

El necesario refuerzo de la competitividad de nuestros puertos



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

Varias noticias recientes nos confirman que, cada vez más, las grandes líneas internacionales de contenedores, a pesar de la seria crisis de demanda que están sufriendo, y tal vez precisamente por eso, están reforzando sus posiciones frente a los puertos.

Por una parte, tenemos a Evergreen, cuarta en el ranking mundial de operadores de líneas de portacontenedores, con 204 buques y una capacidad de transporte de más de 870.000 teu. El hasta hace poco impenitente outsider ha decidido formalizar la colaboración que mantenía con la alianza CHKY, incorporándose a la misma, que hasta ahora integraban Cosco (5ª mundial), Hanjin (8), K Line (16) y Yang Ming (15) y que a partir de ahora se llamará CHKYE.

En paralelo, las 6 navieras que forman la alianza G6: Hapag-Lloyd (6ª en el ranking mundial), APL (7), MOL (10), OOCL (12), NYK (13) y Hyundai (17) han decidido reforzar su colaboración y ampliarla a los servicios con la costa oeste de EEUU.

Y, por su parte, los tres grandes: Maersk (1), MSC (2) y CMA-CGM (3) siguen a la espera de la aprobación

de su macro-alianza P3 por las autoridades de la competencia para comenzar a operar en el segundo trimestre de este año. La naviera de capital público China Shipping Container Lines (CSCL), ha pedido que no se autorice en su país esta masiva colaboración, alegando que *"reduciría los costes operativos de sus miembros, permitiéndoles ofrecer unos fletes tan bajos que otras compañías no podríamos igualar sin perder dinero"*. De este modo en realidad están reconociendo que el crecimiento de estas enormes alianzas no va en perjuicio de los consumidores, sino más bien al contrario, que permite a las navieras ofrecer servicios cada vez de mayor calidad a fletes menores.

Pero la creciente fuerza de las grandes navieras no sólo preocupa a sus competidoras, sino que son muchos los puertos que comprenden que perder como clientes a las principales líneas les podría dejar fuera de juego. A título de ejemplo, el puerto de Portland, sobre el río Columbia, en Oregón (EEUU) que en los años 2007 y 2008 movía unos modestos 250.000 teu/año, ha ido perdiendo tráfico y en 2013 sólo llegó a 178.000. Ante la caída de la demanda, su principal operador, Hanjin, anunció que retiraría

sus escalas y, para evitarlo, la Autoridad Portuaria de Portland ha ofrecido a la naviera un incentivo de 20 \$/teu más otros 25 \$ por cada teu que supere una determinada cantidad, hasta llegar a 4 millones de \$/año.

Todo esto nos podría parecer distante y ajeno, si no fuese porque algunos puertos españoles pueden estar empezando a sentir preocupaciones similares a las de Portland, a pesar de mover cantidades hasta 20 veces superiores de teus. ¿Qué le ocurrirá a un puerto si quedase fuera de la planificación del P3, el G6 y la CHKYE? Recientemente, el presidente de Puertos del Estado resaltó los perjuicios que se derivarían para las importaciones y exportaciones españolas si perdiésemos el elevado grado actual de conectividad internacional en tráfico regular transoceánico y señaló que la clave para poder mantenerla no es ningún secreto: hay que aumentar la competitividad de los puertos españoles, y afirmó: *"Tenemos la obligación de ser más baratos, hay que bajar los costes portuarios para todos los tráfico. Hay que seguir la política de reducción de tasas. Nuestro problema no es de ingresos, es de competitividad."*

Editorial

El necesario refuerzo
de la competitividad
de nuestros puertos

3

Noticias Marítimas

Situación del mercado

4

Nacional

6

Internacional

10



Boletín informativo
de Anave nº 544
marzo 2014

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

17 Panorama del transporte
marítimo en 2013

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Piratería: ¿qué lecciones
hemos aprendido?