



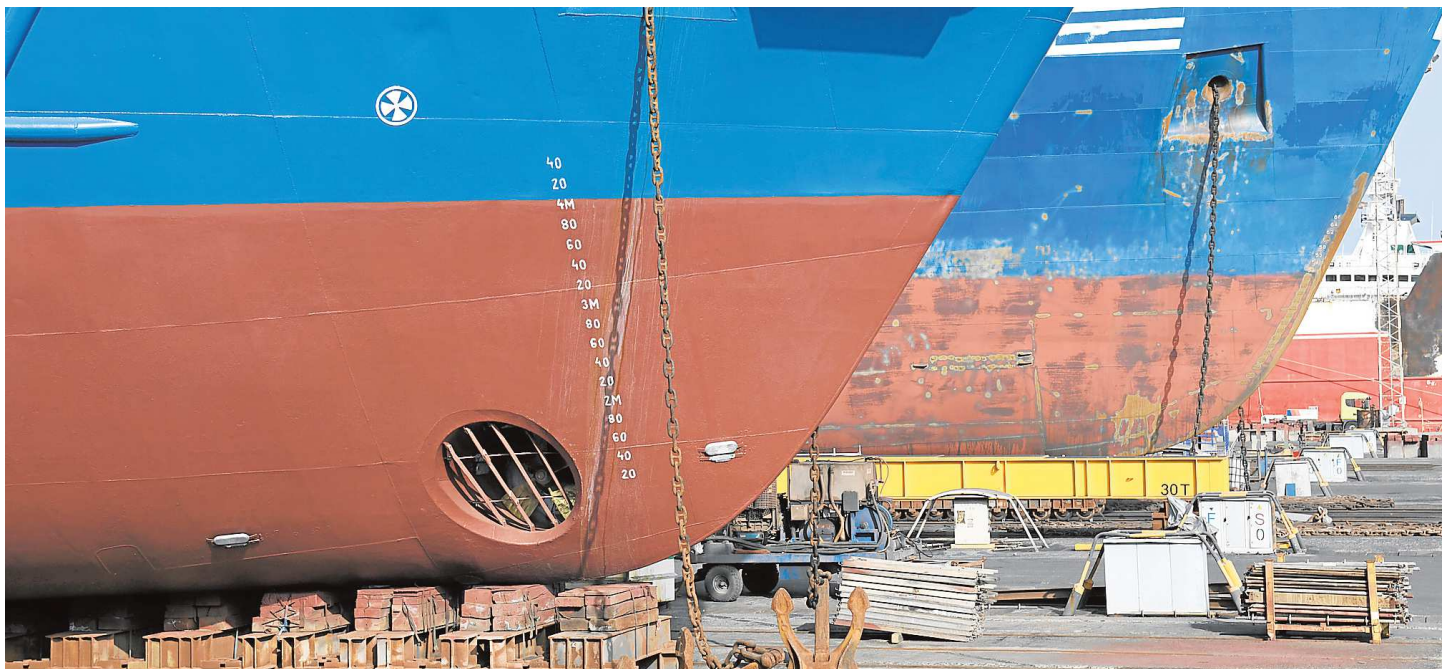
CANARIAS7 Jueves, 30 de septiembre de 2021

Día Marítimo Mundial

SUPLEMENTO ESPECIAL

Pensando en la gente del mar

La Organización Marítima Internacional pone el acento este año en la relevancia de los profesionales de la mar para sostener el comercio mundial

Barcos en reparación en el puerto de la capital gran Canaria. **ARCADIO SUÁREZ**

La gente de mar: en el corazón del futuro del transporte marítimo

Centrémonos en encontrar soluciones y en prepararnos para un mundo pos-covid, en el que el transporte marítimo sostenible desempeñará un papel fundamental

OPINIÓN **KITACK LIM**

Secretario General de la Organización Marítima Mundial



La pandemia de covid-19 sigue prevaleciendo, y muchos países están sujetos a confinamientos y restricciones de viaje. La elaboración de varias vacunas ofrece los primeros rayos de esperanza, aunque para muchos marinos la situación sigue siendo desesperada. Cientos de miles de ellos no pueden abandonar sus buques, mientras que muchos otros no pueden embarcar. El abandono de la gente de mar alcanzó valores récord en 2020. Esta crisis humanitaria pone en peligro el comercio mundial y la seguridad de la navegación. Todos debemos esforzarnos en apoyar a estos profesionales valientes, que continúan haciendo posible el comercio mundial. La dedicación y la profesionalidad de más de un millón y medio de marinos en todo el mundo merecen nuestra gran admiración y gratitud, pero, lo que es aún más importante, la adopción de medidas inmediatas. Un pri-

mer paso consistiría en que todos los países designaran a la gente de mar como trabajadores esenciales, tal como se indica en la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptada en diciembre.

Hasta la fecha solo lo han hecho poco más de 50 Estados Miembros de la OMI. Es necesario que más Gobiernos se sumen a esta iniciativa. La designación de trabajadores esenciales es fundamental para garantizar la prioridad en la vacunación. Una vez más, insto a los Gobiernos a que designen a la gente de mar como trabajadores esenciales. En lo que respecta a la elaboración de las vacunas, es necesario que continúen la cooperación y los esfuerzos concertados para facilitar la vacunación de la gente de mar. La OMI está lista para trabajar con todas las partes interesadas sobre estas cuestiones emergentes.

Los marinos no solo han sufrido los efectos de la pande-

mia, sino que en ocasiones sus vidas han corrido peligro por otros motivos: un problema principal es el de los sucesos de piratería, causantes de algunas muertes y de los traumas de muchos marinos que han permanecido secuestrados o que aún siguen en manos de sus captores. Debemos hacer más, y la OMI ha decidido que 2021 sea un año de actuación para la gente de

Debemos hacer más, y la OMI ha decidido que 2021 sea un año de actuación para la gente de mar

Estos profesionales valientes continúan haciendo posible el comercio mundial

mar.

El lema marítimo mundial de este año 'La gente de mar: en el corazón del futuro del transporte marítimo', está dedicado a la gente de mar que ha demostrado una valentía y una determinación excepcionales en su esfuerzo por seguir haciendo posible el comercio mundial durante esta crisis planetaria.

La gente de mar siempre ha ocupado el centro de toda la labor de la OMI, ya sea en el ámbito de la seguridad, la protección marítima o la protección ambiental. No obstante, este año queremos destacar la importancia del factor humano para la seguridad de la vida a bordo de los buques y de que se garantice en el futuro una fuerza de trabajo debidamente formada y cualificada, que esté preparada para afrontar los desafíos y oportunidades de la digitalización y la automatización. También nos centraremos especialmente en el bienestar de la gente de mar,

un ámbito que las penurias sufridas por esta durante la pandemia de covid han puesto de especial relevancia. Todos estos asuntos importantes requieren una atención a escala mundial. Vamos a celebrar un gran número de actos en los que se respaldará el lema. Nuestro objetivo es destacar, a lo largo del año actual y posteriormente, que la gente de mar es el corazón del transporte marítimo. Centrémonos en encontrar soluciones y en prepararnos para un mundo pos-covid, en el que el transporte marítimo sostenible desempeñará un papel fundamental.

Espero con interés poder colaborar con todas las partes interesadas para mejorar la resiliencia y las credenciales ecológicas del transporte marítimo y conceder prioridad absoluta a la gente de mar. Respalde los esfuerzos entre todos el lema marítimo mundial: 'La gente de mar: en el corazón del futuro del transporte marítimo'.

El transporte de corta distancia creció casi un 10%

Sumó 131,3 millones de toneladas en el primer semestre del año, un 9,7% más que en el mismo periodo de 2020

CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. El transporte marítimo de corta distancia sumó 131,3 millones de toneladas en el primer semestre del año, un 9,7 % más que en el mismo periodo de 2020, según el informe del Observatorio Estadístico (TMCD) presentado por la Asociación de Navieros Españoles (Anave).

El informe concluye que el sector ha experimentado una «notable recuperación» respecto del primer semestre de 2020 y, en comparación con el mismo periodo de 2019, el tráfico exterior ha conseguido alcanzar la cifra de ese año, no así el tráfico de cabotaje (un 12,2 % menos), lastrado por la fuerte caída de 2020.

Con respecto al tráfico de car-

ga rodada o ro-ro (excluyendo vehículos en régimen de mercancía), el primer semestre se cerró con un registro de 12,7 millones de toneladas transportadas, lo que supone un 25,2 % más respecto al mismo periodo del año pasado y del 10,9 % respecto a 2019.

Por fachadas, el crecimiento fue muy similar tanto en la mediterránea, que creció un 25,3% (11,4% respecto a 2019), como en la atlántica, con un aumento del 24,6% (3,9% respecto a 2019).

En el análisis por países de origen y destino se observa que el tráfico en la fachada atlántica, respecto al primer semestre del año pasado, ha crecido en todos los países, con especial relevancia el Reino Unido, con un 20,3%.

Sin embargo, respecto al mismo periodo de 2019, Bélgica es el único país que ha aumentado su tráfico (31,7% más), en tanto que el resto de los países presentan retrocesos notables: Francia (55,3% menos), Finlandia (25,7%) y Reino Unido (10 %).



Uno de los ferris rápidos de Armas Trasmediterránea. JUAN CARLOS ALONSO

En cuanto a la fachada mediterránea solo Italia (28,2% más) y Marruecos (21,9% más) han aumentado sus tráficos de manera significativa respecto a 2020.

El transporte de corta distancia de vehículos en régimen de

mercancía presenta un aumento de los tráficos de un 20,5%, con 1,4 millones de toneladas transportadas (alrededor de 582 millones de vehículos) en la primera mitad de 2021 respecto al mismo periodo de 2020.

No obstante, comparado con el mismo semestre de 2019, sigue registrándose una notable caída de este tráfico, tanto en la fachada Atlántica (15,9%) como en la Mediterránea (33,4%).



Avda. de Las Petrolíferas, sn
35008 Las Palmas de G.C. - España



Capacidades y compromiso





Los portacontenedores son clave en el tráfico de mercancías en el planeta. **ARCADIO SUÁREZ**

Megabuques portacontenedores: así se mueve el 80% del comercio internacional

Las cadenas logísticas globales se articulan a través de redes marítimas complejas, cuyo funcionamiento afecta al conjunto de la actividad productiva

ANÁLISIS

DANIEL CASTILLO HIDALGO Y LOURDES TRUJILLO CASTELLANO

Daniel Castillo Hidalgo es profesor de Historia e Instituciones Económicas, secretario de la Cátedra Pormar de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, y Lourdes Trujillo Castellano es catedrática de Economía, directora de la Cátedra Pormar de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

El encallamiento de un megabuque en el canal de Suez puso de manifiesto la relevancia de un sector económico esencial para comprender un fenómeno como la globalización. Sin embargo, ¿qué sabemos del transporte de mercancías por vía marítima?

En la actualidad el 80% del comercio internacional se desplaza por mares y océanos. Si el volumen total de mercancías transportadas por esta vía fue de algo más de 2.600 millones de toneladas en 1970, en 2019 superó los 11.000 millones de Tm.

Este crecimiento exponencial ha sido protagonizado por alrededor de 98 000 buques, que transportan todo tipo de bienes entre cualquiera de los puertos del planeta. Una flota que consume 300 millones de toneladas de combustible, liberando a la at-

mósfera –y a los océanos– más del 3% de las emisiones mundiales de dióxido de carbono.

Este crecimiento extraordinario en el volumen comercial se vincula perfectamente con la mayor integración de la economía mundial y la intensificación en los fenómenos de interdependencia regional y deslocalización industrial.

Las cadenas logísticas globales se articulan a través de redes marítimas complejas, cuyo funcionamiento afecta al conjunto de la actividad productiva.

Los avances en el diseño y capacidad de carga naviera desde finales del siglo XIX hasta el día de hoy han impulsado un avance imparable fundamentado en la generación de economías de escala. Los buques son cada vez más rápidos y más grandes.

En promedio, en 2021 los buques portacontenedores son cuatro veces más grandes que a co-

mienzos siglo. Por su parte, los petroleros han multiplicado su tamaño en una escala todavía más acusada. Una mayor dimensión implica el incremento de la capacidad de carga. Más velocidad se traduce también en menores costes.

Estos factores, combinados con la revolución en las tecnologías de la información y la liberalización del mercado de capitales a escala internacional, explican (en parte), los fenómenos de deslocalización industrial y empresarial de las últimas décadas. En este sentido, el mundo se ha hecho más pequeño.

Pese a la progresiva tendencia hacia el gigantismo y su vital importancia económica, el transporte marítimo sigue siendo un sector muy poco conocido. Lo que Tenold, Harlaftis y Valdaliso han llamado una industria invisible.

Las empresas dedicadas al transporte marítimo y a la logis-

tica son las grandes desconocidas del proceso globalizador. Durante el siglo XIX, en la era de la navegación a vapor, la flota mercante británica dominaba el comercio mundial, impulsando la difusión internacional de la industrialización.

Otras potencias imperiales como Francia, Alemania y Japón se lanzaron también a la aventura marítima en un momento de fuerte competencia internacional.

En numerosas ocasiones, las compañías de transporte marítimo formalizaban acuerdos comerciales, conocidos como Conferencias Marítimas, para el reparto de los mercados. Estos acuerdos suponían la consolidación de cárteles regionales, fortaleciendo el papel de los grandes armadores frente a la competencia. Estas Conferencias Marítimas evolucionaron a lo largo del siglo XX, dando paso a las

grandes alianzas marítimas que conocemos en la actualidad.

De la época dorada de los pa-bellones nacionales de la era del vapor apenas queda nada. Solo Japón se mantiene entre los diez primeros países del mundo en capacidad de carga naviera. En 2020, Grecia se situó a la cabeza de la propiedad de buques, con un 17,77% del total, seguido por Japón con un 11,38%. China se situó en tercer lugar con un 11,15% de la capacidad operativa mundial. Estados Unidos apenas representa un 2,79% según UNCTAD.

Otro aspecto muy particular se refiere a la multiplicación de registros de conveniencia en países como Liberia, Bahamas o Panamá. Debido a su complejidad, esto podría analizarse en otro artículo.

Las alianzas han evolucionado hacia un proceso de unificación empresarial. En los últimos años,

el negocio del transporte mundial de contenedores ha experimentado un importante nivel de concentración, con fusiones, adquisiciones y alianzas estratégicas entre las grandes navieras del mundo.

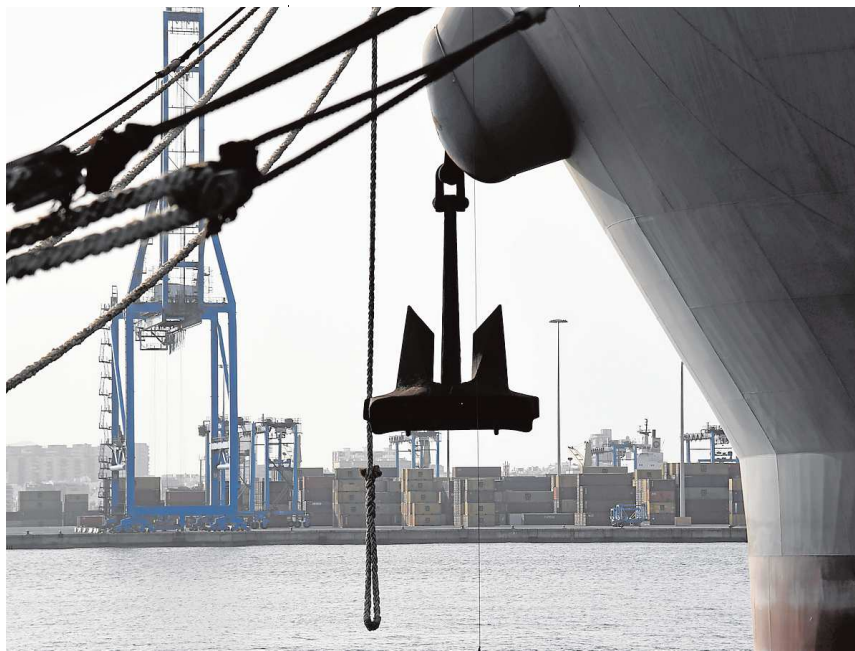
Los cuatro grandes operadores navieros del mundo APM-Maersk, MSC, COSCO Group y CMA-CGM Group absorbieron en 2020 más de la mitad del tráfico mundial de contenedores.

Las últimas actuaciones relevantes han sido la fusión, tras la aprobación del Gobierno chino, de COSCO y CSCL, dos de los mayores grupos de transporte de China. Tras esta operación se han convertido en el tercer operador de contenedores del mundo. Aún es pronto para saber cómo afectará al mercado esta fusión porque, además, ambas compañías están integradas en alianzas estratégicas. Por otra parte, CMA-CGM ha anunciado la compra de APL, lo que afianzará su posición como cuarto operador global.

Como facilitadores del comercio internacional, los puertos son los nodos de la red que forma el transporte marítimo y como tales son muy sensibles a los shocks económicos. Fenómenos críticos como catástrofes naturales, conflictos armados, acciones terroristas, accidentes o crisis sanitarias como la pandemia actual, modifican su funcionamiento de forma severa, alterando incluso su conectividad y posicionamiento en las redes comerciales en el medio y largo plazo.

La crisis sanitaria está provocando una contracción de la actividad comercial, con efecto directo sobre el sector portuario a escala global.

Los puertos siguen siendo el lugar de encuentro entre lo local y lo global. Están gestionados, habitualmente, por una autoridad portuaria que en muchos casos es de carácter público. Esta institución administra la infraestructura y coordina los servicios. En general, los servicios portuarios



Al fondo, terminal de contenedores en el Puerto de La Luz y Las Palmas. **ARCADIO SUÁREZ**

son cedidos a la iniciativa privada en régimen de licitación y concesión cuando se requiera infraestructura para su provisión, como es el caso de las terminales de contenedores o polivalentes.

En las terminales portuarias se hace visible la cadena logística global. El desarrollo del contenedor como medio de almacenaje y manipulación de mercancía ha supuesto una de las mayores revoluciones tecnológicas del siglo XX. Esas cajas facilitan las operativas de carga y descarga en los puertos, así como el transporte rodado y el servicio puerta a puerta entre vendedores y compradores. El tráfico de contenedores experimentó un salto cualitativo y cuantitativo en la década de 1990, fruto de su progresiva penetración en el sector. En el presente, forma parte ya inseparable de la imagen de

los puertos y del proceso de globalización económica.

El tráfico de contenedores ha implicado importantes transformaciones en los puertos. Sus infraestructuras han tenido que adaptarse pero también la organización del trabajo. Los medios mecánicos en la estiba y la construcción de terminales de contenedores han requerido de la colaboración público-privada a través de concesiones administrativas de larga duración.

La gestión y explotación de terminales de contenedores se ha convertido en una importante actividad empresarial, caracterizada por una fuerte concentración. Navieras y operadores logísticos coordinan sus actividades, llegando a integrar sus actividades. Así, han alcanzado la capacidad de controlar el funcionamiento de la cadena logística global.

En 2019 cinco operadores

mundiales: PSA Internacional, Cosco Shipping Ports APM, Terminals, Hutchinson Ports y DP World eran los principales actores en términos de manipulación de contenedores.

Ese año, movieron al menos el 30% del mercado mundial. Pero, a causa de la pandemia y pese a los resultados al alza de 2019, el ritmo de expansión de la capacidad de las terminales de contenedores se contraerá al menos un 40% en los próximos cinco años según la consultora especializada Drewry.

Esta consultora prevé que, en los próximos cinco años, las terminales de contenedores a nivel global verán crecer su capacidad a una tasa media anual del 2,1%.

Ya antes de la pandemia los operadores marítimos y portuarios habían reducido sus planes de expansión debido a las regulaciones mitigadoras de los efectos

del calentamiento global. Entre ellas, se encuentra la reducción de emisiones contaminantes generadas por las empresas navieras.

Esas normativas auguraban una tendencia a la relocalización, después de años de crecimiento sostenido reforzado por la deslocalización industrial marcada, entre otras razones, por un transporte marítimo asequible.

Con la pandemia las estrategias de relocalización se han acentuado. Las razones son, esencialmente, la vulnerabilidad en algunos sectores y la lejanía entre los centros de producción y el destino final (lo que ha generado problemas en la optimización de demanda).

Esta crisis puede ejercer efectos notables en el sistema marítimo-portuario internacional. La disrupción de los flujos marítimos y la reconfiguración de la oferta y la demanda a escala mundial podrían afectar a la agenda estratégica de las grandes empresas transnacionales.

La revalorización de la producción de cercanía es la otra cara de la crisis en las cadenas de suministros. Paradójicamente, este hecho contrasta con el auge del comercio electrónico. En definitiva, el sector se encuentra en una fase de transición a corto y medio plazo.

Con el episodio del canal de Suez han quedado patentes los problemas generados por el gigantismo naval y las dificultades operativas y logísticas que, finalmente, pueden afectar a la propia rentabilidad del negocio.

La industria naviera se encamina hacia una mayor sostenibilidad, especialmente en lo que se refiere a la emisión de gases de efecto invernadero y a la contaminación de los océanos. A este reto se ha unido, tras la crisis del coronavirus, la creciente posibilidad de una relocalización industrial que, sin duda, podría reestructurar las redes marítimas a escala mundial.

REPARACIONES NAVALES E INDUSTRIALES



- Mecánica Naval Industrial
- Inyección
- Alineación de equipos
- Mecanizado, corte y conformado
- Mantenimiento hidráulico y neumático
- Carpintería naval e industrial
- Calderería y tubería



C/ Pinillos Izquierdo s/n (Dársena exterior) ■ 928 46 26 83 ■ feroher@feroher.com ■ www.talleresferoher.com



Operarios trabajan en un depósito de combustible en el puerto de la capital grancanaria. **ARCADIO SUÁREZ**

150 organizaciones de la industria marítima piden la descarbonización

El objetivo se sitúa en el año 20250 y entre los firmantes se encuentran operadores de tanto peso como Maersk y MSC

EFE

CIUDAD DE PANAMÁ. El Canal de Panamá y más de 150 organizaciones de la industria marítima internacional hicieron un llamamiento a actuar por la descarbonización del transporte marítimo para el año 2050, informó la administración de la vía interoceánica panameña.

La convocatoria, lanzada antes de las «negociaciones críticas» en la COP26 este noviembre, invita a líderes mundiales de la industria a un compromiso por

descarbonizar el transporte marítimo internacional para 2050 y apoyar proyectos de cero emisiones a escala industrial mediante acciones nacionales.

También que creen e implementen políticas que conviertan al transporte marítimo de cero emisiones en la opción predeterminada para 2030, incluyendo medidas de mercado que entrarán a regir en 2025, informó en un comunicado la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Los signatarios del Llamado de Acción por la Descarbonización del Transporte Marítimo incluyen a muchos de los actores más importantes del comercio mundial, cada uno de los cuales «ha asumido compromisos climáticos y está tomando acciones concretas».

El papel internacional del Canal de Panamá

El Canal tiene varios programas para consolidar su valor y posicionarse como una ruta verde para el comercio marítimo, como ofrecer incentivos para navieras con buques ambientalmente amigables hasta asociarse con comunidades en la cuenca de la vía acuática para asegurar el uso sostenible de los recursos naturales del área. Es una corporación que ha crecido hasta convertirse en un participante activo en las discusiones y foros de la industria, liderados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Entre los firmantes están AP Moller - Maersk, BHP, BP, BW LPG, Cargill Ocean Transportation, Carnival Corporation, Citi, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Euronav, GasLog, Hapag-Lloyd, Lloyd's Register, Mitsui OSK Lines, MSC Mediterranean Shipping Company, Olympic Shipping and Management, el Puerto de Rotterdam, Rio Tinto, Shell, Trafigra, Ultrav, Volvo y Yara.

Los barcos transportan alrededor del 80 % del comercio mundial y representan el 3% de las emisiones de GEI (Gas de Efecto de Invernadero)

«Más allá de ser la ruta más corta para el comercio mundial, el Canal de Panamá reconoce desde hace mucho tiempo que la descarbonización del transporte marítimo requiere una estrecha colaboración y compromiso de todos los actores para una cadena de suministro más sostenible», afirmó el administrador de la ACP, Ricaurte Vásquez.

Vásquez recordó que a principios de este año el Canal de Panamá estableció su «objetivo estratégico» de convertirse en una entidad carbono neutral para el año 2030, al tiempo que, dijo, «mantenemos nuestro compromiso de participar en los esfuerzos de la industria marítima en todo el mundo».

La ACP destacó que si bien sus objetivos de convertirse en carbono neutral para 2030 se anunciaron oficialmente en abril de 2021, el Canal de Panamá comenzó a medir su huella de carbono en 2013 para «alinearse mejor sus operaciones con los objetivos globales de reducción de emisiones para mitigar y adaptarse al cambio climático».

Los mejores horarios de capital a capital



Las Palmas de G.C. <> S.C. de Tenerife Gran Canaria <> Tenerife

De lunes a viernes > **06:00 | 08:30 | 11:00 | 13:30 | 16:30 | 19:30**

Sábado > **08:30 | 19:30** Domingo > **08:30 | 13:30 | 16:30 | 19:30**

Mismos horarios desde ambos puertos.

12 salidas diarias | **2** fast ferries | **1h.40** min.



Servicio Ferry Bus

MÁS INFORMACIÓN EN
navieraarmas.com / CALL CENTRE (+34) 902 456 500 / 928 300 600
EN SU AGENCIA DE VIAJES



CANARIAS7 TE TRAE LA COLECCIÓN JOYAS ORO



El Potro®
UBRIQUE

DESDE EL VIERNES 1 DE OCTUBRE

JOYAS ORO EL POTRO es una colección de diseño exclusivo, fabricadas en la más alta calidad de plata (Plata 925 o Plata de Primera Ley), y recubiertas de un baño de ORO DE 18 QUILATOS. Un tesoro con el sello de calidad de El Potro.

Edición Limitada

PLATA DE 1ª LEY 925
BAÑO DE ORO 18 K

**CADA VIERNES
UNA ENTREGA**

POR SOLO
9,95€
+PERIÓDICO

PRECIO
MERCADO
29,95€



El Potro®
UBRIQUE

CADA VIERNES UNA NUEVA ENTREGA CON **Canarias7**