

Grúas y Transportes

Sitio de WordPress.com

Maersk probará un sistema de baterías en contenedores a bordo – by @shipftresource & mhi.com

20/11/2019

[Deja un comentario](#)

Maersk probará un sistema de baterías en contenedores para mejorar el rendimiento a bordo – by @shipftresource & mhi.com

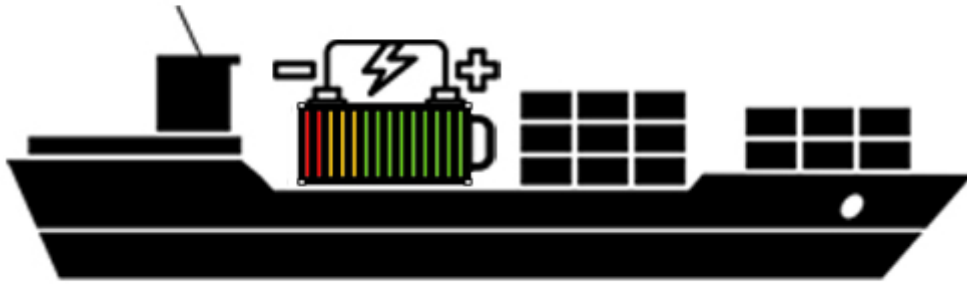
Publicado en inglés por Hariesh Manaadiar

Traducido por [Gustavo Zamora \(https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora\)](https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora)*, Buenos Aires (Argentina) para gruasytransportes.

Por mi parte, estoy bastante satisfecho con las numerosas iniciativas que la industria naviera y de cargas ha estado tomando para combatir el cambio climático y reducir las emisiones de CO2.

Implementando el límite del contenido de azufre en la IMO 2020, probando el uso de biocombustibles para operar barcos, utilizando depuradores de gases de escape –en inglés scrubbers-, evitando transitar la ruta del mar del norte, cambiando la tecnología de los barcos para usar menos combustible, etc., etc. Aunque lo que se está haciendo es encomiable, todavía queda MUCHO por hacer para alcanzar los objetivos establecidos.

Por su parte, Maersk ha anunciado que pondrá a prueba un sistema de baterías para mejorar la producción de energía a bordo de sus barcos.



El sistema de baterías de Maersk

Como parte de esta prueba, se instalará un sistema de baterías marino de 600 kWh en un contenedor marítimo que se colocará a bordo del buque Maersk Cape Town con el objetivo de probar cómo este sistema puede mejorar el rendimiento y la confiabilidad del buque al tiempo que reduce las emisiones de CO₂.

El buque Maersk Cape Town es un barco portacontenedores de 249 metros de largo –eslora–construido en el 2011 con la bandera de Singapur y actualmente opera entre el oeste y el este de Asia.

El sistema de almacenamiento de energía con baterías en contenedores ha sido fabricado en Odense, Dinamarca por el integrador de sistemas y proveedor llave en mano Trident Maritime Systems y se espera que sea transportado a Singapur e instalado a bordo del buque Maersk Cape Town.

Los módulos de baterías funcionarán dentro del contenedor en conjunto con otros componentes eléctricos y de control. Maersk también ha trabajado en estrecha colaboración con el American Bureau of Shipping –ABS–, la sociedad de clasificación del buque, para garantizar la seguridad y el cumplimiento de las normas.

Se espera que la prueba comience en diciembre del 2019 y el primer viaje completo con el nuevo sistema de baterías tendrá lugar en el 2020.

El barco Maersk Cape Town incluye un sistema de recuperación de calor residual, el cual es una característica especial a bordo de muchos de los barcos portacontenedores de Maersk. El sistema de recuperación de calor aumenta la eficiencia general porque permite que las baterías se carguen al capturar energía eléctrica del calor que de otro modo se hubiera perdido del sistema de gases de escape del motor principal utilizado para la propulsión.

Según Ole Graa, Jefe de Tecnología de la Flota de Maersk, “Esta emocionante prueba piloto, la primero de su tipo en la industria, mostrará el potencial de las tecnologías de baterías para seguir mejorando el rendimiento de nuestros buques y al mismo tiempo reducir el consumo de combustible en nuestros sistemas eléctricos que no están dedicados a la propulsión”.

“Esta prueba proporcionará una mayor comprensión del almacenamiento de energía que ayudará a Maersk a avanzar hacia una mayor electrificación de su flota y de terminales portuarias. Maersk continuará facilitando, probando y desarrollando soluciones bajas en emisiones de carbono en nuestro viaje para convertirnos en neutrales en cuanto a emisiones de carbono para el 2050 “, dijo Søren Toft, Director de Operaciones –COO- de Maersk.

El contenedor de baterías, mañana



Imagen: Maersk.com

Si bien propulsar buques marinos con energía de baterías solamente está a años de ser una opción técnica y económicamente viable, los sistemas de baterías marinos ya pueden ser usados para mejorar la eficiencia de los sistemas eléctricos a bordo de un buque, tales como los generadores del barco.

Según Maersk, al mantener los generadores auxiliares del barco a una carga más óptima y evitando el funcionamiento de los generadores cuando estos no son necesarios, se puede reducir el consumo general de combustible.

Se dice que este sistema de baterías puede dar soporte a los generadores con hasta 1.800 kVA de potencia durante las variaciones rápidas en la carga eléctrica, tales como la operación de la hélice direccional de proa o de la hélice direccional de popa – en inglés, thrusters-. Esto puede reducir los requisitos de mantenimiento de los generadores.

El sistema de baterías también es capaz de proporcionar energía redundante, lo que puede mejorar la confiabilidad en el mar al garantizar un suministro de energía eléctrica continuo.

Vea el Video en LinkedIn haciendo click en la imagen de abajo:



A.P. Moller - Maersk

615,514 followers

23 h · Editado



Imagine a world where batteries are part of improving vessel performance and reliability while reducing CO2 emissions. This might soon become a reality. Maersk is about to trial batteries and energy storage. Learn more about the pilot here: <https://bddy.me/32ITt6M> #roadto2030 #LEOcoalition



664

37 comentarios



(https://www.linkedin.com/posts/maersk-group_roadto2030-leoalition-activity-6597750325095084032-gKHM)

Video publicado en LinkedIn por AP Moller Maersk.

< https://www.linkedin.com/posts/maersk-group_roadto2030-leoalition-activity-6597750325095084032-gKHM (https://www.linkedin.com/posts/maersk-group_roadto2030-leoalition-activity-6597750325095084032-gKHM) >

Una vez más, el simple contenedor de carga marítima está demostrando su valor en muchas áreas dando crédito al ingenio humano.

Read it in English at:

<https://shippingandfreightresource.com/maersk-to-test-a-containerised-battery-system-to-improve-on-board-performance/> (<https://shippingandfreightresource.com/maersk-to-test-a-containerised-battery-system-to-improve-on-board-performance/>)



MHI-MME recibe la orden para la instalación de sistemas de recuperación del calor residual (WHRS) en 11 mega portacontenedores de la línea Maersk de Dinamarca

– El WHRS logra un ahorro revolucionario de energía a través de la recuperación y utilización de la energía de los gases de escape de los motores diesel marinos –

Publicado el 2015-10-02 Nro. 1929

Traducido por Gustavo Zamora (<https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora>)*, Buenos Aires (Argentina) para gruasytransportes.

Tokio, 2 de octubre de 2015 – Mitsubishi Heavy Industries Marine Machinery & Engine Co., Ltd. (MHI-MME), una compañía del grupo de Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI), recibió una orden de compra de Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd. (DSME) de Corea, para los sistemas de recuperación de calor residual (WHRS) que se instalarán en once mega barcos portacontenedores (MCC) de 19.600 TEUs (unidades equivalentes a un contenedor de veinte pies) que DSME está construyendo para la Maersk Line de Dinamarca. El WHRS comprado es el sistema patentado de MHI-MME para uso marino que genera energía eléctrica de manera eficiente al maximizar la recuperación y la utilización de la energía de los gases de escape de los motores diesel marinos. Con este pedido, el número acumulado de unidades WHRS ordenadas desde la introducción al mercado del sistema en 2010 ahora ha llegado a 87.

El WHRS es un sistema que controla de manera óptima las turbinas de gases de escape y las turbinas de vapor, mejorando la eficiencia del combustible mediante la recuperación del calor residual en una amplia gama de cargas del motor. De esta manera, el sistema contribuye a la reducción del impacto ambiental.

Antes del pedido actual de instalación en once buques MCC, el equipo WHRS de MHI-MME se instaló previamente en los barcos de la serie Triple-E de Maersk Line (18.300 TEUs), la más grande del mundo en ese momento y que aún es considerada la más eficiente. La nueva orden de compra de WHRS elevará el número de instalaciones en buques de la Maersk a 69, en cuatro series.

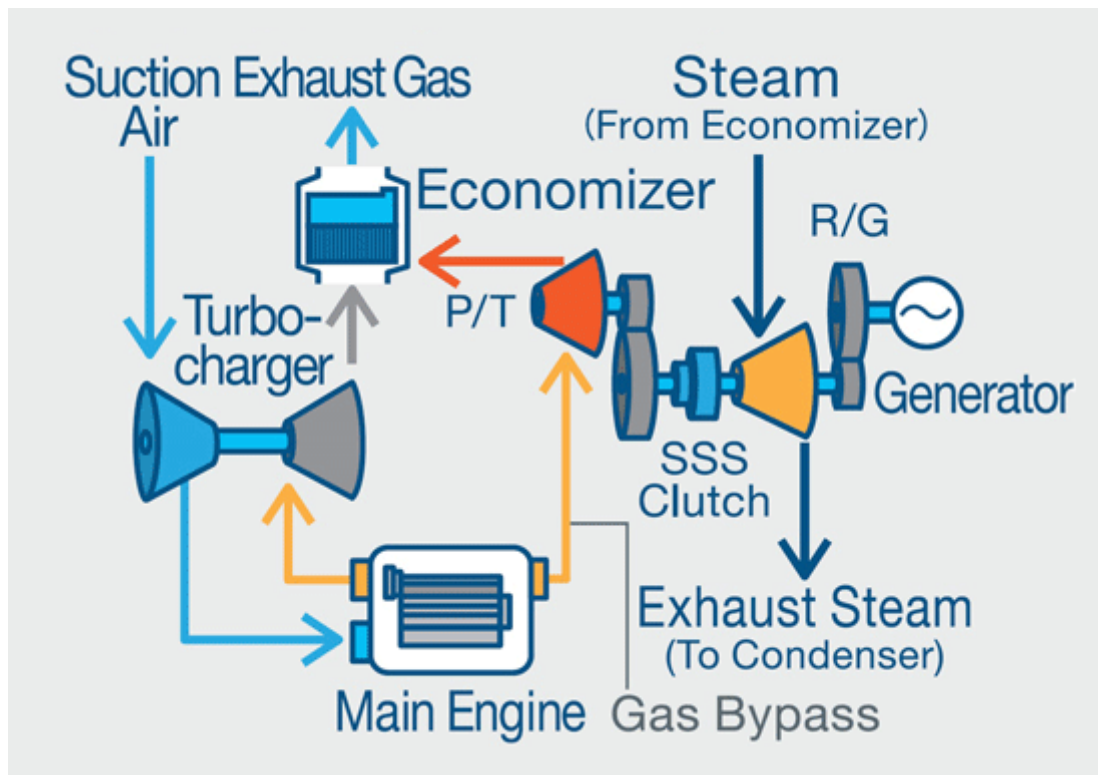
Maersk Line es el brazo internacional naviero de contenedores de A.P.Moller-Maersk A / S, un conglomerado global con sede en Copenhague conocido como el operador de la clase más grande de buques portacontenedores del mundo. El negocio del Grupo Maersk también incluye la perforación de petróleo y gas.

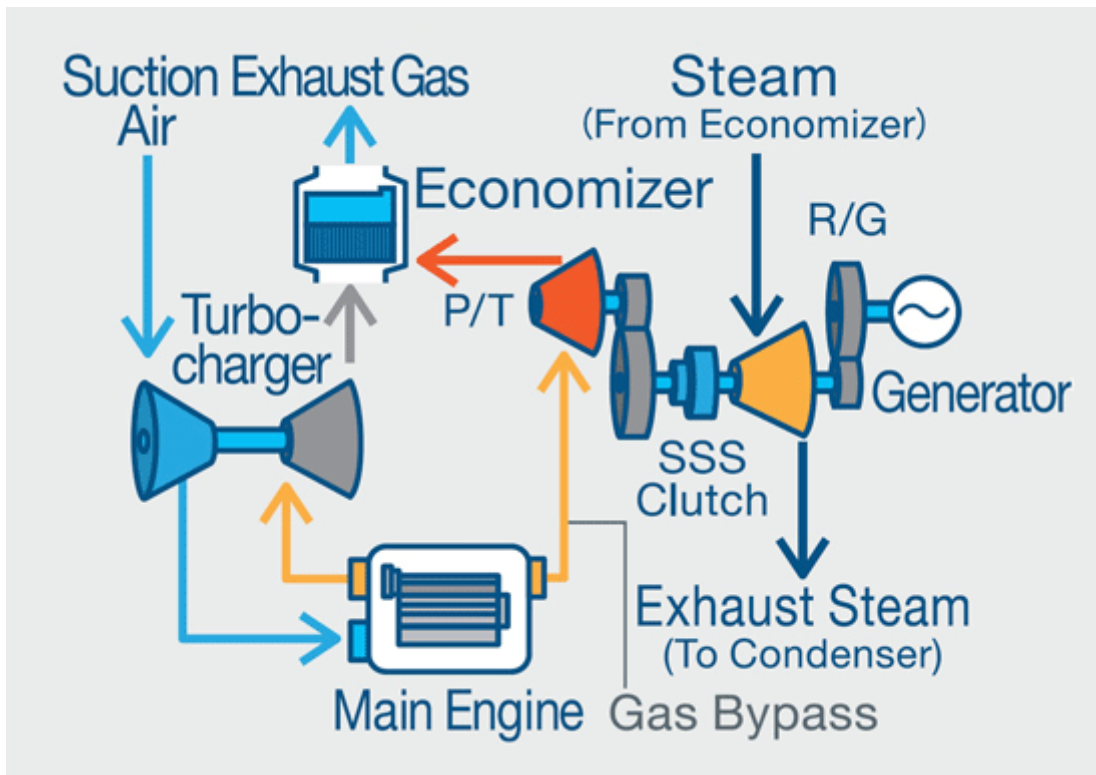
El WHRS, el producto más vendido de MHI-MME, fue desarrollado a través de la integración de la tecnología marina y de la experiencia acumuladas por el Grupo MHI a través de una larga historia de operaciones en este campo. De las 87 unidades ordenadas de WHRS para su instalación en todo el mundo, 64 ya están en servicio. MHI-MME posee más del 90% del mercado global de los sistemas WHRS.

Además del WHRS, MHI-MME posee la línea de maquinaria y motores marinos más diversificada del mundo. Las ofertas incluyen motores de baja velocidad de 2 tiempos, turbocompresores MET, hélices, calderas y turbinas marinas, grúas de cubierta, maquinaria de cubierta, estabilizadores de aletas y mecanismos de gobierno.

En el futuro, en su posición como la empresa líder en su campo, MHI-MME continuará proponiendo una amplia cartera de soluciones innovadoras de ahorro de energía y preservación del medio ambiente para mejorar la eficiencia energética de la navegación marítima y para promover iniciativas de preservación del medio ambiente.

Imágenes del WHRS





Read it in English at:

<https://www.mhi.com/news/story/1510021929.html>
 (<https://www.mhi.com/news/story/1510021929.html>).



Descargar este artículo como PDF:

Fuentes:

Ver en cada artículo, foto y en cada video más arriba.

Texto en español de [gruasytransportes <gruasytransportes.wordpress.com>](http://gruasytransportes.wordpress.com).

(*)Gustavo Zamora es un especialista en equipo de elevación y manejo de cargas. Vive y trabaja en Buenos Aires (Argentina)

Tags:

Maersk to test a containerised battery system to improve on board performance (gz38),

Si quiere colocar este post en su propio sitio, puede hacerlo sin inconvenientes,

siempre y cuando no lo modifique y cite como fuente a <https://gruasytransportes.wordpress.com> (<https://gruasytransportes.wordpress.com/>).

Recuerde suscribirse a nuestro blog vía RSS o Email.

Síguenos en Twitter en [@gruastransporte](https://twitter.com/gruastransporte) (<https://twitter.com/gruastransporte>).

Síguenos en www.facebook.com/blogdegruasytransportes/ (<http://www.facebook.com/blogdegruasytransportes/>).

=====

Otros posts relacionados:

– [Baterias de Ion Litio](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/baterias-de-ion-litio/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/baterias-de-ion-litio/>).

– [Grúas en puertos automatizados.](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gruas-en-puertos-automatizados/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gruas-en-puertos-automatizados/>).

=====

15055

Etiquetado:[Baterias de Ion Litio](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/baterias-de-ion-litio/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/baterias-de-ion-litio/>), [correccion de manuales traducidos](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/correccion-de-manuales-traducidos/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/correccion-de-manuales-traducidos/>), [Grúas en puertos automatizados](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gruas-en-puertos-automatizados/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gruas-en-puertos-automatizados/>), [Grua](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/grua/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/grua/>), [Gustavo Zamora](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gustavo-zamora/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gustavo-zamora/>), [traduccion de manuales](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-de-manuales/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-de-manuales/>), [traduccion tecnica](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-tecnica/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-tecnica/>), [traductor](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traductor/) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traductor/>).

This site uses Akismet to reduce spam. [Learn how your comment data is processed.](#)

[Blog de WordPress.com.](#)

