



Transporte marítimo: Guerra comercial y fusiones

Por: [María Julia Mayoral](#)

Globalización, 08 de octubre 2018

[Prensa Latina](#) 6 octubre, 2018

Región: [Mundo](#)

Tema: [Economía](#)

Disputas comerciales por políticas proteccionistas y el incremento del poderío de contadas navieras podrían socavar las perspectivas favorables del transporte marítimo internacional, alertó esta semana una agencia de Naciones Unidas.

El volumen del comercio marítimo experimentará en 2018 un crecimiento similar al registrado el año anterior en el orden del cuatro por ciento; sin embargo, aumentan los factores en contra, sopesó la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad).

De acuerdo con los estimados, el transporte de contenedores y de carga seca de productos básicos a granel exhibirá este año el crecimiento más rápido por el uso de buques tanques.

Aunque las perspectivas resultan positivas, 'se ven amenazadas por el estallido de guerras comerciales y el aumento de las políticas aislacionistas', alertó el secretario general de la Unctad, Mukhisa Kituyi.

En opinión del funcionario, 'la escalada del proteccionismo y las batallas arancelarias de tipo ojo por ojo, diente por diente' podrían perturbar el sistema mundial de comercio, que es la base de la demanda de transporte marítimo'.

Tras cinco años de desaceleración del crecimiento, en 2017 tuvo lugar una modesta ampliación de la flota a escala global, al sumar 42 millones de toneladas brutas, lo que representó una tasa de crecimiento del 3,3 por ciento.

Alemania, precisó el reporte, continuó siendo el principal país propietario de buques portacontenedores, con una cuota de mercado del 20 por ciento a principios de 2018, tras haber perdido algo de terreno en 2017.

En cambio, los propietarios de Grecia, China y Canadá pasaron a controlar un porcentaje mayor del mercado de portacontenedores. Mientras tanto, las Islas Marshall ocuparon el segundo pabellón más popular, tras Panamá y antes de Liberia.

Los cálculos de la Unctad también corroboraron el auge de las fusiones y adquisiciones en el sector, así como la reestructuración de las alianzas mundiales.

En enero de 2018, ejemplificó el análisis, las 15 principales compañías de transporte marítimo concentraban el 70,3 por ciento del total de la capacidad desplegada.

El porcentaje subió aún más al finalizar la integración operativa de las nuevas fusiones; como consecuencia, las 10 principales navieras controlaban casi el 70 por ciento de la capacidad de la flota en junio de este año.

Tres alianzas de navieras dominan la capacidad desplegada en las tres principales rutas de contenedores Oriente-Occidente, y colectivamente representan el 93 por ciento de esta.

‘Aunando esfuerzos y celebrando alianzas, los transportistas han aumentado su poder de negociación frente a los puertos a la hora de pactar las escalas y las operaciones de las terminales portuarias’, opinó la agencia de Naciones Unidas.

La creciente consolidación, advirtió, reforzará el poder de mercado de las navieras, lo que podría dar lugar a una reducción de la oferta y la calidad de los servicios, y al aumento de los precios.

‘Es posible que algunas de esas repercusiones negativas ya estén materializándose’. Por ejemplo, en 2017-2018 disminuyó el número de operadores en varios pequeños Estados insulares en desarrollo y países en desarrollo con economías estructuralmente débiles.

‘Es necesario evaluar las consecuencias de las fusiones y alianzas y de la integración vertical dentro de la industria, y hacer frente a los posibles efectos negativos’, aconsejó la directora de la División de Tecnología y Logística de la Unctad, Shamika N. Sirimanne.

Esto, sintetizó, requerirá el compromiso de todas las partes interesadas, en particular las autoridades nacionales de la competencia, las navieras, los cargadores y los puertos.

María Julia Mayoral

La fuente original de este artículo es [Prensa Latina](#)

Derechos de autor © [María Julia Mayoral](#), [Prensa Latina](#), 2018

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **[María Julia Mayoral](#)**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca