

CONFERENCIA INTERNACIONAL INGENIERIA NAVAL, PESCA Y OFFSHORE EN EL AMBITO MARITIMO Y FLUVIAL

**ARGENTINA: EFECTÚAN BOTADURA DE
BUQUE "SANTIAGO S." EN ASTILLERO
TANDANOR**



Se trata de antigua nave petrolera convertida en arenera. 30 de agosto de 2019

El Presidente de Argentina, Mauricio Macri, encabezó la ceremonia de botadura del buque "Santiago S." en los talleres navales del astillero Tandandor. El buque corresponde a una antigua nave petrolera que en los talleres del astillero fue convertida en un arenero.

En la ceremonia, el mandatario recordó que la nave transportaba años atrás "el petróleo que importábamos, y hoy se transformó en un barco que lleva arena", que seguramente estará destinada a Vaca Muerta, "de donde sale la energía, y a obras de todo tipo".

De la actividad participaron el ministro de Defensa, Oscar Aguad, el secretario general de la Presidencia, Fernando de Andreis, y el titular de la empresa Tandandor, Jorge Arosa, entre otras autoridades. Rol clave de astillero Asimismo, Macri destacó la tarea desarrollada por el astillero Tandandor para "reconstruir y modernizar el rompehielos 'Irizar después 'de diez años que estuvo paralizado".

"Lo que se ha hecho en Tandandor es un símbolo de lo que hicimos en estos años, trabajando con profesionalismo e integrándonos", señaló el Presidente de Argentina.

Por MundoMaritimo

DNV GL OTORGA A THYSSENKRUPP LA PRIMERA CERTIFICACIÓN PARA UN ADITIVO ELABORADO CON TECNOLOGÍA 3D PARA APLICACIONES MARÍTIMAS

En el futuro inmediato producir componentes de igual calidad que las piezas fabricadas convencionalmente será clave. 27 de agosto de 2019.

Actualmente la industria del transporte marítimo está tratando de aprovechar la fabricación aditiva (additive manufacturing, AM), también conocida como impresión en 3D, para imprimir piezas de repuesto, reduciendo así los plazos de entrega, los costos, los requerimientos de stock y el impacto medioambiental. La certificación garantiza que los usuarios de piezas AM pueden tener la misma confianza en un producto fabricado con aditivos que en uno producido de forma convencional.

Este nuevo certificado convierte a Thyssenkrupp TechCenter Additive Manufacturing en el primer productor mundial de piezas impresas en 3D para aplicaciones marítimas en obtener la aprobación de fabricación de DNV GL. Esto significa que Thyssenkrupp TechCenter Additive Manufacturing es un proveedor aprobado por DNV GL para aplicaciones marítimas e industriales generales. La certificación fue importante para Thyssenkrupp Marine Systems, ya que la compañía está trabajando estrechamente con clientes internacionales en la integración de piezas fabricadas con aditivos en buques y submarinos.

"La fabricación de aditivos tendrá un impacto significativo en la futura cadena de valor marítima. Producir componentes que tengan el mismo nivel de calidad que las piezas fabricadas convencionalmente y que cumplan con los requisitos de clasificación es clave. En DNV GL, nos complace certificar que la fabricación de aditivos Thyssenkrupp TechCenter ha demostrado su capacidad para producir de forma fiable materiales metálicos mediante la fabricación aditiva. Esta es la primera vez que DNV GL otorga su certificado de Aprobación de Fabricante, y me gustaría felicitar a Thyssenkrupp por este logro", sostuvo Geir Dugstad, director de Clasificación de Buques y director Técnico de DNV GL - Maritime.

La aprobación cubre la impresión en 3D y el procesamiento de piezas de acero inoxidable austenítico. También se concedió la certificación para el proceso de aceptación de acuerdo con la norma EN 10204 y la información de producto asociada, en particular las características químicas y físicas de los materiales. También se están preparando aprobaciones para componentes especiales individuales.

"Estamos encantados que con Thyssenkrupp TechCenter Additive Manufacturing tengamos ahora un socio certificado que pueda suministrar a Thyssenkrupp Marine Systems piezas fabricadas con aditivos que cumplan con nuestras propias expectativas y las de nuestros clientes. Juntos estamos poniendo soluciones innovadoras en nuestros submarinos y buques, estableciendo nuevos estándares para la flota del futuro", afirmó Luis Alejandro Orellano, director de Operaciones de Thyssenkrupp Marine Systems.

Los expertos de DNV GL de varias unidades se coordinaron para examinar si los procesos del TechCenter eran confiables y garantizaban una calidad consistente. "Un esfuerzo de equipo fue particularmente importante aquí, ya que la certificación nos exigía repensar los métodos tradicionales de evaluación y certificación de la calidad. Me gustaría agradecer a todos los involucrados por su apoyo y colaboración", señaló Eva Junghans, Ingeniera Principal Senior de Materiales y Soldadura de DNV GL - Maritime.

En la imagen se puede apreciar un cabezal de sonda para la toma de muestras de gas en atmósfera de gas caliente, producido en el centro de fabricación de aditivos Thyssenkrupp TechCenter Additive Manufacturing. Se trata de un aditivo fabricado con acero austenítico resistente al calor que posee una vida útil más larga gracias a los canales de refrigeración integrados.

Por MundoMarítim

DIFERENCIA DE PRECIOS DEL MGO Y LSFO SE PROFUNDIZARÍA A PARTIR DEL CUARTO TRIMESTRE POR IMO 2020

Según indicó especialista de S&P Global Platts en foro realizado en Santiago que abordó impacto de la normativa. 30 de agosto de 2019

Las repercusiones de la normativa IMO 2020 en la dinámica de mercado de transporte marítimo y de fletes, la disponibilidad de búnker bajo norma y sus rangos de precio para el próximo año, además de su impacto en la producción de las refinerías fueron parte de las materias tratadas en el 'Foro de S&P Global Platts y Refinitiv: Perspectiva del mercado energético en Chile y Sudamérica', realizado el miércoles 18 de agosto en el Hotel Ritz-Carlton en Santiago y al cual fue invitado el equipo de MundoMarítimo.

En la oportunidad Bárbara Troner, editora en jefe de Mercados Tanqueros para las Américas de S&P Platts, en conversación con MundoMarítimo, abordó la amplitud de rango entre los precios del Marine Gasoil (MGO), y el Low Sulfur Fuel Oil (LSFO) a propósito de la incertidumbre existente especialmente en cuanto a si la disponibilidad de LSFO será suficiente para abastecer el mercado.

Troner detalló que el spread entre el MGO y el LSFO, de acuerdo a los indicadores de mercado del 28 de agosto, se ubica entre los US\$85 y los US\$100/tm. En tanto, agregó, que para “2020 Platts Analytics está pronosticando que el spread se contraerá a US\$2/barril o US\$15/tm, utilizando el factor de conversión MGO de 7,5”.

En ese sentido hizo notar que “se espera que este spread disminuya, en cuanto el mercado se adapte a estos nuevos combustibles (LSFO)”. Respecto a una de las mayores dudas referente a la posible falta de combustible bajo norma en la WCSA, Troner indicó que “Balboa (en Panamá) es el principal hub de bunkering para la WCSA, el cual ofrece actualmente HSFO, así como MGO, y se espera que disponga de LSFO (0,5% low sulphur)”. Sin embargo, acotó que “no puede confirmar aquello de acuerdo a conversaciones sostenidas con grandes armadores”.

También en la oportunidad se refirió al nivel de aceptación de los scrubbers para el cumplimiento de la normativa IMO 2020, detallando que, para el 1 de enero de 2020, un total de 2200 naves contarán con depuradores instalados, lo que constituye menos del 4% de la flota mundial.

Opinión de asistentes

Brenda Badilla, gerente de ventas de Bunker de Copec Marine Fuels calificó positivamente el seminario y destacó que la ocasión le sirvió para conversar con algunos clientes, quienes le plantearon preguntas más actualizadas sobre IMO 2020 que “es un de los puntos que más nos interesan como bunkers”.

Igualmente calificó como interesante la sección en que se hizo referencia a los costos de fletes para importaciones de combustibles a Chile: “Es algo que nos deja un punto relevante a estudiar. Nosotros como Copec, no sólo del área de bunkers, importamos 8 o 9 tanqueros al mes y es un aspecto bastante interesante a observar”, expuso.

Por su parte, Benjamín Montero, agente de Valparaíso para Ian Taylor, indicó que como consecuencia de IMO 2020 “la presión que reciban los navieros por tener un costo más alto de transporte nos puede impactar o presionar a (nosotros) los agentes para buscar soluciones más efectivas”.

Además, señaló que el seminario “fue muy entretenido, hay mucha información que no conocía y que es bueno refrescar, sobre todo acerca de cómo está Chile posicionado para esta restricción global, así que es bueno que se haga una conferencia y se puntualice cómo esto puede afectar al mercado de los tanqueros, a la minería, es bien interesante”.

Por MundoMarítimo

CONOCE LOS 10 PRINCIPALES RIESGOS PARA TERMINALES DE CONTENEDORES

Análisis de aseguradora TT Club. 02 de septiembre de 2019

“Las diez principales causas de riesgos para terminales de contenedores suman el 78% de las reclamaciones de seguros”, establece un artículo de análisis publicado por la aseguradora TT Club, quien estudió las reclamaciones de seguros de terminales de contenedores durante 2014 a 2018. Según el documento, redactado por la directora de manejo de riesgo de TT Club, Peregrine Storrs-Fox, el top ten lo conforman incidentes con grúas de muelles, daños provocados por lluvias y/o inundaciones, carretillas elevadoras, grúas horquilla, camiones y otros vehículos en puerto, naves en puertos, grúa de pórtico, incendios, robos y mal manejo operativo.

Los top 3

Las causas que más provocan incidentes de riesgo son aquellas relacionadas con grúas de muelle, daños de inundaciones y/o lluvia y carretillas elevadoras. En el caso de la primera, el riesgo radica en la ubicación de la grúa. Como debe operar cerca de la nave y prácticamente en la orilla del muelle, queda expuesta en una posición vulnerable que la hace blanco fácil a golpes de la botavara o de la grúa de pórtico. En su artículo, TT Club aconseja la adopción de normativas de seguridad que puedan ayudar a minimizar este tipo de incidentes, especialmente a través de la adopción de soluciones tecnológicas.

En el caso de los daños provocados por agua –inundaciones y/o lluvias- aun cuando es imposible evitar una tormenta o un desastre natural, sí se pueden mitigar los efectos dañinos de su paso, básicamente ubicando activos de alto valor en terrenos altos. Mientras, los incidentes con carretillas elevadoras son principalmente causados por error humano. TT Club recomienda complementar la manipulación de estos equipos con tecnologías de monitoreo, para evitar los puntos ciegos y otras debilidades asociadas a la operación de estas maquinarias.

Vehículos motorizados

Si bien no se puede evitar el ingreso de camiones al puerto, su presencia significa una potencial fuente de accidentes. Grúas horquilla, reach stackers, camiones, mini vans y cualquier otro tipo de vehículo motorizado debe operar con cautela. Los puertos son zonas de alto tráfico de carga, personas y otros vehículos. Los accidentes causados por este motivo son mayoritariamente por falta de precaución por parte de conductores y peatones.

Naturaleza del negocio

En el caso de la permanencia de la nave en puerto, ésta se expone a daños provocados por la colisión contra el muelle e incluso la grúa. Protocolos de seguridad y de acción preventiva son la mejor forma de minimizar este problema. Algo similar sucede con las grúas. Estos brazos de gigante están propensos a colisionar entre ellos, contra la carga o el buque, causando la caída estrepitosa de uno o más contenedores. Pero el principal problema no es el daño a la carga, sino a las personas. El análisis de TT Club indica que una manera proactiva de minimizar estos riesgos es la incorporación de tecnologías asociadas a la automatización de la operación de grúas.

Los daños provocados por incendios son difíciles de mitigar, por lo que la acción preventiva es clave, junto con un protocolo de acción rápida en el caso de presentarse un siniestro. La mantención adecuada de maquinarias es fundamental para evitar este tipo de desastres. Al igual que los incendios, el riesgo de robos proviene desde el interior. Actualmente prolifera el delito cibernético para acceder a bienes físicos. Estrictos protocolos de seguridad y entrenamiento del personal serían buenas prácticas a incorporar para evitar robos futuros.

Finalmente, el mal manejo es siempre un riesgo. Una información mal habida, una carga desatendida, etc., las causas pueden ser muchas. Lo importante es llevar registros exhaustivos y detallados para mantener el control de todo lo que entra y sale del terminal de contenedores, así se podrá responder oportunamente a cualquier requerimiento de información o actuar ante una dificultad.

Por MundoMarítimo

COOL LOGISTICS GLOBAL EN VALENCIA: UN RECORRIDO DESDE EL E-COMMERCE AL TRANSPORTE MULTIMODAL DE ALIMENTOS

Las principales tendencias y desafíos del transporte de perecederos serán tratados en la Conferencia. 02 de septiembre de 2019

La 11ª conferencia Cool Logistics Global que se celebrará en Valencia, España entre los días 17 y 19 de septiembre convocará a los actores de la cadena de frigorífica y de la logística de productos perecederos, a un debate de amplio rango sobre las perspectivas del sector.

"La disponibilidad de nuevas tecnologías, el crecimiento del e-commerce transfronterizo, los fundamentos de la industria naviera y una mayor conciencia de los consumidores sobre los residuos, la ética, la procedencia y el impacto social y medioambiental están convergiendo para empujar a todo el mundo a abordar las ineficiencias endémicas de las cadenas de suministro de contenedores frigoríficos internacionales desde todos los ángulos", afirma Alex von Stempel, director general de Cool Logistics Resources.

El profesor Alfred Cheung, fundador de Japan China Food Republic, y Mark Buhl con su colega Ryan Clark de DataHarvest, inaugurarán el 17 de septiembre el Cool Logistics Workshop, evento previo a la conferencia donde aclararán cómo Internet de las Cosas (IoT) y tecnologías digitales aliadas, como Blockchain, están conquistando un campo de aplicación tras otro, en una carrera algorítmica que abarca la producción de alimentos, el e-commerce y los contenedores reefer.

Cabe destacar que los alimentos son una de las áreas de más rápido crecimiento del e-commerce, pese a que la entrega de estos se limita actualmente a un radio de 30 millas, representando China y Asia grandes oportunidades en este ámbito.

Proyección de crecimiento y descarbonización

Para Robert Sappio, CEO de SeaCube, "el aumento de la clase media y el aumento de la población mundial en general sigue siendo uno de los principales impulsores de la contenerización de los contenedores frigoríficos".

Otros al igual que él creen que este fundamento subyacente significa que la próxima normativa IMO 2020 no será un golpe para los expedidores de contenedores reefer ni para los especialistas en logística de transporte frigorífico más pequeños, como muchos han sugerido. Igualmente se ha argumentado que la actual escasez de contenedores reefer podría no durar hasta el primer trimestre de 2020, ya que actualmente hay "mucho demanda reprimida".

Sebastian Cameron, director de Generation Investment Management, abordará quizás el mayor reto global de todos: la necesidad de descarbonizar el capital. Lo hará presentando un nuevo informe sobre las tendencias en sostenibilidad y destacará algunos de los pasos medioambientales para reducir la cantidad de residuos tanto en la producción como en la distribución de alimentos.

Ole Schack Petersen, COO de LCL- en el día de apertura de Cool Logistics Global Conference, el 18 de septiembre– expondrá su visión bajo el decidor título de "Las navieras no tienen todas las cartas".

La organización de Cool Logistics Global, sin embargo, buscará el equilibrio entre los grandes operadores de contenedores reefers, incluyendo Maersk, MSC y CMA CGM, y los grandes y pequeños proveedores de logística de perecederos, en una serie de sesiones y debates durante tres días en Valencia, incluyendo una sesión completa sobre Cool Rail, que detallará un enfoque moderno de la integración intermodal de la cadena de suministro de productos perecederos con Fred Lessing, director de Flujos Internacionales de Euro Pool System; Mar Chao López, directora Comercial de Puerto de Valencia y Anne Saris, directora Comercial de Agrifood & Distribution Containers, Breakbulk & Logistics del Puerto de Róterdam.

Igualmente, los expedidores de productos frescos tendrán la oportunidad de expresar sus puntos de vista, como en la sesión de apertura con Francesca Hopkins, jefa de Logística del Grupo Júpiter, y Juan Puchades, director general de Bollo, uno de los principales productores españoles de melón. Además, la cada vez mayor capacidad de los productores para eludir la base tradicional de importadores también será el tema de Genevieve Leveille, CEO de AgriLedger.

En la última sesión de la conferencia, Franklin Ginus, director de Misión de BeFrank, analizará cómo los costos logísticos están afectando a los bananos “de comercio justo” en desventaja frente a productores de banano establecidos en América Latina.

Por MundoMarítimo

"SLEIPNIR" EL BUQUE GRÚA MÁS GRANDE DEL MUNDO RECIBE EL PRIMER SUMINISTRO DE BÚNKER GNL EN GIBRALTAR

Fue abastecido con casi 3.200 toneladas de GNL, el mayor realizado hasta hora en Europa. 02 de septiembre de 2019

Un total de casi 3.200 toneladas de Gas Natural Licuado (GNL), fue transferido a los 8 depósitos del “Sleipnir”. Hasta la fecha, este ha sido el mayor suministro de búnker GNL en Europa, según la empresa Titan LNG. El buque ancló en el lado Oeste de Gibraltar el viernes 23 de agosto tras haber zarpado de Singapur el 5 de julio, tras ser botado al mar.

El buque tiene una eslora total de 220 metros, una manga de 102 metros y 187.987 toneladas brutas. Además, la nave tiene una capacidad para 155 tripulantes.

Mientras estuvo fondeado en Gibraltar, el “Sleipnir” llevó a cabo una serie de operaciones, que incluyeron cambios de tripulación, repuestos, almacenes y abastecimiento de combustible. El gas fue suministrado por el buque tanque de GNL “Coral Fraseri”, propiedad de Titan LNG, a cargo de la operación de bunkering.

El aprovisionamiento de GNL sólo se permitió después de que el personal clave de ambos buques se reuniera con un equipo de la Autoridad Portuaria de Gibraltar (GPA) formado por el capitán del puerto, su adjunto, sus oficiales superiores, el superintendente de aprovisionamiento y los prácticos.

Gilbert Licudi, ministro encargado de los Asuntos Portuarios Marítimos, se mostró muy satisfecho con la forma en que se había llevado a cabo la operación y expresó su esperanza de que este fuera el comienzo de una actividad regular de aprovisionamiento de GNL en aguas del estrecho.

Por su parte, Niels den Nijs, CEO de Titan LNG comentó que “agradecemos al Puerto de Gibraltar su apoyo y estamos orgullosos de nuestro equipo de aprovisionamiento buque a buque y de la tripulación a bordo del ‘Coral Fraseri’. La operación se llevó a cabo en la bahía protegida, lo que ayudó a que la operación fuera segura, eficiente y sin contratiempos”.

“Esperamos poder suministrar a Heerema (armador del ‘Sleipnir’ más GNL en el futuro para cumplir la misión de Tlan LNG de reducir las emisiones nocivas del sector marítimo e industrial”.

Por MundoMarítimo

MINISTRA DE TRANSPORTE DE COLOMBIA: APP DEL RÍO MAGDALENA SALDRÁ ADELANTE, PORQUE ES COMPROMISO DEL ESTADO

En 2019 se ha invertido la cifra histórica más alta en canal de acceso a Barranquilla. 31 de agosto de 2019

La ministra de Transporte de Colombia, Ángela María Orozco anunció que los recursos para sacar adelante la adjudicación de la APP del Río Magdalena están garantizados con vigencias futuras.

“En este 2019 se han invertido \$26.900 millones (alrededor de US\$ 7,7 millones) en el Canal de Acceso (al puerto de Barranquilla), la cifra más alta de la historia y la APP va salir adelante no solo por Barranquilla sino porque es un compromiso del Estado”, aseguró.

“Es la primera vez en la historia que Cormagdalena ha asignado en un año esta cifra en dragado con la participación de los protagonistas del Río, es decir no solo puertos sobre el canal de acceso sino también sobre las navieras que navegan el río, aguas arriba, y que han compartido y participado desde la estructuración de los pliegos hasta la participación de los contratos que hemos hecho”, expresó.

Las declaraciones de la secretaria de Estado fueron emitidas en el contexto de la "Mesa de trabajo regional "Canal del Dique y APP del Río Magdalena: Integración regional para el impulso de la competitividad y el desarrollo nacional"

Dragado desde septiembre

Frente al tema del dragado actual aseguró que el próximo 7 de septiembre estará la draga para hacer las batimetrías por parte de la adjudicataria del contrato y se han solicitado las vigencias futuras para solucionar el tema del año que viene, "ya que tenemos que garantizar de febrero a diciembre mientras se hace todo el proceso y se adjudica y, empieza la fase preconstructiva de la APP", agregó.

En el marco de la mesa de trabajo, la funcionaria resaltó las iniciativas departamentales y locales que se suman a las del Gobierno Nacional para fortalecer el multimodalismo en la región Caribe.

"Es la primera vez que trabajamos de manera articulada la nación con todos los actores de la región, gobernaciones y alcaldías, y todos los actores portuarios, más las empresas navieras del Río, precisamente para buscar una salida que nos permita en 2020 mantener un dragado por nivel de servicio", resaltó.

"Estamos haciendo una alianza, trabajar conjuntamente y si hacen falta recursos, la región está dispuesta a aportar. Incluso estamos dispuestos a abrir una competencia para mirar a través de quién se adjudica: puede ser Findeter o Puerta de Oro. Lo que queremos es la estabilización del nivel del dragado del canal de acceso durante estos 18 meses mientras se adjudica la APP", puntualizó la Ministra Orozco.

Apoyo del BID

Por su parte, el director de Cormagdalena, Pedro Pablo Jurado, enfatizó que en el marco de cooperación con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), realizará una visita a Washington para conocer de qué manera se puede vincular la banca multilateral.

"Ese es un gran mensaje de respaldo a la inversión en infraestructura en el Río Magdalena para Colombia. Con ello, no solo aumenta el nivel de cooperación ya que lo ha hecho tanto en Argentina como en Estados Unidos con el río Mississippi. El BID está dispuesto a seguir financiando procesos de estructuración porque una vez listos los procesos contractuales de Canal del Dique y de la APP del Río pueden participar como banca multilateral", indicó Jurado.

Durante el encuentro, el director de la administradora portuaria presentó a los gerentes y al personal de la API al nuevo titular de la Aduana explicando las actividades que desempeñan.

Por MundoMarítimo

TRANSPORTE MARÍTIMO GRANELERO: ¿CUÁLES SON LAS AMENAZAS QUE RONDAN AL SECTOR?

Políticas de Donald Trump y desaceleración de la economía global figuran en el horizonte. 04 de septiembre de 2019

Al analizar los riesgos del transporte marítimo de graneles en el estrecho de Ormuz, producto de la tensión política entre Estado Unidos e Irán, Alphabulk concluyó que, de producirse un hecho realmente grave, alrededor del 3,5% del comercio mundial del sector podría verse afectado, dado que tiene su origen o destino en el Golfo Pérsico. Ahora, al considerar que las áreas más cercanas al este de Ormuz se verían impactadas en caso de nuevos conflictos entre ambos países, probablemente hasta un 5% de la demanda mundial de graneles se podría evaporar, concretando un muy mal indicador.

En último boletín semanal de Alphabulk, al que MundoMarítimo accede en forma exclusiva, se enfoca en otros puntos "calientes" que podrían amenazar el desempeño del sector: Venezuela y China.

Estados Unidos ha castigado a Venezuela mediante sanciones a la petrolera estatal PDVSA, a partir de enero de 2019. Luego, el 6 de agosto, decretó un embargo económico total contra el gobierno venezolano.

Si bien, estas medidas nunca han funcionado en el pasado, para Alphabulk cabe cuestionarse si estas sanciones incluyeran a commodities del segmento granelero, cuál sería su impacto en el sector.

Según el reporte, el comercio de graneles con origen y destino en Venezuela es menor a 10 millones de toneladas, o sólo el 0,19% de la demanda total global del sector. Es decir, muy poco.

Conflicto arancelario

En el caso de China, como respuesta a los Aranceles de Trump, el gobierno del país asiático solicitó a todas las empresas estatales cesar las compras de productos agrícolas estadounidenses. Sin embargo, el impacto de la medida sería poco significativo, ya que este comercio

estaba a punto de paralizarse. En cifras, el volumen total de productos agrícolas exportados por los Estados Unidos a China ya ha caído de más de 40 millones de toneladas en 2016 a solo 11 millones en 2018.

Un total teórico optimista de 20 millones de toneladas transportadas en 2019 representaría el 0,38% de la demanda total de graneles, número muy pequeño, respecto a los 180 millones de toneladas potenciales en caso de que se cierre el estrecho de Ormuz. Es más, si todo el comercio de graneles sólidos de los Estados Unidos a China estuviese en peligro de ser descontinuado, se hablaría solo de 32 millones de toneladas de demanda de graneles que podrían desaparecer.

Así, entre Venezuela y China, solo 52 millones de toneladas de demanda de graneles sólidos podrían restarse del total mundial. Esto equivale al 1% del total del transporte marítimo mundial de graneles. Al sumar el 5% vinculado a Irán, se tiene un total del 6% de la demanda en peligro.

¿Posible tormenta?

Sin embargo, aún podría producirse una tormenta en este mercado en un futuro próximo, principalmente, por dos razones: primero, 2020 es un año eleccionario en Estados Unidos, y en segundo, la economía mundial se está desacelerando más de lo esperado, en particular, la de Estados Unidos.

Para Alphabulk, durante esta campaña presidencial, Donald Trump buscará impresionar al electorado castigando a los países “responsables” del mal funcionamiento económico de Estados Unidos, política que es probable se mantenga el resto de 2019 y los primeros diez meses de 2020, lo que se reflejaría en más sanciones, embargos y aranceles, ante las aparentes pocas posibilidades de un conflicto bélico entre Estados Unidos e Irán.

Rumbo de la economía

De acuerdo a la edición de junio del "Global Economic Outlook" del Banco Mundial, se estima que el crecimiento global ha seguido disminuyendo este año. El impulso sigue siendo débil y el espacio para plantear políticas es limitado. Una recuperación apenas moderada del crecimiento de la inversión en los mercados emergentes y las economías en desarrollo (EMDEs) frenaría las perspectivas de crecimiento potencial y dificultaría el progreso hacia el logro de los objetivos de desarrollo sostenible.

La perspectiva del organismo, sin embargo, apunta que los riesgos se mantienen firmemente a la baja, incluyendo la posibilidad de una escalada en las tensiones comerciales, de una desaceleración mayor de lo esperado en las principales economías y de un nuevo impulso a la tensión financiera en las EMDEs.

Paralelamente, el aumento de la deuda limita la capacidad de los gobiernos de las EMDEs para apoyar la actividad económica en caso de acontecimientos adversos, así como para financiar inversiones a favor del crecimiento.

Para Alphabulk, pese a la tranquilidad manifestada por el Banco Mundial, al igual que el FMI y otras organizaciones internacionales; la economía mundial podría estar en aprietos, lo que en consecuencia podría arrastrar al segmento del transporte marítimo de graneles.

Por MundoMarítimo

DEPENDENCIA EN LOS COMMODITIES HACE VULNERABLE A LATINOAMÉRICA FRENTE A POSIBLE DESACELERACIÓN EN CHINA

Chile sería el país más afectado en caso de empeorar el escenario. Brasil y Perú también serían perjudicados. 06 de septiembre de 2019
La fuerte dependencia de los commodities y la exposición directa a la economía global representan vulnerabilidades significativas para las economías latinoamericanas si la desaceleración de China se hace más pronunciada de lo esperado, señala el informe de Fitch Wire + de Fitch Ratings. Es probable que los grandes exportadores de commodities como Chile, Brasil, Perú y Colombia se encuentren entre los más expuestos, aunque México también se vería afectado por una grave desaceleración de China.

La reciente escalada de tensiones comerciales entre Estados Unidos y China, incluyendo la imposición de aranceles adicionales a las importaciones por ambas partes, ha aumentado la probabilidad de que la Guerra Comercial bilateral se prolongue. Esto probablemente tendrá implicaciones para el crecimiento en los dos países. La ralentización del crecimiento chino podría tener un efecto adverso en las principales economías latinoamericanas, dada la rápida profundización de los vínculos comerciales y de inversión en la última década, así como su elevada exposición a los vaivenes en el mercado de los commodities.

Escenario hipotético

Fitch a partir de la estimación del crecimiento chino en un caso base de una desaceleración gradual al 6% en 2020 y al 5,8% en 2021, elaboró un escenario hipotético de una desaceleración más severa para evaluar cómo afectaría a América Latina.

El escenario, que se desarrolló utilizando el Modelo Económico Global de Oxford Economics, incluye dos supuestos principales: en primer lugar, la imposición de aranceles del 25% por parte de Estados Unidos sobre US\$300.000 millones de importaciones chinas y, en segundo lugar, un fuerte descenso en la inversión empresarial de China. Juntos, esto llevaría al crecimiento chino a una media de sólo el 4,1% entre 2019 y 2021, en comparación con la hipótesis de base del 6%. El escenario supone una respuesta de política monetaria, pero no fiscal, así como shocks en los precios de las materias primas y de las acciones a nivel mundial.

Chile sería el más afectado, con un crecimiento del PIB real que se apartaría del caso base en 1% en 2020 y 5% porcentuales en 2021. Brasil, México, Perú y Colombia también experimentarían un arrastre de crecimiento de más de 1% en 2021. La mayor exposición al comercio de determinados commodities, en particular el petróleo crudo, el hierro y el cobre, explica las vulnerabilidades en la mayoría de estos países, donde la caída de los precios mundiales pesa sobre el valor de las exportaciones y la inversión. En los casos de Chile, Perú y Brasil, también se esperaría un gran efecto en el volumen de comercio directo, dado que China es su principal destino de exportación.

Además de estos desafíos, los países latinoamericanos generalmente no están en una posición fuerte para responder a la desaceleración china. Varias de las principales economías están experimentando una desaceleración cíclica este año, tras años de débil crecimiento. También es probable que el potencial de estímulo fiscal se vea muy limitado por los actuales problemas de saneamiento y por el aumento de los niveles de deuda. En varios países de la región se ha iniciado un ciclo de flexibilización monetaria, pero el margen de maniobra para recortar drásticamente los tipos también es limitado. Esto es especialmente cierto si se tiene en cuenta que una fuerte desaceleración en China probablemente también incluiría una depreciación de la presión sobre las monedas latinoamericanas y una mayor inestabilidad en el precio de los activos.

Por MundoMarítimo

LIEBHERR CONTAINER CRANES Y TIDEWORKS FIRMAN ACUERDO PARA INTEGRACIÓN DE GRÚAS CON SOLUCIONES TOS

Operadores de terminales reducirían costos y tiempos de implementación. 06 de septiembre de 2019

Tideworks, proveedor de soluciones integrales para sistemas operativos de terminales (TOS), anunció su colaboración con Liebherr Container Cranes Ltd. (LCC), uno de los principales fabricantes de grúas para el manejo de contenedores, informó Business Wire.

Esta es la primera cooperación de Tideworks con un fabricante de equipos y demuestra una progresión de sus esfuerzos para proporcionar a la cadena de suministro global soluciones TOS de siguiente generación y opciones innovadoras que incluyen software y hardware en un enfoque armonizado. La cooperación permitirá a los operadores de terminales aprovechar la estrecha integración entre los equipos de elevación y TOS en futuras ofertas.

"Estamos encantados de colaborar con Liebherr, dada su amplia experiencia en grúas, para ofrecer a los operadores de terminales una solución racionalizada que satisfaga sus necesidades tecnológicas y de equipamiento", dijo Thomas Rucker, presidente de Tideworks.

El ejecutivo añadió que "la posibilidad de ofrecer los TOS de Tideworks preintegrados con las grúas y los equipos de manipulación de Liebherr permitirá a los operadores de terminales ahorrar costos y reducir el tiempo de implementación".

En la fase inicial de la cooperación, las empresas instalarán Traffic Control, el sistema de control de equipos (ECS) de Tideworks, y Tideworks Insight, su plataforma de datos, en las instalaciones de prueba de LCC.

Los clientes que posean instalaciones con presencia de Tideworks y LCC se beneficiarán de las capacidades mejoradas de automatización y optimización a causa de la integración. Los futuros clientes de terminales, tanto de tipo "brown" como "greenfield", pueden acceder a una solución completa de equipos y software aplicable a todo el terminal y totalmente flexible en términos de cualquier requisito futuro de automatización.

"La oportunidad de cooperar con Tideworks nos ayuda a aumentar nuestras ofertas innovadoras para satisfacer las necesidades cambiantes de nuestros clientes", dijo Paul Bolger, jefe de gestión de productos de LCC.

"Los operadores de terminales siguen invirtiendo y desplegando soluciones que mejorarán su negocio y reducirán sus costes operativos. La capacidad de integrar el software TOS de Tideworks en nuestros equipos ayudará a optimizar sus esfuerzos y agregar valor a sus operaciones, a través de un manejo y gestión de carga más eficiente e inteligente". Las soluciones TOS de Tideworks se implementarán y configurarán completamente en el entorno de pruebas Killarney de LCC a finales de 2019.

Por MundoMarítimo

V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO | EL MAPA DE LA GESTA

El viaje que cambió el mundo

Sorprende pensar que el objetivo por el que se armaron grandes y arriesgadas expediciones marítimas de los siglos XV y XVI fue llegar, concretamente, hasta un producto hoy tan accesible y con tan escaso valor: las especias y las hierbas. En Molucas era el único lugar del mundo que producía las especias más en demanda.



El cronista de la primera circunvalación

El relato de esta gesta fue escrito a su regreso por Antonio Pigafetta, quien Magallanes incluyó en la expedición como cronista oficial. Abandonado por Pigafetta fue uno de los 18 supervivientes que regresaron a Sevilla. Ya establecido en la Tablada marítima, escribió la crónica de más de 26.000 palabras.



- 1 Sevilla**
18 de agosto de 1519
Desde el Puerto de San Mateo, en Tablada, cinco navíos parten hacia Santiaغو de Barrameda.
- 2 Santiaغو de Barrameda**
20 de septiembre de 1519
Finalizadas todas las preparaciones, salen el viaje hacia el sur por la provincia de Sanlúcar de Barrameda.
- 3 Islas Canarias**
Septiembre de 1519
Escalante en Tenerife para disponer de más leña y agua.
- 4 Cruce del Atlántico**
Octubre-diciembre 1519
De Sevilha a Cabo Verde, de allí a Brasil. El Suyo a partir de aquí se dirige a la afamada isla de Ceilán para buscar especias. El Suyo en la isla de Ceilán.
- 5 Río de Janeiro**
Diciembre de 1519
Tras dos meses de dura navegación, alcanzan el río de Janeiro. El Suyo se dirige a la afamada isla de Ceilán para buscar especias. El Suyo en la isla de Ceilán.
- 6 Río de la Plata**
Enero de 1520
Prosigue el viaje a la expedición se dirige al río de la Plata. El Suyo se dirige a la afamada isla de Ceilán para buscar especias. El Suyo en la isla de Ceilán.
- 7 Bahía de San Julián**
21 de marzo de 1520
El frío de la Patagonia obliga a Magallanes a detener la expedición y pasar el invierno en un puerto al que llamó Puerto de San Julián.
- 8 Buscando el Estrecho**
Mayo-octubre de 1520
Magallanes decide salir a buscar el Estrecho de Magallanes. Se consigue salir a los mares del Sur.
- 9 Estrecho de Magallanes**
Octubre y noviembre de 1520
A finales de octubre se abre una angosta franja de canales, laberínticos y que Magallanes avisa dos veces que no reconozca. Tras dos días de navegación por fin han encontrado el paso.

El botín

El valor de las especias que regresaron fue tal que sirvió para pagar los gastos de la expedición. El botín de la expedición se repartió entre los participantes. El botín de la expedición se repartió entre los participantes.



La herona del cielo

Tras el viaje de vuelta, se descubrió que la herona del cielo era una especie que había sido descubierta por Magallanes. La herona del cielo era una especie que había sido descubierta por Magallanes.

Jacaranda

En la isla de Guam, se descubrió la jacaranda. La jacaranda era una especie que había sido descubierta por Magallanes.

La San Antonio regresa

La San Antonio, la mayor nave y la mejor aproximada de la flota, se salvó de ser destruida por los portugueses. La San Antonio regresó a España con mucho botín.

El inmenso Pacífico

A la altura de Chile se descubrió el inmenso Pacífico. El inmenso Pacífico era una especie que había sido descubierta por Magallanes.

Islas Marianas (Guam)

Tras tres meses de intenso viaje, se descubrieron las Islas Marianas. Las Islas Marianas eran una especie que había sido descubierta por Magallanes.

Muerte de Magallanes

Magallanes murió el 27 de abril de 1521 en la isla de Mactán. Magallanes murió el 27 de abril de 1521 en la isla de Mactán.

- 18 Cabo de Buena Esperanza**
Marzo de 1522
Tras cinco meses de navegación, se descubrió el Cabo de Buena Esperanza. El Cabo de Buena Esperanza era una especie que había sido descubierta por Magallanes.
- 19 Océano Índico**
Febrero-marzo de 1522
El Océano Índico era una especie que había sido descubierta por Magallanes.
- 20 Río de Janeiro**
Enero de 1522
El Río de Janeiro era una especie que había sido descubierta por Magallanes.
- 21 Bahía de San Julián**
21 de marzo de 1522
El frío de la Patagonia obliga a Magallanes a detener la expedición y pasar el invierno en un puerto al que llamó Puerto de San Julián.
- 22 Sevilla**
8 de septiembre de 1522
La noticia de la llegada de la expedición llegó a Sevilla. La noticia de la llegada de la expedición llegó a Sevilla.

Cronología de los episodios:

