

# Grúas y Transportes

Sitio de WordPress.com

En los últimos 10 días, las posiciones terrestres de AIS en China se han reducido en casi un 100%

Uncategorized

14/11/2021

Deja un comentario

En los últimos 10 días, las posiciones terrestres de AIS en China se han reducido en casi un 100%



## Lars Jensen ·

Leading expert in the container shipping...

1 día · 🌐

... porque reducir la información de la cadena de suministro es justo lo que el mercado necesita en este momento ...

(Sí, ese fue el infame sarcasmo danés si te preguntas)



## Lori Ann LaRocco

CNBC Sr. Editor of Guests, Maritime Trade...

1 día · 🌐

Noticias de última hora: justo cuando crees que los gerentes de logística se enfrentan a suficientes problemas, ahora tienen que lidiar con el apagón de datos AIS terrestre en China. Lo explico en mi último artículo de **American Shipper**. **#containers #china #logistics #supply #cargo #ais #trade #businessnews #maritimeneews**

(<https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2021/11/2.jpg>).

La foto de arriba es una traducción automática.

<[https://www.linkedin.com/posts/larsjensenvespuccimaritime\\_latest-supply-chain-challenge-chinas-terrestrial-activity-6864970334639046656-y-ta](https://www.linkedin.com/posts/larsjensenvespuccimaritime_latest-supply-chain-challenge-chinas-terrestrial-activity-6864970334639046656-y-ta)

([https://www.linkedin.com/posts/larsjensenvespuccimaritime\\_latest-supply-chain-challenge-chinas-terrestrial-activity-6864970334639046656-y-ta](https://www.linkedin.com/posts/larsjensenvespuccimaritime_latest-supply-chain-challenge-chinas-terrestrial-activity-6864970334639046656-y-ta))>

## El último desafío de la cadena de suministro: apagón de datos terrestres de AIS en China

“En los últimos 10 días, las posiciones terrestres de AIS en China se han reducido en casi un 100%”

Escrito en inglés por Lori Ann LaRocco

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



([https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2021/11/102nd850\\_072821-295-1536x864-1.jpg](https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2021/11/102nd850_072821-295-1536x864-1.jpg)).

Los gerentes de logística de todo el mundo se han enfrentado a desafíos sin precedentes durante la pandemia del COVID-19 y ahora se ha agregado otro obstáculo. American Shipper se enteró de que desde que China comenzó a implementar sus nuevas leyes de privacidad el 1 de noviembre, muchos proveedores terrestres chinos de sistemas de identificación automática (AIS) han dejado de transmitir datos hasta que comprendan las regulaciones.

Si son encontrados en violación de la ley, estos proveedores terrestres de AIS chinos podrían enfrentar fuertes sanciones. Esto está dando como resultado una imagen incompleta de los buques en los puertos.

American Shipper ha estado en contacto con la Organización Marítima Internacional, el custodio legal del AIS. La OMI, en general, solo exige que todos los buques lleven transpondedores AIS. La OMI no está notificada ni involucrada con un gobierno nacional y sus requisitos sobre el uso del AIS y cómo serían utilizados los datos recopilados.

El AIS terrestre proporciona seguimiento de embarcaciones en tiempo real, ya que los respondedores reciben señales de los transpondedores de una embarcación en intervalos de 30 a 45 segundos. Los equipos de respuesta por satélite pasan sobre un área cada 90 minutos. Si bien estos receptores terrestres son propiedad de servicios de seguimiento de embarcaciones tales como MarineTraffic, WoodMackenzie y VesselsValue, es el proveedor chino el que gestiona la transmisión de esos datos hasta ellos.

La plataforma AIS de la Administración de Seguridad Marítima de China se lanzó en 2015 y fue promocionada como la red AIS basada en tierra más grande del mundo; se construyeron 402 estaciones AIS terrestres en China, las cuales cubrieron toda la costa y los ríos interiores de alta importancia y las aguas relevantes. Esto cumplió con el requisito de la convención internacional y de las normas pertinentes.

Charlotte Cook, analista comercial en jefe de VesselsValue, dijo a American Shipper que actualmente toda la industria está experimentando una reducción de las señales AIS terrestres en China, con una caída significativa de la cantidad de posiciones terrestres hacia fines del mes pasado.

“En los últimos 10 días, las posiciones terrestres en China se han reducido en casi un 100% a alrededor de 300.000 posiciones terrestres que se reciben por día”, dijo Cook. “La industria del transporte marítimo en su conjunto se ha vuelto cada vez más dependiente del uso de datos AIS con fines operativos en los últimos años, con el uso de datos AIS en bruto y derivados que facilitan la planificación de rutas, las operaciones logísticas en puertos y el análisis de la congestión.

“La mayor disponibilidad y volumen de datos AIS proporciona una mayor transparencia dentro de la industria, lo que permite a las líneas navieras predecir los movimientos de los barcos con anticipación, rastrear las tendencias estacionales en los retrasos y mejorar la eficiencia del flujo comercial y del puerto. En última instancia, si vemos reducciones en la cobertura de los datos AIS en los que los gerentes de logística han llegado a confiar, podríamos ver más retrasos y las operaciones sufren, lo que tendría un efecto en cadena sobre las cadenas de suministro más grandes”, dijo.

Entre las principales empresas que ofrecen este tipo de seguimiento, se informa que IHS Markit está operando lo que se considera un “servicio normal”, según quienes están familiarizados con el servicio. La compañía le dijo a American Shipper que los analistas que mejor pueden proporcionar comentarios se encuentran en la región del Asia – Pacífico y que ellos no estaban disponibles para realizar comentarios inmediatos.

“Los datos AIS no deben ser difundidos por una sola fuente porque de esa forma no se puede creer en la confiabilidad de la información”, dijo un analista marítimo bajo condición de anonimato. “Si el gobierno chino está filtrando esos datos a una sola empresa, eso se considera como algo alterado y no objetivo. El gobierno puede limitar el alcance de los datos como mejor le parezca “.

Las fotos proporcionadas por VesselsValue muestran el impacto de la difusión limitada de datos. Por el contrario, si compara el AIS satelital con el terrestre, usted verá la falta de datos de ubicación en puerto lo que muestra cuán valiosos son los datos terrestres.

Cuando se comparan las diversas fuentes de AIS disponibles, el AIS terrestre supera a la mayoría. El

AIS dinámico que cuenta con la segunda mayor cantidad de respondedores. Es una característica separada a ser agregada en los buques y no todos la utilizan.

Las funciones del AIS se superponen para proporcionar una imagen completa de la superautopista marítima.

“Los datos del AIS son de hecho un conjunto de datos fundamental que usamos en la mayoría de los puertos con los que estamos trabajando”, dijo Oscar Pernia Fernandez, fundador y líder técnico de NextPort. “Para nosotros, es una fuente de información fundamental al abordar la fase de EDA [análisis de datos exploratorios], donde evaluamos qué tan ricos, completos y confiables son los datos que los puertos utilizan para la toma de decisiones.

“En nuestra experiencia, y especialmente para abordar la cadena logística portuaria de manera integral, no es suficiente, por lo que buscamos otras fuentes de datos, tales como los sistemas de la comunidad portuaria y los sistemas operativos de las terminales para complementar y proporcionar contexto a la mayor cantidad de datos de embarcaciones y de carga”.

Estos datos también son valiosos para los comerciantes que realizan operaciones de flete spot, lo que influye en el precio del flete de los productos básicos, así como en las cartas de crédito de confirmación cuando las mercaderías pueden ser recogidas y entregadas. Los datos terrestres permiten a las empresas realizar un seguimiento utilizando datos verificables.

“El AIS es una entrada clave para monitorear el consumo de combustible y las emisiones de la embarcación, lo que va desde las velocidades reales de la embarcación y los calados informados hasta las distancias de viaje y las toneladas-millas”, agregó Cook.

“Los propietarios, operadores e inversores tienen una mayor necesidad de monitorear las emisiones y la actividad de los buques a medida que crece la importancia del transporte marítimo ecológico, con regulaciones cada vez más estrictas. Una reducción prolongada de los datos del AIS en cualquier ubicación haría que estas entradas de datos estuvieran incompletas y podría resultar en informes menos precisos, en un momento en el que estos datos son más necesarios”.

© Copyright 2021, Todos los derechos reservados, FreightWaves, Inc

**Read it in English at:**

<https://www-freightwaves-com.cdn.ampproject.org/c/s/www.freightwaves.com/news/latest-supply-chain-challenge-chinas-terrestrial-ais-data-blackout/amp> (<https://www-freightwaves-com.cdn.ampproject.org/c/s/www.freightwaves.com/news/latest-supply-chain-challenge-chinas-terrestrial-ais-data-blackout/amp>)>

Descargue el archivo pdf de este artículo en:

Tags:

Reducing shipping market information. Lars Jensen (gz101),

blank sailings -viajes cancelados- , blank sailing ,

navegación lenta – Slow Steaming – ,