

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2022

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 2022**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2022
- 7.- **DINÁMICA DEL SECTOR**
THE SECTOR DYNAMICS
 - 7.1.- **ESCENARIO INTERNACIONAL**
INTERNATIONAL SCENE
 - 7.2.- **PANORAMA DEL MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL**
WORLD SHIPPING MARKET SCENE
 - 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 2022**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2022
- 9.- **RELACIÓN DE BUQUES POR EMPRESAS**
LIST OF SHIPS BY COMPANIES
- 10.- **FUENTES DE INFORMACIÓN**
SOURCES OF INFORMATION



SALUDO DEL PRESIDENTE

Estimados asociados:

En primer lugar, quiero dar comienzo a la introducción de esta Memoria con un afectuoso saludo a todos los miembros de la Asociación, tanto a los Asociados, como a los “Old Fellows”, así como a los que nos acompañáis en este acto de celebración de nuestra Asamblea General, y especialmente a los representantes de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco.

Aprovecho también estas líneas para dejar constancia de nuestro agradecimiento a Santiago Bilbao, que ha dejado el cargo de Secretario General tras cinco años al frente de la Asociación. Quiero destacar su gran labor y su dedicación para poner en valor los objetivos y las inquietudes de la misma, con su profesionalidad y su buena disposición durante su mandato, cumpliendo con creces su compromiso.

Asimismo, quiero dar la bienvenida a nuestro nuevo Secretario General, Patxi Garaygordobil, que ha tomado el relevo a comienzos de 2023, al que todos ya conocéis por su dilatada trayectoria profesional en el Sector y en la propia Asociación, deseándole los mayores éxitos en esta nueva etapa.

En cuanto a lo acontecido durante el año 2022, que se recoge más detalladamente en esta Memoria, tras la pandemia y la invasión rusa de Ucrania, la economía mundial continuó recuperándose a lo largo de 2022. Los precios de las materias primas que aumentaron tras el inicio de la guerra se han ido moderando, pero la guerra y las tensiones geopolíticas continúan.

La economía china fue recuperándose, con el consecuente alivio en las cadenas de suministro, y algunas economías, como la Unión Europea, desplegaron grandes medidas de apoyo presupuestario para ayudar a capear la crisis energética.

Según el Fondo Monetario Internacional, en 2022 se produjo un crecimiento económico mundial



del 3,4%. Las economías avanzadas presentaron un crecimiento económico del 2,7%, entre ellas, Estados Unidos creció un 2,1%. El crecimiento de la zona euro fue del 3,5%, y España cerró el año con un crecimiento del 5,5%.

Por otro lado, el PIB del País Vasco registró un crecimiento del 4,4% en 2022, con un aumento de las exportaciones vascas del 26,8% respecto a 2021, que alcanzaron un récord histórico con 32.538 millones de euros.

Las previsiones de crecimiento mundial para 2023 estiman una desaceleración, que se verá afectada en parte por la evolución de las tensiones en el sector financiero.

La compleja situación mundial, con el continuo aumento de la inflación y el coste de la vida ha afectado también al comercio marítimo. La guerra en Ucrania ha afectado a la exportación de cereales a través del Mar Negro, y la política cero-COVID de China provocó importantes bloqueos en la producción, la logística y las cadenas de suministro.

Las pautas comerciales han cambiado, con el abastecimiento a través de rutas alternativas que en muchos casos suponen mayores distancias, lo que se traduce en toneladas-milla adicionales.

El comercio del petróleo y del gas también se está reconfigurando, ya que la guerra ha supuesto todo un reto para el suministro energético mundial.

El transporte marítimo también se está viendo afectado por el alza de los gastos operacionales provocada por la transición energética y las normativas medioambientales de la OMI.

Según el último informe anual de Clarksons, la industria del transporte marítimo mueve actualmente unos 12 mil millones de toneladas de mercancías.

La situación mundial, con la interrupción de los flujos comerciales ha provocado una gran volatilidad en los fletes. El sector del transporte de energía se vio fortalecido con el aumento de la demanda y los impactos derivados del conflicto Rusia-Ucrania, así como por los cambios en

los patrones comerciales. Los fletes de buques petroleros repuntaron a lo largo del año en todos los segmentos, sin embargo, el segmento VLCC tardó más en recuperarse debido en parte a las interrupciones relacionadas con el Covid-19 en China durante el primer semestre.

El auge del mercado del gas natural licuado (GNL) también repercutió en el aumento de los fletes. La demanda de GNL en Asia y Europa ha aumentado la demanda de buques metaneros, con un nuevo récord de pedidos de buques de nueva construcción.

El mercado de graneles sólidos experimentó un comportamiento mixto durante 2022, según Clarksons, más fuerte en la primera mitad del año, pasando a debilitarse en la segunda mitad, debido al descenso del volumen de comercio, sobre todo en China.

Los fletes de los buques portacontenedores mantuvieron unas extraordinarias condiciones durante el primer semestre, sin embargo, en el segundo semestre sufrieron un fuerte descenso, al tiempo que disminuía la congestión portuaria observada durante la primera mitad del año.

Clarksons estima que el transporte marítimo es responsable del 2,3% de las emisiones mundiales de CO₂. El 61% del tonelaje contratado en 2022 podrá utilizar combustibles alternativos.

La industria marítima continúa adaptándose a sistemas de propulsión más sostenibles. A 1 de enero de 2023, 780 buques mercantes de la flota actual, y 807 buques de la cartera de pedidos, estaban equipados con motores de combustible dual, que les permite utilizar tanto el Gas Natural Licuado (GNL) como los combustibles convencionales. Sin embargo, los elevados precios del gas durante 2022 propiciaron que en algunos buques de combustible dual se optara por regresar al combustible convencional para evitar los altos costes. Otros combustibles alternativos como el metanol, el amoníaco o el hidrógeno se encuentran en etapas iniciales.

El crecimiento de la flota mercante mundial en 2022 ha sido del 3,4% en términos de toneladas de peso muerto (TPM) según apuntan los datos estadísticos del Institute of Shipping Economic and Logistics (ISL).



A 1 de enero de 2023 la flota mercante mundial (buques de más de 300 GT) estaba compuesta por 60.004 buques, con una capacidad de 2.160 millones de TPM. Según Clarksons, 4.792 buques de la flota mercante mundial se encontraban equipados con “scrubbers”.

En 2022, los astilleros mundiales registraron un total de 1.305 pedidos, con 41,1 millones de CGT (82 millones de TPM), una disminución interanual del 21% en términos de CGT. Aproximadamente el 87% del CGT contratado se llevó a cabo en los astilleros de China y Corea del Sur. A 1 de enero de 2023, la cartera de pedidos mundial estaba compuesta por 3.451 buques mercantes con un total de 103 millones de CGT, (221 millones de TPM).

La actividad de desguace descendió casi un 50% en 2022. Al igual que en 2021 la mayoría de los desguaces se produjo en el sector de buques tanque.

Por lo que a España se refiere, los puertos españoles movieron un total de 563,4 millones de toneladas durante 2022, un aumento del 3,5% respecto a 2021, destacando el aumento de los graneles sólidos.

El tráfico del Puerto de Bilbao continúa recuperándose, con un crecimiento del 5,1% en 2022, (32,76 millones de mercancías), pero aún se sitúa por debajo de los niveles previos a la pandemia. El Puerto de Bilbao es uno de los puertos clave en el suministro de GNL.

El Puerto de Pasaia, sin embargo, sufrió un descenso del 6% en el tráfico de mercancías respecto a 2021, con 3,3 millones de toneladas de mercancías manejadas.

Por último, en lo concerniente a nuestra Asociación, a 31 de diciembre de 2022, la Asociación de Navieros Vascos contaba con un total de 11 empresas asociadas propietarias y/o gestoras de buques, y 83 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 889.361 GT y 1.517.289 TPM. La edad media de nuestra flota asociada se sitúa en torno a los 13 años.

En cuanto a las acciones realizadas por nuestra Asociación, un año más, gracias al apoyo y

colaboración del Gobierno Vasco, hemos continuado con el programa para el 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 2022 se han llevado a cabo un total de 154 embarques, 118 de la sección de puente y 36 de la sección de máquinas, acumulando desde el inicio el programa en el año 1993, un total de 2.562 embarques.

Dentro de nuestro compromiso con la formación y el impulso a la Marina Mercante Vasca, continuamos con el programa de visitas a centros escolares para la promoción y el fomento de las vocaciones de la profesión marítima entre los estudiantes, que consideramos de gran interés, ya que se ofrece una visión y unas oportunidades que muchos desconocen.

No quiero despedirme sin recordar a los miembros de la Asociación recientemente fallecidos, Iñaki Latxaga Bengoetxea, Presidente del Grupo Albacora, en el mes de diciembre, y ya en abril de 2023, Ramón Zubiaga Carles, Presidente del Grupo Consulmar, (Q.E.P.D.).

Y para finalizar, quisiera expresar el agradecimiento a la Administración Vasca por su inestimable apoyo y confianza que siempre nos han mostrado.

Alejandro Aznar Sainz

Presidente de la Asociación de Navieros Vascos



ÓRGANOS DE GOBIERNO DURANTE 2022

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:	D. Alejandro Aznar Sáinz
Secretario:	D. Santiago Bilbao Chopitea (<i>Secretario Saliente</i>) D. Francisco Garaygordobil Amorrortu (<i>Secretario entrante</i>)
Vocal:	D. Jorge Zickermann de Lancastre , <i>por Ibaizabal Management Services, S.L.</i>
Vocal:	D. Andu Arguiñarena Urtaza , <i>por Naviera Murueta, S.A.</i>
Vocal:	D. Antón López-Abente Orozco , <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 2022

- **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. Alejandro Aznar**
- **D. Fernando Azqueta**
- **D. Alberto Bilbao**
- **D. Santiago Bilbao**
- **D. Rodolfo Burgos**
- **D. Aitor Cortázar**
- **D. Javier Ferrer**
- **D. Luis Gabiola**
- **D. Vicente Galdeano**
- **D. Francisco Garaygordobil**
- **D. Javier García de la Rasilla**
- **D. Rafael Gonzalo**
- **D. Máximo Gutiérrez**
- **D. Aitor Ibarluzea**
- **D^a Miren Iñigo** (*Old Fellow Honoris Causa*)
- **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**
- **D. Pedro Rengel**
- **D. José Manuel Rubín**



RELACIÓN DE MIEMBROS, ASOCIADOS Y OLD FELLOWS DE LA ASOCIACIÓN

(Continuación)

- **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 Auza, 1

20750 **ZUMAIA, GIPUZKOA**

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

e-mail: administracion@urolashipping.com



A 31 de diciembre de 2022 la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 83 buques (mercantes, remolcadores y de tráfico interior), que suman un total de 889.361 GT y 1.517.289 TPM.

Durante 2022 no se han producido modificaciones de flota.

Al final de esta memoria se publica la relación de armadores y buques con la flota asociada actualizada a fecha 1 de enero de 2023.



DINÁMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS



ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

WORLD ECONOMY

According to the International Monetary Fund (IMF from now on), after the pandemic and Russia's invasion of Ukraine the gradual recovery of the global economy continues. The Chinese economy, after its reopening, is rebounding strongly. Supply chain disruptions are unwinding, while disturbances to energy and food markets caused by the war are receding.

Commodity prices that rose sharply have moderated, but the war continues, and geopolitical tensions are severe.

Global headline inflation has been declining since mid-2022. A fall in fuel and energy commodity prices, particularly for the United States, euro area, and Latin

ECONOMÍA MUNDIAL

Según el Fondo Monetario Internacional (en adelante FMI), tras la pandemia y la invasión rusa de Ucrania, continúa la recuperación gradual de la economía mundial. La economía china está repuntando con fuerza tras su reapertura. Las interrupciones en la cadena de suministro se están reduciendo, mientras que las perturbaciones en los mercados de la energía y alimentos causados por la guerra están retrocediendo.

Los precios de las materias primas, que aumentaron considerablemente se han moderado, pero la guerra continúa, y las tensiones geopolíticas son severas.

La inflación mundial general ha estado disminuyendo desde mediados de 2022. La caída de los precios de los combustibles y las materias primas energéticas, especialmente para los



America, has contributed to this decline.

By the end of 2022, job offers to unemployed people in the United States and the euro area were at their highest levels in decades. At the same time, cost pressures wages have remained contained despite the tightness of labour markets. In fact, real wage growth in advanced economies has been lower than it was at the end of 2021.

Monetary policy tightening, particularly by major advanced economies, has led to sharp increases in borrowing costs, raising concerns about the sustainability of some economies' debts.

The impact of Russia's invasion of Ukraine in February 2022 continues to reverberate around the world. Economic activity in Europe in 2022 was more resilient than expected given the large negative terms-of-trade consequences of the war and associated economic sanctions.

Estados Unidos, la zona euro y América Latina, ha contribuido a este declive.

A finales de 2022, las ofertas de trabajo a personas desempleadas en Estados Unidos y la zona euro estaban en sus niveles más altos en décadas. Al mismo tiempo, las presiones de los costes salariales se han mantenido contenidos a pesar de lo limitado de los mercados laborales. De hecho, el crecimiento del salario real en las economías de los países avanzados ha sido más bajo de lo que era a finales de 2021.

El endurecimiento de las políticas monetarias, en particular por parte de las principales economías ha llevado a fuertes aumentos en los costes de endeudamiento, generando preocupaciones sobre la sostenibilidad de algunas deudas de las economías.

El impacto de la invasión rusa de Ucrania en febrero de 2022 continúa repercutiendo en todo el mundo. La actividad económica en Europa en 2022 fue más resiliente de lo esperado dadas las grandes consecuencias negativas de los términos de intercambio de la guerra y las sanciones económicas asociadas.

Large budgetary support measures for households and firms were deployed to help weather the energy crisis, in the case of the European Union, of about 1.3 percent of the GDP.

The sharp rise in prices boosted a reorientation of gas flows, with marked increases in non-Russian pipeline and liquefied natural gas deliveries to Europe, coupled with contracting demand amid a mild winter.

Oil and gas prices began to trend downward from their peaks recorded in mid-2022. Better levels of consumption and investment were seen in the third quarter of 2022, dampening the negative effects of the energy crisis in Europe.

Beyond Europe, a decline in food and energy prices in the fourth quarter of 2022, although still high, brought some relief to consumers and commodity importers, contributing to the fall in headline inflation.

Se desplegaron grandes medidas de apoyo presupuestario para los hogares y las empresas para ayudar a capear la crisis energética, en el caso de la Unión Europea, de alrededor del 1,3 por ciento del PIB.

El fuerte aumento de los precios impulsó una reorientación de los flujos del gas, con marcados aumentos de los suministros a Europa de gas natural licuado y de gaseoductos no rusos, junto con una contracción de la demanda debido a un invierno suave.

Los precios del petróleo y del gas comenzaron a tener una tendencia a la baja desde sus picos registrados a mediados de 2022. En el tercer trimestre de 2022 se observaron mejores niveles de consumo e inversión que amortiguaron los efectos negativos de la crisis energética en Europa.

Más allá de Europa, una disminución de los precios de los alimentos y la energía en el cuarto trimestre de 2022, aunque todavía altos, trajeron algo de alivio a los consumidores e importadores de materias primas, contribuyendo a la caída en la inflación general.

According to data published by The IMF, in 2022 there was a global economic growth of 3.4%.

The advanced economies showed an economic growth of 2,7%. The United States growth was 2.1%, and Japan growth 1.1%.

In 2022, emerging market and developing economies achieved a 4% growth. China grew by 3% and India 6.8%.

GDP growth in the euro area reached 3.5% in 2022. Germany grew by 1.8%, France 2.6%, and Italy 3.7%.

Spain, according to the IMF, closed the year with a GDP growth of 5.5%, and forecasts a 1.5% growth in 2023. Although it is estimated to be the largest growth among the advanced economies, will not get back to 2019 levels.

Según los datos publicados por el FMI, en 2022 se produjo un crecimiento económico del 3,4% a nivel mundial.

Las economías avanzadas presentaron un crecimiento económico del 2,7%. El crecimiento de Estados Unidos fue del 2,1%, y el de Japón del 1,1%.

En 2022, las economías de mercados emergentes y en desarrollo alcanzaron un crecimiento del 4%. China creció el 3% e India el 6,8%.

El crecimiento del PIB de la zona euro alcanzó el 3,5% en 2022. Alemania creció el 1,8%, Francia un 2,6%, e Italia el 3,7%.

España, según el FMI, cerró el año con un crecimiento del PIB del 5,5%, y prevé un crecimiento del 1,5% para el año 2023. Aunque se estima que será el mayor aumento entre las economías avanzadas, no recuperará los niveles de 2019.

WORLD ECONOMIC OUTLOOK

According to the IMF, the prospects

PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

Según el FMI, las perspectivas de

for the world economy recovery are once again uncertain, amid the financial sector turmoil, high inflation, the effects derived from Russia's invasion of Ukraine and the three years of COVID-19.

Based on the assumption that the recent tensions in the financial sector are contained, the forecast is that growth will slow from 3.4% in 2022 to 2.8% in 2023, before rising slightly to 3% in 2024.

About 90% of advanced economies are expected to see a decline in growth in 2023. A sharp slowdown in growth from 2.7% in 2022 to 1.3% in 2023 is expected, bringing together a higher unemployment.

For emerging market and developing economies, economic prospects are on average stronger than for advanced economies, but these prospects vary more widely across regions. On average, growth is expected to be 3.9% in 2023 and to rise to 4.2% in 2024.

recuperación de la economía mundial son de nuevo inciertas, en medio de las turbulencias del sector financiero, la elevada inflación, los efectos derivados de la invasión rusa de Ucrania y los tres años de COVID-19.

Partiendo del supuesto de que las recientes tensiones en el sector financiero se encuentran contenidas, el pronóstico es que el crecimiento se desacelerará del 3,4% en 2022 al 2,8% en 2023, para después aumentar ligeramente al 3% en 2024.

Se estima que alrededor del 90% de las economías avanzadas disminuirán su crecimiento en 2023. Se prevé una fuerte desaceleración del crecimiento del 2,7% en 2022 al 1,3% en 2023, que traerá consigo un mayor desempleo.

Para las economías de mercados emergentes y en desarrollo, las perspectivas económicas son, por término medio, mejores que para las economías avanzadas, pero varían ampliamente según las regiones. Se espera que el crecimiento medio sea del 3,9% en 2023 y aumente al 4,2% en 2024.

In a more likely alternative scenario, with further financial sector stress, global growth would slow to around 2.5% in 2023, and that in advanced economies would fall below 1%.

Global inflation will decrease more slowly than initially anticipated, from 8.7% in 2022 to 7% in 2023, due to the lower commodity prices, but core inflation is likely to decline even more slowly.

Lower headline inflation is expected in about 76 percent of economies in 2023. However, initial differences in the level of inflation between advanced economies and emerging market and developing economies are expected to persist.

Among advanced economies, GDP in the United States is projected to reach 1.6% in 2023, up from 2.1% in 2022, Japan 1.3% (1.1% in 2022), and Canada 1.5% compared to 3.4% the previous year. UK will drop to -0.3% in 2023, up from 4% in 2022.

In the euro area countries, GDP

En un escenario alternativo más probable, con mayores tensiones en el sector financiero, el crecimiento mundial disminuiría a alrededor del 2,5% en 2023, y el de las economías avanzadas descendería por debajo del 1%.

La inflación mundial disminuirá más lentamente de lo previsto, del 8,7% en 2022 al 7% en 2023, debido a los menores precios de las materias primas, pero es probable que la inflación subyacente disminuya aún más lentamente.

En 2023 se espera una inflación general más baja en alrededor del 76% de las economías. No obstante, se espera que persistan las diferencias en el nivel de inflación entre las economías avanzadas y las economías de mercados emergentes y en desarrollo.

Entre las economías avanzadas, se prevé que el PIB de Estados Unidos alcance el 1,6% en 2023, frente al 2,1% de 2022, Japón el 1,3% (1,1% en 2022), y Canadá el 1,5% frente al 3,4% del año anterior. Reino Unido bajará al -0,3% en 2023, frente al 4% de 2022.

En los países de la zona euro se espera

growth in 2023 is expected to be 1.5% for Spain, 0.7% for both France and Italy, and -0.1% for Germany.

Growth in the volume of world trade is expected to decline from 5.1% in 2022 to 2.4% in 2023, reflecting the slowdown in global demand after two years of offsetting rapid growth from the pandemic recession.

According to the IMF, steps to strengthen multilateral cooperation are essential to make progress in creating a more resilient world economy, and include strengthening the global financial safety net, mitigating the costs of climate change, and reducing the adverse effects of geoeconomic fragmentation

un crecimiento del PIB en 2023 del 1,5% para España, del 0,7% tanto para Francia como para Italia, y del -0,1% para Alemania.

Se prevé que el crecimiento del volumen del comercio mundial disminuya del 5,1% en 2022 al 2,4% en 2023, lo que refleja la desaceleración de la demanda mundial después de dos años de rápido crecimiento compensatorio tras la recesión de la pandemia.

Según el FMI, las medidas para fortalecer la cooperación multilateral son esenciales para avanzar hacia una economía mundial más resiliente, e incluyen reforzar la red mundial de seguridad financiera, mitigar los costos del cambio climático y reducir los efectos adversos de la fragmentación geoeconómica.

PANORAMA DEL MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL

WORLD SHIPPING MARKET SCENE

WORLD SEABORNE TRADE

In 2022, the global seaborne trade scene continues to be affected by the complex global situation, with a continuous increase in inflation and living costs.

In Ukraine, a major food-exporting country, Black Sea ports have been closed since the beginning of the war due to the Russian naval blockade. In July, the United Nations and Turkey negotiated an agreement to open a safe humanitarian maritime corridor in the Black Sea through three Ukrainian ports: Chornomorsk, Odessa, and Yuzhny/Pivdennyi.

In China, which is the world's largest exporter, the zero-COVID policy caused major disruptions in production, logistics and supply chains.

MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL

En 2022, el panorama del comercio marítimo sigue viéndose afectado por la compleja situación mundial, con un continuo aumento de la inflación y el coste de la vida.

En Ucrania, un importante país exportador de alimentos, los puertos del mar Negro permanecieron cerrados desde el inicio de la guerra, por el bloqueo naval ruso. En el mes de julio, las Naciones Unidas y Turquía negociaron un acuerdo para la apertura de un corredor humanitario marítimo seguro en el mar Negro a través de tres puertos ucranianos: Chornomorsk, Odesa y Yuzhny/Pivdennyi.

En China, que es el mayor exportador del mundo, la política cero-COVID, provocó importantes perturbaciones en la producción, la logística y las cadenas de suministro.

Following the war in Ukraine, trade patterns are shifting as buyers seek substitute suppliers, who are usually at longer distances, and this has resulted in additional tonne-miles. For example, Nigeria is now sourcing potash from Canada, and Egypt is importing wheat from India, as several East Asian countries are doing.

African countries are now importing more cereals from Brazil, and China has switched to sourcing corn from Brazil and increasing purchases from the United States. The European Union has also increased imports of corn from these two nations.

Oil and gas trades are also being reconfigured as the war deeply challenged global energy supply. Bans on Russian exports have boosted global demand for coal and stimulated investment in renewable electricity, which in turn have boosted demand for minor bulk metals.

A raíz de la guerra en Ucrania, las pautas comerciales están cambiando a medida que los compradores buscan proveedores alternativos, a menudo más alejados, y ello se ha traducido en una cantidad adicional de toneladas-milla. Por ejemplo, Nigeria ha comenzado a abastecerse de potasa en Canadá, y Egipto está importando trigo de la India, al igual que varios países de Asia Oriental.

Los países africanos están importando más cereales de Brasil, y China ha pasado a surtir de maíz en Brasil y ha aumentado las compras a Estados Unidos. La Unión Europea, también ha incrementado las importaciones de maíz procedente de estas dos naciones.

El comercio del petróleo y del gas también se está reconfigurando, ya que la guerra ha supuesto todo un reto para el suministro energético mundial. Las restricciones impuestas a las exportaciones rusas han impulsado la demanda mundial de carbón y han estimulado la inversión en electricidad renovable, lo que a su vez ha impulsado la demanda de metales secundarios.

Maritime transport is also being affected by the rise in operating costs caused by the energy transition and the new environmental regulations.

El transporte marítimo también se está viendo afectado por el alza de los gastos operacionales provocada por la transición energética y las nuevas normativas medioambientales.

According to the latest Clarksons annual report, the shipping industry currently moves some 12 billion tonnes of goods, a volume increase of 40 percent in the last 10 years.

Según el último informe anual de Clarksons, la industria del transporte marítimo mueve actualmente unos 12 mil millones de toneladas de mercancías, un aumento del volumen del 40% en los últimos 10 años.

The constant change in economic cycles and the complex global situation derived from Covid-19 and the war in Ukraine, with trade flows disruptions, have created complexities in the shipping industry, with great volatility in freight and charter rates.

El constante cambio en los ciclos económicos y la compleja situación mundial derivada del Covid-19 y de la guerra de Ucrania, con la interrupción de los flujos comerciales, han ocasionado importantes complejidades en la industria naviera, con una gran volatilidad en los fletes.

Not only seaborne trade was affected, but also oil and gas pipelines. The offshore oil, gas and renewable energy market also had a turnaround year, driven by higher near-term energy demand, trying to reduce dependence on Russian natural resources.

No sólo se vio afectado el comercio marítimo, sino también los oleoductos y gaseoductos. El mercado del petróleo, gas y energías renovables en alta mar también ha tenido un año de cambios, estimulado por una mayor demanda de energía a corto plazo, intentando reducir la dependencia de los recursos naturales rusos.

Tankers, specialised products and gas markets, covering LNG, LPG and other petrochemical gases, had a strong year and continue to perform well, with good market fundamentals for the future.

Los mercados de buques tanque, de productos especializados y de gas, que abarcan GNL, GLP y otros gases petroquímicos, tuvieron un buen comportamiento durante el año, con buenas perspectivas para el futuro.

The dry bulk market was also strong for much of the year, but freight rates have eased recently due to near-term factors, although a recovery is expected throughout 2023.

El mercado de carga seca a granel también fue sólido durante gran parte del año, pero las tarifas de flete se han reducido recientemente debido a factores a corto plazo, aunque se espera una recuperación a lo largo de 2023.

The container sector started off the year at record levels but faced a sharp decline in the second half of the year, due to a decrease in trade volumes and port congestion unravelling.

El sector de portacontenedores comenzó el año en niveles récord, pero se enfrentó a una fuerte caída en la segunda mitad, debido a la disminución en los volúmenes comerciales y a la descongestión portuaria.

According to Clarksons, the shipbuilding market remained active in 2022, but with a 20% decrease in order volume compared to 2021.

Según Clarksons, el mercado de construcción naval se mantuvo activo en 2022, pero con una disminución del volumen de pedidos del 20% respecto a 2021.

Total investment in new shipbuilding reached the highest level since 2013. Contracting in 2022 was led by the LNG carrier segment (driven by record earnings

La inversión total en las nuevas construcciones de buques alcanzó el nivel más alto desde 2013. En 2022 la contratación estuvo liderada por el segmento de GNL (impulsada por unas

and an increased focus on energy security), followed by container ships segment.

Overall, shipbuilding prices increased by about 5% in 2022. Newbuilding prices for crude oil tankers increased significantly (the newbuilding price for a VLCC tanker has almost doubled since mid-2021, from US\$ 65 million to almost US\$ 120 million).

The maritime industry faces the challenges of the energy transition and decarbonization, including the mandatory IMO measures in force from 2023.

According to Clarksons, 61% share of the tonnage ordered in 2022 can use alternative fuels.

DRY CARGO

According to Clarksons annual report, the dry cargo sector moved more than five billion tonnes of dry bulk cargo in 2022, including commodities, metals and minerals,

ganancias récord y un mayor enfoque en la seguridad energética), seguida del sector de buques portacontenedores.

En general, los precios de construcción naval aumentaron alrededor del 5% en 2022. Los precios de nueva construcción de los petroleros de crudo aumentaron significativamente (el precio de un petrolero VLCC casi se ha duplicado desde mediados de 2021, pasando de 65 millones de USD a casi 120 millones de USD).

La industria marítima se enfrenta a los retos de la transición energética y la descarbonización, incluidas las medidas obligatorias de la OMI vigentes a partir de 2023.

Según Clarksons, el 61% del tonelaje contratado en 2022 puede utilizar combustibles alternativos.

CARGA SECA

Según el informe anual de Clarksons, el sector de carga seca movió más de cinco mil millones de toneladas de graneles secos en 2022, incluyendo productos básicos, metales y minerales,

agricultural products, and some semi-processed products.

productos agrícolas, y algunos productos semielaborados.

During 2022, the dry bulk market experienced a mixed behavior, stronger in the first half of the year, and becoming weaker as global trade volumes decreased, and especially affected by China (where imports fell by 4% in 2022).

Durante 2022 el mercado de graneles sólidos experimentó un comportamiento mixto, más fuerte en la primera mitad del año, pasando a debilitarse a medida que los volúmenes de comercio descendían a nivel mundial, y sobre todo en China (donde las importaciones cayeron un 4% en 2022).

The market was affected by many factors such as the post-Covid-19 demand rebound, the impact from the Russia-Ukraine conflict, US monetary tightening, and the weakening of the Chinese economy.

El mercado se vio afectado por una serie de factores como el repunte de la demanda post-Covid-19, el impacto del conflicto Rusia-Ucrania, el endurecimiento monetario de EEUU, y el debilitamiento de la economía china.

Freight rates dropped significantly during the second half of the year. The overall Clarksons bullcarrier Freight Index averaged US\$20,478 per day for the year 2022 as a whole, (a 23% decrease from 2021).

Los fletes descendieron significativamente durante la segunda mitad del año. El índice de fletes de Clarksons para graneleros registró un promedio de 20.478 USD/día en el conjunto del año 2022 (una disminución del 23% respecto a 2021).

Capesize earnings of owners decreased by 58% year-on-year to US\$ 11,877/day, below the long-term trend, affected by disruption from heavy rainfall in key iron ore

Los ingresos de los graneleros "Capesize" sufrieron una disminución interanual del 58%, a 11.877 USD/día, por debajo de la tendencia a largo plazo, afectados por las fuertes lluvias

and coal exporting countries, as well as for a lower Chinese steel demand.

With port congestion relief, improved fleet availability and relaxation of COVID-19 China protocols, the disruptions on the key West Australia-China route were reduced.

The UN-led corridor facilitated the restart of Ukraine's grain exports through the Black Sea, although at lower-than-usual levels.

The BDI (Baltic Dry Index), which usually experiences an average drop of about 25% from May to January due to seasonality, in 2022 suffered a significant drop of 70% during that period, however, has been recovered since January 2023.

The Baltic Dry Index ended the year at 1,453 points, with an annual average of 1,930 points.

Bulkcarrier markets are expected to experience some periods of lower rates in 2023, with slow global economic growth continuing.

en los países exportadores de hierro y carbón, así como por una menor demanda de acero chino.

Gracias al alivio de la congestión portuaria, la mejora de la disponibilidad de la flota y la relajación de los protocolos de COVID-19 en China, se redujeron las interrupciones en la ruta Australia occidental-China.

El corredor liderado por la ONU, facilitó el reinicio de las exportaciones de grano de Ucrania a través del Mar Negro, aunque a niveles inferiores a lo habitual.

El índice BDI (Baltic Dry Index), que suele experimentar una caída media estacional del 25% de mayo a enero, en 2022 sufrió una caída significativa del 70% durante ese periodo, sin embargo, se ha recuperado desde enero de 2023.

El Baltic Dry Index finalizó en año en 1.453 puntos, con una media anual de 1.930 puntos.

Se espera que los mercados de buques graneleros experimenten períodos de tasas más bajas en 2023, en consonancia con el lento crecimiento

However, improvements are also expected throughout the year, with increasing grain trade volumes, China's economic rebound, and the increase in steel demand.

Lower inflation may also improve dry bulk demand in Europe, in addition to ongoing long-haul coal imports into the region following embargoes on Russian cargoes. Although port congestion may increase again as demand improves.

On the supply side, deliveries of new vessels appear moderate. The newbuild order book is close to record lows, (7% of the fleet), and the new emissions regulations could affect the vessel speed limits, and the early retirement of some older units.

TANKERS

The tanker industry plays an important role in energy supply chains, transporting crude oil and refined oil products for use as

económico mundial. Sin embargo, también se esperan periodos de mejoras, con el aumento de la demanda de acero y de los volúmenes de comercio del grano y por el repunte económico de China.

La disminución de la inflación también puede mejorar la demanda de graneles secos en Europa, así como las importaciones de carbón de larga distancia, tras los embargos sobre los cargamentos rusos. Aunque la congestión portuaria puede aumentar de nuevo con la mejora de la demanda.

En cuanto a la oferta, las entregas de nuevos buques parecen moderadas. La cartera de pedidos roza los mínimos históricos (7% de la flota) y las nuevas regulaciones sobre emisiones podrían afectar a la limitación de velocidad de los buques, y a la retirada anticipada de algunas unidades más antiguas.

BUQUES TANQUE

El sector de buques tanque juega un importante papel en las cadenas de suministro de energía, transportando petróleo crudo y productos refinados

transportation fuels, for heating, and electricity generation, among others.

Overall, the tanker shipping market sawed a significant improvement in 2022, supported by rising global oil supply and demand post-COVID-19, and the impacts from the Russia-Ukraine conflict, including disruptions of vessels availability and trading patterns.

The loss of Europe as a trading partner of Russia has allowed India and China to significantly increase their imports of Russian crude oil. In addition, Russian oil is increasingly shipped to global markets in the Middle East, Latin America or Africa, resulting in a significant increase in transport distances.

The oil tanker market strengthened significantly in 2022, with revenues rising sharply after a period of weak rates in a number of segments. Average weighted tanker earnings were less than US\$ 10,000/day one year ago, but reached US\$ 70,800/day by the

para su uso como combustible para el transporte, calefacción y generación de electricidad entre otros.

El mercado de buques tanque registró en general una mejora significativa en 2022, apoyada por el aumento de la oferta y la demanda mundial de petróleo post-COVID-19, y los impactos derivados del conflicto Rusia-Ucrania, la interrupción de disponibilidad de buques y los patrones comerciales.

La pérdida de Europa como socio comercial de Rusia ha permitido que tanto India como China aumenten significativamente sus importaciones de petróleo crudo ruso. Además, el petróleo ruso se dirige cada vez más a los mercados de Oriente Medio, América Latina o África, lo que se traduce en un aumento significativo de las distancias de transporte.

El mercado de buques petroleros se fortaleció significativamente en 2022, con un fuerte aumento de los ingresos tras un período de tasas débiles en varios segmentos. Las ganancias medias ponderadas de los petroleros fueron inferiores a 10.000 USD/día hace un año, pero alcanzaron 70.800

end of 2022.

The Clarksons average tanker earnings index rose five-fold in 2022 to US\$40,766 per day, the highest level since 2008.

The VLCC segment took longer to recover, due to COVID-19 related disruptions in China in the first half of the year. However, improving Chinese demand, coupled with higher OPEC+ oil supplies, and rising long-haul US exports supported the second-half freight rate recovery, with a result of an annual average of \$32,687 per day.

The Suezmax and Aframax segments were heavily affected by the conflict between Russia and Ukraine due to shifts in trade patterns, favoured by longer transport distances for European crude imports and Russian exports, with a significant freight rates increases for Suezmax segment, above the long-term average, and for Aframax reaching record levels.

USD/día a finales de 2022.

El índice de Clarksons de buques petroleros se quintuplicó en 2022, alcanzando una media de 40.766 USD/día, el nivel más alto desde 2008.

El segmento VLCC tardó más en recuperarse, debido a las interrupciones relacionadas con el COVID-19 en China en la primera mitad del año. Sin embargo, la mejora de la demanda china, el mayor suministro de petróleo de la OPEP+ y el aumento de las exportaciones estadounidenses de larga distancia respaldaron la recuperación de los fletes en la segunda mitad, con una media anual de 32.687 USD/día.

Los segmentos Suezmax y Aframax se vieron muy afectados por el conflicto entre Rusia y Ucrania debido a los cambios en los patrones comerciales, favorecidos por las distancias de transporte más largas para las importaciones de crudo europeas y las exportaciones rusas, con un aumento significativo de los fletes para los Suezmax, por encima de la media a largo plazo, y de los Aframax alcanzando niveles récord.

The product tanker market also strengthened considerably after the start of the conflict due to higher refinery and production margins, as well as shifts in trade patterns, and in the global refining industry. Oil tankers (Large Range) LR1 and LR2 registered above-average levels, while (Medium Range) MR tankers rose to all-time highs, at \$31,775/day.

Generally strong market conditions are expected for 2023, although the VLCC sector may experience some headwinds in the short term due to OPEC+ production cuts.

Improving oil demand from China is likely to support tanker demand in 2023, although the tanker order book points to limited fleet growth going forward. New emissions regulations may further restrict fleet capacity and new building orders.

El mercado de los petroleros de productos también se fortaleció considerablemente tras el comienzo del conflicto debido a los mayores márgenes de refinación y producción, así como a los cambios en los patrones comerciales y en la industria mundial de refinación. Los petroleros (Large Range) LR1 y LR2 registraron niveles por encima de la media, mientras que los (Medium Range) MR aumentaron a máximos históricos, 31.775 USD/día.

En general, se esperan unas condiciones de mercado sólidas para 2023, aunque el sector de VLCC puede experimentar algunos obstáculos a corto plazo debido a los recortes de producción de la OPEP+.

Es probable que la mejora de la demanda de petróleo de China apoye la demanda de buques petroleros en 2023, aunque la cartera de pedidos apunta a un crecimiento limitado de la flota en el futuro. Las nuevas regulaciones sobre emisiones pueden restringir aún más la capacidad de la flota y los pedidos de nuevas construcciones.

REEFER SHIPS

The reefer ship market experienced some fluctuations in 2022, due to economic, trade and climate factors, as well as the capacity of the fleet, but was generally flat due to strong demand for refrigerated and frozen products, such as fruits, vegetables, fish, meat, dairy and other perishable food.

The drought in Latin America and heatwaves in Europe, affected the production and export of certain refrigerated and frozen products. In Addition, the COVID-19 pandemic also had an impact on the market as some countries imposed travel and trade restrictions that affected the transport and supply of perishable foods.

According to Dynamar, 2022 was a good year for both reefer container ship operators and conventional reefer ship operators. With the container shipping industry in full swing and a lot of capacity being absorbed by congestion, container ships could

BUQUES FRIGORIFICOS

El mercado de buques frigoríficos experimentó ciertas fluctuaciones en 2022, debido a factores económicos, comerciales y climáticos, así como de capacidad de la flota, pero en general se mantuvo estable debido a la fuerte demanda de productos refrigerados y congelados, como frutas, verduras, pescado, carne, lácteos y otros alimentos perecederos.

La sequía en América Latina y la ola de calor en Europa, afectaron a la producción y exportación de ciertos productos refrigerados y congelados. Además, la pandemia de COVID-19 también tuvo un impacto en el mercado, ya que algunos países impusieron restricciones de viaje y comerciales que afectaron al transporte y al suministro de alimentos perecederos.

Según Dynamar, 2022 fue un buen año tanto para los operadores de buques de contenedores frigoríficos, como para los de buques frigoríficos convencionales. Con el sector del transporte de contenedores en pleno apogeo y mucha capacidad absorbida por la congestión, los buques portacontenedores no

not provide enough space to carry all the cargoes they were offered. Containers were stuck in the terminals or afloat waiting for the docks to be cleared out so they could be unloaded.

Due to a lack of container space, shippers turned to reefer specialists, who carried their containers on deck or their breakbulk cargoes in their holds, charging a premium.

According to Dynamar, most containership operators are involved in reefer trades through having reefer plugs on their ships, but only ten cover the major north-south trades – down from 15 a decade ago, and of those, only five lines cover almost all routes.

According to data published by Drewry Maritime Research, the average reefer freight rate for reefer containers has been relatively stable in 2022 compared to 2021. In January 2022, the average freight rate for a 40-foot reefer was around \$2,800 per day,

podían proporcionar suficiente espacio para transportar todas las cargas que se les ofrecían. Los contenedores se atascaban en las terminales o en los buques esperando se desocuparan los muelles para ser descargados.

Debido a la falta de espacio en los portacontenedores, los cargadores recurrieron a los *reefers* especializados, que llevaron sus contenedores en cubierta o sus cargas fraccionadas en sus bodegas, con un recargo.

Según Dynamar, la mayoría de los operadores de portacontenedores operan en el comercio de contenedores refrigerados al disponer de enchufes adecuados en sus barcos, pero solo diez de ellos cubren las principales rutas norte-sur, en comparación con los 15 de hace una década, y de estos, solo cinco cubren casi todas las rutas.

Según datos publicados por Drewry Maritime Research, el flete promedio de los buques que transportan contenedores reefers se ha mantenido relativamente estable en 2022 en comparación con 2021. En enero de 2022, el flete promedio para un buque de contenedores frigoríficos de 40 pies

while in December 2022, the average freight was around \$3,000 per day.

Conventional reefer ships that played a critical role in shipping perishables during the pandemic could be forced into retirement by new International Maritime Organization (IMO) pollution regulations. Most of conventional refrigerated cargo ships are old vessels and consume a lot of fuel. Demolition is at a relatively high level and is likely to rise further.

fue de alrededor de 2.800 USD/día, mientras que en diciembre de 2022, se situó en torno a los 3.000 USD/día.

Los buques frigoríficos convencionales, que desempeñaron un papel fundamental en el envío de productos perecederos durante la pandemia, podrían verse obligados a retirarse debido a las nuevas normativas sobre contaminación de la OMI. La mayoría de los buques convencionales de carga refrigerada son antiguos y consumen mucho combustible. El nivel de desguace es relativamente alto y es probable que aumente aún más.

GAS

According to Clarksons, the LPG carrier fleet transported circa 120 million tonnes of liquified petroleum gas in 2022, as well as smaller quantities of ethane, ammonia and petrochemical gases.

Overall, 2022 was a solid year for the larger "LPG" vessels. Spot freight rates for VLGCs on the benchmark AG-Japan route averaged \$1,649,000 per month

GAS

Según Clarksons, la flota buques "LPG" transportó alrededor de 120 millones de toneladas de gas licuado de petróleo en 2022, así como cantidades inferiores de etano, amoníaco y gases petroquímicos.

En general, 2022 fue un año sólido para los buques "LPG" de mayor tamaño. Las tarifas de fletes al contado de los VLGC en la ruta de referencia AG-Japón alcanzaron una media anual

throughout the year, the highest annual average since 2015.

Market strength was due partly to growth in seaborne trade, which rose by an estimated 5% year on year globally.

Delays in the Panama Canal also supported high freight rates.

For other vessel sizes, different trends were observed. In mid-sized vessels (25-45,000 cubic meters), time charter rates start in 2023 at \$890,000 per month, up from \$830,000 per month in early 2022.

The Handysize (15-25,000 cbm) market continued to receive support from growth in Ethylene exports out of the US, which breached the one million tonne mark in 2022. Consequently, 12-month timecharter rates rose from just over US\$590,000 per month over 2021 to US\$730,000 per month at the start of 2023.

In the smaller vessels segments a limited orderbook and ageing

de 1.649.000 USD/mes, el promedio anual más alto desde 2015.

La fortaleza del mercado se debió en parte al crecimiento del comercio marítimo, que aumentó aproximadamente un 5% interanual a nivel mundial.

Los retrasos en el Canal de Panamá también respaldaron los altos fletes.

En buques de otros tamaños se observaron distintas tendencias. En los buques de tamaño medio (25-45.000 metros cúbicos), los fletes time charter comenzaron en 2023 en 890.000 USD/mes, frente a los 830.000 USD/mes de principios de 2022.

El mercado Handysize (15-25.000 m³) siguió recibiendo apoyo del crecimiento de las exportaciones de etileno fuera de EEUU, que superó la marca de un millón de toneladas en 2022. En consecuencia, las tarifas de fletamento por tiempo a 12 meses aumentaron de poco más de 590.000 USD por mes durante 2021 a 730.000 USD por mes a principios de 2023.

En los buques de menor tamaño, una cartera de pedidos limitada y una flota

fleet continue to support freight rates, which also rose across 2022.

envejecida continúan respaldando las tarifas de fletes, que también aumentaron durante 2022.

Future ship deliveries scheduled for 2023 may put some pressure on the larger sizes market, although continued growth in trade and the expected slowdown in vessel speeds, following the introduction of IMO carbon regulations in January 2023, should provide support.

Las próximas entregas de buques previstas para 2023 pueden generar cierta presión en el mercado de los tamaños más grandes, aunque el continuo crecimiento del comercio y la desaceleración de la velocidad de los buques, tras la introducción de las regulaciones de carbono de la OMI en enero de 2023, deberían brindar apoyo.

For the smaller vessel segment a positive trend is expected, with continued growth in US ethylene exports coupled with limited fleet growth.

En el segmento de buques más pequeños se espera una tendencia positiva, con un aumento limitado de la flota y un crecimiento continuo en las exportaciones de etileno de EEUU.

LNG demand in Asia and Europe (in this case as a replacement for pipeline gas) has increased LNG tanker demand, with a new record for newbuilding orders reported.

La demanda de GNL en Asia y Europa (como reemplazo del gas de gasoducto) ha aumentado la demanda de buques tanque de GNL, con un nuevo récord de pedidos de buques de nueva construcción.

In 2022, 34 new LNG carriers were delivered, with 4.7 million cubic meters.

En 2022, se entregaron 34 nuevos buques LNG, con 4,7 millones de metros cúbicos.

The booming LNG market can also

El auge del mercado de GNL también

be seen in the charter rates. The one year charter rate for a 160,000 cbm vessel was \$210,000 per day in October 2022, more than twice the rate of January 2022. The 2022 average was up 60% year-on-year.

CONTAINER SHIPS

According to Clarksons, 2022 was a year with two distinctly different phases for the container shipping markets.

The first half saw continued extraordinary market conditions amid severe port congestion following a robust trade rebound in 2021, due to the effects of labour strikes, COVID-19 lockdowns in China, the Russia-Ukraine conflict, and the recalibration of the routes.

However, throughout the second half of the year there was a significant market weakening, as container trade came under increased pressure while congestion eased, bringing

se puede observar en los fletes. La tarifa de fletamento a un año para un buque de 160.000 m³ fue de 210.000 USD/día en octubre de 2022, más del doble que en enero de 2022. El promedio interanual en 2022 aumentó un 60%.

PORTACONTENEDORES

Según Clarksons, 2022 fue un año con dos fases claramente diferenciadas para el mercado del transporte marítimo de contenedores.

En el primer semestre, tras el fuerte repunte del comercio en 2021, se mantuvieron las extraordinarias condiciones del mercado en conjunción con una grave congestión portuaria, debido a los efectos de las huelgas laborales, los cierres de COVID-19 en China, el conflicto entre Rusia y Ucrania y la reorientación de rutas.

Sin embargo, a lo largo del segundo semestre se produjo un importante debilitamiento del mercado, ya que el comercio de contenedores se vio sometido a una mayor presión, al tiempo que disminuía la congestión, con

container spot freight rates and containership time charter earnings back to normal patterns by the end of 2022.

Indices of spot box freight rates closed 2022 down about 80 percent from the record at the beginning of the year and close to the level of early 2020, while average containership charter earnings reached around US\$27,000 per day at the end of 2022, down 70 percent less than the peak registered in April 2022, but still almost double that the level of early 2020.

The SCFI spot box freight index (Shanghai Containerized Freight Index) had fallen to 1,040 points by January 2023, compared to 5,066 points in January 2022.

Container trade fell by 3% in TEU terms in 2022.

The level of container ship capacity at ports rose to 38% of the fleet in July 2022, before falling to approximately 33% by the end of the year, as demand

lo que los fletes al contado y los fletamentos por tiempo de los portacontenedores volvieron a la normalidad a finales de 2022.

Los índices de los fletes al contado de los portacontenedores cerraron 2022 con una caída de aproximadamente el 80% desde el récord de principios de año, y cerca del nivel de principios de 2020, mientras que las tarifas de fletamento por tiempo alcanzaron una media de alrededor de 27.000 USD/día a finales de 2022, un 70% menos que el pico registrado en abril de 2022, pero aún casi el doble que a principios de 2020.

El índice de fletes spot SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) cayó a 1.040 puntos en enero de 2023, en comparación con los 5.066 puntos de enero de 2022.

El comercio de contenedores cayó un 3% en términos de TEU en 2022.

El nivel de capacidad de los portacontenedores en puerto aumentó al 38% de la flota en julio de 2022, antes de disminuir a aproximadamente el 33% a finales de año, cuando la

allowed logistical bottlenecks to ease.

The increase in the number of idle vessels reflects the situation of container shipping at the end of the year. Whereas at the beginning of January 2022 the number of idle units was 53 vessels with a total capacity of around 130,000 TEU, in mid-January 2023, there were 95 idle vessels, with around 580,000 TEU.

The newbuilding contracting fell from the 2021 record level but remained firm at 2.7 million TEU. 69% of the capacity ordered corresponded to alternative fuel capable vessels.

SHIPPING DECARBONISATION

Global energy-related CO2 emissions grew by 0.9% in 2022, reaching a new high of more than 36.8 billion tonnes, according to the International Energy Agency. Extreme weather events, such as droughts and heat waves, among

demanda permitió que se aliviaran los cuellos de botella logísticos.

El aumento en el número de buques inactivos refleja la situación del transporte de contenedores al cierre del año. Mientras que a principios de enero de 2022 el número de unidades inactivas era de 53 buques, con una capacidad total de alrededor de 130.000 TEUs, a mediados de enero de 2023, había 95 buques inactivos, con alrededor de 580.000 TEUs.

La contratación de nuevos buques cayó frente al récord de 2021, pero se mantuvo firme en 2,7 millones de TEUs. El 69% de la capacidad contratada correspondía a buques preparados para el uso de combustibles alternativos.

DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Las emisiones globales de CO2 relacionadas con la energía crecieron en 2022 un 0,9%, alcanzando un nuevo máximo de más de 36.800 millones de toneladas, según la Agencia Internacional de la Energía. Los fenómenos meteorológicos extremos,

other factors, contributed to the increase in emissions, however, an additional 550 million tonnes of emissions were avoided through increased deployment of clean energy technologies.

Maritime transport has traditionally been dependent on fossil fuels, mainly heavy oil or fuel oil. However, in recent years there has been a growing interest in seeking cleaner and more sustainable alternatives due to growing concern about the effects of climate change and the need to reduce greenhouse gas emissions and comply with the IMO regulations. comply with IMO regulations, which aim for a 40% reduction in carbon intensity by 2030 and a reduction of total GHG emissions by at least 50% by 2050, compared to 2008 levels.

In 2023, the IMO's EEXI (energy efficiency existing ship index) and CII (carbon intensity indicator) regulations come into force while the European Union will incorporate the shipping emissions in the EU emissions trading system

como las sequías y las olas de calor, entre otros factores, contribuyeron al aumento de las emisiones, no obstante, un mayor despliegue de tecnologías de energía limpia evitó la emisión de 550 millones de toneladas adicionales.

El transporte marítimo ha sido tradicionalmente dependiente de los combustibles fósiles, principalmente del petróleo crudo o el fueloil. Sin embargo, en los últimos años ha habido un creciente interés en buscar alternativas más limpias y sostenibles debido a la preocupación por los efectos del cambio climático y la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, cumpliendo con las normativas de la OMI, que apuntan a una reducción del 40% en la intensidad de carbono para 2030 y una reducción de las emisiones totales de GEI en al menos un 50% para 2050, comparado con los niveles de 2008.

En 2023, entran en vigor las normativas EEXI (índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes) y CII (indicador de intensidad de carbono), de la OMI, mientras que la UE incorporará el transporte marítimo en su Régimen de comercio de derechos de emisión

(ETS) from 2024. These regulations represent a significant step towards the decarbonisation of maritime transport.

Clarksons estimates that in 2022 the shipping industry has produced 855 million tonnes of CO₂, the equivalent of 2.3% of total global emissions.

To comply with the reduction of emissions, it is necessary to change from using petroleum fuels to alternative fuels such as liquefied natural gas, and low-and-zero carbon fuels such as ammonia, e-methanol, and other biofuels. Improving energy efficiency, improved navigation, lower speed, greater increase in fleet capacity, wind-assisted propulsion, etc. will also contribute to the emissions reduction.

According to Clarksons, in 2022, 44% of the global newbuilding order book, by tonnage, corresponds to vessels powered by alternative fuels.

The bunker prices may account

(RCDE) a partir de 2024. Estas normativas suponen un paso significativo hacia la descarbonización del transporte marítimo.

Clarksons estima que en 2022 la industria del transporte marítimo ha producido 855 millones de toneladas de CO₂, el equivalente al 2,3% de las emisiones totales a nivel mundial.

Para cumplir con la reducción de las emisiones es necesario el cambio en el uso de combustibles de petróleo a combustibles alternativos como el gas natural licuado, y combustibles de bajo o cero-contenido en carbono como el amoníaco, metanol, y otros biocombustibles. También contribuirían a la reducción de emisiones la mejora de la eficiencia energética, la navegación mejorada, menor velocidad, mayor aumento de la capacidad de la flota, propulsión asistida por viento, etc.

Según Clarksons, en 2022, el 44% de la cartera mundial de pedidos, en términos de tonelaje, corresponde a buques propulsados con combustibles alternativos.

El precio del combustible puede

for approximately 80 percent of the total operating costs of the vessel.

The war in Ukraine caused high volatility in fuel prices during 2022, with concerns about global oil supply.

Brent crude price began 2022 at around \$79/b, reaching its maximum level in June (\$129/b). Prices eased from September, reaching annual lows in December (\$76/b) and closing the year as a whole with an average price of \$103.7/b.

The Ship & Bunker G20-VLSFO index that tracks the average price across the 20 main bunkering ports reached its all-time high price on June 14, at \$1,125.50/MT. The average index of 2022 as a whole, was \$828/MT, up by 52.2% from 2021.

The demand for gas-powered ships continues to grow, but due to the significant increase in the gas price it has slowed down.

suponer aproximadamente el 80% del total de los gastos de explotación de un buque.

La guerra en Ucrania provocó en 2022 una alta volatilidad de los precios de los combustibles, con la preocupación sobre el suministro mundial de petróleo.

El precio del crudo Brent comenzó el año 2022 alrededor de 79\$/b, alcanzando el nivel máximo en junio (129 \$/b). Los precios se moderaron a partir de septiembre, llegando a alcanzar mínimos anuales en diciembre (76 \$/b) y cerrando el conjunto del año con un precio medio de 103,7 \$/b.

El índice G20-VLSFO de Ship & Bunker que rastrea el precio medio en los 20 principales puertos de abastecimiento de combustible alcanzó su máximo histórico el día 14 de junio, con 1.125,50 \$/TM. El precio medio del conjunto de 2022 fue de 828 \$/TM, un 52,2% más que en 2021.

La demanda de buques propulsados por gas continúa creciendo, pero debido al aumento significativo del precio del gas se ha desacelerado.

According to DNV, a total of 222 LNG-fuelled ship orders were placed last year, and 104 new LNG-fuelled ships entered the fleet.

In 2022, the average LNG fuel price in Rotterdam was \$1,802.59/MT, according to Ship & Bunker data, an increase of 138.7%. Some dual fuel vessels chose to return to conventional fuel to avoid the high costs of gas prices.

Ammonia has attracted great interest as a source of zero-emission fuel for shipping, as it is easier to store than hydrogen and contains no carbon, but there is currently no dedicated infrastructure for its fueling, although there terminals for local storage connected with ports that could be used as supply terminals using ships as intermediaries. The problem with ammonia is that it requires high security measures.

Methanol has also attracted attention as a viable alternative

Según DNV, el año pasado se realizaron un total de 222 pedidos de buques propulsados con GNL y 104 nuevos buques propulsados con GNL ingresaron en la flota.

En 2022, el precio medio del combustible de GNL en Rotterdam, fue de 1.802,59 \$/TM, según datos de Ship & Bunker, un aumento del 138,7%. Algunos buques de combustible dual optaron por regresar al combustible convencional para evitar los altos costes del precio del gas.

El amoníaco ha atraído un gran interés como combustible de cero emisiones para el transporte marítimo, ya que es más fácil de almacenar que el hidrógeno y no contiene carbono, pero actualmente no existen infraestructuras para su abastecimiento como combustible, aunque existen terminales para su almacenamiento conectadas con puertos que podrían usarse como terminales de abastecimiento utilizando buques como intermediarios. El problema del amoníaco es que requiere altas medidas de seguridad.

El metanol también ha atraído la atención como combustible alternativo

ship fuel following the adoption of the IMO interim guidelines for ships using methyl or ethyl alcohol as fuel.

According to DNV, only fossil-based methanol is currently available for bunkering. However, plants for producing e-methanol are currently under development.

The orderbook for methanol-fuelled ships keeps growing, including for containerships, bulk carriers, tankers, and even cruise and passenger vessels, with the first deliveries expected for 2024.

MARITIME REGULATIONS

In accordance with the initial strategy adopted by IMO in 2018 for the reduction of GHG emissions from ships, which requires ships to improve their energy efficiency in the short term to reduce their greenhouse gas emissions, on 1 November 2022, Amendments to Annex VI of the International

viable para los buques tras la adopción de las directrices provisionales de la OMI para buques que utilicen alcohol metílico o etílico como combustible.

Según DNV, en la actualidad, sólo se utiliza metanol de origen fósil para abastecimiento de combustible. Sin embargo, se encuentran actualmente en desarrollo plantas para la producción de e-metanol.

La cartera de pedidos de buques propulsados con metanol sigue creciendo, incluidos portacontenedores, graneleros, petroleros, así como cruceros y buques de pasajeros, y se espera que las primeras entregas se realicen en 2024.

NORMATIVA MARÍTIMA

Conforme a la estrategia inicial adoptada por la OMI en 2018 para la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, que exige que los buques mejoren su eficiencia energética a corto plazo para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, el 1 de noviembre de 2022 entraron en vigor las enmiendas al

Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), entered into force, adopted by MEPC 76.

As of January 1, 2023, the new measures will require all ships to calculate their energy efficiency index applicable to existing ships (EEXI), and report their annual operational carbon intensity indicator (CII) obtained, and the CII rating. This means that the first annual report will be completed in 2023, and the initial CII ratings will be given in 2024.

Ships will get a rating of their energy efficiency (A, B, C, D, E), where "A" is the best. The "Statement of Compliance" will be detailed in the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP).

A ship rated D for three consecutive years, or E for one year, will have to submit a corrective action plan to show how the required index of C or above will be achieved.

Anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), adoptadas por el MEPC 76.

A partir del 1 de enero de 2023 las nuevas medidas exigirán que todos los buques calculen su índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI), e informen de su indicador de intensidad de carbono (CII) anual obtenido, y su clasificación. Esto significa que el primer informe anual se completará en 2023, y la clasificación del CII inicial se dará en 2024.

Los buques obtendrán una clasificación de su eficiencia energética (A, B, C, D, E), siendo "A" la mejor clasificación. La "declaración de cumplimiento" se detallará en el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP).

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

In order to improve its rating, apart from the use of low-carbon fuel, other measures may be taken, such as cleaning the hull to reduce friction, speed and optimization of routes, installation of low-consumption light bulbs, installation of solar/wind auxiliary power for the accommodation services, etc.

During the year 2022, other amendments have entered into force, which are listed below, with their effective dates:

April 1, 2022:

-Amendments to MARPOL Annex VI on sulphur content definition and sampling. (Adopted by MEPC 75).

-Amendments to MARPOL Annex VI to further strengthen the EEDI. These amendments bring forward from 2025 to 2022, the date of entry into force of the project energy efficiency requirements for new construction ships (EEDI phase 3), with respect to several ship types, including gas carriers, general cargo ships and LNG carriers. This means that

Para mejorar la clasificación, aparte del uso de combustibles con bajas emisiones de carbono se pueden tomar otras medidas como, la limpieza del casco para reducir la fricción, velocidad y optimización de rutas, instalación de bombillas de bajo consumo, instalación de energía auxiliar solar/eólica para los servicios de alojamiento, etc.

Durante el año 2022 han entrado en vigor otras enmiendas, que se recogen a continuación, con sus fechas de efectividad:

1 de abril de 2022.:

-Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL sobre la definición del contenido de azufre y el muestreo. (Adoptadas por el MEPC 75).

-Enmiendas al Anexo VI de MARPOL para fortalecer significativamente el EEDI. Estas enmiendas adelantan, de 2025 a 2022, la fecha de entrada en vigor de las prescripciones de eficiencia energética para los buques de nueva construcción (fase 3 del EEDI) con respecto a varios tipos de buques, incluidos los gaseros, los buques de carga general y los buques de transporte de GNL. Esto significa que

new ships built from that date must be significantly more energy efficient than the baseline. For container ships, the EEDI reduction rate is enhanced significantly for larger ship sizes. (Adopted by MEPC 75).

June 1, 2022:

-Amendments to the Ballast Water Management Convention (BWM), concerning commissioning testing of ballast water management systems and the form of the International Ballast Water Management Certificate. (Adopted by MEPC 75).

-Amendments to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG Code), including Amendment 40-20. (Adopted by MSC 102).

PIRACY AND SECURITY

In 2022, the annual report of the ICC International Maritime Bureau (IMB) recorded 115 incidents of piracy and armed robbery against ships, compared to 132 incidents

los buques nuevos que se construyan a partir de esa fecha deberán ser más eficientes energéticamente. Para los buques portacontenedores, el índice de reducción del EEDI aumenta de forma significativa para los de mayor tamaño. (Adoptadas por el MEPC 75).

1 de junio de 2022:

-Enmiendas al Convenio sobre la gestión del agua de lastre (Convenio BWM), relativo a las pruebas de puesta en servicio de los sistemas de gestión del agua de lastre y el modelo de Certificado internacional de gestión del agua de lastre. (Adoptadas por el MEPC 75).

-Enmiendas al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), que incluye la Enmienda 40-20. (Adoptadas por el MSC 102).

PIRATERÍA Y SEGURIDAD

En 2022, el informe anual de la oficina Marítima Internacional (ICC IMB) registró 115 incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques, en comparación con los 132 que se

recorded in 2021 reaching the lowest level recorded in almost three decades.

Half of these incidents occurred in Southeast Asian waters, particularly in the Singapore Straits, where incidents continue to increase.

In 95% of the reported incidents, attackers successfully gained access to vessels, resulting in 107 vessels boarded, 2 vessels hijacked, 5 attempted attacks and 1 vessel fired upon.

In many cases vessels were either anchored or steaming when boarded, with nearly all the incidents occurring during the hours of darkness.

Regarding the type of vessels attacked, 50 ships were Bulk Carriers, 11 container ships, 30 tankers, and 24 other types of ships.

The reduction in piracy attacks is attributed to an overall decline in pirate activity in the high-risk waters of the Gulf of Guinea, which

produjeron en 2021, alcanzando el nivel más bajo registrado en casi tres décadas.

La mitad de estos ataques se produjeron en aguas del Sudeste Asiático, particularmente en el Estrecho de Singapur, donde los incidentes continúan aumentando.

En el 95% de los casos denunciados, los atacantes consiguieron acceder a bordo de los buques con el resultado de 107 buques abordados, 2 buques secuestrados, 5 intentos de ataque y 1 buque atacado con armas de fuego.

En muchos casos, los buques estaban anclados o navegando cuando se abordaron, y casi todos los incidentes ocurrieron durante las horas de oscuridad.

En cuanto al tipo de buques atacados, 50 buques eran Bulk Carriers, 11 buques portacontenedores, 30 buques tanque, y 24 otro tipo de buques.

La reducción de los ataques de piratería se atribuye a una disminución general de la actividad pirata en las aguas de alto riesgo del Golfo de Guinea, que ha

has dropped from 35 incidents in 2021 to 19 in 2022.

Prompt and decisive actions by the international navies and regional authorities in the Gulf of Guinea have contributed positively to decreasing reported incidents, however, it is necessary to maintain efforts to ensure the safety of seafarers in the Gulf of Guinea region, which remains dangerous, as evidenced by the two incidents that occurred in the last quarter of 2022.

Masters are also advised to follow "Best Management Practices" recommendations in these waters, to deter piracy and enhance maritime security.

A third of all incidents reported globally in 2022 have occurred in the Singapore Straits with 38 underway vessels being boarded. The majority of vessels boarded were over 50,000 DWT, including six laden vessels over 150,000 DWT. In these reported incidents, two crew were threatened and four were taken

descendido de 35 incidentes en 2021 a 19 en 2022.

Las rápidas y decisivas acciones de las armadas internacionales y las autoridades regionales en el Golfo de Guinea, han contribuido positivamente a la disminución de los incidentes, sin embargo, es necesario mantener los esfuerzos para garantizar la seguridad de la gente de mar en la región del Golfo de Guinea, que sigue siendo peligrosa, como lo demuestran los dos incidentes ocurridos en el último trimestre de 2022.

También se recomienda a los capitanes que sigan las recomendaciones de "Mejores Prácticas de Gestión" en estas aguas, para evitar la piratería y fortalecer la seguridad marítima.

Un tercio de todos los incidentes registrados a nivel mundial en 2022 se han producido en el Estrecho de Singapur con 38 buques abordados que se encontraban navegando. La mayoría de los buques abordados tenían más de 50.000 TPM, incluidos seis buques cargados de más de 150.000 TPM. En estos incidentes informados, dos tripulantes fueron amenazados y cuatro

hostage. It has also been reported that in at least three incidents a gun was used to threaten the crew.

Despite a noticeable decrease in the number of reported incidents in Central and South American waters, ports in Brazil, Guyana, Peru, Venezuela, Mexico and Haiti continue to be affected by the crime of armed robbery. The reduction is partially attributed to the decrease in reported incidents in Callao anchorage in Peru which decreased by 33% compared to 2021.

On the other hand, at the end of December 2022, the Council of the European Union extended the mandates of its Common Security and Defence Policy (CSDP) missions and operation in the Horn of Africa and Somalia. The mandate of EUCAP Somalia, the EU's civilian capacity-building mission, EUTM Somalia, the EU's military training mission, and EU Naval Force Operation ATALANTA (one of the EU's executive military maritime operations), will now run until 31 December 2024.

fueron tomados como rehenes. También se ha informado que en al menos tres incidentes se usaron armas para amenazar a la tripulación.

A pesar de una notable disminución en el número de incidentes reportados en aguas de Centroamérica y Sudamérica, los puertos de Brasil, Guyana, Perú, Venezuela, México y Haití continúan afectados por el delito de robo a mano armada. La reducción se atribuye en parte a la disminución de los incidentes informados en el fondeadero de Callao en Perú, que disminuyó un 33% en comparación con 2021.

Por otro lado, a finales de diciembre de 2022, el Consejo de la Unión Europea prorrogó los mandatos de sus misiones y operaciones de la política común de seguridad y defensa (PCSD) que tiene operativas en el Cuerno de África y Somalia. Los mandatos de EUCAP Somalia (la misión de desarrollo de capacidades civiles), de EUTM Somalia (la misión de formación militar) y de la operación militar naval Atalanta (una de las operaciones militares marítimas de tipo ejecutivo de la UE), seguirán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024.

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

WORLD MERCHANT FLEET

At the start of 2023, the world merchant fleet (ships of 300 GT and over) consisted of 60,004 vessels with a combined capacity of 2.16 billion DWT after a year-on-year increase of 3.4%, according to the Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL-SSMR), as well as data based on Clarkson reports.

In 2022, 1,463 merchant vessels with a total of 79 million DWT were delivered to the global fleet, a year-on-year decrease of 8.1% in DWT terms, while the tonnage sold for scrapping decreased by 49.4%, corresponding to 305 vessels with a total of 11 million DWT.

According to Clarksons, 4,792 vessels of the world merchant fleet

FLOTA MERCANTE MUNDIAL

A principios de 2023, la flota mercante mundial (buques de 300 GT en adelante) estaba compuesta por 60.004 buques con una capacidad total de 2.160 millones de TPM tras un incremento interanual del 3,4%, según datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (ISL-SSMR), así como datos basados en los informes de Clarkson.

En 2022, se entregaron a la flota mundial, 1.463 buques mercantes con un total de 79 millones de TPM, una disminución interanual del 8,1% en términos de TPM, mientras que el tonelaje vendido para desguace disminuyó un 49,4%, correspondiente a 305 buques con un total de 11 millones de TPM.

Según Clarksons, 4.792 buques de la flota mercante mundial se encontraban

were equipped with a SOx scrubber system (around 8% of the merchant fleet), and it is estimated that another 378 vessels on order will be equipped with scrubbers, equivalent to 11% of the vessels and 19% of the DWT.

According to BIMCO, in 2022 scrubbers were installed on 399 vessels, a fall of 24% year-on-year, and currently a 13% of bulker, container and tanker ships have a scrubber installed.

The maritime industry continues to adapt to more sustainable propulsion systems. At the beginning of 2023, 780 vessels (1.3% of the fleet) and 807 vessels on order (23.4%), 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.

The order book includes around

equipados con sistemas de depuración de gases de exhaustación “scrubbers” (alrededor del 8% de la flota), y se estima que otros 378 buques en cartera serán equipados con “scrubbers”, equivalente al 11% de los buques y al 19% del TPM.

Según BIMCO, en 2022 se instalaron “scrubbers” en 399 buques, una disminución interanual del 24%, y actualmente un 13% de los buques graneleros, portacontenedores y buques tanque tienen “scrubbers” instalados.

La industria marítima continúa adaptándose a sistemas de propulsión más sostenibles. A principios de 2023, 780 buques mercantes (el 1,3% de la flota) y 807 buques en cartera (23,4%), 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.

La cartera de pedidos incluye alrededor

200 vessels for use with non-fossil fuels

de 200 buques para uso con combustibles no fósiles.

Global shipyards recorded a total of 1,305 vessel orders in 2022, with 41.1 million CGT (82 million DWT), registering a year-on-year drop of 21% in CGT terms.

Los astilleros mundiales registraron en 2022 un total de 1.305 pedidos de buques, con 41,1 millones de CGT (82 millones de TPM), registrando una caída interanual del 21% en CGT.

The main orders corresponded to container ships and LNG carriers, however, orders for oil tankers and bulk carriers decreased by 52% and 57% respectively compared with the previous year. 379 new orders were equipped with LNG-capable engines (dual fuel).

Los principales pedidos correspondían a buques portacontenedores y metaneros, sin embargo, los pedidos de petroleros y graneleros disminuyeron un 52% y 57% respectivamente respecto al año anterior. 379 nuevos pedidos fueron de buques equipados con motores de combustible dual-GNL.

South Korea and China shipyards reached approximately 87% of the global orders, in CGT terms, while European yards accounted for just 1.7% (72 merchant vessels).

Los astilleros de Corea del Sur y China alcanzaron aproximadamente el 87% de los contratos a nivel mundial, en términos de CGT, mientras que los astilleros europeos solo representaban el 1,7% (72 buques mercantes).

The Chinese order book increased by 24.6% year-on-year to 1,739 merchant vessels, with 45 million CGT, representing 44% of the total order book capacity CGT.

La cartera de pedidos china aumentó un 24,6% interanual hasta los 1.739 buques mercantes, con 45 millones de CGT, lo que representa el 44% de la capacidad total en cartera.

Chinese shipyards received orders

Los astilleros chinos recibieron pedidos

for 711 merchant vessels in 2022, totaling 20 million CGT, accounting for nearly half of the new orders globally.

At the start of 2023, the order book comprised 3,451 merchant vessels with a combined 103 million CGT, (221 million DWT, a 15% increase in CGT terms compared to the previous year.

By ship type, the global order book was made up of 913 tankers, 912 container ships, 854 bulk carriers, 571 general cargo ships, and 201 passenger ships.

The tanker sector shows the weakest order book for oil tankers in decades. Changes in the trade routes, which involve longer distances, have led to an increase in prices for newbuildings and second-hand tanker vessels.

Regarding the controlled world fleet, According to the ISL statistical data (SSMR), Greece, China and Japan continue being the largest ship owning countries in terms of transport capacity (DWT), jointly

de 711 buques mercantes en 2022, con un total de 20 millones de CGT, casi la mitad de los nuevos pedidos a nivel mundial.

A principios de 2023, la cartera de pedidos comprendía 3.451 buques mercantes con un total de 103 millones de CGT, (221 millones de TPM), un aumento del 15% en CGT respecto al año precedente.

Por tipo de buques, la cartera mundial de pedidos estaba compuesta por 913 buques tanque, 912 portacontenedores, 854 bulk carriers, 571 buques de carga general, y 201 buques de pasajeros.

El sector de buques tanque muestra la cartera de pedidos de petroleros más débil en décadas. Los cambios en las rutas comerciales, que implican mayores distancias, han provocado un aumento en los precios de buques de nueva construcción y de segunda mano.

En lo relativo a la flota mundial controlada, según datos estadísticos de ISL, (SSMR), Grecia, China y Japón continúan siendo los principales países armadores de buques en términos de capacidad (TPM), controlando entre los

controlling 48.5% of the global tonnage (ships of 1,000 GT and over). As of January 1, 2023, Greece controlled 19.7%, China 17.1% and Japan 11.7% of the global DWT.

In the ranking by flag, (ships of 300 GT and over), as of January 1, 2023, the flag of Liberia has surpassed Panama's flag in DWT terms, although Panama has a larger number of vessels, and the Marshall Islands continues in third position.

These three flags account for 47% of the world merchant fleet tonnage.

*The global **tanker fleet** comprised 16,962 vessels at the start of 2023, totaling around 787 million DWT, made up of 8,445 crude oil and oil products tankers (565 million DWT), 6,259 oil/chemical tankers (134 million DWT) and 2,258 liquid gas tankers (88 million cbm).*

*The **gas carrier** fleet showed strong expansion in 2022. The **LNG** sector fleet grew by 4.3%, with 34 new*

tres el 48,5% del tonelaje mundial (buques de 1.000 GT en adelante). A 1 de enero de 2023, Grecia controlaba el 19,7%, China el 17,1% y Japón el 11,7% del total del TPM mundial.

En la clasificación por banderas, (buques de 300 GT en adelante), a 1 de enero de 2023, la bandera de Liberia ha sobrepasado a la de Panamá en términos de TPM, aunque Panamá cuenta con un mayor número de buques, e Islas Marshall continúa en tercera posición.

Estas tres banderas representan el 47% del tonelaje de la flota mercante mundial.

La flota mundial de **buques tanque** contaba a principios de 2023 con 16.962 buques, con alrededor de 787 millones de TPM, y estaba compuesta por 8.445 petroleros de crudo y productos petrolíferos (565 millones de TPM), 6.259 buquestanque/quimiqueros (134 millones de TPM) y 2.258 gaseros (88 millones de metros cúbicos).

La flota de buques **gaseros** mostró una fuerte expansión en 2022. La flota del del sector de buques **LNG** creció un

vessels (4.7 million cubic meters), and the **LPG** fleet increased by 6,8%, with 61 units (2.8 million cubic meters), reaching a total of 2,258 vessels (87.8 million DWT).

At the start of 2023, the **dry bulk carrier fleet** consisted of 13,370 vessels with a capacity of about 940 million DWT, an increase of 2.9%.

During 2022, about 400 bulk carriers, with 30 million DWT were delivered, a 21% year-on-year decrease in DWT terms, and 57 units with 4.7 million DWT were scrapped.

In 2022, only 273 bulk carrier orders were reported, with 21 million DWT, a decrease of 58% in terms of capacity. At the beginning of 2023, the bulk carrier order book totalled 854 vessels (68 million DWT).

At the start of 2023, the global **containerships** fleet consisted of 5,800 vessels with 25.7 million TEU, an increase of 4.2% over the previous year. In 2022, one

4,3%, con 34 nuevos buques (4,7 millones de m³), y la flota de **LPG** aumentó un 6,8%, con 61 unidades (2,8 millones de m³), alcanzando un total de 2.258 buques (87,8 millones de TPM).

A comienzos de 2023, la flota mundial de buques **graneleros** estaba compuesta por 13.370 buques, con una capacidad de unos 940 millones de TPM, un crecimiento del 2,9%.

Durante 2022, se entregaron unos 400 buques graneleros, con 30 millones de TPM, una reducción interanual del 21% en términos de TPM, y se desguazaron 57 unidades con 4,7 millones de TPM.

En 2022, se registraron solo 273 pedidos de buques graneleros, con 21 millones de TPM, una reducción del 58% en términos de capacidad. Al inicio de 2023 la cartera de pedidos de graneleros ascendía a 854 buques (68 millones de TPM).

A principios de 2023, la flota mundial de buques **portacontenedores** estaba compuesta por 5.800 buques con 25,7 millones de TEUs, un aumento del 4,2% respecto al año anterior. En 2022 se

million TEU were delivered to the fleet, and 341 orders were placed, with a total of 2.6 million TEU. As of January 1, 2023, the container ship order book stood at 7.3 million TEU, an historical record level.

For 2023, is expected a growth of the fleet of the container ship segment of more than 9%, due to the high volume of deliveries expected.

In 2022, shipbreaking activity decreased sharply, reaching a total of 305 merchant ships, with 11 million DWT; a decline of almost 50% in DWT terms from the previous year.

Most of the scrapping concerned to the tanker segment, with 148 units, and a total of 5.8 million DWT, half of the total scrapped tonnage.

The number of scrapped bulk carriers was also low, similar to 2021, with 57 units (about 4.7 million DWT).

entregaron a la flota un millón de TEUs, y se realizaron 341 pedidos, con un total de 2,6 millones de TEUs. A 1 de enero de 2023, la cartera de pedidos de buques portacontenedores ascendía a 7,3 millones de TEUs, un récord histórico.

Para 2023 se espera un crecimiento de la flota del segmento de buques portacontenedores de más del 9%, debido al alto volumen de entregas previsto.

En 2022, la actividad de **desguace** de buques disminuyó drásticamente, alcanzando un total de 305 buques mercantes, con 11 millones de TPM; un descenso de casi el 50% en términos de TPM respecto al año anterior.

La mayoría de los desguaces correspondía al segmento de buques tanque, con 148 unidades, y un total de 5,8 millones de TPM, la mitad del total del tonelaje desguazado.

El número de buques graneleros desguazados también fue bajo, similar al de 2021, con 57 unidades (unos 4,7 millones de TPM).

Due to the boom in the market, in 2022 only 8 small units (11,300 TEUs) were scrapped in the container ship segment.

Debido al auge del mercado, en 2022 sólo se desguazaron en el segmento de buques portacontenedores 8 unidades de pequeño tamaño (11.300 TEUs).

Regarding general cargo ships, in 2022 a total of 55 units were scrapped, of which 29 units corresponded to conventional cargo ships.

En cuanto a buques de carga general, en 2022 se desguazaron un total de 55 unidades, de las cuales 29 correspondían a buques de carga convencional.

Scrapping of passenger ships decreased from 44 units in 2021 to 37 in 2022 and scrapping of Ro-Ro cargo ships decreased from 11 to 9 units in the same period.

Los desguaces de buques de pasajeros disminuyeron de 44 unidades en 2021 a 37 en 2022, y los desguaces de buques de carga Ro-Ro, disminuyeron de 11 a 9 unidades en este mismo periodo.

The average age of scrapped ships in 2022 stands at 30.6 years.

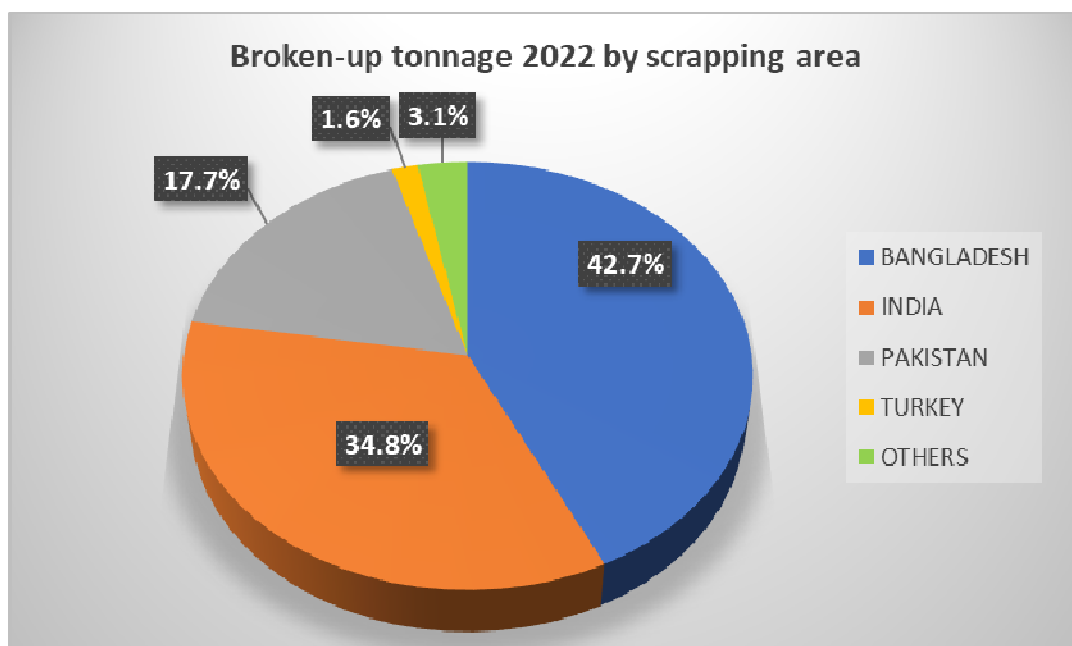
La edad media de los buques desguazados en 2022 se sitúa en 30,6 años.

Shipbreaking activity continues to take place mainly on the Indian subcontinent. Most of the tonnage scrapped in 2022 was recorded in Bangladesh with 109 vessels and 4.7 million DWT, almost 43% of the total scrapped.

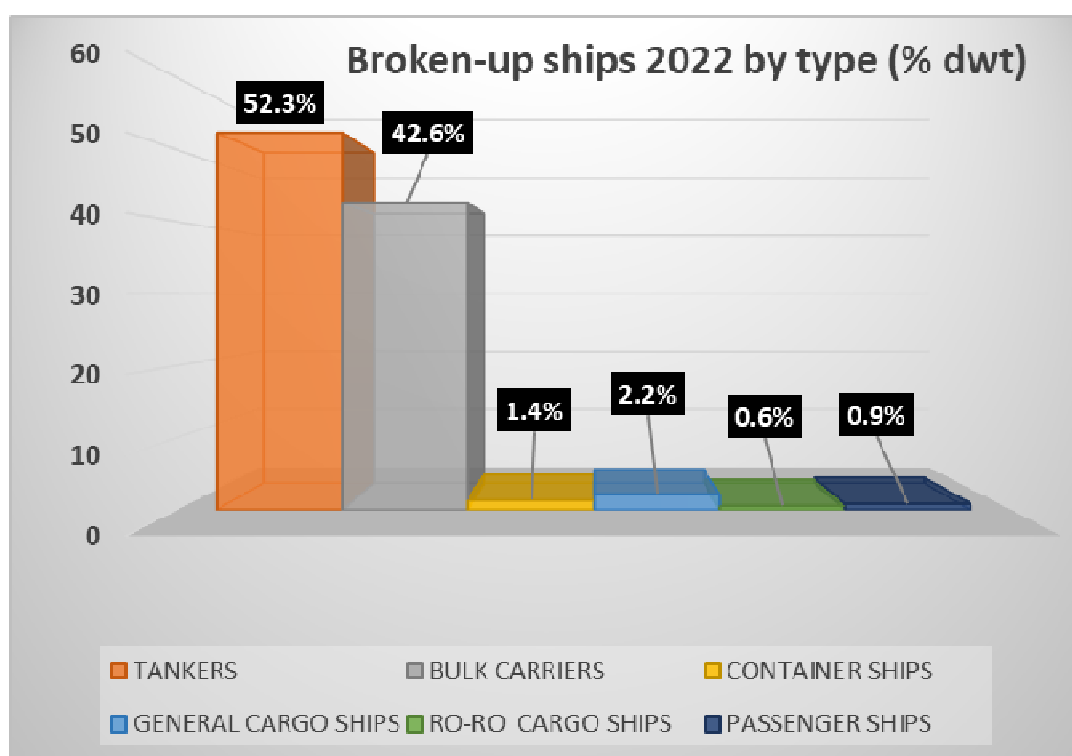
La actividad del desguace de buques sigue teniendo lugar principalmente en el subcontinente indio. La mayor parte del tonelaje desguazado en 2022 se registró en Bangladesh con 109 buques y 4,7 millones de TPM, casi el 43% del total desguazado.

The average price of shipbreaking in the Indian subcontinent dropped by 16%.

El precio medio del desguace de buques en el subcontinente indio se redujo un 16%.



Source: ISL – SSMR



Source: ISL - SSMR

(Ships 300 gt and over)

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT BY SHIP TYPE

SHIP TYPE	01.01.2022		01.01.2023		dwt % change over prev. Period	dwt % share of total
	No.	1000 dwt	No.	1000 dwt		
Crude oil and product tankers	8258	546301	8445	565201	3.5	26.1
Oil chemical/chemical tankers	6122	129748	6259	133705	3.0	6.2
Liquid gas tankers	2180	83714	2258	87814	4.9	4.1
Bulk carriers	11333	816445	11723	840445	2.9	38.8
Other bulk carriers incl. Ore	1,608	97,377	1647	99619	2.3	4.6
Containerships	5574	293016	5800	305220	4.2	14.1
Conventional cargo ships	12606	50627	13085	53320	5.3	2.5
Special cargo ships	1979	47155	2048	48826	3.5	2.3
Pure car carriers	764	12321	757	12376	0.4	0.6
Reefer ships	682	3791	669	3714	-2.0	0.2
Ro-ro cargo ships	1753	8149	1794	8375	2.8	0.4
Passenger ships/Cruise	2227	2772	2294	2912	5.0	0.1
Passenger Ro-Ro cargo ships	3142	4830	3225	4983	3.2	0.2
TOTAL	58228	2096245	60004	2166510	3.4	100.0

Source: ISL-SSMR 2023

(Ships 300 gt and over)

SHIPS ON ORDER BY SHIP TYPE

SHIP TYPE	01.01.2023				
	No. of ships	1000 dwt	1000 gt	1000 cgt	cgt-% share
Crude oil and product tankers	196	22078	11731	4469	4.3
Oil chemical/chemical tankers (a)	247	6977	4228	4126	4.0
Liquid gas tankers	470	35154	38934	29772	28.8
Bulk carriers	854	67505	36658	15903	15.4
Containerships	912	78505	68715	33372	32.3
General cargo ships	571	10134	12453	7897	7.5
<i>Conventional cargo ships</i>	270	1602	1092	1417	1.4
<i>Special cargo ships (b)</i>	149	5557	3650	2149	2.0
<i>Pure car carriers</i>	108	2384	6838	3690	3.5
<i>Ro-ro cargo ships</i>	35	479	765	501	0.5
<i>Reefer ships</i>	9	112	108	140	0.1
Passenger/Cargo ships	201	692	7509	7928	7.7
<i>Pure passenger ships/Cruise</i>	121	420	6042	6403	6.2
<i>Other passenger ships</i>	80	272	1467	1525	1.5
TOTAL	3451	221045	180228	103467	100

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

(Source: ISL-SSMR 2023)



CONTROLLED FLEET AND FLEET BY FLAGS.

Greece, China and Japan remain the three largest shipowning countries by capacity, controlling 48.5% of the total world DWT.

Greece controls the largest merchant fleet in terms of DWT capacity since 2010, with 424.89 million DWT, operating nearly 87% of its fleet under foreign flags. 4,584 of the 5,186 vessels registered 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 tanker ships (23.9%), with 187.09 million DWT, 22.3% of the world tonnage of dry bulk carriers, 209.45 million DWT, and 7.7% of the capacity of the container ship fleet, 23.63 million DWT (1.99 million TEU).

Greece is followed by China, which

FLOTA CONTROLADA Y FLOTA ABANDERADA.

Grecia, China y Japón continúan siendo los tres mayores países armadores en cuanto a capacidad, controlando el 48,5% del total del TPM mundial.

Grecia controla la mayor flota de buques mercantes en términos de TPM desde 2010, con 424,89 millones de TPM, operando casi el 87% de su flota en pabellones extranjeros. De los 5.186 buques registrados, 4.584 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 2023, los armadores griegos controlaban el mayor tonelaje mundial de buques tanque (23,9%), con 187,09 millones de TPM, el 22,3% del tonelaje mundial de graneleros, 209,45 millones de TPM y el 7,7% de la capacidad de la flota de buques portacontenedores, 23,63 millones de TPM (1,99 millones de TEUs).

A Grecia le sigue China, que controla

controls a fleet of 8,280 merchant vessels with a capacity of 368 million DWT, 17% of the global tonnage. 68.5% of the tonnage operated by China is flagged under a foreign flag, 252 million DWT, (3,349 vessels).

China is the country that controls the largest number of ships under national flag, accounting for 4,931 merchant ships, (ships of 1,000 GT and over), with a total of 116 million DWT. In China, the bulk carrier fleet stands out, with 3,424 units (226 million DWT). China controls a larger number of tankers than Greece, but of smaller capacity, and the largest capacity in TEUs, although in terms of container units it is surpassed by Germany.

Japan continues in the third position, with 4,255 vessels and 251.7 million DWT, a decrease of 1.2% in DWT terms compared to the previous year, with 85% of the tonnage under foreign flags.

It is followed by The Republic of Korea, which controls a total of

una flota total de 8.280 buques mercantes, con una capacidad de 368 millones de TPM, el 17% del tonelaje mundial. El 68,5% del tonelaje operado por China se encuentra abanderado en pabellón extranjero, 252 millones de TPM, (3.349 buques).

China es el país que controla el mayor número de buques bajo pabellón nacional, 4.931 buques mercantes (buques de 1.000 GT en adelante), con un total de 116 millones de TPM. En China destaca la flota de buques graneleros, con 3.424 unidades (226 millones de TPM). China controla un mayor número de buques tanque que Grecia, pero de menor capacidad, y la mayor capacidad en cuanto a TEUs, aunque en número de buques portacontenedores es superada por Alemania.

Japón continúa en la tercera posición, contando con 4.255 buques y 251,7 millones de TPM, un descenso del 1,2% en TPM respecto al año anterior, con un 85% del tonelaje bajo otros pabellones.

Le sigue la República de Corea, que controla un total de 1.665 buques, con

1,665 vessels, with a capacity of 99.22 million DWT. 84.3% of the tonnage is flagged under foreign flags.

In fifth position, the German controlled fleet continues to reduce its tonnage compared to the previous year, -3.1%. The German shipowners control 2,240 ships, with 76.75 million DWT. Germany controls 91.3% of the tonnage under foreign flags, (70 million DWT), corresponding to 2,092 vessels.

Norway, with a total of 76.42 million DWT, 2.2% down over the previous year, controls 78% of its fleet capacity under foreign flags.

Singapore, which has increased its tonnage by 13.3% over the previous year, controls a fleet capacity of 68.76 million DWT, with more than 62% of its tonnage under foreign flags.

The US stands at the tenth position in terms of controlled tonnage, down 2.6%, compared to the

una capacidad de 99,22 millones de TPM. El 84,3% de su tonelaje se encuentra abanderado bajo pabellones extranjeros.

En quinta posición, la flota controlada alemana continúa reduciendo su tonelaje respecto al año anterior, -3,1%. Los armadores alemanes controlan un total de 2.240 buques, con una capacidad de 76,75 millones de TPM. Alemania opera el 91,3% de su tonelaje en otros registros extranjeros (70 millones de TPM), correspondiente a 2.092 buques.

Noruega, con un total de 76,42 millones de TPM, un 2,2% menos que el año anterior, controla el 78% de la capacidad de su flota en banderas extranjeras.

Singapur, que ha aumentado su tonelaje un 13,3% respecto al año anterior, controla una capacidad de flota de 68,76 millones de PM, con más del 62% de su tonelaje registrado en otras banderas.

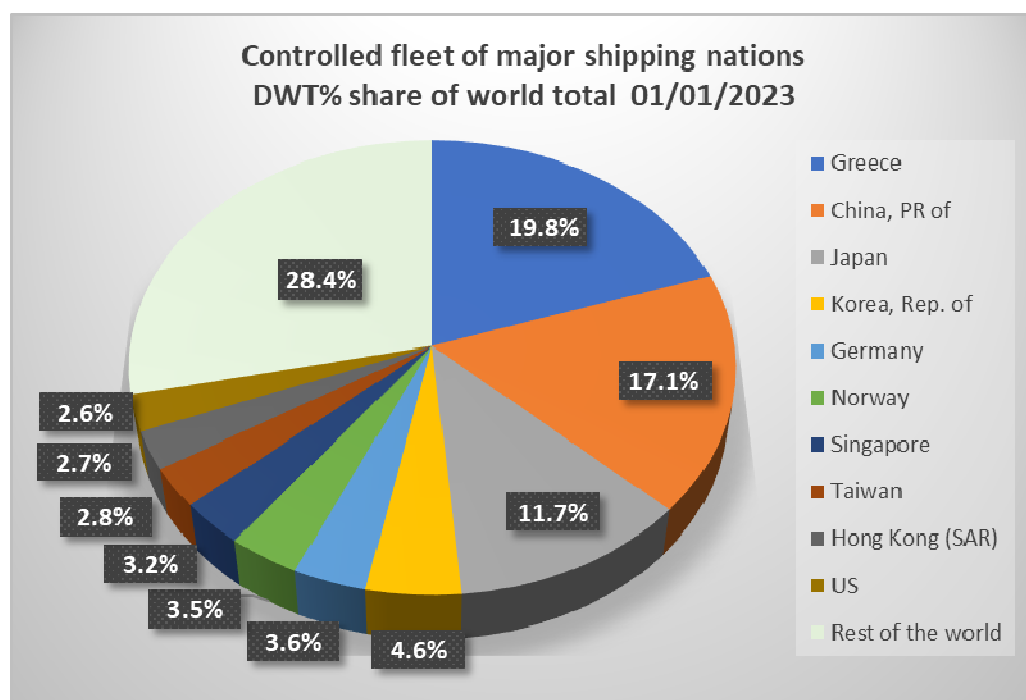
EEUU se sitúa en décima posición en cuanto a tonelaje controlado, con un descenso del 2,6% respecto al año

previous year, surpassed by Taiwan and Hong Kong (SAR). The US fleet has 1,171 vessels (57 million DWT), 90% under foreign registries. The largest number of ships corresponds to tanker ships, 412 units.

Taiwan and Hong Kong increased their tonnage by 6.7% and 17.2% respectively, compared to the previous year.

anterior, superado por Taiwan y Hong Kong (RAE). La flota de EEUU cuenta con 1.171 buques, (57 millones de TPM), el 90% en registros extranjeros. El mayor número de buques corresponde a buques tanque, 412 unidades.

Taiwán y Hong Kong aumentaron su tonelaje el 6,7% y el 17,2% respectivamente, respecto al año anterior.



Source: ISL Bremen SSMR

(Ships 1000 gt and over)

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

Country of control	January 1st, 2023			Foreign flag dwt % share	dwt % share of world total
	National flags	Foreign flags	Total fleet controlled		
1. Greece	56196	368697	424893	86.8	19.8
2. China, PR of	115841	252011	367852	68.9	17.1
3. Japan	37718	214027	251745	85.8	11.7
4. Korea, Rep. Of	15566	83662	99228	85.4	4.6
5. Germany	6689	70069	76758	91.3	3.6
6. Norway	16786	59642	76428	78.2	3.5
7. Singapore	25838	42927	68765	60.3	3.2
8. Taiwan	6448	53181	59629	90.3	2.8
9. Hong Kong (SAR)	23553	34093	57646	88.4	2.7
10. US	5718	51377	57095	84.7	2.6
Sub Total	310353	1229686	1540039	79.85	71.6
World Total			2156742		

Source: ISL-SSMR

(Ships 300 gt and over)

**World merchant fleet by flag
(1000 dwt)**

TOP 10 FLAGS	January 1st		% change over prev. Year
	2022	2023	
1. Liberia	326858	370398	13.3
2. Panama	342619	358423	4.6
3. Marshall Islands	281531	291454	3.5
4. Hong Kong (SAR)	207596	199649	-3.8
5. Singapore	127160	130373	2.5
6. China, PR of	108995	116622	7.0
7. Malta	113641	107607	-5.3
8. Greece	62133	59200	-4.7
9. Bahamas	59858	58627	-2.1
10. Japan	38889	40694	4.6
Sub Total	1542120	1602674	3.9
World Total	20966245	2166510	3.4

Source: ISL-SSMR



*Regarding the world merchant fleet distribution by flags, (vessels of more than 300 GT), as of January 1st, 2023, the flag of **Liberia** is in first position in DWT terms, with an increase of 13.3% compared to the previous year, placing it ahead of the **Panama** flag.*

The Liberian flag has a total of 4,619 vessels, 370.4 million DWT, representing 17% of the world merchant fleet DWT.

Regarding the composition of the fleet, the largest number of vessels corresponds to bulk carriers, 1,176 units, with more than 170 million DWT (46% of its tonnage). Liberia is also the largest flag of container ships of the world fleet with 5.15 million TEU, as well as the largest flag for crude oil tankers and products, representing almost 19% of the tonnage of the world fleet of this type of vessel.

Panama is in second position with 358.42 million DWT and a total of 6,881 vessels, followed by the Marshall Islands with 291.45 million

En cuanto a la distribución de la flota mercante mundial por banderas, (buques de más de 300 GT), a 1 de enero 2023, la bandera de **Liberia** se sitúa en primera posición en términos de tonelaje, con un aumento del 13,3% respecto al año anterior, lo que la posiciona por delante de la de **Panamá**.

La bandera de Liberia cuenta con un total de 4.619 buques, 370,4 millones de TPM, y representa el 17% del TPM de la flota mercante mundial.

En cuanto a la composición de su flota, el mayor número de buques corresponde a buques graneleros, 1.176 unidades, con más de 170 millones de TPM (el 46% de su tonelaje). Liberia es también el mayor pabellón de buques portacontenedores de la flota mundial, con 5,15 millones de TEUs, así como el mayor pabellón de buques petroleros de crudo y productos, representando casi el 19% del tonelaje de la flota mundial de este tipo de buques.

Panamá ocupa la segunda posición con 358,42 millones de TPM y un total de 6.881 buques, seguido de las Islas Marshall con 291,45 millones de TPM y

DWT and 3,892 vessels, with a participation in world tonnage of 16.5% and of 13.5% respectively.

3.892 buques, con una participación en el tonelaje mundial del 16,5% y del 13,5% respectivamente.

27% of the tonnage capacity (DWT) of the Panama-flagged fleet corresponds to tanker ships (crude oil, oil chemical and gas tankers), and 52% to bulk carriers.

El 27% de la capacidad del tonelaje (TPM) de la flota con bandera de Panamá corresponde a buques tanque (petroleros, quimiqueros y gaseros), y un 52% a buques graneleros.

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.

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), seguida de Singapur.

The Spanish flag of ships is in position number fifty-three according to ISL data.

La bandera de buques de España se encuentra en el puesto número cincuenta y tres según datos del ISL.

ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

EUROPEAN UNION ECONOMY

For the year 2022 as a whole, GDP grew by 3.5%, both in the euro area and in the EU, after the increase of 5.3% and 5.4% respectively in the previous year, according to data published by statistical office of the European Union (EUROSTAT).

In the fourth quarter of 2022, seasonally adjusted GDP remained stable in the euro area and decreased by 0.1% in the EU, compared with the previous quarter. In the third quarter of 2022, GDP had grown by 0.4% in both the euro area and in the EU.

Regarding the GDP growth of the EU Member States, Greece recorded the highest increase compared to the previous quarter (+1.4%), followed by Malta (+1.2%), and Cyprus (+1.1%).

ECONOMÍA UNIÓN EUROPEA

En el conjunto del año 2022, el PIB creció un 3,5%, tanto en la zona euro como en la UE, tras el aumento del 5,3% y 5,4% respectivamente del año anterior, según datos publicados por la oficina de estadística de la Unión Europea (EUROSTAT).

En el cuarto trimestre de 2022, el PIB ajustado estacionalmente se mantuvo estable en la zona euro y disminuyó un 0,1% en la UE con respecto al trimestre anterior. En el tercer trimestre el PIB había crecido un 0,4% tanto en la zona euro como en la UE.

En cuanto al crecimiento del PIB de los Estados miembros de la Unión Europea, Grecia registró el mayor crecimiento respecto al trimestre anterior (+1,4%), seguido de Malta (+1,2%), y Chipre (+1,1%).

The highest decreases were observed in Poland (-2.4%), Estonia (-1.6%) and Finland (-0.6%).

Los mayores descensos se observaron en Polonia (-2,4%), Estonia (-1,6%), y Finlandia (-0,6%).

During the fourth quarter of 2022, household final consumption expenditure decreased by 0.9% in the euro area and by 0.8% in the EU (after +0.9% in the euro area and +0.7% in the EU in the previous quarter).

Durante el cuarto trimestre de 2022, el gasto de consumo final de los hogares disminuyó un 0,9% en la zona euro y un 0,8% en la UE (tras registrar un +0,9% en la zona euro y un +0,7% en la UE en el trimestre anterior).

Government final consumption expenditure increased by 0.7% in both the euro area and the EU.

El gasto final de las Administraciones públicas aumentó un 0,7% tanto en la eurozona como en la UE.

Exports increased in the fourth quarter by 0.1% in the euro area, and remained stable in the EU. On the other hand, imports decreased by 1.9% in both the euro area and the EU.

Las exportaciones aumentaron en el cuarto trimestre un 0,1% en la zona euro, y se mantuvieron estables en la UE. Por otro lado, las importaciones disminuyeron un 1,9% tanto en la zona euro como en la UE.

The number of employed persons increased by 0.3% both in the euro area and in the EU in the fourth quarter of 2022, compared with the previous quarter.

El número de personas empleadas aumentó un 0,3% tanto en la zona euro como en la UE en el último trimestre de 2022, respecto al trimestre anterior.

According to estimates based on quarterly data, in the year 2022 as a whole, employment grew by 2.2%

Según las estimaciones basadas en los datos trimestrales, en el conjunto del año 2022, el empleo creció un

in the euro area and by 2% in the EU.

2,2% en la zona euro y un 2% en la UE.

In the fourth quarter of 2022, the highest employment growth among member states, compared to the previous quarter, was recorded by Malta (+1.6%), Poland (+0.9%), Estonia, Cyprus and the Netherlands (the latter +0.7%).

En el cuarto trimestre de 2022, el mayor crecimiento del empleo entre los estados miembros, respecto al trimestre anterior, lo registraron Malta (+1,6%), Polonia (+0,9%), Estonia, Chipre y los Países Bajos (estos últimos +0,7%).

The highest decline of employment was recorded in Portugal (-0.8%), Lithuania and Latvia (both -0.5%).

El mayor descenso del empleo se registró en Portugal (-0,8%), Lituania y Letonia (-0,5% en ambos países).

Eurostat estimates that in the fourth quarter of 2022, 214.6 million people were employed in the EU, of which 165.0 million were in the euro area.

Eurostat estima que en el cuarto trimestre de 2022 había 214,6 millones de personas empleadas en la UE, de las cuales 165 millones lo estaban en la zona euro.

Compared to the same quarter of 2019, the number of people employed was 3.6 million higher in the euro area and 4.7 million above in the EU.

Comparado con el mismo trimestre de 2019, el número de personas empleadas fue superior en 3,6 millones en la eurozona y en 4,7 millones en la UE.

In 2022, European Union trade continued to recover following the COVID-19 pandemic.

En 2022, el comercio de la Unión Europea continuó recuperándose tras la pandemia de COVID-19.

The EU accounts for around 14 % of

La UE representa alrededor del 14% del

the world's trade in goods.

According to Eurostat, from January to December 2022, euro area exports of goods to the rest of the world rose to EUR 2,868 billion (an increase of 18% compared with January-December 2021), and imports rose to EUR 3,201 billion (an increase of 37.7% compared with January-December 2021).

As a result, the euro area recorded a deficit of EUR 333.5 billion, compared with a surplus of EUR 105.3 billion registered in 2021.

Intra-euro area trade increased by 24.7% up to EUR 2,764 billion in 2022.

In 2022 extra-EU exports of goods rose to EUR 2,572 billion (an increase of 17.9% compared with January-December 2021), and imports rose to EUR 3,004 billion (+41.3%). As a result, the EU recorded a deficit of EUR 432.1 billion.

Intra-EU trade, in terms of exports, increased by 22.8% in the whole of

comercio mundial de mercancías.

Según Eurostat, de enero a diciembre de 2022, las exportaciones de mercancías de la zona euro al resto del mundo ascendieron a 2,87 billones de euros (un aumento del 18% comparado con enero-diciembre 2021), y las importaciones ascendieron a 3,20 billones de euros (un aumento del 37,7% comparado con 2021).

Como resultado, la zona euro registró un déficit de 333.500 millones de euros, frente al superávit de 105.300 millones de euros registrado en 2021.

El comercio entre los miembros de la eurozona aumentó un 24,7% en 2022 hasta los 2,76 billones de euros.

En 2022, las exportaciones extra-comunitarias ascendieron a 2,57 billones de euros (un aumento del 17,9% respecto al año anterior), y las importaciones ascendieron a más de 3 billones de euros (+41,3%). Como resultado, la UE registró un déficit de 432.100 millones de euros.

El comercio intracomunitario, en términos de exportaciones, aumentó

the year 2022, up to EUR 4,227 billion.

Among the EU Member States, Germany had the highest share of extra-EU trade in 2022, contributing 28 % of the EU's exports of goods to non-EU member countries and accounting for 20% of the EU's imports.

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

Regarding imports of goods, The Netherlands (18 %), Italy (11%) and France (10%) followed Germany as the largest importers of goods from non-member countries in 2022. The relatively high share for the Netherlands is partly due to the considerable amount of goods entering the EU through Rotterdam, which is the EU's leading sea port.

In 2022, Germany recorded the largest extra-EU trade surplus in goods, valued at EUR 127.6 billion in 2022, followed by Ireland (EUR 32.4 billion) and Sweden (EUR 16.0 billion). The largest trade

un 22,8% en el conjunto de 2022, hasta los 4,23 billones de euros.

Entre los Estados miembros de la UE, Alemania tuvo la mayor participación en el comercio extracomunitario en 2022, contribuyendo con el 28% de las exportaciones de mercancías desde la UE a terceros países, y representando el 20% de las importaciones de la UE.

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

En cuanto a las importaciones, los Países Bajos (18%), Italia (11%), y Francia (10%), 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.

Alemania registró en 2022 el mayor superávit comercial de mercancías extracomunitarias, valorado en 127.600 millones de euros, seguida de Irlanda (32.400 millones de euros), y Suecia (16.000 millones de euros). Los

deficits for extra-EU trade in goods were EUR 251.7 billion for the Netherlands, EUR 87.5 billion for Spain and EUR 52.5 billion for Belgium.

In 2022, the largest increases for Intra-EU exports were recorded in Greece (40 %), Lithuania (38%), and Bulgaria (36%). In terms of intra-EU imports the largest increases were registered for Latvia (45%), Estonia and Croatia (both 35%).

As with extra-EU trade, Germany was also the EU Member State with the highest level of intra-EU trade in 2022, contributing 20% of the EU's exports of goods to other Member States and 22% of the EU's imports of goods from other Member.

During 2022, EU's exports of goods increased for all major trading partners except Russia (-4.7%), due to export restrictions put in place.

The United States remained the most common destination for goods exported from the EU in 2022, with

mayores déficits comerciales extra-comunitarios se produjeron en Países Bajos (251.700 millones de euros), España (87.500 millones de euros) y Bélgica (52.500 millones de euros).

En 2022, los mayores aumentos de las exportaciones intracomunitarias se dieron en Grecia (40%), Lituania (38%) y Bulgaria (36%). En cuanto a las importaciones, los mayores aumentos se registraron en Letonia (45%), Estonia y Croacia (ambos 35 %).

Al igual que en el comercio extracomunitario, Alemania fue también el Estado miembro con el mayor nivel de comercio intracomunitario en 2022, contribuyendo con el 20% de las exportaciones de la UE a otros Estados miembros y con el 22% de las importaciones de otros miembros.

Durante 2022, las exportaciones de la Unión Europea aumentaron para todos los principales socios comerciales excepto Rusia (-4,7%), debido a las restricciones a la exportación.

Estados Unidos continuó siendo el principal destino de las mercancías exportadas desde la UE en 2022, con

a share of 20%, followed by UK 13%, and China 10%.

China was the largest supplier of goods into the EU in 2022 with 21% of total imports, followed at a distance by The United States with 12%.

The highest growth rate for exports was reported for energy with an increase of 72.1% due to sharply increasing prices. Chemicals recorded an increase of more than 20%.

On the import side, there was a similar pattern observed, with large overall increases in the level of extra-EU imports of energy with an increase of 113.6 % due to sharply increasing prices. Chemicals recorded an increase of more than 30%.

Euro area (EA19):

Belgium, Germany, Estonia, Ireland, Greece, Spain, France, Italy, Cyprus, Latvia, Lithuania, Luxemburg, 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.

una participación del 20%, seguido de Reino Unido 13%, y China 10%.

China fue el mayor proveedor de mercancías de la UE en 2022, con un 21% del total de las importaciones, seguido a distancia por Estados Unidos con el 12%.

La mayor tasa de crecimiento de las exportaciones se dio en el sector de la energía, debido al fuerte aumento de los precios, con un aumento del 72,1%. Los productos químicos registraron un aumento de más del 20%.

En cuanto a las importaciones, se observó un patrón similar, con grandes aumentos generales en importaciones extracomunitarias de energía con un incremento del 113,6%, por el fuerte aumento de los precios. Los productos químicos registraron un aumento de más del 30%.

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.



SPANISH ECONOMY

The Spanish economy registered a GDP growth of 5.5% in 2021, according to the National Statistics Institute (INE).

The value of GDP at current prices for the whole of 2022 stood at 1,327 billion euros, 10% higher than in 2021.

In the fourth quarter of 2022, the variation in GDP was 0.2% compared to the previous quarter in volume terms, similar to that recorded in the third quarter.

The contribution of domestic demand to the year-on-year GDP growth was 0.9 points in the fourth quarter, 1.9 points lower than in the third quarter.

Regarding national demand, final consumption expenditure increased by 2.6% compared to the same quarter of 2021, a rate five tenths lower than that registered in the third quarter.

Household final consumption

ECONOMÍA ESPAÑOLA

La economía española registró un crecimiento del PIB del 5,5% en 2022, según el Instituto Nacional de Estadística (INE).

El valor del PIB a precios corrientes para el conjunto del año 2022 se situó en 1,327 billones de euros, un 10% superior al de 2021.

En el cuarto trimestre de 2022, la variación del PIB fue del 0,2% respecto al trimestre anterior en términos de volumen, similar a la registrada en el tercer trimestre.

La contribución de la demanda nacional al crecimiento interanual del PIB fue de 0,9 puntos en el cuarto trimestre, 1,9 puntos inferior a la del tercer trimestre.

En cuanto a la demanda nacional, el gasto en consumo final aumentó un 2,6% respecto al mismo trimestre de 2021, una tasa cinco décimas por debajo de la registrada en el tercer trimestre.

El gasto en consumo final de los

expenditure experienced a year-on-year variation of 2.7%, a decrease of 2.2 points with respect to the previous quarter.

On the other hand, the final consumption expenditure of the Public Administrations showed a year-on-year growth of 2.3%, 3.7 points up than the previous quarter.

Regarding external demand, exports of goods and services presented a variation of 6.9% compared to the fourth quarter of 2021, that means 7.2 points less than in the previous quarter. This slowdown is caused by an increase in the year-on-year rates of exports of goods (from 2.6% to 5.5%), which is offset by the variation in exports of services (from 49.3% to 11.9%).

As for the variation in imports of goods and services, it was 2.4% compared to the same quarter of the previous year.

Regarding employment, in year-on-year terms, the number of hours worked increased by 2.7%, five

hogares experimentó una variación interanual del 2,7%, lo que supone un descenso de 2,2 puntos respecto al trimestre anterior.

Por otro lado, el gasto en consumo final de las Administraciones Públicas experimentó un crecimiento interanual del 2,3%, 3,7 puntos más que en el trimestre precedente.

En cuanto a la demanda externa, Las exportaciones de bienes y servicios presentaron una variación del 6,9% respecto al cuarto trimestre de 2021, lo que supone 7,2 puntos menos que en el trimestre anterior. Esta desaceleración se produce por el incremento en las tasas interanuales de las exportaciones de bienes (del 2,6 al 5,5%), que se ve compensada con la variación de las exportaciones de servicios (del 49,3% al 11,9%).

En cuanto a la variación de las importaciones de bienes y servicios, fue del 2,4% respecto al mismo trimestre del año anterior.

En lo referente al empleo, en términos interanuales, las horas trabajadas aumentaron un 2,7%, cinco décimas

tenths less than in the third quarter. Equivalent full-time jobs grew by 2%, eight tenths less than in the previous quarter, representing an increase of 386 thousand full-time equivalent jobs in one year.

Regarding the annual evolution of consumer prices, the annual CPI variation rate of December stood at 5.7%.

Food and non-alcoholic beverages prices increased by 15.7%. The main increases occurred in the prices of milk, cheese and eggs, oils and fats, mineral water, soft drinks, fruit and vegetable juices and meat.

Housing decreased its variation by five and a half points, standing at -4.5%, and transport fell 4.5 points compared to the previous month, placing its rate at 3.3%, due to the drop in the prices of fuels and lubricants.

The annual variation rate of core inflation (general index excluding unprocessed food and energy

menos que en el tercer trimestre. Los puestos equivalentes a tiempo completo crecieron un 2%, ocho décimas menos que en el trimestre precedente, lo que supone un incremento de 386.000 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo en un año.

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 5,7%.

Los precios de los alimentos y bebidas no alcohólicas aumentaron en un 15,7%. Los principales incrementos se dieron en los precios de la leche, queso y huevos, los aceites y grasas, el agua mineral, refrescos, zumos de frutas y vegetales y la carne.

La vivienda, disminuyó su variación cinco puntos y medio, hasta el (-4,5%) y el transporte retrocedió 4,5 puntos respecto al mes anterior, situando su tasa en el 3,3%, a causa de la bajada de los precios de los carburantes y lubricantes.

La tasa de variación anual de la inflación subyacente (índice general sin alimentos no elaborados ni

products) increased seven tenths, to 7%, the highest since November 1992.

Regarding the growth forecasts for the Spanish economy, the International Monetary Fund, in the last World Economic outlook published in April 2023 estimated a growth for Spain of 1.5% in 2023, and 2% in 2024, leading the growth of the euro area.

These estimates are in line with those of the European Commission, and the Bank of Spain, however, the growth estimated by the Spanish Government for 2023 is higher, 2.1%.

Regarding foreign trade, according to the Ministry of Industry, Commerce and Tourism, in 2022 as a whole, Spanish exports of goods increased by nearly 23%, despite the international situation marked by the war in Ukraine and geopolitical tensions, exceeding 389,000 million euros, a new annual record high.

Exports grew in all sectors,

productos energéticos) aumentó siete décimas, hasta el 7%, la más alta desde noviembre de 1992.

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 2023, estimaba un crecimiento para España del 1,5% en 2023, y del 2% para 2024, liderando el crecimiento de la eurozona.

Estas estimaciones se encuentran en línea con las de la Comisión Europea, y las del Banco de España, sin embargo, el crecimiento estimado por el Gobierno español para 2023 es mayor, 2,1%.

En lo referente al comercio exterior, según el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, en el conjunto de 2022, las exportaciones españolas de mercancías aumentaron cerca del 23%, a pesar de la coyuntura internacional marcada por la guerra de Ucrania y las tensiones geopolíticas, superando los 389.000 millones de euros, un nuevo máximo histórico anual.

Las exportaciones crecieron en todos

overcoming the impact of the pandemic. In 2022, exports were, on average, 34% higher than in 2019.

In 2022, the recovery of Spanish exports has been faster with our European partners. Exports to the EU-27 reached 62.8% of the total exports. The countries with more contribution to this growth were France, Belgium, Portugal, Germany and Italy.

Exports to non-EU destinations also increased with a growth of 19,7%. The largest positive contributions came from the United States and the United Kingdom (1.3 points and 0.8 points respectively).

By geographic areas, the increases were widespread. The greatest advance was registered in Spanish sales to the Middle East (2.5% of the total), which increased by 28.2% year-on-year.

Regarding imports, they also reached a record high in 2022 with 457,321.2 million euros, which represents a year-on-year growth of

los sectores, superando el impacto de la pandemia. En 2022, las exportaciones fueron, de promedio, un 34% superiores a las de 2019.

En 2022, la recuperación de las exportaciones españolas ha sido más rápida con nuestros socios europeos. Las exportaciones a la UE-27 alcanzaron el 62,8% del total. Los países que más contribuyeron a este crecimiento fueron Francia, Bélgica, Portugal, Alemania e Italia.

Las exportaciones a destinos extra-comunitarios también aumentaron, con un crecimiento del 19,7%. Las mayores contribuciones positivas provinieron de Estados Unidos y de Reino Unido (1,3 puntos y 0,8 puntos respectivamente)

Por áreas geográficas, los aumentos fueron generalizados. El mayor avance se registró en las ventas españolas a Oriente Medio (2,5% del total) que experimentaron un incremento del 28,2% interanual.

En cuanto a las importaciones también alcanzaron en 2022 un máximo histórico con 457.321,2 millones de euros, lo que supone un crecimiento

33.4% compared to 2021.

Imports of energy products (19.9% of the total) were by far the imports with the greatest positive contribution, with a year-on-year increase of 95.1%.

Oil and derivatives imports increased by 72.6% year-on-year and those of gas grew even more, 174% year-on-year.

Overall, non-energy imports (80.1% of the total) increased by 23.7%, standing at 366,441.6 million euros.

The Spanish trade deficit increased in the last year to 68,112 million euros, mainly due to the rise in energy prices.

interanual del 33,4% respecto a 2021.

Las importaciones de productos energéticos, (19,9% del total) fueron con gran diferencia las de mayor contribución positiva, con un incremento interanual del 95,1%.

Las compras de petróleo y derivados se incrementaron un 72,6% interanual y las de gas crecieron incluso por encima, un 174% interanual.

En conjunto, las importaciones no energéticas (80,1% del total) aumentaron un 23,7%, situándose en 366.441,6 millones de euros.

El déficit comercial español aumentó en el último año hasta los 68.112 millones de euros, principalmente motivado por el encarecimiento de la energía.

EUROPEAN SHIPPING INDUSTRY

According to Eurostat data, in the third quarter of 2022, (latest data available to date), 860 million GT were handled in the main EU ports, a decrease of 1.4% compared to the previous quarter, and of 0.7%

INDUSTRIA MARÍTIMA EUROPEA

Según datos de Eurostat, en el tercer trimestre de 2022 (últimos datos disponibles hasta la fecha), se movieron en los principales puertos de la UE unos 860 millones de GT, un descenso del 1,4% respecto al trimestre anterior, y del

compared to the same quarter of 2021.

0,7% respecto al mismo trimestre de 2021.

In the third quarter of 2022, the inward movements of goods made up 62.3% of the total volume of goods handled in the main EU ports.

En el tercer trimestre de 2022 las entradas de mercancías representaron el 62,3% del volumen total de mercancías manipuladas en los principales puertos de la UE.

When looking at the overall annual aggregate, the inward movements of goods increased by 6.2% while outward movements fell by 4.7%.

Si observamos el acumulado anual, las entradas de mercancías aumentaron un 6,2%, mientras que las salidas descendieron un 4,7%.

The Netherlands, Spain and Italy were the EU countries that moved the largest volume of goods in the third quarter of 2022, each handling more than 100 million tonnes of goods in their main ports.

Los Países Bajos, España e Italia fueron los países de la UE que movieron mayor volumen de mercancías en el tercer trimestre de 2022, manejando cada uno más de 100 millones de toneladas de mercancías en sus principales puertos.

In the third quarter of 2022, nine of the maritime EU Member States recorded a decrease in the tonnes of goods handled in their main ports compared with the same quarter of 2021. The largest decrease was observed for Estonia (-26.8%), followed by Lithuania (-17.7%) and Italy (-13.8%).

En el tercer trimestre de 2022, nueve de los Estados miembros marítimos de la UE registraron una disminución en las toneladas de mercancías manejadas en sus principales puertos en comparación con el mismo trimestre de 2021. La mayor disminución se observó en Estonia (-26,8 %), seguida de Lituania (-17,7%) e Italia (-13,8%).

On the other hand, Malta reported the highest increase in port activity

Por otro lado, Malta registró el mayor incremento de actividad portuaria en

in this period (+55.2%), followed by Poland (+31.8%), and Latvia (+22.3%). The EU candidate country Montenegro also registered a substantial growth over the same period (+85.5%).

As for the overall annual change, the largest drop was recorded by Malta (-28.3%), followed by Estonia (-14.2%), and Lithuania (-14.0%). The most noticeable growth was observed in Poland (+16.8%), followed by Bulgaria (+14.1%), and Cyprus (+13.2%). The EU candidate country Montenegro also reported a substantial increase by 56%.

Rotterdam continued to be the EU port with the largest activity in the third quarter of 2022, with 109 million tonnes of gross weight of goods handled. Rotterdam was the main EU port for all types of cargo, with the exception of Ro-Ro mobile units, followed by followed by the Port of Antwerp-Bruges, with 62 million tonnes, and the ports of Hamburg and Amsterdam, with 26 and 24 million tonnes respectively. In 2022, Antwerp and Zeebrugge (Bruges) merged their ports under

este periodo (+55,2%), seguida de Polonia (+31,8%), y Letonia (+22,3%). El país candidato a la UE, Montenegro, también registró un considerable crecimiento durante este mismo período (+85,5%).

Si tenemos en cuenta la variación anual general, la mayor caída se registró en Malta (-28,3%), seguida de Estonia (-14,2%), y de Lituania (-14,0%). El crecimiento más notable se observó en Polonia (+16,8%), seguido de Bulgaria (+14,1%), y Chipre (+13,2 %). El país candidato a la UE, Montenegro, registró también un aumento sustancial del 56%.

Rotterdam continuó siendo el puerto de la Unión Europea con mayor actividad durante el tercer trimestre de 2022, con 109 millones de toneladas brutas movidas. Rotterdam fue el principal puerto para todo tipo de carga, con la excepción de las unidades de carga rodada, (Ro-Ro), seguido del Puerto de Amberes-Brujas, con 62 millones de toneladas, y de los puertos de Hamburgo y Ámsterdam, con 26 y 24 millones de toneladas respectivamente. En 2022, Amberes y Zeebrugge (Brujas) fusionaron sus puertos bajo la nueva

the new name "Port of Antwerp-Bruges".

Regarding the overall annual change, Hamburg registered a decrease by 3.8 %, while Rotterdam remained stable. By contrast, the largest growth was observed for HAROPA (+7.8 %), while Amsterdam and Antwerp-Bruges increased by 7.3% and 2.3%, respectively. (HAROPA PORT is the merged sea and river port of the French ports of Le Havre, Rouen and Paris).

EUROPEAN FLEET

Regarding the fleet, according to ISL-SSMR, as of January 1, 2023, the countries of the European continent controlled a total of 17,221 ships, (35.3% of the world total), and 848 million DWT, (39.3% of the world tonnage), (ships of 1,000 GT and over).

*The fleet controlled by the member countries of the **European Union** totalled 12,469 vessels, with 690 million DWT as of January 1, 2023. In DWT terms this figure represents*

denominación de "Puerto de Amberes-Brujas".

En cuanto a la variación anual general, Hamburgo registró una disminución del 3,8%, mientras que Róterdam se mantuvo estable. Por el contrario, el mayor crecimiento se observó en HAROPA PORT (+7,8%), mientras que Ámsterdam y Amberes-Brujas aumentaron un 7,3 % y un 2,3%, respectivamente. (HAROPA PORT es el puerto marítimo y fluvial fusionado de los puertos franceses de Le Havre, Ruan y París).

FLOTA EUROPEA

En cuanto a la flota se refiere, según ISL-SSMR, a 1 de enero de 2023, los países del continente europeo controlaban un total de 17.221 buques, (el 35.3% del total mundial), y 848 millones de TPM, (el 39,3% del tonelaje mundial), (buques de 1.000 GT en adelante).

La flota controlada por los países miembros de la **Unión Europea** sumaba 12.469 buques, con 690 millones de TPM a 1 de enero de 2023. En términos de TPM supone el 32% del



32% of the global merchant fleet.

The capacity of the EU-controlled fleet is mainly made up of three types of ships, tankers (37% of DWT), bulk carriers (37.5%), and container ships (20%).

As for the EU-flagged fleet controlled by the shipowners of the European Union, according to ISL statistical data, as of January 1, 2023, consisted of 6,534 vessels, with 295 million DWT, out of which 1,940 vessels were tanker ships, including gas tankers, totaling about 120 million DWT.

Greece continues controlling the world's largest merchant fleet with 424.9 million DWT, almost 20% of the world's maritime transport capacity (ships of 1,000 GT and over), operating 87% of its fleet under foreign flags. Greece has increased its tonnage by 2.7% compared to the previous year.

The Greek controlled fleet, with 5,186 vessels has an average age of 13.2 years.

tonelaje de la flota mundial.

La capacidad de la flota controlada por la UE está compuesta principalmente por tres tipos de buques, buques tanque (37% del TPM), graneleros (37,5%), y portacontenedores (20%).

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 2023 estaba compuesta por 6.534 buques, con 295 millones de TPM, de los cuales 1.940 buques eran buques tanque, incluidos buques gaseros, que sumaban unos 120 millones de TPM.

Grecia continúa controlando la mayor flota mercante del mundo, con 424,9 millones de TPM, casi un 20% de la capacidad del transporte marítimo mundial, (buques de 1.000 GT en adelante), operando el 87% de su flota en pabellones extranjeros. Grecia ha aumentado su tonelaje un 2,7% respecto al año anterior.

La flota controlada griega, con 5.186 buques tiene una media de edad de 13,2 años.

Germany is the second EU country that controls the largest fleet with 76.8 million DWT, (-3.1% compared to the previous year), flagging 91% of its tonnage under a foreign flag.

It is followed by Italy, which with a total of 1,182 vessels controls a total of 52.8 million DWT, 87% under foreign flag.

Regarding the European flags, as of January 1, 2023, the flag of Malta is in the first position of the EU fleet, and the seventh of the world merchant fleet in DWT terms, with 1,822 vessels, and 107.6 million DWT, which represents 5% of the total world fleet. Malta has decreased its tonnage by 5.3% compared to the previous year, (vessels of 300 GT and over).

Malta is followed by Greece, in the eighth position in the world ranking by flag, with 831 vessels, and 59.2 million DWT, which represents 2.7% of the world tonnage, a decrease of 4.7% compared to the previous year.

Alemania es el segundo país de la Unión Europea que más flota controla con 76,8 millones de TPM, (-3,1% respecto al año anterior), abanderando el 91% de su tonelaje en pabellón extranjero.

Le sigue Italia, que con un total de 1.182 buques controla un total de 52,8 millones de TPM, el 87% en pabellón extranjero.

En cuanto a las banderas europeas, a 1 de enero de 2023, la bandera de Malta ocupa la primera posición de la flota de la Unión Europea, y la séptima de la flota mundial, en cuanto a TPM, con 1.822 buques y 107,6 millones de TPM, que suponen el 5% del total mundial. Malta ha disminuido su tonelaje un 5,3% respecto al año anterior, (buques de 300 GT en adelante).

A Malta le sigue Grecia, en la octava posición del ranking mundial por banderas, con 831 buques, y 59,2 millones de TPM, lo que representa el 2,7% del tonelaje mundial, una reducción del 4,7% respecto al año anterior.

The flag of Cyprus is in eleventh position in the world ranking, with 822 vessels and 30.5 million DWT (-6.9%).

La bandera de Chipre se encuentra en la undécima posición mundial, con un total de 822 buques y 30,5 millones de TPM, (-6,9%).

Portugal, with the Madeira Registry, ranks 13th in the world ranking, with a total of 26.8 million DWT and 757 vessels, an increase of 55 ships compared to the previous year, (+4%) in DWT.

Portugal, con el Registro de Madeira, ocupa el puesto número 13 en el ranking mundial, con un total de 26,8 millones de TPM y 757 buques, un aumento de 55 buques respecto al año anterior, (+4%) en TPM.

Other flags such as Denmark and Italy saw their fleets decrease; Denmark (-3.2%), and Italy (-9%) in DWT terms.

Otras banderas como la de Dinamarca e Italia vieron decrecer sus flotas; Dinamarca (-3,2%), e Italia (-9%) en términos de TPM.

France and Germany flags increased their tonnage by 1.2% and 2.4% respectively.

Los pabellones de Francia y Alemania, aumentaron su tonelaje en un 1,2% y 2,4% respectivamente.

According to the same sources, as of January 1, 2023, the Spanish flag was positioned number 53 in the world ranking, with close to 1.8 million dwt, an increase of 5.1% over the previous year.

Según las mismas fuentes, a 1 de enero de 2023, el pabellón español se situaba en el puesto número 53 en la clasificación mundial, con cerca de 1,8 millones de TPM, un aumento del 5,1% respecto al año anterior.

EU. CLIMATE GOALS

The European Union is advancing

UE. OBJETIVOS CLIMÁTICOS

La Unión Europea avanza en su

in its commitment to achieve climate neutrality by 2050, working on emission reduction targets to curb the effects of climate change.

The Council and the European Parliament reached an agreement on important legislative proposals of the ‘Fit for 55’ package that will further reduce emissions and address their social impacts.

The EU Emissions Trading System (EU ETS) is a carbon market based on a system of cap-and-trade of emission allowances for energy-intensive industries and the power generation sector. The Council and Parliament agreed to increase the overall ambition of emissions reductions by 2030 in the sectors covered by the EU ETS to 62%.

*The EU Council and Parliament agreed to include **maritime shipping** emissions within the scope of the EU ETS, and the gradual introduction of obligations for shipping companies to surrender allowances: 40% for verified*

compromiso para alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050, trabajando en los objetivos de reducción de emisiones para frenar los efectos del cambio climático.

El Consejo y el Parlamento Europeo han alcanzado un acuerdo sobre importantes propuestas legislativas del paquete de medidas «**Objetivo 55**» que reducirán aún más las emisiones y abordarán sus repercusiones sociales.

El Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) de la UE es un mercado de carbono basado en un sistema de cantidades máximas e intercambios de derechos de emisión para los sectores de gran consumo de energía y el sector de generación de electricidad. El Consejo y el Parlamento han acordado aumentar el objetivo de reducción de las emisiones hasta el 62 % de aquí a 2030 en los sectores cubiertos por el RCDE UE.

El Consejo y el Parlamento europeos han acordado asimismo incluir las emisiones del **transporte marítimo** en el ámbito del RCDE UE y la introducción gradual de obligaciones para las empresas navieras de entregar derechos de emisión: el 40% de las emisiones verificadas a partir de

emissions from 2024, 70% for 2025 and 100% for 2026.

Most large vessels will be included in the scope of the EU ETS from the start. Big off-shore vessels of 5,000 gross tonnage and above will be included in the 'MRV' on the monitoring, reporting and verification of CO2 emissions from maritime transport regulation from 2025 and in the EU ETS from 2027. General cargo vessels and off-shore vessels between 400 and 5,000 gross tonnage will be included in the MRV regulation from 2025 and their inclusion in EU ETS will be reviewed in 2026.

SPAIN. Spanish port traffic.

In 2022, the total traffic of the 46 ports of general interest of the State, coordinated by 'Puertos del Estado', reached 563.4 million tonnes, (including fishing, supplies and inland traffic), which has meant an increase of 3.5% compared to 2021 (544.5 million tonnes), reaching a level similar to the

2024, el 70 % para 2025 y el 100 % para 2026.

La mayoría de los buques de gran tamaño estarán incluidos en el ámbito de aplicación del RCDE UE desde el inicio. Los grandes buques *off-shore* de 5.000 toneladas de arqueo bruto o más se incluirán en el Reglamento sobre el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO2 del transporte marítimo (Reglamento SNV) a partir de 2025 y en el RCDE UE a partir de 2027. Los buques de carga y los buques *off-shore* de entre 400 y 5.000 toneladas de arqueo bruto se incluirán en el Reglamento SNV a partir de 2025 y su inclusión en el RCDE UE se revisará en 2026.

ESPAÑA. Tráfico portuario español.

En 2022, el tráfico total de los 46 puertos de interés general del Estado, coordinados por "Puertos del Estado", alcanzó los 563,4 millones de toneladas, (incluyendo pesca, avituallamiento y tráfico interior), lo que ha supuesto un incremento del 3,5% respecto a 2021 (544,5 millones de toneladas), situándose en un nivel

all-time high recorded in 2019 (564.5 million tonnes).

similar al máximo histórico alcanzado en 2019 (564,5 millones de toneladas).

Dry bulk has been the group with the highest growth compared to 2021 (+10.8%), with more than 94 million tonnes, exceeding the 2019 figures, mainly due to the energy situation and the war in Ukraine that has led to an increase in coal and petroleum coke traffic (+72%) and also cereals and their flours (+39.5%).

Los graneles sólidos han sido el grupo con mayor crecimiento respecto a 2021 (+10,8%), con más de 94 millones de toneladas, superando las cifras de 2019, debido principalmente a la situación energética y a la guerra de Ucrania que ha supuesto un incremento del tráfico de carbón y coque de petróleo (+72%) y también de los cereales y sus harinas (+39,5%).

Liquid bulk grew by 6.9% compared to 2021, with 182.6 million tonnes, highlighting the increase in products such as natural gas (+39.7%), gasoline (+18.1%) or crude oil (+12.3%).

Los graneles líquidos crecieron un 6,9% respecto a 2021, con 182,6 millones de toneladas, destacando el incremento de productos como el gas natural (+39,7%), la gasolina (+18,1%) o el petróleo crudo (+12,3%).

General cargo, with 271.2 million tonnes, decreased by 1.8% compared to the previous year, due to the drop in containerized general cargo (-5.4%), although within this group, conventional general cargo grew by 7.3%.

La mercancía general, con 271,2 millones de toneladas, se redujo un 1,8% respecto al año anterior, debido a la caída de la mercancía general de contenedores (-5,4%), aunque dentro de este grupo, la mercancía general convencional creció el 7,3%.

Container traffic registered a total of 17.2 million TEU (Twenty-foot Equivalent Units), with a decrease

El tráfico de contenedores registró un total de 17,2 millones de TEUs (contenedores de 20 pies), con un

of 3.2% compared to the previous year, due to the drop in containers in transit (-6.3%). However, the 2019 record for national and foreign import-export container traffic was even exceeded, with more than 8.3 million.

Passenger traffic continues to recover and growing spectacularly, with a total of 32.9 million passengers, both cruise and regular line, an increase of 83.2% over the previous year. Moreover, record number of cruise calls has been registered, with 4,525 (+115.1%), exceeding the 2019 figures. Specifically, cruise passenger traffic increased by 267.3%, with 8.2 million cruise passengers.

Regarding the number of ships that transited through the Spanish ports, it reached 157,020 units, an increase of 13% compared to 2021 figures, and more than 24% in GT terms, with nearly 2,491 million GT.

The Port of Algeciras continues in first position in terms of tonnes moved, with 108.2 million tonnes

descenso del 3,2% respecto al año anterior, debido a la caída de los contenedores en tránsito (-6,3%). No obstante, se superó incluso el récord de 2019 en los tráficos de contenedores de import-export, nacional y exterior, con más de 8,3 millones.

El tráfico de pasajeros continúa recuperándose y creciendo de forma espectacular, con un total de 32,9 millones de pasajeros, tanto de cruceros como de línea regular, un incremento del 83,2% respecto al año anterior. Además, se ha registrado un récord en el número de escalas de crucero, con 4.525 (+115,1%), superando las cifras de 2019. Concretamente, el tráfico de pasajeros de cruceros aumentó un 267,3%, con 8,2 millones de cruceristas.

En cuanto al número de buques que transitaron por los puertos españoles, alcanzó las 157.020 unidades, un aumento del 13% respecto a 2021, y más del 24% en cuanto a GT, con cerca de 2.491 millones de GT.

El Puerto de Algeciras continúa en primer lugar en cuanto a toneladas movidas, con 108,2 millones de

(+3.02%), followed by Valencia with 79.5 million (-6.67%), and Barcelona in third position with 70.9 million (+6.75%). It is followed by the ports of Cartagena, Bilbao and Huelva, all of them with more than 30 million tonnes, registering an increase of 17.4% in the Port of Cartagena compared to the previous year. The Port of Bilbao closed the year with 32.8 million tonnes, an increase of 5.1%. The Port of A Coruña, with nearly 15 million tonnes, has been the port that has registered the greatest growth in 2022, with an increase of more than 25%.

toneladas (+3,02%), seguido de Valencia con 79,5 millones (-6,67%), y Barcelona en tercera posición con 70,9 millones (+6,75%). Le siguen los puertos de Cartagena, Bilbao y Huelva, todos ellos con más de 30 millones de toneladas, registrándose un aumento del 17,4% en el Puerto de Cartagena respecto al año anterior. El Puerto de Bilbao cerró el año con 32,8 millones de toneladas, un aumento del 5,1%. El Puerto de A Coruña, con casi 15 millones de toneladas ha sido el puerto que ha registrado mayor crecimiento en 2022, con un incremento de más del 25%.

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 4.4% in 2022 as a whole, and more than 30,000 full-time equivalent jobs were created during the year, exceeding pre-pandemic employment levels.

By province, annual GDP growth was estimated at 4.3% in Alava, 4.5% in Bizkaia and 4.2% in Gipuzkoa.

In the fourth quarter of 2022, the GDP of the Basque Country registered a growth of 0.5% in relation to the previous quarter, and 2.9% compared to the same quarter of the previous year.

From the point of view of supply, all sectors showed positive year-on-

ECONOMÍA

Según estimaciones elaboradas por el EUSTAT, el Producto Interior Bruto (PIB) de la C.A. de Euskadi ha registrado un crecimiento del 4,4% en el conjunto del año 2022, y se han creado más de 30.000 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, superando los niveles de empleo previos a la pandemia.

Por territorios históricos, se estima un crecimiento anual del PIB del 4,3% en Álava, 4,5% en Bizkaia, y del 4,2% en Gipuzkoa.

En el cuarto trimestre de 2022, el PIB de la Comunidad Autónoma de Euskadi registró un crecimiento del 0,5% respecto al trimestre precedente, y un 2,9% con respecto al mismo trimestre del año anterior.

Desde el punto de vista de la oferta, todos los sectores han registrado

year increases, both in the fourth quarter of the year and in 2022 as a whole.

The Primary sector has registered a growth rate of 0.8% in the year as a whole, and value added of the Industry Sector rose by 4.6%. The Manufacturing Industry growth stood at 4.3% in 2022, and the Construction sector showed more moderate growth, with a rise of 2%.

In the last quarter of 2022, the Services sector increased by 3.2% in year-on-year terms. The increase in the activity of the Trade, transport and hotel industry branch reached 10.7% throughout 2022.

The average increase for 2022 overall in the Public administration, education, health and social services branch stood at 1.8%, and with respect to the activities included in the Rest of services branch, a growth of 2.8% has been estimated compared to 2021.

From the point of view of Demand, in 2022 as a whole, Private

incrementos interanuales positivos, tanto en el cuarto trimestre como en el conjunto del año 2022.

El sector Primario ha registrado una tasa de crecimiento del 0,8% en el conjunto del año, y el valor añadido de la industria ha ascendido un 4,6%. La Industria manufacturera situó su crecimiento en un 4,3% en 2022, y el sector de la Construcción mostró un crecimiento más moderado, con un crecimiento del 2%.

En el último trimestre de 2022, el sector Servicios aumentó un 3,2% en términos interanuales. El aumento de la actividad de la rama de Comercio, hostelería, y transporte alcanzó el 10,7% a lo largo de 2022.

El incremento medio del conjunto del año 2022 en la rama de Administración pública, educación, sanidad y servicios sociales se ha situado en un 1,8%, y en las actividades englobadas en la rama de Otros servicios, se ha estimado un crecimiento del 2,8% respecto a 2021.

Desde el punto de vista de la Demanda, el Consumo privado durante el conjunto

Consumption was 3% higher than in 2021, while Consumption of Public Administrations decreased by 0.4% in relation to 2021.

del año 2022 ha sido un 3% mayor que en 2021, mientras que el Consumo de las Administraciones Públicas descendió un 0,4% respecto a 2021.

According to EUSTAT, in 2022, the foreign trade balance of the Basque Country generated a surplus of 3,127 million euros.

Según el EUSTAT, en 2022, el saldo de comercio exterior de la C.A. de Euskadi arrojó un superávit de 3.127 millones de euros.

Exports from the Basque Country reached all-time record in 2022, with 32,538 million euros, which represents an increase of 26.8% compared to 2021, due to a rise of 108.8% in energy products and the 22.2% in non-energy products.

Las exportaciones vascas alcanzaron en 2022 un récord histórico, con 32.538 millones de euros, lo que representa un aumento del 26,8% respecto a 2021, debido al incremento del 108,8% de los productos energéticos y del 22,2% de los no energéticos.

By territories, Bizkaia led the greatest contribution to the boost in exports (13,291.8 million), 40.8% of the total, followed by Gipuzkoa (9,904.7 million) and Álava (9,341.9 million).

Por territorios, Bizkaia lideró la mayor contribución al impulso de las exportaciones (13.291,8 millones), un 40,8% del total, seguido de Gipuzkoa (9.904,7 millones) y de Álava (9.341,9 millones).

The year-on-year increase in exports was 30.2% in Bizkaia, 27.3% in Alava, and 22% in Gipuzkoa, compared to 2021.

El incremento interanual de las exportaciones fue del 30,2% en Bizkaia, del 27,3% en Álava, y del 22% en Gipuzkoa, respecto a 2021.

Exports of "Energy Products" increased by 1,485.6 million and

Las exportaciones de "Productos energéticos", aumentaron 1.485,6

those of "Non-energy Products" exceeded those of 2021 by 5,387.4 million.

As for the destination countries of Basque Country exports during 2022, Germany is in first position (5,000 million), followed by France (4,958 million). At a greater distance are followed by the United States (2,258 million), the Netherlands (2,011 million) and the UK (1,983 million), accounting for nearly 50% of exports between these five countries.

Cumulative imports for the Basque Country during 2022 as a whole, amounted to 29,411.5 million euros. In year-on-year terms, this figure is 8,351.6 million higher than that registered in the same period of 2021.

This increase of 39.7% is largely due to the rebound in imports from Bizkaia, which grew by 51.3%, with imports worth 17,971.3 million.

Imports of "Energy Products" were 88% higher than the previous

millones y las de "Productos no energéticos", superaron en 5.387,4 millones a las del año 2021.

En cuanto a los países de destino de las exportaciones vascas durante 2022, Alemania ocupa la primera posición (5.000 millones), seguida por Francia (4.958 millones). Les siguen a mayor distancia, Estados Unidos con 2.258 millones, Países Bajos (2.011 millones) y Reino Unido (1.983 millones), concentrando entre estos cinco países, casi el 50% de las exportaciones.

Las importaciones acumuladas durante el año 2022 para el conjunto de la C.A. de Euskadi, ascendieron a los 29.411,5 millones de euros. En términos interanuales esta cifra supera en 8.351,6 millones la registrada en el mismo periodo de 2021.

Este incremento del 39,7% se debe en gran parte al repunte de las importaciones de Bizkaia, que crecieron un 51,3%, con unas importaciones de por valor de 17.971,3 millones.

Las importaciones de "Productos energéticos" fueron un 88% superiores

year and those of "Non-energy Products" increased by 26.3%.

Regarding imports, Germany and France were once again at the forefront of trade relations, with 3,770 and 2,466 million in imports respectively. Following very closely behind France, was China with 2,166 million.

PORT ACTIVITY

*The **Port of Bilbao** moved a total of 32.76 million tonnes in 2022, 1.58 million tonnes more than in 2021, which represents an increase of 5.1% in the traffic of goods. Despite this recovery, it is still below pre-pandemic levels.*

Liquid bulk (20.45 million tonnes) increased by 15% compared to 2021, boosted by the global energy situation.

The Port of Bilbao is one of the key ports in the supply of liquefied natural gas (LNG), thanks to the Enagas regasification plant (BBG), which has registered a record of

a las del año anterior y las de los "Productos no energéticos" un 26,3%.

En lo relativo a las importaciones, Alemania y Francia volvieron a estar al frente de las relaciones comerciales, con 3.770, y 2.466 millones en importaciones respectivamente. Por detrás de Francia, se sitúa muy de cerca China con 2.166 millones.

ACTIVIDAD PORTUARIA

El **Puerto de Bilbao**, movió en 2022 un total de 32,76 millones de toneladas, 1,58 millones más que en 2021, lo que supone un incremento en el tráfico de mercancías del 5,1%. A pesar de esta recuperación se sitúa aún por debajo de los datos prepandemia.

Los graneles líquidos (20,45 millones de toneladas), aumentaron un 15% respecto a 2021, impulsados por la situación energética global.

El Puerto de Bilbao es uno de los puertos clave en el suministro de gas natural licuado (GNL), gracias a la planta regasificadora de Enagas (BBG) que ha registrado un récord de

discharges, with an increase of 34% compared to 2021, being the port with more volume of LNG operated in Spain.

However, solid bulk (3.75 million tonnes), suffered a decrease of 19%.

General goods (8.56 million tonnes) also decreased by 2% compared to the previous year. Containerized cargo registered a decrease of 4.5% in tonnes, and 8% in TEU, due to the slowdown in the economy, especially in Europe, and mainly in the United Kingdom.

Container traffic in 2022 was 496,624 TEUs, a decrease of 8% compared to 2021. However, containers in transit recorded an increase of 74%.

Conventional breakbulk increased by 2%, and Ro-Ro cargo traffic, stands out for another year, with an increase of 16%.

On the other hand, passenger traffic continues to recover, with a significant increase of 190%,

descargas, con un aumento del 34% respecto a 2021, siendo el puerto con más volumen de GNL operado en España.

Sin embargo, los graneles sólidos (3,75 millones de toneladas), sufrieron un descenso del 19%.

La mercancía general (8,56 millones de toneladas), también disminuyó un 2% respecto al año anterior. La mercancía en contenedores registró una disminución del 4,5% en toneladas, y un 8% en TEUs, debido a la ralentización de la economía, sobre todo de Europa, y en especial de Reino Unido.

El tráfico de contenedores en 2022 fue de 496.624 TEUs, un descenso del 8% respecto a 2021. Sin embargo, los contenedores en tránsito registraron un aumento del 74%.

La mercancía convencional aumentó un 2%, y el tráfico de la carga rodada destaca un año más, con un aumento del 16%.

Por otro lado, el tráfico de pasajeros continúa su recuperación, con un significativo aumento del 190%,

reaching the figure above 214,000 passengers.

Regarding the number of ships that called at the Port of Bilbao during 2022, it was 2,642 units, a similar number to the previous year. Vessel size has increased, due to the entry of a greater number of oil tankers, gas tankers and cruise ships.

By markets, the United States, Brazil and Iraq are the countries that have grown most, while traffic with Russia fell by half.

*The **Port of Pasaia** moved a total of 3.3 million tonnes in 2022, a decrease of 6% compared to the previous year, but exceeding pre-pandemic data for the second consecutive year.*

Despite the 9% decrease, the iron and steel industry continues to be the main traffic, with 1.8 million tonnes, which represents 55.7% of the total moved.

The traffic of motor vehicles increased by 17%, thanks to the

alcanzando la cifra de más de 214.000 pasajeros.

Respecto al número de buques que atracaron en el Puerto de Bilbao durante 2022, fue de 2.642 unidades, cifra muy similar a la del año anterior. El tamaño de los buques ha aumentado, debido a la entrada de un mayor número de petroleros, gaseros y cruceros.

Por mercados, Estados Unidos, Brasil e Irak son los países que más han crecido, mientras que los tráfico con Rusia descendieron a la mitad.

El **Puerto de Pasaia** movió en 2022 un total de 3,3 millones de toneladas, un descenso del 6%, respecto al año anterior, pero superando por segundo año consecutivo los datos previos a la pandemia.

Pese al descenso del 9%, la industria siderometalúrgica continúa siendo el principal tráfico, con 1,8 millones de toneladas, lo que representa el 55,7% del total movilizado.

El tráfico de vehículos aumentó un 17%, gracias a la actividad de la terminal

activity of the Noantum-UECC terminal, which last year exported a total of 233,544 vehicles. This traffic represents 13.3% of the total, with 436,000 tonnes.

As for the rest of the activity, in 2022 other traffic also increased, such as pulp and wood traffic, which increased by 9.7%, with 318,000 tonnes. Other traffic goods, such as non-metallic minerals increased by 3.4%, with 111,000 tonnes, and chemical products increased by 0.4%, with 15,000 tonnes.

On the other hand, in 2022 the traffics that suffered a decrease were, the traffic of the agri-food industry (7.8%), fertilizers (5.7%), manufactured building materials, which fell by 3.5% , and the energy sector, with a decrease of 0.3%.

Regarding the number of vessels that called at the Port of Pasaia during 2022, it was 883 units, a decrease of 8.6%.

The United Kingdom is the main destination for exports, despite

Noantum-UECC, que el pasado año exportó un total de 233.544 automóviles. Este tráfico representa el 13,3% del total, con 436.000 toneladas.

En cuanto al resto de actividad, en 2022 también aumentaron otros tráficos, como el tráfico de pasta de papel y madera, que creció un 9,7%, con 318.000 toneladas. Otras mercancías como los minerales no metálicos aumentaron un 3,4%, con 111.000 toneladas, y los productos químicos crecieron un 0,4%, con 15.000 toneladas.

Por otro lado, en 2022 los tráficos que sufrieron un descenso fueron, el tráfico de la industria agroalimentaria (7,8%), el tráfico de abonos (5,7%), el de material de construcción, que cayó un 3,5%, y el del sector energético, con un descenso del 0,3%.

En cuanto al número de buques que hicieron escala en el Puerto de Pasaia durante 2022 fue de 883, un descenso del 8,6%.

Reino Unido es el principal destino de las exportaciones, a pesar del Brexit,

Brexit, followed by Belgium and Turkey. Regarding the origin of the goods, the Netherlands and Sweden are ahead of the United Kingdom, followed by Germany and Belgium.

Actions began last year with the aim of improving the accessibility to the port in order to serve larger vessels, as well as to diversify traffics.

Likewise, the Pasaia Port Authority will improve and expand its rail connections to boost its main traffics, iron and steel products and vehicles.

*Regarding regional ports of the Basque Country, the **Port of Bermeo** moved a total of 296.356,74 tonnes in 2022 (238,167.86 tonnes unloaded, and 58,188.88 tonnes loaded), corresponding mainly to the following goods handled: iron and steel products, non-metallic minerals, construction materials, boards and wood, and paper and pulp.*

The number of vessels that entered the port of Bermeo in 2022 was 75

seguido de Bélgica y Turquía. En cuanto al origen de las mercancías, Países Bajos y Suecia se sitúan por delante de Reino Unido, seguido de Alemania, y Bélgica.

El año pasado se iniciaron actuaciones con objeto de mejorar la accesibilidad al puerto para atender a buques de mayor tamaño, así como para diversificar los tráfico.

Asimismo, la Autoridad Portuaria de Pasaia mejorará y ampliará sus conexiones ferroviarias para dinamizar sus principales tráfico, los automóviles y los productos siderometalúrgicos.

En lo referente a los puertos autonómicos, el **Puerto de Bermeo** movió en 2022 un total de 296.356,74 toneladas, (238.167,86 toneladas descargadas y 58.188,88 toneladas cargadas), correspondientes principalmente a las siguientes mercancías manejadas: productos siderometalúrgicos, minerales no metálicos, materiales de construcción, tableros y maderas, y papel y pasta.

El número de buques que entraron en el puerto de Bermeo en 2022 fue de 75

units, with a total of 207,422 GT.

unidades, con un total 207.422 GT.

SHIPBUILDING ACTIVITY

*Regarding the **shipbuilding activity** in the Basque Country, the three shipyards (Murueta, Zamakona, and Balenciaga) maintained their activity with 3 new orders during 2022, closing the year with 14 vessels in the orderbook with a total of 98,779 CGT, 32% of the total state orders in terms of CGT, according to data obtained from the Shipbuilding Information Bulletin of the Ministry of Industry, Commerce and Tourism.*

As of December 31, 2022, new orders totaled 13,991 GT, (22,220 CGT), and the total order book for these three shipyards amounted to 53,033 GT, (107,545 CGT).

In November 2022, Murueta shipyards launched the diesel-electric propulsion general cargo vessel "Mundaka NM" for the MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping) pool, which will be delivered in 2023.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

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 3 nuevos contratos durante 2022, cerrando el año con 14 buques en cartera con un total de 98.779 CGT, el 32% de la cartera de pedidos a nivel estatal en términos de CGT, según datos obtenidos del Boletín informativo de construcción Naval del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

A 31 de diciembre de 2022, los nuevos pedidos totalizaban 13.991 GT (22.220 CGT), y el total de la cartera de pedidos de estos tres astilleros sumaba 53.033 GT, (107.545 CGT).

En noviembre de 2022, Astilleros de Murueta botó el carguero de propulsión diésel-eléctrica "Mundaka NM" para el pool MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping), que será entregado en 2023.

OUR SHIPPING COMPANIES

As of December 31, 2022, the Basque Shipowners Association was composed of 11 companies, owners and / or managers of 83 vessels, merchant ships, tugboats and port inner traffic vessels, with a total of 889,361 GT and 1,517,289 DWT.

Our Association fleet covers different types of maritime traffic, consisting of tanker ships, general cargo and container ships, bulk carriers, reefer vessels, tugboats, and gas carriers, made up of 51 merchant ships and 32 tugboats.

The average age of the fleet registered in ANAVAS is around 13 years.

By flags, and excluding inland port towing and offshore fleet, 25% of the associated vessels are registered under the Special Register of Ships of the Canary Islands, 17% under Isle of Man Ship Registry, 19% in Malta Registry, 15% in the International Shipping Register of Madeira, and the rest of

NUESTRAS NAVIERAS

A 31 de diciembre de 2022, la Asociación de Navieros Vascos estaba constituida 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, contando con 51 buques mercantes, y 32 remolcadores.

La edad media de la flota inscrita en ANAVAS se encuentra alrededor de los 13 años.

Por banderas, y excluyendo la flota de remolcadores de tráfico interior y de altura, el 25% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (REC), el 17% en Isla de Man, un 19% 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



the fleet in other registers.

The Basque fleet is adapting to the environmental and decarbonization requirements required by the maritime sector.

In April 2022, the first hybrid oil tanker in Europe, "Bahía Levante", was launched, built at Murueta Shipyards for our associated member Mureloil. This vessel for hydrocarbons transportation and fuel supply has been operating since January 2023 in the Port of Algeciras. The ship has diesel-electric propulsion and a battery energy storage system, which allows to save fuel and the reduction of greenhouse gas emissions. The vessel "Bahía de Levante" has been awarded the prize for the best shipbuilding of 2022.

Our associated companies also collaborate on different projects to improve energy efficiency and decarbonization.

Naviera Murueta participates in the Gasnam ECOBUQ project, a tool

otros registros.

La flota vasca, se está adaptando a las exigencias medioambientales y de descarbonización que requiere el sector marítimo.

En abril de 2022 se botó el primer oil tanker híbrido de Europa, "Bahía Levante", construido en Astilleros de Murueta para nuestro armador asociado Mureloil. Este buque para el transporte de hidrocarburos y suministro de combustible opera desde enero de 2023 en el Puerto de Algeciras. El buque cuenta con propulsión diésel eléctrica y un sistema de almacenamiento de energía mediante baterías, lo que le permite el ahorro de combustible y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. El "Bahía de Levante" ha sido galardonado con el premio a la mejor construcción naval de 2022.

Nuestras empresas asociadas colaboran asimismo en distintos proyectos para la mejora de la eficiencia energética y la descarbonización.

Naviera Murueta participa en el proyecto ECOBUQ, de Gasnam, una

that allows to determine, for different types of ships, the economic and environmental return of the measures taken for the decarbonization of the maritime transport. The simulator allows to calculate the eco-efficiency rate by studying alternatives for ships with all types of propulsion. It allows to calculate the energy efficiency index applicable to existing ships (EEI), as well as the operational carbon intensity index (CII), depending on the different variables entered.

On the other hand, the oil tanker "Montestena" owned by Ibaizabal MS company participated in a trial carried out by CEPSA, cooperating in the energy transition advance. The trial consisted in the use of second generation advanced biofuels during several weeks of navigation, in order to verify the efficiency of this biofuel produced from used oils, and with a very low sulfur fuel (VLSFO) before being placed on the market. According to the company, this trial was carried out successfully, demonstrating optimal results for the operation and performance of the engines and

herramienta que permite determinar, para diferentes tipos de buques, el retorno económico y medioambiental de las medidas tomadas para la descarbonización del transporte marítimo. El simulador permite el cálculo de ecoeficiencia mediante el estudio de alternativas para buques con todo tipo de propulsión. Permite calcular el índice de eficiencia energética aplicable a buques existentes (EEI), así como el índice operativo de la intensidad de carbono (CII), en función de las distintas variables introducidas.

Por otro lado, el petrolero "Montestena" perteneciente a la compañía Ibaizabal MS participó en un ensayo promovido por CEPSA, cooperando en el avance de la transición energética. La prueba consistía en el uso de biocombustibles avanzados de segunda generación durante varias semanas de navegación, con objeto de comprobar la eficacia de este combustible producido a partir de aceites usados, y de muy bajo contenido en azufre (VLSFO) antes de su comercialización. Según la compañía, esta prueba fue llevada a cabo con éxito, demostrando unos resultados óptimos de funcionamiento y rendimiento de los motores y la

the viability of advanced biofuels in maritime transport.

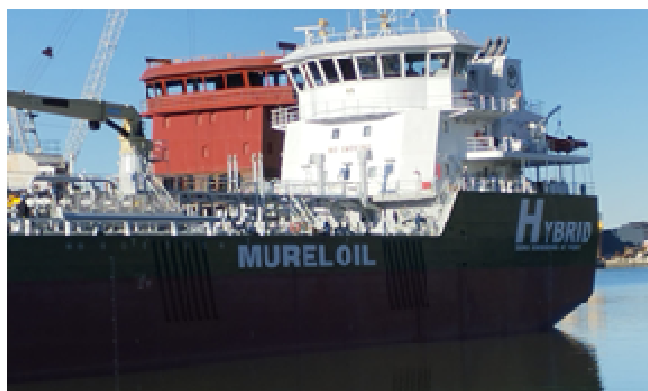
On other matters, our Association, is committed to the training of the future Officers of the Merchant fleet, facilitating both academic and professional training on board its associated ships, an activity that has been carried out since 1,993 under the Basque Government collaboration. Since the beginning of this program, more than 2,500 enrolments have been carried out, 154 in the last year.

ANAVAS is also involved in the promotion of the maritime vocation, with a program designed to make our sector known to the new generations, and the professional possibilities that it offers.

viabilidad de los biocombustibles avanzados en el transporte marítimo.

En otro orden de cosas, nuestra Asociación está comprometida con la formación de los futuros Oficiales de la Marina Mercante, facilitando las prácticas tanto académicas como profesionales a bordo de sus buques asociados, actividad que viene realizando desde el año 1993 gracias a la colaboración del Gobierno Vasco. Desde el inicio de este programa se han llevado a cabo más de 2.500 embarques, 154 en el último año.

ANAVAS apuesta también por el fomento de la vocación marítima, con un programa destinado a dar a conocer a las nuevas generaciones nuestro sector, y las posibilidades profesionales que este ofrece.





"Bahía de Levante"- 4.550 GT – 7.953 TPM – (Mureloil, S.A.)



DINÁMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS

Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos

ASUNTOS ASOCIATIVOS

JUNTA GENERAL Y ALMUERZOS DE HERMANDAD 2022

La Asociación de Navieros Vascos ha retomado este año sus encuentros presenciales, con la celebración el día 16 de junio de 2022 de la Junta General de Asociados que tuvo lugar en la sede de la Asociación, precedida de un almuerzo celebrado en el restaurante Nido, en Bilbao, al que asistieron los “Old Fellows”, y al que también nos acompañó el Director de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, D. Aitor Etxebarría.

La jornada también contó con la celebración de una Misa en la Iglesia de los Santos Juanes, oficiada por D. José Luis Villacorta, y una visita guiada por el Casco Viejo de Bilbao, así como con un aperitivo en la terraza del Hotel Radisson Collection Bilbao.

En el transcurso de la Junta General, presidida por D. Alejandro Aznar, se presentó la Memoria 2021, que se encuentra disponible en la página web de la Asociación: www.anavas.es.

El tradicional Almuerzo de Navidad de la Asociación, se celebró el día 20 de diciembre en la Sociedad Bilbaína. En este encuentro nos acompañaron también el Capitán Marítimo y representantes de la Capitanía Marítima de Bilbao.

En la Junta Directiva celebrada con anterioridad a este almuerzo, se nombra nuevo Secretario General de la Asociación a D. Patxi Garaygordobil, que sustituirá en el cargo a D. Santiago Bilbao Chopitea, que cesa en el cargo por voluntad propia, tras haber cumplido cinco años de mandato. Desde estas líneas queremos expresar nuestro agradecimiento, y destacar y reconocer su labor y dedicación, deseándole un merecido descanso, y esperando que nos acompañe en los próximos encuentros, en calidad de “Old Fellow”.





Junta General 2022 – Terraza Hotel Radisson Collection Bilbao



Junta General 2022 – Sede ANAVAS

Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos



Almuerzo de Navidad 2022 – Sociedad Bilbaína

GERENCIA DE LA ASOCIACIÓN

Gerencia de la Asociación durante el año 2022:

Secretario General: D. Santiago Bilbao Chopitea. *(Saliente)*
D. Patxi Garaygordobil. *(Entrante) a partir de 2023*
Gestión y Administración: D^a Itziar Otxoa Ortega.
D^a M^a del Carmen Martínez Moya.

NECROLÓGICAS 2022

En estas líneas recogemos la triste noticia del fallecimiento de Iñaki Latxaga Bengoetxea, Presidente del Grupo Albacora, el pasado 15 de diciembre de 2022, (D.E.P.), lamentando profundamente su pérdida.

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2022

GOBIERNO VASCO

La Asociación siempre ha contado con el apoyo de la Administración Vasca, especialmente 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 coordinador de la Escuela de Administración Marítima. A todos ellos queremos agradecer un año más su colaboración, su buena disposición y su apoyo hacia la labor que llevamos a cabo en nuestra Asociación.

Gracias a esta colaboración, 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 ha dado cobertura a un total de 2.562 embarques de Alumnos/as, contribuyendo de este modo a la formación de los futuros profesionales del Sector, y al desarrollo de la Marina Mercante Vasca.

Durante el año 2022, se han llevado a cabo bajo este programa de formación un total de 154 embarques, de los cuales 118 correspondieron a Alumnos/as de puente (Náutica), y 36 a Alumnos/as de máquinas, lo que supone un total de 501,38 meses de embarque realizados a lo largo del año, registrándose de nuevo un aumento respecto al año precedente.



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 durante el periodo 1993-2022, alcanzando desde su inicio hasta la fecha un total de 2.562 embarques.

**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2022**

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
2022	118	36	154
TOTAL 1993-2022	1 . 670	892	2 . 562

Tenemos que destacar, asimismo, el esfuerzo realizado por nuestros asociados, y su contribución a la consolidación de este programa.

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, siendo su coordinador y gestor 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.

Junto con la Universidad de Deusto, la Escuela de Administración Marítima, organiza el “*Máster/Experto en Gestión de Empresas Marítimo-Portuarias*”, 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.

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

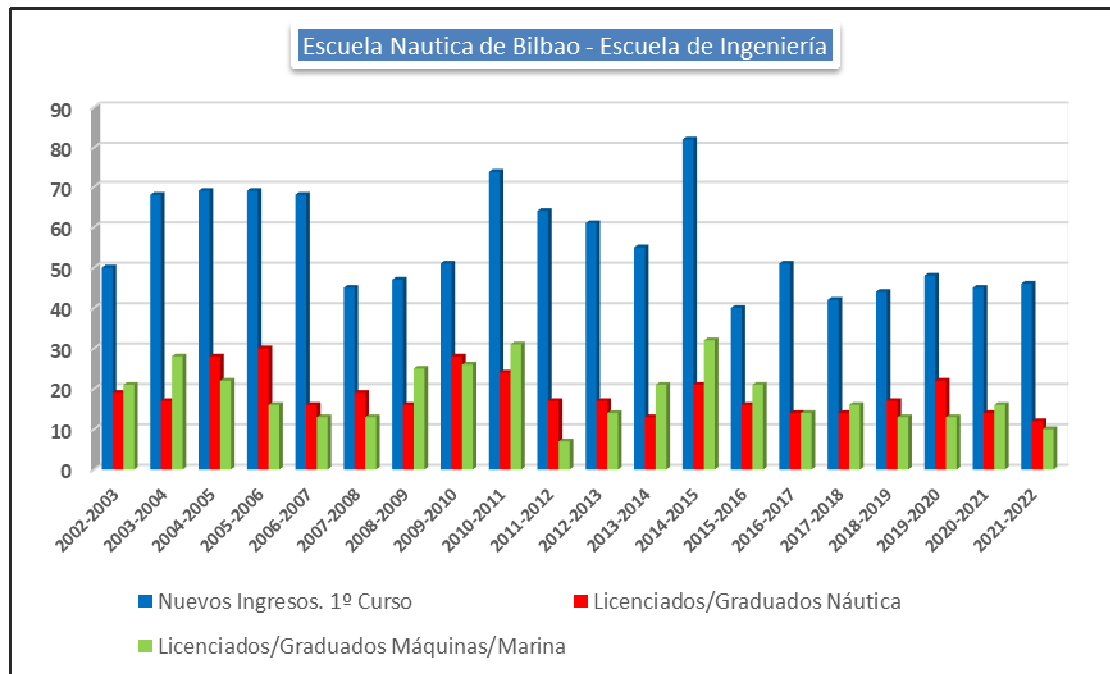


prácticas obligatorias para la obtención de los títulos tanto académicos como profesionales.

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 2021 - 2022 un total de 55 nuevos ingresos, 46 de ellos en el primer curso. De estos últimos, 38 correspondían al Grado de Náutica y Transporte Marítimo y 8 al Grado de Marina.

En 2022 el número de Egresados/as en el Grado de Náutica fue de 12 alumnos/as y en el Grado de Marina fue de 10.



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.

La Asociación siempre ha podido contar con el apoyo de la Autoridad Portuaria de Bilbao para la participación en proyectos colaborativos.

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

Durante el año 2022 la Asociación de Navieros Vascos ha venido desarrollando su labor asociativa de representación y de prestación de servicios a sus asociados, manteniéndoles informados sobre las novedades legislativas relativas al sector marítimo y otros asuntos de interés.

La Asociación ha asistido y participado en diversos foros y seminarios celebrados durante el año representada principalmente por su Secretario General, entre ellos, destacar la asistencia a los distintos actos conmemorativos organizados durante el año por la Asociación Vizcaína de Capitanes, con motivo del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo por Juan Sebastián Elkano.

Por otro lado, en 2022, se ha continuado con 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. Con ello se pretende dar a conocer esta profesión y las posibilidades que ofrece nuestro sector, muchas veces desconocido para los estudiantes, con objeto de promover el tan necesario relevo generacional.

Para ello, y como complemento a las charlas divulgativas, la Asociación ha estado trabajando en la elaboración de un vídeo en el que han participado profesionales de nuestras navieras asociadas, así como otros profesionales del sector, y que ha contado con la colaboración del Gobierno Vasco.

Actualmente se están llevando a cabo gestiones sobre este proyecto con la colaboración de organismos como el Museo Marítimo de Bilbao, y la Autoridad portuaria de Bilbao para dar una mayor cobertura al mismo.

Esperamos que este programa dé unos resultados positivos, ya que goza de una buena acogida e interés por parte del alumnado y de los centros educativos.

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, y datos relativos a sus empresas asociadas.

A través de su página web los usuarios pueden asimismo acceder a los formularios de solicitud de embarque para realizar prácticas como 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: www.anavas.es.



ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

RELACIÓN DE ARMADORES Y BUQUES 01.01.2023

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

ATLÁNTICO SHIPPING, S.L.

<i>Moraime</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
<i>Bahía de Levante</i>	Petrolero de productos	4.550	7.953
	TOTAL	16.221	25.448

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>Sertosa Treinta y Cuatro</i>	Remolcador	785	705
TOTAL		1.570	1.441

➤ **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 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 Diez</i>	Remolcador	708	413
<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		3.944	3.549

➤ **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/Semi-ref.	9.735	11.738
<i>Kathrine Kosan</i>	Etilenero/Semi-ref.	9.735	11.787
<i>Stella Kosan</i>	Etilenero/Semi-ref.	9.175	9.999
<i>Shophia Kosan</i>	Etilenero/Semi-ref.	9.175	9.999
<i>Stina Kosan</i>	Etilenero/Semi-ref.	9.175	9.999
<i>BWEK Anholt</i> (ex Bow-Gallant)	Etilenero/Semi-ref.	9.126	10.282
<i>Bow Guardian</i>	Etilenero/Semi-ref.	9.126	9.999
<i>Victoria Kosan</i>	Etilenero/Semi-ref.	7.465	8.556
<i>Helena Kosan</i>	Etilenero/Semi-ref.	7.465	8.555
<i>Leonora Kosan</i>	Etilenero/Semi-ref.	7.465	8.546
<i>Alexandra Kosan</i>	Etilenero/Semi-ref.	7.465	8.586
<i>Isabella Kosan</i>	Etilenero/Semi-ref.	7.465	8.586
<i>Henrietta Kosan</i>	Etilenero/Semi-ref.	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>Emily Kosan</i>	Pressurised LPG/C	3.728	3.700
<i>Monica Kosan</i>	Pressurised LPG/C	3.728	3.700
TOTAL		137.085	156.751

ALBACORA, S.A.

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

NAVIERA GALDAR, S.A.

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



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

EMPRESAS SIN FLOTA

* AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

MIEMBROS ASOCIADOS COLABORADORES

* BULK TRADING, S.L.

11 EMPRESAS

75 BUQUES

865.117 GT

1.495.445 TPM



FUENTES DE INFORMACIÓN

SOURCES OF INFORMATION

- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS - ANAVAS
- ❖ BIMCO
- ❖ CLARKSONS ANNUAL REPORT
- ❖ DNV
- ❖ DREWRY
- ❖ DYNAMAR
- ❖ DIRECCIÓN DE PUERTOS Y ASUNTOS MARÍTIMOS. GOBIERNO VASCO
- ❖ IEA – INTERNATIONAL ENERGY AGENCY
- ❖ 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
- ❖ MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO
- ❖ OMI - ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
- ❖ PUERTO DE BILBAO
- ❖ PUERTO DE PASAJES
- ❖ PUERTOS DEL ESTADO
- ❖ SHIP AND BUNKER
- ❖ UNCTAD

Nota: Los datos contenidos en este informe corresponden a las fuentes mencionadas en cada caso, pudiendo diferir de otras fuentes. Anavas no se responsabiliza de las posibles discrepancias o inexactitud de los datos recopilados.

