

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL ONTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2024

ÍNDICE / INDEX

- 1.- SALUDO DEL PRESIDENTE
- 2.- ÓRGANOS DE GOBIERNO. JUNTA DIRECTIVA
- 3.- RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS
- 4.- RELACIÓN DE FELLOWS, MEMBERS, OLD FELLOWS Y OLD MEMBERS DE LA ASOCIACIÓN
- 5.- DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS
- 6.- ALTAS Y BAJAS DURANTE 2024
- 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
EUSKAL MERKATARITZA NABIGAZIOA
- 8.- DINÁMICA ASOCIATIVA
 - 8.1.- ASUNTOS ASOCIATIVOS
 - 8.2.- ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2024
- 9.- RELACIÓN DE BUQUES POR EMPRESAS
- 10.- FUENTES DE INFORMACIÓN



SALUDO DEL PRESIDENTE

Estimados asociados:

En primer lugar, quiero dar comienzo a la introducción de esta Memoria anual y la Asamblea General con un afectuoso saludo a todos los miembros de la Asociación, tanto a los Asociados, como a los “Old Fellows”, así como a la comunidad marítima, especialmente a la representación del Gobierno Vasco, que tradicionalmente nos acompaña en estos actos.

En lo referente a lo acontecido durante el año 2024, cuya exposición se detallará más en profundidad en la Memoria, la economía mundial continúa su lenta recuperación tras los diversos desafíos que han puesto a prueba su resiliencia; la irrupción de una pandemia sin precedentes, el surgimiento de tensiones geopolíticas y la intensificación de fenómenos meteorológicos extremos.

Debido a estos factores, el crecimiento de la economía mundial es históricamente lento. Según los datos publicados por el Fondo Monetario Internacional, la economía global creció un 3,2% en 2024, igualando el ritmo de 2023. Las economías avanzadas mostraron un ligero crecimiento del 1,8 % en 2024, mientras que los mercados emergentes y en desarrollo crecieron un 4,2 %.

La zona euro experimentó un crecimiento modesto, con una tasa del 0,8 % en 2024, que representa una mejora frente al 0,4 % registrado en 2023. En Estados Unidos, la economía mostró una notable resiliencia, con un crecimiento del 2,8% como consecuencia de los resultados más sólidos en consumo e inversión no residencial.

Los recortes en la producción y el transporte de materias primas, especialmente de petróleo, junto con los conflictos y el malestar social, impidieron un mayor crecimiento económico en Oriente Medio y Asia Central, regiones que crecieron un 2,4 % en 2024.

La inflación global continuó su tendencia descendente, situándose en torno al 5,9% en 2024, frente al 6,8% registrado en 2023.

En el conjunto del año 2024, el PIB de la zona del euro creció un 0,9%, mientras que el de la UE en su totalidad aumentó un 1,0%, según datos de Eurostat.

Según el INE, la economía española creció un 3,2% en volumen en 2024, lo que representa un crecimiento interanual del 3,2%. Esta recuperación sostenida ha sido impulsada, principalmente, por la demanda nacional y el consumo de los hogares.

En el País Vasco, en 2024 el PIB registró un crecimiento del 2,2% en comparación con el año anterior, según las estimaciones elaboradas por EUSTAT. En diciembre de 2024 las exportaciones descendieron un 5,7% y las importaciones crecieron un 10,8% con lo que el saldo comercial fue de 318 millones.

En lo que al precio de las materias primas se refiere, durante 2024 los precios del petróleo mostraron volatilidad, influenciados por las tensiones geopolíticas en Oriente Medio y las fluctuaciones en la demanda global. No obstante, entre febrero y agosto se observó una relativa estabilización de los precios del crudo, en un contexto marcado por los recortes de producción de la OPEP+ y la persistencia de dichas tensiones.

Para el año 2025, se prevé que la economía mundial mantenga un ritmo de crecimiento moderado, en un contexto de descenso gradual de la inflación y de los tipos de interés. De conformidad el FMI, el crecimiento global se situará en el 3,3 % en 2025, una cifra aún por debajo del promedio histórico del 3,7 % registrado entre 2000 y 2019, reflejo de los efectos acumulativos de políticas monetarias restrictivas, condiciones financieras ajustadas y una inversión global aún débil.

Durante el año 2024, el sector marítimo siguió enfrentando diversos desafíos que ponen en riesgo la eficiencia, fiabilidad, resiliencia y sostenibilidad del transporte marítimo.

La inestable situación geopolítica que provocó importantes alteraciones en los patrones del comercio mundial por vía marítima en 2023 continuó en 2024. El bloqueo del Mar Rojo al tráfico marítimo internacional, provocado por los ataques del grupo militante hutí de Yemen, siguió obligando a las principales navieras a desviar sus rutas alrededor del Cabo de Buena Esperanza para evitar el Canal de Suez, lo que también generó un significativo aumento en el precio de los fletes. En conjunto, la guerra en Ucrania, las perturbaciones en el mar Rojo y la disminución del nivel del agua en el canal de Panamá obligó al transporte marítimo y al comercio a recurrir a rutas más largas, lo que provocó trastornos en las redes mundiales de transporte y comercio marítimos.

Se estima que, para el mes de junio de 2024, los tránsitos por el canal de Panamá y el canal de Suez se habían reducido en más de la mitad en comparación con los máximos alcanzados en diciembre de 2021 y mayo de 2023 y que, a su vez, los desvíos de las rutas hacia el cabo de Buena Esperanza habían aumentado un 89%.

A pesar de las tensiones geopolíticas y las incertidumbres macroeconómicas, según la UNCTAD, el comercio marítimo creció un modesto 2% en 2024, alcanzando los 12.600 millones de toneladas transportadas, impulsado principalmente por la demanda sostenida de productos básicos a granel como el mineral de hierro, el carbón y el grano, junto con las mercancías transportadas en contenedores.

Respecto a los mercados del transporte marítimo, según el informe anual de Clarksons, en 2024, el mercado de graneleros mostró una recuperación moderada del 2,7 %, tras la caída de los ingresos observada en 2023. En cuanto a los buques tanque, la demanda de petróleo de China sigue siendo un impulsor clave de los mercados de buques tanque. El comercio marítimo frigorífico mostró señales de recuperación, con un crecimiento del 3 % en comparación con 2023, impulsado por la creciente demanda de alimentos frescos y productos perecederos, especialmente en Asia y Europa. El comercio internacional de GLP mantuvo una demanda robusta, así pues, sus fletes registraron un incremento histórico del 25 % respecto a 2023. Por otro lado, el mercado del gas natural licuado (GNL) mostró una evolución más estable a lo largo del año, sostenida por la preocupación persistente en Europa por la seguridad energética,

en un contexto de incertidumbre geopolítica y transición energética. Por último, el mercado de portacontenedores mostró una notable recuperación en 2024, con un aumento del 3,5 % en el comercio de contenedores, tras un modesto crecimiento del 0,3 % en 2023.

A pesar de la creciente presión para reducir las emisiones de gases efecto invernadero (GEI), la flota mundial, cada vez más envejecida, se renueva lentamente debido a los altos costos, la incertidumbre sobre el futuro de los combustibles y las bajas tasas de desguace de buques.

Según Clarksons, en 2024 se experimentó un aumento del 4% interanual a más de 1.000 millones de toneladas de CO₂, superando los niveles previos a la pandemia de COVID-19. A principios de 2024, solo el 14% del nuevo tonelaje estaba preparado para combustibles alternativos, y el 50% era apto para estos combustibles. Sin embargo, a medida que avanza la transición, se ha observado un incremento significativo en los pedidos de buques propulsados por combustibles alternativos. El gas natural licuado (GNL) sigue consolidándose como el más adoptado, si bien el metanol ha ganado terreno especialmente en la primera mitad de año.

En cuanto a la normativa marítima, durante el año 2024, la OMI ha continuado desarrollando e implementando medidas clave para avanzar hacia la descarbonización del transporte marítimo internacional, reforzar la protección del medio ambiente marino y mejorar la eficiencia energética de los buques. Entre otras, se adoptaron enmiendas al Anexo VI del MARPOL en las que se introdujeron requisitos adicionales en el Sistema de Recopilación de Datos de Consumo de Combustible (DCS), mediante la incorporación de datos sobre el trabajo de transporte, consumo de combustible por tipo de consumidor y uso de energía en tierra.

En lo que a la seguridad marítima respecta, en 2024, la IMB registró un descenso en los incidentes globales de piratería marítima y robo a mano armada. Según el último informe anual, se contabilizaron 116 incidentes, frente a 120 en 2023 y 115 en 2022.

A principios de 2025, la flota mercante mundial estaba compuesta por 63.914 buques con una capacidad combinada de 2.330 millones de TPM, tras un aumento interanual del 3,8 %, según el Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (ISL). Según Clarksons, 6.338 buques (9,9 %) de la flota mercante estaban equipados con un sistema de depuración de SO_x a principios de 2025.

En cuanto a la cartera de pedidos de obra nueva, se volvieron a superar con creces las cifras récord de principios de 2024. Con 5.360 buques mercantes con una capacidad combinada de 357,8 millones de TPM a principios de 2025, la cartera de pedidos creció un 36,7% (medido en TPM). Los buques tanque representaron el 40% de esta cartera de pedidos, con un incremento del 63%.

En 2024, solo se vendieron como chatarra 325 buques mercantes con una capacidad combinada de 8,6 millones de TPM, lo que representa una disminución interanual del 13 %

Respecto al tráfico total en los puertos españoles, en 2024 se alcanzaron los 557,7 millones de toneladas (incluyendo pesca, avituallamiento y tráfico interior), lo que representa un aumento del 2,7% respecto a 2023 (543,3 millones). El movimiento de cruceristas por los puertos españoles continuó en aumento, aunque con un crecimiento más moderado respecto a 2023.

El Puerto de Bilbao experimentó un crecimiento significativo del 5% en el tráfico de mercancías durante 2024, alcanzando un total de 34,44 millones de toneladas transportadas, lo que supone un incremento del 5% respecto a 2023.

En 2024, el Puerto de Pasaia consolidó sus tráficos superando por cuarto año consecutivo la barrera de los 3 millones de toneladas, alcanzando un total de 3.374.367 toneladas.

Por último, en lo concerniente a nuestra Asociación, a 1 enero de 2025, la Asociación de Navieros Vascos estaba constituida por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 71 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 778.181 GT y 1.330.662 TPM.

En cuanto a las acciones realizadas, un año más, gracias al apoyo y colaboración del Gobierno Vasco, hemos continuado con el programa para el embarque del Alumnado procedente de las Escuelas de Náutica en los buques asociados, con objeto de realizar las prácticas obligatorias para la obtención del título académico y/o profesional de la Marina Mercante, contribuyendo así a la formación de profesionales cualificados para nuestro sector. A través de este programa, en 2024, se han llevado a cabo un total de 169 embarques, acumulando desde el inicio de programa, en el año 1993, un total de 2.914 embarques.

Desde nuestro compromiso con la formación y el impulso a la Marina Mercante Vasca, en 2024, desde la Asociación se ha continuado impulsando la promoción y el fomento de las vocaciones de la profesión marítima en las nuevas generaciones, a través del programa de visitas a centros escolares. Iniciativa que consideramos de gran interés, ya que permite una mayor aproximación a un sector, con grandes oportunidades y que muchos desconocen.

No quiero despedirme sin mencionar mi deseo y esperanza de que la inestable situación geopolítica en la que estamos inmersos finalice lo antes posible.

Me gustaría concluir estas palabras agradeciendo a la Administración Vasca por su inestimable apoyo y confianza a la formación de marinos, así como a los miembros de la Asociación por su colaboración.

Alejandro Aznar Sainz

Presidente de la Asociación de Navieros Vascos

ÓRGANOS DE GOBIERNO DURANTE 2024

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

JUNTA DIRECTIVA

- Presidente: **D. Alejandro Aznar Sáinz**
- Secretario: **D. Francisco Garaygordobil Amorrortu**
- Vocal: **D. Jorge Zickermann de Lancastre, por Ibaizabal Management Services, S.L.**
- Vocal: **D. Andu Arguiñarena Urtaza, por Naviera Murueta, S.A.**
- Vocal: **D^a. Virginia Doval López, por Atlántico Shipping, S.L.**
- Vocal: **D. José Luis Caraballo Rodríguez, por Mureloil, S.A.**
- Vocal: **D. Alberto Bilbao Aristimuño, por Naviera Galdar, S.A.**
- Vocal: **D. Andima Ormaetxe Bengoa, por Autoridad Portuaria de Bilbao**
- Vocal: **D. Aitor Cortázar Álvarez, por Albacora, S.A.**
- Vocal: **D^a Itziar Otxoa Ortega, por BW Epic Kosan**
- Vocal: **D. Juan Carlos Acha Arrieta, por Bulk Trading, S.L.**
- Vocal: **D. Vicente Galdeano Pérez, por Urola Shipping, S.L.U.**



RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS

- **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. Andu Arguiñarena**
- **D. Juan Ramón Ayo**
- **D. Alejandro Aznar**
- **D. Fernando Azqueta**
- **D. Alberto Bilbao**
- **D. Santiago Bilbao**
- **D. Rodolfo Burgos**
- **D. José Luis Caraballo**
- **D. Aitor Cortázar**
- **D^a. Virginia Doval**
- **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**



RELACIÓN DE MIEMBROS, ASOCIADOS Y OLD FELLOWS DE LA ASOCIACIÓN

(Continuación)

- **D. Juan Marín**
- **D. León Mengod**
- **D. Andima Ormaetxe**
- **D. Rafael Otero**
- **D^a Itziar Otxoa**
- **D. Pedro Rengel**
- **D. José Manuel Rubín**
- **D. Ricardo Rubio**
- **D. Javier San José**
- **D. Jon Santiago**
- **D. Jesús Tardío**
- **D. Txema Torre**
- **D. Jorge Zickermann**



DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS

ALBACORA, S.A.

Dirección: Polígono Landabaso, S/n (Edif. Albacora)

48370 **BERMEO (BIZKAIA)**

Teléfono: 94-618 70 00

e-mail: contacto.web@albacora.es

Web: <https://albacora.es/es/>

ATLÁNTICO SHIPPING, S.L.

Dirección: San Vicente, 8

Edificio Albia, I-9ª Planta

48001 **BILBAO**

Teléfono: 94-600 40 60

e-mail: chartering@atlantico-shipping.com

Web: <http://www.muruetaatlantico.com/>

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Dirección: Muelle de la Ampliación (Acceso Ugaldebieta)

48980 **SANTURTZI (BIZKAIA)**

Teléfono: 94-487 12 00

e-mail: comercial@bilbaoport.es

Web: <https://www.bilbaoport.eus/>

BULK TRADING, S.L.

Dirección: Plaza Zubiko, 1-1º Dpto. 5

48930 **LAS ARENAS-GETXO (BIZKAIA)**

Teléfono: 94-432 77 72

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:* 94-805 207

e-mail: ibaizabal@ibaizabal.org

Web: <https://www.grupoibaizabal.com/>

ITSAS GAS BUNKER SUPPLY, S.L.

Dirección: Muelle Tomás Olabarri, 4-5º

48930 **LAS ARENAS - GETXO (BIZKAIA)**

Teléfono: 94-464 51 33

e-mail: ibaizabal@ibaizabal.org

DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS

(Continuación)

BW EPIC KOSAN

Dirección: Indiakaj 6

2100 **COPENHAGE**

Teléfono: +45-3226 1000

MURELOIL, S.A.

Dirección: Virgen del Carmen, 51 – Entreplanta D

11202 **ALGECIRAS (CADIZ)**

Teléfono: 956-58 76 93

e-mail: mureloil@murueloil.com

NAVIERA GALDAR, S.A.

Dirección: Barrio Mendekano, S/n

48360 **MUNDAKA (BIZKAIA)**

Teléfono: 94-688 18 04 - *Fax:* 94-688 54 23

e-mail: galdar@euskalnet.net

NAVIERA MURUETA, S.A.

Dirección: San Vicente, 8

Edificio Albia, I-9ª Planta

48001 **BILBAO**

Teléfono: 94- 600 40 60

e-mail: navieramurueta@navieramurueta.com

Web: <http://www.navieramurueta.com>

UROLA SHIPPING, S.L.U.

Dirección: Alameda Urquijo, 4 - 6,

48008 **BILBAO**

Teléfono: 94-386 20 08

e-mail: administracion@urolashipping.com

A 1 enero de 2025, la Asociación de Navieros Vascos estaba constituida por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 71 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 778.181 GT y 1.330.662 TPM.

DINÁMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS



7.1 ESCENARIO INTERNACIONAL

7.1.1 ECONOMIA MUNDIAL

Durante los últimos cuatro años, la economía mundial ha atravesado una serie de desafíos que han puesto a prueba su resiliencia. La irrupción de una pandemia sin precedentes, el surgimiento de tensiones geopolíticas y la intensificación de fenómenos meteorológicos extremos han alterado profundamente las cadenas de suministro, generado crisis en los sectores energético y alimentario, y obligado a los gobiernos a implementar medidas excepcionales para salvaguardar tanto vidas humanas como medios de subsistencia.



Debido a estos factores, el crecimiento de la economía mundial es históricamente lento. Según los datos publicados por el Fondo Monetario Internacional (FMI), la economía global creció un 3,2% en 2024, igualando el ritmo de 2023. En concreto, las economías avanzadas mostraron un ligero crecimiento del 1,8 % en 2024, mientras que los mercados emergentes y en desarrollo crecieron un 4,2 %.

Fuente: IEB

Según el FMI, la zona euro experimentó un crecimiento modesto, con una tasa del 0,8 % en 2024, lo que representa una mejora frente al 0,4 % registrado en 2023. Este crecimiento se debe principalmente a un repunte en las exportaciones, en particular las de bienes, así como al sólido desempeño de la economía española, cuya previsión de crecimiento se elevó al 2,9 % para 2024. En contraste, las perspectivas para Alemania se debilitaron, con una corrección a la baja de dos décimas que dejó su crecimiento proyectado en cero.

En Estados Unidos, la economía mostró una notable resiliencia, con un crecimiento del 2,8% en 2024, como consecuencia de los resultados más sólidos en consumo e inversión no residencial. En concreto, en el tercer trimestre de 2024 experimentó un crecimiento anualizado del 3,1% en el PIB, frente a los tres meses anteriores.

Los recortes en la producción y el transporte de materias primas, especialmente de petróleo, junto con los conflictos y el malestar social, impidieron un mayor crecimiento

económico en Oriente Medio y Asia Central, regiones que crecieron un 2,4 % en 2024. El aumento sostenido en la demanda de semiconductores y productos electrónicos resultó esencial para obtener un mayor dinamismo económico en Asia emergente.

China, por su parte, registró un crecimiento del 5,0% en 2024, consolidándose como uno de los principales motores de la economía global. No obstante, enfrenta desafíos estructurales, como las tensiones en el sector inmobiliario y un alto nivel de ahorro doméstico, que podrían limitar su crecimiento futuro. La India alcanzó tasas del 7 % en 2024.

En América Latina y el Caribe, que el crecimiento disminuyó del 2,2 % en 2023 al 2,1 % en 2024.

La inflación global continuó su tendencia descendente, situándose en torno al 5,9% en 2024, frente al 6,8% registrado en 2023. Esta disminución se atribuye a la persistente aplicación de políticas monetarias restrictivas por parte de los bancos centrales y a la mejora en las cadenas de suministro.



Pese a esta moderación inflacionaria, la economía mundial continúa enfrentando elevados niveles de incertidumbre, lo que se refleja en unas perspectivas de crecimiento a mediano plazo considerablemente débiles. De hecho, el FMI estima una expansión del producto global del 3,1% para los próximos cinco años, una cifra inferior al promedio histórico del 3,8%, lo cual evidencia los desafíos estructurales que siguen limitando el dinamismo económico global.

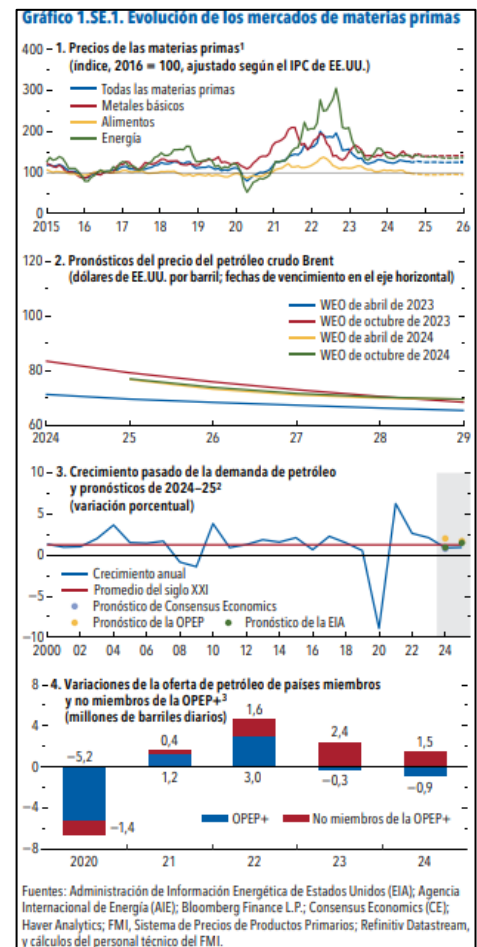
Por su parte, la inflación subyacente ha mostrado una disminución más paulatina y, en promedio, continúa situándose significativamente por encima de los objetivos establecidos por la mayoría de los bancos centrales. Su persistencia se debe principalmente a la inflación de los precios de los servicios que se sitúa en un 4,2%.

En lo que al precio de las materias primas se refiere, durante 2024 los precios del petróleo mostraron volatilidad, influenciados por las tensiones geopolíticas en Oriente Medio y las fluctuaciones en la demanda global. No obstante, entre febrero y agosto se observó una relativa estabilización de los precios del crudo, en un contexto marcado por los recortes de producción de la OPEP+ y la persistencia de dichas tensiones.

Los recortes de oferta por parte de la OPEP+ y las tensiones en Oriente Medio contrarrestaron el fuerte incremento en la producción de los países no pertenecientes a esta organización, manteniendo los precios por debajo de los máximos alcanzados en años anteriores. En paralelo, los precios de los productos primarios registraron un aumento impulsado por el encarecimiento del gas natural, los metales preciosos y las bebidas. El precio del oro, en cambio, alcanzó máximos históricos, superando los 3.500 dólares por onza, impulsado por la incertidumbre económica y la búsqueda de activos refugio.

Los mercados laborales en las economías avanzadas continuaron mostrando fortaleza, con tasas de desempleo históricamente bajas que respaldaron la actividad económica. En la zona euro, la tasa de desempleo se mantuvo en mínimos históricos, situándose en torno al 6,5% en septiembre de 2024. Por el contrario, en las economías emergentes y en desarrollo, las tasas de empleo y de participación en la fuerza laboral permanecieron por debajo de las tendencias previas a la pandemia.

En definitiva, 2024 fue un año de crecimiento moderado para la economía mundial, con desafíos persistentes derivados de las tensiones geopolíticas, las políticas comerciales proteccionistas y las incertidumbres en los mercados financieros. Estos factores continúan afectando las perspectivas económicas globales y requieren una vigilancia constante por parte de los actores económicos internacionales.



7.1.2 PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

En el año 2025, se prevé que la economía mundial mantenga un ritmo de crecimiento moderado, en un contexto de descenso gradual de la inflación y de los tipos de interés, aunque persisten riesgos significativos que limitan el potencial de una recuperación más robusta.



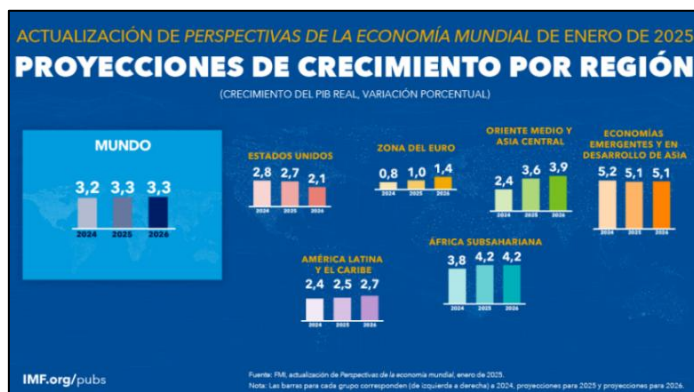
De conformidad el FMI, el crecimiento global se situará en el 3,3 % en 2025, una cifra aún por debajo del promedio histórico del 3,7 % registrado entre 2000 y 2019, reflejo de los efectos acumulativos de políticas monetarias restrictivas, condiciones financieras ajustadas y una inversión global aún débil.

Las economías avanzadas crecerán un 1,9 % en 2025, con una ligera mejora respecto al 1,7 % de 2024, gracias a la relajación de la inflación y a la solidez de los mercados laborales.

En Estados Unidos, se espera una leve desaceleración del PIB, pasando del 2,8 % de 2024 al 2,7 % en 2025 y 2,1 % en 2026, debido a una menor expansión del consumo y la moderación del mercado laboral.

En la zona del euro, el crecimiento alcanzará el 1 %, tras un modesto 0,8 % en 2024, como consecuencia del repunte del ingreso real de los hogares y la reducción gradual de los tipos de interés, aunque seguirá lastrado por la baja productividad y el envejecimiento poblacional. La continua fragilidad del sector manufacturero está afectando negativamente al crecimiento económico en países como Alemania e Italia. No obstante, se prevé que la demanda interna en Italia reciba un impulso gracias al Plan Nacional de Recuperación y Resiliencia financiado por la Unión Europea, mientras que Alemania enfrenta dificultades debido a las políticas de ajuste fiscal y a una fuerte caída en los precios inmobiliarios.

En Japón, se anticipa un crecimiento del 1,5 % en 2025,



un crecimiento avivado por el consumo privado gracias a un aumento más sólido de los salarios.

En el caso del Reino Unido, se prevé un crecimiento también del 1,5% en 2025, impulsado por la reducción de la inflación y de los tipos de interés, que estimulan la demanda interna.

Las economías de mercados emergentes y en desarrollo consolidarán en 2025 su papel como motor de la economía global, con una previsión de crecimiento cercana al 4,2 % en 2025, aunque con marcadas diferencias regionales.

Destaca Asia en desarrollo, con un crecimiento proyectado del 5,1 %, debido a la moderación de grandes economías como China, cuyo crecimiento se prevé en 4,6 % debido a la persistencia de tensiones en el sector inmobiliario. India, en cambio, se consolida como una de las economías más dinámicas con proyecciones que superan el 6 %.

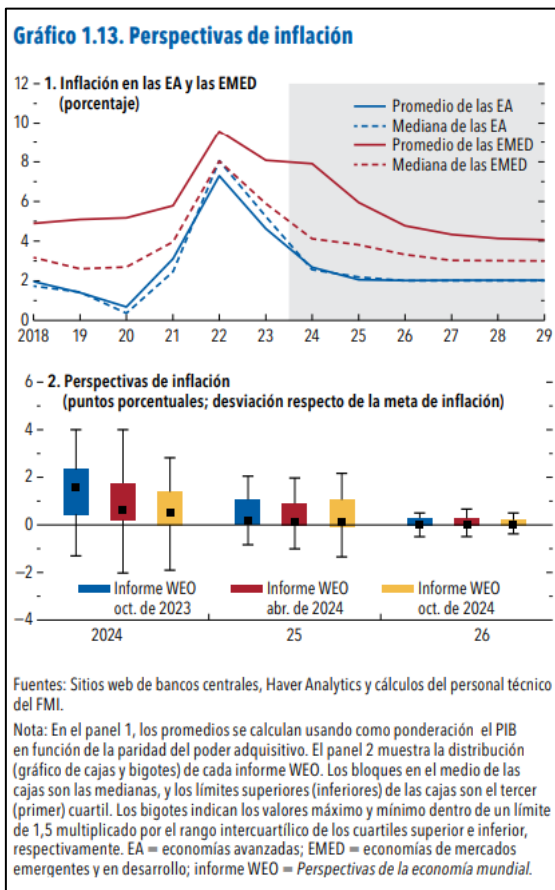
Otras regiones presentan panoramas diversos. En América Latina y el Caribe, el crecimiento repuntará al 2,5 %, mientras que África subsahariana se expandirá un 4,2 %, ambas impulsadas por la demanda interna. El Oriente Medio y Asia Central experimentará un crecimiento del 3,6 %, apoyado en el repunte de la inversión y la estabilización de los precios energéticos.

Proyecciones de crecimiento de Perspectivas de la economía mundial			
PROYECCIONES			
(PIB real, variación porcentual anual)	2023	2024	2025
Producto mundial	3,3	3,2	3,2
Economías avanzadas	1,7	1,8	1,8
Estados Unidos	2,9	2,8	2,2
Zona del euro	0,4	0,8	1,2
Alemania	-0,3	0,0	0,8
Francia	1,1	1,1	1,1
Italia	0,7	0,7	0,8
España	2,7	2,9	2,1
Japón	1,7	0,3	1,1
Reino Unido	0,3	1,1	1,5
Canadá	1,2	1,3	2,4
Otras economías avanzadas	1,8	2,1	2,2
Economías emergentes y en desarrollo	4,4	4,2	4,2
Economías emergentes y en desarrollo de Asia	5,7	5,3	5,0
China	5,2	4,8	4,5
India	8,2	7,0	6,5
Economías emergentes y en desarrollo de Europa	3,3	3,2	2,2
Rusia	3,6	3,6	1,3
América Latina y el Caribe	2,2	2,1	2,5
Brasil	2,9	3,0	2,2
México	3,2	1,5	1,3
Orient Medio y Asia Central	2,1	2,4	3,9
Arabia Saudita	-0,8	1,5	4,6
África subsahariana	3,6	3,6	4,2
Nigeria	2,9	2,9	3,2
Sudáfrica	0,7	1,1	1,5
Partidas informativas			
Economías emergentes y de ingreso mediano	4,4	4,2	4,2
Países en desarrollo de ingreso bajo	4,1	4,0	4,7

Fuente: FMI, Perspectivas de la economía mundial, octubre de 2024.
Nota: En el caso de Irán, los datos y pronósticos se presentan en base al ejercicio fiscal 2023/24 (que comienza en abril de 2023) se muestra en la columna de 2023. Las proyecciones de crecimiento para Irán son 7,3% en 2024 y 6,5% en 2025 en base al año calendario.

FONDO MONETARIO INTERNACIONAL IMF.org





En cuanto a la inflación, se proyecta que la tasa global descienda al 4,2 % en 2025 y al 3,5 % en 2026, acercándose gradualmente a los niveles objetivo fijados por los bancos centrales.

Las economías avanzadas convergerán más rápidamente hacia su meta, alcanzando niveles cercanos al 2,4 %, mientras que las economías emergentes y en desarrollo aún registrarán niveles superiores al 7 %, reflejando una desinflación más lenta y desigual. Sin embargo, se prevé una notable disparidad entre las economías de mercados emergentes, evidenciada por la diferencia entre la inflación mediana y media.

Aunque el escenario base contempla un aterrizaje suave con estabilidad gradual de los precios y relajación monetaria, los

riesgos a la baja persisten. Entre ellos destacan una inflación persistente, las tensiones geopolíticas (como el conflicto en Ucrania o el Mar Rojo), el posible estancamiento de las reformas estructurales, un ajuste fiscal prematuro o excesivo que podría frenar la recuperación, así como el impacto creciente de fenómenos climáticos extremos.

En este contexto, la cooperación multilateral resulta esencial. Se requieren medidas decididas la consolidación fiscal, impulsar reformas estructurales que mejoren la productividad, fomentar la inclusión laboral y promover un crecimiento más sostenible e inclusivo.

7.1 INTERNATIONAL SCENE

7.1.1 WORLD ECONOMY

Over the past four years, the global economy has gone through a series of challenges that have tested its resilience. The outbreak of an unprecedented pandemic, the emergence of geopolitical tensions and the intensification of extreme weather events have profoundly altered supply chains, generated crises in the energy and food sectors, and forced governments to implement exceptional measures to safeguard both human lives and livelihoods.



Due to these factors, the growth of the world economy is historically slow. According to data published by the International Monetary Fund (IMF), the global economy grew by 3.2% in 2024, matching the pace of 2023. Specifically, advanced economies showed a slight growth of 1.8% in 2024, while emerging and developing markets grew by 4.2%.

Source: IEB

According to the IMF, the Eurozone experienced modest growth, with a rate of 0.8% in 2024, which represents an improvement compared to the 0.4% recorded in 2023. This growth is mainly due to a rebound in exports, particularly those of goods, as well as the strong performance of the Spanish economy, whose growth forecast was raised to 2.9% for 2024. In contrast, the outlook for Germany weakened, with a downward correction of two tenths of a percentage point that left its projected growth at zero.

In the United States, the economy showed remarkable resilience, with growth of 2.8% in 2024, as a result of stronger performance in consumption and non-residential investment. Specifically, in the third quarter of 2024 it experienced an annualised growth of 3.1% in GDP, compared to the previous three months.

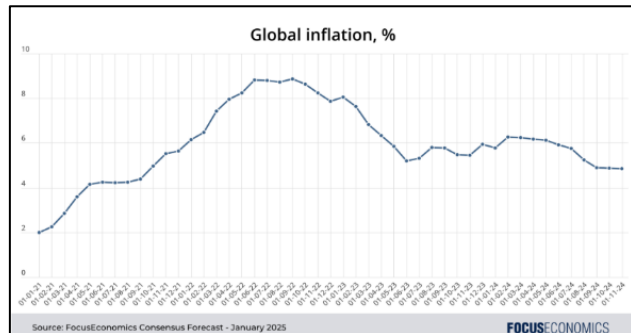
Cuts in the production and transport of raw materials, especially oil, along with conflict and social unrest, prevented further economic growth in the Middle East and Central Asia, regions that grew by 2.4% in 2024. The sustained increase in demand for semiconductors and electronics was essential for greater economic dynamism in emerging Asia.

China, on the other hand, recorded growth of 5.0% in 2024, consolidating its position as one of the main drivers of the global economy. However, it faces structural challenges,

such as tensions in the real estate sector and a high level of domestic savings, which could limit its future growth. India achieved rates of 7% in 2024.

In Latin America and the Caribbean, growth declined from 2.2% in 2023 to 2.1% in 2024.

Global inflation continued its downward trend, standing at around 5.9% in 2024, compared to 6.8% in 2023. This decline is attributed to the persistent implementation of restrictive monetary policies by central banks and the improvement in supply chains.



With regard to commodity prices, oil prices were volatile during 2024, influenced by geopolitical tensions in the Middle East and fluctuations in global demand. However, a relative stabilisation of oil prices was observed between February and August, in a context marked by OPEC+ production cuts and the persistence of these tensions.

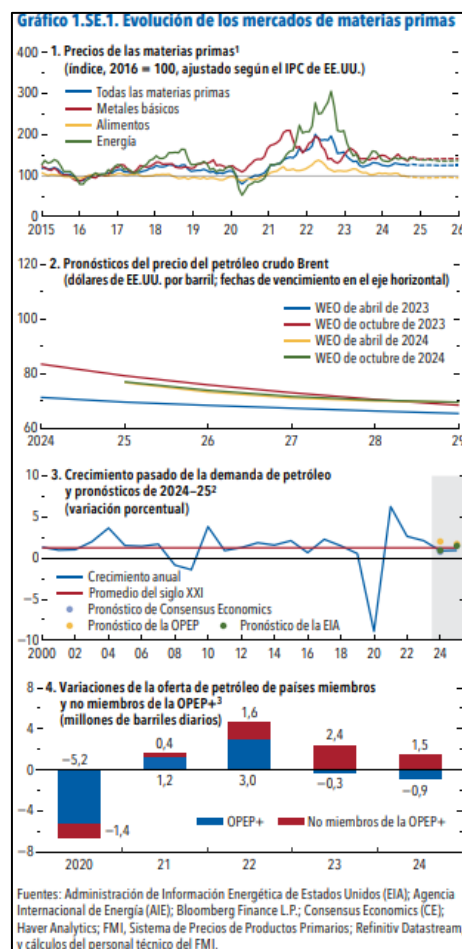
Supply cuts by OPEC+ and tensions in the Middle East offset the sharp increase in production in non-OPEC countries, keeping prices below the highs reached in previous years. At the same time, the prices of primary products registered an increase driven by the increase in the price of natural gas, precious metals and beverages. The price of gold, on the other hand, reached all-time highs, exceeding \$3,500 per ounce, driven by economic uncertainty and the search for safe-haven assets.

Labor markets in advanced economies continued to show strength, with historically low unemployment rates supporting economic activity. In the Eurozone, the unemployment rate remained at record lows, standing at around 6.5% in September 2024. By contrast, in emerging and developing economies, employment and labor force participation rates remained below pre-pandemic trends.

All in all, 2024 was a year of moderate growth for the global economy, with persistent challenges stemming from geopolitical tensions, protectionist trade policies, and uncertainties in financial markets. These factors continue to affect the global economic outlook and require constant vigilance by international economic actors.

7.1.2 WORLD ECONOMY OUTLOOK

In 2025, the global economy is projected to maintain a moderate pace of growth, against a backdrop of gradual declines in inflation and interest rates, although significant risks remain, limiting the potential for a more robust recovery. According to the IMF, global growth will stand at 3.3% in 2025, still below the historical average of 3.7% recorded between 2000 and 2019, reflecting the cumulative effects of tight monetary policies, tight financial conditions and still weak global investment.



Advanced economies will grow by 1.9% in 2025, slightly improving from 1.7% in 2024, thanks to easing inflation and strong labour markets.

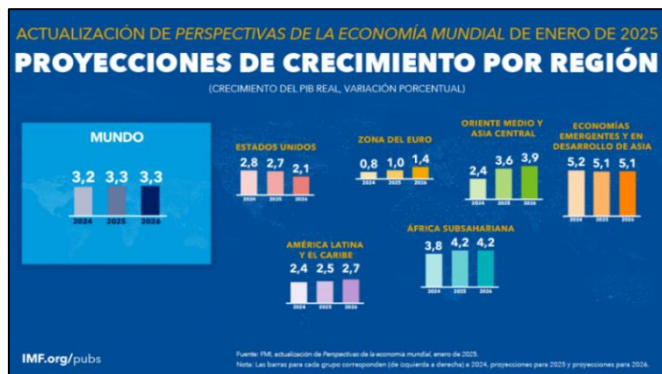
In the United States, a slight slowdown in GDP is expected, from 2.8% in 2024 to 2.7% in 2025 and 2.1% in 2026, due to a lower expansion in consumption and moderation in the labor market.



In the euro area, growth is expected to reach 1%, after a modest 0.8% in 2024, reflecting the rebound in real household income and the gradual reduction in interest rates, although it will continue to be weighed down by low productivity and an ageing population. The continued fragility of the manufacturing sector is negatively affecting economic growth in countries such as Germany and Italy. However, domestic demand in Italy is expected to receive a boost thanks to the EU-funded National Recovery and Resilience Plan, while Germany is facing difficulties due to fiscal adjustment policies and a sharp fall in property prices.

In Japan, growth is expected to be 1.5% in 2025, fueled by private consumption thanks to stronger wage growth.

As for the United Kingdom, growth is also expected to be 1.5% in 2025, driven by lower inflation and interest rates, which stimulate domestic demand.



Emerging market and developing economies will consolidate their role as the engine of the global economy by 2025, with growth forecast to be close to 4.2% in 2025, but with marked regional differences.

Developing Asia stands out, with projected growth of 5.1%, due to the moderation of large economies such as China, whose growth is forecast at 4.6% due to the persistence of tensions in the real estate sector. India, on the other hand, is consolidating its position as one of the most dynamic economies with projections that exceed 6%.

Other regions show a mixed picture. In Latin America and the Caribbean, growth will rebound to 2.5 %, while sub-Saharan Africa will expand by 4.2 %, both driven by domestic

demand. The Middle East and Central Asia will experience growth of 3.6 %, supported by a pick-up in investment and stabilising energy prices.

Regarding to inflation, the headline rate is projected to decline to 4.2% in 2025 and 3.5% in 2026, gradually approaching the target levels set by central banks.

Advanced economies will converge faster towards their target, reaching levels close to 2.4%, while emerging and developing economies will still register levels above 7%, reflecting slower and more uneven disinflation. However, a notable disparity is expected among emerging market economies, evidenced by the difference between median and average inflation.

While the baseline scenario considers a soft landing with gradual price stability and monetary easing, downside risks remain. These include persistent inflation, geopolitical tensions (such as the conflict in Ukraine or the Red Sea), possible stalling of structural reforms, premature or excessive fiscal adjustment that could dampen the recovery, as well as the increasing impact of extreme weather events.

Proyecciones de crecimiento de Perspectivas de la economía mundial

PROYECCIONES

(PIB real, variación porcentual anual)

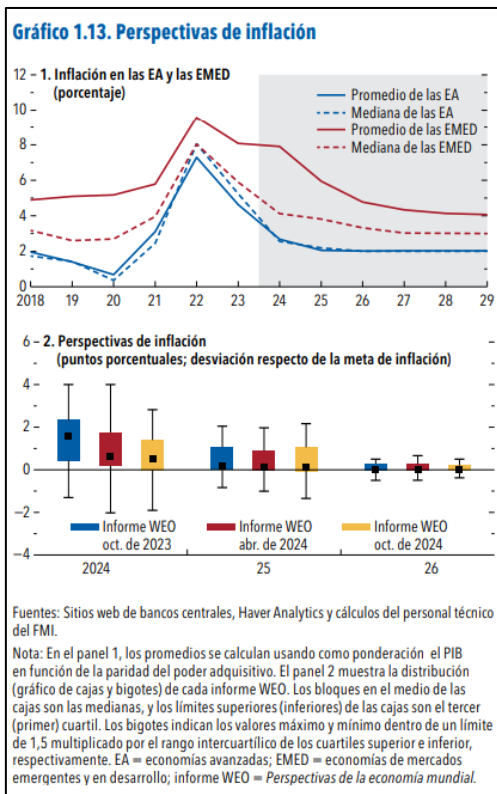
	2023	2024	2025
Producto mundial	3,3	3,2	3,2
Economías avanzadas	1,7	1,8	1,8
Estados Unidos	2,9	2,8	2,2
Zona del euro	0,4	0,8	1,2
Alemania	-0,3	0,0	0,8
Francia	1,1	1,1	1,1
Italia	0,7	0,7	0,8
España	2,7	2,9	2,1
Japón	1,7	0,3	1,1
Reino Unido	0,3	1,1	1,5
Canadá	1,2	1,3	2,4
Otras economías avanzadas	1,8	2,1	2,2
Economías emergentes y en desarrollo	4,4	4,2	4,2
Economías emergentes y en desarrollo de Asia	5,7	5,3	5,0
China	5,2	4,8	4,5
India	8,2	7,0	6,5
Economías emergentes y en desarrollo de Europa	3,3	3,2	2,2
Rusia	3,6	3,6	1,3
América Latina y el Caribe	2,2	2,1	2,5
Brasil	2,9	3,0	2,2
México	3,2	1,5	1,3
Oriente Medio y Asia Central	2,1	2,4	3,9
Arabia Saudita	-0,8	1,5	4,6
África subsahariana	3,6	3,6	4,2
Nigeria	2,9	2,9	3,2
Sudáfrica	0,7	1,1	1,5
Partidas informativas			
Economías emergentes y de ingreso mediano	4,4	4,2	4,2
Países en desarrollo de ingreso bajo	4,1	4,0	4,7

Fuente: FMI, Perspectivas de la economía mundial, octubre de 2024.

Nota: En el caso de India, los datos y proyecciones se presentan en base al ejercicio fiscal 2023/24 (que comienza en abril de 2023) se muestra en la columna de 2023. Las proyecciones de crecimiento para India son 7,3% en 2024 y 6,3% en 2025 en base al año calendario.

FONDO MONETARIO INTERNACIONAL IMF.org





In this context, multilateral cooperation is essential. Decisive action is needed on fiscal consolidation, productivity-enhancing structural reforms, fostering labour inclusion and promoting more sustainable and inclusive growth.

7.2 PANORAMA DEL MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL

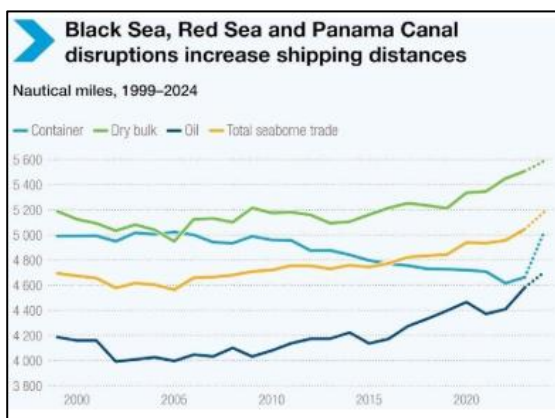
7.2.1 MERCADO MARÍTIMO MUNDIAL

El transporte marítimo constituye la columna vertebral del comercio global, ya que se estima que aproximadamente el 80 % de los bienes comercializados a nivel mundial se movilizan a través de rutas marítimas. Las complejas redes de trayectos marítimos, puertos y cuellos de botella estratégicos han sido fundamentales para posibilitar la globalización y fortalecer la interconexión de la economía mundial. No obstante, durante el año 2024, el sector marítimo siguió enfrentando diversos desafíos que ponen en riesgo la eficiencia, fiabilidad, resiliencia y sostenibilidad del transporte marítimo.

Según el informe de la UNCTAD, el comercio marítimo creció un modesto 2% en 2024, alcanzando los 12.600 millones de toneladas transportadas, impulsado principalmente por la demanda sostenida de productos básicos a granel como el mineral de hierro, el carbón y el grano, junto con las mercancías transportadas en contenedores.

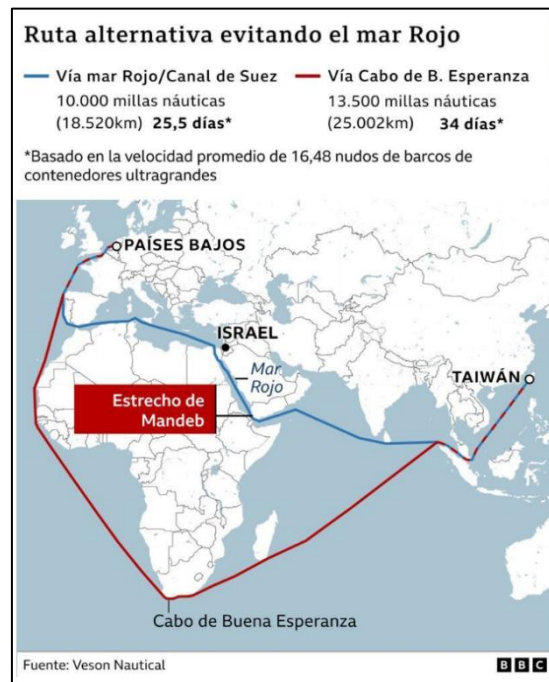
La navegación fluida a través de los puntos de estrangulamiento marítimos, como el canal de Suez y el canal de Panamá, es crucial para el transporte marítimo. Estos pasos marítimos estratégicos proporcionan atajos a los largos viajes marítimos intercontinentales y reducen el tiempo y los costos.

La escasez de rutas alternativas hace que estos puntos de estrangulamiento desempeñen un papel esencial, lo que los vuelve especialmente susceptibles a diversas perturbaciones (climáticas, económicas, geopolíticas u operacionales). Tales alteraciones pueden tener consecuencias graves para el transporte marítimo global, la seguridad alimentaria, el suministro energético y la economía mundial.



En este sentido, el conflicto en Ucrania y las restricciones al transporte marítimo en el mar Negro han llevado a Egipto a abastecerse de cereales en Brasil o Estados Unidos en lugar de Ucrania, y los envíos de petróleo de Rusia se han redirigido hacia China e India en lugar de Europa.

Asimismo, el canal de Suez y el canal de Panamá sufrieron nuevas perturbaciones en 2023 y 2024 como consecuencia de las tensiones geopolíticas y a la reducción del nivel del agua, respectivamente, lo que ha provocado trastornos en las redes mundiales de transporte y comercio marítimos.

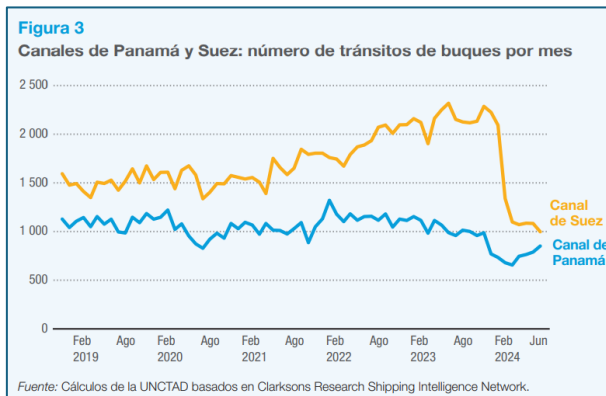
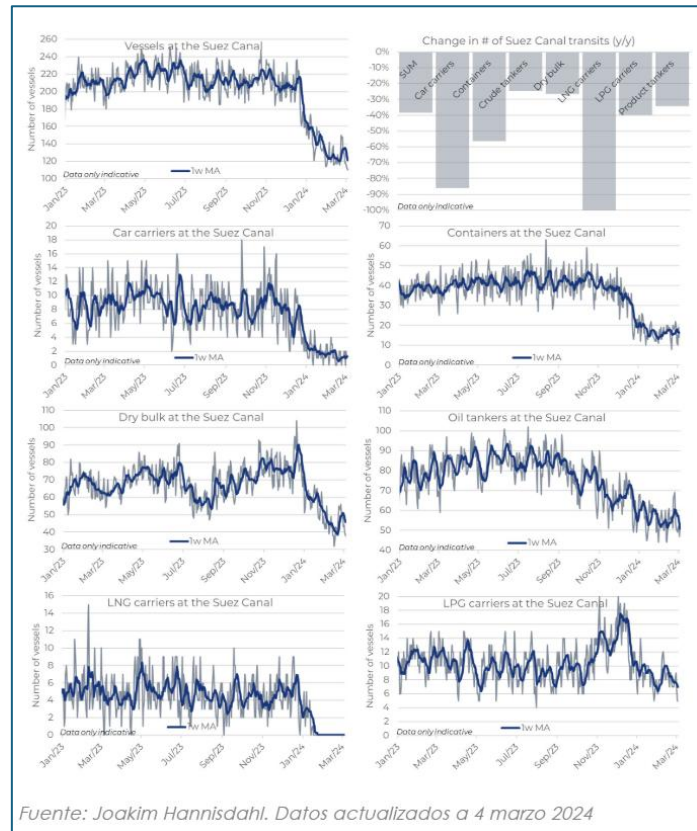


La persistente sequía en 2024 y los bajos niveles de agua en el Canal de Panamá continuaron imponiendo restricciones de calado, lo que obligó a reducir el número de tránsitos diarios de buques. Esto afectó especialmente a los buques de mayor tamaño (Panamax y Post-Panamax), provocando desvíos hacia rutas más largas, como el Cabo de Hornos, lo que incrementó significativamente los costos de flete.

Las tensiones geopolíticas y los ataques en el Mar Rojo afectaron las rutas comerciales entre Europa y Asia. Desde finales de noviembre de 2023, los ataques a buques en el mar Rojo han provocado una disminución sustancial en la actividad marítima en el estrecho de Bab el-Mandeb y el canal de Suez, obligando a las compañías navieras a desviarse por el cabo de Buena Esperanza.

Aproximadamente el 10 % del comercio marítimo mundial en términos de volumen y el 22 % del comercio en contenedores transitan cada año por el canal de Suez, mientras que el canal de Panamá facilita alrededor del 3 % del volumen total del comercio marítimo global. Se estima que, para el mes de junio de 2024, los tránsitos por el canal de Panamá y el canal de Suez se habían reducido en más de la mitad en comparación con los máximos alcanzados en diciembre de 2021 y mayo de 2023 y que, a su vez, los desvíos de las rutas hacia el cabo de Buena Esperanza habían

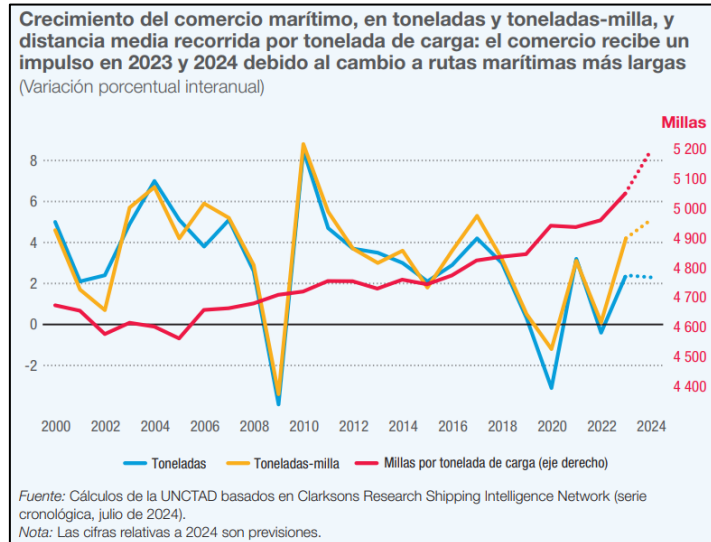
aumentado un 89%. No obstante, resulta necesario puntualizar que gran parte del descenso en el canal de Suez se ha producido desde diciembre de 2023, con el inicio de las perturbaciones en el mar Rojo, mientras que los tránsitos de buques por el canal de Panamá han disminuido en los dos últimos años.



Se estima que el volumen de tráfico de contenedores en el Mar Rojo se ha reducido un 65% como consecuencia de estos eventos. A pesar de la implementación de protocolos de seguridad, las amenazas persistentes comprometen la integridad de las rutas del Canal de Suez y del mar Rojo, generando desvíos operativos y un

incremento en las tarifas de transporte marítimo. A estas situaciones se suman las disrupciones ya existentes en el transporte, provocadas por el conflicto entre Rusia y Ucrania.

Así pues, en conjunto, la guerra en Ucrania, las perturbaciones en el mar Rojo y la disminución del nivel del agua en el canal de Panamá han obligado al transporte marítimo y al comercio a recurrir a rutas más largas. Las distancias promedio recorridas por tonelada de carga siguieron incrementándose en 2023, como parte de una tendencia que comenzó hace unas dos



décadas, con distancias que pasaron de un promedio de 4.675 millas en el año 2000 a 5.186 millas en 2024. El aumento en toneladas-milla, con un crecimiento del 6%, fue el mayor registrado en los últimos 15 años. Las rutas más largas incrementan los costos relacionados con los salarios de la tripulación, el fletamento, los seguros y el combustible.

Este desvío de rutas supone un grave problema puesto que, además de lo anterior, también pone en riesgo la seguridad de la tripulación, incrementa la vulnerabilidad a incidentes de piratería, eleva las emisiones de gases de efecto invernadero, complica el cumplimiento de las normativas ambientales y genera dificultades en la gestión de la capacidad.



En definitiva, si bien el comercio marítimo mundial muestra signos de recuperación y crecimiento en 2024, persisten importantes desafíos estructurales y geopolíticos que requieren atención y acción coordinada a nivel internacional.

7.2.2 CARGA SECA

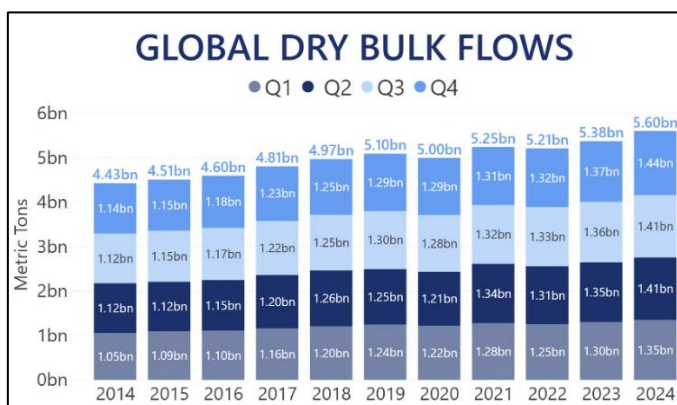
En 2024, el mercado de graneleros mostró una recuperación moderada del 2,7%, tras la caída de los ingresos observada en 2023. Aunque todavía lejos de los niveles récord de 2021, esta recuperación estuvo impulsada por el incremento del comercio de graneles secos y el alza en los

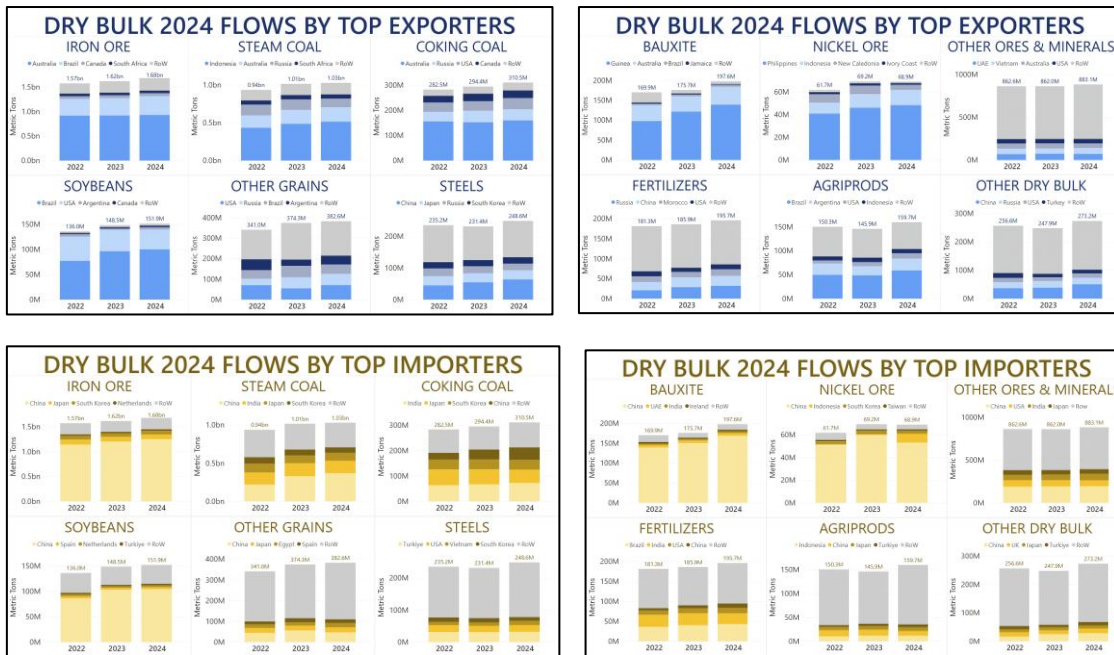
ingresos promedio de los buques. No obstante, el sector continúa enfrentando desafíos estructurales, como el exceso de capacidad y la incertidumbre económica global.

Durante el año, el comercio marítimo mundial de graneles secos alcanzó por primera vez en la historia más de 5.600 millones de toneladas métricas de carga transportada. Cada trimestre del año marcó un nuevo récord, superando en promedio los niveles de 2023 en un 4,2 %. El cuarto trimestre fue el más dinámico, con un aumento interanual del 5,2 %.

El crecimiento del comercio de graneles secos en 2024 se explicó principalmente por tres factores: el aumento en las exportaciones de mineral de hierro, la recuperación del comercio de carbón y el continuo crecimiento de la flota de graneleros.

La demanda mundial de mineral de hierro, la carga seca más transportada a nivel mundial, se mantuvo sólida, especialmente en China, el mayor importador global. En 2024, China importó más de 1.250 millones de toneladas métricas de mineral de hierro, un incremento interanual del 4,1 %. En total, se transportaron 1.680 millones de toneladas métricas por vía marítima, lo que representó un aumento del 3,9 %. Australia, principal país exportador, incrementó su producción en un 1,1 %, alcanzando un récord de 928 millones de toneladas métricas descargadas globalmente. En términos generales, el volumen total de carga seca a granel descargada en China fue de casi 2.300 millones de toneladas métricas en 2024, frente a poco menos de 2.200 millones en 2023, lo que representa más del 41 % de todas las cargas de granel seco globales. En contraste, la demanda de Japón cayó un 3,5 %, mientras que Corea del Sur registró un aumento del 4 % en sus importaciones de mineral de hierro.





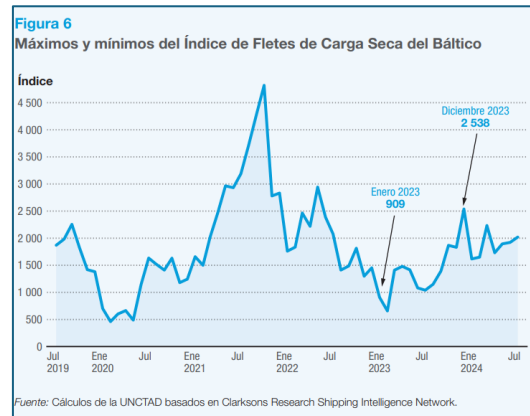
El comercio de carbón, otro componente central de la carga seca mundial, también mostró una leve recuperación en 2024, impulsado por la creciente demanda en países de Asia y Europa. En particular, las importaciones de carbón por parte de China superaron los 100 millones de toneladas, debido a la suspensión de la minería nacional y las preocupaciones sobre la seguridad energética.

En paralelo, la flota activa de graneleros dedicada al comercio internacional alcanzó casi los 17.500 buques en 2024, un aumento del 3,1 % respecto al año anterior. Aunque este crecimiento fue más moderado que en años previos, el exceso de capacidad persiste como una presión estructural sobre los precios de los fletes, limitando los márgenes de los armadores. Este exceso es consecuencia directa de los encargos de nuevas construcciones realizados en los últimos años.

Los ingresos medios aumentaron en 2024, con los buques Capesize alcanzando un promedio de \$16.000 diarios, apoyados por las exportaciones de larga distancia desde el Atlántico. Sin embargo, la volatilidad en los precios de las materias primas y el desigual crecimiento económico, en especial la ralentización de la actividad constructiva en China, continuaron generando incertidumbre en el sector.



En cuanto al mercado de fletes, el Índice de Fletes de Carga Seca del Báltico, que mide los costos de transporte marítimo de materias primas como carbón, mineral de hierro y cereales, promedió 1.867 puntos en el primer semestre de 2024, frente a los 1.142 del mismo período de 2023. Este repunte refleja, en parte, las persistentes perturbaciones en puntos estratégicos de tránsito marítimo.



Según la UNCTAD, el impacto de la crisis en el Canal de Panamá alcanzó su punto máximo en enero de 2024, con una desaceleración en el alza de los fletes entre abril y junio, conforme disminuían las restricciones. Por otro lado, la perturbación en el Mar Rojo tuvo un impacto menor en el transporte de graneles secos, contribuyendo en 26 puntos porcentuales al aumento del Índice en marzo de 2024.

7.2.3 BUQUES TANQUE

La demanda de petróleo de China sigue siendo un impulsor clave de los mercados de buques tanque. En 2024, el impacto en el sector de buques VLCC (Very Large Crude Carriers) fue doble: por una parte, un crecimiento de la demanda más moderado de lo esperado desaceleró la actividad general del mercado; por otra parte, una mayor dependencia del petróleo sancionado alteró aún más la dinámica comercial.

La guerra en Ucrania continuó teniendo un impacto significativo en la distribución global de petróleo. Rusia intensificó sus exportaciones hacia Asia, especialmente a China e India, lo que provocó un aumento en la demanda de buques para transportar crudo a través de rutas más largas. Esta reconfiguración de los flujos comerciales benefició particularmente a los VLCC, que transportan grandes volúmenes de crudo a distancias considerables.

El crecimiento de la flota fue limitado, especialmente en el caso de los petroleros de crudo, mientras que los flujos vinculados a Rusia y el aumento de la producción en las Américas favorecieron el comercio de larga distancia.

Aunque la OPEP+ mantuvo sus recortes voluntarios de producción hasta 2024, la producción de crudo en países ajenos al cartel, particularmente en la Cuenca Atlántica, registró un crecimiento sólido, aunque por debajo de las expectativas. Esto se debió a un menor crecimiento del previsto en Brasil y a exportaciones estadounidenses por debajo de lo proyectado. Además, dado que China no importa tantos barriles de la Cuenca

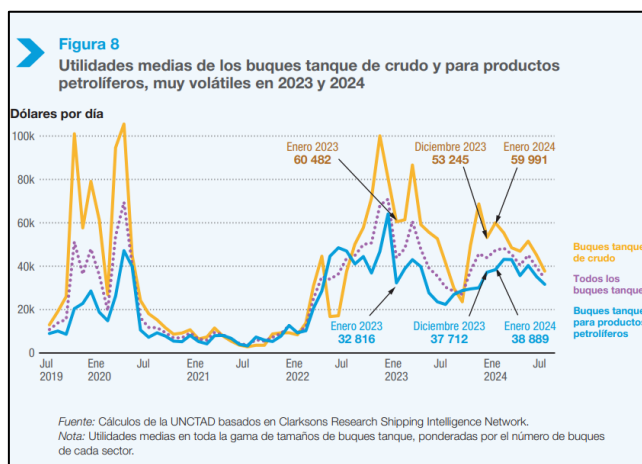


Atlántica, las exportaciones desde esta región se concentraron en el oeste de Suez, lo que resultó en recorridos más cortos y una menor demanda de toneladas-milla.

Los recortes de la OPEP+, junto con las tensiones geopolíticas en el Medio Oriente, continuaron restringiendo la oferta global de petróleo, reduciendo las cantidades transportadas y afectando negativamente los fletes en el sector.

En este contexto, los ingresos de los VLCC cayeron a un promedio de \$42,000/día en 2024, tras los altos picos observados en 2022 y 2023. No obstante, los ingresos se mantuvieron por encima del promedio histórico, debido a la continua reconfiguración de las rutas comerciales y los cambios en los flujos petroleros, especialmente desde Rusia hacia Asia.

Los fletes petroleros registraron un aumento, pero se mantuvieron muy volátiles en 2024. Las utilidades al contado de los buques tanque de crudo fueron más bajas en junio y agosto debido a factores estacionales, a una menor demanda de importación por parte de China y a la reducción de las exportaciones de productos petrolíferos de la Federación de Rusia. Aun así, el mercado de buques tanque permaneció sólido, con utilidades superiores a los promedios históricos.



Los precios del crudo también fluctuaron en 2024, con el barril de Brent oscilando entre los \$70 y \$85, influenciado por las políticas de producción y a las tensiones internacionales. Se espera que en 2025 los precios se estabilicen en torno a esos niveles, aunque la incertidumbre respecto a la evolución de la demanda global podría seguir generando volatilidad en los fletes.

De persistir esta tendencia, el incremento de los fletes podría tener implicaciones macroeconómicas significativas, particularmente para los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados, al incrementar los costos de importación y limitar el crecimiento económico.

Para finales de 2025, se prevé un aumento del 0,6 % en los precios mundiales al consumo, consecuencia de las perturbaciones en el mar Rojo y el canal de Panamá. Según estimaciones de la UNCTAD, el impacto combinado de estas disrupciones ha contribuido considerablemente al aumento de los índices de fletes: 157 puntos

porcentuales en el Índice de Fletes en Contenedores de China y 33 puntos en el Índice de Fletes de Carga Seca del Báltico entre octubre de 2023 y junio de 2024.

7.2.4 BUQUES FRIGORÍFICOS

El comercio marítimo frigorífico mostró señales de recuperación en 2024, con un crecimiento del 3 % en comparación con 2023, impulsado por la creciente demanda de alimentos frescos y productos perecederos, especialmente en Asia y Europa. La recuperación económica de China y el aumento de las exportaciones de productos alimenticios desde África y América Latina también contribuyeron significativamente al fortalecimiento de la demanda.

El transporte de contenedores refrigerado mantuvo su tendencia de crecimiento, llegando incluso a superar en algunos periodos al segmento de carga seca. Se proyectaba una expansión sostenida del 3,6 % anual hasta 2027. Sin embargo, este crecimiento fue moderado por factores como la competencia en el mercado y las interrupciones en las cadenas de suministro.

A pesar del crecimiento de los contenedores reefer, la cuota de mercado de los buques frigoríficos tradicionales, aquellos diseñados específicamente para carga refrigerada a granel, continuó disminuyendo, con una participación estimada en torno al 8 % en 2024. Este fenómeno refleja una transición modal hacia el uso de contenedores refrigerados en portacontenedores, dada su mayor flexibilidad operativa y eficiencia logística.

En paralelo, los fletes del sector frigorífico disminuyeron respecto a los picos alcanzados en 2021 y 2022. Esta caída se atribuye principalmente a la intensificación de la competencia y al exceso de capacidad en determinadas rutas comerciales, lo que ejerció presión sobre las tarifas.

El año 2024 también estuvo marcado por una creciente preocupación por la eficiencia energética y la sostenibilidad en el diseño y operación de los contenedores refrigerados. Esta tendencia impulsó el desarrollo de nuevas tecnologías de refrigeración y sistemas con menor consumo energético, en línea con los objetivos medioambientales del sector marítimo.

No obstante, el cambio climático continúa afectando la producción agrícola en regiones clave, provocando fluctuaciones en la oferta y la demanda de productos frescos. Estas variaciones repercuten directamente en el volumen de carga refrigerada que requiere transporte especializado.



La inestabilidad geopolítica, en particular, las interrupciones en las rutas marítimas debido a la situación en el Mar Rojo afectaron a los buques frigoríficos, incrementando el tiempo de tránsito y alterando la eficiencia de las cadenas de logística de productos refrigerados, los cuales requieren plazos de entrega ajustados.

Ante este contexto volátil, las navieras especializadas en el tráfico reefer han recurrido a la tecnología como herramienta estratégica para optimizar sus operaciones y mantener la competitividad en un entorno cada vez más desafiante.

7.2.5 GAS

Durante 2024, el mercado global del gas licuado de petróleo (GLP) atravesó una etapa de desaceleración, marcada por una moderación en los costos de flete. Esta tendencia respondió, principalmente, al aumento de la oferta global, en parte impulsado por el crecimiento de la capacidad exportadora en Estados Unidos y Medio Oriente, así como a una contracción de la demanda en ciertas regiones, especialmente en América Latina y partes del sudeste asiático, donde se intensificó el uso de fuentes renovables.

A pesar de esta desaceleración, el comercio internacional de GLP mantuvo una demanda robusta, gracias a la estabilización del mercado energético en Asia y Europa. En estos continentes, el GLP siguió ganando terreno como fuente alternativa frente al carbón y otros combustibles fósiles más contaminantes, especialmente en sectores residenciales e industriales.

En 2024, los fletes de transporte marítimo de GLP registraron un incremento histórico del 25 % respecto a 2023, alcanzando tarifas de hasta \$95,000 por día en algunas rutas. Este aumento se vio alimentado por la fuerte demanda de exportaciones estadounidenses y las interrupciones logísticas, en particular las restricciones de tránsito en el Canal de Panamá, que obligaron a desviar rutas y aumentaron los tiempos de navegación.

Por otro lado, el mercado del gas natural licuado (GNL) mostró una evolución más estable a lo largo del año, sostenida por la preocupación persistente en Europa por la seguridad energética, en un contexto de incertidumbre geopolítica y transición energética. La creciente demanda europea de GNL llevó a un aumento del flujo de cargamentos procedentes de Estados Unidos, Catar y África Occidental.

Aunque los fletes del GNL descendieron levemente en comparación con los niveles récord de 2022, se mantuvieron elevados en 2024, especialmente en las rutas entre EE.UU. y Asia, y en los corredores transatlánticos. Esta resistencia en los precios se explica por la ampliación de la capacidad de licuefacción, la escasez relativa de buques



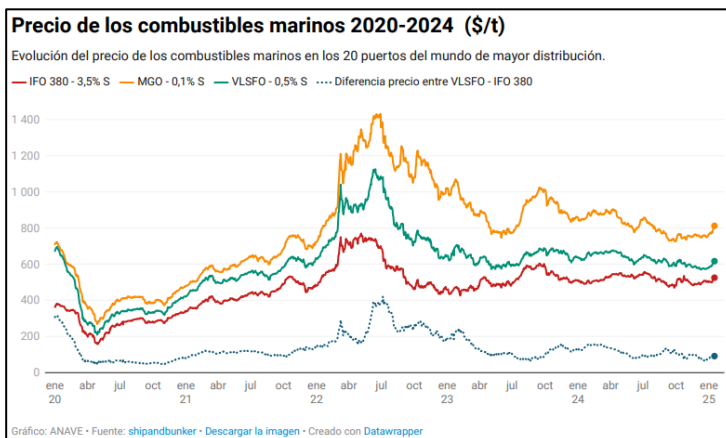
metaneros disponibles y la continua expansión de la infraestructura de importación en Europa, incluyendo nuevas terminales flotantes (FSRU).

Tanto el mercado de GLP como el de GNL en 2024 estuvieron marcados por una combinación de expansión de capacidad, tensiones logísticas y realineamientos geográficos en la demanda, factores que, en conjunto, mantuvieron los niveles de flete elevados y subrayaron la creciente relevancia del transporte marítimo de gas en la seguridad energética global.

7.2.6 PORTACONTEDORES

El mercado de portacontenedores mostró una notable recuperación en 2024, con un aumento del 3,5 % en el comercio de contenedores, tras un modesto crecimiento del 0,3% en 2023. Este crecimiento fue impulsado por tendencias positivas en la economía mundial, cierta relajación de ciertos aspectos económicos en contra, como la inflación, y un ligero aumento de las exportaciones de varios proveedores de GNL, entre ellos la Federación de Rusia y los Estados Unidos de América.

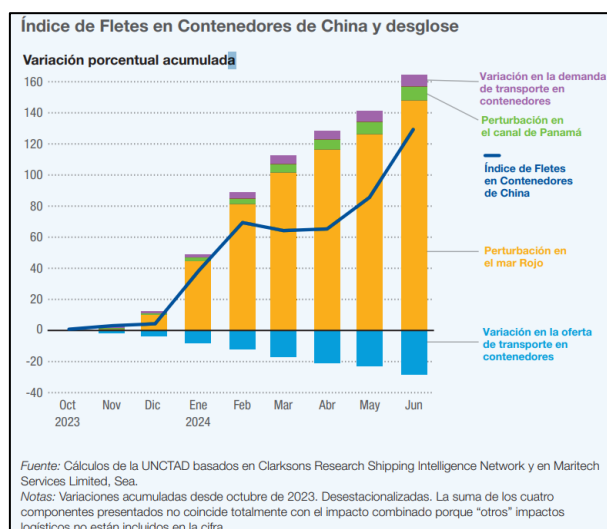
Tal y como se ha mencionado previamente, las interrupciones en rutas clave, como el Mar Rojo y el Canal de Panamá, provocaron desvíos significativos en el tráfico marítimo, generando un aumento considerable en la demanda de buques y, consecuentemente, un incremento en las tarifas de flete. Desde mediados de diciembre de 2023 hasta junio de 2024, la demanda de capacidad adicional de portacontenedores aumentó en torno a un 12 %, debido a las mayores distancias que debieron recorrer los buques como consecuencia de estas perturbaciones, alcanzando nuevos máximos en 2024.



En respuesta a los desvíos, se incrementó la velocidad de navegación de los buques (aproximadamente un 25 %, de 16 a 20 nudos) para cumplir con los plazos de entrega. Esta aceleración también supuso una triplicación en la toma de combustible, lo que contribuyó al alza de los fletes y de los costos de transporte. A mediados de junio de 2024, la congestión portuaria alcanzó niveles elevados: buques anclados en zonas de fondeo esperaban transportar aproximadamente 2,5 millones de unidades equivalentes a 20 pies

(TEU), lo que representaba el 8,4 % de la capacidad mundial y contribuyó a la presión sobre los fletes.

Entre octubre de 2023 y junio de 2024, las perturbaciones en el Mar Rojo y el Canal de Suez tuvieron un fuerte impacto en el Índice de Fletes en Contenedores de China, un indicador clave del transporte marítimo de contenedores. La interrupción en el Mar Rojo aportó 148 puntos porcentuales al aumento acumulado del 120 % del Índice, mientras que la del Canal de Panamá contribuyó con 9 puntos porcentuales. Sin embargo, el



impacto de estas perturbaciones fue atenuado parcialmente por el aumento en la capacidad de oferta: al incrementarse las distancias y la demanda de capacidad, el mercado absorbió la presión utilizando la capacidad adicional disponible, lo que mitigó el alza del Índice en aproximadamente un 30 %.

En este contexto, la flota mundial de portacontenedores experimentó un crecimiento del 8 % en su capacidad total durante 2024. Este aumento, aunque beneficioso en el corto plazo, podría generar un exceso de capacidad si las rutas marítimas vuelven a la normalidad, lo que subraya la necesidad de una gestión eficaz de la oferta para equilibrar el mercado.

7.2.7 DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo representa aproximadamente el 3% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI). A pesar de la creciente presión para reducir estas emisiones, la flota mundial, cada vez más envejecida, se renueva lentamente debido a los altos costos, la incertidumbre sobre el futuro de los combustibles y las bajas tasas de desgaste de buques. Esta situación ha impulsado el creciente interés por los combustibles alternativos como respuesta a las estrictas regulaciones ambientales que exigen una transición hacia prácticas más sostenibles.

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su sesión 82 celebrada en Londres entre el 30 de septiembre y el 4 de octubre de 2024, aprobó una norma sobre combustibles marítimos basada en objetivos. Esta norma impulsará la transición hacia el uso obligatorio de combustibles con

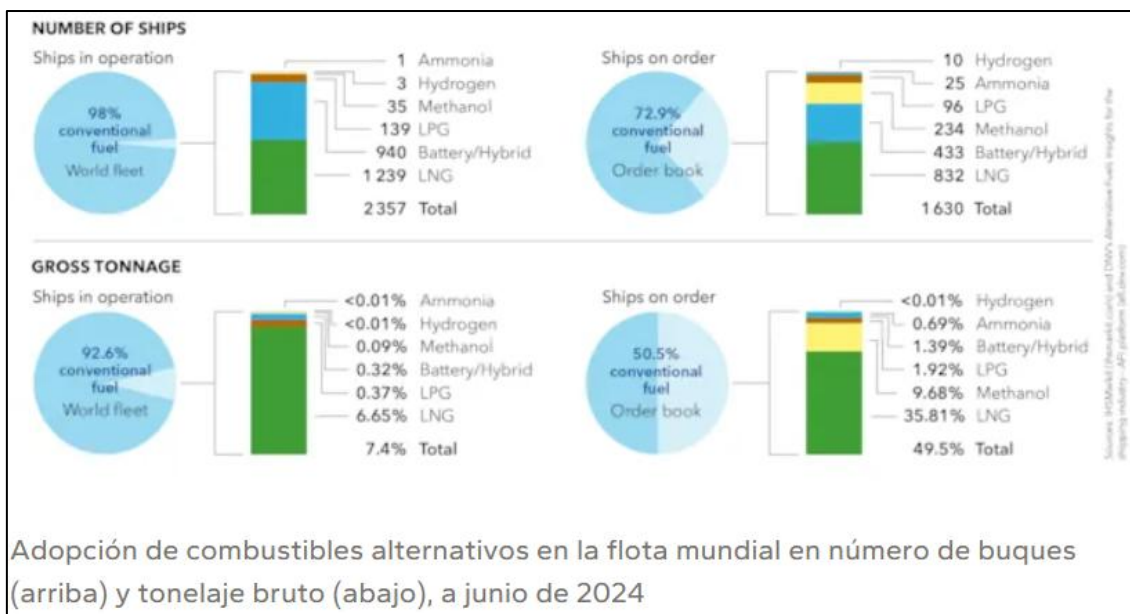
menor intensidad de GEI y establecerá un mecanismo global de fijación de precios para las emisiones de CO2. El objetivo es alcanzar emisiones netas nulas de GEI en el sector marítimo para 2050, lo que también se alinea con la normativa ETS de la UE, que cubrirá el 70% de las emisiones de CO2 a partir de 2025.

A pesar de estos avances regulatorios, los datos de Clarksons muestran un panorama desalentador respecto a las emisiones de GEI en el transporte marítimo. El estudio estima un aumento del 4% interanual en 2024 a más de 1.000 millones de toneladas de CO2, superando los niveles previos a la pandemia de COVID-19. Factores como el aumento del tiempo en el tiempo en el mar (en medio de desvíos por el Mar Rojo), algunos aumentos de velocidad (especialmente en el mercado de contenedores) y el crecimiento del comercio, contrarrestaron el impacto positivo de los buques con combustibles alternativos y tecnologías de ahorro energético.

A principios de 2024, solo el 14% del nuevo tonelaje estaba preparado para combustibles alternativos, y el 50% era apto para estos combustibles. Sin embargo, a medida que avanza la transición, se ha observado un incremento significativo en los pedidos de buques propulsados por combustibles alternativos. En 2024, los pedidos de estos buques crecieron un 50%, alcanzando un total de 1.737 buques. Además, la flota de combustibles alternativos en servicio creció un 18%, sumando 1.860 buques y se prevé que este número se duplique a medida que la industria se acerque a los objetivos de la OMI para 2030.

Según el informe Green Technology Tracker de Clarksons Research, en 2024 se firmó el mayor número de contratos de nuevas construcciones registrado desde 2007. Se encargaron 820 buques de nueva construcción con capacidad para usar combustibles alternativos, lo que representa un arqueo bruto total de 62,2 millones de GT. Excluyendo los metaneros, el total ascendió a 727 pedidos y 52,1 millones de GT, cifras que marcan un nivel récord de inversión. Además, la mitad del tonelaje de encargos de buques durante 2024 podrá utilizar combustibles alternativos.



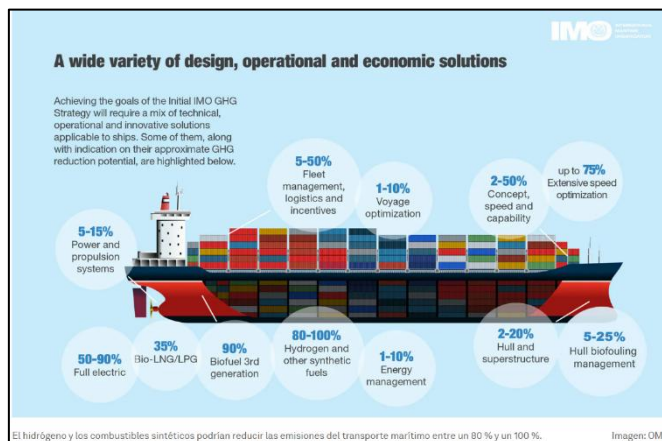


Con los pedidos actuales, se espera que la flota propulsada por combustibles alternativos alcance los 3.597 buques, lo que representa aproximadamente el 4,8% del total de buques en servicio y pedidos. No obstante, dado que el objetivo de la OMI para 2030 es alcanzar un consumo energético de cero o casi cero emisiones, será necesario acelerar aún más los pedidos para que esta flota represente entre el 5 y el 10% del consumo energético del transporte marítimo.

Entre los principales combustibles alternativos, el gas natural licuado (GNL) sigue consolidándose como el más adoptado, con más de 350 buques encargados en 2024, incluidos los metaneros. No obstante, el metanol también ha ganado terreno, especialmente en la primera mitad del año, con 119 pedidos. En total, se encargaron 262 buques propulsados por GNL y 166 por metanol, lo que muestra una diversificación en los combustibles utilizados.

En lo relativo al metanol, entre los hitos más destacados se encuentra la introducción del primer gran portacontenedor propulsado por metanol, el “Ane Maersk”, y el inicio de operaciones del primer remolcador impulsado por este combustible en el puerto de Amberes-Brujas. También destaca la modernización de varios portacontenedores de COSCO. A medida que se avanza hacia un futuro con combustibles alternativos, también se están desarrollando motores de metanol de combustible dual para buques existentes.

Asimismo, 2024 fue un año clave para el amoníaco, porque en él se produjeron los primeros pedidos de buques no gaseros que serán propulsados por amoníaco. Los pedidos de este tipo buques aumentaron más del doble en comparación con el año anterior, alcanzando los 22 buques. Estos pedidos, especialmente en el segmento de los graneleros, marcan un hito en la expansión de los combustibles alternativos. Para 2025, se espera que los primeros motores marinos de amoníaco sean entregados.



Por su parte, el hidrógeno como combustible también consolidó su atractivo en segmentos de buques relevantes, con pedidos de 12 buques más en 2024, lo que subraya el creciente interés por combustibles libres de carbono.

En términos de participación por tipo de combustible, según Clarksons, la tecnología de motores de doble combustible de GNL representó en 2024 un 70% del tonelaje encargado con capacidad para utilizar combustibles alternativos (excluyendo los transportadores de GNL), frente al 43% de 2023. En cambio, a pesar de sus avances, en términos generales el metanol registró una severa disminución de su cuota, que pasó del 30% en 2023 al 14% en 2024. También se registraron 72 pedidos para buques alimentados con GLP, y se incrementaron los encargos de buques methanol-ready (320) y ammonia-ready (130), que permitirán su futura adaptación.

Por segmentos, los portacontenedores de más de 12.000 TEU mostraron una alta adopción de GNL (71%) y metanol (17%). En el segmento de car carriers, el 78% de los pedidos utilizarán GNL y el 21% metanol. En cambio, los segmentos de buques más pequeños, como los Ultramaxs o los petroleros MR, apenas superan el 1-4% de adopción de combustibles alternativos.

Partiendo de estos datos y de las inversiones previstas, Clarksons estima que, para 2030, más del 20% de la capacidad de la flota será compatible con combustibles alternativos, un gran avance comparado con el 2% en 2017 y el 8% en 2024. Sin embargo, el progreso de la infraestructura portuaria no ha avanzado al mismo ritmo. Actualmente, solo 35 puertos ofrecen suministro de metanol, 276 puertos suministran GNL y 275 puertos brindan servicio de conexión eléctrica en tierra. Esta brecha entre flota e infraestructura representa uno de los principales desafíos para la transición energética del sector.

A pesar de los avances en la adopción de combustibles alternativos, persiste la incertidumbre sobre cuándo estarán disponibles, y a qué costo, los combustibles con emisiones cero o casi cero. El Monitor de Carbono Cero del Centro de Descarbonización Marítima de LR, publicado en octubre de 2024, destaca la necesidad de mejorar la infraestructura y la preparación para estos combustibles. Además, se requieren acciones coordinadas para garantizar que los armadores puedan acceder a los servicios de transporte marítimo con emisiones cero o casi cero, lo cual es crucial para alcanzar los objetivos de descarbonización del sector.

Con todos estos avances y la creciente inversión por parte de los armadores, el año 2025 se perfila como un año decisivo para la transición del sector hacia las emisiones netas cero, especialmente con la introducción de FuelEU Maritime en enero y la finalización de las medidas intermedias de la OMI en abril.

7.2.8 NORMATIVA MARITIMA

La industria marítima, pilar del comercio global, atraviesa un entorno regulatorio en constante evolución que marcará su desarrollo futuro. La sostenibilidad ambiental ocupa un lugar central, con un enfoque creciente en la reducción de emisiones de gases efecto invernadero (GEI) y la adopción de tecnologías más limpias. La seguridad también es prioritaria, lo que ha llevado a reforzar medidas preventivas y de respuesta ante emergencias. Paralelamente, los cambios geopolíticos han impulsado una revisión de la cooperación internacional en materia de seguridad marítima. En este contexto, el sector debe mantenerse atento y adaptarse a las nuevas regulaciones para avanzar hacia un modelo más sostenible, seguro e innovador.

Durante el año 2024, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha continuado desarrollando e implementando medidas clave para avanzar hacia la descarbonización del transporte marítimo internacional, reforzar la protección del medio ambiente marino y mejorar la eficiencia energética de los buques.

En la 81ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 81), celebrada en marzo de 2024, se acordó una ilustración de un posible borrador del "Marco de Emisiones Netas Cero de la OMI". Este marco propone un estándar de combustible marino basado en objetivos, para regular la reducción progresiva de la intensidad de GEI de los combustibles marinos y un mecanismo económico de incentivación, destinado a facilitar la transición hacia combustibles con emisiones netas cero. Además, se adoptaron directrices revisadas sobre la intensidad de GEI en el ciclo de vida de los combustibles marinos (Directrices LCA), que abarcan las emisiones desde la extracción del recurso hasta la combustión a bordo, incluyendo CO₂, metano y óxidos de nitrógeno.



Nuevas regulaciones adoptadas en 2024

Durante 2024, se adoptaron varias enmiendas significativas que reforzarán la sostenibilidad ambiental y la seguridad marítima:

- Enmiendas al Anexo VI del MARPOL: Se introdujeron requisitos adicionales en el Sistema de Recopilación de Datos de Consumo de Combustible (DCS), incorporando datos sobre el trabajo de transporte, consumo de combustible por tipo de consumidor y uso de energía en tierra. Estas enmiendas entrarán en vigor el 1 de agosto de 2025, con una aplicación anticipada posible desde el 1 de enero de 2025.
- Prohibición del uso y transporte de fuelóleo pesado (HFO) en aguas árticas: Desde el 1 de julio de 2024, se prohibió el uso y transporte de HFO como combustible en las aguas árticas, con ciertas exenciones hasta 2029 para buques con tanques protegidos y autorizaciones específicas de Estados costeros.
- Designación del Mar Mediterráneo como Área de Control de Emisiones (ECA): Desde el 1 de mayo de 2025, los buques deberán utilizar combustibles con un contenido de azufre no superior al 0,10% m/m o sistemas de limpieza de gases de escape al navegar por el Mar Mediterráneo.
- Ampliación del Libro de Registro de Basuras: Desde el 1 de mayo de 2024, se requiere que los buques de arqueo bruto igual o superior a 100 y menor de 400 GT mantengan un Libro de Registro de Basuras, extendiendo esta obligación a buques más pequeños.
- Enmiendas al Convenio de Gestión del Agua de Lastre: Se adoptaron enmiendas que permiten el uso de libros de registro electrónicos para la gestión del agua de lastre, sujetos a aprobación por la administración de bandera. Estas enmiendas entrarán en vigor el 1 de octubre de 2025.
- Código Internacional de Seguridad para Buques que Transporten Personal Industrial (Código IP): Este Código, que se establece en el nuevo Capítulo XV del Convenio SOLAS, entró en vigor el 1 de julio de 2024 y se aplica en su totalidad a los buques de carga y naves de carga de alta velocidad de más de 500GT que transporten más de 12 personas industriales en viajes internacionales, construido (quilla colocada) el 1 de julio de 2024 o después; o buques existentes que no estén certificados para transportar personal industrial antes del 1 de julio de 2024.



Otras iniciativas y desarrollos

- Implementación de la Ventanilla Única Marítima (MSW): Desde el 1 de enero de 2024, todos los Estados miembros de la OMI deben utilizar una plataforma digital centralizada para la recopilación e intercambio de información con los buques en los puertos, mejorando la eficiencia de los procedimientos de llegada, estancia y salida de los buques. Este cambio se ajusta a las aspiraciones del transporte marítimo internacional de acelerar la digitalización y la descarbonización del sector y es resultado de las enmiendas al Convenio FAL.
- Propuestas de nuevas Áreas de Control de Emisiones: Se aprobaron propuestas para designar el Mar de Noruega y las aguas árticas canadienses como Áreas de Control de Emisiones para óxidos de nitrógeno y azufre, con entrada en vigor prevista para marzo de 2026.
- Designación del Mar Mediterráneo como Área de Control de Emisiones (SECA): A partir del 1 de mayo de 2025, exige uso de combustible con $\leq 0,10\%$ de azufre o depuradores certificados.

7.2.9 PIRATERIA Y SEGURIDAD

En 2024, la Oficina Marítima Internacional (IMB) registró un descenso en los incidentes globales de piratería marítima y robo a mano armada. Según el último informe anual, se contabilizaron 116 incidentes, frente a 120 en 2023 y 115 en 2022.

Por tipo de incidentes, 94 embarcaciones fueron abordadas, hubo 13 intentos de ataques, 6 embarcaciones fueron secuestradas y 3 fueron atacadas con disparos.

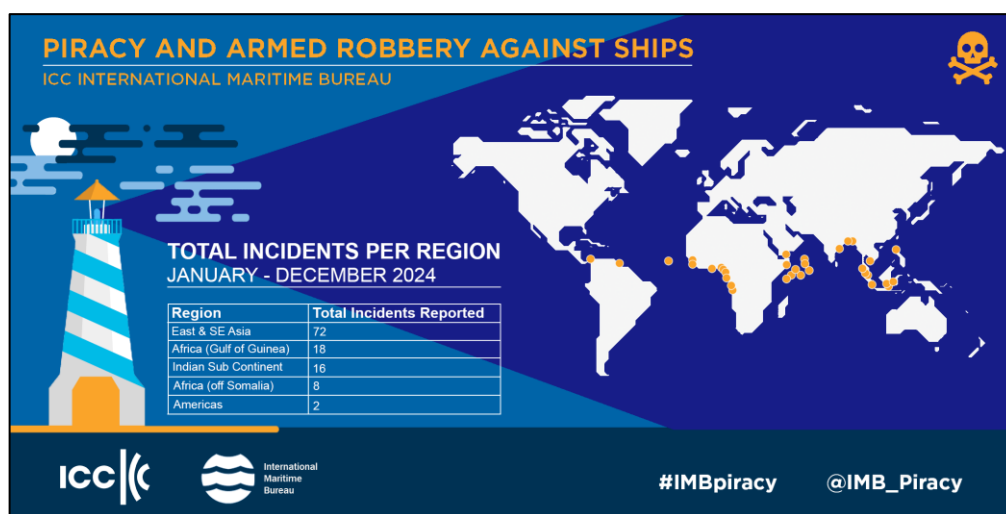
Aunque los números reflejan una ligera mejora, IMB recalca la necesidad de reforzar las medidas de seguridad para proteger a las tripulaciones.





En 2024, el número de tripulantes tomados como rehenes aumentó a 126, frente a los 73 de 2023 y los 41 de 2022. Además, 12 tripulantes fueron secuestrados, y otros 12 amenazados, mientras que uno resultó herido.

El uso de armas también ha mostrado un preocupante incremento. En 2024, se registraron armas de fuego en 26 incidentes, comparado con 15 en 2023. Las armas blancas estuvieron presentes en 39 casos, frente a 42 del año anterior.



Por zonas geográficas, el golfo de Guinea registró 18 incidentes en 2024, frente a 22 en 2023, 19 en 2022 y 35 en 2021. No obstante, la región concentró los 12 secuestros de tripulantes que se produjeron durante el año y el 23% de los casos de rehenes.

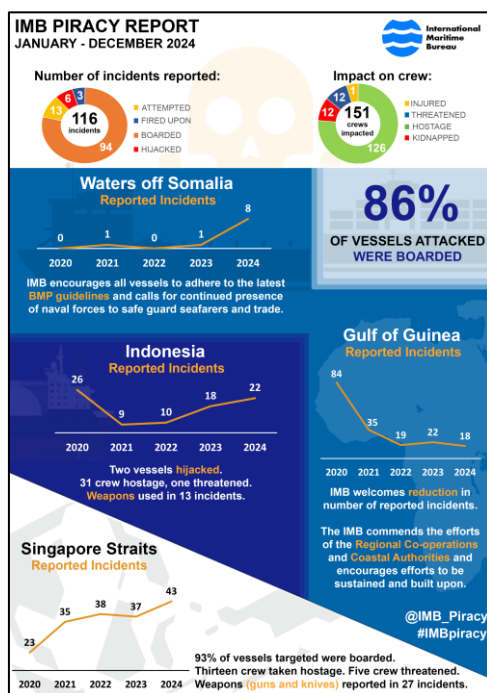
En la costa oriental de África se notificaron 8 incidentes, incluidos los secuestros de dos barcos pesqueros y un granelero en la primera mitad del año.

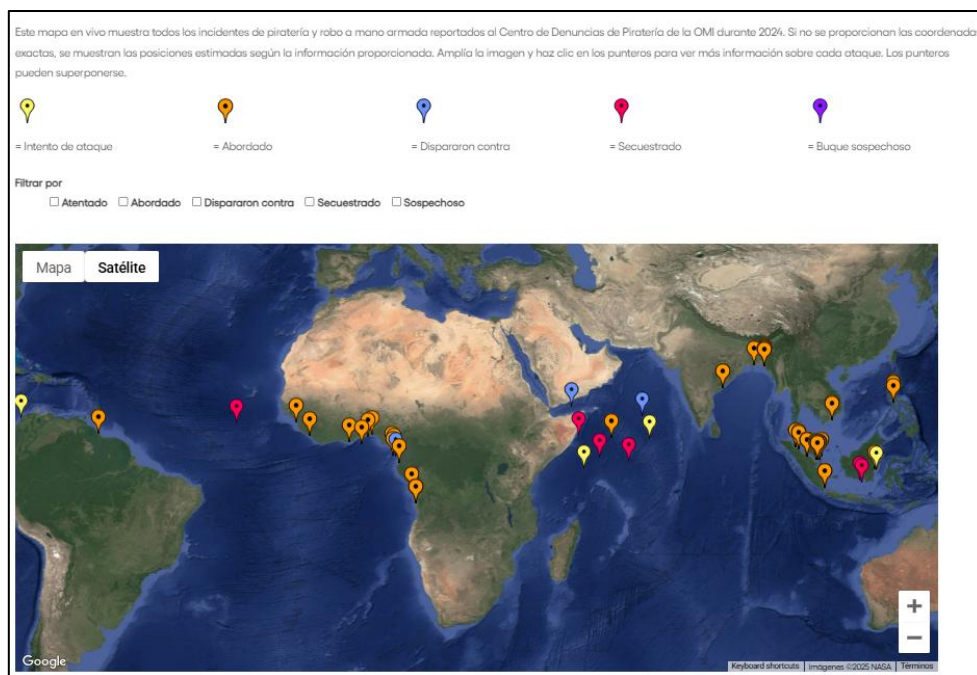
En cuanto a los incidentes en el sudeste asiático, los estrechos de Singapur registraron 43 incidentes en 2024, un aumento respecto a los 37 de 2023. Según el informe de IMB, el 93% de los buques afectados fueron abordados, y 11 de ellos superaban las 100.000 toneladas de peso muerto (TPM).

Durante los ataques, 13 tripulantes fueron tomados como rehenes, 5 amenazados y uno herido. Aunque los actos se consideran delitos oportunistas de bajo nivel, el uso de armas aumentó: en 2024 se registraron 8 casos con armas de fuego y 19 con armas blancas, frente a 3 y 15, respectivamente, en 2023.

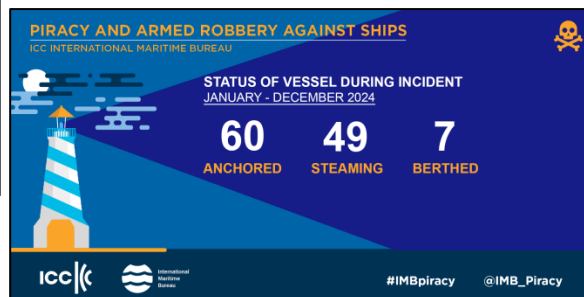
En el archipiélago indonesio, los incidentes también subieron de 18 en 2023 a 22 en 2024. De estos, 20 incidentes se encuadran en la definición de robo a mano armada, mientras que dos se califican como piratería, durante la cual los tripulantes fueron tomados como rehenes durante los hechos. En total, 31 tripulantes fueron retenidos y uno amenazado.

Bangladesh registró el mayor número de incidentes en una década, con 14 casos en 2024. De estos, 13 ocurrieron en fondeaderos de Chattogram y uno en Mongla. Durante los ataques, 2 tripulantes fueron tomados como rehenes y 3 recibieron amenazas. Las armas blancas estuvieron presentes en 7 de los incidentes.





Por tipos de buque, de los 116 ataques registrados en 2024, 50 fueron a buques de carga seca, 23 a buques tanque, 11 a portacontenedores y 32 a otro tipo de buques. En el momento de los ataques, 60 buques se encontraban fondeados, 49 en navegación y 7 atracados.



7.2 WORLD SHIPPING MARKET SCENE

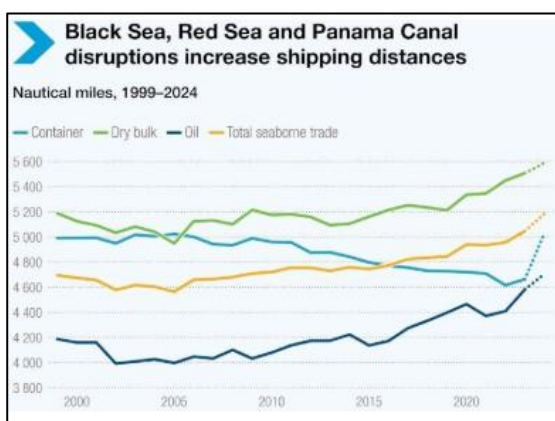
7.2.1 WORLD SEABORNE TRADE

Maritime transport is the backbone of global trade, with an estimated 80% of the world's traded goods moving through shipping lanes. The complex networks of shipping lanes, ports and strategic bottlenecks have been crucial in enabling globalization and strengthening the interconnectedness of the global economy. However, during 2024, the maritime sector continued to face various challenges that put the efficiency, reliability, resilience and sustainability of maritime transport at risk.

According to the UNCTAD report, seaborne trade grew by a modest 2% in 2024, reaching 12.6 billion tonnes transported, driven mainly by sustained demand for bulk commodities such as iron ore, coal and grain, along with containerised goods.

Smooth navigation through maritime choke points, such as the Suez Canal and the Panama Canal, is crucial for shipping. These strategic sea passages provide shortcuts to long intercontinental sea voyages and reduce time and costs.

The scarcity of alternative routes means that these choke points play an essential role, making them particularly susceptible to various shocks (climatic, economic, geopolitical or operational). Such disruptions can have serious consequences for global shipping, food security, energy supply and the global economy.



In this regard, the conflict in Ukraine and shipping restrictions in the Black Sea have led Egypt to source grain from Brazil or the United States instead of Ukraine, and oil shipments from Russia have been redirected to China and India instead of Europe.

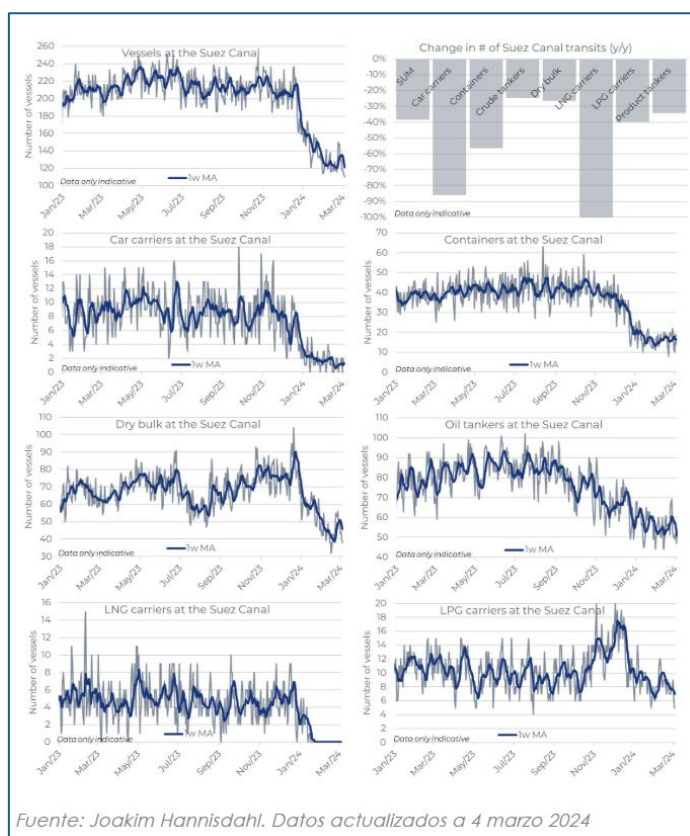
Likewise, the Suez Canal and the Panama Canal suffered further disruptions in 2023 and 2024 as a result of geopolitical tensions and reduced water levels, respectively, which has caused disruptions to global maritime transport and trade networks.

Persistent drought in 2024 and low water levels in the Panama Canal continued to impose draft restrictions, forcing a reduction in the number of daily vessel transits. This especially affected larger vessels (Panamax and Post-Panamax), causing diversions to longer routes, such as Cape Horn, which significantly increased freight costs.

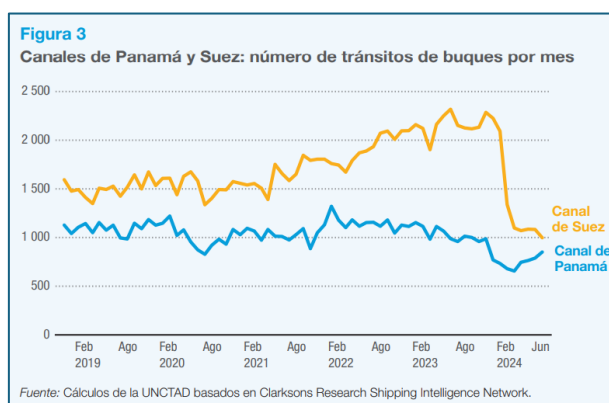
Geopolitical tensions and attacks in the Red Sea affected trade routes between Europe and Asia. Since the end of November 2023, attacks on ships in the Red Sea have led to a substantial decrease in maritime activity in the Bab el-Mandeb Strait and the Suez Canal, forcing shipping companies to divert through the Cape of Good Hope.



Approximately 10% of world seaborne trade in terms of volume and 22% of containerized trade transits the Suez Canal each year, while the Panama Canal facilitates about 3% of the total volume of global seaborne trade. It is estimated that, by June 2024, transits through the Panama Canal and the Suez Canal had been reduced by more than half compared to the peaks reached in December 2021 and May 2023 and that, in turn, diversions on routes to the Cape of Good Hope had increased by 89%. However, it should be noted that much of the decline in the Suez



Canal has occurred since December 2023, with the onset of disruptions in the Red Sea, while ship transits through the Panama Canal have declined over the past two years.



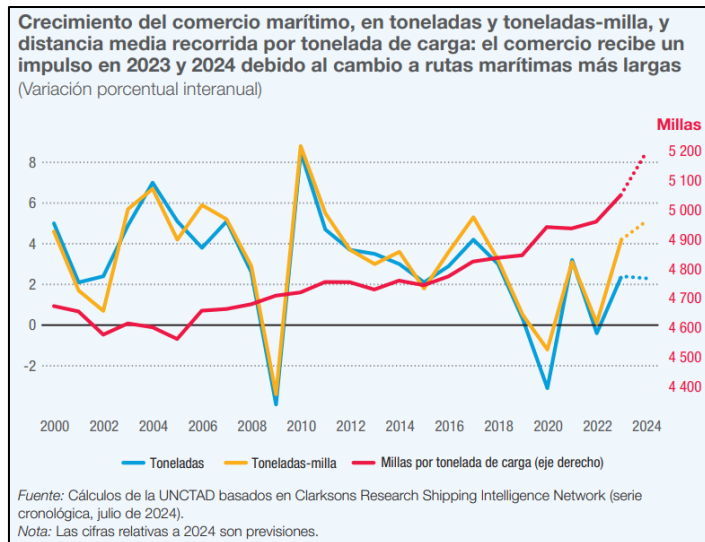
It is estimated that the volume of container traffic in the Red Sea has been reduced by 65% as a result of these events. Despite the implementation of security protocols, persistent threats compromise the integrity of the Suez Canal and Red Sea routes, generating operational diversions and an increase in maritime transport rates. Added to these situations are the already existing disruptions in transport, caused by the conflict between Russia and Ukraine.

Thus, taken together, the war in Ukraine, disruptions in the Red Sea and the declining water level in the Panama Canal have forced shipping and trade to resort to longer routes. Average distances traveled per ton of cargo continued to increase in 2023, part of a trend that began about two decades ago, with distances increasing from an average of 4,675 miles in 2000

to 5,186 miles in 2024. The increase in ton-miles, at 6% growth, was the largest recorded in the last 15 years. Longer routes increase costs related to crew wages, chartering, insurance and fuel.

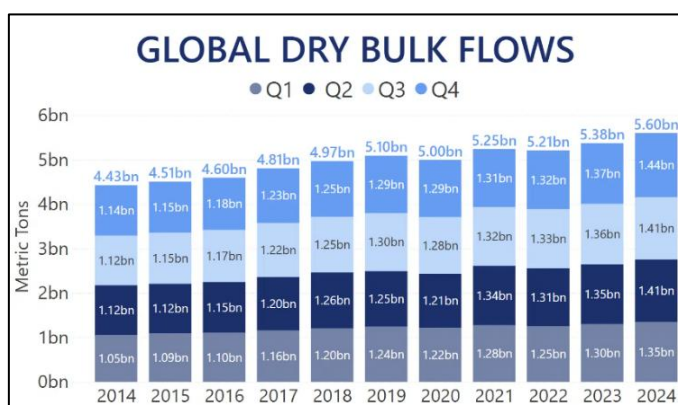
This route diversion is a serious problem since, in addition to the above, it also jeopardizes crew safety, increases vulnerability to piracy incidents, increases greenhouse gas emissions, complicates compliance with environmental regulations and creates difficulties in capacity management.

In short, while global maritime trade shows signs of recovery and growth in 2024, significant structural and geopolitical challenges remain that require attention and coordinated action at the international level.



7.2.2 DRY CARGO

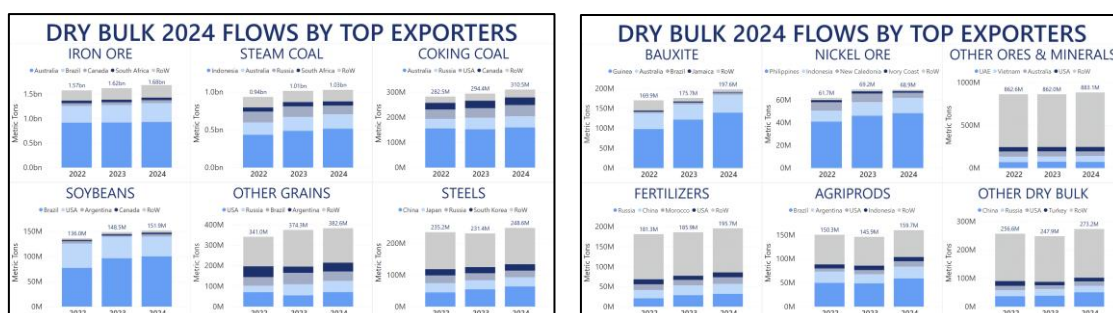
In 2024, the bulk carrier market showed a moderate recovery of 2.7%, following the drop in revenues observed in 2023. Although still far from the record levels of 2021, this recovery was driven by the increase in dry bulk trade and the rise in average vessel revenues. However, the sector continues to face structural challenges, such as overcapacity and global economic uncertainty.

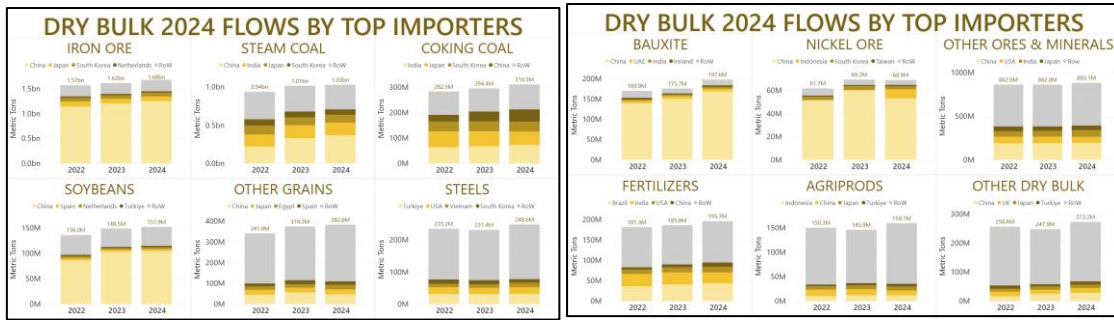


During the year, global seaborne dry bulk trade reached more than 5.6 billion metric tons of cargo transported for the first time in history. Each quarter of the year set a new record, exceeding 2023 levels by 4.2% on average. The fourth quarter was the most dynamic, with a year-on-year increase of 5.2%.

The growth in dry bulk trade in 2024 was mainly explained by three factors: the increase in iron ore exports, the recovery of coal trade, and the continued growth of the bulk carrier fleet.

Global demand for iron ore, the world's most transported dry cargo, remained robust, especially in China, the world's largest importer. In 2024, China imported more than 1.25 billion metric tons of iron ore, a year-on-year increase of 4.1%. In total, 1.68 billion metric tons were transported by sea, representing an increase of 3.9%. Australia, the main exporting country, increased its production by 1.1%, reaching a record 928 million metric tons unloaded globally. Overall, the total volume of dry bulk cargo unloaded in China was nearly 2.3 billion metric tons in 2024, up from just under 2.2 billion in 2023, accounting for more than 41% of all global dry bulk cargoes. In contrast, Japan's demand fell by 3.5%, while South Korea recorded a 4% increase in its iron ore imports.



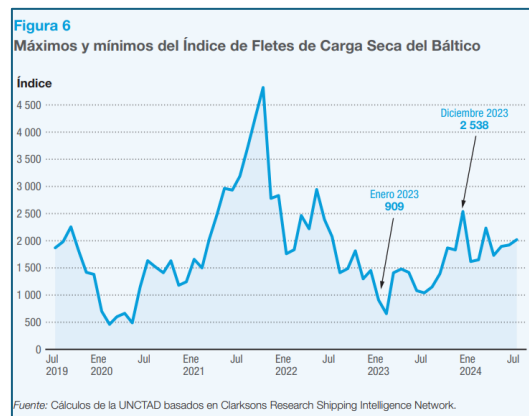


Coal trade, another core component of global dry cargo, also showed a slight recovery in 2024, driven by rising demand in countries in Asia and Europe. In particular, China's coal imports exceeded 100 million tonnes, due to the suspension of domestic mining and concerns about energy security.

In parallel, the active fleet of bulk carriers engaged in international trade reached almost 17,500 vessels in 2024, an increase of 3.1% compared to the previous year. Although this growth was more moderate than in previous years, excess capacity persists as a structural pressure on freight prices, limiting shipowners' margins. This excess is a direct consequence of the commissions for new constructions carried out in recent years.

Average revenues increased in 2024, with Capesize vessels reaching an average of \$16,000 per day, supported by long-haul exports from the Atlantic. However, volatility in commodity prices and uneven economic growth, especially the slowdown in construction activity in China, continued to generate uncertainty in the sector.

As for the freight market, the Baltic Dry Cargo Freight Index, which measures shipping costs of raw materials such as coal, iron ore, and grain, averaged 1,867 points in the first half of 2024, compared to 1,142 in the same period of 2023. This uptick reflects, in part, persistent disruptions at strategic maritime transit points.



According to UNCTAD, the impact of the crisis on the Panama Canal peaked in January 2024, with a slowdown in freight rates between April and June, as restrictions eased. On the other hand, the disturbance in the Red Sea had a minor impact on dry bulk transport, contributing 26 pp to the increase in the Index in March 2024.



7.2.3 TANKERS

China's oil demand remains a key driver of tanker markets. In 2024, the impact on the VLCC (Very Large Crude Carriers) vessel sector was twofold: on the one hand, more moderate than expected demand growth slowed down overall market activity; On the other hand, a greater dependence on sanctioned oil further altered the commercial dynamics.

The war in Ukraine continued to have a significant impact on global oil distribution. Russia stepped up its exports to Asia, especially to China and India, leading to a surge in demand for ships to transport crude oil via longer routes. This reconfiguration of trade flows particularly benefited VLCCs, which transport large volumes of crude over considerable distances.

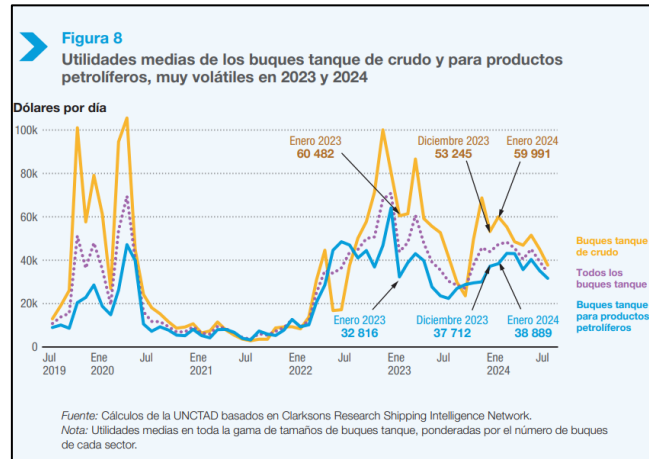
Fleet growth was limited, especially for crude oil tankers, while flows linked to Russia and increased production in the Americas favored long-haul trade.

Although OPEC+ maintained its voluntary production cuts until 2024, crude oil production in non-OPEC countries, particularly in the Atlantic Basin, registered solid growth, although below expectations. This was due to lower-than-expected growth in Brazil and lower-than-projected U.S. exports. In addition, since China does not import as many barrels from the Atlantic Basin, exports from this region were concentrated in the west of Suez, resulting in shorter runs and lower tonne-mile demand.

OPEC+ cuts, coupled with geopolitical tensions in the Middle East, continued to restrict global oil supply, reduce quantities transported and negatively affect freight rates in the sector.

In this context, VLCC revenues fell to an average of \$42,000/day in 2024, following the high peaks seen in 2022 and 2023. Nonetheless, revenues remained above the historical average, due to the continued reconfiguration of trade routes and changes in oil flows, especially from Russia to Asia.

Oil freight rates registered an increase, but remained very volatile in 2024. Spot profits from crude oil tankers were lower in June and August due to seasonal factors, lower import demand from China, and reduced exports of petroleum products from the Russian Federation. Still, the tanker market remained strong, with profits above historical averages.



Crude oil prices also fluctuated in 2024, with a barrel of Brent ranging between \$70 and \$85, influenced by production policies and international tensions. Prices are expected to stabilize around these levels in 2025, although uncertainty regarding the evolution of global demand could continue to generate volatility in freight rates.

If this trend continues, higher freight rates could have significant macroeconomic implications, particularly for small island developing States and least developed countries, by increasing import costs and limiting economic growth.

By the end of 2025, a 0.6% increase in world consumer prices is expected as a result of the Red Sea and Panama Canal disruptions. According to UNCTAD estimates, the combined impact of these disruptions has contributed significantly to the increase in freight rates: 157 percentage points in the China Container Freight Index and 33 points in the Baltic Dry Cargo Freight Index between October 2023 and June 2024.

7.2.4 REFEER SHIPS

Reefer seaborne trade showed signs of recovery in 2024, with growth of 3% compared to 2023, driven by growing demand for fresh food and perishable goods, especially in Asia and Europe. China's economic recovery and increased food exports from Africa and Latin America also contributed significantly to the strengthening of demand.

Refeer container transport maintained its growth trend, even surpassing the dry cargo segment in some periods. A sustained expansion of 3.6% per year was projected until 2027. However, this growth was moderated by factors such as market competition and supply chain disruptions.

Despite the growth of reefer containers, the market share of traditional reefer vessels, those designed specifically for refrigerated bulk cargo, continued to decline, with an

estimated share of around 8% in 2024. This phenomenon reflects a modal transition towards the use of refrigerated containers in container ships, given their greater operational flexibility and logistical efficiency.

At the same time, freight rates in the reefer sector have declined from the peaks reached in 2021 and 2022. This drop is mainly attributed to intensified competition and overcapacity on certain trade routes, which has put pressure on rates.

The year 2024 was also marked by a growing concern for energy efficiency and sustainability in the design and operation of refrigerated containers. This trend drove the development of new refrigeration technologies and systems with lower energy consumption, in line with the environmental objectives of the maritime sector.

However, climate change continues to affect agricultural production in key regions, causing fluctuations in the supply and demand of fresh produce. These variations have a direct impact on the volume of refrigerated cargo that requires specialized transportation.

Geopolitical instability, in particular, disruptions in shipping lanes due to the situation in the Red Sea, affected reefer vessels, increasing transit time and altering the efficiency of refrigerated product logistics chains, which require tight delivery times.

Given this volatile context, shipping lines specialized in reefer traffic have turned to technology as a strategic tool to optimize their operations and remain competitive in an increasingly challenging environment.

7.2.5 GAS

During 2024, the global liquefied petroleum gas (LPG) market experienced a slowdown, marked by a moderation in freight costs. This trend responded mainly to an increase in global supply, partly driven by the growth of export capacity in the United States and the Middle East, as well as a contraction in demand in certain regions, especially Latin America and parts of Southeast Asia, where the use of renewable sources intensified.

Despite this slowdown, international LPG trade maintained robust demand, thanks to the stabilization of the energy market in Asia and Europe. On these continents, LPG continued to gain ground as an alternative source to coal and other more polluting fossil fuels, especially in residential and industrial sectors.

In 2024, LPG shipping freight rates recorded a historic 25% increase over 2023, reaching rates of up to \$95,000 per day on some routes. This increase was fueled by strong demand for U.S. exports and logistical disruptions, particularly transit restrictions in the Panama Canal, which forced route diversions and increased sailing times.

On the other hand, the liquefied natural gas (LNG) market showed a more stable evolution throughout the year, sustained by persistent concerns in Europe about energy security, in a context of geopolitical uncertainty and energy transition. The growing European demand for LNG led to an increase in the flow of cargoes from the United States, Qatar and West Africa.

Although LNG freight rates declined slightly compared to record levels in 2022, they remained elevated in 2024, especially on routes between the US and Asia, and on transatlantic corridors. This price resilience is explained by the expansion of liquefaction capacity, the relative scarcity of available LNG tankers and the continued expansion of import infrastructure in Europe, including new floating terminals (FSRUs).

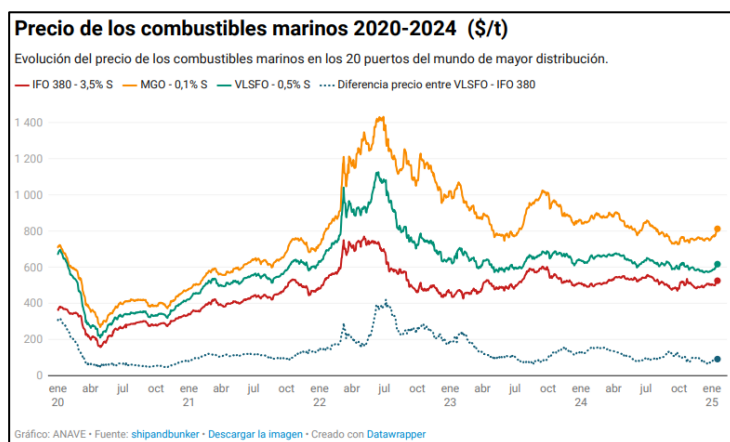
Both the LPG and LNG markets in 2024 were marked by a combination of capacity expansion, logistical tensions and geographical realignments in demand, factors that, together, kept freight levels high and underlined the growing relevance of maritime gas transport in global energy security.

7.2.6 CONTAINERSHIPS

The containership market showed a remarkable recovery in 2024, with a 3.5% increase in container trade, following a modest 0.3% growth in 2023. This growth was driven by positive trends in the global economy, some easing of economic headwinds such as inflation, and a slight increase in exports from several LNG suppliers, including the Russian Federation and the United States of America.

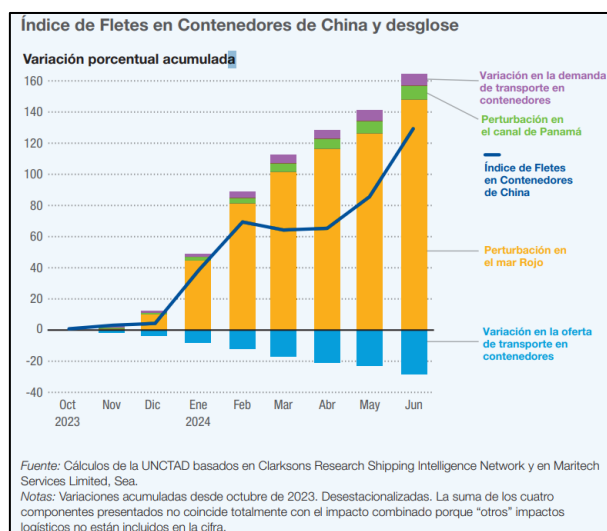
As previously mentioned, disruptions on key routes, such as the Red Sea and the Panama Canal, caused significant diversions in maritime traffic, generating a considerable increase in ship demand and, consequently, an increase in freight rates. From mid-December 2023 to June 2024, demand for additional containership capacity increased by around 12%, due to the greater distances ships had to travel as a result of these disruptions, reaching new highs in 2024.

As a consequence of the diversions, vessel sailing speeds were increased (approximately 25%, from 16 to 20 knots) to meet delivery



schedules. This acceleration also meant a tripling of fuel intake, which contributed to higher freight rates and transportation costs. By mid-June 2024, port congestion reached high levels: ships at anchor expected to carry approximately 2.5 million 20-foot equivalent units (TEUs), representing 8.4% of global capacity and contributing to pressure on freight rates.

Between October 2023 and June 2024, disruptions in the Red Sea and Suez Canal had a strong impact on China's Container Freight Index, a key indicator of container shipping. The disruption in the Red Sea contributed 148 percentage points to the cumulative 120% increase in the Index, while that of the Panama Canal contributed 9 percentage points. However, the impact of these shocks was partially mitigated by the increase in supply capacity: as distances and demand for capacity increased, the market absorbed the pressure by using the additional available capacity, which mitigated the rise of the Index by approximately 30%.



In this context, the global container ship fleet experienced an 8% growth in its total capacity during 2024. This increase, while beneficial in the short term, could lead to overcapacity if shipping lanes return to normal, underscoring the need for effective supply management to balance the market.

7.2.7 DESCARBONISATION OF THE MARITIME TRANSPORT

Maritime transport accounts for approximately 3% of global greenhouse gas (GHG) emissions. Despite increasing pressure to reduce these emissions, the increasingly aging global fleet is slowly renewing itself due to high costs, uncertainty about the future of fuels, and low ship scrapping rates. This situation has driven the growing interest in alternative fuels as a response to strict environmental regulations that require a transition to more sustainable practices.

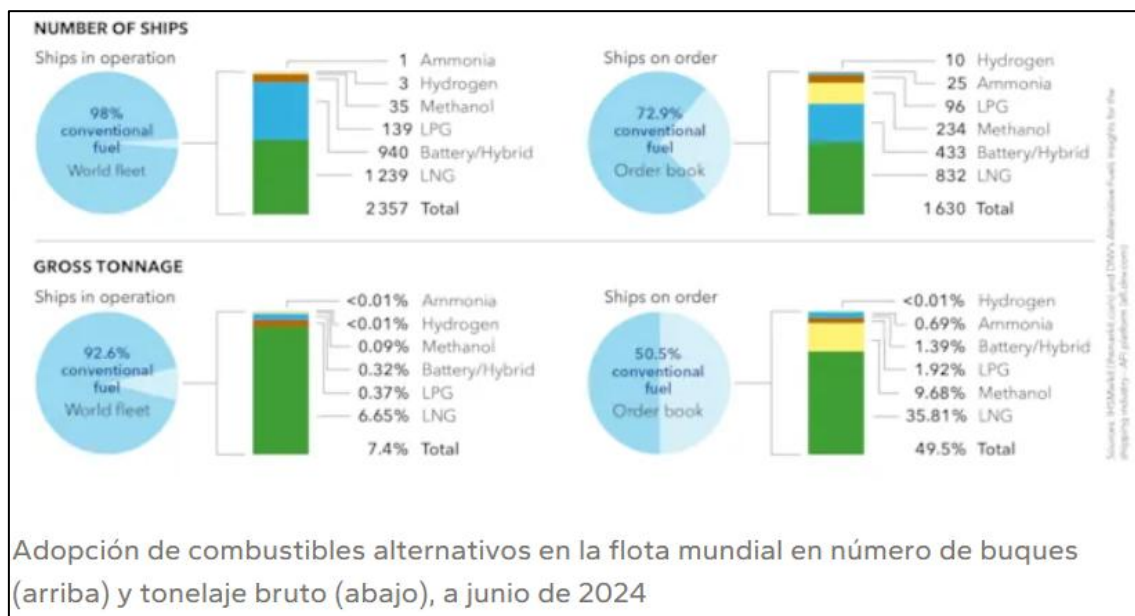
The Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the International Maritime Organization (IMO), at its 82nd session held in London between 30 September and 4 October 2024, approved a target-based standard on maritime fuels. This regulation will promote the transition towards the mandatory use of fuels with lower GHG intensity and establish a global pricing mechanism for CO2 emissions. The goal is to reach net-zero

GHG emissions in the maritime sector by 2050, which is also aligned with the EU ETS regulation, which will cover 70% of CO2 emissions from 2025.

Despite these regulatory advances, Clarksons data paints a grim picture for GHG emissions in shipping. The study estimates a 4% year-on-year increase in 2024 to more than 1 billion tonnes of CO2, exceeding pre-COVID-19 pandemic levels. Factors such as increased time at sea (amid diversions through the Red Sea), some speed increases (especially in the container market), and trade growth, offset the positive impact of ships with alternative fuels and energy-saving technologies.

At the beginning of 2024, only 14% of the new tonnage was prepared for alternative fuels, and 50% was suitable for these fuels. However, as the transition progresses, there has been a significant increase in orders for alternative fuel-powered vessels. In 2024, orders for these vessels grew by 50%, reaching a total of 1,737 vessels. In addition, the alternative fuel fleet in service grew by 18% to 1,860 vessels and this number is projected to double as the industry moves closer to IMO's 2030 targets.

According to Clarksons Research's Green Technology Tracker report, 2024 saw the highest number of new construction contracts recorded since 2007. 820 new-build vessels with alternative fuel capacity were ordered, representing a total gross tonnage of 62.2 million GT. Excluding LNG tankers, the total amounted to 727 orders and 52.1 million GT, figures marking a record level of investment. In addition, half of the tonnage of ship orders during 2024 will be able to use alternative fuels.



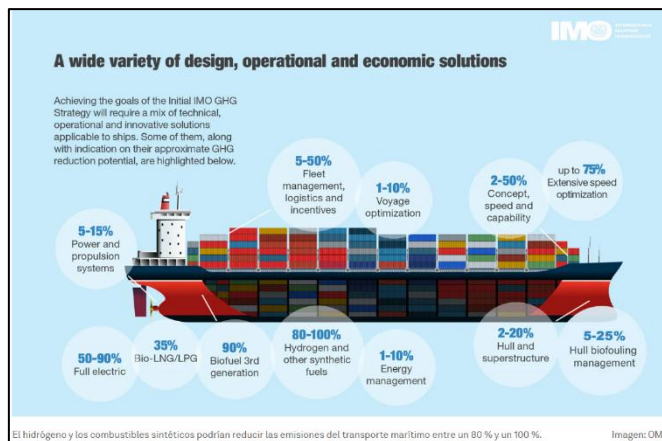
With current orders, the alternative fuel-powered fleet is expected to reach 3,597 vessels, representing approximately 4.8% of the total vessels in service and ordered. However,

given that IMO's goal for 2030 is to achieve zero or near-zero energy consumption, orders will need to be further accelerated for this fleet to account for 5-10% of shipping's energy consumption.

Among the main alternative fuels, liquefied natural gas (LNG) continues to consolidate its position as the most widely adopted, with more than 350 vessels ordered in 2024, including LNG carriers. However, methanol has also gained ground, especially in the first half of the year, with 119 orders. In total, 262 LNG-powered and 166 methanol-powered vessels were ordered, showing a diversification in the fuels used.

As for the methanol, among the most notable milestones is the introduction of the first large methanol-powered container ship, the "Ane Maersk", and the start of operations of the first methanol-powered tug in the port of Antwerp-Bruges. Also noteworthy is the modernization of several COSCO container ships. As we move towards a future with alternative fuels, dual-fuel methanol engines are also being developed for existing ships.

Likewise, 2024 was a key year for ammonia, because it saw the first orders for non-gas vessels that will be powered by ammonia. Orders for such vessels more than doubled compared to the previous year, reaching 22 vessels. These orders, especially in the bulk carrier segment, mark a milestone in the expansion of alternative fuels. By 2025, the first marine ammonia engines are expected to be delivered.



Meanwhile, hydrogen as a fuel also consolidated its appeal in relevant vessel segments, with orders for 12 more ships by 2024, showing the growing interest in carbon-free fuels.

In terms of share by fuel type, according to Clarksons, LNG dual-fuel engine technology accounted for 70% of ordered tonnage with alternative fuel capability (excluding LNG carriers) in 2024, up from 43% in 2023. In contrast, methanol registered a severe decrease in its share to 14%, which went from 30% in 2023 to 14% in 2024. There were also 72 orders for LPG-fueled vessels, and orders for methanol-ready (320) and ammonia-ready (130) vessels increased, which will allow for future adaptation.

By segments, container ships over 12,000 TEU showed high adoption of LNG (71%) and methanol (17%). In the car carrier segment, 78% of orders will use LNG and 21% methanol. By contrast, smaller vessel segments, such as Ultramaxs or MR tankers, barely exceed 1-4% adoption of alternative fuels.

Based on this data and planned investments, Clarksons estimates that by 2030, more than 20% of fleet capacity will be compatible with alternative fuels, a big step up from 2% in 2017 and 8% in 2024. However, the progress of port infrastructure has not progressed at the same pace. Currently, only 35 ports offer methanol supply, 276 ports supply LNG, and 275 ports provide shore electrical connection service. This gap between fleet and infrastructure represents one of the main challenges for the sector's energy transition.

Despite progress in the adoption of alternative fuels, uncertainty persists about when, and at what cost, zero- or near-zero-emission fuels will be available. The LR Maritime Decarbonization Center's Zero Carbon Monitor, published in October 2024, highlights the need to improve infrastructure and readiness for these fuels. In addition, coordinated actions are required to ensure that shipowners can access zero- or near-zero emission shipping services, which is crucial to achieving the sector's decarbonisation targets.

With all these developments and increasing investment by shipowners, 2025 is shaping up to be a decisive year for the sector's transition to net-zero emissions, especially with the introduction of FuelEU Maritime in January and the finalisation of IMO's intermediate measures in April.

7.2.8 MARITIME REGULATIONS

The maritime industry, a key pillar of global trade, is undergoing a constantly evolving regulatory environment that will shape its future development. Environmental sustainability is at the forefront, with an increasing focus on reducing greenhouse gas (GHG) emissions and adopting cleaner technologies. Safety is also a priority, which has led to the reinforcement of preventive and emergency response measures. At the same time, geopolitical changes have prompted a review of international cooperation on maritime security. In this context, the sector must remain vigilant and adapt to new regulations in order to move towards a more sustainable, safe and innovative model.

During 2024, the International Maritime Organization (IMO) has continued to develop and implement key measures to move towards the decarbonization of international shipping, strengthen the protection of the marine environment and improve the energy efficiency of ships.

At the 81st session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 81), held in March 2024, an illustration of a possible draft of the "IMO Net-Zero Framework" was agreed. This framework proposes; a target-based marine fuel standard, to regulate the progressive reduction of the GHG intensity of marine fuels and an economic incentive mechanism, aimed at facilitating the transition to net-zero emission fuels. In addition,



revised guidelines on the life-cycle GHG intensity of marine fuels (LCA Guidelines) were adopted, covering emissions from resource extraction to on-board combustion, including CO₂, methane and nitrogen oxides.

New regulations adopted in 2024

During 2024, several significant amendments were adopted that will strengthen environmental sustainability and maritime safety:

- *Amendments to MARPOL Annex VI: Additional requirements were introduced in the Fuel Consumption Data Collection System (DCS), incorporating data on transport work, fuel consumption by consumer type and shore-based energy use. These amendments will enter into force on 1 August 2025, with an early application possible from 1 January 2025.*
 - *Ban on the use and transport of heavy fuel oil (HFO) in Arctic waters: From 1 July 2024, the use and transport of HFO as a fuel in Arctic waters has been banned, with certain exemptions until 2029 for ships with protected tanks and specific authorisations from coastal states.*
 - *Designation of the Mediterranean Sea as an Emission Control Area (ECA): From 1 May 2025, ships must use fuels with a sulphur content not exceeding 0.10% m/m or exhaust gas cleaning systems when sailing in the Mediterranean Sea.*
 - *Extension of the Garbage Record Book: From 1 May 2024, ships of 100 gross tonnage or more and less than 400 GT are required to maintain a Garbage Record Book, extending this obligation to smaller vessels.*
 - *Amendments to the Ballast Water Management Convention: Amendments were adopted allowing the use of electronic logbooks for ballast water management, subject to approval by the flag administration. These amendments will enter into force on October 1, 2025.*
1. *International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code): This Code, which is set out in the new Chapter XV of the SOLAS Convention, entered into force on 1 July 2024 and applies in full to cargo ships and high-speed cargo ships of more than 500GT carrying more than 12 industrial persons on international voyages, built (keel laid) on or after July 1, 2024; or existing vessels that are not certified to carry industrial personnel before July 1, 2024.*

Other initiatives and developments

- *Implementation of the Maritime Single Window (MSW): From 1 January 2024, all IMO Member States must use a centralised digital platform for the collection and*



exchange of information with ships in ports, improving the efficiency of ship arrival, stay and departure procedures. This change is in line with international shipping's aspirations to accelerate the digitalisation and decarbonisation of the sector and is a result of amendments to the FAL Convention.

- *Proposals for new Emission Control Areas: Proposals were approved to designate the Norwegian Sea and Canadian Arctic waters as Emission Control Areas for nitrogen and sulphur oxides, with entry into force expected in March 2026.*
- *Designation of the Mediterranean Sea as an Emission Control Area (SECA): From 1 May 2025, it requires the use of fuel with $\leq 0.10\%$ sulphur or certified scrubbers.*

7.2.9 PIRACY AND SECURITY

In 2024, the International Maritime Bureau (IMB) recorded a decline in global incidents of maritime piracy and armed robbery. According to the latest annual report, 116 incidents were recorded, compared to 120 in 2023 and 115 in 2022.

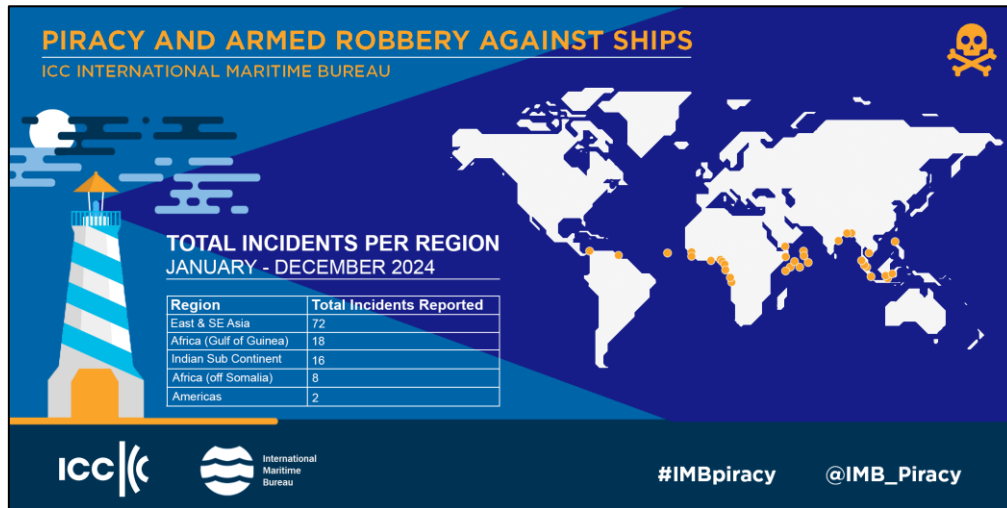
By type of incident, 94 boats were boarded, there were 13 attempted attacks, 6 boats were hijacked and 3 were attacked with gunfire.

Although the numbers reflect a slight improvement, IMB stresses the need to strengthen safety measures to protect crews.



In 2024, the number of crew members taken hostage increased to 126, up from 73 in 2023 and 41 in 2022. In addition, 12 crew members were kidnapped, and another 12 threatened, while one was injured.

Gun weapons use has also shown a worrying increase. In 2024, firearms were recorded in 26 incidents, compared to 15 in 2023. Bladed weapons were present in 39 cases, compared to 42 in the previous year.

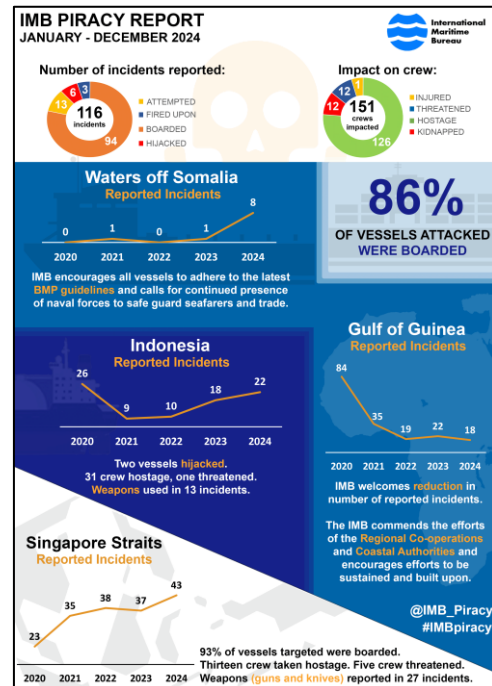


By geographical area, the Gulf of Guinea recorded 18 incidents in 2024, compared to 22 in 2023, 19 in 2022 and 35 in 2021. However, the region accounted for 12 kidnappings of crew members that occurred during the year and 23% of hostage cases.

On the east coast of Africa, meanwhile, 8 incidents were reported, including the hijacking of two fishing boats and a bulk carrier in the first half of the year.

As for incidents in Southeast Asia, the Singapore Straits recorded 43 incidents in 2024, up from 37 in 2023. According to the IMB report, 93% of the affected vessels were boarded, with 11 of them exceeding 100,000 deadweight tons (dwt).

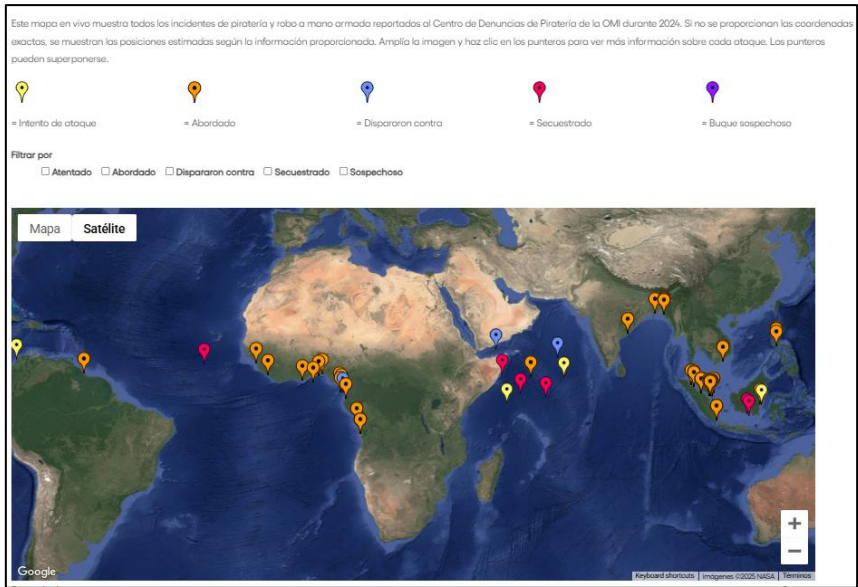
During the attacks, 13 crew members were taken hostage, 5 threatened and one wounded. Although the acts are considered low-level opportunistic crimes, the use of weapons increased: in 2024, 8 cases involving firearms and 19 cases involving knives were recorded, compared to 3 and 15, respectively, in 2023.



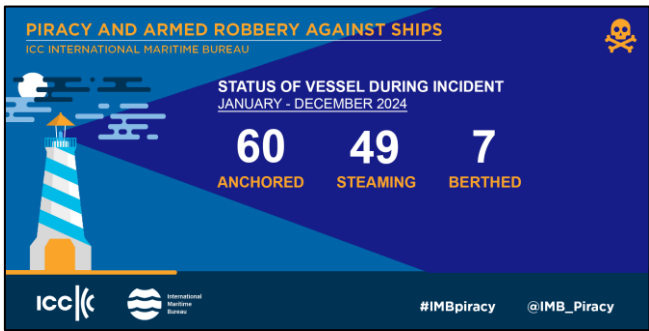
In the Indonesian archipelago, incidents also rose from 18 in 2023 to 22 in 2024. Of these, 20 incidents fall under the definition of armed robbery, while two qualify as piracy, during which crewmembers were taken hostage during the events. In total, 31 crewmembers were held hostage and one was threatened.



Bangladesh recorded the highest number of incidents in a decade, with 14 cases in 2024. Of these, 13 occurred in Chattogram anchorages and one in Mongla. During the attacks, 2 crewmembers were taken hostage and 3 received threats. Bladed weapons were used in 7 of the incidents.



By ship type, of the 116 attacks recorded in 2024, 50 were on dry cargo ships, 23 on tankers, 11 on container ships and 32 on other types of ships. At the time of the attacks, 60 ships were at anchor, 49 at sea and 7 at berth.

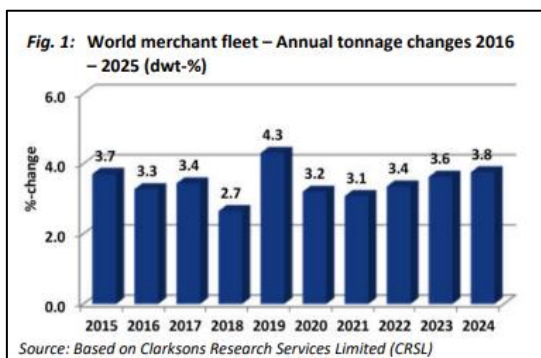


7.3 EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

7.3.1 FLOTA MERCANTE MUNDIAL

Las perturbaciones geopolíticas continúan teniendo un gran impacto en el desarrollo del comercio marítimo mundial. Según las últimas cifras de Clarksons, el volumen del comercio marítimo aumentó un 2,2% hasta los 12.600 millones de toneladas de 2023 a 2024, tras un aumento del 2,6% en el año anterior. Sin embargo, la variación en términos de toneladas-millas fue casi tres veces mayor, del 6,1%.

A principios de 2025, la flota mercante mundial constaba de 63.914 buques con una capacidad combinada de 2.330 millones de TPM, tras un aumento interanual del 3,8 % (buques de 300 gt o más).



Tab. 1: Fleet Summary 2024/2025

	2024/2025	
	Mill dwt	% y-o-y
Fleet	2329.5	3.8%
Deliveries	86.0	0.7%
Reported broken up	8.6	-12.9%
Order book	357.8	36.7%
New orders	167.1	30.5%

Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL).

Las incorporaciones de flota estuvieron casi al mismo nivel que durante 2023 y alcanzaron los 1.770 buques mercantes con un total de 86 millones de TPM. Esto equivale a un aumento del 0,7 % interanual en términos de TPM. En el mismo período, solo se vendieron como chatarra 325 buques mercantes con una capacidad combinada de 8,6 millones de TPM, lo que representa una disminución interanual del 13 %. Sin embargo, hubo diferencias pronunciadas entre los segmentos de la flota. El tonelaje de graneleros y portacontenedores que se retiraron del mercado cayó un 27% y un 48%, respectivamente, mientras que el tonelaje de petroleros desguazado durante 2024 fue un 65% superior al del año pasado.

Según Clarksons, 6.338 buques (9,9 %) de la flota mercante estaban equipados con un sistema de depuración de SOx a principios de 2025; lo que corresponde a alrededor del 32 % de la capacidad de la flota. El número de depuradores para los buques encargados es de más de 1.000 buques, lo que representa el 20% en número y el 27 % en tonelaje, respectivamente. La mayoría de los sistemas de depuración actuales en la flota y la cartera de pedidos funcionan como sistemas de circuito abierto.

Tab. 4: Ships in the world merchant fleet equipped with scrubbers or LNG capable as of January 1st, 2025

Total Fleet	No of		with		
	ships	LNG capable	% LNG	Scrubber	% Scrubber
Tanker	18095	770	4.3%	1763	9.7%
of which crude oil carrier	2491	60	2.4%	917	36.8%
of which LNG carrier	804	608	75.6%	-	-
Bulk carrier	14106	57	0.4%	2022	14.3%
Container ships	6766	149	2.2%	1755	25.9%
General Cargo	19275	101	0.5%	462	2.4%
Passenger ships / Ferries	5672	102	1.8%	336	5.9%
of which Cruise	510	29	5.7%	194	38.0%
Total	63914	1179	1.8%	6338	9.9%
Order book					
Tanker	2033	451	22.2%	465	22.9%
of which crude oil carrier	241	35	14.5%	143	59.3%
of which LNG carrier	351	351	100.0%	-	-
Bulk carrier	1251	50	4.0%	285	22.8%
Container ships	779	317	40.7%	173	22.2%
General Cargo	1027	178	17.3%	118	11.5%
Passenger ships / Ferries	270	40	14.8%	18	6.7%
of which Cruise	78	27	34.6%	16	20.5%
Total	5360	1036	19.3%	1059	19.8%

Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL). Please see disclaimer

A principios de 2025, 1.179 buques mercantes de la flota (1,8%) y 1.036 unidades encargadas (19,3 %) estaban equipados con motores de combustible dual con capacidad para GNL.

Los combustibles no fósiles más respetuosos con el clima, como el metanol, el amoníaco y el hidrógeno verde procedente de energías renovables, se encuentran todavía en sus primeras fases. Entre los buques que utilizan combustibles no fósiles, hay 60 sobre biocombustibles, 25 sobre metanol y 20 sobre etano. La cartera de pedidos incluye alrededor de 210 barcos para su uso con combustibles no fósiles o trenes motrices; incluyendo metanol (58 buques), etano (18 unidades), biocombustibles (4 barcos), hidrógeno (10 buques) y propulsión de batería/híbrida (~144 barcos).



En cuanto a la cartera de pedidos de obra nueva, se volvieron a superar con creces las cifras récord de principios de 2024. Con 5.360 buques con una capacidad combinada de 357,8 millones de TPM a principios de 2025, la cartera de pedidos ha crecido un 36,7% (medido en peso muerto). Solo los camiones cisterna representan el 40% de esta cartera de pedidos, con un incremento del 63%.

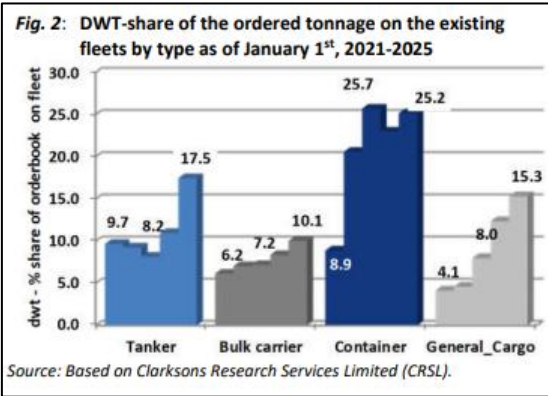
Por un lado, esto confirma el desarrollo estable del mercado, pero, por otro lado, está respaldado por el aumento de la edad media de la flota y, por tanto, el creciente potencial de demolición.

Por tipo de buque, los portacontenedores (24%) y los buques metaneros (25%) concentraron la mayor parte de este tonelaje.

Tab. 3: Total order book by major ship types as of January 1st, 2021, 2024 and 2025

Ship type	2021			2024			2025			change '24/'25	
	No of ships	mill dwt	mill cgt	No of ships	mill dwt	mill cgt	No of ships	mill dwt	mill cgt	dwt-%	cgt-%
Tankers	840	71.9	27.6	1267	88.6	48.0	2033	144.3	66.2	62.8	38.0
Bulk carriers	587	54.3	11.9	1055	81.0	19.5	1251	100.3	23.8	23.9	21.5
Container	305	25.0	10.6	837	75.5	32.0	779	91.5	36.3	21.1	13.4
General cargo	342	5.0	3.5	836	16.2	12.9	1027	21.2	15.4	31.0	19.4
Passenger	296	1.2	12.1	234	0.4	6.7	270	0.6	8.6	58.9	28.6
Total	2370	157.4	65.8	4229	261.7	119.0	5360	357.8	150.2	36.7	26.1

Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL).



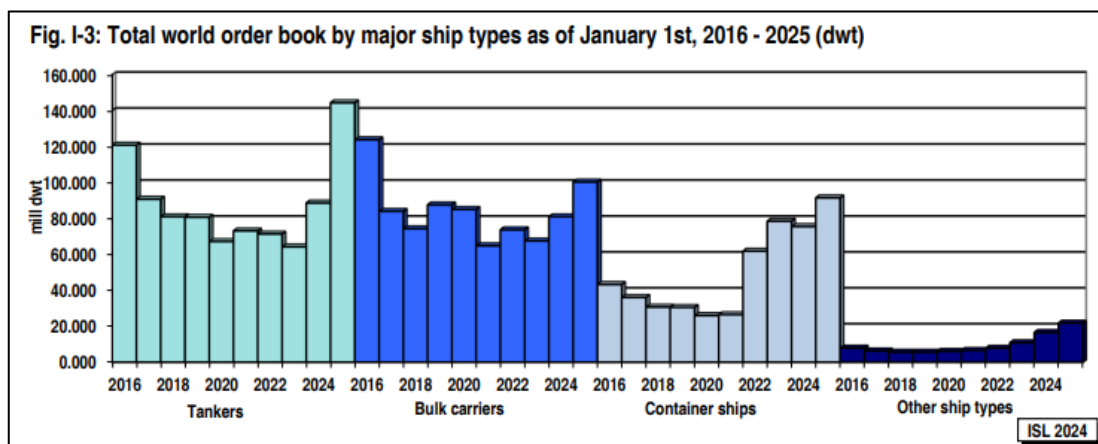
Tab. 2: Total fleet by ship type as of Jan.1st, 2021 and 2025

Ship type	No of ships		mill dwt		dwt-% share of total		Av. growth '21-25 (%)	
	2021	2025	2021	2025	No of ships	dwt		
Tankers	18095	822.4	36.6	35.3	2.6	2.6		
- Crude and products	9113	582.2	26.5	25.0	2.7	2.0		
- Oil/Chem. & chem. tankers	6516	140.0	6.2	6.0	1.8	2.5		
- Gas tankers	2466	100.2	3.8	4.3	4.1	6.6		
Bulk/OBO carriers	14106	997.5	43.4	42.8	3.0	3.1		
- Bulk carriers	12416	897.2	38.8	38.5	3.1	3.3		
- other bulk carriers	1690	100.3	4.6	4.3	2.2	1.8		
Container ships	6766	363.4	13.8	15.6	5.7	6.6		
General cargo ships	19275	138.0	5.9	5.9	2.6	3.6		
- Conventional cargo ships	13823	57.9	2.4	2.5	2.9	4.0		
- Special cargo ships	2175	54.3	2.3	2.3	2.8	4.1		
- Car carriers	815	13.5	0.6	0.6	1.9	2.6		
- Reefer ships	622	3.5	0.2	0.2	-3.0	-2.2		
- Cargo RoRo ships	1840	8.7	0.4	0.4	2.5	2.3		
Passenger ships	5672	8.3	0.4	0.4	2.2	2.6		
- Pure passenger ships	2411	3.2	0.1	0.1	3.0	4.0		
- Cargo/RoRo passenger ships	3261	5.1	0.2	0.2	1.6	1.7		
Total	63914	2329.5	100.0	100.0	2.9	3.5		

Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL).

En todos los sectores, la cartera de pedidos global representó el 15,4 % del total de la flota mercante en términos de peso muerto. Este indicador de mercado es del 45,5% para los buques metaneros, del 25,2% para los portacontenedores y del 34,2% para los portavehículos, mientras que las cifras de los petroleros (12,9%) y los graneleros (11,2%) se encuentran en niveles significativamente más bajos a pesar del reciente aumento.





Como era de esperar, los astilleros chinos se hicieron con la mayor parte de los pedidos de nuevas construcciones en 2024 (70%), mientras que los astilleros surcoreanos perdieron una parte considerable de su cuota de mercado en favor de sus competidores chinos y sólo pudieron ganar el 16,9% (TPM) de los pedidos de nuevas construcciones en 2024. Los astilleros navales europeos representaron solo el 1,0% (75 buques mercantes).

Los astilleros chinos continúan expandiendo su papel en la industria mundial de la construcción naval. La cartera de pedidos china aumentó un 59,5% interanual, hasta los 3.330 buques mercantes con 87 millones de cgt. Alrededor de dos de cada tres buques mercantes se construyen actualmente en astilleros chinos, lo que corresponde a alrededor del 58% de la capacidad de la cartera de pedidos mundial.

En cuanto a la flota mundial controlada, según los datos estadísticos de la ISL (SSMR), China, Grecia y Japón siguen siendo los mayores países propietarios de buques en términos de capacidad de transporte (TPM), controlando conjuntamente el 47,5% del tonelaje mundial (buques de 1.000 GT o más). A 1 de enero de 2025, China controlaba el 19 %, Grecia el 18,4 % y Japón el 11,1 % del TPM mundial.

En el ranking por bandera, (buques de 300 GT y más), al 1 de enero de 2025, la bandera de Liberia continuaba en la primera posición, seguida de Panamá y las Islas Marshall. Estos tres pabellones representan el 46,5% del tonelaje de la flota mercante mundial.

A principios de 2025, toda la flota de buques tanque estaba compuesta por 18.095 buques por un total de alrededor de 822 millones de TPM, lo que supone un aumento del 1,7% interanual en términos de TPM. El segmento de petroleros consta de 9.113 petroleros de petróleo crudo y productos petrolíferos (582 millones

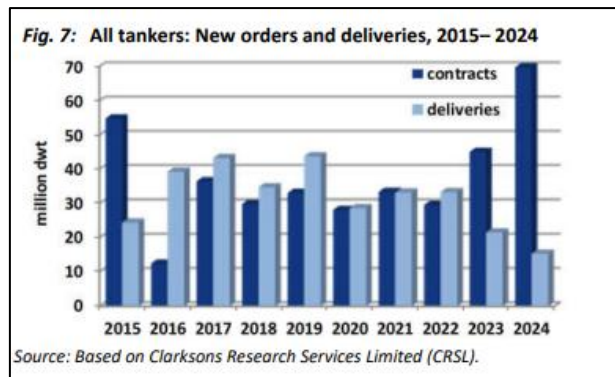
de tpm), 6.516 buques cisterna para petróleo y productos químicos (140 millones de tpm) y 2.466 buques cisterna de gas licuado (100 millones de tpm /170 millones de metros cúbicos).

En 2024, la flota de GNL/GLP fue de los segmentos de más rápido crecimiento dentro de la flota mercante mundial después de la flota de contenedores (+6,8%), la flota de carga especial (incluidos los buques de carga pesada) (+7,6%) y la flota de portavehículos (+7,5%). La flota creció un 6,8% en 2024 hasta los 2.466 buques con 100 millones de TPM. La cartera de pedidos de buques cisterna de gas licuado creció un 14,4% (TPM) entre principios de 2024 y principios de 2025 y los buques cisterna de GNL/GLP representan el 25% de la cartera total de pedidos. Sin embargo, el mercado reaccionó al debilitamiento de la demanda y registró un descenso del 68% en los pedidos de obra nueva. Una combinación de un exceso de oferta de buques cisterna de GNL, una disminución en la demanda mundial de GNL y el cambio del mercado de las transacciones en el mercado al contado a los contratos a largo plazo llevaron a una disminución significativa en las tarifas de flete para los buques cisterna de GNL en 2024.

En cuanto al segmento de la flota de graneleros secos, los datos actuales confirman que este tipo de buque sigue constituyendo la mayor parte de la flota mercante mundial. Con un tonelaje total de peso muerto de 997 millones de TPM, representa casi el 43% del tonelaje de la flota mercante total, pero solo alrededor del

22% del número de buques. Con poco menos de 71.000 TPM, la flota de graneleros también tiene el mayor tonelaje medio de peso muerto, por delante de los petroleros (65.000 TPM) y los portacontenedores (54.000 TPM).

En 2024, se entregaron a la flota 445 nuevos graneleros (31,2 millones TPM), pero solo se desguazaron 69 buques por un total de 3,6 millones TPM. Por lo tanto, junto con un



número cada vez menor pero aún elevado de pedidos de nueva construcción, se espera que el crecimiento significativo de la flota continúe en los próximos años, lo que ejercerá una presión considerable sobre las tarifas de alquiler que acaban de volver a subir un poco. La cartera de pedidos en este segmento de la flota comprendía 1.251 buques con una capacidad de carga de poco más de 100 millones TPM a principios de 2025. Esto significa que la cartera de pedidos ha aumentado un 24% más en comparación con el valor inicial del año anterior.

A principios de 2024, la flota de contenedores totalmente celulares estaba compuesta por 6.766 buques con 30,8 millones de TEU, un 10,8 % más. Solo 82.000 TEU abandonaron la flota en 2024, casi la mitad de los volúmenes de un año antes y en su mayoría buques de menor tamaño. Según las cifras proporcionadas por Clarksons, en 2024 se entregaron al menos 2,9 millones de TEU a la flota de contenedores, frente a los 2,2 millones de TEU de 2023. De los 473 portacontenedores que entraron en servicio en 2024, 12 unidades tenían capacidades de más de 23.000 TEU.

En 2024, los nuevos pedidos de portacontenedores aumentaron un 158 %. En total, se encargaron 382 buques por un total de 4,37 millones de TEU, frente a los 2,9 millones de TEU de 2023. A principios de 2025, la cartera de pedidos ascendía a 779 buques con 8,33 millones de TEU, lo que equivale a un enorme 27 % de la capacidad de la flota mundial de contenedores. A modo de comparación: hace cinco años, la proporción era de alrededor del 11 %.

En 2024, la actividad de desguace alcanzó un total de 325 buques mercantes, con 8,6 millones de TPM, lo que supone un ligero descenso respecto a 2023 donde se alcanzaron los 361 buques mercantes.

La mayoría de los buques desguazados pertenecían al segmento de carga general, con 125 unidades, pero con solo 921 mil TPM, mientras que el segmento de graneleros, con un total desguazado menor de 69 unidades, alcanzó un total de 3,7 millones de TPM, más de la mitad del tonelaje total desguazado.

El número de petroleros desguazados experimentó, de nuevo, un descenso, con 51 unidades (2,8 millones de TPM), frente a las 63 unidades de 2023 (1,7 millones de TPM).

En cuanto al segmento de portacontenedores, también sufrió un descenso, pasando de 82 unidades (2,3 millones de TPM) en 2023 a 57 unidades (1,2 millones de TPM) en 2024.

Por el contrario, el desguace de buques de pasajeros ha pasado de 18 unidades en 2023 a 23 unidades en 2024.

Scrappings (during)	2020		2021		2022		2023		2024			
Tankers	138	4190	324	14444	156	5085	63	1695	51	2800	65.2	32.5
Bulk carriers	136	14831	64	5209	61	4385	90	5025	69	3673	-26.9	42.6
Container ships	80	2468	16	176	10	193	82	2276	57	1175	-48.4	13.6
General cargo ships	134	1718	128	814	65	275	108	879	125	921	4.8	10.7
Passenger ships	30	109	45	155	39	101	18	34	23	58	72.9	0.7
TOTAL	518	23317	577	20798	331	10039	361	9908	325	8628	-12.9	100.0

La edad media de los buques desguazados en 2024 se sitúa en 34,0 años.

La actividad de desguace de buques continuó teniendo lugar principalmente en el subcontinente indio. La mayor parte del tonelaje desguazado en 2024 se volvió a registrar en Bangladesh con 119 buques y 3,4 millones de TPM, el 39,8% del total desguazado.

7.3.2 FLOTA CONTROLADA Y FLOTA ABANDERADA

China, Grecia y Japón siguen siendo los mayores países propietarios de buques en términos de capacidad de transporte (TPM), controlando conjuntamente el 48,5% del tonelaje mundial (buques de 1.000 GT o más).

China controla la mayor flota de buques mercantes en términos de TPM, con 439,82 millones de DWT, operando el 71,6% de su flota en pabellones extranjeros. De los 10.270 buques registrados, 4.394 navegan bajo otros pabellones (buques de más de 1.000 GT). El 19% de la capacidad de la flota mundial en términos de DWT está controlada por armadores griegos.

Por tipo de buque, a 1 de enero de 2025, los armadores chinos controlaban 90.472 millones de TPM, (11%) del tonelaje de buques tanque. China controlaba el mayor tonelaje de graneleros del mundo, con 3.979 unidades, 261,90 millones de TPM (26.2%), y el 17.1% de la capacidad de la flota de portacontenedores, con 62,3 millones de TPM (5.726 TEUs). Ha aumentado su tonelaje total de TPM en un 11,7% en comparación con el año pasado. China sigue controlando el mayor número de buques de pabellón nacional, 5.876 buques mercantes (buques de 1.000 GT o más), con un total de 125 millones de TPM.

Grecia controla una flota total de 5.318 buques mercantes, con una capacidad de 426.455 millones de toneladas de peso muerto, el 18,4% del tonelaje mundial. Del tonelaje operado por Grecia, el 88% es de pabellón extranjero, 375 millones de TPM (4.747 buques).

Los armadores griegos siguen controlando el mayor tonelaje de petroleros del mundo, 173,39 millones de TPM (21,2%), el 22,4% del tonelaje mundial de graneleros, 223,15

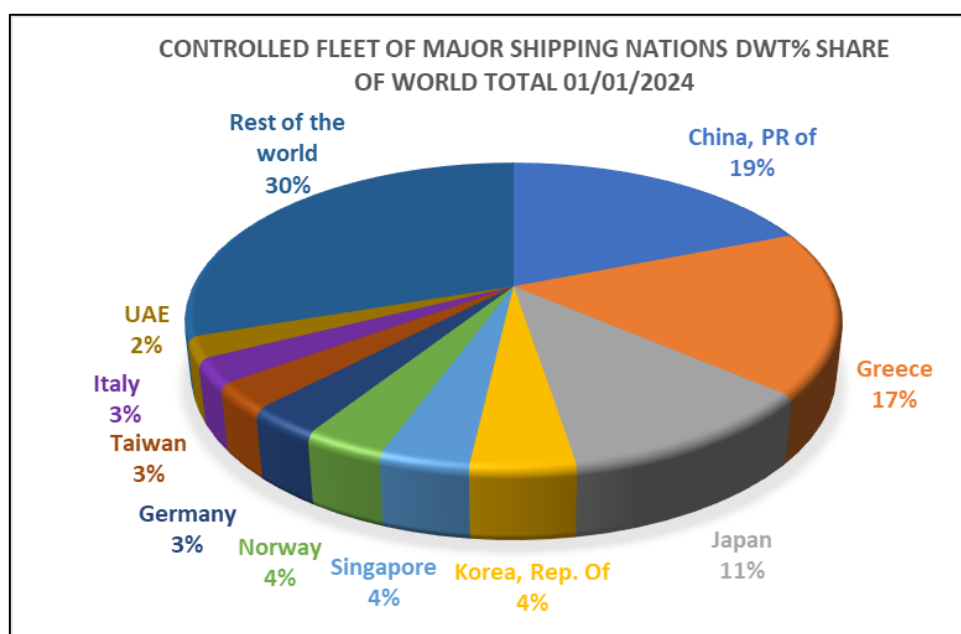
millones de TPM, y el 6,8% de la capacidad de la flota de portacontenedores, 24,8 millones de TPM (2,08 millones de TEU). Su tonelaje total TPM ha aumentado un 3,9% en comparación con 2023.

Japón se mantiene en tercera posición, con 4.363 buques y 257 millones de TPM, frente a los 255,9 millones de TPM de 2023, con el 84,5% del tonelaje bajo otras banderas.

Le sigue la República de Corea, que controla un total de 1.664 buques, con una capacidad de 102 millones de TPM, y el 80,9% de su tonelaje está enarbolado bajo pabellón extranjero.

La quinta posición la ocupa Singapur, que controla un total de 1.633 buques, con una capacidad de 87,57 millones de TPM. Cabe destacar que Singapur opera sólo el 71,3% de su tonelaje en otras banderas extranjeras (62 millones de TPM), lo que corresponde a 937 buques.

La sexta posición la ocupa Noruega, seguida de Alemania, Taiwán, Italia y Emiratos Árabes Unidos (EAU), que ocupa la décima posición en el ranking de la flota controlada de buques mercantes, 3 posiciones más arriba respecto al año pasado.



1.10 By country of control as of January 1st, 2025															
Ships of 1000 gt and over															
Country of control (a)		National flag (a)				Foreign flags				Total fleet controlled				dwt-% change over prev. year	Foreign flag dwt-% share
		No	1000 dwt	1000 TEU	av. age (years)	No	1000 dwt	1000 TEU	av. age (years)	No	1000 dwt	1000 TEU	av. age (years)		
dwt-rank 2025		No	1000 dwt	1000 TEU	av. age (years)	No	1000 dwt	1000 TEU	av. age (years)	No	1000 dwt	1000 TEU	av. age (years)		
1	China, PR of	5876	125001	1348	13.0	4394	314821	4378	13.5	10270	439822	5726	13.2	11.7	71.6
2	Greece	569	51361	40	17.5	4749	375094	2047	13.7	5318	426455	2087	14.1	3.9	88.0
3	Japan	903	39875	323	13.2	3460	217359	2315	9.0	4363	257234	2638	9.8	-0.5	84.5
4	Korea, Rep. of	753	19393	645	18.3	911	82407	661	12.0	1664	101800	1306	14.9	1.2	80.9
5	Singapore	696	25118	458	11.5	937	62453	811	14.6	1633	87571	1269	13.3	4.1	71.3
6	Norway	677	15540	84	17.8	968	64896	450	15.3	1645	80436	534	16.3	-0.7	80.7
7	Germany	138	8028	712	19.9	1944	63559	2720	14.9	2082	71587	3431	15.2	-4.0	88.8
8	Taiwan	122	5604	226	15.8	912	59579	1903	12.0	1034	65184	2130	12.4	4.4	91.4
9	Italy	352	5972	66	22.2	946	54944	3271	16.3	1298	60916	3337	17.9	9.9	90.2
10	UAE	49	387	6	15.4	1075	51670	283	19.6	1124	52057	290	19.4	19.2	99.3

1.11 Top countries of control by major ship types as of January 1st, 2025														
Ships of 1000 gt and over, tonnage in 1000														
Country of control dwt-rank (2025)	Tankers		Bulk carriers		Container ships		General cargo ships		Passenger ships		Total			dwt %- share of world total
	No	dwt	No	dwt	No	dwt	No	dwt	No	dwt	No	dwt	1000 TEU	
1 China, PR of	2305	90472	3979	261902	1410	62342	2350	24522	226	584	10270	439822	5726	19.0
2 Greece	1720	173394	2691	223150	461	24782	292	4823	154	306	5318	426455	2087	18.4
3 Japan	1125	57308	1728	150940	398	28338	970	20209	142	439	4363	257234	2638	11.1
4 Korea, Rep. of	642	41139	337	41975	252	14458	400	4151	33	77	1664	101800	1306	4.4
5 Singapore	870	34965	360	36426	271	14447	126	1698	6	35	1633	87571	1269	3.8
6 Norway	544	41575	249	26033	62	4591	584	8023	206	215	1645	80436	534	3.5
7 Germany	231	7058	259	18661	760	36998	765	8632	67	239	2082	71587	3431	3.1
8 Taiwan	103	5729	397	33110	393	24488	136	1852	5	5	1034	65184	2130	2.8
9 Italy	297	13838	77	3775	560	39148	174	3224	190	931	1298	60916	3337	2.6
10 UAE	585	33788	209	13012	123	3266	192	1906	15	86	1124	52057	290	2.2

En cuanto a la distribución de la flota mercante mundial por bandera, (buques de más de 300 GT), a 1 de enero de 2025, la bandera liberiana ocupa el primer lugar en términos de tonelaje, con un aumento del 3,9% respecto al año anterior.

El pabellón liberiano tiene un total de 5.263 buques, 415,9 millones de TPM, y representa el 17,9% del TPM de la flota mercante mundial. También cuenta con 7,5 millones de TEUs.

En cuanto a la composición de su flota, el mayor número de buques sigue siendo granelero, 2.100 unidades, con más de 198 millones de TPM (47,8% de su tonelaje). Liberia sigue siendo el mayor pabellón de portacontenedores de la flota mundial, con 7,49 millones de TEUs, así como el mayor pabellón de buques tanque de crudo y productos, representando el 15,5% del tonelaje de la flota mundial de este tipo de buques.

Nuevamente, Panamá ocupa el segundo lugar con 7,257 unidades de buques (367 millones de TPM), de los cuales 2,659 son graneleros y representa 3.6 millones de TEUs. Los buques cisterna (tanqueros, quimiqueros y gaseros) representan el 28% de la capacidad de tonelaje (TPM) de la flota de bandera panameña, y los graneleros el 50,4%.



La tercera posición la ocupan de nuevo las Islas Marshall, seguidas de la RAE de Hon Kong y Singapur, que ocupan la cuarta y quinta posición, respectivamente.

Los buques de bandera española ocupan el puesto quincuagésimo quinto según los datos de la ISL, cinco puestos más abajo en comparación con el 1 de enero de 2024.

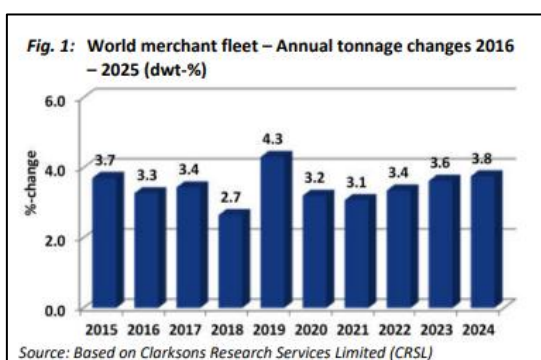


7.3 WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

7.3.1 WORLD MERCHANT FLEET

Geopolitical disturbances continue to have a major impact on the development of global seaborne trade. According to the latest figures from Clarkson's Seaborne Trade Monitor, the volume of maritime trade increased by 2.2% to 12.6 billion tons from 2023 to 2024, following a rise of 2.6% in the previous year. However, the change in terms of tonne-miles was almost three time higher at 6.1%.

At the start of 2025, the world merchant fleet consisted of 63,914 vessels with a combined capacity of 2.33 billion dwt, after a year-on-year increase of 3.8 %. (ships of 300 gt and over).



Tab. 1: Fleet Summary 2024/2025

	2024/2025	
	Mill dwt	% y-o-y
Fleet	2329.5	3.8%
Deliveries	86.0	0.7%
Reported broken up	8.6	-12.9%
Order book	357.8	36.7%
New orders	167.1	30.5%

Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL).

The fleet additions were nearly on the same level as during 2023 and reached 1,770 merchant vessels with a combined 86 million dwt. This is equal to a rise of 0.7 % year-on-year in dwt terms. In the same period, just 325 merchant vessels with a combined capacity of 8.6 million dwt have been reported sold for scrap, representing a 13 % year-on-year decrease. However, there were pronounced differences between the fleet segments. The tonnage of bulk carriers and container ships that were removed from the market fell by 27% and 48%, respectively, while the tanker tonnage broken up during 2024 was 65% higher than a year earlier.

According to Clarksons, 6,338 ships (9.9 %) of the merchant fleet were equipped with an SOx scrubber system at the start of 2025; this corresponds to around 32 % of the fleet capacity. The number of scrubbers for ships on order is somewhere north of 1,000 vessels, equal to 20 % by number and 27% by tonnage, respectively. Most current scrubber systems in the fleet and order book operate as open-loop systems.

At the beginning of 2025, 1,179 merchant ships in the fleet (1.8 %) and 1,036 units on order (19.3 %) were equipped with LNG-capable dual-fuel engines.

More climate-friendly non-fossil fuels, such as methanol, ammonia and green hydrogen from renewable energies, are still in the early stages. Among the vessels using non-fossil fuels, there are 60 on biofuels, 25 on methanol, and 20 on ethane. The order book includes around 210 ships for use with non-fossil fuels or powertrains; including methanol (58 vessels), ethane (18 units), biofuels (4 ships), hydrogen (10 vessels), and battery/hybrid propulsion (~144 ships).

With regard to the order backlog for newbuilds, the record figures from the beginning of 2024 were once again significantly exceeded. At 5,360 ships with a combined capacity of 357.8 million dwt at the start of 2025, the orderbook has grown by 36.7% (measured in dwt). Tankers alone make up 40% of this orderbook with a plus of 63%.

On the one hand, this confirms the stable market development, but on the other hand, it is backed by increasing average age of the fleet and thus the increasing demolition potential.

By ship type, container ships (cgt-share 24%) and LNG tankers (25%) account for the majority of this tonnage.

Tab. 4: Ships in the world merchant fleet equipped with scrubbers or LNG capable as of January 1st, 2025

Total Fleet	No of		with		
	ships	of which LNG capable	% LNG	Scrubber	% Scrubber
Tanker	18095	770	4.3%	1763	9.7%
of which crude oil carrier	2491	60	2.4%	917	36.8%
of which LNG carrier	804	608	75.6%	-	-
Bulk carrier	14106	57	0.4%	2022	14.3%
Container ships	6766	149	2.2%	1755	25.9%
General Cargo	19275	101	0.5%	462	2.4%
Passenger ships / Ferries	5672	102	1.8%	336	5.9%
of which Cruise	510	29	5.7%	194	38.0%
Total	63914	1179	1.8%	6338	9.9%
Order book					
Tanker	2033	451	22.2%	465	22.9%
of which crude oil carrier	241	35	14.5%	143	59.3%
of which LNG carrier	351	351	100.0%	-	-
Bulk carrier	1251	50	4.0%	285	22.8%
Container ships	779	317	40.7%	173	22.2%
General Cargo	1027	178	17.3%	118	11.5%
Passenger ships / Ferries	270	40	14.8%	18	6.7%
of which Cruise	78	27	34.6%	16	20.5%
Total	5360	1036	19.3%	1059	19.8%

Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL). Please see disclaimer

Tab. 2: Total fleet by ship type as of Jan.1st, 2021 and 2025

Ship type	No of		dwt-%		Av. growth	
	ships	mill dwt	2021	2025	'21-25 (%)	No of ships
Tankers	18095	822.4	36.6	35.3	2.6	2.6
- Crude and products	9113	582.2	26.5	25.0	2.7	2.0
- Oil/Chem. & chem. tankers	6516	140.0	6.2	6.0	1.8	2.5
- Gas tankers	2466	100.2	3.8	4.3	4.1	6.6
Bulk/OBO carriers	14106	997.5	43.4	42.8	3.0	3.1
- Bulk carriers	12416	897.2	38.8	38.5	3.1	3.3
- other bulk carriers	1690	100.3	4.6	4.3	2.2	1.8
Container ships	6766	363.4	13.8	15.6	5.7	6.6
General cargo ships	19275	138.0	5.9	5.9	2.6	3.6
- Conventional cargo ships	13823	57.9	2.4	2.5	2.9	4.0
- Special cargo ships	2175	54.3	2.3	2.3	2.8	4.1
- Car carriers	815	13.5	0.6	0.6	1.9	2.6
- Reefer ships	622	3.5	0.2	0.2	-3.0	-2.2
- Cargo RoRo ships	1840	8.7	0.4	0.4	2.5	2.3
Passenger ships	5672	8.3	0.4	0.4	2.2	2.6
- Pure passenger ships	2411	3.2	0.1	0.1	3.0	4.0
- Cargo/RoRo passenger ships	3261	5.1	0.2	0.2	1.6	1.7
Total	63914	2329.5	100.0	100.0	2.9	3.5

Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL).



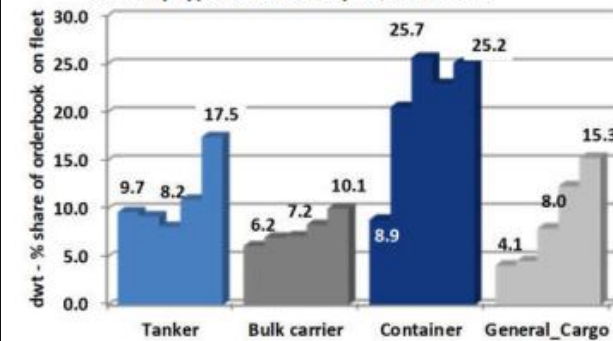
Tab. 3: Total order book by major ship types as of January 1st, 2021, 2024 and 2025

Ship type	2021			2024			2025			change '24/'25	
	No of ships	dwt	mill cgt	No of ships	dwt	mill cgt	No of ships	dwt	mill cgt	dwt-%	cgt-%
Tankers	840	71.9	27.6	1267	88.6	48.0	2033	144.3	66.2	62.8	38.0
Bulk carriers	587	54.3	11.9	1055	81.0	19.5	1251	100.3	23.8	23.9	21.5
Container	305	25.0	10.6	837	75.5	32.0	779	91.5	38.3	21.1	13.4
General cargo	342	5.0	3.5	836	16.2	12.9	1027	21.2	15.4	31.0	19.4
Passenger	296	1.2	12.1	234	0.4	6.7	270	0.6	8.6	58.9	28.6
Total	2370	157.4	65.8	4229	261.7	119.0	5360	357.8	150.2	36.7	26.1

Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL).

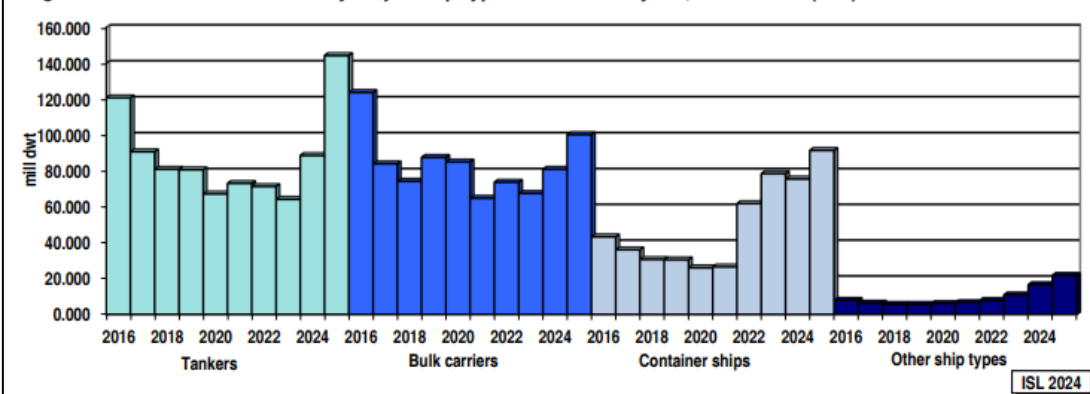
Across all sectors, the global order book represented 15.4 % of the total merchant fleet in dwt-terms. This market indicator is 45.5% for LNG tankers, 25.2% for container vessels and 34.2% for car carriers, while figures for oil tankers (12.9%) and bulk carriers (11.2%) are at significantly lower levels despite the recent increase.

Fig. 2: DWT-share of the ordered tonnage on the existing fleets by type as of January 1st, 2021-2025



Source: Based on Clarksons Research Services Limited (CRSL).

Fig. I-3: Total world order book by major ship types as of January 1st, 2016 - 2025 (dwt)



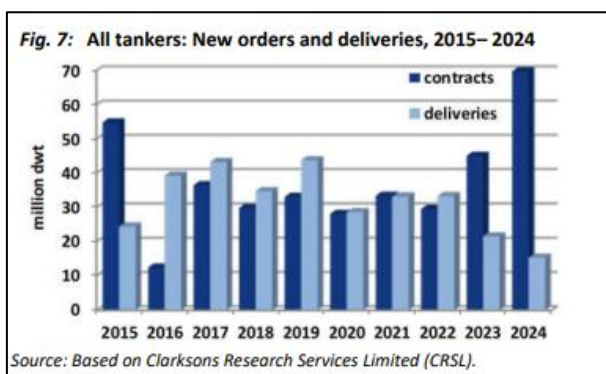
As was to be expected, the Chinese shipyards won the lion's share of new construction orders in 2024 (70%), while the South Korean shipyards lost a sizeable chunk of their market share to their Chinese competitors and were only able to win 16.9% (dwt) of new building orders in 2024. European shipbuilders accounted for just 1.0% (75 merchant vessels).

Chinese shipyards continue to expand their role in the global shipbuilding industry. The Chinese orderbook increased by 59.5% year-on-year to 3,330 merchant vessels with 87 million cgt. Around two out of three merchant ships are currently being built at Chinese shipyards, which corresponds to around 58% of the global order book capacity.

Regarding to the controlled world fleet, according to the ISL statistical data (SSMR), China, Greece, and Japan continue being the largest ship owning countries in terms of transport capacity (DWT), jointly controlling 47.5% of the global tonnage (ships of 1,000 GT and over). As of January 1, 2025, China controlled 19%, Greece 18.4 % and Japan 11.1% of the global DWT.

In the ranking by flag, (ships of 300 GT and over), as of January 1, 2025, the flag of Liberia continued the first position, followed by Panama and the Marshall Islands. These three flags account for 46.5% of the world merchant fleet tonnage.

At the start of 2025, the entire tanker fleet comprised 18,095 vessels totalling around 822 million dwt, up 1.7% year-on-year in dwt terms. The tanker segment consists of 9,113 crude oil and oil products tankers (582 million dwt), 6,516 oil/chemical tankers (140 million dwt) and 2,466 liquid gas tankers (100 million dwt/170 million cbm)



In 2024, the LNG/LPG fleet was among the fastest-growing segments within the global merchant fleet after the container fleet (+6.8%), the special cargo fleet (including heavy-lift vessels) (+7.6%) and the car carrier fleet (+7.5%). The fleet grew by 6.8% last year to 2,466 ships with 100 million dwt. The order backlog for liquid gas tankers grew by 14.4% (dwt) between the beginning of 2024 and the beginning of 2025 and LNG-/LPG tankers represent 25% of the total order book. However, the market reacted to weakening demand and recorded a 68% decline in newbuilding orders. A combination of an oversupply of LNGtankers, a decline in global LNG demand and the market shift from spot market transactions to long-term contracts led to a significant decline in freight rates for LNG tankers in 2024.

Looking at the dry bulk carrier fleet segment, current data confirms that this ship type still makes up the lion's share of the global merchant fleet. With a total deadweight tonnage of 997 million dwt, it accounts for nearly 43% of the tonnage of the total merchant fleet, but only around 22% of the number of ships. At just under 71,000 dwt,



the bulker fleet also has the largest average deadweight tonnage, ahead of crude oil tankers (65,000 dwt) and container ships (54,000 dwt).

In 2024, 445 new bulk carriers (31.2 million dwt) were delivered to the fleet, but only 69 ships totalling 3.6 million dwt were scrapped. Together with a shrinking but still high number of newbuilding orders, significant fleet growth is therefore expected to continue over the next few years, which will put considerable pressure on charter rates that have just risen again somewhat. The order backlog in this fleet segment currently comprises 1,251 ships with a carrying capacity of just over 100 million dwt at the beginning of 2025. This means that the orderbook has increased by a further 24% compared to the starting value of the previous year.

At the start of 2024, the fully cellular container fleet comprised 6,766 ships with 30.8 million TEU, up 10.8 %. Just 82,000 TEU dropped out of the fleet in 2024, nearly half of the volumes of one year before and mostly smaller vessel sizes. According to figures provided by Clarksons, at least 2.9 million TEU have been delivered to the container fleet in 2024, compared with 2.2 million TEU in 2023. Out of the 473 container ships that came into service in 2024, 12 units had capacities of more than 23,000 TEU.

In 2024, new orders for container ships increased by 158 %. In total, 382 vessels totalling 4.37 million TEU were ordered, against 2.9 million TEU in 2023. At the start of 2025, the order book amounted to 779 ships with 8.33 million TEU, equivalent to an enormous 27 % of the world container fleet capacity. For comparison: Five years ago, the ratio was around 11 %.

In 2024, shipbreaking activity reached a total of 325 merchant vessels, with 8.6 million DWT, a slight decrease compared to 2023 where 361 merchant vessels were reached.

Most of the scrapped vessels were in the general cargo segment, with 125 units, but with only 921 thousand DWT, while the bulk carrier segment, with a lower scrapped total of 69 units, reached a total of 3.7 million DWT, more than half of the total tonnage scrapped.

The number of tankers scrapped experienced, again, a decrease, with 51 units (2.8 million DWT), compared to 63 units in 2023 (1.7 million DWT).

As for the container vessel segment, it has suffered a decrease aswell, from 82 units (2.3 million DWT) in 2023 to 57 units (1.2 million DWT) in 2024.

In contrast, passenger vessel scrapping has increased from 18 units in 2023 to 23 units in 2024.

Scrappings (during)	2020		2021		2022		2023		2024			
Tankers	138	4190	324	14444	156	5085	63	1695	51	2800	65.2	32.5
Bulk carriers	136	14831	64	5209	61	4385	90	5025	69	3673	-26.9	42.6
Container ships	80	2468	16	176	10	193	82	2276	57	1175	-48.4	13.6
General cargo ships	134	1718	128	814	65	275	108	879	125	921	4.8	10.7
Passenger ships	30	109	45	155	39	101	18	34	23	58	72.9	0.7
TOTAL	518	23317	577	20798	331	10039	361	9908	325	8628	-12.9	100.0

The average age of scrapped ships in 2024 stands at 34.0 years.

Shipbreaking activity continued taking place mainly in the Indian subcontinent. Most of the tonnage scrapped in 2024 was again recorded in Bangladesh with 119 vessels and 3.4 million DWT, 39.8% of the total scrapped.

7.3.2 CONTROLLED FLEET AND FLEET BY FLAG

China, Greece and Japan remain the largest ship owning countries in terms of transport capacity (DWT), jointly controlling 48.5% of the global tonnage (ships of 1,000 GT and over).

China controls the largest fleet of merchant vessels in terms of DWT, with 439.82 million DWT, operating the 71.6% of its fleet under foreign flags. Of the 10.270 registered vessels, 4.394 sail under other flags (Vessels over 1,000 GT). 19% of the world fleet capacity in terms of DWT is controlled by Greek shipowners.

By vessel type, as of January 1, 2025, Chinese shipowners controlled 90.472 million DWT, (11%) of the tanker tonnage. China controlled the largest world bulk carrier tonnage, with 3,979 units, 261.90 million DWT (26.2%), and 17.1% of the container ship fleet capacity, with 62.3 million DWT (5.726 TEUs). It has increased its total tonnage DWT by 11.7% compared to last year. China continues to control the largest number of vessels under national flag, 5,876 merchant ships (vessels of 1,000 GT and above), with a total of 125 million DWT.

Greece controls a total fleet of 5.318 merchant vessels, with a capacity of 426.455 million DWT, 18.4% of the world's tonnage. Of the tonnage operated by Greece, 88% is foreign flagged, 375 million DWT (4.747 vessels).

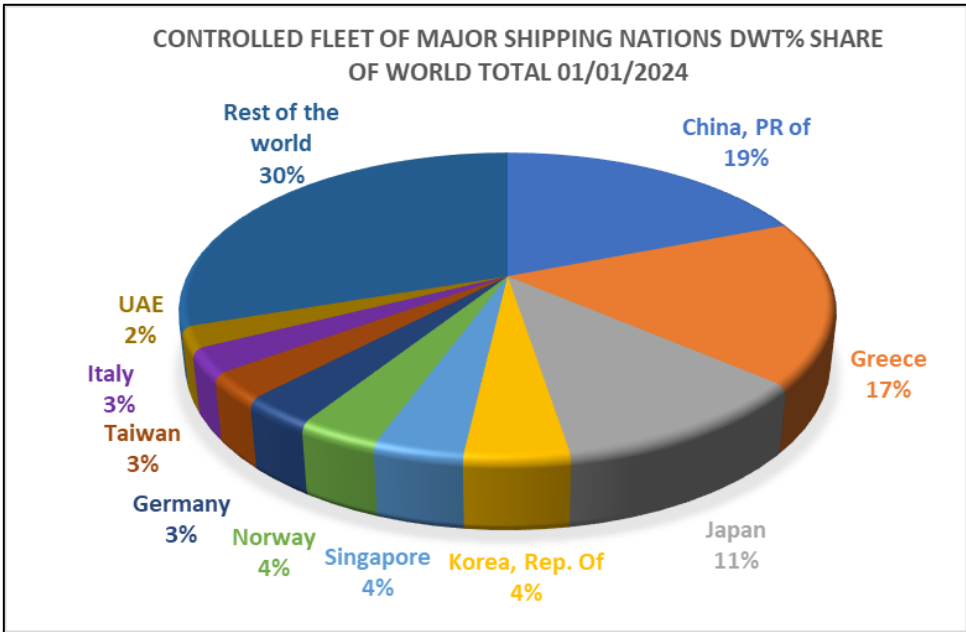
Greek shipowners continue to control the largest world tanker tonnage, 173.39 million DWT, (21,2%), 22,4% of the world bulk carrier tonnage, 223.15 million DWT, and 6,8% of the container ship fleet capacity, 24.8 million DWT (2.08 million TEUs). Its total tonnage DWT has increased by 3.9% compared to 2023.

Japan remains in third position, accounting for 4,363 vessels and 257 million DWT, up from 255.9 million DWT in 2023, with 84.5% of tonnage under other flags.

It is followed by the Republic of Korea, which controls a total of 1,664 vessels, with a capacity of 102 million DWT. The 80.9% of its tonnage is flagged under foreign flags.

The fifth position is occupied by Singapore, which controls a total of 1,633 vessels, with a capacity of 87.57 million DWT. It is remarkable that Singapore operates only 71.3% of its tonnage in other foreign flags (62 million DWT), corresponding to 937 vessels.

The sixth position is occupied by Norway, followed by Germany, Taiwan, Italy and the United Arab Emirates (UAE), which is in tenth position in the ranking of the controlled fleet of merchant ships, 3 positions higher compared to last year.



1.10

By country of control as of January 1st, 2025

Ships of 1000 gt and over

Country of control (a)	National flag (a)				Foreign flags				Total fleet controlled				dwt-% change		
	dwt-rank 2025	No	1000 dwt	1000 TEU	av. age (years)	No	1000 dwt	1000 TEU	av. age (years)	No	1000 dwt	1000 TEU	av. age (years)	over prev. year	Foreign flag dwt- % share
1	China, PR of	5876	125001	1348	13.0	4394	314821	4378	13.5	10270	439822	5726	13.2	11.7	71.6
2	Greece	569	51361	40	17.5	4749	375094	2047	13.7	5318	426455	2087	14.1	3.9	88.0
3	Japan	903	39875	323	13.2	3460	217359	2315	9.0	4363	257234	2638	9.8	-0.5	84.5
4	Korea, Rep. of	753	19393	645	18.3	911	82407	661	12.0	1664	101800	1306	14.9	1.2	80.9
5	Singapore	696	25118	458	11.5	937	62453	811	14.6	1633	87571	1269	13.3	4.1	71.3
6	Norway	677	15540	84	17.8	968	64896	450	15.3	1645	80436	534	16.3	-0.7	80.7
7	Germany	138	8028	712	19.9	1944	63559	2720	14.9	2082	71587	3431	15.2	-4.0	88.8
8	Taiwan	122	5604	226	15.8	912	59579	1903	12.0	1034	65184	2130	12.4	4.4	91.4
9	Italy	352	5972	66	22.2	946	54944	3271	16.3	1298	60916	3337	17.9	9.9	90.2
10	UAE	49	387	6	15.4	1075	51670	283	19.6	1124	52057	290	19.4	19.2	99.3



1.11 Top countries of control by major ship types as of January 1st, 2025

Ships of 1000 gt and over, tonnage in 1000														
Country of control dwt-rank (2025)	Tankers		Bulk carriers		Container ships		General cargo ships		Passenger ships		Total			dwt %- share of world total
	No	dwt	No	dwt	No	dwt	No	dwt	No	dwt	No	dwt	1000 TEU	
1 China, PR of	2305	90472	3979	261902	1410	62342	2350	24522	226	584	10270	439822	5726	19.0
2 Greece	1720	173394	2691	223150	461	24782	292	4823	154	306	5318	426455	2087	18.4
3 Japan	1125	57308	1728	150940	398	28338	970	20209	142	439	4363	257234	2638	11.1
4 Korea, Rep. of	642	41139	337	41975	252	14458	400	4151	33	77	1664	101800	1306	4.4
5 Singapore	870	34965	360	36426	271	14447	126	1698	6	35	1633	87571	1269	3.8
6 Norway	544	41575	249	26033	62	4591	584	8023	206	215	1645	80436	534	3.5
7 Germany	231	7058	259	18661	760	36998	765	8632	67	239	2082	71587	3431	3.1
8 Taiwan	103	5729	397	33110	393	24488	136	1852	5	5	1034	65184	2130	2.8
9 Italy	297	13838	77	3775	560	39148	174	3224	190	931	1298	60916	3337	2.6
10 UAE	585	33788	209	13012	123	3266	192	1906	15	86	1124	52057	290	2.2

As for the distribution of the world merchant fleet by flag, (vessels over 300 GT), on January 1, 2025, the Liberian flag ranks first in terms of tonnage, with an increase of 3.9% over the previous year.

The Liberian flag has a total of 5,263 vessels, 415.9 million DWT, and represents 17.9% of the DWT of the world merchant fleet. It also has 7.5 million TEUs.

In terms of the composition of its fleet, the largest number of vessels continues to be bulk carriers, 2,100 units, with more than 198 million DWT (47,8% of its tonnage). Liberia remains the largest container ship flag in the world fleet, with 7.49 million TEUs, as well as the largest crude and product tanker flag, representing almost 15,5% of the world fleet tonnage of this type of vessel.

Again, Panama ranks second with 7,257 vessel units (367 million DWT), of which 2,659 are bulk carriers and it accounts for 3.6 million TEUs. Tankers (tankers, chemical tankers and gas carriers) account for 28% of the tonnage capacity (DWT) of the Panama-flagged fleet, and bulk carriers account for 50,4%.

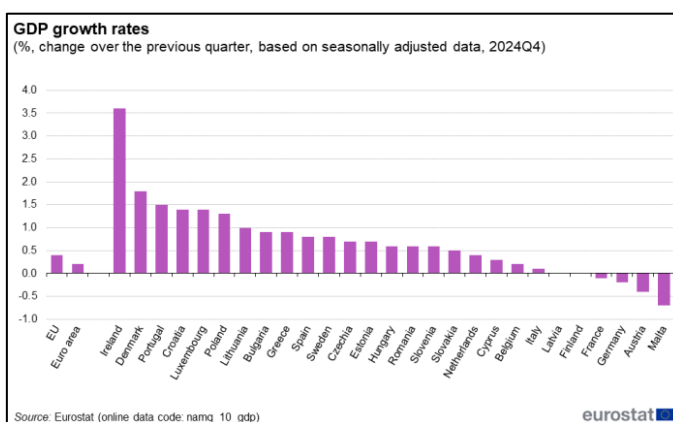
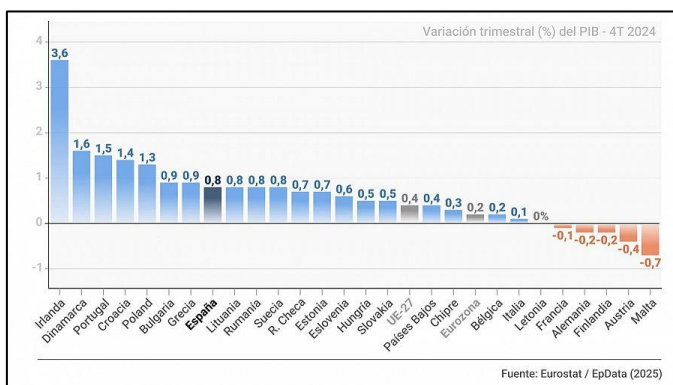
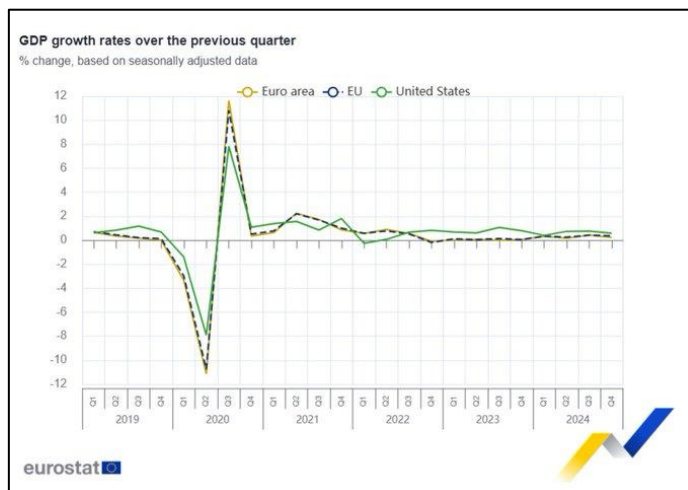
The third position is again held by the Marshal Islands, followed by Hon Kong SAR and Singapore, which are in fourth and fifth position, respectively.

Spain's flag vessels are ranked fifty-fifth according to ISL data, five places lower in comparison to January 1st, 2024.

7.4 ESCENARIO COMUNIARIO Y ESPAÑOL

7.4.1 ECONOMÍA UE

En 2024, la economía de la Unión Europea (UE) experimentó una recuperación moderada tras el estancamiento del año anterior. Según datos de Eurostat, el Producto Interior Bruto (PIB) de la zona del euro creció un 0,9% en el conjunto del año, mientras que el de la UE en su totalidad aumentó un 1,0%, mejorando respecto al crecimiento del 0,4% registrado en ambas áreas en 2023.



El crecimiento del PIB se mantuvo relativamente estable a lo largo del año. En el cuarto trimestre de 2024, el PIB desestacionalizado de la zona del euro aumentó un 0,2% respecto al trimestre anterior, y el de la UE creció un 0,4%. Este crecimiento fue impulsado por el buen desempeño de economías como Irlanda (+3,6%), Dinamarca (+1,6%) y Portugal (+1,5%). Por el contrario, se observaron contracciones en Malta (-0,7%), Austria (-0,4%) y Alemania y Finlandia (ambos -0,2%). Entre las principales economías, Alemania y Francia se contrajeron un 0,2% y un 0,1%,

respectivamente, mientras que Italia creció un 0,1 % y España destacó con una expansión del 0,8 %.

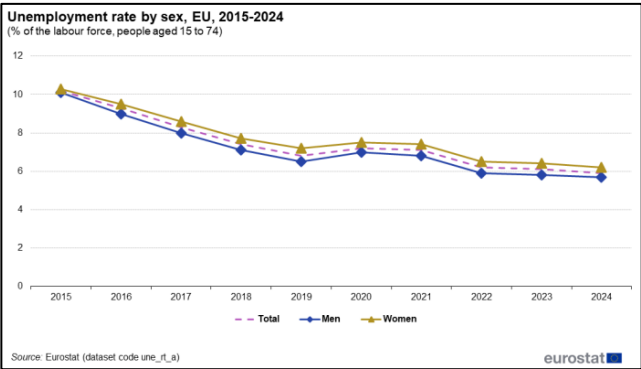
En términos interanuales, el PIB de la zona del euro creció un 1,2% en el cuarto trimestre de 2024, mientras que el de la UE aumentó un 1,4%.

Growth rates of GDP in volume								
(% , change based on seasonally adjusted data)								
	Percentage change compared with the previous quarter				Percentage change compared with the same quarter of the previous year			
	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
EU	0.3	0.3	0.4	0.4	0.6	0.8	1.1	1.4
Euro area	0.3	0.2	0.4	0.2	0.5	0.5	1.0	1.2
Belgium	0.4 p	0.3 p	0.3 p	0.2 p	0.8 p	1.0 p	1.2 p	1.1 p
Bulgaria	0.8 p	0.8 p	0.8 p	0.9 p	2.0 p	2.4 p	2.8 p	3.4 p
Czechia	0.3	0.2	0.6	0.7	0.4	0.4	1.4	1.8
Denmark	-0.1	1.4	1.2	1.8	2.5	4.1	3.7	4.4
Germany	0.2 p	-0.3 p	0.1 p	-0.2 p	-0.1 p	-0.2 p	-0.3 p	-0.2 p
Estonia	0.0	0.2	0.2	0.7	-1.0	-0.7	-0.2	1.1
Ireland	1.6	-0.4	4.1	3.6	-3.8	-3.1	3.0	9.2
Greece	0.1 p	1.2 p	0.4 p	0.9 p	2.1 p	2.1 p	2.3 p	2.6 p
Spain	1.0 p	0.8 p	0.8 p	0.8 p	2.6 p	3.2 p	3.3 p	3.4 p
France	0.1	0.3	0.4	-0.1	1.4	1.0	1.2	0.6
Croatia	0.6 p	1.2 p	0.4 p	1.4 p	4.3 p	3.2 p	4.2 p	3.6 p
Italy	0.3	0.1	0.0	0.1	0.3	0.6	0.6	0.6
Cyprus	1.8	0.0	0.8	0.3	3.9	3.4	3.6	2.9
Latvia	-0.2	0.0	-0.2	0.0	-0.3	0.0	-0.9	-0.4
Lithuania	1.3	0.4	1.2	1.0	2.8	1.6	2.6	3.9
Luxembourg	0.6 p	0.7 p	-0.9 p	1.4 p	0.5 p	1.6 p	0.0 p	1.9 p
Hungary	0.3 p	-0.2 p	-0.6 p	0.6 p	1.6 p	1.2 p	-0.8 p	0.2 p
Malta	1.3	2.8	-0.6	-0.7	8.4	8.0	5.0	2.8
Netherlands (*)	-0.2	1.0	0.8	0.4	-0.6 p	0.8 p	1.7 p	1.8 p
Austria	0.0	-0.4	-0.2	-0.4	-1.7	-1.7	-1.1	-0.9
Poland	0.8	1.4	0.1	1.3	1.7	3.8	2.0	3.7
Portugal	0.6 e	0.4 e	0.4 e	1.5 e	1.4 e	1.5 e	2.0 e	2.9 e
Romania	-0.4 p	0.4 p	-0.1 p	0.6 p	1.9 p	0.9 p	0.1 p	0.5 p
Slovenia	0.0	0.1	0.4	0.6	2.0	0.9	1.3	1.1
Slovakia	0.7	0.3	0.3	0.5	2.7	2.0	1.7	1.7
Finland (*)	0.5	0.1	0.6	0.0	-1.5	-1.1	1.1	1.0
Sweden (*)	0.7	0.2	0.6	0.8	0.1	0.4	0.9	2.4
Iceland (*)	1.7	1.7	-1.4	-1.4	0.8	-0.1	0.9	0.5
Norway	0.3	1.8	-1.6	-0.6	1.3	4.1	3.2	-0.2
Switzerland	0.4	0.5	0.4	0.2	0.6	1.3	1.6	1.6
Japan	-0.5	0.8	0.4	0.6	-0.8	-0.7	0.7	1.2
United States	0.4	0.7	0.8	0.6	2.9	3.0	2.7	2.5

(*) The seasonal adjustment does not include a working-day correction.
(*) Percentage change compared with the same quarter of the previous year calculated from working-day adjusted data.
p - provisional data
e - estimated data
Source: Eurostat (namq_10_gdp) and (naidq_10_gdp) for JP, US data

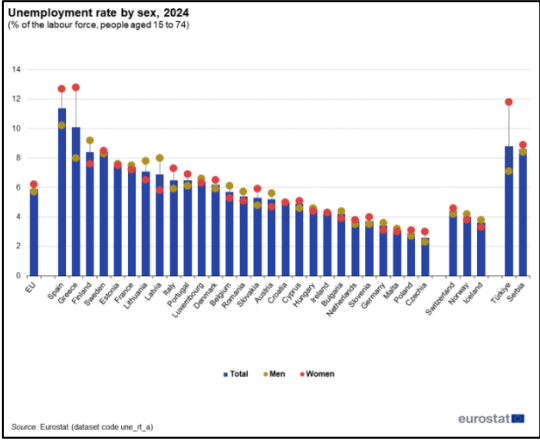
El mercado laboral de la UE mostró signos de estabilización en 2024. El aumento del empleo fue un factor clave en el crecimiento económico.

En el cuarto trimestre, el número de personas empleadas aumentó un 0,1% en la zona del euro y un 0,2% en la UE en comparación con el trimestre anterior. Estas cifras reflejan una desaceleración respecto al crecimiento del empleo registrado en 2023, que fue del 1,4% en la zona del euro y del 1,2% en la UE.



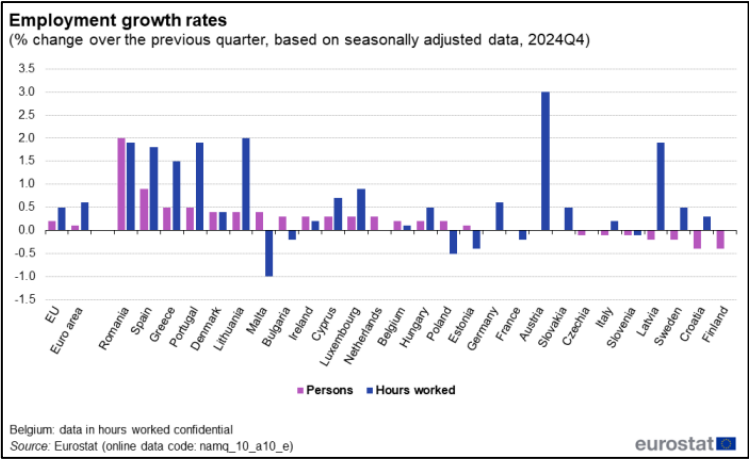
Las horas trabajadas aumentaron un 0,6 % en la zona euro y un 0,5 % en la UE en el cuarto trimestre de 2024 (tras un +0,1 % en la zona euro y un -0,1 % en la UE en el tercer trimestre de 2024).

La tasa de desempleo de la UE en 2024 fue del 5,9%, la más baja desde 2015. La tasa de desempleo en la UE en 2024 osciló entre casi el 11,4% en España y menos del 3,0% en Polonia y Chequia. En términos de género, aunque había más hombres desempleados (6,7 millones) que mujeres (6,3 millones), estas representaban un mayor porcentaje de su respectiva fuerza laboral (6,2 % frente al 5,7 % en los hombres).



Entre los países de la UE, los mayores aumentos del empleo se observaron en Rumanía (+2,0%), España (+0,9%), Grecia y Portugal (ambos +0,5%). Croacia y Finlandia (ambos -0,4%), Letonia y Suecia (ambos -0,2%) registraron las mayores caídas en el cuarto trimestre de 2024 en comparación con el trimestre anterior.

Austria (+3,0%), Lituania (+2,0%), Letonia, Portugal y Rumanía (todos +1,9%) registraron los mayores aumentos en el empleo medido en horas trabajadas. Malta (-1,0%), Polonia (-0,5%) y Estonia (-0,4%) registraron las mayores disminuciones en el cuarto trimestre de 2024 en comparación con el trimestre anterior.



Según los datos ajustados estacionalmente, en el cuarto trimestre de 2024 había 219,7 millones de personas empleadas en la UE, de las cuales 171,3 millones estaban en la zona del euro.



La combinación de datos del PIB y del empleo permite una estimación de la productividad laboral. Así, según Eurostat, la productividad de los trabajadores en el cuarto trimestre de 2024 aumentó un 0,4 % en la zona del euro y un 0,8 % en la UE en comparación con el mismo trimestre del año anterior. Sin embargo, persisten disparidades regionales significativas, especialmente en el sur de Italia, donde las tasas de empleo se mantienen muy por debajo de la media de la UE .

En lo que al consumo, ahorro e inversión se refiere, durante el cuarto trimestre de 2024, el gasto en consumo final de los hogares creció un 0,4% en la zona euro y un 0,6% en la UE (tras el +0,6% en la zona euro y el +0,5% en la UE del trimestre anterior). El gasto en consumo final de las administraciones públicas aumentó un 0,5% en ambas zonas (tras el +0,9% en ambas áreas del trimestre anterior). La formación bruta de capital fijo aumentó un 0,7% en la zona euro y un 0,5% en la UE (tras el +1,8% en la zona euro y el +1,5% en la UE del trimestre anterior).

En el cuarto trimestre de 2024, la tasa de ahorro de los hogares se mantuvo prácticamente estable en el 15,2% en la zona del euro y subió hasta el 14,5% en la UE. En el mismo periodo, la tasa de inversión de los hogares se situó en el 9,1% en la zona del euro y en el 8,8% en la UE.

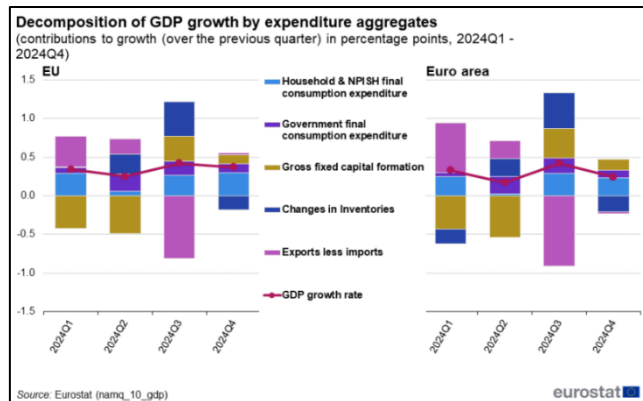
El gasto en consumo final de los hogares contribuyó positivamente al crecimiento del PIB en la zona euro con +0,2 puntos porcentuales (pp) y en la UE con +0,3 pp.

La recuperación del consumo privado fue moderada, impulsada por el aumento del empleo y los salarios reales. No obstante, el elevado coste de la vida y la incertidumbre económica limitaron el gasto y elevaron la tasa de ahorro. La inversión mostró debilidad, con contracciones en la mayoría de los Estados miembros durante el primer semestre de 2024.

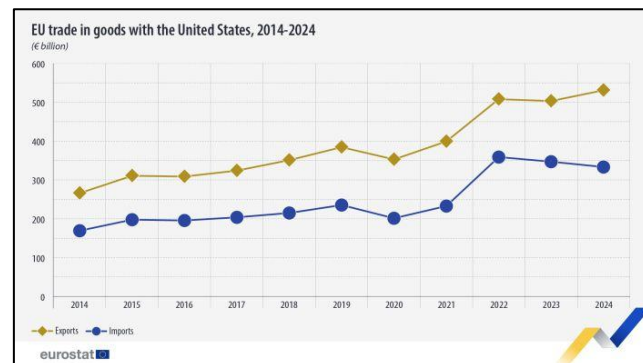
Respecto al comercio exterior, en 2024, la UE registró un superávit comercial de 150.100 millones de euros, un aumento considerable frente al superávit de 34.400 millones en 2023. Las exportaciones de bienes extracomunitarios crecieron un 1,1% hasta los 2.584.100 millones de euros, mientras que las importaciones de bienes extracomunitarios descendieron un 3,5% hasta los 2.434.000 millones de euros.

La zona del euro registró un superávit comercial de 176.900 millones de euros, impulsado principalmente por la disminución de los precios de los combustibles fósiles. Las exportaciones de la eurozona aumentaron un 0,6%, alcanzando casi 2,9 billones de euros, mientras que las importaciones disminuyeron un 3,7%.

En el cuarto trimestre de 2024, las exportaciones se mantuvieron estables en la zona euro y aumentaron un 0,2% en la UE (tras el -1,3% en la zona euro y el -1,0% en la UE del trimestre anterior). Las importaciones aumentaron un 0,1% en ambas áreas (tras el +0,5% en la zona euro y el +0,6% en la UE del trimestre anterior).

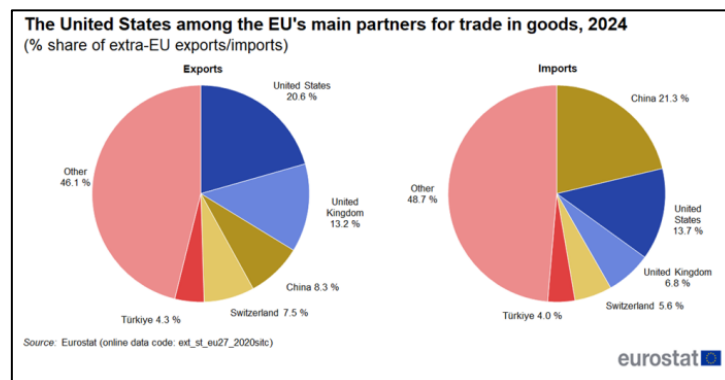


En 2024, el comercio total de mercancías entre la UE y EE.UU. fue de 865.000 millones de euros, con exportaciones de la UE a EE.UU. por 531.600 millones de euros e importaciones de la UE desde EE.UU. por 333.400 millones de euros. Las exportaciones de bienes



de la UE a China fueron de 213.300 millones de euros, mientras que las importaciones de China a la UE alcanzaron los 517.800 millones de euros, lo que resultó en un déficit comercial de 304.500 millones de euros.

En 2024, Estados Unidos fue el mayor socio para las exportaciones de bienes de la UE (20,6 %). Le siguieron el Reino Unido (13,2%), China (8,3%), Suiza (7,5%) y Turquía (4,3%). EE.UU. fue el segundo socio más importante para las importaciones de bienes de la



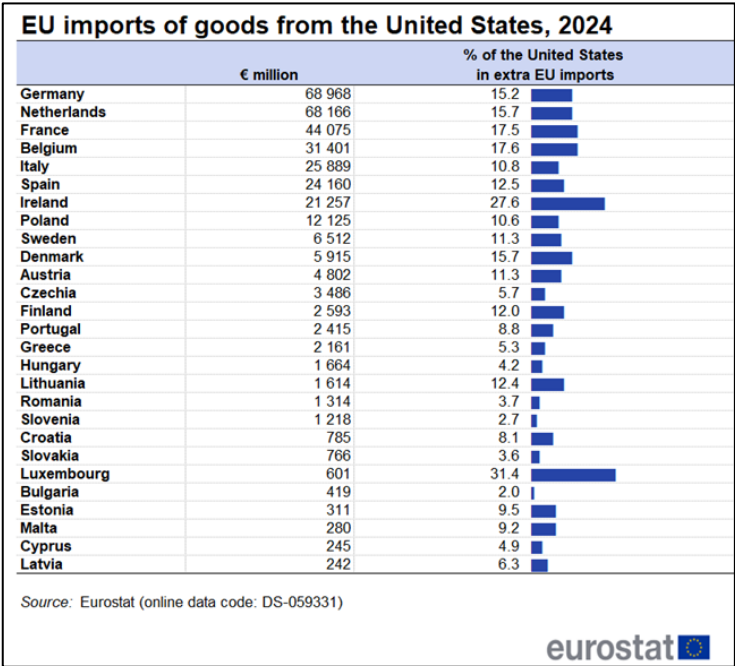
UE (13,7 %), precedido por China (21,3 %) y seguido por el Reino Unido (6,8 %), Suiza (5,6 %) y Turquía (4,0 %). Entre los países de la UE, los Países Bajos fueron el mayor importador de mercancías procedentes de los Estados Unidos y Alemania fue el mayor exportador de mercancías a los Estados Unidos en 2024.

En 2024, las exportaciones de bienes manufacturados de la UE (91 %) tuvieron una proporción mayor que las de bienes primarios (8 %). Los productos fabricados más

exportados fueron maquinaria y vehículos (39%), seguidos por productos químicos (32%) y otros productos manufacturados (20%).

En 2024, las importaciones de bienes manufacturados de la UE (69 %) también tuvieron una proporción mayor que los bienes primarios (29 %). Los productos fabricados más importados fueron maquinaria y amp; vehículos (31%), seguidos por productos químicos (25%) y otros productos manufacturados (14%).

Los tres mayores importadores de Estados Unidos en la UE fueron Alemania (69 000 millones EUR), los Países Bajos (68 000 millones EUR) y Francia (44 000 millones EUR). Luxemburgo (31,4%) tuvo la mayor participación de Estados Unidos en sus importaciones fuera de la UE.



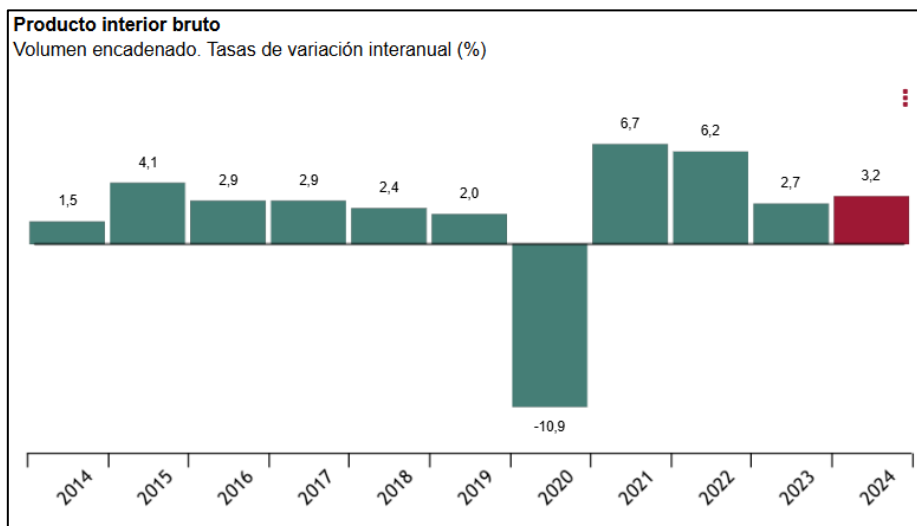
Los tres mayores exportadores a los Estados Unidos en la UE fueron Alemania (161 000 millones de euros), Irlanda (72 000 millones de euros) e Italia (65 000 millones de euros). Irlanda (53,7%) tuvo la mayor participación de los Estados Unidos en sus exportaciones fuera de la UE.



De cara a 2025, la Comisión Europea ha revisado a la baja sus previsiones de crecimiento económico para la zona euro, situándolas en un 0,9%, cuatro décimas menos de lo esperado. Para toda la Unión Europea, el crecimiento se estima en un 1,1%. La rebaja se atribuye a la guerra comercial impulsada por Estados Unidos, especialmente al aumento de aranceles y la incertidumbre económica global. Alemania, cuyo modelo económico depende fuertemente de las exportaciones, es uno de los países más afectados, y se prevé que crezca un 0% en 2025. En contraste, España mejora sus previsiones con un crecimiento del 2,6%, siendo la gran economía de la zona euro que más crecerá.

7.4.2 ECONOMÍA ESPAÑOLA

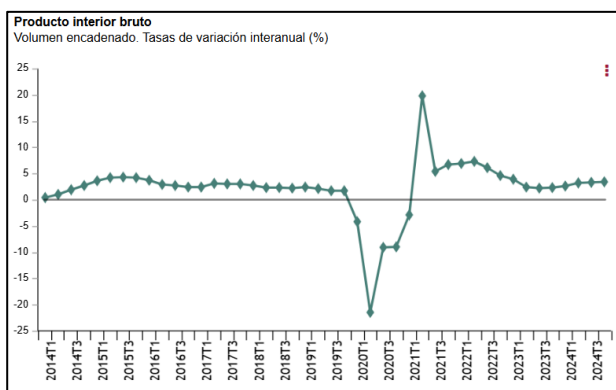
Según la Contabilidad Nacional Trimestral del INE, la economía española creció un 3,2% en volumen en 2024, lo que representa un crecimiento interanual del 3,2%. Esta recuperación sostenida ha sido impulsada, principalmente, por la demanda nacional y el consumo de los hogares.



El valor del PIB a precios corrientes para el conjunto del año 2024 se situó en 1.591.627 millones de euros, un 6,2% superior al de 2023.

En el cuarto trimestre, el PIB aumentó un 0,8% respecto al trimestre anterior, manteniendo el ritmo del trimestre precedente. La variación interanual del PIB fue del 3,4%, con una contribución de la demanda nacional de 3,6 puntos y una aportación negativa de la demanda externa de -0,2 puntos.

Según ha confirmado el INE, la demanda nacional fue el principal motor del crecimiento económico en 2024, con una aportación de 2,8 puntos porcentuales al PIB, cifra que mejora en 1,1 puntos la registrada en 2023. De ese total, el consumo privado (hogares) representó 1,6 puntos y el consumo público, 1 punto porcentual.



El consumo de los hogares creció un 2,8%, lo que supuso una aceleración de 1,1 puntos respecto a 2023, mientras que el gasto en consumo final de las Administraciones Públicas aumentó un 0,3%.

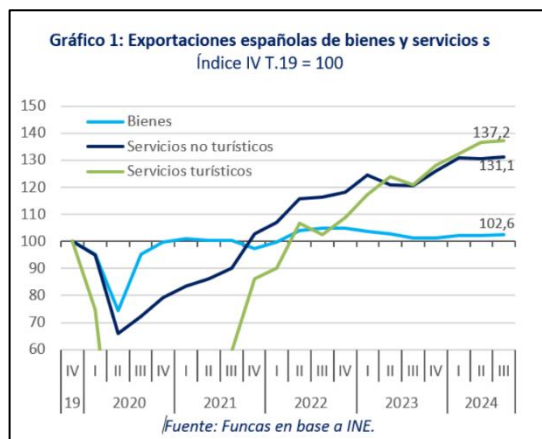
Por su parte, la formación bruta de capital mostró un dinamismo notable, con un crecimiento anual del 3,0%, acelerando nueve décimas respecto al año anterior. En el cuarto trimestre, este indicador alcanzó una variación del 3,2%, superando en 1,6 puntos la cifra del trimestre previo.

En lo que respecta al sector exterior, la demanda externa (exportaciones menos importaciones) también contribuyó positivamente, aunque de forma más moderada, con una aportación de 0,3 puntos porcentuales al crecimiento del PIB.



No obstante, en el cuarto trimestre, su contribución fue negativa (-0,2 puntos), reflejando un incremento más acentuado de las importaciones en comparación con las exportaciones.

Las exportaciones de bienes y servicios registraron un crecimiento interanual del 3,2%, mientras que las importaciones aumentaron un 4,0%. En términos intertrimestrales, las exportaciones crecieron un 0,1% y las importaciones un 1,4%, lo que explica la pérdida de dinamismo del saldo exterior en el último trimestre del año.



Por el lado de la oferta, todos los grandes sectores registraron un comportamiento positivo en su valor añadido, salvo las ramas primarias, que retrocedieron un 0,7% intertrimestral, tras haber crecido un 1,4% en el trimestre anterior. Así, las ramas industriales crecieron un 0,3% intertrimestral, destacando la industria manufacturera que aceleró su tasa en seis décimas respecto al trimestre precedente, hasta el 0,5%.

El valor añadido bruto de la Construcción aumentó un 2,7% intertrimestral, 4,3 puntos más que en el trimestre anterior y aumentó un 2,6 % en términos interanuales.

El sector servicios mantuvo una tasa de crecimiento del 1,0% intertrimestral y del 3,8% interanual, consolidándose como uno de los principales pilares de la actividad económica.

En términos interanuales, el valor añadido de las ramas primarias creció un 4,2% en el cuarto trimestre.

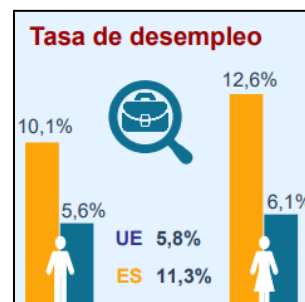
En 2024, el mercado laboral español mostró una tendencia positiva, con un crecimiento del empleo notable y una disminución de la tasa de paro. Se generaron 468.000 nuevos puestos de trabajo, principalmente en el sector privado, lo que permitió reducir la tasa de desempleo al 10,6%, el nivel más bajo desde 2008.

El paro registrado en las oficinas de los servicios públicos de empleo registró en 2024 un descenso de 146.738 personas (-5,4%), hasta un total de 2.560.718 desempleados, la menor cifra en un cierre de año desde el ejercicio 2007. El desempleo juvenil también disminuyó, pasando del 28,8% en 2023 al 24,9% en 2024.



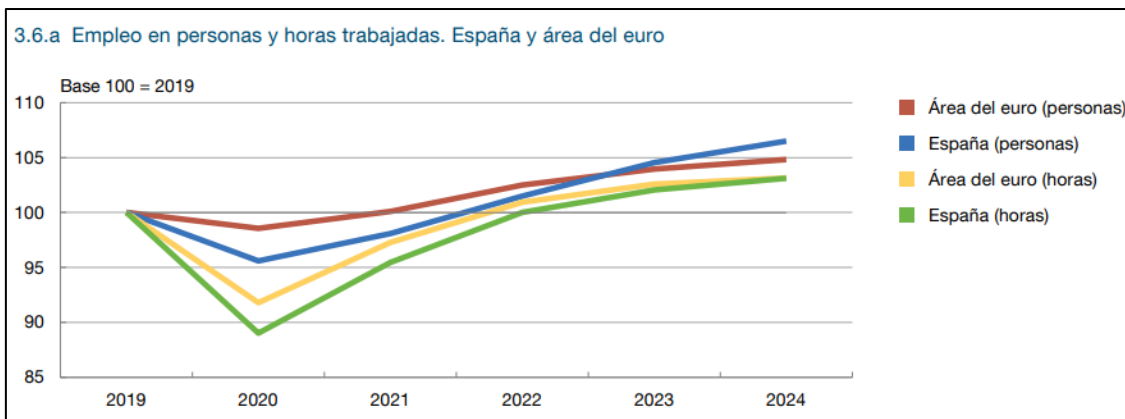
Este descenso del desempleo se ha visto impulsado principalmente por el sector servicios, que registró una reducción de 94.500 parados, seguido por la construcción (-15.288), la industria (-14.521) y la agricultura (-14.232).

La tasa de temporalidad se redujo significativamente, alcanzando un mínimo histórico del 15,5%, gracias al aumento de contratos indefinidos y una reducción de contratos temporales.



La remuneración de los asalariados aumentó un 7,5% interanual, debido a un crecimiento del 2,6% en el número de puestos equivalentes a tiempo completo y del 4,8% en la remuneración media por puesto. En tasas intertrimestrales, el número de empleos creció un 0,8% y la remuneración media un 1,5%.

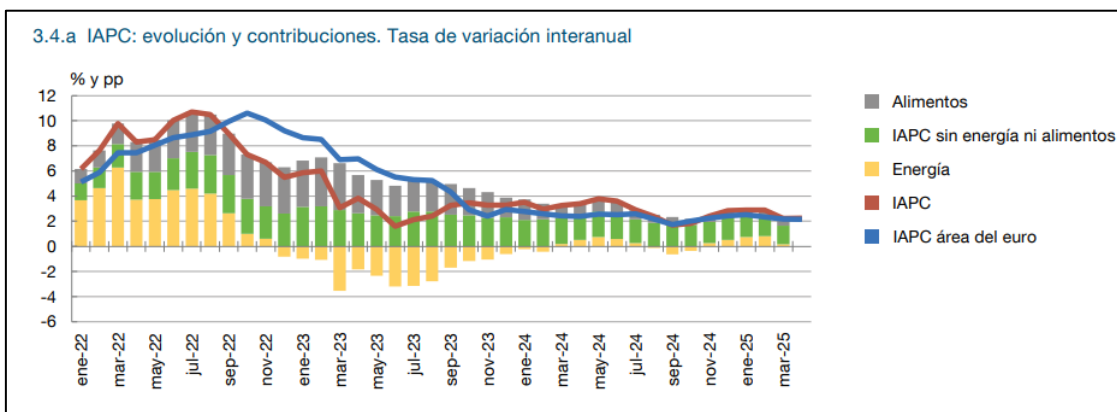
El número de horas efectivamente trabajadas aumentó un 2,8% interanual en el cuarto trimestre, 1,5 puntos más que en el precedente. En términos intertrimestrales, varió un 1,8%.



Los puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo se incrementaron un 2,3% en tasa interanual, dos décimas más que en el trimestre precedente. En términos intertrimestrales su variación fue del 0,8%.

Por su parte, la productividad por puesto de trabajo equivalente a tiempo completo registró este trimestre una tasa interanual del 1,1%, y la productividad por hora efectivamente trabajada, del 0,6%. En términos intertrimestrales, estas tasas fueron del 0,0% y del -1,0%, respectivamente.

La inflación anual estimada del IPC fue del 2,8%, de acuerdo con el indicador adelantado elaborado por el INE, lo que representa un aumento de cuatro décimas en su tasa anual, ya que en el mes de noviembre esta variación fue del 2,4%. La inflación subyacente (sin alimentos no elaborados ni productos energéticos) alcanzó el 2,6% en diciembre, reflejando presiones persistentes en sectores menos volátiles.



En 2024, los precios de los alimentos y bebidas no alcohólicas en España experimentaron una notable desaceleración, con un aumento del 1,8% en diciembre respecto al mismo mes de 2023, la menor tasa desde 2020. Este descenso en la inflación alimentaria se debe a varios factores. Por un lado, la moderación de los precios de productos básicos como el aceite de oliva, que experimentó una caída del 12,3% en diciembre de 2024

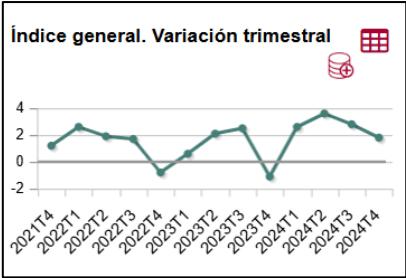
respecto al mismo mes del año anterior. Por otro lado, la reducción temporal del IVA en productos básicos también contribuyó a aliviar la presión sobre los precios de la cesta de la compra .

Sin embargo, no todos los alimentos siguieron esta tendencia. Productos como el chocolate, los zumos, el pescado fresco, el cacao en polvo, las patatas y la carne de vacuno registraron incrementos de precios que oscilaron entre el 7,2% y el 23,9% durante 2024.

En media anual, lo que más se incrementó de precio en 2024 fue el aceite de oliva (+32,3%), el transporte marítimo de pasajeros (+25,8%), los zumos de frutas y vegetales (+16,4%), los paquetes turísticos nacionales (+15,7%) y el chocolate (+14,7%).

Por contra, los mayores descensos de precios en media anual correspondieron a otros aceites (-13,4%), equipos de telefonía móvil (-10,6%), combustibles líquidos (-7,3%), ordenadores personales (-7%) y el gas natural (-6,2%).

En el mercado inmobiliario, la tasa de variación anual del Índice de Precios de Vivienda (IPV) fue del 11,3% en el cuarto trimestre, aumentando 3,2 puntos respecto al trimestre anterior. La vivienda nueva experimentó un aumento del 12,3%, mientras que la vivienda de segunda mano subió un 11,1%.



Índice de precios de vivienda. Base 2015 - Trimestre 4/2024		
	Variación trimestral	Variación anual
Índice general	1,8	11,3
Vivienda nueva	0,8	12,3
Vivienda de segunda mano	2,0	11,1

El comercio exterior tuvo un desempeño positivo en 2024. Las exportaciones alcanzaron los 384.465 millones de euros, lo que representa el segundo mejor año de la serie histórica, con un crecimiento del 2,7% interanual en diciembre. Las exportaciones no energéticas aumentaron, mientras que las energéticas se redujeron. Entre los principales productos exportados en 2024 se encuentran las frutas, hortalizas y legumbres, los productos cárnicos y la carne de cerdo.

Por su parte, las importaciones de España se situaron en 436.191 millones de euro en 2024, lo que representa un crecimiento del 0,37% más respecto a 2023. Los principales

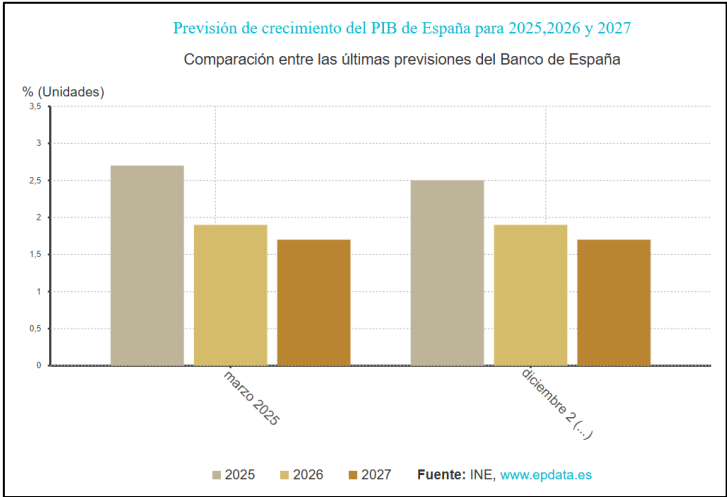


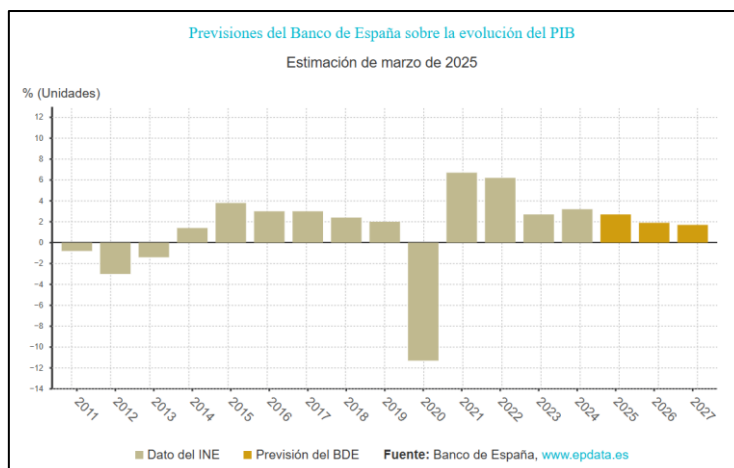
productos importados fueron petróleo crudo, automóviles y medicamentos envasados, entre otros.

Las principales fuentes de importación fueron Alemania, China, Francia, Italia y Estados Unidos. Como resultado, en 2024, el déficit comercial de España se redujo a 40.276 millones de euros, un descenso del 0,7% respecto a 2023. A pesar de esta reducción, el déficit sigue siendo significativo, reflejando la brecha entre las exportaciones e importaciones del país.



Las previsiones económicas para España en 2025 apuntan a un crecimiento sólido, aunque con matices. El Gobierno y diversas instituciones prevén un crecimiento del PIB superior al 2%, impulsado por la demanda interna y el buen comportamiento del mercado laboral, pero con algunas dudas sobre la inflación y la incertidumbre global.

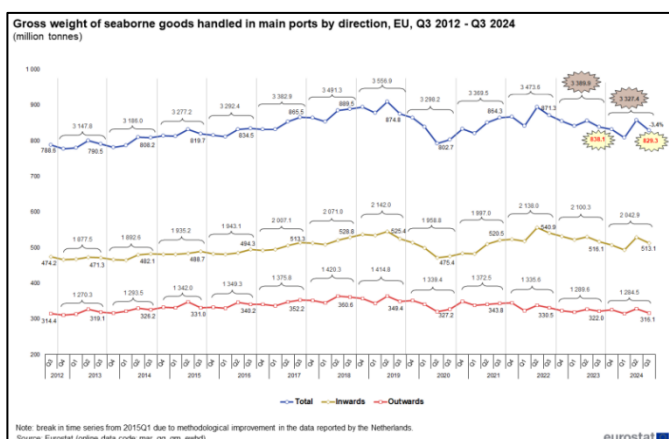
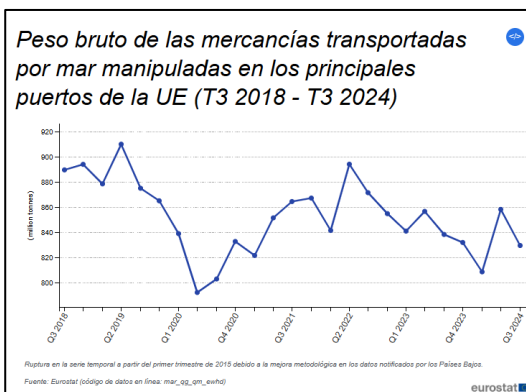




7.4.3 INDUSTRIA MARÍTIMA EUROPEA

De conformidad con Eurostat, en el tercer trimestre de 2024 se manipularon 829,3 millones de toneladas de mercancías en los principales puertos de la UE.

El peso bruto de las mercancías manipuladas en los principales puertos de la UE disminuyó un 3,4% en el tercer trimestre de 2024 en comparación con el trimestre anterior y un 1,8% en comparación con el mismo trimestre de 2023.



En el tercer trimestre de 2024, el movimiento entrante de mercancías representó el 61,9% del volumen total de mercancías manipuladas en los principales puertos de la UE, lo que supone un ligero aumento de 0,2 puntos porcentuales (pp) con respecto al trimestre anterior. Esta proporción aumentó 0,3 pp con respecto al

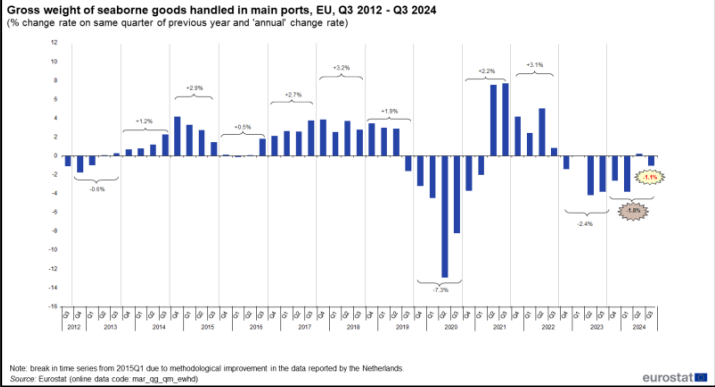
tercer trimestre del año anterior.

En comparación con el tercer trimestre de 2023, los movimientos entrantes de mercancías a los principales puertos de la UE disminuyeron un 0,6%, hasta 513,1

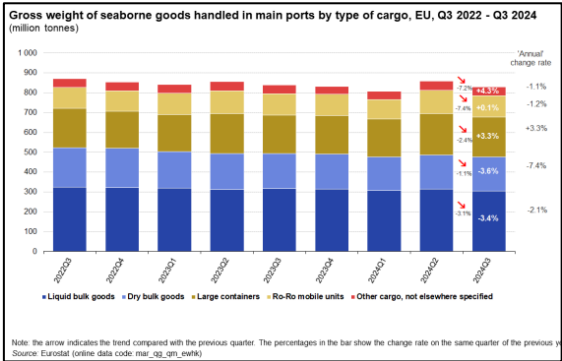
millones de toneladas en el tercer trimestre de 2024. Los movimientos salientes disminuyeron más que los entrantes, un -1,8%, hasta 316,1 millones de toneladas.

Al observar el agregado anual total, los movimientos entrantes de bienes disminuyeron un 2,7%, mientras que los salientes se mantuvieron relativamente estables (-0,4%).

En comparación con el mismo trimestre de 2023, los graneles secos (-3,6%) disminuyeron considerablemente en el tercer trimestre de 2024. Los graneles líquidos también disminuyeron un -3,4%. Por el contrario, el sector de Otra carga aumentó un 4,3%, los grandes contenedores un 3,3% y las unidades de carga rodada (Ro-Ro) se mantuvieron estables (+0,1%).



En cuanto a la variación anual general, los graneles secos disminuyeron un 7,4%, los graneles líquidos un 2,1%, las unidades móviles Ro-Ro un 1,2% y el de Otra carga un 1,1%. Por el contrario, los grandes contenedores aumentaron un 3,3%.



Según Eurostat, los Países Bajos, Italia y España manejaron cada uno más de 120 millones de toneladas de mercancías en el tercer trimestre de 2024

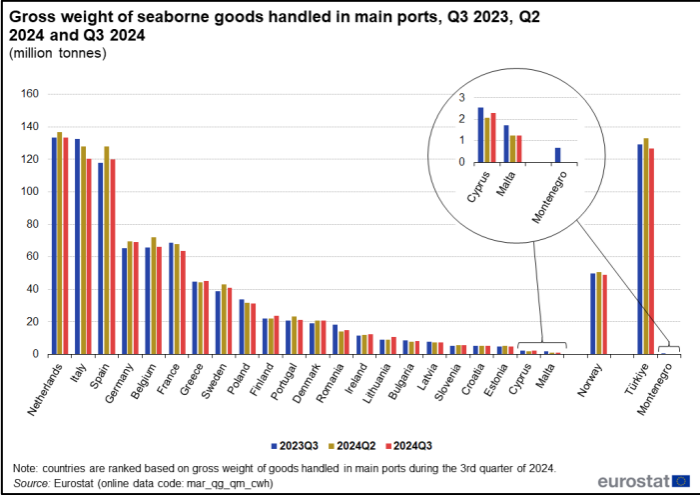
En el tercer trimestre de 2024, los Países Bajos, Italia y España se mantuvieron como los países de la UE con mayor cantidad de carga marítima gestionada en sus

principales puertos, manejando cada uno más de 120 millones de toneladas de mercancías.



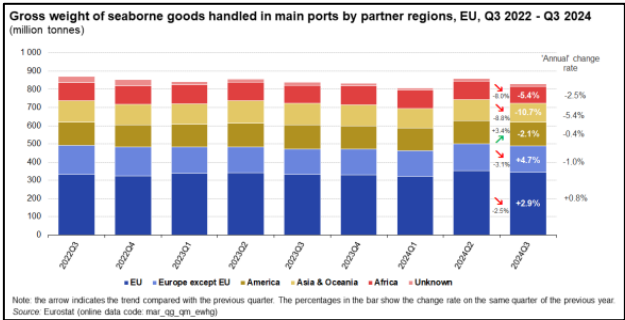
En el tercer trimestre de 2024, 8 países marítimos de la UE registraron una disminución en las toneladas de mercancías manipuladas en sus principales puertos, en comparación con el mismo trimestre de 2023.

En términos relativos, la mayor disminución se observó en Malta (-27,2%), seguida de Rumanía (-18,2%), Chipre (-9,4%), Italia (-9,0%), Polonia (-8,1%) y Francia (-7,6%). Por el contrario, Lituania registró el mayor aumento en la actividad de sus principales puertos en este período (+17,8%), seguida de Dinamarca (+8,8%) y Eslovenia (+8,4%).



Al observar la variación anual general, 10 países de la UE registraron una disminución. La mayor caída se registró en Estonia (-15,3%), seguida de Letonia (-14,7%), Polonia (-9,5%) y Croacia (-8,6%). En cambio, el crecimiento más notable se observó en Malta (+11,9%); este importante cambio porcentual debe considerarse en relación con un valor inicial bajo), seguida de Bulgaria (+6,3%) y Lituania (+3,2%).

Entre el tercer trimestre de 2023 y el mismo trimestre de 2024, el transporte nacional aumentó un 4,4% y el transporte internacional intracomunitario un 2,1%, mientras que el transporte internacional extracomunitario disminuyó un 2,9%. En cuanto a la variación anual general, el transporte internacional extracomunitario disminuyó un 2,2%, mientras que el transporte internacional intracomunitario aumentó un 1,1% y el transporte nacional un 0,3%.



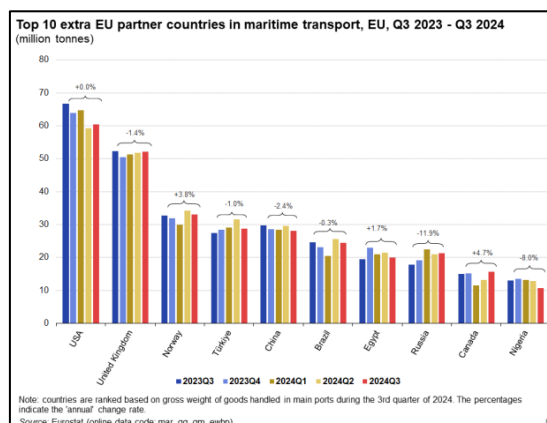
La disminución del transporte internacional extracomunitario en el tercer trimestre, en comparación con el mismo trimestre de 2023, se debió principalmente a la caída del transporte marítimo con Asia y Oceanía (-12,7 millones de toneladas o -10,7%) y África (-5,3 millones de toneladas o -5,4%).

El transporte con América también disminuyó un -2,1% (o -2,8 millones de toneladas). Por el contrario, el transporte marítimo con Europa, excepto la UE, aumentó un 4,7% (o 6,5 millones de toneladas). Al observar la variación anual



general, el transporte marítimo con Asia y Oceanía, África, Europa, excepto la UE, y América disminuyó un 5,4%, un 2,5%, un 1,0% y un 0,4%, respectivamente.

En términos del peso bruto total de las mercancías, Estados Unidos (EE.UU.) se mantuvo como el principal socio de transporte marítimo de mercancías de la UE en el tercer trimestre de 2024, por décimo trimestre consecutivo. El Reino Unido fue el segundo mayor socio de transporte marítimo de mercancías de la UE en el tercer trimestre de 2024, seguido de Noruega, Turquía y China. Brasil, Egipto,



Rusia, Canadá y Nigeria completaron el top 10 de países socios extracomunitarios. El transporte de la UE con EE.UU. y el Reino Unido en conjunto representó casi una cuarta parte (23,8 %) del total del transporte marítimo extracomunitario.

El transporte marítimo entre la UE y Rusia registró el mayor aumento en el tercer trimestre de 2024 en comparación con el mismo trimestre de 2023 (+20,2%), seguido de Turquía (+4,3%), Canadá (+4,2%), Egipto (+2,6%) y Noruega (+1,3%). En cambio, el tráfico con los 10 principales países socios restantes disminuyó durante el mismo período. La caída más significativa se registró con Nigeria (-17,9%), seguida de EE.UU. (-9,4%).

Al observar la variación anual general, el transporte entre la UE y Canadá (+4,7%), Noruega (+3,8%) y Egipto (+1,7%) aumentó. En cambio, el mayor descenso se observó en el transporte entre la UE y Rusia (-11,9%), seguido de Nigeria (-8,0%).

Los 15 principales puertos de la Unión Europea gestionaron en conjunto 76,8 millones de TEUs en 2024, un 5,9% más que en 2023.

Por su parte, el tráfico de contenedores de los tres principales puertos de la Unión Europea (Róterdam, Amberes-Brujas y Hamburgo), aumentó un 4,4% en 2024, tras haber caído alrededor de un 7% en 2023. El mejor rendimiento entre ellos fue el de Amberes-Brujas, con un crecimiento interanual del 8,1%, que casi triplica el crecimiento de Róterdam.

HAROPA y Gdansk incluso superaron a Amberes-Brujas en crecimiento y Bremerhaven, con un +18,7% y un +9,3% respectivamente. De este modo, HAROPA compensó con creces sus pérdidas de tráfico sufridas en 2023, mientras que Gdansk continúa su senda de crecimiento a pesar de las obras de ampliación de la terminal en curso en el Hub del Báltico.

7.4.4 FLOTA EUROPEA

En lo que a la flota se refiere, según ISL-SSMR, a 1 de enero de 2025, los países del continente europeo controlaban un total de 17.111 buques, (el 32,8% del total mundial), y 846 millones de TPM, (el 36,5% del tonelaje mundial), en buques de 1.000 GT en adelante.

La flota controlada por los países miembros de la Unión Europea sumaba 12.594 buques, con 691 millones de TPM, a 1 de enero de 2025. En términos de TPM, supone el 29,8% del tonelaje de la flota mundial.

En la capacidad de la flota controlada predominan los graneleros con 3.439 unidades (270 millones de TPM), seguidos por las 3.186 unidades de buques tanque (233 millones de TPM). La capacidad de la flota controlada por la UE está compuesta principalmente por tres tipos de buques; buques tanque (33,7% del TPM) y graneleros (39,0%) y portacontenedores (22,6%).

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 2025 estaba compuesta por 6.680 buques, con 307 millones de TPM, de los cuales 1.858 buques eran buques tanque, incluidos buques gaseros, que sumaban unos 117 millones de TPM.

En 2024, China ha sobrepasado a Grecia en cuanto al control de la mayor flota mercante, con 439.9 millones de TPM, un 18,9% de la capacidad del transporte marítimo mundial, (buques de 1.000 GT en adelante), operando el 71,6% de su flota en pabellones extranjeros y con un aumento del 11,7% en su tonelaje respecto al año anterior.

Por su parte, la flota controlada de Grecia alcanzó los 426.4 millones de TPM en 2024, un 18,3% de la capacidad del transporte marítimo mundial, (buques de 1.000 GT en adelante), operando el 88,0% de su flota en pabellones extranjeros y con un aumento del 3,9% en su tonelaje respecto a 2023.

La flota controlada china, con 10.270 buques tiene una media de edad de 13,2 años.

Alemania continúa siendo el segundo país de la Unión Europea con más flota controla con 71,6 millones de TPM, (-4,0 respecto al año anterior), abanderando el 88,8% de su tonelaje en pabellón extranjero.

A Alemania le sigue Italia, que, con un total de 1.298 buques, controla un total de 60,9 millones de TPM (+9,9 respecto a 2023) y el 90,2% en pabellón extranjero.

En cuanto a las banderas europeas, a 1 de enero de 2025, la bandera de Malta ocupaba la primera posición de la flota de la Unión Europea, y la séptima de la flota mundial, en cuanto a TPM, con 1.830 buques y 111,8 millones de TPM, que suponen el 4,8% del total



mundial. Malta ha aumentado su tonelaje un 10,5% 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 794 buques, y 53,3 millones de TPM, lo que representa el 2,3% del tonelaje mundial, una reducción del 5,2% respecto al año 2023.

La bandera de Chipre se encuentra en la undécima posición mundial, con un total de 833 buques y 33,5 millones de TPM, (+12,5%).

Portugal, con el Registro de Madeira, ocupa el puesto número 11 en el ranking mundial, con un total de 35,6 millones de TPM y 980 buques, lo que supone un aumento del 21,3% respecto a 2023, en términos de TPM.

Por su parte, Dinamarca (en el puesto número 15) aumentó su tonelaje un 2,8% mientras que Italia (puesto número 30) vio decrecer su flota un 6,0% en términos de TPM.

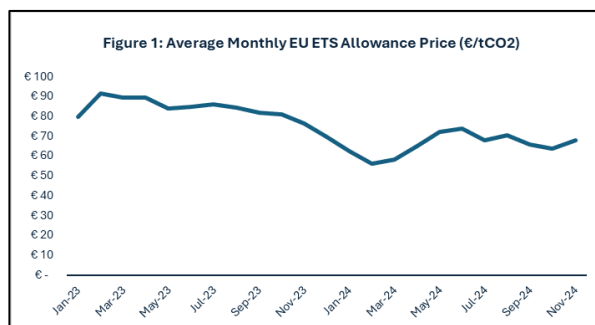
Los pabellones de Francia (en el puesto número 23) y Alemania (número 28), también aumentaron su tonelaje en un 6,5% y 8,3% respectivamente.

Según las mismas fuentes, a 1 de enero de 2025, el pabellón español se situaba en el puesto número 60 en la clasificación mundial, con 1,4 millones de TPM, lo que supone un significativo descenso del 6,5% respecto a 2022.

7.4.5 UE. OBJETIVOS CLIMÁTICOS

Durante 2024, la Unión Europea ha seguido avanzando en la implementación del paquete legislativo “Fit for 55”, cuyo objetivo es reducir en al menos un 55 % las emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) para 2030, en comparación con los niveles de 1990. Esta meta está alineada con el Pacto Verde Europeo y la Ley Europea del Clima, y abarca todos los sectores económicos, incluido el transporte marítimo, históricamente excluido de muchas políticas climáticas europeas.

Desde el 1 de enero de 2024, el transporte marítimo ha sido incorporado al Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE (EU ETS), mediante la modificación de la Directiva 2003/87/CE. Esta medida obliga a las compañías navieras que operan entre puertos de la UE y el Espacio Económico Europeo (EEE) a adquirir derechos de emisión por las emisiones de GEI



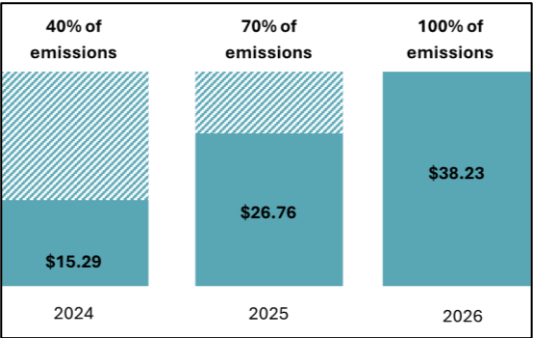
generadas. Las emisiones se notificarán y verificarán mediante el seguimiento de la UE, que con el tiempo abarcará más tipos de emisiones, tipos de buques y tamaños.

La obligación afecta a buques de más de 5.000 toneladas brutas, independientemente de su bandera. A partir de 2025, el Reglamento de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV) se ampliará también a buques a partir de 400 toneladas brutas, ampliando progresivamente el alcance del sistema.

Se incluyen en el ámbito de aplicación del comercio de derechos de emisión de la UE, el 50% de las emisiones de viajes entre un puerto de la UE, Noruega o Islandia y un puerto fuera de la UE, Noruega o Islandia; el 100% de las emisiones de viajes entre dos puertos de la UE, Noruega o Islandia y el 100% de las emisiones de los barcos atracados en puertos de la UE, Noruega o Islandia.

Además, el Reglamento MRV fue modificado en 2024 para incluir el seguimiento y notificación de emisiones de metano (CH₄) y óxidos de nitrógeno (N₂O), gases que serán incorporados al EU ETS a partir de 2026.

La implementación de estas obligaciones será progresiva, permitiendo al sector adaptarse gradualmente al nuevo régimen. Así, en 2025 las empresas deberán entregar derechos de emisión equivalentes al 40 % de las emisiones verificadas correspondientes al año 2024. En 2026, esta proporción aumentará al 70 % para las emisiones de 2025, y a partir de 2027, deberán entregarse derechos equivalentes al 100 % de las emisiones anuales verificadas.



La inclusión del transporte marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (EU ETS) ha exigido la modificación del Reglamento MRV, que establece las obligaciones de seguimiento y notificación de emisiones por parte de las empresas navieras. Como parte de estos cambios, los buques que se encuentren dentro del alcance del EU ETS deberán contar con un plan de seguimiento verificado y aprobado por la autoridad competente.

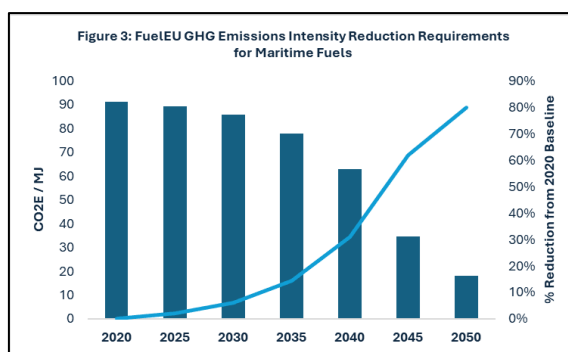
Para los buques ya cubiertos por el Reglamento MRV antes del 1 de enero de 2024, las empresas debían presentar dichos planes a más tardar el 1 de abril de 2024. Las autoridades responsables deberán aprobarlos antes del 6 de junio de 2025. Para los buques que entren por primera vez en el ámbito del



MRV tras esa fecha, los planes deberán presentarse dentro de los 3 meses siguientes a su primera escala en un puerto europeo, y serán aprobados por la autoridad correspondiente en un plazo de 4 meses, si el buque también entra en el alcance del EU ETS.

Adicionalmente, a partir de 2025, todas las empresas navieras deberán presentar anualmente, a más tardar el 28 de febrero, un informe verificado de emisiones por cada buque, así como un informe agregado por empresa, correspondientes al año natural anterior. Posteriormente, una vez registrados los datos de emisiones en el sistema del registro europeo, las empresas deberán hacer entrega, antes del 30 de septiembre, del número correspondiente de derechos de emisión equivalente a sus emisiones verificadas.

En cuanto al Reglamento (UE) 2023/1805 (FUEL EU) adoptado en 2023 y que establece requisitos para reducir la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los combustibles utilizados por el sector marítimo, si bien entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2025, en julio de 2024,



la Comisión Europea adoptó los Reglamentos de Ejecución (UE) 2024/2027 y 2024/2031, que establecen los modelos para los planes de seguimiento y las actividades de verificación conforme al Reglamento FuelEU Maritime.

Asimismo, el 18 de noviembre de 2024, el Consejo de la UE adoptó una revisión de la Directiva relativa a la contaminación procedente de buques. Esta revisión amplía su ámbito de aplicación para cubrir también las descargas ilegales de sustancias nocivas transportadas en bultos, aguas sucias, residuos de sistemas de limpieza de gases de escape y basura. Se refuerza el marco jurídico para la aplicación de sanciones, introduciendo una clara distinción entre sanciones administrativas y penales, en línea con los estándares del Convenio MARPOL. Los Estados miembros dispondrán de 30 meses desde la entrada en vigor para transponer estas disposiciones a sus legislaciones nacionales.

7.4.6 ESPAÑA. TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL

En 2024, el tráfico total de los 46 puertos de interés general del Estado coordinados por “Puertos del Estado” alcanzó los 557,7 millones de toneladas (incluyendo pesca, avituallamiento y tráfico interior), lo que representa un aumento del 2,7% respecto a 2023 (543,3 millones).

Datos en toneladas salvo indicación expresa							Fecha: 30/1/2025	
CONCEPTO			Octubre		Acumulado desde Enero		Variación	
			2023	2024	2023	2024	Diferencia	%
MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN	Graneles líquidos	Total	14.492.896	13.953.073	145.888.356	149.909.541	4.021.185	2,8
	Graneles sólidos	Total	7.146.456	7.070.936	76.612.993	70.852.919	-5.760.074	-7,5
		Total	22.198.304	23.647.137	219.531.979	234.650.937	15.118.958	6,9
	Mercancía general	En contenedores	15.258.601	16.232.440	148.922.313	162.758.752	13.836.439	9,3
		Convencional	6.939.703	7.414.697	70.609.666	71.892.185	1.282.519	1,8
		SUBTOTAL	43.837.456	44.671.146	442.033.328	455.413.397	13.380.069	3,0
OTRAS MERCANCÍAS	Pesca	Total	9.445	9.173	115.506	112.320	-3.186	-2,8
	Avituallamiento	Total	928.206	1.014.584	9.145.357	9.781.648	636.291	7,0
	Combustibles líquidos		748.261	839.886	7.498.431	8.177.469	679.038	9,1
	Tráfico interior	Total	388.607	341.006	3.317.673	3.092.159	-225.514	-6,8
		SUBTOTAL	1.328.258	1.364.763	12.578.536	12.996.127	407.591	3,2
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (*)			45.163.714	46.035.909	454.611.864	468.399.524	13.787.660	3,0

Fuente: Puertos del Estado

El ejercicio de 2024 ha estado marcado por la recuperación de los tráficos respecto al descenso del 3% registrado el año anterior, en gran parte derivado de la situación de inestabilidad en el mar Rojo, que ha obligado al desvío de las rutas marítimas tradicionales procedentes de Asia, provocando un aumento coyuntural de los movimientos en algunos puertos españoles.

OTROS DATOS DE TRÁFICO	Mercancías en tránsito	Total	11.715.964	12.435.789	118.950.505	127.087.698	8.137.193	6,8
		En contenedores	9.165.001	9.788.685	88.479.078	99.690.192	11.211.114	12,7
	Tráfico ro-ro	Total (t)	6.038.142	6.352.456	60.522.766	61.084.801	562.035	0,9
		UTIS (uds.)	251.280	272.658	2.523.707	2.627.729	104.022	4,1
		Total	1.393.155	1.541.870	13.657.551	15.266.893	1.609.142	11,8
	Contenedores (TEUS)	En tránsito	723.793	818.952	6.990.653	8.210.019	1.219.366	17,4
		Entrada-salida nacional	175.551	186.093	1.731.803	1.776.959	45.156	2,6
		Entrada-salida exterior	493.812	536.825	4.935.095	5.279.715	344.620	7,0
		Total número	14.045	14.130	140.225	141.004	779	0,6
	Buques mercantes	Total GT	238.148.200	238.953.699	2.210.016.637	2.260.417.106	50.400.469	2,3
		Cruceros (nº)	587	572	3.696	3.659	-37	-1,0
		Total	3.495.462	3.284.578	34.259.145	35.187.340	928.195	2,7
	Pasajeros (nº)	En régimen de transporte	1.960.260	1.925.382	24.140.955	24.693.941	552.986	2,3
		De crucero	1.535.222	1.359.196	10.118.190	10.493.399	375.209	3,7
	Automóviles (uds.)	En régimen de pasaje	527.662	530.342	5.969.982	6.274.719	304.737	5,1
		En régimen de mercancía	348.031	354.211	3.242.150	3.012.473	-229.677	-7,1

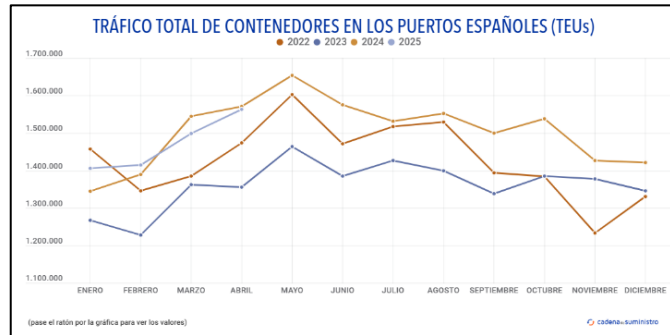
(*) Incluye cargas, descargas, tránsito, transbordo y taras

Fuente: Puertos del Estado

Aunque el tráfico total el año pasado no superó el récord alcanzado en 2019 (564,6 millones de toneladas), la mercancía general movida por los puertos españoles sí superó todos los datos anteriores, con 278,6 millones de toneladas (tras los 276,2 millones alcanzados en 2021), lo que supone un crecimiento del 6,1% respecto a 2023, impulsado principalmente por el repunte de la que se transporta en contenedor (+8%). La mercancía general convencional también cerró el año con un aumento del 2,1% hasta los 85,5 millones de toneladas.



Los TEUs registraron en 2024 un aumento del 10,6% y 18.114.516 toneladas, una cifra que contrasta con la de 2023, en la que disminuyeron un 4,5%. Este fuerte incremento estuvo motivado por el pico de crecimiento experimentado por los



contenedores en tránsito, el 15,1%, un dato que, aun siendo muy alto, se suavizó en los últimos meses del año, tras los datos registrados en los meses de verano (20,2% en junio, 19% en julio o 18,1% en agosto).

Los graneles sólidos registraron un descenso del 6,4%, con 84,8 millones de toneladas, lastrados por la fuerte caída del carbón y coque de petróleo (-41,2%). Los graneles líquidos por su parte aumentaron el 2,3%, hasta 178,9 millones de toneladas.

El tráfico ro-ro creció el 1,1% hasta los 72,7 millones de toneladas.

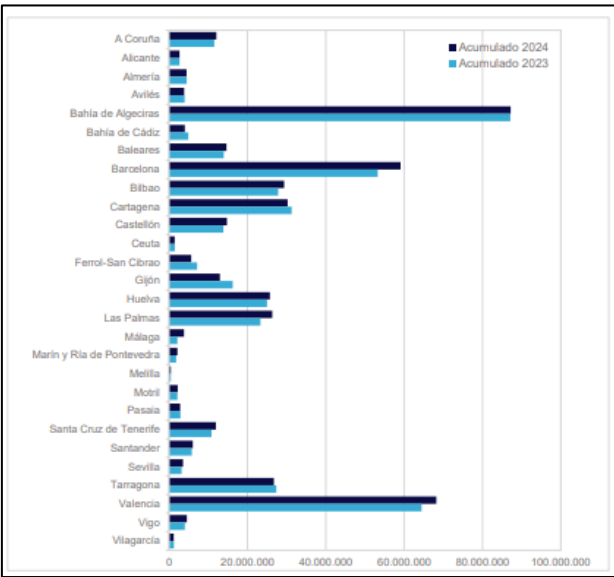
En 2024, el número de buques mercantes por los puertos españoles aumentó el 1% con un total de 166.129 unidades, mientras que el arqueo bruto creció un 2,5%.

En cuanto al tráfico de pasajeros, superó los datos de años anteriores, aunque ya con un crecimiento más moderado respecto a 2023. En total, los puertos españoles registraron 40,8 millones de movimientos de pasajeros en 2024, un +3,9%, frente al incremento del 18,9% del año anterior, donde todavía se estaba recuperando este sector tras la pandemia.

El movimiento de cruceristas por los puertos españoles alcanzó en 2024 los 12,8 millones, lo que supone un crecimiento del 6,7% respecto al año anterior.

En 2024, el Puerto de Algeciras mantuvo su posición como el de mayor tráfico de mercancías en el sistema portuario español, con 103,6 millones de toneladas, representando el 18,5% del total nacional. Sin embargo, registró una disminución del 1,1% respecto al año anterior.

El Puerto de Valencia ocupó el segundo lugar con 81,1 millones de toneladas, experimentando un crecimiento del 5,2%. Le siguió el Puerto de Barcelona, que alcanzó los 69,7 millones de toneladas, lo que representa un aumento del 8,9% en comparación con el año anterior.



Fuente: Puertos del Estado

Otros puertos destacados incluyen Cartagena, con 35,9 millones de toneladas y un incremento del 8,9%; Bilbao, con 34,6 millones de toneladas y un crecimiento del 5%; y Tarragona, que registró 31,8 millones de toneladas, aunque con una disminución del 2,5% respecto a 2023.

El Puerto de A Coruña cerró el año con un crecimiento del 5,23% en sus tráfico, alcanzando 14,7 millones de toneladas, impulsado principalmente por los graneles líquidos.

1. TRÁFICO PORTUARIO TOTAL

Datos en toneladas					
Autoridad Portuaria	Octubre		Acumulado desde Enero		
	2023	2024	2023	2024	Var. (%)
A Coruña	1.045.720	969.613	11.536.284	12.071.487	4,6
Alicante	221.867	276.523	2.656.370	2.663.221	0,3
Almería	445.999	444.321	4.509.767	4.470.628	-0,9
Avilés	364.193	363.355	3.988.979	3.877.073	-2,8
Bahía de Algeciras	8.787.388	8.362.201	87.116.177	87.202.520	0,1
Bahía de Cádiz	441.270	383.305	4.908.769	4.030.065	-17,9
Baleares	1.334.722	1.460.199	13.969.188	14.637.496	4,8
Barcelona	5.409.040	5.904.966	53.235.681	59.083.140	11,0
Bilbao	2.763.356	2.864.307	27.863.183	29.353.273	5,3
Cartagena	3.446.122	3.038.094	31.288.857	30.270.178	-3,3
Castellón	866.698	1.345.718	13.871.222	14.777.890	6,5
Ceuta	151.333	170.893	1.502.476	1.451.878	-3,4
Ferrol-San Cibrao	698.401	454.563	7.184.429	5.645.352	-21,4
Gijón	1.205.941	994.068	16.231.790	12.989.773	-20,0
Huelva	2.385.196	2.377.701	24.981.796	25.750.919	3,1
Las Palmas	2.231.548	2.815.354	23.327.682	26.355.963	13,0
Málaga	257.976	424.457	2.156.401	3.826.385	77,4
Marín y Ría de Pontevedra	175.180	223.869	1.820.801	2.123.625	16,6
Melilla	44.624	49.122	446.917	448.954	0,5
Motril	209.809	243.409	2.124.210	2.230.431	5,0
Pasaia	314.209	310.179	2.932.268	2.826.003	-3,6
Santa Cruz de Tenerife	1.124.697	1.212.737	10.832.701	11.952.330	10,3
Santander	527.744	689.797	5.832.513	6.085.206	4,3
Sevilla	382.350	357.080	3.222.339	3.563.030	10,6
Tarragona	2.969.771	2.940.526	27.351.290	26.745.188	-2,2
Valencia	6.829.394	6.726.561	64.453.175	68.210.603	5,8
Vigo	419.246	508.560	4.004.528	4.556.463	13,8
Vilagarcía	109.921	124.430	1.262.069	1.200.450	-4,9
TOTAL	45.163.714	46.035.909	454.611.864	468.399.624	3,0

Incluye cargas, descargas, tránsito, transbordo y taras

Fuente:

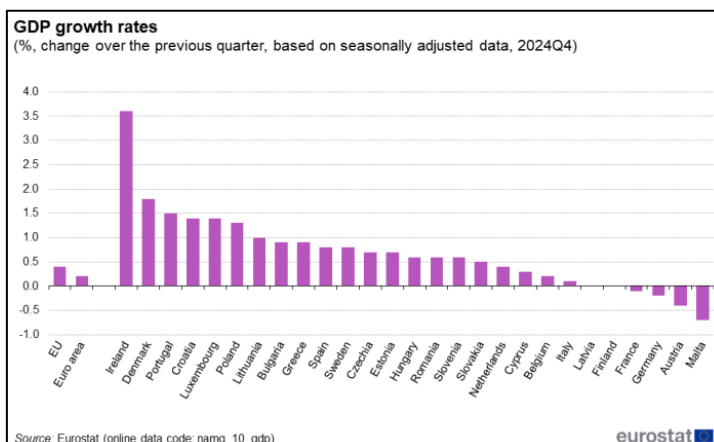
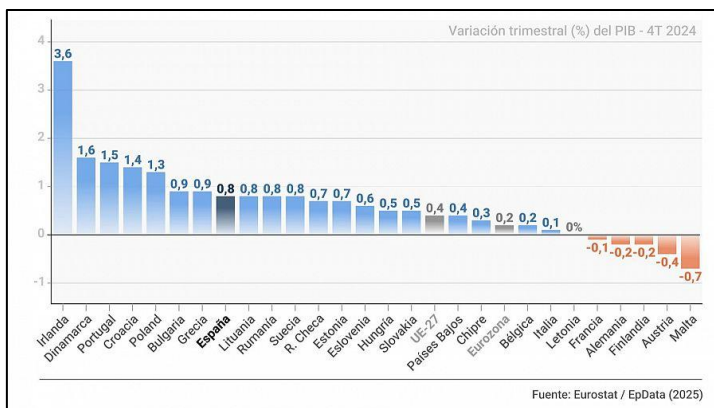
Puertos del Estado



7.4 EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

7.4.1 EU ECONOMY

In 2024, the European Union (EU) economy experienced a moderate recovery after the previous year's stagnation. According to Eurostat data, the euro area's Gross Domestic Product (GDP) grew by 0.9% for the year as a whole, while that of the EU as a whole increased by 1.0%, an improvement on the 0.4% growth recorded in both areas in 2023



GDP growth remained relatively stable throughout the year. In the fourth quarter of 2024, the seasonally adjusted GDP of the euro area increased by 0.2% compared to the previous quarter, and in the EU grew by 0.4%. This growth was driven by the good performance of economies such as Ireland (+3.6%), Denmark (+1.6%) and Portugal (+1.5%). On the contrary, contractions were observed in Malta (-0.7%), Austria (-0.4%) and Germany and Finland (both -0.2%). Among the major economies,

Germany and France contracted by 0.2% and 0.1%, respectively, while Italy grew by 0.1% and Spain stood out with an expansion of 0.8%.

On a year-on-year basis, euro area GDP grew by 1.2% in the fourth quarter of 2024, while that of the EU increased by 1.4%.

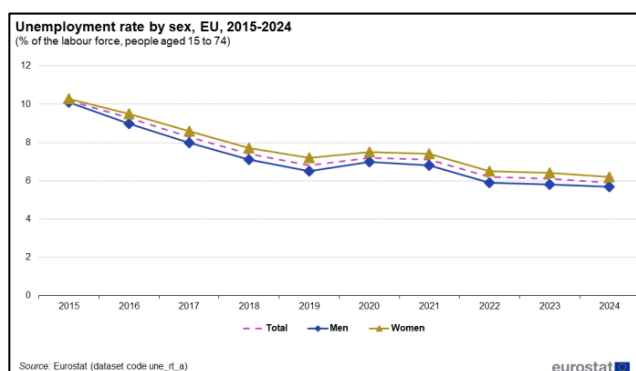
	Percentage change compared with the previous quarter				Percentage change compared with the same quarter of the previous year			
	2024 Q1	2024 Q2	2024 Q3	2024 Q4	2024 Q1	2024 Q2	2024 Q3	2024 Q4
EU	0.3	0.3	0.4	0.4	0.6	0.8	1.1	1.4
Euro area	0.3	0.2	0.4	0.2	0.5	0.5	1.0	1.2
Belgium	0.4 p	0.3 p	0.3 p	0.2 p	0.8 p	1.0 p	1.2 p	1.1 p
Bulgaria	0.8 p	0.8 p	0.8 p	0.9 p	2.0 p	2.4 p	2.8 p	3.4 p
Czechia	0.3	0.2	0.6	0.7	0.4	0.4	1.4	1.8
Denmark	-0.1	1.4	1.2	1.8	2.5	4.1	3.7	4.4
Germany	0.2 p	-0.3 p	0.1 p	-0.2 p	-0.1 p	-0.2 p	-0.3 p	-0.2 p
Estonia	0.0	0.2	0.2	0.7	-1.0	-0.7	-0.2	1.1
Ireland	1.6	-0.4	4.1	3.6	-3.8	-3.1	3.0	9.2
Greece	0.1 p	1.2 p	0.4 p	0.9 p	2.1 p	2.1 p	2.3 p	2.6 p
Spain	1.0 p	0.8 p	0.8 p	0.8 p	2.6 p	3.2 p	3.3 p	3.4 p
France	0.1	0.3	0.4	-0.1	1.4	1.0	1.2	0.6
Croatia	0.6 p	1.2 p	0.4 p	1.4 p	4.3 p	3.2 p	4.2 p	3.6 p
Italy	0.3	0.1	0.0	0.1	0.3	0.6	0.6	0.6
Cyprus	1.8	0.0	0.8	0.3	3.9	3.4	3.6	2.9
Latvia	-0.2	0.0	-0.2	0.0	-0.3	0.0	-0.9	-0.4
Lithuania	1.3	0.4	1.2	1.0	2.8	1.6	2.6	3.9
Luxembourg	0.6 p	0.7 p	-0.9 p	1.4 p	0.5 p	1.6 p	0.0 p	1.9 p
Hungary	0.3 p	-0.2 p	-0.6 p	0.6 p	1.6 p	1.2 p	-0.8 p	0.2 p
Malta	1.3	2.8	-0.6	-0.7	8.4	8.0	5.0	2.8
Netherlands (*)	-0.2	1.0	0.8	0.4	-0.6 p	0.8 p	1.7 p	1.8 p
Austria	0.0	-0.4	-0.2	-0.4	-1.7	-1.7	-1.1	-0.9
Poland	0.8	1.4	0.1	1.3	1.7	3.8	2.0	3.7
Portugal	0.6 e	0.4 e	0.4 e	1.5 e	1.4 e	1.5 e	2.0 e	2.9 e
Romania	-0.4 p	0.4 p	-0.1 p	0.6 p	1.9 p	0.9 p	0.1 p	0.5 p
Slovenia	0.0	0.1	0.4	0.6	2.0	0.9	1.3	1.1
Slovakia	0.7	0.3	0.3	0.5	2.7	2.0	1.7	1.7
Finland (*)	0.5	0.1	0.6	0.0	-1.5	-1.1	1.1	1.0
Sweden (*)	0.7	0.2	0.6	0.8	0.1	0.4	0.9	2.4
Iceland (*)	1.7	1.7	-1.4	-1.4	0.8	-0.1	0.9	0.5
Norway	0.3	1.8	-1.6	-0.6	1.3	4.1	3.2	-0.2
Switzerland	0.4	0.5	0.4	0.2	0.6	1.3	1.6	1.6
Japan	-0.5	0.8	0.4	0.6	-0.8	-0.7	0.7	1.2
United States	0.4	0.7	0.8	0.6	2.9	3.0	2.7	2.5

(*) The seasonal adjustment does not include a working-day correction.
 (*) Percentage change compared with the same quarter of the previous year calculated from working-day adjusted data.
 p - provisional data
 e - estimated data
 Source: Eurostat (namq_10_gdp) and (naidq_10_gdp) for JP, US data

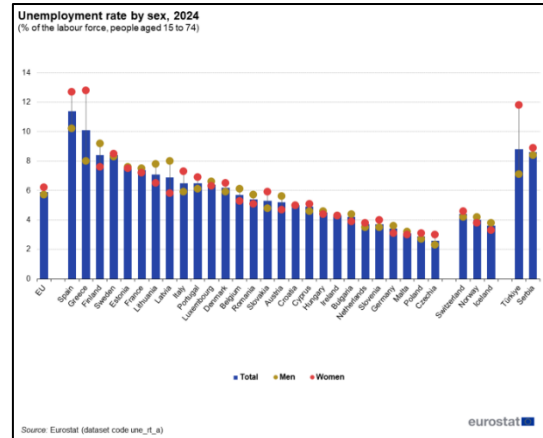
The EU labour market showed signs of stabilisation in 2024. Increased employment was a key factor in economic growth.

In the fourth quarter, the number of people in employment increased by 0.1% in the euro area and by 0.2% in the EU compared to the previous quarter. These figures reflect a slowdown from the employment growth recorded in 2023, which was 1.4% in the euro area and 1.2% in the EU.

Hours worked increased by 0.6% in the euro area and 0.5% in the EU in the fourth quarter of 2024 (after +0.1% in the euro area and -0.1% in the EU in the third quarter of 2024).

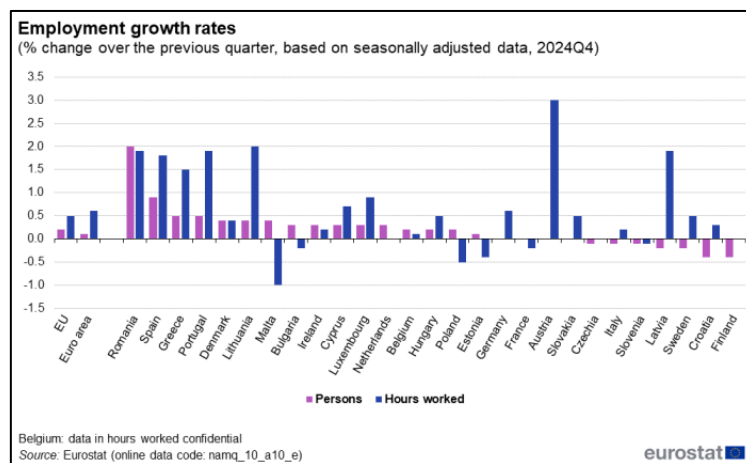


The EU unemployment rate in 2024 was 5.9%, the lowest since 2015. The unemployment rate in the EU in 2024 ranged from almost 11.4% in Spain to less than 3.0% in Poland and the Czech Republic. In terms of gender, although there were more unemployed men (6.7 million) than women (6.3 million), women accounted for a higher percentage of their respective labour force (6.2% vs. 5.7% for men).



Among EU countries, the largest increases in employment were observed in Romania (+2.0%), Spain (+0.9%), Greece and Portugal (both +0.5%). Croatia and Finland (both -0.4%), Latvia and Sweden (both -0.2%) recorded the largest declines in the fourth quarter of 2024 compared to the previous quarter.

Austria (+3.0%), Lithuania (+2.0%), Latvia, Portugal and Romania (all +1.9%) recorded the largest increases in employment measured in hours worked. Malta (-1.0%), Poland (-0.5%) and Estonia (-0.4%) recorded the largest decreases in the fourth quarter of 2024 compared to the previous quarter.



According to seasonally adjusted data, in the fourth quarter of 2024 there were 219.7 million people employed in the EU, of which 171.3 million were in the euro area.

The combination of GDP and employment data allows an estimate of labour productivity. Thus, according to Eurostat, worker productivity in the fourth quarter of 2024 increased by 0.4% in the euro area and 0.8% in the EU compared to the same quarter of the previous year. However, significant regional disparities persist, especially in southern Italy, where employment rates remain well below the EU average.

In terms of consumption, savings and investment, during the fourth quarter of 2024, household final consumption expenditure grew by 0.4% in the euro area and 0.6% in the EU (after +0.6% in the euro area and +0.5% in the EU in the previous quarter). Final consumption expenditure of general government increased by 0.5% in both areas (after +0.9% in both areas in the previous quarter). Gross fixed capital formation increased by 0.7% in the euro area and by 0.5% in the EU (after +1.8% in the euro area and +1.5% in the EU in the previous quarter).

In the fourth quarter of 2024, the household savings rate remained broadly stable at 15.2% in the euro area and rose to 14.5% in the EU. Over the same period, the household investment rate stood at 9.1% in the euro area and 8.8% in the EU.

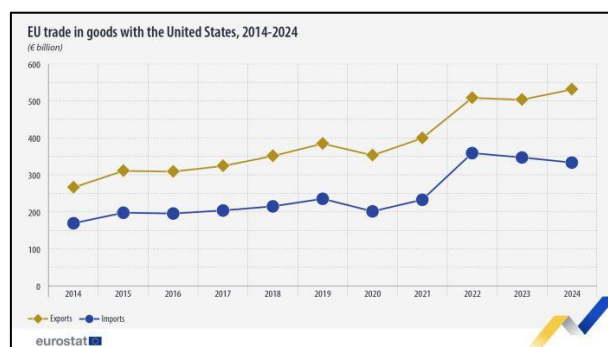
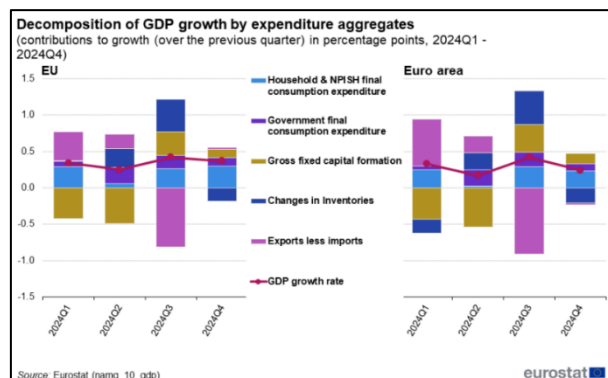
Household final consumption expenditure contributed positively to GDP growth in the euro area with +0.2 percentage points (pp) and in the EU with +0.3 pp.

The recovery in private consumption was moderate, driven by rising employment and real wages. However, the high cost of living and economic uncertainty limited spending and raised the savings rate. Investment showed weakness, with contractions in most Member States during the first half of 2024.

Regarding foreign trade, in 2024, the EU recorded a trade surplus of 150,100 million euros, a considerable increase compared to the surplus of 34,400 million in 2023. Exports of goods from outside the EU grew by 1.1% to 2,584,100 million euros, while imports of goods from outside the EU fell by 3.5% to 2,434,000 million euros.

The euro area posted a trade surplus of €176.9 billion, driven mainly by lower fossil fuel prices. Eurozone exports increased by 0.6%, reaching almost 2.9 trillion euros, while imports decreased by 3.7%.

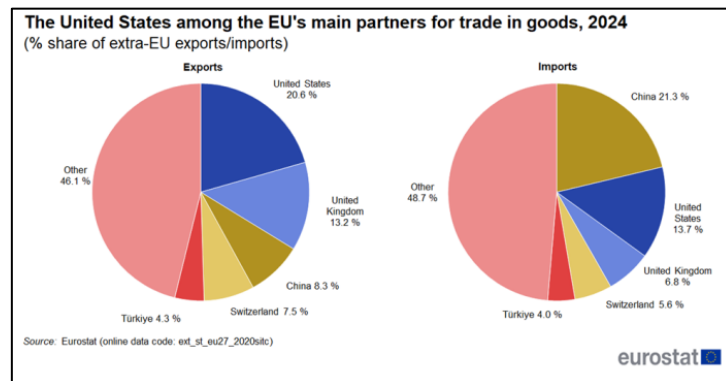
In the fourth quarter of 2024, exports remained stable in the Eurozone and increased by 0.2% in the EU (after -1.3% in the Eurozone and -1.0% in the EU in the previous quarter). Imports increased by 0.1% in both areas (after +0.5% in the euro area and +0.6% in the EU in the previous quarter).



In 2024, total merchandise trade between the EU and the US was €865 billion, with EU exports to the US worth €531.6 billion and EU imports from the US worth €333.4 billion. EU exports of goods to China were €213.3 billion, while China's imports to the EU reached €517.8 billion, resulting in a trade deficit of €304.5 billion.

In 2024, the United States was the largest partner for EU goods exports (20.6%). It was followed by the United Kingdom (13.2%), China (8.3%), Switzerland (7.5%) and Turkey (4.3%).

The US was the second most important partner for EU goods imports (13.7%), preceded by China (21.3%) and followed by the UK (6.8%), Switzerland (5.6%) and Turkey (4.0%). Among EU countries, the Netherlands was the largest importer of goods from the United States and Germany was the largest exporter of goods to the United States in 2024.



In 2024, the EU's exports of manufactured goods (91%) had a higher share than those of primary goods (8%). The most exported manufactured products were machinery & vehicles (39%), followed by chemicals (32%) and other manufactured products (20%).

In 2024, imports of manufactured goods from the EU (69%) also had a higher share than primary goods (29%). The most imported manufactured products were machinery & vehicles (31%), followed by chemicals (25%) and other manufactured products (14%).

The three largest US importers to the EU were Germany (€69 billion), the Netherlands (€68 billion) and France (€44 billion). Luxembourg (31.4%) had the largest share of the United States in its imports outside the EU.



The three largest exporters to the United States in the EU were Germany (€161 billion), Ireland (€72 billion) and Italy (€65 billion). Ireland (53.7%) had the largest share of the United States in its exports outside the EU.

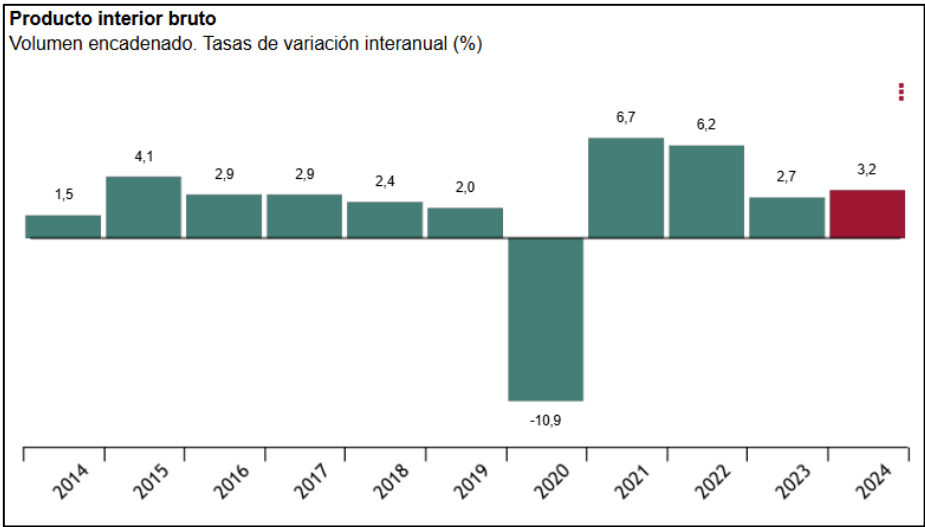


Looking ahead to 2025, the European Commission has downgraded its economic growth forecasts for the euro zone, placing them at 0.9%, four tenths less than expected. For the entire European Union, growth is estimated at 1.1%. The downgrade is attributed to the

U.S.-driven trade war, especially rising tariffs and global economic uncertainty. Germany, whose economic model relies heavily on exports, is one of the most affected countries, and is projected to grow by 0% by 2025. In contrast, Spain improves its forecasts with growth of 2.6%, being the large economy in the euro zone that will grow the most.

7.4.2 SPANISH ECONOMY

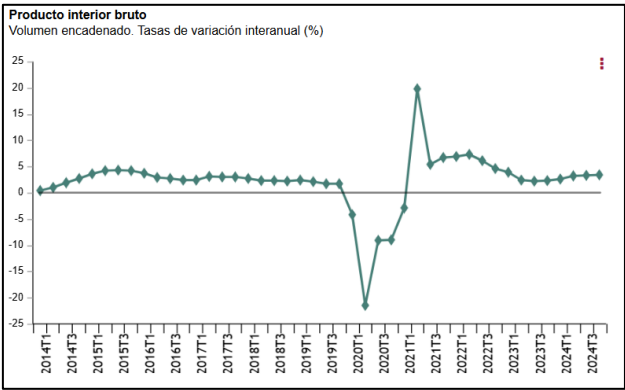
According to the INE's Quarterly National Accounts, the Spanish economy grew by 3.2% in volume in 2024, representing a year-on-year growth of 3.2%. This sustained recovery has been driven mainly by domestic demand and household consumption.



The value of GDP at current prices for the whole of 2024 stood at 1,591,627 million euros, 6.2% higher than in 2023.

In the fourth quarter, GDP increased by 0.8% compared to the previous quarter, maintaining the pace of the previous quarter. The year-on-year variation in GDP was 3.4%, with a contribution from domestic demand of 3.6 points and a negative contribution from external demand of -0.2 points.

As confirmed by the INE, domestic demand was the main driver of economic growth in 2024, contributing 2.8 percentage points to GDP, a figure that is 1.1 points better than the recorded in 2023. Of that total, private consumption (households) accounted for 1.6



points and public consumption, 1 percentage point. Household consumption grew by 2.8%, which was an acceleration of 1.1 points compared to 2023, while final consumption expenditure by general government increased by 0.3%.

Gross capital formation showed notable dynamism, with annual growth of 3.0%, accelerating by nine tenths of a percentage point compared to the previous year. In the fourth quarter, this indicator reached a variation of 3.2%, exceeding the figure for the previous quarter by 1.6 points.

With regard to the external sector, external demand (exports minus imports) also contributed positively, although more moderately, with a contribution of 0.3 percentage points to GDP growth. However, in the fourth quarter, its contribution was negative (-0.2 points), reflecting a more pronounced increase in imports compared to exports.



Exports of goods and services registered a year-on-year growth of 3.2%, while imports increased by 4.0%. In quarter-on-quarter terms, exports grew by 0.1% and imports by 1.4%, which explains the loss of dynamism of the external balance in the last quarter of the year.



On the supply side, all the major sectors recorded a positive performance in their value added, except for the primary

branches, which fell by 0.7% quarter-on-quarter, after having grown by 1.4% in the previous quarter. Thus, the industrial branches grew by 0.3% quarter-on-quarter, with the manufacturing industry standing out, which accelerated its rate by six tenths compared to the previous quarter, to 0.5%.

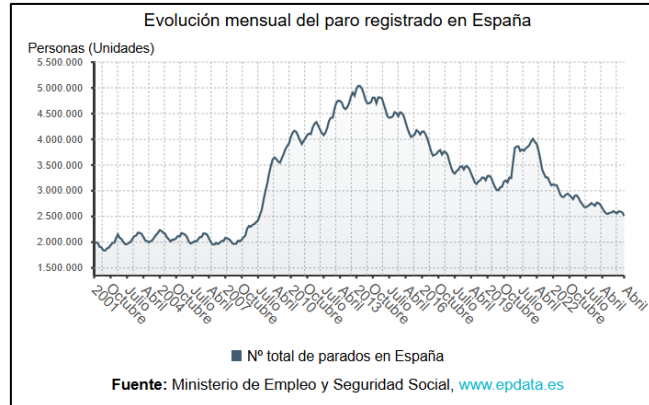
The gross value added of Construction increased by 2.7% quarter-on-quarter, 4.3 points more than in the previous quarter and increased by 2.6% in year-on-year terms.

The services sector maintained a growth rate of 1.0% quarter-on-quarter and 3.8% year-on-year, consolidating itself as one of the main pillars of economic activity.

In year-on-year terms, the value added of the primary branches grew by 4.2% in the fourth quarter.

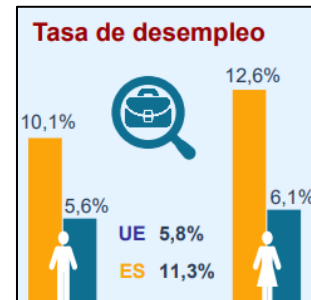
In 2024, the Spanish labour market showed a positive trend, with notable employment growth and a decrease in the unemployment rate. 468,000 new jobs were created, mainly in the private sector, reducing the unemployment rate to 10.6 per cent, the lowest level since 2008.

Unemployment registered in the offices of public employment services registered a decrease of 146,738 people (-5.4%) in 2024, to a total of 2,560,718 unemployed, the lowest figure at the end of a year since 2007. Youth unemployment also decreased, from 28.8% in 2023 to 24.9% in 2024.



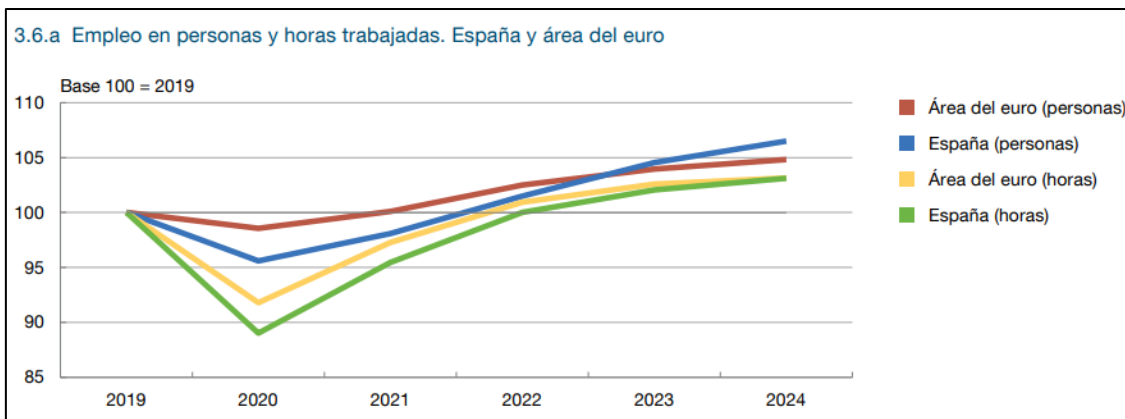
This decrease in unemployment has been driven mainly by the services sector, which registered a reduction of 94,500 unemployed, followed by construction (-15,288), industry (-14,521) and agriculture (-14,232).

The temporary employment rate fell significantly, reaching an all-time low of 15.5%, thanks to the increase in permanent contracts and a reduction in temporary contracts.



Employee compensation increased by 7.5% year-on-year, due to a 2.6% growth in the number of full-time equivalent positions and a 4.8% growth in average remuneration per position. In quarter-on-quarter terms, the number of jobs grew by 0.8% and average remuneration by 1.5%.

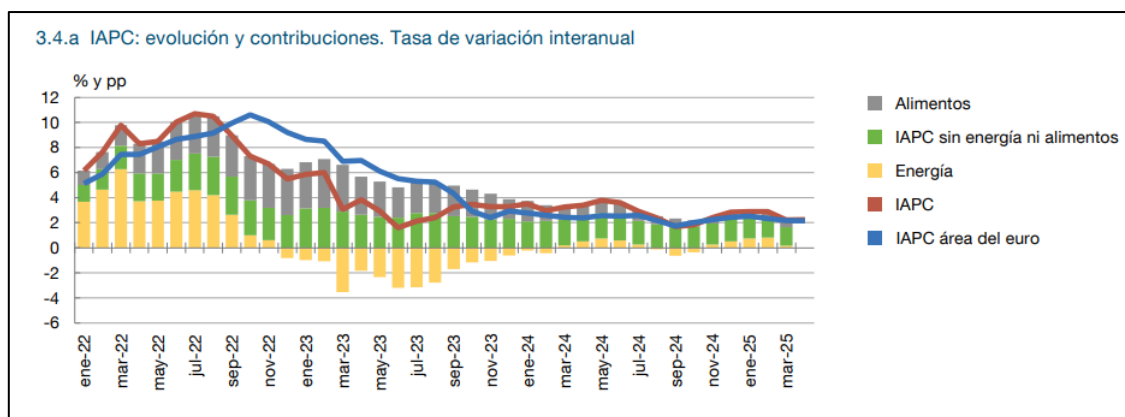
The number of hours actually worked increased by 2.8% year-on-year in the fourth quarter, 1.5 points more than in the previous quarter. In quarter-on-quarter terms, it varied by 1.8%.



Full-time equivalent jobs increased by 2.3% year-on-year, two tenths more than in the previous quarter. In quarter-on-quarter terms, its variation was 0.8%.

Productivity per full-time equivalent job registered a year-on-year rate of 1.1% this quarter, and productivity per hour actually worked, 0.6%. In quarter-on-quarter terms, these rates were 0.0% and -1.0%, respectively.

Estimated annual CPI inflation was 2.8%, according to the leading indicator prepared by the INE, which represents an increase of four tenths of a percentage point in its annual rate, as in November this variation was 2.4%. Core inflation (excluding unprocessed food and energy products) reached 2.6% in December, reflecting persistent pressures in less volatile sectors.



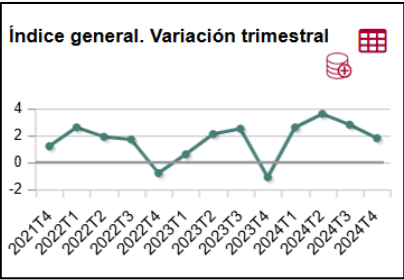
In 2024, food and non-alcoholic beverages prices in Spain experienced a notable slowdown, with an increase of 1.8% in December compared with the same month in 2023, the lowest rate since 2020. This decline in food inflation is due to several factors. On the one hand, the moderation in the prices of commodities such as olive oil, which fell by 12.3% in December 2024 compared with the same month the previous year. On the other hand, the temporary reduction of VAT on basic products also contributed to alleviate the pressure on food basket prices.

However, not all foods followed this trend. Products such as chocolate, juices, fresh fish, cocoa powder, potatoes and beef registered price increases ranging from 7.2% to 23.9% during 2024.

On an annual average, the price of olive oil (+32.3%), maritime passenger transport (+25.8%), fruit and vegetable juices (+16.4%), domestic tourist packages (+15.7%) and chocolate (+14.7%) increased the most.

On the other hand, the largest price decreases on an annual average corresponded to other oils (-13.4%), mobile phone equipment (-10.6%), liquid fuels (-7.3%), personal computers (-7%) and natural gas (-6.2%).

In the real estate market, the annual rate of change of the Housing Price Index (IPV) was 11.3% in the fourth quarter, increasing 3.2 points compared to the previous quarter. New housing experienced an increase of 12.3%, while second-hand housing rose by 11.1%

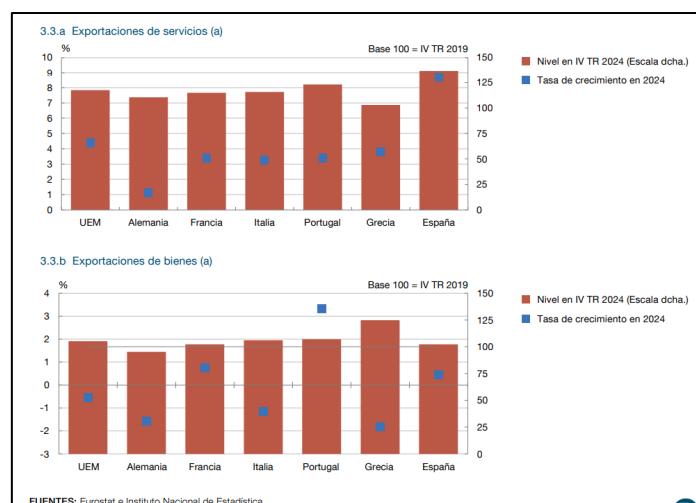


Índice de precios de vivienda. Base 2015 - Trimestre 4/2024			
	Variación trimestral		Variación anual
Índice general	1,8		11,3
Vivienda nueva	0,8		12,3
Vivienda de segunda mano	2,0		11,1

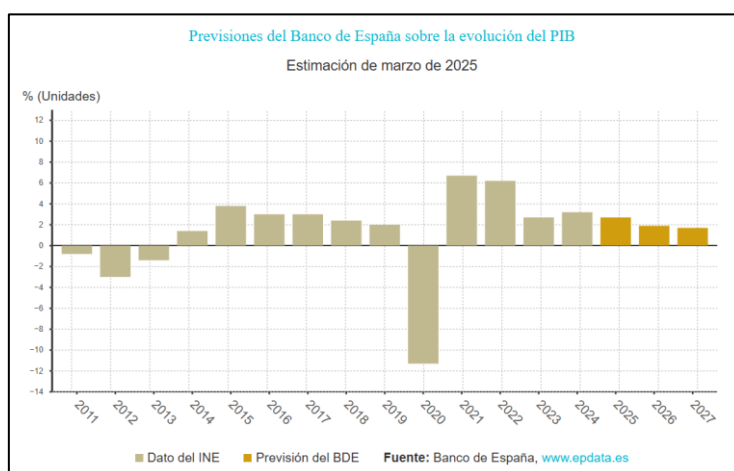
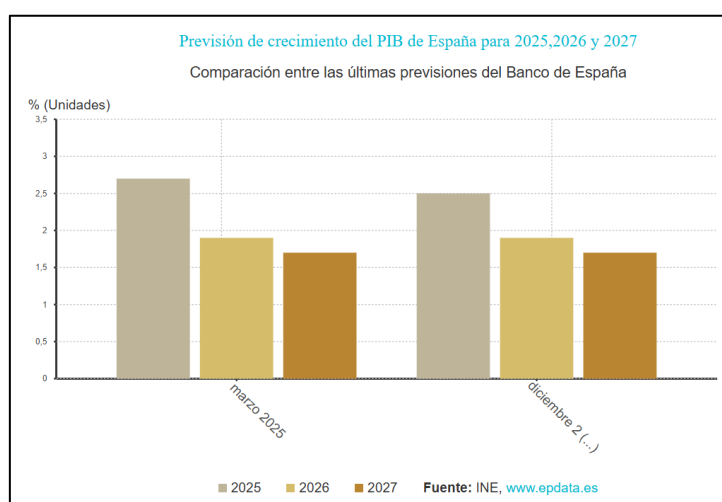
Foreign trade had a positive performance in 2024. Exports reached 384,465 million euros, which represents the second best year in the historical series, with a growth of 2.7% year-on-year in December. Non-energy exports increased, while energy exports declined. Among the main products exported in 2024 were fruits, vegetables and legumes, meat products and pork.

Spain's imports stood at 436,191 million euros in 2024, which represents a growth of 0.37% more than in 2023. The main imported products were crude oil, automobiles and packaged medicines, among others.

The main sources of imports were Germany, China, France, Italy and the United States. As a result, in 2024, Spain's trade deficit was reduced to €40,276 million, a decrease of 0.7% compared to 2023. Despite this reduction, the deficit remains significant, reflecting the gap between the country's exports and imports.



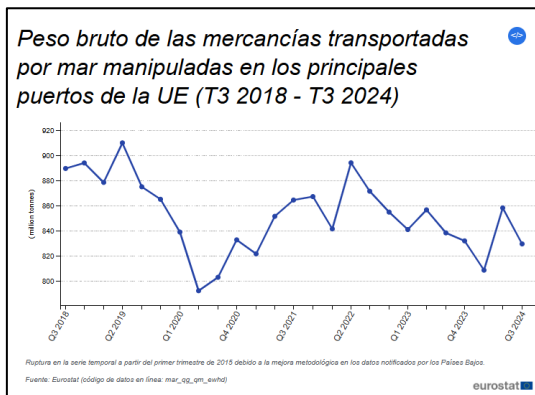
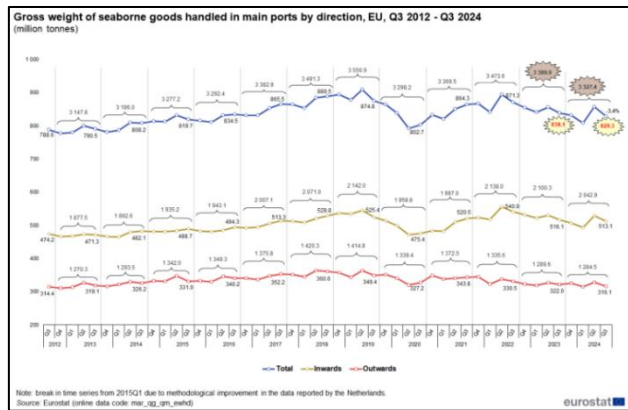
The economic forecasts for Spain in 2025 point to solid growth, although with nuances. The government and various institutions forecast GDP growth of more than 2%, driven by domestic demand and the good performance of the labour market, but with some doubts about inflation and global uncertainty.



7.4.3 EUROPEAN MARITIME INDUSTRY

According to Eurostat, 829.3 million tonnes of goods were handled in the EU's main ports in the third quarter of 2024.

The gross weight of goods handled in major EU ports decreased by 3.4% in the third quarter of 2024 compared to the previous quarter and by 1.8% compared to the same quarter of 2023.

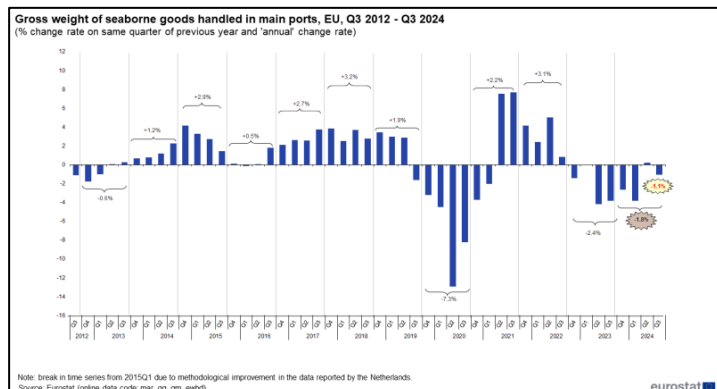


In the third quarter of 2024, the inbound movement of goods accounted for 61.9% of the total volume of goods handled in the main EU ports, which is a slight increase of 0.2 percentage points (pp) compared to the previous quarter. This proportion increased by 0.3 pp compared to the third quarter of the previous year.

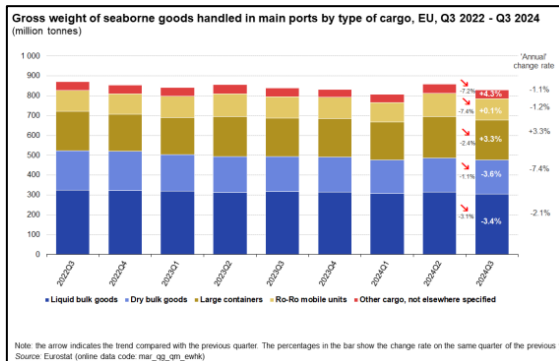
Compared to the third quarter of 2023, inbound movements of goods to major EU ports decreased by 0.6% to 513.1 million tonnes in the third quarter of 2024. Outbound movements declined more than inbound movements, by -1.8%, to 316.1 million tonnes.

Looking at the total annual aggregate, inbound movements of goods decreased by 2.7%, while outgoing movements remained relatively stable (-0.4%).

Compared to the same quarter of 2023, dry bulk (-3.6%) decreased considerably in the third quarter of 2024. Liquid bulk also decreased by -3.4%. On the other hand, the other cargo sector increased by 4.3%, large containers by 3.3% and ro-ro units (Ro-Ro) remained stable (+0.1%).



As for the general annual variation, dry bulk decreased by 7.4%, liquid bulk by 2.1%, Ro-Ro mobile units by 1.2% and other cargo by 1.1%. On the other hand, large containers increased by 3.3%.



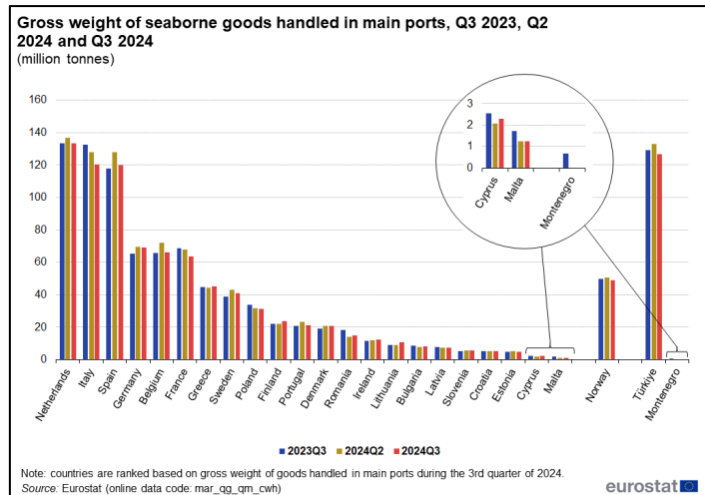
According to Eurostat, the Netherlands, Italy and Spain each handled more than 120 million tonnes of goods in the third quarter of 2024.

In the third quarter of 2024, the Netherlands, Italy and Spain remained the EU countries with the highest amount of sea cargo handled in their main ports, each

handling more than 120 million tonnes of goods.

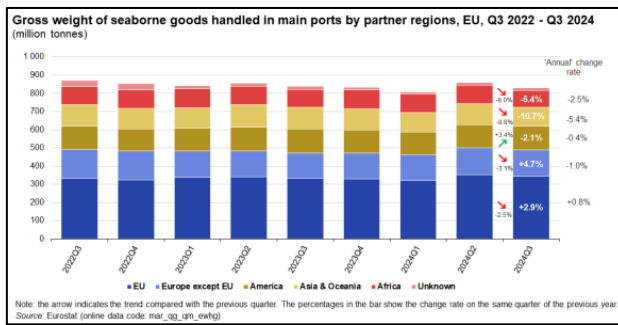
In the third quarter of 2024, 8 EU maritime countries recorded a decrease in tonnes of goods handled in their main ports, compared to the same quarter of 2023.

In relative terms, the largest decrease was observed in Malta (-27.2%), followed by Romania (-18.2%), Cyprus (-9.4%), Italy (-9.0%), Poland (-8.1%) and France (-7.6%). By contrast, Lithuania recorded the largest increase in activity at its main ports in this period (+17.8%), followed by Denmark (+8.8%) and Slovenia (+8.4%).



Looking at the overall annual change, 10 EU countries recorded a decrease. The largest drop was recorded in Estonia (-15.3%), followed by Latvia (-14.7%), Poland (-9.5%) and Croatia (-8.6%). On the other hand, the most notable growth was observed in Malta (+11.9%); this significant percentage change should be considered in relation to a low initial value), followed by Bulgaria (+6.3%) and Lithuania (+3.2%).

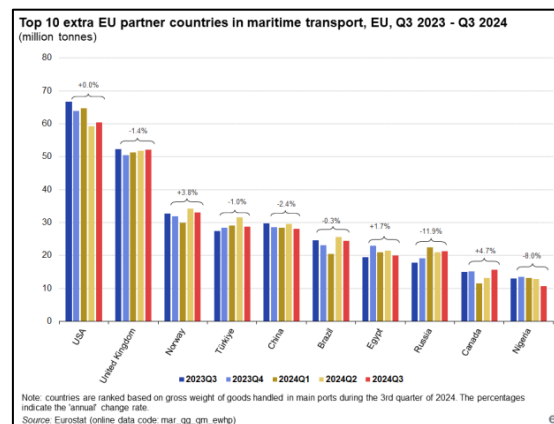
Between the third quarter of 2023 and the same quarter of 2024, domestic transport increased by 4.4% and intra-EU international transport by 2.1%, while extra-EU international transport decreased by 2.9%. As for the overall annual variation, extra-EU international transport decreased by 2.2%, while intra-EU international transport increased by 1.1% and domestic transport by 0.3%.



The decrease in non-EU international transport in the third quarter, compared to the same quarter of 2023, was mainly due to the fall in maritime transport with Asia and Oceania (-12.7 million tonnes or -10.7%) and Africa (-5.3 million tonnes or -5.4%). Transport with America

also decreased by -2.1% (or -2.8 million tonnes). By contrast, maritime transport with Europe, except the EU, increased by 4.7% (or 6.5 million tonnes). Looking at the overall annual change, maritime transport with Asia and Oceania, Africa, Europe, except the EU, and America decreased by 5.4%, 2.5%, 1.0% and 0.4%, respectively.

In terms of total gross weight of goods, the United States (US) remained the EU's top maritime freight partner in the third quarter of 2024, for the tenth consecutive quarter. The UK was the EU's second-largest maritime freight partner in the third quarter of 2024, followed by Norway, Turkey and China. Brazil, Egypt, Russia, Canada and Nigeria completed the top 10 non-EU partner countries. EU transport with the US and UK together accounted for almost a quarter (23.8%) of total non-EU shipping.



Maritime transport between the EU and Russia recorded the largest increase in the third quarter of 2024 compared to the same quarter of 2023 (+20.2%), followed by Turkey (+4.3%), Canada (+4.2%), Egypt (+2.6%) and Norway (+1.3%). By contrast, traffic with the remaining top 10 partner countries declined over the same period. The most significant drop was recorded with Nigeria (-17.9%), followed by the US (-9.4%).

Looking at the overall annual change, transport between the EU and Canada (+4.7%), Norway (+3.8%) and Egypt (+1.7%) increased. On the other hand, the largest decrease was observed in transport between the EU and Russia (-11.9%), followed by Nigeria (-8.0%).

The 15 main ports in the European Union together managed 76.8 million TEUs in 2024, 5.9% more than in 2023.

Container traffic from the three main ports of the European Union (Rotterdam, Antwerp-Bruges and Hamburg), increased by 4.4% in 2024, after falling by around 7% in 2023. The

best performer among them was Antwerp-Bruges, with year-on-year growth of 8.1%, which is almost triple the growth of Rotterdam.

HAROPA and Gdansk even surpassed Antwerp-Bruges in growth and Bremerhaven, with +18.7% and +9.3% respectively. In this way, HAROPA more than compensated for its traffic losses suffered in 2023, while Gdansk continues its growth path despite the ongoing terminal expansion works at the Baltic Hub.

7.4.4 EUROPEAN FLEET

As far as the fleet is concerned, according to ISL-SSMR, as of 1 January 2025, the countries of the European continent controlled a total of 17,111 vessels, (32.8% of the world total), and 846 million DWT, (36.5% of the world's tonnage), in ships of 1,000 GT and above.

The fleet controlled by the European Union member countries totalled 12,594 vessels, with 691 million DWT, as of 1 January 2025. In terms of DWT, it accounts for 29.8% of the tonnage of the world fleet.

The capacity of the controlled fleet, is dominated again by bulk carriers with 3,439 units (270 million DWT), followed by 3,186 tanker units (233 million DWT). The capacity of the EU-controlled fleet is mainly made up of three types of vessels; tankers (33.7% of the DWT) and bulk carriers (39.0%) and container ships (22.6%).

As for the fleet of EU flags controlled by EU shipowners, according to statistical data from the ISL, on 1 January 2025 it was made up of 6,680 ships, with 307 million DWT, of which 1,858 ships were tankers, including gas tankers, totalling about 117 million DWT.

In 2024, China has surpassed Greece in terms of control of the largest merchant fleet, with 439.9 million DWT, 18.9% of the world's shipping capacity, (vessels of 1,000 GT and above), operating 71.6% of its fleet under foreign flags and with an increase of 11.7% in its tonnage compared to the previous year.

The Chinese-controlled fleet of 10,270 vessels has an average age of 13.2 years.

The Greek controlled fleet reached 426.4 million DWT in 2024, 18.3% of global shipping capacity, (vessels of 1,000 GT and above), operating 88.0% of its fleet under foreign flags and with an increase of 3.9% in its tonnage compared to 2023.

Germany continues to be the second EU country with the largest fleet controls with 71.6 million DWT, (-4.0 compared to the previous year), flagging 88.8% of its tonnage under the foreign flag.



Germany is followed by Italy, which, with a total of 1,298 vessels, controls a total of 60.9 million DWT (+9.9 compared to 2023) and 90.2% under the foreign flag.

As for European flags, as of 1 January 2025, the Maltese flag occupied the first position in the European Union fleet, and the seventh in the world fleet, in terms of DWT, with 1,830 vessels and 111.8 million DWT, which represents 4.8% of the world total. Malta has increased its tonnage by 10.5% compared to the previous year (vessels of 300 GT and above)

Malta is followed by Greece, in eighth position in the world ranking by flags, with 794 vessels, and 53.3 million DWT, representing 2.3% of the world's tonnage, a reduction of 5.2% compared to 2023.

The Cyprus flag is in eleventh position worldwide, with a total of 833 vessels and 33.5 million DWT, (+12.5%).

Portugal, with the Madeira Registry, is ranked 11th in the world, with a total of 35.6 million DWT and 980 vessels, which represents an increase of 21.3% compared to 2023, in terms of DWT.

Meanwhile, Denmark (ranked 15th) increased its tonnage by 2.8% while Italy (ranked 30th) saw its fleet decrease by 6.0% in terms of DWT.

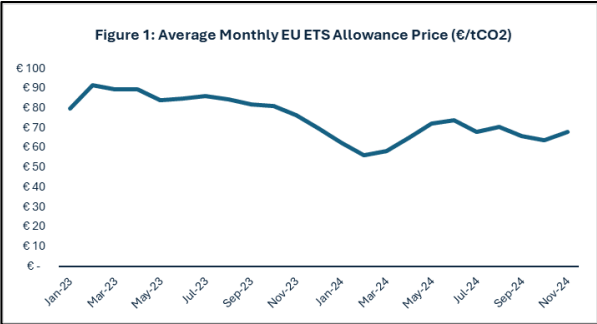
The flags of France (ranked 23rd) and Germany (number 28), also increased their tonnage by 6.5% and 8.3% respectively.

According to the same sources, on 1 January 2025, the Spanish pavilion was ranked 60th in the world ranking, with 1.4 million DWT, which represents a significant decrease of 6.5% compared to 2023.

7.4.5 EU. CLIMATE GOALS

During 2024, the European Union has continued to make progress in the implementation of the "Fit for 55" legislative package, which aims to reduce net greenhouse gas (GHG) emissions by at least 55% by 2030, compared to 1990 levels. This goal is aligned with the European Green Deal and the European Climate Law, and covers all economic sectors, including maritime transport, historically excluded from many European climate policies.

Since 1 January 2024, maritime transport has been incorporated into the EU Emissions Trading System (EU ETS), amending Directive 2003/87/EC. This measure forces shipping companies operating between ports in the EU and the European Economic Area (EEA) to acquire emission allowances for the GHG emissions generated. Emissions will be reported and verified through EU monitoring, which over time will cover more emission types, ship types and sizes.

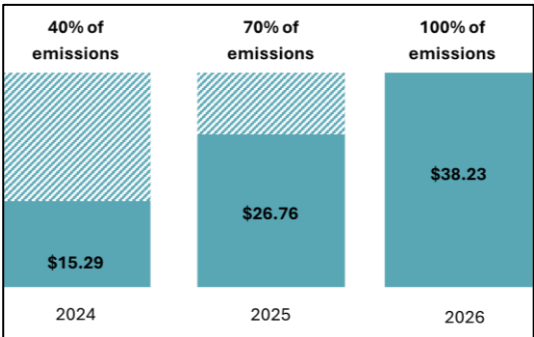


The obligation affects vessels over 5,000 gross tons, regardless of their flag. From 2025, the Monitoring, Reporting and Verification (MRV) Regulation will also be extended to vessels of 400 gross tons and above, progressively expanding the scope of the system.

Included in the scope of EU emissions trading are 50% of emissions from voyages between an EU port, Norway or Iceland and a port outside the EU, Norway or Iceland; 100% of emissions from voyages between two EU ports, Norway or Iceland and 100% of emissions from ships docked in EU ports, Norway or Iceland.

In addition, the MRV Regulation was amended in 2024 to include the monitoring and reporting of methane (CH₄) and nitrogen oxides (N₂O) emissions, gases that will be incorporated into the EU ETS from 2026.

The implementation of these obligations will be progressive, allowing the sector to gradually adapt to the new regime. Thus, by 2025 companies will have to deliver emission allowances equivalent to 40% of the verified emissions corresponding to the year 2024. By 2026, this proportion will increase to 70% for 2025 emissions, and from 2027, allowances equivalent to 100% of verified annual emissions must be surrendered.



The inclusion of maritime transport in the EU Emissions Trading System (EU ETS) has required the amendment of the MRV Regulation, which sets out the emission monitoring and reporting obligations of shipping companies. As part of these changes, ships within the scope of the EU ETS will need to have a monitoring plan verified and approved by the competent authority.

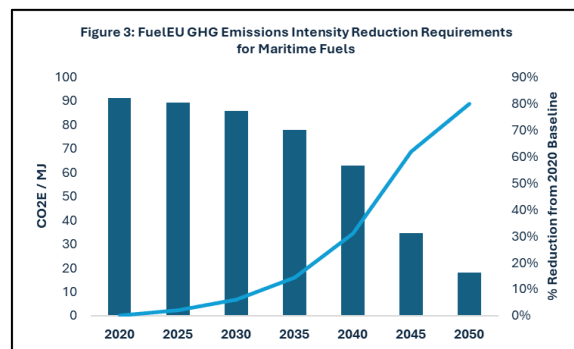


For vessels already covered by the MRV Regulation before 1 January 2024, companies had to submit such plans by 1 April 2024. The responsible authorities must approve them by 6 June 2025. For ships that first enter the scope of MRV after that date, plans must be submitted within 3 months of their first call in a European port, and will be approved by the relevant authority within 4 months, if the ship also falls within the scope of EU ETS.



Additionally, as of 2025, all shipping companies must submit annually, by February 28th at the latest, a verified emissions report for each vessel, as well as an aggregated report per company, for the previous calendar year. Afterwards, once the emissions data have been registered in the European registry system, the companies must surrender, by September 30, the corresponding number of emission allowances equivalent to their verified emissions.

Regarding Regulation (EU) 2023/1805 (FUEL EU) adopted in 2023 and which establishes requirements to reduce the greenhouse gas (GHG) emission intensity of fuels used by the maritime sector, although it will enter into force from 1 January 2025, in July 2024, the European Commission adopted Implementing Regulations (EU) 2024/2027 and 2024/2031, setting out the templates for monitoring plans and verification activities under the FuelEU Maritime Regulation.



Furthermore, on November 18th, 2024, the EU Council adopted a revision of the Directive on ship-source pollution. This revision extends its scope to cover also illegal discharges of harmful substances carried in packaged form, foul water, waste from exhaust gas cleaning systems and garbage. The legal framework for the application of sanctions is strengthened, introducing a clear distinction between administrative and criminal sanctions, in line with MARPOL standards. Member States will have 30 months from the entry into force to transpose these provisions into their national legislation.

7.4.6 SPAIN. SPANISH PORT TRAFFIC

In 2024, the total traffic of the 46 ports of general interest of the State coordinated by "Puertos del Estado" reached 557.7 million tonnes (including fishing, provisioning and inland traffic), which represents an increase of 2.7% compared to 2023 (543.3 million).

Datos en toneladas salvo indicación expresa							Fecha: 30/1/2024	
CONCEPTO			Octubre		Acumulado desde Enero		Variación	
			2023	2024	2023	2024	Diferencia	%
MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN	Graneles líquidos	Total	14.492.696	13.953.073	145.888.356	149.909.541	4.021.185	2,8
	Graneles sólidos	Total	7.146.456	7.070.936	76.612.993	70.852.919	-5.760.074	-7,5
		Total	22.198.304	23.647.137	219.531.979	234.650.937	15.118.958	6,9
	Mercancia general	En contenedores	15.258.601	16.232.440	148.922.313	162.758.752	13.836.439	9,3
		Convencional	6.939.703	7.414.697	70.609.666	71.892.185	1.282.519	1,8
		SUBTOTAL	43.837.456	44.671.146	442.033.328	456.413.397	13.380.069	3,0
OTRAS MERCANCÍAS	Pesca	Total	9.445	9.173	115.506	112.320	-3.186	-2,8
		Total	928.206	1.014.584	9.145.357	9.781.648	636.291	7,0
	Avituallamiento							
	Combustibles líquidos		748.261	839.886	7.498.431	8.177.469	679.038	9,1
	Trafico interior	Total	388.607	341.006	3.317.673	3.092.159	-225.514	-6,8
		SUBTOTAL	1.326.258	1.364.763	12.578.536	12.986.127	407.591	3,2
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (*)			45.163.714	46.035.909	454.611.864	468.399.524	13.787.660	3,0

Source: Puertos del Estado

The 2024 year has been marked by the recovery of traffic compared to the 3% decrease recorded the previous year, largely due to the situation of instability in the Red Sea, which has forced the diversion of traditional maritime routes from Asia, causing a temporary increase in movements in some Spanish ports.

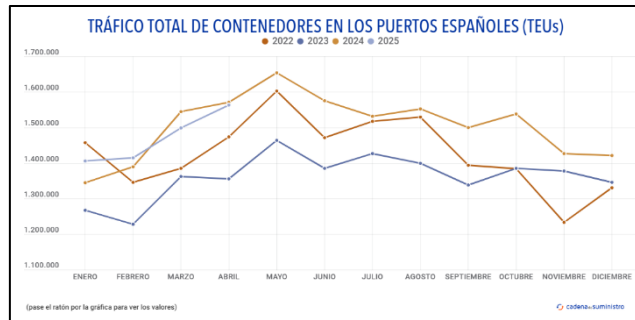
OTROS DATOS DE TRÁFICO	Mercancías en tránsito	Total	11.715.964	12.435.789	118.950.505	127.087.698	8.137.193	6,8
		En contenedores	9.165.001	9.788.685	88.479.078	99.690.192	11.211.114	12,7
	Tráfico ro-ro	Total (t)	6.038.142	6.352.456	60.522.766	61.084.801	562.035	0,9
		UTIS (uds.)	251.280	272.658	2.523.707	2.627.729	104.022	4,1
	Contenedores (TEUS)	Total	1.393.155	1.541.870	13.657.551	15.266.693	1.609.142	11,8
		En tránsito	723.793	818.952	6.990.653	8.210.019	1.219.366	17,4
		Entrada-salida nacional	175.551	186.093	1.731.803	1.776.959	45.156	2,6
		Entrada-salida exterior	493.812	536.825	4.935.095	5.279.715	344.620	7,0
	Buques mercantes	Total número	14.045	14.130	140.225	141.004	779	0,6
		Total GT	238.148.200	238.953.699	2.210.016.637	2.260.417.106	50.400.469	2,3
		Crueros (nº)	587	572	3.696	3.659	-37	-1,0
	Pasajeros (nº)	Total	3.495.482	3.284.578	34.259.145	35.187.340	928.195	2,7
		En régimen de transporte	1.960.260	1.925.382	24.140.955	24.693.941	552.986	2,3
		De crucero	1.535.222	1.359.196	10.118.190	10.493.399	375.209	3,7
	Automóviles (uds.)	En régimen de pasaje	527.662	530.342	5.969.982	6.274.719	304.737	5,1
		En régimen de mercancía	348.031	354.211	3.242.150	3.012.473	-229.677	-7,1

(*) Incluye cargas, descargas, tránsito, transbordo y farras

Source: Puertos del Estado

Although total traffic last year did not exceed the record reached in 2019 (564.6 million tonnes), the general cargo moved by Spanish ports did exceed all previous data, with 278.6 million tonnes (after the 276.2 million reached in 2021), which represents a growth of 6.1% compared to 2023, mainly driven by the rebound in containerised transport (+8%). Conventional general cargo also closed the year with an increase of 2.1% to 85.5 million tonnes.

TEUs registered an increase of 10.6% in 2024 and 18,114,516 tonnes, a figure that contrasts with that of 2023, when they decreased by 4.5%. This strong increase was motivated by the peak growth experienced by containers in transit, 15.1%, a figure that, although very high, softened in the last months of the year, after the data recorded in the summer months (20.2% in June, 19% in July or 18.1% in August).



Solid bulk recorded a decrease of 6.4%, with 84.8 million tonnes, weighed down by the sharp fall in coal and petroleum coke (-41.2%). Liquid bulk, meanwhile, increased by 2.3% to 178.9 million tonnes.

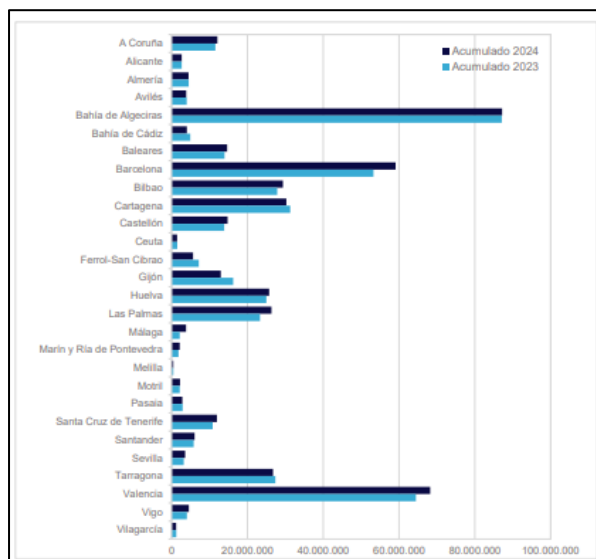
Ro-ro traffic grew by 1.1% to 72.7 million tonnes.

In 2024, the number of merchant ships through Spanish ports increased by 1% to a total of 166,129 units, while gross tonnage grew by 2.5%.

As for passenger traffic in 2024, it exceeded the data of previous years, although already with a more moderate growth compared to 2023. In total, Spanish ports recorded 40.8 million passenger movements in 2024, +3.9%, compared to the 18.9% increase of the previous year, where this sector was still recovering after the pandemic.

The movement of cruise passengers through Spanish ports reached 12.8 million in 2024, which represents a growth of 6.7% compared to the previous year.

In 2024, the Port of Algeciras maintained its position as the one with the highest freight traffic in the Spanish port system, with 103.6 million tonnes, representing 18.5% of the national total. However, it registered a decrease of 1.1% compared to the previous year.



Source: Puertos del Estado

The Port of Valencia ranked second with 81.1 million tonnes, experiencing a growth of 5.2%. It was followed by the Port of Barcelona, which reached 69.7 million tonnes, representing an increase of 8.9% compared to the previous year.

Other notable ports include Cartagena, with 35.9 million tonnes and an increase of 8.9%; Bilbao, with 34.6 million tonnes and a growth of 5%; and Tarragona, which registered 31.8 million tonnes, although with a decrease of 2.5% compared to 2023.

The Port of A Coruña closed the year with a growth of 5.23% in its traffic, reaching 14.7 million tonnes, mainly driven by liquid bulk.

1. TRÁFICO PORTUARIO TOTAL

Datos en toneladas

Autoridad Portuaria	Octubre		Acumulado desde Enero		
	2023	2024	2023	2024	Var. (%)
A Coruña	1.045.720	969.613	11.536.284	12.071.487	4,6
Alicante	221.867	276.523	2.656.370	2.663.221	0,3
Almería	445.999	444.321	4.509.767	4.470.628	-0,9
Avilés	364.193	363.355	3.988.979	3.877.073	-2,8
Bahía de Algeciras	8.787.388	8.362.201	87.116.177	87.202.520	0,1
Bahía de Cádiz	441.270	383.305	4.908.769	4.030.065	-17,9
Baleares	1.334.722	1.460.199	13.969.188	14.637.496	4,8
Barcelona	5.409.040	5.904.966	53.235.681	59.083.140	11,0
Bilbao	2.763.356	2.864.307	27.863.183	29.353.273	5,3
Cartagena	3.446.122	3.038.094	31.288.857	30.270.178	-3,3
Castellón	866.698	1.345.718	13.871.222	14.777.890	6,5
Ceuta	151.333	170.893	1.502.476	1.451.878	-3,4
Ferrol-San Cibrao	698.401	454.563	7.184.429	5.645.352	-21,4
Gijón	1.205.941	994.068	16.231.790	12.989.773	-20,0
Huelva	2.385.196	2.377.701	24.981.796	25.750.919	3,1
Las Palmas	2.231.548	2.815.354	23.327.682	26.355.963	13,0
Málaga	257.976	424.457	2.156.401	3.826.385	77,4
Marín y Ría de Pontevedra	175.180	223.869	1.820.801	2.123.625	16,6
Melilla	44.624	49.122	446.917	448.954	0,5
Motril	209.809	243.409	2.124.210	2.230.431	5,0
Pasaia	314.209	310.179	2.932.268	2.826.003	-3,6
Santa Cruz de Tenerife	1.124.697	1.212.737	10.832.701	11.952.330	10,3
Santander	527.744	689.797	5.832.513	6.085.206	4,3
Sevilla	382.350	357.080	3.222.339	3.563.030	10,6
Tarragona	2.969.771	2.940.526	27.351.290	26.745.188	-2,2
Valencia	6.829.394	6.726.561	64.453.175	68.210.603	5,8
Vigo	419.246	508.560	4.004.528	4.556.463	13,8
Vilagarcía	109.921	124.430	1.262.069	1.200.450	-4,9
TOTAL	45.163.714	46.035.909	454.611.864	468.399.524	3,0

Incluye cargas, descargas, tránsito, transbordo y taras

Source: Puertos del Estado

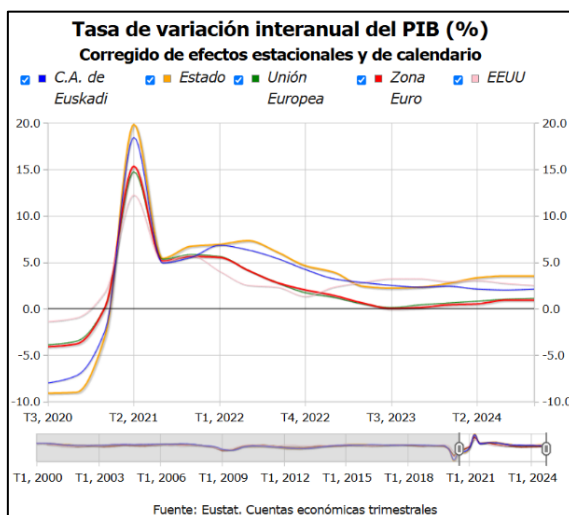
7.5 LA MARINA MERCANTE VASCA

7.5.1 ECONOMÍA

Según las estimaciones elaboradas por EUSTAT, el Producto Interior Bruto (PIB) de Euskadi creció un 2,2% en 2024 respecto al año anterior.

En cuanto a la evolución del PIB por territorios históricos, se estima un crecimiento anual del 2,0% en Álava, 2,1% en Gipuzkoa y 2,2% en Bizkaia.

En el cuarto trimestre de 2024, el PIB de Euskadi registró un crecimiento del 2,1% respecto al mismo trimestre del año anterior. Asimismo, en el cuarto trimestre del año, Álava presentó una tasa interanual del 2,1%, Bizkaia (2,3%) y Gipuzkoa (1,9%). Respecto al trimestre anterior, los avances del PIB han sido del 0,4% en Álava y Gipuzkoa y del 0,7% en Bizkaia.



Desde el punto de vista de la oferta, todos los sectores registraron crecimientos interanuales positivos, tanto en el cuarto trimestre del año como en el conjunto de 2024.

El sector primario experimentó un crecimiento interanual del valor añadido en términos reales del 2,2% respecto al mismo trimestre del año anterior, tras crecer un 0,4% respecto al tercer trimestre. En el conjunto del año, la tasa de crecimiento fue del 3,1%.

El valor añadido de la industria experimentó una variación interanual del 0,5% respecto al mismo trimestre del año anterior y un crecimiento del 0,3% respecto al trimestre anterior. En el conjunto del año, el valor añadido aumentó un 1,0%.

La industria manufacturera creció un 0,6% en 2024. El comportamiento del sector de la construcción fue de mayor intensidad, con un incremento del 1,6% a lo largo del año.

La actividad global del sector Servicios en el último trimestre del año avanzó un 2,7% en términos interanuales y un 0,6% en términos intertrimestrales. La rama de Comercio, hostelería y transporte presentó un crecimiento de la actividad del 1,8 % a lo largo del año 2024.

En la rama de Administración pública, educación, sanidad y servicios sociales, el incremento medio del conjunto del año 2024 se situó en un 2,9%. Finalmente, las actividades englobadas en la rama de Resto de servicios, tales como actividades inmobiliarias, profesionales, científicas y técnicas, así como financieras y de seguros, en su conjunto cerraron el año 2024 con un crecimiento con respecto al año 2023 del 2,9%.

PIB p/m. Oferta. Índices de volumen encadenados. Tasas de variación interanual. C.A. de Euskadi (%). IV/2024




	2023	2024	2023	2024				
			IV	I	II	III	IV	
Agricultura, ganadería y pesca	16,0	3,1	10,3	6,5	2,8	1,0	2,2	
Industria y energía	1,8	1,0	2,0	1,7	1,0	0,8	0,5	
-Industria manufacturera	0,2	0,6	0,4	0,8	0,9	0,6	0,1	
Construcción	2,6	1,6	1,8	2,2	1,0	0,9	2,2	
Servicios	3,0	2,6	2,3	2,6	2,5	2,5	2,7	
-Comercio, hostelería y transporte	1,1	1,8	0,1	1,2	1,4	2,0	2,6	
-Administración pública, educación, sanidad y servicios sociales	0,9	2,9	1,5	3,0	3,1	3,1	2,4	
-Resto de servicios	5,4	2,9	4,2	3,3	2,8	2,5	2,9	
Valor Añadido Bruto a precios básicos	2,8	2,1	2,3	2,4	2,1	2,0	2,1	
Impuestos netos sobre los productos	1,7	2,3	2,2	2,3	2,3	2,2	2,2	
Producto Interior Bruto a precios de mercado	2,7	2,2	2,3	2,4	2,1	2,0	2,1	

Datos corregidos de efectos estacionales y de calendario.

Fecha 7 de Marzo de 2025

Fuente: Eustat. Cuentas económicas trimestrales

Desde el lado de la Demanda, el Gasto en consumo final de los hogares e ISFLSH (Consumo privado) durante el conjunto del año 2024 fue un 2,4% mayor que en el año 2023, mientras que el Consumo público (Gasto en consumo final de las AA.PP.) ascendió un 2,3% en relación con el año 2023.

La evolución conjunta del Gasto en consumo final de las AA.PP. y del Gasto en consumo final de los hogares determinó un crecimiento interanual del 2,5% del Gasto en consumo final en el último trimestre del año. Respecto al trimestre precedente, se produjo un crecimiento del 0,8%. Para el conjunto del año 2024, el crecimiento del consumo final fue del 2,4%.



PIB p/m. Demanda. Índices de volumen encadenados. Tasas de variación interanual. C.A. de Euskadi (%). IV/2024



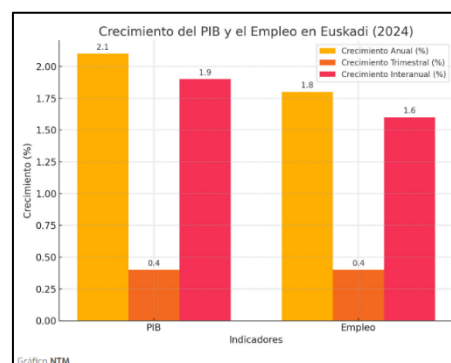
	2023	2024	2023	2024			
			IV	I	II	III	IV
Gasto en consumo final	1,7	2,4	1,8	2,2	2,3	2,4	2,5
-Gasto en consumo final de los hogares e ISFLSH	1,9	2,4	1,8	2,1	2,3	2,4	2,5
-Gasto en consumo final de las AAPP	1,3	2,3	1,5	2,4	2,3	2,3	2,3
Formación bruta de capital	1,8	2,1	2,0	2,3	1,7	2,0	2,3
-Formación bruta de capital fijo en bienes de equipo	3,1	2,3	3,1	2,6	1,8	2,2	2,6
-Resto de formación bruta de capital	1,0	1,9	1,3	2,1	1,6	1,9	2,1
Demanda interna	1,8	2,3	1,8	2,2	2,2	2,3	2,4
Exportaciones de bienes y servicios	1,0	0,1	-1,6	-3,4	2,1	2,0	-0,3
Importaciones de bienes y servicios	-0,2	0,3	-2,1	-3,5	2,2	2,4	0,2
Producto Interior Bruto a precios de mercado	2,7	2,2	2,3	2,4	2,1	2,0	2,1

Datos corregidos de efectos estacionales y de calendario.

Fecha 7 de Marzo de 2025

Fuente: Eustat. Cuentas económicas trimestrales

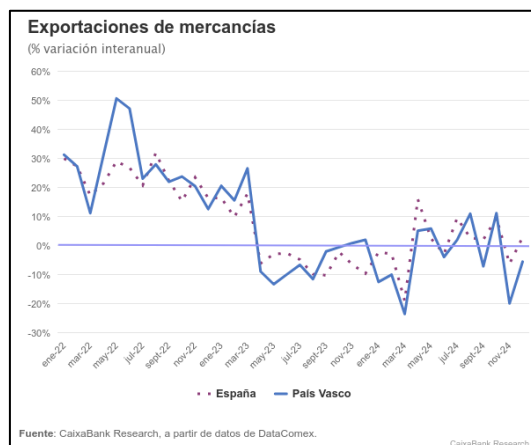
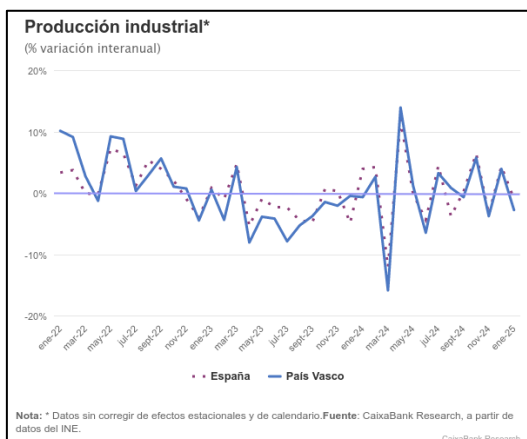
En relación con el empleo, medido en puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, se estimó una variación positiva del 1,6% en términos interanuales, lo que supone un crecimiento del 0,4% respecto al tercer trimestre de 2024. A lo largo del año 2024, el número de puestos de trabajo ascendió un 1,8%, lo que supone 17.136 puestos de trabajos netos más que en 2023.



La evolución de la Demanda interna, con un crecimiento superior al del PIB, determinó que la aportación del sector exterior fue negativa en el último trimestre del año 2024 así como en el conjunto del año.



Las Exportaciones descendieron en el cuarto trimestre del año un 0,3% con respecto al último trimestre del año 2023 mientras que las Importaciones ascendieron un 0,2%.



En diciembre de 2024 las exportaciones descendieron un 5,7% y las importaciones crecieron un 10,8% con lo que el saldo comercial fue de 318 millones.

Durante el año 2024 las exportaciones de la C.A. de Euskadi registraron un decremento del 5,1% respecto al año anterior, lo que se traduce en 1.678 millones de euros menos, según datos elaborados por Eustat. Las exportaciones de productos “no energéticos” cayeron un 5,4% y las de los “energéticos” un 1,4%.

El total de exportaciones en este periodo fue de 30.967,4 millones, siendo la mayor contribución a esta cifra la de Bizkaia con 11.855 millones (38% del total), seguida de Gipuzkoa (9.961 millones) y de Álava (9.151 millones).

Las exportaciones alavesas experimentaron un decremento interanual de 1.058 millones lo que, en términos relativos, supone un 10,4% menos. En Bizkaia, el descenso fue más moderado, (-4,3%) con 534 millones menos; en Gipuzkoa, se produjo una reducción mucho menor (-0,9%), con una pérdida de 85 millones.

En lo referente al tipo de producto exportado, se observó un aumento en las exportaciones de “Productos no energéticos” con 995 millones más, mientras que los “Productos energéticos” retrocedieron un 31,2% respecto a 2022, lo que equivale a una disminución de 888,4 millones.

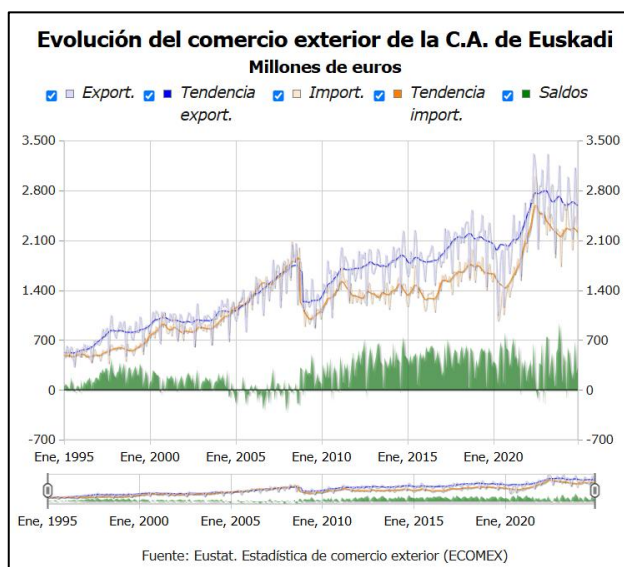
En cuanto a los países destino de las exportaciones, Francia encabezó la lista con un 15,7% del total, seguida por Alemania (14,5%), Reino Unido (7,0%), Estados Unidos (6,4%), e Italia (5,8%), aglutinando entre los 5 países el 49,4% de las exportaciones, con un total de 15.289,5 millones de euros.

Respecto a las importaciones para el conjunto de la C.A. de Euskadi, alcanzaron un total de 27.040 millones de euros. Comparando esta cifra interanualmente, vemos que es 243,4 millones superior a la registrada en 2023.

En Bizkaia, con unas importaciones por valor de 15.499,6 millones, se produjo un retroceso del 0,8%, es decir, 120,3 millones menos que en 2023. Gipuzkoa anotó un incremento del 2,8% y 147,5 millones de euros más, con un valor de importación de 5.378,8 millones. En Álava también crecieron las importaciones, en concreto un 3,6% con 216,1 millones más que en 2023, alcanzando en este periodo los 6.161,6 millones de euros.

La importación de “Productos energéticos” fue un 4,0% superior a la del año anterior y la de los “Productos no energéticos” un 0,1% inferior.

En lo relativo a las importaciones por países, Alemania ocupa el primer lugar con 4.015,7 millones (14,9% del total), seguida de Francia (2.147,4 millones y el 7,9%), China (1.888,4 millones y 7,0%), Estados Unidos (1.561,1 millones y el 5,8%), Italia (1.301,6 millones y 4,8%), Brasil (1.143,9 millones) y México (1.115,9 millones y 4,1%).



7.5.2 A) PUERTO DE BILBAO

El Puerto de Bilbao experimentó un crecimiento significativo del 5% en el tráfico de mercancías durante 2024, alcanzando un total de 34,44 millones de toneladas transportadas, lo que supone un incremento del 5% respecto a 2023. Este aumento supera la media de crecimiento de los 48 puertos de interés general en España, que se situó en un 2,7%.

Dentro de esta evolución positiva, los graneles líquidos supusieron la mayor parte del tráfico portuario, con 21,57 millones de toneladas transportadas, lo que equivale al 63% del volumen total y un crecimiento del 4,5% en comparación con 2023. Este segmento incluye productos como crudo de petróleo, productos químicos y aceites industriales.

Tráfico portuario en el Puerto de Bilbao. Fuente: Puertos del Estado.			
	2024 febrero	Δ% intermensual	Δ% interanual
Tráfico portuario (Tn.)	2.299.314	-23,2	-5,2
Graneles líquidos	1.467.586	-31,2	-2,5
Graneles sólidos	264.448	-5,6	-4,9
Mercancía general	558.084	-2,0	-11,7
Otros	9.196	-1,5	-3,8
Buques mercantes (nº)	169	-14,2	-14,6
Transporte de pasajeros			
Pasajeros (nº total)	36	176,9	-98,4
Crucistas (nº)	0		
Cruceros (nº)	0		

Δ% intermensual: Tasa de variación respecto al mes anterior.
Δ% interanual: Tasa de variación respecto al mismo mes del año anterior.
Elaborado por Bilbao Observatorio.

Por su parte, los graneles sólidos experimentaron un notable incremento del 10%, alcanzando los 4,31 millones de toneladas, lo que representa el 12% del tráfico total del puerto. En este grupo se encuentran materiales como minerales, cementos y carbón, fundamentales para la industria y la construcción.

La mercancía general registró un volumen de 8,55 millones de toneladas, con un crecimiento del 4% respecto a 2023, representando el 25% del total de mercancías movilizadas. Este apartado engloba productos manufacturados, bienes de consumo y materiales diversos utilizados en diferentes sectores económicos.

El tráfico Ro-Ro (carga rodada transportada en buques especializados) fue el segmento con mayor crecimiento relativo, con un incremento del 29% respecto a 2023. En total, se movieron 1,19 millones de toneladas, representando el 3,5% del tráfico total del puerto. Este incremento refleja la importancia creciente del transporte intermodal y la consolidación del Puerto de Bilbao como un punto clave para el comercio por carretera en conexión con rutas marítimas.

En lo que al pasaje se refiere, durante la temporada 2024 se alcanzaron los 280.000 pasajeros y pasajeras entre cruceros y ferris (+11.161 personas y un crecimiento del +4%), lo que supone un récord por segundo año consecutivo. En concreto, hicieron escala 147 ferris con Reino Unido e Irlanda y 81 cruceros. La temporada de cruceros fue la mejor desde que se inauguraron las instalaciones exclusivas en Getxo.

El Puerto de Bilbao cerró 2024 con una cifra de negocio de 76,7 millones, frente a los 68,7 de 2023, lo que supone un incremento del 11,60%.

Por países de origen y destino, cerca de la mitad del tráfico del Puerto de Bilbao (el 46%) tuvo origen o destino Europa, y la otra mitad fueron tráficos de larga distancia: América del Norte (17%), América del Sur (14%), Asia (13%), África (9%) y Centroamérica (1%).



Los cinco principales mercados para las exportaciones fueron Reino Unido, Bélgica, Países Bajos, Francia y Estados Unidos; mientras en las importaciones destacan Rusia, Estados Unidos, Brasil, México y Venezuela.

7.5.2 B) PUERTO DE PASAIA

En 2024, el Puerto de Pasaia consolidó sus tráficos superando por cuarto año consecutivo la barrera de los 3 millones de toneladas, alcanzando un total de 3.374.367 toneladas. Esta cifra representa un ligero descenso respecto a 2023, cuando se movilizaron 3,4 millones de toneladas. A pesar de este retroceso, la Autoridad Portuaria de Pasaia realizó un balance positivo, destacando la estabilidad de los volúmenes en un contexto económico marcado por la incertidumbre en sectores clave.

El año estuvo influenciado por el declive general de la actividad exportadora en el territorio guipuzcoano, especialmente en el sector del automóvil, uno de los tráficos principales del puerto. Este sector registró una caída del 16,66% respecto a 2023, atribuida a la disminución de la demanda de vehículos nuevos en Europa y a cambios en la producción de modelos exportados a través de Pasaia.

Asimismo, el tráfico agro-ganadero y alimentario experimentó una contracción del 37,36%, debido a las fluctuaciones propias de este tipo de mercancía.

No obstante, estos descensos fueron compensados por incrementos en otros productos. Los productos siderúrgicos, con 1,7 millones de toneladas, crecieron un 5,22%, representando más del 50% del total de mercancías movidas. Los abonos registraron un aumento del 62,97%, y el papel y la pasta de madera mantuvieron su volumen en 227.000 toneladas.

En cuanto a los principales orígenes de las mercancías, destacaron Países Bajos (653.000 t), Suecia (329.000 t) y Reino Unido (275.000 t). Los principales destinos fueron Reino Unido (425.000 t), Bélgica (222.000 t) y Canadá (101.000 t).

La Lonja pesquera, tercera más importante de España, registró un descenso del 11,6% en el volumen de pescado trasegado, totalizando 16.500 toneladas. Esta disminución se atribuye a la parada biológica decretada por la Unión Europea en el Cantábrico a principios de año.

7.5.2 B) PUERTO DE BERMEO

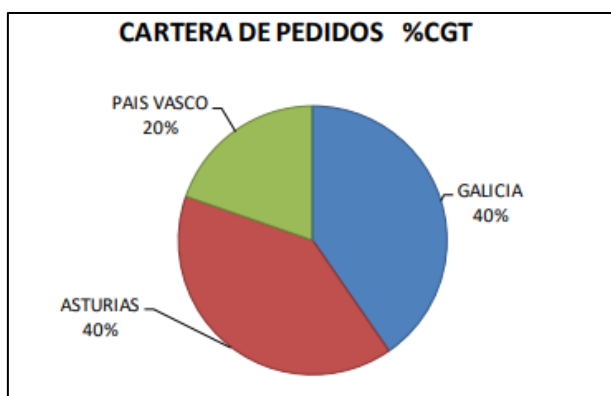
En 2024, el Puerto de Bermeo registró un volumen total de mercancías de 180.000 toneladas, todas ellas correspondientes a operaciones de descarga. Esta cifra representa un incremento respecto a las 172.406,96 toneladas movilizadas en 2023. El número de buques mercantes que arribaron al puerto fue de 83 unidades, ligeramente inferior a las 87 registradas el año anterior.

Las principales mercancías manejadas continuaron siendo maderas y tableros, productos siderometalúrgicos, materiales de construcción, minerales no metálicos, papel y pasta. Estas categorías mantuvieron su relevancia en el tráfico portuario de Bermeo durante 2024.

7.5.3 CONSTRUCCIÓN NAVAL

Respecto a la actividad de la construcción naval en el País Vasco, los tres astilleros vascos (Muruetta, Zamakona, y Balenciaga) mantuvieron su actividad con 5 nuevos contratos durante 2024, cerrando el año con 7 buques en cartera, con un total de 53.016 CGT. Esto representa el 20% 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 2024, los nuevos pedidos totalizaban 19.693 GT (36.440 CGT), y el total de la cartera de pedidos de estos tres astilleros sumaba 29.464 GT, (53.016 CGT).



Fuente: Boletín informativo de construcción Naval del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

En marzo de 2024, Astilleros Muruetta botó en sus instalaciones de Erandio su embarcación número 331, el buque carguero “Arteaga NM”. Se trata de la cuarta unidad destinada al pool Muruetta Atlántico Alcudia Shipping (MAAS) y que fue entregado en junio del mismo año.

En octubre de 2024, Astilleros Murueta botó el buque carguero “Bermeo NM”, construido en sus instalaciones de Erandio para el armador MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping).

7.5.4 NUESTRAS NAVIERAS

A 1 enero de 2025, la Asociación de Navieros Vascos estaba constituida por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 71 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 778.181 GT y 1.330.662 TPM.

La flota de nuestra Asociación abarca diferentes tipos de tráficos marítimos, compuesta por buques tanque, buques de carga general y contenedores, bulkcarriers, remolcadores, y de suministro de gas, contando con 41 buques mercantes, y 27 remolcadores

La edad media de la flota inscrita en ANAVAS se sitúa en torno a los 12 años.

Por banderas, y excluyendo la flota de remolcadores de tráfico interior y de altura, el 29% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario (REC), el 34% en el Registro Internacional de buques de Madeira, el 24% en el Registro de Singapur, el 7% en el Registro de Malta y el 5% restante en el Registro de Chipre.

Durante el año 2024, la flota vasca ha continuado avanzando en su proceso de adaptación a los estándares medioambientales más exigentes y de descarbonización que requiere el sector marítimo.

En este contexto, Astilleros Murueta ha consolidado su papel como referente en la construcción de buques eficientes e innovadores. Tras la botadura del buque carguero “Gernika NM” en julio de 2023, en abril de 2024 hicieron entrega de este buque para su unión al armador MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping). Se trata de un carguero multipropósito de 6.200 toneladas de capacidad con propulsión híbrida diésel-eléctrica.





En marzo de 2024, botó en sus instalaciones de Erandio su embarcación número 331, el buque carguero “Arteaga NM”. Se trata de la cuarta unidad destinada al pool Murueta Atlántico Alcudia Shipping (MAAS) y que fue entregado en junio del mismo año. El nuevo buque se suma a otros

tres gemelos entregados anteriormente el “Mundaka NM”, el “Katuxa NM” y el “Gernika NM”, de 103,40 m de eslora.

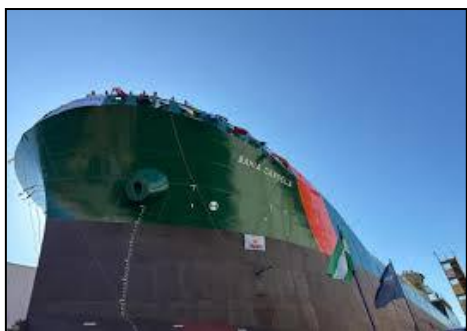
En octubre de 2024, Astilleros Murueta botó el buque carguero “Bermeo NM”, construido también en sus instalaciones de Erandio para el armador MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping). Este nuevo buque dispone de una propulsión diésel eléctrica, lo que



complementado con tecnología de baterías de última generación permite realizar operaciones libres de emisiones y ajustar la potencia generada con la que se necesita en cada momento, optimizando el consumo durante todas sus travesías y reduciendo significativamente el impacto ambiental. Se trata del quinto barco de la serie 6200 que Astilleros Murueta diseña y construye para el armador MAAS, tras el “Mundaka NM”, el “Katuxa NM” y el “Gernika NM” y el “Arteaga NM”. Al igual que en los cuatro buques anteriores, tanto la concepción como el diseño del buque han sido realizados íntegramente por la división de ingeniería de Astilleros de Murueta en colaboración con el armador, lo que pone de relieve su decidida apuesta por la construcción naval local y el fortalecimiento del sector en Euskadi.

Estas nuevas construcciones evidencian el firme compromiso de Astilleros Murueta con el desarrollo de buques de última generación, caracterizados por un alto grado de innovación tecnológica, eficiencia energética y la incorporación de combustibles alternativos. Fiel a su trayectoria pionera en innovación, el astillero reafirma su apuesta por sistemas de propulsión diésel-eléctrica como parte de su estrategia de futuro.

Esta trayectoria sitúa a Astilleros Murueta como uno de los referentes del sector naval vasco, consolidándose como un actor clave en el tejido económico e industrial de la región.



Por su parte, la naviera Mureloil ha continuado impulsando su renovación de flota, anunciando en octubre de 2024 el avance en la construcción de su nuevo buque tanque diésel-eléctrico, “Bahía Candela”, en el Astillero de Murueta, con entrega prevista para febrero de 2026. El barco, de 8.000 TPM, será fletado por Repsol y tendrá base en Algeciras. Dispondrá de 12 tanques con una

capacidad aproximada de 8.000 metros y estará capacitado para el suministro de todo tipo de biocombustibles y metanol, lo que refuerza su versatilidad y su contribución a un futuro energético más limpio en el transporte marítimo. Este buque supone un hito tecnológico importante al tratarse del primer oil tanker diésel eléctrico para bunkering con capacidad para realizar operaciones de transporte y suministro de combustible en modo 100% eléctrico.

El “Bahía Candela” será de características parecidas al “Bahía Levante” el buque tanque híbrido que el armador recibió de Astilleros Murueta a finales de 2022, aunque contará con un sistema de propulsión será más avanzado.

Con este nuevo proyecto, Mureloil reafirma su compromiso con la innovación y la sostenibilidad en el transporte marítimo, apostando por tecnologías más eficientes y respetuosas con el medio ambiente. La compañía se consolida como una de las pioneras en la incorporación de soluciones híbridas y en la exploración del uso de combustibles renovables, en línea con su estrategia de descarbonización y adaptación a las nuevas exigencias del sector energético.



En cuanto al grupo marítimo Ibaizabal, en octubre de 2024, firmó un acuerdo con el astillero chino Hudong-Zhonghua para la construcción de un segundo buque de suministro de Gas Natural Licuado (GNL) mediante un contrato de fletamento anticipado con la empresa energética TotalEnergies. El buque, con una capacidad de 18.600 metros cúbicos, un casco de 139,90 m de eslora y 24,5 m de manga, está previsto que se entregue a finales de 2026.

Con esta adjudicación, la naviera amplía su portfolio de servicios y entrará de lleno en el negocio del suministro de GNL como combustible marino, un mercado que está en pleno desarrollo ante la obligación de los armadores de descarbonizar sus flotas para cumplir con las reglamentaciones de la OMI y de la UE, que se han marcado alcanzar las cero emisiones netas de CO2 en 2050.

Nuestras empresas asociadas han continuado en 2024 con su compromiso en la colaboración de diversas iniciativas para afrontar los desafíos que suponen la mejora de la eficiencia energética, la descarbonización, la globalización y la digitalización.

Ibaizabal Tankers continúa contribuyendo a este fin a través de la colaboración, en la impartición de cursos acerca de la descarbonización con el Instituto Marítimo Español. En 2024 ha seguido llevando a cabo ponencias a este respecto, entre otros, en el Congreso de Derecho Marítimo. De igual modo, se reafirmado en su compromiso de cumplir con las nuevas regulaciones provenientes tanto de la OMI como de la UE.

Finalmente, nuestra Asociación continúa con su compromiso 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 2.914 embarques, 169 en el último año.

La Asociación de Navieros Vascos apuesta también por el fomento de la vocación de la profesión marítima a través de un programa destinado a dar a conocer a las nuevas generaciones nuestro sector y el gran abanico de oportunidades profesionales que este ofrece.



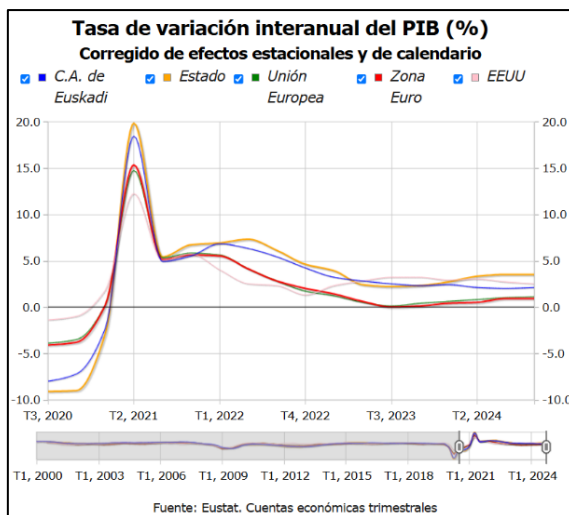
7.5 EUSKAL MERCATARITZA-NABIGAZIOA

7.5.1 EKONOMIA

EUSTATEk egindako zenbatespenen arabera, Euskadiko Barne Produktu Gordinak (BPG) %2,2ko hazkundera izan zuen 2024an, aurreko urtearekin alderatuta.

Lurralde historikoen arabera BPGren bilakaerari dagokionez, %2,0 hazi zen Araban, %2,1 Gipuzkoan eta %2,2 Bizkaian.

2024ko laugarren hiruhilekoan, Euskal AEko BPGak % 2,1eko hazkundera izan zuen aurreko urteko hiruhileko berarekin alderatuta. Halaber, urteko laugarren hiruhilekoan, Arabak %2,1eko urte-arteko tasa izan zuen, Bizkaiak %2,3 eta Gipuzkoak %1,9. Aurreko hiruhilekoarekin alderatuta, BPGren aurrerapenak %0,4 izan ziren Araban eta Gipuzkoan, eta % 0,7 Bizkaian.



Eskaintzaren ikuspegitik, sektore guztiek urte arteko hazkunde positiboak izan zituzten, bai urteko laugarren hiruhilekoan, bai 2024 osoan.

Lehen sektoreak balio erantsiaren % 2,2ko hazkundera izan zuen balio errealetan, aurreko urteko hiruhileko beraren aldean, hirugarren hiruhilekoaren aldean % 0,4 igo ondoren. Urte osoan, hazkunde-tasa % 3,1ekoa izan da.

Industriaren balio erantsiak % 0,5eko urte arteko aldakuntza izan zuen aurreko urteko hiruhileko beraren aldean, eta aurreko hiruhilekoaren aldean % 0,3ko hazkundera. Urte osoan, balio erantsia % 1,0 igo zen.

Manufaktura-industria % 0,6 hazi zen 2024an. Eraikuntzaren sektorearen portaera intentsitate handiagokoa izan zen, % 1,6ko igoerarekin urtean zehar.

2024ko azken hiruhilekoan zerbitzuen sektorearen jarduera globala % 2,7 hazi zen urte artean eta % 0,6 hiruhileko artean. Merkataritza, ostalaritza eta garraioaren adarraren jarduera %1,8ko igoera izan zuen 2024an.

Administrazio publiko, hezkuntza, osasun eta gizarte-zerbitzuen adarrean, 2024an batez besteko hazkundea %2,9koa izan zen. Azkenik, Gainerako zerbitzuen adarrean sartzen diren jarduerak, hala nola higiezin-jarduerak, jarduera profesionalak, zientifikoak eta teknikoak, baita finantza- eta aseguru-jarduerak, oro har, 2024. urtea % 2,9ko hazkundearekin itxi dute, 2023. urtearen aldean.

PIB p/m. Oferta. Índices de volumen encadenados. Tasas de variación interanual. C.A. de Euskadi (%). IV/2024								
	2023	2024	2023	2024				
			IV	I	II	III	IV	
Agricultura, ganadería y pesca	16,0	3,1	10,3	6,5	2,8	1,0	2,2	
Industria y energía	1,8	1,0	2,0	1,7	1,0	0,8	0,5	
-Industria manufacturera	0,2	0,6	0,4	0,8	0,9	0,6	0,1	
Construcción	2,6	1,6	1,8	2,2	1,0	0,9	2,2	
Servicios	3,0	2,6	2,3	2,6	2,5	2,5	2,7	
-Comercio, hostelería y transporte	1,1	1,8	0,1	1,2	1,4	2,0	2,6	
-Administración pública, educación, sanidad y servicios sociales	0,9	2,9	1,5	3,0	3,1	3,1	2,4	
-Resto de servicios	5,4	2,9	4,2	3,3	2,8	2,5	2,9	
Valor Añadido Bruto a precios básicos	2,8	2,1	2,3	2,4	2,1	2,0	2,1	
Impuestos netos sobre los productos	1,7	2,3	2,2	2,3	2,3	2,2	2,2	
Producto Interior Bruto a precios de mercado	2,7	2,2	2,3	2,4	2,1	2,0	2,1	
Datos corregidos de efectos estacionales y de calendario.								
Fecha 7 de Marzo de 2025								
Fuente: Eustat. Cuentas económicas trimestrales								

Eskariaren aldetik, 2024an etxeetako azken kontsumoko gastua eta ISFLSH (Kontsumo pribatua) 2023an baino %2,4 handiagoa izan zen, eta Kontsumo publikoa (AAPen azken kontsumoko gastua), berriz, % 2,3 igo zen 2023ko datuekin alderatuta.

Etxeetako azken kontsumoko gastuaren eta AA.PParen azken kontsumoko gastuaren bilakaera bateratuak azken kontsumoko gastuaren urte arteko % 2,5eko hazkundea adieraztezi zuen urteko azken hiruhilekoan. Aurreko hiruhilekoaren aldean, % 0,8ko hazkundea izan zuen. 2024. urte osoan, azken kontsumoaren hazkundea % 2,4koa izan da.



PIB p/m. Demanda. Índices de volumen encadenados. Tasas de variación interanual. C.A. de Euskadi (%). IV/2024



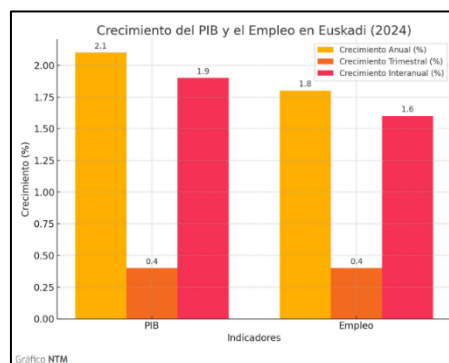
	2023	2024	2023	2024			
			IV	I	II	III	IV
Gasto en consumo final	1,7	2,4	1,8	2,2	2,3	2,4	2,5
-Gasto en consumo final de los hogares e ISFLSH	1,9	2,4	1,8	2,1	2,3	2,4	2,5
-Gasto en consumo final de las AAPP	1,3	2,3	1,5	2,4	2,3	2,3	2,3
Formación bruta de capital	1,8	2,1	2,0	2,3	1,7	2,0	2,3
-Formación bruta de capital fijo en bienes de equipo	3,1	2,3	3,1	2,6	1,8	2,2	2,6
-Resto de formación bruta de capital	1,0	1,9	1,3	2,1	1,6	1,9	2,1
Demanda interna	1,8	2,3	1,8	2,2	2,2	2,3	2,4
Exportaciones de bienes y servicios	1,0	0,1	-1,6	-3,4	2,1	2,0	-0,3
Importaciones de bienes y servicios	-0,2	0,3	-2,1	-3,5	2,2	2,4	0,2
Producto Interior Bruto a precios de mercado	2,7	2,2	2,3	2,4	2,1	2,0	2,1

Datos corregidos de efectos estacionales y de calendario.

Fecha 7 de Marzo de 2025

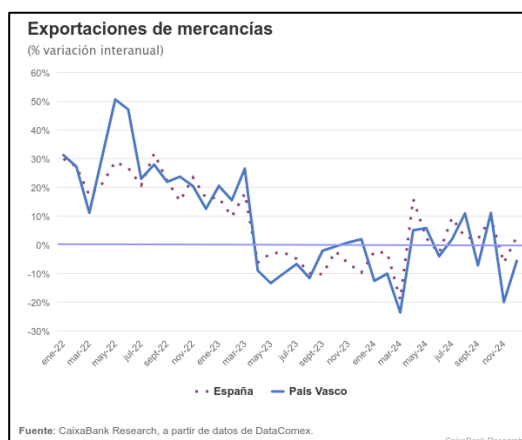
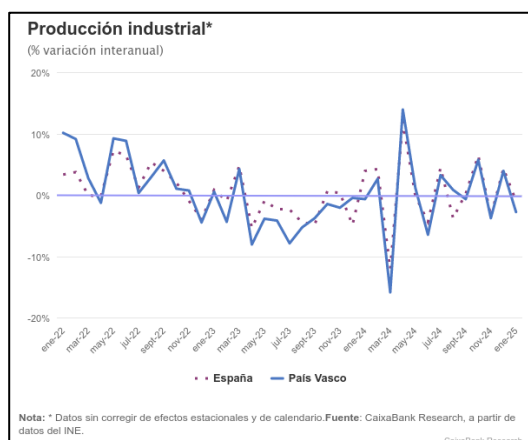
Fuente: Eustat. Cuentas económicas trimestrales

Enpleguari dagokionez, lanaldi osoko lanpostu baliokideetan neurtuta, % 1,6ko aldakuntza positiboa zenbatetsi zen urte arteko terminoetan, hau da, % 0,4ko hazkundera 2024ko hirugarren hiruhilekoaren aldean. 2024an, lanpostuen kopurua % 1,8 igo zen, 2023an baino 17.136 lanpostu garbi gehiago sortuz.



Barne-eskariaren bilakaerak, BPGa baino hazkunde handiagoarekin, 2024ko azken hiruhilekoan kanpo-sektorearen ekarpena, negatiboa izan zela adierazi zuen, baita urte osoan ere.

Esportazioak % 0,3 jaitsi ziren urteko laugarren hiruhilekoan 2023ko azken hiruhilekoaren aldean, eta aldiz Inportazioak % 0,2.



Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos

2024ko abenduan esportazioak %5,7 jaitsi ziren eta inportazioak %10,8 hazi; beraz, merkataritza-saldoa 318 milioikoa izan zen.

Eustaten datuen arabera, 2024an zehar Euskal AEko esportazioak % 5,1 gutxitu ziren aurreko urtearen aldean, hau da, 1.678 milioi euro gutxiago. Produktu "ez-energetikoen" esportazioak % 5,4 jaitsi ziren eta "energetikoenak" %1,4.

2024. urteko esportazioen guztizkoa 30.967,4 milioikoa izan zen, eta kopuru horri Bizkaiak egin zion ekarpenik handiena: 11.855 milioi (guztizkoaren % 38); ondoren, Gipuzkoak (9.961 milioi) eta Arabak (9.151 milioi).

Arabako esportazioek 1.058 milioiko urte arteko jaitsiera izan zuten, hau da, balio erlatiboetan %10,4 gutxiago. Bizkaiak, jaitsiera neurritsuagoa izan zen (-%4,3), 534 milioi gutxiagorekin eta Gipuzkoan, murrizketa askoz txikiagoa izan zen (-%0,9), 85 milioiko galerarekin.

Esportatutako produktu-motari dagokionez, "Produktu ez-energetikoen" esportazioen hazkundera gertatu zen, 995 milioi gehiagorekin; "Produktu energetikoen" esportazioak, berriz, % 31,2 jaitsi ziren 2022. urtearen aldean, hau da, 888,4 milioi gutxiago.

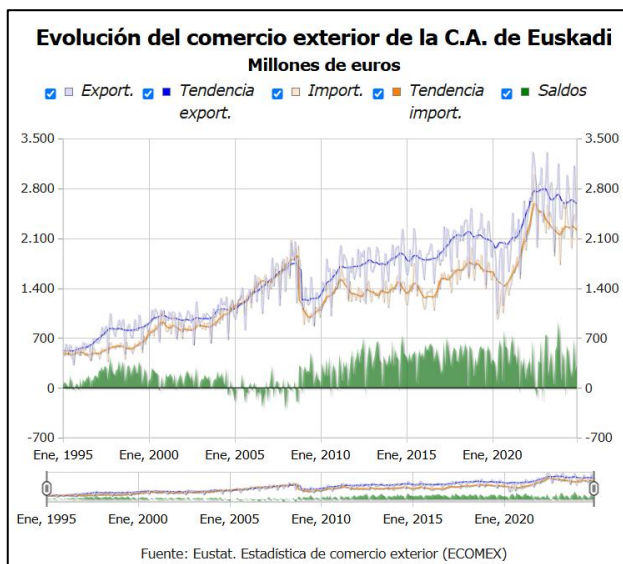
Esportazioen helmugei dagokienez, Frantzia izan zen zerrendaburua, guztizkoaren %15,7arekin; ondoren, Alemania (% 14,5), Erresuma Batua (% 7,0), Estatu Batuak (% 6,4) eta Italia (% 5,8) zeuden, 5 herrialdeen artean esportazioen %49,4^a batuz, 15.289,5 milioi euro guztira.

EAEko inportazioei dagokienez, 27.040 milioi eurots iritisi ziren. Zifra hori urte batetik bestera alderatuz gero, 2023an erregistratutakoa baino 243,4 milioi handiagoa dela nabari da.

Bizkaiak, 15.499,6 milioiko inportazioekin, % 0,8ko atzerakada eman zen, hau da, 2023an baino 120,3 milioi gutxiago. Gipuzkoak % 2,8ko hazkundera izan zuen eta 147,5 milioi euro gehiago eta 5.378,8 milioiko inportazio-balioarekin. Araban ere hazi ziren inportazioak, %3,6 zehazki, 2023an baino 216,1 milioi gehiagorekin, eta aldi horretan 6.161,6 milioi eurora iritsi ziren.

"Produktu energetikoen" inportazioa 2023an baino handiagoa (+% 4,0) izan zen, eta "Produktu ez-energetikoen" txikiagoa (- %0,1).

Herrialdekako inportazioei dagokienez, Alemania izan zen lehena, 4.015,7 milioirekin (guztizkoaren % 14,9arekin), ondoren Frantzia (2.147,4 milioi eta % 7,9arekin), Txina (1.888,4 milioi eta % 7arekin), Estatu Batuak (1.561,1 milioi eta % 5,8arekin), Italia (1.301,6 milioi eta % 4,8arekin), Brasil (1.143,9 milioi) eta Mexiko (1.115,9 milioi eta % 4,1arekin).



7.5.2 A) BILBOKO PORTUA

2024an, Bilboko Portuak % 5eko hazkunde esanguratsua izan zuen salgaien trafikoan, 34,44 milioi tona garraiatu baitziren guztira, hau da, 2023an baino % 5 gehiago. Hazkunde horrek Espainiako interes orokorreko 48 portuetako %2,7ko batez besteko hazkundera gaitu zuen.

Bilakaera positibo horren barruan, solteko gai likidoek portuko trafikoaren zatirik handiena suposatu zuten, 21,57 milioi tona garraiatu baitziren, hau da, bolumen osoaren % 63a, hau da, % 4,5eko hazkundera 2023aren aldean. Segmentu honetan, besteak beste, petrolio gordina, produktu kimikoak eta olio industrialak sartzen dira.

Bestalde, solteko gai solidoek % 10eko hazkunde nabarmena izan zuten, 4,31 milioi tonara iritsiz, hau da, portuko trafiko osoaren % 12a errepresentatuz. Multzo honetan mineralak, zementuak eta ikatza daude, industriarako eta eraikuntzarako funtsezkoak direnak.

Salgai orokorrak 8,55 milioi tonako bolumena izan zuten, % 4ko hazkundearekin 2023arekin alderatuta, mobilizatutako salgai guztien % 25^a errepresentatuz. Atal honek hainbat sektore ekonomikotan erabilitako manufakturatutako produktuak, kontsumo-ondasunak eta askotariko materialak biltzen ditu.

Ro-Ro trafikoa (itsasontzi espezializatueta garraiatutako zama) hazkunde erlatibo handieneko segmentua izan zen, % 29ko hazkundearekin 2023arekin alderatuta. Guztira, 1,19 milioi tona mugitu ziren, portuko trafiko osoaren % 3,5a. Igoera horrek garraio

intermodalak gero eta garrantzi handiagoa duela agerian utzi zuen, baita Bilboko portua itsas ibilbideekin lotutako errepideko merkataritzarako funtsezko puntu gisa sendotu egin zela.

Bidaiariei dagokienez, 2024. denboraldian 280.000 bidaiari izan ziren gurutzaldien eta ferrien artean (+11.161 pertsona eta +%4ko hazkundera), eta horrek errekorra ekarri zuen bigarren urtez jarraian. Zehazki, 147 ferrik egin zuten geldialdia Erresuma Batuekin eta Irlandarekin, eta 81 itsas bidaiarik. Gurutzaldien denboraldia onena izan zen Getxon instalazio eskusiboak inauguratu zirenetik.

Bilboko Portuak 76,7 milioiko negozio-zifrarekin itxi zuen 2024a, eta 2023an, berriz, 68,7 milioikoa izan zen, hau da, % 11,60ko hazkundera izan zuen 2024an.

Jatorrizko eta helmugako herrialdeen arabera, Bilboko Portuko trafikoaren ia erdiak (% 46) Europa izan zuen jatorri edo helmuga, eta beste erdia distantzia luzeko trafikoak ziren: Ipar Amerika (% 17), Hego Amerika (% 14), Asia (% 13), Afrika (% 9) eta Erdialdeko Amerika (% 1).

Esportazioetarako bost merkatu nagusiak Erresuma Batua, Belgika, Herbehereak, Frantzia eta Estatu Batuak izan ziren; inportazioetan, berriz, Errusia, Estatu Batuak, Brasil, Mexiko eta Venezuela nabarmendu ziren.

7.5.2 B) PASAIAKO PORTUA

2024an, Pasaiaiko Portuak bere trafikoak sendotu egin zituen, laugarren urtez jarraian 3 milioi tonako muga gainditu baitzuen, guztira 3.374.367 tonara iritsiz. Zifra horrek jaitsiera txiki bat adierazten du 2023arekiko, orduan 3,4 milioi tona mobilizatu baitziren. Atzerakada hori gorabehera, Pasaiaiko Portuko Agintaritzak balantze positiboa egin zuen, eta bolumenen egonkortasuna nabarmendu zuen, funtsezko sektoreetako ziurgabetasunak markatutako testuinguru ekonomiko batean.

2024. urtea Gipuzkoan, esportazio-jardueraren gainbehera orokorraren eragina izan zuen, bereziki automobilaren sektorean, portuko trafiko nagusietako bat delako. Sektore horrek % 16,66ko beherakada izan zuen 2023arekin alderatuta, European ibilgailu berrien eskaria murriztu zelako eta Pasaiaiko portuaren bidez esportatutako modeloen ekoizpena aldatu zelako.

Era berean, nekazaritzako, abeltzaintzako eta elikagaigintzako trafikoak % 37,36ko murrizketa izan zuen, merkantzia mota horren berezko gorabeheren ondorioz.

Hala ere, jaitsiera horiek beste produktu batzuen gehikuntzekin konpentsatu ziren. Siderurgiako produktuak, 1,7 milioi tonarekin, % 5,22 hazi ziren, mugitutako salgai guztien



% 50 baino gehiago errepresentatuz. Ongarriek % 62,97ko igoera izan zuten, eta papera eta zurezko oreka 227.000 tonatan mantendu ziren.

Salgaien jatorri nagusiei dagokionez, Herbehereak (653.000 t), Suedia (329.000 t) eta Erresuma Batua (275.000 t) nabarmendu ziren. Helmuga nagusiak Erresuma Batua (425.000 t), Belgika (222.000 t) eta Kanada (101.000 t) izan ziren.

Arrantza-lonja, Espainiako hirugarren garrantzitsuena, %11,6ko jaitsiera izan zuen ontziz aldatutako arrainen bolumenean, guztira 16.500 tonara iritsiz. Murrizketa hori Europar Batasunak urte hasieran Kantauri itsasoan agindutako geldialdi biologikoaren ondorio da.

7.5.2 C) BERMEOKO PORTUA

2024an, Bermeoko portuak 180.000 tonako salgai-bolumena erregistratu zuen, guztiak deskarga-eragiketei zegozkienak. Kopuru horrek 2023an mobilizatutako 172.406,96 tonen aldean igoera izan zela errepresentatzen du. Portura 83 merkataritza-ontzi iritsi ziren, aurreko urtean baino zertxobait gutxiago.

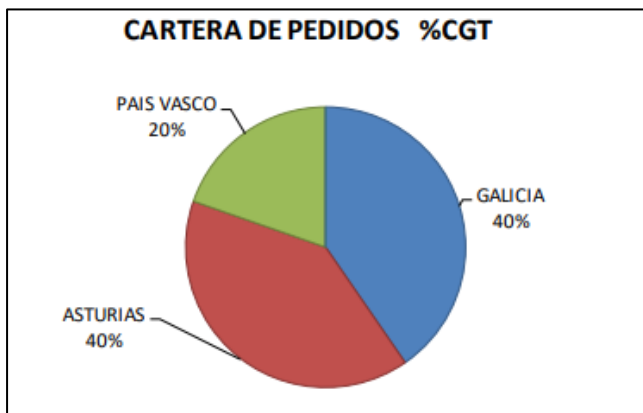
Maneiatutako merkantzia nagusiak zurak eta taulak, produktu siderometalurgikoak, eraikuntza-materialak, mineral ez-metalikoak, papera eta oreka izan ziren. Kategoria horiek beren garrantzia mantendu zuten Bermeoko portuko trafikoan 2024an.

7.5.3 ONTZIGINTZA

Euskal Herriko ontzigintzari dagokionez, hiru euskal ontziolek (Muruetan, Zamakona, eta Balenciagak) 5 kontratu berriekin eutsi zioten jarduerari 2024an, eta, urte amaieran, 7 ontzi zituzten zorroan; guztira, 53.016 CGT. Estatuko eskaera-zorroaren % 20a da hori, CGTri dagokionez, Industria, Merkataritza eta Turismo Ministerioaren Ontzigintzari buruzko informazio-buletinetik lortutako datuen arabera.

2024ko abenduaren 31n, eskaera berriek 19.693 GT (36.440 CGT) zituzten, eta hiru ontziola horien eskaera-orroaren guztizkoa 29.464 GT zen (53.016 CGT).

Iturria: Industria, Merkataritza eta Turismo Ministerioaren Ontzigintzari buruzko informazio-buletina.



2024ko martxoan, Murueta ontziolak “Arteaga NM” zamaontzia uretaratu zuen Erandioko instalazioetan. Murueta Atlántico Alcudia Shipping (MAAS) poolari zuzendutako laugarren unitatea da, eta urte bereko ekainean entregatu zuten.

2024ko urrian, Murueta ontziolak “Bermeo NM” zamaontzia uretaratu zuen, Erandioko instalazioetan MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping) armadorearentzat eraikia.

7.5.4 GURE ONTZIJABEAK/ENPRESAK

2025eko urtarrilaren 1ean, Euskal Ontzijabeen Elkarteak 11 enpresek osatzen zuten, 71 ontzien, merkataritza-ontzien, atoiontzien eta barne-trafikoko ontzien, jabe eta/edo kudeatzaile zirenak; guztira, 778.181 GT eta 1.330.662 TPM osatuz.

Gure Elkartearen flotak itsas trafiko mota desberdinak hartzen ditu barne: tanke-ontziak, karga orokorreko ontziak eta edukiontziak, bulkcarrierak, atoiontziak eta gas-hornidurakoak, 41 merkataritza-ontzi eta 27 atoiontzi dituztenak.

ANAVASen inskribatutako flotaren batez besteko adina 12 urte ingurukoa da.

Banderen arabera, eta barne eta altuera trafikoko atoiontzien flota alde batera utzita, lotutako ontzien % 29a Kanarietako Erregistro Berezian (REC) inskribatuta dago, % 34a Madeirako Ontzien Nazioarteko Erregistroan, % 24a Singapurreko Erregistroan, % 7a Maltako Erregistroan eta gainerako % 5a Zipreko Erregistroan.

2024. urtean zehar, euskal flotak aurrera egin du itsas sektoreak behar dituen ingurumen-estandar zorrotzetara eta deskarbonizazio-estandarretara egokitzeko prozesuan.

Testuinguru horretan, Murueta ontziolak bere zeregina sendotu du ontzi eraginkor eta berritzaileen eraikuntzan erreferente gisa. 2023ko uztailean “Gernika NM” kargaontzia uretaratu ondoren, 2024ko apirilean ontzi hori entregatu zuten MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping) armadoreari lotzeko. Helburu anitzeko kargaontzia da, 6.200 tonako ahalmena du eta propulzio hibridoa diésel-elektrikoa du.





2024ko martxoan, 331 zenbakiko ontzia, "Arteaga NM" kargaontzia, uretaratu zuen Erandion. Murueta Atlántico Alcudia Shipping (MAAS) poolarentzat eraikitako laugarren unitatea da eta urte bereko ekainean entregatu zen. Ontzi berria aurretik entregatutako beste hiru bikietara gehitu zen: "Mundaka NM", "Katuxa NM" eta "Gernika NM", 103,40 metroko luzerakoa.

2024ko urrian, Murueta ontziolak "Bermeo NM" kargaontzia uretaratu zuen, Erandioko bere instalazioetan MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping) armadorearentzat egina. Ontzi berri horrek diesel propulzio elektrikoa du, eta azken belaunaldiko baterien teknologiarekin osatuta, isuririk gabeko



eragiketak egiteko eta unean-unean behar den potentzia sortzeko aukera ematen du, ibilaldi guztietan kontsumoa optimizatuz eta ingurumen-inpaktua nabarmen murriztuz. Murueta ontziolak MAAS armadorearentzat diseinatu eta eraikitako 6200 serieko bosgarren itsasontzia da, "Mundaka NM", "Katuxa NM" eta "Gernika NM" eta "Arteaga NM" ontzien ondoren. Aurreko lau ontzietan bezala, Muruetako ontzioletako ingeniari-taldek egin dituzten ontziaren kontzepzioa eta diseinua, armadorearekin lankidetzan, eta horrek agerian uzten du Muruetak tokiko ontzigintzaren eta sektorea indartzearen aldeko apustu irmoa egin duela Euskadin.

Eraikuntza berri horiek Murueta ontziolak azken belaunaldiko ontzien garapenarekin konpromiso sendoa duela agerian uzten dute, berrikuntza teknologiko handia, eraginkortasun energetikoa eta erregai alternatiboaren ezarpena ezaugarri dutenak. Berrikuntzan aitzindari izan den ibilbideari leial eutsiz, ontziolak propulzio diesel-elctrikoko sistemen aldeko apustua berretsi du, etorkizuneko estrategiaren zati gisa.

Ibilbide horren ondorioz, Murueta ontziola euskal ontzigintzaren sektoreko erreferenteetako bat da, eta eskualdeko ehun ekonomiko eta industrialean funtsezko eragile bihurtu da.



Mureloil ontzi-enpresak bere flota-berritzea bultzatzen jarraitu du. Izan ere, 2024ko urrian diesel-elektrikoa izango den "Bahía Candela" ontzi berriaren eraikuntzan aurrera egingo zuela iragarri zuen. Muruetako ontzian egingo den ontzi hau, 2026ko otsailerako entregatzea aurreikusita dago. 8.000 TPMko itsasontzia Repsolek pleitatuko du eta Algecirasen izango du basea. Gutxi gorabehera

8.000 metroko edukiera duten 12 tanke izango ditu, mota guztietako bioerregaiak eta metanola hornitzeko gai izango da, eta horrek moldakortasuna eta itsas garraioan etorkizun energetiko garbiagoa lortzen lagunduko dio. Ontzi berri hau mugarri teknologiko garrantzitsua da, bunkeringerako lehen tanker diesel oil elektrikoa baita, % 100 elektrikoa den erregaiaren garraio- eta hornidura-eragiketak egiteko gaitasuna duena.

"Bahia Candela" ontziak "Bahia Levante" ontziaren antzeko ezaugarriak izango ditu, 2022an ontziolak Murueta ontzioletatik jaso zuen tanke hibridoa, baina honek propulzio-sistema hobeagoa izango du.

Proiektu berri honekin, Mureloilek itsas garraioaren berrikuntzarekin eta iraunkortasunarekin duen konpromisoa berresten du, ingurumena errespetatzen duten teknologia eraginkorragoen alde eginez. Konpainia konponbide hibridoak txertatzen eta erregai berriztagarrien erabilera esploratzen aitzindarietako bat da, deskarbonizazio-estrategiarekin eta energia-sektorearen eskakizun berrietara egokitzeko estrategiarekin bat etorritik.



Ibaizabal itsas taldeari dagokionez, 2024ko urrian, Txinako Hudong-Zhonghua ontziolarekin akordio bat sinatu zuen gas natural likidotua (GNL) hornitzeko bigarren ontzi bat eraikitzeko, TotalEnergies energia-enpresarekin pleitamendu aurreratuko kontratu baten bidez. Itsasontziak 18.600 metro kubiko edukiera, 139,90 metroko luzera eta 24,5 metroko manga izango du, eta 2026. urtearen amaieran entregatzea aurreikusten da.

Adjudikazio horrekin, ontzi-enpresak bere zerbitzu-portfolioa zabaldu du, eta bete-betean sartuko da GNL itsasoko erregai gisa hornitzeko negozioan. Merkatu hori erabat garatzen ari da, armadoreek beren flotak deskarbonizatzeko betebeharra baitute, IMOren eta EBren araudiak betetzeko; izan ere, araudi horiek ezarri dute 2050ean zero CO2 isuri garbi lortzea.

2024an, gure enpresa elkartuek eraginkortasun energetikoa hobetzeak, deskarbonizazioak, globalizazioak eta digitalizazioak dakartzaten erronkei aurre egiteko hainbat ekimenekin elkarlanean jarraitu dute 2024an.

Ibaizabal Tankersek helburu hori lortzen laguntzen jarraitu du, Espainiako Itsas Institutuarekin deskarbonizazioari buruzko ikastaroak emanez. 2024an horri buruzko hitzaldiak egiten jarraitu du, besteak beste, Itsas Zuzenbideari buruzko Kongresuan. Era berean, IMOtik eta EBtik datozen erregulazio berriak betetzeko konpromisoa berretsi du.

Azkenik, gure elkarteak Merkataritza Nabigazioko etorkizuneko ofizialen prestakuntzarekin konpromisua jarraitu du, euren ontzi elkartuetan praktika akademikoak eta profesionalak erraztuz 1993tik, Eusko Jaurlaritzaren lankidetzari esker. Programa honen hasieratik, 2.914 ontziratze baino gehiago egin dira, 169 azken urtean.

Euskal Ontzijabeen Elkarteak, halaber, itsas lanbidearen bokazioa sustatzearen aldeko apustua egiten du, belaunaldi berriei gure sektorea eta eskaintzen dituen aukera profesional ugariak ezagutarazteko programa baten bidez.



DINÁMICA ASOCIATIVA



ASUNTOS ASOCIATIVOS

JUNTA GENERAL Y ALMUERZOS DE HERMANDAD 2024

La Asociación de Navieros Vascos celebró su Junta General de Asociados el día 19 de junio de 2024, en las Bodegas Luis Cañas, situadas en Villabuena (Álava).

Previamente, se celebró una Misa en la Ermita de la Virgen del Valle, en Cenicero. A continuación, se realizó una visita guiada a las instalaciones de la bodega, seguida de un almuerzo, junto con una cata de vinos. Tras concluir la cata, se celebró el almuerzo en el restaurante de la propia bodega.

Finalizado el almuerzo, el Sr. Presidente de la Asociación, D. Alejandro Aznar, procedió a dar lectura del Saludo recogido en la Memoria 2024. La Memoria se encuentra disponible en la página web de la Asociación: www.anavas.es.



Misa en la Ermita de la Virgen del Valle – Junta General 2024



Bodegas Luis Cañas - Junta General 2024



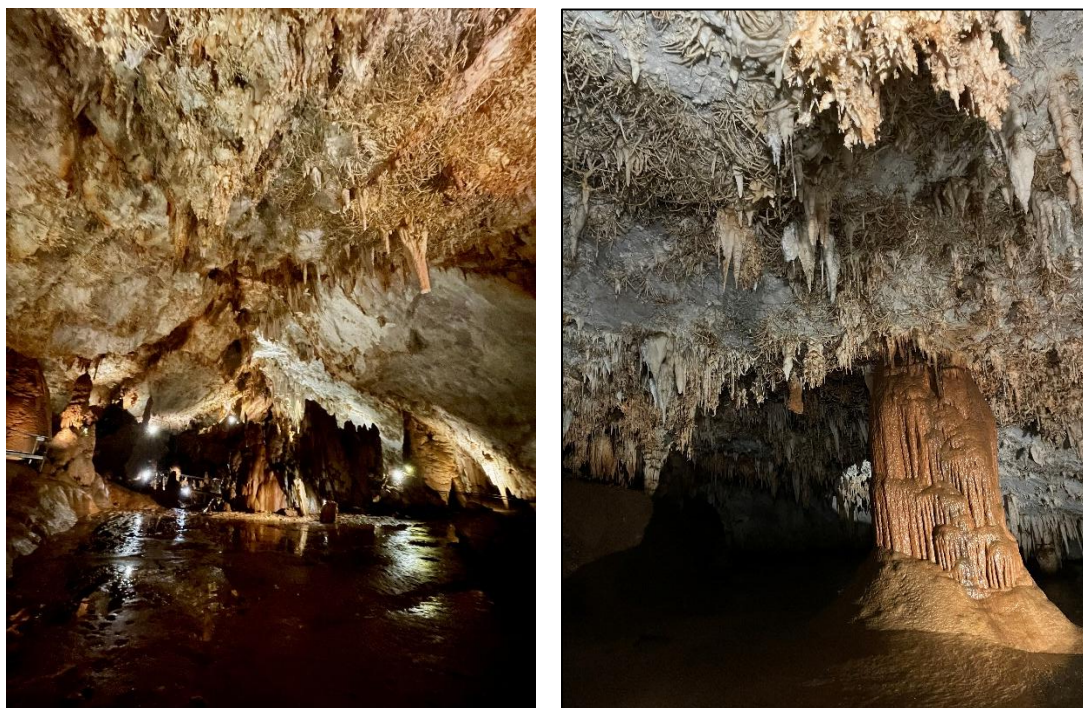
Almuerzo en las Bodegas Luis Cañas - Junta General 2024

El 3 de octubre de 2024 tuvo lugar una jornada lúdica, dedicada a los “Old Fellows” de la Asociación en Karrantza. A propuesta de nuestro Presidente, se acordó celebrar dicho encuentro en homenaje a todos los miembros y compañeros ya jubilados de esta institución, como muestra de respeto, admiración y estima.



Homenaje a los Old Fellows 2024 – Cueva de Pozalagua (Karrantza)

La jornada comenzó con una visita guiada a la Cueva de Pozalagua, descubierta después de que una explosión abriera un agujero en la montaña, sacando a la luz este universo subterráneo de formaciones mágicas. Se trata de una cueva que destaca por la gran proliferación de estalactitas excéntricas, en forma de flor, estando calificada como la segunda mayor concentración mundial, tras unas cuevas australianas.



Cueva de Pozalagua (Karrantza)

A continuación, pudimos disfrutar de una visita guiada por la Antigua Fábrica de Dolomita, donde se transportada el mineral de dolomía extraído de la cantera de la cueva, mediante un sistema de tranvía aéreo que funciono hasta 1976 año en el que cerró la cantera. La antigua fábrica de Dolomitas fue declarada en 2002 Bien Cultural con la categoría de Monumento por el Gobierno vasco. Convertida hoy en museo, la Antigua Fábrica de Dolomitas nos da la oportunidad de retroceder en el tiempo al momento en que la fábrica jugaba un papel muy importante para la industria de Bizkaia y de conocer el patrimonio industrial de una forma diferente.



Visita a Antigua Fábrica de Dolomita (Karrantza)

Finalizada la visita, disfrutamos del almuerzo en restaurante Casa Garras, un pequeño negocio familiar que ha calado en la comarca de las Encartaciones, posicionándose como uno de los restaurantes de referencia.

El tradicional Almuerzo de Navidad de la Asociación, tuvo lugar el día 19 de diciembre de 2024 en la Sociedad Bilbaína, precedido de la celebración de una Misa en la Iglesia de San Vicente Mártir de Abando, oficiada por D. José Luis Villacorta. En este encuentro nos acompañaron, Amaia Barredo, Consejera de Alimentación, Desarrollo Rural, Agricultura y Pesca, Leandro Azcue, Viceconsejero de Pesca y Desarrollo Litoral, Francisco García Lascurain, Capitán Marítimo de Bilbao e Itziar Sabas, directora de RRHH y Comunicación de la Autoridad Portuaria de Bilbao.



Almuerzo de Navidad 2024 – Sociedad Bilbaína

GERENCIA DE LA ASOCIACIÓN

Gerencia de la Asociación durante el año 2024:

Secretario General: D. Patxi Garaygordobil Amorrortu.

Gestión y Administración: D^a Itziar Otxoa Ortega.

D^a Naia Barron Monteagudo.



ELKARTEAREN JARDUERAK

2024. URTEAN

EUSKO JAURLARITZA

Elkarteak beti izan du Euskal Administrazioaren laguntza, bereziki Eusko Jaurlaritzako Portu eta Itsas Gaietako Zuzendaritzako arduradunena (gaur egun Elikadura, Landa Garapen, Nekazaritza eta Arrantza Sailaren mendekoa), zuzendari berriarena, Koldo Goitia jaunarena, eta Ricardo Torre jaunarena, Itsas Gaietako. Horiei guztiei eskerrak eman nahi dizkiegu, elkartean egiten dugun lanagatik erakutsitako laguntzagatik, jarrera onagatik eta laguntzagatik.

Lankidetzaz honi esker, Elkarteak Nautika Eskoletako ikasleak ontzi elkartuetan ontziratzeko programa kudeatu du aurreko urtean ere, Merkataritza Itsasgaitako titulu akademikoa eta/edo profesionala lortzeko nahitaezko praktikak egiteko. Programa hau 1993. urtetik garatzen ari da, eta ikasleen 2.914 ontziratzeri eman die estaldura. Horrela, sektoreko etorkizuneko profesionalak trebatzen eta Euskal Merkataritza Nabigazioa garatzen lagundu du.

2024. urtean, prestakuntza-programa horren barruan, 169 ontziratze egin dira guztira; horietatik 147 zubi-ikasleei (nautika) eta 22 makinetako ikasleei egokitu zaizkie, hau da, urtean zehar 517,80 hilabete egin dituzte ontziratzen, eta aurreko urtean baino gehiago.

Jarraian, 1993-2024 aldian Eusko Jaurlaritzarekin izenpetutako programen bidez lotutako itsasontzietan egindako ikasleen praktiken ontziratze-kopurua zehaztuko dugu. Hasieratik gaur arte 2.914 ontziratze egin dira guztira.



EUSKAL ONTZIJABEEN ELKARTEKO ONTZIETAN
ONTZIRATUTAKO IKASLEAK 1993tik - 2024ra

URTEA	ZUBI - IKASLEAK	MAKINETAKO IKASLEAK	GUZTIRA
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
2023	147	36	183
2024	147	22	169
GUZTIRA 1993-2024	1 . 964	950	2 . 914

Nabarmendu behar dugu, halaber, gure bazkideek egindako ahalegina, eta programa hau sendotzeko egin duten ekarpena.



2024. urtearen erdialdetik, Portuen Zuzendaritza Sailak, ANAVASEkin hainbait urte elkarlanean daramatzana, Elikadura, Landa Garapen, Nekazaritza eta Arrantza Sailaren mende dago. Horregatik, ANAVASen Gabonetako bazkari tradizionalan Amaia Barredo, Elikadura, Landa Garapen eta Nekazaritza sailburua, eta Leandro Azcue, Arrantza eta Itsasertzaren Garapeneko sailburuordea izan genituen, elkarlanerako ibilaldi honekin jarraitzeko.



*2024ko Gabonetako bazkaria –
Sociedad Bilbaína*



Hona hemen Eusko Jaurlaritzaren webgunean honi buruz argitaratutako albisteak:



Amaia Barredo, "ANAVAS" – Euskal Ontzijabeen Elkartearen urteko bileran

- "EAEko merkataritza-flota itsas sektoreak eskatzen dituen ingurumen-eskakizunetara eta deskarbonizazio-eskakizunetara egokitzen da".
- Guztira 72 ontzi, merkataritza-ontzi, atoi-ontzi eta barne-trafikoko 11 enpresa kudeatzailek osatzen dute. Guztira 783.434 GT eta 1.333.735 TPM dira.

Bilbao, 2024 12 17

Amaia Barredo Eusko Jaurlaritzako Elikadura, Landa Garapen, Nekazaritza eta Arrantza sailburuak **ANAVAS – Euskal Ontzijabeen Elkartea** egin duen Gabonetako topaketan parte hartu du gaur. **Alejandro Aznar** izan da ekitaldiaren burua, eta **Francisco Garaygordobil** idazkari nagusia. Elkartea 72 itsasontziren (merkataritza-ontzien, atoi-ontzien eta barneko trafikoko ontzien) jabeak eta kudeatzaileak diren 11 enpresak osatzen dute, eta 783.434 GT eta 1.333.735 TPM suposatzen dituzte guztira.

Leandro Azkuerekin batera, **Amaia Barredok** arretaz jarraitu ditu ANAVAS´eko arduradunek kargaontziei, petrolio-ontziei, gas-ontziei, solteko gai likidoen eta solidoen ontziei eta atoi-ontziei buruz emandako azalpenak, eta Sailak Merkataritza Nabigazioko kapitain titulua edo Makineriako buru izateko titulua atera berri dutenak ontziratzeari emandako laguntza nabarmendu dute.

"Arretaz jarraitzen dugu **Euskadiko hiru ontziolen** –Murua, Zamakona eta Balenciaga– **jarduera**, eskaera-zorroan 8 ontzirekin itxi baitute urtea: Estatuko eskaeraren % 23. **Euskal Ontzijabeen Elkarteko** 11 enpresetan batez beste 13 urte dituzten 72 ontzi kudeatzen dituzue", aipatu du Amaia Barredok.

Sailburuak adierazi du "Euskadiko flota oraindik ere itsas-sektoreak eskatzen dituen **ingurumen- eta deskarbonizazio-eskakizunetara egokitzen** ari dela. Batzuetan kezkatuta ikusten dut mundu osoko ontzien "**osasun**" txarra, eta hor dago, esate baterako, Kercheko itsasartean, Itsaso Beltzaren eta Azov Itsasoaren artean, gertatu den **petrolio-isuria**, igande honetan gertatu dena, ekaitz baten ondorioz bi petrolio-ontzi errusiar hondoratu ondoren. Errusiak 2014n beretutako Krimeako penintsula mehatxatzen ari den **mare beltza**".

"**130 metro baino gehiagoko luzera** eta ia mende erdia zuten bi petrolio-ontzi ziren. Atera kontuak... Zorionez, **Europar Batasunean** eta hemen, **Euskadin**, oso serio hartzen degu ontziak berritzearen, teknologia eta komunikazio berriak sartzaren eta tripulazioen etengabeko prestakuntzaren kontua", adierazi du Barredok.

Elkartearen flotak itsasoko **trafiko-mota ezberdinak** barne hartzen ditu, eta flota hori tanga-ontziek, zama orokorreko ontziek eta edukiontzien, solteko gaien edukiontzien, atoi-ontzien eta gas-hornidurakoek osatzen dute, merkataritzako 45 ontzi eta 27 atoi-ontzi guztira. ANAVAS´en inskribatutako flotaren batez besteko adina 13 urte ingurukoa da.



Bazkarian partekatutakoaren ondorioz, eta Amaia Barredo sailburuak eta bere Sailak belaunaldien arteko erreleboarekiko duten sentsibilitatetik, Amaia Barredok eta Leandro Azkuek Bilboko portuan atrakatuta zegoen Ibaizabalen “*Montestena*” petrolio-ontzia hurrengo egunean bisitatzeko aukera sortu zen.



*“Montestena” ontziaren bisita
(Bilboko Portua) 2024*



Jarraian, Eusko Jaurlaritzaren atarian argitaratutako albistea:



Amaia Barredok “merkataritzako eta arrantzako nabigazioek belaunaldien arteko beharrezko erreleboa egiteko eskaintzen duten lan-eskaintza zabala” ezagutzera animatu ditu gazteak

- **Jorge Zickermann de Lancastre, José María Torre, Félix Bidea eta Leandro Azkuerekin batera, *Montestena* petrolio-ontzia bisitatu du Bilboko portuan**
- **“Sektorea erakargarria da, etorkizun handikoa, eta garapen teknologiko interesgarria bizi duena”**
- **1993tik, Eusko Jaurlaritzaren laguntzarekin, etorkizuneko euskal marinelen praktiketako 2.745 ontziratze baino gehiago egin dira**

Santurtzi, 2024 12 19

Amaia Barredo Eusko Jaurlaritzako Elikadura, Landa Garapen, Nekazaritza eta Arrantzako sailburuak gazteak animatu ditu “bai merkataritza-**nabigazioak** bai alturako eta baxurako arrantzak eskaintzen duten lan-eskaintza zabala ezagutzera, **belaunaldien arteko beharrezko erreleboa** lortzeko une ezin hobean, garapen teknologiko interesgarria bizi duen eta etorkizun handikoa den sektore erakargarri batean”. 1993tik, Eusko Jaurlaritzaren laguntzarekin, etorkizuneko euskal marinelen praktiketako 2.745 ontziratze baino gehiago egin dira.

Jorge Zickermann de Lancastrek (CEO), **José María Torrek** (Flotaren Zuzendaria), Ibaizabal ontzi-konpainiako **Félix Bidea** kapitainak eta **Leandro Azkuek** lagunduta, **Amaia Barredok *Montestena*** petrolio-ontzia bisitatu du Bilboko portuan, eta tripulazioko kideekin euren lanaz, prestakuntzaz eta lan-aukerez hitz egin du.

Montestena 81.187 GTko eta 159.236 TPMko tanga-ontzi bat da. **Amaia Barredok** aginte-kabina, kamaroteak, sukaldeak eta jantokiak ezagutu ditu, bai eta motor eta makina izugarriak ere. Bertan, helmuga berri batera irtetear dagoen tripulazioko 25 kideen **testigantzak** ezagutu ditu.

Sailburua Abran ere ibili da azken belaunaldiko **atoiontzi** batean, eta bertako kapitainak atoiaren eramateko brankaz brankako eta 360 graduko biraketarako bere gaitasun operatibo berriak erakutsi dizkio.

Ibaizabal partaide duen **Anavas** Euskal Ontzijabeen Elkarteak Merkataritza Nabigazioko etorkizuneko ofizialak izango diren emakumeen eta gizonen prestakuntzarekin konpromisoa hartuta du, eta praktikak, akademikoak nahiz profesionalak, elkarteko ontzietan egitea errazten du. Jarduera hori 1993. urtetik egiten da, Eusko Jaurlaritzaren laguntzari esker. Programa hori abian jarri zenetik, 2.745 ontziratze baino gehiago egin dira, azken urtean 183.

Ikastetxeak

ANAVASek **itsasoko lanbidearen bokazioak sustatzen ditu** belaunaldi berriei sektorea eta horrek eskaintzen dituen aukera profesional zabalak ezagutarazteko programa baten bidez. Horretarako, 2023an **ikastetxera bisitak egiteko programarekin** jarraitu du, ikasleen artean itsas-lanbideen bokazioak sustatzeko. Programa 2019an jarri zen abian.

Bisitetan bideo bat aurkezten da. Bideo horretan elkarteko ontzi-enpresetako profesionalek eta sektoreko beste kide batzuek parte hartzen dute **Eusko Jaurlaritzaren laguntzarekin**. Bere helburu nagusia da, lehen pertsonako testigantzen bidez, ikasleentzat askotan ezezaguna den lanbidea ezagutaraztea, bai eta merkataritza-nabigazioak eskaintzen dituen aukerak ere, beharrezkoa den belaunaldien arteko erreleboa sustatuz.

Era berean, **Euskal Ontzijabeen Elkarteak** bitartekaritza-lanak egiten ditu 2011tik, LANBIDE Euskal Enplegu Zerbitzuak baimendutako enplegu-agentzia gisa. Horretarako duen ontziratze-poltsan izena eman dezakete enplegu-eskatzaileek bere www.anavas.es webgunearen bidez.



ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN

DURANTE 2024

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 Alimentación, Desarrollo Rural, Agricultura y Pesca), su nuevo Director, D. Koldo Goitia y Ricardo Torre, responsable de Asuntos Marítimos. A todos ellos queremos agradecer 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 2.914 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 2024, se han llevado a cabo, bajo este programa de formación, un total de 169 embarques, de los cuales 147 correspondieron a Alumnos/as de puente (Náutica) y 22 a Alumnos/as de máquinas, lo que supone un total de 517,80 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 1993-2024, alcanzando desde su inicio hasta la fecha un total de 2.914 embarques.

**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2024**

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
2023	147	36	183
2024	147	22	169
TOTAL 1993-2024	1 . 964	950	2 . 914

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

Desde mediados de 2024, el Departamento de Dirección de Puertos con el que la Asociación lleva años colaborando estrechamente depende de la Consejería de Alimentación, Desarrollo Rural, Agricultura y Pesca. Así, en el tradicional almuerzo de navidad de ANAVAS tuvimos el placer de contar con la presencia de Amaia Barredo, Consejera de Alimentación, Desarrollo Rural y Agricultura, y Leandro Azcue, Viceconsejero de Pesca y Desarrollo Litoral, con el fin de continuar con esta travesía de colaboración.



*Almuerzo de Navidad 2024 –
Sociedad Bilbaína*



Basque Shipowners Association



Asociación de Navieros Vascos

A continuación, adjuntamos la noticia al respecto publicada en la web de Gobierno Vasco:



Amaia Barredo, en la cita anual de la Asociación de Navieros Vascos-ANAVAS

- Destaca que “la flota mercante vasca se adapta a las exigencias medioambientales y de descarbonización que requiere el sector marítimo”
- Constituida por 11 empresas propietarias y gestoras de 72 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 783.434 GT y 1.333.735 TPM.

Bilbao, 17 12 2024

Amaia Barredo, consejera de Alimentación, Desarrollo Rural, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, ha participado hoy en el encuentro de Navidad desarrollado por la **Asociación de Navieros Vascos-ANAVAS**, presidida por **Alejandro Aznar** y con **Francisco Garaygordobil** como secretario general. Está constituida por 11 empresas, propietarias y gestoras de 72 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, que suponen un total de 783.434 GT y 1.333.735 TPM.

Junto a **Leandro Azkue**, **Amaia Barredo** ha seguido con detalle las explicaciones de los responsables de **Anavas** sobre los barcos cargueros, de petróleo, gas, graneles líquidos, sólidos y remolcadores, destacando el apoyo departamental al **embarque de los nuevos recién titulados** como Capitanes de Marina Mercante o Jefes de Maquinas.

“Seguimos con detalle la **actividad de los tres astilleros vascos** -Murueta, Zamakona y Balenciaga- que cerraban el año con 8 buques en cartera: el 23% de la cartera de pedidos a nivel estatal. En las 11 empresas de la **Asociación de Navieros Vascos** gestionan 72 buques, con una antigüedad media de 13 años” ha comentado Amaia Barredo.

Barredo ha observado que “la flota vasca continúa **adaptándose a las exigencias medioambientales y de descarbonización** que requiere el sector marítimo. Veo a veces con preocupación la “**salud**” de las distintas flotas de todo el mundo y ahí está ese **vertido de crudo** en el estrecho de Kerch, entre los mares Negro y Azov, ocurrido el pasado domingo por el naufragio de dos petroleros rusos debido a una tormenta. Una **marea negra** que amenaza a la península de Crimea, anexionada por Rusia en 2014”.

“Eran dos petroleros con más de **130 metros de eslora**, y con casi medio siglo de antigüedad. Ahí es nada... Afortunadamente, en la **Unión Europea** y aquí en **Euskadi**, nos tomamos muy en serio la renovación de flotas, la introducción de nuevas tecnologías y comunicaciones y la formación permanente de las tripulaciones” ha indicado Barredo.

La flota de la Asociación abarca **diferentes tipos de tráficos marítimos**, compuesta por buques tanque, buques de carga general y contenedores, bulkcarriers, remolcadores, y de suministro de gas, con 45 buques mercantes, y 27 remolcadores. La edad media de la flota inscrita en ANAVAS se encuentra alrededor de los 13 años.



A raíz de lo compartido en el almuerzo y desde la sensibilidad de la Consejera Amaia Barredo y su Consejería hacia el relevo generacional, surgió la oportunidad de que tanto Amaia Barredo como Leandro Azkue visitaran al día siguiente el buque petrolero “*Montestena*” de nuestra asociada Ibaizabal, atracado en el puerto de Bilbao.



*Visita del buque “Montestena”
(Puerto de Bilbao) - 2024*



Adjuntamos a continuación la noticia detallada publicada en el portal de Gobierno Vasco.



Amaia Barredo anima a la juventud a conocer la “gran oferta laboral que las marinas mercante y de pesca ofrecen para un necesario relevo generacional”

- Junto a Jorge Zickermann de Lancastre José María Torre, Félix Bidea y Leandro Azkue, ha visitado el buque petrolero “Montestena” en el puerto de Bilbao
- “Un sector atractivo, con futuro y que vive un interesante desarrollo tecnológico”
- Desde 1993, con la colaboración del Gobierno Vasco, se han realizado más de 2.745 embarques en prácticas de futuros marinos vascos

Santurtzi, Bilbao Port, 2024 12 19

Amaia Barredo, Consejera de Alimentación, Desarrollo Rural, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, ha animado a la juventud a conocer la “gran oferta laboral que tanto la **marina mercante** como la de pesca de altura y bajura ofrecen en un excelente momento para un **necesario relevo generacional**, en un sector atractivo, con futuro y que vive un interesante desarrollo tecnológico”. Desde 1993, con la colaboración del Gobierno Vasco, se han realizado más de 2.745 embarques en prácticas de futuros marinos vascos.

Junto a **Jorge Zickermann de Lancastre** (CEO), **José María Torre** (Director de flota) y el capitán **Félix Bidea**, del grupo naviero Ibaizabal, y **Leandro Azkue**, **Amaia Barredo** ha visitado el buque petrolero “**Montestena**” en el puerto de Bilbao comentando con los componentes de la tripulación diversos aspectos de su trabajo, formación y expectativas laborales.

El “**Montestena**” es un buque tanque de 81.187 GT y 159.236 TPM. **Amaia Barredo** ha conocido el puente de mando, camarotes, cocinas y comedores, control de carga además de sus imponentes motores y máquinas. Allí ha escuchado algunos **testimonios** de los 25 componentes de la tripulación a punto de zarpar a un nuevo destino.

La consejera también ha recorrido el Abra a bordo de un **remolcador** de última generación cuyo capitán le ha mostrado las nuevas capacidades operativas del mismo con remolcaje proa a proa y virado de 360 grados.

La Asociación Naviera Vasca **Anavas**, en la que participa el grupo Ibaizabal, está comprometida con la formación de mujeres y hombres futuros Oficiales de la Marina Mercante, facilitando las prácticas, tanto académicas como profesionales, a bordo de sus buques asociados. Esa actividad se realiza desde el año 1993 gracias a la colaboración del Gobierno Vasco. Desde el inicio de este programa se han llevado a cabo más de 2.745 embarques, 183 en el último año.

Centros escolares

ANAVAS **fomenta las vocaciones de la profesión marina** a través de un programa destinado a dar a conocer a las nuevas generaciones el sector y el gran abanico de oportunidades profesionales que este ofrece. Para ello, en 2023 ha continuado con el **programa de visitas a centros escolares** para el fomento de vocaciones de las profesiones marítimas entre los estudiantes, que se puso en marcha en 2019.

Las visitas consisten en la presentación de un vídeo en el que han participado, tanto profesionales de las navieras asociadas, como otros componentes del sector con la **colaboración del Gobierno Vasco**. Su principal objetivo es dar a conocer, mediante testimonios en primera persona, la profesión, muchas veces desconocida para los estudiantes, así como las posibilidades que ofrece la marina mercante promoviendo el necesario relevo generacional.

Asimismo, la **Asociación de Navieros Vascos** realiza desde el año 2011, labores de intermediación como agencia de colocación autorizada por el Servicio Vasco de Empleo LANBIDE para lo que dispone de una **bolsa de embarque** en la que pueden inscribirse los demandantes de empleo a través de su página web www.anavas.es



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.

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.

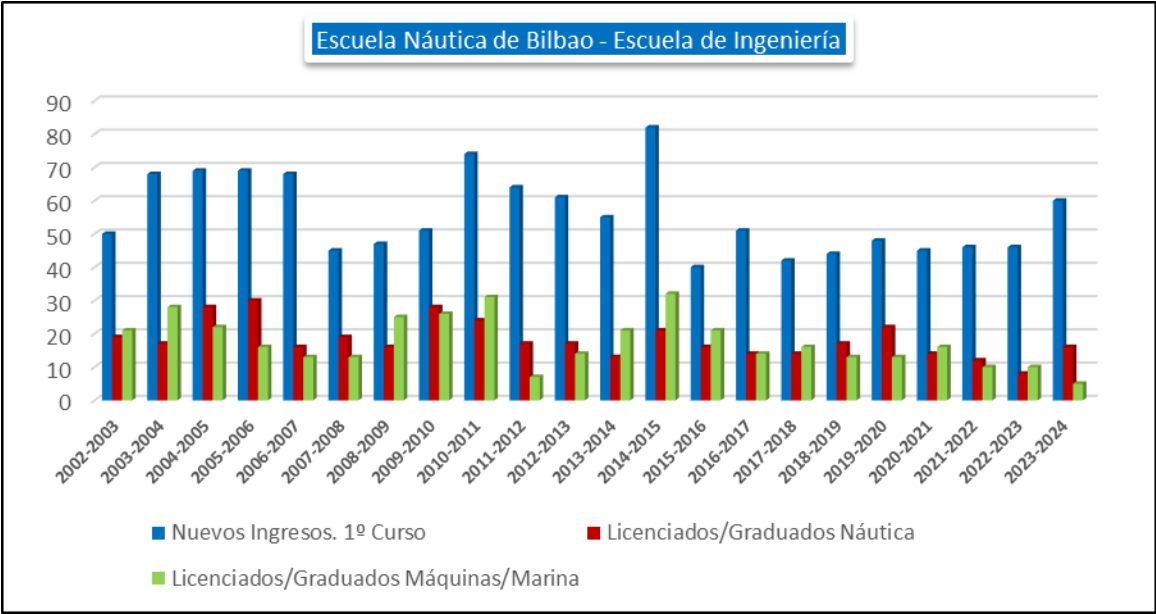
En la Escuela se imparten actualmente, el Grado en Marina (anteriormente Máquinas Navales), y Grado en Náutica y Transporte Marítimo (antigua Náutica), que requieren

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 2023 – 2024 un total de 60 nuevos ingresos. De estos últimos, 40 correspondían al Grado de Náutica y Transporte Marítimo y 20 al Grado de Marina.

En 2024 el número de Egresados/as en el Grado de Náutica fue de 16 alumnos/as y en el Grado de Marina fue de 5.



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.

En 2024, la Asociación ha continuado en contacto con la Responsable de Desarrollo de RRHH y Acción Social de la Autoridad Portuaria de Bilbao, siguiendo con la colaboración iniciada en 2023 para impulsar, de manera conjunta, el proyecto de orientación vocacional en el sector marítimo de la Asociación, difundiendo la existencia de nuestras charlas divulgativas desde su programa “Ezagutu Portua”. Un programa que la Autoridad Portuaria de Bilbao ofrece desde 2014 y consta de visitas didácticas dirigidas a los estudiantes de toda Euskadi, acercando el puerto a más de 4.000 escolares anualmente y trasladando, tanto el devenir histórico, como la realidad actual de la actividad portuaria. Además, en 2024 se ha iniciado el desarrollo de un plan para incorporar a Autoridad Portuaria de Bilbao a las charlas divulgativas que la Asociación lleva a cabo en centros escolares junto con el Capitán del buque escuela “*Saltillo*” de la UPV/EHU.

Cabe destacar que, en diciembre de 2024, a iniciativa de la Autoridad Portuaria de Bilbao, se constituyó el Comité de Bienestar de la Gente del Mar del Puerto de Bilbao, del que la Asociación de Navieros Vascos forma parte, entre otras entidades y asociaciones relacionadas con el sector marítimo. Su objetivo principal es colaborar en la mejora de las condiciones de vida de este colectivo para paliar, de este modo y en la medida de lo posible, la sensación de desarraigo y soledad y distintos problemas de carácter humano con que estas personas pueden encontrarse durante su estancia en este Puerto. Este Comité, está constituido en el marco de las recomendaciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, en cuanto a la existencia de servicios en tierra destinados a la gente de mar, así como a las condiciones de conocimiento, acceso y utilización.

Dentro de sus actividades se comprometen a; fomentar, conjuntamente y en el ámbito de las competencias de cada uno, la preocupación por el bienestar desde el punto de vista humano y social de la gente de mar que recalca en el Puerto de Bilbao; plantear y debatir problemas de índole humana y social, estudiarlos y proponer soluciones; impulsar la colaboración entre las distintas entidades y organismos; verificar que las instalaciones de bienestar del Puerto de Bilbao sean las adecuadas, determinando la conveniencia de incorporar otras nuevas o suprimir las instalaciones infrautilizadas; mutua ayuda y colaboración entre los miembros del Comité; y trasladar iniciativas al Comité Nacional.

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

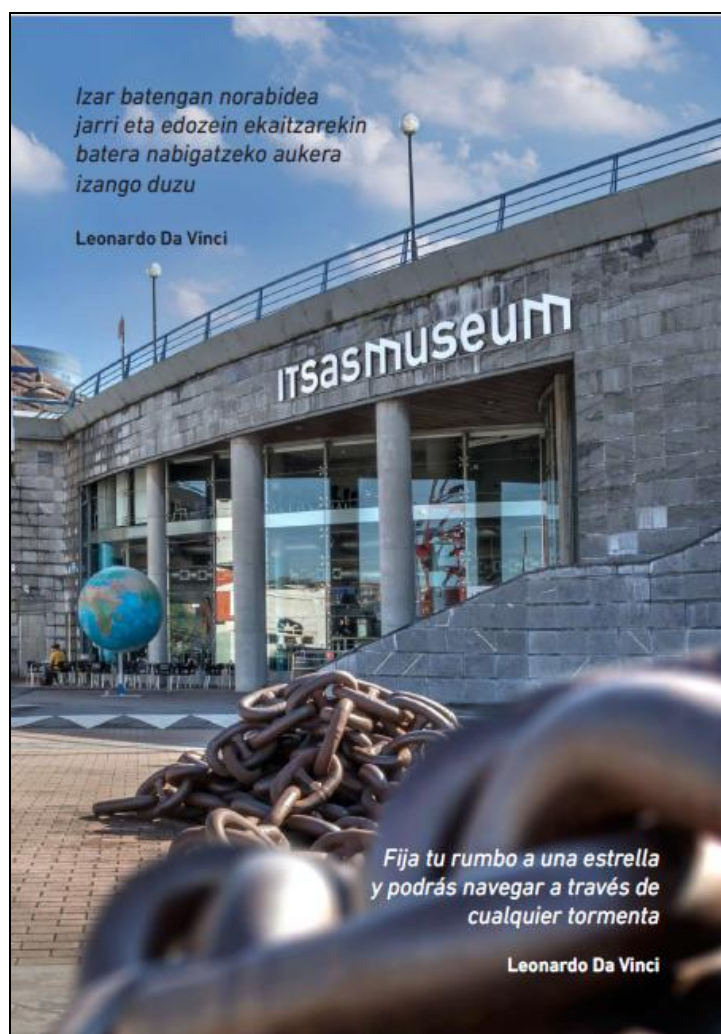
Durante el año 2024, la Asociación de Navieros Vascos ha venido desarrollando su labor asociativa de representación y de prestación de servicios a sus asociados, manteniéndoles informados sobre las novedades legislativas relativas al sector marítimo y otros asuntos de interés.

La Asociación ha asistido y participado en diversos foros y actos relacionados con el sector marítimo que se han celebrado durante el transcurso del año.



ITSASMUSEUM

En el año 2024, la Asociación ha mantenido la colaboración con Itsasmuseum, iniciada en 2023, relativa a la nueva propuesta en la programación escolar de Itsasmuseum, con el fin de dar a conocer las oportunidades laborales del sector marítimo, a través de la presentación de un video en el que participan profesionales de nuestras navieras asociadas, así como otros profesionales del sector.



PORTADA DE PRESENTACIÓN DEL TALLER EN EL PROGRAMA EDUCATIVO DE ITSAMUSEUM – OFICIOS DEL SECTOR MARÍTIMO

ZURE ETORKIZUNeko LANA ITSASOAN DAGO? ZERGATIK EZ?

¿TU FUTURO LABORAL EN EL MAR? ¿POR QUÉ NO?

(15-17 urte/años, 90')

Itsas garraioak etorkizun ezinhobea du eta munduko ekonomiaren giltzarria da. Jarduera honen helburua da itsas sektorearekin lotutako lanbideak ezagutzea eta sustatzea da, bai ziklo bai unibertsitateko formakuntza aukerak ere.

Itsas sektorean hainbat lanbide daude: atolontziaren patroia, portuko praktikoa, kapitaina,... Noizbait entzun ditugun lanbideak dira, baina... zer dakigu itsas lanbide hauei buruz?

Jarduera honetan, ikasleek Port Center Museorearen erakusketa gunean zehar bisita gidatu bat egingo dute. Bukatzeko, ANAVAS euskal ontzijabeen elkartearen bideo bat ikusiko dugu. Ikus-entzunezko horri buruzko azterketa batek itsas-sektoreko lanbide batzuk zuzenean ezagutzeko aukera emango die ikasleei, beren bokazioak piztuz eta agian itsasoan egongo den etorkizun profesionala aukeratzeko lagunduz.

El transporte marítimo tiene un gran futuro y es la piedra angular de la economía mundial. El objetivo de esta actividad es la promoción y divulgación de los oficios relacionados con el sector marítimo, además de las opciones formativas en los ciclos y grados universitarios.

Existen diferentes oficios en el sector marítimo: patrón/a de remolcador, práctico de puerto, capitán/a... Son oficios que nos suenan, pero realmente... ¿qué sabemos sobre ellos?

Comenzamos visitando el Port Center, la exposición sobre el Puerto de Bilbao que forma parte de la colección permanente del Museo, y finalizamos con la proyección de un video de ANAVAS, la asociación de navieros vascos. Un análisis sobre este audiovisual permitirá al alumnado conocer de primera mano algunos de los oficios del sector marítimo, contribuyendo a despertar sus vocaciones y ayudándoles a elegir su futuro profesional, que quizás esté en el mar.

Curriculumarekiko loturak (materiak) Conexiones curriculares (materias)

- Euskara eta gaztelania / Euskera y castellano
- Informazio eta komunikazioaren teknologiak (IKT) / Tecnologías de la información y la comunicación (TIC)
- Geografia / Geografía
- Historia / Historia
- Hezkuntza plastikoa eta ikus-entzumenezkoa / Educación plástica, visual y audiovisual
- Batlo etikoak / Valores éticos



FOMENTANDO VOCACIONES

Por otro lado, en 2024 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. Dichas visitas consisten en la presentación de un vídeo en el que han participado, tanto profesionales de nuestras navieras asociadas, como otros profesionales del sector, y que ha contado con la colaboración del Gobierno Vasco. Su principal objetivo es dar a conocer, mediante testimonios en primera persona, esta profesión, en ocasiones, desconocida para los estudiantes, así como las posibilidades que ofrece nuestro sector, promoviendo, de esta forma, el tan necesario relevo generacional.



Zumaia (Zumaia)



Ama Guadalupekoa (Hondarribi)



Franciscanas de Montpellier Ikastetxea (Trapagaran)

BUQUE ESCUELA SALTILLO

En 2024, el buque escuela “Saltillo” zarpará nuevamente del puerto de Santurtzi para dar comienzo a la tradicional costera estival, guiados por la iniciativa de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, que ofrece la posibilidad de que varios jóvenes puedan disfrutar de una experiencia única, embarcando en el velero de la Universidad del País Vasco UPV/EHU. En 2024, desde la Asociación, y acompañados de su capitán, Mikel Lejarza, contribuimos a este fin impartiendo charlas en los centros educativos de los puertos en donde recalará dicha embarcación. A través de nuestras presentaciones dirigidas al alumnado de 1er curso de Bachillerato o 4º de la ESO, damos a conocer el sector marítimo-portuario al cual podrían decidir orientar su formación futura.



Tras haber asistido a dichas charlas, los alumnos que muestren interés podrán unirse al alumnado de la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de la UPV/EHU, navegando hasta el próximo puerto de recalada. De este modo, experimentarán en primera persona, cómo se aplican las prácticas de navegación sobre los conocimientos adquiridos durante el curso universitario y su participación en la planificación y preparación de dichas travesías. Se trata de una experiencia que, sin duda, les permitirá visualizarse como futuros marinos



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 01.01.2025

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
ATLÁNTICO SHIPPING, S.L.			
<i>Moraimé</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>Anzorás</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
<i>Mundaka NM</i>	Carga seca y portacontenedores	4.137	6.270
<i>Katuxa NM</i>	Carga seca y portacontenedores	4.137	6.270
<i>Gernika NM</i>	Carga seca y portacontenedores	4.137	6.270
<i>Arteaga NM</i>	Carga seca y portacontenedores	4.137	6.270
	TOTAL	41.204	61.311
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 Prima</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>Montesperanza</i>	Buque tanque	81.187	159.236
<i>Montestena</i>	Buque tanque	81.187	159.236
<i>Monte Udala</i>	Buque tanque	82.908	152.000
<i>Monte Urbasa</i>	Buque tanque	82.908	152.000
<i>Monte Urquiola</i>	Buque tanque	82.908	152.000
<i>Monte Ulía</i>	Buque tanque	82.908	152.000
<i>Monte Serantes</i>	Buque tanque	82.839	152.000
TOTAL		576.845	1.078.472

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>BWEK Aruba</i> (ex Bow-Guardian)	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

TOTAL

110.037	125.219
----------------	----------------

NAVIERA GALDAR, S.A.

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

EMPRESAS SIN FLOTA

* **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**

* **ALBACORA, S.A.**

MIEMBROS ASOCIADOS COLABORADORES

* **BULK TRADING, S.L.**

11 EMPRESAS

71 BUQUES

778.181 GT

1.330.662 TPM



FUENTES DE INFORMACIÓN

- ❖ AGENCIA INTERNACIONAL DE LA ENERGÍA - AIE
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS – ANAVAS
- ❖ ASOCIACION DE NAVIEROS ESPAÑOLES – ANAVE
- ❖ BIMCO
- ❖ BUREAU OF ECONOMIC ANALYSIS - BEA
- ❖ CLARKSONS ANNUAL REPORT
- ❖ DNV
- ❖ DREWRY
- ❖ DIRECCIÓN DE PUERTOS Y ASUNTOS MARÍTIMOS. GOBIERNO VASCO
- ❖ EUSTAT - INSTITUTO VASCO DE ESTADÍSTICA
- ❖ EUROSTAT - OFICINA ESTADÍSTICA DE LA UE
- ❖ INTERNATIONAL MARITIME BUREAU - IMB
- ❖ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA - INE
- ❖ FONDO MONETARIO INTERNACIONAL - FMI
- ❖ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS OF BREMEN
- ❖ MINISTERIO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA
- ❖ MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO
- ❖ OMI - ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
- ❖ PUERTO DE BILBAO
- ❖ PUERTO DE PASAJES
- ❖ PUERTOS DEL ESTADO
- ❖ 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.

