

Nuevas fusiones que consolidan el liderazgo marítimo europeo



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

La tentación de mejorar la eficiencia por medio de la consolidación es, en algunos casos, irresistible, y muy especialmente en tiempos de crisis.

En una misma semana, justo antes de Navidad, se han hecho públicos dos procesos de convergencia entre importantes empresas europeas del sector marítimo, tres de ellas alemanas.

Por una parte, las navieras Hapag-Lloyd y Hamburg Süd, que figuran respectivamente en los lugares 5 y 12 del ranking mundial de operadores de líneas de portacontenedores. Si llegase a materializarse la fusión, la flota de la naviera resultante incluiría 241 buques, 105 de ellos propios y 136 tomados en fletamento, así como 33 en cartera de pedidos, con una capacidad total de 1,31 millones de TEU. Esto la colocaría en el cuarto puesto del ranking, sólo por detrás de Maersk, MSC y CMA-CGM (las tres empresas europeas) y pasando por delante de dos navieras asiáticas: Evergreen y COSCO.

No hay que ser un lince para apreciar notables sinergias potenciales en esta fusión, ya que los negocios

de ambas compañías son muy complementarios: mientras Hapag-Lloyd se concentra en líneas Este-Oeste, Hamburg Süd desde siempre se ha especializado en servicios Norte-Sur, especialmente con Sudamérica, no en vano su nombre completo es *Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft* (sí, con tres efes seguidas, no es errata). Surgiría un importante competidor de los tres grandes y de las principales Alianzas, por lo que parece que esta consolidación puede traer no sólo más eficiencia, sino probablemente también más guerra en éste ya muy competido y actualmente bastante deprimido mercado.

Pocos días después, dos sociedades de clasificación, la noruega Det Norske Veritas y la alemana Germanischer Lloyd, han anunciado no ya su intención, sino la firma de un acuerdo de fusión, si bien aún sujeto a la autorización de las autoridades de la competencia.

Según datos de Lloyd's's List Intelligence, DNV ocupa actualmente el cuarto lugar en cuota de mercado entre las sociedades de clasificación (contando únicamente el sector marítimo), con 216 millones de tpm

clasificadas, y GL el quinto, con 137 millones de tpm, ambas superadas por la japonesa Class NK (323), la norteamericana ABS (281) y la británica LR (265). Quiere ello decir que la compañía resultante de la fusión, que sumaría 353 millones de tpm, se situaría holgadamente en primer lugar. Ambas se caracterizan por operar preferentemente en segmentos muy tecnificados, como los buques portacontenedores, la industria off-shore, el gas natural, etc.

A primera vista, no parece que las autoridades europeas de defensa de la competencia deban obstaculizar estas fusiones, que no harían sino reforzar y consolidar las posiciones de las empresas marítimas europeas como claros líderes mundiales en dos segmentos de actividad con muy elevado contenido tecnológico y valor añadido. En ambos casos, son sectores absolutamente globalizados, por lo que, a nuestro entender, no habría que temer que se traduzcan en menor competencia, sino probablemente todo lo contrario.

Vayan nuestros mejores deseos, en este comienzo de año, hacia las dos grandes empresas marítimas europeas que surgirán de estas fusiones.

Editorial

Nuevas fusiones que consolidan el liderazgo marítimo europeo 3

Noticias Marítimas

Nacional 4

Interacional 7

Foto portada: DNV

anave.es



Boletín informativo de Anave nº 530 enero 2013

Actividades

17 ANAVE

18 Agenda del mes

Tribuna Profesional

12 Navegación lenta: ¿qué significa para los armadores?

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Diez años de Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código ISPS)