



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

*Boletín de Vigilancia
Estratégica*

#15



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 octubre a diciembre de 2017, 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.

1.

A. Propósito estratégico: fortalecer las capacidades institucionales

Objetivo estratégico: Fortalecer las capacidades de gestión operativa y logística.

Control de tráfico marítimo en el Canal de Panamá

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) han unido fuerzas para lanzar un nuevo proyecto para facilitar el transporte marítimo internacional.

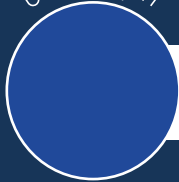
Bajo el Sistema de Ventanilla Única Marítima de Panamá (VUMPA), las partes buscan optimizar las transacciones marítimas nacionales e internacionales mediante la simplificación y coordinación de procesos, incluyendo la recepción y salida de buques; contribuyendo al intercambio de información electrónica en el transporte marítimo. Cada buque debe proporcionar la información requerida electrónicamente a través del sistema VUMPA, de manera que todas las instituciones gubernamentales lleven a cabo la evaluación del riesgo antes de la llegada del buque. La primera inspección de la llegada de un barco de transporte internacional es realizada por un solo inspector de la República de Panamá. Este proyecto permite el reconocimiento del inspector que realiza la inspección por ambas autoridades. Se espera que esta iniciativa reduzca costos, agilice procesos, mejore transparencia y productividad, según el Canal de Panamá.

Por otro lado, se tiene previsto que para el 2018 el canal aumente el tránsito diario de buques por el Canal Ampliado, permitiendo pasar de 13 a 14 buques diarios, pero se espera aumentar de 5 a 6 tránsitos y garantizar hasta 8 reservaciones, lo que representaría mayor inyección económica a los ingresos de la vía interoceánica y al Estado.



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

clic aquí



clic aquí

En 2021 aumentará la participación del mercado de transporte de carga en portacontenedores refrigerados

De acuerdo a la consultora marítima Drewry en su informe *reefer shipping market review and forecast 2017 -2018*, se pronostica que en el 2021 aproximadamente el 85% de la carga refrigerada sea transportada en portacontenedores reefer y el 15% restante sea en reefers especializados.

Esta perspectiva hace parte de la tendencia de la industria de transporte de contenedores la cual se refiere a aumentar la participación en dicho mercado. Con lo anterior, se ha generado una alianza estratégica entre el operador reefer *Seatrade* y la Compañía General Marítima (CMA CGM, por sus siglas en francés), quienes semanalmente brindarán servicio de este tipo de transporte de carga entre Australia y Europa contando con una flota de aproximadamente 13 portacontenedores refrigerados.

www.freshplaza.com



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

Record de movilización de carga a granel líquido en puerto de Santa Marta

En el puerto de Santa Marta se ha registrado un récord histórico durante el mes de septiembre por la movilización de 47.300 toneladas de granel líquido de exportación con destino a: Rotterdam, Houston y Santos Brasil; como de importación especialmente aceite de palma producido en el departamento del Magdalena; registrando un aumento de 10.000 toneladas con respecto al mes de agosto. Lo anterior posiciona a la ciudad puerto en un lugar destacado a nivel internacional.

El récord se originó por el recibimiento de cinco buques especializados en transporte de este tipo de productos y a favor de las 198 horas de operación, demostrando la eficacia y capacidad en este modelo de procesos.

La experiencia del puerto de Santa Marta, con las operaciones portuarias y el conocimiento especializado de la empresa samaria Terlica S.A, hacen posible que este tipo de operaciones sean exitosas en el panorama portuario, desplegando, además, políticas ambientales sostenibles.



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

4.

Inversiones a puertos colombianos alineadas a la preparación de ajustes normativos al CONPES de la política portuaria, para un país más moderno

Desde mayo del año en curso el Gobierno, está realizando ajustes mínimos a la normatividad del último CONPES realizado en el 2013; esto con el propósito de generar prioridad a las inversiones de accesos a los puertos y mejoramiento en terminales pesqueras; en si, potencializar la modernización a nivel nacional de estos muelles, fortalecer la coordinación de las entidades del Gobierno que intervienen en la operación del puerto, buscar la libertad tarifaria en los servicios portuarios e incluir los capítulos del Plan Maestro Fluvial y del Plan Nacional de Dragados; para generar la competencia que mejorará la eficiencia y calidad en la operación. Siendo lo anterior una estrategia para empoderar la expansión portuaria.

Por otro lado alineado a lo anterior, se tienen proyectadas inversiones aproximadamente de \$4.6 billones provenientes de actores privados para desarrollar 17 terminales portuarias distribuidos entre los mares Caribe y Pacífico.

El Gobierno planea contar con un comité integrador liderado por: el Ministerio de Transporte, del que hacen parte la ANI, el INVIAS, el Ministerio de Defensa y la Superintendencia de Puertos y Transporte, donde todos los temas importantes sean abordados por estas entidades.

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

<http://www.portalinformativoindustrial.com>



clic aquí



Avances en el desarrollo de la estrategia asociada a la reducción de emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) de los buques

Teniendo en cuenta el Acuerdo de París y la tendencia a 2030 cambio climático, en octubre los estados miembros de la OMI y varias ONG con carácter consultivo, llevaron a cabo la segunda reunión del grupo de trabajo intersesional para la reducción de emisiones de GEI generadoras del efecto invernadero y por consiguiente calentamiento global. En la mesa de trabajo, se elaboró el borrador inicial de la formulación de la estrategia de GEI, donde la finalidad es lograr implementarla a nivel mundial.

Se identificaron avances en una lista de medidas de reducción de emisiones a corto plazo los cuales estarán previstos entre 2018 y 2023; los de mediano plazo estarán acordados entre 2023 y 2030, y los de largo plazo finalizadas y acordadas después del 2030; los participantes enfatizaron que un objetivo futuro de cero emisiones de CO2 requerirá combustibles alternativos y tecnología de propulsión.

En abril de 2018, el grupo de trabajo intersesional se reunirá de nuevo para finalizar el borrador de la estrategia inicial de GEI de la OMI, para su adopción por el Comité de Protección del Medio Marino de esta organización (MPEC, por sus siglas en inglés).

www.compromisorse.com



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

Clic aquí



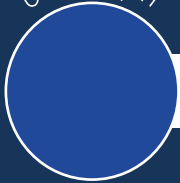
Colombia aumentará su capacidad portuaria en el 2021

Colombia aumentará su capacidad portuaria a más de 500 millones de toneladas al 2021, lo cual generará que la capacidad instalada de los puertos aumente en más de un 79%; entre 2010 y 2021. El gran avance se debe comparativamente a que en el 2010 existía una capacidad instalada de 286 millones de toneladas y ya para el 2021 alcanzará a 514 millones de toneladas. Lo anterior se logra por las inversiones realizadas en los últimos seis años por del sector privado, las cuales superan aproximadamente 2.200 millones de dólares. Teniendo en cuenta lo anterior, los puertos colombianos estarán siendo más competitivos.



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

clic aquí



Objetivo estratégico: contar con TIC's integradas para la comunicación y oferta de servicio.

Nueva plataforma tecnológica en el Puerto de Buenos Aires, Argentina

www.embassy.com.ar

El puerto de Buenos Aires, Argentina, se encuentra en proceso de modernización; es por esta razón que la autoridad portuaria diseñará e implementará una plataforma tecnológica en la cual integrará: evaluación desempeño de empleados, desarrollo de tracking de las naves en tiempo real (atraques autorizados y asignación de muelles) incluyendo datos de mareas, hidrografía y estados meteorológicos para los navegantes; adicionalmente una sección de reclamos y un chat virtual. Esto con el fin de agilizar y optimizar procesos administrativos y tiempos de espera.

La plataforma está articulada a la planificación del impacto del cambio climático, facilitando la representación gráfica de los resultados obtenidos en la "Tercera comunicación nacional", un informe que presentó Argentina en 2015 a la ONU y en el que se detallan los avances del país, en materia de cambio climático y sus efectos observados.



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

8.

Objetivos estratégicos:

- Contar con TIC's integradas para la comunicación y oferta de servicios.
- Desarrollar las habilidades y competencias para el ejercicio de la autoridad marítima y lograr la apropiación de los valores en la cultura organizacional.
- Fortalecer las capacidades de gestión operativa y logística.

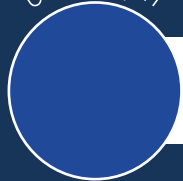
Chile diseña e implementa nuevas soluciones asociadas a internet industrial de las cosas (IIOT, por sus siglas en inglés)

A partir de enero del año en curso, Chile ha aprobado por medio de su reforma tributaria el impuesto al carbono que pone precio y regula las emisiones de algunos contaminantes, teniendo como uno de los objetivos: velar por la salud de la población y ser un aporte al combate del cambio climático. Con lo anterior Chile viene siendo el segundo país de América Latina en implementar gravámenes de tipo ambiental, el cual empezará a ser recaudado en 2018.

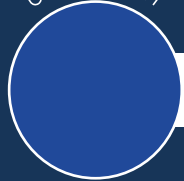
Teniendo en cuenta lo anterior, bajo la nueva reforma tributaria la empresa chilena especializada en la captura y transmisión de datos Tekso diseñará e implementará soluciones de internet industrial de las cosas (IIOT, por sus siglas en inglés), para la medición ambiental y monitoreo de aguas por medio de un conjunto de sensores de gas, el cual permitirá calcular el índice de calidad del ambiente (AQI, por sus siglas en inglés) y ofrecerá una precisión adicional que detecta variaciones. La exactitud de estos sensores junto con el hecho de ser comunicados inalámbricamente con los radios 4G, Wifi, entre otros, así como con cualquier plataforma Cloud y en tiempo real los convierten en el complemento perfecto para consolidar a la industria en una industria innovadora y competitiva.

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

clic aquí



Clic aquí



China y la tendencia de la Inteligencia Artificial

De acuerdo a la tendencia Robótica a 2030, China lanza un plan de desarrollo para convertirse en líder mundial de inteligencia artificial en 2030 queriendo superar a su rival tecnológico Estados Unidos y así construir una industria nacional de inteligencia artificial por valor de 150 mil millones de dólares. La ambición de China, cada vez apunta más alto en el campo de la tecnología, está dirigiéndose al sector militar.

www.diariomovil.info



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

clic aquí

Informe basado en las implicaciones a nivel global de la tendencia tecnológica: Inteligencia Artificial

www.informeticplus.com

El informe se basa en una encuesta a más de 3.000 empresas de todo el mundo que conocen la Inteligencia Artificial (IA). Concluye que las compañías pioneras en adoptar la IA tienden a estar más cerca de la frontera digital, se encuentran entre las más grandes de sus sectores, despliegan la IA en los diferentes grupos de tecnología, utilizan las tecnologías cognitivas en la parte fundamental de su cadena de valor, aplican la IA para aumentar los ingresos y reducir los costes y tienen todo el apoyo de la alta dirección.

Las empresas que todavía no han adoptado la IA a gran escala o en la parte fundamental de sus negocios, no es seguro que puedan beneficiarse de la tecnología y obtener los retornos que esperaban de sus inversiones. Según el informe, las compañías que incorporan de forma temprana la IA y que combinan fuertes capacidades digitales con estrategias proactivas, tienen mayores márgenes de beneficios y esperan que la diferencia de resultados con sus competidores se amplíe en los tres próximos años.



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

11.

clic aquí



Alianza estratégica entre Rolls Royce y Google Cloud Summit

Roll Royce y Google Cloud Summit han generado una alianza estratégica siendo la primera en el sector marítimo, con el propósito que el primero tenga acceso a los sistemas de inteligencia del gigante tecnológico para ayudar a que los buques existentes sean más seguros y eventualmente conduzca al desarrollo de buques autónomos y no tripulados; a su vez pueda utilizar el motor de aprendizaje en la nube de Google para entrenar aún más el sistema de clasificación de objetos basado en Inteligencia Artificial (AI, por sus siglas en inglés), de la empresa para: detectar, identificar y rastrear los objetos que un buque puede encontrar en el mar.

www.informeticplus.com



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

clic aquí



Documento CONPES preliminar para la formulación e implementación de la Política Nacional Espacial

La Presidencia de la República junto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) presentan el CONPES preliminar para la formulación de la Política Nacional Espacial con el propósito de generar la importancia de: potencializar, aprovechar y usar los recursos del sector espacial y satelital, tal como se publicó en el artículo "Sensores" del boletín #14. De la misma manera, garantizar la fijación de una hoja de ruta concisa a largo plazo, para impulsar el ecosistema espacial y satelital.

En el documento CONPES se presenta un análisis contundente acerca de las causas por las cuales el país no ha impulsado el ecosistema anteriormente mencionado. Con lo anterior, se pretende solucionar dichas causas tanto internas como externas, dando como resultado el aval y puesta en marcha de la política.

Esta política apalancará sin duda el uso de diferentes tipos de sensores en el sector aéreo del país.

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

www.pbs.twimg.com

POLÍTICA NACIONAL ESPACIAL

Por primera vez en la historia
Colombia tendrá una política espacial.

Conoce el borrador **CONPES**

#PolíticaEspacialColombia



clic aquí



DNV GL pionera en emisión de certificados electrónicos de clase y estatutarios

La sociedad noruega de calificación, verificación, gestión de riesgos y asesoría técnica a la industria marítima DNV GL, ha anunciado que a partir de la fecha, es la primera sociedad de clasificación que va a emitir certificados electrónicos, tanto de clase como estatutarios, conformes con la normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI) a todos los buques de sus clientes. El uso generalizado de estos certificados electrónicos beneficiará de manera significativa a armadores, fletadores, entidades regulatorias y tripulantes.

El proceso consiste en la publicación de los certificados en el área de clientes del portal de DNV GL tan pronto como son emitidos tras una inspección, para que todas las partes implicadas puedan acceder a ellos desde cualquier parte del mundo. Los certificados electrónicos estarán asegurados mediante firma digital y un Número de Seguimiento Único (UTN, por sus siglas en inglés), que permitirá verificar online su validez y autenticidad. Cada cliente podrá compartir el acceso a sus certificados con aquellos actores de la cadena logística que desee (fletadores, puertos, administraciones, aseguradores) empleando códigos de acceso temporales. Con ellos, los interesados podrán acceder directamente al listado de certificados.

A continuación se describen los beneficios de la emisión electrónica de certificados:

- Optimización de tiempo y dinero debido a una carga administrativa reducida
- Se elimina la manipulación del papel (impresión, escaneo, archivo)
- Se pueden compartir fácilmente con los interesados que utilizan códigos de acceso
- Los últimos certificados siempre estarán disponibles en el portal
- No hay riesgo de perder un certificado

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

www.anave.es



14.

clic aquí

Alianza entre la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) y Shell Eastern Trading

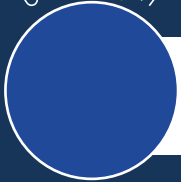
Se ha generado una alianza entre la MPA y Shell con el propósito de diseñar e implementar desarrollos y soluciones innovadoras para reducir las emisiones de CO₂ en el puerto, explorar un mayor uso de la automatización en el mismo, estudiar y fomentar los esfuerzos de digitalización, incluidos los intercambios de datos electrónicos entre varias partes interesadas, para mejorar la seguridad, eficiencia y seguridad de la comunicación marítima. La alianza pretende a su vez poder lograr la transformación digital de la industria marítima en Singapur en las áreas de intercambio electrónico de datos basados en la tecnología tendencial Big Data, automatización, sistemas inteligentes y energía más limpia.

www.userscontent2.emaze.com



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

Clic aquí



Panamá lanzará tecnología digital para medición de emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI)

Teniendo en cuenta lo definido en la Organización Mundial Marítima (OMI) en cuanto al cumplimiento de la reducción al 0.5% de la emisión de GEI y a su vez apalancar la nueva estrategia de la misma, es por esto que Panamá ha decidido comprometerse aún más con este acuerdo dando inicio al proyecto del diseño e implementación de tecnología de punta llamada calculadora de emisiones, la cual ofrecerá a sus clientes una evaluación más precisa de sus emisiones de carbono, clasificando a aquellos que hayan reducido la mayoría de las emisiones al transitar por el canal, en comparación con rutas alternas e impulsando más acciones para minimizar las huellas de carbono.

www.micanaldepanama.com



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

España se prepara para tener puertos inteligentes

Los puertos marítimos se constituyen en la actualidad como uno de los activos logísticos estratégicos más relevantes para cualquier país. Según las estadísticas de la Organización Mundial de Comercio (OMC), más del 80% de las mercancías que se comercializan en el mundo se mueven por vía marítima.

La evolución de los mercados, los servicios y las tecnologías obligan hoy día también a la transformación digital de estos espacios y surge el concepto de smart port, (puerto inteligente). En el futuro, el transporte de datos y el transporte marítimo irán de la mano.

Teniendo en cuenta lo anterior, España le apuesta a contar con puertos mejor equipados para recibir a los futuros buques autónomos. Desde el 2000 se viene trabajando en el desarrollo de infraestructura e infoestructura haciendo una integración de la cadena logística es decir, en cierta manera, desarrollar un smart port. A continuación se detallan algunos de los proyectos ya implementados:

- Puerto de Sevilla: optimizar los tráficós de los buques con el proyecto Tecnoport.
- Puerto de Vigo: eficiencia energética y monitorización de atraques con el sistema Smart Viport.
- Puerto de Barcelona: centrado en la innovación de aspectos logísticos con el programa Port Challenge.
- Puerto de Bilbao: se prepara un proyecto de integración tecnológica de las nuevas estrategias marítimas que tendrá en si la navegación autónoma. Se está trabajando en el desarrollo de infraestructura e infoestructura haciendo una integración de la cadena logística, es decir, en cierta manera desarrollar un smart port.

A continuación se detallan los beneficios de los smart port dados por expertos:

- a) Mayor rentabilidad comercial: la eficiencia del transporte marítimo y su gestión en el puerto impactarán sobre el precio final de los productos y servicios.
- b) Transformación institucional: la gestión de los puertos depende de distintas administraciones públicas como la marina mercante, aduanas o la seguridad pública; algo que se verá simplificado y automatizado
- c) Transformación digital: no solo a la hora de optimizar la carga, descarga, estiba, almacenamiento, etc., sino que permitirá también detectar diferentes riesgos en el transporte marítimo como climatología adversa o altos niveles de contaminación.

No hay que perder de vista la siguiente idea: los puertos suponen una palanca para el desarrollo local y regional a,,, donde se encuentran, con un gran impacto económico y social en su entorno. En este contexto, su desarrollo deberá avanzar íntimamente ligado al de la ciudad donde se asientan. A largo plazo, el smart port será una parte integrante de la smart city: el puerto del futuro.

www.jindokgroup.com



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

[clic aquí](#)

17.

B. . Propósito estratégico: Aumentar los niveles de seguridad

Objetivo estratégico: dar cumplimiento a los instrumentos internacionales adoptados por ley.

Chile construirá el primer muelle en la Antártida

Punta Arenas (región de Magallanes) ha sido considerada la puerta de acceso al continente Antártico, recibiendo a 22 de los 34 países que desarrollan actividades científicas en el extremo norte de la península, lo que ha transformado a Chile en el país anfitrión de la zona más austral del mundo con posibilidades ciertas de convertirse en un referente y facilitador tanto del quehacer científico como turístico del continente blanco.

Por lo anterior, con el propósito de facilitar el acceso a la Antártica, la Dirección de Obras Portuarias (DOP) del Ministerio de Obras Portuarias (MOP) de Chile desarrollará el proyecto de construcción del muelle en bahía Fildes, en donde se mejorarán las condiciones de seguridad operativas facilitando el embarque y desembarque de carga y personas, lo que optimizará el abastecimiento de la zona antártica que es clave para el desarrollo científico y turístico en dicha bahía. La construcción se tiene estipulada durante el segundo semestre de 2018.

Una de las mayores complicaciones es que la bahía se congela completamente durante el invierno, por lo que la idea se basa en diseñar un muelle en base a cubos y losas de hormigón armado, que pueda ser transportado por partes y ensamblado en la antártica, de forma tal de producir el menor de los impactos ambientales.



www.coyunturapolitica.files.wordpress.com



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

C. Propósito estratégico: Mejorar el nivel de satisfacción de los usuarios

Objetivo estratégico: mejorar la prestación de servicios y generación de productos requeridos por los usuarios.



Primer buque offshore autónomo del mundo

Teniendo en cuenta una de las tendencias a 2030: Buques inteligentes, la cual hace referencia a la navegación autónoma, siendo esta la revolución industrial del futuro; las empresas petroleras están atentas y dispuestas a adquirir este tipo de naves para su actividad offshore.

Es por este interés que la empresa francesa Bourbon Offshore, en colaboración con la firma noruega Kongsberg Gruppen, ha diseñado el proyecto denominado Hrönn, el cual se basa en la construcción del primer prototipo autónomo, totalmente automatizado y rentable para operaciones offshore. El buque offshore, llamado Hrönn se diseñará y construirá en Noruega y entrará en servicio como la primera nave de tamaño completo sin tripulación para operaciones offshore en 2018.

<https://uncw.edu>



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

Marco regulatorio para la inclusión de la navegación autónoma

De acuerdo a la tendencia a 2030 “Buques inteligentes” y a lo compartido en el boletín #14 con respecto a la misma; en el primer semestre del año en curso se llevó a cabo la 98ª reunión del Comité de Seguridad Marítima (MSC, por sus siglas en inglés) de la OMI, en donde Dinamarca, Estonia, Finlandia, Japón, Países Bajos, Noruega, Corea del Sur, Reino Unido y Estados Unidos presentaron una propuesta de un estudio exploratorio sobre la reglamentación de los buques de superficie autónoma marítimos (MASS, por sus siglas en inglés), para determinar la necesidad de realizar ajustes en el marco regulatorio de los instrumentos de la OMI existentes. El resultado propuesto de dicho estudio serían las reglas de la OMI que:

- a) En su forma actual, impiden las operaciones sin dotación;
- b) No serían aplicables a las operaciones sin dotación (ya que se refieren exclusivamente a la presencia humana a bordo); y
- c) No impiden las operaciones sin dotación, pero tendrían que ser enmendadas a fin de garantizar que la construcción y la operación de los MASS se lleven a cabo en unas condiciones favorables de seguridad, protección y protección del medio ambiente¹.

Se estima que se necesitarán cuatro periodos de sesiones para llevar a cabo la labor. Por consiguiente, se propone que la OMI examine esta propuesta para su inclusión en el plan de acción de alto nivel entre 2018-2019 y oportunamente entre 2020 - 2021.

Cabe hacer énfasis, en que los buques convencionales no desaparecerán por completo, y el escenario futuro es que estos y MASS coexistirán y compartirán las mismas aguas. Pero si MASS va a tener éxito a escala global, una serie de obstáculos tendrán que ser superados, tales como: definir lo que es una MASS, cuestiones de responsabilidad civil, la seguridad cibernética, mantenimiento y operación, y el elemento humano (incluidos los buques autónomos y controlados a distancia). Esto implicará la recolección por parte de expertos de las distintas iniciativas autónomas en curso, de modo que los expertos técnicos puedan afrontar los retos para garantizar la seguridad del medio marino y la protección marítima.

¹MSC 98/20/2 Buques marítimos autónomos de superficie. Propuesta de estudio exploratorio sobre la reglamentación de buques de superficie autónoma marítimos (MASS, por sus siglas en inglés).

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

www.cdn.vox-cdn.com



Clic aquí

Cotecmar diseña y construye buques de segunda generación 100% colombianos

La Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (Cotecmar), actualmente está ejecutando el proyecto naval de diseño y construcción de la segunda generación de buques patrulleros de Zona Económica Exclusiva (OPV 93 C, por sus siglas en inglés), cien por ciento colombianos. El diseño cumple con los más altos estándares de calidad e innovación convirtiéndose en el más importante de los últimos años. El proyecto se encuentra en el inicio de la fase de diseño contractual que se estima finalice para el segundo semestre de 2018. Se estima que preste servicio y opere en el tercer trimestre de 2022.



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

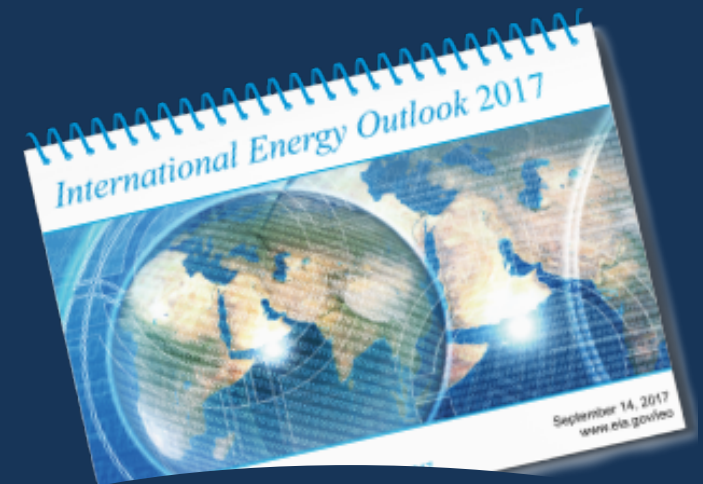
Clic aquí

Informe Perspectiva Internacional de la Energía 2017

www.eia.gov

En el informe Perspectiva Internacional de la Energía 2017 (IEO, por sus siglas en inglés), se proyecta que los líquidos producidos en las plantas de gas a líquidos (GTL, por sus siglas en inglés), aumentarán a medida que se completan dos grandes proyectos en Sudáfrica y Uzbekistán. La mayor parte de la nueva capacidad de GTL vendrá de la conversión de la planta de carbón a líquidos de Sasol en Secunda, Sudáfrica, a una instalación de GTL. Se espera que esta conversión esté terminada para 2024. Se prevé también que una instalación de GTL previamente retrasada en Uzbekistán esté en línea para 2021.

No se espera que ninguna otra planta de GTL a gran escala sea construida o expandida hasta 2040. Las grandes plantas de GTL son de capital intensivo y su economía depende del precio del crudo con respecto al gas natural. Algunos países con instalaciones de GTL carecen de los recursos petroleros nacionales pero tienen acceso al gas natural. Las plantas de GTL permiten a estos países convertir el gas natural en productos derivados del petróleo.



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

clic aquí



Informe anual de la industria científica marina

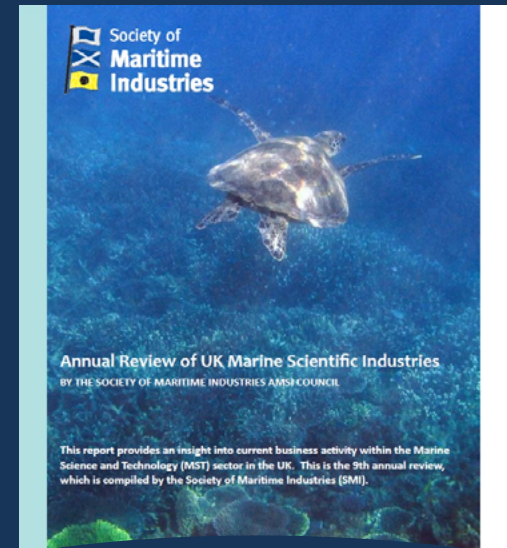
El informe se enfoca en empresas británicas que operan principalmente en actividades de Ciencia y Tecnología Marinas (MST, por sus siglas en inglés). Tiene como objetivo proporcionar una visión de la actividad empresarial actual en términos de sectores y mercado y confianza empresarial tanto actual como prevista.

La encuesta acoge a más de 360 empresas que representan a los principales proveedores de tecnología oceánica y de servicios, y cuenta con más de 4.300 visitantes de 61 países. Los puntos más destacados del informe son:

- a) El sector de Ciencia y Tecnología Marinas Comerciales (MST) reportó un crecimiento limitado en 2016, debido a que el deprimido precio del petróleo retuvo la demanda de exploración. Esto, en cierta medida, se ve compensado por el crecimiento en otros sectores, como las energías renovables, la defensa y el monitoreo ambiental.
- b) Europa sigue siendo el mercado más grande para el sector del MST, y Asia Pacífico se considera un mercado en crecimiento junto con Oriente Medio.
- c) El 25% de las 92 empresas encuestadas informaron un aumento de empleo en un 53%.
- d) Aunque Europa es una región importante para los negocios de exportación, hay evidencia de que otros países del mundo están comenzando a generar negocios para empresas basadas en MST.
- e) EL rango de aplicaciones para productos y servicios MST es amplio, ya que el petróleo y el gas son muy importantes, la demanda de energía renovable, defensa y las áreas de negocios de monitoreo ambiental han visto un aumento para muchas compañías.

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

www.maritimeindustries.org



clic aquí



Informe de transporte marítimo 2017

Teniendo en cuenta la función estratégica del sector, el marco de política global y del Programa de Acción de Addis Abeba y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, subraya el papel del comercio, y por extensión, el comercio marítimo, como motor de crecimiento y desarrollo inclusivo y sostenible.

Por lo anterior, el informe en mención analiza y presenta los desarrollos clave en la economía y el comercio internacional y los impactos relacionados en la demanda y oferta de envíos, y los mercados de fletes y fletamentos en 2016 y principios de 2017, así como los puertos marítimos y el marco regulatorio y legal. De la misma manera, se socializa un capítulo especial sobre la conectividad del transporte marítimo, que refleja la importancia de la conectividad física y electrónica como un área prioritaria en la agenda de políticas de comercio y desarrollo.

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

www.micanaldepanama.com



clic aquí

Informe de actividad del sector de la construcción naval

La firma Clarkson, proveedora de servicios en el sector marítimo, se enfoca principalmente en la recopilación, validación, análisis y gestión de datos sobre la marina mercante y los mercados extraterritoriales, presenta un informe sobre la actividad del sector de la construcción naval del 2016, en donde analiza el comportamiento de la construcción naval por regiones a nivel mundial, sobresaltando la tendencia del aumento del tamaño de los buques con un crecimiento del 104% durante las dos últimas décadas, con lo cual se proyecta la búsqueda de competitividad a través de menores costos unitarios de transporte, aunque también hay otros factores, especialmente la apertura de las nuevas esclusas en el Canal de Panamá.

www.sectormaritimo.es

INFORME DE ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL 2016



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

Informe anual Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2017

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) dio a conocer su informe anual: Perspectivas del comercio internacional de América Latina y el Caribe, 2017 (anteriormente conocido como Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe) en donde se destacan cuatro aspectos importantes:

1. La incertidumbre en los ámbitos macroeconómico, tecnológico y geopolítico a nivel internacional han contribuido al repunte del comercio de América Latina y el Caribe, el mayor dinamismo de la demanda agregada en algunos de sus principales socios comerciales, la recuperación del crecimiento en la propia región.
2. El comercio intrarregional ofrece un gran potencial para las exportaciones de manufacturas y, en general, de productos de mayor elaboración.
3. Los desafíos de América Latina y el Caribe frente al comercio agropecuario mundial. Se constata que la región en su conjunto es exportadora neta de productos agrícolas.
4. El desempeño del comercio de servicios modernos de la región, es decir aquellos de alto valor agregado e intensivos en el uso de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC's). esta categoría se incluyen, entre otros, los servicios de telecomunicaciones, informática, seguros y pensiones, las regalías por el uso de propiedad intelectual y diversos productos empresariales. Varias de estas actividades ofrecen a los países de la región interesantes oportunidades de atracción de inversión extranjera, por ejemplo vinculada a procesos de outsourcing.

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

www.cepal.org

Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe

Recuperación en un contexto de incertidumbre



2017

Logística 4.0: internet de las cosas optimizando la cadena de suministro

En la actualidad se habla de la cuarta revolución industrial asociada a la digitalización de los procesos; con esta premisa Colombia, según lo formulado por el Gobierno nacional en el Conpes 3547 del 2008, establece la política nacional logística, y en el Decreto 736 del 2014 se ratifica que “la logística articula la infraestructura física y los servicios asociados a esta, utilizando sistemas de información especializados, y a su vez, corresponde a la manipulación de bienes y servicios que requieren o producen empresas, o consumidores finales, para el transporte, almacenaje, aprovisionamiento o distribución de mercancías”, y alineado al informe “conectarse para competir” del Banco Mundial, que determina el índice de desempeño logístico de la economía global, Colombia ocupó el puesto 94 entre 160 países, uno de los más bajos situados de toda la región. Lo anterior conlleva a poder lograr generar valor en el proceso logístico y competitivo lo cual permitirá incrementar la eficiencia y productividad, minimizar tiempos y costos, obtener mayores niveles de calidad y servicio, contribuyendo a una mayor inserción del país en las cadenas globales de valor y aumentar el rendimiento comercial.

En contexto, hablar de la cuarta revolución industrial es lo mismo que hablar de una digitalización integral, pues se extiende a los elementos tangibles, de tal forma que se da lugar a una transformación de los sistemas convencionales de producción. Mercancías, máquinas herramienta, fábricas, almacenes y vehículos estarán interconectados entre sí y trabajarán de forma autónoma, creando redes donde la división entre la información y lo físico se disipará, con el gigantesco potencial que esto representa. Se ha estudiado la viabilidad de implementar el modelo llamado Logística 4.0 o logística inteligente este avance tecnológico está soportado en el Internet de las Cosas (IoT, por sus siglas en inglés), que tiene como características:

- a) Industria y productos inteligentes
- b) Internet de las cosas y servicios
- c) sistemas ciberfísicos
- d) Hiperconectividad
- e) Big data

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

www.revistadelogistica.com





**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

www.dimar.mil.co

2016



Dirección
General Marítima



@dimarcolombia



DimarColombia



dimarcolombia



dimarcolombia
www.issuu.com



App Gente de Mar

Disponible en el
App Store

DISPONIBLE EN
Google Play