

# Los procesos de consolidación demuestran la profundidad de la crisis en el sector marítimo



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

Pocas veces en los últimos años se han acumulado en un solo mes tantas noticias sobre acuerdos de cooperación, constitución de alianzas, pools, etc. entre empresas navieras en el mercado internacional. Aquí y allá, ante un mercado caracterizado por baja demanda, fletes bajos y perspectivas poco halagüeñas a corto y medio plazo, las empresas navieras buscan la forma de conseguir simultáneamente dos objetivos: racionalizar sus costes y mejorar la calidad a sus clientes para ganar cuota de mercado con la que mantener altos los factores de ocupación de los enormes buques que están incorporando a sus flotas. Aunque también se están extendiendo a otros sectores, como los grandes petroleros de crudo (VLCCs), no es ninguna sorpresa que, como recogemos detalladamente en el apartado de Empresas Navieras - Internacional, una mayoría de estos procesos se están registrando en el ámbito donde tradicionalmente han existido más acuerdos de este tipo: las líneas transoceánicas de buques portacontenedores.

Hace pocas semanas Maersk Line, aprovechando su primer puesto en

el ranking mundial, quiso diferenciarse del resto con un servicio en los tráficos Extremo Oriente-Europa de alta calidad y frecuencia diaria: Daily Maersk. La respuesta de sus competidores a esta iniciativa no se ha hecho esperar: primero las dos siguientes navieras en el ranking (MSC y CMA-CGM) anuncian una alianza que les lleva a una dimensión muy similar a la del gigante danés. Ninguno de los tres grandes participaba hasta ese momento en los acuerdos de slot-charter cruzado que se ha dado en llamar Alianzas. De hecho, siempre se había considerado a éstas como una herramienta procompetitiva de las navieras de dimensión intermedia para poder competir en extensión y calidad de sus servicios con las de mayor tamaño, que hasta ahora mantenían su operación independiente, salvo en algunos tráficos concretos.

Pocos días después, las 6 navieras integrantes de la Grand Alliance y la New World Alliance anuncian que cooperarán entre sí, llegando a operar 90 grandes portacontenedores en ese mismo tráfico. Junto a ello, las tres grandes operadoras japonesas de contenedores estudian su posible fusión y se registran

otros procesos de menor dimensión, pero similares objetivos.

¿Cuál va a ser el resultado de estos procesos? ¿Atraerán la atención de las Autoridades de la Competencia? Es posible que, en algunos tráficos locales, alguno de estos procesos de cooperación pueda dar lugar a cuotas de mercado muy elevadas de alguno de los grandes grupos que se están formando. A medio plazo, y en función de la duración de la actual crisis, cuya salida aún no se vislumbra, sería incluso posible que alguno de estos grandes actores cayese en el camino.

Pero, en el ámbito global, y a corto plazo, lo que se deduce de estas iniciativas es, en primer lugar, una competencia aún mayor entre los tres supergigantes que ahora se disputan el primer lugar en el mercado (Maersk, MSC/CMA-CGM y G6). Y, al mismo tiempo, una mejora aún mayor de las frecuencias y calidades de los servicios. Nunca habían existido en el mundo servicios regulares de tanta frecuencia, tanta calidad y a tan bajo precio... y además hay al menos tres competidores entre los que elegir. Todo ello, positivo sin duda para los usuarios.

## Editorial

Los procesos de consolidación demuestran la profundidad de la crisis en el sector marítimo

3

## Noticias Marítimas

Situación del Mercado 4

Nacional 5

Internacional 8

Foto portada: Portacontenedores de OOCL en la Bahía de San Francisco.



Boletín informativo de Anave nº 518 enero 2012

## Actividades

17 ANAVE

18 Agenda del mes

## Tribuna Profesional

14 ICS apoyó en Durban las medidas adoptadas en la OM

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES  
Motivar a las tripulaciones y evitar el abandono