Marina mercante y transporte marítimo

2019/2020

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

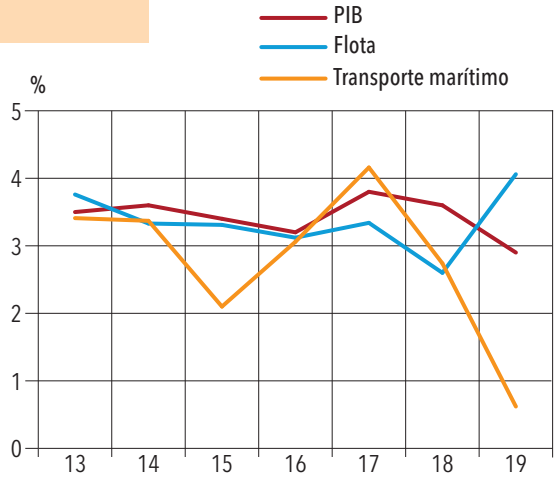
I pág. 4 PREÁMBULO DEL PRESIDENTE

II pág. 6 COMISIÓN PERMANENTE

01 MERCADO MUNDIAL

pág. 10

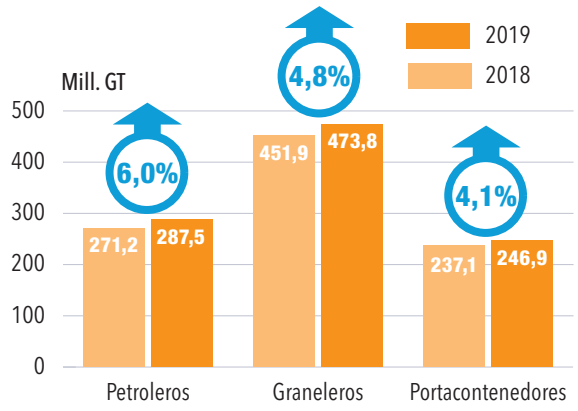
En 2019 se volvió a registrar un récord histórico de toneladas transportadas por mar, aunque con un crecimiento de solo el 0,6%, el menor de los últimos 10 años.



02 FLOTA MERCANTE MUNDIAL

pág. 14

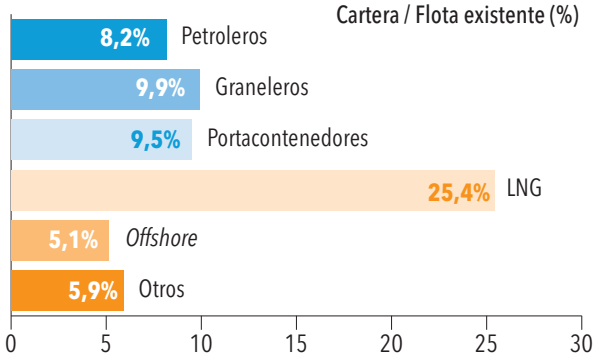
La flota mercante mundial creció un notable 5% en tpm, alcanzando 1.325 MGT. Panamá sigue siendo el registro más utilizado y los armadores griegos los que controlan la mayor flota.



03 CONSTRUCCIÓN NAVAL

pág. 18

Es muy favorable para el sector naviero, pero negativo para el de la construcción naval, que esta crisis de COVID-19 haya llegado en un momento con muy baja cartera de pedidos, la menor, en porcentaje de la flota, desde 1994.



04 COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL

pág. 21

El fuerte descenso de las importaciones de carbón (-45%) dio lugar a una importante reducción de las de graneles sólidos. Las importaciones de crudo también se redujeron un 2,6%. En cambio, aumentaron muy notablemente las de GNL (+43%).

Los graneles sólidos disminuyeron un 11,2% hasta

85,3 Mt

Los graneles líquidos aumentaron un 2,7% hasta

145,8 Mt

La carga general aumentó un 1,9% hasta

131,6 Mt

III
pág. 7
COMITÉ DIRECTIVO

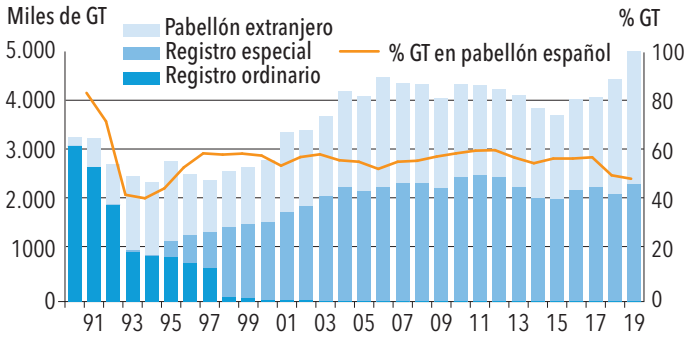
IV
pág. 8
ORGANIZACIÓN INTERNA

05 FLOTA TOTAL CONTROLADA

pág. 24

Por primera vez desde enero de 1986, la flota mercante de control español ha superado los 5 MGT.

Por segundo año consecutivo, la flota controlada bajo pabellones extranjeros supera a la que navega bajo pabellón español (REC).

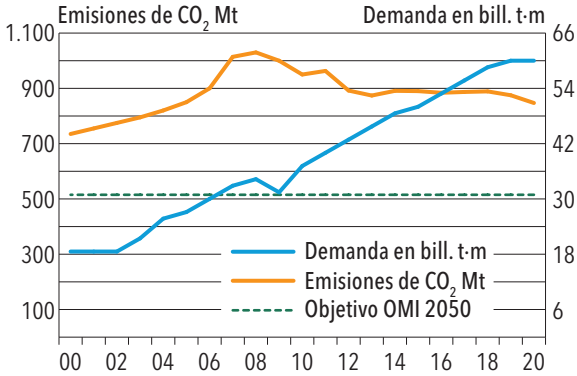


06 POLÍTICA SECTORIAL INTERNACIONAL

pág. 28

El año 2019 se caracterizó por una gran incertidumbre ante la entrada en vigor de las normas IMO 2020, el 1 de enero, que redujeron el contenido de azufre en los combustibles marinos en un 86%, hasta el 0,5%.

La OMI sigue avanzando en la reducción de las emisiones de CO_2. La crisis del coronavirus reducirá estas emisiones al menos en un 6% en 2020.



07 POLÍTICA SECTORIAL NACIONAL

pág. 30

La DGMM ha encargado y recibido dos estudios con medidas para potenciar la competitividad de los buques inscritos en el REC, cuyas competencias administrativas ahora están distribuidas en hasta 6 ministerios diferentes. La crisis sanitaria ha perjudicado muy especialmente a los servicios regulares de pasaje con los territorios no peninsulares. Las medidas aplicadas hasta ahora por el Gobierno son claramente insuficientes para asegurar la continuidad de estos servicios.

08 APÉNDICE ESTADÍSTICO

pág. 32

Series históricas de comercio marítimo mundial, flota mundial, tráfico marítimo español y la flota de pabellón español.

09 EMPRESAS ASOCIADAS

pág. 34

Relación completa y datos de contacto de las 37 empresas miembros de ANAVE en junio de 2020.

1 PREÁMBULO DEL PRESIDENTE

El COVID sorprendió a la economía en un momento de desaceleración. Al menos es positivo que llegara con una cartera de pedidos mundial muy baja. Será fundamental poner en marcha un plan de relanzamiento del sector.

EL AÑO DE LA PANDEMIA SORPRENDIÓ a la economía en un momento de desaceleración. Según el informe de abril del FMI, el crecimiento de la actividad económica mundial se frenó ya sensiblemente en 2019, hasta un 2,9%. En China bajó del 6,7% en 2018 al 6,1% en 2019 y en los EE.UU. cayó del 2,9% al 2,3%. El conjunto de las economías avanzadas registró un crecimiento del 1,7% y la zona Euro de sólo el 1,2%.

Incluso mayor desaceleración reflejó la demanda de transporte marítimo mundial. Según Clarksons, tras el sólido crecimiento de un 4,2% en 2017, bajó al 2,7% en 2018, y a solo un 0,6% en 2019. No obstante, se alcanzó un récord histórico de toneladas (t) transportadas, con 11.887 millones. En toneladas·milla (t·m), el aumento fue algo superior, del 1,1%, hasta 59,69 billones.

Según las World Fleet Statistics de IHS Markit, la flota mercante de transporte aumentó en 2019 un notable 5,1% en tpm, 4 puntos más que la demanda en t·m. A pesar de todo, otras circunstancias se sumaron para hacer posible que los fletes no se deteriorasen, salvo los de graneleros de menor porte. De hecho, en el caso de los petroleros, los fletes subieron del orden de un 50% respecto de los promedios de 2018, especialmente para los buques de mayor porte (VLCC).

Para 2020 el FMI prevé provisionalmente que la economía mundial decrecerá un 3,0%, debido al impacto del COVID-19. En España, tras un crecimiento del 2,0 en 2019, el FMI aventura un -8% en 2020. Las últimas estimaciones de Clarksons sobre el comercio marítimo mundial estiman un -5,5% en t, con el mayor descenso (-10,2%) para las cargas en contenedores.

El efecto de la pandemia sobre el transporte marítimo aún es muy difícil de prever. Uno de los principales problemas está siendo la dificultad para el relevo de las tripulaciones, materia en la que la Cámara Naviera Internacional (ICS) está trabajando intensamente, desarrollando protocolos sanitarios que han sido apoyados por la OMI, OMS y OIT.

Al menos es positivo para el sector naviero que esta crisis haya llegado en un momento con muy baja cartera de pedidos, de modo que el excedente de flota que se va a generar por la caída de la demanda no se verá agravado por unos niveles muy elevados de entregas en los próximos años. Como referencia, al inicio de la crisis financiera de 2008, la cartera de pedidos mundial superaba el 50% de la capacidad de transporte de la flota.

El precio del crudo Brent comenzó el año 2019, a unos 57 $/barril ($/b) y marcó un promedio anual de 64,2 $/b, un 11% inferior a los 71,3 $/b de 2018. En los primeros meses de 2020 se deslizó a la baja hasta 52 $/b a comienzos de marzo para derrumbarse a continuación hasta un mínimo de 19 $/b a finales de abril. De ahí se ha recuperado hasta unos 30 $/b a mediados de mayo.

La actividad pirata en la zona de Somalia se mantuvo bajo control gracias a los esfuerzos de las fuerzas navales desplegadas en la zona y a la autoprotección de los buques mediante las 'mejores prácticas recomendadas, BMP5', pero siguieron aumentando los incidentes en la zona de Nigeria-Golfo de Guinea, con 67 ataques en 2020, algunos de máxima gravedad y un total de 4 secuestros de buques y 121 de tripulantes. Esta tendencia continúa en los primeros meses de 2020, confirmando que la amenaza terrorista en esta zona va en aumento y que los buques deben tenerla muy presente y aplicar las medidas de autoprotección contenidas en una edición especial de las BMP para West Africa. ICS está intentando promover una mayor protección en la zona, especialmente por las autoridades nigerianas, pero también por organismos internacionales.

ANAVE ha enviado al MITMA varias iniciativas para incluir en un plan de relanzamiento del sector y le ha propuesto crear un grupo de trabajo para su análisis y concreción.

Lamentablemente, no ha sido posible conseguir que los buques españoles sean autorizados a enrolar guardas de seguridad privada para la protección de los buques y sus tripulantes, pese a las gestiones reiteradas de ANAVE ante las autoridades competentes a lo largo de todo el último año.

El 1 de enero entró en vigor el tan temido nuevo límite de 0,5% al azufre en los combustibles marinos, ya universalmente conocido como IMO 2020. Hay que destacar los grandes esfuerzos que fabricantes, distribuidores y suministradores de combustibles y los armadores han tenido que llevar a cabo para adaptarse a las nuevas normas, de un día para otro y en todo el mundo.

Gracias al ya citado derrumbe de los precios del crudo, y consecuentemente de los precios de los combustibles, por el momento no se ha producido el grave impacto económico sobre el sector naviero que se temía. En el último año se encargaron equipos de depuración de los gases de escape (*scrubbers*) para más de 1.000 buques, de modo que ya más de 4.200 los llevan o tienen encargados, de ellos casi el 80% de ciclo abierto. No obstante, la reducida diferencia de precios actual (menos de 65 $/t) entre el fuel oil pesado y los nuevos combustibles con 0,5% de azufre, está haciendo que los encargos de *scrubbers* se moderen, al menos a corto plazo.

Junto con el desafío que ha supuesto la nueva norma sobre el azufre, la OMI ya está trabajando en las medidas para el control de las emisiones de CO_2, con vistas a reducirlas un 40% por t·milla para 2030. La reunión del MEPC 75 de la OMI se ha pospuesto por el COVID, pero es importante que, cuando se celebre, se adopten ya medidas adicionales que demuestren el compromiso real de la OMI. En caso contrario, es de temer que la Unión Europea actúe unilateralmente incluyendo el transporte marítimo en el sistema de comercio de derechos de emisión (ETS).

En España, en 2019, el tráfico portuario total de mercancías aumentó un exiguo

0,31%, hasta la cifra récord de 552,1 millones de toneladas (Mt), pero una parte importante de ese crecimiento se debió a las mercancías en tránsito internacional, principalmente contenedores, que crecieron un 6,1%. En consecuencia, el comercio marítimo español (importaciones + exportaciones + cabotaje) movió solo 362,8 Mt, un 1,2% menos que en el año anterior, confirmando claramente el menor dinamismo de la economía española.

Puertos del Estado, sensible a las preocupaciones manifestadas por las empresas navieras (y, especialmente, aquellas que operan servicios regulares de Transporte Marítimo de Corta Distancia), promovió, junto con otros ministerios, una revisión de los procedimientos de inspección en frontera con vistas a racionalizarlos y mejorar su coordinación. Este proceso, señalado por todos los agentes del sector marítimo como muy necesario, se ha visto suspendido, como tantas otras iniciativas, por la crisis del coronavirus, pero sería muy necesario retomarlo para potenciar la competitividad de los puertos españoles y del transporte marítimo.

A 1 de enero de 2020, los armadores españoles controlaban un total de 216 buques mercantes de transporte (2 menos que un año antes), con un total de 5.007.712 GT (+12,6%) y 4.823.126 tpm (+16,5%). Estaban inscritas en el Registro Especial de Canarias (REC) el 50,9% de las unidades, 110 buques, con el 47,1% de las GT y el 34,7% de las tpm. Es la primera vez desde 1986, hace 34 años, que la flota controlada por armadores españoles supera la cifra de 5 millones de GT. La parte de esta flota abanderada en el REC se redujo en 5 unidades, si bien su GT aumentó un 9,3% gracias a la incorporación de 2 metaneros de gran porte.

Tras varios años de peticiones de ANAVE, en nuestra última asamblea, el ministro de Fomento (ahora MITMA) anunció un estudio sobre las posibilidades de potenciar la competitividad del REC. Finalmente, por encargo de la Dirección General de la Marina Mercante, se llevaron a cabo dos estudios complementarios: uno sobre las medidas de carácter técnico, económico y laboral que habría que aplicar para aproximar el funcionamiento del REC al de otros registros más competitivos, y otro que estudia la posible forma jurídica de una entidad pública empresarial autónoma que integrase todas las competencias administrativas sobre los buques inscritos en el REC, actualmente distribuidas al menos en seis ministerios diferentes.

Ante la grave crisis que afronta la economía española, debida al COVID-19, que obliga a impulsar la creación de empleo nacional, el sector del transporte marítimo podría sin duda contribuir a ello si el REC pudiese ofrecer a los armadores españoles un marco competitivo de operación.

Al notable crecimiento de la flota controlada por armadores españoles en los últimos 3 años, según los encargos en vigor, se van a sumar, entre 2020 y 2021, otros 8 buques de nueva construcción: 5 de pasaje, 2 metaneros y 1 quimiquero, con un total de 220.000 GT, que suponen una inversión de unos 680 M€. Llevarán el tonelaje de la flota por encima de 5,2 millones de GT, pero que esos buques, y el empleo consiguiente, vengan o no a bandera española dependerá de que se introduzcan en el registro español las reformas necesarias para relanzar la competitividad de la flota de bandera española.

La crisis sanitaria derivada del COVID-19 ha trastocado esta positiva tendencia del sector naviero español. Las empresas navieras en general, y muy especialmente las que operan buques de pasaje, han tenido que afrontar varios meses amarrando buena parte de su flota y operando el resto sin poder cubrir sus costes y, hasta ahora, casi sin apoyo público. En los próximos meses, será importante poner en marcha un plan de relanzamiento del sector, que será fundamental para la recuperación económica de nuestro país.

Para ello, ANAVE ha propuesto al MITMA crear un grupo de trabajo, en el que participen también la Dirección General de la Marina Mercante y Puertos del Estado, para analizar propuestas concretas: reducciones y exenciones de tasas portuarias para los buques amarrados y aquellos que siguen prestando servicios a los territorios no peninsulares en un mercado claramente deteriorado y contratos con el Estado para compensar los costes variables de las navieras que prestan servicios regulares con estos territorios aislados. Asimismo, consideración del transporte marítimo como sector especialmente afectado y estratégico a los efectos de la prórroga de ERTES por fuerza mayor. Y, por último, aunque no menos importante, acometer de manera urgente la reforma del REC, potenciando su competitividad y su participación en el relanzamiento de la actividad económica y el empleo en España.

Las empresas navieras españolas quieren, y pueden aportar a esta recuperación de la economía de España, para lo que esperan poder contar con el respaldo de la Administración.

Alejandro Aznar

II

COMISIÓN PERMANENTE

Durante el presente ejercicio no se han producido cambios en la Comisión Permanente de ANAVE, compuesta por el Presidente, el Vicepresidente, los Presidentes de las Comisiones de Tráficos y un Vocal de libre designación.

Presidente de ANAVE

D. Alejandro Aznar Sáinz
GRUPO IBAIZABAL

Vicepresidente y tesorero

D. Gonzalo Alvargonzález Figaredo
ERSHIP, S.A.

Vocal

D. Antonio Armas Fernández
NAVIERA ARMAS, S.A.

Presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Carga

D. Vicente Boluda Fos
BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L.

Presidente de la Comisión de Tráficos Tramp de Carga Seca a Granel

D. Juan José Fernández-Ricoy
EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.

Presidente de la Comisión de Buques Tanque

D. Andrés Luna Abella
TEEKAY SHIPPING SPAIN, S.L.

Presidente de la Comisión de Tráficos Especiales

D. Juan Riva Francos
FLOTA SUARDIAZ, S.L.

Presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje

D. Adolfo Utor Martínez
BALEÀRIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A.

II

COMITÉ DIRECTIVO

Además de los miembros de la Comisión Permanente, forman parte del Comité Directivo de ANAVE, a 1 de junio de 2020, las siguientes personas:

VOCALES NATOS

D. Guillermo Alomar
BALEÀRIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A.

D. Gorka Carrillo
BOLUDA LINES, S.A.

D. Ignacio Boluda
BOLUDA TANKERS, S.A.

D. Miguel Pardo
COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A.

D. José Marrero
DISTRIBUIDORA MARÍTIMA PETROGÁS, S.L.U.

D. Juan José Fernández-Ricoy
EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.

Dª. Patricia Susaeta
ERSHIP, S.A.

D. Rafael Rolo
FLOTA SUARDIAZ, S.L.

D. Juan Ignacio Liaño
FRED OLSEN, S.A.

D. Ronny Moriana
FRS S.L.U.

D. Jesús de Miguel
IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.

D. Vicente Capell
KNUTSEN OAS ESPAÑA, S.L.

D. Francisco Alonso
NATURGY APROVISIONA-MIENTOS, S.A.

D. Joaquín Viejo
NAVIERA ARMAS, S.A.

D. Jon Santiago
NAVIERA MURUETA, S.A.

D. José Villasante
TEEKAY SHIPPING SPAIN, S.L.

VOCALES DE ZONA

Andalucía, Ceuta y Melilla:
D. Jesús Valdivieso
TEAM TANKERS INTERNATIONAL, LTD.

Asturias y Cantabria:
D. Santiago Fernández
NAVINORTE S.A.

Canarias:
D. Servando Luis
BERNHARD SCHULTE CANARIAS, S.A.U.

Cataluña, Levante y Baleares:
D. Eduardo Mayol
FORMENTERA LINES, S.A.

Centro:
D. Yago Suárez-LLanos
NAVIERA SICAR, S.L.

Galicia:
D. José Antonio Parada
NAVIERA DE GALICIA, S.A.

País Vasco:
D. José Luis Caraballo
MURELOIL, S.A.

IV ORGANIZACIÓN INTERNA

Director General

D. Manuel Carlier
Doctor Ingeniero Naval
Director General de ANAVE desde 1996,
anteriormente, Jefe del Gabinete de Estudios desde 1985

Directora

Dña. Elena Seco
Ingeniero Naval
Incorporada a ANAVE en 1996,
ocupa el cargo de Directora desde 2016

Gabinete de Seguridad y Puertos

Dña. Araiz Basurko
Capitán de la Marina Mercante
Desde 2004, responsable del
Gabinete de Seguridad y Puertos

Gabinete de Estudios

Dña. Maruxa Heras
Ingeniero Naval
Responsable del Gabinete de Estudios desde octubre de 2008, forma parte del equipo de ANAVE desde 2007

Administración

Dña. Désirée Martínez
Máster en Administración y Dirección de Empresas
Se ocupa de la gestión administrativa y financiera desde 2008

Gabinete de Prensa

D. Rafael Cerezo
Licenciado en Periodismo
Incorporado en 2014 al Gabinete de Prensa

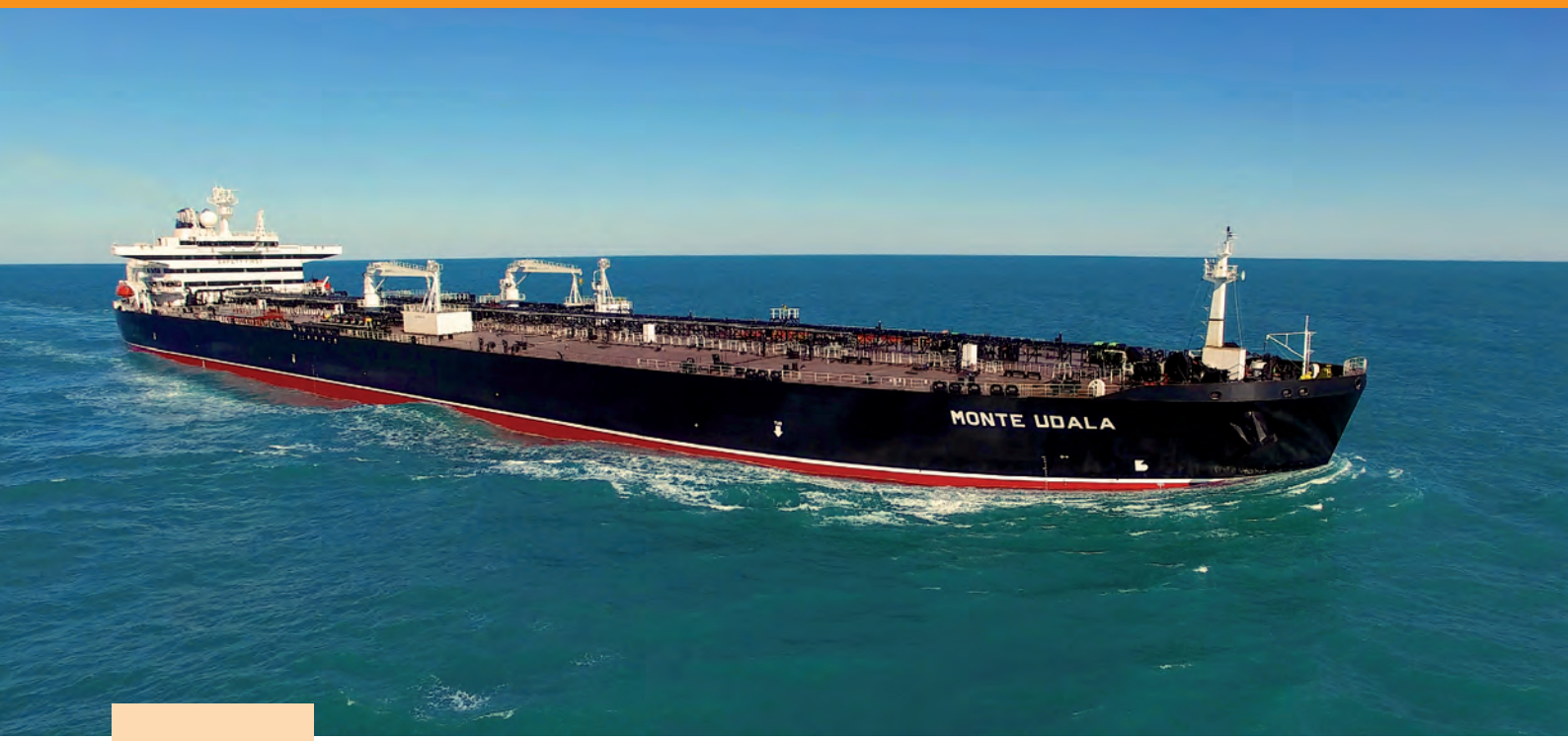
Gabinete de Estudios

Dña. Pilar Hermosilla
Graduada en Ingeniería Marítima.
Colaboradora como becaria del Gabinete de Estudios desde octubre de 2019

Asesoría Jurídica

La asesoría jurídica se encuentra vacante

JOSTA B
JOSTA B



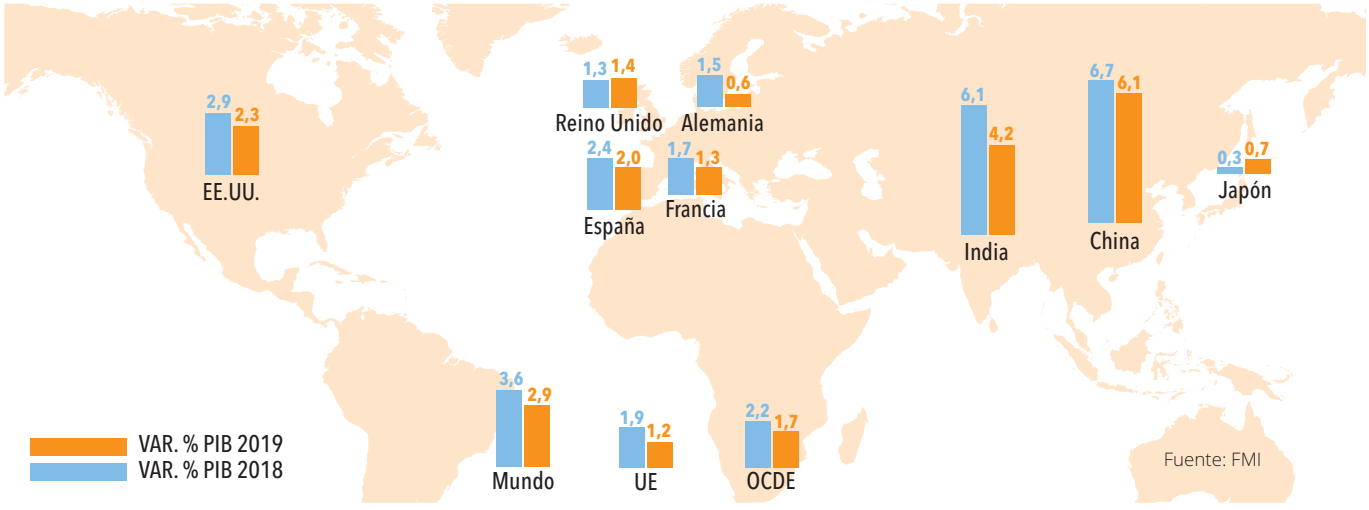
01 MERCADO MUNDIAL

En 2019 se volvió a registrar un récord histórico de toneladas transportadas por mar, aunque con un crecimiento de tan solo el 0,6%, el menor de los últimos 10 años.

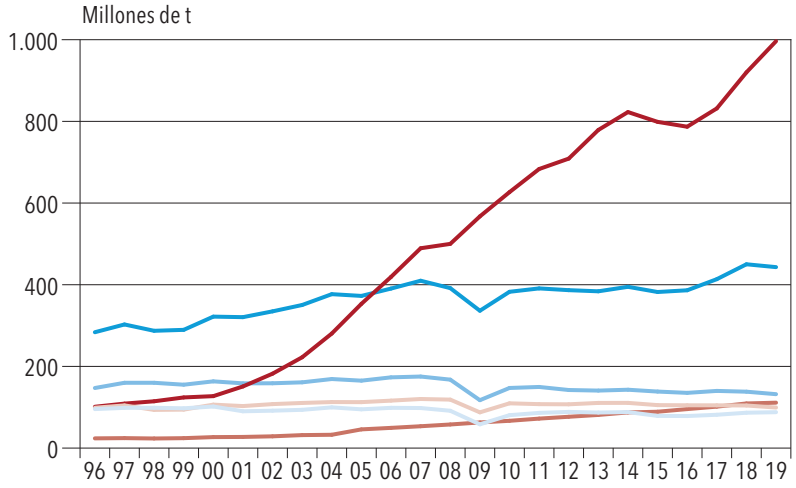
EL AÑO DE LA PANDEMIA SORPRENDIÓ a la economía mundial en un momento de desaceleración. Según el informe de abril del FMI, el crecimiento de la actividad económica mundial se frenó ya sensiblemente en 2019, hasta un 2,9%. En China bajó del 6,7% en 2018 al 6,1% en 2019 y en los EE.UU. cayó del 2,9% al 2,3%. El conjunto de las economías avanzadas registró un crecimiento del 1,7% y la zona Euro de sólo el 1,2%. Algunas economías de mercados emergentes registraron resultados peores que lo esperado, en particular India, que creció solo un 4,2%. Como parte positiva, los mercados se vieron estimulados por varios factores como la reorientación general hacia una política monetaria acomodaticia, las noticias favorables de forma intermitente acerca de las negociaciones comerciales entre EE.UU. y China y menores temores de que se produjera un Brexit sin acuerdo.

En 2020, el FMI prevé una desaceleración del -3,0%, de la economía mundial, debido al impacto del COVID-19. Para España, tras un moderado crecimiento del 2,0 % en 2019, adelanta un descenso del -8% en 2020.

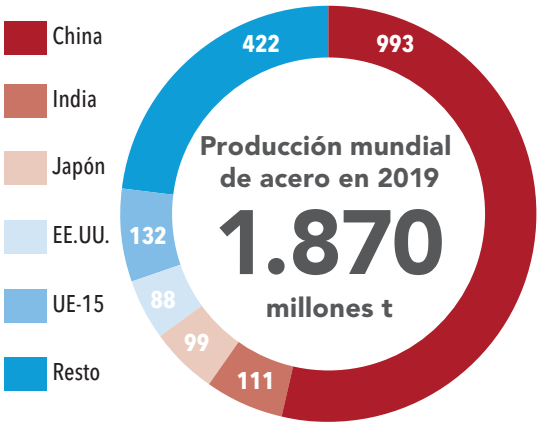
La demanda de transporte marítimo mundial reflejó incluso mayor desaceleración. Según Clarksons, tras el sólido crecimiento de un 4,2% en 2017, bajó al 2,7% en 2018, y a solo un 0,6% en 2019. No obstante, se alcanzó un récord histórico de toneladas (t) transportadas, con 11.887 millones. En toneladas·milla (t·m), el aumento fue algo superior, del 1,1%, hasta 59,69 billones de t·m (Ver Tabla I del Apéndice Estadístico, pág. 32).



PRODUCCIÓN MUNDIAL DE ACERO



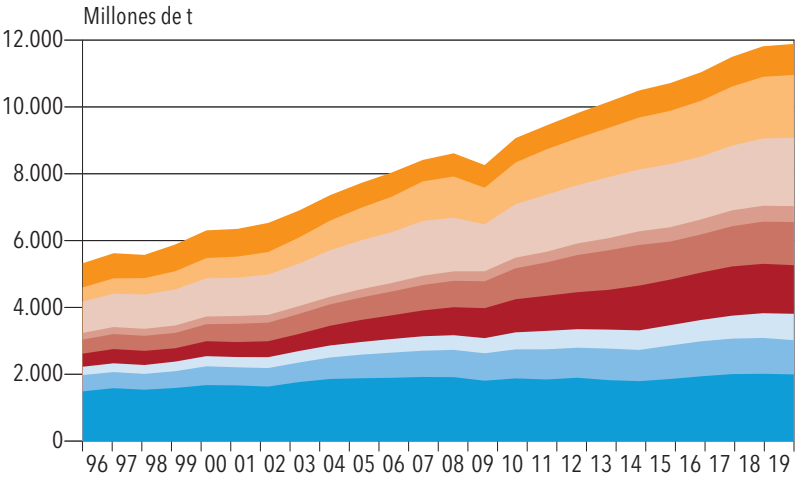
Fuente: World Steel Association

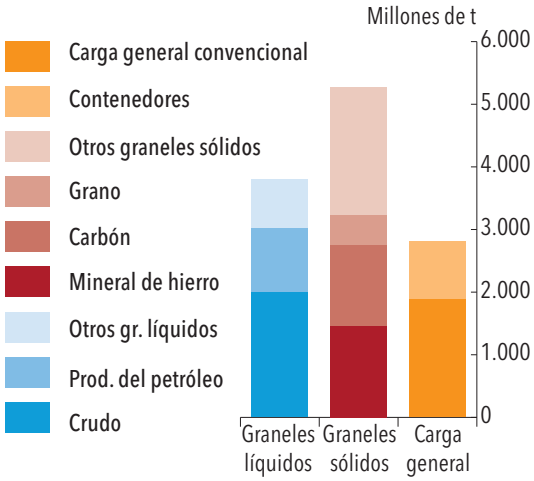


SEGÚN LA WORLD STEEL ASSOCIATION, durante 2019, la producción mundial de acero creció un 3,4% impulsada por Asia y Oriente Medio. En Sudamérica, la rotura de la presa de Vale en Brasil, en enero de 2019, tuvo gran impacto a lo largo del año reduciendo la producción de acero en Brasil en un 9,0% en comparación con el año anterior, hasta 32,2 Mt. La producción de acero en Sudamérica, en conjunto, descendió un 8,4%, hasta 41,2 Mt.

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

Fuente: Clarksons





SEGÚN LA AIE (Agencia Internacional de la Energía), en 2019, la producción mundial de petróleo sumó 100,5 millones de barriles diarios (mbd), solo un 0,2% más que en el año anterior, de los que los países de la OPEP produjeron 35,5 mbd, un 5,0% menos que en 2018 y el 35,3% de la producción mundial.

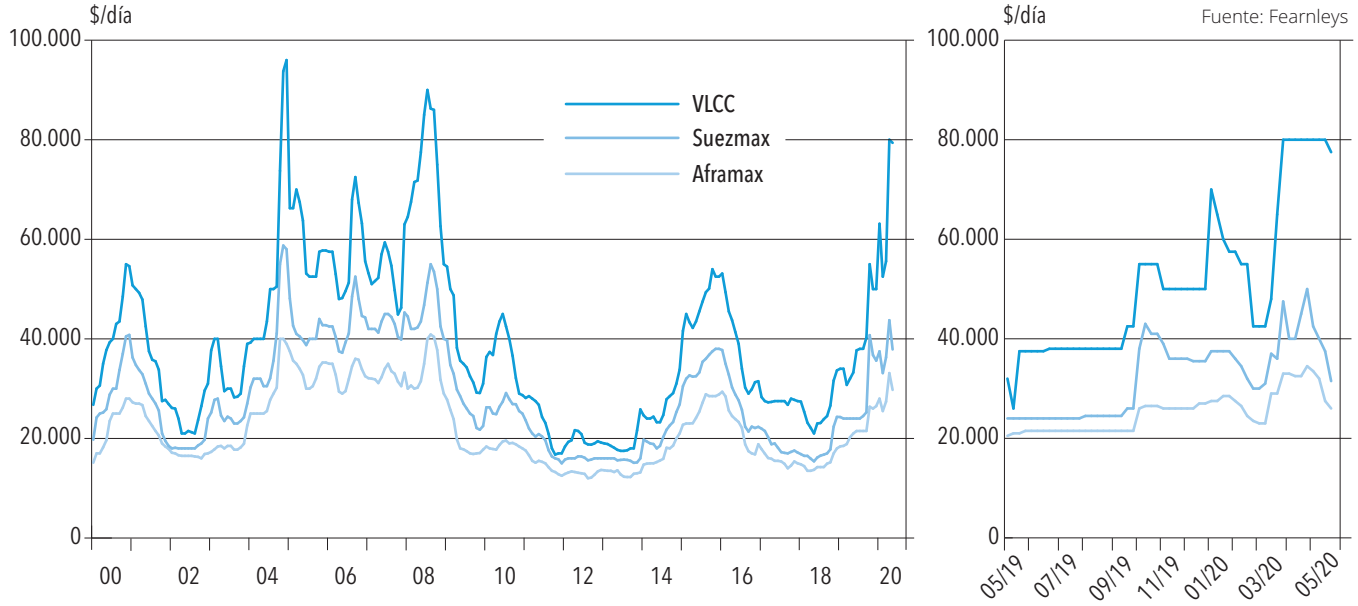
Durante 2019, la demanda de transporte de crudo descendió un 0,9%, hasta 1.995 Mt, debido a las interrupciones de suministro en Irán y Venezuela, así como por la notable caída de las importaciones hacia EE.UU. (-26,8%) y el descenso de la actividad de las refinerías por haber tenido que introducir reformas para adaptarse a la producción de los nuevos combustibles derivados del IMO 2020. Sin embargo, el enorme aumento de las exportaciones estadounidenses de crudo (+51,0%) ayudaron a mantener el crecimiento en las rutas más largas y sostuvieron la demanda en t·m (+0,5%). El cierre de las refinerías afectó en mayor medida a la demanda de transporte de productos del petróleo, que cayó un 4,6% hasta 1.024 Mt. Medida en t·m, el descenso fue del 1,7%.

La demanda de transporte de mineral de hierro descendió, por primera vez en dos décadas, debido a las interrupciones de suministro en Brasil y Australia moviendo 1.455 Mt (-1,5%). Las exportaciones de mineral de hierro de Brasil cayeron un 12,8%, sumando 337,5 Mt debido a la ya mencionada rotura de la presa de Vale, y en Australia, las exportaciones solo aumentaron un 0,2% afectadas por la menor demanda y por el ciclón Verónica en marzo. La demanda de carbón aumentó solo un 2,2% por el descenso de las importaciones europeas (-16,4%) mientras que la demanda de graneles menores creció un exiguo 0,4%.

La demanda de transporte de mercancías en contenedores creció un 2,1% hasta 1.882 Mt, que equivalen a 197,2 millones de TEU (MTEU), un 1,9% más que en año anterior, impulsada por las rutas entre el Lejano Oriente y Europa, que aumentaron un 3,8%.

Durante 2019, se transportaron por mar 355 Mt de GNL, con un notable aumento del 8,9% impulsado un año más por los nuevos proyectos en EE.UU. y Australia. Medida en t·m la demanda creció aún más, un 9,8%.

FLETES DE PETROLEROS



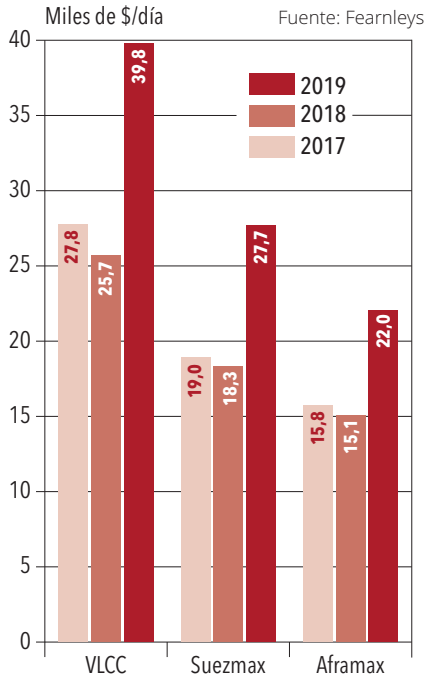
LOS FLETES DE PETROLEROS, según Fearnleys, registraron en 2019 unos niveles medios anuales en *time charter* un 55% superiores a los de 2018 en los segmentos de VLCCs y *suezmaxes*, con una media de 39.400 $/día y 27.600 $/día respectivamente; y un 46% superiores en el caso de los *aframaxes*, con 21.800 $/día (ver gráfico).

Los fletes *spot*, en *time charter* equivalente, descendieron durante los primeros meses de 2019 por el escaso tono de la demanda de transporte, en parte estacional, y por las numerosas entregas de buques nuevos. A medida que fue avanzando el año, los fletes repuntaron gracias al aumento de los desguaces de buques, así como a la instalación de *scrubbers*, que redujo la capacidad de la flota activa.

En septiembre, los ataques a la infraestructura refinera saudí y las sanciones estadounidenses a las empresas chinas provocaron un violento repunte, y casi alcanzaron los elevados niveles de 2005, superando en octubre 300.000 $/día para los VLCC y 159.000 $/día para los *suezmaxes*.

Durante los primeros meses de 2020, tras el descenso estacional en febrero, los fletes *spot* se dispararon a comienzos de marzo y hasta finales de abril, llegando a alcanzar 280.000 $/día en el caso de los VLCCs y ligeramente por encima de 100.000 $/día en el caso de los *suezmaxes*. Los fletes spot de petroleros *aframaxes* durante el primer trimestre de 2020 promediaron unos 41.600 $/día, un 60% por encima de los fletes medios registrados en todo el año 2019.

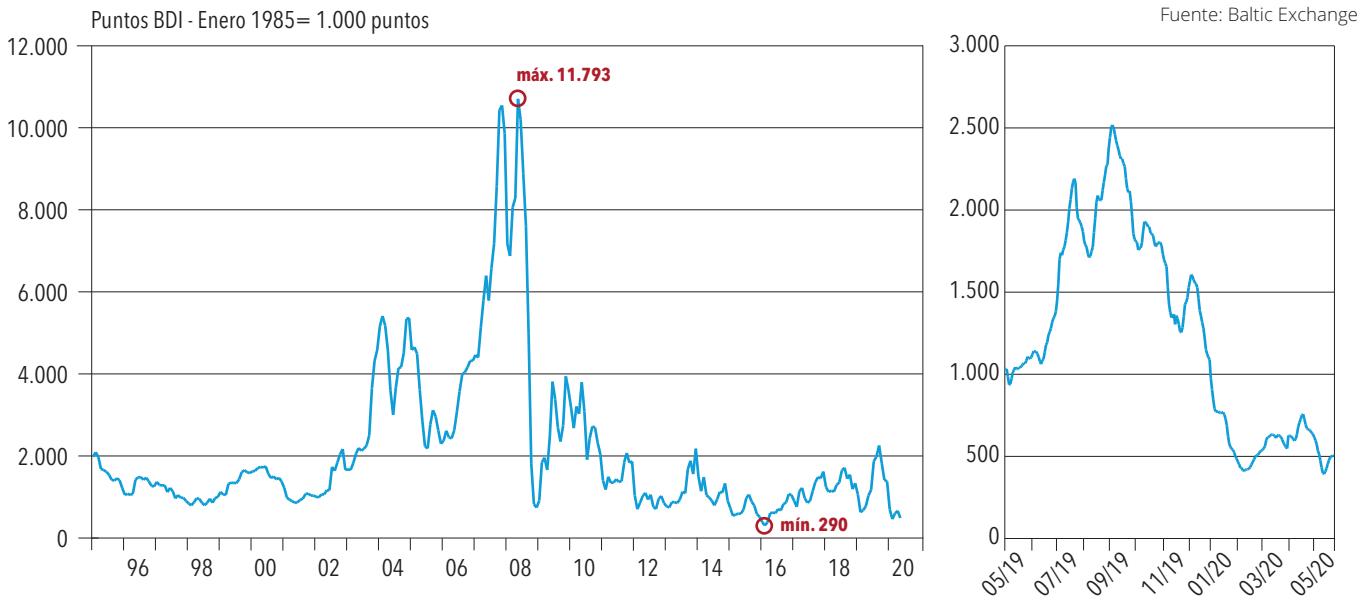
La interrupción de la demanda de crudo debida al cierre de numerosas industrias en la mayor parte de los países, como medida para detener la expansión del COVID, combinada con las tensiones entre los países de la OPEP+, que hicieron descender el precio del crudo Brent a mínimos históricos (por debajo de los 20 $/barril en marzo), junto con el aumento de los petroleros utilizados para almacenamiento a flote, generaron esta situación tan excepcional.



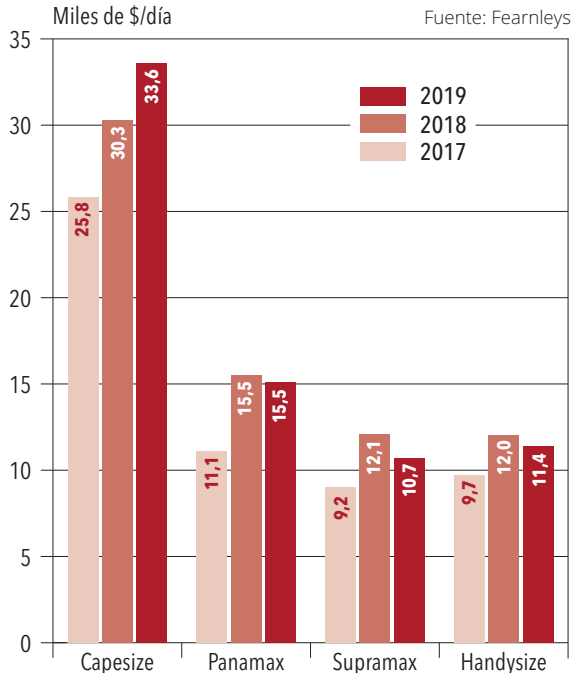
Desde finales de abril y durante todo mayo se han vuelto a recuperar los niveles de finales de febrero: en torno a 54.000 $/día en los VLCC, 39.800 $/día para los *suezmaxes* y 38.500 $/día para los *aframaxes*. En todos los casos se indican fletes de petroleros sin *scrubbers*. El bonus para los buques que cuentan con estos equipos está en torno al 10%.

En el segmento de los metaneros, los fletes se mantuvieron en niveles saludables, aunque ligeramente inferiores a la media de 2018.

FLETES DE CARGA SECA Y PORTACONTENEDORES



LOS GRANELEROS REGISTRARON unos fletes muy deprimidos durante el primer semestre de 2019, sobre todo en el segmento de los *capesizes*, debido a las tensiones comerciales entre EE.UU. y China y la rotura de la presa de Vale en Brasil, pero repuntaron en la segunda mitad gracias a la recuperación parcial de las exportaciones de mineral de hierro y al descenso de la flota activa. Los fletes medios de estos buques aumentaron un 11% en comparación con los de 2018 hasta 33.600 $/día. En los demás segmentos de flota, los fletes medios en 2019 fueron algo inferiores a los del año anterior, reflejando la debilidad de la demanda: los de los *panamaxes* se vieron afectados por el descenso de las importaciones chinas de carbón y granos, que redujo los fletes un 2,6%; los fletes de los *handysizes* cayeron un 5,0% y los de los *supramaxes* un 11,3%.



A comienzos de 2020, la fase 1 del acuerdo comercial entre China y EE.UU. dio cierto soporte a la demanda de transporte y consecuentemente a los fletes de granos mientras que los de carbón se resintieron por la baja demanda y los bajos precios del gas. Posteriormente, la interrupción de la demanda por la pandemia de coronavirus redujo los fletes entre un 9% y un 17%, dependiendo del tamaño de los buques.

LOS FLETES DE PORTACONTENEDORES de mayor porte fueron saludables a pesar de la desaceleración de la economía mundial y la guerra comercial entre EE.UU. y China, gracias a los recargos impuestos por los combustibles de bajo contenido en azufre y la retirada de parte de la flota activa para instalar *scrubbers*. El flete medio en T/C para un portacontenedores eco de 9.000 TEU fue, en 2019, de 35.680 $/día, un 27% superior al registrado el año anterior. La situación fue muy diferente en los segmentos más pequeños cuyos valores medios fueron entre un 11% y un 17% inferiores a los de 2018, aunque con una tendencia creciente a lo largo del año.

Durante los primeros meses de 2020, la crisis del coronavirus, que interrumpió la demanda, el consumo y las cadenas de suministro ha tenido un impacto muy negativo sobre este mercado.

PERSPECTIVAS // Clarksons estima que, debido al COVID-19, la demanda de transporte marítimo caerá un 5,5% en 2020 hasta 11.222 Mt.

Por segmentos del mercado, la demanda de transporte de crudo se prevé que se reduzca un 5,8%, la de productos del petróleo un 7,1% y que se mantenga la de GNL.

En el caso de los graneles sólidos, Clarksons prevé una caída del 3,6% de la demanda en t, especialmente impulsada por la menor demanda de transporte de carbón (-5,0%).

El transporte marítimo de mercancías en contenedores se espera que descienda nada menos que un 10,2%.

02 FLOTA MERCANTE MUNDIAL

La flota mercante mundial creció un notable 5% en tpm, alcanzando casi los 2.000 Mtpm. Panamá sigue siendo el registro más utilizado y los armadores griegos los que controlan la mayor flota.

LOS DATOS INCLUIDOS en este capítulo proceden de distintas fuentes, que se indican en cada caso, que a su vez se refieren a buques a partir de un determinado tamaño (100 o 300 GT), por lo que en ocasiones no concuerdan totalmente.

Según las World Fleet Statistics publicadas por IHS Markit, a 1 de enero de 2020, la flota mundial de buques mercantes de transporte comprendía 61.197 buques, con 1.325 millones de GT (MGT) y 1.979 Mtpm. En el último año, había aumentado en 1.510 buques, 61,7 MGT (+4,9%) y 95,6 Mtpm (+5,1%), que son las tasas de crecimiento más altas desde 2011.

Durante 2019, los nuevos contratos se redujeron sensiblemente (-28,8%), aunque sin llegar a los bajísimos niveles de 2016. Las entregas, según Clarksons, aumentaron un 22,6% hasta casi 100 Mtpm, y solo se desguazaron, según ISL Bremen, 14,8 Mtpm (-50,7%) el nivel más bajo desde la crisis financiera, de las que casi la mitad correspondieron a graneleros.

Los graneleros suponen el 35,8% de las GT de la flota mercante mundial, los petroleros el 21,6% y los portacontenedores el 18,6%, valores todos ellos similares a los del año anterior.

Según Alphaliner, a pesar del aumento del tonelaje de portacontenedores (+4,1% hasta 23,2 MTEU), el crecimiento efectivo de la flota activa fue del 0,1%, debido al elevado número de unidades amarradas o inactivas para la instalación de *scrubbers*. A finales de diciembre de 2019, la flota inactiva sumaba 1,37 MTEU, más del doble que un año antes, de los que el 75% estaba instalando *scrubbers*.

	1985		1990		1995		2000		2005		2010		2015		2019		2020	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros y Obos	7,1	162,1	6,9	154,5	6,8	159,8	7,3	163,7	7,0	170,9	7,4	209,8	7,7	240,0	8,5	271,2	8,8	287,5
Gaseros	0,8	9,9	0,8	10,6	0,9	14,0	1,1	17,9	1,2	24,7	1,5	46,1	1,7	56,3	2,0	77,5	2,1	82,3
Graneleros	5,0	110,3	4,8	113,4	5,7	129,7	6,1	149,4	6,5	175,8	8,0	250,5	10,9	405,4	11,8	451,9	12,2	473,8
Carga General	21,7	80,1	19,7	72,7	18,9	66,2	18,9	65,6	17,7	59,6	18,6	65,5	16,7	62,7	16,4	63,5	16,6	64,8
Portacontenedores	1,0	18,4	1,2	23,9	1,6	35,1	2,5	55,3	3,2	85,8	4,7	145,5	5,1	200,3	5,2	237,1	5,3	246,9
Otros mercantes [1]	7,6	18,4	6,8	23,5	8,6	46,2	10,1	63,5	11,4	84,8	13,8	123,2	14,5	141,6	15,8	161,8	16,3	169,3
TOTAL MERCANTES	43,2	399,2	40,2	398,6	42,7	451,1	46,0	515,4	47,1	601,7	53,9	840,6	56,6	1.107,8	59,7	1.263,0	61,2	1.324,7
Otros no mercantes	33,2	17,0	38,0	24,9	38,0	24,8	40,8	28,2	42,9	31,6	48,2	42,1	53,0	59,1	58,8	70,7	60,2	73,6
TOTAL	76,4	416,2	78,2	423,5	80,7	475,9	86,8	543,6	90,0	633,3	102,2	882,6	109,6	1.166,9	118,5	1.333,6	121,4	1.398,2

(1) Incluye quimiqueros, otros buques tanque, de pasaje, ferries, ro-ros, transportes de vehículos, etc.

Datos a 1 de enero de cada año, salvo 1980, 1985 y 1990 (datos a 1 de julio). Buques de más de 100 GT.

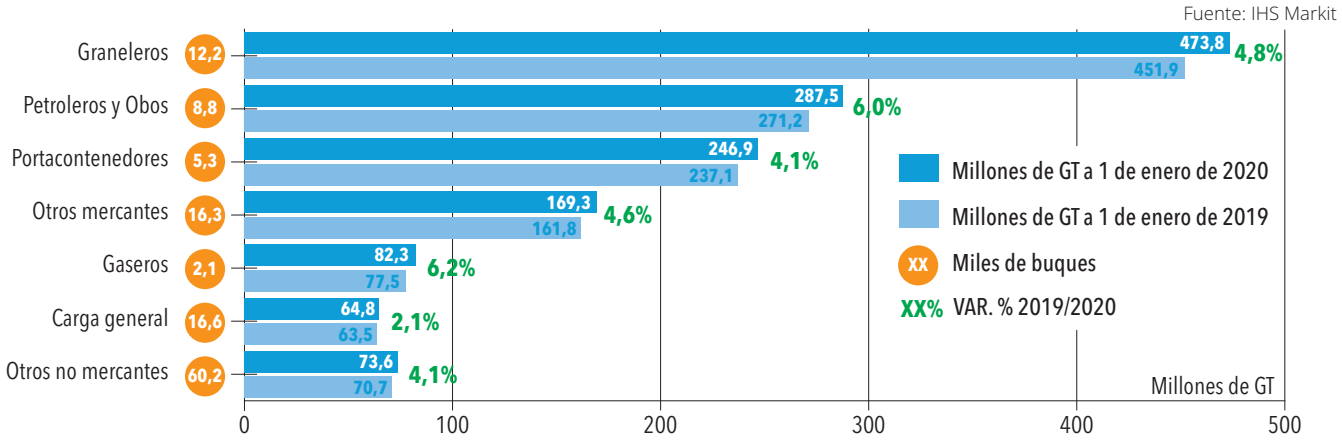
Fuente: IHS MARKIT - World Fleet Statistics

NB: Miles de buques

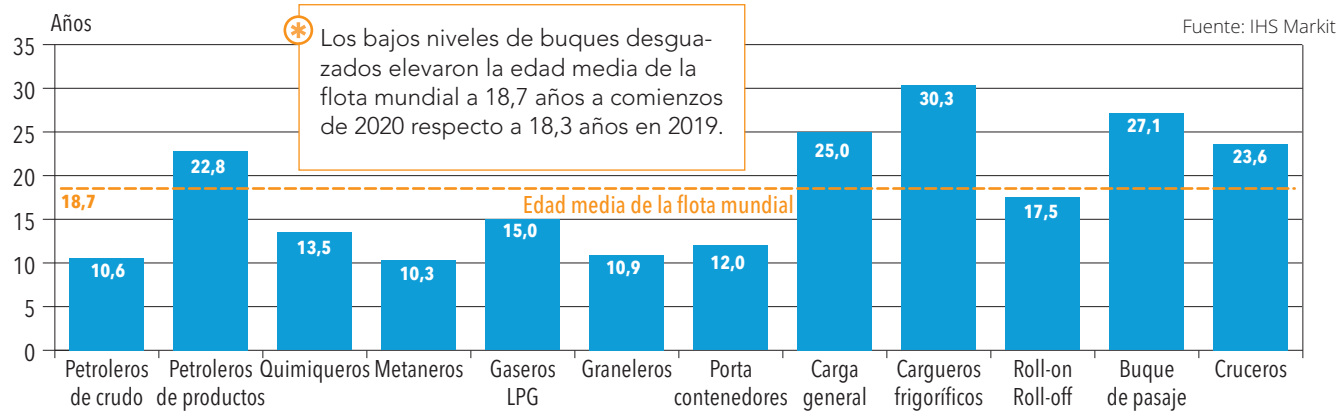
TRB: Millones de TRB

GT: Millones de GT

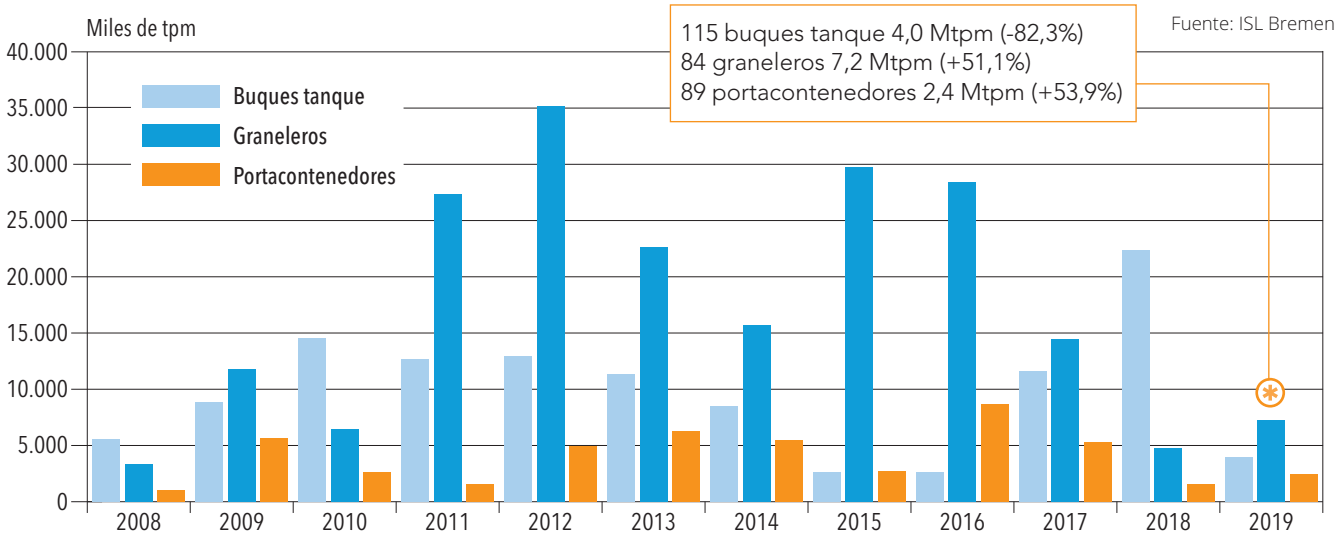
FLOTA MUNDIAL POR TIPOS DE BUQUES



EDAD DE LA FLOTA MUNDIAL POR TIPO DE BUQUE



BUQUES RECICLADOS



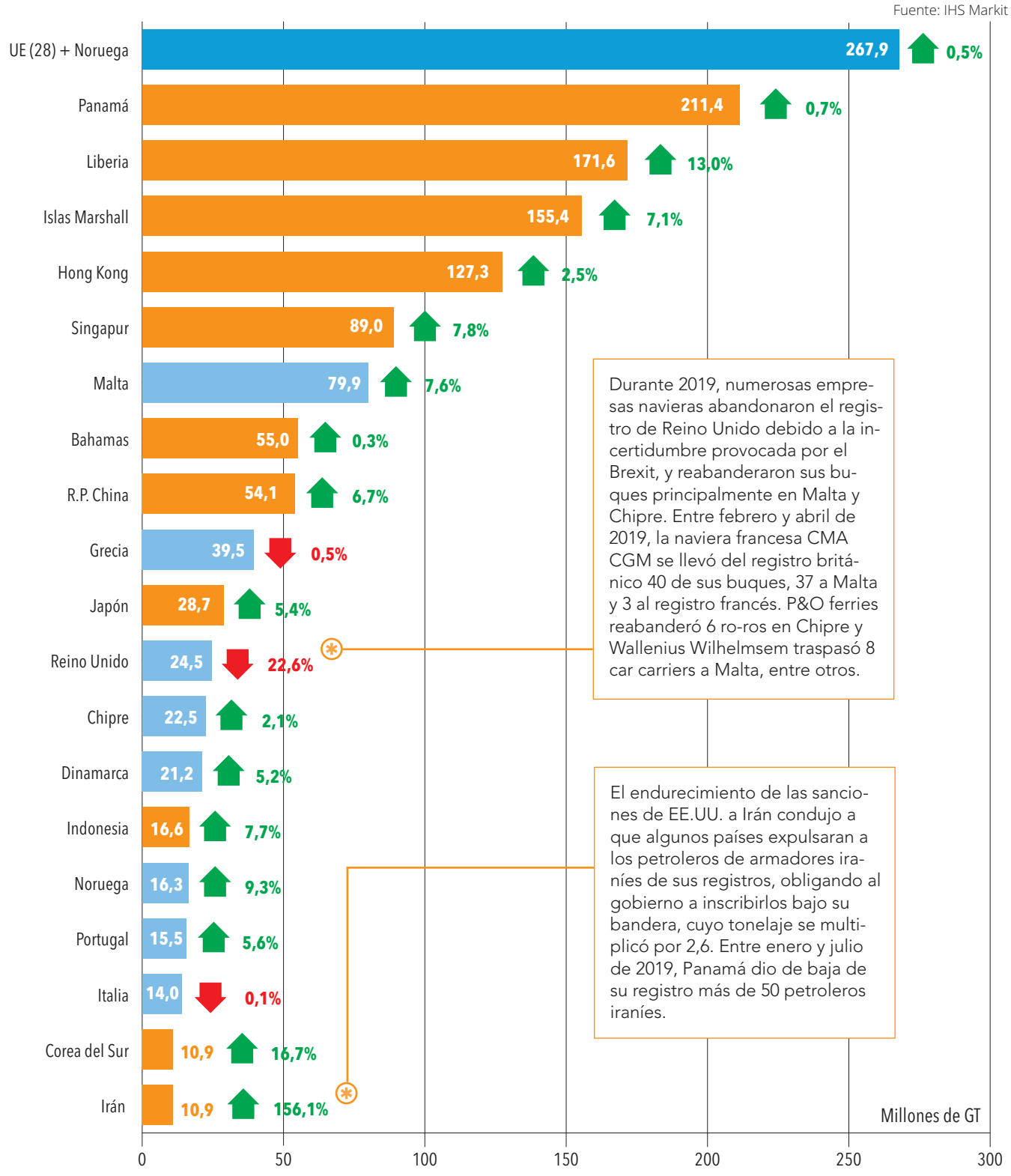
SEGÚN EL ISL BREMEN, durante 2019 la actividad de desguace disminuyó notablemente (-50,7%), totalizando 442 buques con 14,8 Mtpm, el valor más bajo desde 2008.

La mejora de las condiciones del mercado de fletes en la segunda mitad del año, combinada con el descenso de los precios de acero y las incertidumbres sobre las futuras normas medioambientales favorecieron esta reducción.

Se desguazaron 89 portacontenedores, que sumaban 2,4 Mtpm y unos 180.000 TEU, muy por debajo de las previsiones iniciales (300.000 TEU) gracias a la ligera recuperación de los fletes a mediados de año, que se produjo exclusivamente en el segmento de los *old-panamax*, cuya demanda aumentó para sustituir a los buques de mayor porte durante las varadas para instalar *scrubbers*.

La edad media de los buques reciclados aumentó de 29,3 años, en 2018, a 30,5, en 2019. En los portacontenedores se redujo ligeramente hasta 23,5 años, mientras que aumentó en los graneleros, a 29,9, y en los petroleros a 31,2.

FLOTA MUNDIAL POR PAÍS DE BANDERA

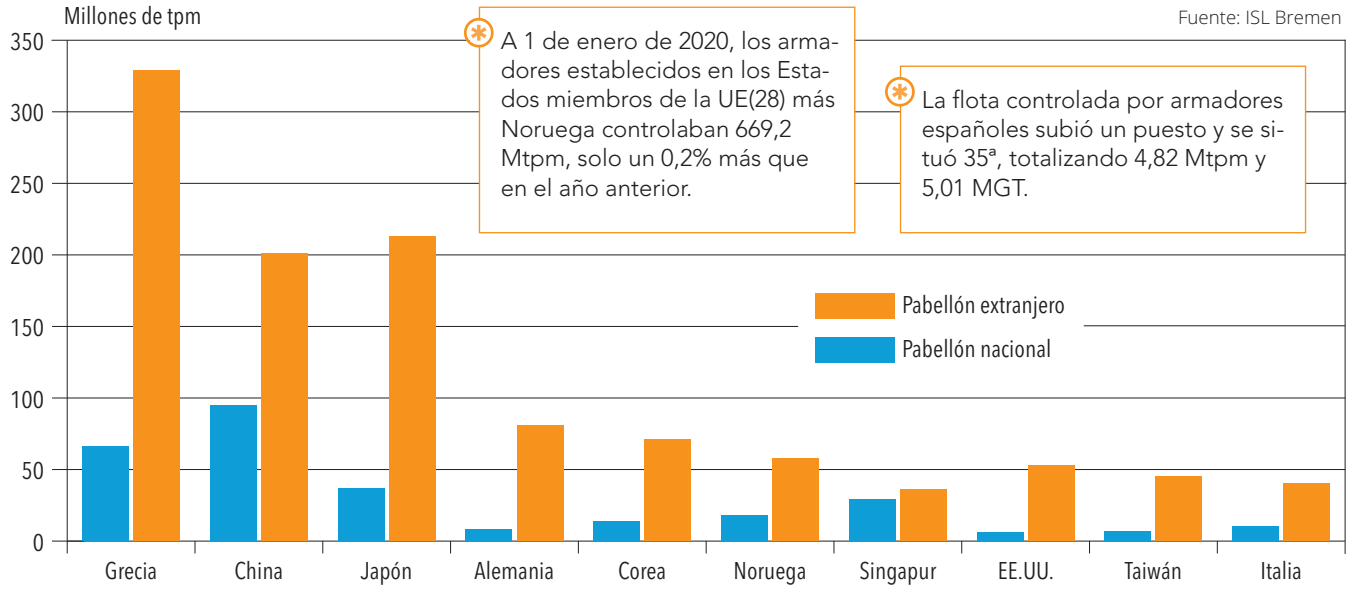


PANAMÁ CONTINÚA SIENDO el registro más utilizado por los armadores y, a 1 de enero de 2020, sumaba 6.593 buques (122 más que hace un año) y 211,4 MGT (+0,7%). No obstante, hace ya algo más de una década que empezó a perder peso relativo en la flota mundial y, a comienzos de este año, suponía el 16,0% de las GT mundiales frente al 22,8% en 2009. Liberia, el segundo país del *ranking*, tiene una cuota del 13,0% e Islas Marshall del 11,7%.

El tonelaje de la flota inscrita en pabellones de la UE (28) + Noruega aumentó tan solo un 0,5% y totalizaba, a comienzos de año, 267,9 MGT.

A 1 de enero de 2020, el pabellón español había aumentado un 9,2% sus GT respecto al año anterior, subiendo del puesto 41 al puesto 39 del *ranking* mundial de IHS Markit, con un total de 2,37 MGT.

FLOTA MUNDIAL POR NACIONALIDAD DEL ARMADOR



SEGÚN EL ISL BREMEN, los armadores griegos controlan, un año más, la mayor flota, con el 20,1% de la capacidad de transporte marítimo mundial, seguidos de los armadores chinos, con el 15,1% y japoneses con el 12,7%.

A comienzos de 2020, los armadores griegos controlaban el 24,3% del tonelaje de la flota mundial de buques tanque, seguidos por los chinos con el 8,7%. El segmento de los graneleros estaba dominado también por los armadores griegos, con el 22,5% del tonelaje mundial, seguido de los chinos (20,8%) y japoneses (18,0%), mientras que los armadores alemanes controlaban el 16,9% del tonelaje de los portacontenedores y los chinos el 15,6%.

PERSPECTIVAS // Petroleros: Para 2020, Clarksons estima que la flota crecerá en torno al 2,8% en tpm, mientras que la demanda de transporte se reducirá un notable 6,2%. Actualmente, el mercado se mantiene saludable pese a la disminución de la demanda provocada por el COVID-19, gracias a que los recortes de producción derivados de la ruptura del acuerdo de la OPEP+ en marzo, desplomaron los precios del crudo, elevando el uso de petroleros para almacenamiento a flote. En abril, los últimos acuerdos alcanzados en la OPEP+ sobre recortes en la producción han añadido gran incertidumbre al mercado. Si bien a corto plazo el elevado volumen de los buques empleados para almacenamiento puede darle soporte al mercado, no está claro que se pueda mantener todo el año, por lo que el excedente de flota podría aumentar a medida que continúe la baja demanda y aumente la producción de *shale oil* en EE.UU.

Graneleros: El equilibrio esperado a principios de 2020 dio paso, poco después, a una creciente preocupación por el impacto potencial que la recesión económica global tendrá en la demanda de graneles. Este escenario plantea grandes dificultades para el resto del año. Clarksons estima que la flota crecerá solo un 2,7%, debido a retrasos en las entregas causados por la pandemia. Si bien la demanda de transporte estimaba que caería un 3,6%, lo que aumentaría el excedente de flota, este efecto se podría moderar gracias a factores como la reducción de velocidad, que ya ha descendido un 2% en lo que va de año, las paradas para instalar *scrubbers*, que absorberán el 1% de la capacidad de la flota, o los retrasos en los puertos. Aun así, la caída de la demanda, que aún podría revisarse a la baja según avance el año, será el factor fundamental que determine el equilibrio oferta/demanda en el mercado.

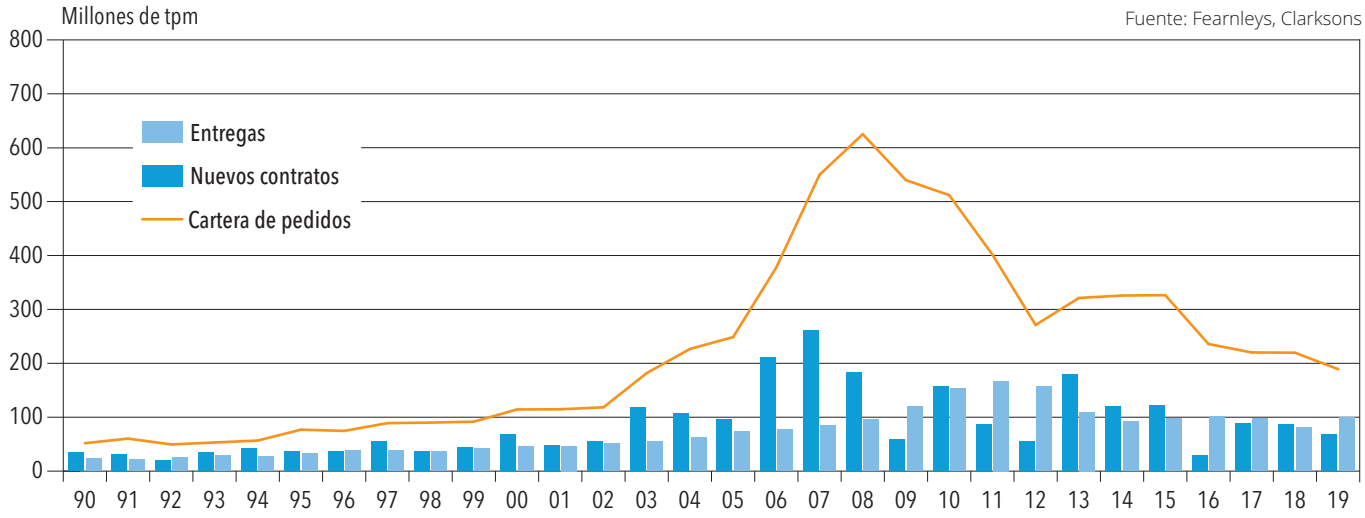
Portacontenedores: Clarksons prevé que la flota aumentará un moderado 2,7% lo que, unido al descenso de la productividad por la reducción de velocidad y las varadas para instalar *scrubbers*, podrían haber favorecido un mejor equilibrio. Sin embargo, su alto grado de exposición a los impactos que el COVID-19 ha tenido sobre la economía mundial, el consumo y las cadenas de suministro, han disipado estas expectativas y Clarksons estima que la demanda se reducirá un 10,2% en 2020. El descenso del diferencial de precios entre el VLSFO y el IFO-380, por debajo de 65 $/t a mediados de mayo, ha reducido los costes de operación de estos buques, compensando ligeramente el impacto de la pandemia, pero, al mismo tiempo, podría retrasar la decisión de instalar *scrubbers*. A mediados de mayo, Alphaliner estimaba que el 13% de la capacidad de la flota de portacontenedores estaba amarrada y, aunque es posible un repunte si se aplican medidas de estímulo, la duración de esta situación es incierta y el bloqueo continuo y los cierres de empresas amplificarán el menor consumo, llevando este mercado a una situación complicada.

03 CONSTRUCCIÓN NAVAL

Es muy favorable para el sector naviero, pero negativo para el de la construcción naval, que esta crisis de COVID-19 haya llegado en un momento con muy baja cartera de pedidos, la menor, en porcentaje de la flota, desde 1994.

DURANTE 2019, LA RALENTIZACIÓN del comercio mundial moderó la contratación de buques nuevos que, según Clarksons, sumó 1.310 unidades con 67,8 millones de tpm (Mtpm), un 28,8% menos que en el año anterior. En toneladas de arqueo bruto compensado (CGT), los encargos sumaron 27,0 MCGT (-24,3%). Sin embargo, las entregas aumentaron un 22,6%, hasta 99,3 Mtpm, lo que, unido a los bajos niveles de nuevos contratos, redujo el tonelaje de la cartera de pedidos un 16,5%. A 1 de enero de 2020, sumaba 189,1 Mtpm, un muy moderado 9,2% de la flota existente. Medida en CGT, a la misma fecha, sumaba 79,7 MCGT el nivel más bajo desde 2003. Alphaliner estima que las cancelaciones, que sirven de indicador de la salud del sector de la construcción naval, sumaron 1,7 Mtpm, el menor valor desde 2010.

Es, sin duda, un factor favorable para el sector naviero que esta crisis del COVID-19 haya llegado en un momento con muy baja cartera de pedidos, de tal modo que no es de esperar que el excedente de flota que sin duda va a generarse por la caída de la demanda se vea agravado por unos niveles muy elevados de entregas en los próximos años. Como dato comparativo, el 1 de enero de 2009, al inicio de la crisis financiera, la cartera de pedidos mundial superaba el 50% de la capacidad de transporte de la flota.

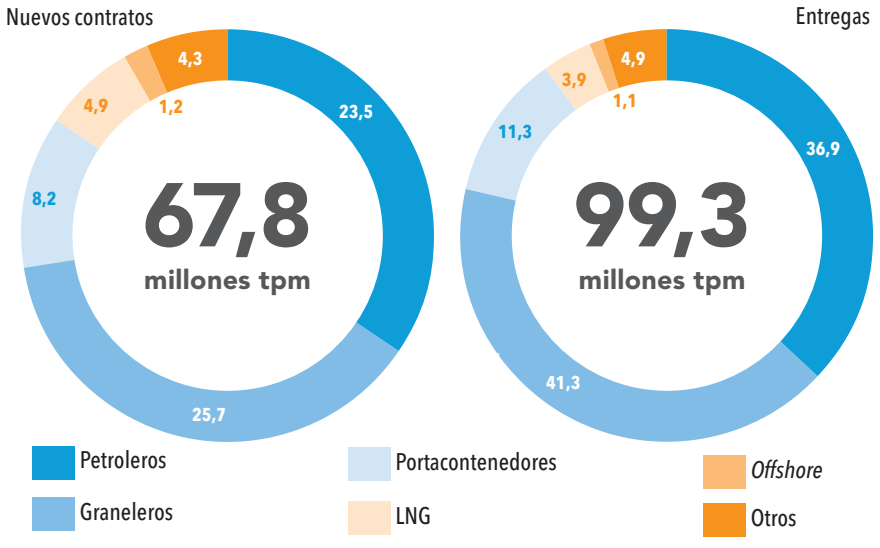


Fuente: Fearnleys, Clarksons

NUEVOS CONTRATOS Y ENTREGAS

LOS ENCARGOS SE REDUJERON en todos los segmentos de flota: los graneleros sumaron 271 contratos con 25,7 Mtpm (-42,2%), seguidos por los portacontenedores, con 100 encargos, 8,2 Mtpm (-40,5%) y 0,8 MTEU y los metaneros, con 60 buques, 8.876 m^3 y 4,9 Mtpm (-23,4%). Se encargaron 211 petroleros con 23,5 Mtpm, un 8,5% menos que en 2018.

El aumento de las entregas se concentró principalmente en los graneleros, que incorporaron 432 unidades con 41,3 Mtpm (+44,9%), seguidos de petroleros, con 327 buques nuevos y 36,9 Mtpm (+37,6%). Las entregas de portacontenedores sumaron 158 unidades con 1,1 MTEU y 11,3 Mtpm (-20,2%). Las de metaneros descendieron un 20,3% en tpm, con 43 unidades y una capacidad de 7.172 m^3.

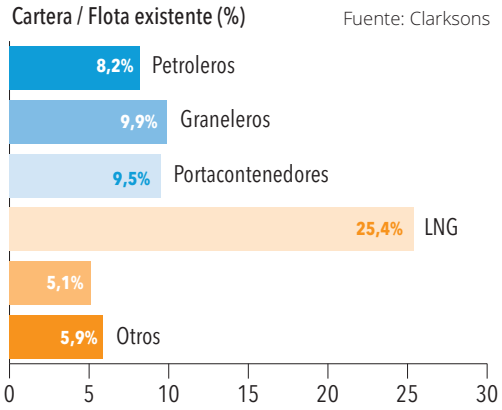


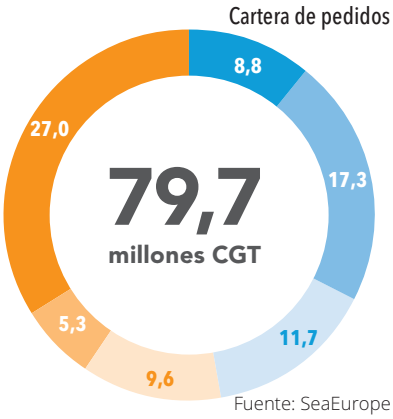
Fuente: Clarksons

CARTERA DE PEDIDOS

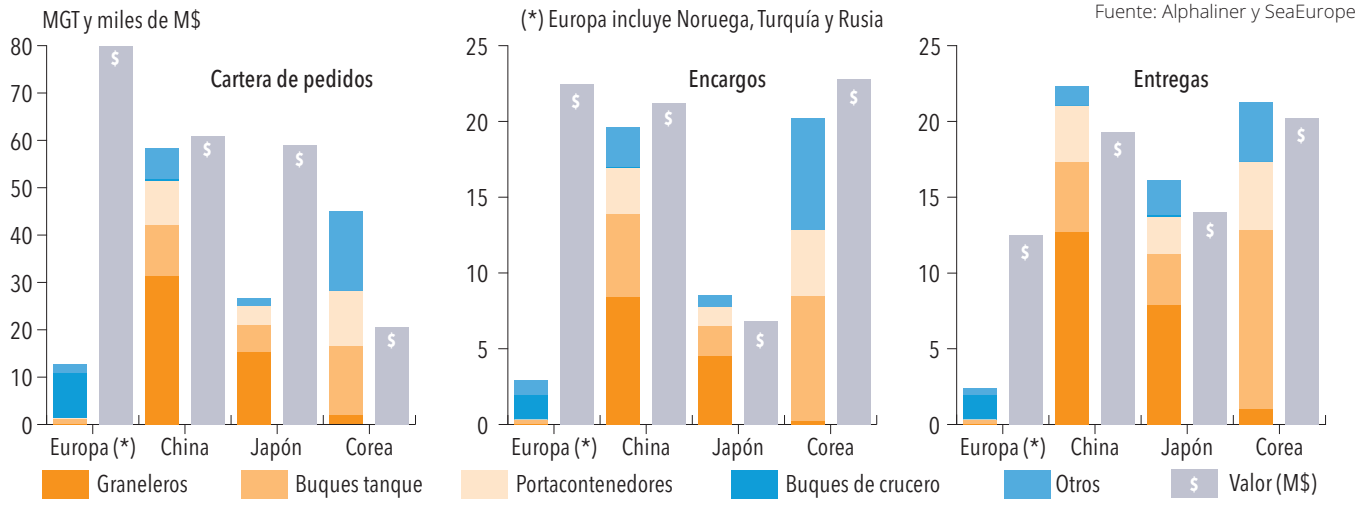
LAS MAYORES CUOTAS EN LA CARTERA de pedidos total en CGT las tienen los graneleros (21,7%), seguidos de portacontenedores (14,7%), gaseros (14,6%), cruceros (13,2%) y petroleros (11,0%).

A mediados de mayo de 2020, Clarksons estimaba que el 34,9% de la cartera de pedidos, en términos de GT, y el 14,2% en número de unidades, eran buques equipados con *scrubbers*. Por su parte, el 10,3% de los buques con el 22,0% de las GT estaban preparados para quemar GNL como combustible.





CONSTRUCCIÓN NAVAL MUNDIAL



EN 2019, LOS ASTILLEROS DE CHINA, Corea del Sur y Japón captaron el 83,2% de las CGT contratadas, frente al 87,6% del año anterior. Corea consiguió el 36,0% de las CGT y 223 unidades, seguida de China (33,4% y 441 buques) y Japón (13,8% y 282 unidades). En el resto del mundo se contrataron 364 buques con el 16,8% de las CGT, de las que el 13% se construirán en astilleros europeos, concentradas, un año más, en el segmento de los buques de crucero que supone el 81% de las CGT contratadas en Europa.

En marzo de 2020 había 358 astilleros en el mundo con al menos 1 buque de más de 1.000 GT encargado, una cifra ligeramente superior a la del año anterior (326 astilleros).

Los astilleros españoles contrataron 11 buques mercantes de transporte, con 60.001 CGT, un 63,0% menos que en 2018: 1 buque de pasaje, 1 portacontenedores, 2 quimiqueros y 7 de varios tipos. De ellos, solo 1 buque con 1.259 CGT para intereses españoles (el Ministerio del Interior) que fue entregado durante el año. Su cartera de pedidos se redujo un 17,8% en CGT hasta 26 buques y 270.747 CGT. En cartera para armadores españoles había, a 1 de enero de 2020, solo 1 buque de pasaje y 1 remolcador.

Los precios de las nuevas construcciones se mantuvieron estables a lo largo del año salvo en los buques portacontenedores. El precio medio de un petrolero VLCC fue de 92 M$, el de un petrolero de productos de 75.000 tpm 44,5 M$ y 49,5 M$ el de un granelero *capesize* de 180.000 tpm, prácticamente los mismos que en el año anterior. Para los portacontenedores, los precios medios de unidades de 13.000 TEU disminuyeron un 5% hasta 109,0 M$ y los de más de 21.000 TEU bajaron un 2% hasta unos 146,0 M$. Los precios medios de los metaneros se mantuvieron constantes, en torno a 186 M$ para los de 174.000 m^3.

PERSPECTIVAS // La pandemia de coronavirus, que producirá una paralización de los encargos, llegó en un momento en que la cartera de pedidos estaba muy baja, lo que empeorará la situación desde el punto de vista de los astilleros y, además, creará dificultades operacionales e interrupciones. En el medio y largo plazo, los avances en la agenda medioambiental podrían generar nuevas oportunidades, con la transición a los nuevos combustibles y el desguace de buques que se vayan quedando obsoletos.

Clarksons estima que unos 21.000 buques deberán instalar sistemas de gestión del agua de lastre en los próximos 4 años y otros muchos instalarán *scrubbers* o nuevos motores híbridos, lo que aumentará la carga de trabajo en los astilleros de reparaciones.

04 COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL

El fuerte descenso de las importaciones de carbón (-45%) dio lugar a una reducción del 14% de las de graneles sólidos. Las importaciones de crudo disminuyeron un 2,6%. Aumentaron fuertemente las de GNL (+43%).

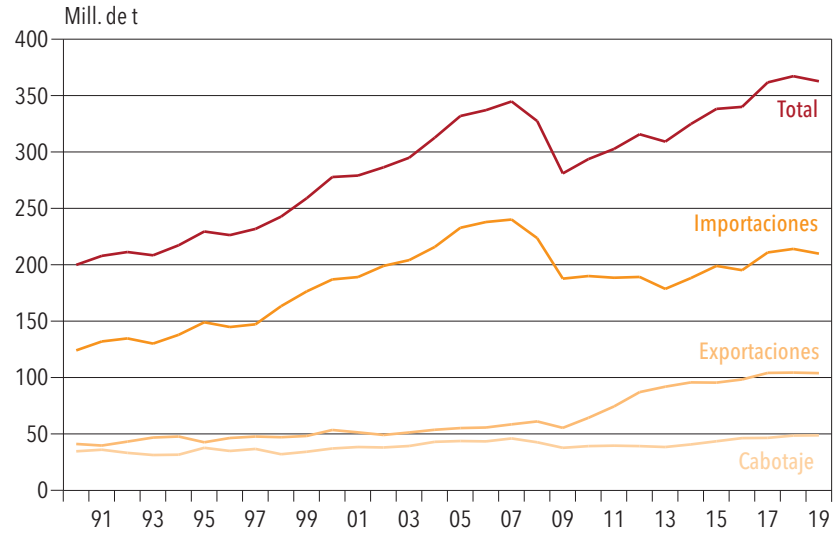
EL COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL se ha calculado sumando las mercancías movidas en las importaciones, exportaciones y cabotaje, descontando las mercancías en régimen de tránsito internacional y evitando contar dos veces las cargas movidas en cabotaje entre puertos españoles. En 2019, el comercio marítimo español, así definido, movió 362,8 millones de toneladas (Mt) un 1,2% menos que en el año anterior a causa del notable descenso de los graneles sólidos (-11,2%). Las mercancías en régimen de tránsito internacional, principalmente contenedores, aumentaron hasta 56,9 Mt (+3,2%) una tasa sensiblemente inferior a las registradas en años anteriores (6,6% en 2018 y 11,0% en 2017).

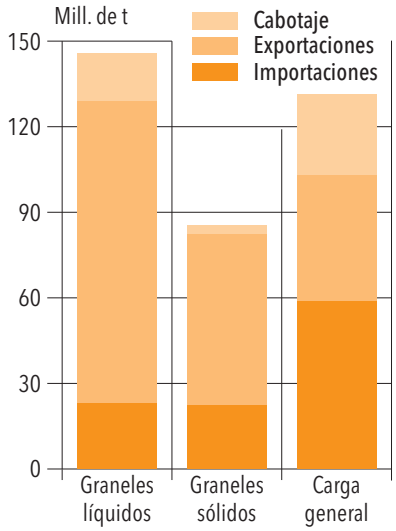
	IMPORTACIONES			EXPORTACIONES			CABOTAJE			TOTAL		
	2018	2019	VAR %	2018	2019	VAR %	2018	2019	VAR %	2018	2019	VAR %
Graneles líquidos	101.275	105.944	4,6	23.688	22.945	-3,1	16.997	16.960	-0,2	141.960	145.849	2,7
Graneles sólidos	69.049	59.682	-13,6	23.275	22.422	-3,7	3.675	3.179	-13,5	96.000	85.282	-11,2
Carga general	43.688	44.334	1,5	57.478	58.586	1,9	27.962	28.715	2,7	129.128	131.636	1,9
TOTAL	214.012	209.960	-1,9	104.441	103.953	-0,5	48.635	48.854	0,5	367.088	362.767	-1,2

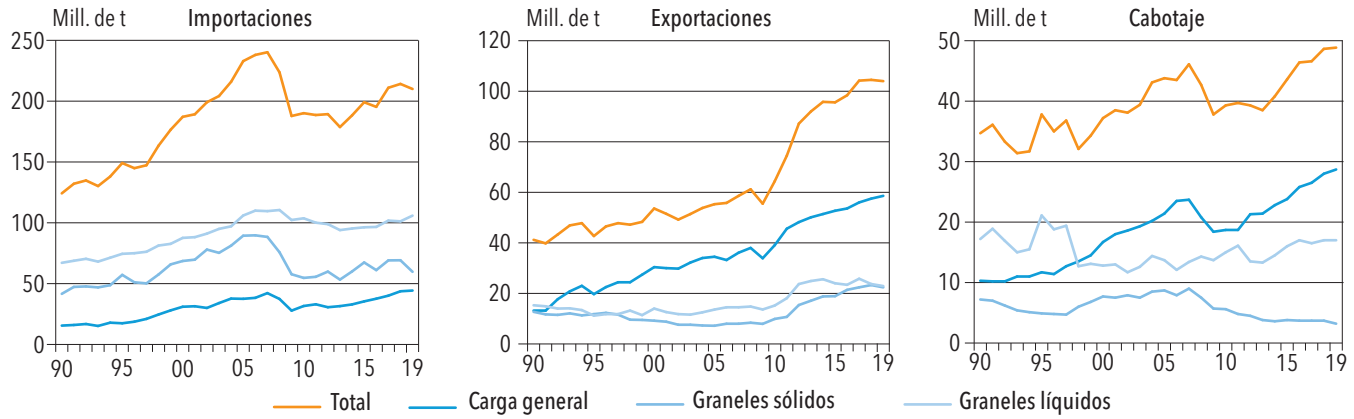
VAR%: Variación / Datos en miles de t

Fuente: Puertos del Estado - Elaboración: ANAVE

Fuente: Puertos del Estado







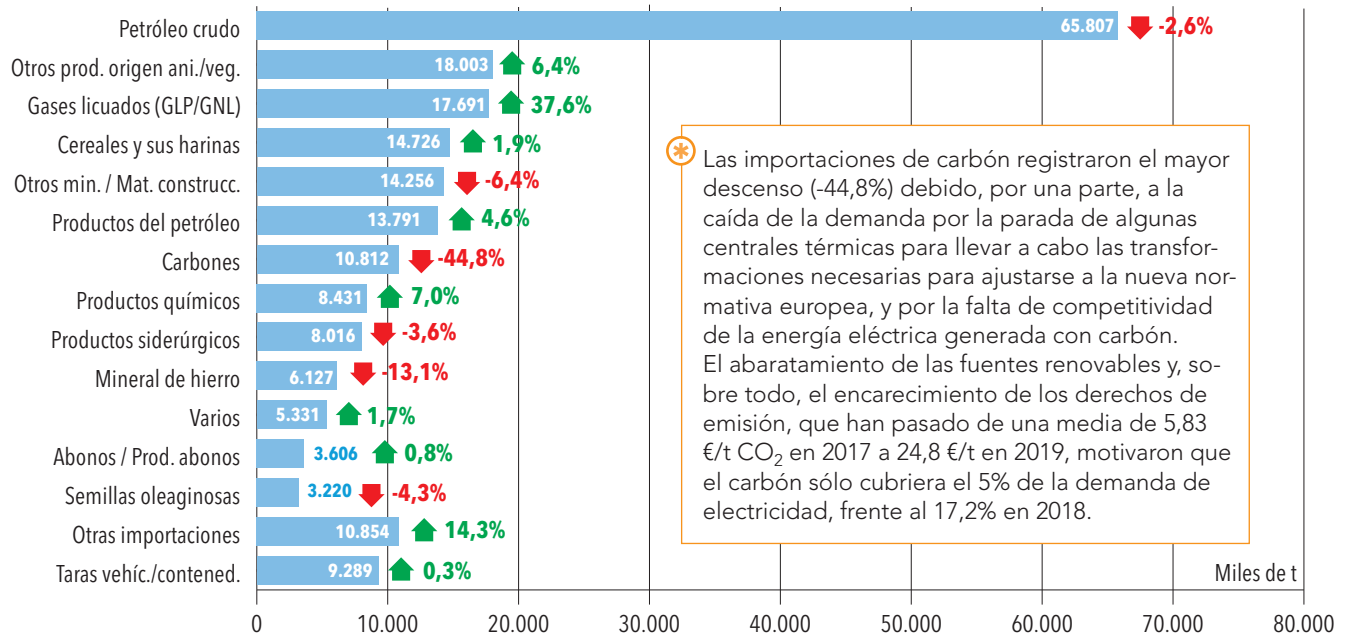
EL COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR español, suma de importaciones más exportaciones, totalizó 313,9 Mt, un 1,4% menos que en 2018.

La partida de los graneles líquidos aumentó un 3,1% y la de carga general un 1,7%, mientas que los graneles sólidos descendieron un notable 11,1%.

Las importaciones sumaron 210,0 Mt y supusieron el 66,9% del comercio marítimo exterior y las exportaciones, con 104,0 Mt, el 33,1% restante.

IMPORTACIONES SEGÚN LA NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS

Fuente: Puertos del Estado



Las importaciones de carbón registraron el mayor descenso (-44,8%) debido, por una parte, a la caída de la demanda por la parada de algunas centrales térmicas para llevar a cabo las transformaciones necesarias para ajustarse a la nueva normativa europea, y por la falta de competitividad de la energía eléctrica generada con carbón. El abaratamiento de las fuentes renovables y, sobre todo, el encarecimiento de los derechos de emisión, que han pasado de una media de 5,83 €/t CO_2 en 2017 a 24,8 €/t en 2019, motivaron que el carbón sólo cubriera el 5% de la demanda de electricidad, frente al 17,2% en 2018.

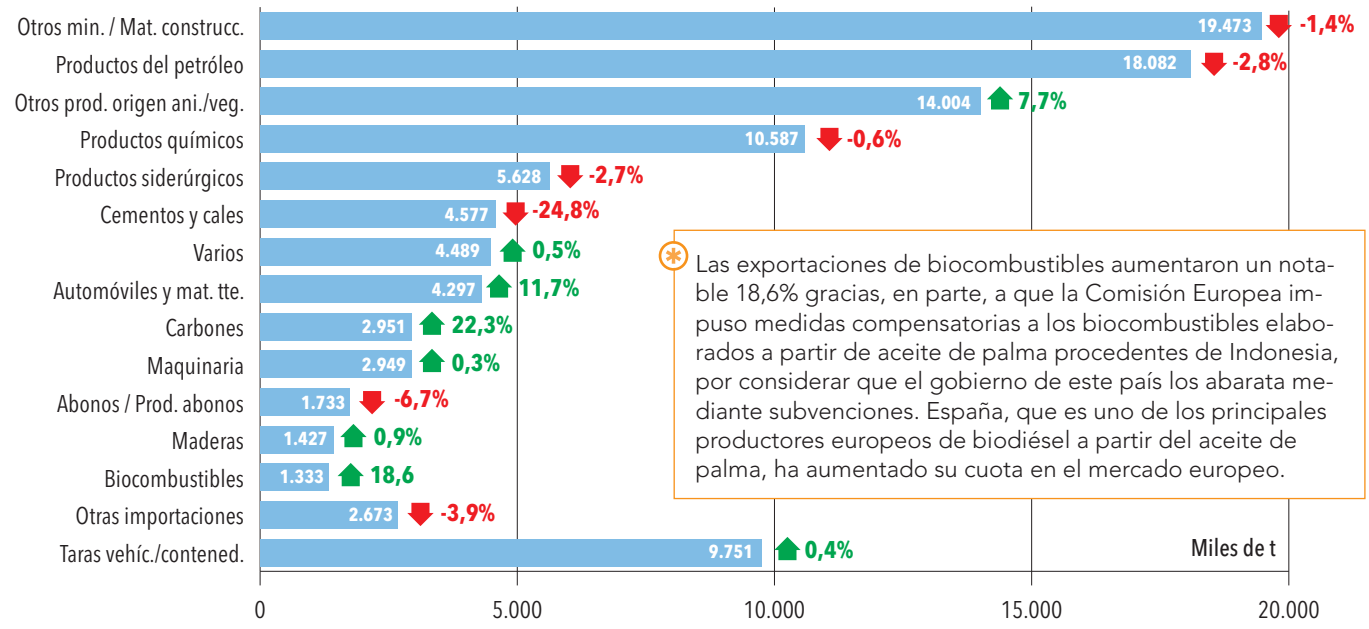
LAS IMPORTACIONES DE CRUDO supusieron en 2019 el 31,3% de las importaciones totales, sumando 65,8 Mt, un 2,6% menos que en el año anterior, aunque es la segunda cifra más elevada desde que se tienen datos, sólo superada en 2018 con 67,6 Mt.

Por el contrario, las importaciones de gases licuados crecieron un 37,6% impulsadas por el GNL (+42,7%). El exceso de oferta combinado con el descenso en los precios en el mercado a corto plazo y una menor demanda de los mayores consumidores asiáticos (China, Japón y Corea del Sur) desviaron el excedente a Europa, principalmente Francia, Reino Unido y España.

Las importaciones de 'Otros productos de origen animal y vegetal' aumentaron un 6,4%, fundamentalmente por el crecimiento de los aceites (+6,2%) y, sobre todo, de los piensos (+26,1%).

EXPORTACIONES SEGÚN LA NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS

Fuente: Puertos del Estado

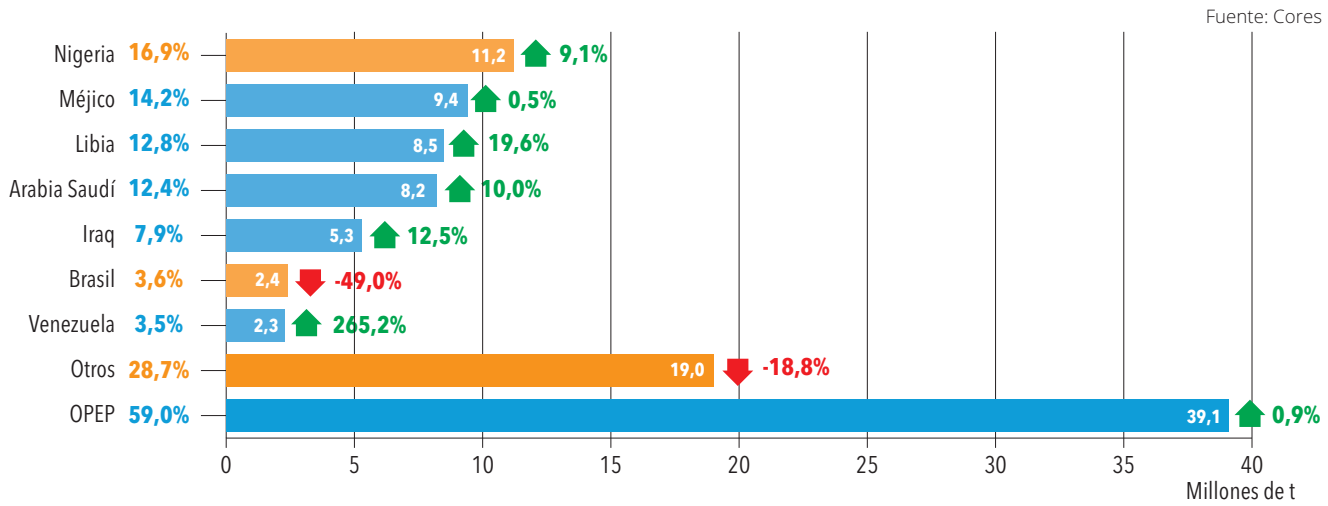


Las exportaciones de biocombustibles aumentaron un notable 18,6% gracias, en parte, a que la Comisión Europea impuso medidas compensatorias a los biocombustibles elaborados a partir de aceite de palma procedentes de Indonesia, por considerar que el gobierno de este país los abarata mediante subvenciones. España, que es uno de los principales productores europeos de biodiésel a partir del aceite de palma, ha aumentado su cuota en el mercado europeo.

DENTRO DE LAS EXPORTACIONES, la principal partida 'Otros minerales y materiales de construcción', disminuyó un 1,4%, debido al descenso del 4,9% de las exportaciones de materiales de construcción. Las exportaciones de 'Otros productos de origen animal y vegetal' crecieron un 7,7%, porque las de frutas y hortalizas aumentaron un 26,1%, 'Otros alimentos' un 23,2% y aceites un 10,9%.

Las exportaciones de cemento y cales volvieron a disminuir sensiblemente por segundo año consecutivo (-24,8%) debido a la caída de la competitividad de las cementeras españolas por la subida de los precios de los derechos de emisión y el aumento de los costes eléctricos. Según Oficemen, la tarifa eléctrica media de una fábrica de cemento en nuestro país es un 27% más cara que en Alemania y un 21% más que en Francia.

IMPORTACIONES DE CRUDO POR PAÍSES DE ORIGEN



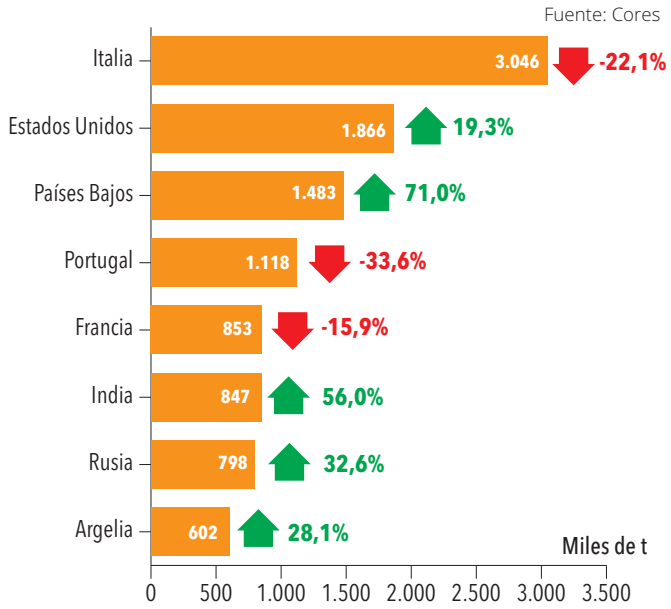
EN 2019, SEGÚN PUERTOS DEL ESTADO, España importó 65,8 Mt de petróleo crudo que supusieron el 62,1% de las importaciones de graneles líquidos. En noviembre de 2018, el recrudecimiento de las sanciones de EE.UU. a los países y empresas que mantuvieran relaciones comerciales con Irán llevó al gobierno español a vetar la compra de crudo iraní. En 2018, este país había sido nuestro 5.º mayor suministrador y durante 2019, su cuota se suplió aumentando las importaciones desde orígenes habituales, como Nigeria (+9,1%), Libia (+19,6%) y Arabia Saudí (+10,0%) y reforzando otras relaciones comerciales especialmente con Noruega (+41,9%), EE.UU. (+97,6%) y, sobre todo, Venezuela, cuyas exportaciones a España se multiplicaron por 3,6, convirtiéndose en nuestro 6.º suministrador en 2019.

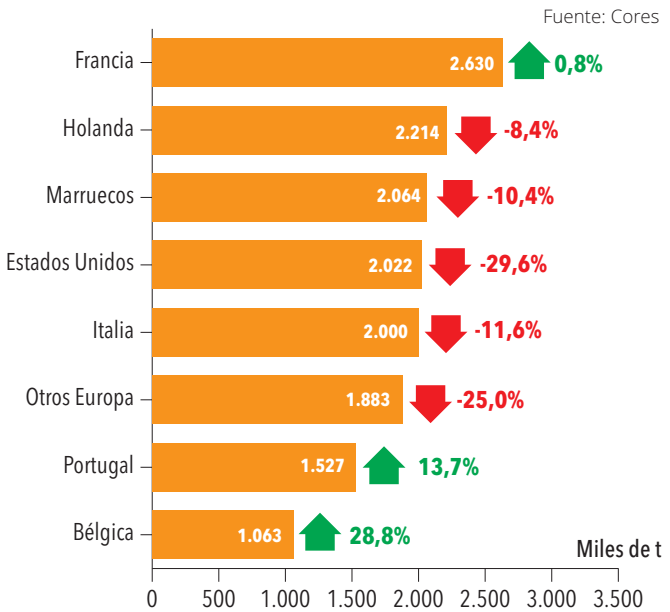
Fruto de este cambio en los países de origen de las importaciones, la distancia media se redujo un 6,1%, hasta 3.469 millas.

La media anual del precio del crudo Brent en el mercado *spot* fue de 64,15 $/barril, un 10,6% inferior al registrado en 2018 y se mantuvo prácticamente todo el año en valores entre 60 y 70 $/barril, llegando excepcionalmente a 74 $/barril en abril.

El coste CIF medio del crudo importado por España en 2019 disminuyó un 4,9%, hasta 55,61 €/barril. El cambio medio fue de 1,1195 $/€, un 5,2% inferior al del año anterior.

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE PRODUCTOS DEL PETRÓLEO





LAS IMPORTACIONES MARÍTIMAS ESPAÑOLAS de productos del petróleo aumentaron un 4,6% hasta 13,8 Mt, suponiendo el 13,0% de las importaciones de graneles líquidos. La distancia media fue de 2.285 millas, un 2,0% más que en 2018.

LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS de productos petrolíferos sumaron 18,1 Mt y descendieron un 2,8% por los notables descensos de gasolinas (-19,3%) y asfaltos (-20,3%). La distancia media de las exportaciones se redujo un 3,4%, hasta 1.969 millas.

El saldo negativo de la balanza energética española disminuyó un 7,5%, hasta 23.242 M€, con una cobertura del 47,6%.

05 FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR ARMADORES ESPAÑOLES

Por primera vez desde enero de 1986, la flota de control español ha superado los 5 millones de GT. Por segundo año consecutivo, la flota controlada bajo pabellones extranjeros supera a la que opera bajo bandera nacional.

A 1 DE ENERO DE 2020, la flota de buques mercantes de transporte controlada por armadores españoles sumaba 216 buques con 5.007.712 GT y 4.823.126 tpm. Durante el año 2019, si bien se había reducido en 2 unidades, la incorporación de varios buques de gran porte, petroleros y metaneros, había dado lugar a un notable aumento, del 12,6% en GT y del 16,5% en tpm. Desde el 1 de enero de 1986, hace 34 años, la flota de control español no superaba los 5 millones de GT (MGT). En aquel momento no existía aún el Registro Especial de Canarias (REC) y todos los buques españoles estaban inscritos en el registro ordinario. Hoy la flota se distribuye entre el REC y otros pabellones extranjeros (principalmente otros Estados miembros de la UE).

En 1986, el tonelaje medio de la flota era de 8.659 GT mientras que, a comienzos de este año, era de 23.184 GT. La flota mercante de armadores españoles ha evolucionado en estos 34 años a un menor número de buques, pero de un porte medio casi tres veces mayor.

En el último año, el GT medio de la flota había aumentado un 13,6% gracias a la incorporación de varios buques de gran porte. El 70% de los buques de la flota controlada tenían menos de 20.000 GT, mientras que el 15% correspondía a unidades de más de 60.000 GT.

TIPOS DE BUQUES	PABELLÓN ESPAÑOL (REC)			OTROS PABELLONES			TOTAL		
	BUQUES	GT	tpm	BUQUES	GT	tpm	BUQUES	GT	tpm
Petroleros	9	30.504	45.921	10	658.622	1.266.348	19	689.126	1.312.269
Graneleros	0	0	0	7	356.966	654.035	7	356.966	654.035
Carga general	14	62.728	90.717	17	69.267	102.495	31	131.995	193.212
Portacontenedores	0	0	0	10	122.077	135.938	10	122.077	135.938
Roll-on/Roll-off	11	166.787	68.221	10	201.518	70.436	21	368.305	138.657
Quimiqueros	4	41.119	59.892	13	212.786	348.021	17	253.905	407.913
Gases licuados	16	1.559.019	1.270.538	6	571.405	439.547	22	2.130.424	1.710.085
Pasaje	50	466.633	101.440	29	440.810	110.985	79	907.443	212.425
Otros (*)	6	32.324	39.004	4	15.147	19.588	10	47.471	58.592
TOTAL	110	2.359.114	1.675.733	106	2.648.598	3.147.393	216	5.007.712	4.823.126

Datos a 1 de enero de 2020 / Fuente: ANAVE / (*) Otros: carga frigorífica, asfalteros, cementeros.

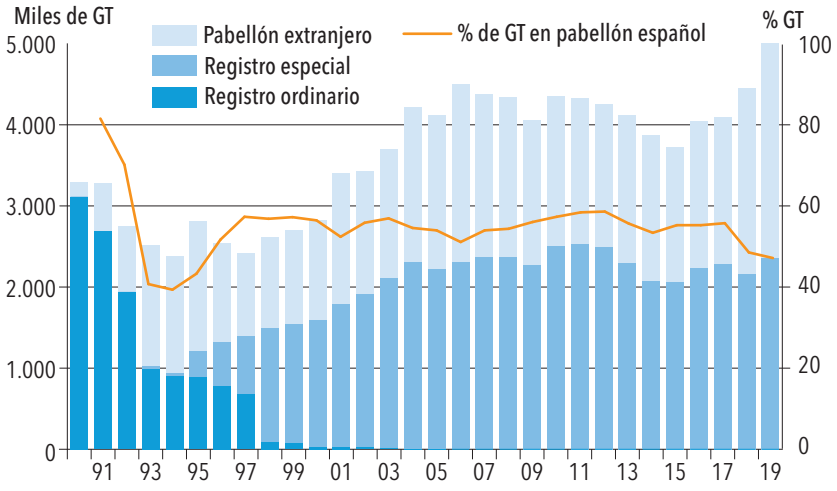
EVOLUCIÓN Y COMPOSICIÓN

EN 2019, LA PARTE DE LA FLOTA TOTAL controlada que opera bajo pabellón español (REC) se redujo en 5 unidades y, a 1 de enero de 2020, totalizaba 110 buques. Sus GT aumentaron notablemente (+9,3%) hasta 2,4 MGT, gracias a la incorporación de 2 metaneros de gran porte.

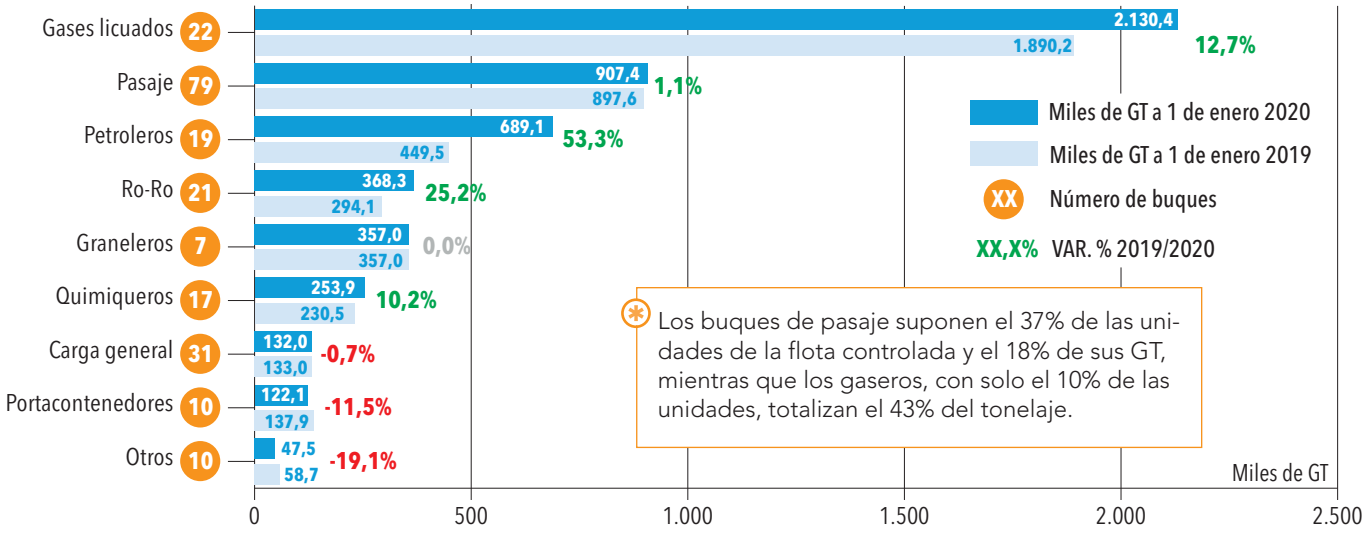
Por el contrario, la parte de flota operada bajo pabellones extranjeros aumentó en 3 unidades, hasta 106 buques, que totalizaban a comienzos de año 2,6 MGT (+15,7%) gracias a la incorporación, entre otros, de 2 petroleros *suezmax*.

En 2012, estaban inscritas bajo pabellón español el 58,7% de las GT de la flota controlada. Desde entonces, este porcentaje se ha ido reduciendo de forma continuada y, en enero de 2020, era del 47,1%.

Fuente: ANAVE

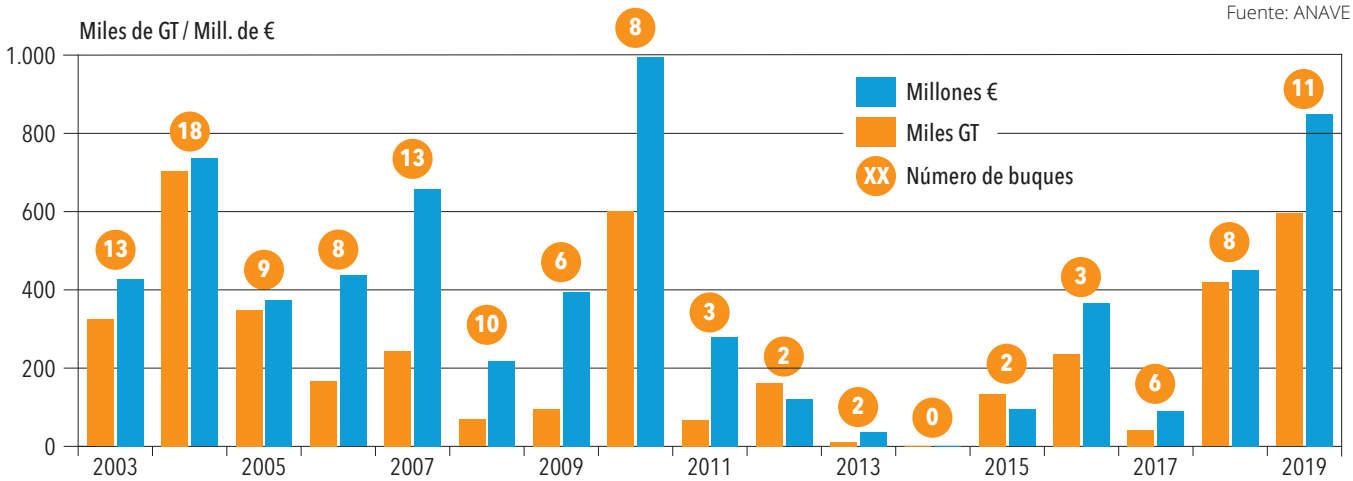


Fuente: ANAVE



ENTREGAS DE BUQUES NUEVOS A ARMADORES ESPAÑOLES

Fuente: ANAVE



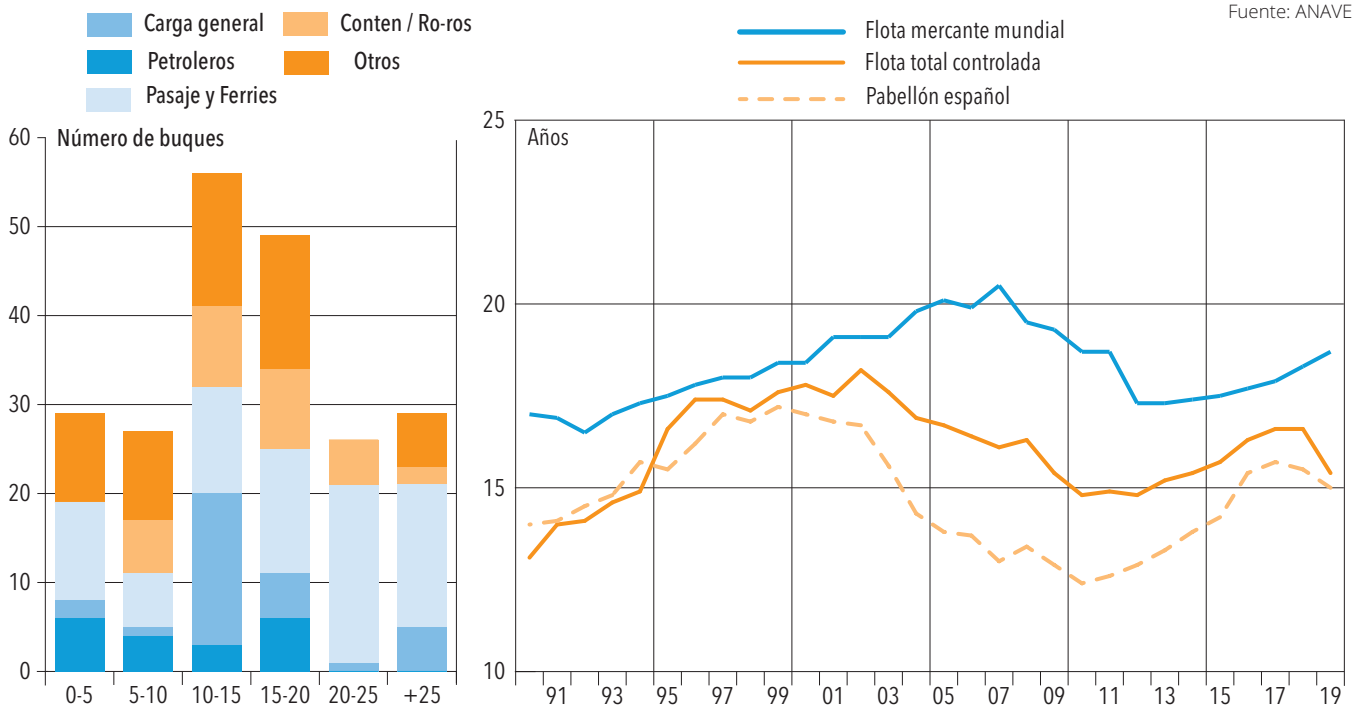
DURANTE 2019, SE INCORPORARON a la flota de control español 11 buques de nueva construcción, con un total de algo más de 595.000 GT.

En conjunto supusieron una inversión de unos 849 M€. El 43% de las GT se inscribieron en el REC y corresponden a 2 metaneros y 2 buques de pasaje.

Los 7 buques restantes: 3 petroleros, 3 buques de pasaje y 1 quimiquero, se inscribieron en otros pabellones comunitarios.

EDAD DE LA FLOTA CONTROLADA

Fuente: ANAVE



EN ENERO DE 2020, la flota de pabellón español era, en promedio, solo 0,5 años más joven que la flota controlada. Esta diferencia se ha reducido progresivamente desde 2008, cuando era de 3,1 años.

La edad media de la flota mercante controlada por armadores españoles bajó, de 16,6 años, el 1 de enero de 2019, a 15,4 años a comienzos de 2020, gracias a la incorporación de varios buques nuevos y la baja de otros de edad avanzada.

Los petroleros son el segmento de flota más joven (8,5 años), seguido de graneleros (9,6), gaseros (9,9), portacontenedores (10,2) y quimiqueros (11,8). Superan la edad media los buques de carga general (16,4 años), pasaje (18,0), ro-ros (18,7) y otros (26,4).

La edad media de la flota mercante controlada por armadores españoles bajo pabellón español también descendió, gracias a la entrada en servicio de 4 buques nuevos y, a 1 de enero de 2020, era de 15 años (-0,5).

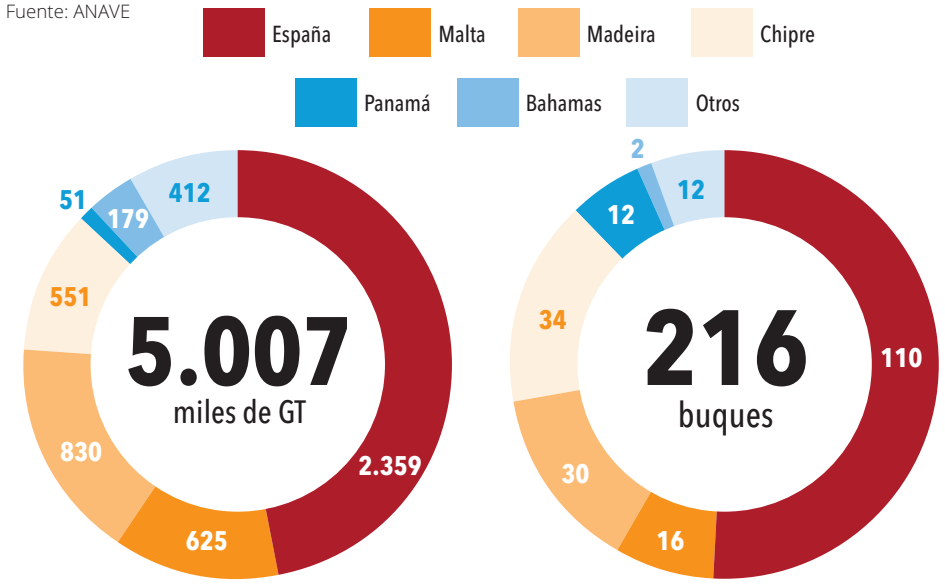
DISTRIBUCIÓN POR REGISTROS DE LA FLOTA CONTROLADA

A 1 DE ENERO DE 2020, el 47,1% de las GT controladas por armadores españoles estaban inscritas en el pabellón español (REC). El tonelaje restante se distribuía en 14 registros extranjeros, de los cuales los más utilizados por los armadores españoles, en GT, eran Madeira (16,6%), Malta (12,5%), Chipre (11,0%) y Bahamas (3,6%).

En el REC estaban inscritos el 73% de los gaseros, con el 73% de las GT de este grupo; el 60% de los cargueros frigoríficos, con el 72% de sus GT; y el 63% de los buques de pasaje con el 51% de sus GT.

Bajo pabellones extranjeros navegan el 100% de los graneleros y portacontenedores; el 53% de los petroleros, con el 96% de sus GT y el 55% de los buques de carga general, con el 53% de sus GT.

Fuente: ANAVE



(*) Por segundo año consecutivo desde la creación del REC, el tonelaje inscrito bajo pabellones extranjeros (52,9%) supera al inscrito en pabellón español (47,1%).

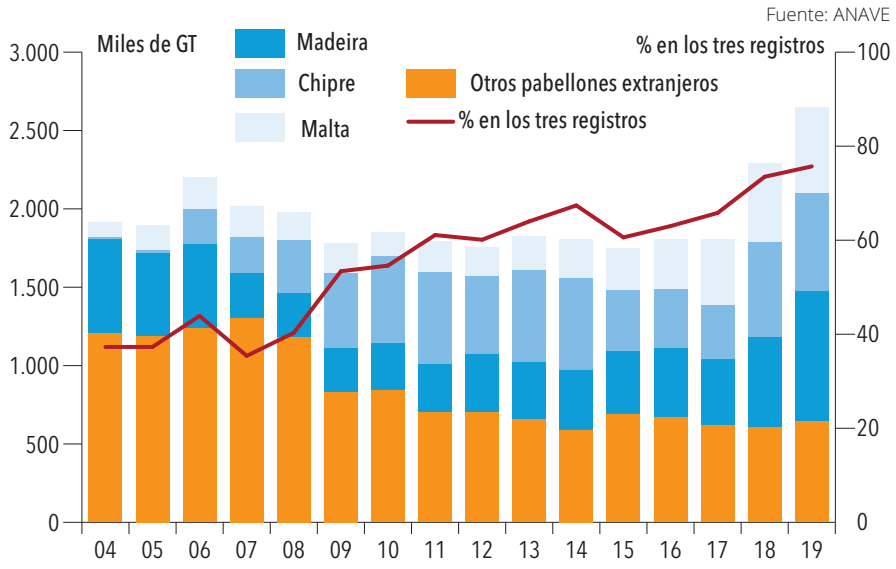
FLOTA INSCRITA EN PABELLONES EXTRANJEROS

DENTRO DE LA FLOTA DE CONTROL ESPAÑOL inscrita bajo pabellones extranjeros, los registros más utilizados, en GT, eran Madeira (31,3%), Malta (23,6%), Chipre (20,8%) y Bahamas (6,8%). En número de buques, los registros extranjeros más utilizados eran Chipre, con el 32,1% de las unidades, seguido de Madeira (28,3%), Malta (15,1%) y Panamá (11,3%).

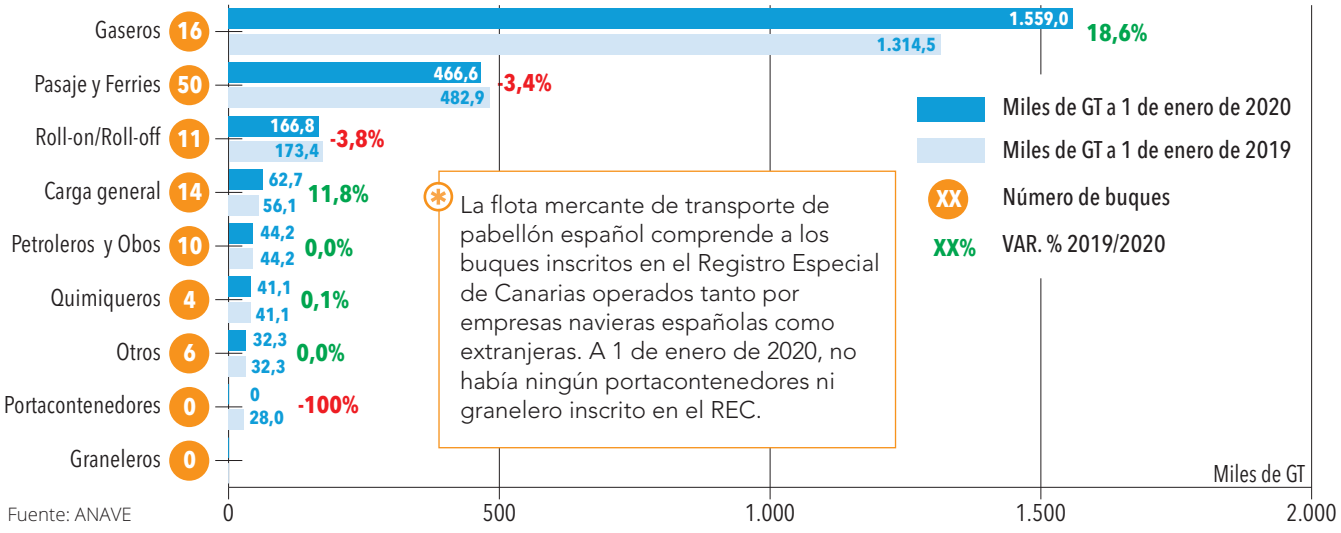
La preferencia de los armadores españoles por inscribir sus buques en registros comunitarios queda patente un año más, con el 79,2% de los buques y el 79,7% de las GT de la flota controlada bajo pabellones extranjeros inscrito en registros de la UE. En total, operaban bajo pabellones comunitarios (incluyendo el REC) el 89,8% de las unidades y el 89,3% de las GT de la flota mercante total controlada por armadores españoles.

Desde la incorporación, en 2004, de Malta y Chipre a la UE, los armadores españoles han ido aumentando progresivamente el porcentaje de sus flotas abanderada en estos países, así como en Madeira, tras los últimos cambios en su registro. A 1 de enero de 2020, el 75,7% de la flota controlada inscrita bajo pabellones extranjeros pertenecía a uno de estos 3 registros.

Dentro de la flota controlada, el 65% de las unidades inscritas en Chipre eran buques de pasaje. De los registrados en Madeira, el 30% eran buques de carga general y el 27% petroleros. Había mayor dispersión en el tipo de buques en el registro de Malta si bien en GT, el 58% eran metaneros.



FLOTA DE PABELLÓN ESPAÑOL



A 1 DE ENERO DE 2020, la flota de buques mercantes pabellón español con más de 300 GT sumaba 111 unidades, con 2.372.854 GT y 1.697.083 tpm. Solo un buque del REC, con 13.740 GT, estaba operado por armadores extranjeros, mientras que los 110 restantes eran operados por armadores españoles. Durante 2019, la flota de bandera nacional descendió en 5 unidades y, sin embargo, aumentó un 9,2% sus GT y un 11,1% sus tpm gracias a la incorporación, entre otros, de 2 metaneros de gran porte. A lo largo del año, se incorporaron al REC 6 buques, 4 de ellos de nueva construcción. A su vez, se dieron de baja 11 unidades: 7 fueron vendidas a intereses extranjeros y 4 se transfirieron a otros registros europeos.

PERSPECTIVAS // Según los encargos en vigor, en los próximos 2 años, los armadores españoles recibirán un total de 8 buques de nueva construcción, de los que 1 se habrá construido en astilleros españoles. En total, la cartera de pedidos de los armadores nacionales comprende 5 buques de pasaje, 2 metaneros y 1 quimiquero, con un total de 220.000 GT, que suponen una inversión de unos 680 M€.

06 POLÍTICA SECTORIAL INTERNACIONAL

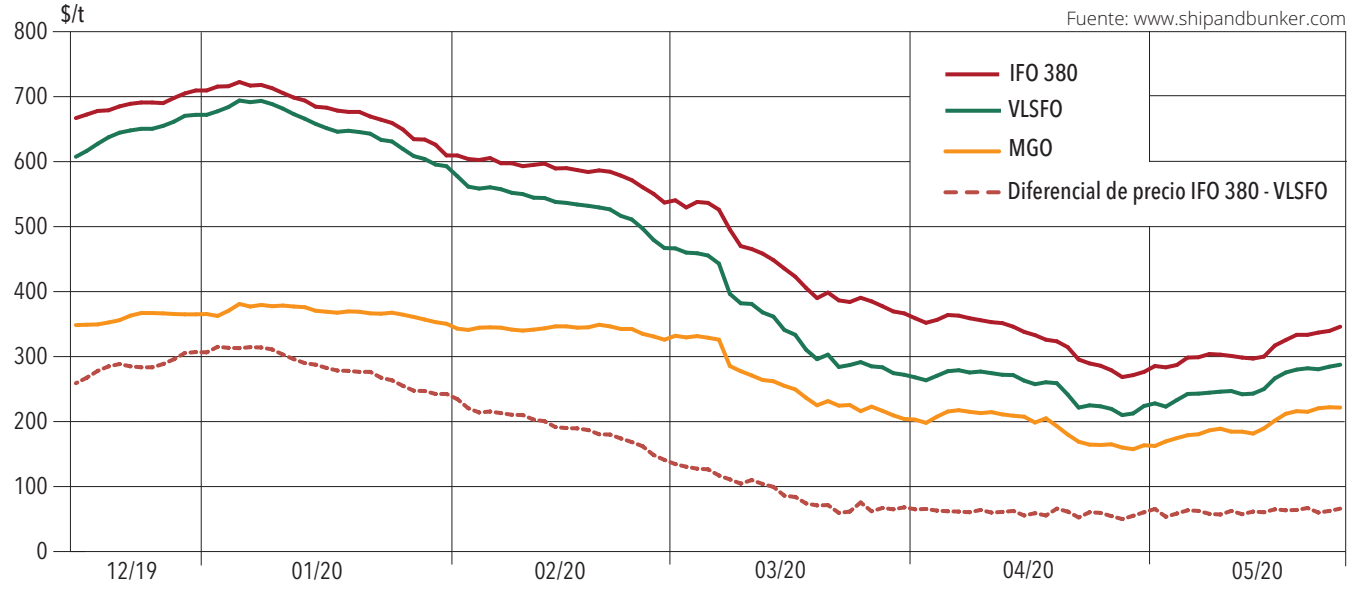
El año 2019 se caracterizó por una gran incertidumbre ante la entrada en vigor de las normas sobre contenido de azufre de los combustibles. La OMI sigue avanzando en la reducción de las emisiones de CO_2.

ANTES DE QUE LA CRISIS DEL COVID-19 trastornase el comercio internacional, el pasado año y los primeros meses de 2020 habían sido notables en aspectos relacionados con la normativa medioambiental.

La principal novedad fue el nuevo límite de 0,5% de azufre a los combustibles marinos fuera de las zonas de control de emisiones (SECAS) desde el 1 de enero de 2020. A partir del 1 de marzo, quedó prohibido llevar a bordo combustible no reglamentario. Casi hasta la entrada en vigor, se mantuvieron muchas incertidumbres. Finalmente aparecieron en el mercado nuevos combustibles con 0,5% de azufre (*Very Low Sulphur Fuel Oil, VLSFO*), pero cada fabricante no garantizaba su compatibilidad con los de otros y hasta pocas semanas antes no se conocieron los precios ni los puertos en los que estarían disponibles. Algunos armadores decidieron, al menos inicialmente, apostar por la solución más segura y utilizar solo MGO, para evitar problemas que podrían afectar incluso a la seguridad.

A comienzos de enero, la diferencia de precio entre el HFO y los nuevos VLSFO era de 310 $/t, más del 80% del precio del HFO en esas fechas. Pero, ya desde mediados de enero, el precio del VLSFO inició un pronunciado descenso de modo

Fuente: www.shipandbunker.com



que, a finales de marzo, el margen con el HFO estaba por debajo de 65 $/t. El gráfico adjunto es bien elocuente. Cuando, en 2015, se iba a producir el paso a combustible de 0,1% en las SECAS, las previsiones fueron también alarmantes hasta que los precios del crudo cayeron a mediados de 2014. Es pura casualidad, pero también ahora el derrumbe de los precios del petróleo ha suavizado el impacto de esta nueva norma medioambiental, al menos en su arranque.

Es imposible saber si la situación actual se prolongará o no en el tiempo pero, con una diferencia tan escasa entre VLSFO y HFO, la instalación de *scrubbers* resulta mucho menos atractiva, porque el periodo de recuperación de la inversión se alarga, en la mayor parte de los casos, por encima de 3 años. A comienzos de 2020 había más de 4.260 buques con *scrubbers* instalados o encargados, de ellos el 79% de ciclo abierto. Más de 1.000 de estos equipos se contrataron en la segunda mitad de 2019, pese a que varios países o puertos concretos habían anunciado que no permitirían el vertido de aguas de lavado de los *scrubbers* en sus aguas, creando así una nueva fuente de incertidumbre. A finales de diciembre, un estudio de CE Deft - Deltares concluía que los efectos de los *scrubbers* de ciclo abierto sobre las aguas y los sedimentos en los puertos sería insignificante, incluso en periodos tan largos como 50 años.

Hay que reconocer, en todo caso, los grandes esfuerzos que fabricantes, distribuidores y suministradores de combustibles y los armadores han desarrollado para adaptarse a las nuevas normas en todo el mundo y de un día para otro. Los precios volverán seguramente a repuntar y, en ese momento, veremos donde se sitúan los de HFO y VLSFO y como gravitan sobre los costes del transporte marítimo.

La siguiente gran tarea para la OMI es acordar nuevas medidas para el control de las emisiones de CO_2, con vistas al primer objetivo de reducirlas en un 40% por t·milla para 2030. En el primer debate, en el comité MEPC74 de la OMI, en mayo de 2019, se acordó reforzar desde 2022 el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) para gaseros, portacontenedores y buques de carga general. Se propusieron también el establecimiento de límites obligatorios a la velocidad operativa o al consumo anual de combustible; la aplicación del concepto del EEDI a buques existentes o el refuerzo del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética (SEEMP), con lo que se ha dado en llamar un 'super SEEMP' que podría obligar a los buques existentes a incorporar nuevas tecnologías de reducción de CO_2. Estas medidas se discutirán en el MEPC75, previsto para abril de 2020, pero que ha tenido que retrasarse por el COVID. En su día, el MEPC75 también discutirá una propuesta de las principales asociaciones del transporte marítimo internacional, para dotar un fondo de 5.000 M$, a lo largo de 10 años, con aportaciones de los armadores y fletadores, destinado a acelerar el esfuerzo de I+D necesario para descarbonizar el transporte marítimo internacional.

La OMI no ha empezado aún a discutir posibles 'medidas de mercado', sean del tipo 'comercio de emisiones' o del tipo 'tasa + fondo', que sería el que preferiría el sector naviero, como mal menor. En la UE, la Comisión y, sobre todo, el Parlamento Europeo, van a utilizar este retraso como arma arrojadiza contra la OMI, para justificar el, por otra parte, injustificable, empeño de la UE de introducir normas al margen de la OMI, para reducir las emisiones de CO_2. Así lo viene pidiendo el Parlamento desde hace años y lo ha incluido la nueva presidenta de la Comisión en su programa de legislatura.

Las asociaciones navieras han propuesto la creación de un fondo, que dotarían los armadores y fletadores con 5.000 M$ en 10 años, para acelerar el esfuerzo de I+D necesario para descarbonizar el transporte marítimo.

Afortunadamente, esta tendencia a la regulación europea al margen de la OMI no la comparten, por el momento, lo Gobiernos de los Estados miembros. En enero, en Opatija (Croacia), el Consejo UE de Ministros de Transportes confirmó su compromiso por avanzar «*Hacia un sector marítimo de la UE sin emisiones de carbono, con cero accidentes, automatizado y competitivo*», pero también reiteró su apoyo a la OMI como regulador global y no hizo ninguna mención, y menos apoyo, al ETS.

Junto a estos retos a largo plazo, la pandemia ha demostrado la fragilidad de las cadenas logísticas internacionales en caso de una crisis global como ésta. Organismos como la Organización Mundial del Comercio, la OCDE, el Fondo Monetario Internacional y la propia OMI, pusieron de manifiesto la necesidad imperiosa de mantener funcionando el comercio mundial pero, a la hora de la verdad, muchos países antepusieron la seguridad sanitaria a la economía y cerraron sus fronteras, impidiendo incluso el relevo de tripulantes de los buques.

El sector naviero, coordinado por ICS, BIMCO y otras asociaciones, ha pedido incansablemente a los gobiernos que se diseñen y apliquen procedimientos sanitarios especiales que permitan los relevos de los marinos. Como resultado, se han publicado declaraciones conjuntas de la OMI, OIT y OMS, así como pautas de la Comisión Europea a sus Estados miembros. Es imprescindible desarrollar procedimientos estandarizados de cooperación internacional para que estén ya disponibles si se produjese una repetición de la pandemia.

Los Estados de bandera, los acuerdos regionales sobre Control por el Estado del Puerto y el USCG han actuado pragmáticamente, prolongado la vigencia de certificados y establecido procedimientos flexibles de inspección. Las herramientas digitales que varias Sociedades de Clasificación estaban ya introduciendo para efectuar inspecciones remotas están resultando de máxima utilidad en esta crisis.

Por otra parte, la actividad pirata en la zona de Somalia se mantuvo bajo control gracias a los esfuerzos de las fuerzas navales desplegadas en la zona y a la autoprotección de los buques mediante las 'Mejores prácticas recomendadas, BMP5'. Pero siguieron aumentando los incidentes en la zona de Nigeria-Golfo de Guinea, con 67 ataques en 2020, algunos de máxima gravedad y con un total de 4 secuestros de buques y 121 de tripulantes. Esta tendencia ha continuado en los primeros meses de 2020, confirmando que la amenaza pirata va en aumento en esta zona y que los buques deben tenerla muy presente y aplicar medidas de autoprotección. Lamentablemente, no ha sido posible conseguir que los buques españoles sean autorizados a enrolar guardas de seguridad privada, pese a las gestiones reiteradas de ANAVE ante las autoridades competentes lo largo de todo el último año.

07 POLÍTICA SECTORIAL NACIONAL

La DGMM ha encargado y recibido dos estudios con medidas para potenciar la competitividad de los buques inscritos en el REC, cuyas competencias administrativas ahora están distribuidas en hasta seis ministerios diferentes.

COMO SE HA DESCRITO en el capítulo 5, en los últimos años, la flota mercante controlada por armadores españoles ha crecido muy notablemente, pero una parte sustancial de este aumento se ha producido en otros registros europeos diferentes del español. Tras varios años de peticiones de ANAVE, en nuestra última asamblea, el ministro de Fomento (ahora MITMA) anunció que se iba a llevar a cabo un estudio sobre las posibilidades de potenciar la competitividad del Registro Especial de Canarias (REC).

Finalmente, por encargo de la DGMM, se llevaron a cabo dos estudios complementarios: uno sobre las medidas de carácter técnico, económico y laboral que habría que aplicar para aproximar el funcionamiento del REC al de otros registros más competitivos, y otro que estudia la forma jurídica que podría adoptar una entidad pública empresarial, con un alto grado de autonomía, que integrase todas las competencias administrativas sobre los buques inscritos en el REC, actualmente distribuidas al menos en seis ministerios diferentes.

En la fecha de redacción de este informe, no se habían publicado los resultados de estos informes ni se había manifestado aún la posible voluntad del MITMA de proponer al gobierno las reformas necesarias. No obstante, la grave crisis por la que atraviesa la economía española, debido al COVID-19, obliga a impulsar la creación de empleo nacional, el sector naviero podría contribuir a ello si el REC ofreciese a los armadores españoles un marco competitivo de operación.

Por lo demás, los últimos doce meses no dieron lugar a muchas novedades normativas en el ámbito marítimo en España. Cabe destacar que Puertos del Estado (PdE), sensible a las preocupaciones manifestadas por las empresas navieras (y, especialmente, aquellas que operan servicios regulares de TMCD), promovió, junto con otros ministerios, una revisión de los procedimientos de inspección en frontera con vistas a racionalizarlos y mejorar su coordinación. La alta calidad de las infraestructuras y servicios portuarios españoles se ve con frecuencia penalizada por un funcionamiento poco eficiente de estos servicios administrativos.

Este proceso de revisión se ha visto suspendido, como tantas otras iniciativas, por la crisis del coronavirus, pero es importante retomarlo lo antes posible para potenciar la competitividad de los puertos españoles y del transporte marítimo.

También, PdE elaboró modelos de pliegos de condiciones para la adaptación de todos los servicios portuarios al Reg. UE

352/2017 por medio de amplias consultas con los sectores afectados. Este proceso no ha encontrado grandes dificultades, con una sola excepción: el servicio de suministro de combustible a los buques.

Este servicio, considerado en la Ley de Puertos como un «servicio comercial», se ha incluido en el citado reglamento dentro de los servicios calificados como «portuarios», que tienen en la ley española un tratamiento jurídico homogéneo entre sí y muy diferente de los comerciales. Los sectores más afectados: comercializadores de combustibles, armadores de buques de suministro y de buques que reciben los combustibles y agentes consignatarios, coincidieron en valorar positivamente la forma en que se viene regulando y prestando este servicio y en pedir que la adaptación al reglamento comunitario introdujese los menores cambios posibles.

El observatorio del mercado de los servicios portuarios encargó un estudio independiente que arrojó estas mismas conclusiones, añadiendo que España es el tercer país de Europa y el octavo del mundo en esta actividad, suministrando unos 8 millones de toneladas anuales de combustibles. Se trata, por tanto, de una actividad de muy considerable importancia económica que es conveniente desde todos los puntos de vista preservar.

ANAVE y la Asociación española de Operadores de Petróleo consensuaron un texto de una posible adaptación de la Ley de Puertos para reconocer al suministro de combustible el carácter de servicio portuario y, al mismo tiempo, aprovechando la flexibilidad que permite el reglamento europeo, mantener la regulación jurídica y, sobre todo, la práctica diaria del servicio como hasta ahora.

Por otra parte, la crisis del coronavirus ha incidido de forma muy diferente sobre los distintos sectores del transporte marítimo, tanto en España como en el resto del mundo. Por una parte, para los buques que operan en tráficos internacionales, tanto de línea regular como, especialmente, en régimen *tramp*, el principal problema, ya reseñado en el capítulo de Política Sectorial Internacional, son las dificultades para llevar a cabo los relevos de sus tripulantes.

Aún dentro de ellos, hay que distinguir los buques tanque, tanto de crudo como de productos y de gases licuados, que están llevando una dinámica aparte, más afectada por el momento por los avatares de los precios del crudo que por la pandemia, de los tráficos de carga seca, en los que se percibe muy claramente la caída de la demanda de transporte debido a la menor actividad industrial y, con ella, de los niveles de fletes.

Por otra parte, en España, el sector más afectado es, sin duda, el de los servicios regulares en TMCD, así como insulares e interinsulares y, dentro de ellos, sobre todo, los buques de pasaje y carga rodada.

La grave crisis del COVID obliga a impulsar la creación de empleo nacional. El sector del transporte marítimo podría contribuir si el REC pudiese ofrecer un marco competitivo de operación.

ANAVE estima que, entre marzo y agosto, las empresas que operan buques ferry o ro-pax perderán al menos un 50% de sus ingresos, llegando en algunas líneas incluso al 70%. En el resto de los tráficos, estimamos las pérdidas en un 30% de los ingresos totales anuales.

Debido a las restricciones impuestas a la movilidad de las personas, y la reducción directa del 50% y posteriormente del 70% de la oferta de transporte de pasajeros, éste prácticamente se paralizó entre mediados de marzo y finales de mayo.

El Estado debería asumir su responsabilidad y garantizar los suministros diarios a los territorios aislados, mediante estos servicios regulares estratégicos.

Los datos de abril muestran una caída del pasaje del 95% en todos los principales puertos.

Ello obligó a muchas empresas operadoras de buques ferry a amarrar parte de sus buques, pero con los restantes, cada una de ellas decidió que, en la medida de lo posible, mantendrían estos servicios, para no dejar desabastecidos a sus clientes y a la población en general, especialmente de Baleares y las ciudades de Ceuta y Melilla.

Estas empresas, por medio de ANAVE, plantearon al MITMA la necesidad de instrumentar algún procedimiento para compensar los costes variables (combustible y costes de puerto) que estaban soportando respecto de los buques en servicio. Para ello propusieron utilizar parte de la partida de los Presupuestos Generales del Estado para subvencionar los pasajes de los residentes no peninsulares, que serían los beneficiarios del mantenimiento de estas líneas esenciales.

ANAVE tuvo que valorar como tardías, restrictivas y manifiestamente insuficientes las reducciones de la tasa del buque aprobadas mediante el RD-ley 15/2020. Dentro de sus competencias, los gobiernos de Canarias (con un contrato de servicio público en los servicios interinsulares), Baleares y Andalucía (con exenciones o rebajas de las tasas portuarias en los puertos dependientes de los mismos) han actuado para compensar esta situación, pero en el abastecimiento desde la Península a los territorios no peninsulares no ha habido ninguna medida semejante.

El Estado debería reconocer a estos servicios su indiscutible carácter estratégico y asumir su responsabilidad de garantizar los suministros diarios a los territorios aislados hasta que una recuperación suficiente de la demanda haga viable el mantenimiento de los servicios en condiciones ordinarias de mercado.

Para ello, ANAVE está ya trabajando con PdE en la revisión del RD-ley 15/2020, con vistas a ampliar las cuantías de las reducciones de las tasas portuarias y su aplicación temporal, especialmente a los buques más afectados, como son aquellos que se han visto obligados a amarrar.

En una crisis de esta magnitud, no parece que tenga sentido cobrar tasas portuarias a empresas que se han visto obligadas a dejar inactivos sus buques, ya sea por la reducción de capacidad impuesta por el gobierno, o por la situación del mercado a que ha conducido esta crisis de alcance mundial.

08 APÉNDICE ESTADÍSTICO

La información incluida en la presente publicación procede de las mejores fuentes disponibles. No obstante, ANAVE declina cualquier responsabilidad por los errores u omisiones que las mismas puedan tener.

TRÁFICO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

AÑO	GRANELES SÓLIDOS PRINCIPALES (1)		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CRUDO Y PROD. DEL PETRÓLEO		OTROS GRANELES LÍQUIDOS (2)		CARGA EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	t	t · milla	t	t · milla	t	t · milla	t	t · milla	t	t · milla	t	t · milla	t	t · milla
2004	1.456	7.806	1.392	7.885	2.501	10.443	361	1.360	887	4.485	762	3.854	7.358	35.834
2005	1.579	8.492	1.463	8.146	2.586	10.709	379	1.399	974	4.940	741	3.757	7.722	37.443
2006	1.677	9.073	1.522	8.765	2.647	11.001	408	1.532	1.061	5.356	724	3.654	8.039	39.380
2007	1.812	9.813	1.639	9.157	2.704	11.026	433	1.653	1.185	5.912	641	3.195	8.416	40.755
2008	1.911	10.265	1.605	8.816	2.729	11.241	440	1.724	1.233	6.144	695	3.465	8.614	41.655
2009	2.000	10.865	1.405	7.576	2.627	10.584	454	1.765	1.095	5.523	679	3.422	8.259	39.735
2010	2.235	12.175	1.602	8.796	2.744	11.260	510	2.019	1.246	6.224	730	3.644	9.066	44.119
2011	2.367	12.856	1.709	9.405	2.746	11.379	552	2.250	1.358	6.770	714	3.560	9.444	46.221
2012	2.566	13.929	1.745	9.656	2.794	11.754	555	2.278	1.403	6.900	752	3.700	9.815	48.217
2013	2.734	14.646	1.826	10.182	2.768	11.594	569	2.327	1.474	7.208	779	3.812	10.150	49.768
2014	2.966	15.703	1.848	10.635	2.728	11.579	585	2.398	1.557	7.598	810	3.953	10.492	51.866
2015	2.931	15.732	1.892	10.885	2.860	11.893	608	2.479	1.592	7.733	830	4.031	10.712	52.753
2016	3.009	16.124	1.881	11.057	2.986	12.637	639	2.598	1.669	8.062	855	4.131	11.040	54.609
2017	3.151	16.853	1.939	11.625	3.065	13.210	688	2.795	1.767	8.518	888	4.282	11.499	57.284
2018	3.215	17.019	2.015	12.222	3.087	13.561	740	3.078	1.844	8.807	914	4.368	11.814	59.055
2019	3.223	16.945	2.045	12.472	3.019	13.566	790	3.294	1.882	8.982	928	4.429	11.887	59.688
2020 (*)	3.235	17.143	2.061	12.624	3.073	14.008	807	3.382	1.792	8.519	912	4.338	11.880	60.013
19/18(%)	0,2	-0,4	1,5	2,0	-2,2	0,0	6,8	7,0	2,1	2,0	1,5	1,4	0,6	1,1
20/19(%)	0,4	1,2	0,8	1,2	1,8	3,3	2,2	2,7	-4,8	-5,2	-1,7	-2,1	-0,1	0,5

(1) Carbón, mineral de hierro, grano
(2) Gases licuados y productos químicos
t: Millones de toneladas - t·milla: Miles de millones de toneladas·milla
(*) Datos 2020 estimados
Desde el 1 de enero de 2016, Clarksons ha añadido datos de tráfico de productos químicos, que se suman al total mundial en toda la serie histórica
Fuente: Clarksons

TRÁFICO ESPAÑOL POR NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS

MERCANCÍAS	IMPORTACIONES						EXPORTACIONES					
	2000	2010	2015	2018	2019	VAR. %	2000	2010	2015	2018	2019	VAR. %
Petróleo crudo	56.199	53.320	64.131	67.576	65.807	-2,6	2	1	0	0	0	-91,1
Productos del petróleo	18.100	22.536	14.528	13.183	13.791	4,6	9.145	10.556	18.561	18.609	18.082	-2,8
Gases licuados	9.119	22.688	11.138	12.862	17.691	37,6	1.251	1.166	1.387	666	522	-21,6
Productos químicos	5.005	6.197	6.797	7.883	8.431	7,0	5.368	8.704	9.872	10.648	10.587	-0,6
Biocombustibles	-	-	239	453	558	23,1	-	-	664	1.125	1.333	18,6
Cereales y sus harinas	4.722	8.292	11.680	14.455	14.726	1,9	920	719	665	1.021	976	-4,4
Semillas oleaginosas	3.049	3.384	3.399	3.365	3.220	-4,3	8	2	0	3	6	113,3
Mineral de hierro	7.059	6.353	7.028	7.054	6.127	-13,1	186	14	226	1	65	7853,6
Carbones	26.474	12.891	23.021	19.600	10.812	-44,8	973	820	2.327	2.413	2.951	22,3
Otros min. / Mat. construc.	9.358	11.045	11.180	15.229	14.256	-6,4	9.968	9.213	14.499	19.752	19.473	-1,4
Cementos y cales	4.338	1.505	405	536	957	78,6	1.400	2.193	7.341	6.089	4.577	-24,8
Chatarras de hierro	4.650	3.856	3.379	2.103	2.199	4,5	32	149	115	300	187	-37,7
Abonos / Prod. abonos	4.695	3.330	3.689	3.577	3.606	0,8	751	1.364	1.661	1.858	1.733	-6,7
Maderas	2.986	1.389	450	502	473	-5,7	421	686	1.259	1.415	1.427	0,9
Productos siderúrgicos	6.557	6.503	6.583	8.318	8.016	-3,6	3.375	5.765	6.522	5.785	5.628	-2,7
Otros prod. orig. ani./veg.	13.053	12.756	14.901	16.912	18.003	6,4	5.539	8.541	11.971	12.998	14.004	7,7
Metales no ferrosos	315	430	600	875	992	13,4	370	641	820	788	917	16,3
Automóviles y mat. tte.	1.101	1.126	1.902	2.658	2.942	10,7	1.871	2.336	3.460	3.849	4.297	11,7
Maquinaria	971	1.595	1.895	2.369	2.734	15,4	1.022	1.805	2.875	2.940	2.949	0,3
Taras vehículos / Contened.	3.935	6.475	7.709	9.260	9.289	0,3	3.908	7.127	7.914	9.713	9.751	0,4
Varios	2.596	4.446	4.406	5.242	5.331	1,7	5.751	2.597	3.482	4.468	4.489	0,5
TOTAL GENERAL	184.282	190.117	199.060	214.012	209.960	-1,9	52.262	64.401	95.621	104.441	103.953	-0,5

Datos en miles de toneladas
Fuente: Puertos del Estado - Elaboración: ANAVE

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR PAÍS DE BANDERA

PAÍS	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2019	2020	VARIACIÓN GT % 20/19	VARIACIÓN GT % 20/05
Panamá	23.327	39.544	38.410	63.208	103.049	129.330	187.178	212.871	209.990	211.358	0,7	63,4
Liberia	80.167	57.979	54.231	57.172	52.932	52.527	90.182	123.477	151.913	171.607	13,0	226,7
Islas Marshall (1)	-	-	-	2.130	6.656	21.876	47.648	105.370	145.140	155.439	7,1	610,5
Hong Kong	1.709	6.842	6.533	7.673	7.944	26.025	45.300	92.225	124.163	127.324	2,5	389,2
Singapur	7.520	6.398	7.815	11.720	21.500	25.814	39.665	75.244	82.507	88.961	7,8	244,6
Malta	129	1.843	4.473	15.424	28.107	22.220	34.760	55.869	74.250	79.866	7,6	259,4
Bahamas	78	3.864	13.464	22.628	28.952	33.707	45.017	49.831	54.855	55.004	0,3	63,2
R.P. China	6.556	10.188	13.303	15.089	15.456	19.381	28.636	42.193	50.712	54.109	6,7	179,2
Grecia	39.377	30.895	20.384	30.061	24.756	31.971	38.776	42.282	39.700	39.488	-0,5	23,5
Japón	39.194	38.184	25.673	20.771	15.641	12.103	13.728	20.184	27.223	28.703	5,4	137,2
Reino Unido	26.105	13.942	7.778	5.867	8.305	18.238	27.590	30.046	31.654	24.487	-22,6	34,3
Chipre	2.079	8.179	18.304	23.224	23.344	21.147	19.842	20.332	22.021	22.494	2,1	6,4
Dinamarca	5.211	4.767	4.900	5.518	5.567	7.311	10.663	14.223	20.174	21.232	5,2	190,4
Indonesia	1.276	1.715	1.879	2.397	2.939	3.732	7.389	11.423	15.418	16.612	7,7	345,1
Noruega	21.530	14.774	22.684	21.753	22.382	17.584	14.779	13.569	14.872	16.253	9,3	-7,6
Portugal	1.208	1.290	716	774	1.051	1.217	1.172	4.465	14.711	15.541	5,6	1.177,0
Italia	9.698	8.587	7.482	6.371	7.750	10.653	15.210	15.578	14.056	14.043	-0,1	31,8
Corea del Sur	4.281	6.664	7.213	6.420	5.119	7.225	12.238	11.440	9.362	10.928	16,7	51,2
Irán	-	2.380	4.738	3.698	3.427	5.191	832	3.004	4.243	10.866	156,1	109,3
Bermuda	1.723	981	4.258	2.861	6.187	6.166	9.372	10.496	10.172	9.749	-4,2	58,1
India	5.911	6.605	6.476	6.067	6.915	7.518	8.280	8.200	9.457	9.155	-3,2	21,8
Estados Unidos	17.177	17.907	19.571	12.152	10.276	8.616	9.364	8.489	8.586	8.999	4,8	4,4
OTROS UE												
R.F. Alemania	9.384	7.176	5.324	5.484	6.329	8.046	14.931	10.839	7.678	7.695	0,2	-4,4
Holanda	5.430	3.650	3.069	3.841	5.175	6.384	7.528	7.722	6.798	6.492	-4,5	1,7
Francia	11.557	7.885	3.525	4.069	3.067	4.615	6.371	5.255	5.765	5.995	4,0	29,9
Bélgica	1.697	2.251	1.769	68	8	3.829	4.105	5.062	5.866	5.438	-7,3	42,0
ESPAÑA	7.178	5.214	3.143	933	1.547	2.383	2.315	2.090	2.173	2.373	9,2	-0,4
Suecia	4.186	3.006	2.667	2.692	1.846	3.561	3.928	2.603	2.100	2.041	-2,8	-42,7
Finlandia	2.472	1.916	1.000	1.319	1.566	1.334	1.364	1.572	1.554	1.595	2,6	19,5
Croacia	-	-	-	236	856	1.000	1.367	1.282	1.301	1.217	-6,4	21,7
Luxemburgo	-	-	2	1.135	1.286	555	656	2.439	595	386	-35,2	-30,5
Estonia	-	-	-	488	391	304	344	325	360	358	-0,5	17,8
Lituania	-	-	-	385	335	352	371	349	304	352	16,0	0,1
Irlanda	188	167	141	146	172	411	119	198	220	244	11,2	-40,5
Letonia	-	-	-	838	44	247	207	173	115	134	16,4	-45,7
Bulgaria	1.233	1.322	1.360	1.112	957	875	500	135	125	125	-0,3	-85,7
Rumanía	1.627	2.757	3.798	2.502	1.074	304	139	53	48	45	-5,2	-85,1
Polonia	3.250	2.972	3.081	2.393	1.139	54	82	40	27	21	-19,9	-60,7
Total UE (15)	123.780	90.880	62.039	68.412	68.496	100.545	134.741	144.375	153.044	147.049	-3,9	46,3
Total UE (28)	132.328	108.214	93.479	115.245	124.771	147.174	192.499	222.933	251.594	251.663	0,0	71,0
Total Mundial	399.918	399.241	398.642	451.057	515.394	601.701	840.566	1.107.776	1.262.990	1.324.665	4,9	120,2
UE 15 / Mundo	31,0%	22,8%	15,6%	15,2%	13,3%	16,7%	16,0%	13,0%	12,1%	11,1%		

Datos a 31 de julio para cada año hasta 1990. A 1 de enero desde 1995
(1) Hasta 1990 estaba englobado en EE.UU.

Datos en miles de TRB, miles de GT a partir de 1995
Fuente: IHS Markit - World Fleet Statistics

FLOTA PABELLÓN ESPAÑOL

TIPOS DE BUQUES	1985		1990		1995		2000		2005		2010		2015		2019		2020	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros	74	2.540	55	1.537	24	455	19	581	16	484	17	487	13	219	10	44	10	44
Graneleros	76	1.275	42	794	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga General	182	540	91	165	20	31	12	31	13	35	20	66	19	78	14	63	14	63
Portacontenedores	61	167	48	212	27	117	27	184	29	257	7	59	0	0	0	0	0	0
Roll-on/Roll-off	51	94	45	71	33	182	35	283	24	299	20	280	13	181	11	167	11	167
Quimiqueros	22	124	20	81	15	80	10	70	11	116	7	79	3	36	4	41	4	41
Gaseros	16	69	9	25	5	17	3	9	9	662	14	1.092	12	1.082	16	1.559	16	1.559
Pasaje y Ferries	41	128	48	116	62	250	61	351	56	402	43	423	44	443	50	467	50	467
Otros	78	139	57	106	42	82	30	83	20	63	15	52	7	36	6	32	6	32
TOTAL	601	5.076	415	3.108	228	1.213	198	1.609	178	2.318	143	2.538	111	2.075	111	2.373	111	2.373

Datos al final de cada año, salvo 2020 (a 15 de mayo) - NB: Número de buques - TRB y GT en miles

Fuente: ANAVE

09 EMPRESAS ASOCIADAS

Pueden ser Miembros de Pleno Derecho de ANAVE las personas físicas o jurídicas que ejerzan la actividad naviera operando buques mercantes de más de 100 GT en régimen de propiedad o arrendamiento a casco desnudo.

Agencia Marítima Ibernor, S.L.
Bertendona, 4 – 5ª pl. Apartado 1506
48080 BILBAO
Tel: 94 479 43 90
Fax: 94 479 06 06
ibernor@ibernor.com
www.ibernor.es

Atlántico Shipping, S.L.
San Vicente, 8
Edificio Albia I – 9ª pl.
48001 BILBAO
Tel: 94 600 40 60
Fax: 94 424 70 71
chartering@atlantico-shipping.com

Axpo Iberia S.L.
Paseo de la Castellana, 95
28046 MADRID
Tel: 91 594 71 70
Fax: 91 594 71 71
info.es@axpo.com
www.axpo.com

Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.
Estación Marítima, s/n
03700 DENIA – ALICANTE
Tel: 966 42 86 00
Fax: 965 78 76 05
info@balearia.com
www.balearia.com

Bergé Shipbrokers, S.A.
Alcalá, 65 – 4ª pl.
28014 MADRID
Tel: 91 701 49 21
Fax: 91 701 49 28
chartering@bergeshipbrokers.com
www.bergeshipbrokers.com

Bernhard Schulte Canarias, S.A.U.
Unión Artística El Cabo, 5
Edif. Buenavista, Of. F
38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE
Tel: 922 53 26 20 / 21
Fax: 922 24 71 78
servando.luis@schultegroup.com

Boluda Lines, S.A.
Paseo de Caro, s/n
46024 VALENCIA
Tel: 963 06 02 00
Fax: 963 99 38 09
informacion@boluda.com.es
www.boluda.com.es

Boluda Tankers, S.A.
Avda. Manuel Siurot, 8–A
41013 SEVILLA
Tel: 955 65 78 00
Fax: 955 65 78 28
tankers@boluda.com.es
www.boluda.com.es

Carus Ferry AB LTD.
Östra Esplanadgatan 7
Mariehamn
Åland - FINLANDIA
Tel: +358 (0)20 7107 800
Fax: +358 (0)20 7107 827
info.spain@carus.com
www.carus.com

Cementos Tudela Veguín, S.A.U.
Argüelles, 25
33003 OVIEDO
Tel: 985 98 11 00
Fax: 985 98 11 30
jpalicio@tudela-veguin-sa.es
www.tudela-veguin-sa.es

Cía. Trasmediterránea, S.A.
Anabel Segura,11
Edificio D, 2ª pl.
Complejo Albatros
28108 ALCOBENDAS - MADRID
Tel: 91 423 87 51
Fax: 91 423 87 60
info@trasmediterranea.es
www.trasmediterranea.es

Distribuidora Marítima Petrogás, S.L.U.
Fomento, 72 – 2º
Oficina 6
38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE
Tel: 922 23 87 00
Fax: 922 29 32 24
www.petrogas.es

Empresa Naviera Elcano, S.A.
José Abascal, 2 y 4 – 4ª pl.
28003 MADRID
Tel: 91 536 98 00
Fax: 91 445 13 24
elcano@navieraelcano.es
www.navieraelcano.com

E.P.E. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima
Fruela, 3
28011 MADRID
Tel: 91 755 91 00
Fax: 91 755 91 09
informacion@sasemar.es
www.salvamentomaritimo.es

Ership, S.A.
Lagasca, 88 – 5ª pl.
28001 MADRID
Tel: 91 426 34 00
Fax: 91 575 75 65
flota@ership.com / chart@ership.com
www.ership.com

Europa Ferrys, S.A.
Estación Marítima, Área comercial – 1ª pl.
11201 ALGECIRAS - CÁDIZ
Tel: 956 65 23 24
Fax: 91 114 74 95
direccion@euroferrys.com
www.euroferrys.com

Flota Suardíaz, S.L.
Ayala, 6
28001 MADRID
Tel: 91 431 66 40
Fax: 91 436 46 74
flotasuardiaz@suardiaz.com
www.suardiaz.com

Formentera Cargo S.L.
Apartado de Correos 1078
07800 IBIZA
Tel: 971 590 033 / 971 590 256
ibiza@formenteracargo.es
www.formenteracargo.es

Otras empresas que, cumpliendo las condiciones anteriores, no operen habitualmente buques propios o arrendados, pueden formar parte de ANAVE como Miembros Asociados Colaboradores.

Fred Olsen, S.A.
Edificio Fred Olsen
Polígono Industrial Añaza s/n
38111 SANTA CRUZ DE TENERIFE
Tel: 922 62 82 00
Fax: 922 62 82 01
lineas@fredolsen.es
www.fredolsen.es

FRS S.L.U.
Polígono de la Vega – Parcelas 210-229
La Línea de la Concepción, 3
11380 TARIFA - CÁDIZ
Tel: 956 68 18 30
Fax: 956 62 74 44
info@frs.es
www.frs.es

Naturgy Aprovisionamientos, S.A.
Avda. San Luis, 77
28033 MADRID
Tel: 91 201 32 43
operaciones@naturgy.com
www.naturgy.es

Grupo Ibaizabal
Felipe IV, 7 bajo dcha.
28014 Madrid
Tel: 91 521 06 71 / 63 20
Fax: 91 411 29 40
shippingm@ibaizabal.org
www.grupoibaizabal.com

Knutsen OAS España, S.L.
Velázquez, 150 – 4º izda
28002 MADRID
Tel: 91 658 50 65
Fax: 91 650 46 63
es.jobs@knutsenoas.com
www.knutsenoas.com

Marflet Marine Internacional S.A.
Antonio Maura, 16
28014 MADRID
Tel: 91 532 83 81
marfletmarine@marfletmarine.com
www.marfletmarine.com

Marítima Peregar, S.A.
Estación Marítima Puerto de Melilla
Locales 28 y 29 – 2ª pl.
52001 MELILLA
Tel: 952 69 62 62
Fax: 952 67 19 21
peregar@peregar.com
www.peregar.com

Maritime United Operator S.L.
Paseo de la Castellana 141 – 17A
28046 MADRID
Tel: 91 571 95 21 – 91 572 06 45
p.astuy@mar-united.com
www.mar-united.com

Mureloil, S.A.
San Vicente, 8 / Edificio Albia I, 9ª pl.
48001 BILBAO
Tel: 94 600 40 60
Fax: 94 424 70 71
mureloil@mureloil.com
operating@mureloil.com

Naviera Alvargonzález, S.A.
Cabrales, 20
33201 GIJÓN
Tel: 985 34 44 00
Fax: 985 35 98 49
info@alvargonzalez.com
www.alvargonzalez.com

Naviera Armas, S.A.
Dr. Juan Domínguez Pérez, 2
Urbanización el Sebadal
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Tel: 928 32 73 83
Fax: 928 32 73 32
narmas@naviera-armas.com
www.naviera-armas.com

Naviera de Galicia, S.A.
Payo Gómez, 7 – 2ª pl.
15004 A CORUÑA
Tel: 981 17 30 58
Fax: 981 13 95 62
navigasa@navigasa.com
www.navigasa.com

Naviera Murueta, S.A.
San Vicente, 8 / Edificio Albia I – 9ª pl.
48001 BILBAO
Tel: 94 600 40 60
Fax: 94 424 70 71
navieramurueta@navieramurueta.com
www.navieramurueta.com

Naviera Sicar, S.L.
Plaza Castilla, 3 – 6º A
28046 MADRID
Tel: 91 564 33 04
Fax: 91 561 86 67
navierasicar@gruposicar.es

Navinorte, S.A.
Gregorio Marañón, 1 – Bajo II
33203 GIJÓN - ASTURIAS
Tel: 985 19 55 60 / 61
Fax: 985 19 55 64
gerencia@gjunquera.com
www.gjunquera.com

Team Tankers International, LTD
Avda Severo Ochoa 28 – 5º A
29603 MARBELLA – MÁLAGA
Tel: 952 76 51 78
Fax: 952 76 58 85
charteringeur@teamtankers.com
www.teamtankers.com

Teekay Shipping Spain, S.L.
Musgo, 5 – 2ª pl.
28023 MADRID
Tel: 91 307 73 29
Fax: 91 307 70 43
www.teekay.com

Transportes Marítimos Alcudia, S.A.
Teodoro Canet, 26
07400 PUERTO ALCUDIA - BALEARES
Tel: 971 54 59 32 / 36 / 28
Fax: 971 54 73 56
tma@tmalcudia.com
www.tmalcudia.com

United European Car Carriers (Ibérica), S.A.
Paseo de la Habana, 41 Bajo Izda.
28036 MADRID
Tel: 91 575 83 55
Fax: 91 431 53 63
av@uecc.com
www.uecc.com

ANAVE
Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España
Tel.: +34 91 458 00 40
anave@anave.es
www.anave.es

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES