flags. The Greek controlled fleet is a young fleet, with an average age of 12 years.

Grecia seguía controlando en 2019 la mayor flota mercante del mundo, con 394,5 millones de TPM, un 20% de la capacidad de transporte marítimo mundial, (buques de 1.000 GT en adelante), operando el 83% de su flota en pabellones extranjeros. La flota controlada griega es una flota joven, con una media de edad de 12 años.

In July 2019 the EU published Regulation UE2019 / 1239 of the European Parliament and of the Council establishing the Maritime Single Window (EMSWe) in order to establish harmonized standards for the provision of information at port calls, ensuring coordination of the same data in each national maritime single window, which aims to reduce administrative burden through harmonized information communication interfaces with data exchange through SafeSeaNet and other communication systems. This Regulation will be applicable from August 15, 2025.

La UE publicó en Julio de 2019 el Reglamento UE2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea la ventanilla única marítima (EMSWe) con objeto de establecer unas normas armonizadas para el suministro de información en las escalas portuarias, garantizando la coordinación de los mismos datos en cada ventanilla única marítima nacional, que pretende reducir la carga administrativa mediante interfaces armonizadas de comunicación de información con intercambio de datos por medio de SafeSeaNet y otros sistemas de comunicación. El Reglamento será aplicable a partir del 15 de agosto de 2025.



One of the priorities of the European Commission is the European Green Deal, which aims to reduce emissions, including those from shipping, to curb the effects of climate change. It is a roadmap to make Europe the first continent without greenhouse gas emissions by 2050.

This initiative, which covers all sectors, has the support of European shipowners, who have presented their proposals.

The shipping industry is fully committed to eradicating its GHG emissions.

The EU Regulation on monitoring, reporting and verification of CO₂ emissions from maritime transport (Regulation (EU) 2015/757) requires since 2018, shipping companies to monitor their CO₂ emissions, fuel consumption and other relevant information during navigation to or from ports in the EEA.

European Commission has recently published the first annual report on CO₂ emissions from maritime

Una de las prioridades de la Comisión Europea es el Pacto Verde europeo con el que se pretende de reducir las emisiones, entre ellas las del transporte marítimo, para frenar los efectos del cambio climático. Se trata de una hoja de ruta para convertir a Europa en el primer continente sin emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2050.

Esta iniciativa, que abarca todos los sectores, cuenta con el apoyo de los armadores europeos, que han presentado sus propuestas.

La industria naviera está plenamente comprometida a erradicar sus emisiones de GEI.

El Reglamento de la UE sobre seguimiento, notificación y verificación de emisiones de CO₂ del transporte marítimo (Reglamento (UE) 2015/757) requiere desde el año 2018, que las compañías navieras controlen sus emisiones de CO₂, el consumo de combustible y otra información relevante durante la navegación hacia o desde los puertos en el EEE.

La Comisión Europea ha publicado recientemente el primer informe anual sobre las emisiones de CO₂ del transporte

transport, which analyses the CO₂ emissions and energy efficiency information of all the ships over 5,000 GT, which carried out maritime transport activities related to the European Economic Area (EEA) in 2018.

The report analyzed emissions from more than 11,600 ships, reaching more than 138 million tonnes of CO₂ emitted in 2018.

More than 90% of all monitored ships reported the use of heavy fuel oil (HFO) in 2018. Gas oil accounted for only 10% of the total fuel consumed, such as light fuel oil and diesel oil taken together. These types of oil are generally used for auxiliary engines and boilers, or during the operation of a ship in Emission Control Areas (ECA). The use of Liquefied Natural Gas (LNG) represented only 3% of the total amount of fuel consumed in 2018, mostly used by LNG and gas carriers.

*As far as **Spain** is concerned, the 46 general interest State-owned ports, handled during the year 2019,*

marítimo, que analiza las emisiones de CO₂ y la información de eficiencia energética de todos los buques de más de 5.000 GT, que realizaron actividades de transporte marítimo relacionadas con el Espacio Económico Europeo (EEE) en 2018.

El estudio analiza las emisiones de más de 11.600 buques, que alcanzaron más de 138 millones de toneladas de CO₂ emitidas en 2018.

Más del 90% de todos los buques monitoreados informaron del uso de fuelóleo pesado (HFO) en 2018. El gasóleo representó solo el 10% del combustible total consumido, como el combustible ligero y el diésel conjuntamente. Estos tipos de combustible se usan generalmente para motores auxiliares y calderas, o durante las operaciones del buque en las áreas de control de emisiones (ECA). El uso de gas natural licuado (GNL) representó solo el 3% del total de combustible consumido en 2018, utilizado principalmente por buques gaseros y de GNL.

En cuanto a **España**, los 46 puertos de interés general del Estado movieron durante el año 2019, 564,6 millones de

564.6 million tonnes, (including fishing, supplies and inland traffic), a new record high, according to data published by "Puertos del Estado". Excluding these three concepts, the total of goods moved in 2019 was 552.1 million tonnes.

During the last decade Spanish port traffic has grown at an average rate of 3%.

The main groups of goods have experienced increases, such as liquid bulks that increased 3.5% thanks to some traffic such as natural gas, which raised from 11.2 million tonnes in 2018 to 15.6 million tonnes in 2019, and biofuels that increased from 5 million to 6.5 million tonnes.

General cargo grew by 2.5%, to 274 million tonnes, boosted by the increase in traffic such as non-metallic minerals (18%), feed and forage (14%), and fruits, vegetables and legumes (8%). Containerized goods increased by 2.3%, reaching 195.4 million tonnes.

toneladas de mercancías, (incluyendo pesca, avituallamiento y tráfico interior), un nuevo máximo histórico, según datos publicados por Puertos del Estado. Excluyendo estos tres conceptos, el total de mercancías movidas en 2019 fue de 552,1 millones de toneladas.

Durante la última década el tráfico portuario español ha crecido a un ritmo medio del 3%.

Los principales grupos de mercancías han experimentado incrementos, como los graneles líquidos que aumentaron un 3,5% gracias a tráfico como el gas natural, que pasó de los 11,2 millones de toneladas en 2018 a los 15,6 millones en 2019, y los biocombustibles que aumentaron de 5 millones a 6,5 millones de toneladas.

La mercancía general creció un 2,5%, hasta 274 millones de toneladas, ayudada por el incremento de tráfico como los minerales no metálicos (18%), piensos y forrajes (14%), y frutas, hortalizas y legumbres (8%). Las mercancías en contenedores aumentaron un 2,3%, alcanzando los 195,4 millones de toneladas.

The 11% decrease in solid bulk traffic, with 90.9 million tonnes, mainly due to the fall in coal traffic that has gone from 26.4 million tonnes in 2018 to 17.6 million tonnes in 2019, has meant that the total port traffic increased by only 0.2%, compared to the previous year.

El descenso del 11% en el tráfico de graneles sólidos, con 90,9 millones de toneladas, debido principalmente a la caída del tráfico de carbón que ha pasado de 26,4 millones de toneladas en 2018 a 17,6 millones en 2019, ha supuesto que el tráfico total portuario aumentara sólo un 0,2%, respecto al año anterior.

The goods in transit, with final destination to ports of other countries, increased by 4% in 2019. With more than 154 million tonnes, they represent 28% of the total handled cargo.

Las mercancías en tránsito, con destino final a puertos de otros países, aumentaron un 4% en 2019. Con más de 154 millones de toneladas representan el 28% de las mercancías movidas.

In terms of total container traffic, it reached 17.4 million TEUs, with an increase of 1.5%.

En cuanto al tráfico total de contenedores, alcanzó los 17,4 millones de TEUs, con un aumento del 1,5%.

Roll-on/roll-off traffic already exceeds 65 million tonnes moved, which has meant that nearly three million industrial vehicles embarked / disembarked at Spanish ports.

El tráfico RO-RO supera ya los 65 millones de toneladas transportadas, lo que ha supuesto que cerca de tres millones de vehículos industriales embarcaran/desembarcaran en los puertos españoles.

On the other hand, total passenger traffic exceeded 37.3 million people, with a growth of 3.57%.

Por otro lado, el tráfico total de pasajeros superó los 37,3 millones de personas, un aumento del 3,57%.

As for the number of ships in transit through the Spanish ports, it reached 170,467 units, representing an increase of 2% over 2018, accounting for larger vessels since the GT amounted to 2,391 million, an increase of 3.8%.

The Port of Algeciras continues in the first position of tonnes moved, with 109 million tonnes, followed at a distance by Valencia (81 million), Barcelona (67.7 million), and in the fourth place is the Port of Bilbao, with 35.5 million tonnes).

According to data published by Anave, Spanish foreign maritime trade (imports + exports) moved 294.8 million tonnes in 2019, (-1.5%) compared to 2018 levels, 67.9% tonnes corresponded to imports and the remaining 32.0% corresponded to exports. Imports decreased by 2.1%, due to decreases in liquid bulks (-4.9%) and solid bulks (-13.7%), while general cargo hardly increased by 0.3%. Regarding exports, the slight growth of the general cargo (+ 1.4%) and liquid bulk (+0.2%) did not compensate the decrease in

En cuanto a número de buques que transitaron por los puertos españoles, alcanzó las 170.467 unidades, un aumento del 2% sobre 2018, siendo buques de mayor porte ya que las GT ascendieron a 2.391 millones, un incremento del 3,8%.

El Puerto de Algeciras continúa en primer lugar en cuanto a toneladas movidas, con 109 millones, seguido a distancia por Valencia (81 millones), Barcelona (67,7 millones), y el cuarto lugar lo ocupa el Puerto de Bilbao, con 35,5 millones de toneladas.

Según datos publicados por Anave, el comercio marítimo exterior español (importaciones + exportaciones) movió en 2019, 294,8 millones de toneladas, un 1,5% menos que en 2018, el 67,9% de las toneladas correspondieron a importaciones y el 32,0% restante a exportaciones. Las importaciones descendieron un 2,1%, debido a las disminuciones en los graneles líquidos (-4,9%) y sólidos (-13,7%), mientras que la carga general apenas aumentó un 0,3%. En las exportaciones, los tenues crecimientos de carga general (+1,4%) y graneles líquidos (+0,2%) no compensaron el descenso

solid bulk (-3.8%), so overall they decreased by 0.2%.

*As for the **Spanish fleet**, according to Anave sources, on January 1st 2020 the Spanish shipowners controlled 218 merchant ships, with 5.04 million GT and 4.67 million DWT. Although the fleet has been reduced by 2 units compared to the previous year, the tonnage has increased by 12.5% in GT and 17.1% in TPM due to the addition of large tankers and methane tankers.*

The fleet operating under Spanish flag, all of them registered in the Special Registry of the Canary Islands (REC), decreased by 5 units, up to 110 vessels, but GTs increased by 9.3% due to the two new methane tankers.

The fleet operated under foreign flags amounts to 108 vessels, with 2.68 million GT, an increase of 15.4%, thanks to the addition of two new Suezmax tankers.

In 2019, 11 newbuilding units were added to the controlled fleet, totaling more than 595,000 GT.

de los graneles sólidos (-3,8%) por lo que en conjunto se redujeron un 0,2%.

Por lo que a la **flota española** se refiere, según fuentes de Anave a 1 de enero de 2020 los armadores españoles controlaban 218 buques mercantes, con 5,04 millones de GT y 4,67 millones de TPM. Aunque la flota se ha reducido en 2 unidades respecto al año anterior, el tonelaje ha aumentado un 12,5% en GT y un 17,1% en TPM debido a la incorporación de petroleros y metaneros de gran tamaño.

La flota que opera bajo pabellón español, todos ellos inscritos en el Registro Especial de Canarias (REC), descendió en 5 unidades, hasta 110 buques, sin embargo el GT aumentó un 9,3%, gracias a los dos nuevos metaneros.

La flota operada bajo pabellones extranjeros asciende a 108 buques, con 2,68 millones de GT, un aumento del 15,4% al incorporar los dos nuevos petroleros Suezmax.

En 2019 se incorporaron a la flota controlada 11 buques de nueva construcción sumando algo más de

43% of the GTs of these newbuildings were registered under REC pavilion, and the rest under other European registers.

Thanks to these new additions along with the withdrawal of some older ships, the average age of the fleet controlled by Spanish shipowners was reduced to 15.7 years at the beginning of 2020. Likewise, the fleet controlled under Spanish flag was reduced to 15 years.

The fleet registered under REC pavilion on January 1st 2020 was 111 vessels with 2,372,854 GT and 1,696,855 DWT. Only one of these ships is operated by a foreign shipowner, the rest, 110 ships with 2,359,114 GT, is operated by Spanish shipowners, according to Anave.

90.8% of the fleet controlled by Spanish shipowners operates under European Registers, including REC Register.

595.000 GT. El 43% de estas GTs de nueva construcción se inscribió en el REC, y el resto en otros pabellones comunitarios.

Gracias a estas nuevas incorporaciones junto con la retirada de algunos buques de mayor antigüedad, la edad media de la flota controlada por los armadores españoles descendió a los 15,7 años a comienzos de 2020. Igualmente, la flota controlada bajo pabellón español se redujo a los 15 años.

La flota inscrita en el REC a 1 de enero de 2020 era de 111 buques con 2.372.854 GT y 1.696.855 TPM. Sólo uno de estos buques es operado por un armador extranjero, el resto de la flota, es decir 110 buques con 2.359.114 GT, es operada por armadores españoles, según datos de Anave.

El 90,8% de la flota controlada por armadores españoles opera bajo pabellones comunitarios, incluyendo el REC.

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

ECONOMY

According EUSTAT data, the GDP of the Basque Country grew by 2.2% in 2019 as whole, the fifth consecutive year with growth rates above 2%.

The performance of employment, measured in full-time equivalent jobs was positive in 2019, with an estimated growth of 1.6 %, which meant a creation of 15,335 more net jobs.

The best performance in employment has been in the Construction sector, with a growth of 2.8% compared with average for 2018, a growth below the one of the year 2018 (3.6%). It is followed by the Services sector with a variation rate of 1.8%. The Industry sector only grew by 0.6% compared to 2.2% in 2018.

ECONOMIA

Según los datos elaborados por el EUSTAT, el PIB del País Vasco creció un 2,2% en 2019, el quinto año consecutivo con tasas de crecimiento superiores al 2%.

La evolución del empleo, medido en puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, ha sido positiva en 2019, con un crecimiento estimado del 1,6%, que supone una creación de 15.335 nuevos empleos.

El mejor comportamiento en el empleo ha sido en el sector de la Construcción, con un crecimiento del 2,8% respecto a la media del año 2018, crecimiento inferior al estimado en el año 2018 (3,6%). Le sigue a continuación el sector de Servicios con una tasa de variación del 1,8%. El sector de la industria sólo creció un 0,6% frente al 2,2% de 2018.



*In terms of **Supply**, all the major sectors of the economy showed an upward trend in 2019. The Construction sector stands out, with an annual growth of 3.1%, followed by the Services sector (2.5%), Industry (1.1%), and finally Primary sector (0.6%).*

*In terms of **Demand** there is a growth in Internal Demand of 2.1% in 2019 as a whole, which being lower than the GDP growth (2.2%) represents a slight improvement in the foreign balance.*

Expenditure grew at a rate of 1.9%, due particularly to Public Consumption (2.1%), which rose above Final Consumption Expenditure of Households (1.9%).

Regarding the evolution of the GDP by Province in 2019, it has been positive in all three Provinces: Gipuzkoa has grown by 2.3%, Bizkaia 2.1%, and Álava 2.0%.

In the Basque Country, according to EUSTAT data, the trade surplus increased in 2019 as a whole exceeding 5.2 billion Euros.

En 2019, desde el punto de vista de la **Oferta**, los grandes sectores de la economía mostraron una tendencia al alza. Destaca el sector de la construcción con un crecimiento anual del 3,1%, seguido del sector Servicios (2,5%), la Industria (1,1%) y finalmente el Primario (0,6%).

En cuanto a la **Demanda** se muestra un crecimiento en la Demanda Interna de un 2,1% en el conjunto del año 2019, que al ser inferior al crecimiento del PIB (2,2%) supone una ligera mejoría en el saldo exterior.

El Gasto en consumo final ha crecido a un ritmo del 1,9%, especialmente debido al consumo público (2,1%) que ha subido por encima del consumo final de los hogares (1,9%).

En cuanto a la evolución del PIB por Territorios Históricos en 2019, ha sido positiva en las tres Provincias. Gipuzkoa ha crecido un 2,3%, Bizkaia un 2,1%, y Álava un 2,0%.

En la Comunidad Autónoma de Euskadi, según datos del EUSTAT, el superávit comercial aumentó en 2019, superando los 5.200 millones de Euros.

In 2019, Basque Country exports reached 25,396.9 million Euros, a year-on-year decrease of 0.4%. Imports stood at 20,121.5 million Euros, representing a drop of 0.8% compared to the previous year.

68.3% of total exports, 17,340 million Euros, have been destined for the European Union (EU-28), which represents a 3.8% increase over the previous year.

Imports of goods from the European Union grew by 0.9%, but if the effect of energy products is eliminated an increase of 1.0% is observed.

OUR SHIPPING COMPANIES

As of December 31 2019, the Basque Shipowners Association was composed of 13 companies, owners and / or managers of 88 merchant ships, tugboats and port inner traffic vessels, with a total of 909,397 GT and 1,543,469 DWT.

The average age of the fleet

Las exportaciones de la C.A. de Euskadi alcanzaron en el año 2019 los 25.396,9 millones de euros, una disminución interanual del 0,4%. Las importaciones se situaron en 20.121,5 millones de euros, un descenso del 0,8% respecto al año anterior.

El 68,3% del total de las exportaciones, 17.340 millones de euros, han tenido como destino la Unión Europea (UE-28), lo que supone un aumento respecto al año anterior del 3,8%.

Las importaciones de mercancías procedentes de la UE crecieron un 0,9%, pero eliminando el efecto de los productos energéticos se observa un ascenso del 1,0%.

NUESTRAS NAVIERAS

A 31 de diciembre de 2019, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 13 empresas, propietarias y/o gestoras de 88 buques mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 909.397 GT y 1.543.469 TPM.

La edad media de la flota inscrita en



registered in ANAVAS was about 11 years, well below the average age of the world merchant fleet.

By flags, and excluding vessels engaged in port inner traffic, 30% of the ships are registered under the Special Register of the Canary Islands, 29% in Isle of Man registry, 11% in Malta, 12% in the International Shipping Register of Madeira, and the rest of the fleet in other registers.

*In January 2019, the “**Monte Urquiola**”, the third of the four Suezmax oil tankers contracted in 2015 and built in Navantia, Puerto Real, Cádiz, was delivered to Ibaizabal Group.*

*“**Monte Urquiola**” and “**Monte Ulía**” tankers, the latter delivered in Navantia in July 2019, have been chartered by the French oil company TOTAL. and have become part of our associated fleet.*

These ships have the most advanced optimizations in terms of energy efficiency, cargo transport and safety.

ANAVAS era en torno a los 11 años, bastante inferior a la edad media de la flota mercante mundial.

Por banderas, y excluyendo los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 30% de los buques se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (REC), el 29% en Isla de Man, un 11% en Malta, el 12% en el Registro Internacional de buques de Madeira, y el resto de la flota en otros registros.

En enero de 2019 se entregó al Grupo Ibaizabal el “**Monte Urquiola**”, el tercero de los cuatro petroleros Suezmax que fueron contratados en 2015 y construidos en Navantia, Puerto Real, Cádiz.

El “**Monte Urquiola**” y el “**Monte Ulía**”, este último entregado en Navantia en el mes de julio de 2019, han sido fletados por la Compañía petrolera francesa TOTAL, y han pasado a formar parte de la flota asociada a Anavas.

Estos buques cuentan con las optimizaciones más avanzadas tanto en eficiencia energética, como de transporte de carga y seguridad.

*At the end of the year the tanker **"Monte Serantes"**, acquired by Ibaizabal Group, was incorporated.*

*In 2019, the supply vessel **"Blue Vega"** of Mureloil, S.A. and the tugboat **"Ibaizabal Catorce"** of Ibaizabal Group also joined the Association.*

*The company **Itsas Gas Bunker Supply, S.L.**, owned by the Basque Energy Agency (EVE), Naviera Murueta and Ibaizabal Group joined the Association, as we advanced in our Report last year, with the vessel **"Oizmendi"**, (ex -"Monte Arucas", before its transformation for the supply of Liquefied Natural Gas, from ship to ship).*

*In 2019, the companies Globalgas, S.A. with the ship **"Celanova"**, and Gasnaval, S.A. with the ship **"Telma Kosan"**, left the Association. The vessel **"Platte Reefer"** belonging to Albacora, S.A., and the barge **"Río Ibaizabal"** of Ibaizabal Group also left the Association.*

A final de año se incorporó también el petrolero **"Monte Serantes"**, adquirido por el Grupo Ibaizabal.

En 2019 se incorporaron igualmente a la Asociación el buque de suministro **"Blue Vega"**, de Mureloil, S.A., y el remolcador **"Ibaizabal Catorce"** del Grupo Ibaizabal.

También se incorpora a la Asociación la empresa **Itsas Gas Bunker Supply, S.L.**, Sociedad participada por el Ente Vasco de Energía, Naviera Murueta y el Grupo Ibaizabal, tal como se avanzaba en nuestra Memoria del pasado año, con el buque **"Oizmendi"**, (ex "Monte Arucas", antes de su transformación para el suministro de Gas Natural Licuado, buque a buque).

En el año 2019 se produjeron las bajas de las empresas Globalgas, S.A., con el buque **"Celanova"**, y Gasnaval, S.A. con el buque **"Telma Kosan"**. También causaron baja los buques **"Platte Reefer"** perteneciente a Albacora, S.A., así como la gabarra **"Río Ibaizabal"** del Grupo Ibaizabal.



*"Monte Urquiola" - Grupo Ibaizabal
(Año de construcción 2019)*



*"Monte Ulía" - Grupo Ibaizabal
(Año de construcción 2019)*



*"Ibaizabal Catorce" - Grupo Ibaizabal
(Año construcción 2017)*



*"Blue Vega" - Mureloil, S.A.
(Año construcción 2013)*

PORT ACTIVITY

*The **Port of Bilbao**, the largest commercial and industrial port in the Basque Country, moved a total of 35.4 million tonnes in 2019 (excluding local traffic or supplies). In global terms, traffic maintains compared to the previous year, with a slight decrease of 137,200 tonnes (-0.39%), despite the technical stop in Petronor, according to Bilbao Port Authority.*

Liquid bulks showed a growth of almost 2%, mainly due to the increase in gas exports which, with 2 million tonnes more, have doubled their traffic establishing a historical record, and on the other hand, due to the growth of diesel oil discharge with 680,000 tonnes more. This compensates for Petronor's decline in production that reduced its activity by 2.6 million tonnes.

Solid bulks registered a moderate decrease (-1.6%), taking into account that the fall of Spanish ports as a whole was 11%.

ACTIVIDAD PORTUARIA

El **Puerto de Bilbao**, el mayor puerto comercial e industrial del País Vasco movió en 2019 un total de 35,4 millones de toneladas (sin contar tráfico local ni avituallamiento). En términos globales el tráfico se mantiene respecto al año anterior, con un ligero descenso de 137.200 toneladas (-0,39%), a pesar de la parada técnica de Petronor, según datos de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Los graneles líquidos presentaron un crecimiento de casi un 2%, debido principalmente al aumento de las exportaciones de gas que, con 2 millones de toneladas más, han duplicado su tráfico estableciendo un récord histórico, y por otro lado, al crecimiento de la descarga de gasoil con 680.000 toneladas más. Esto compensa el descenso de producción de Petronor que redujo su actividad en 2,6 millones de toneladas.

Los graneles sólidos registraron un descenso moderado (-1,6%), teniendo en cuenta que la caída del conjunto de los puertos españoles fue del 11%.

The volume of foreign trade goods transported in containers has remained stable, however gross tonnes have decreased slightly (-1.32%).

General non-containerized goods decreased by 8.5%, reflecting the lower activity of the steel sector in the Basque Country. Highlights the consolidation of the motorways of the sea of the Port of Bilbao for the transport of trucks with goods to the United Kingdom and Belgium.

The main growth in absolute terms of the global goods can be seen, in addition to natural gas and diesel, in other non-metallic minerals, machine tools and spare parts, and biofuels.

Bilbao remains the first Spanish port in traffic with the United Kingdom, approximately 27% of the flows. In 2019, 3.4 million tonnes of all kind of goods were moved between Bilbao and the United Kingdom. 59% corresponds to exports and 41% to imports.

The Port of Bilbao has taken

El volumen de mercancías del comercio exterior transportadas en contenedores se ha mantenido estable, sin embargo las toneladas brutas han descendido ligeramente (-1,32%).

La mercancía general no contenerizada descendió un 8,5%, reflejo de la menor actividad del sector siderúrgico en el País Vasco. Destaca la consolidación de las autopistas del mar del Puerto de Bilbao para el transporte de camiones con mercancías hacia Reino Unido y Bélgica.

Los principales crecimientos en términos absolutos del conjunto de mercancías se presentan, además del gas natural y el gasoil, en otros minerales no metálicos, máquina herramienta y repuestos, y biocombustibles.

Bilbao sigue siendo el primer puerto español en tráfico con el Reino Unido, acaparando aproximadamente el 27% de los flujos. En 2019 se movieron entre Bilbao y Reino Unido 3,4 millones de toneladas de mercancías de todo tipo. El 59% corresponde a exportaciones y el 41% a importaciones.

El Puerto de Bilbao ha tomado medidas

measures and has been preparing and adapting to try to make Brexit an opportunity for this port.

The amount of the turnover decreased 1.87%, reaching 69.3 million Euros, compared to 70.6 million in the previous year. This income decrease is due to the decrease in port fees provided in the 2018-2022 Strategic Plan, and the new valuation of the lands and water of the Port's service zone.

*The **Port of Pasaia** moved 3.2 million tonnes in 2019, an increase of 3.4%.*

The activity of Pasaia Port is focused on the strategic sectors (steel, automotive, fishing, paper, chemical and agri-food) to which it serves to support in its logistics chain.

By type of goods (including cargo loading, unloading, transit and transfers), Pasaia Port moved in 2019, 1,031,318 tonnes of solid bulk (+2.82%), 2,166,645 tonnes of general cargo (+3.89%), 25,110

y se ha estado preparando y adaptando para intentar que el Brexit pueda ser una oportunidad para este puerto.

El importe de la cifra de negocio se redujo un 1,87%, alcanzando los 69,3 millones de Euros, frente a los 70,6 millones del ejercicio anterior. Este descenso de ingresos se debe a la bajada de tasas portuarias conforme a lo previsto en su Plan Estratégico 2018-2022, y la nueva valoración de terrenos y láminas de agua de la zona de servicio del Puerto.

El **Puerto de Pasaia** movió en 2019 3,2 millones de toneladas, un incremento del 3,4%.

La actividad del Puerto de Pasaia se centra en los sectores estratégicos (siderúrgico, automotor, pesca, papel, químico y agroalimentario) a los que sirve de apoyo en su cadena logística.

Por tipo de mercancías (incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos), el Puerto de Pasaia movió en 2019, 1.031.318 toneladas de graneles sólidos (+2,82%), 2.166.645 T. de mercancía general (+3,89%), 25.110 T.

Tonnes in supplies (+ 0.09%). Liquid fuel supplies showed a growth of 5.23%.

On the other hand, the transport of fresh fish decreased by 11.16%, 21,888 tonnes. RO-RO traffic reached 668,898 Tonnes in 2019, an increase of 4.09%. Vehicle traffic as cargo increased by 7.30%, a total of 273,275 units.

As for the number of ships that docked in the Port of Pasaia, it was 933, compared to 911 of the previous year.

The Port Authority has presented a transformation project with an investment of about 24 million euros aimed at increasing its berthing, draft and maneuverability with larger vessels.

*With regard to the autonomous ports, the **Port of Bermeo** moved in 2019 a total of 218,729 tonnes. 57% of goods corresponded to iron and steel products, 125,765 tonnes, 45,964 tonnes corresponded to wood and cork, and 39,349 tonnes to construction materials.*

en avituallamiento (+0,09%). El avituallamiento de combustibles líquidos presentaba un crecimiento del 5,23%.

Por otro lado, el transporte de pesca fresca se redujo un 11,16%, 21.888 T. El tráfico RO-RO alcanzó en 2019 las 668.898 T., un aumento del 4,09%. El tráfico de automóviles como mercancía aumentó un 7,30%, un total de 273.275 unidades.

En cuanto al número de buques que atracaron en el puerto de Pasaia, fue de 933, frente a los 911 del pasado año.

La Autoridad Portuaria ha presentado un proyecto de transformación con una inversión de unos 24 millones de euros destinados a incrementar su capacidad de atraque, calado y maniobrabilidad con buques de mayor eslora.

En lo referente a los puertos autonómicos, el **Puerto de Bermeo** movió en 2019 un total de 218.729 toneladas. 125.765 toneladas, el 57% de las mercancías correspondían a productos siderometalúrgicos, 45.964 toneladas a maderas y corcho, y 39.349 toneladas a materiales de construcción.

The number of vessel that entered the port in 2019 was 99, with a total of 285,082 GT.

El número de buques que entraron en el puerto en 2019 fue de 99, con un total 285.082 GT.



DINÁMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS



ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

La Asociación de Navieros Vascos celebró su Junta General de Asociados el día 10 de Junio, en las Bodegas Bilbaínas, Haro – La Rioja. Previamente se celebró una Misa en la Ermita de la Virgen del Valle en Cenicero. A continuación se realizó una visita guiada a la bodega, seguida de un almuerzo en las propias instalaciones.

En este acto nos acompañó D. Juan José Olabarriá de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco. En el transcurso del mismo, el Presidente de la Asociación, D. Alejandro Aznar, procedió a dar lectura del Saludo de la Memoria 2018, que se entregó a los presentes. La Memoria se encuentra asimismo disponible en la página web de la Asociación: www.anavas.es.



El tradicional Almuerzo de Navidad tuvo lugar el día 19 de diciembre de 2019 en el Hotel López de Haro de Bilbao, precedido de la celebración de una Misa en la Iglesia de San Vicente Mártir de Abando, oficiada por D. José Luis Villacorta.



Almuerzo de Navidad – Hotel López de Haro Diciembre 2019



GERENCIA DE LA ASOCIACIÓN

Gerencia de la Asociación durante el año 2019:

Secretario General: D. Santiago Bilbao Chopitea.

Gestión y Administración: D^a Itziar Otxoa Ortega.

D^a M^a del Carmen Martínez Moya.

NECROLÓGICAS

En el transcurso del año tenemos que lamentar el fallecimiento de nuestro querido “Old Fellow” D. Daniel Azcárate Arteaga. Recordamos asimismo a todos cuantos formaron parte de nuestra Asociación y ya no se encuentran entre nosotros. Descansen en Paz.



ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2019

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 Olabarría, responsable de Asuntos Marítimos y D. Asier Madariaga de la Escuela de Administración Marítima. A todos ellos agradecemos su continuo apoyo y consideración hacia nuestra Asociación y la Marina Mercante Vasca.

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 2019 se han llevado a cabo un total de 114 embarques, de los cuales 82 correspondieron a Alumnos/as de puente, y 32 a Alumnos/as de máquinas, un incremento de más del 30% sobre el pasado año.



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 2019, alcanzando en la actualidad un total de 2.144 embarques.

**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2019**

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
2019	82	32	114
TOTAL 1993-2019	1 . 352	792	2 . 144

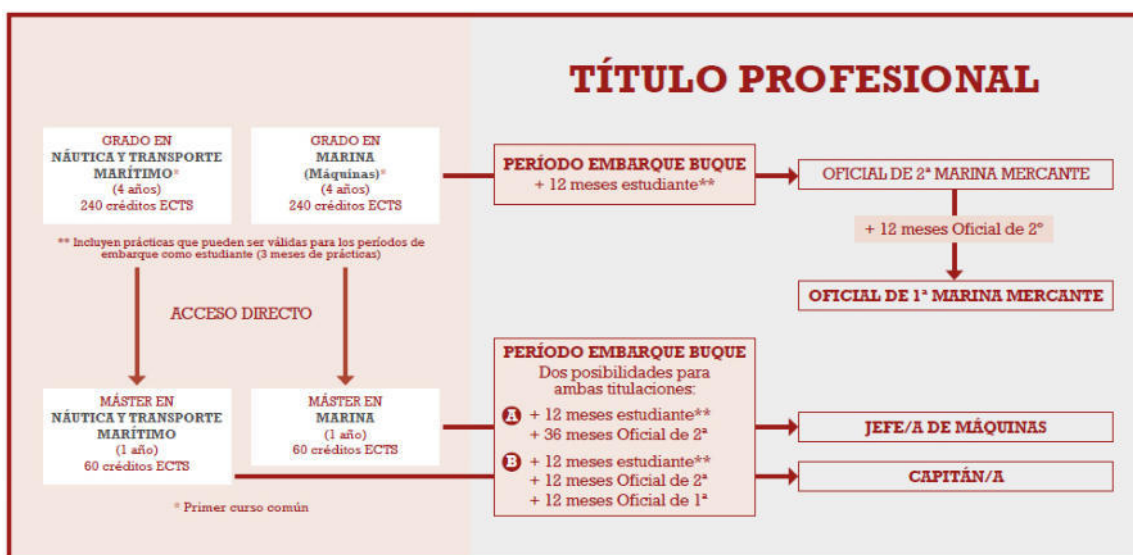


UNIVERSIDAD DEL PAIS VASCO (UPV-EHU) ESCUELA DE NÁUTICA Y MÁQUINAS NAVALES – ESCUELA DE INGENIERÍA DE BILBAO.

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.

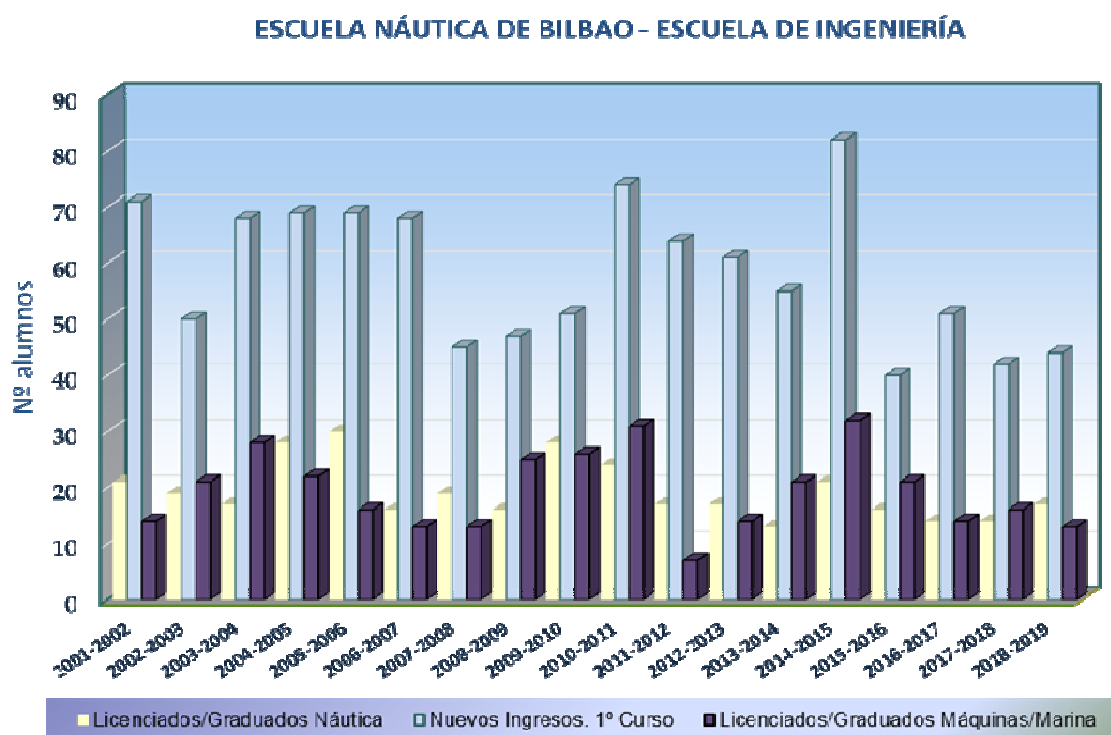
En la Escuela se imparten actualmente el Grado en Marina (anteriormente Máquinas Navales), y Grado en Náutica y Transporte Marítimo (antigua Náutica), que requieren prácticas obligatorias para la obtención de los títulos tanto académicos como profesionales.

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 2018 - 2019 un total de 44 nuevos ingresos, (16 de Náutica y Transporte Marítimo y 28 de Marina).

En 2019 el número de Graduados/as en Náutica fue de 17 al y el de Graduados/as en Marina fue de 13.



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 desde su inicio.

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 de Administración Marítima, conjuntamente con la Universidad de Deusto, organiza 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.

Entre otras actividades, cabe destacar el acto organizado en el mes de marzo de 2019 por la Dirección del Máster sobre El “Caso Prestige”: su análisis por sus protagonistas.

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 fluida 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.

En el transcurso de 2019 la Asociación ha obtenido la renovación por otros cinco años, de su autorización para prestar servicios privados de contratación y colocación de gente de mar, en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, expedido por la Dirección General de la Marina Mercante.

ACTIVIDAD DIVULGATIVA Y OTRAS ACTUACIONES

Durante el año 2019 la Asociación de Navieros Vascos ha venido desarrollando su labor de representación y de prestación de servicios a sus asociados, manteniéndoles informados 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.



En el mes de Febrero la Asociación participó con un Stand en el encuentro “**World Maritime Week** “, celebrado en el BEC (Bilbao Exhibition Centre). Este encuentro engloba cuatro congresos internacionales, SINAVAL (Congreso del Sector Naval), Futureport (Congreso Portuario), Eurofishing (Congreso Pesquero) y Marine Energy Week (Congreso de Energías Renovables Marinas).

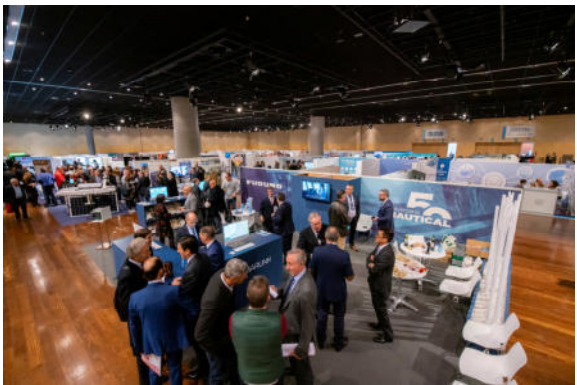
La edición contó con un amplio programa de jornadas, mesas redondas y conferencias relativas a los diferentes congresos, un programa de Networking y encuentros B2B, reuniones y cócteles privados para los participantes, y una zona expositiva donde se dieron cita un centenar de firmas, entre ellas ANAVAS.

El Acto inaugural fue presidido por la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, D^a Arantxa Tapia. Este encuentro ha contado con la asistencia y participaron de numerosas y reconocidas personalidades y profesionales relacionados con el Sector.

Hacemos especial mención al acuerdo de colaboración firmado entre la Asociación y el BEC, que hizo posible nuestra participación en este evento atendiendo a nuestras necesidades, con el agradecimiento a D. Sergio Alart, Director General del Certamen, por la colaboración y la atención prestada en todo momento.

A continuación presentamos una galería de imágenes como muestra del evento, algunas de ellas cedidas por la propia organización:







Stand de ANAVAS



La Asociación ha iniciado este año un programa de visitas a centros escolares para el fomento de vocaciones de las profesiones marítimas entre los estudiantes, con el fin de promover el relevo generacional tan necesario ante la escasez de Oficiales de la Marina Mercante a nivel mundial.

Estas charlas que inicialmente se han dirigido a alumnos de primaria, tenemos previsto ampliarlas a grupos de estudiantes de cursos más avanzados.





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 01.01.2020

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

ALBACORA, S.A.

<i>Salica Frigo</i>	Frigorífico	7.207	7.749
	TOTAL	7.207	7.749

ATLÁNTICO SHIPPING, S.L.

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

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
<i>Ibaizabal Quince</i>	Remolcador	398	173
TOTAL		3.165	1.873

➤ **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>San Cibrao</i>	Lancha	22	-
<i>Parrulo</i>	Lancha	17	-
TOTAL		3.828	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
<i>Monte Ulía</i>	Buque tanque	80.900	152.000
<i>Monte Serantes</i>	Buque tanque	80.900	152.000
TOTAL		646.074	1.229.053

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	4.969	6.920
<i>Green Cádiz</i>	Petrolero de productos	1.750	2.845
<i>Blue Vega</i>	Petrolero de productos	2.754	3.928
TOTAL		11.671	17.495

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	3.995	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		32.478	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.

12 EMPRESAS

89 BUQUES

910.072 GT

1.543.642 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

