

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

EL IMPACTO DEL CORONAVIRUS EN LA DISPONIBILIDAD DE CONTENEDORES



Especialmente cuando el epicentro de la epidemia es China. 31 de enero de 2020

De acuerdo con el gerente de rastreo y análisis de Container xChange, David Amezcua, los acontecimientos mundiales como el Coronavirus a menudo tienen un gran impacto en el transporte y la logística de los contenedores. Amezcua explica que las desventajas de una disminución en la demanda de buques "superan con creces" los aspectos positivos de las ineficiencias de la flota, especialmente cuando el epicentro de la epidemia es China.

"Tales eventos disminuyen las tasas de utilización de las navieras y aumentan los costos en las rutas, ya que a las empresas les preocupa que los empleados chinos no trabajen en los molinos, refinerías, fábricas y terminales debido a la situación de cuarentena", añadió.

Tras publicar un Índice de Disponibilidad de Contenedores, Container xChange puede observar cómo la situación actual afecta la oferta y demanda de contenedores en China. El índice toma en cuenta millones de datos, tanto de las transacciones en xChange como de los datos de rastreo disponibles a nivel mundial, para pronosticar la disponibilidad de equipo para la mayoría de los mayores terminales portuarios.

Al observar a Shanghai en China, el mayor puerto del mundo, el índice muestra valores relativamente altos para 40 HC (0,58), 40DC (0,46) y 20DCs (0,62). Cada número por encima de 0,5 indica un excedente de equipo, lo que significa que "los contenedores se están amontonando en Shanghai en este momento y deberían ser fáciles de conseguir para los usuarios de contenedores", comenta Amezcua.

Si se consideran los dos últimos años, el índice muestra que la disponibilidad de contenedores crece un 10% a partir de 2019 y un 17,7% a partir de 2018.

No obstante, la previsión de disponibilidad de contenedores muestra valores similares para 40 HCs (0,55), 40DCs (0,17) y 20DCs (0,55) en Qingdao, "lo que indica un pequeño déficit de contenedores, tal vez porque las empresas siguen intentando sacar su carga de China desde un puerto más alejado de Wuhan", concluyó.

Por MundoMarítimo

VARIACIÓN DE TARIFAS DE BÚNKER BAJO NORMA IMO CAUSAN CONFUSIÓN

Shippers y forwarders han experimentado valores inconsistentes tras la puesta en marcha de la normativa. 29 de enero de 2020.

Amplia confusión reina entre expedidores y forwarders por los convulsionados precios del búnker, que tras la entrada en vigencia de la norma IMO2020 han sufrido inconsistencias durante todo el mes. La consultora marítima Drewry ha analizado este fenómeno, exponiendo las visiones de los involucrados –a través de testimonios- y las posibles causas.

Impacto desconocido

“No es que esté confundido, sino más bien completamente perdido respecto de cómo establecer una estrategia respecto de las acciones incoherentes de las navieras. Estamos exportando principalmente desde África, donde somos considerados una carga de retorno, pero de todos modos esperamos un recargo en el BAF (factor de ajuste búnker) hacia fines de marzo”, expresa uno de los afectados que entregó su testimonio anónimo a Drewry para efectos del análisis.

“Algunas navieras están aumentando sus BAFs en distintos montos; algunos armadores que habían acordado tarifas fijas están incorporando BAFs; incluso una compañía no respetó su tarifa inicial de contrato y solicitó agregar un ‘componente BAF’ adicional”, reza otro de los testimonios.

“Pareciera ser que cada naviera ha enfrentado la situación de manera diferente, por lo que es difícil entenderlo sino hasta que estas negociaciones estén completas. Para complicar aún más las cosas, todos parecen tener distintos nombres y abreviaciones para los nuevos cargos de combustibles por lo que es todo muy confuso. Es más, algunos armadores están sumando estos nuevos costos en sus tarifas mientras que otros las agregan como ítem separado. Incluso, todos estos costos varían de una compañía a otra y no parece existir un monto fijo por TEU. Finalmente, pareciera que estos costos serán reajustados mensualmente a medida que los precios de los combustibles varían además de las variaciones de las condiciones de mercado y competitividad”, arguye otro actor afectado.

El impacto financiero de la norma IMO2020 es un enigma. Es sabido que los costos subirán, pero no la cantidad ni el tiempo.

Aumento de cargos y precios

Como ejemplo, el transporte de productos químicos en la ruta mediterránea vio incrementos de tarifas spot variando desde US\$10/TEU a US\$290/TEU, dependiendo del armador, acercándose a un valor promedio de US\$150/FEU. En términos logísticos y de procura, un aumento de US\$150+/-TEU en tarifas spot es un gran problema, pudiendo potencialmente destruir el presupuesto de transporte y causar daños permanentes a la credibilidad en compras.

Esta conducta por parte de los armadores no es sorpresiva. Los aumentos de precios búnker bajos en sulfuros durante el mes de enero es la evidente causa de las alzas de tarifas y sobrecargos a clientes para costear ellos mismos el incremento. La interrogante que provoca confusión es que los cargos búnker o las tarifas de fletes all-in se han negociado a la baja, especialmente en rutas menos transitadas, en los casos en que los expedidores cuentan con capital de negociación. Drewry se ha enterado de complejas discusiones entre shippers y armadores donde la implementación de nuevos sobrecargos BAF post IMO se combina con reducciones en todas las tarifas all-in (debido a presiones de mercado), resultando en una base negativa de tarifas de fletes.

Por otra parte, se han visto aumentos en las tarifas de fletes spot en las rutas Asia-Estados Unidos y Asia-Europa, según el World Container Index de la propia consultora. Los forwarders que forman parte de este índice comentan que los aumentos están en gran parte relacionados con el mayor volumen de carga previo al Año Nuevo Chino, pero también reflejan cargos BAF-IMO2020 más altos. Solo después del año nuevo lunar sabremos cuántos de esos aumentos serán permanentes.

¿Qué esperar?

Entonces, ¿cómo enfrentar esta confusión? La consultora propone estrategias tanto de corto como de mediano plazo.

En el corto plazo, Drewry está trabajando activamente en asesorar a los expedidores a cómo tomar control respecto de los sobrecargos. La consultora también cree que las navieras ajustarán sus tarifas búnker para que haya menos diferencia y así mantenerse más competitivos. Seguramente esto variará entre rutas, donde las menos concurridas sufrirán menos cambios, mientras que las de mayor volumen de tráfico se verán más afectadas. “El resultado de estas medidas solo lo conoceremos cuando las navieras publiquen sus resultados Q1”, lee el análisis de Drewry.

En cuanto a las medidas de mediano plazo, la consultora espera que haya más preguntas por parte de los shippers y más transparencia por parte de los armadores y forwarders. ¿Por qué basar los cargos búnker exclusivamente en bajo sulfuro, cuando hay un creciente número de naves que opera con depuradores, GNL o motores duales? ¿Acaso pueden las navieras y NVOs arriesgarse a la volatilidad de los precios búnker en algunas rutas comerciales y ofrecer tarifas fijas de 12 meses que incluyan el combustible una vez que se estabilice el mercado?

Lo cierto es que tomará un tiempo hasta que el mercado y los contratos y las cláusulas búnker se establezcan y despejen la confusión actual. En el entretiem po, es importante estar preparados para actuar rápido y enfrentar bien estos grandes cambios.

Por MundoMarítimo

CÁMARA MARÍTIMA INTERNACIONAL (ICS) PUBLICA GUÍA PARA ARMADORES FRENTE AL CORONAVIRUS

Si se toman las medidas de la OMS no debería haber restricciones innecesarias del tráfico internacional. 30 de enero de 2020
La Cámara Marítima Internacional (ICS), el organismo mundial de navegación que representa el 80% de la flota mercante mundial, aconseja a sus miembros que tomen medidas para limitar la propagación del Coronavirus (2019-nCov).

Las instrucciones reflejan las advertencias a determinar de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que declaró que si se adoptan determinadas medidas, no debería haber "restricciones innecesarias del tráfico internacional", lo que significa que los puertos y el transporte marítimo mundial pueden seguir funcionando.

El secretario general de la ICS, Guy Platten, comentó que "la industria del transporte marítimo siempre dará prioridad a la salud de nuestra tripulación y miembros del público por encima de todo. Hemos recomendado a todos nuestros miembros en todo el mundo que sigan las medidas de la OMS. Como industria, comprendemos plenamente la importancia de desempeñar nuestro papel para detener la propagación de los virus".

"Al aplicar las medidas en su totalidad, estamos evitando el cierre innecesario de cualquier puerto. El transporte marítimo puede seguir siendo el conducto para el 90% del comercio mundial, asegurando el suministro constante de medicamentos, alimentos y combustible para los consumidores de todo el mundo. Estamos agradecidos de que la OMS haya evitado una reacción de tirón de rodilla, que no le haría ningún favor a nadie", añadió Platten.

El consejo proporcionado a los armadores pone de relieve la necesidad de:

- Realizar exámenes de salida en los puertos de las zonas afectadas para detectar viajeros sintomáticos y evitar la exportación de la enfermedad. Esto incluye la comprobación de los signos y síntomas y el mantenimiento de los casos confirmados bajo aislamiento y tratamiento.
- Llevar a cabo campañas de información sanitaria para concientizar sobre cómo recibir asistencia si alguien muestra síntomas.
- Colaborar con las autoridades de salud pública para la gestión de los casos a bordo de los buques, en caso de que se detecte un viajero con síntomas.

La ICS se toma muy en serio su responsabilidad de salvaguardar la salud pública. Ha compartido con sus miembros las directrices de la OMS sobre la mejor manera de reducir la posibilidad de propagación de la enfermedad de 2019-nCov.

El organismo ha instado a todos los miembros a adoptar plenamente las directrices. Al hacerlo, se evita el cierre innecesario de puertos, que facilitan el 90% del comercio mundial, incluido el transporte de medicamentos que sustentan la industria de la salud, así como el suministro de alimentos y combustible.

En caso de que las recomendaciones de la OMS cambien con el cierre de puertos específicos por razones médicas, la ICS recomienda que el puerto en cuestión y los armadores sigan este consejo. Además, seguirá vigilando de cerca la situación y notificará a sus miembros de los acontecimientos.

Por MundoMaritimo

PERSPECTIVAS DE MERCADO SE MANTIENEN POSITIVAS PARA GRANDES NAVES

Análisis de Alphaliner sobre estable demanda en mercado chárter. 31 de enero de 2020

El mercado de naves chárter sobre los 3 mil TEU se mantendrá en buena salud, debido a la estable demanda de embarcaciones de su envergadura que cuenten con sistemas de depuradores, ya que los charteadores continúan buscando economías de escala frente a los nuevos costos tras la entrada en vigor de la norma IMO2020, según indica el más reciente análisis de Alphaliner, publicación en alianza exclusiva con MundoMaritimo.

Esta tendencia debería aumentar aún más las tarifas chárter una vez que la demanda se recupere tras los días feriados del Año Nuevo Chino, aunque se mantendrá una diferencia entre las tarifas de naves con depuradores y las que no cuentan con este tipo sistema. En contraposición, el panorama para las naves de menos de 3 mil TEU se mantiene bajo incertidumbre. En la mayoría de los casos se debe a la sobreoferta que persiste en segmentos entre los mil y 2.600 TEU, lo que impide una mejora en las tarifas de flete. Además de que su tamaño les juega en contra, la norma IMO2020 los tiene prácticamente fuera de juego por no poder ofrecer mayores eficiencias. Alphaliner sugiere que la instalación de depuradores en este tipo de naves podría impulsar su uso.

En el sector VLCS (7.500 a 11 mil TEU) también se ve una limitada actividad debido a la falta de tonelaje por Año Nuevo Chino. Los LCS (entre 5.300 y 7.499 TEU) se mantienen sólidos, con cero disponibilidad spot. A los chateadores no les queda más que esperar a que se desocupe alguna nave u optar por capacidades menores. Los clásicos panamax están con menor actividad, pero las proyecciones continúan buenas. De acuerdo con información de Alphaliner, apenas se concretaron 5 contratos en las últimas dos semanas, a diferencia de 11 logrados en la quincena anterior. En el tonelaje entre los 3 mil y 3.800 TEU se ha visto una caída en la demanda en las últimas dos semanas, con menores contratos. Sin embargo, la cantidad de naves spot es limitada en el Atlántico, mientras que el mercado asiático está agotado.

Menos de 3 mil TEU

Los tamaños de nave que mejor desempeño están teniendo son los de 2.700-2.900 TEU, que han visto una mejora en la última quincena, con mayor actividad, doblando la cantidad de contratos logrados a 6 sobre las primera dos semanas del mes. El segmento 2 mil a 2.699 TEU se mantiene estable con la misma cantidad de contratos logrados en la primera y segunda quincena, mientras que las tarifas chárter para este segmento reflejan la estabilidad mencionada con una actividad 'plana'.

Bajo los 2 mil TEU las naves están prácticamente 'desempleadas', presas de la sobreoferta. La mayoría del tonelaje disponible está en Asia, mientras que el Atlántico tiene la capacidad agotada.

Por MundoMarítimo

BICICLETA DE CARGA RESURGE COMO EL MEDIO DE TRANSPORTE MAS SUSTENTABLE

Facilitación en la logística de carga y de pasajeros. 31 de enero de 2019

De acuerdo con lo informado por el Banco Mundial, la bicicleta de carga está experimentando un renacer, al ser considerada un medio más limpio, más seguro y eficiente para repartir carga y transportar pasajeros en las ciudades.

Con ellas se reduce la necesidad de tener camiones de reparto contaminantes y ruidosos que contribuyen a la congestión vehicular en las ciudades. Además, hacen que las calles estén más limpias y sean más seguras para los peatones y los ciclistas que las transitan.

Otro aspecto para destacar es que por tratarse de un vehículo de tracción humana y que no usa combustible, esta forma de transporte podría beneficiar aún más a nuestras ciudades que otras tecnologías disruptivas.

Una investigación encargada por la Unión Europea concluyó que el 25% de todos los artículos podrían ser repartidos por bicicletas utilitarias y que el 50% de todas las cargas de poco peso podrían ser realizadas por dichos vehículos en los entornos urbanos.

En el mundo, los clientes de tiendas en línea compran cada vez más todo tipo de productos, desde provisiones a muebles. El 87 % de los millenials prefiere realizar transacciones comerciales con empresas que tienen conciencia social y ambiental. En ese contexto, para una empresa informar a sus clientes que sus paquetes han sido enviados usando un medio de transporte sostenible y respetuoso con el medio ambiente podría convertirse en una importante ventaja comercial.

Uso en ciudades

En ese contexto, durante la inauguración del Centro DHL de la ciudad de Copenhague celebrada en noviembre pasado, el ministro de Transporte de Dinamarca, Benny Engelbrecht, declaró que "la bicicleta no puede cambiar el mundo, pero está muy cerca de hacerlo".

DHL ha incorporado las bicicletas de carga a sus servicios como uno de los medios posibles de transporte más sostenibles para las entregas urbanas.

Cabe mencionar que Copenhague y Ámsterdam están a la vanguardia en el uso de las bicicletas de carga. En toda el área metropolitana de Copenhague, se usan unas 40 mil bicicletas utilitarias cada día.

Las ciudades también se están asociando con empresas privadas de reparto para promover las bicicletas utilitarias como una alternativa a

los camiones. En esa línea, Nueva York anunció recientemente un nuevo programa que permite a las bicicletas de carga a pedal operadas por Amazon, UPS y DHL estacionar en zonas de carga comerciales reservadas habitualmente para camiones y furgonetas. De igual forma, UPS ha estado operando bicicletas utilitarias en varias ciudades europeas después de que se probaron con éxito en Hamburgo, Alemania, en 2012.

Latinoamérica no está ajena a esta realidad, ya que en Río de Janeiro, Brasil, específicamente alrededor del famoso barrio de Copacabana, se realizan más de 11 mil entregas de paquetes en bicicleta cada día.

Para la ONG brasileña Transporte Ativo "las bicicletas de carga son la mejor opción para transportar mercancías (bienes) en recorridos cortos y se pueden integrar fácilmente en las concurridas calles de la ciudad. Su uso disminuye los problemas asociados con el transporte motorizado, como la congestión, las cuestiones de estacionamiento y la contaminación del aire, y sus impactos sobre el cambio climático".

Asimismo, en África, en la ciudad de Kigali, Ruanda, las bicicletas utilitarias transportan personas y cargas pesadas de productos. Más allá de su papel en el transporte de bienes también han proporcionado empleo a miles de jóvenes como conductores de bicicletas taxi. En tanto que, en Lagos, Nigeria, estos vehículos se usan para la recolección de basura y residuos.

Movilidad eléctrica

Según la Asociación de la Industria Alemana de Vehículos de Dos Ruedas (ZIV), en el último año se han vendido en Alemania 39 mil bicicletas de carga eléctricas en comparación con 32 mil automóviles eléctricos, algo notable si se considera que los segundos han recibido importantes subsidios gubernamentales, mientras que las primeras obtuvieron solo un pequeño apoyo financiero.

A nivel mundial, Deloitte predice que para 2023 habrá 300 millones de bicicletas eléctricas transitando en las calles del mundo, esto es un aumento del 50% en relación con las cifras actuales. Dichas estadísticas parecen mostrar que, a pesar de toda la atención en torno a los vehículos eléctricos y autónomos, el futuro de la movilidad eléctrica podría ser liderado por las bicicletas.

En los próximos cinco años, se venderán 40 millones de bicicletas eléctricas en todo el mundo, superando la cantidad de 12 millones de vehículos eléctricos que circularán por las carreteras durante el mismo periodo.

El resurgimiento de la bicicleta de carga, con el crecimiento exponencial del mercado de vehículos con asistencia eléctrica, parece tener un gran potencial no solo para los servicios de reparto en las ciudades, sino también para el transporte de pasajeros, especialmente a nivel de las familias.
Por MundoMarítimo

LA OMI COLABORARÁ CON WISTA PARA PROMOVER LA DIVERSIDAD EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

Se busca un entorno de trabajo sin barreras para las mujeres en la industria. 28 de enero de 2019

La OMI y WISTA International firmaron un Memorando de Entendimiento que busca promocionar una mayor diversidad e inclusión a través de actividades de cooperación en el ámbito marítimo.

Esto sentará las bases para continuar el debatiendo sobre cómo la diversidad en el trabajo será esencial para un futuro sostenible.

Las iniciativas incluyen un estudio para recoger y analizar datos sobre el número de mujeres empleadas en el sector marítimo, el desarrollo de una base de datos de mujeres expertas en una amplia gama de temas marítimos disponibles para participar en paneles, con el objetivo de hacerlos más diversos y apoyar la implementación de las Resoluciones de la Asamblea OMI sobre la Preservación del legado del tema Marítimo Mundial para el 2019 y el logro de un entorno de trabajo sin barreras para las mujeres en la industria.

Otro de los propósitos es fortalecer la cooperación y compartir mejores prácticas entre las mujeres regionales establecidas por la OMI en asociaciones marítimas (WIMAs) y las asociaciones nacionales de WISTA Internacional.

El Memorando fue firmado por el secretario general de la OMI, Kitack Lim y la presidente de WISTA Internacional, Despina Panayiotou Theodosiou.

Tras esto, se organizó una sesión informativa de WISTA en la sede de la OMI para dar a conocer la labor de la WISTA Internacional, sus ramas regionales y nacionales, y también ofrecer asesoramiento sobre cómo unirse a la asociación.

Por MundoMarítimo

OSITRÁN: INVERSIÓN EN PUERTOS DE PERÚ SUPERÓ LOS US\$140 MILLONES DURANTE EL AÑO PASADO

Se concentró en las obras de modernización en Terminal Portuario General San Martín. 29 de enero de 2020

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) informó que las inversiones valorizadas en los puertos bajo su supervisión sumaron US\$140,8 millones -durante 2019- registrándose un crecimiento de 213%, en comparación al año anterior.

Este incremento se debió principalmente al desarrollo de las obras de modernización que se están ejecutando en el Terminal Portuario General San Martín-Pisco en Ica con un importe valorizado en US\$101,6 millones.

De igual forma, se ejecutaron inversiones en Terminal Norte Multipropósito del Callao (US\$13,1 millones), Terminal Portuario de Paita en Piura (US\$11,2 millones), Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry en La Libertad (US\$9,11 millones), Terminal Portuario de Matarani (US\$3,2 millones) y Terminal de Contenedores Muelle Sur del Callao (US\$2,65 millones).

Cabe consignar que Ositrán tiene a su cargo la supervisión de ocho contratos de concesión de terminales portuarios. En ese ámbito, además supervisa el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del Callao y el Nuevo Terminal Portuario Yurimaguas-Nueva Reforma en Iquitos.

También, el Ositrán se encarga de supervisar y regular las tarifas en los terminales portuarios de alcance nacional administrados por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU).

Por MundoMarítimo

ECUADOR: PUERTOS DE MANTA Y BOLÍVAR AVANZAN EN LA MODERNIZACIÓN DE SU INFRAESTRUCTURA

Mientras que para Esmeraldas se proyecta atraer inversión privada para concretar iniciativa. 29 de enero de 2020

Tanto el puerto de Manta como Puerto Bolívar en Ecuador dan pasos importantes para su modernización.

Manta se ha especializado en cruceros, pero desde el año pasado la línea CMA-CGM opera llevando principalmente atún en contenedores. La empresa TPM (Terminal Portuario de Manta) opera buques portacontenedores, graneleros, carreros, pesqueros y cruceros.

Mientras que Puerto Bolívar, operado por Yilport, proyecta para este 2020 la incorporación de nuevas grúas pórtico, luego de que el año pasado arribara el primer lote.

Según el operador portuario, dichas unidades estarán equipadas con tecnologías y dispositivos de última generación para potenciar las capacidades del terminal y cumplir con las expectativas de los clientes y los altos estándares globales de Yilport Holding Group.

Predominancia de Guayaquil

Si bien Manta y Bolívar modernizan sus instalaciones portuarias, Guayaquil sigue dominando el movimiento de carga: con el 86% del total que se transfiere en Ecuador.

De hecho, en nueve meses se registran las recaladas de 5 buques mayores a 335 metros de eslora, con una capacidad superior a los 10 mil TEUS.

La profundización del canal de acceso entre 12,5 y 13 metros de calado ha sido clave para la inversión en grúas en los principales terminales: Contecón, TPG y Bananapuerto.

Proyecto para Esmeraldas

Pese al desarrollo de los puertos mencionados, existe uno que se ha ido quedando atrás en el país sudamericano; Esmeraldas, considerado el más atrasado en inversiones y estructura empresarial.

De hecho, desde el 2014 la Cámara Marítima de Ecuador ha pedido la modernización de las instalaciones de Esmeraldas y de su complejo sistema de trabajo que afecta al sector naviero.

Consultado al respecto, el ministro de Transporte de Ecuador, Gabriel Martínez, aseguró que para Esmeraldas se está trazando un plan de modernización que podría darse con un inversor privado, según informó Expreso.

Por MundoMarítimo

COTECMAR CONSTRUYE BUQUE BALIZADOR HECHO EN COLOMBIA PARA LA DIMAR

Celebramos con orgullo patrio la puesta en marcha de la construcción del Buque Balizador diseñado en Colombia y adquirido por la Dirección General Marítima - DIMAR. 18 febrero de 2020

“La ceremonia de corte de la primera lámina del Buque Balizador realizada en el Complejo Mamonal de Cotecmar el pasado 14 de febrero da inicio a las actividades que se llevarán a cabo en el marco de la celebración de los 20 años de la corporación.”

En el marco de la ceremonia de corte de la primera lámina realizada en el Complejo Mamonal de Cotecmar el 14 de febrero 2020, celebramos con orgullo patrio la puesta en marcha de la construcción del Buque Balizador diseñado en Colombia y adquirido en el 2019 por la Dirección General Marítima.

La unidad que será construida por la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (COTECMAR) generando más de 2000 empleos entre directos e indirectos, se constituye en un producto innovador con diseño y construcción 100% colombiano, que nació con el propósito de brindar soporte al actual sistema de señalización marítima y fluvial del país, el cual que entrará a operar en el caribe colombiano.

La Dirección General Marítima (DIMAR) espera que con esta embarcación pueda aumentar su capacidad operacional del sistema nacional de señalización marítima y fluvial, cubriendo un área desde Santa Marta hasta el Golfo de Urabá prestando servicios de fondeo y remoción de boyas para la demarcación de los canales de navegación. Adicionalmente, apoyará el mantenimiento de las boyas de la Red de Medición de Parámetros Oceanográficos y de Meteorología Marina, y otras actividades de apoyo relacionadas con la asistencia humanitaria y la protección del medio marino.

Este buque balizador será construido en acero naval con un área de cubierta para trabajo de 100 metros cuadrados, acomodaciones para 15 personas, grúa de trabajo con capacidad de hasta 8 toneladas a 10 metros y sistema de propulsión de azimutal (mecanismo avanzado de propulsión marina sin timón) que brinda una alta capacidad de maniobra y seguridad en la navegación.

Con la adquisición de este buque, la Autoridad Marítima actualiza su flota de unidades navales con equipos modernos, contribuye a la seguridad integral marítima, fortalece la industria colombiana, reduce los costos de mantenimiento y operaciones y genera nuevas capacidades para el transporte de ayudas a la navegación.

Esta nueva unidad representa el resultado del trabajo en equipo constituido tanto por personal de Cotecmar, la Armada de Colombia y la Autoridad Marítima, en una demostración que las entidades del Ministerio de Defensa Nacional trabajan activamente para el desarrollo de una industria de carácter estratégico para el país, aportando a nuevas prácticas de construcción y procesos de diseño que garantizan la entrega de un buque con los más altos estándares de calidad.



US Navy / USSOCOM

Gator Class SEAL Delivery Vehicle

SDV Mk.8 Mod 0

COVERT SHORES
www.hisutton.com

