

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

CHINA SE EMBARCA EN PROYECTO PARA DESARROLLAR BUQUE AUTÓNOMO DE 300 TEUS



CONFERENCIA INTERNACIONAL

INGENIERÍA NAVAL, PESCA Y OFFSHORE EN EL ÁMBITO MARÍTIMO Y FLUVIAL

REUNIÓN DE DIRECTORES IPIN AMÉRICAS

IPIN PERÚ
LIMA JUNIO 2020



Conseguir la navegación guiada a larga distancia parece ser el objetivo final a largo plazo 05 de enero de 2020

La empresa de Tecnología de Navegación Inteligente de Qingdao, China, y su compatriota Qingdao Shipyard firmaron un contrato para el desarrollo conjunto y construcción de un buque portacontenedores (semi) autónomo. El buque se llamará "ZHI FEI" y será entregado en junio de 2021, según información de Alphaliner

El proyecto, visto más como una prueba más que como un proyecto comercial, tiene como objetivo demostrar la viabilidad técnica del transporte (semi-) autónomo. Inicialmente, el buque está destinado a realizar pruebas exhaustivas en un "sitio de pruebas para buques inteligentes" en aguas costeras cerca de Qingdao para conectar los puertos seleccionados en el área.

El buque contará con una tripulación para supervisar la seguridad y la estabilidad del nuevo sistema autónomo.- Como parte de la empresa conjunta, Smart Navigation Technology y Qingdao Shipyard planean construir y operar eventualmente tres buques "inteligentes" como prueba e ir aumentando lentamente el tamaño de las naves testeadas.

El "ZHI FEI" de 300 TEUs de capacidad será seguido de una nave de 500 TEUs y, más tarde de uno de 800 TEUs. Hasta el momento, no está claro qué características principales tiene el proyecto de naves "inteligentes".

Eventualmente dispondrán de una computadora completamente autónoma y la navegación guiada a larga distancia parece ser el objetivo final a largo plazo, mientras que Los objetivos menos exigentes podrían ir marcando el camino gradualmente. Esto puede incluir características como el enrutamiento semiautónomo, evitar colisiones, amarre y desamarre automático o simplemente un alto nivel de automatización general que permite la operación de la nave con una tripulación reducida. Los detalles de las nuevas naves planeadas aún no se han dado a conocer del todo. Por MundoMarítimo

SECTOR GRANELERO: LA INESTABILIDAD Y EL SIN SENTIDO DE APLICAR ECONOMÍAS DE ESCALA

Características de "commodity" del sector y su fragmentación lo transforman en un mercado errático. 06 de enero de 2020.

El boletín de Alphabulk, al que MundoMarítimo accede en alianza exclusiva, ofrece una serie de reflexiones sobre el mercado de graneles y cómo se ha comportado desde 2007, basándose en los conjuntos de datos de Baltic Exchange.

De acuerdo al análisis, las tarifas Time Charter en dólares/día para los tres segmentos (Capesize, Panamax y Supramax) a partir del 1 de enero de 2007 marcaban la cúspide del súper ciclo, que fue impulsado por la explosión de la producción de acero en China, ya hace mucho tiempo. Este vértice coincidió con el inicio de la crisis financiera, y desde entonces el transporte marítimo ha tenido que hacer frente a las consecuencias, aunque en parte autoinfligidas.

Sin embargo, fue un buen recordatorio de la naturaleza de auge y caída del mercado del transporte marítimo, que es posiblemente uno de los peores en términos de recuperación futura 'frontal'. Pero, ¿qué hay de la inestabilidad en de tarifas de Time Charter de los tres segmentos?

La inestabilidad histórica calculadas como la desviación estándar anualizada de las rentabilidades diarias (cambios diarios en porcentaje) durante un período de seguimiento de tres meses muestra los siguientes promedios del período para los tres segmentos: Supramax (21%); Panamax (39%); Capesize (88%). Mientras que el rango de inestabilidad para Supramax va del (10 al 30%); Panamax (20 al 60%) y Capesize (50 al 150%)

De acuerdo al análisis, estos promedios de inestabilidad han sido "bastante estables"; en otras palabras, el mal mercado que hemos experimentado durante los últimos 10 años no ha resultado en una disminución de la inestabilidad.

Estas inestabilidades históricas no son las mismas que las llamadas inestabilidades implícitas, que se calculan típicamente (en opinión de Alphabulk, erróneamente) usando un modelo de Black Scholes, a partir de las primas pagadas por las opciones en el mercado de FFA. Por ejemplo, las inestabilidades actuales para el mes anterior para los 3 segmentos serían las siguientes: Supramax (37%); Panamax (67%); Capesize (103%).

O, para tomar otro ejemplo durante el fondo del mercado registrado en el primer trimestre de 2016, las inestabilidades implícitas del periodo anterior fueron en promedio como sigue: Supramax (39%) Panamax (76%) Capesize (174%).

Estos registros de inestabilidades implícitas parecen altos en comparación con la realidad del mercado. Más aún cuando se tiene en cuenta el hecho de que nadie está realmente expuesto a las inestabilidades del mercado spot, al menos en el mercado de FFA, ya que la mayoría, si no todas las operaciones, se liquidan contra de los promedios mensuales. Por lo tanto, lo que importa no es la inestabilidad spot, sino la inestabilidad de los promedios mensuales. De hecho, el análisis indica que la inestabilidad de los promedios mensuales son aproximadamente un 50% más bajas que la inestabilidad spot para cada uno de los tres segmentos.

Por lo tanto, sí, el transporte es inestable, pero la percepción de los actores del mercado, junto con el uso de modelos deficientes (como el modelo Black Scholes que se utiliza no porque sea bueno sino por la falta de alternativas viables), lo hacen parecer mucho más inestable que la realidad.

Menos exposición

De igual manera, en el mercado físico, ninguno de los actores está, estrictamente hablando, expuesto a la inestabilidad del mercado spot, ya que una vez que un buque se fija en oferta, se expone al mercado spot sólo 30-40 días o más tarde. Esta inestabilidad, al igual que los promedios mensuales, es muy probablemente muy inferior a la inestabilidad del mercado spot.

Por ello resulta revelador que los valores diarios de los tres segmentos serían sus promedios anuales. Sobre el periodo, los promedios han sido US\$16.700 por día para los Supramaxes; US\$17.900 para los Panamaxes y US\$31.800 para los Capesizes. En los últimos 10 años, estos promedios han sido respectivamente US\$11.000, US\$10.800 y US\$14.900, respectivamente.

En tanto, las variaciones porcentuales interanuales se traducen en las siguientes inestabilidades: Supramax (31,10%); Panamax (38,30%); Capesize (53,37%), todas inestabilidades mucho más bajas que las de los retornos diarios.

De este modo, la conclusión de Alphabulk, aunque lamentablemente parezca obvia, apunta que un mercado de transporte marítimo impulsado únicamente por la oferta y la demanda, y que además corresponde a un "commodity" no almacenable y todavía muy fragmentado, está destinado a comportarse de forma errática.

De acuerdo a Alphabulk no reconocer esto es el primer paso para abrir el potencial de desastre. Peor aún, el uso de plantillas de otras industrias basadas en costos más márgenes sólo empeorará las cosas, ya que las estrategias de crecimiento y economías de escala no tienen cabida en este mercado.

Por MundoMarítimo

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS DE ECUADOR ESTABLECIÓ NUEVA POLÍTICA TARIFARIA PARA PUERTOS

En 30 días se expedirán instrumentos que permitirán el cobro y recaudar contribución de un 5%. 06 de enero de 2020

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, organismo rector de la política portuaria de Ecuador, ratificó mediante acuerdo ministerial, el cobro y recaudación de la contribución del 5% a la seguridad jurídica y la libre competencia del sector portuario, a favor del sector importador y exportador de dicho país sudamericano.

La secretaria de Estado indicó que esta política tarifaria se aplicará tanto a personas naturales y jurídicas autorizadas a operar en las instalaciones portuarias con fines comerciales, como a entidades portuarias creadas por la Ley de sus concesionarios (terminales portuarias). Este acuerdo político considera un plazo de treinta días, donde la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) -encargada del cobro de contribuciones exigidas por los terminales portuarios- expedirá los instrumentos normativos que permitan el cobro y recaudación de la contribución del 5%, en la que incluya los plazos de implementación.

"La idea es eliminar la subjetividad de tarifas presuntivas de los puertos privados, sobre una contribución real con base a lo que realmente se factura. Los puertos privados tienen una tarifa establecida que compite y se mueve con el mercado", expresó el ministro Gabriel Martínez. Cabe indicar que la nueva Política Tarifaria entrará en vigor a partir de su suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, y de su ejecución se encargará la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Impulso a la competitividad

Consultado al respecto, el presidente de la Asociación de Terminales Portuarios Privados (Asotep), Sergio Murillo destacó la importancia del acuerdo ministerial y agradeció la gestión del ministro Martínez. "Este acuerdo impulsa la competitividad del sector portuario, garantizando la seguridad jurídica de las inversiones en el sector", aseveró.

Por su parte, el director ejecutivo de Acorbanec, Richard Salazar, dijo tener la convicción que "solo la competencia entre los puertos permitirá brindar un mejor servicio, tarifas y tramitología dentro de los terminales portuarios, logrando su modernización y que muchos de ellos sean hoy de clase mundial".

El titular del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Gabriel Martínez sostuvo que "el objetivo del Gobierno Nacional es poder ver al sector privado no como un antagonista, como se lo veía en la década pasada, sino complementario, como el eje principal para el desarrollo económico de una nación".

Por MundoMarítimo

LATINOAMÉRICA: INICIO DE OPERACIONES DE DP WORLD POSORJA Y APM TERMINALS MOÍN, ENTRE LO MÁS DESTACADO DE 2019

Selección de los hechos más relevantes en materia portuaria de la región. 06 de enero de 2020

Entre los hechos destacados de 2019 en materia portuaria en América Latina, destacó la puesta en marcha de nueva infraestructura portuaria. Fue el caso de DP World Posorja en Ecuador, incorporando un nuevo puerto de alta relevancia para las navieras en el Pacífico y de Sudamérica y el inicio de las operaciones de APM Terminals Moín en Costa Rica, en el siempre competitivo mar Caribe. TOC Américas que este año tuvo como anfitrión al Grupo Puerto Cartagena, Colombia, también fue uno de los puntos relevantes del recién pasado 2019 seleccionados por MundoMarítimo.

Argentina:

El 3 de febrero arribó al Puerto de Bahía Blanca la barcaza para exportación de GNL de Vaca Muerta, fue contratada por YPF para industrializar el gas de Vaca Muerta arribó el 3 de febrero al puerto de Bahía Blanca, Argentina. Se trata de La "Caribbean FNLG", ahora rebautizada "Tango FNLG". El sábado 1 de junio. El metanero "Fuji" embarcó unos 25.000 metros cúbicos de gas y zarpó el jueves 6 con destino Sabine Pass, concretando el primer envío de GNL.

En febrero Glencore renovó concesión hasta 2040 en Puerto Galván, con el compromiso de invertir US\$25,3 millones. La empresa, controladora de Oleaginosa Moreno, firmó la prórroga con autoridades del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB).

En marzo y tras ocho años fuera de servicio, el puerto de Ibicuy, ubicado a orillas del río Paraná Ibicuy, volvió a operar luego de un accidente que lo dejó fuera de servicio. La primera carga que se movilizó por el terminal correspondió a 14.000 toneladas de arroz destinadas a Irak,

TecPlata anunció oficialmente en febrero el inicio de sus operaciones con arribo del buque "Jacarandá", la que se concretaría en abril. El terminal, propiedad de ICTSI, cerró en la oportunidad un acuerdo con Log-In para un servicio quincenal procedente de Brasil.

Uruguay:
El 25 de julio la Administración Nacional de Puertos (ANP) y UPM firmaron un contrato para la construcción de una terminal especializada para celulosa en el puerto de Montevideo. La concesión extendida por 50 años, incluye una obra con conectividad férrea y permitirá el desarrollo del sector agroexportador.

Montecon, operador del puerto de Montevideo, se adjudicó en septiembre la concesión del espacio de 9.000 metros por 10 años, hasta septiembre de 2029, destinado al almacenaje de contenedores. El proyecto fue seleccionado en una licitación de la ANP, en 2018. Se comprometió una inversión de US\$ 7 millones. Por otra parte, en septiembre, Montecon incorporó en septiembre a su flota la grúa móvil GM12 modelo Liebherr LHM 800.

Brasil:
DP World Santos inauguró en mayo un nuevo almacén logístico, destinado a las operaciones de carga general y contenerizada. Las obras se completaron luego de ocho meses de trabajo. El sitio tiene 6.000 metros cuadrados y está construido en una superficie de más de 19.000 metros cuadrados, lo que permite una futura expansión del complejo.

Perú:
La compañía minera peruana Volcan y la empresa china Cosco Shipping Ports Limited firmaron en mayo el acuerdo para la construcción del puerto de Chancay. De esta manera, la firma china contará con el 60% de las acciones de Terminales Portuarios Chancay, en tanto que Volcán mantendrá la titularidad del 40%. La inversión inicial para la primera etapa del puerto multipropósito asciende a US\$1.300 millones

El 13 de agosto fue posicionada la primera monoboya de Perú en Terminal Portuario Multiboyas de Repsol en La Pampilla. Desde la Base Naval del Callao se efectuaron las maniobras de traslado del equipo hasta su ubicación en el área acuática asignada al 'Terminal Portuario Multiboyas Refinería Repsol La Pampilla'.

En diciembre se efectuó la primera operación de cabotaje, efectuada por una nave con bandera extranjera, corrió por cuenta de la nave "Mapocho" de Hpag-Lloyd y consistió en el transporte de un contenedor cargado con alambre galvanizado de 28 toneladas. El buque zarpó del puerto del Callao rumbo al Terminal Internacional del Sur (Tisur), en Arequipa-Perú.

En diciembre Terminal Portuario Paracas (TPParacas) formalizó con la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán), la aprobación final -sin observaciones- de las obras de la etapa 1 del proyecto de modernización del Puerto General San Martín en Perú. Las obras, implicaron la inversión de más de US\$100 millones.

DP World Perú, presentó en diciembre su nueva unidad de negocios DP World Logistics, que ofrece servicios logísticos en un amplio portafolio de actividades marítimas, reforzando su posicionamiento como un operador logístico integrado. La firma recoge la experiencia de las empresas peruanas Neptunia y Tritón Transports.

Bolivia:
En abril por primera vez un buque con capacidad de transportar carga contenerizada arribó al Puerto Jennefer, en la frontera entre Bolivia y Brasil, a 600 km de Santa Cruz de la Sierra.

Hasta el Puerto Gravetal- en Puerto Quijarro, provincia de Germán Busch, sudeste de Bolivia- arribó el 25 de julio la primera carga de importación correspondiente a grano de trigo proveniente de Paraguay, que tras zarpar de ese país navegó durante siete días por la hidrovía Paraguay-Paraná.

Ecuador:
DP World Posorja, Ecuador, El 1 de agosto inició sus operaciones de contenedores con el ingreso del primer lote con carga de exportación (bananos), que fueron despachados desde Guayaquil. El 9 de agosto el portacontenedores "Santos Express" de Hapag-Lloyd embarcaría la carga, inaugurando este tipo de operaciones en el nuevo terminal, en cuya primera fase se invirtieron US\$539 millones.

El jueves 28 de noviembre, el Puerto Libertador Simón Bolívar, operado por Contecon Guayaquil, recibió al buque "Mv Svendborg Maersk", nave de 347 metros de eslora (la mayor registrada en Ecuador) y de 43 metros de manga. Esto gracias a la finalización del dragado al canal de acceso, que permitirá que continúen arribando naves de estas características.

En diciembre DP World Ecuador colocó la primera piedra del centro logístico que se ubicará a orillas del río Daule, en el kilómetro 4,5 de la vía Durán-Tambo. Abarcará 23 hectáreas de terreno y podrá albergar hasta 1.000 TEUs; será utilizado como depósito de contenedores vacíos y consolidación de carga de banano, cacao y café.

El 6 de diciembre, en Contecon Guayaquil se realizó la firma del Acta de Entrega de los testimonios Mediante el cual la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) permite la extensión de las operaciones de Contecon y la inversión de más de US\$500 millones hasta el año 2046.

Colombia:

En el puerto de Barranquilla, Compas estrenó en junio su nuevo sitio de atraque, con lo que completó cuatro posiciones de atraque para atender hasta cuatro buques de forma simultánea con una línea de muelle de 800 metros de longitud. De este modo quedó capacitado para atender la recalada de buques tipo Panamax con un calado operativo de hasta 10 metros.

En septiembre, la firma holandesa Royal Vopak terminó el proceso de compra de la participación del 49% de la Sociedad Portuaria El Cayao (Spec) que estaba en manos de las firmas SCL Energía Activa (SCLEA) y Augusta Management. Mientras que Promigas mantiene el 51% de la participación en Spec el único terminal de regasificación de Gas Natural Licuado (GNL) importado que opera en Colombia y que se encuentra ubicado en la isla de Barú en Cartagena.

Desde el 28 al 31 de octubre, en el Centro de Convenciones de Cartagena de Indias (CCCI), se llevó a cabo de manera exitosa una nueva versión de TOC Américas, el más destacado evento que reúne a analistas, ejecutivos y profesionales del área portuaria, marítima y logística de Latinoamérica. En esta versión, en la que ofició como anfitrión el Grupo Puerto de Cartagena, el análisis se centró en los procesos de automatización, digitalización y estandarización que se viven en el sector. Además, en el recinto más de 60 firmas destacadas participaron en la exhibición paralela que mostró las últimas novedades de la industria y que fue foco del desarrollo de un networking del más alto nivel.

Panamá:

En octubre el Canal de Panamá inauguró oficialmente una estación de amarre en la esclusa ampliada de Cocolí (Océano Pacífico) que le permitió aumentar hasta 12 el número diario de tránsitos de buques por la vía. La infraestructura cuenta con capacidad para un buque Neopanamax de 366 metros de eslora.

Puerto Almirante: Chiquita Brands International anunció la inversión en dos grúas móviles y equipamiento para patio de contenedores. Desde el Terminal desarrolla itinerarios hacia Limón, Costa Rica, y a Manzanillo y Cristóbal en Panamá.

El 26 de junio se cumplieron tres años desde que se efectuó el primer tránsito por el Canal ampliado de Panamá, que a la fecha contabiliza más de 6.000 tránsitos de buques Neopanamax,

Costa Rica:

El jueves 28 de febrero fue inaugurado el Terminal de Contenedores Moín (TCM) de APM Terminals, en Costa Rica, obra que implicó la inversión de alrededor de US\$1.000 millones y que posiciona a Costa Rica como un relevante centro logístico en Centroamérica. En noviembre haría historia al atender la recalada del "MSC Sara Elena", el buque portacontenedores más grande que jamás haya atracado en Costa Rica, con una eslora de 300 metros y una capacidad de 8.000 TEUs el 10 de diciembre, la terminal celebraría la movilización de 1 millón de TEUs.

El Salvador:

Puerto de Acajutla, El Salvador: CEPA incorporó dos grúas para atender buques Post-Panamax. CEPA invirtió US\$13,2 millones en la compra del equipo, como también en la ampliación del área del patio de los contenedores, que incluye además obras de infraestructuras de tuberías de agua potable, lluvia y de aguas negras, torres de iluminación, como también, una subestación eléctrica.

México:

El Puerto Lázaro Cárdenas, recibió el 22 de marzo al buque más grande atracado en México. Se trató del "MSC Amsterdam" con capacidad de 16.000 TEUs, eslora de 399 metros y 54 metros de manga.

En septiembre la terminal marítima de capital español, Dragados Offshore México, instalada dentro del Puerto de Altamira y especializada en la fabricación de plataformas marinas, puso en marcha las operaciones de un nuevo muelle diseñado para recibir naves de 21.000 dwt y de hasta 217 metros de eslora, 42 metros de manga y un calado de 10,5 metros.

En diciembre la Terminal Especializada de Contenedores (TEC) en el puerto de Manzanillo, SSA México sumó dos nuevas grúas Súper Post-Panamax, con ello operará un total 16 grúas Ship-To-Shore (STS), de las cuales 10 son de tipo Super Post-Panamax. El equipo fue fabricado por ZPMC e implicaron una inversión de US\$20 millones.

Por MundoMarítimo

SECTOR TANQUERO: ESTANCAMIENTO DE LA DEMANDA DE PETRÓLEO SERÁ EL PRINCIPAL DESAFÍO EN ESTA NUEVA DÉCADA

Mercado no requerirá que la flota tanquera crezca en el 4% anual promedio de la década pasada. 06 de enero de 2019

Al inicio de una nueva década, Alphatanker examina las tendencias del mercado petrolero que tienen el potencial para influir en la fortuna de

los armadores de tanqueros en los próximos diez años. Hace una década, ¿quién habría imaginado que Estados Unidos se convertirían en una superpotencia energética, que la producción venezolana se desplomaría hasta ser sólo una fracción de lo que era o que los mercados de petróleo y tanquero observarían la pérdida de 5 millones de toneladas de producción de crudo saudí tras ataque terrorista.

En el último boletín de Alphatanker, al que MundoMarítimo accedió en exclusiva, se indica que probablemente la mayor tendencia negativa que impactará los mercados de petroleros es el estancamiento y la eventual fuerte desaceleración del crecimiento de la demanda de petróleo. Aunque Alphatanker, anticipó que la demanda mundial de petróleo seguirá creciendo a lo largo de esta década y más allá, está de acuerdo con el reciente informe World Energy Outlook de la Agencia Internacional de la Energía, que prevé que el crecimiento se desacelerará después de 2025 de modo que dentro de diez años sólo será del orden de 0,1-0,2 mb/d.

Lo anterior se verá impulsado por las ganancias en eficiencia y la creciente incursión de combustibles alternativos, en particular el gas natural. Por ejemplo, en el mercado del búnker Alphatanker pronostica que la mayor parte del crecimiento de la demanda provendrá del GNL durante la próxima década, de modo que para 2030 proyectan que la demanda de búnker basado en el petróleo estará en declive a medida que la industria naviera se acerque a la descarbonización.

Es evidente que el lento aumento de la demanda de petróleo requerirá de una mayor flota de tanqueros. Sin embargo, la flota no se requerirá que crezca en el 4% anual promedio de la década pasada. Si la flota creciera a un ritmo tan vertiginoso los armadores correrían el riesgo de que las tarifas de los fletes se mantengan más bajas durante más tiempo.

El rol de China

Uno de los temas clave de la última década fue el ascenso de China para ser un actor clave en los mercados del petróleo y tanquero. Considerando que la economía de China actualmente se está ralentizando y pasando a constituir una economía de consumo, postergando el anterior esquema de fabricación dirigida, cabe preguntarse si ¿podrá continuar en ese camino en la próxima década?

En el período 2010-19 China añadió alrededor de 3,3 mb/d de productos refinados y hoy en día refina casi 15 mb/d de crudo, ocupando el segundo lugar después de Estados Unidos. El ritmo de expansión sin duda se está enfriando, pero está claro que Pekín ha puesto su mirada en que las refinerías chinas se conviertan en exportadores clave a fin de sostener futuras expansiones de la capacidad.

Alphatanker anticipa que 2,6 mb/d de nueva capacidad de refinación se pondrán en marcha en 2020-29, pero hay que tener en cuenta que los proyectos que comiencen a funcionar a fines de la década aún no han sido declarados.

El rol de Estados Unidos

De acuerdo a Alphatanker todos los signos apuntan a que Estados Unidos mantendrá su papel como el principal súper poder energético en el mundo con una producción onshore de petróleo que se espera no alcance su peak hasta la década de 2030.

Como tal, parece probable que retenga el papel del principal exportador de crudo del mundo en el mundo durante la presente década, ya que, aunque es probable que el crecimiento de la oferta se reduzca de las embriagadoras cifras de más de 1 mb/d durante el próximo año, estas deberían permanecer relativamente saludables.

La base de recursos en tierra firme sigue siendo enorme y los productores se han vuelto cada vez más eficientes en los últimos años. Además, en caso de que se produzcan nuevas consolidaciones en la industria, las grandes empresas como ExxonMobil y Chevron dirigirán el recurso de una manera más "responsable" con pozos cerrados, lo que dejaron para ser explotados en una fecha posterior con precios del petróleo más altos.

De hecho, es esta actitud la que está dando a la producción una "cola" más larga que la proyectada por los pronosticadores de referencia hace unos años. Teniendo en cuenta las tendencias de refinación, se podría sugerir que una creciente proporción del crudo de Estados Unidos será refinado en Asia en el futuro, lo que aumentará la demanda de toneladas/milla para las grandes navieras transportistas de crudo.

Lejos de los Estados Unidos, parece probable que la OPEP conservará su papel de gestor del mercado, pero que, debido a los fundamentos subyacentes de la oferta y la demanda, luchará por recuperar su cuota de mercado a los niveles que tenía a principios de la década de 2010. Por MundoMarítimo

CLEAN SHIPPING ALLIANCE 2020 OFRECE ASESORAMIENTO PARA LA INSTALACIÓN DE DEPURADORES

Enfatizan importancia de la calidad de los materiales componentes de los EGCS para asegurar confiabilidad. 06 de enero de 2019

Los miembros de la Clean Shipping Alliance (CSA) 2020 están asesorando a los armadores que buscan instalar sistemas de limpieza de gases de escape (EGCS por su sigla en inglés, o bien depuradores) como opción para cumplir con la normativa IMO2020 y así asegurar que los fabricantes, astilleros e instaladores utilicen materiales de alta calidad.

Basándose en la experiencia colectiva obtenida de más de 1500 instalaciones de depuradores, los miembros de CSA 2020 descubrieron que

la calidad de los materiales y revestimientos utilizados es el factor más importante para optimizar la seguridad de estos dispositivos y evitar cualquier problema de corrosión durante su operación.

"Siempre hay algunos desafíos cuando se especifican los sistemas de maquinaria de los buques y los depuradores no son diferentes", dijo Arne Hubregtse, miembro de la Junta Ejecutiva de Spliethoff. "Sin embargo, los riesgos se pueden mitigar invirtiendo en materiales de calidad, proveedores establecidos e instaladores experimentados y optimizando la distribución del espacio de la maquinaria".

"Tenemos instalaciones a bordo de unos 50 buques en la flota de Spliethoff y hasta la fecha no hemos experimentado ninguna corrosión u otros problemas significativos a través de la operación de estos sistemas. Además de la especificación de materiales de calidad, recomendamos instaladores experimentados con buena supervisión durante el proceso de instalación".

La experiencia de Spliethoff se repite en Wallenius Wilhelmsen, armador que opera una flota de más de 130 buques Ro-Ro. Roger Strevens, vicepresidente de Sostenibilidad Global de Wallenius Wilhelmsen, aseguró que "Aunque un fallo de un depurador no es imposible, como ocurre con cualquier equipo, creemos que hemos minimizado el riesgo -en particular el de un fallo grave de inicio rápido- siendo muy juiciosos en la forma de especificar los sistemas y particularmente de conocer de quién los estamos obteniendo. Si compras barato, pagarás el doble".

Wallenius Wilhelmsen instaló su primer EGCS en 2014 sabiendo que, como cualquier instalación de primer tipo, habría problemas inevitables. "Aprendimos mucho de esa primera instalación. La experiencia resultó ser muy valiosa para las instalaciones posteriores", añadió Strevens.

Más de 200 sistemas de limpieza de gases de escape a bordo de 83 buques que operan bajo el soporte de Carnival Corporation han sido en gran medida confiables (90% de confiabilidad), señaló el vicepresidente de Tecnología Marina de Carnival Corp, Mike Kaczmarek.

Kaczmarek, también presidente de CSA 2020, indicó que "hemos descubierto que los sistemas EGCS están diseñados para operaciones en todo el mundo y normalmente cumplen o superan las especificaciones. Sin embargo, hay algunas cosas que hay que tener en cuenta y, por ejemplo, recomendamos que los fuelles superiores por encima de la torre EGCS se sustituyan por un diseño que utilice aleaciones mejoradas durante el proceso de instalación. Esto puede ayudar a prevenir cualquier corrosión posterior. La selección de materiales de calidad es importante".

El Grupo Grimaldi, que opera cuatro depuradores diferentes en más de 50 buques y que también informa de una fiabilidad superior al 90%, agrega que el fuelle requiere una atención especial.

Dario Bocchetti, director de Ahorro de Energía e Innovación Corporativa del Grupo Grimaldi, detalló que "el fuelle de expansión después del depurador y la línea de gases de escape puede crear problemas. Es importante utilizar acero o aleaciones de alta calidad y asegurarse de que los revestimientos anticorrosivos se han aplicado correctamente a la salida de descarga. Una buena especificación y selección de subcontratistas puede evitar problemas posteriores".

"Al confirmar el rendimiento operativo de las instalaciones EGCS de nuestros miembros, esperamos disipar cualquier preocupación relacionada con el fallo o la corrosión del sistema", manifestó el director ejecutivo de CSA 2020, Ian Adams. "La tecnología, los materiales utilizados y la experiencia adquirida en esas primeras instalaciones significa que cualquier problema de corrosión puede ahora ser resuelto fácilmente".

En noviembre, el operador de ferries danés DFDS informó que el tiempo de inactividad experimentado con el EGCS instalado a bordo del "Ficaria Seaways" buque Ro-Ro de 37.939 gt fue inferior al 0,002% durante el período de 12 meses hasta el 1 de julio de 2019.

Por MundoMarítimo

PERÚ: APRUEBAN POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA 2019-2030

Decreto apunta a regular, controlar y fomentar las actividades marítimas, fluviales y lacustres. 06 de enero de 2020

Recientemente a través del Decreto Supremo N.º-012-2019-DE se aprobó la "Política Nacional Marítima 2019-2030" la cual fue elaborada por la Comisión Multisectorial Permanente de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (Comaem) presidida por la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), conformada por Ceplan y nueve ministerios, y donde la Marina de Guerra ejerció la Secretaría Técnica, informó Con Nuestro Perú

Dicha medida -promulgada el pasado 23 de diciembre- viene hacer realidad una iniciativa que venía impulsando desde los años 90's la Marina de Guerra del Perú en conjunto con el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos.

De esa forma, la adecuada aplicación de esta Política Nacional Marítima permitirá que el Estado materialice el uso y explotación integral de los recursos naturales y la promoción y fortalecimiento de las actividades marítimas orientándola hacia el bien común de la población y desarrollo de Perú.

Su importancia radica en la articulación e integración de normas sectoriales que regulan, controlan y fomentan las actividades de aprovechamiento del Mar de Grau, es decir, del océano Pacífico en Perú, lo cual permitirá interactuar las políticas marítimas sectoriales y



complementarse para lograr un desarrollo integral y sistémico que posibilite el seguimiento y control del dominio marítimo del Perú y actividades marítimas para alcanzar la sostenibilidad del medio ambiente, preservación de ecosistemas y desarrollo de actividades socioeconómicas.

En el ámbito marítimo, en el océano Pacífico, Perú dispone de una franja de 3,000 kilómetros de costa y una extensión del 65% del territorio continental que forman su dominio marítimo; en el ámbito andino, en el altiplano posee el lago navegable más alto del mundo que comparte con Bolivia; y en el ámbito amazónico, cuenta con ríos navegables que permiten trasladarse al océano Atlántico. Además, el país sudamericano tiene intereses en la Antártida y actúa como parte consultiva del Tratado Antártico.

En ese sentido se genera la expectativa de que el Estado de Perú impulse una política para integrar el ámbito marítimo, fluvial y lacustre como verdaderos espacios de crecimiento y desarrollo nacional.

Además, dicha política será imprescindible para obtener el máximo beneficio para Perú con el uso del mar, dado que es un país marítimo, andino y amazónico con enormes recursos vitales para su desarrollo.

Por MundoMarítimo



SOBENA Participa da Decommissioning Abandonment 2020 Houston TX

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

Registre o seu interesse!

CAN CONTAINER SHIPS BE CONTAINED?

Container ships have increased their capacity massively over the past 50 years, with more being built.



In 1968, the largest container ship had a capacity of **1,530 TEU***



This year, a ship with **23,000 TEU** capacity was launched



That's an increase of over **1500%** increase in just 50 years



Currently, ships with a capacity of **24,000–25,000 TEU** are in production

* TEU = Twenty-foot Equivalent Unit
1 TEU = 6m long x 2.4m wide

What's to stop them from getting bigger?



Vessels over **50 metres** in width can only have a **12-metre** draft



Risk of single route investment will deter reliance on super container ships



Maintenance costs can be higher, negatively affecting operating costs



The width of the Suez and Panama Canals can accommodate only certain sizes



Harbours and terminal operators prefer smaller ships to avoid congestion

Why could a return to smaller vessels be the answer?



More route flexibility



Higher vessel utilisation



Excess TEU capacity in the market



Lower maintenance costs



Reduced reliance on transshipment



More flexibility for ports

What will the game changers be?



Connected fleet and port operations will lead to higher efficiencies



Future energy solutions will lead to zero emissions



Improved cooperation and integration between vessel and land-based logistics