Marinenses is considering solutions that only two or three years ago it would have considered reckless, while now, there is a need to evaluate them as it is the company's very profitability and, therefore, its future, that is at stake.
The company is doing numbers to see if it will be feasible or not, profitable and payable in sensible instalments, to adapt our fleet to using fuel-oil. Initially, fuel has the advantage of being slightly cheaper than gas-oil, as much as 50% cheaper. Simply this aspect, if it were the only one to take into account, would mean substantial savings in the outlay for fuel. But basically two problems arise here: the investment needed to adapt the engines, apart from it being a dirtier fuel, would involve more maintenance.
One albeit secondary aspect to this issue is that we would still need gas-oil for certain complementary operations.
In the near future, our company will take a decision on this, but certainly fishing companies will find it difficult to have an easy future if they don't take an active attitude to the problem of the price of fuels. Reducing the fuel bill is an urgent need, either with this system or any other.
We are, however, fully aware of the fact that adapting our ships' engines to fuel will only be a momentary solution, almost a patch-up job that will not be the panacea to save the fishing sector.
Although initially it seems to be a solution that can be adopted, it is essential not to rush into it because we are talking about a very considerable investment, even though it may be the most economic and viable out of the range of possibilities that a fishing company can handle with at the present time.
Certainly, it is not a very wide range, and although there are some promising ideas that might be useful and viable in the more or less near future, right now they still have to be developed commercially and industrially.

teando soluciones que hace sólo dos o tres años nos hubieran parecido una temeridad y que, sin embargo, a día de hoy, se hace necesario valorar porque es la propia rentabilidad de la empresa y, por tanto su futuro, lo que está en juego.
En concreto, se están haciendo los cálculos pertinentes para saber si sería o no factible, rentable y amortizable en plazos sensatos la adaptación al uso de fuel-oil por nuestra flota. En principio, el fuel cuenta con la ventaja de ser sensiblemente más barato que el gasoil, incluso un 50% más. Simplemente este aspecto, si fuese el único que hubiese que controlar, permitiría importantes ahorros en la factura dedicada al combustible. No obstante se plantean básicamente dos problemas: la inversión necesaria para la adaptación de los motores y dos que se trata de un combustible más sucio y que, en consecuencia, exigiría un mayor mantenimiento. Un aspecto, bien que secundario, de la cuestión es que se seguiría necesitando gasoil para ciertas operaciones complementarias.
En los próximos tiempos nuestra sociedad tomará una decisión al respecto pero de lo que no cabe duda es que las empresas pesqueras difícilmente podrán tener un porvenir tranquilo si no toman una actitud activa ante el problema del precio de los carburantes. Reducir la factura del combustible es una necesidad imperiosa sea por la vía aquí comentada o por cualquier otra.
Sin embargo, somos totalmente conscientes de que la adaptación de los motores de nuestros barcos al fuel serviría como una solución eventual, casi un parche, no sería la panacea que fuese a salvar al sector pesquero. Por otra parte aunque, en principio, parece una solución asumible, es importante no precipitarse porque estamos hablando de una inversión muy considerable, aunque sea la más económica y viable del abanico de posibilidades que puede manejar una empresa pesquera a día de hoy. Por cierto, no es un abanico muy amplio, pues aunque hay ideas prometedoras que tal vez sean útiles y viables en un futuro más o menos próximo, hoy todavía están por desarrollar comercial e industrialmente.

Astilleros dispuestos



Antolín Pérez Martínez
Sección técnico-comercial de Astilleros Cíes

SHIPYARDS WILLING

Antolín Pérez Martínez. Technical-Commercial Department of the Cíes Shipyard.

There is clearly great concern among the shipowners over the question of the price of fuel because there is no doubt about the fact that the increase in cost here is considerable.
We sense this concern at the shipyards because we are in constant contact with the shipowners. But however, our possibilities to help in this issue are limited due to the fact that, over the years, the shipyards have become synthesis industries. What I mean by that is that our yards and know-how are specifically for assembling work from the different auxiliary industries specializing in the different aspects that go to make up a ship. On saying that, by way of an example, I think it would be absurd and beyond our capabilities to develop an engine as there are already companies that specialize in

Es evidente que existe una gran preocupación entre los armadores respecto a la cuestión del precio del combustible porque no cabe duda de que el incremento del gasto en este apartado ha sido muy grande.
En los astilleros sentimos la preocupación porque tenemos un trato constante con los armadores, sin embargo nuestras posibilidades concretas de ayudar en esta cuestión están limitadas por el hecho de que con el transcurrir del tiempo los astilleros se han convertido en industrias de síntesis. Ello quiere decir que nuestras instalaciones y nuestro conocimiento sirven sobre todo para ensamblar el trabajo de las diferentes industrias auxiliares especializadas en los diferentes aspectos que componen un barco.
No obstante, creo que, aunque, por ejemplo, sería absurdo y está fuera de nuestras posibilidades el desarrollo de un motor porque ya existen sociedades especializadas en ello con un gran potencial tecnológico y financiero, sí que creo que los astilleros pueden

that field, with a considerable technological and financial potential. But I do believe that the shipyards can play an important role in looking for solutions, either in alternative energies or in innovative drive systems. The best road ahead would be to set up temporary company synergies with the sector as protagonist, with vessels for pilot experiences. In that case, everyone could contribute their experience and the shipyards have a good deal to offer in, for example, making good theoretical ideas viable for building.
I would invite the fishing sector to take a positive attitude to this and I would encourage it to head the search for future possibilities, being as pioneering as it has been in the past on so many occasions. Clearly, it is the modern shipyards, and even more so those specializing in building fishing vessels, that lack the size or capacity to

desempeñar un gran papel en la búsqueda de soluciones, bien sean energías alternativas o métodos novedosos de propulsión. El camino adecuado sería la formación de uniones temporales de empresas con la participación protagonista del sector, con buques para experiencias pilotos y demás. En ese caso, cada uno podría aportar su experiencia y los astilleros tienen mucha en, por ejemplo, hacer viables para la construcción buenas ideas teóricas.
Yo invitaría al sector pesquero a que tomara una actitud positiva al respecto y que se animara a liderar la búsqueda de posibilidades de futuro siendo tan pioneros como lo han sido en el pasado en tantas ocasiones. Lo que está claro es que los astilleros modernos, y más los mayoritariamente especializados en la construcción de pesqueros no tienen el tamaño ni la capacidad de asumir grandes riesgos pero que sí tienen la mejor disposición para colaborar en proyectos e investigaciones. Creemos que nuestra experiencia podría ser muy útil.
Por el momento, desde el punto de vista de un astillero, creemos que las posibilidades para un futuro cercano son bastante reducidas. El uso de fuel no vale para toda la flota, es más sucio y, como mucho, podría servir de parche para un tiempo. Opciones como los motores Diésel-eléctricos pueden ser útiles en algunos aspectos pero los ahorros que se pueden conseguir son mínimos. Otras posibilidades de las que se oye hablar mucho, como velas rígidas o cometas, somos bastante escépticos pero estaríamos encantados, lógicamente, de que diesen resultado y se generalizara su uso.
Lo cierto, por duro que suene, es que la mayoría de las conocidas como energías alternativas son estupendas en el plano teórico pero en el práctico han tenido resultados más bien escasos. ⚓

take on great risks, although they are the most willing to collaborate in projects and research. I think that our experience could be very useful here. For the time being, from the viewpoint of a shipyard, we think that the possibilities in the near future are pretty remote. Fuel cannot be used for the entire fleet, it is dirtier and, at most, it could serve as a patch-up for a while. Options such as diesel-electric engines can be useful in some aspects, but the savings they give are minimal. Other possibilities much heard of, such as rigid sails or kites, well, we are quite sceptical although we would be delighted, logically, to see results and their use become widespread. Certainly, no matter how harsh this might sound, most of the alternative energies are marvellous in theory, but in practice, they have given poor results.

