

PlantaDoce.

Entorno

Quiebras, alianzas y compras entre navieras: un sector en jaque ante la crisis de la 'supply chain'

La crisis de la cadena de suministro ha alcanzado al sector de las navieras con las aguas revueltas tras un largo proceso de reestructuración y alianzas y el auge de las compañías independientes.

Marta Tamayo
25 oct 2021 - 04:53



La rotura del *supply chain* ha puesto en el foco las primeras responsables del transporte de mercancía global: las navieras. Las compañías encargadas de trasladar los artículos de una fábrica china a un centro comercial de Nueva York se están viendo incapaces de cumplir su cometido a tiempo y puede que los regalos de Navidad de medio mundo se queden varados haciendo cola en los puertos de Hong Kong, Hamburgo o Los Ángeles.

La situación, desencadenada por el cambio de ritmo originado por el parón del Covid-19 y el crecimiento de la demanda tras la apertura de la economía, **ha cogido a las navieras en un momento de reorganización tras acumular en los últimos años procesos de fusiones**

1 / 3

<https://www.plantadoce.com/entorno/quiebras-alianzas-y-compras-entre-navieras-un-sector-en-jaque-ante-la-crisis-de-la-supply-chain>

El presente contenido es propiedad exclusiva de PLANTADOCE EDICIONES, SLU, sociedad editora de PlantaDoce (www.plantadoce.com), que se acoge, para todos sus contenidos, y siempre que no exista indicación expresa de lo contrario, a la licencia Creative Commons Reconocimiento. La información copiada o distribuida deberá indicar, mediante cita explícita y enlace a la URL original, que procede de este sitio.

PlantaDoce.

y compras, mientras que el precio por transportar un *container* de una punta a otra del mundo se iba abaratando.

La reactivación de la demanda ha encontrado a las navieras sin haberse reestructurado tras el parón drástico del inicio de la pandemia y en septiembre el coste de llevar un contenedor de China a Estados Unidos alcanzó su récord histórico, según Freightos Index. Este golpe ha llegado a un sector en una situación crítica.

Los grandes movimientos se iniciaron con la caída del gigante coreano Hanjin, que había sido una de las mayores compañías de transporte marítimo de los últimos treinta años y supuso la mayor bancarrota del sector desde la desaparición en 1968 de U.S. Lines.

La compañía se declaró en bancarrota tanto en los tribunales surcoreanos como en las cortes estadounidenses, donde contaba con 400 empleados. La caída de la naviera originó retrasos en miles de barcos distribuidos por el mundo y también puso en jaque la entrega de artículos de cara a las Navidades.

La naviera Hanjin se declaró en bancarrota en 2016, desencadenando una serie de alianzas en el sector

La caída de la séptima mayor naviera del mundo hizo tambalear el tablero internacional y se iniciaron procesos de fusión entre algunas compañías de Asia, Europa y Oriente Próximo. En octubre de ese mismo año, las tres mayores compañías japonesas de transporte de mercancías por mar se fusionaron alegando que necesitaban unir fuerzas para sobrevivir. Con ello, **crearon un grupo de unos 2.900 millones de dólares con capacidad para operar con 256 naves** y arañar el 7% del comercio mundial bajo el nombre de *Ocean Network Express*.

A inicios de ese año, **el Consejo de Estado de la República Popular China aprobó la fusión entre Cosco y China Shipping** para formar una compañía con sede en Shanghái que actualmente se sitúa entre las cinco mayores compañías del mundo con servicio en 329 puertos.

En 2016, la francesa CMA-CGM, que surgió de la fusión entre Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) y Compagnie Générale Maritime (CGM) tomó el control de Neptune Orient Lines (NOL) con sede en Singapur. Al ganar fuerza en el sector asiático, la compañía entró a formar parte de Ocean Alliance junto con la china Cosco

PlantaDoce.

Shipping; Evergreen, con sede en Taipei, y OOCL, con oficinas centrales en Hong Kong.

Un año más tarde, el ritmo de fusiones no se frenó. La naviera alemana Hapag-Lloyd se fusionó con la Usac dos años más tarde de hacerlo con la Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV), con sede en Chile, convirtiéndose en la quinta naviera más grande de mundo.

La alianza 2M agrupa la danesa Maersk y la suiza MSC, las dos mayores navieras del mundo

Aunque entre este baile de fusiones y adquisiciones el trono del transporte marítimo internacional se mantuvo inmóvil. La danesa Maersk mantuvo en la primera posición durante toda la década, y en **2017 afianzó su posición con la compra de alemana Hamburg Süd por 4.400 millones de dólares.**

También permanece inalterable el segundo puesto del ranking ocupado por la suiza Mediterranean Shipping Company (MSC). Las dos grandes empresas del sector formaron en 2017 su propia alianza, mediante 2M Alliance, que en el momento de su creación copaba el 35% del mercado internacional. Ese mismo año se fundó The Alliance, que agrupaba las empresas Hapag-Lloyd, Ocean Network Express y YML.

Aunque las grandes alianzas han ido perdiendo cuota de mercado desde el estallido de la pandemia, según datos de Sea Intelligence, cerca de un tercio de los servicios ofrecidos en Asia y el oeste de Estados Unidos están asociados a navieras independientes. Aun así, Ocean Alliance sigue manteniendo la mayor cuota en la ruta del transpacífico, pero **2M y The Alliance han perdido cuota el último año.**

En la ruta de Asia con norte de Europa, la alianza formada por la compañía danesa y suiza también ha retrocedido dejando terreno a Ocean Alliance, mientras que en la ruta que conecta Asia con el mediterráneo se impone el grupo The Alliance, frente a 2M.

Más allá de controlar el transporte mundial, las navieras se enfrentan al reto de la sostenibilidad. Las mayores navieras del mundo, asociados en la International Chamber of Shipping (ICS) anunció este año su plan de ser neutral en emisiones de carbono en 2050.