

QUEDEMONOS EN CASA

CRECE ALMACENAMIENTO FLOTANTE A RAÍZ DE LA FRAGILIDAD DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

CORONAVIRUS COVID-19

Coronavirus es agente causal de infección viral, provoca intoxicación más problemas de sistemas respiratorio, nervioso, digestivo.

COVID-19. Diferencias de otros virus

susceptibilidad inferior comparando con el virus de la gripe o infección respiratoria aguda (IRA)

consecuencias más graves

a diferencia de COVID-19, es imposible refrenar la gripe estacional

SÍNTOMAS

dolores de cabeza con enfermedad del vómito y flaccidez general

opresión en el pecho

taquicardia

fiebre

tos seca

dolor de garganta

falta de aliento

diarrea

Recomendaciones preventivas



evitar contacto estrecho con personas con síntomas de infección respiratoria aguda



lavar las manos con agua y jabón líquido durante al menos 20 segundos



usar antisépticos de alcohol



llevar a cabo la higiene de manos, sobre todo, antes de tocar la boca, nariz u ojos, después de tocar pasamanos y manillas



tapar la boca y la nariz con toallitas de papel a la hora de estornudar o toser



usar mascarilla a la hora de visitar lugares públicos, cambiarla cada dos horas



beber más líquido



ventilar y humedecer regularmente el aire en la habitación en la que se encuentra

El espacio para guardar barriles de crudo en tierra está a punto de alcanzar su capacidad máxima. 10 de septiembre 2020

La débil recuperación de la economía a raíz de la pandemia del coronavirus (Covid-19) ha generado un crecimiento en la acumulación de suministros de petróleo, llevando a operadores como Transfigura a reservar espacio para almacenamiento flotante. Esto ocurre cuando el espacio para guardar barriles de crudo en tierra está a punto de alcanzar su capacidad máxima, puesto que los suministros son superiores en relación con la demanda, informó Reuters.

Transfigura ha contratado al menos cinco de los mayores tanqueros, con capacidad para almacenar hasta 2 millones de barriles de petróleo cada uno, conocidos como VLCC. Cabe destacar que diversos buques recientemente fabricados a nivel mundial están destinados a almacenar gasolina y diésel, por lo que estos volúmenes son especialmente elevados tras una lenta recuperación.

Esta acumulación ocurre pese a que grandes productores como Arabia Saudita y Rusia han recortado su producción, sumado a que las refinerías han desacelerado sus operaciones.

Otros operadores como Vitol, Litaseco y Glencore han contratado en los últimos días tanqueros de grandes dimensiones para almacenar diésel por hasta 90 días.

Por su parte, los futuros del petróleo Brent están por debajo de los US\$40 el barril, luego de derrumbarse a sus menores niveles desde julio. Mientras que, el diferencial para los precios del crudo Brent para entrega inmediata y envío a seis meses Lco-1c-7 ha estado cayendo constantemente hasta ubicarse cerca de los US\$3, mínimo que se vio por última vez en mayo. Adicionalmente, los inventarios mundiales de petróleo siguen por encima del promedio de los últimos años. Por MundoMarítimo

DNV GL: LAS NUEVAS REGULACIONES AMBIENTALES DESPUÉS DE IMO 2020

Se aproximan reglamentos mucho más estrictos en GEI y también en otros frentes. 11 de septiembre de 2020

Las primeras regulaciones diseñadas para apoyar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero (GEI) de la OMI están en el horizonte cercano, pero hay más obstáculos regulatorios que considerar. Otras cuestiones ambientales y un número cada vez mayor de regulaciones locales más estrictas están contribuyendo a una mayor complejidad, expone un reporte de DNV GL.

La estrategia de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (GEI) ha sido acordada, y el primer tramo de reglamentos destinados a cumplir sus objetivos se está debatiendo en la OMI. Son de importancia las propuestas de EEXI (EEDI para los buques existentes) y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética de los Buques (SEEMP) mejorado. Éstas son propuestas por separado por distintos grupos de países y tienen por objeto garantizar que se alcancen los objetivos de la estrategia sobre los GEI para 2030 mediante la entrada en vigor de nuevos reglamentos a más tardar a finales de 2022.

Nótese que, aunque estas propuestas son técnicamente difíciles, son sólo un primer paso; se espera que vengan más. Los esfuerzos para fomentar el desarrollo de combustibles neutros en cuanto a la emisión de carbono son particularmente críticos, ya que son absolutamente cruciales, si el transporte marítimo va a alcanzar sus objetivos para 2050, así como el objetivo final de llegar a ser neutro en cuanto a la emisión de carbono.

Algunos interesados opinan cada vez más que un componente clave para encontrar soluciones de combustibles alternativos comercialmente viables es la imposición de medidas basadas en el mercado. La UE en particular, con su nuevo y más ecológico Parlamento y Comisión Europea (elegidos el año pasado), aumentó la presión política para que se actuara con mayor rapidez en la OMI, estableciendo el European Green Deal. Una de las propuestas políticas clave de la UE es incluir el transporte marítimo en el Sistema Europeo de Comercio de Emisiones, lo que sin duda añadirá complejidad a los incipientes debates sobre las MBM en la OMI.

El sector del transporte marítimo tendrá que adaptarse a reglamentos relacionados con los GEI mucho más estrictos, que probablemente impulsarán un cambio hacia velocidades de navegación más lentas, combustibles alternativos y una absorción aún mayor de tecnologías de eficiencia. Desde una perspectiva empresarial, no debe subestimarse la consecuencia de las normas de desempeño cada vez más estrictas sobre la competitividad del tonelaje antiguo frente al nuevo, y será necesario tenerla en cuenta a la hora de diseñar nuevos buques, es decir, que los buques a prueba de futuro serán aún más críticos de lo que ya lo son.

Contaminación atmosférica

Si bien la transición al límite de 0,50% de azufre de IMO 2020 ha sido relativamente suave, todavía hay cambios próximos que la industria debe tener en cuenta.

La aceptabilidad de las aguas de descarga de los depuradores sigue siendo objeto de debate en la OMI y puede concluirse en 2021, aunque el resultado sigue siendo muy incierto. Cabe señalar que ya existen límites de descarga en las reglamentaciones vigentes de la OMI, pero las opiniones de actores interesados sobre la idoneidad de éstos difieren ampliamente. Independientemente de cualquier decisión de la OMI al respecto, también es importante tener en cuenta que los países seguirán teniendo libertad para imponer las reglamentaciones adicionales que deseen en sus propias aguas costeras.

También hay una propuesta para una nueva Zona de Control de Emisiones que se presentará a la OMI en un futuro próximo, a saber, para el Mediterráneo. Esta será, al menos inicialmente, una propuesta de una ECA sólo de azufre con un límite del 0,10%. Se espera que la propuesta tenga como objetivo la entrar en vigor en 2024, aunque esto está, por supuesto, sujeto al acuerdo de la OMI.

Además, hay interesados clave entre los países de la Unión Europea que desearían que esa ECA incluyera también las emisiones de NOx.

Aunque no se espera que esto forme parte de la propuesta inicial, no sería sorprendente ver una propuesta para el cumplimiento del Nivel III de NOx en una etapa posterior, posiblemente con una fecha objetivo de entrada en vigor tan pronto como en 2026.

En general, la UE está bastante preocupada por el nivel de las emisiones de NOx en partes clave de Europa, y sigue preocupada por el hecho de que, incluso si los requisitos de la Tier III de NOx se ponen en marcha en el Báltico y el Mar del Norte en 2021, éstos serán demasiado lentos para entrar en vigor, ya que sólo se aplican a los buques de nueva construcción.

bioincrustaciones, contaminación plástica y ruido subacuático

Otras cuestiones ambientales cada vez más están presentes en el radar de los encargados de formular políticas y los organismos reguladores. Ahora, cada vez se comprende mejor la necesidad de ocuparse también de las especies exóticas invasoras que viajan en el casco. En consecuencia, la OMI ha comenzado a trabajar en la revisión y, muy probablemente, el fortalecimiento de las directrices existentes sobre bioincrustaciones. En términos prácticos, DNV GL espera que la labor acabe antes de 2025, dando lugar a reglamentos obligatorios, probablemente en forma de algún tipo de requisito de "limpieza del casco".

La contaminación por plásticos se considera, con razón, un problema mundial que requiere medidas urgentes. La OMI ha convenido en un plan de acción amplio con todas las medidas que se prevé completar para 2025. En el caso de la mayoría de los buques no se prevé un

impacto directo significativo en los buques, ya que, por supuesto, existe una prohibición absoluta de descargar basura, incluidos los plásticos, en el océano.

El ruido submarino ha estado en la agenda de la OMI durante mucho tiempo, impulsado por la preocupación de que el ruido de los buques pueda tener un impacto perjudicial en una amplia gama de la vida marina. Las directrices de la OMI se publicaron en 2014, y algunos países se han mostrado especialmente activos en la realización de estudios y la creación de conocimientos.

Si bien la OMI se encuentra actualmente en una etapa de investigación de vigilancia y de realización de estudios sobre la cuestión, no es inconcebible que los Estados miembros puedan presentar propuestas de medidas de control por lo menos específicas para cada zona.

Regulaciones ambientales locales

Por último, DNV GL observa que en general hay una tendencia creciente a establecer reglamentaciones locales en todo el mundo, ya sea en las regiones o en los puertos. No es sorprendente que se preste poca atención a la política y las normativas internacionales en estos procesos de adopción de decisiones locales o nacionales, a pesar de las repercusiones que puedan tener en los buques mercantes internacionales.

DNV GL, es partidaria de que un negocio internacional necesita normativas internacionales, y que si bien la aparición de reglamentos locales es en muchos casos comprensible, prefieren que la OMI fuera el árbitro clave en este proceso.

Por MundoMarítimo

AUMENTO DE LA DEMANDA CONTINÚA DISMINUYENDO A LA FLOTA INACTIVA DE PORTACONTENEDORES

Se registró fuerte demanda de todos los segmentos exceptuando buques entre 2.000 a 2.999 TEUs. 11 de septiembre de 2020

El recuento de la flota de portacontenedores inactivos siguió disminuyendo durante la última quincena, ya que el aumento de la demanda de tonelaje en el verano septentrional ha hecho que se vuelvan a poner en servicio otros 169.357 TEUs de capacidad.

El número de buques sin empleo se redujo a 198 unidades, equivalentes a 799.643 TEUs, lo que representa el 3,4% del total de la flota de portacontenedores al 31 de agosto, según el último estudio de Alphaliner.

La fuerte demanda de todos los tamaños de buques, con la excepción del segmento de 2.000 a 2.999 TEUs, que registró un aumento de cuatro unidades desde el anterior estudio de mediados de agosto, ha contribuido a reducir las estadísticas de la flota inactiva en general.

No obstante, las líneas navieras siguen siendo cautelosos a la hora de equilibrar cuidadosamente la demanda y la capacidad, ya que todas las grandes alianzas ya han anunciado planes para realizar cancelaciones de servicio en las rutas Asia-Europa y Asia-América del Norte con motivo de las próximas vacaciones de la Semana Dorada de China en octubre.

Como los exportadores chinos se apresurarán a enviar más cargas antes de estas vacaciones, se espera un aumento de la demanda durante septiembre, especialmente para las dos grandes rutas Este-Oeste.

En general, se prevé que la flota inactiva alcance su punto más bajo en las próximas semanas, antes de volver a subir en la última mitad del tercer trimestre.

El número de naves que se mantuvieron inactivas para trabajos de instalación de depuradores -aparte o más allá del mantenimiento rutinario de la clase- volvió a disminuir, cayendo a 25 unidades con un tamaño promedio de 9.671 TEUs, agregando 237.648 TEUs. Esto representaba el 30% del total de la flota inactiva, en comparación con los 35 buques del anterior estudio de Alphaliner a mediados de agosto.

Por MundoMarítimo

LAS PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA MÁS ALLÁ DE LOS INDICADORES DE VALOR DE LAS TARIFAS

Todo parece indicar que se daría una recuperación a contar del tercer trimestre. 11 de septiembre de 2020

En un artículo anterior revisamos cómo los datos pueden frenar la incertidumbre en la industria marítima, apreciación realizada a partir del análisis de los investigadores de UNCTAD Jan Hoffmann, Hassiba Benamara, Daniel Hopp, y Luisa Rodríguez. En el mismo informe, los analistas detallan que los conocimientos generados por los datos sobre los movimientos físicos de los buques y la actividad portuaria pueden ser más perspicaces que las conclusiones derivadas de indicadores nominales más inestables como lo pueden ser las tarifas y los fletes.

Lo anterior, de acuerdo con los analistas, no significa que las tarifas no deban utilizarse para hacer previsiones o pronósticos de las tendencias económicas. Más bien es un llamado a seleccionar cuidadosamente los indicadores para analizar la industria y, al mismo tiempo, a considerar

otros que puedan medir las tendencias de la actividad naviera.

Por ejemplo, para el transporte marítimo de graneles, como el mineral de hierro o el carbón, se utiliza como indicador principal el Baltic Dry Index (BDI). Sin embargo, este índice no sólo refleja los cambios en la demanda de los commodities, sino también muestra los cambios en la oferta de capacidad de transporte marítimo, lo que reduce su utilidad como indicador sobre las tendencias del sector industrial.

Por otra parte, exponen, el Índice de Carga en Contenedores de Shanghai (SCFI) refleja un aumento de un 44% entre mediados de abril y fines de agosto de 2020, pero no a causa del aumento de la demanda, sino de la estricta gestión de la capacidad de los buques por parte de las líneas navieras.

Entretanto, los fletes de los petroleros se dispararon a principios de año, debido al exceso de oferta de petróleo crudo y, pero en ocasiones, también lo han hecho en respuesta a los precios negativos del crudo. Es así como, explican, los traders necesitaron desesperadamente tanqueros para el almacenamiento, utilizándose a principios de este año cuatro veces más tanqueros para dicho fin en comparación con los ocurrido a mediados de 2019.

Una perspectiva cautelosamente optimista

Al dirigir la mirada sobre el desempeño de la industria marítima, los analistas realzan que, a pesar de los numerosos desafíos, el sector ha sido capaz en general de capear la tormenta causada por la pandemia de coronavirus (Covid-19). De hecho, señalan que la industria logró continuar las operaciones y asegurar la entrega de bienes esenciales, manteniendo al mismo tiempo la rentabilidad. La estricta gestión de la capacidad aseguró que las tarifas de flete se mantuvieran estables o incluso aumentaran durante la crisis, lo que llevó a muchas navieras a esperar que el año 2020 fuera un año rentable.

No obstante, lo anterior lo analistas plantean que deben vigilarse las consecuencias- para los expedidores y el comercio- de los continuos recortes de la capacidad de los buques, a fin de garantizar que la actual concentración del mercado del transporte marítimo de línea y las estrategias de las Alianzas apoyen una recuperación sostenible del sector.

Agregan que los datos sobre recaladas y cronogramas de buques parecen indicar que hay un repunte de la actividad naviera desde el tercer trimestre de 2020. Los resultados preliminares del informe de la UNCTAD sobre el comercio mundial de bienes muestran una evolución similar, estimando fuertes descensos durante el segundo trimestre y previendo una recuperación parcial en el tercero.

Según el informe, se prevé que el transporte marítimo mundial, incluido contenedores, disminuirá anualmente en todo el año 2020, en consonancia con la disminución prevista de la producción económica mundial y del comercio de bienes. Entretanto, los datos de los principales indicadores, como los movimientos de los buques, las recaladas en los puertos y los cronogramas de capacidad de transporte marítimo de línea, sugieren que en el cuarto trimestre de 2020 se pueden esperar pronósticos más optimistas. La continuación de las tendencias positivas depende, sin embargo, de muchos factores, entre ellos la trayectoria de la pandemia coronavirus (Covid-19), la eficacia de los esfuerzos de contención de la pandemia y las medidas de apoyo a la recuperación.

La mirada de la UNCTAD

Los analistas señalan finalmente que la UNCTAD apoya la formulación de políticas y decisiones en materia de transporte marítimo con conocimiento de causa y basados en datos concretos. Por ello el organismo resalta que dispone para la industria de estadísticas online con el registro de recaladas portuarias, el tiempo de permanencia de los buques en los puertos, la conectividad del transporte marítimo de línea y el tráfico portuario de contenedores, además de los perfiles de los países marítimos

También destacan su Nowcasts sobre el comercio y el crecimiento económico que incluyen una serie de indicadores marítimos, que proporcionan información oportuna sobre las últimas tendencias. Además, su proyecto barómetro económico que se basará ampliamente en los indicadores del comercio marítimo existentes para aprovechar su oportunidad y frecuencia, en particular los datos del AIS, el cual servirá como un "sistema de alerta temprana" sobre la trayectoria de los ciclos económicos.

Por último, la UNCTAD ha centrado su atención en crear capacidad para mejorar la gestión de riesgos y "construir mejor" un mundo posterior a la COVID-19. Es así como en la esfera del transporte marítimo, busca ayudar a evaluar los efectos de la pandemia en la cadena de suministro marítimo y a formular medidas de respuesta adecuadas.

Por MundoMarítimo

BRASIL Y EL CONSORCIO DAGNL DAN INICIO AL PROCESO DE ESTUDIOS PARA LA PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS DE SANTOS Y SAN SEBASTIÁN

Se espera que la entrada del sector privado en la gestión portuaria genere un mayor flujo de inversiones. 11 de septiembre de 2020

NYK Line, Toshiba Energy Systems & Solutions Corporation, Kawasaki Heavy Industries Ltd., Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK), y ENEOS Corporation anunciaron que la Organización para el Desarrollo de la Nueva Energía y la Tecnología Industrial (NEDO) aprobó la participación de las mencionadas Compañías en un proyecto de demostración para la comercialización de buques con celdas de combustible de alta potencia (FC). El proyecto, que comenzará en septiembre de 2020, es el primer esfuerzo del Japón para desarrollar un buque con celdas de

combustible disponible en el mercado y llevar a cabo una operación de demostración que implique el suministro de hidrógeno. Utilizando las FC como fuente de energía, será posible eliminar completamente las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) durante la navegación.

Las empresas desarrollarán un buque FC de alta potencia de unas 150 toneladas (es decir, con capacidad para unos 100 pasajeros) que funcionará como un buque turístico de tamaño medio, y en 2024 realizarán una operación de demostración del buque FC junto con un suministro de demostración de combustible de hidrógeno. Las compañías iniciarán un estudio de viabilidad del buque FC y del suministro de combustible de hidrógeno en septiembre de 2020 y comenzarán el diseño del buque y del equipo de suministro de combustible de hidrógeno en 2021. Se espera que la construcción y la producción comiencen en 2023, y el funcionamiento piloto del buque a lo largo de la costa del puerto de Yokohama está previsto que comience en 2024.

Antecedentes

Las compañías involucradas anunciaron que, con la entrada en vigor del Acuerdo de París en 2016, ha aumentado el impulso mundial para la descarbonización y la reducción de las emisiones de GEI se ha convertido en un problema en el sector del transporte marítimo. En 2018, la Organización Marítima Internacional (OMI) fijó el objetivo de reducir a la mitad las emisiones de GEI del sector del transporte marítimo internacional para 2050 y de alcanzar una meta de cero a fines de este siglo.

La utilización de sistemas de FC en el transporte más allá de los automóviles de pasajeros se cita como un tema en el plan de acción de la industria, el mundo académico y el gobierno para la obtención de una sociedad del hidrógeno en la "Estrategia para el desarrollo de tecnologías de hidrógeno y celdas de combustible" formulada por el gobierno japonés en 2019.

A partir del desarrollo de pequeñas embarcaciones de FC (de menos de 20 toneladas de arqueado bruto) que ya se han promovido en el Japón, se espera la difusión y expansión de las FC de alta potencia a embarcaciones más grandes.

Proyecto de demostración

El proyecto abarca toda la cadena de valor de los buques (es decir, desarrollo de equipo de hidrógeno, diseño y construcción del casco, funcionamiento, suministro de combustible), centrándose en los siguientes elementos:

Implementación de un sistema de FC de alta potencia en los buques y desarrollo de la tecnología de operación; desarrollo de un sistema/equipo de suministro de combustible de hidrógeno a bordo; desarrollo de un sistema de gestión de la energía (EMS) que combina el FC y la batería de almacenamiento; desarrollo del sistema de suministro de combustible de hidrógeno; aplicación a los buques a través de un nuevo diseño y desarrollo del buque (es decir, nuevo diseño y desarrollo del casco del buque para que pueda funcionar óptimamente con el FC como energía).

Durante el desarrollo del proyecto de demostración, la misión de cada empresa será: NYK: Gestión del proyecto, diseño del buque y cumplimiento legal; Toshiba Energy Systems & Solutions Corporation, implementará un sistema de FC de alta potencia en los buques y desarrollo de la tecnología de operación; Kawasaki Heavy Industries, Ltd, desarrollo de un sistema de suministro de combustible de hidrógeno a bordo y EMS; Nippon Kaiji Kyokai (ClaseNK) Evaluación de la seguridad del buque FC; ENEOS Corporation, desarrollo de un sistema de suministro de combustible de hidrógeno.

Por MundoMarítimo

AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ ANUNCIA CONSULTA DE MERCADO PARA DESARROLLO Y OPERACIÓN DEL ASTILLERO BALBOA

Es el único en el Pacífico, que cuenta con un dique seco con capacidad para buques Panamax. 10 de septiembre 2020

El Ministro de Asuntos Marítimos, Noriel Araúz anunció que busca conocer a las empresas o corporaciones, empresas conjuntas o asociaciones que tengan un interés potencial en aplicar a la Consulta de Mercado para la Rehabilitación, Desarrollo, Administración y Operación del Astillero Balboa, para que sean incorporados al pliego de cargos, siendo este bien la única instalación en toda la región del Pacífico que cuenta con un dique seco con la capacidad para atender buques Panamax; por tal razón, es considerado un activo muy importante para la industria marítima auxiliar así como para el sector de reparación naval.

Esta consulta al Mercado, indicó el Ministro Araúz es una figura que se encuentra en el Artículo 40 del Decreto Ejecutivo No. 40 de 10 de abril de 2018, que reglamenta la Ley 22, que regula la Contratación Pública, que indica lo siguiente:

"Las entidades licitantes, antes de la celebración del procedimiento de selección de contratista, podrán efectuar consultas o reuniones con proveedores, mediante llamados públicos y abiertos a través de correos electrónico, notas de invitación, publicaciones en medios impresos u otros mecanismos que estime pertinentes, con el objeto de obtener información acerca de los precios, costos asociados, características de los bienes, servicios u obras requeridas, tiempo de preparación de las propuestas o cualquier otra información que se requiera para la confección del pliego de cargos".

El alcance del proyecto, se basa en la obtención de información sobre el Modelo de negocio para las instalaciones del Astillero y poder contemplar los aspectos actuales del mercado, una vez se cuente con estos importantes datos, los mismos serán evaluados por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) para su incorporación en el pliego de cargos, por este motivo deseamos que todas las empresas interesadas, tanto nacionales como extranjeras, participen.

Entre los detalles de la consulta, se destacan:

- Opiniones técnicas en cuanto al desarrollo de las operaciones actuales y a futuro (desglose de actividades en 20 años).
- Servicios que pueden ser prestados en las instalaciones del astillero.
- Para mayor información sobre esta Consulta, se ha habilitado un enlace en la página web de la institución <https://amp.gob.pa/consulta/>

Cabe señalar que las instalaciones del astillero cuentan con tres diques secos, el dique N°1 es una réplica de los dos primeros juegos de esclusas, teniendo capacidad para recibir buques Panamax con una dimensión de 318 metros de eslora con 39 metros de ancho, con un calado máximo de 7,9 metros.

Los otros dos diques han servido para reparaciones de embarcaciones de menores dimensiones como son buque atuneros, barcasas de combustible, remolcadores y otras embarcaciones que brindan servicios marítimos auxiliares, teniendo las siguientes dimensiones:

Dique 2: 130 metros de eslora por 30,5 de ancho con un calado de 6,4 metros.

Dique 3: 70 metros de largo por 17 metros de ancho con un calado máximo de 4,3 metros. Adicional las instalaciones cuentan con un edificio administrativo, sala de bombas, 6 hangares de trabajo y almacenamiento.

“El Gobierno Nacional, a través de la AMP, estará velando por los mejores intereses del Estado para el aprovechamiento de sus recursos, con la finalidad de generar una empleomanía y a su vez brindarles a nuestros clientes un servicio de calidad, con mano de obra especializada, todo esto con una total transparencia y responsabilidad”, concluyó el ministro Araúz.

Por MundoMarítimo

¿SOLUCIONES REGIONALES O GLOBALES?: LOS NUEVOS MODELOS DE GOBERNANZA PORTUARIA

Académicos exponen tendencias a la luz de la pandemia. 07 de septiembre de 2020

Continuar con el modelo de globalización o hacer el cambio hacia la regionalización... esa es la cuestión que tiene el debate encendido en la cadena de suministro. La debacle causada por el coronavirus ha dejado en evidencia la debilidad de un sistema que descansa demasiado en proveedores únicos y rutas consolidadas. Sin embargo, desde hace un tiempo la dependencia en 'sole supplier' se ha desgastado, tornando la mirada hacia diversificar los puntos de origen y priorizar rutas comerciales más interconectadas y 'a medida' de las necesidades específicas en vez de las tradicionales vías preferidas por el mainstream, donde destacan los puertos y terminales y su rol fundamental en la cadena de suministro.

El estudio de Maritime Economics & Logistics "Port management and governance in a post-COVID-19 era: quo vadis?", de los académicos Theo E. Notteboom y Hercules E. Haralambides, analiza los modelos actuales de gobernanza portuaria y cómo es que las tres principales administraciones actualmente en práctica -privado, público-privado y público- pueden y deben migrar hacia conceptos más alejados de las definiciones tradicionales y enfocarse más en cómo potenciar al puerto en cuestión para optimizar su función dentro de la red.

Las preguntas

Si tomamos la definición más pura de un 'modelo de negocios', este debe contener 4 elementos clave: propuesta de valor al consumidor, fórmula de ganancias, procesos y recursos claves. Los dos primeros elementos definen el valor, mientras que los procesos y recursos describen cómo ese valor será entregado. Los puertos y sus modelos de gobernanza deben cumplir con estos ingredientes, donde será la autoridad marítima quien determine el marco de misión, visión y objetivos para operar.

Dada la naturaleza del negocio portuario, un tema clave a considerar a la hora de reevaluar el modelo de gobernanza es los precios portuarios. Detalles como la depreciación de inversiones de infraestructura, especialmente considerando que los puertos en su gran mayoría son activos del Estado, deben estar contabilizados para asegurar un provecho máximo, optimizar el uso de la inversión y generar un mayor beneficio para la comunidad y sus stakeholders. Otro detalle que sale a flote en el debate de cómo migrar hacia un modelo de gobernanza portuaria ideal para cada caso es, al establecer un campo de juego parejo para todos los actores en zonas geográficas económicamente interdependientes, ¿deberían incluirse la amortización de las provisiones en precios portuarios que, se supone, apuntan a recuperar los costos de inversión? Estas preguntas llevan años dando vueltas entre quienes administran los puertos, que parecen nunca haber encontrado que escenario económico lo ameritara. Bueno, el estudio propone que sí debería hacerse desde ahora en adelante.

Respuestas a medida

En el pasado, las inversiones de infraestructura portuaria no obedecían a necesidades de demanda, sino a proyecciones guiadas por la competencia del mercado. “En el futuro, las inversiones deberán responder a la demanda”, así de claro lee el estudio, aun siendo evidente que la demanda en el mundo del transporte de carga containerizada es algo volátil. Como en la práctica esta máxima es difícil -sino imposible- de poner en práctica, nuevamente la conclusión de cómo maximizar la operación financiera del puerto es a través de los modelos de precios, combinado con incentivos atractivos para llamar la atención de más y mejores naves que prefieran depositar sus tasas en un puerto en particular por sobre otro.

Sin embargo, lejos de una receta única, el documento refuerza la búsqueda de soluciones orientadas a la naturaleza específica de cada puerto, considerando elementos claves como: entorno cercano (relación ciudad-puerto); infraestructura; precios y sistemas para establecer esas tarifas; y otras ventajas comparativas que lo hagan ser preferido por sobre su competencia, como transformación digital, utilización de recursos renovables, incentivos ecológicos, entre otros.

Por MundoMarítimo

INCOTERMS: DE 2010 A 2020 ¿QUÉ HA CAMBIADO?

Cambios abordan el aumento de los requisitos de seguridad y claridad en asignación de costos entre otros. 07 de septiembre de 2020

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) revisa y actualiza las reglas de los Incoterms cada diez años - la edición anterior fue publicada en 2010 y buscaba responder a las preocupaciones planteadas por los usuarios de los Incoterms y a los cambios en el mercado para asegurar que los términos sean relevantes y adecuados tanto para el comercio internacional. Los cambios realizados en esta última edición – "Incoterms 2020 de la CCI" - abordan, entre otras cosas, el aumento de los requisitos de seguridad, la mejora de la claridad en la asignación de costos, así como la solución de las preocupaciones en cuanto a seguros, reporta CCI.

Una pregunta común de los profesionales del comercio es si los contratos que se refieren a las versiones anteriores de las reglas de los Incoterms son válidos. La respuesta es simple: cada contrato se rige por la versión de las reglas de los Incoterms a la que se hace referencia en ese contrato. Si el contrato se refiriera sólo a las reglas Incoterms, pero no a un año específico, entonces se considera aplicable la versión de las reglas Incoterms en vigor en el momento de la contratación. La mejor práctica es siempre referirse a la revisión más reciente, en este caso, Incoterms 2020.

1.-Conocimientos de embarque (B/L):

FOB (free on board) no debería utilizarse normalmente para la exportación en contenedores. Ello se debe a que el vendedor suele perder el control del contenedor una vez que éste llega al puerto de exportación antes de que se embarque. Sin embargo, FOB significa que el vendedor asume todo el riesgo y el costo de la exportación, los gastos de manipulación de la terminal portuaria y los costos/riesgos de la carga. Los vendedores deben utilizar entonces la sigla FCA (Free Carrier).

Sin embargo, muchos vendedores siguen utilizando FOB porque la carta de crédito del banco suele exigir un B/L a bordo para que el vendedor reciba el pago. Como bajo el FOB el vendedor es responsable de la carga, tiene más posibilidades de obtener un B/L a bordo.

Por lo tanto, para tratar de ayudar a la gente a usar FCA, ésta ha cambiado para permitir que el comprador y el vendedor acuerden que el vendedor obtendrá un conocimiento de embarque a bordo.

2.-Seguro bajo CIF (seguro de transporte y flete) y CIP (transporte y seguro pagados a):

Según la regla de Incoterms, CIP significa que el vendedor sólo es responsable de la entrega de la mercancía al transportista, pero paga el transporte y el seguro del bien transportado hasta el destino indicado. CIF es el mismo, salvo que sólo puede usarse para el transporte marítimo (la entrega se hace en un buque y el destino tiene que ser un puerto).

En los Incoterms 2020, el CIF mantiene los mismos requisitos de seguro que en los Incoterms 2010, pero el CIP ha aumentado el nivel de seguro que debe obtener el vendedor. Esto se debe a que el CIF se utiliza más a menudo en el transporte de commodities en graneles, mientras que el CIP se utiliza más a menudo para los productos manufacturados, y éstos tienden a requerir un seguro de mayor nivel.

Aunque el CIF y el CIP requieren que el vendedor obtenga un seguro, se recomienda que las partes consideren si se requiere una cobertura de seguro adicional para reflejar el posible riesgo de daño de la mercancía durante el transporte.

Si se utiliza el CIF o el CIP, es necesario examinar si ese sigue siendo el enfoque correcto.

3.-DAT (entregado en la terminal) ha cambiado a DPU (entregado en el lugar de descarga):

En los Incoterms 2010, DAT significa que el bien se entrega una vez descargada en el terminal nombrado. Como la DAT limita el lugar de entrega a una terminal, en los Incoterms 2020, se ha eliminado la referencia a la terminal para hacerla más general. DPU significa entregado en el lugar de descarga (que ahora puede utilizarse para todos los medios de transporte). No hay ningún otro cambio.

Si el usuario utiliza DAT Incoterms 2010, entonces debe cambiar a DPU Incoterms 2020.

4.-Requisitos de seguridad:

En los últimos años, los requisitos de seguridad en el transporte se han hecho más frecuentes en el comercio internacional, y los Incoterms 2020 reflejan este cambio detallando los requisitos de seguridad para cada regla de los Incoterms®. Por ejemplo, CPT (transporte pagado hasta) incluye un requisito específico de que el vendedor debe cumplir con cualquier requisito relacionado con la seguridad para el transporte hasta el destino. Estos requisitos de seguridad conllevan un costo y un riesgo de demora si no son cumplidos por las partes.

¿Hay algún otro cambio que el usuario deba conocer?

La CCI también ha añadido una nueva herramienta de comparación de matrices (disponible como parte del Certificado Incoterms 2020 de la



Academia de la CCI) que hace que sea más fácil y rápido encontrar la norma adecuada para su transacción.

Emily O'Connor, Directora de Comercio e Inversión de la CCI, señaló: "puedes mirarlo horizontal o verticalmente, y comprobar rápidamente que estás eligiendo la regla correcta. Esa será una herramienta extremadamente útil - la gente puede enfocarse en los temas que realmente le importan".

Y añadió: "Una cosa importante en cada regla es quién paga y por qué. Hemos facilitado la búsqueda de esa información, hemos escogido todos los pequeños costos que surgen en varios artículos de cada regla y los hemos puesto todos en un solo lugar".

La herramienta de matriz es uno de los varios cambios e iniciativas diseñados para que las reglas sean más fáciles de usar. O'Connor cree que, si va a haber un legado de esta edición de las reglas de los Incoterms, será para ayudar a los usuarios a evitar errores, especialmente los que no son expertos.

Por MundoMarítimo

LAS DIFERENCIAS Y SEMEJANZAS ENTRE UN SERVICIO DE LÍNEA Y UNO TRAMP

Ambos son los principales tipos de servicios ofrecidos en la industria marítima. 08 de septiembre de 2020

Actualmente, hay más de 55.000 buques mercantes que navegan por todo el mundo e incluyen buques de carga general, graneleros, de carga fraccionada, portacontenedores, tanqueros, quimiqueros, gaseros, de pasajeros y otros tipos de buques. Estos tipos de buques pueden operar en dos tipos principales de servicios: servicios de línea y servicios de tramp. También hay servicios de transporte marítimo "especializados" que cubren tareas especiales de transporte de diversos commodities como gas, madera/log, GNL, etc., los que utilizan buques construidos especialmente para ese tipo de carga, explica un reporte de Shipping and Freight Resource.

Los servicios de línea

Se dice que el término "de línea" representa a los buques que operan en un horario con una rotación fija de puertos y fechas publicadas (a veces nombrando el día) de las recaladas en los puertos anunciados. Por ejemplo: Un servicio que recalca en los puertos sudafricanos de Durban, Ciudad del Cabo y Ngqura en un horario semanal fijo que transporta carga a los puertos UK/NWC de London Gateway, Amberes, Hamburgo, Le Havre y Róterdam.

El transporte marítimo de línea no se limita a los buques portacontenedores, sino que también se aplica a otros tipos de carga que tienen una ruta/servicio regular fijo como los servicios Ro-Ro, y los servicios de carga de graneles.

En el transporte marítimo de línea, es normal que se produzcan cancelaciones de servicios de vez en cuando dependiendo de varias condiciones.

Las conferencias de líneas tuvieron una importancia histórica en el transporte marítimo de línea. Sin embargo, ya no se practica en el transporte marítimo de contenedores. Estas funcionaban como acuerdos formales entre las líneas navieras que participaban en varias rutas comerciales y consistía en que las líneas navieras fijaban las tarifas de flete entre las diversas rutas comerciales.

A lo largo de los años, aunque se establecieron cientos de acuerdos de conferencia, no se consideraron anticompetitivos, sino más bien como un mecanismo para estabilizar las tarifas de flete y evitar las fluctuaciones y variaciones de la oferta y la demanda de capacidad de los buques. Algunos incluso opinan que, en virtud de los "acuerdos de conferencia", los BCOs estaban protegidos de la inestabilidad de las tarifas de fletes, mientras que las líneas navieras competían entre sí más por el servicio que por las tarifas de flete.

El sistema de conferencias dio paso a los llamados VSA (Vessel Sharing Agreement) y a las Alianzas Mundiales, en las que las compañías navieras se unen para formar asociaciones estratégicas y ofrecer servicios conjuntos mediante la agrupación de buques en muchas de las rutas comerciales. Estos nuevos acuerdos permiten a las líneas navieras limitar su compromiso del número de buques desplegados en un servicio, disfrutando al mismo tiempo de los beneficios del servicio, algunos incluso sin operar ningún buque.

Las alianzas globales operan sobre los mismos principios de las líneas marítimas y sólo cooperan en los aspectos operativos del negocio, manteniendo su integridad e independencia comercial.

Servicios tramp

Por su parte, los servicios tramp se refiere a un buque que no tiene una ruta, un itinerario o un cronograma fijo y que está disponible con poca antelación para embarcar cualquier carga de cualquier puerto a cualquier otro

Los servicios tramp suelen transportar cargas fraccionadas o de graneles, pero estos buques pueden transportar muchos otros tipos de cargas no contratadas, como contenedores, carga Ro-Ro, etc. Por ejemplo: Un buque que arriba Durban desde Corea para descargar, puede llevar alguna otra carga desde Durban a Oakland en la costa oeste de los Estados Unidos que está en una dirección completamente diferente y desde Oakland, podría llevar alguna carga a Bremerhaven.

Es importante que el término "tramp" (vagabundo en inglés) no se malinterprete como algo inferior, ya que es sólo el nombre que se utiliza en la industria debido al hecho de que el buque no tiene un hogar fijo (ruta) y es libre de navegar por todo el mundo en busca de accesorios

de carga o de transporte de carga.

Similitudes entre servicios de línea y tramp

Ambos tipos de servicio los buques:

- Están en buenas condiciones de navegabilidad, son capaces de transportar varios tipos de carga dependiendo de la ruta comercial;
- Son clasificados por reputadas sociedades de clasificación;
- Podrían estar usando registro abierto o BDC;
- Son asegurados por reputados clubes de P&I;
- Son manejados por una tripulación con la experiencia necesaria para manejar las operaciones y el viaje;
- Pueden ser contruidos a la medida para una ruta o carga específica o pueden ser usados en cualquier ruta para transportar cualquier carga;
- Están sujeto a los mismos requisitos y reglamentos de inmigración, aduanas, salud y portuarios; excepto en el caso de los buques de línea, en los que puede haber un sistema de ventana de atraque en determinados puertos que le permite atracar en el puesto de atraque designado, en la fecha y hora indicadas.

Diferencias en los servicios de línea y tramp

Una de las principales diferencias entre un servicio de línea y uno tramp es el tipo de contrato de transporte y el conocimiento de embarque utilizado.

En el caso de un servicio de línea, la naviera que lo opera tendrá su propio conocimiento de embarque preimpreso o utilizará un BIMCO ConLine-Bill, mientras que en el caso de un servicio Tramp (que puede estar cubierto por un Charter Party), se utilizará un conocimiento de embarque como el BIMCO ConGenBill dependiendo de la carga, el charter party, etc.

Por MundoMarítimo



GNL COMBUSTIBLE PARA PROPULSIÓN NAVAL

**JUEVES 17 DE SEPTIEMBRE
18:30 HS
VÍA ZOOM
CONFERENCIA SIN CARGO**

**Inscripción:
info@aain.org.ar**

- La implementación de su uso en la región
- Novedades en la Argentina

Orador: Ing. Carlos María Brañas

 

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE INGENIERÍA NAVAL