

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2021

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 2021**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2021
- 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 2021**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2021
- 9.- **RELACIÓN DE BUQUES POR EMPRESAS**
LIST OF SHIPS BY COMPANIES
- 10.- **FUENTES DE INFORMACIÓN**
SOURCES OF INFORMATION



SALUDO DEL PRESIDENTE

Estimados asociados:

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, y especialmente a la representación del Gobierno Vasco que tradicionalmente nos acompaña en estos actos.

Desde el inicio de la pandemia del COVID-19, este es nuestro primer encuentro presencial, y a pesar de que la tecnología nos ha permitido celebrar las reuniones de forma telemática, me alegro de que la situación actual nos permita reunirnos y poder compartir de nuevo estos momentos con todos vosotros.

En lo referente a lo acontecido durante el año 2021, que se recoge con más detalle en la memoria que presentamos, es obligatorio recordar el impacto de la pandemia del COVID-19, que lamentablemente aún sigue entre nosotros, y aunque los indicadores de incidencia han mejorado, no podemos olvidar la crisis humanitaria y socioeconómica mundial que ha generado. Aprovecho estas líneas para enviar mis más sinceras condolencias a los familiares de la gente de mar que han fallecido durante esta pandemia, y un mensaje de apoyo a todos los que han sufrido sus consecuencias.

Esta pandemia, unida a la guerra en Ucrania que se inició el pasado mes de febrero con la invasión por parte de Rusia, crea una gran incertidumbre en las perspectivas de recuperación económica.

El Fondo Monetario Internacional estima que en 2021 se produjo un crecimiento económico mundial del 6,1%. El último informe del FMI prevé para 2022 y 2023 un crecimiento económico del 3,6%.

Las economías avanzadas presentaron un crecimiento del 5,2%; entre ellas, Estados Unidos creció un 5,7%.

El crecimiento de la zona euro fue del 5,3%, y España cerró el año con un crecimiento del 5,1%. Las previsiones del FMI para 2022 y 2023 apuntan a crecimientos del 2,8% y 4,8% respectivamente.

En cuanto al País Vasco, en 2021 el PIB registró un crecimiento del 5,6%, con un aumento del 5,5% en el empleo. Las previsiones del PIB para 2022, dependiendo de las fuentes, varían entre el 3,3% y el 3,9%.

A consecuencia de la guerra en Ucrania se prevé una desaceleración significativa del crecimiento mundial. Los precios de los combustibles y los alimentos han aumentado significativamente, afectando duramente a los países con economías más vulnerables. Los precios del crudo aumentaron un 36% entre agosto de 2021 y febrero de 2022, impulsados por una fuerte recuperación de la demanda de petróleo.

En 2021, el volumen del comercio marítimo mundial recuperó los niveles previos a la pandemia, alcanzando los 12.400 millones de toneladas, según Clarksons. Las mercancías que registraron una mayor recuperación en cuanto a toneladas movidas fueron: el grano, impulsado por las importaciones de China, el gas natural licuado, y el gas licuado de petróleo.

El aumento de volumen del comercio mundial benefició al tráfico de contenedores y al de mineral de hierro. No todas las mercancías lograron recuperarse, algunos productos como el petróleo crudo y derivados del petróleo no lograron alcanzar los niveles prepandemia, y la escasez mundial de microchips afectó de forma importante a la producción, y por tanto al transporte de automóviles.

La flota mercante mundial creció en 2021 un 3,1% en términos de toneladas de peso muerto (TPM), frente al 3,2% de 2020, según datos de ISL-Bremen. En 2021 se entregaron a la flota mundial 1.454 buques mercantes, con un total de 85 millones de TPM.

A 1 de enero de 2022, la flota mercante mundial (buques de más de 300 GT) estaba compuesta por 58.228 buques, con una capacidad de 2.090 millones de TPM. Según Clarksons, 4.531 buques de la flota mercante mundial y otros 420 buques en cartera se encontraban equipados con “scrubbers”.

La industria marítima se está adaptando a sistemas de propulsión más sostenibles. A principios de 2022, 667 buques (1,1% de la flota), y 531 buques en cartera estaban equipados con motores de combustible dual, que utilizan tanto el Gas Natural Licuado (GNL) como los combustibles convencionales.

Los astilleros mundiales registraron un total de 1.624 pedidos en 2021, con 119 millones de TPM (45,7 millones de CGT- arqueo bruto compensado-), un aumento interanual del 102% en términos de CGT, el nivel más alto desde 2013 debido al récord de pedidos de buques portacontenedores. El 87% de los contratos a nivel mundial en términos de CGT se llevó a cabo en los astilleros de Corea del Sur y China.

A 1 de enero de 2022, la cartera de pedidos mundial estaba compuesta por 3.026 buques mercantes, con 202 millones de TPM, (85 millones de CGT), lo que significa un aumento del 30% en TPM respecto al año precedente.

La actividad de desguace fue moderada respecto al año anterior. En total se desguazaron 557 buques, con 22 millones de TPM, un descenso del 5% en tonelaje. La mayoría de los desguaces se produjo en el sector de buques tanque. El desguace de buques graneleros descendió un 66%, en términos de TPM, y el de buques portacontenedores se redujo un 94% respecto al año anterior.

En cuanto al mercado marítimo, y en lo referente al sector de buques graneleros, en octubre se alcanzaron las tasas más altas en doce años, con un comercio marítimo sólido motivado por la salida del confinamiento de Europa y EE UU. Sin embargo, una segunda ola de COVID-19 llevó a nuevos bloqueos y cuarentenas en los puertos del sudeste asiático. El Baltic Dry Index (BDI), alcanzó su pico más alto en otoño, superando los 5.000 puntos, sin embargo, el índice se

desplomó hasta alcanzar un valor de 1.898 puntos en enero de 2022.

El sector de buques tanque se caracterizó por unos fletes débiles durante 2021, debido a la caída de la demanda de petróleo. Los precios de los combustibles de buques aumentaron al mismo tiempo que los precios del crudo, lo que junto con la escasez de volumen del comercio de petróleo contribuyó a que los fletes se debilitasen. Los precios spot de petroleros de crudo cayeron en el tercer trimestre de 2021 a sus niveles más bajos en varias décadas. En el cuarto trimestre se observó un aumento de los ingresos debido al tradicional aumento de consumo estacional y al fuerte aumento de la oferta y la demanda de petróleo.

Los precios del petróleo aumentaron durante gran parte de 2021, con un precio medio del Brent de 71 \$/barril, frente a los 42 \$/barril de 2020. En lo que llevamos de año el precio del Brent se mantiene ligeramente por encima de los 100 \$/barril.

El conjunto de la flota de petroleros de crudo y de productos experimentó en 2021 un aumento en las entregas de buques de más del 12%, que junto con el aumento del volumen de desguace llevó a un crecimiento de la flota de sólo un 1,4%.

Por lo que a España se refiere, los puertos españoles movieron un total de 544,5 millones de toneladas durante 2021, un aumento del 5,6% respecto a 2020.

El Puerto de Bilbao, aún bajo la influencia del “Brexit”, y la ausencia de buques de pasaje, movió en 2021 un total de 31,2 millones de toneladas, un aumento en el tráfico de mercancías del 5,5%, todavía por debajo de los niveles de 2019 a pesar de la recuperación.

El Puerto de Pasaia movió un total de 3,5 millones de toneladas en 2021, frente a los 3,04 millones de 2020, un aumento impulsado por el tráfico de productos siderúrgicos.

En cuanto a la flota española, los armadores españoles controlaban a 1 de enero de 2022, una flota compuesta por 214 buques mercantes, con un total de 5,06 millones de GT y casi 5 millones de TPM. A 1 de enero de 2022 el 52,8% de los buques estaba inscrito en el Registro Canario.

Respecto a la seguridad marítima, en 2021 se registraron un total de 132 incidentes de piratería y robo a mano armada a nivel mundial, el nivel más bajo registrado desde el año 1994. Los secuestros de tripulantes se redujeron un 55% respecto a 2020, todos ellos secuestros se produjeron en el Golfo de Guinea. El Estrecho de Singapur experimentó un aumento significativo de incidentes durante 2021.

Por otro lado, en cuanto a la descarbonización del transporte marítimo, la OMI adoptó en junio de 2021, nuevas medidas obligatorias para reducir las emisiones de carbono producidas por los buques. El Comité de protección del medio ambiente marino de la OMI (MEPC 76), aprobó las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL que obligarán a los buques a reducir estas emisiones. Las nuevas medidas exigirán a los buques existentes a calcular su índice de eficiencia energética (EEXI) y establecer su indicador de intensidad de carbono (CII) anual, así como su clasificación de eficiencia energética.

Entre los combustibles alternativos para la descarbonización, el gas natural licuado (GNL) se ha considerado una de las mejores opciones para la reducción de emisiones. Otros combustibles limpios como el metanol, el amoníaco y el hidrógeno verde, procedentes de energías renovables aún se encuentran en etapas iniciales.

Por último, en lo concerniente a nuestra Asociación, a 31 de diciembre de 2021, la Asociación de Navieros Vascos contaba con un total de 11 empresas asociadas propietarias y/o gestoras de buques, y 85 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 896.216 GT y 1.524.478 TPM.

La edad media de nuestros buques asociados se sitúa en torno a los 12 años, significativamente por debajo de la media mundial (15,8 años).

En cuanto a las acciones realizadas por nuestra Asociación, gracias al apoyo y colaboración del Gobierno Vasco, la Asociación ha llevado a cabo un año más el programa de embarque de Alumnos y Alumnas procedentes de las Escuelas de Náutica en los buques asociados, con objeto de realizar las prácticas obligatorias para la obtención del título académico y/o profesional de

la Marina Mercante, contribuyendo de este modo a la formación de profesionales cualificados para nuestro sector.

En 2021 se han llevado a cabo a través de este programa un total de 146 embarques, 109 de la sección de puente y 37 de la sección de máquinas, acumulando desde que se inició el programa en el año 1993, un total de 2.408 embarques.

En 2021 se ha retomado 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, que se vio suspendido temporalmente durante 2020 debido a las restricciones sanitarias.

No quiero despedirme sin mencionar mi deseo y esperanza de que el drama que supone esta guerra en Ucrania, y que tan de cerca nos afecta, finalice más pronto que tarde por el bien de todos.

Alejandro Aznar Sainz

Presidente de la Asociación de Navieros Vascos

ÓRGANOS DE GOBIERNO DURANTE 2021

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. Andima Ormaetxe Bengoa , <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 BW Epic 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 2021

- **ALBACORA, S.A.**
- **ATLANTICO SHIPPING, S.L.**
- **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**
- **BULK TRADING, S.L.**
- **BW EPIC KOSAN**
- **IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.**
- **ITSAS GAS BUNKER SUPPLY, S.L.**
- **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 Azcona (†)**
- **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. Andima Ormaetxe**
- **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)

BW EPIC 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 Auzoa, 1

20750 **ZUMAIA, GIPUZKOA**

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

e-mail: administracion@urolashipping.com



A 31 de diciembre de 2021 la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 85 buques (mercantes, remolcadores y de tráfico interior), que suman un total de 896.216 GT y 1.524.478 TPM.

Las variaciones producidas en el año 2021 han sido las siguientes:

BAJAS DURANTE 2021

BUQUES

- **“IBAIZABAL CUATRO”** – Remolcador – 430 GT – 356 TPM
(*Ibaizabal Management Services, S.L.*)
- **“LAGA”** – Bulk carrier carga seca y portacontenedores – 3.911 GT – 5.604 TPM
(*Naviera Murueta, S.A.*)
- **“LAIDA”** – Bulk carrier carga seca y portacontenedores – 3.911 GT – 5.604 TPM
(*Naviera Murueta, S.A.*)

TOTAL BAJAS 2021: 3 BUQUES - 8.252 GT // 11.564 TPM

No se han producido altas durante 2021.

Al final de esta memoria se publica la relación de armadores y buques con la flota asociada actualizada a fecha 1 de enero de 2022.

DINÁMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS



ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

ECONOMY

The International Monetary Fund (IMF) estimates that in 2021 there was a global economic growth of 6.1%.

The new omicron variant of Covid-19 led to further mobility restrictions and volatility in financial markets at the end of 2021, and supply disruptions continued to weigh on activity during the fourth quarter, hindering the international manufacturing industry especially in the United States and Europe.

Inflation continued to rise throughout the second half of 2021, influenced by several factors, according to the region. Fossil fuel prices nearly doubled in the past year, making energy more

ECONOMÍA

El Fondo Monetario Internacional (FMI) estima que en 2021 se produjo un crecimiento económico del 6,1% a nivel mundial.

La nueva variante ómicron del Covid-19 condujo a nuevas restricciones de la movilidad y a la volatilidad en los mercados financieros a finales de 2021, y las interrupciones del suministro siguieron lastrando la actividad durante el cuarto trimestre, obstaculizando la industria manufacturera internacional sobre todo en Estados Unidos y Europa.

La inflación continuó aumentando durante el segundo semestre de 2021, influenciada por varios factores, según la región. Los precios de los combustibles fósiles casi se duplicaron en el último año, encareciendo la energía y



expensive and causing inflation to rise, especially in Europe. Rising food prices have also contributed to higher inflation.

The ongoing supply chain disruptions, port congestion, landside operations limitations, and strong demand for goods have also led to increased price pressures, especially in the United States. In Latin America and the Caribbean, inflation has been affected by higher prices of imports of goods.

As services were further disrupted by pandemic restrictions, spending shifted towards goods, which due to supply bottlenecks, put pressure on goods prices.

Labour markets have tightened significantly in some advanced economies, particularly the United States and, to a lesser extent, in the United Kingdom. Shortages of labour supply, particularly in intensive sectors, have led to a pick-up in wage growth, however, consumer price inflation has risen

provocando aumentos de la inflación, especialmente en Europa. El aumento de los precios de los alimentos también contribuyó al avance de la inflación.

Las continuas interrupciones de la cadena de suministros, la congestión en los puertos, las limitaciones de las operaciones en tierra y la fuerte demanda de bienes también han llevado a un aumento de las presiones de precios, especialmente en Estados Unidos. En América Latina y el Caribe la inflación se ha visto afectada por el encarecimiento de las importaciones de bienes.

A medida que los servicios se vieron interrumpidos por las restricciones de la pandemia, el gasto se desplazó hacia los bienes, que, debido a los cuellos de botella en la oferta presionó los precios.

Los mercados laborales se endurecieron significativamente en algunas economías avanzadas como EEUU, y en Reino Unido, en menor medida. La escasez de suministro de mano de obra, principalmente en sectores intensivos, llevó a un repunte del crecimiento de los salarios, sin embargo, la inflación de los precios al consumidor aumentó

faster than nominal wages.

más rápido que los salarios.

Between August 2021 and February 2022, primary commodity prices rose 24 percent. Energy commodities, especially natural gas, drove the increase, due first to rising geopolitical tensions, and later to Russia's invasion of Ukraine.

Entre agosto de 2021 y febrero de 2022, los precios de los productos básicos subieron un 24%. Las materias primas energéticas, especialmente el gas natural, impulsaron el aumento, debido primero a las crecientes tensiones geopolíticas, y luego a la invasión de Rusia a Ucrania.

Base metal prices increased by 2 percent and precious metal prices rose by 3 percent while agricultural commodities increased by 11 percent.

Los precios de los metales básicos aumentaron un 2% y los de los metales preciosos subieron un 3%, mientras que los productos básicos agrícolas aumentaron en un 11%.

Increased demand for electric vehicle batteries sent prices higher for cobalt, nickel, and lithium. The war in Ukraine and sanctions partially disrupted metal and mineral exports from Russia and Belarus.

El aumento de la demanda de baterías para vehículos eléctricos hizo subir los precios del cobalto, el níquel y el litio. La guerra en Ucrania y las sanciones interrumpieron parcialmente las exportaciones de metales y minerales de Rusia y Bielorrusia.

The strong oil price rebound in 2021 also contributed to a widening of external surpluses for exporters and deficits for importers.

El fuerte repunte del precio del petróleo en 2021 contribuyó a una ampliación de los excedentes externos de los exportadores y a un déficit para los importadores.

Crude oil prices increased by 36

Los precios del crudo aumentaron un

percent between August 2021 and February 2022, driven by a strong recovery in oil demand, followed by geopolitical tensions and Russia's invasion of Ukraine in February 2022.

Even before the war, inflation had risen significantly, and many central banks tightened monetary policy.

According to data published in April by the IMF, the advanced economies showed an economic growth of 5.2% in 2021. The United States growth was 5.7%, and Japan growth 1.6%.

Emerging market and developing economies achieved 6.8% growth in 2021. China reached 8.1% and India 8.9%.

Euro Area GDP growth reached 5.3% in 2021. Germany increased by 2.8%, France grew by 7%, and Italy 6.6%.

For Spain, which according to the International Monetary Fund closed the year with a GDP growth of

36% entre agosto de 2021 y febrero de 2022, impulsados por una fuerte recuperación de la demanda de petróleo, seguido por las tensiones geopolíticas y la invasión rusa a Ucrania en febrero de 2022.

Incluso antes de la guerra, la inflación había aumentado significativamente y muchos bancos centrales endurecieron la política monetaria.

Según los datos publicados en abril por el FMI, las economías avanzadas presentaron un crecimiento económico del 5,2% en 2021. El crecimiento de Estados Unidos fue del 5,7%, y el de Japón del 1,6%.

Las economías de mercados emergentes y en desarrollo alcanzaron un crecimiento del 6,8% en 2021. China alcanzó el 8,1% e India el 8,9%.

El crecimiento del PIB de la zona euro alcanzó el 5,3% en 2021. Alemania creció un 2,8%, Francia un 7%, e Italia el 6,6%.

Para España, que según el Fondo Monetario Internacional cerró el año con un crecimiento del PIB del 5,1%,

5.1%, forecasts a 4.8% growth in 2022, and although it is estimated that it will be the highest growth among advanced economies, will not recover the 2019 levels.

WORLD ECONOMIC OUTLOOK

Global economic prospects for the world economy recovery have been seriously affected to a great extent due to Russia's invasion of Ukraine, and the sanctions aimed at pressuring Russia to end hostilities.

In addition to the dire humanitarian impact caused by the war, and the supply and demand imbalances linked to the COVID-19 pandemic, the extensive lockdowns in China have slowed manufacturing activity in the country, causing bottlenecks in global supply chains that will affect to the world growth.

The International Monetary Fund, in the projections issued in April 2022, estimates that global growth will decrease from an estimated 6.1% in 2021 to 3.6% in 2022-23.

prevé un crecimiento del 4,8% para el año 2022, y aunque se estima que será el mayor crecimiento entre las economías avanzadas, no recuperará los niveles de 2019.

PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

Las perspectivas de recuperación de la economía mundial se han visto seriamente afectadas en gran medida debido a la invasión de Rusia a Ucrania, y las sanciones aplicadas a Rusia para poner fin a las hostilidades.

Además del terrible impacto humanitario causado por la guerra, y de los desequilibrios en la oferta y la demanda vinculados a la pandemia de COVID-19, los extensos confinamientos en China han reducido la actividad manufacturera causando cuellos de botella en las cadenas de suministro a nivel global que afectarán al crecimiento mundial.

El Fondo Monetario Internacional, en sus previsiones del mes de abril de 2022, estima que el crecimiento mundial disminuirá del 6,1% estimado en 2021 a un 3,6% en 2022-23.



Both Russia and Ukraine are projected to experience sharp GDP contractions in 2022, Ukraine as a result of infrastructure destruction and population exodus, and Russia from the impact of sanctions, with the breakdown of trade ties and financial imbalances

Se prevé que tanto Rusia como Ucrania sufrirán fuertes contracciones del PIB en 2022, Ucrania como resultado de la destrucción de infraestructuras y el éxodo de la población, y Rusia por el impacto de las sanciones, con la ruptura de lazos comerciales y desequilibrios financieros.

Reduced supplies of oil, gas and metals produced by Russia, and together with Ukraine, of wheat and corn, has led to a sharp increase in prices, being the most affected regions Europe, the Caucasus and Central Asia, Middle East and North of Africa, and sub-Saharan Africa. Rising food and fuel prices will hurt lower-income households globally.

La reducción de suministros de petróleo, gas y metales producidos por Rusia, y junto con Ucrania, del trigo y maíz, ha llevado a un fuerte aumento de los precios, siendo las regiones más afectadas Europa, el Cáucaso y Asia Central, Oriente Medio y Norte de África, y África subsahariana. El aumento de precios de los alimentos y de los combustibles perjudicará a los hogares de menores ingresos en todo el mundo.

It is estimated that global trade growth will decline notably in 2022. Global goods demand is expected to moderate, with a rebalancing back toward demand for services. Overall, a slowdown is expected from an estimated 10.1% in 2021 to 5% in 2022.

Se estima que el crecimiento del comercio mundial disminuirá notablemente en 2022. Se espera que la demanda mundial de bienes se moderará, con un reequilibrio hacia la demanda de servicios. En general, se prevé una desaceleración del 10,1% estimado en 2021 al 5% en 2022.

The IMF expects inflation to remain higher for longer. For 2022, the

El FMI prevé que la inflación se mantendrá más elevada durante más

IMF projects an inflation of 5.7% in advanced economies and 8.7% in emerging market and developing economies.

Among advanced economies, GDP in the United States is forecast to reach 3.7% in 2022, up from 5.7% in 2021, Japan 2.4% (1.6% in 2021), and Canada 3.9% compared to 4.6% the previous year.

In the Euro Area countries, GDP growth of 4.8% is expected for Spain, France (2.9%), Italy (2.3%) and Germany (2.1%) in 2022.

UK GDP growth has been estimated at 3.7% for 2022, up from 7.4% in 2021.

These forecasts are subjected to great uncertainty, with risks arising from a possible worsening of the war, the intensification of sanctions on Russia, a greater slowdown than expected in China, and the evolution of the pandemic, in addition to possible social tensions due to rising food and energy prices.

tiempo. Para 2022, pronostica una inflación del 5,7% en las economías avanzadas y del 8,7% en las de mercados emergentes y en desarrollo.

Entre las economías avanzadas, se prevé que el PIB de Estados Unidos alcance el 3,7% en 2022, frente al 5,7% de 2021, Japón el 2,4% (1,6% en 2021), y Canadá el 3,9% frente al 4,6% del año anterior.

En los países de la zona euro se espera un crecimiento del PIB en 2022 del 4,8% para España, Francia (2,9%), Italia (2,3%) y Alemania (2,1%).

El crecimiento del PIB de Reino Unido se ha estimado en un 3,7% para 2022, frente al 7,4% registrado en 2021.

Estos pronósticos están sujetos a una gran incertidumbre, con riesgos derivados de un posible empeoramiento de la guerra, la intensificación de las sanciones a Rusia, una mayor desaceleración de la prevista en China, y la evolución de la pandemia, además de posibles tensiones sociales por el aumento del precio de los alimentos y la energía.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET DEVELOPMENT

WORLD SEABORNE TRADE

Over the past twenty years, seaborne trade and shipping capacity have expanded significantly. Seaborne trade volume has increased by nearly 90% in tonnes over this period, and today remain 40% larger than at the financial crisis despite the disruptions caused by the COVID-19 pandemic, according to Clarksons.

Clarksons estimates that In 2021, global seaborne trade volume went back to pre-pandemic levels, reaching 12.4 billion tonnes, which represents a growth about 3.6%.

This recovery occurred in both tonnes and in tonne-miles terms, recovering the 400 million tonnes of seaborne trade that were lost in

MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL

Durante los últimos veinte años, el comercio marítimo y la capacidad de transporte se han ampliado significativamente. El volumen del comercio marítimo ha aumentado en casi un 90% en toneladas en este período, y todavía hoy sigue siendo un 40% mayor que durante la crisis financiera a pesar de las interrupciones derivadas de la pandemia de COVID-19, según Clarksons.

Clarksons estima que en 2021 el volumen de comercio marítimo mundial recuperó los niveles previos a la pandemia, alcanzando los 12.400 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento en torno al 3,6%.

Esta recuperación se produjo tanto en toneladas como en toneladas-milla transportadas, recuperando los 400 millones de toneladas de comercio



2020 due to the impact caused by the pandemic.

marítimo que se perdieron en 2020 debido al impacto de la pandemia.

According to the type of goods, the largest recoveries in terms of tonnes moved compared to 2019 levels have been grain, with an increase of 9.3%, driven by imports from China, liquefied natural gas (LNG), which increased by 6.9%, and liquefied petroleum gas (LPG) with an increase of 6%.

Según el tipo de mercancías, las que han registrado una mayor recuperación en cuanto a toneladas movidas respecto a los niveles de 2019 han sido el grano, con un aumento del 9,3%, impulsado por las importaciones de China, el gas natural licuado (GNL), que aumentó un 6,9%, y el gas licuado de petróleo (GLP) con un aumento del 6%.

Thanks to the increase in the world trade volume, container traffic increased by 4.7% compared to 2019, and iron ore traffic grew by 4.3%.

Gracias al aumento de volumen del comercio mundial, el tráfico de contenedores aumentó un 4,7% respecto a 2019, y el de mineral de hierro un 4,3%.

Not all merchandise have recovered, some products such as crude oil and oil products are far from pre-pandemic levels, recording a variation of (-8.9% and -6.8% respectively).

No todas las mercancías se han recuperado, algunos productos como el petróleo crudo y los derivados del petróleo, aún están lejos de los niveles previos a la pandemia, con una variación del (-8,9% y -6,8% respectivamente).

The global shortage of microchips significantly affected to vehicles transport, which remained 12% below 2019 levels.

La escasez mundial de microchips afectó de forma importante al transporte de automóviles que se mantuvo un 12% por debajo de los niveles de 2019.

Since the beginning of Russia's

Desde el inicio de la invasión de Rusia a

invasion of Ukraine in February 2022, a great uncertainty persists. The sanctions imposed on Russia, and the increase in the commodity prices are causing a direct impact on the global economy, which equally affects all maritime segments. High fuel prices have significantly increased shipping costs.

DRY CARGO

According to Clarksons, 2021 was a year of recovery for the dry bulk markets, with a rebound in trade volumes and a moderate fleet growth.

The first quarter saw a rare increase in freight rates, led by increase in trade within the Asia-Pacific region.

China's early economic recovery gave strength to the market. As overall trade improved, a record number of ships were waiting at Chinese ports and delays intensified with the strict quarantine rules and the restrictions on crew

Ucrania en febrero de 2022, persiste una gran incertidumbre. Las sanciones impuestas a Rusia, y el aumento de los precios de las materias primas están causando un impacto directo en la economía mundial, que afecta igualmente a todos los segmentos marítimos. El elevado precio de los combustibles ha aumentado significativamente los costes de los buques.

CARGA SECA

Según Clarksons, 2021 fue un año de recuperación para los mercados de graneles secos, con un repunte en los volúmenes comerciales y un crecimiento moderado de la flota.

En el primer trimestre se observó un singular aumento de los fletes, liderado por el aumento del comercio dentro de la región Asia-Pacífico.

La pronta recuperación económica de China fortaleció el mercado. A medida que mejoró el comercio en general, un número récord de buques esperaban en puertos chinos, y los retrasos se intensificaron con las estrictas normas de cuarentena y las restricciones sobre

changes.

During the second quarter, rates were firmer, with a robust start to China's construction and East Coast South America's soybean seasons. Iron ore shipments increased, while coal trade continued to rise, reaching a dry bulk seaborne trade of more than 1.2 billion tonnes for the first time in a single quarter.

Rates reached twelve years high in October, with solid maritime trade and with Europe and the US exit from lockdown. In Asia, however, a second wave of COVID-19 pushed many Southeast Asian nations into new lockdowns and increased quarantine requirements in Ports in the third quarter.

China's intervention to cool down soaring commodity prices led to severe steel production cuts and lower output in other industries.

In the fourth quarter, the sharp drop in iron ore prices translated

los cambios de tripulaciones.

Durante el segundo trimestre, las tasas fueron más firmes, con un sólido comienzo de la construcción en China y las temporadas de soja en la costa este de América del Sur. Las cargas de mineral de hierro aumentaron, a la vez, el comercio de carbón siguió creciendo, alcanzándose por primera vez un comercio marítimo de graneles secos de más de 1.200 millones de toneladas en un solo trimestre.

En octubre se alcanzaron las tasas más altas en doce años, con un comercio marítimo sólido y la salida del confinamiento de Europa y EE. UU. En Asia, sin embargo, una segunda ola de COVID-19 llevó a muchas naciones del sudeste asiático a nuevos bloqueos y aumentó los requisitos de cuarentena en los puertos en el tercer trimestre.

La intervención de China para enfriar los altos precios de las materias primas llevó a severos recortes en la producción de acero y a una menor producción en otras industrias.

En el cuarto trimestre, la fuerte caída en los precios del mineral de hierro se

into a drop in Capesize rates, followed by smaller ship size vessels.

The Baltic Dry Index reached its higher peak last autumn. At nearly 5,000 points, it was more than three times higher than a year earlier and nearly ten times higher than at the beginning of the pandemic. However, the index plummeted again to a value of 1,898 points in January 2022, which is roughly in the range of the peak values of previous years.

TANKERS

According to Clarksons 2021 was characterized by weak tanker freight rates, as oil demand, refinery operations and oil supply fell below pre-pandemic levels. In the first quarter, global oil supply was 8 percent lower than in the same period of 2020, largely due to the strong production cuts implemented by the 'OPEC+' countries and reduced production levels in the US.

tradujo en una bajada de los fletes de buques “Capesize”, seguido por los buques de menor tamaño.

El Baltic Dry Index alcanzó su pico más alto el otoño pasado. Con casi 5.000 puntos, era más de tres veces superior al del año anterior y casi diez veces mayor que al comienzo de la pandemia. Sin embargo, desde entonces el índice se desplomó nuevamente a un valor de 1.898 puntos en enero de 2022, aproximadamente en el rango de los valores máximos de años anteriores.

BUQUES TANQUE

Según Clarksons, 2021 se caracterizó por unos fletes débiles para los buques tanque, debido a que la demanda de petróleo, las operaciones de refinería y el suministro cayeron por debajo de los niveles previos a la pandemia. En el primer trimestre, la oferta mundial de petróleo fue un 8% menor que en el mismo período de 2020, debido en gran parte a los fuertes recortes de producción implementados por los países de la 'OPEP+' y la reducción de los niveles de producción en EE. UU.



Both global oil supply and demand recovered throughout the year, with a 6% increase in the fourth quarter compared to the first quarter of the year.

Tanto la oferta como la demanda mundial de petróleo se recuperaron durante el año, con un aumento del 6% en el cuarto trimestre respecto al primer trimestre del año.

Crude oil tanker spot rates fell in the third quarter of 2021 to their lowest levels in several decades. Spot rates in the VLCCs segment did not pick up until the start of the new year.

Los fletes spot de los petroleros de crudo cayeron en el tercer trimestre de 2021 a sus niveles más bajos en varias décadas. Los fletes spot del segmento VLCCs no repuntaron hasta el inicio del nuevo año.

Bunker oil prices increased at the same time as crude oil prices raised, which together with weak crude oil trading volume contributed to weakening freight rates.

Los precios del combustible de buques aumentaron al mismo tiempo que los precios del crudo, lo que junto con la escasez de volumen del comercio de petróleo contribuyó a que los fletes se debilitasen.

In 2021, Clarkson's' published average earnings for non-eco and non-scrubber fitted VLCCs fell by 94%, and those of Suezmaxes and Aframaxes fell by 76% and 63% respectively compared to 2020.

En 2021, las ganancias medias publicadas por Clarkson's para los VLCC no ecológicos y no equipados con "scrubbers" cayeron un 94%, y las de "Suezmaxes" y "Aframax" cayeron un 76% y un 63% respectivamente comparado con 2020.

For the same period, the average earnings published by Clarkson's for non-eco and non-scrubber fitted vessels, in the LR2 and LR1

En el mismo período, las ganancias medias publicadas por Clarkson's para buques no ecológicos y no equipados con "scrubbers" en el sector de buques

products tanker sector trading on the key Middle East to Far East route, fell by 73% and 64% respectively and by 58% those of MR routes.

Tanker freight markets in 2021 were less volatile than in 2020. Vessel earnings remained at generally low levels throughout the year, although there were some spikes that were generally caused by various delays to vessels. The fourth quarter showed the strongest vessel earnings reflecting both the normal seasonal increase and the strong increase in global oil supply and demand. Both global oil supply and demand are expected to continue recovering strongly throughout 2022.

According to ISL, in terms of supply, the combined crude and product tanker fleet saw an increase in deliveries in 2021 (+12.4%). In the same period, the volume the demolition quadrupled (13.3 million DWT). This led to fleet growth of just 1.4% year-on-year, after 2.7% of the previous year.

tanque de productos LR2 y LR1 que comercializan en la ruta de Oriente Medio a Lejano Oriente, cayeron un 73% y un 64% respectivamente, y en un 58% los de rutas MR.

Los mercados de fletes de petroleros en 2021 fueron menos volátiles que en 2020. Las ganancias de los buques se mantuvieron en niveles generalmente bajos durante todo el año, aunque hubo algunos picos que generalmente fueron causados por algunos retrasos en los buques. El cuarto trimestre mostró los ingresos más fuertes reflejando tanto el aumento estacional normal como el fuerte aumento de la oferta y la demanda mundial de petróleo. Se espera que la oferta y la demanda mundial de petróleo continúen recuperándose a lo largo de 2022.

Según ISL, en términos de suministro, el conjunto de la flota de petroleros de crudo y productos experimentó en 2021 un aumento en las entregas (+12,4%). En el mismo período, el volumen de desguace se cuadruplicó (13,3 millones de TPM). Esto llevó a un crecimiento de la flota de solo un 1,4% interanual, tras el 2,7% del año anterior.

Newbuilding vessel deliveries are expected to remain below average levels, while removals from the fleet are expected to remain above long-term average levels.

REEFER SHIPS

According to several maritime analysts, 2021 was a profitable year for the reefer segment.

According to Dynamar, after several years in which the same pattern continued, with cargoes diverting from conventional reefer ships to container ships, the conventional fleet growing older and older and global perishable trade volumes rising, 2021 saw a change in the picture.

Port congestion, low tonnage availability, sky-high freight rates, as well as a considerable increase in the newbuilding order book, have culminated in one of the best years for the container reefer shipping market. Major carriers managed to bring record profits in 2021.

Se espera que las entregas de buques de nueva construcción se mantengan por debajo de la media, mientras que las retiradas de la flota se mantengan por encima de los niveles medios a largo plazo.

BUQUES FRIGORIFICOS

Según varios analistas marítimos, 2021 fue un año rentable para el segmento de buques frigoríficos.

Según Dynamar, tras varios años en los que se mantuvo el mismo patrón, con el desvío de cargas de buques frigoríficos convencionales a buques contenedores, una flota convencional cada vez más envejecida, y un aumento del volumen mundial de comercio de productos perecederos, en 2021 se produjo un cambio en el panorama.

La congestión portuaria, el bajo tonelaje disponible, los altísimos fletes, así como un aumento considerable en la cartera de pedidos de nuevas construcciones, han culminado en uno de los mejores años para el mercado del transporte de contenedores refrigerados. Los principales operadores lograron unos beneficios récord en 2021.



For conventional reefer operators, profits may be less considerable, but it is predicted to be a good year as well. Although in 2020 time charter equivalents reached extreme lows, there was a change in trend. Cargoes that would otherwise have gone into containers now ended up on their ships. Consequently, only a few vessels were scrapped during the first half of 2021. However, this is a temporary situation, as their ships continue to grow older, and ship orders are very low.

In the second half of 2021, demolition picked up again, with twelve units scrapped in just four months. Furthermore, with new environmental regulations coming into force in 2023 requiring operators to reduce their fuel consumption, large numbers of vessels will become unprofitable to operate. With regulations becoming even stricter in 2026 and the costs upgrading too high, many units are likely to be sold for scrap by that time.

Para los operadores de reefers convencionales, las ganancias pueden que sean menos sustanciales, pero se prevé también un buen año. Aunque en 2020 los fletamentos por tiempo alcanzaron mínimos extremos, hubo un cambio de tendencia. Las cargas que de otro modo habrían ido a parar a contenedores ahora terminaron en sus buques. En consecuencia, solo se desguazaron unos pocos buques durante la primera mitad de 2021. Sin embargo, se trata de una situación temporal, ya que sus buques continúan envejeciendo, y los pedidos de buques son muy escasos.

En la segunda mitad de 2021, los desguaces volvieron a repuntar, con doce unidades desguazadas en tan solo cuatro meses. Además, con la entrada en vigor de nuevas regulaciones ambientales para 2023 que exigen a los operadores reducir su consumo de combustible, gran cantidad de buques se volverán poco rentables para ser operados. Con las regulaciones cada vez más estrictas en 2026 y los costos de actualización demasiado altos, es probable que muchas unidades se vendan para chatarra para esa fecha.

According to Dynamar, the conventional reefer vessel fleet amounted to 548 vessels of 177.53 million cubic feet in mid-2021, while containerised fleet amounted to 24.46 million TEU.

Drewry's Global Reefer Container Freight Rate Index, a weighted average of rates across the top 15 reefer intensive deepsea trade routes, rose 48% over the year to the third quarter of 2021, with an increase expected by the end of the fourth quarter of 2021, of 55%.

Shippers of lower-value cargoes, such as bananas, onions, citrus or frozen vegetables, now face much higher shipping costs, after enjoying years of relatively low freight rates that helped them to develop markets far afield.

Seaborne reefer traffic is expected to grow 3.2% in 2021, to reach 136 million tonnes. All commodities showed a growth in 2021, except bananas, due to the disease suffered in the Philippine crop

Según Dynamar, la flota de buques frigoríficos convencionales ascendía a 548 buques con 177,53 millones de pies cúbicos a mediados de 2021, mientras que la flota de contenedores ascendía a 24,46 millones de TEUs.

El índice Global de Tarifas de fletes de Contenedores Reefer de Drewry, una media ponderada de las tarifas de las 15 principales rutas comerciales de alta mar con uso intensivo de contenedores, aumentó durante el año un 48% hasta el tercer trimestre de 2021, con un incremento previsto para finales del cuarto trimestre, del 55%.

Los embarcadores de cargas de menor valor, como plátanos, cebollas, cítricos o verduras congeladas, se enfrentan ahora a unos costos de transporte mucho más elevados, después de haber disfrutado durante años de fletes relativamente bajos que les ayudaron a desarrollar mercados lejanos.

Se espera que el tráfico marítimo de "reefers" crezca un 3,2% en 2021, hasta alcanzar los 136 millones de toneladas. Todos los productos básicos muestran un crecimiento en 2021, excepto los plátanos, debido a la enfermedad

and low banana prices in general.

Reefer container production is expected to reach a record high of 170,000 FEUs (forty-foot equivalent units) in 2021.

On the other hand, the specialized reefer vessels segment was fully employed, with both small and large vessels in short supply.

The shipping consultancy Drewry estimates that Russia's invasion of Ukraine could cause serious disruption to reefer shipping, considering the significance of Russia in both the import and export markets. However, considers that any reduction in cargo demand could alleviate the lack of available space and high freight costs.

Both Russia and, to a lesser extent, Ukraine are important players in the reefer market, accounting for 4.5% of overall annual seaborne refrigerated traffic.

sufrida en la cosecha filipina y los bajos precios de los plátanos en general.

Se espera que la producción de contenedores refrigerados alcance un récord de 170.000 FEUs (contenedores de 40 pies) en 2021.

Por otro lado, el segmento de buques frigoríficos especializados se encontraba totalmente ocupado, con escasez de buques tanto de pequeño como de gran tamaño.

La consultora Drewry estima que la invasión de Rusia a Ucrania podría provocar graves trastornos en el transporte marítimo refrigerado, teniendo en cuenta la importancia de Rusia tanto en el mercado de la importación como de la exportación. Sin embargo, considera que cualquier disminución de la demanda podría aliviar la falta de espacio disponible y los altos costos de los fletes.

Tanto Rusia como, en menor medida, Ucrania son actores importantes en el mercado “reefer”, representando el 4,5% del total de los tráficos refrigerados anuales.

GAS

According to Clarkson, 2021 was a good year for the LPG vessel market, with average freight rates for VLGC vessels of US\$34,019 per day (US\$34,923 in 2020).

Seaborne LPG trade continued to grow, with a year-on-year increase of approximately 5%.

The increase in Tonne-miles also continued, supported by strong import demand in Asia, leading to a significant increase in North American exports to the East to cover the shortfall in Middle East exports due to OPEC cuts. North American exports were up by 17%, with over 69% of those volumes going to Asia.

The LGC (Large Gas Carriers) market continued to gain support due to the increase in waiting times for the VLGCs (Very Large Gas Carriers) transiting through the new Panama Canal; consequently, the assessed 12-month time-charter rates rose from US\$29,059/day to US\$29,202.

GAS

Según Clarkson, 2021 fue un buen año para el mercado de buques “LPG”, con unos fletes medios de los buques VLGC de 34.019 \$/día (34.923 \$/día en 2020).

El comercio marítimo de “LPG” continuó creciendo, con un aumento interanual de aproximadamente un 5%.

También continuó el aumento en toneladas-milla, respaldado por una fuerte demanda de importación en Asia, que llevó a un importante aumento de las exportaciones de América del Norte hacia Oriente para cubrir el déficit de exportaciones de Oriente Medio por los recortes de la OPEP. Las exportaciones de América del Norte aumentaron un 17%, con más del 69% del volumen con destino a Asia.

El mercado de buques “LGC” (Large Gas Carriers) siguió ganando apoyo por el aumento de los tiempos de espera en tránsito de los “VLGC” (Very Large Gas Carriers) por el nuevo Canal de Panamá; en consecuencia, el Time-charter a 12 meses aumentó de 29.059 \$/día a 29.202 \$/día.

Mid-size sector freight rates increased from an average of US\$26,479 per day to US\$27,170 per day in 2021, supported by flat fleet supply combined with an increase in Liquefied Petroleum Gas trade volume.

Los fletes del sector de tamaño medio aumentaron de un promedio de 26.479 \$/día a 27.170 \$/día en 2021, respaldado por una escasa variación de la flota junto con un aumento del volumen de comercio del gas licuado de petróleo.

Trade volumes are expected to continue to increase in 2022, supported by a recovery in Middle Eastern LPG exports and by continued growth in North American supply.

Se espera que los volúmenes comerciales sigan aumentando en 2022, respaldados por una recuperación en las exportaciones de LPG de Oriente Medio y un continuo crecimiento en la oferta de América del Norte.

The forthcoming expected of newbuilding deliveries in both VLGC and Midsize segments remain a challenge; the new ships are mainly dual-fuelled, but the aging of the fleet, less efficient, will lead to the removal of some older units which will offset the impact.

Las próximas entregas previstas de nuevas construcciones en los segmentos "VLGC" y "Midsize" siguen siendo un desafío; los nuevos buques son principalmente de combustible dual, pero el envejecimiento de la flota, menos eficiente, llevará a la retirada de algunas unidades más antiguas, lo que compensará el impacto.

In 2021, the smaller LPG carriers started to show a marked improvement as the year progressed, most notably in the fourth quarter.

En 2021, el mercado de buques LPG más pequeños comenzó a mostrar una marcada mejoría a medida que avanzaba el año, más notablemente en el cuarto trimestre.

The market situation for larger

La situación del mercado para los

vessels meant a recovery for the smaller sized vessels, all supported by a relatively flat variation in the fleet.

Freight rates were supported by unplanned outages at refineries and crackers.

The recovery in freight rates for smaller vessels is expected to continue as the age of the fleet deteriorates and there are limited newbuildings.

According to ISL, the LNG tanker market had already been struggling with sharply falling rates since mid-2019, but in 2021 rates rose to record heights. However, at the end of the year, the values plummeted once again.

The gas carrier sector experienced an excessive fleet expansion in 2021, with 66 new LNG carriers (10.0 million cubic meters) and 56 LPG units (2.4 million cubic meters). In terms of capacity, the growth of the LNG sector fleet was 9.7%, and that of LPG vessels was 6.1%.

buques más grandes supuso una recuperación de los buques de tamaños más pequeños, todo ello respaldado por una escasa variación de flota.

Los fletes se vieron influenciados por interrupciones no planificadas en refinерías y petroquímicas.

Se espera que la recuperación de los fletes para los buques más pequeños continúe a medida que la edad de la flota se deteriora, acompañada de la escasez de nuevas construcciones.

Según ISL, el mercado de buques “LNG” ya había estado luchando con una fuerte caída de los fletes desde mediados de 2019, pero en 2021 las tasas aumentaron a niveles récord. Sin embargo, al final del año, los valores se desplomaron una vez más.

El sector de buques gaseros experimentó una expansión excesiva de la flota en 2021, con 66 nuevos buques metaneros (10,0 millones de metros cúbicos) y 56 unidades de LPG (2,4 millones de metros cúbicos). En términos de capacidad, el crecimiento de la flota del sector LNG fue del 9,7%, y el de buques LPG del 6,1%.

CONTAINER

According to Clarksons, the container shipping sector experienced extraordinary market conditions throughout 2021, driven by the combination of a strong rebound in global container trade volumes, and COVID-19-related logistical disruptions, including port congestions, which significantly reduced available capacity.

Container freight rates and containership charter earnings hit record highs in 2021.

According to Clarksons, the benchmark spot freight index, SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) exceeded 5,000 points for the first time at the end of 2021, having repeatedly set new all-time highs throughout the year, and averaging 3,773 points during 2021 (1,234 in 2020).

2021 saw an impressive rebound in global container trade volume, with an estimated 6.1% growth in TEU following the decline of

PORTACONTENEDORES

Según Clarksons, el sector de buques portacontenedores experimentó unas condiciones de mercado extraordinarias a lo largo de 2021, impulsadas por una combinación del fuerte repunte en el volumen del comercio mundial de contenedores, y las interrupciones logísticas relacionadas con el COVID-19, incluidas las congestiones portuarias, que redujeron de forma significativa la capacidad disponible.

Los fletes y las ganancias de los portacontenedores alcanzaron máximos históricos en 2021.

Según Clarksons, el índice de fletes spot de referencia, SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) superó por primera vez los 5.000 puntos a finales de 2021, habiendo establecido repetidamente máximos históricos a lo largo del año, y con un promedio de 3.773 puntos durante 2021 (1.234 en 2020).

En 2021 se produjo un repunte impresionante en el volumen del comercio mundial de contenedores, con un crecimiento estimado del 6,1% en



1.3% in 2020.

The growing trade volume has been driven by a range of factors, such as pent-up demand, a significant stimulus in consumption with spending patterns more focused on goods than on services and, above all, an underlying macroeconomic improvement.

The market was affected by port congestion and other logistical disruptions, including the blockade at the Suez Canal in March. Throughout 2021, idle containership capacity 'at port' reached an average of 35% of the total fleet capacity.

In 2021, the containership fleet capacity increased by 4.5%, with 1.1 million TEU added to the fleet.

The good market conditions led to a new record in contracting for containership newbuildings in 2021, with 4.3 million TEU, placing the order book at 23 percent of the total capacity of the fleet. This may lead to

TEUs tras la caída del 1,3% en 2020.

El creciente volumen de comercio ha sido impulsado por una serie de factores, como son, una demanda acumulada, un importante estímulo del consumo con unos patrones de gasto más centrados en los bienes que en los servicios y, sobre todo, una mejora macroeconómica de fondo.

El mercado se vio afectado por la congestión portuaria y otras interrupciones logísticas, incluido el bloqueo del Canal de Suez en marzo. A lo largo de 2021, la capacidad de portacontenedores inactivos 'en puerto' alcanzó una media del 35% de la capacidad total de la flota.

En 2021, la capacidad de la flota de portacontenedores aumentó un 4,5%, con 1,1 millones de TEUs añadidos a la flota.

Las buenas condiciones de mercado llevaron a un nuevo récord en la contratación de nuevas construcciones de portacontenedores en 2021, con 4,3 millones de TEUs, situando la cartera de pedidos en el 23 % de la capacidad total de la flota. Esto puede generar

supply pressures when new vessels are delivered during 2023-24 period.

Regarding decarbonisation, at the end of 2021, 33% of the capacity of the containership fleet were "eco" vessels, which, together with the reduction in operating speeds, represents a contribution to the emissions reduction.

At the end of 2021, 24 percent of the order book capacity corresponded to alternative fuel capable vessels, and around 700 units in the fleet had at least one energy-saving technology fitted.

BUNKER

The coronavirus pandemic (COVID-19) continued to affect global oil markets throughout 2021.

During the second half of 2020, there was an increase in oil consumption with the increase in economic activity and the relaxation of restrictions related to

presiones en el suministro cuando los nuevos buques se entreguen durante el periodo 2023-24.

En lo relativo a la descarbonización, a finales de 2021, el 33% de la capacidad de la flota de buques portacontenedores eran buques "eco", que, junto con la reducción de velocidad de las operaciones, supone una contribución a la reducción de emisiones.

A finales de 2021, el 24% de la capacidad de la cartera de pedidos correspondía a buques capaces de usar combustibles alternativos, y alrededor de 700 unidades en la flota tenían instalada al menos una tecnología de ahorro de energía.

BUNKER

La pandemia del coronavirus (COVID-19) siguió afectando a los mercados de petróleo mundiales durante 2021.

Durante la segunda mitad de 2020, se produjo un aumento del consumo de petróleo con el aumento de la actividad económica y la relajación de las restricciones relacionadas con la

the pandemic. This trend continued during 2021, with the deployment of vaccines, increased travel, and commercial activity, resulting in a 5.5% increase in world oil consumption in 2021, compared to 2020, however, still below 2019 levels.

The US Energy Information Administration (EIA) estimates that, in 2021, an average of 96.9 million barrels per day (b/d) of oil and other liquid fuels were consumed globally, an increase of 5 million b/d compared to 2020, when consumption was significantly reduced due to the pandemic.

OPEC produced an average of 26.3 million b/d in 2021, 0.7 million more than in 2020.

OPEC production of non-crude oil liquids increased from an average of 5.1 million b/d in 2020 to 5.3 million b/d in 2021.

Oil prices rose during much of 2021, with Brent crude oil spot prices averaging \$71/b for the year compared with \$42/b in 2020.

pandemia. Esta tendencia continuó durante 2021, con el despliegue de las vacunas, el aumento de los viajes, y la actividad comercial, dando como resultado un aumento del consumo mundial de petróleo del 5,5% en 2021, respecto a 2020, sin embargo, aún por debajo de los niveles de 2019.

La Administración de Información Energética de EE. UU (EIA) estima que, en 2021 se consumieron a nivel mundial una media de 96,9 millones de barriles por día (b/d) de petróleo y otros combustibles líquidos, un aumento de 5 millones de b/d respecto a 2020, cuando el consumo se redujo significativamente debido a la pandemia.

La OPEP produjo una media de 26,3 millones de b/d en 2021, 0,7 millones más que en 2020.

La producción de la OPEP de otros combustibles líquidos aumentó de un promedio de 5,1 millones b/d en 2020 a 5,3 millones b/d en 2021.

Los precios del petróleo aumentaron durante gran parte de 2021, con un precio medio del crudo Brent de 71 \$/b este año, frente a los 42 \$/b en 2020.

Brent price reached its highest monthly average of the year in October at \$84/b, falling to an average of \$74/b in December.

El precio del Brent alcanzó su promedio mensual más alto del año en octubre con 84 \$/b, cayendo hasta una media de 74 \$/b en diciembre.

The increase in global oil demand outpaced the growth in oil production, which led to a fall in global oil inventories.

El aumento de la demanda mundial de petróleo superó al crecimiento de la producción, lo que supuso una caída mundial de las reservas.

According to Clarksons, the shipping industry produces 2.4% of global CO₂ emissions, and 1.8% of all greenhouse gases.

Según Clarksons, la industria marítima produce el 2,4% de las emisiones de CO₂ a nivel mundial, y el 1,8% de todos los gases de efecto invernadero.

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.

La reducción del límite máximo de contenido de azufre en el fueloil de los buques al 0,5% (del 3,5% anterior), en virtud de 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.

To reduce the shipping fleet emissions, the transition from the use of conventional fuel to other alternative fuels is essential. To facilitate this transition, greater investments are required in the renewal of the fleet, and in technology and port infrastructure.

Para reducir las emisiones de la flota naviera es fundamental la transición del uso de combustibles convencionales a otros combustibles alternativos. Para facilitar esta transición se requieren mayores inversiones en la renovación de la flota, así como en tecnología e infraestructura portuaria.

According to Clarksons, at the start of 2022, 36% of the global order book by tonnage, was capable of using alternative fuels (28% a year ago and 10% five years ago).

New environmental regulations and policies in the shipping industry have also affected the speed of the ships, which have dropped by an average of 18% since 2008, helping to reduce overall emissions.

Regarding the marine fuel prices, according to data published by "Ship&Bunker", which tracks the average bunker price at 20 leading ports of global bunker sales, (Global 20 Ports Average / G20), in 2021, the average price of VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) at major ports was \$544/MT, compared to \$374 in 2020.

The entry into force of the IMO 2020 rule, followed by an oil price collapse, made volatility in 2021 lower, with VLSFO prices ranging from \$421/MT to \$641.50/MT compared to range of \$210/MT to \$694/MT recorded

Según Clarksons, a principios de 2022, el 36% de la cartera de pedidos mundial en términos de tonelaje podía utilizar combustibles alternativos (28% hace un año y 10% hace cinco años).

Las nuevas regulaciones y políticas ambientales de la industria marítima han afectado también a la velocidad de los buques, que se ha reducido en un promedio del 18% desde 2008, lo que ayuda a reducir las emisiones generales.

En cuanto a los precios de los combustibles marinos, según datos publicados por "Ship&Bunker", que rastrea el precio medio del búnker en los 20 principales puertos de venta de combustible, (Global 20 Ports Average / G20), el precio medio del VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) en los principales puertos fue de 544 \$/TM en 2021, frente a los 374 \$/TM en 2020.

La entrada en vigor de la norma IMO 2020, seguida de un colapso del precio del petróleo, hizo que la volatilidad en 2021 fuese más baja, con precios del VLSFO que oscilaron entre 421 \$/TM y 641,50 \$/TM en comparación con el rango de 210 \$/TM a 694 \$/TM

in 2020.

HSFO (High Sulphur Fuel Oil) prices rose 53% across de year, from an average of \$282/MT in 2020 to \$433/MT in 2021.

The spread between VLSFO and HSFO has widened following Russia's invasion of Ukraine

At the beginning of 2022, 1% of the vessels of the world merchant fleet, and 17,5% of the order book were equipped with LNG-capable engines (dual fuel).

CREWS

The COVID-19 pandemic has had a major impact on the shipping industry and seafarers themselves over the last years. Throughout the pandemic, the 1.9 million of seafarers, many of them from developing countries, have played a vital role in maintaining the continuous flow of essential goods along supply chains, and in the movement of shipping and global trade.

registrado en 2020.

Los precios del HSFO (High Sulphur Fuel Oil) aumentaron un 53% durante el año, de un promedio de 282 \$/TM en 2020 a 433 \$/TM en 2021.

El diferencial entre VLSFO y HSFO ha aumentado tras la invasión de Rusia a Ucrania.

A principios de 2022, el 1% de los buques de la flota mercante mundial y el 17,5% de la cartera de pedidos estaban equipados con motores de propulsión dual con GNL.

TRIPULACIONES

La pandemia de COVID-19 ha tenido importantes repercusiones en el sector del transporte marítimo y en la propia gente de mar durante los últimos años. A lo largo de la pandemia, los 1,9 millones de marinos, muchos de ellos procedentes de países en desarrollo, han desempeñado un papel fundamental en el mantenimiento del flujo continuo de mercancías de primera necesidad en las cadenas de suministro, el transporte marítimo y el comercio mundial.



According to IMO, as of July 2021, it is estimated that some 250,000 seafarers remained on board commercial vessels, unable to be repatriated and past the expiry of their contracts, and a similar number of seafarers needed to join ships to replace them.

While the number of seafarers that remain stranded has decreased, it remains considerable and further efforts must be made to rectify the situation and alleviate the crisis.

WHO has recommended that seafarers be included as one of the groups of transportation workers to be prioritized for COVID-19 vaccination in case of limited supplies.

Recently, the WHO, ILO, UNCTAD and IMO have signed a joint statement urging stakeholders continued collaboration to address the crew change crisis, safeguard seafarers health and safety, and avoid supply chain disruptions during the ongoing COVID-19 pandemic.

Según la OMI, se estima que en julio de 2021 unos 250.000 marinos permanecían a bordo de buques comerciales sin poder ser repatriados tras la finalización de sus contratos, y un número similar de marinos necesitaba incorporarse a los buques para reemplazarlos.

Si bien el número de gente de mar que sigue retenida ha disminuido, sigue siendo considerable y deben redoblar los esfuerzos para corregir esta situación y aliviar esta crisis.

La OMS ha recomendado que se incluya a la gente de mar entre los grupos de trabajadores del transporte a los que debe darse prioridad de cara a la vacunación contra el COVID-19 en caso de existencias limitadas.

Recientemente, la OMS, la OIT, La UNCTAD y la OMI, han firmado una declaración conjunta instando a las partes implicadas a mantener la colaboración para tratar la crisis de los cambios de tripulación, salvaguardar la seguridad y salud de la gente de mar, y evitar la disrupción de las cadenas de suministro durante la actual pandemia de COVID-19.

As of March 2022, 65 IMO Member States and 2 Associated Members have designated seafarers as "key workers", including Spain.

Hasta marzo de 2022, 65 Estados Miembros de la OMI y 2 Miembros Asociados, han designado a la gente de mar como "trabajadores esenciales", entre ellos España.



EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

THE FLEET

At the start of 2022, the world merchant fleet (ships of 300 GT and over) consisted of 58,228 vessels with a combined capacity of 2.09 billion DWT after a year-on-year increase of 3.1%, compared to 3.2% in 2020, according to the Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL-SSMR), as well as data based on Clarkson reports.

In 2021, 1,454 merchant vessels with a total of 85 million DWT were delivered to the global fleet, a year-on-year decrease of 3.9% in DWT terms.

According to Clarksons, 4,531 ships of the world merchant fleet were already equipped with a SOx scrubber system, about 24% of the fleet capacity, and it is estimated that about 420 ships on order will

LA FLOTA

A principios de 2022, la flota mercante mundial (buques de más de 300 GT) estaba compuesta por 58.228 buques con una capacidad total de 2.090 millones de TPM tras un incremento interanual del 3,1%, frente al 3,2% de 2020, según datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (ISL-SSMR), así como datos basados en los informes de Clarkson.

En 2021, se entregaron a la flota mundial, 1.454 buques mercantes con un total de 85 millones de TPM, una disminución interanual del 3,9% en términos de TPM.

Según Clarksons, 4.531 buques de la flota mercante mundial ya estaban equipados con sistemas de depuración de gases de exhaustación “scrubbers”, alrededor del 24% de la capacidad de la flota, y se estima que otros 420



be equipped with scrubbers, equal to 14% of the vessels and 25% of the DWT.

The maritime industry is adapting to more sustainable propulsion systems. At the beginning of 2022, 667 vessels (1.1% of the fleet) and 531 vessels on order (17.5%), were equipped with dual fuel engines, also for the use of Liquefied Natural Gas (LNG) as fuel.

The use of other clean fuels, such as methanol, ammonia and green hydrogen from renewable energies, are still in their early stages. Meanwhile 95 vessels in the fleet use other alternative fuels including LPG, biofuels, methanol or ethane.

Global shipyards recorded a total of 1,624 vessel orders in 2021, with 45.7 million CGT (119 million DWT), an increase of 102% year-on-year in CGT terms, the highest level since 2013, due to record of newbuilding orders for container ships. There was also a significant activity in orders placed for LNG and LPG vessels.

buques en cartera, serán equipados con “scrubbers”, equivalente al 14% de los buques y al 25% del TPM.

La industria marítima se está adaptando a sistemas de propulsión más sostenibles. A principios de 2022, 667 buques (el 1,1% de la flota) y 531 buques en cartera (17,5%), estaban equipados con motores de combustible dual, usando también Gas Natural Licuado (GNL) como combustible.

El uso de otros combustibles limpios, como el metanol, el amoníaco y el hidrógeno verde procedentes de energías renovables, aún se encuentran en etapas iniciales. Mientras tanto, 95 buques de la flota utilizan otros combustibles alternativos, como GLP, biocombustibles, metanol o etano.

Los astilleros mundiales registraron en 2021 un total de 1.624 pedidos de buques, con 45,7 millones de CGT (119 millones de TPM), un aumento del 102% interanual en términos de CGT, el nivel más alto desde 2013 debido al récord de pedidos de buques portacontenedores. También hubo una importante actividad en los pedidos de buques LNG y LPG.

South Korea and China shipyards reached approximately 87% of the global orders, in terms of CGT. Chinese shipyards received orders for 903 merchant vessels in 2021, totaling 22 million CGT, accounting for nearly half of the new orders globally.

Los astilleros de Corea del Sur y China alcanzaron aproximadamente el 87% de los contratos a nivel mundial, en términos de CGT. Los astilleros chinos recibieron pedidos de 903 buques mercantes en 2021, con un total de 22 millones de CGT, casi la mitad de los nuevos pedidos a nivel mundial.

European shipyards specialized in the shipbuilding of cruise ships and ferries, accounted for just 2% of the orders in CGT terms (58 ships).

Los astilleros europeos, especializados en la construcción naval de cruceros y ferries, representaron sólo el 2% de los pedidos en términos de CGT (58 buques).

At the start of 2022, the order book comprised 3,026 merchant vessels with a combined 85 million CGT and 202 million DWT, a 30% increase in CGT terms compared to the previous year. 30% of this tonnage corresponds to container ships.

A principios de 2022, la cartera de pedidos comprendía 3.026 buques mercantes con un total de 85 millones de CGT y 202 millones de TPM, un aumento del 30% en TPM respecto al año precedente. El 30% de este tonelaje corresponde a buques porta-contenedores.

At the start of 2022, the global order book represented 9.6% of the total merchant fleet.

La cartera de pedidos mundial representaba al inicio de 2022 el 9,6% del total de la flota mercante.

Regarding the controlled world fleet, According to ISL data, Greece, China and Japan continue being the largest shipowning countries in

En cuanto a la flota mundial controlada, según datos de ISL, Grecia, China y Japón continúan siendo los principales países armadores de buques en

terms of transport capacity (DWT), controlling more than 48% of the global tonnage (ships of 1,000 GT and over). As of January 1, 2022, Greece controlled 19.8%, China 16.7% and Japan 12.1% of the total world DWT.

By flag, as of January 1, 2022, Panama continues to be the main flag state in DWT terms, with 6,657 vessels and more than 342 million DWT, followed by Liberia (4,128 vessels and 327 million DWT), and the Marshall Islands with (3,768 vessels and 281 million DWT), ships from 300 GT and over.

These three flags account for 45% of the world merchant fleet tonnage.

*The global **tanker fleet** comprised 16,560 vessels at the start of 2022, totaling around 760 million DWT, made up of 8,258 crude oil and oil products tankers (546 million DWT), 6,122 oil/chemical tankers (130 million DWT) and 2,180 liquid gas tankers (142 million cbm).*

términos de capacidad (TPM), controlando más del 48% del tonelaje mundial (buques de 1.000 GT en adelante). A 1 de enero de 2022, Grecia controlaba el 19,8%, China el 16,7% y Japón el 12,1% del total del TPM mundial.

Por banderas, a 1 de enero de 2022, Panamá sigue siendo la principal bandera en cuanto a TPM, con 6.657 buques y más de 342 millones de TPM, seguida de Liberia (4.128 buques y 327 millones de TPM), e Islas Marshall con (3.768 buques y 281 millones de TPM), teniendo en cuenta buques a partir de 300 GT.

Estas tres banderas representan el 45% del tonelaje de la flota mercante mundial.

La flota mundial de **buques tanque** contaba a principios de 2022 con 16.560 buques, sumando alrededor de 760 millones de TPM, y compuesta por 8.258 petroleros de crudo y productos petrolíferos (546 millones de TPM), 6.122 buques tanque/químicos (130 millones de TPM) y 2.180 gaseros (142 millones de metros cúbicos).

*The year-on-year growth of the **LNG** sector fleet was 9.7% in capacity terms, while the **LPG** sector increased by 6.1%.*

El crecimiento interanual de la flota del sector de **LNG** fue del 9,7% en términos de capacidad, mientras que el sector **LPG** aumentó un 6,1%.

*At the start of 2022, the **dry bulk carrier fleet** was consisted of 12,941 vessels with a capacity of about 914 million DWT.*

A comienzos de 2022 la flota mundial de **graneleros** estaba compuesta por 12.941 buques, con una capacidad de unos 914 millones de TPM.

During 2021, 420 bulk carriers, a 22% year-on-year decrease in DWT terms.

Durante 2021, se entregaron 420 buques graneleros, una reducción interanual del 22% en términos de TPM.

Almost one fourth of all dry bulk carriers delivered in 2021 were fitted with scrubbers.

Casi una cuarta parte de todos los graneleros que se entregaron en 2021 estaban equipados con “scrubbers”.

In 2021, 428 bulk carriers were reported ordered, with 37 million DWT, a 62% year-on-year increase in DWT terms. The bulker order book stood at 744 vessels (64 million DWT) at the beginning of 2022.

En 2021, se registraron 428 pedidos de graneleros, con 37 millones de TPM, un aumento interanual del 62% en términos de TPM. Al inicio de 2022 la cartera de pedidos de graneleros se situó en 744 buques (64 millones de TPM).

*At the start of 2022, the global **containerships** fleet consisted of 5,574 vessels with 24.7 million TEU, an increase of 4.5% over the previous year.*

A principios de 2022, la flota mundial de **portacontenedores** estaba compuesta por 5.574 buques con 24,7 millones de TEUs, un aumento del 4,5% sobre el año anterior.

In 2021, 1.1 million TEU were delivered to the fleet, according to Clarkson, and only 12,000 TEU were scrapped, (16 container ships).

En 2021, se entregaron a la flota 1,1 millones de TEUs, según Clarkson, y sólo se desguazaron 12.000 TEUs, (16 buques portacontenedores).

The extraordinary market conditions of the container ship sector during the year 2021 were also reflected in the activity of orders with 548 vessel and a capacity of 4.3 million TEU. The order book amounted to 722 container ships with 5.7 million TEU at the beginning of 2022.

Las extraordinarias condiciones de mercado del sector de buques portacontenedores durante el año 2021 se reflejaron también en la actividad de pedidos con 548 buques y una capacidad de 4,3 millones de TEUs. La cartera de pedidos ascendía al comienzo de 2022 a 722 buques con 5,7 millones de TEUs.

In 2021, shipbreaking activity continued to be moderate compared to the previous year, with a total of 557 merchant ships, with 22 million DWT, a decrease of 5% in DWT terms.

En 2021, la actividad de **desguace** de buques continuó siendo moderada respecto al año anterior, con un total de 557 buques mercantes, con 22 millones de TPM, un descenso del 5% en términos de TPM.

Most of the scrappings corresponded to the tanker sector, with 324 units, and a total of 16.2 million DWT, almost three quarters of the total tonnage scrapped in 2021.

La mayoría de los desguaces correspondía al sector de buques tanque, con 324 unidades, y un total de 16,2 millones de TPM, casi las tres cuartas partes del tonelaje total desguazado en 2021.

Bulk carrier scrapping decreased to 57 units in 2021 (about 5 million DWT), compared to 135 units

El desguace de graneleros descendió a 57 unidades en 2021 (unos 5 millones de TPM), frente a las 135 unidades

scrapped in 2020, down 66% in DWT terms.

In 2021, container vessels scrapping was down 96%. Only 12,000 TEU dropped out the fleet (16 units), compared to 79 units the previous year.

As for general cargo ships, 116 units were scrapped in 2021, of which 64 units corresponded to conventional cargo ships.

Scrapping of passenger ships increased from 28 to 44 units in 2021, and demolitions of Ro-Ro cargo ships decreased from 16 units in 2020 to 9 units in 2021.

The average age of ships scrapped during 2021 has risen to 30.3 years, from 29.1 years recorded in 2020.

Scrapping activity continues to take place mainly on the Indian subcontinent. Most of the tonnage scrapped in 2021 was recorded in Bangladesh with 220 ships and 11.6 million DWT, 52% of the total scrapped. 22.9% of the total

desguazadas en 2020, un 66% menos en términos de TPM.

En 2021, el desguace de buques portacontenedores se redujo un 94%. Solo 12.000 TEUs abandonaron la flota (16 unidades), frente a las 79 unidades del año anterior.

En cuanto a buques de carga general, se desguazaron 116 unidades en 2021, de las cuales 64 correspondían a buques de carga convencional.

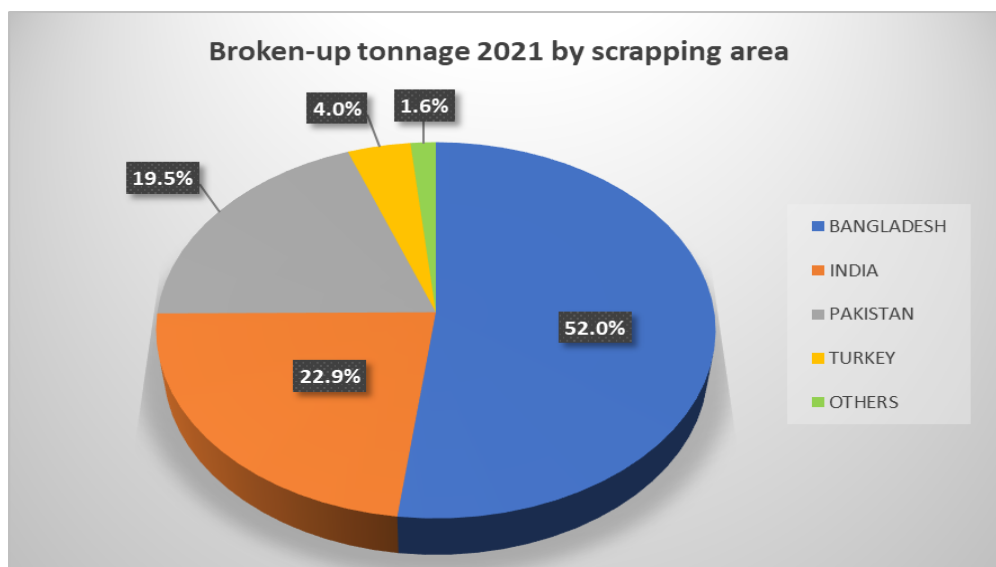
Los desguaces de buques de pasajeros aumentaron de 28 a 44 unidades en 2021, y los de buques de carga Ro-Ro, disminuyeron de 16 unidades en 2020 a 9 unidades en 2021.

La edad media de los buques desguazados en 2021 ha ascendido a 30,3 años, de los 29,1 años registrados en 2020.

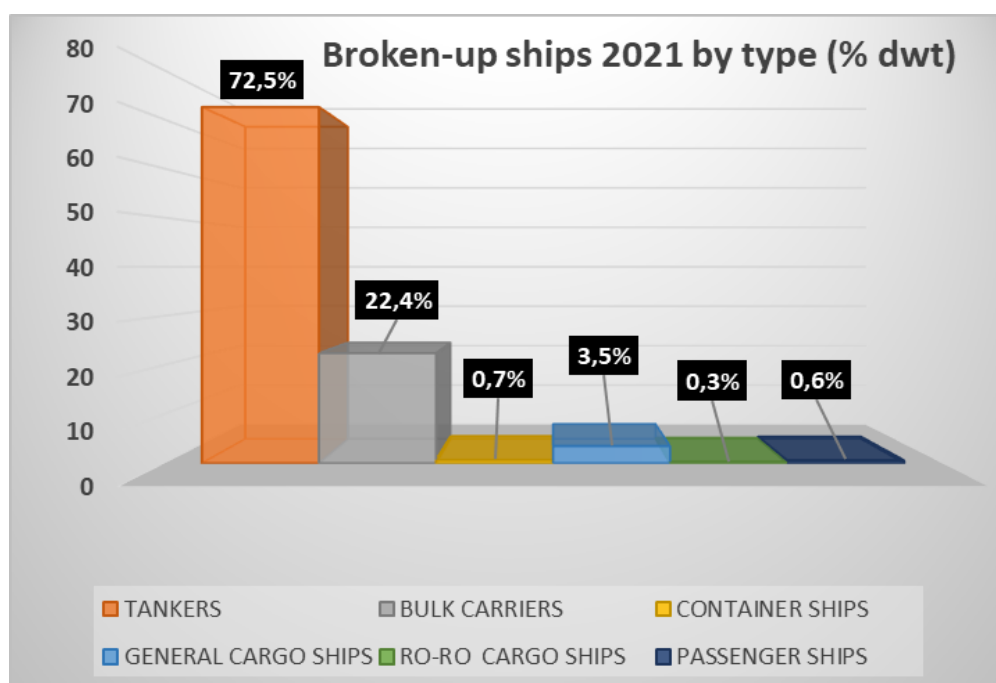
La actividad del desguace de buques sigue teniendo lugar principalmente en el subcontinente indio. La mayor parte del tonelaje desguazado en 2021 se registró en Bangladesh con 220 buques y 11,6 millones de TPM, el 52% del total desguazado. El 22,9% del total

scrapped corresponds to India and 19.5% to Pakistan; another 4.0% of the tonnage went to Turkey.

desguazado corresponde a La India y el 19,5% a Pakistán; otro 4,0% del tonelaje fue a parar a Turquía.



Source: ISL Bremen SSMR



Source: ISL Bremen SSMR

(Ships 300 gt and over)

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT BY SHIP TYPE

SHIP TYPE	01.01.2021		01.01.2022		dwt % change over prev. Period	dwt % share of total
	No.	1000 dwt	No.	1000 dwt		
Crude oil and product tankers	8,184	538,819	8,258	546,301	1.4	26.1
Oil chemical/chemical tankers	6,061	127,023	6,122	129,748	2.1	6.2
Liquid gas tankers	2,097	77,490	2,180	83,714	8.0	4.0
Bulk carriers	10,996	788,197	11,333	816,445	3.6	38.9
Other bulk carriers incl. Ore	1,547	93,519	1,608	97,377	4.1	4.6
Containerships	5,418	281,440	5,574	293,016	4.1	14.0
Conventional cargo ships	12,319	49,444	12,606	50,627	2.4	2.4
Special cargo ships	1,948	46,205	1,979	47,155	2.1	2.2
Pure car carriers	756	12,216	764	12,321	0.9	0.6
Reefer ships	703	3,874	682	3,791	-2.2	0.2
Ro-ro cargo ships	1,667	7,926	1,753	8,149	2.8	0.4
Passenger ships/Cruise	2,138	2,717	2,227	2,772	2.0	0.1
Passenger Ro-Ro cargo ships	3,065	4,755	3,142	4,830	1.6	0.2
TOTAL	56,899	2,033,626	58,228	2,096,245	3.1	100,0

Source: ISL Bremen SSMR

(Ships 300 gt and over)

SHIPS ON ORDER BY TYPE

SHIP TYPE	01.01.2022					
	No. of ships	1000 dwt	1000 gt	1000 cgt	cgt-% share	cgt % change over prev. Year
Crude oil and product tankers	283	40,568	21,065	7,443	8.7	-13.5
Oil chemical/chemical tankers (a)	271	7,937	4,854	4,636	5.4	2.7
Liquid gas tankers	338	21,653	23,092	17,608	20.6	21.2
Bulk carriers	744	64,434	34,684	14,565	17.0	22.9
Containerships	722	60,311	53,058	25,800	30.02	142.6
General cargo ships	413	5,642	6,307	4,516	5.3	28.0
<i>Conventional cargo ships</i>	243	1,924	1,317	1,489	1.7	22.9
<i>Special cargo ships (b)</i>	75	2,268	1,551	978	1.1	-7.2
<i>Pure car carriers</i>	41	796	2,363	1,317	1.5	219.4
<i>Ro-ro cargo ships</i>	49	628	1,054	692	0.8	-8.8
<i>Reefer ships</i>	5	26	22	41	0.0	-56.2
Passenger/Cargo ships	255	1,120	10,373	10,891	12.7	-10.0
<i>Pure passenger ships/Cruise</i>	156	726	8,539	9,057	10.6	-11.5
<i>Passenger Ro-Ro cargo ships</i>	99	394	1,834	1,834	2.1	-2.1
TOTAL	3,026	201,666	153,433	85,458	100	29.9

(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 48.6% of the total world DWT.

Greece controls the largest merchant fleet in terms of DWT capacity since 2010, with 413.61 million DWT, operating 85.7% of its fleet under foreign flags. 4,501 of the 5,129 registered vessels, sail under foreign flags. (Ships of 1,000 GT and over). One fifth of the world total fleet capacity in terms of DWT is controlled by the Greek shipowners.

By ship type, as of January 1st, 2022, Greek shipowners controlled the global largest tonnage of tankers (23.5%), with 178.05 million DWT, 22.4% of the world tonnage of dry bulk carriers, 204.72 million DWT, and 8.9% of the capacity of the container ship fleet, 26.07 DWT (2.18 million TEU).

Greece is followed by China, which controls a fleet of 7,704 merchant vessels with a capacity of 348

BANDERAS Y REGISTROS ABIERTOS

Grecia, China y Japón continúan siendo los tres mayores países armadores, en cuanto a capacidad, controlando el 48,6% del total del TPM mundial.

Grecia controla la mayor flota de buques mercantes en términos de TPM desde 2010, con 413,61 millones de TPM, operando el 85,7% de su flota en pabellones extranjeros. De los 5.129 buques registrados, 4.501 navegan bajo otros pabellones. (Buques de más de 1.000 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 2022, los armadores griegos controlaban el mayor tonelaje mundial de buques tanque (23,5%), con 178,05 millones de TPM, el 22,4% del tonelaje mundial de graneleros, 204,72 millones de TPM y el 8,9% de la capacidad de la flota de buques portacontenedores, 26,07 TPM (2,18 millones de TEUs).

A Grecia le sigue China, que controla una flota total de 7.704 buques mercantes, con una capacidad de

million DWT, an increase of 10.7% over the previous year, and operating 68.9% of its tonnage under foreign flag (3,256 vessels).

China is the country that controls the largest number of ships under national flag, accounting for 4,448 merchant ships, with a total of 108 million DWT. In China, the bulk carrier fleet with 3,193 units and 213.7 million DWT stands out.

Japan continues in the third position, with 4,239 vessels and 252.3 million DWT, with 86% of the capacity under foreign flag, a decrease of 3.4% in TPM terms compared to the previous year.

It is followed by The Republic of Korea, which controls a total of 1,650 vessels, with a capacity of 93.93 million DWT. 85.4% of the tonnage is flagged under foreign flags.

In fifth position, the German controlled fleet continues to decline, -7.5% in DWT terms compared to the previous year. The German shipowners control 2,312 ships,

348 millones de TPM, un aumento del 10,7% respecto al año anterior, y operando un 68,9% de su tonelaje bajo pabellón extranjero (3.256 buques)

China es el país que controla el mayor número de buques bajo pabellón nacional, 4.448 buques mercantes, con un total de 108 millones de TPM. En China destaca la flota de buques graneleros con 3.193 unidades y 213,7 millones de TPM.

Japón continúa en la tercera posición, contando con 4.239 buques y 252,3 millones de TPM, con un 86% del tonelaje en bandera extranjera, un descenso del 3,4% en TPM respecto al año anterior.

Le sigue la República de Corea, que controla un total de 1.650 buques, con una capacidad de 93,93 millones de TPM. El 85,4% de su tonelaje se encuentra abanderado bajo pabellones extranjeros.

En quinta posición, la flota controlada alemana continúa reduciéndose, -7,5% en TPM respecto al año anterior. Los armadores alemanes controlan un total de 2.312 buques, con una capacidad

with 79.18 million DWT. Germany controls 91.3% of the tonnage under foreign flags, (72.33 million DWT), corresponding to 2,155 vessels.

Norway, with a total of 78.08 million DWT, 2% less than the previous year, has more than 78% of its fleet capacity under foreign flags.

Singapore, which has decreased its tonnage by 3.2% over the previous year, controls a fleet capacity of 60.52 million DWT, with more than 60% of its tonnage under foreign flags.

The US, with 58.58 million DWT, more than 90% under foreign flags, increased its controlled tonnage by 1.2% compared to the previous year.

Taiwan and Italy have 88.4%, and 84.7% respectively, of their controlled fleet under foreign flags.

de 79,18 millones de TPM. Alemania opera el 91,3% de su tonelaje en otros registros extranjeros (72,33 millones de TPM), correspondiente a 2.155 buques.

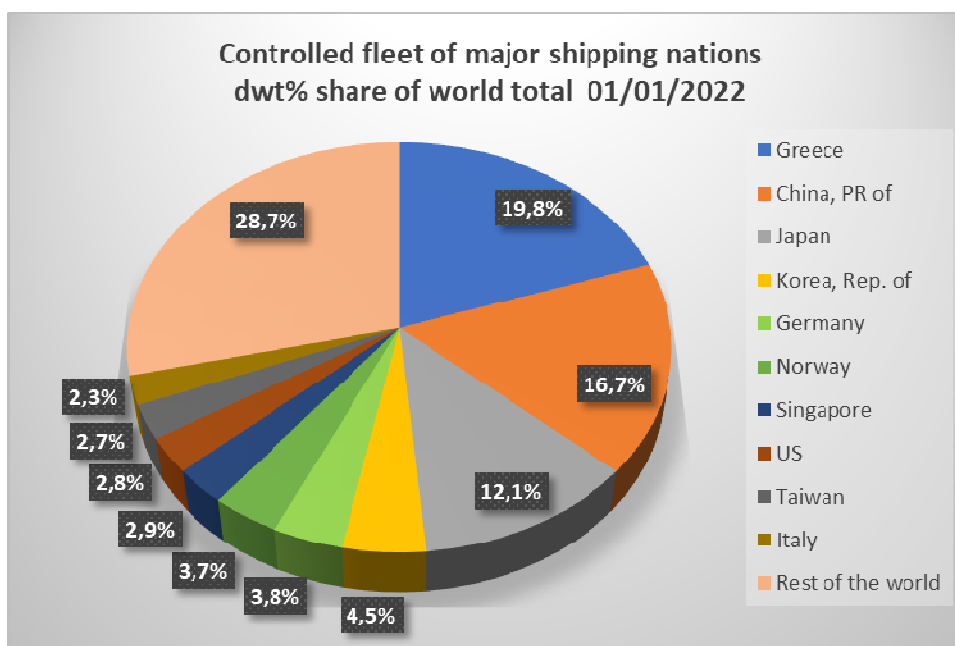
Noruega, con un total de 78,08 millones de TPM, un 2% menos que el año anterior, tiene más del 78% de la capacidad de su flota en banderas extranjeras.

Singapur, que ha disminuido su tonelaje un 3,2% respecto al año anterior, controla una capacidad de flota de 60,52 millones de PM, con más del 60% de su tonelaje registrado en otras banderas.

EEUU, con 58,58 millones de TPM, más del 90% en registros extranjeros, aumentó su tonelaje controlado en un 1,2% respecto al año anterior.

Taiwán e Italia tienen el 88,4% y el 84,7% respectivamente, de su flota controlada en banderas extranjeras.





(Ships 1000 gt and over)

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

Country of control	January 1st, 2022			Foreign flag dwt % share	dwt % share of world total
	National flags	Foreign flags	Total fleet controlled		
1. Greece	59,094	354,510	413,605	85.7	19.8
2. China, PR of	108,233	240,193	348,426	68.9	16.7
3. Japan	35,898	216,380	252,278	85.8	12.1
4. Korea, Rep. Of	13,713	80,216	93,929	85.4	4.5
5. Germany	6,850	72,334	79,183	91.3	3.8
6. Norway	17,022	61,059	78,081	78.2	3.7
7. Singapore	24,035	36,486	60,521	60.3	2.9
8. US	5,684	52,895	58,579	90.3	2.8
9. Taiwan	6,490	49,267	55,757	88.4	2.7
10. Italy	7,523	41,504	49,027	84.7	2.3
Sub Total	284,542	1,204,844	1,489,386	80.9	71.4
World Total			2,086,712		

Source: ISL Bremen SSMR



(Ships 300 gt and over)

Major open registry flags

(1000 dwt)

Major open flags	January 1st		% change over prev. Year
	2021	2022	
Panama	335,293	342,619	2.2
Liberia	293,571	326,858	11.3
Marshall Islands	265,598	281,531	6.0
Hong Kong (SAR)	204,717	207,596	1.4
Singapore	131,596	127,160	-3.4
Malta	115,067	113,641	-1.2
Bahamas	61,270	59,858	-2.3
Cyprus	33,069	32,776	-0.9
Bermuda	7,678	7,539	-1.8
Antigua & Barbuda	6,336	6,144	-3.0
Sub Total	1,454,195	1,505,722	3.5
World Total	2,033,626	2,096,245	3.1

Source: ISL Bremen SSMR

*Regarding the distribution of the world merchant fleet by flags (ships of 300 Gt and over), as of January 1, 2022, the flag of **Panama** continues in the first position with 6,657 ships, and a total of 342.62 million DWT (a variation of +2.2% over the previous year), with a 16.3% share in the total world fleet tonnage, and 11.4% share in the number of ships. Regarding the composition of the fleet, 56% of its tonnage capacity corresponds to bulk carriers, and almost 25% correspond to tanker vessels.*

En cuanto a la distribución de la flota mercante mundial por banderas, (buques de más de 300 GT), a 1 de enero 2022, la bandera de **Panamá** sigue ocupando la primera posición con 6.657 buques, y un total de 342,62 millones de TPM (una variación de +2,2% sobre el año anterior), con una participación del 16,3% en el tonelaje de la flota mundial, y del 11,4% del número de buques. En cuanto a la composición de la flota, el 56% de su capacidad de tonelaje corresponde a buques graneleros, y casi el 25% corresponde a buques tanque.



***Liberia** is in second position with 326.85 million DWT and a total of 4,128 vessels, followed by the **Marshall Islands** with 281.53 million DWT and 3,768 ships, with a share of 15.6% and 13.4% respectively in the world tonnage.*

The flag of Liberia represents the largest tonnage of crude oil and product tankers, with more than 17% of the tonnage of the world fleet of this type of vessel. Liberia is also the largest flag state in terms of TEU-capacity of the global container fleet.

17.7% of the tonnage capacity (DWT) of the Liberian-flagged fleet corresponds to tankers (oil, chemical and gas carriers), 45% to bulk carriers, and container ships represent 17%.

Following the ranking of the world merchant fleet by flag according to the DWT, the flag of Hong Kong (SAR) is in the fourth position, followed by Singapore, Malta, China, and Greece, placed in the eighth position. Spain is ranked number fifty-two according to ISL.

En segunda posición se encuentra **Liberia** con 326,85 millones de TPM y un total de 4.128 buques, seguido de las **Islas Marshall** con 281,53 millones de TPM y 3.768 buques, con una participación en el tonelaje mundial del 15,6% y del 13,4% respectivamente.

El pabellón de Liberia representa el mayor tonelaje de buques petroleros de crudo y productos, con más del 17% del tonelaje de la flota mundial de este tipo de buques. Liberia es también el mayor pabellón en términos de capacidad de TEUs de la flota mundial de portacontenedores.

El 17,7% de la capacidad de tonelaje (TPM) de la flota con bandera de Liberia corresponde a buques tanque (petroleros, quimiqueros y gaseros), un 45% a buques graneleros, y los buques portacontenedores representan un 17%.

Siguiendo con la clasificación de la flota mercante mundial por banderas según su TPM, en cuarta posición se sitúa la bandera de Hong Kong (RAE), seguido de Singapur, Malta, China, y Grecia, que ocupa el octavo lugar. España se encuentra en el puesto número cincuenta y dos según datos del ISL.

MARITIME REGULATIONS

In June 2021, The International Maritime Organization (IMO) adopted new mandatory measures to reduce the carbon intensity of international shipping, aimed at meeting the targets set out in the 2018 initial IMO Strategy to reduce GHG emissions from ships, which established a 40% reduction in 2030 compared to 2008 levels.

The IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC 76), adopted amendments to Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) that will require ships to reduce their greenhouse gas emissions. These amendments combine technical and operational approaches to improve the energy efficiency of ships.

The new measures will require all ships to calculate their Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) and to establish their annual operational carbon intensity indicator (CII), and CII rating. Carbon intensity links the

NORMATIVA MARÍTIMA

La Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó en junio de 2021 nuevas medidas obligatorias para reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional encaminadas a cumplir los objetivos de la Estrategia Inicial de la OMI de 2018 para reducir las emisiones de GEI de los buques, que estableció una reducción del 40% en 2030 respecto a los niveles de 2008.

El Comité de protección del medio ambiente marino de la OMI (MEPC 76), aprobó las enmiendas al Anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) que obligarán a los buques a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero. Estas enmiendas combinan enfoques técnicos y operativos para mejorar la eficiencia energética de los buques.

Las nuevas medidas exigirán que todos los buques calculen su índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) y establecer su indicador de intensidad de carbono (CII) anual, así como su clasificación CII. La intensidad del carbono relaciona



GHG emissions to the amount of cargo carried over distance travelled.

Ships will get a rating of their energy efficiency (A, B, C, D, E - where "A" is the best). Administrations, port authorities and other stakeholders are encouraged to provide incentives to ships rated as A or B.

A ship rated D for three consecutive years, or E, is required to submit a corrective action plan, to show how the required index (C or above) would be achieved.

The amendments to MARPOL Annex VI (adopted in a consolidated revised Annex VI) are scheduled to enter into force on 1 November 2022, with the requirements for EEXI and CII certification to come into force from 1 January 2023.

A review clause requires the IMO to review the effectiveness of the implementation of the CII and EEXI requirements, by 1 January 2026 at the latest, and, if necessary, develop and adopt further

las emisiones de GEI con la cantidad de carga transportada y la distancia recorrida.

Los buques obtendrán una clasificación de su eficiencia energética (A, B, C, D, E – siendo "A" la mejor). Se alienta a las Administraciones, autoridades portuarias y otras partes interesadas, a facilitar incentivos a los buques clasificados A o B.

Un buque calificado con D durante tres años consecutivos, o con E, debe presentar un plan de acción correctiva, para mostrar cómo alcanzaría el índice requerido (C o superior).

Está previsto que las enmiendas al Anexo VI de MARPOL (adoptadas en un Anexo VI revisado consolidado) entren en vigor el 1 de noviembre de 2022, y que los requisitos para la certificación EEXI y CII entren en vigor a partir del 1 de enero de 2023.

Una cláusula de revisión exige a la OMI que revise la eficacia de la implantación de los requisitos de las CII y EEXI, a más tardar el 1 de enero de 2026, y, si fuera necesario, que elabore y adopte enmiendas

amendments. The MEPC also agreed to keep the effects of the measures on the States under review in order to make the necessary adjustments.

The MEPC, based on the comprehensive evaluation of the repercussions of the amendments to Annex VI of the MARPOL Convention, also intends to improve the procedure for carrying out future impact assessments.

MARPOL Annex VI has 100 Contracting States, which represent 96.65% of world merchant shipping by tonnage.

adicionales. El MEPC también acordó mantener una revisión de los efectos de las medidas en los Estados para que se puedan realizar los ajustes necesarios.

El MEPC, a partir de una evaluación exhaustiva de las repercusiones de las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, busca asimismo la forma de mejorar el procedimiento para realizar futuras evaluaciones de impacto.

El Anexo VI del Convenio MARPOL cuenta con 100 Estados Contratantes, que representan el 96,65% del tonelaje de la marina mercante mundial.

PIRACY AND SECURITY

In 2021, the Piracy Reporting Center (PRC) of the International Maritime Bureau (IMB) recorded 132 incidents of piracy and armed robbery against ships worldwide, the lowest level recorded since 1994.

The incidents included 115 vessels boarded, 11 attempted attacks, 5

PIRATERÍA Y SEGURIDAD

En 2021, el Piracy Reporting Center (PRC) de la oficina Marítima Internacional (IMB) registró 132 incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques a nivel mundial, el nivel más bajo registrado desde el año 1994.

Los incidentes comprendían 115 buques abordados, 11 intentos de



vessels fired upon and 1 vessel hijacked.

According to the IMB report, the overall reduction in incidents is attributed to a decrease of activity reported within the Gulf of Guinea region, with only 34 incidents reported in 2021 compared to 81 in 2020, mainly due to the greater presence of the international naval vessels and cooperation with regional authorities.

However, although crew kidnappings dropped by 55% globally in 2021 compared to 2020, the Gulf of Guinea continues to account for all crew kidnappings with 57 crew members captured in seven separate incidents.

In 2021, The Singapore Straits experienced a 50% increase in incidents compared to 2020, with 35 incidents, 33 of which were boarded vessels. Although mostly considered low-level opportunistic thefts, two crew members were injured in two of the attacks. There were also reported 13 incidents with knives and two with guns.

ataque, 5 buques atacados con armas de fuego y 1 buque secuestrado.

Según el informe de IMB esta disminución de los incidentes se debe a la reducción de la actividad en la zona del Golfo de Guinea que ha reportado solo 34 incidentes en 2021 frente a los 81 de 2020, debido principalmente a la mayor presencia de buques de la armada internacionales y a la cooperación con las autoridades regionales.

A pesar de que en 2021 los secuestros de tripulantes se redujeron a nivel mundial un 55% respecto a 2020, el Golfo de Guinea continúa contabilizando todos los secuestros de tripulantes con 57 miembros de la tripulación capturados en 7 incidentes separados.

En 2021 el Estrecho de Singapur experimentó un aumento de incidentes del 50% respecto a 2020, con 35 casos, 33 de los cuales fueron abordajes. Aunque en su mayoría se consideran como robos oportunistas de bajo nivel, dos tripulantes resultaron heridos en dos de los ataques. También se registraron 13 incidentes con armas blancas, y dos con armas de fuego.

A noticeable decrease in incidents has been observed in the Indonesian Archipelago with nine incidents reported in 2021 compared to 26 in 2020, thanks to the continued efforts of the Indonesian Marine Police.

Se ha observado una apreciable disminución de incidentes en el archipiélago de Indonesia con nueve incidentes notificados en 2021 frente a los 26 en 2020, gracias los continuos esfuerzos de la Policía Marina de Indonesia.

South American ports in Brazil, Colombia, Ecuador, and Peru and also in Mexico and Haiti continue to be affected by incidents of armed robbery. Thirty-six incidents were reported in 2021 compared to thirty in 2020 with six crew threatened, four taken hostage and two assaulted. Thirty-one vessels were boarded, the majority at anchor, three vessels reported attempted boardings and two vessels were fired upon.

Los puertos sudamericanos en Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, y los puertos de México y Haití siguen viéndose afectados por incidentes de robo a mano armada. En 2021 se notificaron 36 incidentes frente a los 30 de 2020, con seis tripulantes amenazados, cuatro tomados como rehenes y dos tripulantes agredidos. 31 buques fueron abordados, la mayor parte fondeados, tres buques reportaron intentos de abordaje y dos fueron atacados con armas de fuego.

Although the direct threat of attacks by Somali-based pirates appears to have decreased, it is recommended to remain alert when transiting close to the Somali coast.

A pesar de que la amenaza directa de ataques de piratas con base en Somalia parece haber disminuido, es recomendable mantenerse alerta al transitar cerca de la costa somalí.

The European Union has demonstrated its commitment in the fight against piracy in the Indian Ocean, through ATALANTA

La Unión Europea ha demostrado su compromiso en la lucha contra la piratería en el Océano Índico, a través de la operación ATALANTA.

operation. The Council of the EU has recently adopted conclusions to extend and improve the EU Coordinated Maritime Presence in the Gulf of Guinea and the North-western Indian Ocean, which has been extended until 2024.

Recientemente el Consejo de la UE ha adoptado conclusiones para ampliar y mejorar la Presencia Marítima Coordinada de la UE en el Golfo de Guinea y el Océano Índico noroccidental, que ha sido ampliada hasta 2024.



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 2022, in the year 2021 as a whole, GDP grew by 5.3%, both in the euro area and in the EU, compared to the decline of 6.4% and 5.9% respectively from the previous year.

According to estimates, in the fourth quarter of 2021 the seasonally adjusted GDP increased by 0.3% in the euro area and 0.4% in the EU compared to the previous quarter. In the third quarter of 2021, GDP had grown by 2.3% in the euro area and 2.2% in the EU.

During the fourth quarter of 2021, GDP in the United States increased by 1.7% compared with the previous quarter, after an increase of 0.6% in the third quarter.

ECONOMÍA

Según datos publicados por la oficina de estadística de la Unión Europea (EUROSTAT) en marzo de 2022, en el conjunto del año 2021, el PIB creció un 5,3%, tanto en la zona euro como en la UE, comparado con el descenso del 6,4% y 5,9% respectivamente del año anterior.

Según las estimaciones, en el cuarto trimestre de 2021 el PIB ajustado estacionalmente aumentó un 0,3% en la zona euro y un 0,4% en la UE respecto al trimestre anterior. En el tercer trimestre el PIB había crecido un 2,3% en la zona euro y un 2,2% en la UE.

Durante el cuarto trimestre de 2021, el PIB en los Estados Unidos aumentó un 1,7% en comparación con el trimestre anterior, tras un aumento del 0,6% en el tercer trimestre.

Regarding the GDP growth of the EU Member States, Slovenia registered the highest increase compared to the previous quarter (+5.4%), followed by Malta (+2.3%), Spain and Hungary (both +2.0%).

En cuanto al crecimiento del PIB de los Estados miembros de la UE, Eslovenia registró el mayor aumento respecto al trimestre anterior (+5,4%), seguido de Malta (+2,3%), España y Hungría (ambos +2,0%).

The largest decreases were observed in Ireland (-5.4%), Austria (-1.5%), and Germany (-0.3%), followed by Croatia, Latvia and Romania (all of them with -0.1%).

Los mayores descensos se observaron en Irlanda (-5,4%), Austria (-1,5%), y Alemania (-0,3%), seguidos de Croacia, Letonia y Rumanía (todos ellos con -0,1%).

Household final consumption expenditure during the fourth quarter of 2021, decreased by 0.6% in both the euro area and the EU, after registering an increase of 4.5% and 4.3% respectively in the previous quarter.

El gasto final de los hogares se redujo durante el cuarto trimestre de 2021 un 0,6% tanto en la zona euro como en la UE, tras registrar un aumento del 4,5% y del 4,3% respectivamente en el trimestre anterior.

Exports increased by 2.9% in the euro area and 3.0% in the EU in the fourth quarter, and imports raised by 4.6% in the euro area and 4.1% in the EU, compared to the previous quarter.

Las exportaciones aumentaron en el cuarto trimestre un 2,9% en la zona euro y un 3,0% en la UE, y las importaciones crecieron en un 4,6% en la zona euro y un 4,1% en la UE, respecto al trimestre anterior

*The number of employed persons increased by 0.5% in both the **euro area** and the **EU** in the fourth quarter of 2021, compared with the*

El número de personas empleadas aumentó un 0,5% tanto en la zona euro como en la UE en el último trimestre de 2021 respecto al anterior

previous quarter.

For the year 2021 as a whole, employment increased by 1.1% in the euro area and 1.2% in the EU, compared to (-1.5%) and (-1.4%) respectively in the 2020.

In the fourth quarter of 2021, the highest growth of employment among member states, compared to the previous quarter, was in Hungary (+1.2%), Denmark (+1.1%), Spain and Malta (Both +1.0%).

Employment declined in Latvia (-0.3%) and remained stable in Bulgaria, Portugal and Sweden (0.0%)

Eurostat estimates that in the fourth quarter of 2021 there were 210.9 million people employed in the EU, of which 161.9 million were in the euro area.

In relation to the COVID-19 pandemic, in this quarter the employment in the EU was 1.2 million above the level of the fourth quarter of 2019, and in the euro area 0.6 million above this level.

trimestre.

En el conjunto del año 2021, el empleo creció un 1,1% en la zona euro y un 1,2% en la UE, comparado con el (-1,5%) y (-1,4%) respectivamente, registrados en 2020.

En el cuarto trimestre de 2021, el mayor crecimiento del empleo entre los estados miembros, respecto al trimestre anterior, lo registraron Hungría (+1,2%), Dinamarca (+1,1%), España y Malta (ambos +1,0%).

El empleo disminuyó en Letonia (-0,3%) y se mantuvo estable en Bulgaria, Portugal y Suecia (0,0%)

Eurostat estima que en el cuarto trimestre de 2021 había 210,9 millones de personas empleadas en la UE, de las cuales 161,9 millones lo estaban en la zona euro.

En relación con la pandemia de COVID-19, en este trimestre el empleo en la UE se situó 1,2 millones por encima del nivel del cuarto trimestre de 2019, y en la eurozona 0,6 millones por encima de este nivel.

According to the European Commission, in 2021, more than 5.2 million jobs were created in the EU economy, which attracted nearly 3.5 million more people into the labour market. In addition, the number of unemployed decreased by nearly 1.8 million people. Unemployment rates at the end of 2021 fell below previous record lows.

The EU accounts for around 14 % of the world's trade in goods.

In 2021, European Union trade recovered considerably from the COVID-19 pandemic.

According to Eurostat, from January to December 2021, euro area exports of goods to the rest of the world rose to EUR 2,434 billion (an increase of 14.1% compared with 2020), and imports rose to EUR 2,306 billion (an increase of 21.4% compared with 2020). As a result, the euro area recorded a surplus of EUR 128.5 billion, compared with the surplus of EUR 233.9 billion registered during 2020.

Según la Comisión Europea, en 2021 se crearon más de 5,2 millones de puestos de trabajo en la economía de la UE, que introdujeron a casi 3,5 millones más de personas en el mercado laboral. Además, el número de desempleados disminuyó en casi 1,8 millones de personas. Las tasas de desempleo a finales de 2021 cayeron por debajo de los mínimos históricos anteriores.

La UE representa alrededor del 14% del comercio mundial de mercancías.

En 2021, el comercio de la Unión Europea se recuperó de la pandemia de COVID-19 de forma considerable.

Según Eurostat, de enero a diciembre de 2021, las exportaciones de bienes de la zona euro al resto del mundo ascendieron a 2,434 billones de euros (un aumento del 14,1% respecto a 2020), y las importaciones ascendieron a 2,306 billones de euros (un aumento del 21,4% respecto a 2020). Como resultado, la zona euro registró un superávit de 128.500 millones de euros, frente al superávit de 233.900 millones de euros registrados durante 2020.

Intra-euro area trade rose to EUR 2,182 billion in 2021 as a whole, up by 20.8% compared with 2020.

El comercio entre miembros de la eurozona aumentó a 2,182 billones de euros en el conjunto de 2021, un 20,8% más que en 2020.

In 2021, extra-EU exports of goods rose to EUR 2,180 billion (an increase of 12.8% compared with the previous year), and imports rose to EUR 2,112 billion (an increase of 23%).

En 2021, las exportaciones extra-comunitarias ascendieron a 2,18 billones de euros (un aumento del 12,8% respecto al año anterior), y las importaciones ascendieron a 2,112 millones de euros (+23%).

As a result, the EU recorded a surplus of EUR 68 billion, compared with +216 billion euros registered in 2020.

Como resultado, la UE registró un superávit de 68.000 millones de euros, frente a los +216.000 millones de euros registrado en 2020.

Intra-EU trade, in terms of exports, rose to EUR 3,428 billion in the whole of the year 2021, an increase of 20% compared with the previous year.

El comercio intracomunitario, en términos de exportaciones, aumentó a 3,428 billones de euros en el conjunto de 2021, un aumento del 20% respecto al año anterior.

Among the EU Member States, Germany had by far the highest share of extra EU trade in 2021, contributing 29% of the EU's exports of goods to non-member countries, accounting for more than one fifth (21%) of the EU's imports.

Entre los Estados miembros de la UE, Alemania tuvo la mayor participación en el comercio extracomunitario en 2021, contribuyendo con el 29% de las exportaciones de mercancías desde la UE a terceros países, y representa más de una quinta parte (21%) de las importaciones de la UE.

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

Los tres siguientes países con mayor exportación fueron Italia (11%), Países Bajos y Francia (ambos 10%).

Regarding imports of goods, The Netherlands (18%), France (10%), and Italy (9%), followed Germany as the largest importers of goods from non-member countries. The relatively high figure for the Netherlands is partly due to the considerable amount of goods entering the EU through Rotterdam, the EU's main sea port.

En cuanto a las importaciones, los Países Bajos (18%), Francia (10%), e Italia (9%), siguieron a Alemania como los mayores importadores de mercancías desde terceros países. La cifra relativamente alta de los Países Bajos se debe, en parte, a la cantidad considerable de mercancías que entran a través de Rotterdam, el principal puerto marítimo de la UE.

The largest extra EU trade surplus in goods, valued at EUR 196.8 billion in 2021, was recorded by Germany, followed by Italy (EUR 47.9 billion), Ireland (EUR 36.7 billion) and Sweden (EUR 21.3 billion). The largest trade deficits for extra-EU trade in goods were EUR 159.9 billion for the Netherlands and EUR 39.2 billion for Spain, and EUR 25.4 billion for Poland.

Alemania registró el mayor superávit comercial de mercancías extra-comunitarias, valorado en 196.800 millones de euros en 2021, seguida de Italia (47.900 millones de euros), Irlanda (36.700 millones de euros) y Suecia (21.300 millones de euros). Los mayores déficits comerciales extra-comunitarios fueron los de Países Bajos, 159.900 millones de euros, el de España 39.200 millones de euros, y el de Polonia 25.400 millones de euros.

Intra-EU exports trade in goods was 62% higher than that of EU exports to non-member countries, with a 20% increase across the EU. The

El comercio de exportaciones intra-comunitarias fue un 62% mayor que el de las extracomunitarias, con un aumento del 20% en toda la UE. Los

largest increases were registered for Croatia (31%), Estonia (29%), Latvia and Belgium (both 28%).

mayores aumentos los registraron Croacia (31%), Estonia (29%), Letonia y Bélgica (ambos 28%).

As for intra-EU imports, which also registered an increase of 20% in the European Union as a whole, the largest increases were registered in Malta (29%), Bulgaria (27%), Estonia and Slovenia (both 26%).

En cuanto a las importaciones intra-comunitarias, que también registraron un incremento del 20% en el conjunto de la UE, los mayores aumentos se produjeron en Malta (29%), Bulgaria (27%), Estonia y Eslovenia (ambos 26%).

As with extra EU trade, Germany was also the EU Member State with the highest level of intra EU trade in 2021, contributing 22% of the EU's exports of goods to other Member States and 23% of the EU's imports.

Al igual que en el comercio extracomunitario, Alemania fue el Estado miembro con el mayor nivel de comercio intracomunitario en 2021, con el 22% de las exportaciones de la UE a otros Estados miembros y el 23% de las importaciones.

In 2021, the largest intra-EU trade shares were recorded in Luxembourg (85.8%), Slovakia (79.3%) and Czechia (77.2%).

En 2021, las mayores cuotas de comercio dentro de la UE se registraron en Luxemburgo (85,8%), Eslovaquia (79,3 %) y Chequia (77,2%).

The United States remained the main destination for goods exported from the EU in 2021, with a share of 18%, followed by UK 13%, and China 10%.

Estados Unidos continuó siendo el principal destino de las mercancías exportadas desde la UE en 2021, con una participación del 18%, seguido de Reino Unido 13%, y China 10%.

China was the largest supplier of

China fue el mayor proveedor de

goods into the EU in 2021 with 22% of total imports, followed at a distance by The United States with 11%.

mercancías de la UE en 2021, con un 22% del total de las importaciones, seguido a distancia por Estados Unidos con un 11%.

The extra-EU trade surplus for goods in 2021 (EUR 67.9 billion) was driven by large trade surpluses in chemicals (EUR 187.7 billion) and machinery & vehicles (EUR 164.5 billion) and a smaller surplus in food & drink. These could not be offset by the large trade deficit for energy (EUR -272.8 billion) and the smaller deficits registered in raw materials and other manufactured goods.

El superávit comercial extracomunitario de mercancías en 2021 (67.900 millones de euros) fue impulsado por los grandes superávits comerciales en productos químicos (187.700 M€), y los de maquinaria y vehículos (164.500 M€) y un superávit menor en bebidas y alimentación. Estos no se compensaron con el gran déficit comercial de la energía (-272.800 M€) y el menor déficit en materias primas y otros productos manufacturados.

The latest economic forecasts from the European Commission, published in May, show a slowdown in growth forecasts after the war in Ukraine.

Las últimas previsiones económicas de la Comisión Europea publicadas en mayo muestran una ralentización del crecimiento tras la guerra en Ucrania.

The main hit to the global and EU economies comes from energy commodity prices, which had already risen substantially before the war.

El principal golpe para la economía mundial y la UE proviene de los precios de las materias primas energéticas, que ya habían aumentado sustancialmente antes de la guerra.

War-induced logistics and supply chain disruptions, as well as

Las interrupciones en la logística y en la cadena de suministro inducidas por la

rising commodity prices, add to the disruptions to global trade caused by the drastic COVID-19 containment measures that are still being applied in some parts of China, are weighing on production.

Although the effect of the pandemic on economic activity has been diminishing, uncertainty remains high. Risks to the forecast for economic activity and inflation depend to a large extent on the evolution of the war, and especially on its impact on energy markets.

The European Commission forecasts a GDP growth in both the EU and the euro zone of 2.7% in 2022, and places Spain in fourth position, with a GDP growth of 4% in 2022, behind Portugal (5.8%), Ireland (5.4%) and Malta (4.2%).

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.

guerra, así como el aumento de los precios de las materias primas, se suman a las disrupciones en el comercio mundial por las drásticas medidas de contención de COVID-19 que aún se aplican en parte de China, y están afectando a la producción.

Aunque el efecto de la pandemia en la actividad económica ha ido disminuyendo, la incertidumbre sigue siendo elevada. Los riesgos para las previsiones de actividad económica e inflación dependen en gran medida de la evolución de la guerra y, especialmente, de su incidencia en los mercados de la energía.

La Comisión Europea prevé un crecimiento del PIB tanto en la UE como en la zona euro del 2,7% en 2022, y sitúa a España en cuarta posición, con un crecimiento del 4% detrás de Portugal (5,8%), Irlanda (5,4%) y Malta (4,2%).

Zona euro / Eurozona (19):

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

UE (UE27):

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.



SPAIN. *The Spanish economy registered a GDP growth of 5.1% in 2021, according to the National Statistics Institute (INE), compared to the 10.8% drop suffered in 2020.*

The value of GDP at current prices for the whole of 2021 stood at 1,205 billion euros, 7.4% higher than in 2020.

In the fourth quarter of 2021, the variation in GDP was 2.2% compared to the previous quarter in terms of volume, four tenths lower than that registered in the third quarter. The year-on-year change in GDP stood at 5.5%, compared to 3.5% in the previous quarter.

The contribution of domestic demand to the year-on-year GDP growth was 3.8 points in the fourth quarter, 1.4 points higher than the third quarter.

Final consumption expenditure increased by 3.1% compared to the same quarter of 2020, a rate eight tenths higher than that of the third quarter. Household final consumption expenditure showed a

ESPAÑA. *La economía española registró un crecimiento del PIB del 5,1% en 2021, según el Instituto Nacional de Estadística (INE), frente a la caída del 10,8% sufrida en 2020.*

El valor del PIB a precios corrientes para el conjunto del año 2021 se situó en 1,205 billones de euros, un 7,4% superior al de 2020.

En el cuarto trimestre de 2021, la variación del PIB fue del 2,2% respecto al trimestre anterior en términos de volumen, cuatro décimas inferior a la registrada en el tercer trimestre. La variación interanual del PIB se situó en el 5,5%, frente al 3,5% del trimestre precedente.

La contribución de la demanda nacional al crecimiento interanual del PIB fue de 3,8 puntos en el cuarto trimestre, 1,4 puntos superior a la del tercer trimestre.

El gasto en consumo final aumentó un 3,1% respecto al mismo trimestre de 2020, una tasa ocho décimas superior a la registrada en el tercer trimestre. El gasto en consumo final de los hogares experimentó una

year-on-year variation of 4.2%, which is 2.4 points more than in the previous quarter.

On the other hand, the final consumption expenditure of the Public Administrations showed a growth rate of 0.4%, decreasing 3.1 points compared to the previous quarter.

Regarding external demand, exports of goods and services presented a variation of 17.9% compared to the fourth quarter of 2020, that means 1.8 points more than in the previous quarter. This acceleration is produced by an increase in the year-on-year rates of exports of services (from 51.3% to 81.6%), partly offset by the variation in exports of goods (from 7.3% to 1.2%), according to data issued by the INE.

As for the variation in imports of goods, it was similar to that of the previous quarter (11.1%).

Employment grew by 5.8%, in year-on-year terms, five tenths less than that registered in the previous

variación interanual del 4,2%, lo que supone 2,4 puntos más que en el trimestre anterior.

Por otro lado, el gasto en consumo final de las Administraciones Públicas experimentó una tasa de crecimiento del 0,4%, con un descenso de 3,1 puntos respecto al registrado en el trimestre precedente.

En cuanto a la demanda externa, Las exportaciones de bienes y servicios presentaron una variación del 17,9% respecto al cuarto trimestre de 2020, lo que supone 1,8 puntos más que en el trimestre anterior. Esta aceleración se produce por un incremento en las tasas interanuales de las exportaciones de servicios (del 51,3% al 81,6%) compensada en parte con la variación de las exportaciones de bienes (del 7,3% al 1,2%), según datos publicados por el INE.

En cuanto a la variación de las importaciones de bienes, fue similar a la del trimestre anterior (11,1%).

El empleo creció un 5,8%, en términos interanuales, cinco décimas menos que el registrado en el trimestre precedente,

quarter, which represents an increase of more than one million full-time equivalent jobs in one year, however, the number of hours actually worked fell six tenths, to 2.7%.

Regarding the annual evolution of consumer prices, the annual CPI variation rate of December stood at 6.5%, the highest level since May 1992.

The greatest positive influences on this evolution of the annual rate occurred in: Housing, with a variation rate of 23.3%, due to the increase in the price of electricity; Food and non-alcoholic beverages, whose rate stood at 5.0%; and Hotels, cafes and restaurants which variation increased to 3.1%.

Transport stands out among the negative contribution, and Leisure and culture is also included.

The annual variation rate of core inflation (general index excluding non-processed food and energy products) increased four tenths, to

lo que supone un incremento de más de un millón de empleos equivalentes a tiempo completo en un año, sin embargo, el número de horas efectivamente trabajadas descendió seis décimas, hasta el 2,7%.

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 el 6,5%, el nivel más alto desde mayo de 1992.

Las mayores influencias positivas en esta evolución de la tasa anual se produjeron en: Vivienda, con una variación del 23,3%, debida al aumento del precio de la electricidad; Alimentos y bebidas no alcohólicas, que situaron su tasa de variación en el 5,0%; y los Hoteles, cafés y restaurantes, que aumentaron su variación hasta el 3,1%.

En cuanto a la variación negativa destaca el Transporte, y también se encuentra el Ocio y cultura.

La tasa de variación anual de la inflación subyacente (índice general sin alimentos no elaborados ni productos energéticos) aumentó cuatro décimas,

2.1%.

In December, the annual variation rate of the Harmonized Index of Consumer Prices (HICP) stood at 6.6%, more than one point above that registered the previous month.

Regarding the growth forecasts for the Spanish economy, the International Monetary Fund, in the last World Economic outlook published in April 2022 estimated a growth for Spain of 4.8% in 2022, and 3.3 % in 2023. The estimates of the Spanish Government, however, are 4.3% for 2022 and 3.5% for 2023.

According to the Ministry of Industry, Commerce and Tourism, Spanish exports of goods increased by 21.2% in 2021 compared to 2020, reaching 316,609 million euros, and grew by 9.1% compared to 2019, exceeding pre-pandemic levels. All sectors contributed positively to the increase in exports.

On the other hand, imports reached 342,787 million euros in 2021,

hasta el 2,1%.

En el mes de diciembre la tasa de variación anual del Índice de Precios al Consumo Armonizado (IPCA) se situó en el 6,6%, más de un punto por encima de la registrada el 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 2022, estimaba un crecimiento para España del 4,8% en 2022, y del 3,3% en 2023. Las estimaciones del Gobierno español, sin embargo, son del 4,3% para 2022 y del 3,5% para 2023.

Según el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, las exportaciones españolas de mercancías crecieron en 2021 un 21,2% respecto a 2020, alcanzando los 316.609 millones de euros, y aumentaron un 9,1% respecto a 2019, superando los niveles previos a la pandemia. Todos los sectores contribuyeron de forma positiva al aumento de las exportaciones.

Por otro lado, las importaciones alcanzaron en 2021 los 342.787

which represents a year-on-year growth of 24.8% compared to 2020, and an increase of 6.4% compared to 2019.

The growth of Spanish exports was higher than that registered in the EU and in the euro area, (17.1% in both cases).

In 2021, the recovery of Spanish exports has been faster with our European partners; exports to the EU-27 reached 61.8% of the total exports, with an above-average growth of 23.8%. The countries with more contribution to this growth were France, Belgium, Italy and Portugal.

Exports to non-EU destinations increased by 17.3% year-on-year in this period, accounting for 38.2% of the total exports, with an increase in exports mainly to Latin America, North America, and Africa.

millones de euros, lo que supone un crecimiento interanual del 24,8% respecto a 2020, y un aumento del 6,4% respecto a 2019.

El crecimiento de las exportaciones españolas fue superior al registrado en la UE y en la zona euro, (17,1% en ambos casos).

En 2021, la recuperación de las exportaciones españolas ha sido más rápida con nuestros socios europeos; las exportaciones a la UE-27 alcanzaron el 61,8% del total, con un crecimiento por encima de la media del 23,8%. Los países que más contribuyeron a este crecimiento fueron Francia, Bélgica, Italia y Portugal.

Las exportaciones a destinos extra-comunitarios aumentaron un 17,3% interanual en este periodo, y suponen el 38,2% del total, con un aumento de las exportaciones principalmente a América Latina, América del Norte, y África.

SHIPPING INDUSTRY

According to Eurostat data, in the second half of 2021 some 853

INDUSTRIA MARÍTIMA

Según datos de Eurostat, en el segundo semestre de 2021 se movieron en los

million GT were moved in the main ports of the EU, an increase of 7,5% compared to the same quarter of 2020. This growth shows a partial recovery of maritime transport that had plummeted due to the COVID-19 pandemic and the subsequent restrictions put in place in the EU and worldwide.

Regarding the overall annual change, there was a decrease of 1.7% in EU port activity in terms of gross weight of goods handled compared to the previous period.

For the year as a whole, the inward movements of goods decreased by 3.1%, while outward movements slightly grew by 0.4%.

The Netherlands, Spain and Italy were the EU countries that moved the largest volume of goods in the second quarter of 2021, handling more than 100 million tonnes of goods in their main ports.

When looking at the overall annual change, half of the Member States recorded an increase. The highest growths were observed in Malta

principales puertos de la UE unos 853 millones de GT, un aumento del 7,5% respecto al mismo trimestre de 2020. Este crecimiento muestra una recuperación parcial del transporte marítimo que se había desplomado debido a la pandemia de COVID-19 y por las restricciones posteriores establecidas en la UE y en todo el mundo.

En cuanto a la variación anual general se produjo una disminución del 1,7% en la actividad portuaria de la UE en términos de peso bruto de las mercancías manipuladas, frente al período anterior.

En el conjunto del año, las entradas de mercancías disminuyeron un 3,1%, mientras que las salidas crecieron ligeramente, un 0,4 %.

Los Países Bajos, España e Italia fueron los países de la UE que movieron mayor volumen de mercancías en el segundo trimestre de 2021, manejando más de 100 millones de toneladas de mercancías en sus principales puertos.

Si observamos la variación anual general, la mitad de los Estados miembros registraron un aumento. Los mayores crecimientos se observaron en

(+27.4%) and Croatia (+11.7 %). The largest drops were recorded by Latvia (-19.4%), followed by Bulgaria (-18.4%) and Finland (-13.4%). The candidate country Montenegro also reported a substantial decrease by 13.2 %.

Rotterdam continued to be the main EU port for all types of cargo, with the exception of Ro-Ro, followed by the Ports of Antwerpen, Hamburg and Amsterdam, while the Port of Algeciras was in the fifth position.

According to ISL-SSMR, as of January 1, 2022, the countries of the European continent controlled a total of 17,237 ships, (36.4% of the world total), and 842 million DWT, 40.4% of the world tonnage, (ships of 1,000 GT and over).

*The fleet controlled by the member countries of the **European Union** totalled 12,452 vessels, with 680 million DWT as of January 1, 2022. In DWT terms, more than 32% of the global merchant fleet tonnage (vessels of >1,000 GT).*

Malta (+27,4%) y Croacia (+11,7%). Las mayores caídas se registraron en Letonia (-19,4 %), seguida de Bulgaria (-18,4%) y Finlandia (-13,4%). El país candidato, Montenegro, también registró una disminución sustancial del 13,2 %.

Rotterdam continuó siendo el puerto de la UE con mayor actividad para todo tipo de carga, con la excepción de Ro-Ro, seguido de los Puertos de Amberes, Hamburgo y Ámsterdam, mientras que el Puerto de Algeciras ocupaba la quinta posición.

Según el ISL- SSMR, a 1 de enero de 2022, los países del continente europeo controlaban un total de 17.237 buques, (36,4% del total mundial), y 842 millones de TPM, el 40,4% del tonelaje mundial, (buques de 1.000 GT en adelante).

La flota controlada por los países miembros de la **Unión Europea** sumaba 12.452 buques, con 680 millones de TPM a 1 de enero de 2022. En términos de TPM supone más del 32% del tonelaje de la flota mundial (buques de >1.000 GT).

The capacity of the EU-controlled fleet is mainly made up of three types of ships, tankers (38% of DWT), bulk carriers (37%), and container ships (20%).

La capacidad de la flota controlada por la UE está compuesta principalmente por tres tipos de buques, buques tanque (38% del TPM), graneleros (37%), y portacontenedores (20%).

As for the EU-flagged fleet controlled by the shipowners of the European Union, according to ISL statistical data, as of January 1, 2022, it was made up of 6,670 vessels, with 307 million DWT, out of which more than 2,000 vessels were tanker ships, including gas tankers, totaling about 126 million DWT.

En cuanto a la flota de banderas comunitarias controlada por los armadores de la UE, según datos estadísticos del ISL, a 1 de enero de 2022 estaba compuesta por 6.670 buques, con 307 millones de TPM, de los cuales más de 2.000 buques eran buques tanque, incluidos buques gaseros, que sumaban unos 126 millones de TPM.

Greece continues controlling the world's largest merchant fleet with 413.6 million DWT, almost 20% of the world's maritime transport capacity (ships of 1,000 GT and over), operating 86% of its fleet under foreign flags. Greece has increased its tonnage by 2% compared to the previous year.

Grecia continúa controlando la mayor flota mercante del mundo, con 413,6 millones de TPM, casi un 20% de la capacidad de transporte marítimo mundial, (buques de 1.000 GT en adelante), operando el 86% de su flota en pabellones extranjeros. Grecia ha aumentado su tonelaje un 2% respecto al año anterior.

The Greek controlled fleet, with 5,129 vessels ($\geq$ 1,000 GT), is a young fleet, with an average age of 12.8 years.

La flota controlada griega, con 5.129 buques ($\geq$ 1.000 GT), es una flota joven, con una media de edad de 12,8 años.

Germany is the second EU country that controls the largest fleet with 79.2 million DWT, (-7.5% compared to the previous year), and with 91% of its fleet flying a foreign flag.

Alemania es el segundo país de la Unión Europea que más flota controla con 79,2 millones de TPM, (-7,5% respecto al año anterior), y con el 91% de su flota en pabellón extranjero.

It is followed by Italy, which controls a total of 49 million DWT, with 85% under foreign flag.

Le sigue Italia, que controla un total de 49 millones de TPM, con el 85% en pabellón extranjero.

Regarding the European flags, as of January 1, 2022, the flag of Malta is in the first position of the EU fleet, and the sixth of the world merchant fleet in DWT terms, with 1,900 vessels, and 113.64 million DWT, which represents 5.4% of the total world fleet, with a (-1.2%) variation in DWT compared to the previous year (ships of 300 GT and over).

En cuanto a las banderas europeas, a 1 de enero de 2022, la bandera de Malta ocupa la primera posición de la flota de la Unión Europea, y la sexta de la flota mundial en términos de TPM, con 1.900 buques y 113,64 millones de TPM, que supone un 5,4% del total mundial, con una variación del (-1,2%) 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 62.13 million DWT, which represents 3% of the world fleet, having decreased its tonnage capacity by 4%.

A Malta le sigue Grecia, en la octava posición del ranking mundial por banderas, con 62,13 millones de TPM, lo que representa el 3% de la flota mundial, habiendo disminuido su capacidad de tonelaje un 4%.

The flag of Cyprus is in eleventh position in the world ranking, with 847 vessels and 32.7 million DWT (-0.9%).

La bandera de Chipre se encuentra en la undécima posición mundial, con 847 buques y 32,77 millones de TPM, (-0,9%).

Denmark, with 556 vessels, has increased its tonnage by 5.1%, reaching 26.2 million DWT.

Dinamarca, con 556 buques ha aumentado su tonelaje un 5,1%, alcanzando los 26,2 millones de TPM.

Portugal, with the Madeira Registry, ranks 14th in the world ranking, with a total of 25.8 million DWT and 702 vessels, an increase of 94 ships compared to the previous year, (+13.8%) in DWT.

Portugal, con el Registro de Madeira, ocupa el puesto número 14 en el ranking mundial, con un total de 25,8 millones de TPM y 702 buques, un aumento de 94 buques respecto al año anterior, (+13.8%) en TPM.

Other EU flags such as Italy and Germany saw a decrease in their fleets, Italy (-12.4%) and Germany (-6.9%), in DWT terms.

Otras banderas de la UE como Italia y Alemania vieron decrecer sus flotas, Italia (-12,4%) y Alemania (-6,9%), en términos de TPM.

The Spanish flag is ranked 52nd in the world fleet classification, with 1.68 million DWT, according to statistical data from ISL-SSMR.

El pabellón español se sitúa en el puesto número 52 en la clasificación de la flota mundial, con 1,68 millones de TPM, según datos estadísticos de ISL-SSMR.

Outside the EU, Norway controls a total of 78 million DWT, 17 million DWT in the national flag, and 61 million DWT in foreign flags (78%).

Fuera de la UE, Noruega controla un total de 78 millones de TPM, 17 millones de TPM en bandera nacional, y 61 millones de TPM en banderas extranjeras (un 78%).

As of January 1, 2021, the United Kingdom ceased to be a member of the EU, in accordance with Brexit. The fleet controlled by the UK (including the Isle of Man and the

A partir del 1 de enero de 2021, Reino Unido dejó de ser miembro de la UE conforme al Brexit. La flota controlada por Reino Unido (que incluye Isla de Man e Islas Malvinas), contaba

Falkland Islands), as of January 1, 2022, had a total of 831 vessels ($\geq 1,000$ GT), with 42.07 million DWT, and almost 84% under a foreign flag.

*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 objective of reducing emissions to curb the effects of climate change.*

The European Commission adopted in July 2021 a set of proposals to adapt European Union policies on climate, energy, land use, transport and taxation in order to reduce net greenhouse gas emissions by at least 55 percent by 2030, compared to 1990 levels.

Among other issues, The Commission proposes to include shipping emissions for the first time in the EU Emissions Trading System (ETS), which puts a price on carbon and lowers the cap on emissions from certain economic sectors every year.

a 1 de enero de 2022 con un total de 831 buques (≥ 1.000 GT), con 42,07 millones de TPM, y casi el 84% de su tonelaje bajo pabellón extranjero.

Por otro lado, la Unión Europea se ha comprometido a lograr la neutralidad climática de aquí a 2050. **El Pacto Verde Europeo** establece iniciativas de actuación para conseguir este objetivo de reducción de emisiones para frenar los efectos del cambio climático.

La Comisión Europea adoptó en julio de 2021 un conjunto de propuestas para adaptar las políticas de la UE en materia de clima, energía, uso del suelo, transporte y fiscalidad con el fin de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% de aquí a 2030, en comparación con los niveles de 1990.

Entre otras cuestiones, la Comisión propone incluir por primera vez las emisiones del transporte marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE ("ETS"), que pone precio al carbono y reduce el límite máximo de emisiones de determinados sectores económicos cada año.

*the **FuelEU Maritime Initiative** will stimulate the adoption of sustainable maritime fuels and zero-emission technologies by establishing a maximum limit on the greenhouse gas content of energy used by ships calling at European ports.*

In August, the European Commission published the third annual report on monitoring, reporting and verification of CO₂ emissions (MRV) with 2019 reported data from ships above 5,000 GT.

The report states that maritime transport represents between 3% and 4% of the total CO₂ emissions in the EU. The 12,117 monitored ships emitted in 2019 over 144.6 million Tons of CO₂. Container ships represented the largest share of total emissions (30%).

*As far as **Spain** is concerned, the ports of general interest of the State, moved during the year 2021, a total of 544.5 million tonnes of goods (including fishing, supplies*

La iniciativa relativa a los combustibles del transporte marítimo (**FuelEU**) estimulará la adopción de combustibles marítimos sostenibles y tecnologías de cero emisiones estableciendo un límite máximo de contenido de GEI en la energía utilizada por los buques que hagan escala en puertos europeos.

La Comisión Europea publicó en el mes de agosto el tercer informe anual de monitorización, reporte y verificación de las emisiones de CO₂, (MRV) que recoge los datos correspondientes al año 2019 de los buques de más de 5.000 GT.

El informe recoge que el transporte marítimo representa entre el 3% y el 4% del total de las emisiones de CO₂ de la UE. Los 12.117 buques monitorizados emitieron durante 2019 más de 144,6 millones de Toneladas de CO₂. Los buques portacontenedores representaron la mayor parte de las emisiones totales (30%).

En cuanto a **España**, los puertos de interés general del Estado, movieron durante el año 2021 un total de 544,5 millones de toneladas de mercancías (incluyendo pesca, avituallamiento y

and inland traffic), an increase of 5.6% compared to 2020. These provisional data for the fiscal year 2021 published by 'Puertos del Estado' have led to the recovery of most of the port traffic, standing at 19.9 million tonnes of the historical maximum reached in 2019 with 564.5 million tonnes.

General cargo, with 276.2 million tonnes, grew by 5.6% compared to the previous year. Within this group, conventional general cargo increased by 14.7% thanks to the growth in the movement of machinery, construction materials and steel products. However, containerized general cargo, which represents 72% of all general cargo moved grew by 2.4%.

Liquid bulk, the second largest group with 170.9 million tonnes, increased by 2.3% compared to 2020 figures, boosted by biofuels (+9.5%) and natural gas cargoes (+7%).

Solid bulk increased by 10.4%, with more than 85 million tonnes,

tráfico interior), un incremento del 5,6% respecto a 2020. Estos datos provisionales del cierre de 2021 publicados por Puertos del Estado han supuesto la recuperación de la mayor parte de los tráficos portuarios, situándose a 19,9 millones de toneladas del máximo histórico alcanzado en 2019 con 564,5 millones de toneladas.

La mercancía general, con 276,2 millones de toneladas, creció un 5,6% respecto al año anterior. Dentro de este grupo, la mercancía general convencional creció un 14,7% gracias al aumento en el movimiento de maquinaria, materiales de construcción y productos siderúrgicos. Sin embargo, la mercancía general en contenedores, que supone el 72% de toda la mercancía general movida creció un 2,4%.

Los graneles líquidos, el segundo grupo más numeroso con 170,9 millones de toneladas, crecieron un 2,3% respecto a 2020, impulsados por los biocombustibles (+9,5%) y el gas natural (+7%).

Los graneles sólidos crecieron el 10,4%, con más de 85 millones de

being the group with a highest growth despite the decrease in coal traffic (-14.4%) that has been occurring in recent years due to the process of decarbonisation that is being developed at European level. This decrease has been offset by the increase in the traffic of products such as iron ore (+52.6%), other non-metallic minerals (+30.5%) or cement and clinker (+19.2%).

Container traffic, calculated in TEUs (Twenty-foot Equivalent Units) has reached a historical maximum in Spanish ports with more than 17.7 million TEUs, which has meant an increase of 5.5% compared to 2020. According to 'Puertos del Estado', this increase highlights the good behavior of Spanish ports during the recent crisis due to the collapse of some Asian and American ports, and evidences the status achieved by Spain as the main hub in southern Europe, being the first European country in container traffic.

Passenger traffic continues to

toneladas, siendo el grupo que más creció a pesar del descenso del tráfico de carbón (-14,4%) que viene produciéndose en los últimos años con motivo del proceso de descarbonización que se está desarrollando a nivel europeo. Este descenso se ha visto compensado con el incremento del tráfico de productos como el mineral de hierro (+52,6%), otros minerales no metálicos (+30,5%) o el cemento y el clínker (+19,2%).

El tráfico de contenedores, calculado en TEUs (contenedores de 20 pies) ha marcado un máximo histórico en los puertos españoles con más de 17,7 millones de TEUs, lo cual ha supuesto un incremento del 5,5% respecto a 2020. Según Puertos del Estado, este aumento pone de manifiesto el buen comportamiento de los puertos españoles durante la reciente crisis con motivo del colapso de algunos puertos asiáticos y americanos, y evidencia el estatus alcanzado por España como principal “hub” del sur de Europa, siendo el primer país europeo en tráfico de contenedores.

El tráfico de pasajeros continúa

recover slowly, reaching 17.9 million passengers, which represents an increase of 34.7% compared to 2020, still far from the 37.6 million reached in 2019, due to the fact that during 2021 some of the restrictions imposed during the pandemic still continued.

Regarding the number of ships that transited through Spanish ports, it reached 138,791 units, nearly a 18% increase compared to 2020, and close to 13% increase in terms of GT, with 2,001 million GT.

The Port of Algeciras continues in first position in terms of tonnes moved, with 105 million tonnes (-2.12%), followed by Valencia with 85.4 million (+5.6%), and Barcelona in third position with 66.4 million (+11.6%). It is followed by the ports of Cartagena, Bilbao and Tarragona, all of them with just over 31 million tonnes. The Port of Bilbao ended the year with 31.3 million tonnes, an increase of 5.6%, still far from pre-covid levels.

*As far as the **Spanish fleet** is concerned, according to Anave*

recuperándose lentamente, alcanzando los 17,9 millones de pasajeros, lo que supone un incremento del 34,7% respecto a 2020, aún lejos de los 37,6 millones alcanzados en 2019, debido a que durante 2021 han continuado algunas de las restricciones impuestas durante la pandemia.

En cuanto al número de buques que transitaron por los puertos españoles, alcanzó las 138.791 unidades, un aumento de casi el 18% respecto a 2020, y cerca del 13% en cuanto a GT, con 2.001 millones de GT.

El Puerto de Algeciras continúa en primer lugar en cuanto a toneladas movidas, con 105 millones de toneladas (-2,12%), seguido de Valencia con 85,4 millones (+5,6%), y Barcelona en tercera posición con 66,4 millones (+11,6%). Le siguen los puertos de Cartagena, Bilbao y Tarragona, todos ellos con algo más de 31 millones de toneladas. El Puerto de Bilbao finalizó el año con 31,3 millones de toneladas, un aumento del 5,6% aún lejos de los niveles precovid.

Por lo que a la **flota española** se refiere, según fuentes de Anave, a 1 de

sources, as of January 1, 2022, Spanish shipowners controlled 214 merchant vessels, with 5.06 million GT and 4.92 million DWT. It is the third consecutive year that the fleet has remained above 5 million GT.

During 2021, 19 vessels were incorporated into the controlled fleet, 4 of them newly built, and 20 units left the controlled fleet, which represents a slight decrease of 0.6% in GT and 1.6% in DWT.

Regarding the type of ships that make up the controlled fleet, the segment with the largest number of ships is that of passenger ships with 81 units. The segment with the highest tonnage corresponds to gas carriers, which represent 45% of the total GTs. In tonnage terms, it is followed by passenger ships with 18% and oil tankers with 14%.

The tonnage registered under a foreign flag (52.4%), exceeded for the fourth consecutive year that registered in the Special Register of the Canary Islands (47.6%).

The fleet under the Special Registry

enero de 2022 los armadores españoles controlaban 214 buques mercantes, con 5,06 millones de GT y 4,92 millones de TPM. Es el tercer año consecutivo que la flota se mantiene por encima de los 5 millones de GT.

Durante 2021 se incorporaron a la flota controlada 19 buques, 4 de ellos de nueva construcción, y se dieron de baja 20 buques, lo que supone un ligero descenso del 0,6% en GT y del 1,6% en TPM.

En cuanto al tipo de buques que conforman la flota controlada, el segmento con mayor número de buques es el de buques de pasaje con 81 unidades. El segmento con mayor tonelaje corresponde al de buques gaseros que representa el 45% del total de GTs. En cuanto a tonelaje le siguen los buques de pasaje con un 18% y los buques petroleros con un 14%.

El tonelaje inscrito bajo pabellón extranjero (52,4%), superó por cuarto año consecutivo al abanderado en el Registro Especial de Canarias (47,6%).

La flota abanderada en el Registro

of the Canary Islands increased by 4 units, reaching 113 vessels, with 2.4 million GT, and 1.7 million DWT, which represents an increase of 2.3% in GT terms, and a decrease of 0.7% in DWT terms compared with the previous year.

The fleet operated under foreign flags amounts to 101 vessels (5 units less), with 2.7 million GT and 3.3 million DWT, a decrease of 3% in GT and 2.1% in DWT terms.

As of January 1, 2022, 52.8% of the vessels and 47.6% of the tonnage of the controlled fleet were registered in the REC. The rest of the vessels registered in foreign flags mainly correspond to the registries of Cyprus, Madeira and Malta.

The average age of the fleet controlled by Spanish shipowners is 16.6 years as of January 1, 2022, with oil tankers being the youngest segment, with an average of 10.3 years, followed by gas carriers (10.6) and bulk carriers (11.6).

Especial de Canarias aumentó en 4 unidades alcanzando los 113 buques, con 2,4 millones de GT, y 1,7 millones de TPM, lo que supone un aumento del 2,3% en términos de GT, y un descenso del 0,7% en términos de TPM respecto al año anterior.

La flota operada bajo pabellones extranjeros asciende a 101 buques (5 unidades menos), con 2,7 millones de GT y 3,3 millones de TPM un descenso del 3% en GT y 2,1% en TPM.

A 1 de enero de 2022 el 52,8% de los buques y el 47,6% del tonelaje de la flota controlada estaba inscrito en el REC. El resto de los buques inscritos en pabellones extranjeros corresponden principalmente a los registros de Chipre, Madeira y Malta.

La edad media de la flota controlada por los armadores españoles es de 16,6 años a 1 de enero de 2022, siendo los buques petroleros el segmento más joven, con una media de 10,3 años, seguido de los buques gaseros (10,6) y graneleros (11,6).

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

ECONOMY

According to estimates made by EUSTAT, the Gross Domestic Product (GDP) of the Basque Country registered a growth of 5.6% in 2021 as a whole, and 49,120 net jobs, measured in full-time equivalent jobs, were created, 5.5% more than in 2020.

By provinces, it is estimated that the GDP recovery in Álava has been 6.1%, in Gipuzkoa 5.7% and in Bizkaia 5.3%. This places the growth in the Basque Country, in 2021 as a whole, six tenths above that of Spain and four tenths above that of the European Union.

In the fourth quarter of 2021, the GDP of the Basque Country registered an increase of 4.7% compared to the same quarter of the previous year.

ECONOMÍA

Según estimaciones elaboradas por el EUSTAT, el Producto Interior Bruto (PIB) de la C.A. de Euskadi ha registrado un crecimiento del 5,6% en el conjunto del año 2021, y se han creado 49.120 empleos netos, medidos en puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, un 5,5% más que en 2020.

Por territorios históricos, se estima que la recuperación del PIB en Álava ha sido del 6,1%, en Gipuzkoa del 5,7% y en Bizkaia del 5,3%. Esto sitúa el crecimiento de la C.A. de Euskadi, en el conjunto del año 2021, seis décimas por encima del de España y cuatro por encima del de la Unión Europea.

En el cuarto trimestre de 2021, el PIB de la Comunidad Autónoma de Euskadi registró un crecimiento del 4,7% con respecto al mismo trimestre del año anterior.



In terms of supply, all sectors have registered positive year-on-year increases, both in the fourth quarter of the year and in 2021 as a whole.

The Primary sector has registered a growth in value added in real terms of 1.8% for the year as a whole, the industry sector 8.5% higher than in 2020, and the manufacturing industry had a growth of 9.2%. The growth of the construction sector has been more moderate, with a growth of 2.4% throughout the year 2021.

The Services sector performance varied according to the branches. The Trade, Hospitality and Transport branch saw a growth of 8.9% in 2021. The average increase for 2021 overall in the Public administration, education, health and social services branch stood at 2.5%, and with respect to the activities included in the Rest of services branch, a growth of 4.1% has been estimated.

From the point of view of Demand, the performance of Internal

Desde el punto de vista de la oferta, todos los sectores han registrado incrementos interanuales positivos, tanto en el cuarto trimestre del año como en el conjunto del año 2021.

El sector Primario ha registrado en el conjunto del año un crecimiento del valor añadido en términos reales del 1,8%, la industria un 8,5% superior al año 2020, y la industria manufacturera un crecimiento del 9,2%. El crecimiento del sector de la construcción ha sido más moderado, con un crecimiento del 2,4% a lo largo del año 2021.

El sector Servicios se ha comportado de forma desigual según las ramas. La rama de Comercio, hostelería y transporte presenta un crecimiento del 8,9% en 2021. El incremento medio del conjunto del año 2021 en la rama de Administración pública, educación, sanidad y servicios sociales se ha situado en un 2,5%, y en las actividades englobadas en la rama de otros servicios, se ha estimado un crecimiento del 4,1%.

Desde el punto de vista de la Demanda, el comportamiento de la Demanda

Demand has been less positive than that of GDP, both in the last quarter of the year, with a growth of 3.1%, and with an increase of 5.1% in 2021 as a whole.

Interna ha sido menos positivo que el del PIB, tanto en el último trimestre del año, con un crecimiento de un 3,1%, como en el conjunto del año 2021, con un aumento del 5,1%.

In the year as a whole, Private Consumption was 5.3% higher than in 2020, while Public Administration Consumption increased by 3%.

En el conjunto del año, el Consumo privado ha sido un 5,3% superior al de 2020, mientras que el Consumo de las Administraciones Públicas aumentó un 3%.

On the other hand, Investment increased by 6.3% in 2021.

Por otro lado, La inversión aumentó en 2021 un 6,3%.

In 2021 as a whole, exports of goods from the Basque Country reached 25,665 million euros, which represents an increase of 23% compared to 2020, according to Eustat data.

En el conjunto del año 2021, las exportaciones vascas alcanzaron los 25.665 millones de euros, lo que representa un aumento del 23% respecto a 2020, según datos del Eustat.

Foreign trade in the Basque Country generated a positive balance of 4,605.5 million euros during 2021. By province, Bizkaia led export activity with a year-on-year increase of 31.2%, reaching €10,205 million. In Álava the rise was 19.4% (€7,340.5 million) and in Gipuzkoa it was 17.1% (€8,120 million).

El comercio exterior de la C.A. de Euskadi generó un saldo positivo de 4.605,5 millones de euros durante 2021. Por territorios, Bizkaia lideró la actividad exportadora con un incremento interanual del 31,2%, alcanzando los 10.205 mills. de euros. En Álava el aumento fue del 19,4% (7.340,5 mills. de euros) y en Gipuzkoa del 17,1% (8.120 mills. de euros).

Regarding imports, Bizkaia had an increase of 41.9% and imported goods to the value of 11,879.6 million euros. Gipuzkoa imports increased by 29.3%, and Álava imports grew by 21.3%.

En cuanto a las importaciones, Bizkaia tuvo un incremento del 41,9% e importó bienes por valor de 11.879,6 millones de euros. Las importaciones de Gipuzkoa aumentaron un 29,3%, y las de Álava un 21,3%.

The products which most contributed to the growth in exports were non-energy products with a year-on-year increase of 4,387.1 million (22%), while energy products also recorded 413.8 million more than the previous year (43.5%).

Los productos que más contribuyeron al crecimiento de las exportaciones fueron los productos no energéticos con 4.387,1 millones de incremento interanual (22%), mientras que los productos energéticos también registraron 413,8 millones más que el año anterior (43,5%).

As for the destination countries for Basque exports during 2021, France is in the first place with 16.1% of the total exported (4,120 million euros), which has managed to surpass Germany, which now is in the second position with 15.9% and 4,092 million.

En cuanto a los países de destino de las exportaciones vascas durante 2021, en primer lugar, figura Francia con un 16,1% del total exportado (4.120 millones de euros), que ha conseguido superar a Alemania que ahora ocupa la segunda posición con el 15,9% y 4.092 millones.

Following these two countries are the UK (1,695 million and 6.6% of the total), United States (1,592 million, 6.2%) and Belgium (1,362 million, 5.3%). These five countries account for half of the Basque exports with 12,861 million euros.

Tras estos dos países se posicionan Reino Unido (1.695 millones, 6,6% del total), Estados Unidos (1.592 millones, 6,2%) y Bélgica (1.362 millones, 5,3%). Estos cinco países aglutinan la mitad de las exportaciones de Euskadi con 12.861 millones de euros.

Regarding the most important activity branches by export volume in 2021, iron and steel products stands out with an increase of 50.2% compared to the previous year, reaching 2,858.8 million.

There was also considerable growth in the export of Coke plants and oil refining (44.9%), non-ferrous metals (41.8%), Electrical material and equipment (21.7%), Rubber products (18.3%) and, especially Shipbuilding (239.5%).

The branch of products related to the manufacture of motor vehicles (5,543.7 million and 21.6% of the total) registered an accumulated growth of 15.6%, consolidating its hegemony in the export ranking.

Regarding imports, the increase in purchases of refined petroleum oils stands out (111.9%), which accounted for 977.7 million euros and 2,004,539 tonnes.

Iron or steel smelting scrap also grew notably (93.3%). The growth of monetary imports of petroleum gas and other hydrocarbon gases

En cuanto a las ramas de actividad más importantes por su volumen exportador en 2021, destaca la siderurgia con un incremento del 50,2% respecto al año anterior, alcanzando los 2.858,8 millones.

También hubo un crecimiento considerable en la exportación de Coquerías y refino de petróleo (44,9 %), Metales no ferrosos (41,8%), Material y equipo eléctrico (21,7%), Productos de caucho (18,3%) y, especialmente la Construcción naval (239,5%).

La rama de los productos relacionados con la fabricación de vehículos de motor (5.543,7 millones y 21,6% del total) registra un crecimiento acumulado del 15,6%, consolidando su hegemonía en el ranking exportador.

En cuanto a las importaciones, destaca el incremento de las compras de aceites refinados de petróleo (111,9%) que han supuesto 977,7 millones de euros y 2.004.539 de toneladas.

La chatarra de fundición, hierro o acero también creció notablemente (93,3%). También es relevante el crecimiento monetario de las importaciones del gas

is also relevant, with an increase of 40.8%, although in terms of volume it decreased by 25.1%, falling from 1.37 million tonnes to one million.

OUR SHIPPING COMPANIES

As of December 31, 2021, the Basque Shipowners Association was composed of 11 companies, owners and / or managers of 83 merchant ships, tugboats and port inner traffic vessels, with a total of 889,361 GT and 1,517,289 DWT.

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

The average age of the fleet registered in ANAVAS continues to be about 12 years, lower than the average age of the world merchant fleet (15.8 years), mainly due to the tanker vessels built in recent years.

de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos, con un aumento del 40,8%, aunque en volumen descendió un 25,1%, pasando de 1,37 millones de toneladas a un millón.

NUESTRAS NAVIERAS

A 31 de diciembre de 2021, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 83 buques mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 889.361 GT y 1.517.289 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 continúa situándose alrededor de los 12 años, inferior a la edad media de la flota mercante mundial (15,8 años), debido principalmente a los buques tanque construidos en los últimos años.



By flags, and excluding inland port towing and offshore fleet, 28% of the associated vessels are registered under the Special Register of the Canary Islands, 16% in Isle of Man registry, 15% in Malta, 15% in the International Shipping Register of Madeira, and the rest of the fleet in other registers.

In March 2021 our associate Lauritzen Kosan joined Epic Gas to become BW Epic Kosan.

In 2021, the following vessels left the Association: the tugboat "Ibaizabal Cuatro", of the Ibaizabal Group, and two bulk carriers of Naviera Murueta, "Laga" and "Laida", with no entries being registered in the ANAVAS fleet this year.

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. Since the

Por banderas, y excluyendo la flota de remolcadores de tráfico interior y de altura, el 28% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (REC), el 16% en Isla de Man, un 15% en el Registro de Malta, el 15% en el Registro Internacional de buques de Madeira, y el resto de la flota se halla inscrita en otros registros.

En marzo de 2021 nuestra asociada Lauritzen Kosan se fusionó con Epic Gas creando BW Epic Kosan.

En 2021 se produjeron en la Asociación las siguientes bajas de buques: el remolcador "Ibaizabal Cuatro", del Grupo Ibaizabal, y dos de los buques bulkcarriers de Naviera Murueta, "Laga" y "Laida", no registrándose ningún alta en la flota de ANAVAS este año.

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. Desde el inicio de

beginning of this program, more than 2,400 enrolments have been carried out.

este programa se han llevado a cabo más de 2.400 embarques.



PORT ACTIVITY

The Port of Bilbao moved a total of 31.2 million tonnes in 2021, which represents an increase by 5.5% in the traffic of goods. Despite this recovery, which occurred especially in the last months of the year, it is still below 2019 levels.

Liquid bulk (17.7 million tonnes) decreased by 2.0% compared to 2020, affected by the decrease in liquefied natural gas traffic, and the lower production of the Petronor refinery during the greater part of the year, and which recovered again in the last quarter. Liquid bulks represent 57% of the total traffic.

Solid bulks experienced a better behaviour with an increase of 27% (4.6 million tonnes).

General goods increased by 13.5% (8.8 million tonnes). Conventional general cargo grew by 23%, while containerized cargo increased by 9% compared to the previous year.

ACTIVIDAD PORTUARIA

El Puerto de Bilbao, movió en 2021 un total de 31,2 millones de toneladas, lo que supone un incremento en el tráfico de mercancías del 5,5%. A pesar de esta recuperación que se produjo sobre todo en la recta final del año se sitúa aún por debajo de los niveles de 2019.

Los graneles líquidos (17,7 millones de toneladas), descendieron un 2% respecto a 2020, afectados por la disminución del tráfico del gas natural licuado, y la menor producción de la refinería de Petronor durante la mayor parte del año, que volvió a recuperarse en el último trimestre. Los graneles líquidos representan el 57% del tráfico total.

Los graneles sólidos experimentaron un mejor comportamiento con un aumento del 27% (4,6 millones de toneladas).

La mercancía general aumentó un 13,5% (8,8 millones de toneladas). La mercancía general convencional creció un 23%, mientras que la mercancía en contenedores aumentó un 9% respecto al año anterior.

Container traffic in 2021 was 538,918 TEUs, an increase of 11% over 2020.

El tráfico de contenedores en 2021 fue de 538.918 TEUs, un aumento del 11% respecto a 2020.

On the other hand, passenger traffic has shown a recovery with an increase of 62%, reaching the figure of 73,853 passengers.

Por otro lado, el tráfico de pasajeros ha mostrado una recuperación con un aumento del 62%, alcanzando la cifra de 73.853 pasajeros.

As for the number of ships that called at the Port of Bilbao during 2021, it was 2,669 units, 331 units over the previous year.

Respecto al número de buques que atracaron en el Puerto de Bilbao durante 2021, fue de 2.669 unidades, 331 unidades más que el año anterior.

As for the main markets, traffic with Russia has experienced an increase of 54%, due to imports of crude oil and diesel.

En cuanto a los principales mercados, el tráfico con Rusia ha experimentado un aumento del 54%, debido a las importaciones de crudo y gasoil.

On the other hand, Bilbao continues to be the first Spanish port in terms of traffic with the United Kingdom and Ireland. Traffic with the UK increased by 4.5%, with more than 2.8 million tonnes, and traffic with Ireland increased by 47%, reaching 830,000 tonnes.

Por otro lado, Bilbao continúa siendo el primer puerto español en tráficos con el Reino Unido e Irlanda. Los tráficos con Reino Unido se incrementaron un 4,5%, situándose en más de 2,8 millones de toneladas, y el tráfico con Irlanda aumento un 47%, alcanzando las 830.000 toneladas.

At the end of the year, the Port of Bilbao completed the urbanization of most of the area of the first phase of the Central Quay, which

A finales de año, el Puerto de Bilbao finalizó la urbanización de la mayor parte de la superficie de la primera fase del Espigón Central, que le permite

allows 203,000 square meters of land newly available for logistical and industrial uses.

This dock has a total of 1,120 meters long berthing line and 362,000 square meters of surface area. The total investment has been Eur 112 million, partly financed by the European Commission (20%).

It is planned that at the beginning of 2023, a further 50,000 m² will be added, after the completion of the extension of the AZ1 Quay, that will be followed by the construction of the second phase of the Central Quay, initially scheduled for 2024.

*The **Port of Pasaia** moved a total of 3.5 million tonnes in 2021, compared to 3.04 million tonnes last year, an increase of more than 16%, driven by the steel products traffic.*

By type of goods (including loading, unloading, transit and transfers), according to data provided by 'Puertos del Estado', general cargo, including steel products, increased by 20.44% reaching 2.39

contar con 203.000 metros cuadrados de superficie de nueva disponibilidad para usos logísticos e industriales.

Este muelle cuenta en total con 1.120 metros de línea de atraque y 362.000 metros cuadrados de superficie. La inversión total ha sido de 112 millones de euros, financiada en parte por la Comisión Europea (20%).

Está previsto que a comienzos de 2023 se añadan otros 50.000 metros cuadrados, tras la finalización de la ampliación del muelle AZ1, a los que seguirán la construcción de la segunda fase del Espigón Central, en principio prevista para 2024.

El **Puerto de Pasaia** movió en 2021 un total de 3,5 millones de toneladas, frente a los 3,04 millones de toneladas el pasado año, un aumento superior al 16%, impulsado por el tráfico de productos siderúrgicos.

Por tipo de mercancías (incluyendo cargas, descargas, tránsitos y transbordos), según datos de Puertos del Estado, la mercancía general, entre la que se encuentran los productos siderúrgicos, aumentó un 20,44%

million tonnes.

Solid bulk increased by 9.45% (1.10 million tonnes), provisioning experienced a rise of 4.80%, and liquid fuel supplies increased by 7.08% in terms of tonnes moved.

Fresh fish traffic suffered a drop of 8%, and the traffic of vehicles in the merchandise regime was reduced by 11.39%, with 209,454 units, affected by the decrease in the manufacture of automobiles due to the lack of microchips.

During 2021 there was no movement in container traffic at the Port of Pasaia. It is worth outstanding that in 2020 the dockworkers' strike in the Port of Bilbao favored this traffic being diverted to the Port of Pasaia.

On the other hand, the number of ships that docked at the Port of Pasaia during 2021 was 967, an increase of 14.30%, which highlights the good evolution of this port.

Regarding the autonomous ports of

alcanzando 2,39 millones de toneladas.

Los graneles sólidos aumentaron un 9,45% (1,10 millones de toneladas), el avituallamiento experimentó una subida del 4,80%, y el avituallamiento de combustibles líquidos aumentó un 7,08% en toneladas movidas.

El transporte de pesca sufrió una caída del 8%, y el tráfico de vehículos en régimen de mercancía se redujo un 11,39%, con 209.454 unidades, afectado por el descenso en la fabricación de automóviles por la falta de microchips.

Durante 2021 no se produjo ningún movimiento en el tráfico de contenedores en el Puerto de Pasaia. Hay que recordar que en 2020 la huelga de la estiba en el Puerto de Bilbao favoreció que este tráfico fuera desviado al Puerto de Pasaia.

Por otro lado, el número de buques que atracaron en el Puerto de Pasaia durante 2021 fue de 967, un aumento del 14,30%, lo que pone de relieve la buena evolución de este enclave.

En lo referente a los puertos

the Basque Country, the **Port of Bermeo** moved in 2021 a total of 221,761 tonnes. 120,837 tonnes corresponded to iron and steel products, 35,406 tonnes to non-metallic minerals, 16,915 tonnes to building materials (pladur), and 48,599 tonnes to other goods, out of which wood and cork registered 39,140 tonnes, and pulp and paper recorded a total of 9,459 tonnes.

The number of vessels that entered the port of Bermeo in 2021 was 85 units, with a total of 237,234 GT.

Regarding the **shipbuilding activity** in the Basque Country, the three shipyards (Murueta, Zamakona, and Balenciaga) maintained their activity with 7 new orders during 2021, closing the year with 15 ships in the orderbook, the third part of the total state orders.

New orders totalled 24,244 GT; 46,222 CGT, and the total orderbook as of December 31, 2021 (56,318 GT; 107,545 CGT).

Basque shipyards are mainly characterized by their high

autónomicos, el **Puerto de Bermeo** movió en 2021 un total de 221.761 toneladas. 120.837 toneladas correspondían a productos sidero-metalúrgicos, 35.406 toneladas a minerales no metálicos, 16.915 toneladas a materiales de construcción (pladur), y 48.599 toneladas a otras mercancías, de las cuales, maderas y corcho sumaban 39.140 toneladas, y papel y pasta 9.459 toneladas.

El número de buques que entraron en el puerto de Bermeo en 2021 fue de 85 unidades, con un total 237.234 GT.

En cuanto a la actividad de la **construcción naval** en el País Vasco, los tres astilleros vascos (Murueta, Zamakona), y Balenciaga) mantuvieron su actividad con 7 nuevos contratos durante 2021, cerrando el año con 15 buques en cartera, la tercera parte de la cartera de pedidos a nivel estatal.

Los nuevos pedidos totalizaban 24.244 GT; 46.222 CGT, y el total de la cartera de pedidos sumaba a 31 de diciembre de 2021 (56.318 GT; 107.545 CGT).

Los astilleros vascos se caracterizan, principalmente, por su alta tecnología y

technology and specialization in the construction of increasingly efficient vessels (fishing vessels, freezer tuna vessels, dredgers, tugboats, etc.).

especialización en la construcción de buques cada vez más eficientes (pesqueros, atuneros congeladores, dragas, remolcadores, etc.).



DINÁMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS



ASUNTOS ASOCIATIVOS

JUNTA GENERAL Y JUNTAS DIRECTIVAS 2021

La Asociación de Navieros Vascos celebró el día 22 de junio de 2021 la Junta Directiva y Junta General de Asociados mediante videoconferencia, debido a la situación derivada de la pandemia del COVID-19. En el transcurso de la Junta General, presidida por D. Alejandro Aznar, se presentó la Memoria 2020, que se encuentra disponible en la página web de la Asociación: www.anavas.es.

Lamentablemente hubo que postponer de nuevo el Almuerzo que habitualmente celebramos con los miembros de la Asociación y los representantes del Gobierno Vasco, a la espera de que la situación mejore.

Igualmente, debido a las medidas de prevención derivadas de la situación de emergencia sanitaria a consecuencia de la evolución de la pandemia, no pudo llevarse a cabo el tradicional Almuerzo de Navidad de la Asociación, celebrándose únicamente la reunión con los miembros de la Junta Directiva, que tuvo lugar el día 13 de diciembre en el Hotel Vincci Consulado de Bilbao, confiando en que esta situación se resuelva lo antes posible y podamos retomar estos encuentros.

GERENCIA DE LA ASOCIACIÓN

Gerencia de la Asociación durante el año 2021:

Secretario General: D. Santiago Bilbao Chopitea.

Gestión y Administración: D^a Itziar Otxoa Ortega.

D^a M^a del Carmen Martínez Moya.

NECROLÓGICAS

Queremos recordar en estas líneas a nuestros queridos “Old Fellows” de la Asociación, Jorge Irazola Ruíz, y Jorge Churruca Barrie (expresidente de Anavas 1987-1994), fallecidos en el mes de noviembre, y a Fernando Azcona Pérez, fallecido en el mes de diciembre de 2021, así como a todos cuantos formaron parte de nuestra Asociación y lamentablemente ya no se encuentran entre nosotros. Descansen en Paz.



ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN

DURANTE 2021

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 expresar nuestro agradecimiento por su continuo apoyo y consideración hacia nuestra Asociación.

La Asociación ha gestionado un año más el programa de 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 2.400 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 2021 se han llevado a cabo un total de 146 embarques, de los cuales 109 correspondieron a Alumnos/as de puente (Náutica), y 37 a Alumnos/as de máquinas, que suponen un total de 491,76 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 2021, alcanzando desde su inicio hasta la fecha un total de 2.408 embarques.

**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2021**

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
2021	109	37	146
TOTAL 1993-2021	1 . 552	856	2 . 408

UNIVERSIDAD DEL PAÍS 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.

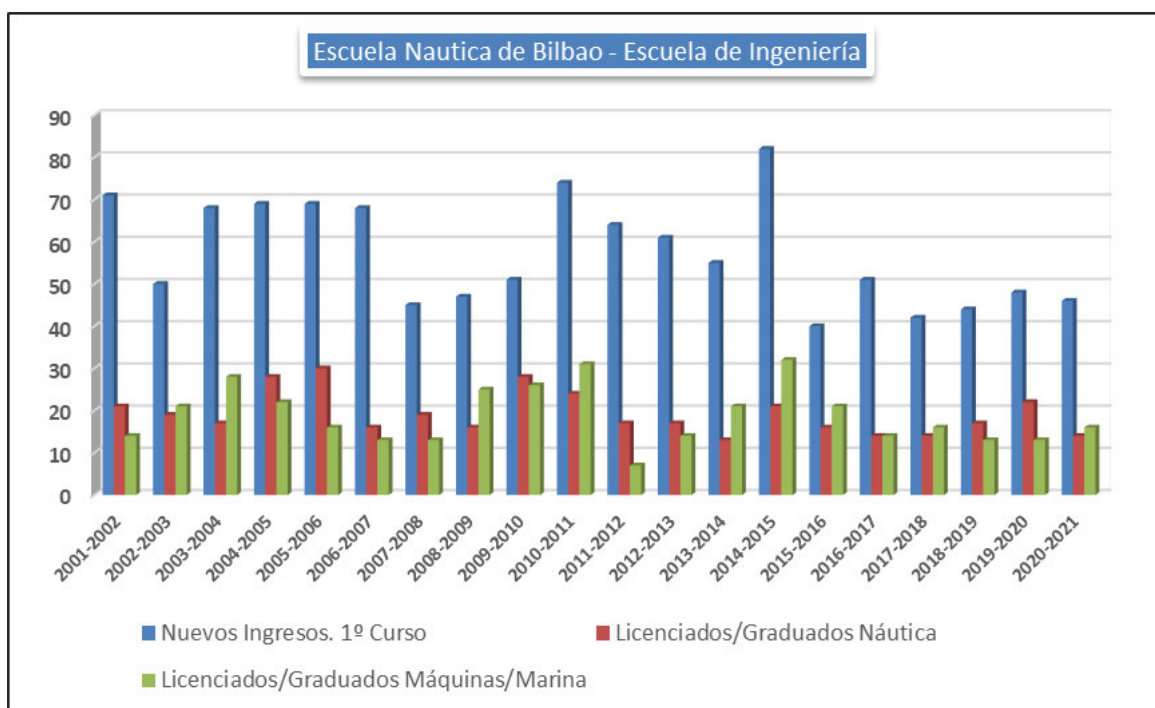
En la Escuela se imparten actualmente el Grado en Marina (anteriormente Máquinas Navales), y Grado en Náutica y Transporte Marítimo (antigua Náutica), que requieren prácticas obligatorias para la obtención de los títulos tanto académicos como profesionales.

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 2020 - 2021 un total de 46 nuevos ingresos, 38 en el Grado de Náutica y Transporte Marítimo (Puente) y 8 en el Grado de Marina (Máquinas).

En 2021 el número de Egresados/as en el Grado de Náutica fue de 14 alumnos/as y en el Grado de Marina fue de 16.



ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA

La Asociación de Navieros Vascos forma parte del Consejo Asesor de la Escuela de Administración Marítima, adscrita a la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, Departamento de Desarrollo Económico, 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. Andima Ormaetxe, 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 nuestra actividad asociativa 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 2021 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 webinars celebrados durante el año representada por su Secretario General, entre ellos, la asistencia a la Conferencia Short Sea Bilbao celebrada en el mes de noviembre en la Autoridad Portuaria de Bilbao, sobre el transporte marítimo de corta distancia.

Cabe destacar la participación de la Asociación con un stand en la zona expositiva, en la edición del “**World Maritime Week**”, que tuvo lugar en el BEC (Bilbao Exhibition Centre) los días 5 al 7 de octubre de 2021.

Este encuentro internacional engloba 5 congresos: EUROFISHING (Congreso Pesquero), FUTUREPORT (Congreso Portuario), OCEAN ENERGY CONFERENCE (Congreso de Energías Renovables Marinas), OIL & GAS CONFERENCE (Conferencia del Sector del

Petróleo y el Gas en sus dos vertientes- Upstream y Downstream), y SINAVAL (Congreso de Construcción Naval).

La edición contó un amplio programa de conferencias internacionales, encuentros B2B con armadores y astilleros nacionales e internacionales, networking y zona expositiva, donde se dieron cita las firmas más representativas de la industria y sector marítimos, donde no podía faltar la presencia de ANAVAS.

La Consejera de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, D^a Arantxa Tapia, fue la encargada de presidir el acto inaugural. Asimismo, tuvimos el honor de contar con su visita a nuestro stand, recibida por el Secretario General D. Santiago Bilbao, junto a nuestro Presidente, D. Alejandro Aznar, quien también tuvo una participación muy activa en los distintos actos y conferencias durante la celebración de este evento.

Queremos hacer un especial agradecimiento a la Dirección del certamen, que hizo posible nuestra participación en el mismo, gracias al acuerdo de colaboración firmado entre nuestra Asociación y el BEC, y agradecer asimismo las atenciones recibidas en todo momento por su equipo.

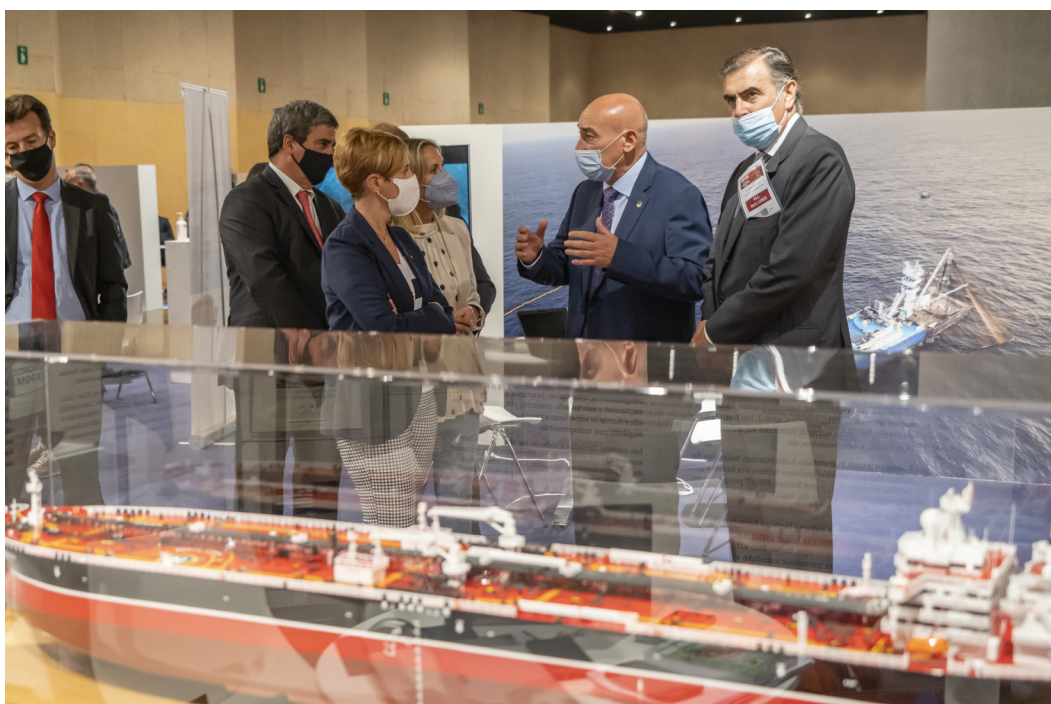
A continuación, presentamos una galería de imágenes como muestra del evento, algunas de ellas cedidas por la propia organización:



Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos



(Fotos organización WMW 2021- BEC)



(Fotos Anavas WMW 2021)

Por otro lado, en 2021 se ha retomado el programa de visitas a centros escolares para el fomento de vocaciones de las profesiones marítimas entre los estudiantes, que pusimos en marcha en 2019, y que debido a la situación de la pandemia no pudimos llevar a cabo el pasado año. Esperamos continuar y ampliar este programa que está suscitando una buena acogida e interés por parte del alumnado y de los centros de enseñanza.



En otro orden de cosas, 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 como ya hemos indicado anteriormente.



ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

RELACIÓN DE ARMADORES Y BUQUES 01.01.2022

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

ATLÁNTICO SHIPPING, S.L.

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

NAVIERA MURUETA, S.A.

<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>Anzorras</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	24.656	36.232

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

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.
--------------------	---------------	------	--------

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.
--------------------	---------------	------	--------

BW EPIC 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>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		165.717	186.495

ALBACORA, S.A.

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



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

NAVIERA GALDAR, S.A.

Izar Argia

Frigorífico
TOTAL

4.263

4.950

4.263

4.950

EMPRESAS SIN FLOTA

* AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

MIEMBROS ASOCIADOS COLABORADORES

* BULK TRADING, S.L.

11 EMPRESAS

83 BUQUES

889.361 GT

1.517.289 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
- ❖ DREWRY
- ❖ 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

