



# Boletín de Vigilancia Estratégica # 11



[Ingresar](#)

# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

# INTRODUCCIÓN

El cumplimiento de los objetivos estratégicos planteados en el Plan Estratégico de Desarrollo (PED) Dimar a 2030 depende, a grandes rasgos, de dos aspectos: de la ejecución de las iniciativas planteadas en el portafolio de proyectos del Plan Estratégico, y de la ocurrencia y evolución de eventos del entorno marítimo externos a la Dimar, los cuales pueden representar tanto una amenaza como una oportunidad para el cumplimiento de la estrategia institucional.

A continuación se presenta la información del entorno externo de Dimar de mayor relevancia a la luz de los objetivos estratégicos de la entidad en el trimestre comprendido entre julio y septiembre de 2016, bajo la premisa de ser un aporte informativo y, al mismo tiempo, un soporte para la toma de decisiones que conlleven al cumplimiento de la estrategia institucional, y así aportar al desarrollo de los intereses marítimos nacionales.

***[Para observar la información, haga [clic en los botones numéricos de la parte superior](#)]***

# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

1.

Contar con TICs integradas para la comunicación y oferta de servicios

### Deep Sea Mining Watch

La Universidad de California Santa Barbara, por medio del Benioff Ocean Initiative, desarrolló una plataforma en línea basadas en datos GPS para el seguimiento de las embarcaciones que realizan actividades de minería marítima en el mundo. La misión del proyecto Deep Sea Mining Watch es proveer datos científicamente rigurosos que le permita a la ciudadanía alrededor del mundo vigilar las actividades de minería marítima e igualmente empoderarla en las decisiones que se tomen en el sector. De este modo, la ciudadanía puede realizar veeduría sobre el sistema de soporte de la vida oceánica, pues los territorios actualmente licenciados por la Organización Internacional del Lecho Marino para exploración y explotación minera corresponden a altamar (territorio considerado como herencia común global), a pesar de desconocerse sus efectos medioambientales.

[Para consultar la plataforma, haga [clic en el botón de la parte superior izquierda](#)]



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

2.

**Fortalecer el conocimiento, relacionamiento y comunicación con stakeholders (usuarios y no usuarios)**

### Implicaciones comerciales de la llegada de Donald Trump a la presidencia de EEUU

El 4 de Febrero del presente año, se ratificó en Nueva Zelanda el Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP por sus siglas en inglés). A partir de ese momento, los países signatarios del acuerdo tendrían dos años para ratificar el acuerdo a nivel nacional y, para que entre en vigencia, se requiere la ratificación de al menos seis países y del 85% del PIB de los países involucrados. En su campaña presidencial, Donald Trump fue partidario del establecimiento de una política comercial proteccionista y por mostrar públicamente su rechazo a la ratificación de la TPP, bajo el argumento de que destruiría puestos de trabajo dentro de la economía estadounidense.

Ante su inminente llegada a la presidencia, se prevé no sólo que se derrumbe el TPP, sino también las negociaciones adelantadas para el establecimiento de un acuerdo comercial entre Estados Unidos y la Unión Europea (TTIP), el cual lleva negociándose tres años entre oficiales norteamericanos y europeos, y que el acuerdo NAFTA de libre comercio en Norteamérica se renegocie. Para los demás países pertenecientes a la Alianza Transpacífico, es de común acuerdo que renegociar el TPP sin la presencia de Estados Unidos en él es inoficioso, debido a que se trata de la economía más grande del acuerdo y se perderían las ventajas comerciales de participar en él. De este modo, algunas de las proyecciones estimadas sobre los flujos futuros del comercio internacional, es decir, de transporte marítimo internacional (tráfico marítimo y flujo de mercancías) no aumentarían tan considerablemente como se preveía de ratificarse el TPP y el TTIP y, en cambio, podría esperarse que China adquiriera aún mayor poderío a nivel comercial.

**[Para mayor información, haga clic en el botón de la parte superior izquierda]**



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

3.

Clic aquí

**Fortalecer el conocimiento, relacionamiento y comunicación con stakeholders (usuarios y no usuarios)**

### Reporte de Transporte Marítimo 2016 UNCTAD

El reciente reporte de la UNCTAD Review of Maritime Transport 2016, muestra los principales hechos del 2015 en cuanto a transporte marítimo mundial. Uno de los datos más importantes a resaltar es que, por primera vez que la UNCTAD lleva registro, el volumen mundial de carga transportada por vía marítima supera los 10 mil millones de toneladas. De este modo, durante el 2015, el movimiento de carga vía marítima aumentó en 2.1%, una tasa menor a comparación de años anteriores. Esta tasa es consecuente al débil desempeño económico mundial, que creció en tan sólo 2.5% en el mismo año, debido a la fuerte desaceleración comercial de China. Por otro lado, el documento estima que la flota mercante mundial creció 3.5% durante el 2015 y la demanda por transporte marítimo creció 2.1%, lo que evidencia la situación de sobrecapacidad de la industria marítima mundial. Adicionalmente, de acuerdo al Índice de Conectividad Naviera, Panamá y Colombia son los países con mejor conectividad marítima de la región latinoamericana y Caribe.

[Para mayor información, haga [clic en el botón de la parte superior izquierda](#)]



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

4.

Fortalecer el conocimiento, relacionamiento y comunicación con stakeholders (usuarios y no usuarios)

### Centro de Investigaciones sobre Seguridad Marítima

La Universidad de Strathclyde (Glasgow) inauguró recientemente el Centro de Investigaciones sobre Seguridad Marítima, un centro de conocimiento configurado como una alianza entre la facultad de Ingeniería Naval, Oceánica y de Ingeniería Marina de la Universidad de Strathclyde y la industria marítima mediante compañías como DNV-GL y Royal Caribbean Cruises.

El objetivo del centro es contribuir a la seguridad (safety and security) en el desarrollo de operaciones acuáticas mediante el diseño e implementación de un acercamiento enfocado a la gestión del riesgo de las operaciones marítimas. Del mismo modo, el centro tiene como objetivo la cultura de la seguridad y el continuo desarrollo del marco regulatorio en el entorno marítimo.

Sus áreas de investigación serán:

- Seguridad (Safety and security) de los sistemas complejos a bordo de los buques,
- Administración de barrera dinámica,
- Estabilidad de las embarcaciones,
- Estabilidad (en situaciones intactas y bajo daño) de buques tipo crucero,
- Cultura de la seguridad,
- Protección y prevención ante incendios, y
- Prevención de apagones durante el desarrollo de operaciones.

**[Para consultar mayor información acerca del centro, haga [clic en el botón de la parte superior izquierda](#)]**



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

5.

Clic aquí

Mejorar la prestación de servicios y generación de productos requeridos por los usuarios

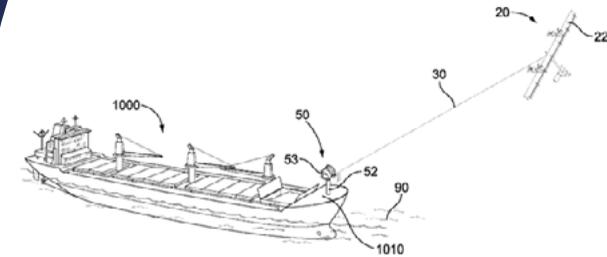
### Patente para la propulsión de buques por medio de energía eólica

Una patente recientemente emitida por Google propone una nueva forma de proveer propulsión a embarcaciones. Se trata de una cometa, la cual acarrea varias turbinas, atada a un buque por medio de un cable conductor de electricidad. La energía para la propulsión del buque se proveerá por medio de la electricidad generada por las turbinas de las cometas y será transferida a la embarcación. Al mismo tiempo, a la cometa en sí misma se le proveerá energía para que ejerza fuerza que hale la embarcación por medio de la atadura.

Se estima que este tipo de embarcaciones con propulsión eólica se utilizarían para el transporte de bases de datos ubicadas en embarcaciones marítimas, proyecto en el que Google se encuentra trabajando paralelamente. *Igualmente, se plantea como una alternativa a las torres eólicas para la generación de energía limpia para su uso en embarcaciones mercantes. Un tercer uso adicional consistiría en que las cometas, por medio de un sistema de electrodiálisis con agua marina a bordo del buque, pueda generar hidrógeno y dióxido de carbono que pueda ser usada para químicos y combustibles limpios.*

US Patent and Trademark Office Code: 20160273519

[Para mayor información, haga [clic en el botón de la parte superior izquierda](#)]



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

6.

Clic aquí

Mejorar la prestación de servicios y generación de productos requeridos por los usuarios

### Tendencias globales en innovación marítima en Europa

El proyecto Maritime Europe Strategy Action analiza las principales tendencias mundiales y, de acuerdo a ellas, establece cuáles son las principales oportunidades de innovación en el diseño y construcción de embarcaciones marítimas, bajo la premisa de que la disrupción climática y la digitalización son los principales factores de cambio del futuro. Los sectores de oportunidad son:

- Buques, flotas y puertos inteligentes
- Embarcaciones automatizadas y autónomas
- Embarcaciones y sistemas de muy bajo uso energético y bajas emisiones contaminantes
- Embarcaciones de pasajeros seguras y adaptables para zonas fluviales, costeras y costa afuera
- Naves flexibles para tareas costeras y costa afuera
- Embarcaciones verdes, eficientes y flexibles de carácter fluvial

[Para mayor información, haga [clic en el botón de la parte superior izquierda](#)]

Maritime Europe Strategy Action

# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

7.

Clic aquí

Mejorar la prestación de servicios y generación de productos requeridos por los usuarios

### La flota mercante mundial en 2015

La consultora Equasis muestra las principales estadísticas asociadas a la población de la flota mercante mundial: tamaño y edad de las embarcaciones, zona geográfica en que se referencian, y otros criterios adicionales como la cantidad y tipo de inspecciones realizadas por el estado rector del puerto, de acuerdo a los regímenes regionales de inspección. En total, se contabilizan 87.233 embarcaciones, de los cuales el 19.9% son botes remolcadores, el 18.7% son buques de carga general y el 14.7% a buques tanqueros y quimiqueros.

[Para mayor información, haga [clic en el botón de la parte superior izquierda](#)]



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

8.

Clic aquí

**Mejorar la prestación de servicios y generación de productos requeridos por los usuarios**

### **Implicaciones de los megabuques y alianzas navieras en la competencia y eficiencia de la cadena de suministro: una perspectiva económica**

La industria naviera se encuentra actualmente frente a un cambio considerable en su estructura de mercado. No sólo aumenta el tamaño los buques de transporte marítimo internacional, sino que las líneas navieras también se encuentran realizando alianzas que les permita sobrevivir en un mercado actualmente en crisis. Ante estos hechos, el Global Shippers Forum (GSF) analiza cuáles son sus impactos en toda la cadena de suministro, y sus potenciales implicaciones en la competitividad del transporte marítimo internacional.

Una de las principales conclusiones es que el establecimiento de alianzas navieras crea barreras de entrada a nuevas empresas que quieran ingresar al mercado del transporte marítimo internacional, lo que implica que esta nueva estructura de mercado no solo eliminará del mercado a todas las navieras que no hagan parte de una alianza, sino que tendrá la capacidad de fijar precios más altos de los que se fijarían en una situación de mercado con mayor presencia de navieras. En este caso, las Entidades reguladoras del transporte marítimo deben ser cuidadosas con los criterios para validar la entrada en marcha de una alianza naviera. Por tanto, es posible que se requiera de un nuevo marco regulatorio para esta nueva estructura de mercado.

[Para mayor información, haga [clic en el botón de la parte superior izquierda](#)]



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

9.

Clic aquí

Mejorar la prestación de servicios y generación de productos requeridos por los usuarios

### Planeación para la próxima década de la industria marítima mundial

La firma consultora IHS Markit determinó, partir de los principales sucesos ocurridos a lo largo del 2016 en la coyuntura internacional, las principales tendencias documentadas en el entorno del sector marítimo a las cuales se les debe hacer monitoreo, junto con sus posibles consecuencias de mediano plazo, a decir:

- La consolidación de la industria astillera asiática, en particular de la surcoreana
- El entrenamiento y ejercicio de la gente de mar en una época de revolución digital
- El aumento de las barreras comerciales a nivel mundial
- La resistencia popular a la globalización y su impacto en el sector marítimo
- El escepticismo de las decisiones tomadas a partir de los métodos de proyección de datos.

[Para mayor información, haga [clic en el botón de la parte superior izquierda](#)]



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

10.

Clic aquí

**Dar cumplimiento a los instrumentos internacionales adoptados por ley**

### **Plan de mitigación de cambio climático OMI a 2023**

En la actualidad, la industria de la navegación marítima contribuye al 2.2% de las emisiones de dióxido de carbono totales en el planeta. Por esta razón, la discusión alrededor de la meta de contaminación por parte de la industria marítima ha sido amplia, al no existir un compromiso explícito para el sector en el Acuerdo de París.

Sin embargo, durante el Comité de Protección del Medio Marino 70 (MEPC70) de la OMI, se estableció la tarea de fijar una hoja de ruta para el desarrollo de una estrategia encaminada a la reducción de gases de efecto invernadero de la navegación marítima a 2023. La estrategia interna se lanzará en 2018, y cinco años después se publicaría una línea de tiempo describiendo las medidas de protección climática que podrían ser impuestas en los operadores de los buques y en los armadores. Es decir, en la estrategia aún no se han establecido metas límites de contaminación. Para lograr lo anterior, otro de los principales logros de la MEPC70 es el establecimiento de un sistema mundial de compilación de datos de contaminación por CO<sub>2</sub>, en el marco del Anexo VI de MARPOL. Esto aplicará para buques de 5,000 toneladas brutas o más, y para cada tipo de combustible que utilice. Este sistema de compilación de datos entrará en vigencia a partir de 2018, y sería un soporte fundamental para el establecimiento de metas de contaminación. Se estima que esto es cerca del 85% del transporte marítimo internacional.

**[Para mayor información, haga clic en el botón de la parte superior izquierda]**



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

11.

Dar cumplimiento a los instrumentos internacionales adoptados por ley

Prevenición de muertes ante la implementación del límite mundial de azufre

La ONG Seas at Risk y Transport and Environment, antes observadores en la OMI, lanzaron un estudio donde demuestran la cantidad de muertes que podrían evitarse prematuramente a nivel anual por cada país, de implementarse las medidas de reducción de contaminantes de azufre (SOx) en las zonas portuarias y costeras establecidas en el Anexo VI de MARPOL a implementarse a partir del 2020. En el caso colombiano, se estima que el cumplimiento del límite mundial de azufre podría evitar cerca de 150 muertes prematuras por contaminación del aire al año.

[Las fichas por países se pueden consultar haciendo [clic en el botón de la parte superior izquierda](#)]



# OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

## PED DIMAR 2030

Clic

12.

Clic aquí

**Dar cumplimiento a los instrumentos internacionales adoptados por ley**

### **El impacto de la regulación internacional en la reducción de emisiones de azufre en buques**

La OECD, mediante el Foro de Transporte Internacional (ITF), estima el impacto de las medidas para la reducción de emisiones de azufre en la industria naviera, teniendo en cuenta los límites establecidos en las zonas ECA en Europa y Norteamérica (se deben usar combustibles que solo pueden emitir 0.1% de azufre), como la propuesta de un límite mundial de emisiones de azufre a 2020 establecida en el Anexo VI de MARPOL. Si bien por un lado se encuentra que el impacto del establecimiento de zonas ECA aumentaría los costos de operación de un buque contenedor entre 1.2% y 3.6%, el establecimiento de un límite mundial de emisión de azufre a 2020 incrementaría los costos de operación de un buque entre 20% y el 85%, dependiendo de los supuestos que se realicen respecto a la velocidad, el precio de los combustibles y el tamaño de la embarcación. En términos monetarios, se traduce a un aumento en los costos operativos entre cinco mil a treinta mil millones de dólares anuales en el sector. La consecuencia para el usuario es el aumento del precio final de los bienes transportados, estimado en 4% en bienes manufacturados, 9.5% en bienes agrícolas y 20% para material industrial.

**[Para mayor información, haga [clic en el botón de la parte superior izquierda](#)]**





**Ministerio de Defensa Nacional**  
**Dirección General Marítima**

Carrera 54 No. 26-50 CAN, Edificio Dimar +57 (1) 220 0490 Bogotá  
Línea Anticorrupción 01 8000 911 670

[dimar@dimar.mil.co](mailto:dimar@dimar.mil.co)

[www.dimar.mil.co](http://www.dimar.mil.co)

2016



Dirección  
General Marítima



@dimarcolombia



DimarColombia



dimarcolombia



dimarcolombia  
[www.issuu.co](http://www.issuu.co)



App Gente de Mar

