

Grúas y Transportes

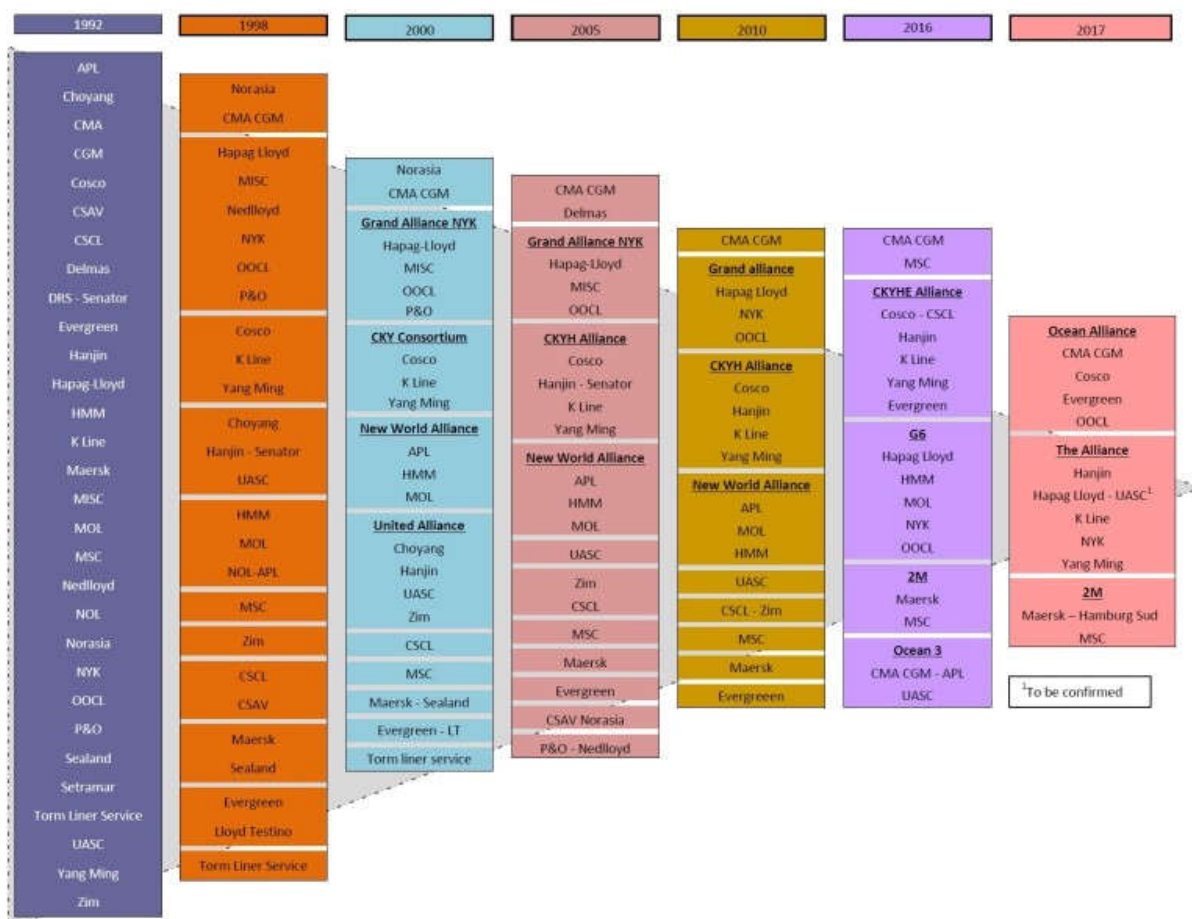
Sitio de WordPress.com

El rompecabezas de las alianzas de las navieras en abril de 2017

13/05/2017

[Deja un comentario](#)

El rompecabezas de las alianzas de las navieras en abril de 2017



<https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2017/05/2017-ship-alliances-sanchez-770x594.jpg>

El rompecabezas de las alianzas de las navieras en abril de 2017

Por Ricardo J. Sánchez y Lara Mouftier [1]

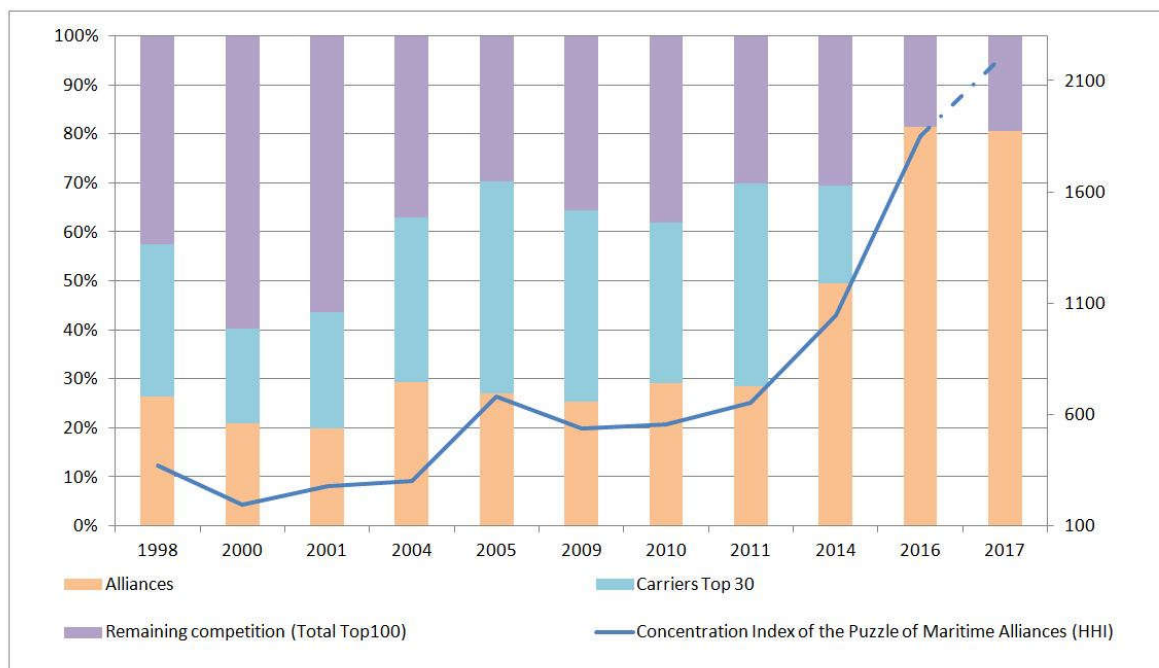
Traducido por [Gustavo Zamora \(https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora\)](https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora)*, para [gruasytransportes](http://gruasytransportes.com), Buenos Aires (Argentina).

Dada la dinámica de las estrategias de expansión entre los transportistas marítimos, las alianzas marítimas se han ido incrementando en estos últimos años, y hoy en día de las flotas de línea fija (liners, en inglés) es dominado por unas pocas alianzas. Para comprender mejor esto y el rompecabezas de las alianzas navieras, estamos analizando su evolución y sus efectos sobre la actual situación del mercado.

En 1992, el mercado naviero era manejado por treinta compañías navieras que representaban alrededor de 63% de la flota total [2]. Los transportistas marítimos (navieras) portadores comenzaron a compartir la capacidad en sus activos –en sus barcos– tan pronto como la desregulación comenzó a afectar todos los modos de transporte para gestionar varios tráficos diferentes. Desde entonces, como parte de una visión estratégica, y con el fin de ahorrar costos, mejorar las economías de escala, obtener una mejor posición competitiva y estar protegido contra las amenazas de la industria, se han adoptado como herramientas las alianzas, fusiones y adquisiciones. En 1998, había 6 alianzas, las cuales representaban el 50% de la flota mundial (en TEUS. Entre 2000 y 2010, la capacidad combinada de la flota de las 30 principales compañías se ha multiplicado por 2, llegando a 10,81 millones de TEUS. En ese momento, había 3 alianzas principales a saber, la Gran Alianza “Grand Alliance” (NYK, Hapag-Lloyd y OOCL), la Alianza CKYH (Cosco, K Line, Yang Ming y Hanjin) y la Alianza “New World” (APL, MOL y HMM), mientras que los más grandes actores del sector, Maersk, MSC y CMA CGM, todavía estaban trabajando solos. Las tres alianzas juntas representaban casi el 50% de la capacidad de la flota mundial gracias a las adquisiciones del pasado. Sin embargo, en el 2014, la fusión de CSAV y de Hapag Lloyd fue impulsada por las pérdidas obtenidas y sirvió como búsqueda de recursos externos.

En el 2014, fue propuesta la Alianza P3; esta estaba compuesta por CMA CGM, Maersk y MSC, pero fue rechazada en virtud de las reglas de control de fusiones de China a pesar de que la Comisión Europea no se había opuesto oficialmente a dicha fusión. En el 2015, ZIM se mantuvo como la única de las principales navieras que no se había unido a ninguna alianza y su negocio fue rentable. Esto fue logrado gracias principalmente a sus asociaciones en varias de sus rutas mientras que evitó operar en los tráficos más importantes en donde operaban las alianzas, tal fue el caso del tráfico Asia – Norte de Europa [3]. Para abril del 2017, se espera que estén operando las tres principales alianzas a saber, “Alliance”, “Ocean Alliance” y H2M, con una flota total de 15.862.743 TEUS [4], lo que representa al menos, el 76,6% del mercado operacional. Mientras tanto, la Alianza “Ocean Alliance” todavía está en proceso de formación y se espera que la Alianza formada por CMA-CGM, COSCO China, Evergreen y OOCL comience a operar en abril del 2017. La “Alianza” (en inglés “Alliance”) será efectiva al mismo tiempo, y estará integrada por Hapag-Lloyd que oficialmente se fusionó con UASC, Hanjin, MOL, NYK línea y Yang Ming. Las dos principales empresas navieras, Maersk y MSC constituirán la Alianza 2M y, recientemente, por razones financieras, Hyundai Merchant Marine también ha firmado un acuerdo para formar la Alianza H2M (junto a Maersk y a MSC)

Distribución de la capacidad de la flota mundial



<https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2017/05/capture2.jpg>

Fuente: Los autores, basados en suministro anual de la flota mundial de la UNCTAD y en Alphaliner top 100.

Notas:

1. La competencia restante representa a los operadores de los 100 principales de la flota mundial sin incluir a las alianzas y los 30 principales
2. Las 30 principales navieras representan las principales compañías al momento de considerar la capacidad de la flota
3. El índice de concentración del rompecabezas de las alianzas marítimas (HHI) se refiere a las alianzas que aparecen en la figura 1. N representa a cada grupo

Hasta el 2001, las 30 principales compañías navieras y alianzas representaban menos del 50% del mercado operativo (de acuerdo con la capacidad de la flota mundial). En el 2011, a través de fusiones y adquisiciones, se observó un desplazamiento neto y un crecimiento exponencial de la concentración. Mientras la capacidad total de la flota se fue incrementando, la oferta fue abastecida por cada vez menos y menos grupos. Para calcular la concentración, hemos utilizado el índice de Herfindahl-Hirschman (en inglés, HHI), el cual ilustra bien este fenómeno. En este caso, para calcular una tendencia, hemos considerado a todas las navieras y alianzas mostradas más arriba. Hasta el 2014 la oferta estuvo bastante distribuida en el mercado. De hecho, un mercado es calificado como moderadamente concentrado cuando el HHI está entre 1.500 y 2.500 puntos. Además, este índice aumenta a medida que la cantidad de empresas en el mercado va disminuyendo, por ejemplo, debido a las fusiones y adquisiciones. Con respecto a esto, este año se formaron dos nuevas asociaciones: COSCO se fusionó con CSCL y CMA CGM adquirió APL (NOL).

Hemos llegado a una nueva era en el transporte global. Como lo ha identificado Drewry, el mercado es débil, las tarifas a la carga están disminuyendo y hay un exceso de capacidad en la flota de buques. Tal como observamos a partir del HHI, hay una tendencia a la concentración, incluso si el índice aún sigue siendo moderado. Con una cantidad de empresas decreciente integrando cada vez menos alianzas pero que al mismo tiempo son cada vez más grandes, el índice subirá de forma exponencial.

[1] Los autores tienen actualmente un documento en proceso sobre la tendencia a la concentración en la industria del transporte marítimo naviero por cada ruta comercial con el fin de tener una visión detallada de este fenómeno.

Los autores agradecen los comentarios y sugerencias recibidas de Pablo Chauvet y de Alan Harding

[2] en términos de TEUS.

[3] JOC. www.joc.com/maritime-news (<http://www.joc.com/maritime-news>)

[4] Datos extraídos de Alphaliner – TOP 100. APL y CSCL no están incluidos.

Referencias

Alphaliner, boletín de noticias semanal, Volumen 2016 Envío 07-18, Volumen 2013 Envío 04, Volumen 2010 Envío 01

Drewry, Consolidación de la industria naviera de tráfico de línea (en inglés, liners), de marzo de 2016

Transport Etude Recherche (TER), La stratégie des armateurs, 1996

Theo Notteboom, Dynamics in alliance formation in container shipping, PortEconomics, 2016

UNCTAD, Review of Maritime Transportation from 1998 to 2014

Autor:



<https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2017/05/gthpdnne1cmza.jpg>

Ricardo J. Sanchez

Ricardo J Sánchez es un economista graduado en la Universidad de Salvador, Argentina, en 1983. Sus estudios de posgrado: Doctorado en economía (candidato) en la Pontificia Universidad Católica Argentina y MSc en Economía y Administración de Servicios Públicos en la Universidad de París X y

en la Universidad Carlos III de Madrid, España.

Nació en Argentina, el 28 de agosto, 1958.

Ricardo es un experto reconocido internacionalmente en economía naviera y de puertos, así como en transporte e infraestructura, con especial foco en la región de América Latina y el Caribe. Ha trabajado, ya sea profesionalmente o académicamente en 28 de 33 países de América Latina y el Caribe a lo largo de 33 años, así como en Europa y en Asia. Sus intereses principales de investigación son la economía naviera y de puertos, incluyendo el ciclo marítimo, la devolución de puertos, las políticas marítimas nacionales y la organización industrial aplicada a los mercados navieros. Posee más de 160 publicaciones entre libros, capítulos de libros, opiniones en artículos de sus pares, documentos de trabajo, etc. Es un alto oficial de asuntos económicos en las Naciones Unidas para la Comisión económica para América Latina y el Caribe (ONU-CEPAL). Actualmente es el director adjunto de recursos naturales y de la división infraestructura; los principales campos de trabajo de la división son los asuntos de energía, infraestructura, marítimos, puertos y logística, y la integración física regional.

Es miembro de las siguientes asociaciones académicas y profesionales: International Association of Maritime Economics (IAME), International Navigation Association (PIANC), Port Performance Research Network (PPRN), y la Asociación Argentina de Economía Política (AAEP). Entre 2006 y 2011 fue miembro del Consejo de IAME. Su carrera profesional: tanto en el sector privado con empresas locales y extranjeras y en el sector público con organismos internacionales y con el Gobierno Federal de Argentina. Su objetivo profesional: actualmente está dedicado a las áreas de Economía Marítima, economía de reglamentos, economía de infraestructura y transporte.

Investigación y enseñanza: ex profesor visitante en la Universidad de A Coruña, España (Instituto de estudios marítimos). Anteriormente, pasó diez años en la Universidad Austral en Argentina (1997-2007) como director del proyecto de investigación del área de reglamentos e infraestructura, dedicado en especial al transporte fluvial, marítimo y de superficie, así como a los asuntos de reglamentos e infraestructura. Ex director de educación continua en el Instituto superior de economistas del Gobierno en Argentina, y miembro de los comités académicos de dos programas de maestría en economía del Gobierno, y director del curso de postgrado en economía pública en el ISEG-Universidad Buenos Aires / Universidad San Andrés. También ha sido consultor para la división de servicios de la Asociación latinoamericana de integración (ALADI), para el Banco Mundial, para RENFE (red Nacional española de ferrocarriles), para la CEPA (autoridad salvadoreña para puertos, aeropuertos, y ferrocarriles), Latinports, la Asociación mexicana de terminales portuarias, y colaborador del CAF (Banco de desarrollo de América Latina) y en el Comité Interamericano sobre puertos de la OEA.

Fuentes:

porteconomics.eu/2017/04/20/the-puzzle-of-shipping-alliances-in-july-2016/

Traducción de [gruasytransportes <gruasytransportes.wordpress.com>](http://gruasytransportes.wordpress.com)

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

Tags: The puzzle of shipping alliances in April 2017 | PortEconomics (gz7), Contenedores, Puntos de vista,

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

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

Recuerde suscribirse a nuestro blog vía RSS o Email.

[Etiquetado:Alliance \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/alliance/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/alliance/), [Alphaliner \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/alphaliner/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/alphaliner/), [APL \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/apl/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/apl/), [CEPAL \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cepal/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cepal/), [China \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china/), [China Ocean Shipping \(Group\) Company \(COSCO\) \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-ocean-shipping-group-company-cosco/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-ocean-shipping-group-company-cosco/), [CMA CGM \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cma-cgm/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cma-cgm/), [correccion de manuales traducidos \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/correccion-de-manuales-traducidos/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/correccion-de-manuales-traducidos/), [Cosco \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cosco/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cosco/), [CSAV \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/csav/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/csav/), [CSCL \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cscl/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cscl/), [Evergreen \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/evergreen/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/evergreen/), [Gustavo Zamora \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gustavo-zamora/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gustavo-zamora/), [H2M \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/h2m/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/h2m/), [Hanjin \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hanjin/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hanjin/), [Hapag-Lloyd \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hapag-lloyd/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hapag-lloyd/), [HHI \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hhi/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hhi/), [HMM \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hmm/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hmm/), [Hyundai Merchant Marine HMM \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hyundai-merchant-marine-hmm/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hyundai-merchant-marine-hmm/), [K Line \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/k-line/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/k-line/), [Lara Mouftier \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/lara-mouftier/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/lara-mouftier/), [Liners \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/liners/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/liners/), [maersk \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/maersk/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/maersk/), [maersk line \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/maersk-line/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/maersk-line/), [Mediterranean Shipping Company \(MSC\) \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/mediterranean-shipping-company-msc/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/mediterranean-shipping-company-msc/), [MOL \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/mol/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/mol/), [navieras \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/navieras/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/navieras/), [NOL \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/nol/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/nol/), [NYK \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/nyk/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/nyk/), [NYK Line \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/nyk-line/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/nyk-line/), [Ocean Alliance \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ocean-alliance/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ocean-alliance/), [ONU \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/onu/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/onu/), [OOCL Orient Overseas Container Line \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/oocl-orient-overseas-container-line/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/oocl-orient-overseas-container-line/), [porteconomics.eu \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/porteconomics-eu/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/porteconomics-eu/), [Ricardo J. Sanchez \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ricardo-j-sanchez/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ricardo-j-sanchez/), [TEU \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/teu/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/teu/), [traduccion de manuales \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-de-manuales/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-de-manuales/), [traduccion tecnica \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-tecnica/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-tecnica/), [traductor \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traductor/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traductor/), [UASC \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/uasc/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/uasc/), [Yang Ming \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/yang-ming/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/yang-ming/), [ZIM \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/zim/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/zim/)