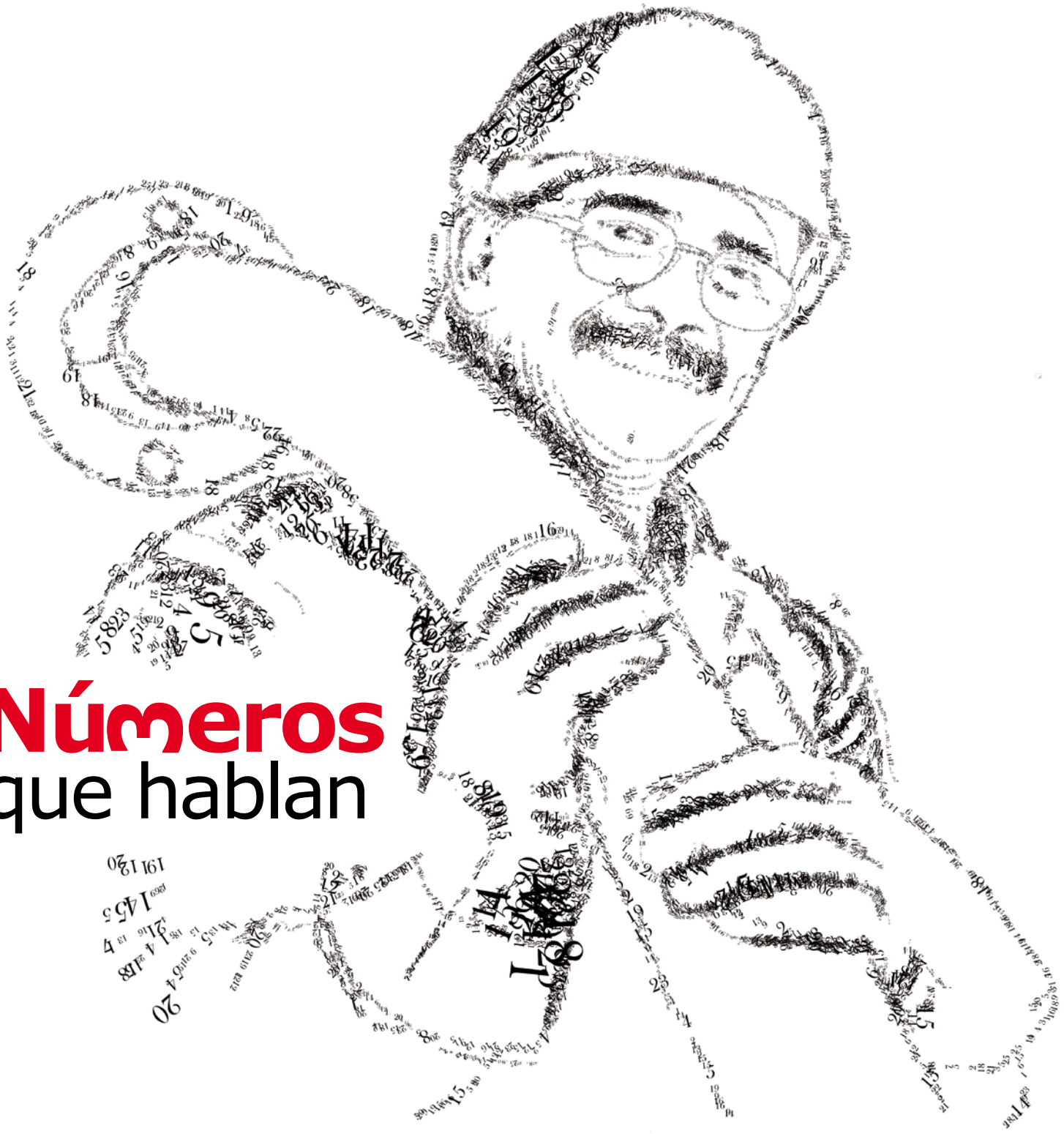
Oiltanking

connections



Números que hablan



Un análisis del “calificativo A”

El fin del ciclo escolar significa que ha llegado la hora del reporte de notas — lo cual es suficiente para acelerar el pulso de cualquier alumno. Podríamos no tener que ir al colegio nunca más, pero no somos tampoco ajenos a esta sensación: aunque ya no tengamos que ser calificados, constantemente recibimos evaluaciones, opiniones y juicios.

No se trata del ciclo escolar que está llegando a su término, sino del ejercicio económico — ¡y cuántos retos éste nos ha impuesto!. Espero que convendrán conmigo que nunca hemos iniciado un ejercicio con más incógnitas e incertidumbres en la mesa que a principios del 2009. A decir verdad, en Oiltanking también hemos sentido la crisis financiera mundial. Algunas veces, la crisis logró que nuestros corazones latiesen más aceleradamente y los niveles de frustación se incrementasen, pero — tocamos madera — pudimos avanzar a pesar de ello y solucionar los problemas con mejores resultados que los que probablemente podríamos haber soñado a principios del año. Me siento aliviado y orgulloso de que juntos hayamos soportado la tempestad y de que Oiltanking continúe estando firmemente establecida como el segundo mayor proveedor independiente de almacenamiento en tanques a nivel mundial y esté nítidamente en la senda de un mayor crecimiento. Para ponerlo en términos escolares, nos complace anunciar que Oiltanking ha aprobado el año con rotundo éxito y que puede pasar a la siguiente clase.

Quisiera agradecer a todos nuestros colegas por tan excelentes calificaciones, las mismas que fueron posibles gracias a sus indesmayables esfuerzos y a su constante dedicación. Adicionalmente, Oiltanking recibió una vez más el implacable apoyo de sus clientes, así como el respaldo y la cooperación necesarios de parte del sector financiero. Al iniciarse la cuenta regresiva para dar la bienvenida a un nuevo año, estamos preparados para enfrentar nuevos desafíos y ansiosos por descubrir nuevos proyectos. Siendo éste nuestro ánimo, es altamente motivador y gratificante saber que podemos contar con todos y cada uno de ustedes.

Como podrán haberlo notado, el tema de esta edición son las finanzas y los números. Una vez más, confiamos en que este número alcance el nivel deseado. ¡Feliz lectura!



Gust Spaepen
Director Gerente de Oiltanking GmbH

IMPRESO connections Vol. 21/3/2009 **Publicado por** Oiltanking GmbH, Corporate Center, Admiralitaetstrasse 55, 20459 Hamburg, Germany, www.oiltanking.com, Telephone +49- 40- 370 99 485, Fax +49- 40- 370 99 499 **E-Mail** connections@oiltanking.com **Coordinador** Gabi Wuestenberg, Manager Communications **Editor** Renate Eijkholt **Design** raz design **Imprimir** V.I.G. Druck & Media GmbH, Hamburg **Publicado** 3 veces al año **Fecha limite de copiado** vol 21/1 01.02.2010

Contenido

ASIA

04 Conquistando la crisis crediticia
23 Primer buque de altura
28 Promisoria conexión
29 Muelle Marino #10 en servicio

EUROPA

09 Recuperación de vapor
10 Expansión del terminal de Honau
14 Oiltanking Malta se vuelve "verde"
19 Contrato de Jet Fuel para Ghent
20 Actuación ganadora de un OSCAR
22 Felicitando la gestión de cumplimiento

MEDIO ORIENTE

06 Sohar - Nuevo proyecto de expansión
08 Oiltanking - incrementando sus STAR acciones

SUDAMÉRICA

32 ¿Misión posible?

PERSONAS Y LUGARES

12 **Retrato** | Podemos, nos importa ... en "Finanzas"
17 **Entrevista** | Brent Campbell, Oiltanking
18 **Entrevista** | Sr. Wang Bing, Banco de China
24 **Tiempo de descanso** | Imagen de vacaciones
30 **Experiencia cultural** | Confidencias desde la cocina o: Apetencia por chucrut

ENTRETENIMIENTO

34 **Finanzas y Números** | ¿Cuál es el puntaje? | ¿Para qué? | Cuenta con la naturaleza | Ahorrar para el día de mañana
38 **OT Deportivo** | vela | correr | fútbol
42 **Esquina del lector**
44 **Ultimo pero no por ello menos importante** | El arte de los números



ASIA



MEDIO ORIENTE



OT DEPORTIVO



Conquistando
la crisis crediticia

El 22 de junio de 2009 Oiltanking Odfjell Singapore Pte Ltd (OOTS) suscribió una línea de crédito a plazo por 200 millones de SGD (Dólares de Singapur) — el mayor préstamo jamás obtenido por la compañía — con un consorcio bancario integrado por DBS Bank Ltd, Calyon y Oversea-Chinese Banking Corporation Limited, en su calidad de organizadores líderes o agentes principales autorizados.

Imagínense la situación: ustedes tienen muchas ideas y proyectos de expansión en marcha cuyo objetivo es cimentar el crecimiento y perfil comercial de su empresa. Es lamentable que, simultáneamente, una crisis económica impacte al mercado mundial. Muchas compañías se han enfrentado a este problema en el 2009 y Oiltanking Odfjell Singapore (OOTS) no ha sido la excepción. Para financiar su proyecto de expansión de 152,000 metros cúbicos en la Isla Jurong y refinanciar los préstamos existentes, OOTS requirió 200 millones de Dólares de Singapur.

Debido a que se trataba de un requerimiento considerable, fue necesario coordinar una línea de crédito con un consorcio bancario. ¿Pero, cómo y de dónde? Tradicionalmente, los bancos europeos y japoneses son protagonistas activos en el mercado de préstamos sindicados en esta región. Sin embargo, debido a la crisis financiera, la mayoría de estos bancos prefiere concentrarse en su propio terreno. El DBS Bank fue el único banco en mostrar su respaldo desde el principio. Por lo tanto, conjuntamente con el equipo del consorcio del DBS Bank, en enero de 2009 OOTS empezó a sondear a aquellos bancos que, bajo las actuales circunstancias, estaban aún activos en evaluar nuevos negocios. De una lista de 28 bancos, nueve estaban preparados para suscribir un acuerdo de confidencialidad. Eventualmente, DBS Bank Ltd, Calyon y Oversea-Chinese Banking Corporation Limited resultaron siendo los organizadores líderes autorizados a gestionar para OOTS, de un consorcio bancario, una línea de crédito a plazo de 200 millones de Dólares de Singapur. La línea de crédito se extiende por más de cinco años. La primera amortización del préstamo tendrá lugar el 31 de diciembre de 2009 y OOTS empleará su flujo de caja de operaciones para reembolsar el préstamo.

RAZON PARA CELEBRAR
Oiltanking Odfjell Singapur obtuvo su mayor préstamo hasta la fecha.

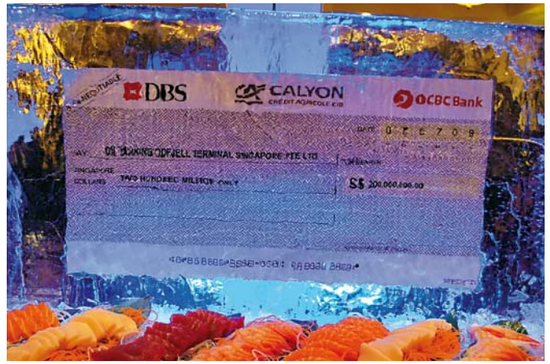


En medio de la crisis crediticia mundial y de la subsiguiente escasez de transacciones de préstamos sindicados, OOTS ha emergido como una de las muy pocas compañías en Asia que hayan obtenido el mayor monto de préstamo captado hasta la fecha. Lo que convenció al DBS Bank, el único gestor o coordinador del préstamo, y a los otros nuevos prestamistas, fue seguramente el sólido equipo de gerencia, el flujo de caja estable con más del 60 por ciento de la capacidad contratada hasta después del año 2013, y la ubicación estratégica. Por consiguiente, la línea de crédito puede considerarse como un reconocimiento de la sólida posición de OOTS como uno de los principales proveedores independientes de almacenamiento de químicos en Singapur, así como una reafirmación de su sólido perfil comercial y potencial de crecimiento.

Por cierto que el último proceso oficial de firma llevado a cabo el 22 de junio fue motivo de celebración; por lo tanto, el 7 de julio de 2009 se realizó una cena que contó con la asistencia de las casi 30 personas que participaron en la negociación de 8 meses: la gerencia de OOTS y los prestamistas, los accionistas de OOTS y el equipo de trabajo. Aparentemente, el buffet estuvo muy sabroso y crujiente …







MANTENIÉNDOSE "FRESCO" Un cheque fue ingeniosamente esculpido en hielo, haciendo eco de los fríos cálculos de los prestamistas y de los Oiltankers durante sus "acaloradas" discusiones, en vista de la tibia situación actual del mercado económico.

Sohar – nuevo proyecto de expansión

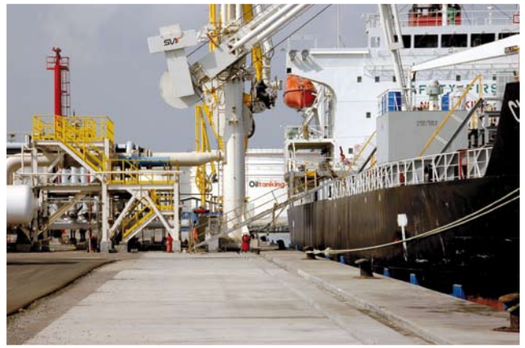


En octubre de 2009, Oiltanking Odfjell Terminals & Co. LLC (OOTO) suscribió un Contrato EPC (de Ingeniería, Compras y Construcción) con un consorcio de Indian Oiltanking Engineering & Construction Services LLC y Larsen & Toubro Electromech LLC. La capacidad del terminal se ampliará en 450,000 metros cúbicos. Se estima que dicha expansión se pondrá en servicio a mediados del año 2011.

El desarrollo de Oiltanking Odfjell Terminals & Co. LLC fue rápido y notable desde el propio inicio: ya en marzo de 2009, OOTO celebraba la inauguración del primer terminal independiente de almacenamiento de líquidos a granel en el Sultanato de Omán. Posteriormente, sólo siete meses después de la puesta en servicio de su primera fase, OOTO suscribió un Contrato EPC con un consorcio de Indian Oiltanking Engineering & Construction Services LLC y Larsen & Toubro Electromech LLC. La puesta en servicio de los 450,000 metros cúbicos de capacidad adicional está programada para mediados del 2011, con lo cual la capacidad total del terminal ascenderá a 1,365,000 metros cúbicos. El hecho de que OOTO esté emprendiendo otro proyecto de expansión tan pronto demuestra que está surtiendo efecto su estrategia de desarrollar a Sohar como eje internacional de productos químicos a granel. Hace cuatro años, Sohar era relativamente desconocida dentro del espectro de líquidos a granel; sin embargo, esto ha variado en forma dramática.

El actual terminal con capacidad para 915,000 metros cúbicos presta servicios de almacenamiento y manejo de productos de petróleo, químicos y gases. El 35 por ciento de la instalación existente está conectada con el oleoducto y dedicada a Aromatics Oman Limited, cuya planta internacional de aromáticos está siendo puesta en servicio actualmente. El sesenticinco por ciento restante está dedicado a los comerciantes y productores internacionales. OOTO opera seis muelles, de los cuales cuatro tienen capacidad para atender barcos de hasta 110,000 toneladas de peso muerto (2 muelles pueden atender barcos de hasta 70,000 toneladas de peso muerto). La infraestructura de OOTO (sistemas de ductos, etc.) fue diseñada de tal manera, que OOTO puede lograr

RECETA PARA EL ÉXITO **La excelente ubicación estratégica de OOTO para el comercio con India, Africa Oriental, Europa, Asia Pacífico y los EE.UU., y el empeño de su gerencia.**





CONFIADOS EN SÍ MISMOS PARA AVANZAR **Oiltanking Odfjell Omán ya está discutiendo nuevos proyectos de expansión.**

menores tiempos de carga y descarga para los barcos que acoderan en sus muelles. Dicha capacidad reduce el riesgo de congestión y sobreestadía.

La desaceleración a nivel mundial ha afectado severamente la demanda por capacidad de tanques en Sohar y en el Medio Oriente. Debido al mayor precio de los contratos a largo plazo sobre los de mediano plazo aplicable a los destilados medios, y al mercado de químicos a precios reducidos, la producción total ha sido más lenta que la anticipada; sin embargo, OOTO ha demostrado un 100 por ciento de ocupación comercial desde que puso sus tanques en servicio. OOTO está satisfecha con el avance operado hacia el logro de su objetivo de desarrollar a Sohar como principal eje de productos líquidos en el Medio Oriente; sin embargo, no se conformará simplemente con ello pues hay otras oportunidades esperando a ser desarrolladas. OOTO ha obtenido nuevos contratos a largo plazo que justifican una mayor expansión adicional de sus instalaciones. Actualmente ya se viene discutiendo con las autoridades portuarias las posibles expansiones futuras de la capacidad del muelle. Se tiene proyectado realizar inversiones en la interfaz buque – muelle de acuerdo con las expansiones del patio de tanques y con el desarrollo del nuevo negocio cautivo en el propio puerto.

Oiltanking incrementando sus acciones



UNA BUENA PARTICIPACIÓN EN EL NEGOCIO
El terminal Star Energy de Oiltanking está ubicado en la Zona Libre de Jebel Ali, que permite que los productos sean almacenados libres de impuestos y derechos aduaneros.

Durante agosto de 2009, Oiltanking incrementó su participación accionaria en el Terminal Star Energy de Oiltanking ubicado en Jebel Ali, Dubái / Emiratos Árabes Unidos. Al adoptar dicha medida, ha fortalecido su asociación estratégica con Star Energy Group Ltd. de los Emiratos Árabes Unidos, creada en el año 2004.

El terminal de última generación, denominado Star Energy Oiltanking, está ubicado en el mayor puerto del mundo hecho por el hombre y cuenta con una capacidad de almacenamiento superior a 857,000 metros cúbicos (5.39 millones de barriles). El terminal provee una amplia gama de productos limpios de petróleo y es operado con arreglo a los altos estándares de Oiltanking. Su ubicación estratégica y sus especiales muelles de aguas profundas hacen de él un núcleo ideal para la carga fraccionada, los transbordos y la redistribución hacia el Medio Oriente, el subcontinente Indio y Africa Oriental, sin mencionar la consolidación de cargas con destinos aún más remotos. En conjunción con la excelente infraestructura en tierra de Dubái, el terminal entrega ciclos de carga y descarga seguros, rápidos y rentables.
El terminal ha emprendido ya otro proyecto de expansión; esto es, la construcción de 60,000 metros cúbicos para petróleo combustible (fuel oil). El sistema será utilizado como almacén para abastecer al mercado de combustibles para barcos, a través de los Emiratos.





Recuperación de vapor de última tecnología

El 1 de junio de 2009, Oiltanking Amsterdam puso en operación una nueva unidad de recuperación de vapor de última tecnología.

En 1994, la Unión Europea emitió la Directiva 94/63/EC del Parlamento y Consejo Europeo sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (VOC) y solicitó a sus estados miembros cumplir con dicha Directiva, minimizando las emisiones. Por tal motivo, las autoridades holandesas locales obligaron a las compañías en el Puerto de Amsterdam a reducir sus emisiones durante la carga en barcos. Si bien Oilanking Amsterdam (OTA) evidentemente observa las reglas, la compañía se esfuerza aún más por pensar en el paso siguiente — por ejemplo cuando allá por 1999 se instaló la primera unidad de recuperación de vapor (VRU) en su planta. Como era el momento de instalar una nueva, se trataba tan sólo de un tema de qué tecnología se adaptaría mejor a las necesidades del terminal. Esencialmente, existen cuatro tipos básicos de unidades de recuperación de vapor: absorción de carbón, absorción de aceite pobre, refrigeración/condensación y membrana. Alternativamente, en los terminales que realizan carga en barcos, donde la recuperación de vapor es insegura o técnicamente inviable, los vapores podrán ser incinerados.

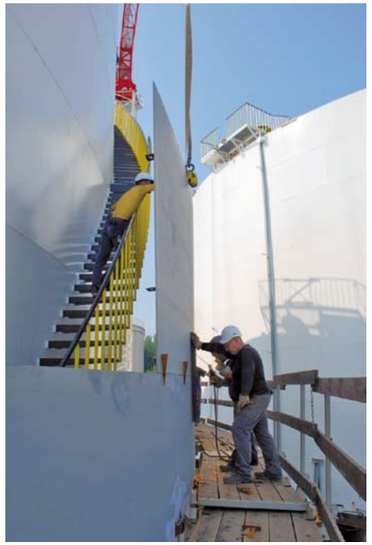
Luego de estudiar los pros y los contras, el 1 de junio de 2009 Oiltanking Amsterdam puso en funcionamiento su nueva unidad de recuperación de vapor, en la que el vapor es procesado utilizando camas de carbón activado con bombas de vacío secas de tornillo. La unidad puede recuperar hasta 7,500 metros cúbicos por hora de vapor producido durante la carga en barcos. El producto recuperado es devuelto a los clientes en forma proporcional. La tasa de emisión es de ≤150 mgC / metros cúbicos. Ad Overdulve, Gerente de Ingeniería, explica el porqué OTA adoptó esta decisión: En virtud de que el venteo no era una opción, se tuvo que encontrar una solución más sostenible. Se consideró seriamente dos soluciones que involucraban la absorción de carbón regenerado con vacío: una con bombas de vacío de anillo líquido, la otra con bombas de vacío secas de tornillo. Si bien la solución líquida requiere más sopladores (esto es, más energía), así como el enfriamiento con glicol (esto es, más desperdicios), la solución seca no tiene desperdicios. Utiliza líquido de absorción para enfriar la carcasa de la bomba y asimismo para dirigir la inyección hacia el flujo de vapor. La última solución ahorrará unos 600,000 (kWh) al año en comparación con la solución líquida. Eventualmente, OTA optó por las camas de carbón activado con las bombas de vacío secas de tornillo de Carbovac (Francia) debido a su trayectoria y tecnología de última generación en el campo.

Si bien la inversión inicial de capital para adquirir e instalar una VRU, y el costo de operar y mantenerla, son elevados, ello se compensa en cierta medida por el valor del producto recuperado. Y, aunque la principal razón de una VRU es reducir los posibles efectos dañinos del vapor de petróleo, existen beneficios secundarios: utilizar una VRU crea condiciones de operación más limpias y reduce el volumen de vapor potencialmente inflamable alrededor del terminal, incrementando, así, la seguridad para los seres humanos y el medio ambiente.



PARAGON La tecnología ultra moderna utilizada por la nueva unidad de recuperación de vapor (VRU) en el terminal de Oiltanking en Amsterdam.

Expansión
del terminal de Honau





MEDIDAS DE CONSTRUCCIÓN para almacenar el suministro adicional de Jet AI en Honau.

Durante la expansión de su terminal de Honau, Oiltanking Alemania superó desafíos relacionados con la construcción y la política energética, de modo de garantizar seguridad en el suministro del producto Jet AI a un sector de Alemania y Francia.

Desde principios de 1972, el terminal de Honau se ha preciado de jugar un rol decisivo en la seguridad del suministro en general y se anticipa que en el futuro se mantenga a la misma altura de su fama. ¿Cómo?

Inicialmente, el terminal de Honau, con sus 115,000 metros cúbicos de capacidad de almacenamiento en tanques, fue diseñado para ser un lugar de suministro de emergencia para los tiempos de crisis en Alemania. La ubicación pareció ideal debido a su proximidad al oleoducto de la OTAN (CEPS — Sistema Central del Oleoducto Europeo), que había sido planeado en la misma época, y al puerto de Honau, que podría ser fácilmente expandido para facilitar el comercio de aceite mineral. Los clientes incluyeron a las Fuerzas Armadas Alemanas, Ejército de EE.UU., Asociación Alemana de Almacenamiento Obligatorio de Petróleo (EBV — Erdoelbevorratungsverband), compañías petroleras y sociedades mercantiles de renombre. Algunas de ellas eran muy activas abasteciendo al área local de Kehl, y asimismo transregionalmente, hasta la Selva Negra, el área que circunda al Lago Constance, y Suiza, Austria y Francia.

Hasta principios de los noventa, además del combustible para calefacción, el diesel y petróleo, en Honau también se almacenaba y manipulaba el Jet AI. El final de la guerra fría trajo consigo un decremento en la demanda de los ejércitos, y el terminal sólo fue utilizado para el combustible para calefacción, diesel y petróleo. El suministro del terminal se efectuaba casi exclusivamente por barcaza a través del río Rhin. Sin embargo, Oiltanking Alemania continuó pagando por la conexión con el CEPS e inclusive mantuvo dicha conexión técnicamente actualizada, en la confianza de que algún día nuevamente recepcionaría y almacenaría Jet AI. En efecto, en diciembre de 2006 las negociaciones con SAGESS (Société





LA MOVIDA LATERAL DE SIETE METROS fue decisiva para cumplir con las distancias de seguridad necesarias durante la reconstrucción del terminal de Honau. El tanque fue levantado con gato sobre madera y, con la ayuda de nitrógeno, fue depositado sobre rieles.



Anonyme de Gestion des Stocks de Sécurité-Sociedad Anónima de Gestión de Inventarios de Seguridad), la Asociación Francesa de Almacenamieno Obligatorio de Petróleo y la EBV, llegaron a una exitosa conclusión con respecto al almacenamiento a largo plazo de Jet AI en Oiltanking Honau. El petróleo almacenado en Honau fue gradualmente aclarado y los tanques fueron limpiados y técnicamente modificados a tal grado, que los primeros volúmenes de Jet AI para la EBV pudieron ser bombeados vía el oleoducto hasta Honau ya en diciembre de 2007. En el primer trimestre del año 2008, un pequeño volumen de 10,000 metros cúbicos pudo igualmente ser almacenado para SAGESS. Debido a los buenos contactos entre OT Alemania y SAGESS, ambas decidieron dedicar mayor almacenamiento en tanques al suministro del Jet AI francés en Honau — una decisión que requirió la expansión de la capacidad del terminal.

Luego de una larga fase de planeamiento y aprobación, las actividades para la modificación del terminal y la nueva construcción han estado marchando más o menos conforme al plan desde mayo del 2009 e inclusive han superado un gran desafío: mover un tanque existente, con capacidad para 20,700 metros cúbicos, unos siete metros horizontalmente a fin de garantizar la necesaria distancia de seguridad. En total, se adicionaron unos 128,000 metros cúbicos de capacidad de almacenamiento en tanques de Clase II, en tanques - taza; esto es, tanques insertados dentro de un segundo tanque que sirven para confinar cualquier posible derrame. Se modificó un tanque de Clase I existente para permitir el almacenamiento de Jet AI. En noviembre de 2009, se recepcionaron los primeros volúmenes de Jet AI en los tanques modificados / tanques nuevos.

El proyecto culminará en el segundo trimestre del 2010, incrementando la capacidad de almacenamiento total del terminal de Honau a 243,000 metros cúbicos. De este volumen, 141,000 metros cúbicos estarán a disposición de SAGESS. Más aún, en el futuro, el terminal estará más abocado a garantizar la seguridad de suministro y a almacenar un volumen suficiente de Jet AI para la Alemania sudoccidental y para el norte y este de Francia.

Podemos, Nos Importa ...

con respecto a “Finanzas”



Los terminales de Oiltanking consisten de varios departamentos, todos y cada uno de los cuales son cruciales para un proceso de trabajo uniforme y satisfactorio. En este artículo echaremos una mirada más de cerca a lo que sucede en “Finanzas” — en Oiltanking Amsterdam, Holanda.

CONCEPTO DE SÍ MISMOS
Los colegas de OT Finance B.V. se ven a sí mismos como un departamento de servicios y procuran brindarle a sus “clientes” — todas las compañías de OT — el mejor servicio posible (empezando por la izquierda: Elisabeth van Hulst, Nino Schönemann, Mirjam Joerss, Simone Choi.

“El dinero hace girar al mundo” fue la famosa canción interpretada por Liza Minnelli en “Cabaret”; sin embargo, es, también, una válida descripción de lo que acontece en torno a nuestros cuatro colegas que trabajan en Oiltanking Finance B.V. en Amsterdam. Mirjam Joerss, gerente de finanzas, Elisabeth van Hulst, gerente de finanzas, Simone Choi, contadora, y Nino Schoenemann, director gerente, tienen sus manos llenas de … dinero. O, como Nino lo explica con un guiño, “Lo que hacemos es jugar al banco.”

Oiltanking Finance B.V. es una compañía independiente localizada en Amsterdam y ha estado operando desde octubre de 2008. Y, a decir verdad, opera en efecto como banco interno. En el pasado, si una de las empresas filiales de Oiltanking necesitaba dinero, la “persona a cargo” sería el departamento de finanzas del holding Marquard & Bahls, que operaba bajo la misma denominación de Oiltanking GmbH. Compartía las funciones de accionista y otorgante del crédito. Sin embargo, a medida que Oiltanking continuó creciendo a través de los años, resultó lógico independizar estas funciones y tercerizarlas.

“Lo que hacemos es casi lo mismo todos los días, pero cada vez se trata de algo individual y no existe una rutina específica”, explica Nino. “Además de monitorear estrechamente nuestras cuentas bancarias, gestionamos préstamos a largo plazo en el mercado de capitales y los otorgamos a las subsidiarias de OT (siempre que estén incluidas en el balance general grupal de OT y, por ende, que se encuentren parcial o totalmente consolidadas). Adicionalmente, las subsidiarias de OT pueden efectuar inversiones / depósitos de dinero. La mayor parte del tiempo nuestras condiciones grupales son sustancialmente más rentables que las inversiones individuales realizadas localmente. Posteriormente, podemos usar dicha liquidez para pagar los préstamos bancarios. Además, brindamos soporte a todas las subsidiarias de OT en sus procedimientos financieros locales y respondemos consultas con respecto a la gestión financiera, tales como condiciones bancarias, transacciones de pago, etc.”

Siendo parte del Grupo OT, el departamento está permanentemente en contacto con otras compañías de OT a nivel mundial y con la oficina principal de Hamburgo. Saber que constituyen una parte decisiva en la perspectiva a largo plazo de Oiltanking como un todo les da a los colegas un significado especial en sus actividades diarias. Y, agrega Nino, llegar a conocer a tantos Oiltankers de diferentes países y culturas, superar nuevos retos financieros y saber que el apoyo de uno es apreciado, es muy gratificante y agradable.” — De modo que ABBA tuvo razón cuando cantó “¡Money, money, money, must be funny in a rich man’s world! (“El dinero, dinero, dinero, debe ser divertido en el mundo de un rico”). Nino admite, sin embargo, que existen días en los que trabajar en “finanzas” no es del todo divertido, al recordar lo que le sucedió una vez en un viaje de negocios a un banco de La Paz, Bolivia. Cuando llegó al hotel, no podía entender por qué habían botellas dispuestas en la recepción. Media hora después averiguó la razón. Eran botellas de oxígeno para los turistas. Los colegas cuentan que se puso “verde”, pero que pronto se recuperó después de aspirar profundamente una de las botellas …

Asimismo, él y sus colegas estuvieron algo desfallecientes al principio de la crisis crediticia. Tuvieron que mantener a la empresa a flote en el corto plazo antes de tomar préstamos a largo plazo en el mercado US-PP en setiembre de 2009. Aunque el proceso fue igualmente bastante exigente, les deparó una emoción positiva a todos y al final todo resultó muy bien. ¡No obstante, no había tiempo para recuperar el aire, pues los siguientes y desafiantes proyectos financieros ya los están aguardando!

Para una exitosa carrera en este departamento de finanzas, es vital tener conocimientos sobre el manejo de los libros contables, aunque OT Finance no sea un departamento convencional de contabilidad. Es importante estar bien versado acerca de la valuación de derivados y las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS). Si el cargo de Gerente de Finanzas parece interesante, cierta experiencia de trabajo en bancos o finanzas corporativas podría representar una ventaja. Sin embargo, a los practicantes o ejecutivos en formación también se les ofrece buenas oportunidades para aprender mucho dentro del mundo financiero de Oiltanking. De modo que el lema en este departamento es, en definitiva, no, el “contar frijoles”, sino el “¡contar destellos!”

El reciente aumento en los costos de energía y en los precios asociados de electricidad en Malta motivó a la gerencia a realizar una revisión interna de la energía, la cual dio como resultado un proyecto piloto con alumbrado exterior adquirido de Lemnis Lighting, que utiliza un diodo emisor de luz (LED) ahorrador de energía. Conversamos con Dirk Exalto, Director Gerente de Oiltanking Malta, respecto a los detalles.

Oiltanking Malta se vuelve "verde"

connections: ¿Cuál fue el motivo por el que iniciaron una revisión de la energía en el terminal?

Dirk Exalto: En Malta, así como en muchos otros lugares del mundo, nuestros recursos han ido encareciéndose cada vez más. En razón de los avances tecnológicos operados a nivel mundial, siempre debemos estar dispuestos a escuchar soluciones que sean mejores, más limpias y más rentables. En el entorno competitivo de hoy, uno debe empezar a considerar el ahorro para poder lograr un mejor resultado tanto a nivel ambiental como económico.

¿En qué consiste la revisión de la energía?

Adoptamos un enfoque modular para realizar un inventario de los recursos que utilizamos. Confeccionamos una base de datos y tratamos de analizar las tendencias en el uso del agua, la electricidad, el combustible y nitrógeno. 'Si no puedes medirlo, no puedes mejorarlo'.

¿Quién se beneficia de la revisión de la energía?

Aparte de nosotros, esperamos compartir nuestra base de datos con los demás terminales del Grupo Oiltanking. Gracias a que el equipo de HSSE en Malta ya ha preparado el terreno, otros podrán realizar una revisión similar de la energía con miras a implementar mejoras a nivel local que conlleven a ahorros en costos y energía en el largo plazo.

¿Por qué eligieron la "luz" para ahorrar dinero?

Entre el inventario de equipo de consumo de alta energía, el alumbrado exterior es uno muy tangible y fácil de abordar. Durante nuestra revisión de la energía, notamos que el alumbrado exterior demandaba un elevado consumo de electricidad. El alumbrado exterior podrá no ser el máximo consumidor de energía en un terminal, pero es un área en la que uno puede efectuar mejoras que directamente contribuyen al resultado.

¿Qué impulsó a OT Malta a probar el alumbrado exterior con tecnología LED?

Los actuales focos que contienen mercurio tienen una vida útil relativamente corta, lo cual incrementa las horas y dinero invertidos en mantenimiento. Adicionalmente, algunas de las luces no estarán próximamente disponibles en el mercado maltés. La oportunidad no pudo ser mejor. La nueva tecnología, como es el caso de la tecnología LED, está avanzando y el alumbrado exterior ya requiere ser renovado debido a su antigüedad. Debido a que Lemnis Lighting juega un rol protagónico en el alumbrado exterior con tecnología LED, decidimos iniciar el proyecto piloto con sus productos.



DIRK EXALTO está bastante positivo respecto al proyecto piloto con alumbrado exterior LED.

Ello nos permitiría monitorear la resistencia de la nueva tecnología al ambiente más bien corrosivo en el que nos encontramos. Al mismo tiempo, nos permitiría verificar la eficacia de la luz "verde" emitida por el alumbrado exterior LED. Con un ahorro anticipado de hasta 70 por ciento en términos de consumo, valía la pena explorar esta nueva alternativa en favor de nuestras facturas de electricidad y potencialmente las de otros terminales de Oiltanking — ya sea en nuevos proyectos o en terminales donde el actual alumbrado exterior ya esté listo para ser reemplazado.

¿Cuán eficiente y "verde" es el alumbrado exterior LED?

El nuevo concepto es muy verde, tanto en términos de sostenibilidad como en color. El singular color verde posibilita crear una excelente visibilidad utilizando relativamente poca luz. El reconocimiento del color sigue siendo exacto y ello es crucial para la seguridad.

Acerca de Lemnis Lighting Lemnis Lighting, de Holanda, ha desarrollado fuentes de alumbrado LED espectrales, altamente eficientes y rentables y se está abocando a implementar la nueva tecnología en tres productos principales: focos de luz, alumbrado de efecto invernadero y alumbrado exterior. Esta compañía ha suministrado el primer alumbrado exterior LED ahorrador de energía para su uso en zonas residenciales. Los nuevos accesorios eléctricos intentan reemplazar a las actuales fuentes de luz y pueden ser instalados en los postes de luz actuales. Esta fuente de iluminación consume niveles de potencia sumamente bajos y tiene una larga vida útil (+/- 50,000 horas o 20 años). Las pruebas iniciales en Holanda han demostrado este nuevo y revolucionario concepto.



ANTES Y DESPUÉS **Desde otro punto de vista: El nuevo alumbrado exterior LED emite una luz brillante a la vez que consume menos energía.**

¿Qué conlleva el proyecto piloto?

Dada la actual limitación en términos de certificación de las luces LED, OT Malta ha optado por instalar 16 luces en áreas que no corresponden a nuestra zonificación de peligro dentro del terminal. En la actualidad, las luminarias LED suministradas por Lemnis Lighting no están certificadas como "a prueba de explosión". Las luces actuales en la zona de parqueo de la oficina, la sala de calderas y el área de la caseta de la bomba contraincendio tampoco están clasificadas como a prueba de explosión. Las luminarias originales tenían un consumo de energía que fluctuaba entre los 1000 y 125 Watts; las nuevas luminarias LED sólo consumen 36 Watts cada una. En total, el ahorro anticipado se estima en aproximadamente 15,000 KwH/al año, con un retorno sobre la inversión aproximado de dos años. Ello fue suficiente para que Oiltanking Malta llevase a cabo este experimento. En base a las reacciones iniciales, puede observarse nítidamente que con una fracción de la energía consumida con las luminarias anteriores se podrá lograr niveles de luz suficientes, con menor brillo y mejor reconocimiento del color.

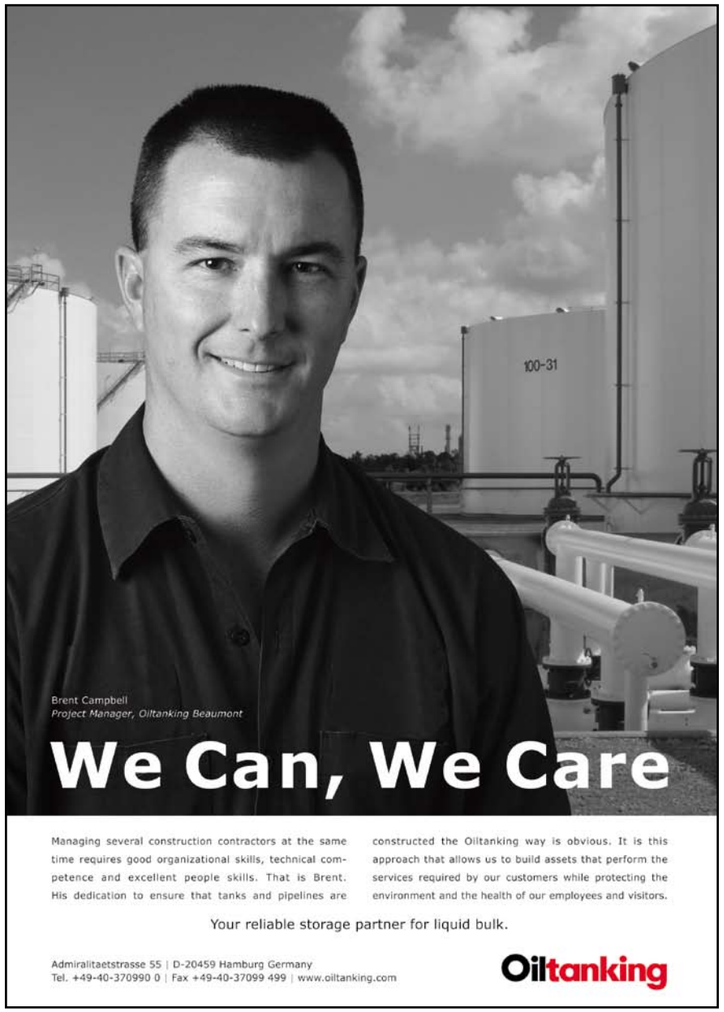
¿Dará buenos resultados el proyecto piloto?

Actualmente se está evaluando el alcance total de las ventajas. El principal factor que determinará su exitosa implementación futura en el terminal de Malta y posiblemente en otros terminales de Oiltanking será la certificación de "a prueba de explosión". Lemnis Lighting está trabajando de manera intensiva para lograrlo. ¡Imagínense el ahorro y los beneficios para el ambiente! No más cielo de color naranja en los principales complejos industriales de petróleo. Podremos ser capaces de ver nuevamente las estrellas.

Presentando

… en esta oportunidad a Brent Campbell, Director de Proyectos de Oiltanking Beaumont, Texas – otro colega cuyo rostro puede ser apreciado en la campaña publicitaria internacional de Oiltanking, "Nosotros Podemos, Nos Importa".

¿QUÉ QUERÍAS SER CUANDO FUERAS GRANDE? Como todo buen muchacho estadounidense, quería ser jugador de beisbol. ¿CÓMO TE ENTERASTE DE OT? Cuando estaba en la universidad, tuve la oportunidad de trabajar con un contratista en Oiltanking Houston. También tenía un amigo que ya trabajaba para la compañía. ¿QUÉ TE ATRAJO? ¿CUÁNTO TIEMPO HAS ESTADO TRABAJANDO PARA OT? Me agradó el ambiente familiar. A la fecha tengo aproximadamente 15 años con OT. ¿CUÁL ES TU PROFESIÓN? Como Director de Proyectos, soy responsable de los nuevos proyectos de construcción de Oiltanking Beaumont. ¿QUÉ TE GUSTA DE TU TRABAJO? Me gusta ver que los proyectos evolucionen para transformarse en algo que realmente funcione bien. Eso es bastante motivador. ¿CÓMO TE DESCRIBIRÍAS A TI MISMO EN UNA ORACIÓN BREVE? Soy una persona práctica, realista, bastante común y corriente. ¿QUÉ TE INSPIRA? La idea de que mis hijos tendrán un estilo de vida inclusive mejor que el mío. ¿CÓMO RECARGAS TUS BATERÍAS? Me voy a pescar con mi hijo. ¿QUÉ HACES EN TU TIEMPO LIBRE? Me gusta pasar tiempo al aire libre, hacer tareas de casa, cazar y pescar. ¿TRES COSAS QUE TE GUSTAN? Los niños, los amigos, la familia. ¿TRES COSAS QUE TE DISGUSTAN? La gente ociosa, los aeropuertos, los terroristas. ¿QUÉ TE HACE REÍR Y QUÉ TE MOLESTA? Los niños me hacen reír; los adultos que actúan como niños me molestan. ¿SIN QUÉ NO PODRÍAS VIVIR? Mi familia. ¿QUÉ HARÍAS SI TUVIERAS TRES MESES DE VACACIONES? Iría a mi hogar, apagaría mi teléfono celular y simplemente disfrutaría de la paz y tranquilidad.





Entrevista

con el Sr. Wang Bing, Presidente Adjunto del Banco de China, Sucursal de Jiangsu

connections: ¿Cómo describiría usted al mercado financiero chino antes de la reciente crisis crediticia? ¿Era el mercado de crédito chino distinto a los demás?
Sr. Wang Bing: El mercado financiero chino era altamente regulado antes de la crisis financiera y continúa siéndolo en las condiciones que resultaron de la crisis. El mercado de crédito chino opera en función al modelo tradicional de otorgar préstamos de la base del depósito, y la base del depósito en China es enorme.
A nivel corporativo de algunos bancos chinos, existía cierta exposición a las deudas de alto riesgo de EE.UU. y a los bonos de Lehmen Brothers, etc. Sin embargo, ello demostró ser insignificante y no influyó en los resultados de los bancos.

¿Cuán elevadas eran en aquel tiempo las posibilidades de obtener crédito para una empresa extranjera?
El crédito — tanto entonces como ahora — se otorga en base al mérito de cada proyecto.

¿Cómo ha afectado la crisis a China — especialmente al mercado financiero?
Ciertamente ha tenido un impacto negativo en la economía china. El motor de la economía en China es activado por tres fuentes — el gasto público, la demanda doméstica y las exportaciones. Las exportaciones fueron por cierto impactadas, como lo fue la Inversión Directa Extranjera (FDI).
La caída en el comercio mundial afectó el negocio de compensación de valores bursátiles para la mayoría de bancos. Algunos de los bancos pueden haber estado expuestos a la saga de los Lehmen Brothers en EE.UU., pero no fue de importancia.
Viendo las cosas por el lado positivo, la mayor parte de los bancos fue capaz de desarrollar su actividad gracias al incremento en el gasto público.

Con posterioridad a la crisis financiera internacional, las tasas de depósitos y préstamos se han reducido en el presente año. A consecuencia de ello, el margen para los bancos ha declinado también. Ello debe tener consecuencias en la rentabilidad de los bancos. Sin embargo, debido al incremento de los negocios como resultado de las inversiones dirigidas por el gobierno, el panorama para los bancos en el 2009 continúa siendo positivo.

¿Qué significa esto para los bancos, inversionistas y compañías que realizan negocios en China actualmente?
Las repercusiones sobre la comunidad de negocios varían. Los bancos continúan otorgando préstamos en base al mérito, salvo, quizás, en el caso de manufacturas debidas a sobrecapacidad.

¿Cómo ve usted las opciones de las empresas extranjeras de obtener préstamos en el futuro?
La directiva del Banco Central continúa siendo constante por el momento. Consecuentemente, no se avizora ningún cambio notable en el estado actual. Sin embargo, a los bancos comerciales se les ha pedido otorgar préstamos manteniendo el mismo ritmo de temporada a temporada.

¿Cuáles son sus expectativas para el año entrante?
En el 2009, el crecimiento del crédito fue desproporcional en comparación con años anteriores. En el pasado, la tasa de crecimiento era de aproximadamente 17%; este año ha sido cercana al 40%. Si ello llevará a la inflación y a un mayor control en el próximo año, está actualmente en debate. Mi opinión personal es que el gobierno tendrá que mantener la tasa de crecimiento, de modo que no anticipo ningún cambio importante en la política.



BIEN PROTEGIDOS
No sólo las cabezas de los visitantes de Apetra, sino también su proyecto operado por los Oiltankers (usando cascos blancos).

Contrato de jet fuel para Ghent

La adición de 220,000 metros cúbicos de capacidad de almacenamiento en el emplazamiento de Oiltanking en Ghent para su cliente Apetra es todavía otro ejemplo de la dedicación de Oiltanking a las asociaciones a largo plazo.

Apetra (cuya abreviatura significa Agence de Pétrol o Agencia de Petróleo) es una compañía de responsabilidad limitada de derecho público con un objetivo social, que administra una parte importante de los inventarios estratégicos de Bélgica. Como miembro de la Unión Europea, Bélgica está obligada a mantener como inventario estratégico el equivalente a noventa días de su consumo anual de productos de petróleo. Ello, a fin de impedir que, en el caso de una interrupción en el suministro de petróleo, la economía y sus consumidores enfrenten una escasez o carencia total de combustibles para motores, petróleo para calefacción, petróleo pesado o combustible de aviación,
Para almacenar sus productos terminados y petróleo crudo, Apetra requiere un volumen considerable de capacidad de almacenamiento. A efectos de satisfacer sus necesidades, el terminal de Oiltanking en Ghent ofreció a la compañía una asociación de largo plazo y un programa de expansión. El 3 de setiembre de 2009, la fosa del tanque 10, del cual Apetra obtuvo una participación principal, fue oficialmente abierta. Sin embargo, las operaciones se iniciaron ya el 1 de agosto de 2009. Los cuatro tanques, cada uno con capacidad para 55,000 metros cúbicos, están exclusivamente destinados al manejo de combustible de aviación (Jet AI) por parte de Apetra.

Para celebrar el inicio de las operaciones, cinco delegados de Apetra visitaron el emplazamiento de Oiltanking en Ghent y expresaron su reconocimiento. Los colegas de Oiltanking estuvieron igualmente complacidos — no sólo de darles la bienvenida como invitados, sino también como socios a largo plazo. La capacidad para jet fuel recientemente construida expandirá la capacidad total de Oiltanking Ghent a 1,006,279 metros cúbicos y fortalecerá su posición como núcleo principal de jet fuel en Europa.

Actuación ganadora de un OSCAR

Cuando usted escuche conversar a los Oiltankers acerca de un posible “OSCAR”, no se estarán refiriendo al prestigioso trofeo de Hollywood, sino a la probabilidad de que otro terminal de Oiltanking (OT) sea equipado con OSCAR, la plataforma operativa estándar de TI de la compañía. Aunque todavía podrá tomar algún tiempo introducir el **O**iltanking **S**ystem for **C**ompetence **a**nd **R**eporting (Sistema de Oiltanking para Competencia y Reportes) en todos los terminales de Oiltanking a nivel mundial, una cosa es segura: la fase de implementación global está acelerándose y el sistema es un seguro ganador.

Empecemos con una escena retrospectiva: Una vez que las soluciones de TI se hicieron disponibles a finales de los ochentas, los terminales apuntaron a reemplazar la contabilidad en registros de papel con los recursos disponibles de TI. Dado que no era posible adquirir soluciones personalizadas y adecuadas para el fin específico, la mayoría de los operadores de terminales, como en el caso de Oiltanking, comenzaron a desarrollar sus propias soluciones. Allá por el año 1987, Paul Roepers, hoy Gerente de Soporte Global y de Aseguramiento de Calidad de OSCAR de Oiltanking Amsterdam (OTA), construyó la primera versión de OSAS (Oiltanking Stock Accounting System-Sistema de Contabilidad de Existencias de Oiltanking). Junto con Roy Senff, Gerente de Operaciones de OTA, Paul produjo el diseño funcional y desarrolló y puso a prueba el software. El código del programa fue sucesivamente copiado e instalado en varios otros terminales de OT, donde fue adaptado para satisfacer las necesidades locales.

Cuando Oiltanking adquirió el antiguo terminal GATX (de químicos) en Amberes, se enfrentó a un problema de software: en primer lugar, OSAS no estaba diseñado para la actividad de químicos y, en segundo lugar, la licencia para el sistema de la que el terminal dependía, estaba próxima a expirar. Se tenía que hallar una nueva plataforma. El sistema que los terminales belgas habían seleccionado estaba basado en Oracle. Se le bautizó como OSCAR y funciona fundamentalmente como el OSAS. Debido a la apretada fecha límite, el arranque en Amberes no fue un proceso sin trabas. Como si ello fuera poco, se tuvo que realizar mucho trabajo de adaptación. El proceso de implementación continuó en Ghent y los demás terminales pronto siguieron sus pasos. El proceso de implementación fue afinándose a través de los años y se volvió bastante eficiente. En el entretanto, sigue desarrollándose aún más para hacer frente al siempre cambiante entorno de negocios.

A fin de mantener y extender el alto nivel de soporte y de calidad del software, se ha creado un dedicado equipo de apoyo global de OSCAR conformado por veinte colegas principalmente ubicados en Hamburgo y Amberes. Cinco colegas más radican en otras partes del mundo para apoyar a los usuarios. El dedicado equipo de TI trabaja muy estrechamente con los principales usuarios de Oiltanking y la gerencia de los diferentes terminales a fin de asegurar su alineación con el proceso de negocios en la máxima medida posible. El comité de gestión de OSCAR (OPMC) se reúne dos veces al año para discutir su desarrollo posterior y el proceso de implementación, y para asegurar que OSCAR continúe dando apoyo a nuestros procesos de negocios en los años venideros.

En el 2010, OSCAR será implementado en Singapur e India y se culminará su implementación en el centro de utilidades alemán. Hacia fines del 2010, 24 terminales de Oiltanking estarán operando OSCAR. Para Singapur, las actividades de planificación de pre-proyectos se iniciaron en el tercer trimestre de 2009. Si bien la implementación real del proyecto en el sitio ha de empezar en junio de 2010, la fecha de lanzamiento está programada para el cuarto trimestre de 2010. Dos terminales de India comenzarán operaciones a mediados de 2010. Oiltanking planea tener todos sus terminales integrados en el 2013.

Como en toda compañía internacional, el compartir conocimiento y la normalización de procesos de negocios dentro del grupo OT es esencial y constituye un principal paso hacia la realización de esta importante meta el contar con una plataforma de TI estandarizada que brinde soporte a los principales procesos en los terminales. Nuestra experiencia hasta la fecha es excelente. Al utilizar la misma plataforma, el personal de los diferentes terminales habla el mismo idioma y puede intercambiar experiencias. Nosotros integramos de manera activa a los principales usuarios en foros, y los involucramos en la implementación para otros terminales a fin de alentar el proceso de compartir conocimiento.

PADRE FUNDADOR DE OSAS



Paul Roepers implementó la primera versión de este software operativo en Amsterdam en 1987. Por más de 20 años, fue una roca que aseguró que el software continuase funcionando de acuerdo a sus expectativas y se adaptase para satisfacer las nuevas necesidades de negocios. Actualmente es el líder del equipo de soporte de OSCAR en Amberes.

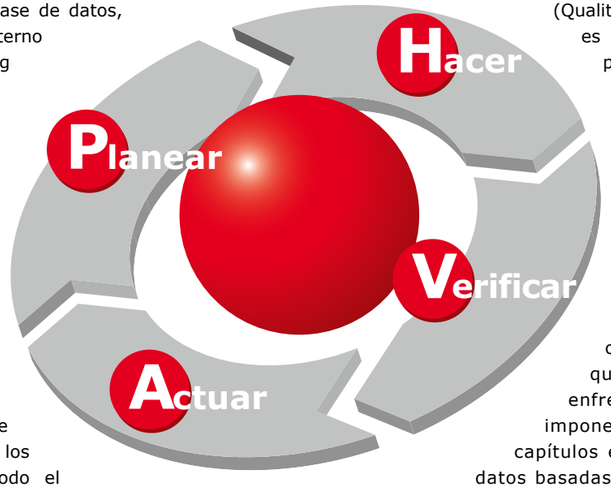


CANDIDATOS PARA EL OSCAR Los terminales de Singapur e India pronto experimentarán la solución de comercio electrónico (e-Business) multicanal de extremo a extremo que brinda soporte a los complejos procesos de negocios desde la contratación hasta la facturación.

Felicitando la gestión de cumplimiento

Desde el 10 de octubre de 2009, el Sistema de Gestión Integral de Oiltanking (OTIMS) ha estado en uso, brindando al personal de Oiltanking y de Marquard & Bahls una sólida base de datos documental para la gestión de cumplimiento.

Los gerentes de Oiltanking a nivel mundial pueden tener tareas distintas, dependiendo de las necesidades específicas de su propia ubicación, y los estándares y procedimientos podrían diferir. Entonces, ¿por qué reinventar la rueda cuando el conocimiento puede compartirse? A fin de apoyar la gestión de cumplimiento, Oiltanking invirtió en una solución de base de datos documental basada en Lotus-Notes, que ofrece funciones especiales totalmente equipadas para dicho propósito. La base de datos, conocida para el personal interno como OTIMS (Oiltanking Integrated Management System – Sistema de Gestión Integral de Oiltanking), ha estado operativa desde el 10 de octubre de 2009.



Será utilizada por 15 gerentes designados de Oiltanking cuyo rol a nivel mundial será almacenar y mantener estándares, procesar descripciones e instrucciones, y distribuirlos a los departamentos de gerencia regional y local en los centros de utilidad de todo el mundo. El sistema ofrece funciones específicas para reducir la típica carga de trabajo administrativa que acarrea la gestión de cumplimiento. Adicionalmente, el control de versiones, que garantiza que la última versión siempre esté disponible; un flujo de aprobación y distribución, así como muchas otras funciones, estarán asegurados. La capacitación para los autores y aprobadores se realizó en el pasado mes de julio.

Los 15 gerentes deberán informar sobre su grupo de distribución preferido. Los gerentes locales recibirán posteriormente un enlace a la base de datos vía correo electrónico, otorgándoseles acceso a la base de datos mundial de OTIMS. Los terminales tienen la opción de adoptar la misma funcionalidad para sus requisitos locales. Hoy en día, cuatro terminales de los Países Bajos y Bélgica ya cuentan con su base de datos local y otros seis han expresado serio interés.

La plataforma está insertada en Lotus Notes, ha sido desarrollada por QSI (Quality Systems International), y es distribuida y personalizada por Quality World Europe. Allá por el año 2004, el centro de utilidades belga implementó su propia versión, que actualmente contiene más de 1,500 documentos. El sistema ha demostrado su valor en Bélgica durante el siempre creciente número de auditorías de clientes y de organismos gubernamentales que los terminales han enfrentado últimamente. Al imponer la misma estructura de capítulos en las diferentes bases de datos basadas en el principio del Círculo de Deming para una mejora continua, los colegas gerentes podrán introducirse con facilidad dentro del entorno del otro, alentando el compartir de conocimiento entre los terminales de Oiltanking.

La implementación del OTIMS marca otro salto significativo hacia una mayor normalización e intercambio de conocimiento entre los terminales de Oiltanking, a fin de apoyar el rápido crecimiento de la compañía.

Primer buque de altura es bienvenido

El 3 de setiembre de 2009, el terminal de Oiltanking en Merak, Indonesia, recibió y descargó con éxito el primer barco que jamás haya hecho escala en su recientemente construido terminal.



EL TERMINAL PETROLERO ofrece una buena alternativa para los terminales que comercializan petróleo en Singapur, de servir como núcleo regional para facilitar el comercio internacional de petróleo.

Con la exitosa descarga del transportador marítimo "Torm Mathilda" — el primer buque que haya hecho escala en su muelle ubicado en la provincia de Merak/Banten, Indonesia — Oiltanking ha dado inicio oficialmente a las operaciones en su nuevo terminal. Cuando en el año 2006 el gobierno indonesio inauguró el mercado para la refinación, logística y comercialización de petróleo y gas, Oiltanking estaba preparada para invertir puesto que los esfuerzos de desarrollo se habían iniciado ya dos años antes. Sin embargo, Oiltanking tuvo que dejar dicha inversión en suspenso cuando el arranque originalmente programado para mediados del 2008, se retrasó por espacio de un año debido a que la obtención de los permisos necesarios tomó más tiempo del anticipado.

Oiltanking persistió en superar los obstáculos, enfocándose en las ventajas que ofrecía el lugar: ubicado en los Estrechos de Sundra, en el área industrial de Merak-Cilegon, Java Occidental. Con sus 21 tanques (con una capacidad total de 282,500 metros cúbicos) y dos muelles de hasta 110,000 pies de peso muerto, el terminal ofrece a la Gran Jakarta soluciones de suministro rentables con un acceso sin congestión a la cada vez más creciente infraestructura vial de la región. El terminal ofrece, asimismo, un nivel superior de ahorro en la distribución y transbordo de carga en toda Indonesia. La instalación brinda una buena alternativa a los terminales de comercialización de petróleo de Singapur, que sirve como núcleo regional para el comercio internacional de petróleo. Para dicho efecto, se le ha concedido el status de almacén aduanero fiscalizado de mercaderías con suspensión parcial de derechos e impuestos aduaneros.

Actualmente, el terminal está recibiendo muchas consultas y se encuentra en el proceso de suscribir nuevos contratos, lo cual es indicativo del elevado nivel de interés de los potenciales clientes. Dados el tamaño y la flexibilidad que puede ofrecer, pronto pasará a ser un núcleo regional para algunos de estos clientes.

BRILLANTE FUTURO POR DELANTE
El Terminal de Merak ya ha recibido muchas consultas de los clientes.





Coger carretera y ponerse en marcha ...

"Si me ganase la lotería, haría …" Una de las cosas más populares en que las personas utilizarían el tan codiciado golpe de suerte inesperado es "salir de viaje". Nuestros colegas no se ganaron el premio mayor; sin embargo, se pueden considerar igualmente afortunados pues pudieron disfrutar sus preciosas vacaciones en destinos interesantes. ¡Vengan y vean los lugares que ellos visitaron!

¿Planchas de arena blanca? Leddy Evangelista, OT Perú, encontró playas inmaculadas en Dubai, Emiratos Arabes Unidos.

Amparo Gamarra, Consorcio Terminales, y su esposo estuvieron extasiados durante su luna de miel en Punta Sal, Perú.

1

2

¡Intenso frío en Chile! Pedro Pablo Rodríguez, OT Perú, tuvo que empacar ropas de abrigo para su viaje a Farallones.

Experiencia emocionante en el Epcot Center de Florida / EEUU, para Milagros López Hurtado, Consorcio Terminales, y su familia.

3

¡Persiguiendo al arco iris! Tim Vanghaus, Oiltanking Gmbh, en las West Highlands, cerca de Ullapool.



¡Sumergido! Martin Itchart, OT Brandsen, exploró el mundo submarino en Playa San Andrés, Colombia.!



¡Aún atractivo! Aunque el Volcán Batea Mahuida en la Patagonia / Argentina está extinto, Cecilia Blando, Puerto Rosales, disfrutó del maravilloso paisaje.

Destinos preciosos y a veces osados

1) ¡Verdaderamente maravilloso! **Jorgelinda Rashta y Fernando Vásquez**, ambos de Consorcio Terminales, exploraron el Eco Truly Park en Huaral, Lima / Perú. **2)** ¡Salve **Guillermo Salgado**, LQS! El exploró el sendero de los romanos en el Coliseo de Roma, Italia. **3)** ¡Esquiando en forma! **Alejandro Boland**, Puerto Rosales, en el centro de eskí de Esquel, Argentina. **4) Marcelo Castaño**, Oiltanking Puerto Rosales, y su esposa, ¿arrojaron una moneda a la Fuente de Trevi, de Roma, Italia, e hicieron su deseo de volver? **5)** "¡Muy alegre!" Por cierto que **Carlos Rivero**, Consorcio Terminales, realmente disfrutó muchísimo su paseo en camello en Dubai, Emiratos Arabes Unidos. **6)** ¿El valle con las aguas naturales más cristalinas de todo Arequipa, Perú? **Linda Hurtado**, GMP, y su esposo saben que éste es Sabandía. **7)** Trabajo de equipo — Cuando **Gisella Toso**, OT Perú, tomó vacaciones en Houston, Texas / EE.UU., su colega de OT Texas City, Louisa Barta, estuvo simplemente felíz de ser su guía turística. **8)** Refrescantemente diferente! !**Diez colegas de Indian Oiltanking** en Mumbai, en una salida de la oficina entre la exuberante vegetación próxima a la cascada de Kolad, India. **9)** Este monumento es todo griego para usted, ¿no es verdad? En realidad, **Miriam Wilson**, Oiltanking Perú, está parada frente a la Plaza España en Madrid / España. **10)** Tiempo de relajarse para **Gustavo Basile**, Puerto Rosales, y su familia en Villa La Angostura, Argentina. **11)** ¡Imponente! **Eloy Hernández**, Consorcio Terminales, llevó a su familia a conocer Machu Picchu en Cusco, Perú. **12)** Éste no es un cuento de hadas! **Scooter Wilson**, OT Texas City, y su nieta viajaron efectivamente a Disney World, Florida / EE.UU. **13)** ¡Tailandia, por bote! **Sven Partzsch**, OT Singapur, casi llegó a la frontera con Burma. **14)** El cielo en la tierra! Es así como **Roy Snehajit**, Indian Oiltanking, describe lo que vió durante sus vacaciones en Kashmir, India. **15)** ¡Un banquete visual! El Festival de la Virgen de la Candelaria en Puno tuvo lugar justo frente a los propios ojos de **Priscila Fernández** (LQS), a 3,870 metros sobre el nivel del mar. **16)** Retozo sin riesgo para **Tammy Kerr**, OT Texas City, y sus cinco hijos, en la playa de Montego Bay, Jamaica. **17)** Rema, rema, rema tu bote ... **Peter von Wessel**, OT Indonesia, se tomó la canción al pie de la letra junto con sus hijos en Bahía, Brasil. **18)** Pais de las Maravillas en el Invierno **Werner Pohlei**, nuestro colega jubilado de Oiltanking Alemania, realizó un tour en Suiza.



CONEXIÓN CONSOLIDADA Los nuevos ductos tendidos sobre el terreno conectan a Oiltanking Singapur con su vecino, la Compañía de Refinación de Singapur (SRC).

Promisoria conexión

En setiembre de 2009, Oiltanking Singapur fue conectada a su vecina SRC (Singapore Refining Company – Compañía de Refinación de Singapur) a través de dos oleoductos de 640 m de longitud — activos estratégicos que representan ventajas para ambas partes en la Isla Jurong.

De acuerdo con la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA), en promedio, el puerto de Singapur atrae unas 140,000 escalas de barcos anualmente. De primordial importancia son la extraordinaria calidad, eficiencia y servicio en el manejo. Debido al número de embarcaciones que periódicamente realizan operaciones a través de puertos entre Oiltanking Singapur (OTS) y su vecino, la Compañía de Refinación de Singapur (SRC), ambas empresas concibieron la idea de conectar la refinería con el terminal vía ducto, a fin de optimizar su cooperación.

La etapa de construcción duró seis meses — desde obtener de Jurong Town Corporation (JTC, el propietario) el contrato para el derecho de paso, hasta la terminación mecánica y la obtención de la aprobación del CRT (Certificado Reglamentario de Terminación). Como las actividades de construcción del proyecto del oleoducto de SRC estaban alineadas con el cronograma de construcción de OT, Fase 10, se previó para ambos proyectos un sistema común de tarimas de tuberías. Ello resultó en un significativo ahorro en costos de aproximadamente el 80 por ciento del valor total del proyecto del oleoducto de SRC, especialmente, debido a la optimización desde el punto de vista del diseño / construcción, como de la aprobación del permiso de la autoridad legal. Desde setiembre de 2009, los dos oleoductos bi-direccionales diseñados para una velocidad de flujo de casi 1,000 metros cúbicos por hora, están listos y en uso: uno para gasolina, el otro para diesel. Cada oleoducto de 16" tiene una longitud aproximada de 640 m y está tendido sobre el suelo en el corredor de servicio de la Isla Jurong de propiedad de JTC. Los ductos se extienden desde el múltiple de válvulas, (VM)-18 dentro de la Fase 7, hasta la línea del cerco de caballete del espigón de SRC, que fue mutuamente definida como el límite de baterías de SRC-OTS.

Sortear el corredor resultó ser uno de los mayores desafíos, ya que los ductos están tendidos sobre los actuales servicios subterráneos (otras líneas y cables) en algunas partes del corredor. Actualmente, ambos ductos constituyen un activo estratégico y conectan a la refinería con el terminal. Primeramente, sirven para reducir el costo del fletamento entre puertos a cargo de los clientes de Oiltanking. En segundo lugar, minimizan en gran medida la exposición de los clientes a la sobrestadía. En tercer lugar, alivian la congestón del muelle, pues los espigones son generalmente el cuello de botella hacia y fuera de un terminal marítimo. Los oleoductos de SRC han incrementado aún más el valor de Oiltanking: aparte de los once espigones, actualmente están conectados a dos refinerías (la refinería de Bukom de Shell ha estado conectada a OT por muchos años). El 1 de octubre, OTS reabrió la conexión del ducto para combustible / petróleo con su otro vecino, Power Seraya. El tiempo dirá si podría haber en un futuro otros proyectos potencialmente ventajosos para SRC y OTS.

Muelle Marino # 10 de OOTS fue puesto en servicio

Debido a que la capacidad de almacenamiento del terminal de Oiltanking Odfjell en Singapur viene incrementándose en forma considerable, y que se anticipa un mayor volumen, se ha adaptado la infraestructura de modo de garantizar la continuidad de su excelente servicio al cliente en el futuro.

En años recientes, el terminal de Oiltanking Odfjell en Singapur amplió significativamente su capacidad de almacenamiento mediante la adición de 28 tanques nuevos. En la actualidad, la capacidad de almacenamiento de 214,455 metros cúbicos del año 2008 se ha expandido tanto como un 80 por ciento hasta alcanzar 366,455 metros cúbicos. Más aún, la compañía anticipa manejar un mayor volumen debido al proyecto de desintegración catalítica de Shell Houdini en Singapur. En consecuencia, fue preciso construir mayor infraestructura de soporte para adaptarla a la producción total adicional, sin comprometer el nivel de servicio.

El hecho de que el único lote de tierra disponible en la costa estuviese situado a cierta distancia del nuevo muelle representó ciertos desafíos para los equipos de ingeniería y de operaciones; sin embargo, a fin de optimizar tanto la actual como la nueva red de ductos existente entre los patios de tanques, estaciones de bombeo y espigones, numerosas líneas debieron ser reencaminadas. No obstante, todo el trabajo fue ejecutado de manera segura y oportuna, sin interrumpir el servicio a los clientes. Tras un periodo de diseño y construcción de un año, el nuevo Muelle Marino # 10 fue finalmente puesto en servicio el 24 de agosto de 2009.

Durante los casi diez años de operaciones del espigón de químicos de Singapur, se han identificado una serie de oportunidades para mejoras. El equipo de operaciones se ha involucrado estrechamente con el diseño y la construcción de modo de asegurar que, en lo posible, se implementen todas las mejoras identificadas. El resultado es un muelle sumamente bien diseñado, que brinda mayor eficiencia y operabilidad. La característica más prominente que destaca entre el resto de muelles es su concepto de plataforma en múltiples niveles, la cual permite un mejor acceso y una sala de trabajo para los operadores. El nuevo método de izaje de las mangueras utilizando una silleta sustentada sobre el winche constituye otra ventaja.

Hechos y Cifras

Peso muerto máximo: 45,000 toneladas

Eslora Máxima Total (LOA): 200 m

Líneas de producto: 21 (de las cuales 6 realizan la misma función de líneas entre muelles hasta el Muelle Marino 11)

Líneas de propileno: 3 (líquidos, vapor, gases)

Líneas de vapor: 2

Líneas de combustible: 2 (fuel oil (aceite combustible) y gasóleo, ambas en construcción)

Línea Marpol para residuos de tanques: 1

Sumideros separados para las aguas pluviales y químicos



NUEVO MÉTODO DE IZAJE
Una de las varias ventajas del nuevo muelle marino #10 en Singapur.



Confidencias desde la cocina o: Apetencia por chucrut

¿Cómo es la vida para la esposa de un expatriado? Una cosa es cierta: hay muchas nuevas impresiones y experiencias que ellas – y, en efecto, toda la familia – tendrán que "digerir". Y esto ya nos introduce al tema: deléitese con las experiencias culinarias que las esposas de los colegas expatriados nos han relatado - en este caso, la apetencia alemana por el chucrut.

Hay ocasiones en las que todos están en casa a tiempo para la cena y no hay necesidad de gritar "la cena está servida" en forma reiterada (como sí tendrá que hacerlo en otros días). ¡Porque hoy hay algo especial en el menú! Los vecinos tal vez se habrán percatado de ello también, dado que el distintivo olor – algunos lo llamarán hedor - es transportado por el aire. Sí, ¡es hora del chucrut! Y, ¡a pesar del calor! "¿Cómo así? ¿Se puede llevar hasta ahí?", preguntaron los desconcertados miembros de la familia y amigos de nuestro país de origen. Ellos simplemente no pueden comprender cómo alguien puede desarrollar dicho antojo por una comida en particular. Es verdad que allá en mi país el chucrut no es nada especial y de seguro no será servido durante la época de verano. Sin embargo, a millas de distancia de casa significa ….. sabor a hogar y familiaridad.

Empieza ya cuando vas al supermercado de un país extranjero por primera vez y observas la comida que está exhibida. A veces ves cosas – especialmente al comienzo - que no estás seguro(a) si son frutas o vegetales. Por ello, es comprensible la tendencia a ceñirse a la comida a la que estás acostumbrado(a) (el granjero no comerá lo que no conozca…). Inclusive una vez familiarizado con los nombres y superados los posibles y peculiares choques olfativos (a veces, los ojos y la nariz deben investigar), no significará necesariamente que sepas cómo prepararlo: ¿cocinarlo, pelarlo o prepararlo al vapor…? Por ello, siempre debes invertir en un recetario local o inscribirte en clases de cocina. Una vez dotado del conocimiento adecuado, podrás intentar realizar un poco de cocina experimental. Luego de ello, los nuevos y "extraños" platos podrán encontrar su camino fuera de la cocina y sobre la mesa. Por supuesto, no todo lo proveniente del "laboratorio experimental" será un éxito rotundo. Sin embargo, hay un argumento convincente – ¡la billetera y el ambiente! ¿Por qué no probar frutas y vegetales de países vecinos? No sólo son saludables, sino que también son mucho más baratos que aquéllos que tengan que importarse del país de origen. O que los que lleguen a su casa a través de una planificación estratégica; esto es, pidiéndole a sus amigos o colegas que los traigan consigo (y que a menudo resultan siendo una larga lista)…

A través de los años, usted tiende a contemporizar y hacer concesiones. A veces tiene que ser – no caviar - sino la comida que usted conoce de su país. A pesar de que el plato pueda saber ligeramente distinto a lo que usted está acostumbrado, no importa: ¡es el sentimiento lo que importa! Es simplemente probar un sabor de casa y, si bien podría usted estar feliz en el extranjero, a veces necesita esa sensación familiar. Y luego, al día siguiente, ¡usted retorna a la comida local nuevamente!

¿Misión *posible?*



Desde el 10 de mayo de 2009 el terminal de Oiltanking Ebytem en Puerto Rosales, Argentina, ha estado conectado a una refinería local en Bahía Blanca a través de un oleoducto — un proyecto único en su género que ha demostrado que todo lo que se necesita es ¡un poquito de fe!

Este mismo proyecto había sido propuesto cuando Oiltanking Ebytem (OTE) inició operaciones en Argentina en el año 1994. Sin embargo, OTE tuvo que aguardar 12 años, sin tomar parte, a la espera de condiciones comerciales favorables, antes de poder dar finalmente inicio al proyecto: un oleoducto de 42 Km. de extensión que conecta al terminal en Puerto Rosales con una refinería local ubicada en Bahía Blanca, una distancia de aproximadamente 40 Km.

Desde un punto de vista técnico, el proyecto no presentó mayores dificultades ni representó algo que OTE no hubiese realizado antes — especialmente después del así denominado proyecto TIGRE en el año 2001, que implicó la construcción de un terminal de almacenamiento de 60,000 metros cúbicos y un oleoducto de 168 Km.

Eventualmente, en octubre de 2006, OTE suscribió el acuerdo comercial con Petrobras para suministrar petróleo crudo a la refinería. Este primer paso en la dirección correcta fue posible gracias a los implacables esfuerzos y convicción de OTE de que "ello podía hacerse" — ¡un lema que habría de repetirse numerosas veces durante el transcurso del proyecto!

Se necesitó paciencia y pasión para tolerar un periodo de espera de 12 años y diversos inconvenientes

Luego de celebrar su "éxito" inicial, era ahora momento que los ingenieros empezaran a construir el nuevo oleoducto. Contaban con el "know how" necesario y tenían muchas ganas de empezarlo. No obstante ello, apareció una nube durante el delicado proceso: debido a las condiciones del mercado local aplicables a la construcción de oleoductos y al incremento en el precio del acero, las ofertas que se recibieron excedieron sustancialmente el presupuesto para el proyecto. Todo empezó a sugerir que el proyecto tendría que aplazarse indefinidamente. Sin embargo, no es natural o típico en OTE arrojar la toalla tan fácilmente y, dentro de 12 meses, la compañía retomó nuevamente el camino y estuvo lista para poner en marcha la construcción del oleoducto.

MANTENIENDO LA FE El proyecto del oleoducto avanza finalmente, a pesar de algunas pequeñas dificultades.



Poco después de iniciada la construcción, apareció el siguiente problema en el horizonte: la Dirección Nacional de Vialidad (DNV — National Roads Directorate) canceló los pre-acuerdos necesarios para cruzar las rutas 3 y 252. Teniendo acuerdos pendientes por definirse, el trabajo debió detenerse y las opciones de continuar parecieron no ser nada prometedoras. Sin embargo, una vez más, el equipo del proyecto estaba convencido de que la misión era posible e inició un proceso de renegociación con las autoridades de la DNV. Poco tiempo después, se reiniciaron las actividades. Más adelante, se fueron presentando aún muchos obstáculos y emergieron dificultades inesperadas, tales como equipo faltante, reclamos del sindicato de construcción (UOCRA), demoras de la empresa contratista, y situaciones similares. No obstante, luego de una lucha de 14 meses, el equipo del proyecto logró finalmente la meta que había estado persiguiendo por tanto tiempo.



HACIÉNDOLO POSIBLE Fernando Plescia, Hernan Menichetti, Pablo Gural, Martin Rissoto, Alejandro Boland

Desde el 10 de mayo de 2009, el Oleoducto PR ha estado prestando servicio ininterrumpido, se han cumplido todos los parámetros del diseño y, lo que es más importante aún, sin accidentes. Todos los colegas involucrados en el proyecto están más que orgullosos de haber cumplido con sus objetivos. Ello fue principalmente posible porque ellos nunca dejaron de creer. O, como dijera Albert Einstein alguna vez, "En un momento de crisis, la imaginación es más importante que el conocimiento."

¿Cuál es el puntaje?

Las finanzas están estrechamente relacionadas con los números y las matemáticas. Sin embargo, los números también están vinculados con la naturaleza y el arte. No sólo tienen un lado material, sino que poseen un significado espiritual. ¿Qué estamos esperando? 1, 2,3… ¡vamos!

1 **nuevo comienzo, pureza, individualidad**
- has nacido para liderar

2 **equilibrio, generosidad, poder silencioso**
- tienes talento para el arte, eres dedicado

3 **aceptación de la vida como es, intuición**
- eres sociable y te ríes de la vida

4 **hogar, dependencia, solidez**
- eres trabajador

5 **viaje, movimiento**
- amas la libertad y el cambio

6 **armonía, equilibrio**
- eres responsable y te gustan las cosas bellas

7 **indicios de un profundo pensador, misterio**
- eres intuitivo y tienes una vida interior rica

8 **negocio, éxito, disciplina**
- tienes tendencias materialistas y mucha energía

9 **gobernado por el amor, realización**
- eres generoso y altruista

11, 22, 33 son los números maestros (se quedan como están) y tienen un significado especial

11 **poder**
- posees una especial fortaleza de carácter

22 **sabiduría**
- tienes un extraordinario destino

33 **el maestro principal**
- llevas los número 11 y 22 a otro nivel

Ese es el espíritu

La numerología es el estudio de los números y su supuesta influencia en los asuntos humanos. Cada número, fecha y nombre pueden ser expresados en términos de números cardinales numerológicos. Tienen significados especiales por las "vibras" especiales que generan o a las cuales están asociados. Existe evidencia de que la numerología era utilizada hace miles de años en China, Grecia, Roma y Egipto — mucho antes de la época de Pitágoras, quien es generalmente aceptado como el "padre" de la numerología. El así denominado "número del nacimiento" es el número que influye más en las características asociadas con la persona y su personalidad. Se deriva de la suma horizontal de todos los dígitos de la fecha de su nacimiento. El número de un solo dígito resultante es la principal influencia en la vida de un individuo, por ejemplo, en su factor de éxito y su habilidad para manejar diferentes situaciones. Suponemos que le gustaría conocer el significado de su número: (por ejemplo, la fecha de nacimiento 15.12.1962 se lee como 1+5+1+2+1+9+6+2 = 27, que a su vez se lee como (2+7) = 9:

1 UNO EN UN MILLÓN; EL ÚNICO Y SINGULAR

2 DOS ES COMPAÑÍA, TRES ES MULTITUD; ¡EL PÁJARO MADRUGADOR ATRAPA AL GUSANO, PERO EL SEGUNDO RATÓN SE AGARRA EL QUESO!

TODAS LAS COSAS BUENAS VIENEN DE A TRES **3**

LA QUINTA RUEDA DE LA CARRETA **5**

7 SIETE: NÚMERO DE LA SUERTE; BOTAS DE LAS SIETE MILLAS

9 VESTIDO ELEGANTEMENTE (DRESSED UP TO THE NINES); LOS GATOS TIENEN NUEVE VIDAS;

10 NUEVE DE CADA DIEZ VECES

LA DOCENA DEL FRAILE (DE LA ANTIGUA COSTUMBRE ENTRE LOS FRAILES DE AÑADIR UN PANECILLO EXTRA EN CASO DE QUE 12 NO ALCANZARAN EL PESO SUFICIENTE); 5 MINUTOS PARA LAS 12 **12**

¿Para qué?

En el Occidente, el **número 4** está (si cabe) asociado con algo positivo. En vista de que los tréboles de cuatro hojas son bastante extraños en la naturaleza, uno necesita suerte para encontrarse con uno. Por lo tanto, encontrarse con un trébol de cuatro hojas trae… ¡suerte! También existe el dicho que "¡cuatro ojos son mejores que dos!" Sin embargo, en la cultura china el número 4 tiene connotaciones negativas: como se pronuncia de manera similar a la palabra "muerte", el número es de lo más desafortunado. Esta así llamada tetrafobia (temor al número 4) puede ser tan grande, que el número cuatro es a menudo omitido; por ejemplo, de los números de piso en los ascensores.

¡Esto podría suceder en el hemisferio occidental, también! Sin embargo, allí sería el número 13 el que estaría faltando. De acuerdo a la superstición, el **número 13** trae mala suerte, ¡especialmente un viernes!

El **número 6** es la deseada incorporación al número de placa o a los números telefónicos, ya que en mandarín es el homónimo de la palabra "fluyendo" o "suave" (pronunciado liu). La siniestra iteración del 666 (esto es, el número del diablo) podría causar que el pelo de un occidental se erice. Sin embargo, en el idioma chino, es un número particularmente afortunado ya que se cree que mientras más veces repitas un número de suerte en rápida secuencia, más suerte traerá.

Afortunadamente, aún tenemos al **número 7** "de la suerte" (a menos, claro, que usted rompa un espejo, ¡eso es lo que trae 7 años de mala suerte!). El número tiene la más alta probabilidad de ocurrencia cuando se lanzan los dados. Mágicamente, continúa fascinando a las masas y se repite en las religiones y en la ciencia.

El número más afortunado en el mandarín es el **número 8**, que significa "prosperidad, fortuna, riqueza". Eso es casi lo más afortunado que uno puede volverse. ¡No ha de sorprender que los Juegos Olímpicos de Beijing se iniciaran el 08.08.2008 a las ocho en punto de la noche!

Fecha propicia En mandarín, la fecha **09.09.09** se lee como "jiu, jiu, jiu", que suena como "eternamente" — ¡una razón por la cual muchas parejas se casaron ese día!

Cuenta c0n la naturaleza



UNA CONCHA DE NAUTILO Sus cámaras son un ejemplo del espiral de Fibonacci

Enfoquémonos en el "cero" — el más importante de los conceptos matemáticos. La idea del cero como un marcador de posición, por ejemplo, para distinguir el 405 del 45, se originó tanto en las culturas hindúes como babilónicas. A tres matemáticos hindúes, Brahmagupta (aproximadamente 628 D.C.), Mahavira (alrededor de 850 D.C.) y Bháskara (entre 1114 y hasta aproximadamente 1185 D.C.), se les atribuye el mérito de haber definido el cero como un número y de establecer reglas para restar, sumar, dividir y multiplicar por cero. Fue Leonardo Fibonacci quien introdujo el concepto del cero y del sistema numeral hindo-arábico a Europa en 1200 D.C. También describió la secuencia Fibonacci, donde cada número en la secuencia es la suma de los dos precedentes (0,1,1,2,3,5,8,13,…). ¿Cero comprensión? No importa, porque la secuencia de Fibonacci está siempre cerca de usted — por ejemplo, al observar las escamas en una piña o el número de espirales en los girasoles o piñones. Asimismo, el crecimiento de una concha de nautilo es un espiral logarítmico — esto es, el espiral incrementa su tamaño, pero la forma permanece igual.



Ahorrar para el día de mañana

¡ALIMÉNTAME! La vieja costumbre de guardar el dinero en depósitos con forma de cerdos es aún popular hoy en día.

Enfocado en promover la cultura del ahorro, el profesor italiano Ravizza declaró el primer "Día Mundial del Ahorro" el 31 de octubre de 1924 (el último día del "Congreso Internacional de Cajas de Ahorro") en Milán/Italia. Representantes de 29 países quisieron elevar la conciencia mundial del concepto de ahorro y su relevancia tanto para la economía como para la persona. Desde entonces, el Día Mundial del Ahorro se ha celebrado por lo general el 31 de octubre — siempre que la fecha no coincida con un feriado público para garantizar que los bancos estén abiertos.
Antes que los ahorros sean transferidos a una cuenta, las personas utilizan una serie de lugares para guardar el dinero o mantenerlo seguro. Los escondites populares son debajo del colchón, en un sobre, pegado con cinta adhesiva bajo un cajón de la cocina o en bolsas plásticas dentro del congelador. Asimismo, las alcancías en forma de cerditos han gozado de gran popularidad y aún la mantienen. El nombre y la forma posiblemente datan de la Edad Media, cuando los ahorros eran introducidos en frascos hechos de pygg (arcilla). Sin embargo, los cerdos son a menudo asociados con la suerte, riqueza y fertilidad.

El cielo es el límite

Dos colegas de Oiltanking fueron parte del equipo de navegación a vela germano-maltés integrado por ocho hombres, que participó en la prestigiosa Carrera Middle Sea realizada el 17 de octubre de 2009 — una carrera que demandó el máximo esfuerzo y energía de todos los participantes.



A BORDO DEL "KERISMA"
La tripulación y el barco de carrera enfrentaron valientemente las condiciones climáticas desfavorables.

Cinco días pueden ser un plazo muy largo, o exactamente lo opuesto, tal como Sonke Stein, Gerente General de Egipto de Oiltanking Middle East y Dirk Exalto, Director Gerente de Oiltanking Malta, lo certificaron luego de cinco días difíciles a bordo de la nave de carrera "Kerisma", de propiedad de Sonke. Fue uno de los 78 yates que participaron en la tradicional Carrera Middle Sea. Con 606 millas náuticas de recorrido, la regata constituye un verdadero desafío para los capitanes de naves y tripulación, quienes dedicaron su máximo esfuerzo para poder cumplir con los a menudo cambiantes y exigentes escenarios. "No se trata de una carrera en línea recta desde el punto A hasta el punto B, ya que bordea Sicilia e incluye muchos giros y vueltas. Consecuentemente, las circunstancias podrían ser distintas en cada esquina", explica Sonke.

"Tuvimos que cambiar el velamen constantemente"

Tras la calma de la carrera del año pasado, esta carrera reciente estuvo caracterizada por condiciones climáticas sumamente adversas. Los yates en particular tuvieron que enfrentar una serie de tormentas consecutivas, con vientos que superaron los 40 nudos durante el primer tercio de la regata a través del Estrecho de Messina. Impredecibles borrascas — breves y violentos ventarrones — se desplazaron a alta velocidad y básicamente en la misma dirección que los yates. "No es posible evitarlos y sólo existe una salida: minimizar la superficie del velamen, cerrar los ojos y simplemente atravesarlos".

Debido a las condiciones climáticas, la regata se convirtió en una carrera para los barcos a vela de gran tamaño. No obstante, algunos de ellos no estuvieron disponibles pues perdieron velamen y mástiles en las agudas condiciones reinantes. "Fue una de las carreras más difíciles en la que jamás haya participado en esta región", manifestó Sonke después de la carrera — toda una declaración de alguien que ha integrado el equipo nacional alemán de navegación a vela, empezó a navegar a la edad de cuatro años y para quien, ahora en su 8ª. Carrera Middle Sea, ¡el evento se ha convertido en algo casi obligatorio! La carrera, al igual que las regatas de Newport-Bermuda, Sydney-Hobart o la Carrera Fastnet, es una regata clásica de mediana distancia en la que participan yates internacionales de gran tamaño dispuestos a batir el récord a favor de sus propietarios. De manera extraordinaria, un equipo aficionado inglés se llevó el premio de este año — un enorme trofeo y un reloj Rolex. Sonke y su tripulación terminaron en 4to. puesto dentro de su categoría, 50 segundos después del tercer

"Usé mis hules encerados y chaleco salvadidas durante cuatro días seguidos y ni siquiera me saque las botas húmedas para dormir"



ESPÍRITU DE EQUIPO
Sonke Stein (en la derecha) y Dirk Exalto (en la izquierda) abrazando a sus amigos y a los muchos desafíos de la carrera.

"Todo estuvo empapado durante cuatro días consecutivos."



"La navegación a vela es un deporte de equipo — todos tienen que hacer la parte equitativa que les corresponde"

puesto según el tiempo corregido, y ¡eso después de recorrer 606 millas náuticas!

No hay lugar para el descuido o las excentricidades personales. "Somos un equipo y todos se ponen manos a la obra", dice el capitán Sonke. La mitad de su tripulación la integran sus viejos amigos de Hamburgo, Alemania; otra parte de ella la constituyen nuevos amigos de Malta — su país adoptivo. Sonke había navegado previamente con su colega holandés Dirk Exalto, Sonke en Bombay, India y Malta. "Una carrera como ésta realmente exige de uno y sus amigos rebasar sus propios límites", manifiesta Sonke. El privarse del sueño — estar tan sólo tres horas bajo cubierta luego de haber estado seis horas en turno de vigilancia — y todos los días ingerir el mismo alimento, como sopas enlatadas y barras Muesli, son, por cierto, desafíos adicionales.

Consecuentemente, cinco días en circunstancias tan inauspiciosas puede en realidad parecer un tiempo muy extenso — a veces, casi demasiado extenso. Por otro lado, el tiempo vuela, pues uno está distraído en todas las cosas que es necesario controlar. El próximo año, Sonke y Dirk estarán navegando juntos en dos carreras. Sin embargo, Sonke hará primero una carrera alrededor de Malta a fines de diciembre, mientras que Dirk estará ocupado con su propia embarcación a vela. Si Dirk y el resto de la tripulación participarán en la carrera Middle Sea nuevamente el próximo año está escrito en las estrellas, pero, ¡Sonke definitivamente estará allí!

"Fue una de las carreras más difíciles en la que jamás haya participado en esta región"



DE MALTA A MALTA
El tramo de la carrera de las 606 millas náuticas recorre paisajes insuperados. (En el trasfondo: la nube humeante del Monte Etna).



LUCIMIENTO TODOS los participantes obtuvieron una medalla.

Conversación en el comedor



Lo que empezó como un comentario casual durante la acostumbrada tertulia a la hora del almuerzo en Oiltanking Amsterdam, pronto se convirtió en un serio compromiso deportivo. Poco después de que Matthijs Post mencionara que iba a participar en el Dam to Dam Loop (Circuito Cerrado de Presa a Presa) de 10 millas, desde Amsterdam hasta Zaandam, apareció una lista de inscripción en el periódico mural. El rumor rápidamente se esparció y una serie de colegas, incluyendo dos de OT Amberes, se inscribieron con mucho entusiasmo. Miembros de las familias y amigos de los Oiltankers también se inscribieron y algunos de ellos inclusive organizaron un intensivo programa de entrenamiento. No obstante, tres colegas fueron lamentablemente impedidos de tomar parte debido a lesiones de último minuto en el entrenamiento.

El 20 de setiembre de 2009, un equipo altamente motivado de Oiltanking consistente de 17 miembros, estuvo participando conjuntamente con otros 60,000 participantes, alentados por sus colegas apostados en el borde de la carretera. A partir de la carrera, que, dicho sea de paso, es el mayor evento de atletismo en Holanda, nuestros colegas Matthijs Post, Dirk Huizenga y la novia de Jan Zevenbergen, Wendolina Groen, se han aficionado a las maratones: ellos se inscribieron igualmente en la media maratón de Amsterdam en octubre y están actualmente entrenando para la media maratón de Egmond y la carrera de 10 millas en Amberes en la primavera del año entrante. Demás está decirlo, su espíritu deportivo es el tema de conversación en el comedor …

Filigranas

A fines de setiembre 2009, llegó nuevamente el momento del "evento futbolístico más interesante del año". Este año, los "Greasers de Oiltanking" y los "Piratas de Mabanaft" se congregaron en el terminal de Oiltanking en Hamburgo, Alemania. Lamentablemente, la ubicación no representó ninguna ventaja para los locales Oiltankers y, tras haber traído la copa a casa por dos años consecutivos, los Greasers tuvieron que entregarla (renuentemente) a los Piratas. Fieles a su nombre, y actuando de manera inesperada e impredecible, los Piratas se las ingeniaron para abrirse paso cual espadachines hacia la victoria. Sin embargo, los Oiltankers lo tomaron deportivamente.

Una vez concluido el juego, los espectadores conformados por los familiares y amigos, que habían estado alentando a sus cuadros, celebraron junto con los dos equipos. Charlando y festejando con la sumamente apetitosa parrilla argentina organizada y preparada por nuestros colegas de Sudamérica y el equipo del terminal de Hamburgo, ¡la noche constituyó otro gran acierto!





JUEGO LIMPIO EN EL CÉSPED Los "Greasers" jugaron contra los "Piratas", demostrando que no son ingenuos cuando se trata de fútbol.

Evocando recuerdos

1988
1989
1990

¿Realmente ha transcurrido tanto tiempo? …Eso era lo que pensábamos cuando observábamos lo que era actual en Oiltanking y lo que fue noticia para Connections hace 20 años. ¡Mire cómo vuela el tiempo!

Dada la actual crisis financiera y su imponderabilidad, tal vez pueda recordar usted que el año 1989 transcurrió sin ninguna convulsión significativa del mercado. Y que Oiltanking estuvo en capacidad de invertir 51.7 millones de marcos alemanes.

- En 1989, Oiltanking Amsterdam pasó a ser uno de los primeros terminales de Oiltanking en construir una **torre de destilación al vacío**. Por aquellos tiempos, esto era considerado un logro notable y saludado como algo con proyección de futuro.

- **Oiltanking Houston** tuvo motivo para sentir orgullo de sí mismo al haber incrementado su capacidad de almacenamiento a 520,000 m³, convirtiéndose, así, en el mayor terminal del grupo Oiltanking. En los últimos 20 años, ¡el terminal ha más que duplicado esa cifra! El terminal tiene un volumen de comercio récord de aproximadamente 11 millones de toneladas, lo cual es equivalente a 22 veces el volumen de su capacidad.

- **"Los vientos de cambio"**, o, en otras palabras, la apertura de Alemania Oriental, fue palpable y trajo consigo nuevas oportunidades de mercado para Oiltanking.

- Nadie en Oiltanking se había referido aún a **la conciencia de medio ambiente y seguridad** como "HSSE"; sin embargo, las nuevas regulaciones y requisitos demostraron que estas áreas estaban cobrando importancia tanto a nivel interno como externo, convirtiéndose en un mayor foco de gestión y de inversiones para Oiltanking.

SÍ, ACEPTO Y AGÚ AGÚ

Cálculo familiar

"Dos corazones laten como uno" — en la siguiente edición de Connections veremos quiénes "perdieron" el corazón y contrajeron nupcias. Asimismo, averiguaremos cuando es que uno más uno suman tres o aún más, al mismo tiempo que admiraremos las bellísimas adiciones incorporadas a la familia Oiltanking. Esperamos recibir vuestros aportes hacia el 1° de febrero de 2010, en: connections@oiltanking.com



¡HERMOSA Y PEQUEÑA BEBE! Abby Hobson, nieta de Wallace Boles, Oiltanking Texas City.



In memoriam

Quisiéramos recordar a un querido colega — Don Wieland, Operador Principal y miembro del comité de seguridad del terminal de Oiltanking en Terneuzen, Holanda. Él falleció luego de un trágico accidente automovilístico durante sus vacaciones en Francia, este verano.



… y acción!

¡Traten de resolver nuestro acertijo y no pierdan la oportunidad de ganar! Por favor envíen sus respuestas a: connections@oiltanking.com, o contáctennos por correo postal: Oiltanking GmbH, Connections Team, Admiralitaetstrasse 55, 20459 Hamburg, Germany o por fax: +49(0)40 370 99 499

FELICITACIONES

Solución del Concurso

Las últimas respuestas entraron en bloque y rápido, y extrajimos muchas de ellas desde una distancia segura para encontrar al ganador. Vayan nuestras felicitaciones para Franz-Josef Barth, Oiltanking Deutschland terminal de Bendorf, quien acertadamente calculó que la distancia de detención de un carro que viaja a 100km/h es de 130 metros*. Sólo puede haber un ganador; sin embargo, esperemos que su entusiasmo por resolver nuestros acertijos no haya chirriado hasta detenerse, ya que el próximo está ya en la parrilla de partida. ¡Buena suerte!



***distancia de detención** = distancia de frenado + distancia de pensamiento

Distancia de frenado = velocidad / 10 x velocidad / 10

Distancia de pensamiento = velocidad / 10 x 3

NUEVO CONCURSO

¿No existe tal número?



Esta vez estamos contando con su entusiasmo matemático para ayudar al Tío Scrooge a abrir su caja fuerte. Desafortunadamente, él no puede recordar la combinación correcta. Sólo puede darles ciertas pistas:

- el quinto y tercer número suman 14
- el cuarto número es el segundo + 1
- el primer número es el doble del segundo número – 1
- el segundo y tercer número suman 10
- la suma de todos los números es 30

A propositó, en nuestra caja fuerte. ¡hay un reproductor i-pod shuffle esperando por el ganador! ¡Buena suerte!

NÚMEROS

¡Lo siento, número equivocado!

Realmente, las personas deberían ser capaces de deducir algo de la información disponible y obtener sus contraseñas — por ejemplo, para las cuentas de correo electrónico — tan difíciles de adivinar como resulte posible. Cuando recientemente se descubrieron varias listas de contraseñas de Hotmail, Gmail, Yahoo Mail, y otras cuentas, el investigador de seguridad Bogdan Calin de Acunetix realizó un análisis estadístico de una lista de más de 10,000 contraseñas de Windows Live Hotmail. Descubrió que la primera contraseña más común era „123456" y que la segunda era „123456789". A fin de prevenir que las contraseñas sean detectadas — en resumen, que la identidad sea suplantada — ¡uno podría seguir el ejemplo de un usuario cuya contraseña era de 30 caracteres! O simplemente aceptar el consejo de utilizar una combinación aprendida de memoria de teclas de números y de letras digitadas sucesivamente en mAyÚsCuLaS y MiNúScUlAs. ¿Muy fácil para usted?



Cortesía de www.jot.eriknatzke.com y www.offf.ws

El arte de los números

"Pintar por números" podría despertar los recuerdos de la niñez, cuando uno tenía que unir las cifras en el orden correcto para completar el dibujo. Sin embargo, éste es también el título que el diseñador interactivo contemporáneo Erik Natzke eligió para denominar a uno de sus talleres para el OFFF (Festival Internacional para la Cultura de la Creación Postdigital) en Barcelona, en el 2007. Basado en Illinois, EUA, él trata constantemente de desdibujar las líneas entre el diseño y la tecnología. Usando el programa Flash para sus pinturas generadas por computadora, él controla muy específicamente el ambiente en el que sus creaciones se desarrollan, y deja las particularidades del material gráfico al antojo del código. Su ética del trabajo ha rebasado los límites de lo posible. La imaginación, aventura y el deseo de sorprender, entretener e integrar al público son las principales fuerzas de impulso detrás de su trabajo. Reconocido por la revista HOW como uno de los Primeros 10 Jóvenes Diseñadores, tanto los trabajos comerciales como personales de Natzke han recibido numerosos premios dentro del campo del diseño y la publicidad. Sus intrigantes y misteriosas exposiciones son admiradas a nivel mundial, haciendo de sí mismo una especie de "gran número".