

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2020

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 2020**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2020
- 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 2020**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2020
- 9.- **RELACIÓN DE BUQUES POR EMPRESAS**
LIST OF SHIPS BY COMPANIES
- 10.- **FUENTES DE INFORMACIÓN**
SOURCES OF INFORMATION



SALUDO DEL PRESIDENTE

Estimados asociados:

Un año más, me gustaría comenzar estas líneas de la Memoria anual y de la Asamblea General de nuestra Asociación saludando a todos los miembros de la misma, Asociados y “Old Fellows”, así como a la comunidad marítima, especialmente a la representación del Gobierno Vasco que tradicionalmente nos acompaña en estos actos.

A pesar de que la situación sanitaria derivada de la pandemia del COVID-19 comienza a mostrar signos de mejoría, este año hemos decidido celebrar de nuevo nuestra Asamblea General mediante videoconferencia, postponiendo los actos que suelen acompañar a esta Asamblea, a la espera de una mayor recuperación para poder celebrar este encuentro con las suficientes garantías de seguridad.

En lo referente a lo acontecido durante el año 2020, cuya exposición se detallará con más profundidad en la memoria, este ha sido un año influenciado lamentablemente por la pandemia del Covid-19 que ha traído consigo numerosas pérdidas humanas, y tensiones socioeconómicas y laborales a nivel mundial.

El Fondo Monetario Internacional sitúa la contracción del crecimiento económico mundial en un 3,3% en 2020, observándose en la segunda mitad del año un crecimiento mayor de lo esperado a medida que se aliviaban los bloqueos.

Las economías avanzadas sufrieron una caída del 4,7% en 2020. El PIB de Estados Unidos se redujo un 3,5%.

Las economías de mercados emergentes y en desarrollo sufrieron un retroceso del 2,2%, excepto China, que creció un 2,3%, y que ya a finales de 2020 recuperaba los niveles previos a la pandemia.

El PIB de la Zona Euro se contrajo un 6,6%. Para España, que cerró el año con un descenso del 11%, el Fondo Monetario Internacional prevé una recuperación del 6,4% en 2021, el mayor crecimiento entre las economías avanzadas junto con Estados Unidos.

En cuanto al País Vasco, el PIB sufrió una contracción del 9,5% en 2020, y el empleo cayó un 8,1%, según datos estadísticos del EUSTAT.

El FMI estima una recuperación de la economía mundial del 6% en 2021. Las perspectivas del crecimiento económico mundial se encuentran rodeadas de gran incertidumbre, dependiendo de la evolución de la pandemia, de las medidas políticas y financieras, y de la capacidad de adaptación a la crisis sanitaria. El acceso desigual a las vacunas supondrá que algunos países podrán recuperarse antes que otros.

En 2020, el comercio marítimo mundial ha seguido manteniendo un importante papel en las cadenas mundiales de suministro para hacer frente a la pandemia, incluidos los suministros médicos vitales, alimentos, combustibles, etc.

La pandemia ha afectado de forma significativa al comercio mundial, por lo que el comercio marítimo también se ha visto afectado con un descenso del 3,6% en 2020, pasando de 11.900 a 11.500 millones de toneladas, según Clarksons.

La flota mercante mundial creció en 2020 un 3,2% en términos de toneladas de peso muerto (TPM), frente al 4,3% de 2019, según datos del ISL-Bremen. En 2020 se entregaron a la flota mundial 1.280 buques mercantes, con 88 millones de TPM, una disminución del 11,3% en TPM.

A 1 de enero de 2021, la flota mercante mundial (buques de más de 300 GT) estaba compuesta por 56.899 buques, con una capacidad de 2.030 millones de TPM.

Los astilleros mundiales registraron un total de 690 pedidos en 2020, con 54 millones de TPM (18 millones de CGT), una reducción del 27% en tonelaje. El 85% de los contratos a nivel mundial se produjo en los astilleros de Corea del Sur y China.

La cartera de pedidos mundial continúa en descenso, sumando a principios de 2021 un total de 2.370 buques mercantes, con 157 millones de TPM y 66 millones de CGT (arqueado bruto compensado), una disminución interanual del 9,1% en CGT.

El reciclaje de buques aumentó de forma significativa en 2020, un 52% en términos de TPM, con 22,4 millones de TPM correspondientes a 492 buques mercantes. La mayoría de los desguaces se produjo en el sector de graneles secos.

En cuanto al mercado marítimo, el sector de graneleros refleja una caída interanual del Baltic Dry Index (BDI), del 21% en 2020. Los fletes de “Capesize” cayeron un 27% debido a la reducción de suministros de mineral de hierro y la baja demanda de carbón derivada del Covid-19.

El sector de buques tanque también sufrió bloqueos a causa de la pandemia. La demanda mundial de petróleo cayó alrededor del 9% en 2020. La demanda de petroleros de transporte de crudo cayó un 8,3% y la demanda de productos petrolíferos un 5,2%. En toneladas-milla la caída fue del 9,2% y 6,3% respectivamente. La guerra de precios del petróleo en marzo llevó a niveles máximos los fletes en la primera mitad del año, especialmente para los VLCC, disminuyendo en la segunda mitad, debido a una menor demanda de petróleo, los continuos recortes de la OPEP+, y el abandono del almacenamiento flotante.

El Brent registró en el mes de enero de 2020 un precio medio de 63,65\$/barril, alcanzando en diciembre un precio medio de alrededor de 50\$/barril.

Por lo que a España se refiere, los puertos españoles movieron un total de 515,7 millones de toneladas en 2020, un descenso del 8,65% respecto a 2019.

El Puerto de Bilbao movió en 2020 un total de 29,5 millones de toneladas, lo que supone una disminución del 16,65%. El tráfico de pasajeros se vio seriamente afectado al suspenderse la actividad de cruceros. El descenso del tráfico en el Puerto de Pasaia sufrió un menor impacto, 6,42%, con un total de 3,04 millones de toneladas.

En cuanto a la flota española, los armadores españoles controlaban a 1 de enero de 2021, una flota compuesta por 215 buques mercantes, con un total de 5,08 millones de GT y unos 5 millones de TPM.

La competitividad del Registro Canario (REC) continúa siendo una asignatura pendiente, con la necesidad de equipararlo a otros registros europeos como Madeira o Malta que están ganando tonelaje. Está pendiente el resultado del estudio del Ministerio de Transportes para aumentar su eficacia.

Respecto a la piratería, en 2020 se registraron un total de 195 incidentes de piratería marítima y robo a mano armada, frente a los 162 incidentes registrados en 2019. Un total de 135 tripulantes fueron secuestrados a nivel mundial, la mayoría de ellos registrados en el Golfo de Guinea. El aumento de la piratería en el Golfo de Guinea continúa siendo alarmante. El Estrecho de Singapur también experimentó un aumento de incidentes durante 2020.

El 1 de enero de 2020 entró en vigor la normativa de la OMI, “IMO 2020” sobre el nuevo límite de contenido de azufre en los combustibles marinos del 0,5% frente al 3,5% anterior, que permite una reducción del 70% de las emisiones totales de óxido de azufre procedentes del transporte marítimo.

Esta transición se ha llevado a cabo de una forma fluida. La mayoría de los buques pasaron de usar fueloil pesado (HFO) a usar fueloil con contenido muy bajo en azufre (VLSFO), conforme a la OMI y las normas ISO.

El gas natural licuado (GNL) como combustible marino también se ha considerado una de las mejores opciones para la reducción de emisiones. Según la OMI, la cartera de pedidos actual de buques propulsados con GNL es de más de 130 unidades. El amoníaco verde y el hidrógeno apuntan también como importantes alternativas para la descarbonización.

En cuanto a los “scrubbers” o depuradores de gases, el número de buques equipados con estos sistemas se ha duplicado desde la entrada en vigor de la normativa OMI 2020. En la actualidad

ya existen más de 4.000 buques equipados o encargados con este sistema.

Por último, en lo concerniente a nuestra Asociación, en el año 2020 se incorporó a la flota asociada el remolcador “Ibaizabal Quince”, el primer remolcador “dual” construido en España, propulsado a gas natural licuado (GNL) y gasoil, que opera en el Puerto de Bilbao.

A 31 de diciembre de 2020, la Asociación de Navieros Vascos contaba con un total de 11 empresas asociadas propietarias y/o gestoras de buques, y 88 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 904.468 GT y 1.536.042 TPM.

La edad media de nuestros buques asociados se sitúa en torno a 11 años, significativamente por debajo de la media mundial (15,5 años), debido principalmente a los buques tanque construidos en los últimos años.

Un año más, gracias al apoyo y colaboración del Gobierno Vasco, la Asociación ha llevado a cabo el programa de 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.

En 2020 se han llevado a cabo a través de este programa un total de 118 embarques, 91 de puente y 27 de máquinas, acumulando desde que se inició el programa en el año 1993, un total de 2.262 embarques.

El programa de visitas a centros escolares que iniciamos en 2019 con objeto de promocionar y fomentar las vocaciones de las profesiones marítimas entre los estudiantes, se vio suspendido temporalmente durante 2020 debido a las restricciones sanitarias, pero hemos podido retomarlo recientemente una vez que la situación lo ha permitido y esperamos poder ampliar este proyecto dada su gran aceptación.

No quiero finalizar sin expresar un mensaje de ánimo a todos los que han sufrido de una u otra forma durante esta difícil situación que nos ha traído la pandemia, recordando a las tripulaciones de los buques que se han visto particularmente afectadas a pesar de haber sido consideradas como “trabajadores esenciales”, y a todos los profesionales que han trabajado duramente para sacar adelante nuestro sector.

Alejandro Aznar Sainz

Presidente de la Asociación de Navieros Vascos

ÓRGANOS DE GOBIERNO DURANTE 2020

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. Vicente Galdeano Pérez , <i>por Urola Shipping, S.L.U.</i>



RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS 2020

- **ALBACORA, S.A.**
- **ATLANTICO SHIPPING, S.L.**
- **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**
- **BULK TRADING, S.L.**
- **IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.**
- **ITSAS GAS BUNKER SUPPLY, S.L.**
- **LAURITZEN KOSAN**
- **MURELOIL, S.A.**
- **NAVIERA GALDAR, S.A.**
- **NAVIERA MURUETA, S.A.**
- **UROLA SHIPPING, S.L.U.**



RELACIÓN DE MIEMBROS, ASOCIADOS Y OLD FELLOWS DE LA ASOCIACIÓN

- **D. Juan Carlos Acha**
- **D. Jesús Alonso**
- **D. Juan Ramón Ayo**
- **D. Fernando Azkona**
- **D. Alejandro Aznar**
- **D. Fernando Azqueta**
- **D. Alberto Bilbao**
- **D. Santiago Bilbao**
- **D. Rodolfo Burgos**
- **D. Jorge Churruca**
- **D. Aitor Cortázar**
- **D. Javier Ferrer**
- **D. Luis Gabiola**
- **D. Vicente Galdeano**
- **D. Francisco Garaygordobil**
- **D. Javier García de la Rasilla**
- **D. Rafael Gonzalo Azpeitia**
- **D. Máximo Gutiérrez**
- **D. Aitor Ibarluzea**
- **D^a Miren Iñigo** (*Old Fellow Honoris Causa*)
- **D. Jorge Irazola**
- **D. José M^a Jáuregui**
- **D. Fernando Leonard** (*Old Fellow Honoris Causa*)
- **D. Antón López-Abente**
- **D. José Luis Maldonado**
- **D. Juan Marín**
- **D. León Mengod**
- **D. Rafael Otero**
- **D^a Itziar Otxoa**



RELACIÓN DE MIEMBROS, ASOCIADOS Y OLD FELLOWS DE LA ASOCIACIÓN

(Continuación)

- **D. Pedro Rengel**
- **D. José Manuel Rubín**
- **D. Ricardo Rubio**
- **D. Javier San José**
- **D. Jon Santiago**
- **D. Jesús tardío**
- **D. Txema Torre**
- **D. Ignacio Uribe**
- **D. Ramón Zubiaga**



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

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



DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS

(Continuación)

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: alberto.bilbao@nagaldar.com

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)

UROLA SHIPPING, S.L.U.

Dirección: Santiago Auza, 1

20750 **ZUMAIA, GIPUZKOA**

Teléfono: 94-386 02 62 - *Fax:* 94 386 20 89

e-mail: administracion@urolashipping.com



A 31 de diciembre de 2020 la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 88 buques (mercantes, remolcadores y de tráfico interior), que suman un total de 904.468 GT y 1.536.042 TPM.

Las variaciones producidas en el año 2020 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2020

BUQUES

- **“IBAIZABAL QUINCE”** – Remolcador – 398 GT – 173 TPM
(Ibaizabal Management Services, S.L.).
- **“SAN CIBRAO”** – Lancha – 22 GT
(Ibaizabal Management Services, S.L.).

TOTAL ALTAS 2020: 2 BUQUES - 420 GT // 173 TPM

BAJAS DURANTE 2020

EMPRESAS

- **RODIA CANTABRICA E, S.L.**

BUQUES

- “ANDREA AÑON” – Bulk carrier – 5.604 GT – 7.600 TPM
(*Rodia Cantabricae, S.L.*).
- “EREAGA” – Lancha – 19 GT
(*Ibaizabal Management Services, S.L.*).

TOTAL BAJAS 2020: 1 EMPRESA - 2 BUQUES - 5.623 GT // 7.600 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 2021.

DINÁMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS



ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

ECONOMY

After a year marked by the COVID-19 pandemic, the world continues to face the terrible loss of lives, socio-economic tensions, job losses, decreased mobility worldwide and to the great uncertainty regarding the course of the pandemic.

Vaccination campaigns and the adaptation of economies are expected to contribute to a recovery from the health and economic crisis throughout the year 2021.

According to the International Monetary Fund (IMF), the global growth contraction for 2020 is estimated at (-3.3%), and considers that the contraction could have been three times greater if not for extraordinary policy support.

ECONOMÍA

Tras un año marcado por la pandemia del COVID-19, el mundo continúa enfrentándose a las terribles pérdidas de vidas humanas, tensiones socioeconómicas, pérdidas de empleo, disminución de la movilidad a nivel mundial y a una gran incertidumbre respecto al curso de la pandemia.

Se espera que las campañas de vacunación y la adaptación de las economías contribuyan a una recuperación de la crisis sanitaria y económica a lo largo del año 2021.

Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), la contracción del crecimiento mundial en 2020 se estima en un (-3,3%), y considera que la contracción podría haber sido tres veces mayor de no haber sido por las extraordinarias políticas de apoyo que se desplegaron.



Output losses have been particularly large for countries that rely on tourism and commodity exports and for those with limited margin for manoeuvre for the application of response policies.

Las mayores pérdidas de producto se produjeron en los países que dependen del turismo y de la exportación de materias primas, y en aquellos con un limitado margen de maniobra para la aplicación de políticas de respuesta.

Higher than expected growth results were observed in the second half of 2020 for most regions after the blockages were relieved.

En la segunda mitad de 2020 se observaron resultados de crecimiento más altos de lo esperado para la mayoría de las regiones después de que se aliviaran los bloqueos.

International trade recorded a strong rebound in the second half of 2020, due to the pent-up demand for durable consumer goods (cars) from advanced economies, and the resumption of supply chains in emerging markets.

El comercio internacional registró un fuerte repunte en la segunda mitad de 2020, debido a la demanda de bienes de consumo duradero acumulada (automóviles) de las economías avanzadas, y la reanudación de las cadenas de suministro en los mercados emergentes.

The third quarter of the year registered a growth due to the reopening of activities, which caused an infection surge and led to renewed lockdowns at the end of the year.

El tercer trimestre registró un crecimiento debido a la reapertura de actividades, lo que provocó una escalada de las infecciones y llevó a restablecer los confinamientos al final de año.

Global manufacturing contracted sharply in the spring of 2020. Unlike during the global financial crisis, the

La fabricación mundial se contrajo drásticamente en la primavera de 2020. A diferencia de la crisis financiera

decline was short-lived, with V-shaped recoveries during the second half of the year in both advanced and emerging market economies.

The pandemic increased the demand for some products, such as electronics to adapt to the shift towards teleworking and virtual learning, also some products such as plastics, rubber and textiles as the main source for personal protective equipment.

There were signs of continued improvement in the production of machinery. Capital goods imports picked up in late 2020.

Oil prices increased by 39 percent between August 2020 and February 2021 on positive vaccine news and the rapid economic recovery in Asia. A resurgence of COVID-19 cases and difficulties in vaccine rollout at the beginning of the year 2021 weakened the oil demand outlook and led the OPEC+ (Organization of the Petroleum Exporting Countries, including

mundial el declive fue de corta duración, con recuperaciones en forma de V en la segunda mitad del año, tanto en las economías avanzadas como en las economías de mercado emergentes.

La pandemia aumentó la demanda de algunos productos, como los de electrónica para adaptarse al cambio hacia el teletrabajo y el aprendizaje virtual, también productos como el plástico, caucho y textiles como fuente principal para los equipos de protección personal.

Hubo indicios de una continua mejora en la producción de maquinaria. Las importaciones de bienes de capital se recuperaron a finales de 2020.

Los precios del petróleo subieron un 39% entre agosto 2020 y febrero de 2021 conforme a las noticias positivas de vacunación y la rápida recuperación económica en Asia. Un resurgimiento de casos de COVID-19 y las dificultades para el lanzamiento de la vacuna a comienzos de año 2021 debilitaron la demanda de petróleo y llevaron a la coalición de la OPEP+ (Organización de Países Exportadores de Petróleo, incluidos Rusia y otros exportadores no

Russia and other non-OPEC oil exporters) coalition to review more prudently the relaxation of the 7 million barrels a day production curbs announced in April 2020.

pertenecientes a la OPEP) a revisar más prudentemente la relajación de las restricciones de producción de 7 millones de barriles/día anunciada en abril de 2020.

Futures markets point to a pending decline, with oil prices at \$58.5/ barrel in 2021, 42% percent higher than the 2020 average.

Los mercados de futuros apuntan a una pendiente caída, con los precios del petróleo en 58,5 \$/barril en 2021, un 42% más que el promedio de 2020.

Natural gas prices showed strong weather-induced seasonal volatility.

Los precios del gas natural mostraron una fuerte volatilidad estacional.

Base metal prices increased by 30 percent between August 2020 and February 2021. The resurgent industrial activity in China and other advanced economies, coupled with optimism about the United States fiscal stimulus boosted sentiment toward metals.

Los precios de los metales básicos aumentaron un 30% entre agosto de 2020 y febrero de 2021. El resurgimiento de la actividad industrial en China y otras economías avanzadas, combinado con el optimismo acerca del estímulo fiscal de EEUU, fomentó un aumento de la confianza en los metales.

The prices of copper and iron ore, heavily used in the construction and manufacturing sectors, increased by 30 percent and 35 percent, respectively.

Los precios del cobre y del mineral de hierro, muy utilizados en los sectores de la construcción y la manufactura, aumentaron un 30% y un 35%, respectivamente.

Disappointing Crops and precautionary stockpiling raised food prices. The second half of

Las malas cosechas y el acopio preventivo elevaron los precios de los alimentos. En el segundo semestre de

2020 saw a surge in prices of many staple crops, including wheat, corn, soybeans, and palm oil.

2020 se registró un fuerte aumento de los precios de muchos cultivos esenciales, como trigo, maíz, soja y aceite de palma

Economic activity became less sensitive to mobility curbs toward the end of the year.

La actividad económica se volvió menos afectada por las restricciones a la movilidad hacia el final del año.

According to the IMF, in 2020 the advanced economies showed a negative growth of (-4.7%). The growth of the United States was (-3.5%), and Japan (-4.8%).

Según el FMI, en 2020 las economías avanzadas presentaron un crecimiento negativo (-4,7%). El crecimiento de EEUU fue de (-3,5%), y el de Japón (-4,8%).

The GDP of the Euro Area fell by 6.6% in 2020. Germany decreased by 4.9%, France decreased by 8.2%, and Italy dropped 8.9%. For Spain, which according to the IMF closed the year with a decrease in GDP of 11%, an increase of 6.4% is expected for 2021, being the country with the highest growth among advanced economies, along with the United States.

el PIB de la Zona Euro se redujo un 6,6% en 2020. Alemania decreció un 4,9%, Francia decreció un 8,2%, e Italia el 8,9%. Para España, que según el Fondo Monetario Internacional cerró el año con un descenso del PIB del 11%, se prevé un incremento del 6,4% para el año 2021, por lo que será el país con más crecimiento entre las economías avanzadas, junto con Estados Unidos.

Emerging market and developing economies suffered a decline of 2.2 in 2020, except for China which grew by 2.3%.

Las economías de mercados emergentes y en desarrollo sufrieron un retroceso del 2,2 en 2020, excepto China que creció un 2,3%.

Regarding Latin America, Brazil and Mexico presented a negative growth of (-4.1%) and (-8.2%) respectively.

En cuanto a Latinoamérica, Brasil y México presentaron un crecimiento negativo del (-4,1%) y del (-8,2%) respectivamente.

WORLD ECONOMIC OUTLOOK

The International Monetary Fund, in the projections issued in April 2021, estimates a recovery of the global economy with growth of 6% in 2021, and 4.4% in 2022, after an historical contraction of (-3.3%) registered in 2020.

Vaccines and policy support are expected to boost economic activity. However, there will be divergences in the speed of recovery both across and within countries, and the possibility of persistent economic damage from the crisis.

The different recovery speeds are related to the pace of vaccination campaigns, the extent of the economic policy support and structural factors such as reliance on tourism.

PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

El Fondo Monetario Internacional, en sus previsiones del mes de abril de 2021, estima una recuperación de la economía mundial con un crecimiento del 6% en 2021, y un 4,4% en 2022, tras una histórica contracción registrada en 2020 (-3,3%).

Se espera que las vacunas y el respaldo de las políticas impulsen la actividad económica. Sin embargo, habrá divergencias en la velocidad de la recuperación entre los países y dentro de cada país, y la posibilidad de un daño económico persistente derivado de la crisis.

Las distintas velocidades de recuperación van relacionadas con el ritmo de las campañas de vacunación, la magnitud de las políticas económicas de respaldo y factores estructurales tales como la dependencia del turismo.

Among advanced economies, the United States is expected to exceed the pre-pandemic level of GDP in 2021, (6.4%), while many others will not return until 2022. In Japan a 3.3% rebound is expected. The United States is projected to return to the end of 2019 activity levels in the first half of 2021 and Japan in the second half.

Entre las economías avanzadas, se prevé que Estados Unidos supere el nivel de PIB previo a la pandemia en 2021, (6,4%), mientras muchas otras economías no lo harán hasta 2022. En Japón se espera un repunte del 3,3%. Según las estimaciones, Estados Unidos retomará el nivel de actividad de finales de 2019 en el primer semestre de 2021 y Japón lo hará en el segundo.

Other advanced economies including the Euro Area will rebound at a slower pace (4.4%) in 2021, and (3.8%) in 2022.

Otras economías avanzadas incluida la Zona Euro registrarán un repunte a un ritmo más lento (4,4%) en 2021, y (3,8%) en 2022.

In the Euro Area countries, a recovery is expected for 2021 led by Spain (6.4%), followed by France (5.8%), Italy (4.2%) and Germany (3.6%).

En los países de la Zona Euro se espera una recuperación para 2021 liderada por España (6,4%), le siguen Francia (5,8%), Italia (4,2%) y Alemania (3,6%).

United Kingdom GDP growth has been estimated at 5.3% for 2021, following a 9.9% decline in 2020.

El crecimiento del PIB de Reino Unido se ha estimado en un 5,3% para 2021, tras un descenso del 9,9% en 2020.

Among emerging market and developing economies, China had already returned to pre-pandemic GDP level at the end of 2020, whereas many others are not expected to do so until 2023.

Entre las economías de mercados emergentes y en desarrollo, China retomó el nivel de PIB previo a la pandemia ya a finales de 2020, mientras que muchas otras se espera que no lo harán hasta 2023. Las

Growth estimates for China are 8.4% for 2021, and 5.6% for 2022. In India, which had a decrease of 8% in 2020, a growth of 12.5% is estimated for 2021.

estimaciones de crecimiento para China son del 8,4% para 2021, y del 5,6% para 2022. En India, que tuvo un descenso del 8% en 2020, se estima un crecimiento del 12,5% en 2021.

The global outlook is surrounded by great uncertainty, the future developments will depend, among other factors, on the course of the pandemic, policy actions, the evolution of financial conditions and commodity prices, and the capacity of the economy to adapt to the difficulties of the activity related to the health situation.

Las perspectivas mundiales están rodeadas de gran incertidumbre, la situación futura dependerá, entre otros factores, del curso que siga la pandemia, de las medidas de política, de la evolución de las condiciones financieras, los precios de las materias primas, y de la capacidad de la economía para adaptarse a las dificultades de la actividad relacionadas con la situación sanitaria.

Uneven access to vaccines across different regions is anticipated. The vaccines deployment will be staggered according to the region, so some countries will leave the crisis behind much sooner.

Se prevé que habrá un acceso desigual a las vacunas entre las distintas regiones. Las vacunaciones se harán de manera escalonada según la región, por lo que algunos países dejarán atrás la crisis mucho antes.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET DEVELOPMENT

WORLD SEABORNE TRADE

In the pandemic year 2020, maritime transport has continued to transport more than 85 percent of the world trade, essential for the maintenance of global supply chains, including vital medical supplies, food, fuel and other fundamental basic goods to cope with the COVID-19 pandemic.

According to Clarkson, activity in the shipping industry has generally experienced smaller contractions and a faster recovery than other modes of transport. While some shipping segments have suffered significant economic tensions, such as the cruise and the car carrier, other segments such as container ships and oil tankers have also benefited in some cases from this volatility.

MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL

En el año 2020 marcado por la pandemia, el transporte marítimo ha seguido transportando más del 85% del comercio mundial esencial para el mantenimiento de las cadenas mundiales de suministro, incluidos suministros médicos vitales, alimentos, combustibles y otros bienes básicos fundamentales para hacer frente a la pandemia del COVID-19.

Según Clarkson, la actividad de la industria marítima ha experimentado, en general, menores contracciones y una recuperación más rápida que otros modos de transporte. Mientras que algunos segmentos han sufrido importantes tensiones económicas, como el sector de cruceros y del transporte de coches, otros segmentos como el de buques portacontenedores y petroleros también se han visto beneficiados en algunos casos por esta volatilidad.



Over the past 20 years, seaborne trade and shipping capacity have expanded significantly. Seaborne trade volume by tonnes has increased by nearly 90% over this period and today remain 40% larger than at the financial crisis, despite the recent COVID-19 disruption.

Clarkson estimates that global seaborne trade dropped by 3.6% in 2020, to 11.5 billion tonnes.

DRY CARGO

According to Clarkson, the Baltic Dry Index (BDI) suffered a 21% year-on-year decline in 2020.

The impact of COVID-19 on trade and industries dominated 2020 and dry cargo suffered the largest drop ever recorded in the maritime coal trade.

However, the V-shaped economic recovery experienced by China led to the resupplying of many commodities, stimulating demand for bulk carriers by sea, and

Durante los últimos 20 años, el comercio marítimo y la capacidad de transporte se han expandido significativamente. El volumen del comercio marítimo en toneladas ha aumentado en casi un 90% en este período y todavía hoy sigue siendo un 40% mayor que durante la crisis financiera, a pesar de la reciente perturbación del COVID-19.

Clarkson estima que el comercio marítimo mundial cayó un 3,6% en 2020, hasta los 11.500 millones de TM.

CARGA SECA

Según Clarkson, el Baltic Dry Index (BDI) sufrió una caída interanual del 21% en 2020.

El impacto del COVID-19 en el comercio y las industrias dominaron el año 2020 y la carga seca sufrió la mayor caída jamás registrada en el comercio marítimo de carbón.

Sin embargo, la recuperación económica en forma de V que experimentó China condujo al reabastecimiento de muchos productos básicos, lo que estimuló la demanda de

helping freight rates to rebound strongly in the middle of the year.

Although this seaborne trade by weight declined by 2.1%, tonne-mile demand continued to grow, albeit at a slow 0.5%, as many cargoes from the Atlantic market were diverted to China.

Capesize rates suffered the biggest decline, falling by 27%, due to reduced iron ore supplies and low demand for coal caused by COVID-19. Rates for Supramax vessels were also reduced by 18% and for Handysize vessels declined by 16%. However, Sub-Cape vessels were supported by a buoyant grain and oilseed sector, driven by abundant supply and the rapid recovery of the Chinese feed market, which cushioned the gap left by the severe drop in coal demand.

The increase in tonnage of new build ships added to the fleet was offset by the accelerated recycling of obsolete

graneleros por vía marítima, y ayudó a que los fletes se recuperaran con fuerza a mediados de año.

Aunque este comercio marítimo disminuyó un 2,1% en tonelaje, la demanda de toneladas-milla siguió creciendo, aunque a un lento 0,5%, ya que muchas cargas del mercado del Atlántico se desviaron hacia China.

Los fletes de “Capesize” sufrieron la mayor caída, un 27%, debido a la reducción de los suministros de mineral de hierro y la baja demanda de carbón derivada del COVID-19. Los fletes de los buques “Supramax” también se redujeron en un 18% y los de “Handysize” en un 16%. Sin embargo, los buques “Sub-Cape” contaron con el apoyo de un sector boyante de cereales y semillas oleaginosas, impulsado por la abundante oferta y la rápida recuperación del mercado de piensos de China, que amortiguó la brecha que dejó la grave caída de la demanda de carbón.

El aumento de tonelaje de nuevas construcciones añadido a la flota se vio contrarrestado por el reciclaje acelerado de buques de transporte de mineral ya

ore carriers, and the increase in difficulties related to COVID-19, such as quarantine periods established for crew changes, increased waiting times in ports, delays in new building and repair yards, etc.

According to Clarkson, the dry cargo maritime trade is expected to recover by 4.3% along with a 5% increase in tonne-miles in 2021.

TANKERS

According to BIMCO, the tanker shipping sector has also suffered blockages and travel restrictions due to the pandemic.

The United States Energy Information Administration (EIA) estimates that global oil demand fell by 9% in 2020, from 101.2 million barrels per day to 92.2 million barrels per day. The drop in oil tanker shipping is slightly below and the demand for crude oil tanker shipping fell by 8.3%, while oil product demand was

obsoletos, y las dificultades derivadas del COVID-19, así como por los periodos de cuarentena para los cambios de tripulación, el aumento de los tiempos de espera en los puertos, retrasos en las nuevas construcciones y también en los astilleros de reparación, etc.

Según previsiones de Clarkson, en 2021 se espera que el comercio marítimo de carga seca se recupere en un 4,3%, junto con un aumento del 5% en toneladas-milla.

BUQUES TANQUE

Según BIMCO, el sector de buques tanque también ha sufrido bloqueos y restricciones de viaje a causa de la pandemia.

La Administración de Información de Energía de Estados Unidos (EIA) estima que la demanda mundial de petróleo cayó un 9% en 2020, de 101,2 millones de barriles diarios a 92,2 millones de bpd. La caída del transporte en buques petroleros está ligeramente por debajo y la demanda de petroleros de transporte de crudo cayó un 8,3%, mientras que la demanda de productos



down 5.2%. In tonne-miles, the drop in demand is slightly larger for both sectors, crude oil down by 9.2% and oil products by 6.3%.

Asia accounted for 63.6% of world crude imports in 2020 and 36.8% of oil products. Asian imports fell by 60.9 million tonnes (-5.1%) and 32.4 million tonnes (-9.4%) respectively. In volume terms, the second largest drops in crude oil imports came from Europe and North America, with a decline of 51.0 million tonnes and 41.6 million tonnes, respectively. Outside Asia, the largest drops in oil products came from North America (-8.8 million tonnes) and Oceania (-6.7 million tonnes).

According to BIMCO, as the oil price war broke out in March, the market rushed in with cargoes, leading to peak levels in freight rates. Although they did not exceed those reported on October 11, 2019 (USD 307,888 per day), the high earnings in March and April 2020 lasted

petrolíferos cayó un 5,2%. En toneladas-milla, la caída de la demanda es ligeramente mayor para ambos sectores, el crudo cae un 9,2% y los productos petrolíferos un 6,3%.

Asia representaba en 2020 el 63,6% de las importaciones mundiales de crudo y el 36,8% de los productos petrolíferos. Las importaciones asiáticas cayeron en 60,9 millones de TM (-5,1%) y 32,4 millones de TM (-9,4%) respectivamente. En términos de volumen, las segundas mayores caídas en las importaciones de crudo procedían de Europa y América del Norte, con un descenso de 51,0 y 41,6 millones de TM, respectivamente. Fuera de Asia, las mayores caídas en las importaciones de productos petrolíferos se dieron en América del Norte (-8,8 millones de TM) y Oceanía (-6,7 millones de TM).

Según BIMCO, a medida que estalló la guerra de precios del petróleo en marzo, el mercado se apresuró a aumentar las cargas, lo que llevó a los niveles máximos en las tasas de flete. Aunque no superaron las alcanzadas el 11 de octubre 2019 (307.888 USD por día), las altas ganancias de marzo y

longer, and many more vessels were fixed. Average earnings for a VLCC between mid-March and the end of April were USD 171,753 per day.

High exports from OPEC+, in particular Saudi Arabia and Russia, meant a sudden rush of demand for tankers in March, followed by a tonnage shortage during April as ships faced extended waiting times to discharge as the ports were overloaded.

Since then, lower exports due to the pandemic, and the fact that ships have been coming out of floating storage have meant that earnings have been depressed for many months.

Oil Product tankers had a similar behaviour to crude oil tankers, with a jump in March and April, followed by low rates. In fact, the daily earnings for Handysize tankers fell to just a few hundred dollars a day in October and November.

abril de 2020 duraron más tiempo, y se contrataron más buques. Los ingresos medios de un “VLCC” entre mediados de marzo y finales de abril fueron de 171.753 USD por día.

Las altas exportaciones de la OPEC+, en particular Arabia Saudí y Rusia, supusieron una repentina avalancha de demanda de petroleros en marzo, seguida de una escasez de tonelaje durante el mes de abril, ya que los buques se enfrentaron a largos tiempos de espera para descargar debido a que los puertos estaban congestionados.

A partir de entonces, unas menores exportaciones debido a la pandemia, y el hecho de que los buques han ido abandonando el almacenamiento flotante contribuyeron a unos ingresos deprimidos durante muchos meses.

Los petroleros de productos se han comportado de forma similar a los de crudo, con un salto en marzo y abril, seguido de tasas bajas. De hecho, las ganancias diarias de los petroleros “Handysize” cayeron a tan sólo unos pocos cientos de dólares por día en octubre y noviembre.

Clarksons' published annual average earnings for Very Large Crude Carriers (VLCCs) segment on the main Middle East to Far East route increased by 16% compared with the 2019 average. However, Clarksons' average annual earnings for Suezmaxes and Aframaxes decreased by 4% and 15% respectively versus 2019 levels.

Los ingresos medios anuales publicados por Clarkson para el segmento "Very Large Crude Carriers" (VLCC) en la ruta principal de Oriente Medio a Extremo Oriente aumentaron en un 16% comparado con el promedio de 2019, sin embargo, los ingresos medios anuales para "Suezmaxes" y "Aframaxes" disminuyeron un 4% y un 15% respectivamente respecto a 2019.

In the products tanker sector, Clarksons' annual average earnings for (LR2) tankers and (LR1) tankers on the benchmark Middle East to Far East route increased by 30% and 31% respectively in 2020, while assessed average clean (MR) earnings increased by 11% in 2020 compared to 2019 levels.

En el sector de buques tanque de productos, los ingresos medios anuales de Clarksons para los segmentos (LR2) y (LR1) en la ruta principal de Oriente Medio a Lejano Oriente aumentaron en 2020 un 30% y 31% respectivamente, mientras que el segmento (MR) con productos limpios aumentó un 11% en 2020 comparado con 2019.

The growth of the oil product tanker fleet, estimated at 2.5%, is on par with the 2.4% increase in the market experienced in 2020. Crude oil tanker fleet growth is expected to decrease from 3.3% in 2020 to 1.5% in 2021.

El crecimiento de la flota de buques de productos derivados del petróleo, estimado en un 2,5%, está a la par con el aumento del mercado del 2,4% de 2020. Se espera que el crecimiento de la flota de petroleros de crudo disminuya del 3,3% en 2020 al 1,5% en 2021.

According to BIMCO, four VLCCs were scrapped in 2020, along with three Suezmax, six Aframax and

Según BIMCO, en 2020 se desguazaron cuatro "VLCC", junto con tres buques "Suezmax", seis "Aframaxes"

three Panamax vessels. In total, 21 oil products ships of these types were scrapped in 2020.

REEFER SHIPS

Global refrigerated trade volumes reached a new high of 169.2 million tonnes in 2019, according to provisional figures from the analysis prepared by Dynamar Shipping Information and Consultancy, indicating a growth rate of just under 2% compared to the previous year's volumes.

Refrigerated maritime trade of fruit, vegetables, meat, fish and dairy, excluding pharmaceutical products, flowers and other basic products, is estimated to have grown by close to 2% to approximately 121.5 million tonnes. The 2019 growth figure was below the long-term average due to extreme weather conditions in several parts of the world that occurred that year. However, it was offset to some extent by higher demand for pork generated by the swine flu epidemic in China.

y tres "Panamax". En total, 21 buques de productos petrolíferos de estos tipos fueron desguazados en 2020.

BUQUES FRIGORIFICOS

Los volúmenes mundiales de comercio refrigerado alcanzaron un nuevo máximo de 169,2 millones de toneladas en 2019, según cifras provisionales del análisis elaborado por *Dynamar Shipping Information and Consultancy*, lo que indica una tasa de crecimiento de poco menos del 2% en comparación con los volúmenes del año anterior.

El comercio refrigerado marítimo de frutas, verduras, carne, pescado y lácteos, excluyendo productos farmacéuticos, flores y otros productos básicos, se estima que creció cerca del 2% hasta aproximadamente 121,5 millones de toneladas. La cifra de crecimiento de 2019 estuvo por debajo de la media a largo plazo debido a las condiciones climáticas extremas que se produjeron ese año en varias partes del mundo. Sin embargo, se compensó en cierta medida por una mayor demanda de carne de cerdo generada por la epidemia de gripe porcina en China.



Meat imports into China increased by 46% year-on-year. Strong growth was also recorded in fish and fruit products.

Las importaciones de carne en China aumentaron un 46% interanual. También se registró un fuerte crecimiento en los productos pesqueros y fruta.

Other important growth areas for refrigerated trade were Ecuador, once again with increased banana exports, Brazil, thanks to strong meat exports, and South Africa.

Otras importantes zonas de crecimiento del comercio refrigerado fueron Ecuador, una vez más con el aumento de las exportaciones de banana, Brasil, gracias a las fuertes exportaciones de carne, y Sudáfrica.

Conventional reefer shipping continued to decline, although to a lesser extent. In particular, the conventional reefer vessel has maintained its presence in Africa and New Zealand, with port calls decreasing by 4.9% in Africa and raising by 2.5% in New Zealand.

El transporte marítimo de refrigerados convencionales continuó disminuyendo, aunque en menor medida. En particular, el buque refrigerado convencional ha mantenido su presencia en África y Nueva Zelanda, con una disminución de escalas del 4,9% en África y un aumento del 2,5% en Nueva Zelanda.

In the container sector, the overall reefer plug capacity of the fleet increased by 2.6% between July 2019 and July 2020 to reach 2.48 million, while in July 2020 the total TEU capacity of the containerized fleet amounted to 23.47 million TEU from 5,300 vessels.

En el sector de contenedores, la capacidad total de la flota de contenedores refrigerados aumentó un 2,6% entre julio de 2019 y julio de 2020 hasta alcanzar los 2,48 millones, mientras que en julio de 2020 la capacidad total de TEUs de la flota containerizada ascendía a 23,47 millones de TEUs correspondiente a 5.300 buques.

As a result of the Coronavirus

Como resultado de la pandemia del

pandemic, in 2020 the reefer market had to face significant difficulties, especially in the early months, when suppliers had to face disruptions in getting fresh produce to relevant ports. Lower warehouse productivity, social distancing, and travel restrictions caused longer delivery times and a reorientation of ordering and inventory processes.

The containerised segment faced with the problem that reefer containers were caught up in port disruption and the difficulties that shippers and carriers had to repositioning them. These containers began to pile up in Chinese ports, consequently, carriers announced the introduction of congestion surcharges. In addition, some containers were diverted to other ports or suffered delays.

The disruption to the containerised segment favoured the conventional segment to some extent.

Conventional reefer vessels coming from South Africa during the citrus

Coronavirus, en 2020 el mercado refrigerado tuvo que afrontar importantes dificultades, especialmente en los primeros meses, cuando los proveedores se enfrentaron a las interrupciones para llevar productos frescos a los puertos. Una menor productividad en los almacenes, el distanciamiento social y las restricciones de viaje causaron plazos de entrega más largos y una reorganización de los pedidos.

El segmento de contenedores se encontró con el problema de que los contenedores refrigerados se vieron atrapados en la interrupción portuaria y los cargadores y transportistas tuvieron dificultades para reposicionarlos. Estos contenedores comenzaron a acumularse en los puertos chinos, en consecuencia, los transportistas anunciaron la introducción de recargos por congestión. Además, algunos contenedores fueron desviados a otros puertos o sufrieron retrasos.

Esta interrupción del segmento de contenedores favoreció en alguna medida al segmento convencional.

Los buques refrigerados convencionales procedentes de Sudáfrica durante

season called at Rotterdam Port twice as usual.

With the availability of vaccines, it is expected that normality in container sector will return, although it is most likely that too many vessels will be ordered and continue to compete on prices. Normality will also return for conventional reefer operators, although vessels remain old and continue to use a lot of fuel, so that when oil prices go up again their competitiveness will decrease.

LPG

According to Clarkson, the larger LPG carrier market performed healthy in 2020 despite the large number of newbuildings, few ship removals, and some destruction of demand from the petrochemical and autogas sector as a result of COVID-19.

Only in the second quarter there was a sharp drop in VLGC freight.

la temporada de cítricos recalaban en Rotterdam doblando su frecuencia.

Se espera que con la disponibilidad de las vacunas se recupere la normalidad en el sector del contenedor, aunque lo más probable es que se vuelvan a ofertar demasiados buques y seguirá habiendo competencia en los precios. También se recuperará la normalidad para los operadores de “reefers convencionales”, aunque los buques siguen siendo viejos y usando mucho combustible, por lo que cuando los precios del petróleo suban de nuevo bajará su competitividad.

LPG

Según Clarkson, el mercado de buques “LPG” de mayor tamaño tuvo buenos resultados en 2020 a pesar del gran número de nuevas construcciones, de las pocas retiradas de buques y cierta destrucción de la demanda del sector petroquímico y del autogás como resultado del COVID-19.

Solo en el segundo trimestre se observó una fuerte caída en los fletes “VLGC”.

In the West, demand had to face with cheaper naphtha prices when oil prices collapsed. Meanwhile, although demand in Asia declined in the first quarter, particularly in China, it started to rebound as the year progressed.

Demand growth from the domestic sector in India was also aided by the introduction of a free LPG programme for the poorer segments of the population.

Contraction in volumes from the Middle East and other exporting regions, largely due to OPEC cuts, and a 5 million tonnes increase in exports from North American, led to the need for more longer-term exports to cover this deficit in the East.

Overall seaborne LPG trade has risen only marginally compared with 2019, but it has been the changes in flows which have been of greater importance.

Although there were no delays in newbuilding deliveries, with an

En Occidente, la demanda tuvo que enfrentarse a la bajada de precios de la nafta, cuando los precios del petróleo se derrumbaron. Mientras tanto, aunque la demanda en Asia se redujo en el primer trimestre, sobre todo en China, a medida que avanzaba el año comenzó a repuntar.

El crecimiento de la demanda del sector doméstico en la India también se vio favorecido por la introducción de un programa de LPG gratuito para los segmentos más pobres de la población.

La contracción en los volúmenes de Oriente Medio y otras regiones exportadoras, debido en gran parte a los recortes de la OPEP y a un aumento de 5 millones de toneladas en las exportaciones de América del Norte, llevó a la necesidad de exportaciones a más largo plazo para cubrir este déficit.

En general, el comercio de LPG por vía marítima ha aumentado solo ligeramente en comparación con 2019, pero han sido los cambios en los flujos los que han tenido mayor importancia.

Aunque no hubo retrasos en las entregas de nuevas construcciones, con

additional 21 vessels added into the VLGC fleet in 2020, and no units were sold for recycling, the delays in the dry dock schedule served to also remove pressure from the supply side, further supporting the recovery in freight rates during the fourth quarter in particular. Reflecting this, the annual average VLGC vessel equivalent time-charter increased 8% year-on-year, with levels exceeding USD 3 million per month in December.

21 nuevos buques añadidos a la flota de VLGC en 2020, y no se vendieron unidades para reciclaje, los retrasos en los programas de dique seco sirvieron para eliminar también la presión del lado de la oferta, respaldando aún más la recuperación en los fletes durante el cuarto trimestre en particular. Como reflejo de esto, la media anual del time-charter equivalente de buques VLGC aumentó un 8% interanual, con niveles que superaron los 3 millones USD por mes en diciembre.

CONTAINER

According to BIMCO, the best example of the disruptions caused by the COVID-19 pandemic is US container imports from the Far East. In the first six months of the year, volumes went down by 8.0% compared to 2019, however, in the second half of the year imports increased by 21.4% compared to 2019, reaching their peak in September with 2.1 million TEU.

PORTACONTENEDORES

Según BIMCO, el mejor ejemplo de las interrupciones causadas por la pandemia del COVID-19 son las importaciones de contenedores a EEUU procedentes del Lejano Oriente. En los seis primeros meses del año, los volúmenes se redujeron un 8% respecto a 2019, sin embargo, en la segunda mitad las importaciones aumentaron un 21,4% respecto a 2019, alcanzando su punto máximo en septiembre con 2,1 millones de TEU.

The containerized commodities that have seen the largest

Los productos containerizados que han experimentado los mayores aumentos



increases in United States imports from Asia are electronics and furniture, with an increase of 1.1 million tonnes in 2020 compared to 2019, representing 12.8% of the total of the United States container imports.

Strong growth in the second half of the year has seen total volumes in the Far East to North America trade increasing by 7.3% (1.4 million TEU), reaching 20.1 million TEU. In 2020, the volume of this trade accounted for 12.0% of the global container demand.

Globally, seaborne container volumes were down by 1.2% and the two other major trades, intra-Asian and Far East to Europe, also registered drops of 0.8% and 5.4% respectively. As with the Far East to North America trade, volumes increased in the second half of the year, although the increase was lower on the intra-Asian and Far East to Europe trade, in fact, volumes were up only 2.2% and 2.7% respectively.

de las importaciones estadounidenses procedentes de Asia son la electrónica y el mobiliario, con un aumento de 1,1 millones de toneladas en 2020 respecto a 2019, representando el 12,8% del total de las importaciones de contenedores estadounidenses.

El fuerte crecimiento en la segunda mitad del año ha hecho que el volumen total del comercio de Lejano Oriente a América del Norte haya aumentado un 7,3% (1,4 millones de TEU), alcanzando los 20,1 millones de TEU. En 2020, el volumen de este comercio representó el 12% de la demanda mundial de contenedores.

A nivel mundial, los volúmenes de contenedores marítimos se redujeron un 1,2% y los otros dos grandes mercados, el intraasiático y el de Lejano Oriente a Europa, también registraron caídas del 0,8% y del 5,4%, respectivamente. Aunque en el comercio de Lejano Oriente a América del Norte los volúmenes aumentaron en la segunda mitad del año, pero el aumento fue menor en el comercio intraasiático y del Lejano Oriente a Europa, de hecho, solo aumentaron un 2,2% y un 2,7%, respectivamente.

Increased cargoes to the United States, and the intermittent container shipping stops during the year, led to container ships availability issues, sharp increases in spot rates, a sharp drop in the idle container fleet and, for some ships, a return to charter rates not seen since before the global financial crisis.

According to Clarksons, the "Shanghai Containerized Freight Index" (SCFI), increased by 178% in the second half of the year, due to the strong markets recovery.

For example, the one-year time charter rate for a 4,400 TEU 'Old Panamax' unit increased more than three times in the second half to US\$ 25,000 per day at the end of the year.

At the end of 2020, the SCFI index reached the highest level on record of 2,783, an average annual increase of 56% compared to 2019.

Charter rates for a 2,500 TEU ship increased in February 2021 to USD 20,000 per day, while those

El aumento de cargas hacia EEUU y las paradas intermitentes de envíos de contenedores llevaron a problemas de disponibilidad de buques porta-contenedores, fuertes aumentos en el flete "spot", una fuerte caída de la flota de contenedores sin empleo y, para algunos buques, un retorno a los precios de fletes no visto desde antes de la crisis financiera mundial.

Según Clarksons, el índice de fletes "Shanghai Containerized Freight Index" (SCFI) aumentó en la segunda mitad del año un 178%, debido a la recuperación de los mercados.

Por ejemplo, la tarifa de fletamento por tiempo a un año para un "Old Panamax" de 4.400 TEU, aumentó más de tres veces en la segunda mitad del año a 25.000 USD por día al final del año.

A finales de 2020 el índice SCFI alcanzó el nivel más alto registrado de 2.783 puntos, aumentando un promedio anual del 56% comparado con 2019.

El flete para un buque de 2.500 TEU aumentó en febrero 2021 a 20.000 USD por día, mientras que para un buque de

for an 8,500 TEU ship stood at USD 42,000. High charter rates, according to BIMCO, reflect strong demand for additional tonnage from carriers and the need for more vessels to help ease the situation.

As for the fleet is concerned, records were also set in the fourth quarter of 2020, in the contracting of ultra-large container ships (ULCS), with 25 ships ordered with a total capacity of 0.54 million TEU.

Regarding demolition of the ships, the strong demand for container ships meant that few scrapping was carried out in the last months of the year. In total, 188,758 TEU were removed from the market, mostly in the summer months.

BUNKER

The coronavirus pandemic (COVID-19) caused global demand for oil products to drop significantly in 2020.

8.500 TEU se situó en 42.000 USD. Las altas tasas de fletes, según BIMCO, reflejan la fuerte demanda de tonelaje adicional de los transportistas y la necesidad de más buques para ayudar a aliviar la situación.

En cuanto a la flota, en el cuarto trimestre de 2020 también se establecieron récords en la contratación de buques portacontenedores ultra grandes (ULCS), con 25 buques pedidos con una capacidad total de 0,54 millones de TEU.

En lo referente al desguace de buques, la fuerte demanda de buques portacontenedores hizo que en los últimos meses del año se llevaran a cabo pocos desguaces. En total, 188.758 TEU fueron retirados del mercado, la mayoría en los meses de verano.

BUNKER

La pandemia del coronavirus (COVID-19) provocó que la demanda mundial de productos petrolíferos cayera de forma considerable en 2020.



Travel restrictions as well as significantly reduced economic activity affected all petroleum products.

Las restricciones de viaje, así como una actividad económica significativamente reducida, afectaron a todos los productos derivados del petróleo.

The US Energy Information Administration (EIA) estimates that some 92.2 million barrels per day (b/d) of oil and other liquid fuels were consumed in 2020 worldwide, a decrease of 9 million b/d (9%) from 2019 levels.

La Administración de Información Energética de EEUU (EIA) estima que, en 2020 se consumieron a nivel mundial unos 92,2 millones de barriles por día (b/d) de petróleo y otros combustibles líquidos, una disminución respecto a 2019 de 9 millones de b/d (9%).

Global oil consumption reached its lowest point in April, when EIA estimates show a decline to 80.6 million b/d, a drop of 20.1 million b/d compared with April 2019 (20% year over year).

El consumo mundial de petróleo alcanzó su punto más bajo en abril, cuando la EIA estima una disminución a 80,6 millones de b/d, una caída de 20,1 millones de b/d en comparación con abril de 2019 (un 20% interanual).

In the months of May and June 2020, oil consumption began to grow. However, it was still affected not only by the reduction in economic activity, but also by social distancing and the reduction of travel related to working from home, and online education and online business conferences and events.

En los meses de mayo y junio de 2020 el consumo de petróleo comenzó a crecer. Sin embargo, aún se vio afectado no solo por la reducción de la actividad económica, sino también por el distanciamiento social y la reducción de los viajes relacionados con el trabajo desde casa, así como por la educación, conferencias y eventos de negocios llevados a cabo de forma telemática.

The EIA estimates that the

La EIA estima que la recuperación del

recovery in world oil consumption stabilized in the fourth quarter of 2020, averaging 95.4 million b/d.

In early 2020, the oil market had to face up to the transition to the use of low-sulphur fuel oil in ocean vessels, as well as the supply risk amid geopolitical tensions in the Middle East. This combination of expected demand growth and supply concerns resulted in Brent crude oil spot prices averaging \$67 per barrel (\$/b) for the first ten business days of January 2020. However, by late January, geopolitical tensions and reduced oil demand as a result of COVID-19 responses, initially in China, began to exert a negative effect on crude oil prices. In February, responses to COVID-19 also began to affect demand in surrounding Asian countries, particularly South Korea.

Regarding the evolution of the Brent crude oil price during 2020, on January 2, stood at \$66.25/barrel, with an average

consumo mundial de petróleo se estabilizó en el cuarto trimestre de 2020, con un promedio de 95,4 millones de b/d.

A principios de 2020, el mercado de petróleo tuvo que hacer frente a la transición al uso de fueloil bajo en azufre en los buques, y al riesgo de la oferta en medio de tensiones geopolíticas en Oriente Medio. La combinación del esperado crecimiento de la demanda, y las preocupaciones sobre la oferta dieron como resultado que el precio medio del petróleo crudo Brent fuera de 67 \$/barril durante los primeros 10 días hábiles de enero de 2020. Sin embargo, a finales de enero, las tensiones geopolíticas y la reducción de la demanda de petróleo como resultado del COVID-19, inicialmente en China, comenzaron a ejercer un efecto negativo sobre los precios del crudo. En febrero, las respuestas al COVID-19 también comenzaron a afectar a la demanda en los países asiáticos circundantes, en particular Corea del Sur.

En cuanto a la evolución del precio del petróleo Brent europeo durante 2020, el día 02 de enero cerró a 66,25 US\$/barril, registrándose un precio

price of \$ 63.65/b across January. The largest drop was observed during the month of April 2020 with an average price of \$18.38/b, closing the year with an average of \$49.99/b during the month of December, an increase of 17% compared to November.

The average price of WTI (West Texas Intermediate) crude oil stood at 57.52 US\$/barrel in January. In mid-April, prices collapsed to record lows, reaching negative prices and pushing storage capacity to the limit. The average price for December showed a recovery with 47.02 US\$/barrel.

The collapse in demand caused by the pandemic led to some 160 million barrels being stored in oil tankers, the equivalent of 160 percent of daily production prior to the COVID-19 pandemic crisis.

Regarding marine fuel prices, according to data published by "Ship & Bunker", which registers the average prices of the bunker in the

medio de 63,65 US\$/barril durante el mes de enero. El mayor descenso se observó durante el mes de abril de 2020 con un precio medio de 18,38 US\$/barril, cerrando el año con un promedio de 49,99 US\$/barril durante el mes de diciembre, un aumento del 17% respecto a noviembre.

El precio medio del crudo WTI (West Texas Intermediate) se situó en el mes de enero a 57,52 US\$/barril. A mediados de abril los precios se hundieron a mínimos históricos, situándose a precios negativos y llevando al límite la capacidad de almacenamiento. El precio medio de diciembre observó una recuperación con 47,02 US\$/barril.

El desplome de la demanda provocado por la pandemia llevó a que unos 160 millones de barriles quedaran almacenados en buques petroleros, el equivalente a un 160% de la producción diaria previa a la crisis de la pandemia del COVID-19.

En cuanto a los precios de los combustibles marinos, según datos publicados por "Ship&Bunker", que muestra los precios medios del búnker

20 major global bunkering ports, (Global 20 Ports Average / G20), the average price for HSFO (High Sulphur Fuel Oil) in 2019 was \$405/T, compared to \$376/T for VLSFO (Very Low Sulfur Fuel Oil), an 7% decrease. But the entry into force of IMO 2020 made VLSFO prices at the start of the year to became much higher, with the index peaking at \$694/T on January 6. Influenced by the COVID-19 measures, prices fell during the year to a low of \$210/T on April 10, causing a price spread of \$484/T over the course of 2020.

The reduction in the upper limit of the sulphur content of ships' fuel oil to 0.5% (from 3.5% previously), under "IMO 2020" regulation that entered into force on January 1, 2020, has reduced significantly the amount of sulphur oxides emanating from ships.

Methods for compliance with IMO 2020 varied among the use of compliant fuels, such as very low sulphur fuel oil (VLSFO), marine gas oil (MGO), and the installation of scrubbers.

en los principales puertos, (Global 20 Ports Average / G20), en 2019 el precio medio del HSFO (High Sulphur Fuel Oil) fue de 405 US\$/T, comparado con los 376 US\$/T del VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil), una diferencia del 7%. Pero la entrada en vigor de la IMO 2020 hizo que los precios de VLSFO a principios de año fueran más altos, con el índice alcanzando un máximo de 694 US\$/T el día 6 de enero. Influenciados por las medidas del COVID-19, los precios cayeron durante el año a un mínimo de 210 US\$/T el 10 de abril, provocando un diferencial de 484 US\$/T a lo largo de 2020.

La reducción del límite máximo de contenido de azufre en el fueloil de los buques al 0,5% (del 3,5% anterior), conforme a la normativa "OMI 2020" que entró en vigor el 1 de enero de 2020, ha reducido significativamente la cantidad de óxidos de azufre que emanan de los buques.

Los métodos para cumplir con la OMI 2020 variaron entre el uso de combustibles reglamentarios, como el fueloil bajo en azufre (VLSFO), el gasóleo marino (MGO), y la instalación de depuradores "scrubbers".

The majority of ships trading worldwide switched from using heavy fuel oil (HFO) to using VLSFO.

Liquefied natural gas (LNG) as a marine fuel has also been considered as one of the best solutions for the maritime industry to reduce the greenhouse gas emissions. IMO figures show that the current orderbook for LNG-fuelled vessels stands at over 130 ships.

However, a recent World Bank report considers that the adoption of LNG as a ship fuel will cost more than a direct transition to carbon-free fuels and will bring a moderate but uncertain reduction in greenhouse gas emissions (GHG).

The analysis concludes that green ammonia, closely followed by green hydrogen, offer more favourable characteristics among different zero carbon propulsion solutions.

La mayoría de los buques que comercian en todo el mundo pasaron de utilizar fueloil pesado (HFO) a usar VLSFO.

El gas natural licuado (GNL) como combustible marino también se ha tenido en cuenta como una de las mejores opciones para que la industria marítima reduzca sus emisiones de gases de efecto invernadero. Según la OMI, la cartera de pedidos actual para los buques propulsados con GNL es de más de 130 buques.

Sin embargo, un informe reciente del Banco Mundial considera que la adopción del GNL como combustible de buques sería más costosa que una transición directa a combustibles sin carbono y traería una reducción moderada pero incierta de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

El análisis concluye que el amoníaco verde, seguido de cerca por el hidrógeno, ofrecen unas características más favorables entre las diferentes soluciones de propulsión sin carbono.

CREWS

On the other hand, during 2020 the global shipping community had to face significant challenges, including those related to crew changes and the repatriation of seafarers, creating an unprecedented crisis, affecting hundreds of thousands of seafarers around the world and, resulting in many cases that crews had to remain on board having largely exceeded their boarding period.

In the last quarter of 2020, an estimated 400,000 seafarers around the world were waiting to be relieved or to join their ships. This figure is currently estimated to be about 200,000, reflecting that the humanitarian crisis at sea is not over.

*In December 2020, the United Nations General Assembly called for the designation of **seafarers and other marine personnel as “key workers”**, adopting a resolution on international cooperation recognizing the need for an urgent response from all the*

TRIPULACIONES

Por otro lado, durante 2020 la comunidad marítima mundial ha tenido que enfrentarse a importantes desafíos, entre ellos los relacionados con los cambios de tripulación y la repatriación de la gente de mar, creándose una crisis sin precedentes que afecta a cientos de miles de marinos en todo el mundo, y provocando en muchos casos que las tripulaciones tuvieran que permanecer a bordo habiendo superado ampliamente su periodo de embarque.

En el último trimestre de 2020, se estima que unos 400.000 marinos en todo el mundo se encontraban a la espera de ser relevados o de incorporarse a sus buques. En la actualidad esta cifra se estima en unos 200.000, reflejando que la crisis humanitaria en la mar todavía continúa.

En diciembre de 2020 la Asamblea General de las Naciones Unidas instaba a designar a la **gente de mar y a los trabajadores marítimos como “trabajadores esenciales”**, adoptando una resolución sobre la cooperación internacional reconociendo la necesidad de una respuesta urgente de todos los



agents involved to resolve the situation of seafarers due to the pandemic, and also encouraging governments and stakeholders to apply the protocols approved by IMO to ensure the safety of changes and travel of crews, as well as access to the medical care.

Despite all the efforts, and due to the difficult situation, the maritime sector has come together under the 'Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change', a commitment signed by a large number of leaders of the maritime industry, shipowners, charterers, sector groups, etc. which defines four main actions to ensure crew changes: -Recognize seafarers as key workers and give them priority access to Covid-19 vaccines. -Establish and implement gold standard health protocols based on existing best practice. -Increase collaboration between ship operators and charterers to facilitate crew changes. -Ensure air connectivity between key maritime hubs for seafarers.

agentes implicados para resolver la situación de la gente de mar a causa de la pandemia, y alentando asimismo a los Gobiernos y a las partes interesadas a que apliquen los protocolos aprobados por la OMI para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones, así como el acceso a la atención médica.

A pesar de todos los esfuerzos, y ante la difícil situación, el sector marítimo se unió bajo la “*Declaración de Neptuno sobre el Bienestar de la Gente de Mar y el Cambio de Tripulaciones*”, un compromiso firmado por numerosos líderes de la industria marítima, armadores, fletadores, agrupaciones del sector, etc. que define cuatro acciones principales para garantizar los cambios de tripulación: -Reconocer a los marinos como trabajadores clave, y darles acceso prioritario a las vacunas contra el Covid-19. -Establecer y aplicar protocolos sanitarios de referencia basados en las mejores prácticas existentes. -Aumentar la colaboración entre los operadores de buques y los fletadores para facilitar los cambios de tripulación. -Garantizar la conectividad aérea de la gente de mar entre los principales centros de conexión.

At present, a vaccination plan for seafarers remains unresolved, despite the numerous requests that, both nationally and internationally, are being carried out from the maritime sector.

To date, only 58 of the 174 IMO Members, including Spain, have reported that they have designated seafarers as "key workers".

En la actualidad, continúa sin resolverse un plan de vacunación para el personal marítimo, a pesar de las numerosas peticiones que, tanto a nivel nacional como internacional, se están llevando a cabo desde el sector marítimo.

Hasta la fecha, sólo 58 de los 174 Miembros de la OMI, entre ellos España, han notificado que han designado a la gente de mar como "trabajadores esenciales".



EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

THE FLEET

The COVID-19 pandemic had a significant impact on the global economy and world trade, so the growth of international seaborne trade was also affected, reaching its lowest level since the financial crisis.

According to Clarkson Research, after a moderate increase of 0.4% in 2019, global seaborne trade declined by 3.6% in 2020.

At the start of 2021, the world merchant fleet (ships of 300 GT and over) consisted of 56,899 vessels with a combined capacity of 2.03 billion DWT after a year-on-year increase of 3.2%, compared to 4.3% in 2019, according to the Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL Bremen), as well as data based on Clarkson reports.

LA FLOTA

La pandemia del COVID-19 afectó de forma significativa a la economía y el comercio mundial, por lo que el crecimiento del comercio marítimo internacional también se vio afectado, alcanzando su nivel más bajo desde la crisis financiera.

Según Clarkson Research, tras un aumento moderado del 0,4% en 2019, el comercio marítimo mundial disminuyó alrededor del 3,6% en 2020.

A principios de 2021, la flota mercante mundial (buques de más de 300 GT) estaba compuesta por 56.899 buques con una capacidad total de 2.030 millones de TPM tras un incremento interanual del 3,2%, frente al 4,3% de 2019, según datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (ISL Bremen), así como datos basados en los informes de Clarkson.



In 2020, 1,280 merchant vessels with a total of 88 million DWT were delivered to the global fleet, a year-on-year decrease of 11.3% in DWT-terms.

En 2020, se entregaron a la flota mundial, 1.280 buques mercantes con un total de 88 millones de TPM, una disminución interanual del 11,3% en términos de TPM.

Global shipbuilding output in 2020 was 28 million CGT (compensated gross tons), a decline of 14.9% year-on-year.

La producción mundial de construcción naval en 2020 fue de 28 millones de CGT, (arqueo bruto compensado), una caída interanual del 14,9%.

According to Clarksons, 3,784 ships of the world merchant fleet were already equipped with a SOx scrubber system, and another 375 merchant vessels in service were scheduled for installation. It is estimated that around 418 ships, equal to 18% of the total vessels in the order book will be equipped with scrubbers.

Según Clarksons, 3.784 buques de la flota mercante mundial ya estaban equipados con sistemas de depuración de gases de exhaustación “scrubbers”, y otros 375 buques en servicio estaban programados para su instalación. Se estima que unos 418 buques, el 18% del total de buques de la cartera de pedidos, serán equipados con “scrubbers”.

At the beginning of 2021, 551 vessels in the fleet and 336 on order were equipped with dual fuel engines, also for the use of Liquefied Natural Gas (LNG) as fuel.

A principios de 2021, 551 buques de la flota y 336 en cartera estaban equipados con motores de combustible dual, usando también Gas Natural Licuado (GNL) como combustible.

New ship building orders were affected both by the Coronavirus crisis, although a rebound was observed in the last quarter, as well

Los pedidos de buques de nueva construcción se vieron afectados tanto por la crisis del Coronavirus, como por las preocupaciones en torno a la

as by the concerns around technology and fuel options to be considered to comply with IMO 2020 regulations.

In 2020, global shipyards registered a total of 690 vessel orders, with 54 million DWT (18 million CGT), a tonnage decrease of 27%. In this year, new orders for container ships were the only ones that increased (+33%).

South Korea and China shipyards won 85 percent of the global contracts.

European shipyards specialized in the shipbuilding of cruise ships and ferries, recorded only 6% (37 ships).

The global order book continues to shrink. At the start of 2021, the order book comprised 2,370 merchant vessels with a combined 66 million CGT and 157 million DWT, a sharp 9.1 % y-o-y decline in CGT-terms. At the start of 2021, the global order book represented 7.7% of the total merchant fleet, the lowest level in 30 years.

tecnología y las opciones de combustible para cumplir con la normativa OMI 2020, aunque en el último trimestre se observó un repunte.

En 2020, los astilleros mundiales registraron un total de 690 pedidos de buques, con 54 millones de TPM (18 millones de CGT), una reducción del tonelaje del 27%. En este año sólo aumentaron los pedidos de buques portacontenedores (+33%).

Los astilleros de Corea del Sur y China consiguieron el 85% de los contratos a nivel mundial.

Los astilleros europeos, especializados en la construcción naval de cruceros y ferries, contabilizaron sólo el 6% (37 buques).

La cartera de pedidos mundial continúa reduciéndose. Al inicio de 2021, la cartera de pedidos comprendía 2.370 buques mercantes con un total de 66 millones de CGT y 157 millones de TPM, una disminución interanual del 9,1% en términos de CGT. A principios de 2021 la cartera de pedidos mundial representaba el 7,7% del total de la flota mercante, el nivel más bajo en 30 años.

In total, 10 percent of container ships on order (30 units), 14 percent of oil tankers (47 units), about 2 percent of bulk carriers (13 units), and about a quarter of cruise vessels (27 units) have been equipped with LNG fuel capability. In terms of CGT, at the start of 2021, one third of the order book was equipped with LNG fuel capability. A further 418 ships on order were equipped with scrubbers, with high shares for container ships (33%), cruise vessels (25 %) and dry bulk carriers (19 %).

According to ISL Bremen, Greece, China and Japan continue being the largest shipowning countries in terms of transport capacity (DWT), controlling more than 48% of the global tonnage (ships of 1,000 GT and over). As of January 1, 2021, Greece controlled 20%, China 15.5% and Japan 12.8% of the total world DWT.

Panama continues to be the main flag state in DWT terms, with 6,612 vessels and a total of 335 million DWT, followed by Liberia (3,777

En total, el 10% de los pedidos de buques portacontenedores (30 unidades), el 14% de los petroleros (47 uds.), alrededor del 2% de los buques graneleros (13 uds.), y aproximadamente una cuarta parte de los cruceros (27 uds.) están capacitados para el uso de GNL como combustible. En términos de CGT, a principios de 2021, un tercio de la cartera de pedidos estaba equipada para el uso de GNL como combustible. Otros 418 buques encargados estaban equipados con “scrubbers”, con una alta proporción de buques portacontenedores (33%), cruceros (25%) y graneleros (19%).

Según datos de ISL Bremen, Grecia, China y Japón continúan siendo los principales países armadores de buques en cuanto a capacidad (TPM), controlando más del 48% del tonelaje mundial (de buques de 1.000 GT en adelante). A 1 de enero de 2021, Grecia controlaba el 20%, China el 15,5% y Japón el 12,8% del total del TPM mundial.

Panamá sigue siendo la principal bandera en cuanto a TPM, con 6.612 buques y un total de 335 millones de TPM, seguida de Liberia (3.777 buques

vessels and 293 million DWT), and the Marshall Islands with (3,539 vessels and 265 million DWT), ships from 300 GT and over.

These three flags account for 44% of the world merchant fleet tonnage.

*The global **tanker fleet** comprised 16,342 vessels at the start of 2021, totaling around 743 million DWT, made up of 8,184 crude oil and oil products tankers (539 million DWT), 5,914 oil/chemical tankers (127 million DWT) and 2,097 liquid gas tankers (131 million cbm).*

*The year-on-year growth of the **LNG** sector fleet was 5.6% in terms of capacity, while the **LPG** sector increased 5.5%.*

*At the start of 2021, the **dry bulk carrier fleet** was consisted of 12,543 vessels with a capacity of about 882 million DWT.*

During 2020, 460 bulk carriers (47.7 million DWT) were delivered to the fleet, a 19% year-on-year increase.

y 293 millones de TPM), e Islas Marshall con (3.539 buques y 265 millones de TPM), teniendo en cuenta buques a partir de 300 GT.

Estas tres banderas representan el 44% del tonelaje de la flota mercante mundial.

La flota mundial de **buques tanque** contaba a principios de 2021 con 16.342 buques, y alrededor de 743 millones de TPM, compuesta por 8.184 petroleros de crudo y productos petrolíferos (539 millones de TPM), 5.914 buques tanque/quimiqueros (127 millones de TPM) y 2.097 gaseros (131 millones de metros cúbicos).

El crecimiento interanual de la flota del sector de **LNG** fue del 5,6% en términos de capacidad, mientras que el sector **LPG** aumentó un 5,5%.

A comienzos de 2021 la flota mundial de **graneleros** estaba compuesta por 12.543 buques, con una capacidad de unos 882 millones de TPM.

Durante 2020, se entregaron a la flota 460 graneleros (47,7 millones de TPM), un aumento interanual del 19%. Casi la

Almost half of all dry bulk carriers delivered in 2020 were fitted with scrubbers.

The scrapping volume of bulk carriers increased during 2020, reaching more than 14 million DWT (131 units), compared to 84 units scrapped last year, with 5 million DWT.

Bulk carrier orders decreased to about 13 million DWT, after 31 million DWT ordered in 2019. The bulk carrier order book stood at 587 vessels (54 million DWT) at the beginning of 2021, representing a 36% year-on-year decline in DWT terms.

*At the start of 2021, the fully cellular **container** ship fleet consisted of 5,418 vessels with 23.6 million TEU, an increase of 2.9 % over the previous year. In 2020, about 853,000 TEU were delivered to the container ship fleet, compared with 1.06 million TEU delivered in 2019.*

In the last quarter of 2020, an increase in newbuilding orders was

mitad de todos los graneleros que se entregaron en 2020 estaban equipados con “scrubbers”.

El volumen de desguace de buques graneleros aumentó durante 2020, alcanzando más de 14 millones de TPM (131 unidades), frente a las 84 unidades desguazadas el pasado año, con 5 millones de TPM.

Los pedidos de graneleros disminuyeron a cerca de 13 millones de TPM, frente a los 31 millones de TPM en 2019. La cartera de pedidos de graneleros se situó en 587 buques (54 millones de TPM) a principios de 2021, una disminución interanual del 36% en términos de TPM.

A principios de 2021, la flota de **portacontenedores** totalmente celulares estaba compuesta por 5.418 buques con 23,6 millones de TEUs, un aumento del 2,9% sobre el año anterior. En 2020, solo se entregaron a la flota de buques portacontenedores unos 853.000 TEUs, comparado con 1,06 millones de TEUs entregados en 2019.

En el último trimestre de 2020, se observó un aumento de los pedidos de

observed due to better conditions in the container ship market. In the whole year, 89 new container vessels were ordered with a total of 893,000 TEU, an increase of 33% compared to 2019. The order book amounted to 305 container ships with 2.4 million TEUs at the beginning of 2020.

Shipbreaking activity increased significantly in 2020, reaching 492 merchant ships, with 22.4 million DWT, a 52% year-on-year increase in DWT terms.

Most of the scrappings in 2020 concerned the dry bulk segment, with 131 units, and a total of 14.4 million DWT, doubling the previous year levels.

The tanker sector represented only 16% of the total demolition volume with 3.7 million DWT, a decrease of 7% compared to 2019.

In 2020, 80 container ships scrapping were reported, compared to 89 the previous year.

As for general cargo ships, 130 units

nuevas construcciones debido a unas mejores condiciones del mercado de buques portacontenedores. En el conjunto del año se encargaron 89 unidades con un total de 893.000 TEUs, un incremento del 33% respecto a 2019. La cartera de pedidos ascendía al comienzo de 2021 a 305 buques con 2,4 millones de TEUs.

La actividad de **desguace** de buques aumentó significativamente en 2020, alcanzando los 492 buques mercantes, con 22,4 millones de TPM, un aumento interanual del 52% en términos de TPM.

La mayoría de los desguaces en 2020 correspondían al sector de buques de graneles secos, con 131 unidades, y un total de 14,4 millones de TPM, duplicando los niveles del año anterior.

El sector de buques tanque representó solo el 16% del total del volumen reciclado con 3,7 millones de TPM un descenso del 7% respecto a 2019.

En 2020 se notificó el desguace de 80 buques portacontenedores, frente a los 89 del año anterior.

En cuanto buques de carga general se

were scrapped in 2020, of which 63 units were conventional cargo ships.

desguazaron 130 unidades en 2020, de las cuales 63 correspondían a buques de carga convencionales.

Reported demolition of cruise vessels and car-carriers raised sharply in 2020.

Los desguaces de buques de pasajeros y de transporte de automóviles aumentaron significativamente en 2020.

The average age of demolitions during 2020 has dropped to 29.1 years, from 30.5 years recorded in 2019.

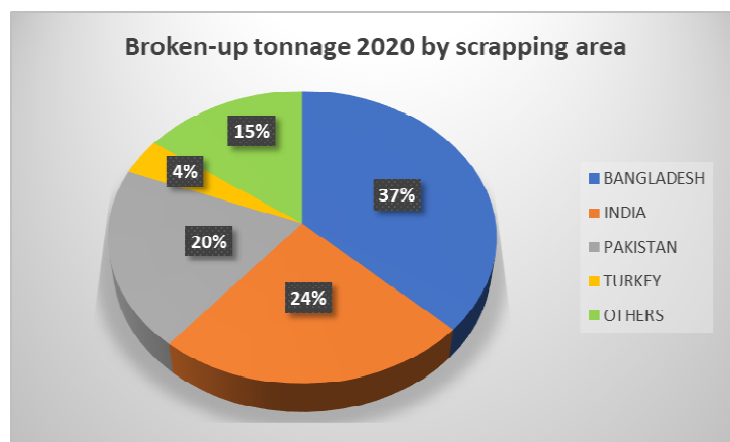
La edad media de los buques desguazados en 2020 ha descendido a 29,1 años, de los 30,5 años registrados en 2019.

Scrapping activity continues to take place mainly on the Indian subcontinent.

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

Most of the tonnage sent for scrap in 2020 ended up on the beaches of Bangladesh (37.1%), India (24%), and Pakistan (20.2%); another 3.5% went to Turkey.

La mayor parte del tonelaje enviado para chatarra en 2020 terminó en las playas de Bangladesh (37,1%), La India (24%), y Pakistán (20,2%); otro 3,5% fue a parar a Turquía.



(Ships 300 gt and over)

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT BY SHIP TYPE

SHIP TYPE	01.01.2020		01.01.2021		dwt % change over prev. Period	dwt % share of total
	No.	1000 dwt	No.	1000 dwt		
Crude oil and product tankers	8,033	524,750	8,184	538,819	2.7	26.5
Oil chemical/chemical tankers	5,914	122,404	6,061	127,023	3.8	6.2
Liquid gas tankers	2,035	73,491	2,097	77,490	5.4	3.8
Bulk carriers	10,657	755,443	10,996	788,197	4.3	38.8
Other bulk carriers incl. Ore	1,487	93,871	1,547	93,519	-0.4	4.6
Containerships	5,360	274,659	5,418	281,440	2.5	13.8
Conventional cargo ships	12,070	48,824	12,319	49,444	1.3	2.4
Special cargo ships	1,912	45,473	1,948	46,205	1.6	2.3
Pure car carriers	775	12,445	756	12,216	-1.8	0.6
Reefer ships	709	3,895	703	3,874	-0.5	0.2
Ro-ro cargo ships	1,646	7,946	1,667	7,926	-0.3	0.4
Passenger ships/Cruise	2,079	2,695	2,138	2,717	0.8	0.1
Passenger Ro-Ro cargo ships	2,978	4,630	3,065	4,755	2.7	0.2
TOTAL	55,655	1,970,5526	56,899	2,033,626	3.2	100

Source: ISL Bremen SSMR

(Ships 300 gt and over)

SHIPS ON ORDER BY TYPE

SHIP TYPE	01.01.2021				
	No. of ships	1000 dwt	1000 cgt	cgt-% share	cgt % change over prev. Year
Crude oil and product tankers	327	46,824	8,602	13.1	7.0
Oil chemical/chemical tankers (a)	251	7,909	4,513	6.9	-8.2
Liquid gas tankers	262	17,175	14,525	22.1	10.0
Bulk carriers	587	54,316	11,856	18.0	-33.1
Containerships	305	25,027	10,636	16.2	-6.4
General cargo ships	342	4,953	3,529	5.4	1.9
<i>Conventional cargo ships</i>	185	1,615	1,211	1.8	37.7
<i>Special cargo ships (b)</i>	77	2,497	1,054	1.6	0.7
<i>Pure car carriers</i>	16	225	412	0.6	-34.4
<i>Ro-ro cargo ships</i>	57	547	759	1.2	-7.1
<i>Reefer ships</i>	7	69	92	0.1	2.3
Passenger/Cargo ships	296	1226	12,106	18.4	-11.3
<i>Pure passenger ships/Cruise</i>	183	825	10,233	15.6	-8.7
<i>Passenger Ro-Ro cargo ships</i>	113	401	1,873	2.8	-23.2
TOTAL	2,370	157,431	65,766	100	-9.1

(a) including pure chemical tankers / (b) incl. open hatch carriers

Source: ISL Bremen SSMR



FLAG AND OPEN REGISTERS

Greece, China and Japan remain the three largest shipowning countries by capacity, controlling more than 48% of the world DWT.

Greece controls the largest merchant fleet in terms of DWT capacity since 2010, with 405.31 million DWT, operating nearly 85% of its fleet under foreign flags. 4,354 of the 5,005 registered vessels, sail under foreign 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 ship type, as of January 1st, 2021, Greek shipowners controlled the global largest tonnage of tankers (24.3%), with 179.71 million DWT, 22.2% of the world tonnage of dry bulk carriers, 195.44 million DWT, and 9.2% of the capacity of the container ship fleet, 25.98 DWT (2.16 million TEU).

Greece is followed by China, which controls a fleet of 7,081 merchant vessels with a capacity of 314

BANDERAS Y REGISTROS ABIERTOS

Grecia, China y Japón continúan siendo los tres mayores países armadores, en cuanto a capacidad, controlando más del 48% del TPM mundial.

Grecia controla la mayor flota de buques mercantes en términos de TPM desde 2010, con 405,31 millones de TPM, operando casi el 85% de su flota en pabellones extranjeros. De los 5.005 buques registrados, 4.354 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 2021, los armadores griegos controlaban el mayor tonelaje mundial de buques tanque (24,3%), con 179,71 millones de TPM, el 22,2% del tonelaje mundial de graneleros, 195,44 millones de TPM y el 9,2% de la capacidad de la flota de buques portacontenedores, 25,98 TPM (2,16 millones de TEUs).

A Grecia le sigue China, que controla una flota total de 7.081 buques mercantes, con una capacidad de



million DWT, an increase of 5.8% over the previous year, and operating 67.8% of its tonnage under foreign flag.

China is the country that controls the largest number of ships under national flag, accounting for 4,081 merchant ships, with a total of 101 million DWT. In China, the bulk carrier fleet with 2,886 units and 190,312 DWT stands out.

Japan continues in the third position, with 4,302 vessels and 258.80 million DWT, with 86% of the capacity under foreign flag. The Republic of Korea controls a total of 1,618 vessels, with a capacity of 88.55 million DWT. 84.2% of the tonnage is under foreign flags.

The German controlled fleet has decreased by -3.9% in DWT terms, compared to the previous year. The German shipowners control 2,492 ships, with a capacity of 85.61 million DWT. Germany controls 91.5% of the tonnage under foreign flags, (78.30 million DWT), corresponding to 2,322 vessels.

314 millones de TPM, un aumento del 5,8% respecto al año anterior, y operando un 67,8% de su tonelaje bajo pabellón extranjero.

China es el país que controla el mayor número de buques bajo pabellón nacional, 4.081 buques mercantes, con un total de 101 millones de TPM. En China destaca la flota de buques graneleros con 2.886 unidades y 190.312 TPM.

Japón continúa en la tercera posición, contando con 4.302 buques y 258,80 millones de TPM, con un 86% del tonelaje en bandera extranjera. La República de Corea controla un total de 1.618 buques, con una capacidad de 88,55 millones de TPM. El 84,2% de su tonelaje se encuentra abanderado bajo pabellones extranjeros.

La flota controlada alemana se ha visto reducida un -3,9% en TPM, respecto al año anterior. Los armadores alemanes controlan un total de 2.492 buques, con una capacidad de 85,61 millones de TPM. Alemania opera el 91,5% de su tonelaje en otros registros, (78,30 millones de TPM), correspondiente a 2.322 buques.

Germany controls the largest number of container ships, ahead of China.

Alemania controla el mayor número de buques portacontenedores, por delante de China.

Norway, with a total of 79.58 million DWT, has more than 77% of its fleet capacity under foreign flags.

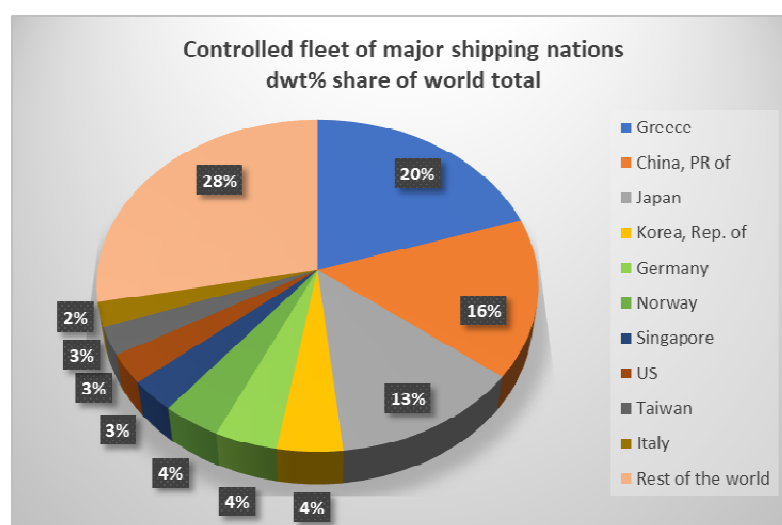
Noruega, con un total de 79,58 millones de TPM tiene más del 77% de la capacidad de su flota en banderas extranjeras.

Singapore, which has decreased its tonnage by 4.8% over the previous year, controls a fleet capacity of 62.29 million DWT, with more than half of its tonnage under foreign flags.

Singapur, que ha disminuido su tonelaje un 4,8% respecto al año anterior, controla una capacidad de flota de 62,29 millones de TPM, con más de la mitad de su tonelaje registrado en otras banderas.

The US, with 57.79 million DWT, has also decreased its controlled tonnage by 2.7% compared to the previous year.

EEUU, con 57,79 millones de TPM, ha disminuido también su tonelaje controlado en un 2,7% respecto al año anterior.



(Ships 1000 gt and over)

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

Country of control	January 1st, 2021			Foreign flag dwt % share	dwt % share of world total
	National flags	Foreign flags	Total fleet controlled		
1. Greece	61,458	343,853	405,311	84.8	20.0
2. China, PR of	101,018	212,991	314,009	67.8	15.5
3. Japan	35,397	223,404	258,801	86.3	12.8
4. Korea, Rep. Of	14,018	74,536	88,554	84.2	4.4
5. Germany	7,311	78,305	85,616	91.5	4.2
6. Norway	17,733	61,852	79,585	77.7	3.9
7. Singapore	28,026	34,271	62,297	55.0	3.1
8. US	5,717	52,077	57,794	90.1	2.9
9. Taiwan	6,909	46,771	53,68	87.1	2.7
10. Italy	8,827	40,227	49,05	82.0	2.4
Sub Total	286,414	1,168,287	1,454,701	80.3	71.9
World Total			2,024,433		

Source: ISL Bremen SSMR

(Ships 300 gt and over)

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

Major open flags	January 1st		% change over prev. Year
	2020	2021	
Panama	320,335	335,293	4.7
Liberia	266,245	293,571	10.3
Marshall Islands	254,460	265,598	4.4
Malta	114,468	115,067	0.5
Bahamas	65,224	61,270	-6.1
Cyprus	33,785	33,069	-2.1
Antigua & Barbuda	6,590	6,336	-3.9
Caiman Islands	6,524	6,615	1.4
Gibraltar	1,978	1,879	-5.0
Vanuatu	1,276	1,292	1.3
Sub Total	1,070,885	1,119,990	4.5
World Total	1,970,526	2,033,626	3.2

Source: ISL Bremen SSMR



*Regarding the distribution of the fleet by flags, as of January 1, 2021, the flag of **Panama** continues in the first position with 6,612 ships, and a total of 335.29 million DWT (a variation of +4.7% over the previous year), with a 16.5% share in the total world fleet tonnage, and 11.6% 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 293.2 million DWT and a total of 3,777 vessels, followed by the **Marshall Islands** with 265.5 million DWT and 3,539 ships, with a share of 14.4% and 13.1% respectively in the world tonnage.*

The flag of Liberia represents the largest crude oil tanker tonnage, with more than 16% of the world oil tanker fleet. Liberia is also the largest flag state in terms of TEU-capacity of the global container fleet. 29.6% of the Liberian flag tonnage (DWT) corresponds to crude oil and product tankers, 45% bulk carriers and about 16.7% to container ships.

En cuanto a la distribución de la flota por banderas, a 1 de enero 2021, la bandera de **Panamá** sigue ocupando la primera posición con 6.612 buques, y un total de 335,29 millones de TPM (una variación de +4,7% sobre el año anterior), con una participación del 16,5% en el tonelaje de la flota mundial, y del 11,6% 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 293,2 millones de TPM y un total de 3.777 buques, seguido de las **Islas Marshall** con 265,5 millones de TPM y 3.539 buques, con una participación en el tonelaje mundial del 14,4% y del 13,1% respectivamente.

El pabellón de Liberia representa el mayor tonelaje de buques tanque, con más del 16% del tonelaje de la flota mundial de buques petroleros. Liberia es también el mayor pabellón en términos de capacidad de TEUs, de la flota mundial de portacontenedores. El 29,6% del tonelaje (TPM) de bandera de Liberia corresponde a buques petroleros, un 45% a graneleros y un 16,7% a portacontenedores.

The DWT ranking is followed by the flags of Hong Kong (SAR), Singapore, Malta, China, and Greece in the eighth position. Spain is ranked number fifty-one according to the statistical data produced by ISL.

En la clasificación por TPM le siguen las banderas de Hong Kong (RAE), Singapur, Malta, China, y Grecia que ocupa el octavo lugar. España se encuentra en el puesto número cincuenta y uno según los datos estadísticos elaborados por ISL.

MARITIME REGULATIONS

On January 1, 2020, the “IMO 2020” regulation entered into force, which establishes the upper limit of the sulphur content of ships’ fuel oil at 0.5% compared to the previous 3.5%.

According to the IMO, this transition has been smooth, thanks to the preparation of all stakeholders prior to the entry into force of the new rules. Even during the COVID-19 pandemic, cargo-carrying ships have continued to deliver goods and commodities, including essential foods and medicines, around the world and the implementation of IMO 2020 did not cause any disruptions in trade.

NORMATIVA MARITIMA

El 1 de enero de 2020 entró en vigor la normativa “OMI 2020”, que establece el límite máximo de contenido de azufre en el combustible de los buques en el 0,5% frente al límite anterior del 3,5%.

Según la OMI, esta transición ha sido fluida, gracias a la preparación de todas las partes interesadas con anterioridad a la entrada en vigor de la nueva norma. Incluso durante la pandemia de COVID-19, los buques para el transporte de cargas han seguido entregando bienes y productos básicos, incluidos alimentos y medicinas esenciales en todo el mundo, y la implementación de la normativa OMI 2020 no causó ningún trastorno en el tráfico comercial.



The new limits bring about a 70 percent reduction in total sulphur oxide emissions from maritime transport.

Compliant fuels include very low sulphur fuel oil (VLSFO) and marine gas oil (MGO). The majority of ships switched from using heavy fuel oil (HFO) to using VLSFO. These are new blends of fuel oil, produced by refineries to meet the new limit, in accordance with IMO guidelines and ISO standards.

During 2020, just 55 cases of 0.50 percent compliant fuel being unavailable were reported in the IMO's Global Integrated Shipping Information System (GISIS), out of the more than 60,000 commercial vessels trading around the world.

Regarding the installation of scrubbers, or exhaust gas cleaning systems, also accepted under the MARPOL Convention as an alternative means to meet the sulphur limit requirement, by the end of 2020, about 3,100 systems

Los nuevos límites permiten una reducción de un 70% de las emisiones totales de óxido de azufre procedentes del transporte marítimo.

Entre los combustibles reglamentarios se encuentran el fueloil con contenido muy bajo de azufre (VLSFO) y el gasoil para uso marino (MGO). La mayoría de los buques pasaron de utilizar fueloil pesado (HFO) a usar VLSFO. Se trata de nuevas mezclas de fueloil producidas por las refinerías para cumplir con el nuevo límite, conforme a la OMI y las normas ISO.

Durante 2020, de los más de 60.000 buques comerciales que operan en el mundo sólo se notificaron 55 casos de no disponibilidad de combustible reglamentario que cumpliera con el 0,50% en el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS).

En cuanto a los “scrubbers”, o sistemas depuradores de gases, también aceptados en virtud del Convenio MARPOL como medio alternativo para cumplir el límite de azufre requerido, para finales de 2020, alrededor de 3.100 sistemas habían

have formally been reported to IMO as an approved "equivalent method" by Administrations (flag States).

Since the new sulphur limit came into force on January 1, 2020, the number of vessels equipped with scrubbers has doubled, from 2,010 vessels in January 2020 to 4,006 vessels in the first quarter of 2021, according to BIMCO.

Other options are the use of different fuels with low or zero sulphur content, such as liquefied natural gas or biofuels.

More and more companies are opting for LNG as a fuel. According to DNV-GL, across March 2021, 21 LNG-fuelled vessels were ordered, 13 of which were VLCC tankers. Since the beginning of 2021, 50 LNG-fuelled vessels have been ordered, the same number as throughout 2020. There are currently 198 operational vessels and 265 in the orderbook.

The Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the

sido notificados a la OMI como "método equivalente" aprobado por las Administraciones (Estados de abanderamiento).

Desde la entrada en vigor del nuevo límite de azufre el pasado 1 de enero de 2020, el número de buques equipados con "scrubbers" se ha duplicado, pasando de 2.010 buques en enero de 2020 a 4.006 buques en el primer trimestre de 2021, según BIMCO.

Otras opciones son el uso de diferentes combustibles con poco o nulo contenido de azufre, como el gas natural licuado o los biocombustibles.

Cada vez son más las compañías que optan por el GNL como combustible. Según DNV-GL, durante el mes de marzo de 2021 se han encargado 21 buques propulsados por GNL, 13 de los cuales son petroleros VLCC. Desde el comienzo de 2021 han sido encargados 50 buques propulsados por GNL, los mismos que a lo largo de 2020. Actualmente existen 198 buques operativos y 265 en cartera.

El Comité de protección del medio marino (MEPC) de la Organización

International Maritime Organization (IMO) approved in November 2020 a project with new mandatory regulations to cut the carbon intensity of existing ships, that will be put forward for formal adoption at MEPC 76 session, that will be held in June 2021.

This draft amendment to the MARPOL Convention establishes a combination of technical and operational measures to reduce emissions from ships, in line with the initial IMO GHG Strategy, which aims to reduce the carbon intensity of international shipping by 40% by 2030, compared to 2008.

The set of amendments includes the technical requirement to reduce carbon intensity, based on a new Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI), and the operational carbon intensity reduction requirements, based on a new operational carbon intensity indicator (CII).

Marítima Internacional (OMI) aprobó en noviembre de 2020 un proyecto con nuevas normas obligatorias para reducir la intensidad de carbono de los buques existentes, que se presentará para su aprobación en la próxima sesión del Comité (MEPC 76) que se celebrará en junio de 2021.

Este proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL establece una combinación de medidas técnicas y operacionales para reducir las emisiones de los buques, conforme a la Estrategia inicial de la OMI sobre los gases de efecto invernadero, con objeto de reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional en un 40% para 2030, en comparación con 2008.

El conjunto de enmiendas incluye el requisito técnico de reducir la intensidad del carbono basado en un nuevo índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI), y los requisitos de reducción de la intensidad del carbono operacional, basados en un nuevo indicador de la intensidad de carbono (CII).

PIRACY AND SECURITY

In 2020, The International Maritime Bureau (IMB)'s Piracy Reporting Centre (PRC) recorded 195 incidents of piracy and armed robbery against ships worldwide, in comparison to 162 in 2019. The incidents included three hijacked vessels, 11 vessels fired upon, 20 attempted attacks, and 161 vessels boarded.

Globally, 135 crew were kidnapped from their vessels in 2020, with the Gulf of Guinea accounting for over 95% of crew numbers kidnapped, with a record of 130 crew members kidnapped in 22 separate incidents.

Since 2019, the Gulf of Guinea has experienced an unprecedented rise in the number of multiple crew kidnappings, being particularly dangerous since more than 80% of attackers were armed with guns, according to the latest IMB figures. All three vessel hijackings and nine of the eleven vessels fired upon in 2020 are related to this region. In 25% of the vessel

PIRATERÍA Y SEGURIDAD

En 2020, el Piracy Reporting Center (PRC) de la oficina Marítima Internacional (IMB) registró 195 incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques en todo el mundo, frente a los 162 de 2019. Los incidentes incluían tres buques secuestrados, 11 buques atacados con armas de fuego, 20 intentos de ataque y 161 buques abordados.

A nivel mundial, en 2020 fueron secuestrados un total de 135 tripulantes, representando el Golfo de Guinea más del 95% del total de secuestrados, con un récord de 130 miembros de la tripulación secuestrados en 22 incidentes separados.

El Golfo de Guinea ha experimentado desde 2019 un aumento sin precedentes en el número de secuestros múltiples de tripulantes, siendo particularmente peligrosos ya que según las últimas cifras de la IMB más del 80% de los atacantes estaban armados con armas de fuego. Los tres secuestros de buques y nueve de los once buques que recibieron disparos en 2020 están relacionados con esta región. En el 25%



attacks in the Gulf of Guinea, crew kidnappings were reported, more than in any other region in the world.

The rise in kidnapping incidents further away from shorelines proves the increasing capabilities of pirates in this region.

the Singapore Straits also showed an increase in incidents against ships, with 23 incidents reported for 2020, 22 of which were involved in armed robbery attacks.

In Indonesia, armed robbery reports remained constant, with 26 low-level incidents reported in 2020, in comparison to 25 reported in 2019.

In Somalia, despite no incidents were recorded in 2020, Somali pirates still have the capacity to carry out attacks in the Somali basin and wider Indian Ocean, so it is advisable to maintain caution when transiting these waters.

In December 2020, the Council of

de los ataques producidos en el Golfo de Guinea, se notificaron secuestros de tripulantes, más que en cualquier otra región del mundo.

El aumento de los incidentes de secuestros lejos de la costa demuestra la creciente capacidad de los piratas en esta región.

El Estrecho de Singapur también experimentó un aumento de incidentes, con 23 ataques a buques reportados en 2020, en 22 de los cuales se produjeron abordajes con robo a mano armada.

En Indonesia, los informes de robos a mano armada se mantuvieron constantes, con 26 incidentes de bajo nivel notificados en 2020, frente a los 25 registrados en 2019.

En Somalia, a pesar de no haberse registrado incidentes en 2020, los piratas somalíes siguen teniendo capacidad para llevar a cabo ataques en la cuenca de Somalia y en el Océano Índico en general, por lo que se recomienda mantener la precaución al transitar por estas aguas.

En diciembre de 2020 el Consejo de la

the European Union extended until December 31, 2022 the ATALANTA Operation, to combat piracy in the Indian Ocean.

Atalanta shall contribute, as secondary executive tasks, to the implementation of the United Nations arms embargo on Somalia, and to countering narcotic drugs trafficking off the coast of Somalia. Furthermore, Atalanta shall monitor, as a secondary non-executive task, narcotic drugs and arms trafficking, illegal, unreported and unregulated fishing and illicit trade in charcoal off the coast of Somalia.

Faced with the escalation in the number and severity of attacks against ships and crew in the Gulf of Guinea region, IMO insists on the need for ships to implement the best management practices for West Africa (BMP) WA, as well as in creating maritime security working group to increase collaboration and take action to address this problem.

Unión Europea prorrogó hasta el 31 de diciembre de 2022 la operación ATALANTA, de lucha contra la piratería en el Océano Índico.

Atalanta contribuirá, con misiones secundarias ejecutivas, a la aplicación del embargo de armas impuesto a Somalia por las Naciones Unidas y a la lucha contra el tráfico de drogas frente a las costas de Somalia. Asimismo, Atalanta vigilará, con misiones secundarias no ejecutivas, el tráfico de estupefacientes, el tráfico de armas, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y el comercio ilícito de carbón vegetal frente a las costas de Somalia.

Ante la escalada en el número y la gravedad de los ataques contra los buques y la tripulación en el Golfo de Guinea, la OMI insiste en la necesidad de que los buques apliquen las mejores prácticas de gestión para África Occidental (BMP) WA, así como en la creación de un grupo de trabajo de seguridad marítima para incrementar la colaboración y la adopción de medidas para abordar este problema.

ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

ECONOMICS

According to data published by EUROSTAT, the statistical office of the European Union in March 2021, in the year 2020 as a whole, GDP fell by 6.6% in the euro area and by 6.2% in the EU, compared with the increase of 1.3% and 1.6% respectively in 2019.

According to estimates, in the fourth quarter of 2020, seasonally adjusted GDP decreased by 0.7% in the euro area and by 0.5% in the EU compared with the previous quarter. These declines follow a strong rebound in the third quarter of 2020 (+12.5% in the euro area and +11.6% in the EU) with the sharpest declines observed in the 2nd quarter of 2020 (-11.6% in the euro area and -11.2% in the EU).

Compared with the same quarter of

ECONOMIA

Según datos publicados por EUROSTAT, la oficina de estadística de la Unión Europea en marzo de 2021, en el conjunto del año 2020, el PIB cayó un 6,6% en la zona euro y un 6,2% en la UE, comparado con el aumento del 1,3% y del 1,6% respectivamente en el año 2019.

Según las estimaciones, en el cuarto trimestre de 2020, el PIB ajustado estacionalmente disminuyó un 0,7% en la zona euro y un 0,5% en la UE respecto al trimestre anterior. Estos descensos siguen a un fuerte repunte en el tercer trimestre de 2020 (+12,5% en la zona euro y +11,6% en la UE), observándose los descensos más pronunciados en el segundo trimestre de 2020 (-11,6% en la eurozona y -11,2% en la UE).

Comparado con el mismo trimestre del

the previous year, seasonally adjusted GDP decreased by 4.9% in the euro area and by 4.6% in the EU in the fourth quarter of 2020.

During the fourth quarter of 2020, GDP in the United States increased by 1.0% compared with the previous quarter, after an increase of 7.5% in the third quarter.

Regarding the GDP growth of the EU Member States, Romania (+4.8%), and Malta (+3.8%), registered the largest increases compared to the previous quarter, followed by Croatia and Greece (both +2.7%). The strongest declines were observed in Ireland (-5.1%), and Austria (-2.7%), followed by Italy (-1.9%) and France (-1.4%). The growth of Spain in the fourth quarter was 0.4%.

Household final consumption expenditure during the fourth quarter of 2020, fell by 3.0% in the euro area and by 2.8% in the EU, after increasing 14.1% and 13.3% respectively in the previous quarter.

año anterior, el PIB ajustado estacionalmente disminuyó en el cuarto trimestre de 2020 un 4,9% en la zona euro y un 4,6% en la UE.

Durante el cuarto trimestre de 2020, el PIB en los Estados Unidos aumentó un 1,0% en comparación con el trimestre anterior, tras un aumento del 7,5% en el tercer trimestre.

En cuanto al crecimiento del PIB de los Estados miembros de la UE, Rumanía (+4,8%), y Malta (+3,8%), registraron los mayores aumentos en comparación con el trimestre anterior, seguidos de Croacia y Grecia (ambos +2,7%). Los mayores descensos se observaron en Irlanda (-5,1%), y Austria (-2,7%), seguidos de Italia (-1,9%), y Francia (-1,4%). El crecimiento de España en el cuarto trimestre fue del 0,4%.

El gasto final de los hogares se redujo durante el cuarto trimestre de 2020 un 3,0% en la zona euro y un 2,8% en la UE, tras registrar un aumento del 14,1% y del 13,3% respectivamente en el trimestre anterior.

Likewise, exports increased by 3.5% in the euro area and by 3.7% in the EU (after an increase of 16.7% and 17.1% respectively).

Asimismo, las exportaciones aumentaron un 3,5% en la zona euro y un 3,7% en la UE (tras un aumento del 16,7% y del 17,1% respectivamente).

Imports increased by 4.1% in the euro area and by 4.0% in the EU (after a rise of 11.8% and 12.6% respectively).

Las importaciones se incrementaron en un 4,1% en la zona euro y en un 4,0% en la UE (tras aumentar el 11,8% y 12,6% respectivamente).

The number of persons employed increased by 0.3% in the euro area and by 0.4% in the EU in the fourth quarter of 2020 compared with the previous quarter.

El número de personas empleadas aumentó un 0,3% en la zona euro, y un 0,4% en la UE en el último trimestre de 2020 en comparación con el trimestre anterior.

Over the whole year 2020, employment decreased by 1.6% in the euro area and 1.5% in the EU, after an increase of 1.2% and 1.0% respectively in 2019.

En el conjunto del año 2020, el empleo disminuyó un 1,6% en la zona euro y un 1,5% en la UE, tras un aumento del 1,2% y del 1,0% respectivamente en 2019.

In the fourth quarter of 2020, the highest growth in the number of persons employed compared to the previous quarter was shown by Portugal and Estonia (both + 1.9%), followed by Spain (+1.2%). The largest decreases were observed in the Czechia, Croatia, Latvia and Malta (all -0.5%).

En el cuarto trimestre de 2020, el mayor crecimiento en cuanto al número de personas empleadas respecto al trimestre anterior lo mostraron Portugal y Estonia (ambos +1,9%), seguido de España (+1,2%). Los mayores descensos se observaron en Chequia, Croacia, Letonia y Malta (todos ellos -0,5%).

Eurostat estimates that in the fourth quarter of 2020 there were 206 million people employed in the EU, of which 157.9 million were in the euro area.

Eurostat estima que en el cuarto trimestre de 2020 había 206 millones de personas empleadas en la UE, de las cuales 157,9 millones lo estaban en la zona euro.

The EU accounts for around 15 % of the world's trade in goods.

La UE representa alrededor del 15% del comercio mundial de mercancías.

In 2020, the trade of the European Union with its 27 Member States (EU) was hit hard by the COVID-19 pandemic, with a significant fall observed for both exports (-9.4%) and imports (-11.6%), compared with 2019.

En 2020, el comercio de la Unión Europea con sus 27 Estados miembros (UE) se vio muy afectado por la pandemia del COVID-19, con una caída significativa tanto de las exportaciones (-9,4%) como de las importaciones (-11,6%), comparado con 2019.

The European Union trade in goods balance registered a surplus of 217 billion in 2020.

La balanza comercial de la UE registró en 2020 un superávit de 217.000 millones de Euros.

The COVID-19 pandemic hit trade hardest between March and April with exports falling from EUR 176 billion to EUR 125 billion and imports falling from EUR 148 billion to EUR 125 billion. In the following months both exports and imports were consistently lower than in the same period of 2019.

La pandemia del COVID-19 afectó con más fuerza al comercio entre marzo y abril, cayendo las exportaciones de 176.000 millones de euros a 125.000 millones de euros, y las importaciones de 148.000 millones a 125.000 millones de euros. En los meses siguientes, tanto las exportaciones como las importaciones se mantuvieron más bajas que en el mismo período de 2019.

In December 2020, exports were 2% higher than in December 2019, while imports were still 3% behind. Relatively high figures for December suggest that companies were storing goods early the end of the Brexit transition period on December 31, 2020 and the uncertainty of the trade relationship between the EU and the UK.

Among the EU Member States, Germany had by far the highest share of extra EU trade in 2020, contributing 30% of the EU's exports of goods to non-member countries, accounting for more than one fifth (22%) of the EU's imports.

The next three largest exporters were Italy (11%), the Netherlands and France (10%).

The Netherlands 18%, France 10%, and Italy 9%, followed Germany as the largest importers of goods from non-member countries. The relatively high share for the Netherlands is partly due to the considerable amount of goods that flow into the

En diciembre, las exportaciones fueron un 2% más altas que en diciembre de 2019, mientras que las importaciones seguían un 3% por debajo. Las cifras relativamente altas de diciembre sugieren que las empresas estaban almacenando bienes ante el final del período de transición del Brexit el 31 de diciembre de 2020 y la incertidumbre de la relación comercial entre la UE y el Reino Unido.

Entre los Estados miembros de la UE, Alemania tuvo la mayor participación en el comercio extracomunitario en 2020, contribuyendo con el 30% de las exportaciones de bienes de la UE a terceros países, y representa más de una quinta parte (22%) de las importaciones de la UE.

Los siguientes tres países mayores exportadores fueron Italia (11%), Países Bajos y Francia (10%).

Los Países Bajos 18%, Francia 10%, e Italia 9%, siguieron a Alemania como los mayores importadores de bienes de terceros países. La proporción relativamente alta de los Países Bajos se debe, en parte, a la cantidad considerable de mercancías que entran

EU through Rotterdam, which is the EU's leading sea port.

The largest extra EU trade surplus in goods, valued at EUR 195.0 billion in 2020, was recorded by Germany, followed by Italy (EUR 57.2 billion), Ireland (EUR 39.8 billion) and France (EUR 25.1 billion). The largest trade deficits for extra-EU trade in goods were EUR 102.6 billion for the Netherlands and EUR 18.2 billion for Spain, according to Eurostat statistics.

Trade in goods between EU Member States (intra-EU trade) was valued — in terms of exports — at EUR 2,843 billion in 2020. This figure is 47 % higher than the level recorded for exports leaving the EU to non-member countries (extra-EU trade) accounting for EUR 1,932 billion.

Intra EU exports decreased by 7% across the EU between 2019 and 2020. The largest decreases were registered for Cyprus (-27%), Malta (-19%), and Luxembourg (-17%).

en la UE a través de Rotterdam, que es el principal puerto marítimo de la UE.

Alemania registró el mayor superávit comercial de mercancías extracomunitarias, valorado en 195.000 millones de euros en 2020, seguida de Italia (57.200 millones de euros), Irlanda (39.800 millones de euros) y Francia (25.100 millones de euros). Los mayores déficits comerciales extra-comunitarios fueron los de Países Bajos, 102.600 millones de euros y el de España 18.200 millones de euros, según Eurostat.

El comercio de mercancías entre los Estados miembros de la UE (comercio intracomunitario) se valoró, en términos de exportaciones, en 2,843 billones de Euros en 2020. Esta cifra es un 47% mayor que el nivel de las exportaciones de la UE hacia países no miembros (comercio extracomunitario), con 1,932 billones de euros.

Las exportaciones intracomunitarias disminuyeron un 7% en toda la UE entre 2019 y 2020. Las mayores caídas se registraron en Chipre (-27%), Malta (-19%) y Luxemburgo (-17%).

As with extra EU trade, Germany was also the EU Member State with the highest level of intra EU trade in 2020, contributing 22% of the EU's exports of goods to other Member States and 23% of the EU's imports.

The United States remained the main destination for goods exported from the EU in 2020 with a share of 18.3%, followed by the United Kingdom 14.4%, and China 10.5%.

China was the largest supplier of goods into the EU in 2020 with more than one fifth 22.4% of all imports. The United States 11.8%, and the United Kingdom 9.8% followed at some distance.

The extra-EU trade surplus for goods of EUR 217.5 billion in 2020 was driven by large trade surpluses in chemicals (EUR 178.4 billion) and machinery & vehicles (EUR 174.0 billion) and a smaller surplus in food & drink. These could not be offset by the large trade deficit for energy (EUR -158.8 billion) and the

Al igual que con el comercio extracomunitario, Alemania fue el Estado miembro con el mayor nivel de comercio intracomunitario en 2020, con el 22% de las exportaciones de bienes de la UE a otros Estados miembros y el 23% de las importaciones.

Estados Unidos siguió siendo el principal destino de las mercancías exportadas desde la UE en 2020 con una participación del 18,3%, seguido de Reino Unido 14,4%, y China 10,5%.

China fue el mayor proveedor de bienes de la UE en 2020, con más de una quinta parte 22,4% de todas las importaciones. Estados Unidos 11,8%, y Reino Unido 9,8% le siguieron a cierta distancia.

El superávit comercial extracomunitario de bienes de 217.500 millones de euros en 2020 fue debido a los grandes superávits comerciales en productos químicos (178.400 millones de euros), maquinaria y vehículos (174.000 millones de euros) y un superávit menor en alimentación y bebida. Estos no pudieron ser compensados por el gran déficit comercial de la energía (-158.800

smaller deficits registered in raw materials and other manufactured goods.

According to the economic forecasts of the European Union, economic growth will recover as containment measures of the pandemic eased, and the vaccination programs advance. These forecasts estimate that the euro area economy will grow by 3.8% in both 2021 and 2022, and in the EU the economy will grow by 3.7% in 2021 and 3.9% in 2022.

The European Commission places Spain in the first position of the economic recovery with a GDP growth of 5.6% in 2021, compared to the 11% decrease registered in 2020.

It is followed by France, with a growth forecast of 5.5% for 2021, compared to (-8.3%) in 2020, and Croatia (+5.3%) for 2021 compared to (-8.9%) in 2020.

The economy of Greece, which suffered a 10% contraction in 2020, is estimated to reach a 3.5%

millones de euros) y los menores déficits registrados en materias primas y otros productos manufacturados.

Según las previsiones económicas de la Unión Europea, el crecimiento económico se recuperará a medida que se relajen las medidas de contención de la pandemia, y se avance en los programas de vacunación. Estas previsiones estiman que la economía de la zona euro crecerá un 3,8% tanto en 2021 como en 2022, y en el conjunto de la UE la economía crecerá un 3,7% en 2021 y un 3,9% en 2022.

La Comisión Europea sitúa a España en primera posición de la recuperación económica con un crecimiento del PIB del 5,6% en 2021, frente a la contracción del 11% registrada en 2020.

Le siguen Francia, con una previsión del crecimiento del 5,5% para 2021, frente al (-8,3%) de 2020, y Croacia (+5,3%) para 2021 frente al (-8,9%) de 2020.

La economía de Grecia, que sufrió una contracción del 10% en 2020, se estima que alcance una recuperación del 3,5%

recovery in 2021.

Portugal's GDP is expected to recover 4.1%, (-7.6% in 2020). For Italy and Germany, a growth rate above 3% is expected, having registered (-8.8% and -5%) respectively in 2020.

Euro area (EA19):

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

EU (EU27):

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.

SPAIN. *The economic effects of the new coronavirus pandemic have been observed since the first quarter of 2020. The Spanish economy recorded a historic decline in 2020, with a variation in GDP of (-10.8%) according to the National Institute of Statistics (INE), (-11% according to FMI).*

The Spanish GDP registered zero

en 2021.

Se espera una recuperación del PIB de Portugal del 4,1%, (-7,6% en 2020). Para Italia y Alemania se espera un crecimiento por encima del 3%, habiendo registrado en 2020 (-8,8% y -5%) respectivamente.

Zona euro (EA19):

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

EU (EU27):

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.

ESPAÑA. Los efectos económicos de la pandemia del nuevo coronavirus se han podido observar desde el primer trimestre de 2020. La economía española registró un descenso histórico en 2020, con una variación del PIB del (-10,8%) según el Instituto Nacional de Estadística (INE), (-11% según el FMI).

El PIB español registró un crecimiento



growth in the fourth quarter of 2020 with respect to the previous quarter in terms of volume. The year-on-year growth of GDP stood at (-8.9%), compared with (-8.6%) in the previous quarter.

The value of GPD at current prices for the year 2020 stood at 1,121,698 million euros, 9.9% lower than in 2019.

The contribution of domestic demand to year-on-year GDP growth was (-6.2 points) in the fourth quarter. On the other hand, external demand presented a contribution of (-2.7 points).

Final consumption expenditure fell by 5.8% compared to the same quarter of 2019. Household final consumption expenditure showed a year-on-year rate of (-9.4%), one tenth less than in the previous quarter, and on the other hand, that of the Public Administrations showed a growth of 4.5%.

Regarding external demand, exports of goods and services presented a variation of (-16.3%)

nulo en el cuarto trimestre de 2020 respecto al trimestre anterior en términos de volumen. El crecimiento interanual del PIB se situó en el (-8,9%), frente al (-8,6%) del trimestre anterior.

El valor del PIB a precios corrientes para el conjunto del año 2020 se situó en 1.121.698 millones de euros, un 9,9% inferior al de 2019.

La contribución de la demanda nacional al crecimiento interanual del PIB fue de (-6,2 puntos) en el cuarto trimestre. Por otro lado, la demanda externa presentaba una aportación de (-2,7 puntos).

El gasto en consumo final bajó un 5,8% respecto al mismo trimestre de 2019. El gasto en consumo final de los hogares experimentó una tasa interanual de (-9,4%), una décima menos que en el trimestre anterior, y por otro lado, el de las Administraciones Públicas presentó un crecimiento del 4,5%.

En cuanto a la demanda externa, las exportaciones de bienes y servicios presentaron una variación del (-16,3%)

compared to the fourth quarter of 2019, that means 3.5 points more than in the previous quarter. This recovery is produced by an increase in the year-on-year rates of exports of both goods and services.

Imports of goods and services fell by 9.4% year-on- year.

Employment, concerning full-time equivalent jobs, fell by 5.2% in year-on-year terms, which represents the loss of 962,000 full-time equivalent jobs in one year.

The year-on-year variation rate of employment in the industrial branches stands at (-5.6%), 1.9 points more than in the previous quarter. In construction it was (-1.5%), an increase of 1.2 points compared to the previous quarter.

Employment in services sector increased its year-on-year variation to (-5.6%), one tenth compared to the previous quarter, and employment in the primary branches sawed a variation rate of (-1.5%), with one point of decrease

respecto al cuarto trimestre de 2019, lo que supone 3,5 puntos más que en el trimestre anterior. Esta recuperación se produce por un aumento en las tasas interanuales de las exportaciones tanto de bienes como de servicios.

Las importaciones de bienes y servicios cayeron un 9,4% en tasa interanual.

El empleo, en puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo cayó un 5,2% en términos interanuales, lo que supone la pérdida de 962.000 empleos equivalentes a tiempo completo en un año.

La tasa de variación interanual del empleo de las ramas industriales se sitúa en el (-5,6%), 1,9 puntos más que en el trimestre anterior. En la construcción fue de (-1,5%), con un incremento de 1,2 puntos respecto al trimestre anterior.

El empleo en el sector servicios aumentó una décima su variación interanual respecto al trimestre anterior, hasta el (-5,6%), y el empleo en el sector primario presentó una tasa de variación del (-1,5%), con un punto de descenso respecto al trimestre

compared to the previous quarter.

According to the INE, during the first three months of 2020, the effects of the pandemic caused the loss of more than 17% of companies with employees, and almost 11% of self-employed workers, with the greatest impact recorded in the first quarter. Access to ERTE has been a widely used tool since the beginning of the pandemic.

Regarding the annual evolution of consumer prices, the annual IPC variation rate of December stood at (-0.5%, three tenths above that registered in November.

The greatest positive influence on this evolution of the annual rate was presented by Housing, with a variation rate of (-0.1%), due to the increase in the price of electricity and heating oil, although to a lesser extent, and Transport, (-4,4%), as a consequence of the increase in the prices of fuels and lubricants for personal transport.

The groups that stand out for their negative influence were: Leisure

anterior.

Según el INE, durante los tres primeros meses de 2020, los efectos de la pandemia ocasionaron la pérdida de más del 17% de las empresas con empleados, y casi el 11% de los trabajadores autónomos, registrándose el mayor impacto en el primer trimestre. El acceso a los ERTE ha sido una herramienta ampliamente utilizada desde el inicio de la pandemia.

En cuanto a la evolución anual de los precios al consumo, la tasa de variación anual del IPC del mes de diciembre se situó en (-0,5%), tres décimas por encima de la registrada en noviembre.

La mayor influencia positiva en esta evolución de la tasa anual la presentaron Vivienda, con una variación del (-0,1%), debida al aumento del precio de la electricidad y del gasóleo para calefacción, aunque en menor medida, y Transporte, (-4,4%), a consecuencia del aumento de los precios de los carburantes y lubricantes para el transporte personal.

Los grupos que destacan por su influencia negativa fueron: Ocio y

and culture, with a variation of (-1.6%), seven tenths less than in November, and Food and non-alcoholic beverages, whose rate decreased two tenths and stood at 1.1%. This performance is a consequence of the decrease in the prices of legumes and vegetables, compared to the increase in 2019, and that the prices of meat rose more in 2019.

The annual variation rate of core inflation (general index excluding non-processed food and energy products) decreased one tenth, to 0.1%.

As for the Harmonized Consumer Price Index (HICP), its annual rate was (-0.6%), two tenths higher than the previous month.

Regarding the growth forecasts for the Spanish economy, the International Monetary Fund, in the last World Economic outlook published in April 2021, placed Spain as the economy among the advanced countries with the greatest growth in 2021, with a GDP increase of 6.4%. This estimate

cultura, con una variación del (-1,6%), siete décimas menos que en noviembre, y Alimentos y bebidas no alcohólicas, cuya tasa disminuye dos décimas y se sitúa en el 1,1%. Este comportamiento es consecuencia del descenso de los precios de las legumbres y hortalizas, frente al aumento de 2019, y de que los precios de la carne subieron más en 2019.

La tasa de variación anual de la inflación subyacente (índice general sin alimentos no elaborados ni productos energéticos) disminuye una décima, hasta el 0,1%.

En cuanto al Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA) situó su tasa anual en el (-0,6%), dos décimas superior a la del mes anterior.

En lo referente a las previsiones de crecimiento de la economía española, el Fondo Monetario Internacional, en su último informe de perspectivas de la economía mundial de abril 2021, situaba a España como la economía de entre los países avanzados que más crecerá en 2021, con un aumento del PIB del 6,4%. Esta estimación es similar

is similar to that of the Spanish Government, which foresees a growth of 6.5% in 2021, after lowering the previous forecast. These forecasts could increase due to the impact of European funds, and vaccines and policy support are expected to boost activity, even so, a slow recovery is expected.

According to the Ministry of Industry, Trade and Tourism, Spanish merchandise exports decreased by 10% in 2020, reaching 261,175.5 million euros, while imports decreased by 14.7% in year-on-year terms, to 274,597.5 million euros.

The trade deficit reached 13,422.1 million euros in 2020, 58% down of that registered in 2019.

The non-energy balance showed a surplus of 1,106.1 million euros compared to the deficit of 8,737.2 million euros in 2019 (provisional data), while the energy deficit decreased by 37.5%.

Exports to the EU in 2020 (60.5% of the total) dropped by 7.7%

a la del Gobierno español que prevé un crecimiento del 6,5% en 2021, tras rebajar sus anteriores previsiones. Estas estimaciones podrían aumentar por el impacto de los fondos europeos, y se espera que las vacunas y el respaldo de las políticas impulsen la actividad, aun así, se prevé una recuperación lenta.

Según el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, las exportaciones españolas de mercancías decrecieron un 10% en 2020, alcanzando los 261.175,5 millones de euros, mientras que las importaciones disminuyeron un 14,7% en términos interanuales, hasta los 274.597,5 millones de euros.

El déficit comercial alcanzó en 2020 los 13.422,1 millones de euros, un 58% menos que el registrado en 2019.

El saldo no energético arrojó un superávit de 1.106,1 millones de euros frente al déficit de 8.737,2 millones de euros de 2019 (*datos provisionales*), mientras que el déficit energético se redujo un 37,5%.

Las exportaciones a la UE en el año 2020 (60,5% del total) cayeron un 7,7%

compared to 2019. As for the euro area (53.2% of the total), decreased by 7.0%, while exports to the rest of the European Union (7.3% of the total), decreased by 12.2%.

Exports to non-EU destinations fell by 13.3% year-on-year in this period, and now account for 39.5% of the total exports.

SHIPPING INDUSTRY

In 2020, the European Union controlled shipping fleet represents 39.5% of the world fleet in GT terms with 23,400 vessels, 810 million DWT, and 550 million GT according to ECSA, the Association of European Shipowners, based on data prepared by Oxford Economics.

The European fleet has experienced a growth in GT terms of 2.8% in 2020, 51.7% in the period between 2010 and 2020.

As they point out, the European maritime industry contributes directly with €54 billion to the European Union GDP. Taking into

respecto a 2019. En cuanto a la zona euro (53,2% del total), decrecieron un 7,0%, mientras que las exportaciones destinadas al resto de la UE (7,3% del total), descendieron un 12,2%.

Las exportaciones a destinos extra-comunitarios descendieron un 13,3% interanual en este periodo, y suponen ya el 39,5% del total.

INDUSTRIA MARITIMA

En 2020, la flota marítima controlada por la Unión Europea supone el 39,5% de la flota mundial en términos de GT, con 23.400 buques, 810 millones de TPM y 550 millones de GT, según la ECSA, Asociación de armadores europeos, en base a los datos elaborados por Oxford Economics.

La flota europea ha experimentado un crecimiento en términos de GT del 2,8% en 2020, un 51,7% en el periodo comprendido entre 2010 y 2020.

Según apuntan, la industria marítima europea, contribuye directamente con 54.000 millones de euros al PIB de la Unión Europea. Teniendo en cuenta



account the spill over effects to other sectors of the European economy, the total contribution stands at €149 billion.

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

Maritime transport plays an essential role in the European economy since 90% of the goods that arrive in the EU is transported by sea through the European ports.

According to Eurostat, in the second half of 2020 about 755 million tonnes were moved in the main ports of the EU, a decrease of 17% compared to the same quarter of 2019. This drop can be attributed to the Covid-19 pandemic and the restrictions imposed in the EU and around the world.

The Netherlands and Spain were the largest maritime freight transport countries in Europe in the second quarter of 2020, all handling more

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 emplea directamente a unas 685.000 personas, tanto en la mar como en tierra, dos millones de empleos si se tienen en cuenta los empleos tanto directos como indirectos e inducidos.

El transporte marítimo desempeña un papel imprescindible en la economía europea dado que el 90% de las mercancías que llegan a la UE lo hacen por mar a través de sus puertos.

Según datos de Eurostat, en el segundo semestre de 2020 se movieron en los principales puertos de la Unión Europea unos 755 millones de toneladas, una disminución del 17% respecto al mismo trimestre de 2019. Esta caída se puede atribuir a la pandemia del Covid-19 y las restricciones impuestas en la UE y en todo el mundo.

Los Países Bajos y España fueron los países con mayor transporte marítimo de mercancías de Europa en el segundo trimestre de 2020, manejando más de 100

than 100 million tonnes of goods in their main ports.

Rotterdam was the main European port for all types of cargo, with the exception of Ro-Ro (Dover), followed by the Ports of Antwerpen, Hamburg and Amsterdam, while the Port of Algeciras was in the fifth position. All of them registered significant decreases compared to the second half of 2019.

According to ISL Bremen, as of January 1, 2020, the European countries, as a whole, controlled a total of 17,305 vessels, (37% of the world total), and 839 million DWT, representing 41% of the world fleet, in DWT terms, (vessels of 1,000 GT and over).

*The fleet controlled by the member countries of the **European Union** totalled 12,513 vessels, with 676.76 million DWT as of January 1, 2021. In DWT terms, more than 33% of the global merchant fleet tonnage (vessels of >1,000 GT).*

The capacity of the EU-controlled fleet is mainly made up of three

millones de toneladas de mercancías en sus principales puertos.

Rotterdam fue el principal puerto europeo para todo tipo de carga, con la excepción de Ro-Ro (Dover), seguido de los Puertos de Amberes, Hamburgo y Ámsterdam, mientras que el Puerto de Algeciras ocupaba la quinta posición. Todos ellos registraron importantes disminuciones comparado con el segundo semestre de 2019.

Según el ISL Bremen, a 1 de enero de 2021, los países de europeos, en su totalidad, controlaban un total de 17.305 buques, (37% del total mundial), y 839 millones de TPM, representando el 41% de la flota mundial, en términos de TPM, (buques de 1.000 GT en adelante).

La flota controlada por los países miembros de la **Unión Europea** sumaba 12.513 buques, con 676,76 millones de TPM a 1 de enero de 2021. En términos de TPM supone más del 33% del tonelaje de la flota mundial (buques de >1.000 GT).

La capacidad de la flota controlada por la UE está compuesta principalmente

types of ships, tankers (38% of DWT), bulk carriers (37%), and container ships (20%).

por tres tipos de buques, buques tanque (38% del TPM), graneleros (37%), y portacontenedores (20%).

Greece continue controlling the world's largest merchant fleet with 405.3 million DWT, 20% of the world's maritime transport capacity (ships of 1,000 GT and over), operating 85% of its fleet under foreign flags. The Greek controlled fleet is a young fleet, with an average age of 12 years.

Grecia continúa controlando la mayor flota mercante del mundo, con 405,3 millones de TPM, un 20% de la capacidad de transporte marítimo mundial, (buques de 1.000 GT en adelante), operando el 85% de su flota en pabellones extranjeros. La flota controlada griega es una flota joven, con una media de edad de 12 años.

Germany is the second EU country that controls the largest fleet with 85.6 million DWT, and with 91% of its fleet flying a foreign flag. It is followed by Italy, which controls a total of 49 million DWT, (82% under foreign flag).

Alemania es el segundo país de la Unión Europea que más flota controla con 85,6 millones de TPM, y con el 91% de su flota en pabellón extranjero. Le sigue Italia, que controla un total de 49 millones de TPM, (82% en pabellón extranjero).

Regarding the European flags As of January 1, 2021, the flag of Malta is in the first position of the EU, and the sixth of the world merchant fleet in DWT terms, with 1,976 vessels, and 115.06 million DWT, which represents 5.7% of the total world fleet, an increase of 0.5 % in DWT compared to the previous year (ships of 300 GT and over).

En cuanto a las banderas europeas, a 1 de enero de 2021, la bandera de Malta ocupa la primera posición de la Unión Europea, y la sexta de la flota mundial en términos de TPM, con 1.976 buques y 115,06 millones de TPM, que supone un 5,7% del total mundial, con un aumento del 0,5% en TPM respecto al año anterior (buques de 300 GT en adelante).

Malta is followed by Greece, in the eighth position in the world ranking by flag, with 37.56 million GT and 64.74 million DWT, which represents 3.2% of the world fleet, having decreased its tonnage capacity by 6%.

A Malta le sigue Grecia, en la octava posición del ranking mundial por banderas, con 37,56 millones de GT y 64,74 millones de TPM, lo que representa el 3,2% de la flota mundial, habiendo disminuido su capacidad de tonelaje un 6%.

The flag of Cyprus is in eleventh position in the world ranking, with 863 vessels and 33 million DWT (-2.1%).

La bandera de Chipre se encuentra en la undécima posición mundial, con 863 buques y 33 millones de TPM, (-2,1%).

Denmark, with 548 vessels, has increased its tonnage by 7.5%, reaching 24.9 million DWT.

Dinamarca, con 548 buques ha aumentado su tonelaje un 7,5%, alcanzando los 24,9 millones de TPM.

Portugal, with the Madeira Registry, ranks 15th in the world ranking, with a total of 22.6 million DWT and 608 vessels, an increase of 47 ships compared to the previous year, (+9.1%) in DWT.

Portugal, con el Registro de Madeira, ocupa el puesto número 15 en el ranking mundial, con un total de 22,6 millones de TPM y 608 buques, un aumento de 47 buques respecto al año anterior, (+9,1%) en TPM.

Other EU flags such as Italy, Belgium and Germany saw their fleets decrease, in the case of Germany more than 10%.

Otras banderas de la UE como Italia, Bélgica y Alemania vieron decrecer sus flotas, en el caso de Alemania más del 10%.

Spain ranks in the 51st position in the world fleet ranking by flags, with 1.7 million DWT, according to

España se sitúa en el puesto número 51 en la clasificación de la flota mundial por banderas, con 1,7 millones de TPM,

statistical data from ISL Bremen.

según datos estadísticos de ISL Bremen.

Outside the EU, the Norwegian flag has increased its tonnage by 7.3%. Norway controls a total of 79.5 million DWT, with almost 78% of its fleet in other registries.

Fuera de la UE, la bandera de Noruega ha aumentado su tonelaje un 7,3%. Noruega controla un total de 79,5 millones de TPM, con casi el 78% de su flota en otros registros.

As of January 1, 2021, UK controls a total of 804 vessels of 1,000 GT and over, with 39.12 million DWT, and more than 83% of its tonnage under foreign flags.

Reino Unido controla a 1 de enero de 2021 un total de 804 buques mayores de 1.000 GT, con 39,12 millones de TPM, y más del 83% de su tonelaje bajo pabellón extranjero.

On December 31, 2020, the transition period agreed for the withdrawal of the United Kingdom from the European Union, Brexit, ended. Following the cooperation agreements adopted on December 24 for their future relations the United Kingdom finally ceases to be a member of the EU since January 1, 2021.

El 31 de diciembre de 2020 finalizó el periodo de transición acordado para la retirada de Reino Unido de la Unión Europea, Brexit. Tras los acuerdos de cooperación adoptados el día 24 de diciembre para las futuras relaciones, finalmente el Reino Unido deja de ser miembro de la Unión Europea a partir del 1 de enero de 2021.

With regard to the maritime sector, ships flagged under the United Kingdom will be considered non-EU, so they will be affected concerning coastal navigation services, ceasing to apply the Council Regulation (EEC) No

En lo referente al sector marítimo, los buques abanderados en Reino Unido serán considerados no comunitarios, por lo que se verán afectados en cuanto a los servicios de navegación marítima de cabotaje, dejando de aplicarse el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del

3577/92, of 7 December 1992, applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within the Member States (maritime cabotage).

In addition, EU Member States may no longer issue a maritime security information exemption to the United Kingdom ships before entering an EU port, as established by Regulation (EC) No 725/2004, of the European Parliament and of the Council about enhancing ship and port facility security.

*On the other hand, the European Union has committed to achieving climate neutrality by 2050. **The European Green Deal** establishes action initiatives to achieve this goal of reducing emissions to curb the effects of climate change.*

In December 2020, in line with the EU's commitment to increase its climate ambition under the Paris Agreement, European leaders endorsed a binding EU target of a net domestic reduction in greenhouse gas emissions of at

Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

Además, los Estados miembros de la UE ya no podrán emitir a favor de los buques del Reino Unido la exención de información de protección marítima antes de acceder a un puerto de la UE, según establece el Reglamento CE 725/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.

En otro orden de cosas, la UE se ha comprometido a lograr la neutralidad climática de aquí a 2050. **El Pacto Verde Europeo** establece unas iniciativas de actuación para conseguir este objetivo de reducción de emisiones para frenar el cambio climático.

En diciembre de 2020, conforme al compromiso de la UE de intensificar su ambición climática con arreglo al Acuerdo de París, los dirigentes de la UE refrendaron un objetivo vinculante para la UE de reducción interna neta de las emisiones de gases de efecto

least 55% by 2030 compared to 1990 values, a substantial increase compared to the previous target of cutting emissions established at 40%.

The European Parliament calls on the Commission to adopt measures to reduce emissions from maritime transport, and clean multimodal solutions in European the ports, providing EU funding for projects aimed at the decarbonization of maritime transport, port facilities and infrastructures, as well as for European shipyards to develop sustainable solutions for building and dismantling vessels withing the EU.

Since 2018, a monitoring, notification and verification system of CO2 emissions from maritime transport has been carried out (Regulation (EU) 2015/757), with the aim of reducing greenhouse gas (GHG) emissions of maritime transport in EU waters.

*As far as **Spain** is concerned, the general interest State-owned ports, handled during the year 2020,*

invernadero de, al menos, un 55 % de aquí a 2030 con respecto a los valores de 1990, un importante aumento frente al objetivo anterior establecido en el 40%.

El parlamento europeo reclama a la Comisión que adopte medidas para reducir las emisiones del transporte marítimo, y soluciones multimodales limpias en los puertos europeos, dotando de financiación los proyectos destinados a la descarbonización del transporte marítimo, infraestructuras e instalaciones portuarias, así como a astilleros europeos para que puedan desarrollar soluciones sostenibles para la construcción y el desguace de buques en la Unión Europea.

Desde el año 2018 se está llevando a cabo un sistema de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo (Reglamento (UE) 2015/757), con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo en aguas de la UE.

En cuanto a **España**, los puertos de interés general del Estado movieron durante el año 2020, 515,7 millones de

515.7 million tonnes, (including fishing, supplies and inland traffic), a drop of 8.65% compared to the previous year, with a decrease below forecasts as gradually recovery is observed during the second semester, according to data published by 'Puertos del Estado'.

toneladas de mercancías, (incluyendo pesca, avituallamiento y tráfico interior), un descenso del 8,65% respecto al año anterior, con una disminución por debajo de las previsiones al observarse una recuperación gradual durante el segundo semestre, según datos publicados por Puertos del Estado.

General cargo, which accounts for about 52% of the total moved, recovered in the last four months a large part of the traffic lost since the beginning of the pandemic, reaching 261.6 million tonnes, with products such as fertilizers, oils, fruits and vegetables, a decrease of 4.5% compared to 2019.

La carga general, que supone cerca del 52% del total movido, recuperó en el último cuatrimestre gran parte de lo perdido desde el inicio de la pandemia, alcanzando los 261,6 millones de toneladas movidas, con productos como los abonos, aceites, frutas y hortalizas, un descenso del 4,5% respecto a 2019.

Liquid bulks reached 167.1 million tonnes, 33% of the total cargo, a decrease of 10.7% produced by the decrease in biofuels, crude oil and fuel oil. However, products such as diesel showed an increase.

Los graneles líquidos, alcanzaron los 167,1 millones de toneladas, el 33% del total, un descenso del 10,7% producido por la bajada de biocombustibles, petróleo crudo y fueloil. Sin embargo, hubo productos como el gasoil que mostraron un incremento.

Solid bulks moved 77 million tonnes, 15.2% of the total goods. Coal decreased by 24.3% due to the closure of coal-fired power

Los graneles sólidos movieron 77 millones de toneladas, el 15,2% del total. El carbón disminuyó un 24,3% por el cierre de las centrales carboeléctricas

plants to mitigate climate change. Cement decreased by 9%, and asphalt 6.7%.

para mitigar el cambio climático. El cemento disminuyó un 9%, y el asfalto un 6,7%.

Goods in transit continued to grow to 156 million tonnes, an increase of 0.8% compared to 2019, thanks to the strategic position of Spanish ports on the main maritime routes and world trade.

Las mercancías en tránsito continuaron creciendo hasta los 156 millones de toneladas, un aumento del 0,8% respecto a 2019, gracias a la posición estratégica de los puertos españoles en las principales rutas marítimas y el comercio mundial.

Total passenger traffic, regular line and cruise ships, has been one of the most affected by the pandemic, decreasing 64.5%, with 13.3 million passengers. In the case of cruise ships, of the 1.37 million recorded in 2020, 80% of the movements occurred in the months of January and February, before the limitations derived from the pandemic.

El tráfico total de pasajeros, de línea regular y de cruceros, ha sido uno de los más afectados por la pandemia, descendiendo un 64,5%, con 13,3 millones de pasajeros. En el caso de los cruceros, de los 1,37 millones contabilizados en 2020, el 80% de los movimientos se produjeron en los meses de enero y febrero, antes de las limitaciones derivadas de la pandemia.

Regarding the number of ships that transited through Spanish ports, it reached 117,747 units, a variation of (-31.12%), compared to 2019, and (-25.92%) in GT terms, with 1,771 million GT.

En cuanto al número de buques que transitaron por los puertos españoles, alcanzó las 117.747 unidades, una variación de (-31,12%), respecto a 2019, y (-25,92%) en cuanto a GT, con 1.771 millones de GT.

The Port of Algeciras continues in

El Puerto de Algeciras continúa en

first position in terms of tonnes moved, with 107.2 million (-1.96%), followed at a distance by Valencia with 80.6 million (-0.47%), and Barcelona 59.4 million (-12.12%).

*As far as the **Spanish fleet** is concerned, according to Anave sources, as of January 1, 2021, Spanish shipowners controlled 215 merchant vessels, with 5.08 million GT and around 5 million DWT. Although the fleet was reduced by 3 units compared to the previous year, the tonnage increased by 1.4% in GT and 3.5% in DWT due to the addition of a large LNG tanker.*

The fleet operating under the Spanish flag, (The Special Registry of the Canary Islands / REC), decreased by 1 unit, to 109 vessels, with 2.4 million GT, and 1.7 million DWT, a decrease of 0.2% in GT and 0.5% in DWT.

The fleet operated under foreign flags amounts to 106 vessels (2 units less), with 2.7 million GT and 3.1 million DWT, an increase of 2.8% and 5.6% respectively.

In 2020, 15 vessels were added to

primer lugar en cuanto a toneladas movidas, con 107,2 millones (-1,96%), seguido a distancia por Valencia con 80,6 millones (-0,47%), y Barcelona 59,4 millones (-12,12%).

Por lo que a la **flota española** se refiere, según fuentes de Anave a 1 de enero de 2021 los armadores españoles controlaban 215 buques mercantes, con 5,08 millones de GT y unos 5 millones de TPM. Aunque la flota se redujo en 3 unidades respecto al año anterior, se ha producido un aumento en el tonelaje del 1,4% en GT y 3,5% en TPM debido a la incorporación de un metanero de gran tamaño.

La flota que opera bajo pabellón español, (Registro Especial de Canarias / REC), descendió en 1 unidad, hasta 109 buques, con 2,4 millones de GT, y 1,7 millones de TPM, una disminución del 0,2% en GT y del 0,5% en TPM.

La flota operada bajo pabellones extranjeros asciende a 106 buques (2 unidades menos), con 2,7 millones de GT y 3,1 millones de TPM un aumento del 2,8% y 5,6% respectivamente.

En 2020 se incorporaron a la flota

the controlled fleet, 4 of them were newbuildings, totalling just over 160,000 GT, and 18 units left the fleet.

The average age of the fleet controlled by Spanish shipowners is 16 years at the beginning of 2021, with oil tankers being the youngest segment, with 9.5 years.

It is expected that the Spanish shipowners will receive 5 newbuilding units in the next two years, according to the current orders, 3 passenger ships, 1 LNG carrier and 1 chemical tanker.

In the last 3 years, 23 newly built vessels joined the fleet controlled by Spanish Shipowners.

controlada 15 buques, 4 de ellos de nueva construcción, sumando algo más de 160.000 GT, y se dieron de baja 18 unidades.

La edad media de la flota controlada por los armadores españoles es de 16 años a comienzos de 2021, siendo los buques petroleros el segmento más joven, con 9,5 años.

Está previsto que los armadores españoles recibirán 5 buques de nueva construcción en los próximos dos años, según los encargos en vigor, 3 buques de pasaje, 1 metanero y 1 buque quimiquero.

En los últimos 3 años se han incorporado a la flota controlada por los armadores españoles 23 buques de nueva construcción.

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

ECONOMY

According to EUSTAT data the Gross Domestic Product (GDP) of the Basque Country was down 9.5% in the year 2020 as a whole, marked by the health crisis derived from Covid-19, thus breaking the annual growth trend that had been taking place since 2014.

The evolution of employment, measured in full-time equivalent jobs, fell by 8.1% compared to 2019, excluding ERTes. In the fourth quarter, the decrease was 6.3% compared to the same quarter of the previous year.

By province, the balance for 2020 closed with decreases of 9.5% in Álava, 9.6% in Bizkaia and 9.3% in Gipuzkoa.

In terms of Supply, the decrease in the value added in year-on-year

ECONOMÍA

Según los datos elaborados por el EUSTAT, el Producto Interior Bruto (PIB) del País Vasco se contrajo un 9,5% en el conjunto del año 2020, marcado por la crisis sanitaria derivada del Covid-19, rompiendo así la tendencia de crecimiento anual que venía produciéndose desde 2014.

La evolución del empleo, medido en puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, retrocedió un 8,1% respecto a 2019, excluyendo los ERTes. En el cuarto trimestre el descenso fue del 6,3% en relación al mismo trimestre del año anterior.

Por territorios históricos, el balance del año 2020 se cierra con retrocesos del 9,5% en Álava, del 9,6% en Bizkaia y del 9,3% en Gipuzkoa.

Desde el punto de vista de la Oferta, el retroceso del valor añadido en

terms (fourth quarter of 2020 compared to the fourth quarter of 2019) was generalised, with the exception of the Public Administration, Education, Health and Social Services branch. The Primary sector recorded a decline in added value in real terms of 26.3%, the Industry sector decreased by 7.2%, Construction by 8.2%, and the Services sector contracted 7.1 %, with a greater decrease in the branches of commerce, hotel and catering and transport.

Regarding the Demand, there were significant quarter-on-quarter decreases, except for the Final Consumption Expenditure of the Public Administrations.

Private consumption intensified its year-on-year decline in the last quarter of the year, reaching 9.1%. Public consumption presented a positive y-o-y variation of 7.2%.

Domestic demand suffered a 6.4% year-on-year decline in the last quarter of 2020.

términos interanuales (cuarto trimestre de 2020 respecto al cuarto trimestre de 2019) ha sido generalizado, con la excepción de la rama de Administración pública, educación, sanidad y servicios sociales. El sector Primario registró una contracción del valor añadido en términos reales del 26,3%, el sector de la Industria retrocedió un 7,2%, el de la Construcción un 8,2%, y el sector Servicios se contrajo un 7,1%, observándose un mayor descenso en las ramas de comercio, hostelería y transporte.

En cuanto a la Demanda, se presentaron retrocesos interanuales significativos, salvo en el Gasto en consumo final de las Administraciones Públicas.

El consumo privado intensificó su descenso interanual en el último trimestre del año, alcanzando el 9,1%. El consumo público presentó una variación interanual positiva del 7,2%.

La Demanda interna sufrió en el último trimestre de 2020 un retroceso interanual del 6,4%.

The Covid-19 crisis seriously affected foreign trade, but the positive trade balance was maintained in the Basque Country in 2020

In 2020 as a whole, exports of goods from the Basque Country reached 20,864.5 million euros, a drop of 17.8% compared to 2019 volume. Imports stood at 15,704.9 million euros, which represents a decrease of 21.9% compared to the previous year, according to EUSTAT.

The decline in trade flows in 2020 affected both exports and imports, which has allowed the trade balance to remain positive. Thus, the surplus for 2020 has been in the order of 5,159.6 million, a drop of 115.9 million compared to 2019, a decrease by 2.2%.

62.9% of total exports, 13,124.9 million euros, have been destined for the European Union, a decrease of 12.6% compared to 2019.

On the other hand, imports from the EU decreased by 13.4%,

La crisis del Covid-19 afectó severamente el comercio exterior, pero se mantuvo el saldo comercial positivo de la Comunidad Autónoma de Euskadi en el año 2020.

En el conjunto del año 2020, las exportaciones vascas alcanzaron los 20.864,5 millones de euros, lo que representa una reducción del 17,8% respecto a 2019. Las importaciones, se situaron en 15.704,9 millones de euros lo que supone un descenso del 21,9% respecto al año anterior, según el EUSTAT.

El descenso de los flujos comerciales en 2020 ha afectado tanto a las exportaciones como a las importaciones, manteniendo un saldo comercial positivo. Así, el superávit para el año 2020 ha sido del orden de los 5.159,6 millones, 115,9 millones menos que en 2019, un descenso del 2,2%.

El 62,9 % del total de exportaciones, 13.124,9 millones de euros, han tenido como destino la Unión Europea, un descenso del 12,6% respecto a 2019.

Por otro lado, las importaciones procedentes de la UE se redujeron un

reaching a value of 8,605.9 million. Thus, the trade balance with respect to the European Union is positive (4,519 million), but 561.7 million euros down on the previous year.

Germany was the main trading partner in 2020, with 17.3% of the total exports (3,607.4 million) and the country where 16.3% of imports come from. It is followed by France, accounting for 15.5% of Basque exports and 9.9% of imports. The United States, United Kingdom and Italy made up the five countries to which the Basque Country sent half of the total exported goods.

Regarding imports, in addition to Germany and France, we must highlight those from China, Italy and Mexico, with these five countries accounting for 43.7% of imports in 2020.

OUR SHIPPING COMPANIES

As of December 31 2020, the Basque Shipowners Association was

13,4%, alcanzando un valor de 8.605,9 millones. De esta manera, el saldo comercial con respecto a la Unión Europea es positivo (4.519 millones), pero inferior en 561,7 millones de euros respecto al año anterior.

Alemania fue en 2020 el principal socio comercial, con el 17,3% del total exportado (3.607,4 millones) y el país de donde proceden el 16,3% de las importaciones. Le sigue Francia, acumulando el 15,5% de las exportaciones vascas y el 9,9% de sus importaciones. Estados Unidos, Reino Unido e Italia completan los cinco países a los que la C.A. de Euskadi dirigió la mitad del total de los bienes exportados.

En cuanto a las importaciones, además de Alemania y Francia, hay que destacar las procedentes de China, Italia y México, alcanzando entre estos cinco países el 43,7% de lo importado en 2020.

NUESTRAS NAVIERAS

A 31 de diciembre de 2020, la Asociación de Navieros Vascos



composed of 11 companies, owners and / or managers of 88 merchant ships, tugboats and port inner traffic vessels, with a total of 904,468 GT and 1,536,042 DWT.

The fleet of our Association covers different types of maritime traffic, consisting of tankers, general cargo and container ships, bulk carriers, reefer vessels, tugboats and gas supply vessels.

The average age of the fleet registered in ANAVAS is about 12 years, lower than the average age of the world merchant fleet (15.5 years), mainly due to the tanker vessels built in recent years.

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, 14% in the International Shipping Register of Madeira, and the rest of the fleet in other registers.

*In 2020, the Ibaizabal Group tugboat, “**Ibaizabal Quince**”, built*

estaba compuesta por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 88 buques mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 904.468 GT y 1.536.042 TPM.

La flota de nuestra Asociación abarca diferentes tipos de tráficos marítimos, compuesta por buques tanque, buques de carga general y contenedores, bulkcarriers, buques frigoríficos, remolcadores y de suministro de gas.

La edad media de la flota inscrita en ANAVAS se sitúa alrededor de los 12 años, inferior a la edad media de la flota mercante mundial (15,5 años), debido principalmente a los buques tanque construidos en los últimos años.

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 14% en el Registro Internacional de buques de Madeira, y el resto de la flota en otros registros.

En 2020 se incorporó a nuestra Asociación el remolcador del Grupo

in Murueta Shipyard, within the framework of the CORE LNGas Hive project, joined our Association.

It is the first “dual” tugboat built in Spain, powered by liquefied natural gas (LNG), and diesel, which operates in the Port of Bilbao.

The “Ibaizabal Quince” is 28 meters in length, 12 meters beam, and reaches a speed of 11 knots.

*Likewise, the “**San Cibrao**” boat, also belonging to Ibaizabal Group, joined the Association.*

*In 2020, the company **Rodia Cantabricae, S.L.**, with the vessel “**Andrea Añón**”, left the Association in the first quarter, as well as the “**Ereaga**” boat of Cia. de Remolcadores Ibaizabal, S.A.*

The Anavas fleet contributes to the training of future Officers of the Merchant fleet, facilitating both academic and professional training on board their ships, an activity that has been carried out since 1993 thanks to the collaboration of the Basque Government.

Ibaizabal, “**Ibaizabal Quince**”, construido en Astilleros Murueta, en el marco del proyecto CORE LNGas Hive.

Se trata del primer remolcador “dual” construido en España, propulsado a gas natural licuado (GNL) y gasoil, que opera en el Puerto de Bilbao.

El “Ibaizabal Quince” cuenta con 28 metros de eslora, 12 metros de manga, y alcanza una velocidad de 11 nudos.

También se incorporó a la Asociación la lancha “**San Cibrao**”, igualmente perteneciente al Grupo Ibaizabal.

En el año 2020 se produjo la baja de la empresa **Rodia Cantabricae, S.L.**, en el primer trimestre, con el buque “**Andrea Añón**”, y de la lancha “**Ereaga**” de Cia. de Remolcadores Ibaizabal, S.A.

La flota de Anavas contribuye a la formación de los futuros Oficiales de la Marina Mercante, facilitando las prácticas tanto académicas como profesionales a bordo de sus buques, actividad que viene realizando desde el año 1993 gracias a la colaboración del Gobierno Vasco.



*"Monte Serantes" - Grupo Ibaizabal
(Año construcción 2019)*



*"Ibaizabal Quince" - Grupo Ibaizabal
(Año construcción 2020)*

PORT ACTIVITY

The Port of Bilbao moved a total of 29.5 million tonnes in 2020, which represents a significant decrease in traffic goods of 16.65% (5.9 million tonnes).

The traffic of Bilbao Port was affected by the pandemic, and by the stevedores' strike, which greatly contributed to this drop in traffic, which peaked in November with a decrease of 14.3%. Dry cargo was mainly affected by this labour dispute that diverted some traffic to other ports, decreasing by 22%.

General goods suffered a decline of 21.3%. Solid bulk traffic decreased by 21.6%.

The traffic of steel products dropped by 26%, equivalent to 736 thousand tonnes. On the other hand, iron ore grew by 21%.

Container traffic was 485,776 TEUs, 22.7% lower than in 2019, representing a total of 5.2 million tonnes, however, the container

ACTIVIDAD PORTUARIA

El Puerto de Bilbao, movió en 2020 un total de 29,5 millones de toneladas, lo que supone un importante descenso en el tráfico de mercancías del 16,65%, (5,9 millones de toneladas).

El tráfico del Puerto de Bilbao se vio afectado por la pandemia, y por la huelga de los estibadores, que contribuyó en gran medida a esta caída del tráfico, alcanzando su cota máxima en noviembre con un descenso del 14,3%. La carga seca se vio afectada principalmente por este conflicto laboral, que derivó algunos tráficos hacia otros puertos, disminuyendo un 22%.

La mercancía general sufrió un descenso del 21,3%. Los graneles sólidos bajaron un 21,6%.

El tráfico de productos siderúrgicos descendió un 26%, equivalente a 736 mil toneladas. Por otro lado, el mineral de hierro creció un 21%.

El tráfico de contenedores fue de 485.776 TEUs, un 22,7% menor que en 2019, con un total de 5,2 millones de toneladas, sin embargo, los TEUs de

reefer showed an increase of 84.7 in TEUs.

los contenedores reefer aumentaron un 84,7%.

Liquid bulk (18.1 million tonnes), decreased by 12.8% compared to 2019, due to lower demand. Fuel oil traffic dropped 33%, and crude oil 19%.

Los graneles líquidos (18,1 millones de toneladas), descendieron un 12,8% respecto a 2019, debido a la menor demanda. El tráfico de fueloil cayó un 33%, y el crudo de petróleo un 19%.

This lack of fuel demand led Petronor (subsidiary of the Repsol group) to stop one of its two production plants, reducing its oil processing capacity by 40%.

Esta falta de demanda de combustibles llevó a Petronor (grupo Repsol) a parar una de sus dos unidades de producción, reduciendo en un 40% su capacidad de procesar petróleo.

Passenger traffic was seriously affected by the suspension of cruise activity, which represented a decrease of almost 72%, with only 45,583 passengers.

El tráfico de pasajeros se vio seriamente afectado al suspenderse la actividad de cruceros que supuso un descenso de casi el 72%, con solo 45.583 pasajeros.

As for the number of ships that called at the Port of Bilbao during 2020, it was 2,338 (-17.03%).

En cuanto al número de buques que atracaron en el Puerto de Bilbao durante 2020 fue de 2.338 (-17,03%).

Despite Brexit, the United Kingdom continues to be the main market for the Port of Bilbao.

A pesar del Brexit, Reino Unido sigue siendo el principal mercado del Puerto de Bilbao.

The amount of the turnover decreased in 2020 to 58.9 million nearly 15%, partly due to the lower

El importe de la cifra de negocio se redujo en 2020 a los 58,9 millones casi un 15%, debido en parte al menor

volume of activity and the drop in port charges.

The Port of Bilbao has planned a series of both public and private investments within the 2020-2024 Business Plan.

The public investment programme includes the construction of the railway access to the first phase of the Central Quay, starting in 2021, its paving works and service networks, and a new berthing line with the AZ-1 quay extension, among others.

Regarding private investment, the Petronor project for the construction of a plant for the production of synthetic fuels using green hydrogen, generated from renewable energy, stands out. This will be one of the largest plants of this type in the world.

*The **Port of Pasaia** moved a total of 3.04 million tonnes in 2020, a decrease of 6.42%. This fall in traffic is lower than expected, since a slight recovery took place at the end of 2020.*

volumen de actividad y la bajada de las tasas portuarias.

El Puerto de Bilbao tiene previsto una serie de inversiones tanto públicas como privadas dentro del Plan de Empresa 2020-2024.

El programa de inversiones públicas incluye, la construcción del acceso ferroviario a la primera fase del Espigón Central a partir de 2021, su pavimentación y redes de servicios, y la nueva línea de atraque con la prolongación de muelle AZ-1, entre otras.

En cuanto a la inversión privada, destaca el proyecto de Petronor para la construcción de una planta para la producción de combustibles sintéticos a partir de hidrógeno verde, generado con energía renovable. Esta será una de las plantas de este tipo más grandes del mundo.

El **Puerto de Pasaia** movió en 2020 un total de 3,04 millones de toneladas, un descenso del 6,42%. Esta caída del tráfico es inferior a la prevista ya que a finales de 2020 se produjo una ligera recuperación.

The dockers' strike at the Port of Bilbao caused some goods to be diverted to the port of Pasaia, favoring some traffics such as containers.

La huelga de estibadores del Puerto de Bilbao ocasionó que algunas mercancías fueran desviadas al puerto de Pasaia, favoreciendo a algunos tráficos como el de contenedores.

However, the rest of traffic suffered declines, such as RO-RO traffic that fell by more than 13%.

Sin embargo, el resto de los tráficos sufrieron descensos, como el tráfico RO-RO que cayó más del 13%.

By type of goods (including cargo loading, unloading, transit and transfers), according to data from "Puertos del Estado" the Port of Pasaia moved 1,984,305 tonnes of general cargo (-8.41%), 1,009,085 tonnes of solid bulks (-2.16%), 22,843 tonnes in supplies, (-9.03%), and 8,543 tonnes of liquid fuels supplies (-3.66%).

Por tipo de mercancías (incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos), según datos de Puertos del Estado, el Puerto de Pasaia movió en 2020, 1.984.305 T. de mercancía general (-8,41%), 1.009.085 T. de graneles sólidos (-2,16%), 22.843 T. en avituallamiento, (-9,03%), y 8.543 T. de avituallamiento de combustibles líquidos (-3,66%).

Fresh fish traffic was reduced by 6.52%, with 20,462 tonnes. Road traffic (cars, buses and trucks in merchandise regime) suffered a decrease of 13.5% with 236,381 units.

El transporte de pesca fresca se redujo un 6,52%, con 20.462 T. El tráfico rodado (turismos, autobuses y camiones en régimen de mercancía), sufrió un descenso del 13,5% con 236.381 unidades.

Regarding container traffic, the Port of Pasaia moved 4,366 TEUs in 2020, not having registered any movement last year.

En cuanto al tráfico de contenedores, el Puerto de Pasaia movió en 2020, 4.366 TEUs, no habiendo registrado ningún movimiento el pasado año.

On the other hand, the number of ships that docked in the Port of Pasaia during 2020 was 846, compared to 933 last year (-9.32%).

The Pasaia Port Authority is involved in attracting new traffic as well as in expanding its capacity to serve larger vessels. The 2020-2024 Business Plan foresees an investment of more than 59 million euros, 23 of which will be assigned to increase the capacity of the Lezo dock.

Likewise, the Port Authority has put out to tender the authorization and operation of almost half of its docks, extending the concession terms to stimulate new investments.

*With regard to the autonomous ports, the **Port of Bermeo** moved in 2020 a total of 287,079 tonnes. 176,780 tonnes, 61.6% of the goods, corresponded to iron and steel products, 31,762 tonnes to non-metallic minerals, 34,764 tonnes to building materials, and 43,773 tonnes to other goods, out of which wood and cork*

Por otro lado, el número de buques que atracaron en el Puerto de Pasaia durante 2020, fue de 846, frente a los 933 del año pasado (-9,32%).

La Autoridad Portuaria de Pasaia está inmersa en la captación de nuevos tráficos y la ampliación de su capacidad para dar servicio a buques de mayores dimensiones. El plan de Empresa 2020-2024 prevé una inversión superior a los 59 millones de euros, 23 de los cuales se emplearán en aumentar la capacidad de la dársena de Lezo.

Asimismo, la Autoridad Portuaria ha sacado a concurso la habilitación y explotación de casi la mitad de sus muelles, ampliando los plazos de concesión para incentivar nuevas inversiones.

En lo referente a los puertos autonómicos, el **Puerto de Bermeo** movió en 2020 un total de 287.079 toneladas. 176.780 toneladas, el 61,6% de las mercancías, correspondían a productos siderometalúrgicos, 31.762 toneladas a minerales no metálicos, 34.764 toneladas a materiales de construcción, y 43.773 toneladas a otras mercancías, de las cuales

registered 28,337 tonnes, and pulp and paper recorded a total of 15,436 tonnes.

The number of vessels that entered the port of Bermeo in 2020 was 111, with a total of 329,766 GT.

*On the other hand, **shipbuilding activity** in the Basque Country continued to grow in 2020. The Basque shipyards (Balenciaga, Murueta and Zamakona), obtained new orders despite the effects of the global economic crisis derived from the Coronavirus pandemic, which allowed them to maintain the workload until 2023. These good results are mainly due to its high technology and specialization (fishing boats, dredgers, tugs, etc).*

At the end of 2020, there were a total of 14 ships in the orderbook worthing 536 million euros.

maderas y corcho sumaban 28.337 toneladas, y papel y pasta 15.436 toneladas.

El número de buques que entraron en el puerto de Bermeo en 2020 fue de 111, con un total 329.766 GT.

Por otro lado, la actividad de la **construcción naval** en el País Vasco continuó creciendo en 2020. Los astilleros vascos (Balenciaga, Murueta y Zamakona), consiguieron nuevas contrataciones a pesar de los efectos de la crisis económica mundial derivada de la pandemia del Coronavirus, lo que les permitirá mantener la carga de trabajo hasta 2023. *Estos buenos resultados se deben principalmente a su alta tecnología y especialización (pesqueros, dragas, remolcadores, etc.).*

A finales de 2020 sumaban un total de 14 buques en cartera por un valor de 536 millones de euros.

DINÁMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS

Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos

ASUNTOS ASOCIATIVOS

JUNTA GENERAL Y JUNTAS DIRECTIVAS 2020

Debida a la situación originada por la pandemia del COVID-19 la Asociación de Navieros Vascos ha celebrado en 2020 sus Juntas Directivas y la Junta General de Asociados de forma telemática.

La Junta General de la Asociación tuvo lugar el día 29 de junio de 2020 mediante videoconferencia, bajo la presidencia de D. Alejandro Aznar. En el transcurso de la misma se presentó la Memoria 2019, que se encuentra disponible en la página web de la Asociación: www.anavas.es.

Lamentablemente el Almuerzo con los miembros de la Asociación, y los representantes del Gobierno Vasco que habitualmente nos acompañan en este evento, tuvo que ser pospuesto a la espera de que la situación ofrezca las suficientes garantías de seguridad sanitaria. Igualmente, no se pudo llevar a cabo el tradicional Almuerzo de Navidad.

Confiamos en que esta situación de emergencia sanitaria que nos afecta a todos se resuelva lo antes posible y podamos volver a reunirnos en un futuro próximo.

GERENCIA DE LA ASOCIACIÓN

Gerencia de la Asociación durante el año 2020:

Secretario General: D. Santiago Bilbao Chopitea.

Gestión y Administración: D^a Itziar Otxoa Ortega.

D^a M^a del Carmen Martínez Moya.

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2020

GOBIERNO VASCO

La Asociación mantiene una estrecha relación con los responsables de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, actualmente dependiente del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, su Director D. Aitor Etxebarria, D. Juan José Olabarria, responsable de Asuntos Marítimos y D. Asier Madariaga de la Escuela de Administración Marítima. A todos ellos queremos agradecer desde aquí su continuo apoyo y consideración hacia nuestra Asociación.

Un año más la Asociación ha gestionado 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. Este programa que viene desarrollándose desde el año 1993 gracias a la colaboración del Gobierno Vasco, ha dado cobertura a más de 2.200 Alumnos, contribuyendo así a la formación de los futuros profesionales del Sector, y al desarrollo de la Marina Mercante Vasca.

Gracias a este programa durante el año 2020 se han llevado a cabo un total de 118 embarques, de los cuales 91 correspondieron a Alumnos/as de puente, y 27 a Alumnos/as de máquinas, que suponen un total de más de 458 meses de embarque.

Queremos resaltar el enorme esfuerzo realizado por nuestros asociados, que a pesar de las dificultades causadas por la pandemia del COVID-19 en nuestro sector, principalmente en lo relativo a los relevos de tripulación, restricciones de viajes, etc., han continuado realizando embarques de alumnos.

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 2020, alcanzando en la actualidad un total de 2.262 embarques.

**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2020**

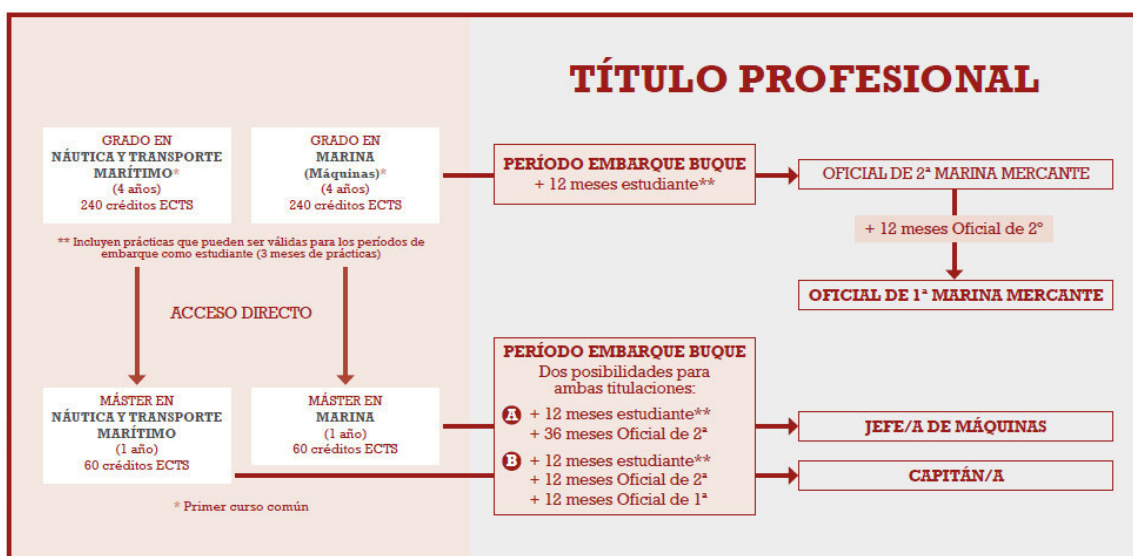
AÑO	ALUMNOS DE PUENTE	ALUMNOS DE MAQUINAS	TOTAL
1993	15	7	22
1994	21	12	33
1995	12	16	28
1996	17	26	43
1997	31	25	56
1998	49	33	82
1999	42	34	76
2000	54	27	81
2001	45	29	74
2002	60	48	108
2003	63	29	92
2004	56	22	78
2005	67	27	94
2006	61	32	93
2007	57	37	94
2008	42	37	79
2009	80	44	124
2010	67	26	93
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
2020	91	27	118
TOTAL 1993-2020	1 . 443	819	2 . 262

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

Nuestra Asociación ha mantenido siempre una estrecha colaboración con la Escuela de Náutica de Bilbao, actualmente perteneciente a la Escuela de Ingeniería, comprometidos con la formación de los futuros profesionales de nuestro sector.

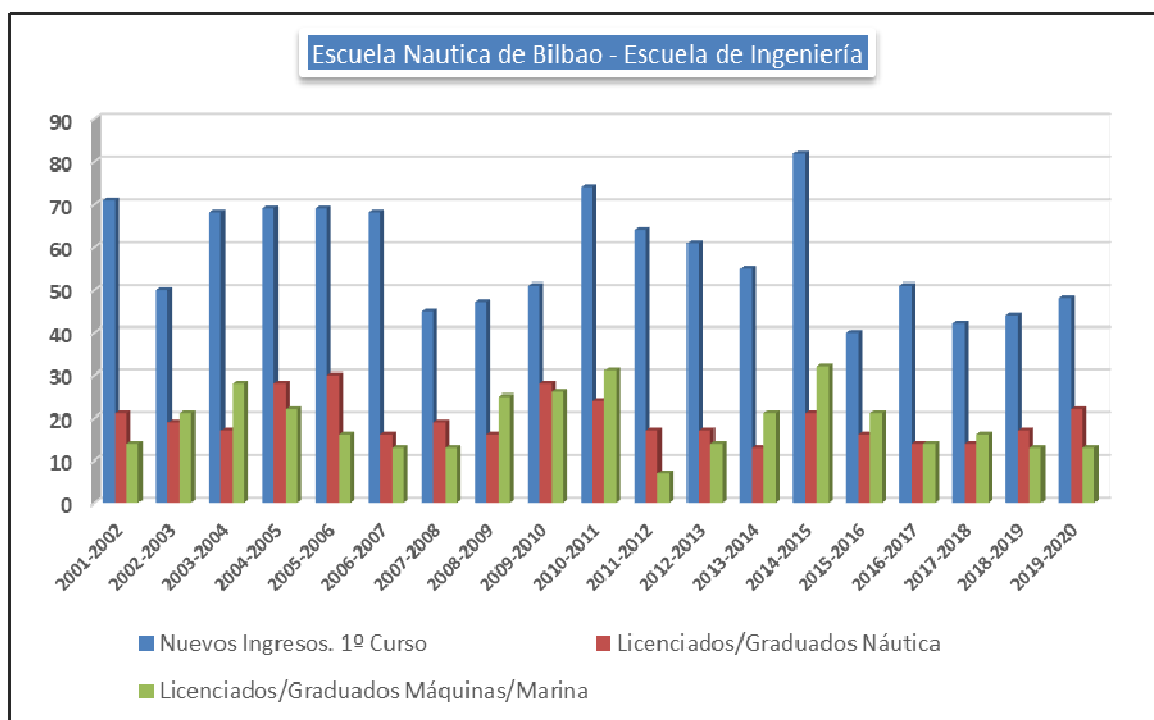
En la Escuela se imparten actualmente el Grado en Marina (anteriormente Máquinas Navales), y Grado en Náutica y Transporte Marítimo (antigua Náutica), que requieren prácticas obligatorias para la obtención de los títulos tanto académicos como profesionales.

Nuestras empresas asociadas contribuyen 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 2019 - 2020 un total de 48 nuevos ingresos, (30 de Náutica y Transporte Marítimo/Puente y 18 de Marina/Máquinas).

En 2020 el número de Graduados/as en Náutica fue de 22 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, Sostenibilidad y Medio Ambiente, del Gobierno Vasco.

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.

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 de dicho organismo.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

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

ACTIVIDAD DIVULGATIVA Y OTRAS ACTUACIONES

A pesar de la situación excepcional derivada del COVID-19, durante el año 2020 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, y otras gestiones asociativas.

La Asociación ha asistido y participado en diversos foros y eventos del sector, representada por su Secretario General, entre ellos, ***“III. ELSA DEUSTO MARITIME EVENT. Novedades actuales y accidentes históricos en el Sector”***, celebrado en el mes de febrero en la Universidad de Deusto, con la colaboración del Gobierno Vasco, así como en otros seminarios que se han celebrado de forma telemática durante el año.

La Asociación también ha colaborado en artículos de publicaciones especializadas, entre ellos, la entrevista realizada a nuestro Presidente D. Alejandro Aznar, publicada en el periódico Empresa XXI en el mes de mayo, sección de Empresarios Vascos *“Ahora, la primera preocupación del sector naviero es la supervivencia”*, y el artículo publicado en la Revista Mar, del ISM, en su edición de septiembre sobre el déficit de candidatos para el mar, con la colaboración del Secretario General de Anavas, D. Santiago Bilbao.

Lamentablemente, el programa de visitas a centros escolares para el fomento de vocaciones de las profesiones marítimas entre los estudiantes, que pusimos en marcha el pasado año, se ha visto interrumpido durante 2020 por la situación de la pandemia. Esta iniciativa se ha retomado en 2021, y esperamos poder continuar con la misma en la medida que la situación lo permita.



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 01.01.2021

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

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

➤ **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 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		3.398	3.189

➤ **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



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

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

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.

11 EMPRESAS

87 BUQUES

904.038 GT

1.535.686 TPM

FUENTES DE INFORMACIÓN

SOURCES OF INFORMATION

- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES - ANAVE
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS EUROPEOS - ECSA
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS - ANAVAS
- ❖ 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
- ❖ SHIP AND BUNKER

