

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

**DIRECTEMAR FIRMÓ ACUERDO QUE LE PERMITIRÁ MEJORAR LOS PROTOCOLOS DE RESPUESTA ANTE INCIDENTES MARÍTIMOS GRAVES EN CHILE**



Seguro marítimo se encargará de los gastos que no son cubiertos por las pólizas de casco y maquinaria. 03 de diciembre de 2019

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Mercante (Directemar) de Chile firmó un acuerdo de cooperación con las Asociaciones de Protección e Indemnización (P&I Club), con el objetivo de mejorar la eficacia y eficiencia de los protocolos de respuesta ante siniestros e incidentes marítimos graves.

El convenio ocurrió en el marco de la Asamblea 31° de la Organización Marítima Internacional (OMI), donde el Estado de Chile fue reelecto por novena vez consecutiva como miembro del consejo.

Las P&I Club son entidades integradas por armadores, que proveen cobertura de seguros marítimos en relación con todos los riesgos de responsabilidad civil que no son cubiertos por las pólizas de casco y maquinaria.

En la actualidad, la cobertura P&I alcanza cerca del 90% del tonelaje mundial, especialmente los que incluyen operaciones reales o potenciales de remoción de restos de naufragios, de prevención, contención, mitigación y eliminación de la contaminación y del daño ambiental.

Desde Directemar aseguraron que el acuerdo un paso importante en pos de mejorar estos protocolos y procedimientos. "La heterogeneidad de las costas chilenas (...) sumado a un medio marino particularmente sensible, permitirá -en el caso no deseado de un incidente de gravedad- generar una mejor sinergia y trabajo en equipo, en donde también coexistirán la independencia de cada una de nuestras organizaciones", concluyeron.

Por MundoMarítimo

## COTECMAR Y DAMEN FIRMARON CONTRATO PARA DISEÑO DE NUEVO BUQUE DE INVESTIGACIÓN MARÍTIMA DE COLOMBIA

La nave, que contará con cubierta de vuelo, iniciará sus operaciones en 2022. 06 de diciembre de 2019.

La Dirección General Marítima de Colombia (Dimar) informó que avanza en la modelación de su nuevo buque oceanográfico e hidrográfico que se unirá a la investigación marítima colombiana a partir del 2022.

En Sudamérica, después de Chile, este es el segundo buque de esta envergadura construido en sus propios astilleros; en el caso de Colombia lo construye la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (Cotecmar) junto con la empresa holandesa Damen.

Para esos efectos, en el contexto de la Expo-Defensa 2019, la DIMAR a través de Cotecmar, representada por el contralmirante Óscar Tascón, firmó el contrato de diseño de la nave con el gerente comercial para Colombia y Perú de Damen, Pieter Becker.

Desde la DIMAR informaron que se trata de una nave que, por primera vez en Colombia, contará con la capacidad modular y la flexibilidad suficiente que le permitirá adaptarse a los requerimientos actuales y futuros de la investigación científica marina, aplicando nuevas tecnologías y conceptos en dicho campo.

A diferencia de los buques de investigación, que ya tiene Colombia, este va a contar con una cubierta de vuelo, hangar, y sensores helicópteros con los cuales se desarrollarán nuevas capacidades para el país sudamericano.

A su vez se caracterizará por un diseño conocido como ICE CLASS, puede ir a la Península Antártica bajo condiciones de verano, dando continuidad al Programa Antártico Colombiano.

El coordinador del grupo de Investigación Científica y Señalización Marítima de Dimar, capitán de fragata Javier Gómez Torres explicó “desde su diseño se requiere que el buque tenga ciertas condiciones para optimizar su operación mediante la adquisición simultánea y de alta calidad, de diferentes parámetros oceanográficos, hidrográficos y geofísicos; al tiempo que será muy eficiente en sus consumos de energía y combustible”.

Tecnología para 30 años

Además, el oficial indicó que la embarcación considera la implementación de estrictos parámetros para controlar la emisión de ruidos y vibraciones, lo que permitirá reducir los impactos en la fauna marina, mientras se obtienen mayor cantidad de datos hidrográficos y geofísicos, con mayor calidad y en menor tiempo.

Esta nueva embarcación que tiene como propósito dar soporte técnico y científico al ejercicio de la Autoridad Marítima y al sistema de investigación nacional en pro del conocimiento científico marino del país; será una plataforma adaptable y flexible para realizar operaciones de investigación científico marina, y otras labores relacionadas con la señalización marítima, el transporte de personal (científico y/o de apoyo), la asistencia y el apoyo logístico a plataformas en el mar y estaciones en tierra, con la capacidad de navegar de forma óptima y segura en el territorio marítimo colombiano y en la Antártida.

“Estamos apuntando a una tecnología que aporte en los próximos 30 años a la investigación científica marina en el país; de una forma moderna, sostenible, eficiente y con menor afectación a la vida marina”, concluyó el capitán Gómez.

Por MundoMarítimo

## LÍNEAS DE CRUCEROS INCREMENTAN PROCESO DE CORTAR A LA MITAD SUS BUQUES PARA SUMARLES UNA NUEVA SECCIÓN

El proceso resulta significativamente menor que la construcción de un crucero nuevo. 05 de diciembre de 2019

Desde hace un tiempo la industria de cruceros ha estado invirtiendo grandes sumas de dinero para cortar sus buques a la mitad. Hace solo algunas semanas, el presidente de Windstar, John Delaney, se subió a un andamio en Palermo, Italia y con un soplete realizó el corte final del "Star Breeze", un crucero con un motor de 30 años de antigüedad y capacidad para 212 pasajeros, informó Bloomberg.

Por muy extraño que pueda parecer, la práctica de cortar las naves por la mitad tiene grandes beneficios. El proceso se llama Stretching (“Estiramiento” en español) y consiste en separar el crucero en dos para hacer espacio para adicionar un nuevo segmento al centro de la nave.

En el caso del "Star Breeze" se podrá añadir en medio de las dos mitades un a sección prefabricada de 1.250 toneladas y 84 pies. De esa forma, el crucero será más grande, más lujoso y más rentable. Cuando debute en febrero, la nave contará con 50 nuevas suites para alojar a 100 huéspedes adicionales, un aumento del 50% en la capacidad de pasajeros y tarifas más altas para sus cabinas nuevas. Delaney dijo que el estiramiento debería añadir al menos 20 años a la vida útil de la nave.

El resultado de "Star Breeze" fue tan positivo, que la compañía realizará el mismo proceso en otras dos naves a fines de 2020. Para ello invertirá cerca de US\$ 250 millones, lo que permitirá aumentar la capacidad total de los cruceros en un 24%.

El editor de CruiseBusiness.com, Teijo Niemela, explicó que "para las líneas de cruceros es una forma más rápida de ampliar la capacidad en comparación con la construcción de un nuevo crucero (...) Un nuevo crucero tarda unos 22 meses o más en construirse. Añade una nueva sección central y sólo serán unos meses cuando la nave esté en servicio".

#### Beneficios económicos

Delaney tienen una opinión similar. "Con estimaciones de unos US\$175 millones para construir un buque de más de 300 pasajeros, estirar los más viejos tenía más sentido, especialmente cuando cada proyecto cuesta un promedio de US\$80 millones", comentó.

Al alargar sus cruceros, Windstar agregará 150 nuevas suites que costarán entre US\$450 y US\$550 por persona cada noche. Con esos pasajeros adicionales, la compañía podría añadir más de US\$49,2 millones en ingresos anuales.

Además, el proceso de estiramiento sirve para aprovechar de hacer otros cambios. Por ejemplo, mientras el buque está abierto a la mitad, Windstar reemplazará siete motores obsoletos por cuatro nuevos motores Wartsila, que cumplirán con los estándares de emisiones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

"No sólo conseguimos apalancar el combustible versus más gente, sino que estamos poniendo en marcha una tecnología de motores mucho más eficiente en el consumo de combustible, de ahorro de energía y de vanguardia (...) Nos beneficiamos de eso y reducimos las reparaciones y el mantenimiento con los nuevos motores", añadió Delaney.

A lo anterior se suma que cuando se extiende un buque los costos fijos no varían grandemente. En cambio, cuando se construye uno nuevo este se debe dotar de todo el personal.

#### El proceso

Extender los cruceros no es una idea nueva. El concepto fue tomado de los ferries escandinavos que fueron cortados para añadir espacio de carga. En la actualidad, el proceso de extensión de un buque ocurre en un dique seco donde los trabajadores tienen acceso a todos los rincones de la nave, así pueden quemar manualmente a través de las paredes estructurales con facilidad.

Una vez que toda la parte central e interna es removida, incluyendo tuberías y cableado, los ingenieros tiran de la mitad delantera del buque sobre bloques gigantes, luego usan plataformas autopropulsadas sobre ruedas para maniobrar una sección central prefabricada en su lugar, antes de soldarlo todo de nuevo.

En los últimos cinco años se han realizado seis de estas obras en el astillero de Palermo, incluidas las de Windstar para Silversea y MSC Cruises, además de otras dos para transbordadores.

Por MundoMarítimo

## DNV GL Y HPWS FIRMARON ACUERDO PARA DESARROLLAR BUQUE DE 5.000 TEUS CAPAZ DE COMBUSTIONAR GNL

Nave destacará por su tecnología y diseño ergonómico para la tripulación. 06 de diciembre de 2019

En marco de la feria comercial Marintec China celebrada en Shanghai, DNV GL y Huangpu-Wenchong Shipbuilding Company (HPWS) firmaron un Proyecto de Desarrollo Conjunto (JDP) de un portacontenedores Panamax de 5.000 TEUs capaz de combustionar GNL.

La rúbrica fue realizada por la ingeniera jefe adjunta de HPWS, Wu Ronghui, y el jefe del Centro Técnico de DNV GL en China, Falk Rothe.

En el acuerdo se estableció que las compañías desarrollarán la nave de bajo consumo energético para las rutas intra-asiáticas de rápido crecimiento.

Desde DNV GL indicaron que, con el fin de minimizar el consumo de energía, las emisiones a la atmósfera y lograr la máxima capacidad de carga con un menor OPEX, el buque utilizará GNL como combustible, tendrá un delineado de baja resistencia optimizado hidrodinámicamente y un diseño estructural más eficaz.

Agregaron que las características de diseño ergonómico mejoradas para una mayor comodidad de la tripulación, así como la tecnología de vanguardia de los buques inteligentes, son otros aspectos destacados de este nueva nave amigable con el medio ambiente e inteligente.

"Estoy muy emocionado de que esto marque otro logro significativo, junto al acuerdo de cooperación estratégica y el buque número 200 clñasificado por DNV GL y construido por HPWS el año pasado. Es la confianza y las sinergias derivadas de nuestra poderosa asociación lo que hace que esto suceda hoy, y estoy seguro de que hay más por venir en un futuro próximo", recalcó el director de Ciencia y Tecnología de la Comisión del HPWS, Wang Yi.

Por su parte, Falk Rothe, de DNV GL destacó que "la estrecha colaboración con la industria y el intercambio de conocimientos son cruciales para ayudar al sector a mejorar su huella medioambiental sin dejar de ser competitiva, y el nuevo buque HPWS es un buen ejemplo de este enfoque".

Añadió que "trabajar con socios innovadores como HPWS nos da la oportunidad de poner nuestra amplia experiencia en el segmento de contenedores a trabajar para ayudar a la industria con diseños robustos que se construyen para el mercado y los entornos regulatorios de hoy y mañana".

Además, el JDP incluye evaluaciones de diseño, una declaración AIP y un taller sobre el transporte de contenedores dentro de Asia. También del acuerdo participaron el gerente de Área de DNV GL para China Sur, Boris Bondarenko; el gerente regional de Desarrollo de Negocios de DNV GL, Vincent Lee; el gerente de Cuentas Clave de DNV GL Área China Sur, Eric Wang y el director de la Comisión de Ciencia y Tecnología de HPWS, Wang Yi.

Por MundoMarítimo

## IMO 2020: GOBIERNO DE GRECIA BUSCA RETRASAR SU APLICACIÓN ADUCIENDO FALTA DE PREPARACIÓN DE LA FLOTA

País opera el 20% de la marina mercante del mundo. OMI descartó un posible aplazamiento. 04 de diciembre de 2019

Sólo faltan semanas para que entre en vigor la inédita medida para que los buques usen combustibles más limpios. Sin embargo, las autoridades griegas, la mayor nación armadora del mundo, busca rechazar la norma, nublando en parte los esfuerzos medioambientales del transporte marítimo y la capacidad de la industria para cumplir con los nuevos objetivos y autorregularse, señala un reporte de WSJ.

Así lo hizo ver a finales de noviembre, el ministro de Marina Mercante de Grecia, Ioannis Plakiotakis, quien planteó a la OMI que las navieras simplemente no están preparadas para satisfacer la demanda de reducir las emisiones de azufre que estable IMO2020.

"Todavía tenemos que enfrentarnos a la realidad a gran escala de los retos de disponibilidad, compatibilidad y seguridad, así como a los graves riesgos del búnker de bajo contenido de azufre", aseguró.

De esa forma, Grecia que gestiona aproximadamente el 20% de la marina mercante mundial ha liderado una campaña para retrasar la fecha de aplicación de IMO2020. También países como Rusia, India e Indonesia han expresado su preocupación por el cambio de combustible.

De acuerdo con los ejecutivos del transporte marítimo, la medida de la OMI, que ha estado en proceso de elaboración durante 10 años y que ya es ley internacional, recargará a la industria con unos US\$50.000 millones en costos adicionales por concepto de búnker en los próximos cuatro años.

En ese sentido, algunos armadores han estado buscando formas de eludir la normativa, argumentando que las mezclas de combustible con bajo contenido de azufre no estarán disponibles para el 1 de enero y deben ser sometidas a más pruebas de seguridad.

Cabe señalar que los combustibles más limpios no se comercializan ampliamente, y se espera que los precios sean hasta un 40% más altos que los del petróleo que se utiliza actualmente.

OMI: "Estamos listos"

IMO2020 es la primera regulación dentro de una serie de medidas que se supone que debe tomar la industria marítima mundial para abordar el consumo de energía y las emisiones. Las acciones aumentarán sustancialmente los costos de operación e incitarán a los operadores de buques a reconsiderar qué es lo que hará funcionar a sus buques en el futuro.

En contraposición con el punto de vista del gobierno de Grecia y los armadores, el secretario general de la OMI, Kitack Lim, insiste en que habrá suficiente combustible en los grandes puertos de todo el mundo y que ha estado funcionando bien en los viajes de prueba. "Estamos listos para partir", recalcó.

La reducción del azufre es parte de una campaña más amplia de la OMI para reducir drásticamente las emisiones nocivas de los buques en los próximos 30 años.

Para estar a la altura del Acuerdo de París- al que el sector marítimo no adhirió directamente- los miembros de la OMI también han acordado reducir a la mitad las emisiones de gases de efecto invernadero para 2050, en comparación con los niveles de 2008. Esto, dado porque los

buques contribuyen ahora hasta un 3% de la contaminación mundial de CO2, una cantidad comparable a la de los principales países emisores.

Los cambios, que incluirán nuevos diseños de cascos y motores, empujarán a la industria hacia aguas inexploradas, ya que los operadores buscan soluciones de alimentación neutras en carbono, como baterías, amoniaco y biocombustibles.

Tales soluciones costarán inevitablemente mucho más que el cumplimiento del límite de azufre que impone IMO2020, y podrían encontrar incluso una resistencia más rígida. "El impacto en el transporte marítimo en términos de costos para proteger el medio ambiente será el mayor de la historia (...) No va a ser fácil, pero hay que hacerlo", enfatizó Lim.

Por lo general, los buques navegan en aguas internacionales fuera del alcance de una reglamentación estricta. Muchos operan bajo pabellones nacionales que son diferentes de la nacionalidad de sus armadores, lo que hace que la supervisión y la aplicación de la ley sea difícil, a menos que los buques ensucien el medio ambiente directamente alrededor de los puertos.

Esta sensación de que los buques no tienen un verdadero hogar es la razón por la que la industria fue excluida del Acuerdo de París de 2015 entre los países para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

#### Búnker

Los ejecutivos del sector bunkering en Singapur, uno de los puertos más grandes del mundo, advirtieron que toma alrededor de 17 días para reservar una barcaza de reabastecimiento con combustibles que cumpla con la normativa, casi tres veces más tiempo que el promedio de espera ahora.

"Los buques se están alineando porque dos tercios de las barcazas disponibles aún no han limpiado sus tanques del petróleo pesado", dijo el director ejecutivo de un proveedor de combustible para buques, quien pidió mantenerse en anonimato. "Pasará un tiempo antes de que las cosas funcionen sin problemas", agregó finalmente.

Por MundoMarítimo

## SSA MÉXICO BUSCA MANTENER SU PRESENCIA Y APOYAR EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA A LARGO PLAZO EN EL PAÍS

La empresa realizará prontamente embarques, desembarques y almacenaje de fluidos energéticos. 04 de diciembre de 2019

SSA México lleva más de 20 años en el país norteamericano, período en que ha realizado inversiones por más de US\$2.000 millones. Se ha consolidado como el operador portuario con el crecimiento más dinámico, el de mayor diversificación de servicios portuarios y terminales especializados, y próximamente de embarque, desembarque y almacenaje de fluidos energéticos, informó nuestro medio asociado, Infotransportes.

El director General de SSA México, Manuel Fernández, comentó que el objetivo de la compañía "es mantener nuestra presencia y apoyar el desarrollo de infraestructura a largo plazo en el territorio mexicano"

"Somos una empresa con mucha visión, muy comprometida con el crecimiento del país, que se siente parte del ADN de México. Tenemos un socio mexicano que también le da al país un lugar preponderante dentro de toda la gama de inversiones que hace el Grupo Carriz a nivel mundial", añadió Fernández.

SSA México tiene presencia en los puertos de Cozumel, Progreso, Acapulco, Manzanillo, Veracruz, Lázaro Cárdenas y Tuxpan. La compañía opera terminales de cruceros, contenedores, automóviles, carga general.

Además, se encuentra desarrollando un terminal de almacenamiento y desembarque de combustibles. "Estamos realizando inversiones por alrededor de US\$ 280 millones y pensamos inaugurar este nuevo centro de almacenamiento y distribución de combustibles líquidos, a finales de 2020", añadió Fernández.

En el lugar, la capacidad de transferencia desde los buques a los tanques de acopio será de 100.000 barriles diarios de gasolinas y diésel, mientras que la de almacenamiento superará los dos millones de barriles.

#### Liderazgo automotriz

La compañía abrió el primer Terminal Especializada de Automóviles (TEA) en el puerto de Lázaro Cárdenas. Además, cientos de buques tipo Roll On–Roll Of son atendidos en los muelles especializados de última generación.

En Acapulco las instalaciones dedicadas al movimiento automotriz han avanzado hacia la generación de atractivos comerciales en ambos nichos de negocio. Mientras que en Veracruz el puerto desplazó más de 600 mil automóviles y otros tipos de carga general en 2018.

En el Caribe, los puertos de Progreso y Cozumel son parte del segmento dedicado a las embarcaciones de cruceros. Por medio de ambas terminales arribaron a México 1.800.000 pasajeros.

#### Innovación y compromiso ambiental

Hernández, comentó además que SSA México busca estar a la vanguardia en tecnología e innovación. "Nos interesa conocer las necesidades de nuestros clientes y esforzarnos por atender de manera personalizada sus requerimientos específicos. Tratamos de ser flexibles para adaptarnos a sus requerimientos concretos. Somos una empresa que responde rápido".

La compañía también pretende fomentar el crecimiento sustentable a largo plazo. En Manzanillo se instalaron grúas ciento por ciento eléctricas. Además, se han creado grupos de estudio en la Universidad Veracruzana para preservar las áreas de mangle protegidas en Tuxpan, así como su flora y fauna.

Manuel Fernández aclaró que, pese a los grandes avances en materia portuaria, el panorama es desafiante. En el caso de Manzanillo, -luego de que su capacidad fuera rebasada- se espera mejorar la infraestructura para que toda la cadena productiva funcione de forma adecuada.

"Gracias al reciente inicio de operaciones de nuestro Recinto Fiscalizado Estratégico, realizaremos accesos más rápidos al recinto portuario y optimizaremos el espacio de la terminal al disminuir el tiempo de las estadías de los contenedores", agregó Fernández. La clave es mejorar la coordinación entre la aduana, las terminales y la comunidad portuaria en su conjunto.

Por MundoMarítimo

## CRECEN COSTOS DE OPERACIÓN DE BUQUES JUNTO AL AUMENTO DE LOS GASTOS EN R&M Y SEGUROS

Costos operativos por día aumentaron en promedio un 2,2% en 2019. 04 de diciembre de 2019

La inflación de los costos subyacentes de operación de buques se aceleró moderadamente en 2019 con el aumento de los gastos de reparación y mantenimiento (R&M) y de seguros, mientras que se espera que los costos futuros sigan aumentando a un ritmo similar en 2020 en un mercado de seguros que se endurecerá en los próximos años, según el último informe Ship Operating Costs Annual Review and Forecast 2019/20, publicado por Drewry.

Los costos aumentaron por tercer año consecutivo, después de una marcada disminución de la capacidad en 2015-2016. Los costos de Opex (operational expenditures) están muy ligados a la evolución del mercado del transporte marítimo en general, ya que algunos, como los seguros, están relacionados con el valor de los activos y otros se ven afectados por la capacidad de pago de los armadores.

Drewry estima que los costos operativos diarios promedio de los 46 tipos y tamaños de buques cubiertos en este informe aumentaron un 2,2% en 2019, en comparación con los aumentos subyacentes del 1,1% y el 0,7%, respectivamente, de los dos años anteriores. Esto siguió a un período en el que el gasto de Opex se contrajo durante dos años consecutivos en casi un 9% en 2015-16.

El gasto se incrementó en las seis principales partidas de gastos de Opex por segundo año consecutivo en 2019, lo que indica que la inflación sigue siendo muy amplia.

"Si bien la presión de los costos persiste, esta tendencia confirma el final de la era deflacionaria que prevaleció a mediados de la década, ya que el estado deprimido de los mercados del transporte marítimo obligó a los operadores a recortar los costos para sobrevivir", dijo el director de productos de investigación de Drewry, Martin Dixon. "La reducción de costos tiene sus límites, por encima de los cuales se pone en peligro la seguridad del buque y de la tripulación, y a medida que los mercados de flete se han recuperado, la presión para reducir el gasto ha aumentado, lo que ha provocado una modesta aceleración de la inflación de los costos".

Los costos de tripulación aumentaron por segundo año consecutivo, un 1,3% en 2019, a pesar de la escasez de oficiales, mientras que los costos de los seguros aumentaron un 3,4% tras la estabilización del año anterior. El gasto en repuestos y lubricantes aumentó por tercer año consecutivo, aunque con la excepción de los lubricantes, la inflación de los costos sigue siendo muy moderada. Sin embargo, los gastos en reparación y mantenimiento y en dique seco se aceleraron hasta el 3,1% en 2019, debido a una mayor capacidad de los astilleros de reparación como resultado de un aumento de la actividad de rehabilitación, mientras que los costos relacionados con la gestión y la administración aumentaron sólo un 1%.

El aumento de los costos fue generalizado en todos los principales sectores de transporte de carga marítima por segundo año consecutivo, a medida que la continua recuperación en la mayoría de los mercados de esta industria y el aumento de los requisitos de cumplimiento de normas elevaron la inflación de los costos. Las últimas evaluaciones incluyen buques de los sectores de contenedores, quimiqueros, graneleros, petroleros, GNL, GLP, carga general, frigoríficos, Ro- Ro y car carrier.

Sin embargo, se espera que las condiciones del mercado sean difíciles para muchos armadores, ya que las perspectivas comerciales siguen

siendo inciertas y las condiciones de capacidad benignas son temporales cuando la actual ronda de adaptación de scrubbers retroceda.

"Por lo tanto, esperamos que la presión sobre los costos se mantenga, lo que amortiguará cualquier posible inflación, particularmente en las áreas donde los armadores tienen mayor control, tales como la tripulación, los repuestos y la gestión y administración", agregó Dixon. "Otros costos, que escapan al control directo de los armadores, serán más difíciles de gestionar, en particular los seguros, en los que esperamos que los costos aumenten considerablemente en 2020. Los continuos intentos de limpiar y descarbonizar el transporte marítimo aumentarán los costos de los armadores, afectando en particular a los costos de gestión y administración, R&M y dique seco, ya que los equipos instalados con posterioridad se añaden a los costos de mantenimiento".

Sin embargo, estos aumentos se mantendrán por debajo del nivel de inflación general de los precios y, por lo tanto, representarán un estancamiento de los precios en términos reales.

Por MundoMarítimo

## ARGENTINA: EN LOS ÚLTIMOS CUATRO AÑOS SE HABILITARON 28 TERMINALES

Destacan obras en Buenos Aires, Puerto Madryn, Bahía Blanca, Rosario y Quequén. 05 de diciembre de 2019

Al hacer un balance de la administración Macri durante los últimos cuatro años en el ámbito portuario en Argentina, dentro de los hitos a destacar está que Puerto Buenos Aires comenzó un proceso de cambio para ser el más moderno de la región, con nueva infraestructura y duplicando su capacidad operativa a 3,3 millones de TEUs, de acuerdo a El Cronista.

Bajo tal objetivo, finalizaron las obras del nuevo acceso ferroviario, el cerramiento y el relleno de la Dársena F (9 hectáreas); el desguace de barcos en Puerto Sur; más el balizamiento y las primeras etapas del Paseo Areneras y de la escollera al norte del sexto espigón (15 hectáreas de relleno). A su vez se lanzó la nueva licitación para las operaciones del Puerto de Buenos Aires, que va a generar más inversiones y competitividad para el país sudamericano.

Otro hito fue la inauguración del Paseo del Bajo, un corredor exclusivo -para tránsito pesado y colectivos de larga distancia- de 7,1km que une la autopista Illia con la ruta Buenos Aires-La Plata y 25 de Mayo reduciendo el tiempo de viaje de 60 minutos a 12 y mejorando el acceso al terminal.

Mientras, el sector privado acompañó con inversiones – del orden de US\$ 1.500 millones entre 2016 y proyectado 2021 en puertos que han sido muy importantes. Actualmente se están construyendo dos de los puertos más modernos del mundo, por parte de la Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA) y la Aceitera General Deheza (AGD).

También se desarrollaron en los últimos 4 años, los puertos de Quequén y Bahía Blanca y Rosario a partir de sus consorcios de gestión y entes administradores con obras de dragado y diversificación de las cargas.

Con la ampliación del muelle Comandante Luis Piedrabuena, por primera vez en la historia Puerto Madryn tiene capacidad de atraque simultáneo para dos buques y puede atender embarcaciones de más de 300 metros de eslora.

A su vez se reparó y amplió el muelle Almirante Storni de Puerto Madryn, y finalizaron las obras del Puerto de Comodoro Rivadavia, paralizadas desde 2011. De esa forma, el gobierno saliente terminó con 28 puertos habilitados en cuatro años versus 41 terminales habilitados en 23 años.

### Impacto en ahorro

Además, se procedió a la eliminación del sistema de Transporte Argentino Protegido (TAP), un seguro innecesario que generaba un sobre costo de US\$32 millones por año, que benefició a la exportación e importación en los puertos de Buenos Aires, Exogán y Zárate.

También se terminó con los costos extra para los contenedores high cube, muy utilizados en la industria porque son más grandes que los tradicionales, que pagaban un cargo adicional de US\$195 cada uno. Este sobre costo significó un ahorro para los exportadores de US\$15 millones.

Hubo reformulación en la zona de apoyo portuario o pre gate con baja de tarifa en un 40% para importación pasando de US\$16,46 a reducir a US\$10 y se redujo a 0 la tarifa para tráficos de exportación.

También se derogó una resolución que prohibía que la carga de exportación argentina pueda ser transbordada en Uruguay con impactos negativos en los puertos de Rosario y Zárate, que implicó que más de 190.000 contenedores por año sean transbordados en Brasil.

Un gran logro de esta gestión fue la posibilidad de generar mayor competencia en los servicios de practicaje, con nuevos esquemas de condiciones para ingresar al sistema y de tarifas máximas, con las que se obtuvieron ahorros de hasta el 30%.

De igual manera, se licitó el servicio de estiba de varias terminales que, hasta diciembre de 2015, no tenían competencia, medida gracias a la cual ingresaron cuatro nuevas compañías que generaron ahorros de entre 20% y 40%.

La actualización de una normativa de la Aduana permitió que la carga de cabotaje arribe a su destino con una variación de hasta 4% en su peso siempre que fuera generada por factores externos, sin que ello implique sanciones.

Se añade como otro hito la eliminación de la obligatoriedad del draft survey como el único método para pesar la carga fue clave. Asimismo, se terminaron los sobrecostos de US\$2.000 generados por el servicio de lanchas sanitarias que debían inspeccionar los buques.

Asimismo, se modificó la normativa que obligaba a las dragas, que son equipos de importación temporal, a regresar a su país de origen y luego volver a la Argentina cada vez que debían moverse desde un puerto hacia otro para prestar servicios. Un paso adelante gracias al que se consiguió un ahorro de US\$300.000 por cada movimiento.

También el trabajo junto al Municipio de Timbúes sirvió para evitar la implementación de una tasa municipal para los convoyes de barcazas que atracan en los amarraaderos de su jurisdicción y que significaba un costo adicional aproximado de US\$30 millones por año.

Con relación a los cruceros, se redujeron a cero las tasas que se cobraban a los buques de pasajeros: uso de scanner y de seguridad para los buques con eslora mayor o igual a 315 metros a partir de 2018-2019.

Junto a Senasa, se generaron las condiciones para que los cruceros que llegan a Buenos Aires puedan cargar alimentos argentinos en sus bodegas. Hubo digitalización de trámite para la presentación de las planillas de giro de las empresas de cruceros con ampliación del plazo previo a cuatro años en lugar de dos.

Por MundoMarítimo

## DREWRY PUBLICA EL PRIMER PRECIO DE REFERENCIA POR CONCEPTO DE BAF BAJO EN AZUFRE

Índice apunta a orientar a expedidores y forwarders ante los cambios de precio del búnker a causa de IMO2020. 06 de diciembre de 2019

Como parte de una serie de iniciativas destinadas a aumentar la transparencia de los costos del búnker, ante la ya próxima vigencia de la normativa IMO2020 que regula el contenido de azufre en el combustible, Drewry anunció la publicación de su primer índice de búnker de referencia de bajo contenido de azufre.

En los últimos meses tanto expedidores como forwarders han expresado su confusión y preocupación por el calendario y la transparencia de las nuevas tarifas introducidas por las navieras en su transición del combustible IFO 380 al de nuevo estándar bajo en azufre. El nuevo índice BAF de bajo contenido de azufre de Drewry, que se actualizará trimestralmente, proporciona un mecanismo de indexación sencillo que ayudará a determinar los cambios en las tarifas BAF durante la vigencia de un contrato.

"Nuestro nuevo rastreador de precios de búnker de bajo contenido en azufre tiene por objeto estandarizar, aclarar y simplificar el Ajuste de los Factores de Búnker (BAF, por su sigla en inglés) entre los expedidores y forwarders con las navieras", dijo Philip Damas, jefe de Drewry Supply Chain Advisors. "Al racionalizar el proceso y acordar períodos comunes de medición de los precios de los combustibles, períodos de ajuste del BAF, precios de los combustibles y fórmulas de índices, esperamos aportar la claridad necesaria a los desafíos que presenta el cambio normativo".

Trabajando en conjunto con el European Shipper's Council (ESC), Drewry ya ha definido y publicado un mecanismo de indexación BAF simplificado y una guía de carga de combustible para ayudar a los expedidores a monitorear y controlar las cargas de combustible, que fue elaborada por el grupo de referencia del conjunto de herramientas de la OMI ESC-Drewry, al que se le encargó la tarea de recopilar puntos de vista y mejores prácticas sobre los temas relacionados con el combustible de bajo contenido de azufre de la OMI 2020.

"Como era de esperar, los precios de los combustibles con bajo contenido en azufre parecen haber subido en un 35% con respecto a la antigua norma de combustible IFO 380", dijo Damas. "Aunque se esperaba que se aplicaran tasas de búnker temporales y transitorias sólo a las tarifas spot y a los contratos de menos de tres meses, está claro que algunos expedidores con contratos anuales de fletes marítimos han sido llamados por sus forwarders para comenzar a pagar los nuevos BAFs a partir del 1 de diciembre".

"Aunque persiste la incertidumbre en el mercado, algunas navieras pueden optar por reducir sus tarifas básicas y cobrar el 'BAF completo' en sus próximos contratos", añadió Damas. "Continuaremos monitoreando de cerca e informando sobre futuros desarrollos", proyectó.

A través de la membresía del Benchmarking Club de Drewry's, los exportadores e importadores tienen acceso a las tarifas promedio del búnker por tipo de contrato y ruta, actualizadas por Drewry de manera mensual.

Por MundoMarítimo



## PUERTO DE GUAYAQUIL, ECUADOR: HASTA NOVIEMBRE DE 2019 ATENDIÓ A MÁS DE 2.500 BUQUES

Destacó el arribo del "Svendborg Maersk", el portacontenedor más grande en atracar en ese país. 06 de diciembre de 2019

De acuerdo con lo informado por la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), el puerto de Guayaquil, por donde se moviliza el 85% de la carga no petrolera de Ecuador, atendió hasta noviembre de 2019 a 2.583 naves de carga contenerizada, general, de graneles (sólidos y líquidos) y cruceros turísticos, dinamizando el crecimiento económico del país sudamericano.

Según datos de la Dirección de Gestión de Seguridad Operativa de Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), durante el mes pasado, los terminales públicos y privados del puerto de Guayaquil atendieron a 231 buques de diferente tipo.

En el mismo periodo, en los muelles de la concesionaria Contecon Guayaquil S.A. -en el puerto marítimo Libertador Simón Bolívar- atracaron los cruceros turísticos "Silver Explorer", "Seven Seas Mariner" y el "MV World Odyssey".

Gran buque portacontenedores

Un hito importante que marcó el penúltimo mes de 2019 fue el arribo del buque portacontenedores "Svendborg Maersk", de 346.98 metros de eslora y 42.8 metros de manga, el más grande que atracó en el Ecuador.

Desde la APG resaltaron que el atraque de esta nave demuestra la capacidad portuaria y logística que posee el puerto marítimo de Guayaquil, "Libertador Simón Bolívar", operado por las empresas Contecon (Terminal de contenedores y multipropósito) y Andipuerto (terminal granelero y multipropósito).

Añadieron que este acontecimiento se dio gracias al trabajo en conjunto entre el Estado de Ecuador y la Alcaldía de Guayaquil, esta última responsable del dragado de profundización del canal de acceso a los terminales portuarios marítimos y fluviales, tanto públicos y privados de la ciudad. Dicha intervención permitirá aumentar la profundidad del canal de 9,75 metros a 12,5 metros.

El consorcio Canal de Guayaquil S.A. responsable del dragado instalará el sistema de Control para el Tráfico Marítimo (VTS), que monitoreará las 24 horas, los siete días de la semana el ingreso de los buques. Mientras que la operación y mantenimiento estará a cargo de la APG.

Por MundoMarítimo



**SOBENA**

**SOBENA Participa da Decommissioning Abandonment 2020 Houston TX**

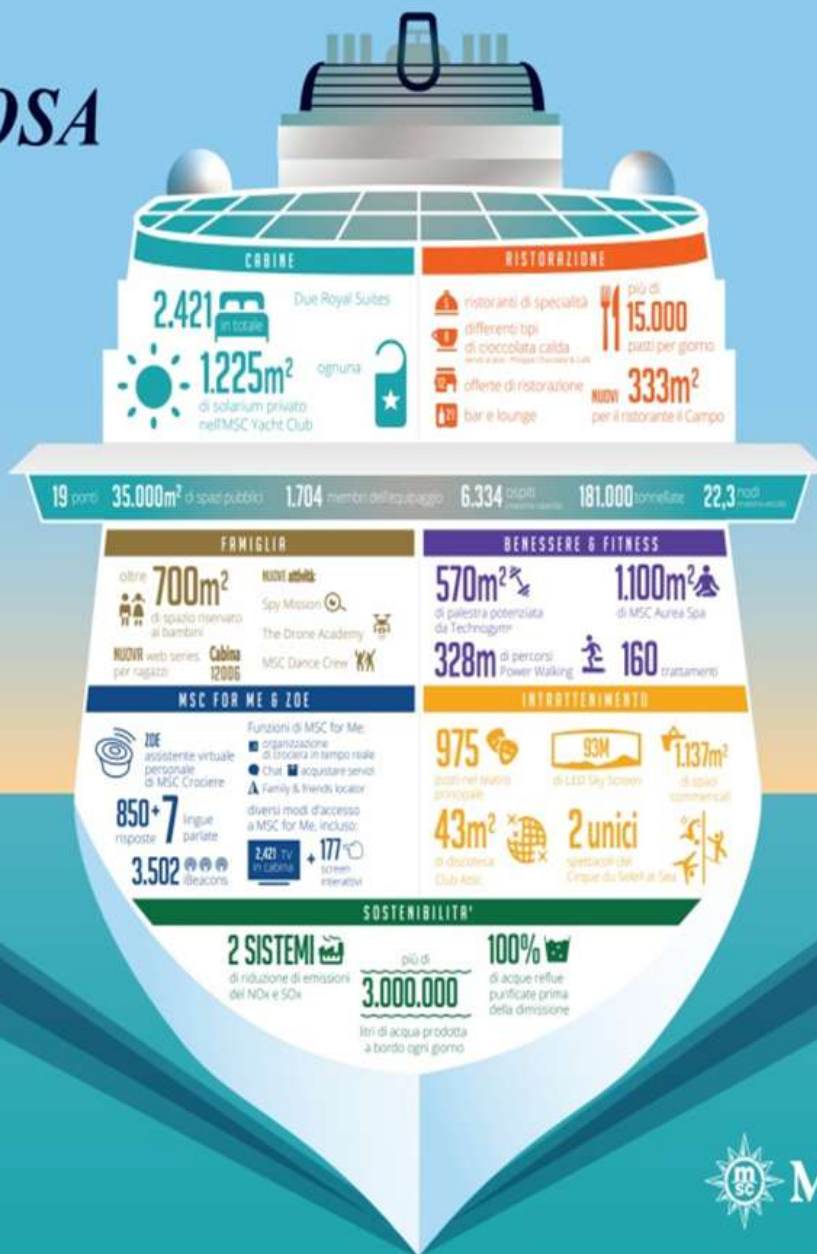
**31** Março 2020 **- 1** Abril 2020  
Houston - Texas

Registre o seu interesse!

## MSC GRANDIOSA

SCOPRI LA NAVE  
PIÙ GRANDE  
DELLA FLOTTA MSC CROCIERE

67m di altezza  
331m di lunghezza  
43m di larghezza



#GreatnessAtSea

