

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

**OMI BECA A FUNCIONARIAS DE PAÍSES
EN DESARROLLO PARA ASISTIR A
PROGRAMA DE GESTIÓN PORTUARIA Y
SEGURIDAD MARÍTIMA EN ISRAEL**



Beneficio es parte de un programa que tiene el objetivo de lograr la igualdad de género en el sector portuario. 22 de noviembre de 2019

La Organización Marítima Internacional (OMI) entregó una beca a ocho funcionarias de países en desarrollo, con un especial énfasis en pequeños Estados insulares, para participar del programa de gestión portuaria y seguridad marítima del Galilee International Management Institute (GIMI) en Nahalal, Israel.

Durante dos semanas, desde el 6 al 19 de noviembre, las participantes del curso recibieron información clave y actualizaciones sobre las innovaciones en la industria portuaria.

En la instancia se cubrieron temas como las tendencias globales, los avances en el desarrollo de puertos, la protección portuaria y la eficiencia de los puertos en las terminales de contenedores.

Asimismo, se llevaron a cabo visitas a la autoridad de formación marítima de Israel en Akko y el puerto de Haifa. Igualmente, se realizaron ejercicios prácticos de simulación, lo que permite a las participantes experimentar las operaciones diarias de un puerto, para poder aplicar estos conocimientos en sus respectivos países.

Las becas concedidas son parte de un Programa de la OMI sobre las mujeres en el sector marítimo, que apoya el Objetivo de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, con el objetivo de lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y niñas.

Entre las participantes se encuentran funcionarias de Cabo Verde, Fiji, Mongolia, Papua Nueva Guinea, Seychelles e Islas Salomón. Por

MundoMarítimo

OMC ESTIMA QUE EL COMERCIO MUNDIAL SEGUIRÁ DEBILITÁNDOSE DURANTE EL CUARTO TRIMESTRE DE 2019

La carga aérea, los componentes electrónicos y las materias primas han tenido una trayectoria muy por debajo de la tendencia. 22 de noviembre de 2019.

De acuerdo con el último Barómetro de Comercio de la OMC, la actividad comercial mundial continuará debilitándose en el cuarto trimestre de 2019. En esta ocasión se alcanzó una lectura de 96,6 puntos, y aunque existe una ligera mejora respecto al trimestre anterior (95,7), todavía se mantiene bajo el valor de referencia que es de 100 puntos, lo que sugiere una continua debilidad en el comercio de bienes.

Pese a que algunos índices de los componentes se han estabilizado, otros continúan con una tendencia a la baja, "lo que refleja el aumento de las tensiones comerciales y el alza de los aranceles en sectores clave", indicó la OMC.

Los índices que han consolidado territorio de tendencia, aunque muy al límite, son los pedidos de exportación (97,5), los productos automotrices (99,8) y el transporte marítimo de contenedores (100,8).

Sin embargo, los índices de carga aérea (93,0), componentes electrónicos (88,2) y materias primas (91,4) han tenido una trayectoria muy por debajo de la tendencia. Las débiles cifras respecto al comercio de componentes electrónicos podrían ser la consecuencia de las recientes subidas de las tarifas que afectaron al sector.

Pérdida del impulso del comercio

Los resultados débiles no son solamente propios de los últimos tres meses de 2019, puesto que datos oficiales del barómetro confirman la pérdida de impulso en el comercio de bienes. Según las últimas estadísticas trimestrales sobre el volumen del comercio, hubo un aumento de solo un 0,2% interanual en el segundo trimestre de 2019, en relación con el 3,5% del mismo período del año anterior.

Además, en septiembre pasado, economistas de la OMC rebajaron sus expectativas de crecimiento comercial para 2019 al 1,2%, frente al 2,6% previsto en abril, quienes atribuyeron esta desaceleración sustancial al crecimiento económico lento, al aumento de los aranceles, a la incertidumbre relacionada con el Brexit y al cambio de orientación de la política monetaria en las economías desarrolladas.

Por MundoMarítimo

CRECE EL DEBATE SOBRE LA REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD DE LOS BUQUES PARA DISMINUIR LA CONTAMINACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Organizaciones del cambio climático acusan una respuesta lenta por parte de la OMI. 20 de noviembre de 2019

Un informe de Seas at Risk y Transport & Environment afirma que la reducción de la velocidad de navegación de los buques disminuirá masivamente los daños que el transporte marítimo está causando al medio ambiente.

El asesor principal de políticas de Seas at Risk, John Maggs, dijo que "el reto a medida que avanzamos es garantizar que este enfoque tan sencillo se adopte y se aplique de tal manera que todos los buques contribuyan a reducir las emisiones relacionadas con la velocidad".

La publicación del reporte ocurrió en vísperas de la última ronda de negociaciones de las Naciones Unidas para reducir la contribución del transporte marítimo a la crisis climática, que se llevó a cabo en Londres, en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Tras la instancia, la Clean Shipping Coalition (CSC), dijo que "la falta de progreso y la baja ambición son profundamente preocupantes y decepcionantes". Según Transport & Environment "la OMI no hizo más que revisar las opciones que ya estaban sobre la mesa y dio demasiado tiempo a las medidas técnicas para que se adoptaran demasiado tarde".

Cabe señalar que Japón y Noruega propusieron certificar los buques que limitan la potencia de sus motores. No obstante, las organizaciones por el cambio climático aseguran que la medida es poco ambiciosa y susceptible a las trampas, puesto que "no logrará las reducciones urgentes y profundas de las emisiones que son necesarias para que el transporte marítimo responda adecuadamente a la emergencia climática", publicó Transport & Environment.

El responsable de la política de transporte de Transport & Environment, Faig Abbasov, reclamó que "la OMI pasó una semana más hablando sin decidir nada (...) Todo es lento en la OMI, excepto los buques contaminantes y esto tiene que cambiar. Con la propuesta de Noruega y Japón, la OMI se está desviando de su rumbo y no logrará nada más que un greenwashing (termino que se utiliza cuando las empresas presentan una propuesta como respetuosa ante el medio ambiente, aunque en realidad no es así).

Por su parte, el gerente de campaña de emisiones en Ocean Conservancy, Dan Hubbell, precisó que "existe un riesgo real de que, al elaborar medidas, la OMI solo se proponga alcanzar el nivel mínimo de objetivos establecidos sobre una base de referencia poco ambiciosa".

"La OMI debe seguir la ciencia y aspirar a la descarbonización total del sector del transporte marítimo a más tardar en 2050, lo que hace que algunas medidas sean más apropiadas que otras", concluyó Hubbell.

Por MundoMarítimo

MAN ENERGY SOLUTIONS SE ADJUDICA CONTRATO PARA PROVEER MOTORES PRINCIPALES A DOS REMOLCADORES ASD DE SVITZER

Suministrará cuatro motores MAN 175D de alta velocidad, los más eficientes disponibles para la propulsión marina. 22 de noviembre de 2019
MAN Energy Solutions se adjudicó el contrato para el suministro de los principales motores de propulsión para dos nuevos remolcadores ASD de 30 metros, que serán operados en la región escandinava por Svitzer, parte del grupo Maersk.

Cada buque, con una capacidad de tracción de 60 toneladas, estará propulsado por 2 x MAN 12V175D MM, motores IMO Tier II, cada uno con una capacidad de 2.040 kW a 1.800 rpm.

Los cuatro motores serán suministrados por MAN Energy Solutions directamente desde sus instalaciones de producción de última generación en Frederikshavn, Dinamarca, hasta el astillero Med Marine, en Turquía, donde se construyen las naves, que tiene prevista su puesta en servicio para finales de 2020.

MAN Energy Solutions informó que, inicialmente, los motores instalados se designarán con un certificado de cumplimiento de emisiones de NOx Marpol Tier II de la OMI.

Sin embargo, las salas de máquinas de ambos buques se diseñarán de tal manera que posteriormente puedan instalarse equipos adicionales de reducción catalítica selectiva (SCR) suministrados por MAN, con lo que se mejorará el cumplimiento de las normas sobre emisiones del nivel III de la OMI.

Los factores clave que permiten esto son la construcción compacta y modular de los componentes SCR de MAN Energy Solutions, así como el hardware del motor MAN175D que no requiere ninguna modificación posterior, lo que facilita la actualización.

Otro factor significativo que se considera importante para el éxito de esta instalación son los costos globales del ciclo de vida de estos modernos motores diesel.

MAN Energy Solutions cree que el MAN 175D es uno de los motores de alta velocidad y bajo consumo de combustible más eficientes disponibles para la propulsión marina. Junto con esto, el bajo costo de mantenimiento durante la vida útil de los motores los convierte en una opción muy competitiva para los propietarios y operadores de remolcadores.

Usos de MAN 175D

Desde MAN Energy Solutions ha desarrollado la gama de motores MAN 175D para complementar y completar su cartera de productos en el sector marítimo. En ese sentido, las variantes de 12, 16 y 20 cilindros del motor están disponibles con potencias de 1.500 a 4.000 kW y están optimizadas para la propulsión de transbordadores, buques de suministro en alta mar, remolcadores y otros buques de trabajo.

Otras áreas de mercado, como los superyates y las aplicaciones navales, también cuentan con versiones adicionales de modelos especializados.

También es un motor extremadamente ecológico, diseñado desde el principio de acuerdo con los últimos y futuros requisitos en materia de emisiones de gases de escape, y utiliza un sistema SCR muy compacto y flexible, que permite a los diseñadores de buques optimizar al máximo el espacio a bordo.

Al respecto, el director de ventas marinas de cuatro tiempos de MAN Energy Solutions, Lex Nijsen, aseguró que "los remolcadores forman un segmento especial con muchas horas de espera y demandas repentinas de altas cargas. Esta es otra excelente referencia para el 175D que maneja hábilmente la complejidad de las operaciones portuarias y sus estrictos requisitos ambientales".

Velocidad de naves

Por su parte, el gerente de Desarrollo de Negocio de Med Marine, Muhammet Gokhan, señaló que como compañía les enorgullece construir la primera serie de remolcadores de la clase MED-A3060-ICE de diseño Tundra 3000 para Svitzer.

"Además de combinar la experiencia de Med Marine con la de Robert Allan, también estamos encantados de colaborar con MAN en este

proyecto. Equipar el remolcador con motores de alta velocidad MAN 175D hará que este barco sea excelentemente adecuado para operar con una aceleración muy rápida", sostuvo.

Mientras que el jefe del grupo Newbuilding Svitzer, Esben Grundtvig se mostró contento con contar con el nuevo motor de alta velocidad MAN 175D. "Estamos seguros de que tendremos la misma alta calidad de siempre en los motores de dos tiempos y de velocidad media de MAN", recalzó.

"Es importante que Svitzer trabaje en estrecha colaboración con proveedores clave como MAN Energy Solution para satisfacer los requisitos de nuestros clientes en cuanto a la tracción de bolidos de 60 a más de 90 toneladas y de 1.800 a 3.000 kW, tanto con motores de alta velocidad como de media velocidad", agregó.

Cabe destacar que Med Marine emplea a Ereğli Shipyard, uno de los astilleros más grandes de Turquía, para la construcción de remolcadores de tecnología de punta y buques cisterna para productos químicos y petróleo tipo IMO II de acero inoxidable (STST), ya sea para sus operaciones principales o para clientes globales.

Por MundoMarítimo

PUERTO DE MONTEVIDEO: PARA LA TEMPORADA 2020-2021 CONTARÁ CON UN NUEVO TERMINAL DE CRUCEROS

Infraestructura se emplazará en actual sede del Ministerio de Turismo de Uruguay. 22 de noviembre de 2019

En el contexto del lanzamiento de la temporada de cruceros 2019-2020, en Montevideo, la ministra de Turismo de Uruguay, Liliam Kechichian anunció que el próximo año la ciudad portuaria incorporará un nuevo terminal de cruceros.

Este nuevo muelle para la operación de naves de pasajeros se situará en la sede del Ministerio de Turismo, que se trasladará a otro inmueble en el área de Ciudad Vieja.

“Cuando la próxima Administración inicie la temporada (de cruceros) 2020-2021, contaremos con una nueva terminal donde hoy funciona el ministerio (el otrora depósito Santos), lo que mejorará la calidad de los servicios que se ofrecen a los visitantes”, aseveró Kechichian.

Para concretar esta iniciativa la cartera de Estado trabaja en la reforma de un inmueble ubicado en la intersección de las calles Cerrito y Zabala, al que podrá mudarse en junio próximo, añadió.

Proyecciones

Respecto al inicio de esta temporada de cruceros, que se extiende desde octubre de 2019 hasta abril de 2020, fue inaugurada con el arribo del buque Viking Sun, de bandera noruega. La actividad encabezada por el Ministerio de Turismo y la Administración Nacional de Puertos se desarrolló en el edificio Proa al Turismo, que se constituyó en la nueva sede de la División Turismo de la Intendencia de Montevideo.

Respecto a las proyecciones para esta temporada, la secretaria de Estado dijo que habrá un total de 202 amarres en Montevideo y Punta del Este, que aportarán más de 10 millones de dólares.

“Después de algunos años de estancamiento volvimos a crecer (...) Este producto es uno de los que más ha crecido en el mundo en los últimos años. Hay un 60% más de cruceristas, el año pasado viajaron 27 millones”, informó.

Además, Montevideo se afianza como puerto de recambio de cabinas de las compañías Costa y MSC Cruceros. Desde el Ministerio de Turismo señalaron que estas confirmaciones resultan auspiciosas en el entendido de que esto posibilita que los turistas que embarquen o desembarquen en ese recinto portuario sumen al menos una noche de hotel en la ciudad.

Impacto económico

Cabe mencionar que entre diciembre de 2018 y abril de 2019 arribaron 146 cruceros, el 55% a Montevideo y el resto a Punta del Este, y descendieron a tierra 256.000 cruceristas. Mientras que el gasto total de estos visitantes superó los 9,5 millones de dólares, lo que representó un desembolso per cápita de 37 dólares.

En ese sentido, Kechichian identificó esta modalidad turística como un factor de promoción de los destinos. Un alto porcentaje de los visitantes brasileños y extrarregión que arriban al país en cruceros regresan en otras modalidades más convencionales, con familiares y por más días, indicó.

En la temporada anterior el 68% de los cruceristas llegó a Uruguay en una primera visita y un 15% lo hizo en una segunda oportunidad.
Por MundoMarítimo

FRANCISCO ULLOA Y EL ITINERARIO DE MAERSK ANTE LOS MÚLTIPLES DESAFÍOS DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA

Gerente general WCSA del grupo valora resultados y la ruta hacia la eficiencia a través de la tecnología. 25 de noviembre de 2019

En medio de un contexto mundial desfavorable, marcado por la Guerra Comercial entre Estados Unidos y China, la incertidumbre generada por la ya próxima aplicación de la normativa IMO2020 y las dificultades propias de la industria, afectada por la ralentización de la economía global, Maersk exhibe un desempeño mejor a los 5.000 millones de dólares de EBITDA proyectados a comienzos de año. Así lo destaca Francisco Ulloa, gerente general para la Costa Oeste de Sudamérica del grupo, en entrevista exclusiva con MundoMarítimo: "en el anuncio de los resultados del tercer trimestre se indicó que van a estar entre los 5.400 y 5.800 millones de dólares de EBITDA".

Al acercarse a un plano más local el impacto de la Guerra Comercial, Ulloa afirma que "si bien es cierto, la reducción de volúmenes fue más notoria en lo que nosotros llamamos tráficos este – oeste (en el hemisferio norte), también afectó varias economías y si lo llevamos al caso de Chile, también el comercio exterior por contenedores ha caído cerca de un 7% en lo que va del año". Todo esto dentro de un marco donde el sector marítimo no logra retomar su antigua vitalidad: "en el último trimestre a nivel mundial la carga creció cerca de 1,5 y 2%, entonces todavía nos falta para llegar a épocas donde la carga crecía entre 5, 6 o 7%", acota.

A este cuadro se suman ahora las crisis socio-políticas que afectan a buena parte de los países sudamericanos: "Estas series de interrupciones cuando afectan el consumo, efectivamente generan también desde el punto de vista de los volúmenes marítimos una baja ya sea de importación o exportación. Nuestros países son fuertemente importadores y exportadores y eso tenemos que tenerlo en cuenta, pero cada cierto tiempo nos toca enfrentarlas por temas políticos y a veces por temas climáticos".

El factor IMO2020

La próxima aplicación de la normativa IMO2020 es una seria preocupación para las clientes de las navieras, quienes, es sabido, deberán asumir los costos por el uso de combustibles más caros que cumplan con la regulación. En este sentido, la transparencia con que se establecerán estos sobrepagos es una de las grandes aprensiones por parte de los expedidores. En este plano, Ulloa indica que "como Maersk apoyamos cien por ciento la implementación de la norma. Esto significa que nosotros estamos ayudando a una mejor calidad de vida y salud a todas las poblaciones que viven cerca de las costas al disminuir el nivel de sulfuros de los combustibles".

"Ahora, esto significa un costo mayor. Se estima que para la industria el costo adicional por búnker sería de unos US\$15.000 millones, mientras que exclusivamente para Maersk significará US\$2.000 millones", agrega Ulloa, quien asegura que todo "se ha conversado con los clientes de forma muy transparente". Explica además que, con la fórmula a utilizar, "básicamente la diferencia será en el costo de una tonelada de IFO 380, que es lo que se ocupaba antes, y la del combustible 'low sulphur' de 0,5% de contenido de azufre".

El ejecutivo precisa que estos cambios han sido comunicados a través de avisos directos a los clientes y, por supuesto, mediante las fuerzas de ventas de Maersk, así como en diferentes eventos de la industria en distintos países del continente. "Este es un costo extra que viene y lo mejor es que los clientes lo sepan lo antes posible", añade.

Nuevas rutas de eficiencia

De acuerdo a Francisco Ulloa para enfrentar este entorno desafiante existen múltiples eficiencias que pueden lograrse aún en el ámbito naviero y que no pasan necesariamente por el aumento del tamaño de las naves, sino que por la aplicación de tecnologías. En ese plano destaca el propósito de Maersk de ser una empresa carbono neutral para 2050. "lo que estamos buscando es ver cuáles son las nuevas formas de propulsión para nuestros buques", señala, destacando la prueba de navegación de un buque utilizando bio-fuel entre los puertos de Shanghái y Róterdam y el uso de baterías marítimas de 600 kW para optimizar el uso de energía a bordo de los buques. "el foco de nuestra innovación está en cómo somos más eficientes en reducir la emisión de CO2", recalca Ulloa.

TradeLens, la plataforma digital desarrollada en conjunto con IBM que permite conectar a los actores de la cadena de suministro en una base de blockchain incorruptible, es otra de las puntas de lanza en esta búsqueda. Ulloa, resalta que este desarrollo ya tiene varios puertos en la región incorporados y haciendo pruebas. "Esta es una industria que está atrasada en el plano de la digitalización, todavía hay una cantidad de papeles que tienes que llevar de un lado a otro, lo que es inimaginable en otros sectores", apunta. "Esperamos que, en la medida que este ecosistema se vaya poblando- ya se han incorporado la mayoría de las principales navieras- vamos a poder cambiar la industria y llevarla a ser 100% digital".

Por MundoMarítimo

MINISTERIO DE TRANSPORTES DE PERÚ INVERTIRÁ MÁS DE US\$5,7 MILLONES PARA MODERNIZAR LOS TERMINALES PORTUARIOS DE IQUITOS E ILO

El financiamiento ocurre en el marco del Convenio de Cooperación Interinstitucional suscrito entre el MTC y Enapu. 25 de noviembre de 2019

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú (MTC), aprobó la transferencia de más de US\$5,7 millones a favor de la Empresa Nacional de Puertos (Enapu), para modernizar los terminales portuarios de Iquitos (Loreto) e Ilo (Moquegua). Con esto se pretende incrementar los niveles de competitividad del país y de los sectores de comercio exterior y logístico.

El financiamiento ocurre en el marco del Convenio de Cooperación Interinstitucional suscrito entre el MTC y ENAPU, que tiene el propósito de establecer condiciones y mecanismos para la transferencia de recursos a favor de la empresa.

En ese contexto, el ministro de Transporte y Comunicaciones, Edmer Trujillo, supervisó la construcción del Nuevo terminal de Pasajeros de Iquitos. La obra es ejecutada por Enapu y registra un avance de 15,94%. Se espera que el proyecto concluya en abril de 2020.

El Terminal de Pasajeros, que beneficiará a más de 500.000 personas, contará con infraestructura moderna que permitirá que los pasajeros embarquen y desembarquen de forma segura y cómoda. Además, se implementará un boulevard al ingreso, donde los pasajeros y la ciudadanía en general tendrán a su disposición establecimientos comerciales, amplias veredas, jardines y un anfiteatro para espectáculos.

Igualmente, se contempla la construcción de una defensa ribereña, que tendrá una longitud de 63 metros y un puente basculante que se adaptará al nivel del río para el embarque y desembarque de pasajeros.

Por MundoMarítimo

EN LA VÍSPERA DE LA APLICACIÓN DE LOS MECANISMOS DE CÁLCULO DE UN NUEVO BAF

Precio del combustible de bajo contenido de azufre comienza a ser parte de la ecuación. 15 de noviembre de 2019

Con la aplicación de la normativa IMO2020 a sólo 6 semanas de distancia, expedidores y forwarders están preparando sus chequeras para ayudar a las navieras a cubrir el costo adicional por un búnker más limpio y de bajo contenido de azufre.

El próximo 4 de diciembre, Drewry publicará el primer precio de referencia por concepto de Bunker Adjustment Factor (BAF) basado en combustible de bajo contenido de azufre y en línea con su indicador independiente BAF. De acuerdo a la consultora, utilizando este mecanismo, el precio de referencia que actualmente contempla al combustible de alto contenido de azufre IFO 380 considerará ahora al combustible de bajo contenido de azufre, afectando a los nuevos BAFs a partir de enero de 2020.

Pero ¿Cuáles son los números? Desde principios de octubre, el precio medio ponderado del búnker de bajo contenido de azufre para los principales puertos de abastecimiento de combustible rastreados por Drewry ha sido de US\$542/tonelada métrica (TM). Por lo tanto, suponiendo que los precios se mantengan en torno a ese nivel en las próximas dos semanas, el precio de referencia del búnker de Drewry para el periodo octubre-noviembre se situará en torno a los 530-550 dólares, lo que supone un aumento de entre el 34 y el 38% con respecto al precio de US\$396 del combustible IFO 380 en los mismos puertos de abastecimiento de combustible aplicables para el cuarto trimestre de 2019.

Drewry recomienda que expedidores y forwarders utilicen el precio medio del búnker de bajo contenido de azufre de octubre a noviembre para establecer nuevas tarifas BAF aplicables a partir del 1 de enero de 2020.

Varias navieras han anunciado tasas de transición o de "emergencia" aplicables a partir del 1 de diciembre de 2019. Éstas sólo se aplicarán a las tarifas spot y a los contratos de menos de tres meses, pero otras también han pedido a un cliente de Drewry con un contrato anual que empiece a pagar el BAF, incorporando el impacto de la normativa IMO2020 a partir del 1 de diciembre.

Para comparar los BAFs de manera confidencial y por ruta, muchos BCOs están utilizando el Drewry Benchmarking Club. En ese sentido será interesante ver si los BAFs del contrato acordado suben a prorrata los precios del combustible, tal y como estipula el mecanismo de indexación del BAF de Drewry, y si algunos transportistas terminan reduciendo sus tarifas base y cobran el "BAF completo" en sus próximos contratos.

En ese sentido, Drewry recomienda a los expedidores seguir observando este tema muy de cerca en 2020.

Por MundoMarítimo

IMO2020 PROLONGA VIDA DE PETROLEROS MÁS ANTIGUOS REDUCIENDO NAVES PARA DESGUACE

Traders los usan como depósito y estaciones de mezcla de combustible. 15 de noviembre de 2019

Una consecuencia imprevista está teniendo la puesta en marcha de la normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI), que requiere que los buques quemem combustible con bajo contenido de azufre: la prolongación del uso de naves más antiguas durante más tiempo, informó Bloomberg.

Frente a la expectativa de un aumento de los precios tras la adopción de las normas IMO 2020, que entrarán en vigor el 1 de enero, los traders están utilizando buques tanque viejos como depósitos y estaciones de mezcla de combustible en alta mar ante la expectativa.

El acaparamiento de combustible en mar ofrece a ese segmento más flexibilidad para reaccionar a los cambios en el mercado. Esta situación ha llevado a que se genere un fuerte descenso en las naves que se envían al desguace. Así lo reflejan datos de Braemar ACM Shipbroking, que las demoliciones de petroleros alcanzan sólo el 21% del total registrado el año pasado.

De esa forma, los 4,2 millones de toneladas de peso muerto que se han desechado este año contrastan con una media anual de 8,8 millones de toneladas desde 2010.

El analista jefe de envíos de BIMCO, Peter Sand sostuvo que IMO 2020 ha proporcionado un “impulso de la demanda” a muchos armadores de petroleros. En ese sentido, dijo que las demoliciones han sido bajas incluso en medio de las bajas tasas de cargamento a principios de año, lo que normalmente habría causado un aumento.

Antigüedad de naves

De acuerdo la revisión más reciente de la industria marítima por parte de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), la edad media de la flota de petroleros es de 18,9 años. En términos de tonelaje de peso muerto, son 10,1 años, ya que muchos de los buques más antiguos son más pequeños.

De ello también dan cuenta cifras de Bloomberg y de la firma de análisis de datos Kpler, donde 14 de los 30 petroleros que se utilizan para almacenamiento flotante en el Estrecho de Malaca, cerca del centro para reabastecimiento de combustible en Singapur, tienen más de 20 años. Es el caso del petrolero de gran tamaño “Speranza” es el buque más antiguo de la flota, con 26 años de edad.

Las grandes petroleras como Exxon Mobil y Royal Dutch Shell prohíben a sus fletadores reservar naves de más de 15 años por razones de seguridad, mientras que India tiene una prohibición a la entrada de buques de más de 25 años en sus aguas o puertos.

El responsable de análisis marítimo en IHS Markit en Singapur, Rahul Kapoor, señaló que la edad de los buques no debería tener un impacto en la seguridad, ya que deben cumplir con el mismo conjunto de regulaciones para ser declarados aptos para el transporte.

Mientras que el analista de Braemar ACM en Singapur, Anoop Singh, aseveró que las sanciones estadounidenses también pueden estar contribuyendo al envejecimiento de la flota. En esa línea, es probable que Irán esté utilizando buques más antiguos para transportar crudo subrepticamente.

Precio de combustible

La trayectoria de los precios del búnker y las tarifas de flete determinarán si un gran número de naves más antiguas continuarán siendo utilizadas para almacenamiento en el mar. Al respecto, Peter Sand indicó que el alza reciente de las tarifas de los petroleros tras las sanciones de Estados Unidos a los exportadores chinos ha hecho que el almacenamiento en alta mar sea menos económico.

El combustible para buques con menos de 0,5% de azufre que cumple con IMO 020 en el puerto de Kaohsiung, en Taiwán, cotizaba el miércoles 13 de noviembre US\$590 la tonelada, frente a los US\$489 de comienzos del año, según los precios de CPC Corp.

Desde la mirada de la analista sénior de la firma de análisis de marítimo Vortexa de Singapur, Serena Huang “si hay suficiente suministro de fueloil con bajo contenido de azufre en el mercado, los precios caerían” y habrá menos incentivos para mantener el almacenamiento en mar”, advirtió.

En ese sentido, indicó que probablemente el mercado de combustible con bajo contenido en azufre tardará entre cinco y seis meses en estabilizarse.
Por MundoMarítimo



3o Seminário de Tecnologia Náutica



04 Dezembro
2019
Rio de Janeiro

Inscriva-se!

SOBENA • Sociedade Brasileira de Engenharia Naval
Telefones: (21)2263-9079/2283-2482
E-mail: sobena@sobena.org.br



SOBENA Participa da Decommissioning Abandonment 2020 Houston TX

31 Março 2020 - **1** Abril 2020
Houston - Texas

Registre o seu interesse!



AUTONOMOUS VESSELS

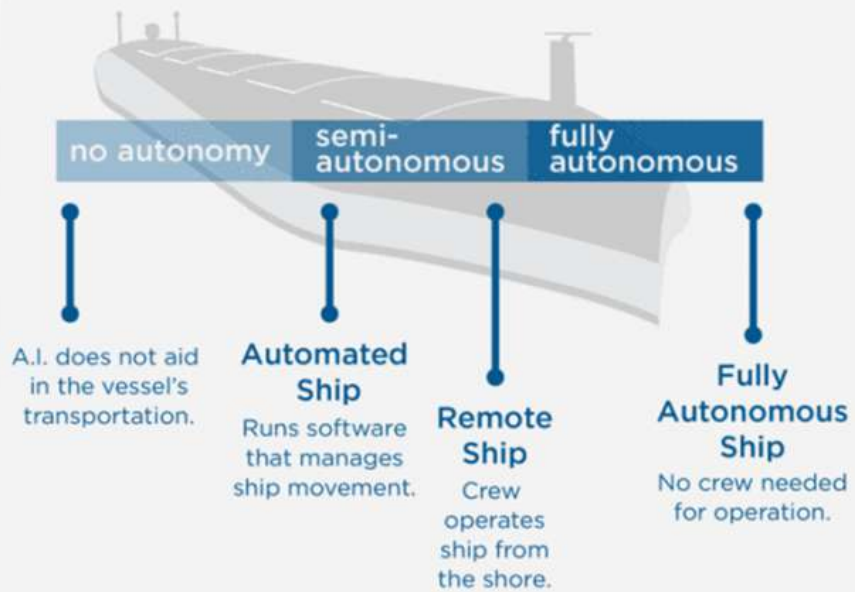
Within the next decade, autonomous ships could be transporting the world's cargo. Companies like Rolls-Royce Marine and Japanese shipping giant Nippon Yusen have a projection to be fully autonomous by 2020.

au·ton·o·mous
/ô'tänəməs/



having the freedom to govern itself or control its own affairs.

levels of autonomy



advantages

over human-run vessels:

safety

removing human error from the equation could avoid 75-96% of shipping accidents

financial

- reduction or elimination of crew-related expenses (30% of the budget)
- ship design doesn't account for crew, leaving space for increased cargo volumes
- projected \$7M+ in savings over 25 years per autonomous vessel