

CONTRAALMIRANTE LUIS KOHLER GARY ASUMIÓ LA DIRECCIÓN DE ASMAR

Valparaíso. En las instalaciones de la Planta Industrial de ASMAR Valparaíso, el 15 de diciembre de 2017, se realizó la ceremonia de cambio de mando de la Dirección de los Astilleros y Maestranzas de la Armada, oportunidad en la que el Comodoro Sidney Chellew Daydí hizo entrega del cargo al Contraalmirante Luis Kohler Gary, de acuerdo a lo dispuesto por S.E. la presidenta de la República.

La ceremonia contó con la participación de la dotación de la Dirección de ASMAR, las Directivas de los Sindicatos de la Empresa, del personal de ASMAR Valparaíso, de representantes de Empresas y Autoridades Navales. El Sr. Director General de los Servicios de la Armada y presidente del Consejo Superior de ASMAR, Contraalmirante Don Cristián Ramos Pérez, fue el Interventor de esta entrega.

En su discurso, el Comodoro Chellew señaló que “el sello de ASMAR se pudo comprobar positivamente en la forma como nuestra empresa afronta los proyectos, apuntando especialmente al compromiso y profesionalismo que los enmarcan”.

Asimismo, se refirió a los diversos proyectos que se concretaron durante su gestión, entre ellos, la entrega del OPV “CABO ODGER”, las reparaciones exitosas de las Unidades de la Armada y con respecto al Proyecto de construcción del Rompehielos, manifestó: “en esta oportunidad es ineludible no mencionar el Proyecto Antártica I, por la magnitud de éste y por su significancia para el país. Fuimos testigos, en el primer cuatrimestre, de la ceremonia de corte de plancha con la presencia de la presidenta de la República. Luego de ello, el proyecto siguió su marcha en la definición final de la ingeniería básica sin grandes contratiempos, trabajo realizado por la experta empresa canadiense Vard y supervisados por nuestros ingenieros. Estamos siendo testigos del avance en la materialización de los proyectos de inversión para transformar notoriamente las capacidades del astillero”.

De igual forma, tuvo palabras para su sucesor: “le deseo al nuevo director, Contraalmirante Luis Kohler, el mayor de los éxitos, porque su éxito obviamente es el de todos. No teniendo aún capacidad para ver el futuro, estoy seguro será una excelente nueva etapa, porque está la mejor predisposición para que así sea”.

La ceremonia finalizó con el traspaso de mando de la Dirección de Astilleros y Maestranzas de la Armada, que quedó protocolizado con la firma de las actas de entrega



DESTACADOS

CANAL DE PANAMÁ INFORMA QUE LÍMITES DE SU CUENCA HIDROGRÁFICA NO HAN CAMBIADO

El Canal de Panamá en su calidad de integrante de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica (CICH), dio a conocer este mes al Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (Miviot) los archivos georreferenciales -en formato Shape 84- de los límites de la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP), los cuales muestran que no existe cambio alguno en sus niveles y formación.

La entrega de los archivos digitales de los límites de la CHCP, se dan en virtud del trabajo conjunto realizado y en estrecha coordinación con el Miviot, la cual se acordó en un taller llevado a cabo el 8 de marzo de 2017, donde se homologó la información geográfica de la Cuenca del Canal.

Estos archivos digitales en manos del Miviot, permitirán una mejor colaboración entre ambas instituciones para analizar toda solicitud de proyectos dentro de los límites de la cuenca hidrográfica del Canal.

Cabe recordar que esta información es importante, a raíz de que esta cuenca hidrográfica almacena un valioso recurso natural, y la fuente primordial de agua para el tránsito de barcos, sumado a que provee un 95% del agua potable para los habitantes de las ciudades de Colón, Panamá, San Miguelito y, en un futuro inmediato, La Chorrera.

Por MundoMarítimo



ENTRA EN VIGOR LEY QUE INCENTIVA LA CREACIÓN DE ASTILLEROS EN PANAMÁ

LA ESTRELLA DE PANAMA 29/12/2017 - 1:09 P.M.
VIERNES 29 DE DICIEMBRE DE 2017

La ley de Financiamiento Naval entró hoy en vigor con expectativas del Gobierno panameño para convertir al país en un entorno atractivo de inversión para la creación y establecimiento de astilleros de construcción de grandes buques y otras actividades aún no explotadas.

La legislación otorga incentivos fiscales, migratorios y laborales, para empresas que realicen operaciones de financiamiento marítimo y proyectos marítimos financiables, desde Panamá, informó un comunicado de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), a través de la Dirección General de Registro Público de Propiedad de Naves.

Crea también un régimen legal especial para las operaciones de financiamiento del sector marítimo a nivel local e internacional.

Además de propiciar las condiciones para el otorgamiento de hipotecas navales, la ley pretende crear espacios de inversión para la instalación de astilleros de construcción de grandes naves, actividad que actualmente está dirigida principalmente a barcos de menor calado.

En ese sentido, la AMP explicó que para la construcción de un panamax, los buques más grandes que pueden cruzar por las centenarias esclusas del Canal de Panamá, se deben emplear unos cinco años y emplear a 7.500 trabajadores de diferentes áreas, por lo que resaltó que la actividad generaría un dinamismo al país.

Para la obtención de los beneficios establecidos en la Ley, las personas o entidades que deseen dedicarse al negocio de financiamiento marítimo deberán obtener una certificación que los denomine como "Proyecto Marítimo Financiable", por parte de las autoridades correspondientes.

Dichos proyectos serán aquellos que se orienten a la construcción de naves, astilleros y habilitación de otros locales, talleres o patios para construcción de naves, construcción y reparación de contenedores que sean utilizados para el comercio exterior, y la construcción de parques eólicos marinos.

La entidad señaló que la medida adoptada promoverá la eficiencia logística y el comercio marítimo nacional, lo que a futuro potenciará el crecimiento del país por medio del empuje al sector bancario.

El Canal de Panamá, por el que pasa cerca del 6 % del comercio mundial y fue construido por Estados Unidos a principios del siglo pasado, une más de 140 rutas marítimas y 1.700 puertos en 160 países distintos.

Desde que se inauguraron las nuevas esclusas hace más de un año, ya han transitado por ellas una media diaria de 7 barcos neopanamax, buques grandes con capacidad para transportar hasta 13.000 contenedores.

La marina mercante de Panamá aglutinó en 2016 cerca del 18 % de la flota mundial y registró un total de 8.094 embarcaciones y 226,6 millones de Toneladas de Registro Bruto.

2018: CRECIMIENTO ECONÓMICO GLOBAL VS OFERTA DE CAPACIDAD, EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN LA BALANZA

La economía mundial otorga buenas señales, pero otros factores matizan el panorama 02 de enero de 2018

La mejoría de las condiciones económicas mundiales ha dado lugar a volúmenes récord en varios puertos este año. Al comienzo del segundo trimestre de 2017, el FMI elevó su pronóstico para el año con un aumento proyectado en el crecimiento económico del 3,1% al 2016 al 3,5% en 2017 y al 3,6% en 2018.

Las perspectivas elevadas del FMI para el crecimiento económico son un signo alentador, especialmente para el comercio, ya que esta proyección es ligeramente superior al 3,4% proyectado a comienzos de 2017. Situación que apuntalará las tarifas de los fletes.

La capacidad adicional ingresará al mercado de flete marítimo en 2018 y 2019, y varias navieras ya han anunciado planes para aumentarla aún más.

Las consolidaciones

El mercado del transporte marítimo contenerizado tocó fondo en 2016. Las navieras perdieron una cantidad récord de dinero, mientras que las tarifas llegaron a mínimos históricos. Entonces, la expectativa para 2017 era que solo quedaba un camino: ir hacia arriba.

Y de hecho, las tarifas han aumentado. Debido a la consolidación de la industria naviera, las tarifas se han más que duplicado en algunas rutas. Por ejemplo, en junio de 2016, se observó que las tarifas eran de US\$616 para un buque contenedor de 40 pies que viajaba entre China y el norte de Europa; un año después, la tarifa fue de US\$1.470.

Sin embargo, en una publicación de febrero de 2017, Patrik Berglund, CEO de Xeneta advirtió: "No puedo dejar de insistir en que, aunque las tarifas de flete marítimo de 2017 muestran todas las señales de mejoría, nunca podemos estar demasiado seguros. La sobrecapacidad sigue siendo un problema que no se ha tratado al 100%, aunque haya un número récord de buques desechados".

Agregó que "también deberíamos estar atentos a cualquier naviera nueva que quiera jugar en el mercado, y que, al hacerlo, baje sus tarifas para ganar cuotas de mercado. Todos los ojos deben apuntar a las próximas negociaciones, porque si cualquiera comienza a lograr acuerdos con bajos precios contractuales y a largo plazo, sería un catalizador para reducir también el mercado spot. Entonces, todo podría comenzar de nuevo, y podemos revivir 2016".

A pesar de que ha habido una cierta consolidación en el mercado, afortunadamente, no han habido "navieras arriesgadas" interesadas en alterar las tarifas. En cuanto a los buques descartados, casi 200 lo fueron durante el segundo trimestre de 2017.

La incertidumbre a inicios de 2017

En el primer trimestre de 2017, muchos optaron por demorar sus negociaciones hasta después del Año Nuevo chino.

En el mismo período, los expedidores intentaron cerrar las tarifas para el resto de 2017 o los próximos 12 meses, con todo un escenario de incertidumbre respecto a las acciones de las nuevas alianzas.

En un período de 12 meses la principal ruta de conexión entre China y Europa fue sumamente inestable. Pese a que el mercado comenzó 2016 con un peak influenciado por el año nuevo chino, en el segundo trimestre de 2017, los promedios de carga se estabilizaron a lo que se vio en los restantes nueve meses más o menos.

A partir de 2016, el mercado de corto plazo se deslizó y luego se recuperó, mientras que el mercado a largo plazo aumentó su valor sustancialmente en los últimos 9-12 meses, lo que se atribuye a que los contratos en el mercado a largo plazo expiran menos frecuentemente.

Si bien, en general, no hubo un aumento repentino en las tarifas de flete marítimo, en 2017 hubo indicios de un mercado con una tendencia al alza muy lenta.

Lo anterior se relaciona muy bien con las expectativas planteadas por el FMI sobre el crecimiento del comercio mundial que tendrá un impacto en los precios del flete marítimo en 2018.

Expectativas para 2018

En un artículo reciente en el Journal of Commerce, Patrik Berglund, señaló: "Nuestros clientes ya están pactando tarifas para 2018 y acumulando datos en nuestra plataforma. Aquí ya vemos muchos contratos a largo plazo comprometidos para todo 2018 al doble del valor más bajo de 2016. Si el mercado se mantiene así durante los próximos dos meses, las negociaciones de contratos para 2018 entrarán en juego en un mercado bastante saludable".

En un ejemplo citado por JOC fue el de la ruta China-Norte de Europa, donde destacaron los contratos a largo plazo para 2018 por debajo del máximo de 2017, pero a más del doble del punto promedio más bajo registrado en 2016.

Desde una perspectiva económica, las expectativas son altas para 2018. Según Goldman Sachs Group Inc. y Barclays Plc el crecimiento mundial alcanzará el 4%, y se espera que las economías del G7 superen las proyecciones por primera vez desde 2010. De hecho, vale la pena señalar que una tasa de crecimiento global del 4% el próximo año sería la más fuerte desde 2011. El economista de Barclay escribió en una nota de noviembre que este crecimiento "no depende demasiado de ninguna región geográfica, industria, o fuente de demanda".

Aún no se sabe cómo impactará el fortalecimiento de la economía global para el mercado de transporte marítimo.

La capacidad sigue siendo un problema independientemente de las perspectivas del FMI, y junto las mayores expectativas para 2018, podrían presionar las tarifas a la baja dependiendo de la ruta. También es necesario monitorear cómo reaccionarán las alianzas y, por último, cómo se dará la consolidación.

¿Continuará este fenómeno? Todavía hay algunos eventos políticamente motivados que podrían dar forma a la industria de contenedores en el futuro inmediato. Brexit y el destino del comercio de la UE. En opinión de Xeneta, si el mercado se mantiene estable durante al menos el primer trimestre de 2018, aunque las tarifas parezcan más bajas en este momento, puede ser miope decir que el mercado de 2018 no será saludable para los operadores.

Sin embargo, se deben poner las cosas en perspectiva. Según el informe Cargo Shipping Market - Global Trends and Forecast to 2021, el crecimiento en el transporte de contenedores será mayor en comparación con otros tipos de carga (líquidos, sólidos y general). Después del año fiscal 2018, el informe indica que se prevé que el mercado del transporte de carga alcance 12.500 millones de toneladas con una tasa compuesta anual de 3,5% desde 2016 hasta 2021 en general, con el mercado de contenedores como el más prometedor.

Xeneta, de acuerdo a su base de datos, observa que en ciertas rutas como la ruta China-Norte de Europa, algunas de las nuevas tarifas contractuales a largo plazo para 2018 son más bajas que las tarifas máximas de 2017 pero mucho más altas que el promedio más bajo en 2016. En el lado positivo, se espera que las navieras obtengan una pequeña ganancia de alrededor de US\$1.500 millones a fines de 2017 con un crecimiento del 5% en 2018, lo que significa que los contratos de 2018 pueden marcar un año saludable para las navieras.

Por MundoMarítimo

INTEGRACIÓN DE LA CIUDAD AL PUERTO: LA EXPERIENCIA DE SCHIEDAM EN HOLANDA

Un modelo comercial circular es la propuesta del gerente de proyectos del puerto de Schiedam, Bart Heinz 02 de enero de 2017.

Reunir a los comercios establecidos, las empresas y los institutos de investigación en torno al puerto, impulsando asociaciones multisectoriales es la propuesta holandesa para crear un ambiente de innovación que favorezca a todos. Sobre esa experiencia, MundoMarítimo conversó con Bart Heinz, gerente de proyectos del Puerto de Schiedam y especialista en clúster marítimo.

Muchos municipios confluyen en el puerto de Róterdam, Schiedam es uno de ellos. El puerto de Schiedam forma parte del puerto de Róterdam y está considerado como clúster offshore/ingeniería.

En Schiedam construyen enormes máquinas que perforan el fondo marino, máquinas para poner cables y tubos que extraen petróleo. Un lugar donde también hay empleo tanto para profesionales de alto nivel como para quienes ejercen oficios vinculados a la vigilancia, el aseo y la mantención y reparación de buques. El clúster offshore de Schiedam es muy denso y está compuesto por 54 empresas, entre ellas: Huisman, Damen, SBM offshore, Mammoet, Wartsila, Gusto, Motores MAN.

Gran parte son de ingeniería y entregan todo lo que sea necesario para construir o reparar buques, desde los motores más grandes (como MAN en Wartsila), hasta el tornillo más pequeño. También es un espacio de desarrollo para la ciencia y la investigación, especialmente, por la política de transición desde la energía producida en base a carbón, a otras alternativas menos contaminantes que mejoren el entorno de trabajadores y habitantes de la zona.

¿Qué mejoras podrían verse al cambiar las fuentes de energía que utilizan en Schiedam?

Estamos trabajando para mejorar el medioambiente. El ruido de los buques y la calidad del aire son un problema, porque los motores de las naves están encendidos 24 horas, mientras están en mantenimiento o cuando se entregan maquinarias. Son motores de alto poder que se escuchan en las viviendas que están ubicadas a 150 metros. Por eso, se están estudiando sistemas eléctricos para poder apagar el motor de los buques durante su estadía en el puerto. Hay naves que están más de seis meses en mantenimiento. Ponen grúas y máquinas para perforar, o máquinas para poner tubos. Durante todo ese tiempo deben estar funcionando.

Las autoridades portuarias de Róterdam nos ayudan en mejorar el medio ambiente, ya que tienen la ambición de llegar a ser el puerto más sostenible del mundo, sin emisiones dañinas y con una buena relación entre puerto y ciudad.

¿Qué tan grandes son los barcos que llegan a Shiedam?

En Schiedam miden entre 100 y 200 metros. En otras partes del puerto de Rotterdam pueden llegar a más de 300 metros. Los más grandes tienen una profundidad de 21 metros y pueden cargar 20.000 contenedores. Estos buques necesitan puertos más profundos y muelles más grandes y amplios para descargar. En todo el mundo los puertos antiguos están encerrados por la ciudad y no es posible ampliarlos tanto. Por eso, hay que acomodar los nuevos puertos en otras zonas. En Holanda se construyen puertos en el mar mismo (Maasvlakte).

¿Cómo han mejorado la relación puerto-ciudad?

El modo de operar es importante. En nuestro caso, descubrimos que la relación puerto-ciudad era mala, porque la ciudad no estaba interesada en lo que pasaba en el puerto. Incluso querían sacar el puerto para hacer viviendas. Felizmente, nos dimos cuenta de que el valor económico de las empresas era más alto que lo que pensamos. También nos dimos cuenta de que esas empresas no querían ir a los nuevos puertos lejanos que construimos en el mar. Sobre todo, las empresas de alto nivel de conocimiento querían quedar cerca de la ciudad, con sus universidades y otros servicios.

Por eso, es importante conocer la zona, las empresas y sus planes. Igualmente, hay que generar confianza, considerando la opinión de los habitantes y las autoridades portuarias. Educación y empleo son cruciales: Conectar a las escuelas con las empresas mismas, a través de programas para que los estudiantes conozcan el puerto; generar lugares donde la gente pueda tener experiencias; hacer más atractivos los espacios públicos. En todos los puertos el tráfico (vehicular) es un gran problema. Por eso, buscamos cómo mejorar el transporte público: hay buses sin chofer, que son completamente automatizados.

¿En qué se refleja la innovación en Holanda?

La innovación es muy importante porque las empresas tenían fama de pertenecer a una antigua industria petrolera, donde la ingeniería ofrece la oportunidad para innovar, estudiando nuevas formas de energía: molinos de viento que pueden flotar en el mar (la empresa Gusto), energía obtenida de las corrientes marinas (SBM- offshore, Huisman), energía geotérmica (Huisman), energía de algas (Inrada), o también stock de energía a través del amoniaco (Proton Ventures) y máquinas marítimas LNG (Wartsila). Tenemos la ventaja de estar muy cerca de institutos marítimos como la Universidad Técnica de Delft, la Universidad de Rotterdam (Erasmus), RDM campus y muchas escuelas con especialidades marítimas como el STC y Hoge School Rotterdam.

¿Qué puede decir de la planificación portuaria?

En Holanda estamos acostumbrados a hacer planes detallados sobre el futuro, pero los tiempos cambian muy rápido. Diez años atrás Estados Unidos estaba importando petróleo, pero ahora está exportando. Eso tiene un gran efecto. Las empresas son cada vez más internacionales. Ahora hay una mayor fluidez. Los planes no deben ser tan detallados, pero deben ser flexibles para que se adapten a las circunstancias que cambian de un momento a otro. Además, la gente ya no tiene tiempo para leer textos muy largos y complicados. En Schiedam estamos trabajando con un mapa de ambiciones. Es un mapa simple que usamos como plataforma de comunicación entre empresarios, autoridades, ciudadanos e institutos. A través de este mapa, se puede explicar en 2 minutos a un empresario.

En Schiedam los empresarios quieren intensificar y reorganizar y nos pidieron coordinar un proceso de planificación, ya que ellos no sentían ganas de hablar mucho con los ciudadanos de los barrios alrededor del puerto. Además, como Municipalidad somos dueños de todos los terrenos. Empezamos en 2014. En 2015 llegamos a un acuerdo con las empresas, las autoridades portuarias, los representantes de las viviendas e institutos sobre nuestras ambiciones. En 2016, arreglamos gran parte de las finanzas y desde 2017 estamos realizando nuestras ambiciones para finalizar en 2025.

¿Por qué es importante trabajar integrando a todos los actores que de alguna forma se relacionan con el puerto?

Si involucras a las personas que viven en los barrios cercanos puedes generar ideas y llegas a descubrir cosas que de otra

forma no podías de saber, además, das confianza. A veces los ecologistas tienen ideas que pueden funcionar. Es necesario invertir en las redes, que son cuatro: Estado, empresas, academia y barrios. Conectarlos ayuda a construir ideas y soluciones. En unos meses vamos a firmar un contrato con las autoridades portuarias (Port of Rotterdam) para realizar inversiones mutuales en el puerto de Schiedam. Para llegar a eso ya compartimos todos nuestros datos de finanzas, contratos etc. 100%.

Tengo un lugar flexible de trabajo en la municipalidad, en la oficina de las autoridades portuarias y en el barrio. Esto también ayuda mucho para generar confianza. Todo trabajo debe ser integral. Un problema de tráfico, por ejemplo, no se soluciona pensando solamente en la perspectiva del transporte, también pensando en el medio ambiente, ecología, salud de los ciudadanos y hacer más atractiva la ciudad.

En Holanda como en muchos países en el mundo, hay mucha competencia entre ciudades y regiones en términos de atractivo. Solo las ciudades más atractivas logran atraer a empresas y empleados de un alto nivel de educación. La única manera en que un puerto se puede desarrollar es una manera sostenible es con una buena relación entre puerto y ciudad.

Por MundoMarítimo

RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA EN LOS PUERTOS: "UN PASO DELANTE DE LA LEY"

Las acciones corporativas a favor del entorno social, económico y ambiental 02 de enero de 2017

Para José Antonio Pejovés, abogado, árbitro y profesor de Derecho Marítimo, la responsabilidad social corporativa (RSC) o responsabilidad social empresarial, "es una estrategia que tiene que ver con el compromiso y aporte voluntario de las corporaciones -privadas o públicas- a mejorar las condiciones, sociales, ambientales y económicas de su entorno".

En la práctica, explica el abogado, conlleva esfuerzos de aplicación de procedimientos y acciones tendientes a respetar los derechos de las personas, el desarrollo de la sociedad y la protección del ambiente, en el marco de la ética y la transparencia. "El ámbito de aplicación de la RSC es transversal, es decir, impregna todos los sectores de la industria incluido el portuario", apunta.

Pejovés, detalla que, en esta línea, la RSC guarda estrecha relación con el desarrollo sostenible, que el Informe Brundtland definió como: "Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones del futuro para atender sus propias necesidades", y que como se sabe se fundamenta también en tres pilares: social, económico y ambiental. En el mismo sentido la RSC en los puertos está integrada con la gestión portuaria sostenible.

El árbitro y profesor de Derecho Marítimo destaca que "la RSC está un paso adelante del estricto cumplimiento de las leyes y reglamentos en materia laboral y ambiental, pues ese cumplimiento es un mandato ineludible, sin embargo, las corporaciones vinculadas con las actividades y los servicios portuarios, comprometidas con la RSC, aportan un valor agregado cuando en su planificación estratégica y en sus acciones incorporan elementos -no exigidos por las normas- que contribuyen al desarrollo sostenible".

Algunas leyes portuarias modernas en América, regulan aspectos sobre medio ambiente y relación ciudad puerto vinculadas con la RSC y el desarrollo sostenible. José Antonio Pejovés, cita La Guía de la Ley Modelo de Puertos para los Estados Miembros de la CIP-OEA (disponible en: <http://legislacion.portalcip.org/estudios/>), la que recomienda la inclusión de dichas materias en las legislaciones portuarias, así como un tratamiento normativo especial en lo concerniente con las relaciones laborales portuarias.

Agrega que la norma ISO 26001 es una herramienta que define y estandariza las líneas a seguir en materia de RSC. "De ahí la importancia que las autoridades portuarias y las empresas que realizan actividades y proveen servicios portuarios, tengan en cuenta ese instrumento", apunta.

De acuerdo al abogado, la RSC en el sector portuario se hace patente, por ejemplo, en la aplicación de mejores prácticas en lo relativo con la seguridad y salud en el trabajo, alineadas con las normas nacionales y los convenios internacionales sobre la materia.

Otra manifestación de la RSC en el sector portuario, sostiene, "se da en la relación ciudad puerto, la cual además de lo estrictamente paisajístico y de promoción de una cultura portuaria, tiene como un importante punto de atención, la búsqueda

de un equilibrio entre la ciudad y el puerto que alberga, de tal modo que la calidad de vida de los ciudadanos no se vea alterada por congestión vehicular en los accesos terrestres a las infraestructuras o por contaminación ambiental generada por vertidos al mar, emisiones de CO2 o ruidos molestos".

Al hilo con lo anterior-plantea- que, como es sabido, lo ambiental es de alto calado, de ahí los esfuerzos encaminados a reducir los impactos ambientales en las zonas portuarias. Políticas de puertos verdes, orientadas -por citar solo una arista- a reducir las emisiones de CO2, las que califica como "una expresión de RSC en la industria portuaria".

Pejovés señala finalmente que "la cooperación y el intercambio de experiencias en materia ambiental, auspiciadas por EcoPorts (ESPO) en Europa desde 1997, son ejemplos de prácticas y esfuerzos que se vienen desplegando internacionalmente".

Por MundoMarítimo

ECUADOR DESTINA US\$650 MILLONES A MANTENIMIENTO Y DESARROLLO DE VÍAS, PUERTOS Y AEROPUERTOS

En 2018 se ejecutará el dragado del Puerto de Guayaquil y la profundización del canal 02 de enero de 2017

El trabajo realizado en el desarrollo y mantenimiento de la Red Vial Estatal de Ecuador alcanza los 9.900 kilómetros. El Gobierno ha estado trabajando en implementación de modelos de gestión para cada vía, puerto y aeropuerto; ampliación de la Red Vial Estatal y la búsqueda de inversión nacional y extranjera para mantener y mejorar la infraestructura vial; promover el desarrollo de sistemas de transporte urbano moderno, integrado, accesible y sustentable; y establecer el camino de una nueva cultura vial mediante el Pacto Nacional por la Seguridad Vial.

En 2017 destacó el desarrollo del Plan Vial Azuay, con seis proyectos viales, que alcanzan más de 560 km, con una inversión de US\$ 00 millones, en su primera etapa. Además, se inició la construcción del Puerto de Aguas Profundas de Posorja concesionado a DP World; la rehabilitación y ampliación del Muelle Internacional 2 del Puerto de Manta y el dragado del Puerto de Esmeraldas. Guayaquil cuenta ya con su Plan de Desarrollo Portuario que incluye la construcción del Quinto Puente sobre el Río Guayas, un corredor vial de 44Km; el financiamiento para la recuperación de las esclusas sobre el estero con fines turísticos; la creación de un instituto tecnológico para carreras relacionadas a la actividad portuaria; la mejoría de astilleros y la creación de bodegas para logística.

Además, Ecuador concretó el Decreto Presidencial 256, que hace referencia a la implementación nacional de la política de Cielos Abiertos, la cual fomentará el turismo, el intercambio comercial y facilitará la operación de aerolíneas internacionales en el país.

En mantenimiento vial, se destinaron US\$192 millones provenientes de un crédito del Banco de Desarrollo de América Latina para la conservación vial de 1.183 km en las provincias de Napo, Orellana, Manabí, Chimborazo, Esmeraldas, Cañar, Azuay y Guayas.

También se iniciaron trabajos en la carretera E35, que conecta Imbabura, Pichincha y Cotopaxi, incluyendo la terminación de la circunvalación de Otavalo y pasos peatonales en los puntos determinados con mayor accidentabilidad. La inversión supera los US\$18 millones, mientras que, para mejorar la vialidad en el sur del país, específicamente para el corredor vial Río Siete-Huaquillas se destinaron US\$23 millones. Además, se logró el financiamiento definitivo para el Tranvía de los Cuatro Ríos de Cuenca, por US\$277 millones.

En 2018, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ejecutará las obras del Plan de Desarrollo Portuario de Guayaquil incluyendo el dragado del Puerto y profundización del canal. En materia vial está el corredor vial Naranjal – Río Siete; la ampliación a cuatro carriles y la rehabilitación de la vía Santo Domingo – Quevedo. Otros proyectos son la vía Quevedo – Babahoyo – Jujan, de 94Km; los corredores Cumbe – Biblián, El Descanso – Gualaceo, y Bulcay – Paute; y la Plataforma Logística de Santo Domingo (Zona IIca).

Por MundoMarítimo

Type 26 Global Combat Ship



Medium calibre gun

BAE Systems' MK 45 Mod 4 is the system of choice for the new Type 26. The 5-inch, 62-caliber gun has a firing range of 20 nautical miles (36km) with potential growth path into smart munitions.

Missile systems

The UK Type 26 variant will employ MBDA's advanced Sea Ceptor weapon system. Using new technologies, Sea Ceptor is able to provide complete protection against all air targets.

The MK41 Vertical Strike Launcher provides the widest possible choice of weapons to counter threats as they emerge.

Surveillance radar

BAE Systems' Artisan 3D surveillance radar offers unrivalled detection capabilities and leading electronic protection against the most sophisticated jammers.

Modular mission bay

From carrying multiple boats and autonomous vehicles to transporting disaster relief stores, this reconfigurable space is central to the Type 26's multi-mission capability.

Aviation

The flight deck can accommodate a heavy lift helicopter, such as a Chinook, while the main hangar can accommodate a light or medium lift helicopter such as a Merlin.

With capacity to also house an unmanned airborne vehicle in the secondary hangar, this will deliver enhanced intelligence, surveillance and targeting capability.

Crew quarters

With space for up to 208 including embarked forces, living quarters include gym facilities, recreation rooms and a medical facility able to support regular health needs, accidents, emergencies or care for combat casualties.

Combat management system

BAE Systems is able to deliver an open architecture system, allowing for easy upgrades as technology evolves over time.

Propulsion and hull

The acoustically quiet hull is fundamental to its anti-submarine warfare capability. The Type 26 Global Combat Ship will have two electric motors, four high-speed diesel generators and a gas turbine direct drive all optimised to reduce underwater noise.

Towed sonar array

The sonar system is designed for effective anti-submarine warfare capability, including active and passive detection plus torpedo warning.

Key facts	
Displacement	6,900 tonnes
Speed	26+ knots
Range	In excess of 7000 nautical miles
Length	149.9 metres
Beam	20.8 metres
Crew	157
Accommodation	Up to 208 personnel

