



Ustedes son la clave de nuestro éxito. Queremos que toda la comunidad Ipinista puedan pasar una hermosa Navidad al lado de sus seres queridos."

2019

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

**KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES BAUTIZÓ EL
PRIMER BUQUE TANQUE PORTADOR DE
HIDRÓGENO LÍQUIDO DEL MUNDO**



CONFERENCIA INTERNACIONAL
**INGENIERÍA
NAVAL,
PESCA Y OFFSHORE
EN EL ÁMBITO
MARÍTIMO Y FLUVIAL**
REUNIÓN DE DIRECTORES IPIN AMÉRICAS

IPIN PERÚ
LIMA JUNIO 2020



La nave denominada "Suiso Frontier" estará terminada a fines de 2020. 13 de diciembre de 2019

El primer buque tanque de hidrógeno líquido del mundo hizo su debut oficial en el astillero Kobe Works en Japón. Esto luego que Kawasaki Heavy Industries Ltd. lo bautizará como "Suiso Frontier" durante una ceremonia celebrada este 11 de diciembre.

En cuanto, al término de la construcción de la nave – que combustiona diesel- se proyecta para fines de 2020.

De acuerdo con lo informado por Kawasaki, el buque será utilizado para la demostración de tecnología para establecer una cadena internacional de suministro de energía de hidrógeno, enviando el combustible desde Australia hacia Japón.

El buque tendrá una capacidad de almacenamiento de unos 1.250 metros cúbicos, menos del 1% del tamaño de los buques de transporte de gas natural licuado.

En tanto, que el tanque aislado al vacío, de doble casco, será capaz de mantener el hidrógeno refrigerado a -253 grados centígrados, lo que reduce el volumen del gas a 1/800 de su tamaño normal.

Potencialidades del hidrógeno

Un informe emitido en junio pasado por la Agencia Internacional de Energía (Internacional Energy Agency), en el que promocionaba el potencial del combustible, dijo que las técnicas actuales de producción son contaminantes y costosas.

En ese sentido, el organismo recomendó que se establecieran políticas e incentivos para ayudar a reducir los costos y ampliar el sector.

Cabe señalar que el hidrógeno puede ser producido usando agua y electricidad, y luego almacenado, enviado y reutilizado para generar energía, permitiendo a los países con poco espacio para parques eólicos y solares recibir energía libre de carbono.

También puede ayudar a descarbonizar una serie de sectores, desde el transporte de larga distancia hasta la fabricación de acero, de los que es difícil eliminar emisiones, según consignó Bloomberg.

Por MundoMarítimo

¿SE CONOCE EXACTAMENTE CUÁNTO CO2 EMITE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL?

Estimaciones optimistas en esta materia serían bastante más bajas a la realidad. 09 de diciembre de 2019.

La flota mercante global verá disminuir sus emisiones de CO2 un 1,1% interanual en 2019, hasta un total de 818 millones de toneladas de CO2. Artículos recientes sobre el tema, citando cifras de Clarksons, se jactan de que las emisiones del transporte marítimo han disminuido un 19,2% en los últimos 10 años. ¿Cómo no sentirse orgulloso de formar parte de una industria que reduce las emisiones mientras que el resto del mundo no puede hacerlo? Plantea un reporte del último boletín de Alphabulk, al que MundoMarítimo accede en exclusiva.

Sin embargo, igualmente se expone que parece extraño que una flota que está creciendo en número y en toneladas-milla haya reducido sus emisiones de CO2. De hecho, ha aumentado un 30% en número de buques entre 2008 y la actualidad.

Antes de profundizar el análisis es necesario aclarar desde el punto de vista de las emisiones de CO2, ¿Qué unidades componen la flota marítima mundial?

Para Alphabulk, este punto es clave, ya que depende de a quién se le pregunte. Para algunos, como la Agencia Internacional de la Energía (AIE), está compuesta por todos los buques que comercian internacionalmente. Para otros, sin embargo, se compone de todos los buques de todo el mundo, incluidos los de pesca y los de cabotaje.

El punto resulta importante porque la diferencia resulta enorme. Por ejemplo, se supone que la estadística mencionada anteriormente para 2019 incluye toda la flota naviera, es decir, también a la flota pesquera y a la flota de cabotaje.

Las cifras de la IMO también incluyen a toda la flota. Así, para 2008, la OMI declara 1.135 millones de toneladas de CO2 emitidas por toda la flota. Sin embargo, si se toma la cifra de 818 millones de toneladas para 2019 y se calcula lo que representa una caída del 19,2%, se obtiene una cifra de 1.012 millones de toneladas de emisiones de CO2 en el transporte marítimo en 2008.

Eso es una diferencia del 10% en comparación con la cifra de la OMI - ¡no algo exactamente trivial! Mientras tanto, la cifra de emisiones de la IEA en 2008 para la flota internacional fue de 647 millones de toneladas.

Pero, ¿por qué volver a 2008? Dado que este es el punto de referencia establecido por la OMI para reducir las emisiones de CO2, la industria está persiguiendo una reducción del 30% y del 50% de las emisiones para 2030 y 2050, respectivamente, en comparación con 2008. Pero, ¿cómo se llega a estas cifras?

Los métodos más avanzados son los que utilizan el Sistema de Identificación Automática (AIS) para calcular la velocidad de cada buque. Los datos de consumo de velocidad estandarizados para cada tipo de buque se aplican a este para obtener un número de emisiones de CO2 por nave a lo largo del año. El paso final del proceso agrega todos estos números individuales para producir una cifra global de emisiones de CO2 de la flota.

Para Alphabulk, un método de este tipo es defectuoso y muy probablemente subestime las emisiones de CO2 al no tener en cuenta las condiciones climáticas adversas. Los datos AIS podrían mostrar que un buque navega a 8 nudos durante un cierto periodo de tiempo, lo que resultará en un consumo de combustible muy bajo, sin considerar que puede consumir el doble cuando se enfrenta a fuertes corrientes de proa y vientos en contra.

Enfoque ascendente

Según el reporte resulta curioso utilizar un enfoque ascendente cuando una simple multiplicación de las cantidades de búnker vendidas por 3 daría un número mucho más realista y fiable (1 tonelada de HFO produce aproximadamente 3 toneladas de CO2 durante su combustión).

En resumen, los recientes titulares que se jactan de que el transporte marítimo emite un 19,2% menos de CO2 en 2019 que en 2008 (y, por lo tanto, de que el sector está bien encaminado para cumplir su objetivo de la OMI para 2030) son más probables si se consideran las cifras erróneas.

De hecho, la IEA tiene un punto de vista diferente, aunque sólo cubre el transporte marítimo internacional, muestra un aumento de las emisiones de CO2 del 7% entre 2008 y 2018, lo que parece más lógico, debido al aumento de la flota y a pesar de la mayor eficiencia de los nuevos buques, ya que es poco probable que esto último compense el impacto de las emisiones de las adiciones de la flota global.

Este debate se resolverá pronto, ya que la notificación del consumo es obligatoria para los buques de más de 5.000 TB desde el 1 de marzo de 2018, lo que proporcionará datos correctos para los años venideros, aunque no desde el punto de referencia de 2008.

Panorama mundial de las emisiones de CO2

Aquí, la situación es grave. La primera observación es que las emisiones de CO2 del transporte marítimo representan sólo el 2,2 % del total mundial, de ahí la importancia de considerar el panorama mundial. La segunda observación es que existe una fuerte relación entre el crecimiento del PIB mundial y las emisiones de CO2.

Actualmente, la mayoría de las proyecciones del PIB mundial muestran una tasa de crecimiento anual compuesto del 2,5% de aquí a 2050. Esto significa, a menos que se produzca una crisis, que en 2050 el PIB mundial será probablemente el doble del actual, esto significa que el total anual de emisiones antropogénicas podría aumentar a 55.000 millones de toneladas para esa fecha, frente a los 36.000 millones actuales.

¿Metas imposibles?

Existe consenso entre los expertos en que los aumentos de temperatura deben mantenerse por debajo o a un máximo de 1,5 grados centígrados en comparación con 2010. Para lograrlo, las emisiones de CO2 tendrían que disminuir en un 45% con respecto a los niveles de 2010 para... ¡2030! Y ya estamos en 2020. Por si fuera poco, las emisiones han aumentado casi un 10% entre 2010 y hoy.

Teniendo en cuenta estos recientes aumentos, significa que las emisiones tendrían que reducirse a la mitad de aquí a 2030 para garantizar aumentos de temperatura por debajo de o equivalentes a 1,5 grados. Eso simplemente no puede ocurrir, independientemente de los nuevos avances tecnológicos, ni puede ocurrir independientemente de cualquier decisión política audaz, especialmente porque sabemos que es más probable que los políticos tomen el camino moderado.

Más alarmante aún, mientras que el análisis de regresión es lineal, la mayoría de los científicos están de acuerdo en que las relaciones lineales pueden ser reemplazadas por relaciones exponenciales más allá de un cierto punto de inflexión.

Por lo tanto, "cuando se ejerce presión sobre el transporte marítimo para que reduzca sus emisiones de CO2 a través de objetivos imposibles, puede equivaler a pedir reorganizar las sillas de descanso del "Titanic" después de haber chocado contra el iceberg", concluye el reporte.

Por MundoMarítimo

MAERSK ORIENTA SU PROA HACIA LA REVOLUCIÓN DIGITAL EN LA COSTA OESTE DE SUDAMÉRICA

TradeLens y Maersk Spot son la punta de lanza de la naviera en la transformación de la industria. 09 de diciembre de 2019

Francisco Ulloa, gerente general para la Costa Oeste de Sudamérica de Maersk, destacó a MundoMarítimo el rol central de la incorporación de los procesos digitales como parte de la estrategia del Grupo, encaminada a conseguir mayores eficiencias en su gestión, la que desarrollan mediante la entrega de soluciones a partir de las necesidades del cliente.

En ese ámbito destacó el desarrollo en forma conjunta con IBM de la plataforma blockchain, TradeLens, herramienta que define como un "ecosistema digital en el que todos los actores de la cadena de suministro pueden subir sus documentos y donde son incorruptibles", concepto que califica como "súper potente" y mediante el cual, señala, "estamos ayudando a la transformación digital", proceso revolucionario que para el ejecutivo "no tiene pie atrás" en la industria marítima.

"Las transformaciones tienen una curva que primero parte plana y que luego comienza a subir en forma exponencial. Creo que estamos avanzando, pero en algún momento, cuando esto empiece a generar resultados, yo te diría que unos cinco años más, vamos a estar hablando de una industria que será completamente diferente, más orientada a soluciones- qué es nuestra estrategia y otra parte que va a ser transaccional", proyecta el ejecutivo.

En ese sentido destaca que para movilizar un contenedor de "A" a "B", "no se necesita mucho más que acceder a internet y tener información a mano sobre las tarifas de mercado".

Y es, precisamente, a esa dinámica que se incorpora la oferta que propone otra de las herramientas que dispone el Grupo en el ámbito digital: Maersk Spot, sistema de reserva online de transporte de contenedores que permite al cliente una visión general completa de los tiempos de salidas, llegadas y tiempo de tránsito disponibles con acceso a un precio final por adelantado y con derecho a una garantía de embarque.

Actualmente, el proceso de reserva realizado fuera de línea puede implicar hasta 13 pasos individuales, involucrando gran cantidad de papeleo y comunicación, desde hojas de tarifas hasta términos, condiciones y recargos, en un engorroso procedimiento que mediante Maersk Spot se reduce solo a cinco pasos, simples e integrados.

"Tener la posibilidad de 'bookear' hasta con seis semanas de anticipación con una tarifa del momento es algo completamente novedoso", destaca Ulloa, quien indica que este sistema funciona de manera similar al actual formato de compra de pasajes aéreos online.

"Creo que este desarrollo tecnológico, que va alineado con los tiempos que vivimos, es el primer sabor que uno comienza a percibir del cambio en la industria. Esto va a comenzar a acelerarse y no me cabe ninguna duda que otras navieras van a contar con sistemas similares", proyecta.

El ejecutivo resalta que "en el tema transaccional de mover contenedores de "A" a "B", al cliente no le interesa mucho el tamaño del buque, si es azul, verde o si va o viene; le interesa que la carga esté a tiempo, que salga cuando se dijo que iba a salir, que llegue en las mejores condiciones y en eso lógicamente tiene que ver la tecnología de los contenedores refrigerados y todo lo demás. Pero si todo funciona bien, ojalá que el cliente lo vea solo por internet, que luego le avisen que llegó el contenedor y se acabó".

En ese plano remarca que "tenemos que lograr llevar al cliente a una plataforma donde pueda ser muy bien atendido mediante self service vía web".

También destaca la evolución de los clientes y su capacidad para desenvolverse en un medio digital: "al final las empresas están hechas por usuarios que ya se han acostumbrado a eso, entonces por qué estar retrasando este tema en el sector naviero y no desarrollar tecnología lo más rápidamente posible", cuestiona.

En cuanto al aceptación del sistema, destaca que "se ha ido desarrollando en forma exponencial en nuestra área. Primero el cliente va de a poco y al hacer una cotización observa que es buena y fácil. Vemos que nuestros números de crecimiento en el último tiempo han sido bien importantes", resalta finalmente.

Por MundoMarítimo

OMI Y FAO LANZARON PROYECTO MUNDIAL PARA LUCHAR CONTRA BASURA PLÁSTICA EN OCÉANOS

Iniciativa regulará transporte marítimo, puertos e industria pesquera. 07 de diciembre de 2019

La Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) lanzaron 'GloLitter', un nuevo proyecto mundial de asociaciones para prevenir y reducir la basura plástica marina procedente del transporte marítimo y la pesca.

De esa forma ambas entidades ayudarán a los países en desarrollo a identificar oportunidades para prevenir y reducir la basura marina, incluida la basura plástica, dentro de los sectores de transporte marítimo y pesquero, así como para disminuir el uso de plásticos en estas industrias y buscar formas de reutilizar y reciclar plásticos.

El proyecto considerará la disponibilidad y adecuación de las instalaciones portuarias de recepción; buscará cómo aumentar la concienciación sobre el problema de los plásticos marinos (entre las compañías navieras y pesqueras, los marinos y los pescadores) y fomentará que se marquen los artes de pesca para que puedan rastrearse hasta su propietario si se desechan.

Esas acciones para reducir la basura plástica ya se habían identificado en el Plan de Acción de la OMI para abordar la basura plástica marina de los barcos, adoptada en 2018.

Además, GloLitter elaborará documentos de orientación, material de formación y herramientas para ayudar a hacer cumplir las reglas existentes, incluido el Anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL). Desde 1988, este anexo prohíbe que los buques descarguen plásticos, incluidos los artes de pesca desechados, en el mar.

También promoverá el cumplimiento de los instrumentos pertinentes de la FAO y la gestión de los desechos en los puertos.

Además, enfatizará la implementación y cumplimiento del régimen del Convenio de Londres / Protocolo de Londres de la OMI sobre el vertimiento de desechos en el mar, que requiere una evaluación previa de los desechos antes de que se otorguen los permisos para verter.

Importancia en transporte marítimo

El proyecto GloLitter incluirá la participación del sector privado a través de una alianza industrial global y está buscando socios de las principales compañías marítimas y pesqueras.

Para su implementación se firmó un acuerdo de la iniciativa, por parte del secretario general de la OMI, Kitack Lim y del embajador de Noruega ante el Reino Unido de Gran Bretaña, Wegger Chr. Strømme.

Al respecto el titular de la OMI dijo que "la basura plástica en los océanos está dañando a los peces, a los mamíferos y a las aves marinos y

amenazando a todo el ecosistema marino. La OMI ha estado a la vanguardia al abordar este problema desde la perspectiva del transporte marítimo y los vertimientos en el mar”.

Añadió que “este proyecto mundial fortalecerá aún más los esfuerzos dentro de los sectores de la pesca y el transporte marítimo con el fin de probar las mejores prácticas para hacer frente a la basura plástica marina. Nuestra ambición es encaminar a los sectores de transporte marítimo y pesquero hacia un futuro sin residuos plásticos en el mar, y compartir nuestros éxitos con otros sectores que también podrían ser alentados a fortalecer sus esfuerzos”.

Por su parte, el jefe de la Subdivisión de Tecnología y Operaciones de Pesca de la FAO, Mathew Camilleri, dijo que la asociación entre la FAO y la OMI, fortalecida aún más por el apoyo del Gobierno de Noruega, mejorará la asistencia técnica a los países en desarrollo y aumentará su capacidad para desarrollar estrategias para reducir la basura marina procedente de las operaciones de pesca, así como para implantar las directrices voluntarias sobre el marcado de los artes de pesca.

“El sector pesquero tiene un papel importante que desempeñar en la reducción de la contaminación del medio marino por la basura plástica, particularmente de los artes de pesca abandonados, perdidos o desechados, y debe buscar cómo desarrollar instalaciones portuarias y esquemas para el procesamiento sostenible de desechos, el reciclaje y la reutilización de materiales que contribuir a la basura marina”, enfatizó.

Respecto al financiamiento de la iniciativa, el Ministro de Desarrollo Internacional de Noruega, Dag-Inge Ulstein, expresó que “en la lucha contra la basura marina, es vital fortalecer la capacidad para prevenir la contaminación del transporte marítimo y la pesca en los países en desarrollo. Por lo tanto, Noruega está asignando 40 millones de coronas noruegas a este nuevo proyecto ejecutado por la OMI, que tiene una gran experiencia en el campo”.

El monto otorgado que equivale a 4,5 millones de dólares permitirá ejecutar el proyecto durante 3 años y medio.

Implementación

Para encabezar el proyecto, diez países, de cinco regiones de alta prioridad (Asia, África, el Caribe, América Latina y el Pacífico) serán seleccionados. En el ámbito local, GloLitter ampliará las capacidades de gestión del gobierno y los puertos e instigará reformas jurídicas, políticas e institucionales. También con esta instancia la cooperación regional se verá reforzada.

También el proyecto de asociaciones GloLitter ayudará directamente a lograr una de las metas específicas del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS 14): “de aquí a 2025, prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo, en particular la producida por actividades realizadas en tierra, incluidos los detritos marinos y la polución por nutrientes”.

Por MundoMarítimo

PROSPECTOS DE COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL 2019-2024

Review of Maritime Transport 2019 CNUCYD. 09 de diciembre de 2019

“Según las proyecciones de CNUCYD, el comercio marítimo internacional aumentará en 2,6% en 2019 y continuará subiendo a una tasa compuesta anual de 3,4% en el periodo 2019-2024 (...) Sin embargo, el panorama se mantiene desafiante, dados los altos niveles de incertidumbre respecto de las políticas comerciales y un amplio espectro de riesgos que nublan el horizonte”, lee el reporte International Maritime Trade and Port Traffic, publicado por el cuerpo de comercio, inversión y desarrollo de las Naciones Unidas.

MundoMarítimo accedió a la versión completa del Review of Maritime Transport 2019 CNUCYD para conocer más sobre las consideraciones de políticas y las proyecciones del panorama de intercambio comercial para el periodo 2019-2024.

Prospectos y consideraciones de política

El reporte destaca que la “incertidumbre continúa siendo un tema recurrente en el ambiente de transporte marítimo actual y el crecimiento estimado está sujeto a la realización del crecimiento PIB proyectado y sus suposiciones subyacentes”. Tendencias como disrupciones medioambientales y de infraestructura han afectado estas presunciones agregado a las actuales tensiones de intercambio comercial, regulaciones de emisiones de combustible, crecimiento del proteccionismo como efecto post-Brexit y la transición económica en China. “En general, el panorama global para el crecimiento del intercambio comercial marítimo se verá afectado por el grado y velocidad con que estas tendencias se desarrollen”.

A las tensiones descritas se suma la escalada de tarifas, que comenzó en 2018, y que continuará determinando el periodo 2019-2024. “La escalada de tarifas y la intensa tensión en el intercambio comercial en 2018 y 2019 han contrastado con las tendencias pasadas, donde la liberalización y multilateralidad del comercio han sido integrados en el modelo de comercio global. Las tarifas de los Estados Unidos están ajustadas por los aumentos arancelarios en represalia a las exportaciones de Estados Unidos de parte de Canadá, China y la Unión Europea y por otros países con disputas en la organización de comercio mundial WTO”. El documento indica además que el impacto puede ser significativo en todos los países si es que las tarifas y las medidas de represalia son escaladas y prolongadas. “Lo más probable es que compriman los volúmenes globales, desvíen flujos de intercambio comercial y alteren las operaciones de las cadenas de valor globales, mientras aumentan costos a productores y consumidores en China, Estados Unidos y otros países”.

Cada vez menos

Se estima que el impacto directo en tarifas durante 2019 sea una reducción del 0,2% en intercambio comercial marítimo en términos de toneladas y 0,4 por ciento menos en toneladas-millas (Clarksons Research, 2019f). Comercio de granos, específicamente soja, y productos de acero continúan siendo los más afectados. Se espera que el intercambio comercial en graneles sólidos se vea marginalmente afectado, aunque la disrupción en el mineral de hierro de Brasil de enero de 2019 podría aún tener un impacto mayor. El impacto en el mineral de hierro, crudo, productos derivados del petróleo, GNL, GLP y químicos se espera sea limitado.

Conclusiones y recomendaciones

El documento sugiere una serie de recomendaciones para pasar la ola de incertidumbres durante los próximos 4 años, como monitorear de cerca la demanda y riesgos y evaluar sus implicancias para el transporte marítimo y el comercio en países en desarrollo, incluyendo economías vulnerables como estados de pequeñas islas y territorios pequeños; favorecer medidas que ayuden a impulsar el crecimiento económico, apoyar el intercambio comercial, fortalecer la resiliencia y fomentar la sustentabilidad ambiental; revitalizar el crecimiento del intercambio comercial y promover la participación de países en desarrollo en las cadenas de valor globales, teniendo en cuenta los cambios en los patrones de globalización, incluyendo la regionalización y la reducción de importancia del trabajo de baja complejidad y bajo costo como factor de producción; fomentar la diversificación de productos y mercados para enfrentar mejor los impactos adversos en el comercio, incluyendo aquellos provocados por intensificación de tensiones y alzas de tarifas. Esto es particularmente relevante para las economías dependientes de commodities, como estados en desarrollo de islas pequeñas y territorios pequeños; adoptar una posición coordinada y multilateral para construir resiliencia, incluyendo la evaluación de riesgos de desastres naturales y los impactos del cambio climático, en especial en áreas vulnerables como estados en desarrollo de islas pequeñas y regiones delta; promover mejores métodos de planificación y acercamientos para asegurar más flexibilidad al manejar incertidumbres y cambios rápidos en producción, comercio y patrones de shipping; y favorecer políticas que anticipen potenciales disrupciones y medidas de respuesta asociadas que estén diseñadas para los desafíos y necesidades de cada país.

Por MundoMarítimo

FLOTA MERCANTE MUNDIAL ALCANZA 1.980 MILLONES TONELADAS DE PESO MUERTO EN 2019

Registro significó un incremento de 52 millones DWT en comparación a 2018. 13 de diciembre de 2019

El Handbook Estadístico 2019 desarrollado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad, por su sigla en inglés) señala que, a enero de 2019, la flota mercante mundial alcanzó una capacidad de transporte de 1.980 millones toneladas de peso muertos (DWT, por su sigla en inglés), 52 millones más que el año anterior.

En los últimos años, el tonelaje ha aumentado considerablemente en todos los segmentos, excepto en los de transporte de carga general. Los buques graneleros registraron un aumento especialmente rápido. Entre 2009 y 2019, su participación en la capacidad total de transporte aumentó del 35% al 43%, mientras que la participación de tanqueros y buques carga de general se redujo del 35% al 29% y del 9% al 4%, respectivamente.

Construcción naval, desguace y propiedad

En 2018, el 90% de la construcción naval mundial, en términos de tonelaje, estaba situada en China, Corea del Sur y Japón. Mientras que Bangladesh, la India y el Pakistán representaron el 92% del desguace de buques.

En cuanto a la propiedad de la flota, en enero de 2019 las cinco principales economías armadoras de buques representaban en conjunto el 51% del tonelaje de la flota mundial. Grecia tenía una cuota de mercado del 18%, seguida del Japón (11%), China (11%), Singapur (6%) y Hong Kong (5%).

En tanto, casi la mitad del tonelaje mundial pertenecía a navieras asiáticas. Los armadores de Europa representaban el 41% y los de América del Norte el 6%. Las empresas de América Latina y el Caribe, África y Oceanía tenían una participación del 1% o menos.

Los principales registros

Es conocido el hecho de que gran parte de la flota mercante mundial están registrados bajo una bandera que no coincide con la nacionalidad de la naviera a la que pertenece el buque. Por ejemplo, a principios de 2019, la mitad de todos los buques de propiedad de entidades japonesas estaban registrados en Panamá; una quinta parte estaban registrados en las Islas Marshall y otra quinta parte en Liberia.

Panamá (333 millones de DWT), las Islas Marshall (246 millones de DWT) y Liberia (243 millones de DWT) fueron las principales banderas de registro. Hong Kong RAE y Singapur le siguieron en cuarto y quinto lugar. Entre estas cinco, Islas Marshall ha registrado el mayor aumento de inscripciones en los últimos años.

Por MundoMarítimo

PANAMÁ, MÉXICO Y COLOMBIA ENCABEZAN LISTADO DE MAYOR CONECTIVIDAD MARÍTIMA EN LA REGIÓN

Listado elaborado por la Unctad, observó decrecimientos en Colombia y Chile e incrementos en Ecuador y Paraguay. 11 de diciembre de 2019

El Manual de Estadística 2019 desarrollado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad, por su sigla en inglés), dedica un segmento a la conectividad del transporte marítimo de línea mundial, en el que muestra a China como la economía mejor conectada a la red mundial de transporte marítimo de línea, definida por el índice de conectividad del transporte marítimo de línea (LSCI). Le suceden en el listado, Singapur, Corea del Sur, Malasia y Estados Unidos.

En América latina en tanto, encabezaron el listado de conectividad: Panamá, México, Colombia, Perú y República Dominicana. En las gráficas de la Unctad en Latinoamérica, no se observan grandes cambios en esta materia en las grandes economías de la región como Brasil y México, pero si denota un mayor decrecimiento en Colombia y Chile, mientras que Ecuador y Paraguay, figuran con un mayor incremento.

Cabe señalar que el LSCI es un indicador de la posición de un país en las redes mundiales de transporte marítimo de línea. Se calcula a partir del número de buques, su capacidad de transporte de contenedores, el número de servicios y empresas y el tamaño del buque más grande.

Otras subregiones

Los líderes en otras subregiones fueron: Bélgica, los Países Bajos y el Reino Unido en Europa; Egipto, Marruecos y Sudáfrica en África; y Sri Lanka en Asia meridional.

La Federación de Rusia y Ucrania se posicionaron como las economías en transición mejor conectadas. Por otra parte, se observa que las 20 conexiones bilaterales principales son intrarregionales, vale decir, dentro de Europa y en Asia oriental y suroriental. En los últimos diez años, China y Corea del Sur han logrado mejoras especialmente importantes en la conectividad, lo que ha permitido a China mantener su liderazgo y a Corea del Sur amagar al segundo puesto.

Cabe mencionar que el índice de conectividad bilateral de transporte marítimo de línea (LSBCI) se calcula a partir de cinco componentes, incluido el número de transbordos necesarios para operar y el número de opciones disponibles para utilizar un solo transbordo.

Movilización de contenedores

En cuanto a la movilización de contenedores en los puertos del mundo, en 2018, de acuerdo al Manual de Estadísticas de la Unctad se movilizaron 793 millones de TEUs en puertos de todo el mundo. Con ello se deduce que esta actividad aumentó un 4,7% entre 2017 y 2018. Del mismo modo, se determina que se perdió cierto impulso -junto con el transporte marítimo mundial, tras un año de crecimiento significativo (+6,7%) de 2016 a 2017.

Protagonismo de Asia

Según al manual, el papel de Asia como principal región de carga y descarga portuaria y su alta conectividad con el transporte marítimo de línea regular se refleja en la elevada contribución de la región al tráfico portuario en contenedores.

En 2018, los puertos de las economías en desarrollo de Asia y Oceanía manejaron 485 millones de TEUs, lo que representa el 61% del tráfico mundial de contenedores portuarios. Mucho menores son los porcentajes correspondientes a las economías en desarrollo de América (7%) y África (4%). Las economías desarrolladas representan alrededor del 25% y las economías en transición menos del 1%.

Cantidad de recaladas

La economía que registró la mayor parte de las recaladas de buques, incluidos transbordadores, buques Ro-Ro y naves de pasajeros, en 2018, fue Noruega.

Se debe mencionar que el número de recaladas y el tiempo de permanencia en los puertos se derivan de la fusión de los datos del sistema de identificación automática con la inteligencia de la cartografía portuaria, que abarca los buques de 1000 gt y más.

Por MundoMarítimo

CABOTAJE, MÉXICO: SCT Y EMPRESAS FIRMAN ACUERDO PARA IMPULSAR LAS "CARRETERAS MARÍTIMAS"

Proyecto se iniciará con la ruta entre los puertos de Veracruz y Progreso. 10 de diciembre de 2019

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), cámaras y asociaciones empresariales, representantes de las principales industrias del transporte y comercio de México, firmaron una alianza para llevar a cabo la primera "carretera marítima", que cubrirá la ruta de cabotaje Veracruz-Progreso.

De acuerdo con este organismo de Estado, la iniciativa tiene como propósito que el sistema marítimo-portuario sea un motor de progreso costero regional, al vincularlo con las ciudades e impulsar industrias que generen empleos, integre a los jóvenes y los arraigue en las localidades de donde son originarios.

El anuncio fue encabezado por el subsecretario de Transporte, Carlos Morán Moguel junto con el coordinador general de Puertos y Marina Mercante, Héctor López Gutiérrez.

En la oportunidad Morán Moguel afirmó que este acuerdo es la base para integrar un sistema complementario y no de competencia entre los diversos modos de transporte.

En ese sentido, dijo que se pretende aprovechar la posición favorable de México en el ámbito internacional, con el objetivo de estimular el desarrollo del cabotaje y favorecer el transporte en un proceso de integración, que favorezca el comercio y los negocios en el país.

Mientras que López Gutiérrez subrayó que, con esta primera carretera marítima, proyecto insignia para hacer uso intensivo de nuestros litorales, se da un "renacimiento de la marina mercante mexicana", para cubrir mercados antes abandonados.

Adherentes al acuerdo

Por su parte, los representantes empresariales del transporte y del comercio, refrendaron el objetivo de impulsar el cabotaje para iniciar la consolidación de la ruta marítima en el Golfo de México entre los puertos de Veracruz y Progreso de carga nacional.

Ello para hacer más eficiente la logística e impulsar una estrategia de país, donde las diferentes modalidades de transporte lleven a México a tener una mayor participación en la competencia global de comercio.

El acuerdo fue rubricado por el subsecretario de Transporte, Carlos Morán, y el coordinador general de Puertos y Marina Mercante de la SCT, Héctor López, con los presidentes de la Conamín, Francisco Cervantes; de la Canacar, Enrique González Muñoz y de la Caineintra, Alejandro García Bejos.

También adhirieron los vicepresidentes de la ANTP, Jesús Francisco Kim Olguín (vicepresidente), y de la Amanac, Norma Becerra; la directora general de AMTI, Yolanda Esquivel y Mariano Ruano, en representación de la empresa Baja Ferries.

Otros proyectos

El coordinador general de Puertos y Marina Mercante de la SCT explicó que, a partir de este anuncio, vendrán otros proyectos similares para cubrir el Golfo de México y el Pacífico que permitirán brindar a México "la conciencia de una cultura marítima", sector antes relegado.

Afirmó que los puertos y la marina mercante son sectores estratégicos para impulsar el bienestar social y generar polos de desarrollo costero acordes con la vocación y características de cada región.

Este proyecto será posible con el trabajo coordinado entre el gobierno y las empresas, que permitirá consolidar este tipo de transporte, aprovechando las ventajas competitivas, acotó.

Por MundoMarítimo

¿CÓMO SE COMPORTA EL SPREAD ENTRE EL CRUDO HS Y EL LS?

Una caída brusca del precio del crudo HS haría inevitable que las refinerías dejen de producirlo. 13 de diciembre de 2019

La normativa IMO2020 que limita el contenido de azufre en el búnker a un 0,5% prontamente entrará en vigor, y la confusión sobre la fijación de precios de las LSFO sigue siendo un problema enorme, plantea un reporte de Xeneta que indica que existe entre 4,5 y 5,0 millones de toneladas de LSFO como stock de almacenamiento flotante frente a las costas de Singapur, por lo que para un buque encontrar LSFO no será un problema en esa zona.

IMO 2020 exigirá que todos los buques que no estén equipados con depuradores quemén combustible con un contenido de azufre de 0,5% o menos, mientras que los buques con depuradores podrán seguir utilizando el menos costoso fueloil con un contenido de azufre de 3,5% y alto contenido de azufre, HSFO.

Sin embargo, dado que la instalación de depuradores es costosa y requiere que los buques sean retirados del servicio, ahora los armadores buscan crudos de bajo contenido de azufre, ya que se utilizan en la mezcla con combustibles de alto contenido de azufre más baratos para cumplir con las normas IMO2020.

Adrian Tolson, Socio Principal de 20/20 Marine Energy, planteó que "será más común que las refinerías simplemente utilicen crudo LS para que puedan producir un fueloil con bajo contenido de azufre. Muchas refinerías en Europa están siguiendo esta opción, principalmente usando crudo del Mar del Norte".

La LSFO se produce en todo el mundo. Los costos de producción siguen siendo difíciles de cuantificar, ya que dependen del contenido de azufre del grado o los grados de petróleo que la refinería esté mezclando y procesando. "Algunos LSFO se producirán directamente en una refinería, mientras que otros se mezclarán con diferentes componentes. Cada opción le dará un tipo diferente de base de costo; a menudo es un costo de oportunidad.

Pero ¿Cuál es el valor de que ese componente sea mezclado o desviado a la producción de LSFO en otros mercados u otros procesos de refinería? El crudo con bajo contenido de azufre se venderá a un precio superior al del petróleo crudo de Estados Unidos/Róterdam, mientras que el petróleo con alto contenido de azufre se venderá a un precio reducido, especialmente en un mercado con exceso de oferta. El 3 de noviembre, Saudi Aramco subió el precio de Arab Extra Light en US\$4,65 por barril por encima de su Arab Heavy de grado básico para las ventas de diciembre en Asia.

Irán, Venezuela, China

Nótese que la prima de septiembre fue de US\$1,05/bbl, y la de octubre subió a US\$2.65/bbl. Dado que los precios saudíes son el punto de referencia para las ventas mundiales de petróleo, los demás grandes proveedores de petróleo con bajo contenido en azufre también han aumentado sus precios en respuesta al aumento de la demanda.

También se debe considerar el enorme aumento de las tarifas de fletes de los petroleros VLCC que transportan crudo a Asia. Esto, luego de los ataques patrocinados por Irán en el Golfo Pérsico en mayo y junio, las tarifas subieron de aproximadamente US\$40.000/ día a unos US\$ 185.000/día. Luego, después de que las tarifas comenzaron a bajar a los niveles previos al ataque, dieciocho drones y siete misiles de crucero se estrellaron contra las instalaciones de procesamiento de petróleo de Saudi Aramco en Abqaiq, y las tarifas se dispararon de nuevo.

Tolson agrega, sin embargo, que el margen entre los crudos HS y LS se redujo significativamente a principios de este año debido a la escasez a corto plazo de crudo HS debido a las sanciones contra Irán y Venezuela. Señala que ahora estamos volviendo a un spread más normal, el cual, por supuesto, se moverá a favor del crudo LS a medida que avancen los meses.

El 25 de septiembre se anunciaron las sanciones de Estados Unidos contra el armador chino de petroleros Cosco (Dalian), lo que provocó el frenesí de las tarifas de fletamento. Los precios de venta diarios se dispararon a unos US\$300.000 diarios, pero a pesar de que los petroleros se fletan ahora a poco menos de US\$100.000 diarios, esto sigue siendo un 250% más alto que en mayo-junio. Esto afecta el precio del crudo a la refinería, por lo que afecta directamente al precio de la LSFO y ejerce presión sobre el almacenamiento flotante frente a Singapur, haciéndolo más caro, lo que significa que los traders intentarán deshacerse más rápidamente de él.

Spreads

El 1 de noviembre, Platts anunció un índice para buques en relación a IMO 2020 que permite observar las diferencias de costos entre los buques de graneles que combustionan LSFO y HSFO. Usando los spreads reportados por ICE (Intercontinental Exchange), actualmente es más barato operar una nave con HSFO. Sin embargo, esto excluye los costos de instalación del equipo depurador necesario en cada buque. No se debe olvidar además en absoluto el impacto del agua utilizada por estos equipos en los océanos.

A primera vista, optar por HSFO y depuradoras sería la decisión más inteligente en este momento, dado que el índice Platts marcó una diferencia del alquiler diario entre las naves que queman combustible de 3,5% y de 0,5% de contenido de azufre, de US\$4.302 en la ruta China-Australia y de US\$5.374 en la ruta China-Brasil. De acuerdo a Xeneta, no hay razón para asumir que los spreads serán sustancialmente diferentes para los buques Mega/Ultra-Mega que navegan la ruta China-Norte de Europa.

Las refinerías

La producción de HSFO es un procedimiento relativamente sencillo, y no faltan las calidades de petróleo crudo y las refinerías más antiguas para producirlo. Sin embargo, nadie produce combustible residual de alto contenido de azufre porque así lo desee. Ciertamente no, si el precio del crudo cae fuertemente, las refinerías harán todo lo que esté a mano para no producirlo. "No les importará el mercado de los búnkeres depurados, el que, honestamente, estará fácilmente satisfecho con menos del 20% de la actual producción mundial de HSFO", añade Tolson.

Además, sumado a la demanda de crudo bajo en azufre de otros sectores, en particular gasolina, diesel y materias primas plásticas, éste se movilizará al mercado que pague el precio más alto. Pero, como se mencionó anteriormente, es en Europa donde existe una mayor demanda de crudo LS, debido a la tecnología de refinación más antigua. Asia y los Estados Unidos ya fabrican materias primas para gasolina, diesel y plásticos a partir del petróleo crudo HS. Aunque los actuales problemas geopolíticos que afectan las tarifas de los petroleros y el dinero gastado en la instalación de depuradores parece ser una inversión muy inteligente, es probable que el HSFO se venda a un número sorprendentemente alto que puede perjudicar la razón de economía favorable, y además, el lobby ambiental no puede ser ignorado, concluye Adrian Tolson.

Finalmente, el reporte de Xeneta plantea una duda ¿Por qué la industria no está hablando lo suficiente sobre los beneficios medioambientales de IMO 2020, y menos sobre las pequeñas ganancias y pérdidas en las tarifas de petroleros y fletes? Para la consultora, se está dando un gran paso hacia una configuración más respetuosa con el medio ambiente, pero queda la duda de ¿Por qué no hay suficiente gente hablando de eso?

Por MundoMarítimo

One simple change would massively reduce the damage shipping is causing to human health, nature and our climate.

A modest **20% reduction in ship speed** would have a **big impact** on the climate and environmental footprint of shipping...



Climate emergency

It would reduce ship GHG emissions by 24-34%¹ and also reduce black carbon emissions², the second most important shipping climate pollutant after CO₂.



Noise pollution

It would cut underwater noise pollution by two-thirds³.

-66%

Fatal whale strikes

It would reduce the probability of a fatal whale strike by 78%⁴...

-78%

REDUCE SPEED NOW

Air pollution

...and cut SO_x and NO_x air pollution from ships by up to a third¹.

-34%

Safety

It may also reduce the incidence and seriousness of accidents⁴...

Costs

... and could even reduce shipping costs¹.

Notes
 1. <https://www.cocofit.eu/en/publications/download/2776>
 2. <https://www-ef.aig.org/24-publications/288-ma86-bsew-speed-report.html>
 3. <https://www.maritime.org/article/20338/news/20180903a-fa8>
 4. <https://www.zekuda/publikationen/jy-detail/impact-of-slow-steaming-for-bulk-carriers/>

November 2018

Prepared for the Clean Shipping Coalition
 Designed by Margherita Spilanti