

XXV CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERIA NAVAL



XXV
Congreso Panamericano de
Ingeniería Naval, Transporte
Marítimo e Ingeniería Portuaria

Caracas de Convenciones / Maripalir - Hotel Park Royal Dorado

Panamá
www.copinaval2017.org

16 - 19 Octubre
2017

**¡Sólo quedan 3 meses para
el Congreso!**

**¡No pierda la oportunidad de formar parte de
este importante evento!
¡INSCRÍBASE YA!**

Formulario de Inscripción y Alojamiento
(<http://copinaval2017.org/inscripcion.html>)

**VIAJE al congreso con Copa Airlines
y obtenga el 20% de descuento**

**Descuento válido
para los participantes + 1 acompañante**

Contacte con la Secretaría Técnica
para reservar sus VUELOS en:
copinaval2017@barcelocongresos.com

DESTACADOS

**COPINAVAL contará con
el Profesor OSAWA de
Japan.**



COPINAVAL tiene el
placer de anunciar que
contaremos con el Prof.
OSAWA, reconocido
científico japonés.

ACADEMIC BACKGROUND

- 1984 BSc in engineering Osaka Univ.
- 1988 MSc in engineering Osaka Univ.
- 1997 DSc in engineering Osaka Univ.
- 1988 Technical Officer, Structure Mech. Div., Ship Research Inst., M.O.T., Japan
- 1993 Research Associate, Dept. of N.A. & O.E., Osaka Univ. Japan
- 1997 Associate Professor, Dept. of N.A. & O.E., Osaka Univ. Japan
- 2006 Professor, Dept. of N.A. & O.E., Osaka University, Japan

FIELD OF PRINCIPAL INTEREST

- Fatigue strength of ship structural materials
- Ship fabrication technique
- Anti-corrosion technologies for ship structures

PRESENT POSITION

Professor, Dept. Naval Architecture & Ocean Engineering, Osaka Univ. Japan

RELEVANT ADDITIONAL INFORMATION

- ISSC (International Ship and Offshore Structures Congress) 2018 Committee V.3 member
- IIW (International Institute of Welding) Commission XIII (Fatigue of Welded components and Structures) Japanese national delegate.

El impacto de las economías de escala navieras en la administración portuaria

Expertos analizan el cambio en operaciones portuarias y navieras 01 de agosto de 2017

Cuando recién comenzaron a aparecer las grandes embarcaciones a mediados de los 2000, eran sinónimo de poder de mercado y un negocio consolidado. Ahora, las naves de gran envergadura son protagonistas de fusiones, adquisiciones y operaciones integradas que buscan generar economías de escala que se han transformado en una medida necesaria para sobrevivir. Esta tendencia ha generado uno de los cambios de paradigma más grande que la industria ha tenido que enfrentar.

El documento PORT MANAGEMENT IMPLICATIONS FROM ECONOMIES OF SCALE IN THE LINER SHIPPING INDUSTRY, por Ricardo J. SANCHEZ, UN-ECLAC; Universidad Católica, Buenos Aires, Argentina; y Gordon WILMSMEIER, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia; Hochschule Bremen, Bremen, Alemania; estudia los desafíos de alcanzar eficiencia y ha cuestionado qué tan efectivas pueden realmente ser las economías de escala, ya que las naves más grandes necesitan más recursos para operar e instalaciones portuarias más extensas con mayor infraestructura para manejar carga de manera adecuada, atender naves apropiadamente y cumplir con exigencias ambientales y sociales.

La “carrera de escala”

“Las economías de escala ocurren cuando los costos de operación promedio van decreciendo mientras la producción va en aumento. Los altos costos de capital de las naves son repartidos entre una gran cantidad de unidades (contenedores o toneladas de carga) en la medida que más pueden ser transportados (...) Por lo tanto, la cooperación permite compartir resultando en economías de escala”. A ratos pareciera como si la industria naviera estuviera en una constante “carrera de escala”, compitiendo entre sí para ver quién puede alcanzar mayor capacidad y conquistar más rutas en el menor tiempo posible mientras se aumentan las ganancias; en vez de enfocar sus energías en mejorar la eficiencia operacional/financiera. Esta carrera de escala ha añadido presión en la infraestructura portuaria, la cual ha estado luchando por mantener el ritmo del rápido crecimiento de los barcos y las operaciones integradas entre navieras. *“En la medida en que los portacontenedores son cada vez más grandes y las inversiones requeridas para que los puertos puedan acomodarlos aumentan inexorablemente, el riesgo de perder servicios ante otro terminal y las multas asociadas también van en aumento. Los intentos de la industria para mitigar esta incertidumbre están basados en estrategias tradicionales que imitan experiencias y aproximaciones estándar del sector naviero y otras corporaciones globales (...) La productividad de los terminales a la luz de grandes embarcaciones y la decaída y a veces detenida actividad de demanda crea un desafío significativo para las operaciones portuarias”*, lee el documento.

Las recaladas de grandes embarcaciones con menor frecuencia en terminales presentan un gran desafío para los terminales en términos de infraestructura, equipamiento y requerimientos laborales. *“La menor frecuencia de recalada de grandes embarcaciones crean puntos álgidos de demanda más pronunciados que estresan significativamente a los terminales en términos de gasto inicial de capital y gastos operacionales para acomodarlos. Los requerimientos incluyen mayor cantidad y tamaño de grúas, muelles más largos con calados más profundos y en el caso de canales de acceso, más extensiones para acopio de carga, mayores nexos de conectividad y transporte terrestre”*, destaca el reporte.

Necesidad de consolidación

Por lo tanto, el despliegue de embarcaciones grandes es, en sí, particularmente desafiante ya que el costo de la superestructura y disponibilidad de fuerza laboral en algunas localidades restringe la cantidad de grúas adicionales que pueden ser desplegadas para cada nave. El documento propone que la naturaleza cambiante de la demanda requiere una capacidad de terminales menos fragmentada (menos terminales y más grandes en cada puerto) lo que implica la consolidación de terminales, tanto física como en términos de propiedad. En combinación con el establecimiento de alianzas en el sector de transporte naviero, esto lleva a significativas alteraciones de las redes de servicios y patrones de recaladas portuarias.

A medida que las navieras continúan fusionando operaciones y creando alianzas, los puertos tendrán que implementar una estrategia similar para integrar una red de servicios y compartir información sobre grandes naves que recalán en puertos de una misma ruta, aun cuando sean operados por diferentes compañías. En la carrera de escala, la consolidación es clave.

Por MundoMaritimo

Presentan propuesta de puerto multimodal para embalse de Salto Grande en Uruguay

La hidrovía del río Uruguay tendrá una nueva cara cuando se concrete el proyecto 28 de julio de 2017

Transporte ferroviario y fluvial conversan en la propuesta multimodal para Salto Grande. El trazado denominado “El Precursor” llegará con trenes hasta el embarcadero de balsas de la empresa Caputto Hnos. en el Brazo Itapebí del embalse. Son aproximadamente 10 kilómetros y unas 3 o 4 obras de arte en el proyecto, informó LaRed21.

El ramal “El Precursor” tiene 14 kilómetros aproximadamente de longitud y similar cantidad de obras de arte y fue construido cuando no existía el interés por apoyar y financiar obras de infraestructura ni tampoco el nivel de producción que se puede alcanzar en el norte de Uruguay.

En el citado embarcadero de balsas se construiría un puerto para las cargas fluviales provenientes de Bella Unión, puertos argentinos de Corrientes y Misiones y del sur de Brasil, que serían trasladadas al ferrocarril y desde allí a destinos tales como el puerto de Paysandú, Montevideo y Nueva Palmira, entre otros.

La estación Salto Grande de AFE, hoy sin uso, pero con instalaciones y áreas para maniobras de trenes, estacionamiento de camiones y depósito de cargas, se la utilizaría en lugar de la estación Salto, despejando de esta forma un nudo circulatorio muy importante.

Cuando la Comisión Europea hizo los estudios de hidrovía del río Uruguay no existía una política nacional referida al desarrollo del noroeste del país y en particular al polo Bella Unión. Tampoco estaba el interés chino, español y de otros países por apoyar la construcción de obras de esta envergadura.

Ahora, es otra cosa. En la medida que se tomen en cuenta un conjunto de factores que van desde los aspectos económicos hasta los geopolíticos para el desarrollo a mediano y largo plazo el proyecto es completamente factible.

Por MundoMarítimo

PRIMER SERVICIO “POWER BY THE HOUR” PARA UNA NAVIERA

REVISTA DEL SECTOR MARITIMO. Ingeniería Naval 02 de agosto del 2017

¿CONOCES EL CONCEPTO “POWER BY THE HOUR”? EN EL SECTOR AERONÁUTICO LLEVA YA TIEMPO IMPLANTADO.

El primero en introducirlo fue Bristol Siddeley a principios de los años sesenta describiendo así el servicio de mantenimiento de motores de aviones. En los años 80 Rolls-Royce reinventó el concepto y aseguraba que la clave del éxito de este servicio era ofrecer a las compañías unos costes fijos de mantenimiento del motor durante grandes periodos de tiempo.

Rolls-Royce, General Electric o Pratt & Whitney ofrecen programas similares. En su servicio “Power by the Hour” alquilan sus motores a las aerolíneas en vez de vendérselos, con lo que las aerolíneas tienen una preocupación menos.

Y SI SE HA APLICADO AL SECTOR AERONÁUTICO, ¿POR QUÉ NO AL SECTOR MARÍTIMO?

La naviera Nor Lines se ha convertido en la primera en contratar el servicio “Power by the Hour” a Rolls-Royce para dos de sus buques: el *Kvitbjø* y el *Kvitnos*. Este nuevo servicio aprovecha el poder del “Big Data” para monitorear, planificar y llevar a cabo el mantenimiento y las reparaciones de todo el equipo instalado. El “Big Data” es la clave que ha permitido la introducción de este servicio en el sector marítimo.

Con la firma del contrato, Nor Lines delega la responsabilidad de la planificación y rendimiento del servicio a su proveedor, Rolls-Royce. Nor Lines paga una cantidad fija por hora de operación para cada buque. Rolls-Royce monitorea el equipo instalado a bordo en tierra y lleva a cabo la asistencia técnica a distancia, y en caso de ser necesario, traslada a bordo a un ingeniero y/o técnico para llevar a cabo el trabajo. En el acuerdo también están indicados los periodos de mantenimiento planificados, mientras que el mantenimiento diario a bordo del buque es llevado a cabo por la propia compañía naviera.

“Este contrato, según Sigval Breivik CEO de Nor Lines, nos asegura la mínima pérdida de tiempo por fallo del equipo y que el funcionamiento de los equipos sea lo más óptimo posible”.

Nor Lines también ha especificado en su contrato que Rolls-Royce le informe del consumo de energía y de los niveles de emisiones del buque para poder llevar a cabo la toma de decisiones operacionales posteriormente.

El *Kvitbjø* fue construido por el astillero chino de Tsuji en 2015 y fue el primer buque de carga de cabotaje de la compañía en estar propulsado con gas natural licuado. El *Kvitnos*, buque gemelo del anterior, se entregó meses después de su predecesor por el mismo astillero. Actualmente, los buques realizan viajes de ida y vuelta entre puertos de Europa central y a lo largo de la costa noruega hasta Hammerfest.

PRIMER GRANELERO CON VELAS RÍGIDAS Y PANELES SOLARES

REVISTA DEL SECTOR MARITIMO Ingeniería Naval. 24 de julio de 2017

¿CUÁL DE LOS TRES CANDIDATOS SERÁ EL PRIMER GRANELERO CON VELAS RÍGIDAS Y PANELES SOLARES?

El futuro de un transporte marítimo más autónomo y sostenible está aquí. Primeros pasos para abrir el camino a la implantación en buques de tecnologías relacionadas con las energías renovables.

Hace décadas que la idea de que los buques dispusiesen de velas rígidas y paneles solares para ser más autosuficientes y responsables con el medio ambiente sería una realidad en el futuro. Pues bien, ese futuro ahora sí que podemos decir que está a la vuelta de la esquina, ya que en 2018 esta tecnología estará dando sus primeros pasos para su comercialización.

Eco Marine Power Co. Ltd. (EMP) está trabajando con varios socios en un proyecto internacional para el desarrollo de Aquarius MRE® (Marine Renewable Energy), un sistema que permitirá a los buques propulsarse con energías renovables.

EMP está trabajando con el armador japonés Hisafuku Kisen K.K. (de Onomichi) junto con otros socios tecnológicos: KEI Sustum Co. Ltd., The Furukawa Battery Company y Teramoto Iron Works Co. Ltd. Un proyecto que no está cerrado a nadie, y que cualquier compañía y/o futuros inversores, pueden unirse en cualquier fase del proyecto.

EMP acaba de anunciar que ha comenzado la fase previa a las pruebas de mar del Aquarius MRE System. Actualmente se está llevando a cabo el estudio de viabilidad de su instalación entre tres buques candidatos: el *Belgrano*, el *Nord Geminij* el *Bulk Chile*.

EMP acaba de anunciar que ha comenzado la fase previa a las pruebas de mar del Aquarius MRE System. Actualmente se está llevando a cabo el estudio de viabilidad de su instalación entre tres buques graneleros candidatos: el *Belgrano*, el *Nord Geminij* el *Bulk Chile*. Se va a estudiar el número de EnergySails que podría instalarse a bordo y la potencia propulsora que proporcionaría cada una de ellas todo en función de la ruta en la que operan. Además, se determinará la cantidad total de energía solar a instalar. Una vez finalizado el estudio de viabilidad, se seleccionará al candidato para llevar a cabo la fase de pruebas de mar. Se instalarán por primera vez en el mundo un sistema integrado de velas rígidas y paneles solares que suministrarán potencia para la propulsión y el consumo a bordo, recopilándose los datos registrados para su posterior análisis. El periodo de ensayos se estima entre 12 y 18 meses.

Aquarius MRE es un avanzado sistema integrado de velas rígidas, paneles solares marinos, módulos de almacenamiento de energía y ordenadores que permitirán a los buques aprovechar la energía renovable de origen eólico y solar y convertirla en potencia propulsora. El uso de estas fuentes alternativas de potencia y propulsión permitirán la menos dependencia de combustible y reducirá la contaminación a la atmósfera.

Teramoto Iron Works (Onomicho, Japón) será el encargado de fabricar en sus talleres las EnergySail. Esta misma empresa ya participó en la construcción de velas rígidas en la década de 1980 y tiene una amplia experiencia en la fabricación de accesorios para uso marino.

EMP ha desarrollado las siguientes tecnologías EnergySail®, Aquarius MAS™ y Aquarius MRE®. También desarrolla conceptos de embarcaciones sostenibles que incorporan las últimas tecnologías de energía renovable y actualmente está trabajando en varios proyectos de diseño incluyendo Aquarius Eco Ship y Aquarius Unmanned Surface Vessel (USV). La compañía tiene su sede en Fukuoka, Japón.



Italia rechaza compartir con Francia el control de los astilleros STX

ELECONOMISTA. ES 01 de agosto de 2017

Roma, 1 ago (EFE).- El ministro de Economía y Finanzas de Italia, Pier Carlo Padoan, advirtió hoy en Roma al Gobierno francés de que el grupo italiano de construcción naval Fincantieri quiere la mayoría accionarial de los astilleros STX France y no compartirá su gestión con accionistas franceses.

El presidente francés, Emmanuel Macron, decidió el 27 de julio nacionalizar estos astilleros de forma temporal para evitar que su propiedad recayera en manos de Fincantieri, que quiere comprar el 66,7 % de su capital. La intención del Elíseo es que Fincantieri comparta la gestión a partes iguales con accionistas galos.

"Lo que hemos dicho hasta ahora es que no es posible aceptar una repartición (de la gestión) a partes iguales (...) y sobre esta cuestión nos mantendremos firmes", afirmó Padoan. El ministro italiano mantuvo en Roma un encuentro con su homólogo francés, Bruno Le Maire, a la que asistió también el ministro de Desarrollo Económico de Italia, Carlo Calenda.

Al término de una reunión a puerta cerrada, Padoan confirmó que ha trasladado al Ejecutivo galo el rechazo de Italia a la propuesta de que Fincantieri comparta a partes iguales el control de estos astilleros de Saint Nazaire (noroeste de Francia) con accionistas franceses.

"En las conversaciones mantenidas con el ministro Le Maire hemos constatado que entre Italia y Francia existen todavía diferencias que no han sido superadas", añadió Padoan.

No obstante, ambos países seguirán negociando en las próximas semanas con la intención de alcanzar un acuerdo.

"Estoy convencido de que debemos reforzar la cooperación entre Italia y Francia, son dos grandes naciones, somos como hermanos. Ahora mismo tenemos opiniones diversas sobre STX pero encontraremos una solución adecuada", dijo el ministro de Economía francés, Le Maire.

Los tres ministros firmaron una declaración conjunta en la que plasmaron "la voluntad conjunta de superar las diferencias sobre el control de STX" y compartieron la intención de "avanzar hacia una fuerte alianza entre los dos países, tanto en el ámbito civil como militar".

"De la combinación de Fincantieri, STX France y Naval Group podría nacer un líder europeo que podría convertirse en el principal actor en los mercados civiles y militares, con importantes actividades en sistemas y servicios", añade. Explicaron además que los desacuerdos en la gestión de los astilleros STX serán abordados en una reunión que mantendrán el primer ministro italiano, Paolo Gentiloni, y el presidente francés, Macron, el 27 de septiembre.

El grupo italiano tenía intención de obtener la mayoría accionarial de los astilleros franceses a través de una operación que en enero pasado recibió el respaldo del entonces presidente francés, François Hollande.

No obstante, el actual presidente Macron quiere revisar las condiciones de la operación y que Fincantieri comparta a partes iguales la gestión de los astilleros con accionistas franceses.

De momento el Estado francés, que hasta ahora poseía un tercio de la constructora naval de Saint-Nazaire, comprará los dos tercios restantes al grupo surcoreano STX Offshore and Shipbuilding, en proceso de bancarota.

La operación costará unos 80 millones de euros a las arcas públicas y tiene como objetivo garantizar los puestos de trabajo y defender el interés estratégico de Francia, según el Elíseo.

La propuesta francesa permitiría "construir una gran alianza industrial europea franco-italiana en el ámbito naval", ha considerado el ministro francés Le Maire en una entrevista publicada hoy en el diario italiano "Corriere della Sera".

La posibilidad de que el grupo italiano y accionistas franceses desempeñen cada uno el 50 % del capital de los astilleros facilitaría

"una colaboración equilibrada, en la que Francia e Italia trabajarían mano a mano, como iguales", ha añadido.

Fincantieri, con sede en Trieste (norte), es un grupo italiano constructor de barcos militares, cruceros y barcos mercantes y está considerado uno de los fabricantes de construcción naval más grandes a nivel internacional.

Colocan primera piedra del Terminal de Pasajeros para Cruceros de Manta en Ecuador

Obra desarrollada por Terminal Portuario de Manta, involucra una inversión de US\$1,8 millón 02 de agosto de 2017

En la jornada de hoy en el Terminal Portuario de Manta- en Manabí, Ecuador- se llevó a cabo la ceremonia de colocación de la primera piedra del Terminal de Pasajeros para Cruceros. El acto contó la presencia del ministro de Turismo de Ecuador, Enrique Ponce de León; el gobernador de Manabí, Fabricio Díaz; el presidente de la filial de Agunsa, Terminal Portuario de Manta TPM, Roberto Salazar; y el gerente de la Autoridad Portuaria de Manta, José David Recalde.

El acto comenzó con las palabras del presidente del Terminal Portuario de Manta Roberto Salazar, quien destacó que “con esta infraestructura pasamos a un siguiente nivel de prestación de servicios de calidad, pero sobre todo de dinamizar el sector turístico”. Añadió que “más allá de cualquier lineamiento esta es una noticia que genera un desarrollo. En ninguna parte de nuestro país, en ningún puerto, ni público ni privado, existe una infraestructura especializada. Después de un año, Dios mediante, estaremos aquí para inaugurar esta terminal”.

Salazar puso en relieve además que TPM ya ha realizado inversiones que ya superan la primera parte de la Primera Fase de Inversión. “Se hablaba de una referencia de US\$20, 2 millones, ahora estamos superando los US\$23,5 millones. Tenemos equipamiento moderno, se han realizado ya las primeras reparaciones dentro del puerto, ni siquiera un terremoto pudo desmotivar a Terminal Portuario de Manta a seguir con el proyecto”, detalló.

Luego intervino el gerente de la Autoridad Portuaria de Manta, José David Recalde, quien indicó que “el mundo actual tiene un incremento sustancial en el tránsito de líneas de cruceros. En el 2016, 26 millones de circularon por las aguas del mundo con un incremento del 6%, respecto del año de 2015. Esto es una línea clara de hacia dónde va el mercado de los cruceros, es una oportunidad para todos los países y nosotros como Ecuador, estamos identificando esa oportunidad”.

Agregó que a Ecuador “llegan aproximadamente 25.000 cruceristas, hay que darles un mejor servicio, mejorar el abanico de bienes y servicios para quienes visitarán Ecuador, en particular Manta, Manabí”. Destacó además que el terminal tendrá “una segunda función urbana, ya que es un espacio para la ciudad que se convierte en un centro de convenciones en el cual la ciudad puede aprovechar esta plataforma para celebrar eventos a nivel regional, nacional e internacional”.

Por su parte el Ministro de Turismo de Ecuador, Enrique Ponce de León, manifestó su alegría por el trabajo en torno “al objetivo de convertir a Ecuador en una potencia turística. Tenemos todo para hacerlo, somos un país privilegiado, un milagro de la naturaleza. Lo que nos corresponde ahora es lo que estamos haciendo, trabajar de la mano con entusiasmo, sector público y privado, para convertir a nuestro país en lo que tiene que ser, un Ecuador turístico”.

Características

El terminal contará con un área de 1.316 metros cuadrados y demorará 14 meses en ser construidas y estará lista para atender la temporada cruceros 2018-2019.

La inversión en el proyecto alcanza el US\$1,8 millón y las instalaciones ocuparán un área de 1.316 metros cuadrados (m2), más un área de estacionamiento y áreas verdes de 5.700 m2.

De esta forma, el Terminal Portuario de Manta, contará con un Terminal Internacional de Pasajeros de Cruceros también cumplirá el rol de centro de convenciones para la ciudad.

Además, el Terminal de Pasajeros será la primera obra visible dentro de TPM y se emplazará entre el edificio Administrativo de Autoridad Portuaria y el Malecón Escénico.

Contará con Espacios para tomar y dejar pasajeros frente a la entrada principal, áreas de información, área de control de pasajeros, tripulantes de embarque y desembarque, carros portaequipajes, áreas comerciales para pasajeros y tripulantes aptos para la venta de souvenirs, artesanías y licores, servicio de internet WIFI, cafetería, accesos y servicios para personas con discapacidad, oficinas y cámaras de seguridad son parte del valor agregado que ofrecerá el proyecto.

Adjudicación de Agunsa

Cabe recordar que el desarrollo de esta Terminal es parte del compromiso asumido por la firma chilena Agencias Universales S.A. (Agunsa), cuando se adjudicó la concesión para el desarrollo de la operación y obras de infraestructura del Terminal Marítimo de Manta. Agunsa fue la única empresa que presentó oferta económica en el concurso público, planteando una inversión de US\$177.353.000. El periodo de la concesión presupuestado es de 40 años.

En términos de infraestructura junto al desarrollo de la Terminal de Pasajeros, esta primera etapa de inversión del proyecto de Agunsa- que implica una inversión de US\$66, 6 millones- contempla la extensión del muelle 2 en 100 metros, el dragado del canal, un área de maniobras y la habilitación de un atracadero a 12,5 metros a la más baja marea.

Por MundoMarítimo

Operadores portuarios chinos se expanden de un modo agresivo sin precedentes

Más de la mitad de las adquisiciones de terminales en el mundo fueron realizadas por actores chinos 01 de agosto de 2017

Las perspectivas para el crecimiento global de la demanda en los puertos operadores de contenedores son ahora más optimistas y los actores chinos del mercado se encaminan a un proceso de adquisición de terminales de manera agresiva y con un alto nivel de confianza.

En ese sentido, los principales acuerdos de fusiones y adquisiciones de navieras están modificando el panorama, marcando un mejor porvenir, según señala el Reporte a Anual Global de Terminales Operadores de Contenedores 2017, en su decimoquinto año de publicación por parte de Drewry.

La previsión de la demanda en los terminales operadores de contenedores observada por Drewry es más positiva que la señalada en el informe del año pasado, mostrando un 4% de CAGR (sigla en inglés de Tasa de Crecimiento Anual Compuesto), y agregando 152 millones de TEUs de transferencia portuaria, al total global para 2021. Esto como consecuencia del mejoramiento de las tasas de transferencia portuaria en el segundo semestre de 2016 y durante 2017, a lo que se suma una más positiva perspectiva económica global.

Amenazas en el panorama

Pese a lo anterior, siguen existiendo numerosos riesgos e incertidumbres en la actualidad, tales como las tensiones en Medio Oriente y en Corea, la postura proteccionista e impredecible de la administración estadounidense y el impacto del Brexit.

Lo anterior es quizá una de las razones por las que se proyecta que la capacidad portuaria para contenedores mundiales aumentará en un CAGR del 2,7%, basándose únicamente en las adiciones confirmadas. Cifra notablemente inferior a la demanda prevista, y por lo tanto, se espera que los niveles medios de ocupación aumenten.

Neil Davidson, analista senior de Drewry para puertos y terminales, señaló que: "aunque ciertamente hay algunos signos alentadores para las perspectivas de crecimiento de la demanda, el perfil de riesgo para los operadores de terminales ha aumentado y la mayoría de los actores globales tradicionales continúan cautelosos. La excepción la conforman aquellas compañías portuarias chinas que están persiguiendo la expansión y la inversión tanto en su país como en el extranjero de una manera agresiva sin precedentes".

La actividad de fusiones y adquisiciones en el sector portuario está en un nivel alto. Cerca de US\$3.100 millones en acuerdos han sido alcanzados hasta ahora en 2017, impulsados por operadores como Cosco Shipping Ports y China Merchants Ports. En el último año, más de la mitad de las adquisiciones de operadores globales de terminales internacionales han sido realizadas por actores chinos. Es así como la valoración de los negocios portuarios y terminales oscila entre 13x y 26x EV/EBITDA. Se debe considerar que las empresas chinas suelen estar preparadas para cancelar una prima.

Cosco Shipping Ports ha subido en la tabla de la liga de operadores portuarios como resultado de la fusión de Cosco y China Shipping y avanzará aún más en los próximos años debido a la adquisición de los terminales de Noatum y OOCL. El grupo China Cosco Shipping está proyectado para agregar una mayor capacidad que cualquiera de los operadores globales de terminales internacionales en los próximos cinco años.

"Los actores chinos están más cómodos con el riesgo que los operadores globales de terminales internacionales establecidos en este momento, y tienen una estrategia geopolítica más que puramente financiera. Están ganando activos y oportunidades, además tienen el apetito y la influencia financiera para tomar muchas más en los próximos años", agregó Davidson.

Por MundoMarítimo



SIMPOSIO INTERNACIONAL DE INGENIERÍA NAVAL

Universidad Veracruzana

XLV
ANIVERSARIO DE LA INGENIERÍA NAVAL EN MÉXICO

Veracruz, Mex. 2017

PANELES DE DISCUSIÓN
CONFERENCIAS
EXPONAVAL

8,9,10 y 11
de Noviembre

Facultad de Ingeniería
Calzada Adolfo Ruiz Cortines #455
Boca del Rio, Ver, México.

f INGENIERIA NAVAL UV

Logos: Universidad Veracruzana, IPIN, SNAME, ai MEXICO



SOBENA

Missão SOBENA na

OFFSHORE DECOMMISSIONING CONFERENCE

Jointly organised by **DECOM North Sea** and **OIL&GAS UK**

27a29 Novembro 2017
Aberdeen—UK

Registre o seu interesse!



¡NO PIERDA LA OPORTUNIDAD DE ALOJARSE EN EL HOTEL SEDE: Hard Rock Panamá!

La Secretaría técnica de **COPINAVAL 2017** le sugiere alojarse en el hotel SEDE (Hard Rock hotel) ya que es la mejor opción, no sólo porque es dónde se va a realizar el Congreso y estaría in situ en él sin necesidad de más desplazamientos, sino que a su vez se encontraría en pleno corazón de Panamá.



Dicho hotel se encuentra situado solamente a 20 minutos del aeropuerto y a 15 minutos del Canal de Panamá. Y la cercanía que tiene con la ciudad es una gran ventaja de cara a hacer algo de turismo por la zona una vez finalice la jornada del congreso, sin la necesidad de hacer uso de ningún medio de transporte para ello.

Añadirle que dichas tarifas han sido negociadas para los asistentes a COPINAVAL e incluyen desayuno tipo buffet, impuestos de turismo y conexión a Internet WiFi.

Para su comodidad, le facilitamos el enlace para la **Inscripción y la Reserva de alojamiento** a través del **Formulario online** (<http://copinaval2017.org/inscripcion.html>), dónde podrá, a su vez, encontrar más información al respecto, así como las tarifas.

Para cualquier duda, puede contactarnos vía email:
Barceló Congresos - Secretaría Técnica COPINAVAL 2017
copinaval2017@barcelocongresos.com

MIEMBRO IPIN VENEZUELA REQUIERE TRABAJO

ESCRIBE JERSON ROJAS DESDE VENEZUELA, MIEMBRO DE LA FAMILIA IPIN ACTUALMENTE ESTA PASANDO POR UN MOMENTO NO MUY AGRADABLE DEBIDO A QUE SE ENCUENTRA DESEMPLEADO DESDE HACE UN AÑO Y MEDIO NO EXISTE NINGÚN TIPO DE ACCESO A UN EMPLEO. SI ALGUIEN CONOCE DE ALGUNA OFERTA DE TRABAJO TIENE SEIS AÑOS DE EXPERIENCIA ENTRE COMPAÑÍAS NAVIERAS DE FERRYS Y EN ASTILLEROS DIANCA EN PROYECTOS DE CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES POSEE DOMINIO DEL IDIOMA INGLES. SI HAY UNA OFERTA DE EMPLEO POR FAVOR CANALIZARLA POR INTERMEDIO DEL IPIN VENEZUELA.

Ing. Jerson Armando Rojas Toro
INGENIERO NAVAL

MIEMBRO INDIVIDUAL DEL IPIN
Cel 58-416-9484781
Casa 58-274-2210308