

Αλληπάλληλες συγχωνεύσεις και εξαγορές στην αγορά των containers

2019/01/14 09:36 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Νέου τύπου συνεργασίες, οι οποίες μπορεί να αγγίζουν και θέματα ανταγωνισμού, φέρνει η πίεση στην αγορά των containers σε παγκόσμιο επίπεδο.

Μετά τις αλληπάλληλες συγχωνεύσεις και εξαγορές σε επίπεδο ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών, αλλά και διαχειριστών Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων, κάτι που έχει ως αποτέλεσμα ο κύριος όγκος της αγοράς να είναι υπό τον έλεγχο 10 περίπου μεγάλων ομίλων, σειρά παίρνουν οι συνεργασίες ανά λιμάνι, σύμφωνα με την “Ναυτεμπορική”.

Μπροστά οι διαχειριστές στο Χονγκ Κονγκ

Τον «χορό σέρνουν» οι τέσσερις από τους πέντε διαχειριστές των τερματικών σταθμών στο λιμάνι του Χονγκ Κονγκ, οι οποίοι βλέποντας το πρώτο λιμάνι στον κόσμο πριν από 10 χρόνια να διολισθαίνει διαρκώς αποφάσισαν να λειτουργήσουν από κοινού εννέα τερματικούς σταθμούς Kwai Tsing στο Χονγκ Κονγκ.

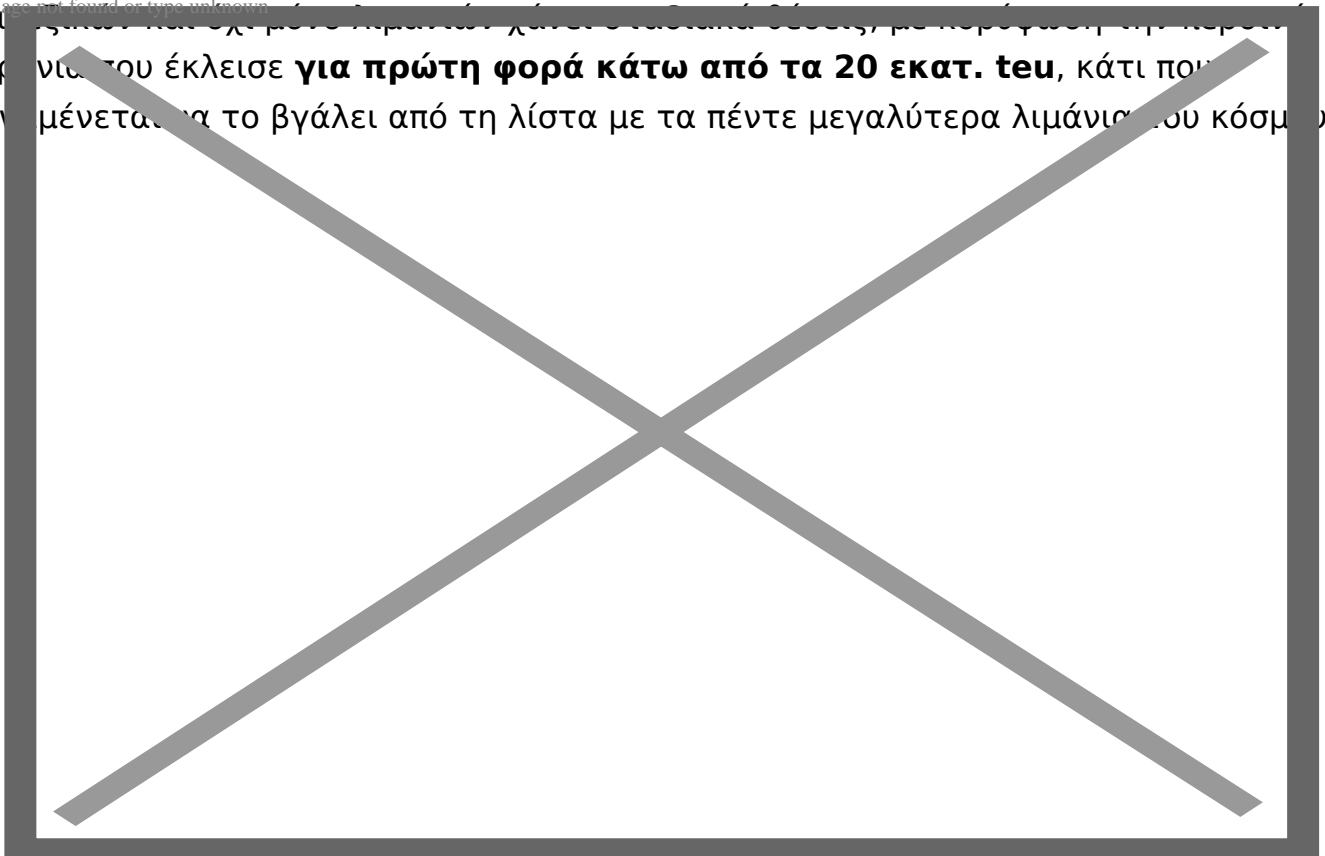
Πρόκειται για τους ομίλους Hutchison Port, Modern Terminals, Cosco-HIT Terminals (Hong Kong) και Asia Container Terminals (ACT).

Η συμφωνία που έχει ξεσηκώσει ήδη θύελλα διαμαρτυριών από τους χρήστες του λιμανιού προβλέπει ότι τα έσοδα αλλά και τα κόστη από τη διαχείριση των terminals θα μοιράζονται ανάμεσα στους διαχειριστές, ανάλογα με το ποσοστό με το οποίο συμμετέχουν στο συνεργατικό σχήμα.

Σύμφωνα με τη θυγατρική της Hutchison που συμμετέχει στη νέα συμμαχία, η οποία ονομάστηκε «Hong Kong Seaport Alliance»: «Λαμβάνοντας υπόψη τη μεταβαλλόμενη δυναμική της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ιδίως με τον σχηματισμό στρατηγικών συμμαχιών μεταξύ ναυτιλιακών γραμμών και την αυξανόμενη χρήση όλο και μεγαλύτερων σε όγκο και χωρητικότητα πλοίων, η συμμαχία που δημιουργήσαμε στο Χονγκ Κονγκ **θα επιτρέψει καλύτερη αξιοποίηση της υφιστάμενης χωρητικότητας και την αύξηση της ευελιξίας και της συνεργασίας** για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των ναυτιλιακών συμμαχιών».

Σημειώνεται ότι, το Χονγκ Κονγκ ήταν το μεγαλύτερο σε κίνηση λιμάνι του κόσμου το

2005. Ωστόσο, εξαιτίας της αύξησης του ανταγωνισμού και της ανάπτυξης των
Κύριος λόγος για την κίνηση αυτή είναι η οικονομική κρίση, με κορύφωση την περυσινή
χρυσή του έκλεισε **για πρώτη φορά κάτω από τα 20 εκατ. τευ**, κάτι που
αν μένεται να το βγάλει από τη λίστα με τα πέντε μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου.



H

κίνηση αυτή πάντως δεν ήρθε σαν κεραυνός εν αιθρία για τους πελάτες του λιμανιού, αφού σε πρόσφατο συνέδριο της Lloyd's List στο Χονγκ Κονγκ ο διευθύνων σύμβουλος της MTL, Peter Levesque, είχε αποκαλύψει ότι οι operators του Χονγκ Κονγκ βρίσκονται σε διαβουλεύσεις προκειμένου να συνεργαστούν για τη διαχείριση του λιμανιού.

Είχε τονίσει επίσης ότι πόλεις, όπως είναι η Σαγκάη και η Σιγκαπούρη, που είναι υπό τη διαχείριση ενός port group, έχουν τη δυνατότητα να προχωρούν **σε πιο αποτελεσματικές επενδύσεις σε νέες υποδομές και νέες τεχνολογίες.**

Η κίνηση αυτή προκάλεσε τις αντιδράσεις των χρηστών του λιμανιού, ενώ και η Επιτροπή Ανταγωνισμού του Χονγκ Κονγκ ξεκίνησε έρευνα προκειμένου να διαπιστώσει αν η συγκεκριμένη συμμαχία μπορεί να λειτουργήσει ως καρτέλ.

Συγκεκριμένα το συμβούλιο χρηστών του Χονγκ Κονγκ εξέφρασε την έντονη ανησυχία του για τις αρνητικές επιπτώσεις που μπορεί να έχει για τον ανταγωνισμό η απόφαση αυτή. Όπως σημειώνουν χαρακτηριστικά οι τέσσερις εταιρείες που αποτελούν τα μέλη της νέας συμμαχίας, **διακινούν το 95% των φορτίων στην πόλη.**

«Με 95% μερίδιο αγοράς ο κλάδος δεν θα έχει ουσιαστικά καμία επιλογή αν η

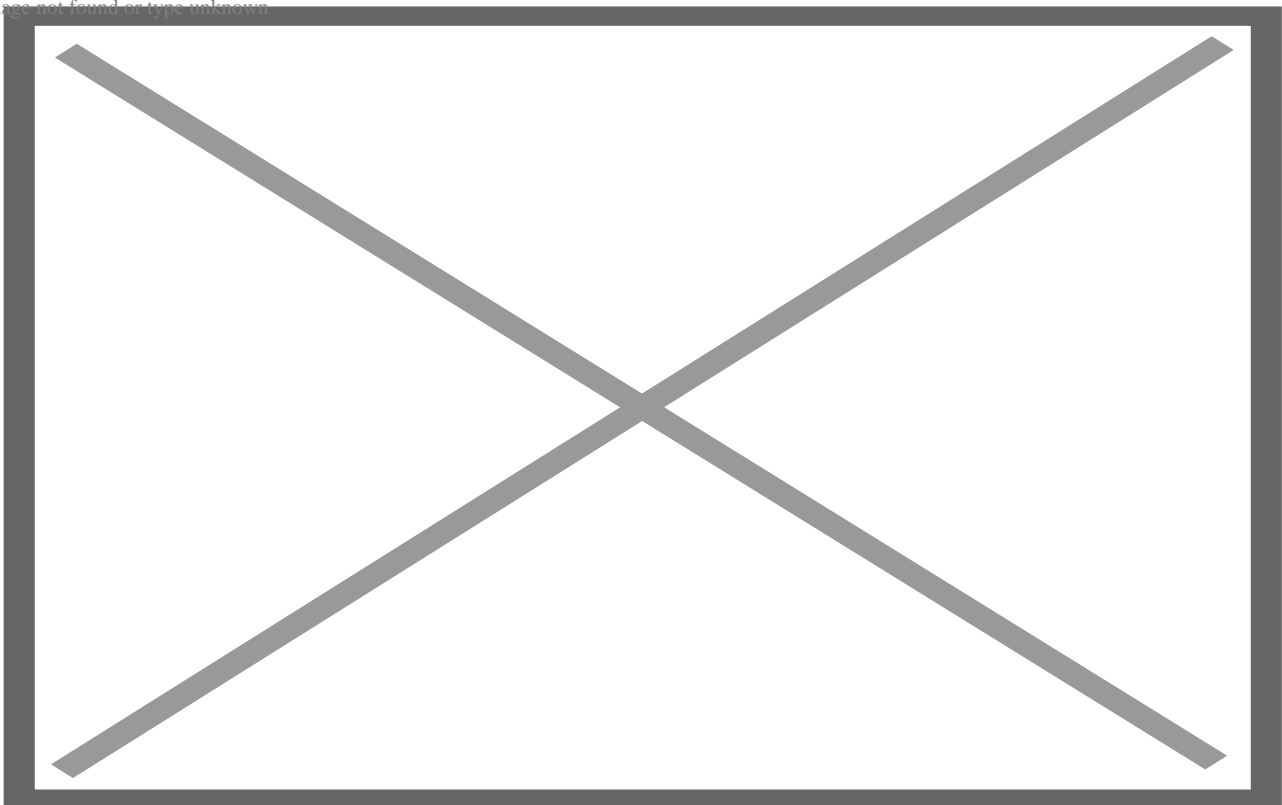
συμμαχία προχωρήσει σε πρακτικές καρτέλ» σημείωσε σε δηλώσεις του ο πρόεδρος του συμβουλίου Willy Lin και προσέθεσε ότι «σήμερα δεν υπάρχει μηχανισμός παρακολούθησης ζητημάτων ανταγωνισμού από τα μέλη της συμμαχίας».

Σημειώνεται ότι εκτός της συμμαχίας έμεινε μόνο η Dubai Ports World, η οποία διαχειρίζεται έναν προβλήτα στην περιοχή. Επιβράδυνση βλέπει στη διακίνηση η Drewry. Επιβράδυνση βλέπει η Drewry στη διακίνηση containers το 2019, γεγονός που θα εντείνει την πίεση τόσο στις ναυτιλιακές εταιρείες όσο και στα λιμάνια.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς, η διακίνηση teu μέσα στη χρονιά **θα αυξηθεί κατά 4% σε σχέση με το 4,7% που επετεύχθη το 2018**. Σε κάθε περίπτωση, η Drewry σημειώνει ότι, οι εκτιμήσεις αυτές μπορεί να αλλάξουν ανάλογα με τις εξελίξεις στις εμπορικές σχέσεις ανάμεσα στις ΗΠΑ και την Κίνα.

Επίσης, μέσα στο 2019, αναμένεται να γίνουν συγκεκριμένες επενδύσεις στην ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών, ενώ περιορισμένες θα είναι και οι νέες παραγγελίες. Το ίδιο διάστημα η παγκόσμια χωρητικότητα Σ.ΕΜΠΟ αναμένεται να αυξηθεί κατά 25 εκατ. teu.

Image not found on this website



Επιπλέον, σύμφωνα με την Drewry, δεν αναμένεται εντός του 2019 περαιτέρω αύξηση στη μέγιστη χωρητικότητα των containerships.

Παράλληλα, παρά τις προκλήσεις που θα αντιμετωπίσει η συγκεκριμένη αγορά, οι εταιρείες αναμένεται να καταγράψουν φέτος κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων περίπου 25 δισ. δολάρια, ενώ η παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μέσω λιμένων αναμένεται να ξεπεράσει τα 800 εκατ. teus.

Τέλος, η ψηφιοποίηση, ο αυτοματισμός και η χρήση της τεχνολογίας blockchain θα εξακολουθήσουν να απασχολούν τους διαχειριστές των τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων, ενώ έμφαση επίσης θα δοθεί και στις επενδύσεις στην ευρύτερη εφοδιαστική αλυσίδα.