

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

LANZAMIENTO DEL LIBRO “CONSTRUCCIÓN NAVAL EN ASMAR T”



En dependencias de ASMAR Talcahuano, el 18 de julio, se efectuó el Lanzamiento del libro “Construcción Naval en ASMAR T” de Luis Ernesto Siebert C. La actividad fue presidida por el Director de ASMAR, Contraalmirante Luis Kohler Gary, acompañado por el Administrador de ASMAR Talcahuano, Capitán de Navío Mauricio Linderman Céspedes e invitados especiales.

Este libro relata la historia del área de construcción naval, que ha desarrollado ASMAR Talcahuano desde 1960 hasta nuestros días. Su autor es don Luis Ernesto Siebert Cristi, Ingeniero Naval Mecánico de la Academia Politécnica Naval, con grado académico en Ocean Engineer y Master of Science in Naval Architecture and Marine Engineering del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT). Entre 1979 y 1982 se desempeñó en ASMAR Talcahuano en diferentes cargos de reparaciones, asumiendo posteriormente responsabilidades en el área de construcción naval.

En 1987 solicita su retiro de la Armada, para regresar el año 2000 al Astillero de Talcahuano, asumiendo como Jefe de Ingeniería Naval; más tarde, asume los cargos de Jefe del Departamento de Abastecimiento y Jefe del Departamento de Ingeniería de Desarrollo.

El año 2009, es destinado a la Gerencia de Construcción Naval. A fines del 2012, se retira definitivamente de ASMAR Talcahuano, luego de haber liderado esta importante actividad post terremoto del 2010, debiendo ejercer un gran liderazgo para sacar adelante los proyectos que se estaban ejecutando previo a este fenómeno natural.

Durante el lanzamiento del libro de su autoría, el Sr. Siebert señaló “...el mayor tesoro que conservo por mi paso por ASMAR, es haber conocido a tantos profesionales, técnicos y operarios que, en forma anónima y muchas veces sin el debido reconocimiento, han dado vida a una infinidad de nuevas unidades desde 1962 hasta la fecha. Esto se hizo en condiciones bastante precarias al inicio, las que fueron mejorando a medida que se comprendió lo importante que es disponer de una capacidad de construcción naval que pueda ser empleada tanto por la Armada, como armadores nacionales o internacionales...”.

FUENTE: Noticias ASMAR

IMO 2020: UN POSIBLE EFECTO SECUNDARIO MUY INDESEADO PARA EL MEDIOAMBIENTE

Desplome del uso del fueloil como búnker podría activar su consumo para la generación de energía en países en desarrollo. 27 de septiembre de 2019.

En la edición especial de su boletín "The marine fuel market: challenges and opportunities", Alphatanker plantea diversas consecuencias de la Normativa IMO 2020 que limita el contenido de azufre en el búnker a un 0,5%. En el análisis, al que MundoMarítimo accedió en exclusiva se proyecta que la demanda mundial de fueloil se desplome en 2,2 mb/d entre 2019 y 2020, lo que podría llevar a impensadas consecuencias.

Cabe señalar que esta estimación planteada incluye todos los tipos de fueloil, independientemente de su contenido de azufre, por lo que incluye fueloil con un contenido de azufre muy bajo, de 0,5% S o inferior, o sea conformes a la señalada normativa.

Según Alphatanker, la demanda de fueloil se pronostica en 3,22 mb/d en 2019, pero luego se espera que descienda a 1,0 mb/d en 2020 antes de recuperarse ligeramente a 1,7 mb/d en 2022 a medida que se instalen más depuradores y que los expedidores ganen más confianza en los fueloils de más bajo contenido de azufre a partir de la aplicación de la normativa.

Con una legislación medioambiental a nivel global más estricta, la demanda mundial de fueloil ha ido disminuyendo de forma constante durante este siglo y amenaza con dejarlo sin usos. En 2018, el transporte marítimo representó el 46% de la utilización total de fueloil. Aparte del sector marítimo, todavía esta variedad de productos se utiliza para la generación de energía, en la industria pesada, la construcción de carreteras, así como para su reprocesamiento y destilación en refinerías. A medida que la demanda de fueloil para uso marítimo se desplome, representará sólo el 21% de la demanda total de fueloil para 2020.

De paso, el colapso de la demanda de fueloil hará que el mundo se quede con un excedente del producto que pesará sobre los márgenes de las refinerías. Esta presión será especialmente aguda en las refinerías simples con altos rendimientos de fueloil. Se espera que esto estimule otra ronda de racionalización global de las refinerías.

No obstante, parece seguro que un renacimiento de la demanda de fueloil frenaría la proliferación de las energías renovables en el sector de la generación de energía. Aunque los costos de las energías renovables han caído en picada en el sector durante la última década, el costo previsto de menos de 200 dólares/tonelada de fueloil, consecuencia de su menor uso, probablemente le quitará algo de inversión a las energías renovables.

¿Nubes en el horizonte?

Lo anterior ¿se podría considerar como efectos secundarios no deseados de una política bien intencionada? Lo expuesto sugiere que, aunque el límite mundial de contenido azufre es una política bienintencionada con importantes beneficios medioambientales, y la OMI debe ser elogiada por aplicarla y porque el transporte marítimo asuma la responsabilidad medioambiental, el resultado final podría ser ligeramente diferente del previsto inicialmente.

De hecho, si la generación de energía a partir de fueloil experimenta un renacimiento, entonces inevitablemente terminará siendo quemada en plantas de energía cerca de centros de población como Riad, Yakarta y Lagos.

A menos que estas centrales eléctricas estén equipadas con depuradores, lo que es dudoso en el mundo en desarrollo, el azufre será liberado a la atmósfera más cerca de la población humana que si se quemara en alta mar. Esto sugiere, por lo tanto, que los responsables políticos mundiales deberían centrar su atención en hacer más estricta y coherente la política medioambiental terrestre en el mundo en desarrollo, lo que estaría en consonancia con la política medioambiental marítima.

Por MundoMarítimo

GOBIERNO DE BRASIL MANIFIESTA INTERÉS POR INCLUIR EN EL CABOTAJE A NAVES CON BANDERA EXTRANJERA

Medida busca que la actividad pase de un 5% a un 30% en la participación del transporte de carga del país. 27 de septiembre de 2019

El gobierno de Brasil prepara una serie de cambios en la regulación del transporte marítimo para aumentar la competencia en el sector y consolidar el cabotaje que responde apenas al 5% del total transporte de cargas del país, informó Xinhua.

La medida, que busca que el transporte marítimo de carga sea una alternativa al de carreteras, podría llevar hasta un 30% al sector, según estiman las empresas de transporte marítimo.

La medida más polémica que plantea el gobierno es autorizar que naves extranjeras puedan hacer cabotaje en el país. El resto de cambios incluyen la desburocratización del sector, la reducción de impuestos al búnker y menores aranceles para la importación de buques.

Actualmente, las navieras sólo pueden operar con buques propios construidos en Brasil, que suelen ser más caros comparados con los del exterior, o comprados fuera, también muy caros debido a los impuestos de importación.

El gobierno prepara una Medida Provisional (MP) para atraer nuevos actores al sector, reduciendo así los costos de este tipo de transporte.

Según datos de la Asociación Brasileña de los Armadores de Cabotaje (ABAC), el 61% de las cargas en el país se transportan por carreteras. Otro 22% son transportadas vía férrea, mientras que el transporte fluvial alcanza el 11%, mientras que el cabotaje, apenas representa el 5%.

La ABAC calcula que el 98% del transporte marítimo de cargas en Brasil, sin contar con los grandes navíos de la estatal Petrobras, los realizan apenas ocho navieras brasileñas.

"Queremos flexibilizar estas reglas para quien no puede comprar una nave en el país o en el exterior, para que pueda alquilar", explicó Dino Antunes Dias, secretario del Ministerio de Infraestructura.

"Nuestra intención es ampliar la competencia en el mercado de cabotaje, trabajando en nuevas alternativas de alquiler de naves, con un aumento de la oferta de cabotaje a corto plazo y con la reducción de costos", agregó.

Según la ABAC, el transporte de cargas marítimo no sintió los efectos de la crisis económica brasileña y creció a un ritmo mediano del 12,8% anual desde 2010. En mayo de 2018, durante la huelga que miles de camioneros que paralizaron Brasil, el transporte marítimo de cargas ganó relevancia. En el primer trimestre de 2019, el transporte de cargas por contenedores creció un 16,8% en comparación con el mismo período del año pasado.

Para Cleber Cordeiro, presidente de ABAC, el sector de transporte de cargas marítimo brasileño puede crecer todavía más con las medidas que está preparando el gobierno: "El cabotaje de contenedores puede crecer hasta un 30% al año, pero no de un día para el otro. Esto depende de tener todas las medidas implementadas. Estimamos que para cada carga transportada en cabotaje hay otras cinco que podrían ser capturadas", explicó.

Según señaló, las empresas pueden beneficiarse si se abre la posibilidad de que se contraten tripulaciones extranjeras, siempre que tengan un comandante o el jefe de máquinas sea brasileño, para garantizar el liderazgo nacional en la tripulación: "Las tripulaciones brasileñas cuestan cinco o seis veces más que las extranjeras", resaltó, defendiendo la abertura del mercado para navieras y buques extranjeros.

"Ello aumentará la capacidad de alquiler, pero es necesario tener también embarcaciones brasileñas, para dar la seguridad de que Brasil no se quedará sin navíos, que no se irán cuando haya un mejor mercado o reciban ofertas en otros países", concluyó.

Por MundoMarítimo

ARMADORES DE VLCCS ACAPARAN UNA FORTUNA TRAS ATAQUES A REFINERÍAS EN ARABIA SAUDITA

Fletes de los buques tanque se disparan mientras los compradores intentan reemplazar el petróleo saudí. 27 de septiembre de 2019

Las tarifas de flete de los buques tanque se dispararon a sus niveles más altos del año esta semana, mientras los importadores asiáticos se apresuraban a asegurar el suministro de crudo desde Estados Unidos, tras los ataques a las instalaciones petroleras de Arabia Saudita que perjudicaron una gran parte de la producción mundial, informó WSJ.

"Ha sido una locura durante la última semana y la demanda de VLCCs sigue siendo fuerte esta semana por parte de los importadores tradicionales del Lejano Oriente como Corea, China y Japón", dijo George Lazaridis, jefe de investigación y valores de la empresa de corretaje de buques Allied Shipbroking Inc. basada en Atenas, Grecia. "Los grandes petroleros como Exxon Mobil y Vitol han estado muy activos buscando reservas de VLCCs."

Los corredores de Londres y Singapur dijeron que las tarifas al contado diarias de los súper tanqueros cotizaron por encima de US\$43.000 esta semana desde menos de US\$30.000 antes de los ataques del 14 de septiembre en Arabia Saudita. Los fletamentos de tiempo promedio se cotizaron a US\$38.600 diarios, en comparación con los anteriores US\$28.300, según Baltic Exchange. Las tarifas fueron las más altas desde que la bolsa introdujo su índice de precios en marzo para los llamados petroleros "sucios", que transportan petróleo crudo y pesado.

"No hay suficientes VLCCs para mantener el ritmo de la demanda", dijo un corredor de Singapur. "Sabemos que las cosas se calmarán a

principios de octubre, cuando los suministros saudíes vuelvan a tener efecto, pero si usted es el armador de los petroleros, está ganando una fortuna en este momento".

China International United Petroleum & Chemicals Co. fue uno de los fletadores más activos la semana pasada, al reservar al menos seis cargas de crudo de la región del Golfo de Estados Unidos, aseguraron los corredores.

"Pekín ha aconsejado a los importadores chinos que eviten los cargamentos estadounidenses debido a las continuas tensiones comerciales, pero cuando hay tanta demanda, esas cosas se dejan de lado", dijo un agente de bolsa de Londres.

Los ataques con drones y misiles en las instalaciones de la provincia oriental de Arabia Saudita, rica en petróleo, destruyó aproximadamente la mitad de la producción de crudo del país, lo que equivale a casi el 6% de la producción mundial. Los operadores de buques tanque esperan que las interrupciones se extiendan hasta octubre.

Un corredor dijo que las cargas de crudo en Ras Tanura, el principal puerto de exportación de petróleo para la planta de Saudi Arabian Oil Co. en Abqaiq que fue golpeada por misiles, "siguen siendo problemáticas", con ciertos tipos de cargas de crudo que no están fácilmente disponibles.

"Los saudíes usaron sus reservas para calmar el mercado desde el principio, pero con tantos barriles fuera de línea y una fuerte demanda de productos refinados como gasolina y diesel en su mercado interno, no hay suficiente oferta", dijo un corredor de Singapur.

Los armadores dijeron que encontrar alternativas para recoger diferentes tipos de crudo que normalmente exporta Arabia Saudita es complicado porque las refinerías están diseñadas para producir tipos específicos de productos.

Además de los exportadores estadounidenses, los productores de petróleo de Rusia, los Emiratos Árabes Unidos y Kuwait también pueden abastecer el mercado.

Los corredores señalaron que Estados Unidos y otros productores pueden proporcionar hasta un millón de barriles diarios de crudo de los aproximadamente 5 millones de barriles que actualmente están fuera de línea en Arabia Saudita.

Lazaridis dijo que la capacidad es especialmente limitada en este momento, lo que ayuda a aumentar las tarifas, ya que alrededor de 25 de los petroleros de crudo más grandes están fuera de servicio para ser equipados con depuradores o para ser reequipados para manejar mezclas de búnkeres más limpios en línea con la normativa IMO 2020. "Esto ha agudizado la escasez de petroleros", aseguró.

Por MundoMarítimo

TERMINAL DE CONTENEDORES DE MOÍN DE COSTA RICA HABILITA NUEVA VENTANA PARA RUTA DIRECTA A ASIA

Además, el recinto portuario informó que redujeron los tiempos de atención de naves a 10 horas en promedio. 25 de septiembre de 2019

La Terminal de Contenedores de Moín (TCM) atenderá un nuevo servicio directo hacia Shanghái, China, gracias a la mejoría en los niveles de productividad evidenciada en los últimos meses.

La concesionaria logró incorporar una ventana de atraque adicional con la reducción en los tiempos de atención de buques a un promedio de apenas 10 horas por buque. De esta manera, se liberó capacidad para atender un nuevo servicio los domingos, cada tres semanas.

El primer buque de esta nueva ruta comercial a China zarpó este domingo 22 de septiembre, inaugurando así una oportunidad sin precedentes para los exportadores de productos frescos, pues el tiempo de tránsito será de máximo 22 días.

"Gracias al talento limonense que opera la Terminal de Contenedores de Moín, en tiempo récord alcanzamos una operación de 26 movimientos por hora en cada grúa, tal como lo establece el contrato de concesión. Esto nos permitió habilitar una ventana extra para suplir la necesidad de que Costa Rica cuente con una ruta directa a Asia", manifestó Enrique del Águila, gerente de Operaciones de APM Terminals.

El incremento en la productividad también eliminó el tiempo de espera en bahía para los buques que llegan a tiempo a sus ventanas de atraque en la TCM, con lo que las líneas navieras pueden reducir su estancia en Moín y el consecuente consumo de búnker.

Con el propósito de superar la curva de aprendizaje del personal de la TCM y alcanzar parámetros de productividad estipulados por el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), APM Terminals reforzó la capacitación de los operadores en cuanto a mejores técnicas de carga y descarga de contenedores, una mejor planificación del volumen de trabajo y el control de los sistemas digitales.

"Desde que iniciamos operaciones, semana a semana hemos mejorado nuestra productividad. Esto genera más oportunidades de crecimiento para Costa Rica y para el país", comentó Alberto Brenes, quien se desempeña como asistente de Operaciones en la TCM.

Agilización para transportistas

Los conductores de camiones también han experimentado una mejora significativa en los tiempos de acceso a la TCM, los cuales no superan los 4 minutos.

En total, ingresar a la terminal, dejar o recoger un contenedor y volver a salir es un proceso expedito que toma entre 18 y 20 minutos. Este tiempo se reducirá en un 30% a partir de octubre, pues la compañía automatizará el portón de entrada a la terminal para garantizar un flujo más eficiente de tráilers.

La TCM acumula ya 12 semanas sin filas en la entrada y el flujo vehicular puede ser monitoreado en vivo mediante un enlace en el sitio web de APM Terminals.

Por MundoMarítimo

GRUPO CMA CGM LANZA EL MAYOR PORTACONTENEDOR PROPULSADO POR GNL DEL MUNDO

CMA CGM "Jacques Saadé" es el primero de su nueva flota de nueve portacontenedores de 23.000 TEUs impulsados por GNL. 26 de septiembre de 2019

El Grupo CMA CGM anunció el lanzamiento del mayor y primer portacontenedores ultra grande del mundo (23.000 TEUs) propulsado por gas natural licuado (GNL). El hito se alcanzó hoy en el astillero Jiangnan-Changxing de Shanghái, en un evento que fue presenciado por Rodolphe Saadé, presidente y CEO del Grupo CMA CGM, funcionarios franceses y chinos, líderes empresariales y clientes del Grupo CMA CGM.

En 2017, Rodolphe Saadé anunció su decisión de ordenar una serie de nueve portacontenedores de 23.000 TEUs que serían los primeros del mundo en ser propulsados por gas natural licuado (GNL). A través de esta elección estratégica, el Grupo CMA CGM reafirmó su firme compromiso de proteger el medio ambiente y liderar la transición energética de la industria.

De acuerdo a CMA CGM el GNL ayuda a reducir la emisión de óxidos de azufre y partículas finas en un 99%, las emisiones de óxidos de nitrógeno en hasta un 85% y las emisiones de dióxido de carbono en un 20% aproximadamente.

Estos nuevos buques se incorporarán a la flota del Grupo en 2020 en la ruta Asia-Norte de Europa y se inscribirán en el Registro Internacional Francés (RIF), lo que confirma el compromiso del Grupo de operar bajo pabellón francés.

Además, los nueve nuevos portacontenedores contarán con un diseño de puente de última generación, el primero del mundo en ofrecer cuatro innovaciones importantes para ayudar al capitán y a la tripulación:

- una pantalla táctica que ofrece vistas de mapa mejoradas para obtener información de navegación más dinámica;
- un sistema de predicción de trayectos optimizado para mostrar la posición prevista del buque en los próximos tres minutos;
- un sistema de "ojo inteligente" que proyecta una visión de pájaro del área circundante al buque;
- pantallas de realidad aumentada que ofrecen a la tripulación información precisa sobre la velocidad de rotación del buque, la distancia desde el muelle y las velocidades transversales.

El CMA CGM "Jacques Saadé" es el primero de esta nueva clase de buques de 23.000 TEUs propulsados por GNL y está equipado con un sistema inteligente para gestionar la ventilación de los contenedores frigoríficos transportados en su bodega.

Para mejorar aún más el desempeño ambiental de la nave y sus buques gemelos, se han optimizado hidrodinámicamente las formas de sus cascos. El bulbo de proa se ha integrado perfectamente en el perfil del casco y la proa es recta. También se han mejorado la hélice y la pala del timón, a lo largo del denominado Becker Twisted Fin.

Las naves excepcionalmente grandes de 400 metros de eslora y 61 metros de manga se distinguirán del resto de la flota por el logotipo "LNG POWERED", que da fe de la gran innovación mundial que representa la propulsión de GNL en buques de este tamaño.

Con el nombre del primer portacontenedores CMA CGM "Jacques Saadé" de 23.000 TEUs propulsado por GNL, el Grupo ha querido dar de manera simbólica el nombre de su fundador a su futuro buque insignia. Un empresario visionario, Jacques Saadé convirtió a CMA CGM en una de las principales navieras de transporte marítimo del mundo, manteniendo al mismo tiempo su dimensión familiar y sus fuertes valores. De esta manera, dejó una huella duradera en toda la industria del transporte marítimo.

Durante el acto de lanzamiento, Rodolphe Saadé, presidente y CEO del Grupo CMA CGM, declaró: "Con el lanzamiento del primer buque de 23.000 TEUs propulsado por Gas Natural Licuado, demostramos que la transición energética puede tener éxito en nuestra industria si todos los actores trabajan juntos, preparando el camino para un enfoque global del transporte marítimo en el que el crecimiento económico y la competitividad pueden coexistir con la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático".

Por MundoMarítimo

RADIOGRAFÍA GLOBAL A LOS PUERTOS DE CONTENEDORES

UNCTAD realiza análisis según conectividad, rapidez y los más concurridos. 30 de septiembre de 2019

La competitividad de un puerto se define según sus niveles de eficiencia operativa y conectividad, indicadores claves a la hora de escoger un puerto de contenedores. Estas grandes cajas transportadas por todo el mundo contienen los productos que mueven la economía mundial, por eso el ahorro de tiempo y costos resulta crucial a la hora de elegir la ruta a recorrer. MundoMarítimo accedió de forma exclusiva al reporte elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo -UNCTAD- el cual detalla los mejores puertos según su nivel de conectividad, rapidez y concurrencia a escala global, siguiendo el índice de conectividad naviera LSCI.

Más de 900 puertos en todo el mundo fueron evaluados para elaborar el informe, considerando estadísticas entre 2006 y 2019, además de un análisis de recaladas por país, desarrollado en conjunto con MarineTraffic y que considera cobertura desde 2018 con actualizaciones cada 6 meses. Las estadísticas e indicadores arrojados por el estudio apuntan a medir y trazar el progreso hacia la concreción de metas de desarrollo sustentable y sus respectivos objetivos. Se espera que las conclusiones y datos del estudio ayuden a las compañías y gobiernos a identificar tendencias globales y ajustarse a ellas oportunamente.

Conectividad, competencia y contenedores

La principal interacción entre pequeños y grandes puertos es que los primeros a menudo funcionan como puntos de enlace y transbordo para los últimos. Puertos vecinos a grandes países se benefician del alto tráfico generado, lo cual resulta en mejoras en los indicadores de los menores. Ejemplos son los casos de Montevideo (Uruguay), cuya cercanía al puerto de Santos en Brasil ha ayudado a mejorar sus índices de conectividad LCSI y Colombo (Sri Lanka), que cuenta con un LCSI mayor al de cualquier puerto de India.

Pero ha sido la expansión del Canal de Panamá lo que ha causado un mayor impacto en los patrones de servicios. El estudio cita el ejemplo de los puertos de Nueva York/Nueva Jersey y Savannah, ubicados en la costa este de Estados Unidos, que han visto un aumento mayor al 20% en su LCSI desde 2016, mientras que los principales puertos nacionales de la costa oeste se han mantenido estancados. Puertos en Panamá y Cartagena (Colombia) también han visto un aumento en sus índices LCSI, aunque aún no se registran grandes hubs portuarios en la costa occidental sudamericana.

Inversión digital e integración análoga

Lejos de las ventajas geográficas, para quienes no gozan de este beneficio la inversión digital es una legítima herramienta para aumentar la conectividad de un puerto: inteligencia artificial, el Internet de las Cosas (IoT) y blockchain son claves a la hora de potenciar un puerto. Por otra parte, la conexión entre redes locales, regionales y globales es clave para elevar el índice LCSI. Esto se puede lograr al integrar en un mismo embarque carga dirigida a distintos mercados. A su vez, esto asegura la competencia y la competitividad gracias a la integración integral. La modernización portuaria es otro punto a favor a la hora de escoger por parte de los clientes, junto con una ampliación del alcance terrestre (hinterland), sustentabilidad, monitoreo y trazabilidad.

El tiempo es oro

El análisis concluye destacando la importancia de un funcionamiento veloz y fluido de la nave en puerto. Optimización de recaladas, facilitación y operaciones portuarias son características cada vez más atractivas a la hora de escoger un puerto. Mientras menos tiempo tome una operación en puerto, mejor, ya que reduce todo tipo de costos asociados, desde emisiones, uso de muelle, uso de grúa, etc. Todo esto apunta a procedimientos eficientes, maximizando el servicio con el menor costo posible sin compromiso de la calidad.

Por MundoMarítimo

RÍO PARANÁ: CANCELLERÍA DE PARAGUAY COORDINARÁ ACCIONES CON ARGENTINA PARA DESARROLLAR DRAGADO

Buscan mejorar condiciones de navegabilidad para potenciar agroexportación. 30 de septiembre de 2019

El crecimiento de los volúmenes de carga en la zona del Alto Paraná, estimados en más de 3 millones de toneladas al año ha generado una demanda creciente de transporte fluvial, así como de importantes inversiones portuarias, que exigen especial atención sobre el estado de la vía navegable de la zona.

En ese sentido sectores públicos y privados coordinaron acciones conjuntas y unificaron criterios con el objetivo de dar inicio en la brevedad a una estrategia interinstitucional para mejorar las condiciones de navegabilidad del río Paraná.

Bajo ese contexto, la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) realizará las tareas de intervención, en base al informe de batimetría y planos que serán elaborados con relación a los seis pasos identificados como críticos.

Estas medidas serán de suma importancia para hacer frente a la situación hidrológica actual, que impacta negativamente en el transporte y la operatoria fluviales, generando situaciones de riesgo para las naves y sus tripulaciones, además de generar demoras y sobrecostos al comercio exterior que se importa y se exporta por la zona (20% del total carga paraguaya).

Dicha situación impide, ante la falta de previsibilidad, que se desarrollen más inversiones en una región con alto potencial agroexportador. Es por ello que la Cancillería de Paraguay realizará las coordinaciones pertinentes con la República Argentina, a fin de que las tareas de mantenimiento de esta vía navegable se puedan llevar a cabo a la mayor brevedad posible.

Las acciones fueron acordadas en una reunión de trabajo presidida por el viceministro de Relaciones Económicas e Integración, Didier Olmedo contando con la participación de representantes de los sectores públicos y privados.

También participó de la instancia el ministro-secretario General y Jefe del Gabinete Civil de la Presidencia de la República, Julio Ullón, quien reiteró el compromiso del Gobierno Nacional de coordinar acciones conjuntas, unificar criterios e impulsar una estrategia interinstitucional con el objetivo de mejorar las condiciones de navegabilidad a todo tiempo del río Paraná.

Además se sumaron representantes de las entidades binacionales Itaipú y Yacyretá, del Directorio de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, el nuevo delegado del Paraguay ante la Comisión Mixta Paraguay – Argentina del Río Parana (COMIP), Ing. Martín Augusto González Guggiari, de la Dirección General de Marina Mercante y otros miembros de instituciones, gremios empresariales y usuarios afectados. Por MundoMarítimo

MÉXICO: LANZAN PROYECTOS PORTUARIOS A EJECUTARSE EN VERACRUZ, CHIAPAS Y SOTO LA MARINA

Proyectos implicarían la inversión de US\$10.000 millones y movilizarían carga agropecuaria e hidrocarburos. 30 de septiembre de 2019

Tres grandes proyectos de infraestructura portuaria con financiamiento y diseño privado, US\$10.000 millones, lanzaron Caxxor Group y National Standard Finance, que representa Carlos Ortiz, aliado con los consorcios nacionales Acxesa y Coessa.

Según informa La Razón, los tres proyectos en los que inicialmente se invertirán US\$944 millones se ubican en el puerto de Veracruz, puerto Chiapas y Soto La Marina.

Los dos primeros, Veracruz y Chiapas, implicarán al fondo de infraestructura Caxxor-National Standard Finance, invertir US\$494 millones sólo en un principio, en asociación con Acxesa, que dirige Domingo Barrios, para desarrollar desde octubre entrante una terminal marítima de 60 hectáreas en Puerto Chiapas, con la misión de convertirse en un hub en México, para Centro y Sudamérica para la realización de exportaciones de plátano, mango, piña y camarón al Asia recolectando las entregas desde Guayaquil hasta Chiapas, potenciado así el proyecto de colaboración agropecuaria regional que impulsa Víctor Villalobos, desde la Secretaría de Agricultura.

En tanto, la terminal de Veracruz, de 300 hectáreas aledañas al antiguo puerto, combinará desde noviembre próximo la vocación agropecuaria de la región, pero también la manufacturera del centro de México para atender los mercados de la costa oeste de Estados Unidos, pero también puertos europeos como Rotterdam, Ravena, Barcelona y Lituania.

Soto La Marina, en Tamaulipas, desarrollado de la mano con Coessa que lleva Juan Carlos Contreras, implica una inversión de US\$450 millones iniciales, pues implica desarrollar 5000 hectáreas que incluyen 150.000 metros cuadrados de bodegas, almacenamiento de 3.5 millones de barriles de hidrocarburos, así como instalaciones portuarias para la primera refinería privada en México -construida por RedMex-, que producirá hasta 120.000 barriles diarios de gasolina.

Para la movilización de estos bienes hacia nuevas rutas y conectar con las redes logísticas mundiales, National Standard Finance financia la construcción de 12 buques mercantes que darán servicio dedicado hasta estos tres puertos mexicanos.

Por MundoMarítimo

PUERTO DE MONTEVIDEO: INVERTIRÁN EN NUEVO DIQUE FLOTANTE PARA REPARACIÓN DE NAVES URUGUAYAS

Desarrollo en construcción naval será efectuado por Tsakos Industrias Navales. 28 de septiembre de 2019

Para 2022 la empresa Tsakos Industrias Navales tiene contemplado sustituir el actual dique flotante para poder atender barcos tipo Panamax, con capacidad de 5.000 contenedores, y Post-Panamax, de 9.000 contenedores.

De acuerdo con lo dicho por el presidente de la Administración Nacional de Puertos de Uruguay, Alberto Díaz, la iniciativa en la que se contempla invertir US\$40 millones permitirá potenciar las reparaciones navales en el país sudamericano.

Por su parte, el gerente general de Tsakos Industrias Navales, Germán Aguirrezabala, adelantó que la nueva estructura tendrá capacidad suficiente para atender buques Panamax e, incluso, Pospanamax, lo cual "nos permitirá volver a convertirnos en el puerto de América del Sur con la mayor capacidad y calidad de reparaciones", remarcó.

En ese sentido se proyecta que el dique flotante recibirá, mayoritariamente, a pesqueros nacionales y extranjeros y, en menor cantidad, a graneleros, portacontenedores y dragas.

Logística para UPM

El anuncio se dio en el contexto de la presentación del proyecto de reubicación del dique flotante desde el muelle Mántaras hasta el de Florida, de ese recinto portuario, en donde se encuentra en forma provisoria.

"Destacamos la buena disposición de Tsakos (Industrias Navales) en el mantenimiento de los puestos de trabajo, que responde a la necesidad de que el puerto de Montevideo tenga un centro de reparaciones navales", destacó Díaz, en referencia al traslado del dique flotante.

También del acto efectuado en el acceso Florida del terminal portuario participaron el ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, y el gerente general de Tsakos Industrias Navales, Germán Aguirrezabala.

Cabe mencionar que la iniciativa, responde a las necesidades logísticas de la segunda planta de celulosa de la firma finlandesa UPM que se construye en Pueblo Centenario, en el departamento de Durazno.

Díaz explicó que la empresa, a la cual se le renovó la concesión por un período de 30 años, permanecerá en el lugar hasta 2022, cuando finalice la construcción del puerto Capurro.

Clientes

El ejecutivo de Tsakos Industrias Navales se refirió a sus operaciones. "El 95 % de nuestros clientes son extranjeros y el 80% de nuestro presupuesto es mano de obra uruguaya", apuntó. "Aquí se privilegia lo artesanal a lo robotizado", indicó.

Desde la firma indicaron que la necesidad de poner en forma periódica un buque en seco se debe a la necesidad de acceder a aquella parte que usualmente permanece sumergida, denominada "obra viva" o "carena", con el fin de inspeccionarla y, si es necesario, efectuar reparaciones: lavado, granallado y pintura, cambio de chapas y estructuras de acero, trabajos de mecánica, electricidad y electrónica, entre otros.

Por MundoMaritimo

BIMCO APUNTA A LA POTENCIA DE LOS BARCOS COMO UN MEDIO PARA FRENAR LAS EMISIONES

30 de septiembre de 2019. Por Rasmus Nord Jørgensen (aporte de CF (ra) Fabio Zapata Colombia

La asociación internacional de transporte BIMCO ha introducido una nueva opción que podría ayudar en la búsqueda de la industria marítima para reducir emisiones. Aunque ya se ha propuesto limitar la velocidad de los barcos como una forma de reducir sus emisiones de CO2, la solución de BIMCO va un paso más allá para proponer límites al poder de propulsión de los barcos.

La asociación argumentó que medir la velocidad de un barco no era un ejercicio preciso, y el poder de propulsión de los barcos, por otro lado, se puede controlar con precisión. Se ha dicho que el poder de propulsión de un barco tiene una estrecha correlación con la velocidad.

«Si bien es imperativo garantizar que se mantengan los ahorros de emisiones de GEI a través de una vaporización más lenta, también es importante que los propietarios tengan incentivos para innovar», dijo Lars Robert Pedersen, subsecretario general de BIMCO.

Japón ya sugirió establecer un límite para la potencia de los barcos. BIMCO recomienda que el límite de potencia debe derivarse para cada sector del transporte marítimo a partir de un rendimiento supuesto de un barco promedio que navega a la velocidad comercial promedio actual dentro de cada sector.

La asociación tiene la intención de presentar la propuesta en la reunión entre sesiones del grupo de trabajo sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques en la OMI en Londres del 11 al 15 de octubre.

El límite de potencia de propulsión se propone como una posible alternativa a la propuesta de navegación lenta o slow steaming que no ha sido fácilmente adoptada por los transportistas.

La Cámara de Transporte del Reino Unido dijo a principios de este año que la iniciativa de navegación lenta impulsada por Grecia y Francia podría no ser la mejor opción alegando que no había evidencia de que tales límites darían lugar a menores emisiones de carbono.

«Los armadores ya han limitado su velocidad en una cantidad considerable en la última década y aunque estas propuestas tienen buenas intenciones, promover aún más la navegación lenta como una alternativa baja en carbono para el transporte internacional, simplemente no es lo suficientemente bueno», Anna Ziou, directora de políticas en el Cámara de transporte marítimo del Reino Unido, dijo.

«Darán una falsa impresión de que la industria está tomando medidas, cuando en realidad no ofrecerán una reducción significativa de las emisio-



Universidad Austral de Chile

Instituto Cs. Navales y Marítimas

La Universidad Austral de Chile busca académicos e investigadores con grado de Doctor.

Cargo Académico para Estructuras Navales, Ciencias de los Materiales y Soldadura.

Ingeniero Naval, Oceánico o Mecánico con grado de Doctor y experiencia demostrable en investigación, de preferencia aplicada en Estructuras Navales, Ciencias de los Materiales y Soldadura.

<http://www.uach.cl/trabaja-en-la-uach> código 742019.

Cargo Académico para Máquinas Marinas

Ingeniero Naval, Oceánico o Mecánico con especialización en Máquinas Marinas y grado de Doctor. Idealmente con experiencia en navegación como Oficial de Marina Mercante.

<http://www.uach.cl/trabaja-en-la-uach> código 752019

Para ambos cargos se requiere interés en investigación aplicada multidisciplinar, innovación, vinculación con empresas y transferencia tecnológica. Experiencia docente y conocimiento de idioma inglés también serán considerados.

Plazo de concurso: 30 de Noviembre 2019.

Contacto: Marcos Salas
msalas@uach.cl

La primera vuelta al mundo

Este año se cumplen 500 años desde que Hernando de Magallanes iniciara la primera circunnavegación del planeta, que marcó el descubrimiento del estrecho que lleva su nombre, de la Tierra del Fuego y el océano Pacífico, además de demostrar la esfericidad de la Tierra.

Texto Diego Istúriz / Infografía Rodrigo Valenzuela / Ilustración Rafael Edwards



CANALIZISMO
Navegando en el Pacífico se acaban las provisiones. Se pide el agua. Empezaron a morir los castaños.



NAVES	TRINIDAD	SAN ANTONIO	CONCEPCIÓN	SANTIAGO
TONELAJE	110	120	90	75
TRIPULACIÓN	62	57	44	31
CAPTÁN	HERNANDO DE MAGALLANES	JUAN DE CARTAGENA	GASPAR DE QUESADA	JUAN SERRANO
DESTINO	Terminó abandonada por los portugueses en las Molucas, con 17 marinos supervivientes, tras intentar sin éxito regresar por el este cruzando el Pacífico.	Su tripulación se subleva en el estrecho de Magallanes el 1 de noviembre de 1520 y retorna a Sevilla el 6 de mayo de 1521.	Abandonada y quemada frente a la isla de Boracé (Filipinas), por falta de tripulación suficiente para poder hacerla navegar.	Naufragó el 3 de mayo de 1520 en el estuario del río Santa Cruz (Patagonia argentina).

NAO VICTORIA

Capitán Luis de Mendoza murió en la Patagonia después de abarcar en un año en contra de Magallanes. Alvaro de Ecaña, es la única nave en completar la expedición y traer especias en sus bodegas.

TRIPULACIÓN INICIAL:
45 HOMBRES



CONSTRUCCIÓN:

Así como de Zarauz País Vasco

CAPACIDAD DE CARGA:

102 toneladas

NOMBRE:

Iglesia de Santa María de la Victoria de
Trona Sevilla, donde el marino de
Magallanes juró servir al rey Carlos I.

ARMAMENTO:

Fabroriles de hierro forjado



Cañones de hierro forjado

