

XXV CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL



Tópic

Ingeniería naval

Diseño naval y Procesos de manufactura
Buques no tradicionales
Maquinarias y Equipos
Estructuras Offshore
Normas, Convenios y Regulaciones

Logística y Transporte Multiodal

Planificación y Tecnología Portuaria
Sistemas Inteligentes de Transporte
Logística de Mercancías y Procesos

Mantenimiento Marítimo

Mantenimiento de infraestructura marítima
Reparación Naval
Corrosión Marina

Sostenibilidad Marítima

Desastres naturales
Impacto Ambiental Marítimo
Recursos Marítimos y costeros

DESTACADOS

Botadura de tres lanchas LT-AST-1605 con destino al Canal de Panamá

“Navegando en el mismo barco y hacia un mismo horizonte”, resume el trabajo en equipo que se vivió en Astilleros Navales Ecuatorianos – ASTINAVE EP, con la botadura de 03 lanchas LT-AST-1605 que se construyen íntegramente con mano de obra ecuatoriana, proyecto internacional denominado Esparta que se encuentra en la etapa final, para su posterior entrega a la Autoridad del Canal de Panamá.

Mediante el empleo de una grúa móvil de 200 [t], dotado de eslingas (cadenas) en las cuales van sustentados los buques (27 toneladas aproximadamente cada uno de ellos), se procedió a izar las embarcaciones, trasladarlas de un punto a otro y colocarlas finalmente en el agua, la maniobra cumplió todas las expectativas acordes a las medidas de seguridad, encaminadas a precautelar la integridad física de los trabajadores.

En menos de cinco horas y con un grupo de profesionales en todas las áreas, se desarrolló por primera vez este tipo de eventos: transferir 03 embarcaciones desde el varadero hasta el muelle principal, operación que contó con una planificada estrategia, capaz de cumplir con los tiempos y reaccionar ante los imprevistos, sin perder la motivación y el deseo de alcanzar el objetivo trazado.

El diseño de las embarcaciones ha sido elaborado teniendo en cuenta cada requisito especificado por el cliente, además de los diferentes requerimientos técnicos. Cuentan con una eslora de 16 [m], manga 5.16 [m], calado 0.98 [m], velocidad 23 nudos, capacidad para 06 pasajeros y 02 tripulantes, todas perfectamente equipadas, para cumplir funciones entre diferentes puntos marítimos, de transporte personal.



Argentina garantiza el trabajo en el Puerto de Buenos Aire

Ante el plan de licitaciones que se extenderá por 50 años Edición del 05 de Mayo de 2017

La Federación Marítima Portuaria y de La Industria Naval de La República Argentina (Fempinra), firmó un acuerdo entre los distintos gremios portuarios y las autoridades del Ministerio de Transporte y de la Administración General de Puertos (AGP), en el que "garantiza la continuidad de todos los puestos de trabajo del puerto de Buenos Aires, en cualquier pliego de licitación que el Estado lance con cualquier operador portuario".

Según informó El Cronista, en 2019 vencen las concesiones otorgadas en Puerto Nuevo, por lo que el gobierno ya trabaja en un vasto plan que contempla dos terminales de carga y una de pasajeros que serán licitadas por un período de 50 años.

Roberto Coria, secretario de finanzas de la Fempinra y secretario general del Sgymgm, indicó que "Lo de hoy implica un compromiso que el estado y los empresarios tendrán que contemplar en los pliegos de licitación que quieran hacer para las terminales porteñas. Esto es garantizar las dotaciones de empleados de las terminales y sus condiciones de trabajo, eliminado así cualquier variable de ajuste que quieran hacer sobre los trabajadores. Hoy mostramos madurez de diálogo".

El acta firmada establece que el Estado nacional se compromete a garantizar la continuidad de todos los trabajadores y sus respectivas condiciones de trabajo, manteniéndose las actuales condiciones de goce de tales derechos.

Por MundoMarítimo

Agunsa asistió el paso por la costa chilena del portaaviones "USS Independence"

Otorgando servicios al buque que remolcó la nave de 60.000 toneladas Edición del 03 de Mayo de 2017

Agunsa proveyó de asistencia al paso a lo largo de la costa chilena del portaaviones "USS independence", estructura de 60.000 toneladas que pasó por Magallanes y Valparaíso sin tripulación y remolcado por el buque suministrador de plataformas "Dino Chouest", desde la base naval de Kitsap de Bremerton, estado de Washington, EE.UU. con destino final al puerto de Brownsville, Texas.

Los servicios otorgados por Agunsa al "Dino Chouest" consistieron en el suministro de combustibles con su barcaza tanquera "Agunsa Capella", la coordinación de pilotaje para cruzar por el Estrecho de Magallanes en forma segura, el apoyo con remolcadores como escolta y para maniobras en el cruce por el Estrecho de Magallanes y durante la estadía en el puerto de Valparaíso.

El "USS Independence" es el cuarto y último portaaviones de propulsión convencional, el cual entró en operaciones en 1959, hasta ser dado de baja en 1998 para ser desguazado este año en Brownsville.



Por MundoMarítimo

Yang Ming y el riesgo de la inestabilidad en la industria marítima mundial

Seria crisis que atraviesa la naviera podría desembocar en un peor escenario Edición del 12 de Mayo de 2017

A pesar de perder 2 veces en 2016, lo que perdió en 2015, Yang Ming se encuentra luchando y desde enero de este año, ha buscado tranquilizar tanto a sus clientes como a sus inversores.

En esa línea, anunció que el Gobierno de Taiwán invertiría US\$1.900 millones, a los que sumarían US\$54 millones adicionales de seis inversionistas privados. Se impusieron drásticos recortes salariales desde la alta gerencia hasta los gerentes de línea, y aseguró al mundo naviero que estarían retornando a la rentabilidad en 2017. Sin embargo, esto último, no es necesariamente cierto, aseguró un reporte de Xeneta.

Ya el 19 de abril, la transacción de sus acciones fueron suspendidas repentinamente. La compañía anunció entonces que estaban haciendo una división inversa que reduciría sus acciones en un 50% con el fin de aumentar su valor al momento de reanudarse sus transacciones en el mercado el 4 de mayo.

Por otra parte, Yang Ming se ha negado a publicar la identidad de los anunciados seis inversores privados. El mundo del transporte marítimo consideró en todo caso, que seis inversionistas con US\$9 millones, difícilmente mantendrían a Yang Ming a flote. Es más, los analistas financieros piensan que al menos unos US\$300 millones serán necesarios en 2017 para evitar que Yang Ming quede desfinanciada.

Además, la anunciada división inversa no funcionó. Yang Ming cerró el 19 de abril en los US\$0,20 por acción. Tras reabrir su transacción el 4 de mayo, tasó sus acciones en US\$0,5. Sin embargo, ya el 8 de mayo, su valor había bajado a US\$0,42.

El peor escenario

Xeneta destaca en el reporte que en el mundo del transporte marítimo, todo se concentra en las tarifas y el rendimiento y recalca que ni las navieras, ni los expedidores pueden permitirse otro Hanjin.

Aunque The Alliance ha señalado que trabajará para movilizar todos los contenedores en caso de la quiebra de algún integrante, se debe considerar que Yang Ming es la novena mayor naviera del mundo en el transporte de contenedores y, de producirse el abandono de sus 585.206 TEUs, podría abrumar por completo al ya muy confuso itinerario de transporte de la ruta Este-Oeste.

Si los tribunales determinaran la quiebra de Yang Ming ¿cuál de las navieras de THE Alliance, estaría dispuesta a dejar atrás su propia carga, ya pagada, para tomar una gran cantidad de contenedores de Yang Ming, sin contar con la confirmación de pagos?

Similar a lo ocurrido tras el cierre de Hanjin; las tarifas podrían aumentar en las rutas operadas y eventualmente abandonadas por Yang Ming. Sin embargo, la capacidad de las otras integrantes de The Alliance para movilizar contenedores podría verse comprometida por un catastrófico atasco de contenedores en las terminales.

De este modo, la acumulación de contenedores más baratos, sumada al caos causado por los fracasos de THE Alliance y de Ocean Alliance, sólo servirá para ampliar la división creciente entre las líneas navieras y los expedidores, panorama que no sería beneficioso para nadie.

Cerca de la inestabilidad

Xeneta, indica finalmente en su análisis que el mundo del transporte marítimo no está listo para otra catástrofe de una naviera, pese a las muchas enseñanzas que provienen del verano de 2016.

Este año, pareciera haber una recuperación para el transporte marítimo con los precios más fuertes registrados por las principales rutas comerciales. Pero, como siempre, describe Xeneta, nunca hay un momento aburrido en esta industria. No obstante, es importante permanecer atentos a la inestabilidad.

Por MundoMarítimo

EL NUEVO PUERTO DE VERACRUZ TENDRÁ CINCO NUEVAS TERMINALES

REVISTA DEL SECTOR MARITIMO Ingenieria Naval Edición del 09 de Abril de 2017

Los concursos públicos iniciados en 2016 tienen como fin la construcción del nuevo Puerto de Veracruz, construyendo cinco nuevas terminales en los terrenos ganados al mar y con los que se espera cuadruplicar la capacidad de carga comercial para convertir a este puerto en el más importante de México. Está estimado que para 2018 ataque el primer buque al nuevo Puerto de Veracruz.

La empresa adjudicataria de las labores de dragado es el grupo Jan De Nul al adjudicarse el contrato valorado en 60 M€. Las zonas a dragar son el canal de acceso y la cuenca, con un total de 13 Mm3 de tierra dragada y la ganada al mar. Los trabajos están previstos que comiencen este verano y terminen el próximo mes de marzo 2018, y se realizarán con la draga Marco Polo.

Características técnicas de la draga <i>Marco Polo</i> :	
Eslera total	116,5 m
Manga	19 m
Calado	4,85 m
Profundidad de dragado	32 m
Diámetro tubería de dragado	900 mm
Diámetro tubería de carga	800 mm
Potencia propulsora	2 x 2.280 kW
Velocidad	11 nudos
Año de construcción	1979

Estas terminales manejarán hasta 100 Mt al año, lo que es más del tonelaje que manejan los mayores puertos mexicanos, por ejemplo, Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

Se construirán cinco terminales: terminal de graneles líquidos, terminal multipropósito, terminal de contenedores, terminal de graneles sólidos de origen agrícola y terminal de minerales. Asimismo, el Gobierno de la República a través de la Administración Portuaria Integral de Veracruz, construye el rompeolas poniente, las nuevas explanadas para carga y los muelles para atraque de buques de nueva generación; además de dotar de vialidades para autotransporte y vías de ferrocarril para la operación eficiente de las nuevas terminales.

Comercio entre China y América Latina crece y se diversifica

Las cerezas chilenas destacan entre los envíos de frutas desde la región Edición del 12 de Mayo de 2017

La distancia no ha sido una barrera para el incremento del comercio entre China y América Latina. En el segmento de la fruta, las cerezas chilenas han logrado un espacio en China, donde a promoción ha sido clave tanto en el alza de las ventas como en la diversificación del comercio agrícola, según informó Xinhua.

Además, de acuerdo a la Base de Datos Estadísticos de las Naciones Unidas sobre el Comercio de Productos Básicos (Comtrade), los envíos de paltas a China por parte de los países latinoamericanos, principalmente de Chile, México y Perú, se multiplicaron por casi 10.000 veces de 2010 a 2015, pasando de 1,9 toneladas a 16.000 en solo seis años.

Durante más de una década, un 70% de las exportaciones de América Latina a China se concentró en materias primas y productos primarios. Pero ahora, China se ha convertido en uno de los principales destinos de los envíos agrícolas de América Latina, donde las cerezas chilenas destacan con creces. En 2016, Chile superó a Tailandia para convertirse en la mayor oferente de frutas frescas al gigante asiático.

Según la aduana china, las exportaciones chilenas de frutas frescas crecieron en 2016 un 23% respecto al año anterior, hasta alcanzar US\$1.200 millones: "Tanto la oferta latinoamericana como la demanda china impulsa la popularidad de los alimentos de la región en el país asiático", indicó Zhang Yong, investigador adjunto del Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Academia China de Ciencias Sociales.

La expansión de la clase media china ha abierto un espacio que los países latinoamericanos están aprovechando. Según Xinhua, a la fecha, China ha suscrito acuerdos de libre comercio con Chile, Perú y Costa Rica, lo cual beneficia a ambas partes con condiciones

arancelarias de acceso más favorable y tramitación más expedita de las autoridades sanitarias de comercialización.

Es así, como frente a la participación latinoamericana cada vez más dinámica en China, el país asiático exhibe un enorme déficit en sus exportaciones agrícolas hacia la región. De acuerdo con el Ministerio del Comercio de China, de enero a septiembre de 2016 el volumen de comercio agrícola entre China y América Latina alcanzó US\$26.200 millones, de los cuales un 92,8% corresponden a envíos de los países latinoamericanos hacia China.

"Tanto China como los países latinoamericanos deben tener en cuenta la tendencia mundial de una demanda crecientemente diversificada provocada por diferencias de consumo, poniendo más peso en el valor agregado y en la calidad de los productos agrícolas", puntualizó el investigador.

Por MundoMarítimo

Baja en los costos logísticos alivia a la industria argentina

El índice de costos del cuarto mes del año se contrajo 0,45% Edición del 12 de Mayo de 2017

El transporte de carga recibió un respiro en Argentina. Por primera vez en lo que va del año, se registró un descenso en el índice de costos de abril, de 0,45%. Esto implica una disminución del aumento acumulado del año, el cual llega al 6,6%, luego de haber marcado 7,1% en el primer trimestre, según El Cronista.

Una de las claves fue el retroceso del 1,47 % en el costo del combustible luego de la ligera baja en marzo (0,5 %). A pesar de este registro, el gas-oil para el transporte de carga gira actualmente en torno a U\$S1, 10, el valor más alto de la región sin contar a Uruguay.

En el incremento desagregado en el transcurso de 2017 se destaca peaje (39,7 %), debido a los fuertes ajustes en el tránsito de peajes por los accesos Norte y Oeste desde y hacia la CABA, seguido por patentes (35%). En el primer cuatrimestre también sobresalen costo financiero (16,8%), por el impacto de las alzas de las tasas de interés, y gastos generales (14,4%), que recoge fundamentalmente el aumento de los servicios públicos; combustible, por su parte, alcanza 6,2%, mientras que personal registra 4,2 % tras la última cuota del cct 40/89 vigente devengada en marzo.

Los mayores costos en la actividad están en línea con las revisiones de mayor inflación minorista para la primera parte del año y bastante por encima de la evolución de los precios mayoristas.

La Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas, indicó que "bajo este escenario, el sostenido aumento de los costos para transportar mercadería en el país tiene el agravante de estar sucediendo en un mercado en franco descenso para las empresas transportistas, con fuertes caídas en el consumo de gas-oil sumado a una carga impositiva del orden del 40 % que conspira contra la competitividad del sector".

Por MundoMarítimo



Invitamos al gremio académico para que participen en el Concurso de Estudiantes y fomenten la inscripción de trabajos

1º workshop
SOBRE DESMONTE DE NAVIOS E
DESCOMISSIONAMENTO
DE PLATAFORMAS



Mídia de apoio:
portosenavios



1º
Workshop Sobre Desmonte de Navios e
Descomissionamento de Plataformas

SOBENA

Windsor Flórida Hotel, Rio de Janeiro/RJ, 24 de maio de 2017

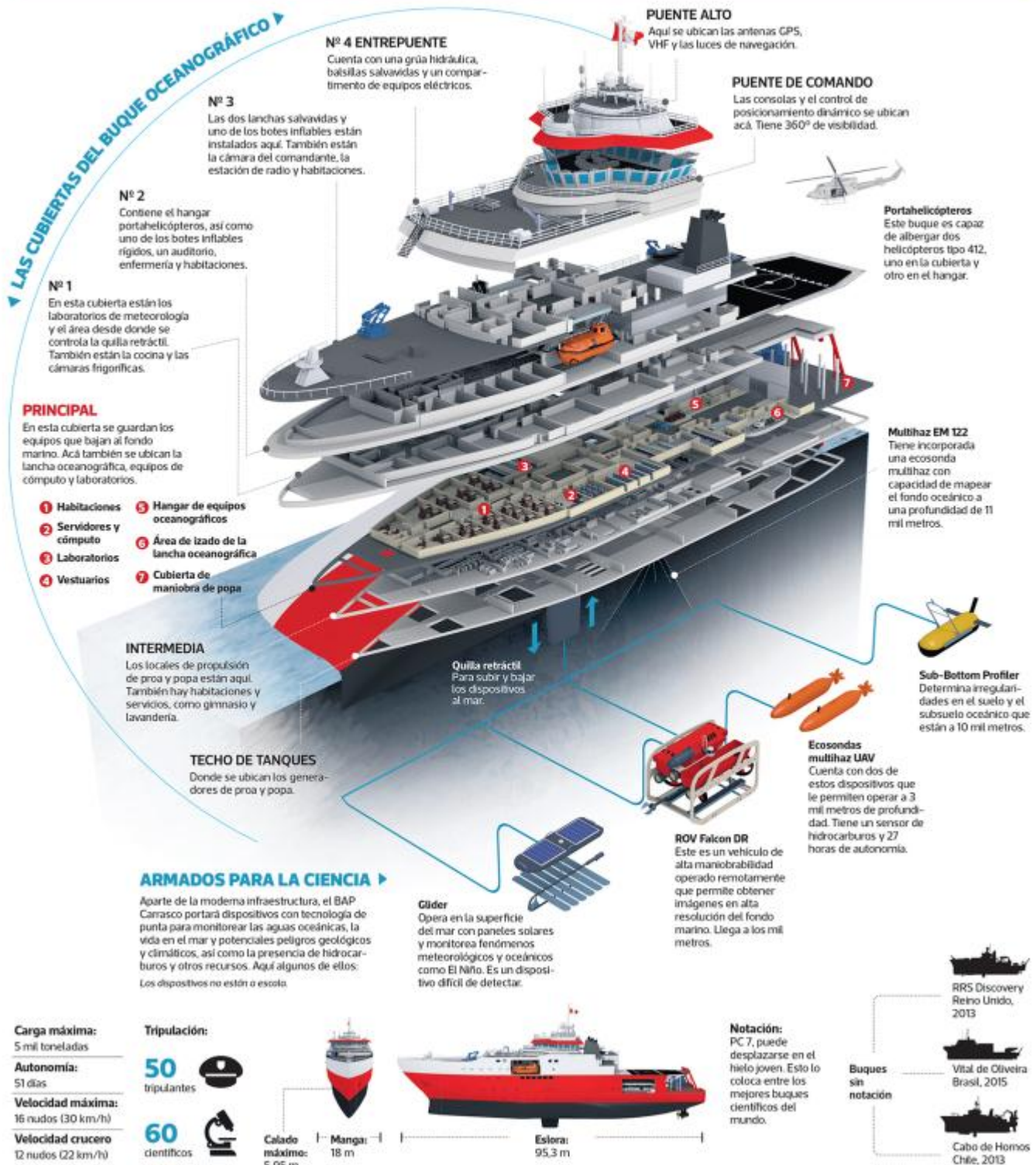
O Workshop SOBENA é um evento único que oferece uma visão ampla do mercado de desmonte de navios e de descomissionamento de plataformas assim como as novas oportunidades para as partes interessadas. Junte-se a nós para obter uma cobertura completa e precisa de insights em reciclagem e descomissionamento de especialistas e identifique possíveis oportunidades de negócio neste setor. O evento contará com a presença dos dois maiores players desse mercado a GMS e a PETROBRAS.



Patrocínio



Buque científico Carrasco ya navega nuestro litoral



Fuente: Marina de Guerra del Perú, Dirección de Hidrografía y Navegación, Departamento de Proyectos Especiales y Asuntos Antárticos.

INFOGRAFÍA: RAÚL RODRÍGUEZ