

¿Triunfará el órdago a la grande de Maersk?



Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

En los últimos meses se habían difundido algunas noticias en el sentido de que, gracias a las entregas de nuevos buques, Mediterranean Shipping Company (MSC) podría haber llegado a alcanzar el liderazgo en el sector de las líneas regulares de portacontenedores, superando a su "eterno rival" Maersk.

Según Alphaliner, la fuente más fiable en este terreno, a fecha de 28 de febrero de este año 2011, MSC tendría efectivamente más portacontenedores en propiedad, 208, frente a 204 de los daneses. Sin embargo, esos buques de MSC sumarían una capacidad de 975.000 teu, frente a 1.102.000 teu de Maersk. Además, en la flota que cada una de las dos grandes navieras operan bajo fletamento por tiempo, los daneses tienen clara ventaja, con 384 buques fletados (1.074.000 teu), frente a 252 (985.000 teu) de MSC. En conjunto, Alphaliner atribuye a Maersk una cuota del 14,6% del mercado frente a un 12,6% de MSC.

El reciente contrato de Maersk con Daewoo, para la construcción de 10 buques Malaccamax, de 18.000 teu

de capacidad cada uno, con opción por otras 20 unidades más, supone un fuerte impulso a su flota, ya que sólo esos 30 nuevos buques supondrían una capacidad adicional de nada menos que 540.000 teu. Da toda la impresión de que el gigante nórdico no tiene ninguna intención de dejarse arrebatar su liderazgo... como si tuviese algún valor en sí mismo.

Pero cabe preguntarse si esta estrategia de "flota y buques grandes, anden o no anden" es la más adecuada en la situación actual del mercado. Por una parte, muy recientemente, el presidente de MSC, Gianluigi Aponte, afirmaba que su compañía renunciaba por el momento a los buques Malaccamax porque las economías de escala que, sobre el papel, aportan, sólo se materializarían, como es lógico, en el caso de operar a valores muy altos del factor de ocupación. En su opinión, los actuales buques entre 14.000 y 15.000 teu ofrecen mayor flexibilidad y son un tamaño probablemente óptimo.

Por otra parte, también hace pocas semanas, varios analistas opinaban que el sector de los portacontenedo-

res tenía de nuevo perspectivas positivas a la vista, "siempre que las navieras no caigan en el error de generar de nuevo una sobrecapacidad de oferta por el prurito de mantener o aumentar sus cuotas de mercado".

En el año 480 a.C., una flota griega, bajo el mando de Temístocles, integrada por unos 360 trirremes (el número varía, según las fuentes), infligió en los estrechos próximos a Salamina una cruenta derrota a una flota persa de tamaño aproximadamente doble en número de unidades. Junto con algunas argucias tácticas del propio Temístocles, parece que las razones principales de la victoria de la alianza griega fueron la dificultad de los persas para hacer evolucionar una flota tan enorme a través de los intrincados estrechos y la mayor maniobrabilidad y agilidad de los buques y navegantes griegos, que les permitió hacer mejor uso del espolón. Persia perdió la batalla, casi la mitad de sus naves y la guerra.

Maersk ha echado un órdago a la grande, pero está por ver si su estrategia de gigantismo sigue teniendo éxito cuando se lleva al extremo.

Editorial

¿Triunfará el órdago a la grande de Maersk? **3**

Noticias Marítimas

Situación del Mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **12**

Foto portada: Infografía del nuevo buque de 18.000 TEU encargado por Maersk.

anave.es



Boletín informativo de Anave nº 508 marzo 2011

Actividades

25 ANAVE

26 Agenda del mes

Tribuna Profesional

19 Panorama del transporte marítimo en 2010 y perspectivas para 2011

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
El Convenio HNS modificado por el Protocolo adoptado en 2010