



<https://www.metaforespess.gr>

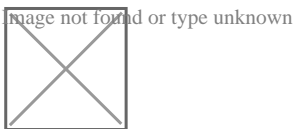
Νέος κύκλος συγκέντρωσης στους liners. Τα μερίδια αγοράς και οι προκλήσεις

2016/08/26 23:33 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Ενώπιον ενός νέου κύκλου εξαγορών και συγχωνεύσεων βρίσκεται ο κλάδος των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (liners), σύμφωνα με τους αναλυτές.

Η συγκέντρωση της αγοράς μεταξύ των μεγαλύτερων φορέων του κλάδου γίνεται όλο και πιο έντονη και οι μικρότερες εταιρείες θα πρέπει, είτε να συγχωνευθούν, είτε να επανέλθουν σε νέες στρατηγικές κατευθύνσεις για να αποφύγουν την πτώχευση, επισημαίνει μία νέα έρευνα της εταιρείας συμβούλων SealIntel.

Η έρευνα δείχνει ότι η συγκέντρωση (consolidation) στην κορυφή της λίστας των **20 μεγαλύτερων liners έχει αλλάξει δραματικά τα τελευταία πέντε χρόνια**, με τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες να ελέγχουν όλο και μεγαλύτερο μέρος της δυναμικότητας.



Κατά τα τελευταία πέντε χρόνια στην αγορά κυριαρχεί το δίδυμο Maersk Line και Mediterranean Shipping Co (MSC). Στην πρώτη θέση η **Maersk, με 15,4%, στη δεύτερη η MSC, με 13,4%, ενώ στην τρίτη η CMA - CGM με 11% και στην τέταρτη η Cosco Container Lines με 7,5%.**

Κάτω από αυτές υπήρχε μία ομάδα ναυτιλιακών εταιρειών μεσαίου μεγέθους

(αναλογικά με τις προαναφερόμενες δύο πρώτες) που δεν διέφεραν πολύ μεταξύ τους. Το 2011, η κατάσταση του ανταγωνισμού θα μπορούσε επομένως να περιγραφεί ως μια αγορά με μικρού μεγέθους εταιρείες, με ένα σημαντικό αριθμό παγκόσμιων παικτών και μόλις δύο leaders.

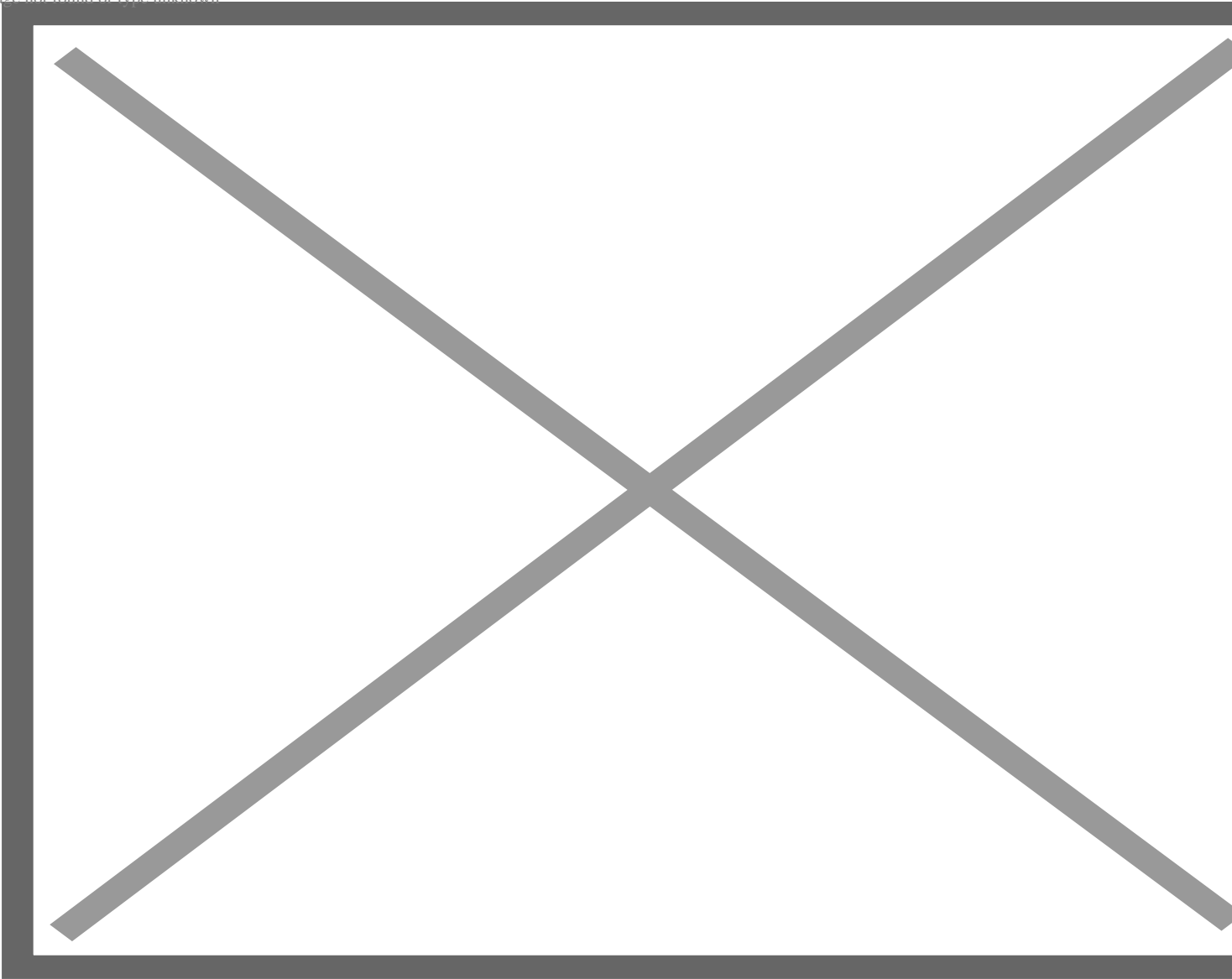
Η SeaIntel εκτιμά ότι είναι πολύ πιθανό οι πέντε ή έξι liners θα εμπλακούν σε έναν ανταγωνισμό μεταξύ τους, με βάση το πλεονέκτημα του μεγέθους τους, πιέζοντας σοβαρά τις υπόλοιπες μικρομεσαίες εταιρείες.

Σύμφωνα με την έκθεση του SeaIntel, το πεδίο ανταγωνισμού του παγκόσμιου εμπορίου των εταιρειών liners χαρακτηρίζεται από την παρουσία μιας μεγάλης ομάδας ίσης δυναμικότητας ναυτιλιακών εταιρειών και δύο εξαιρετικά μεγάλων παικτών.

Το νέο σκηνικό που διαμορφώνεται

Όμως η δυναμική αυτή δείχνει τώρα να αλλάζει, καθώς μία νέα ομάδα liners αναδύεται στην κορυφή με τον συνασπισμό πέντε ή έξι παικτών.

Η τάση συγκέντρωσης ενδυναμώνεται με την εξαγορά της APL από την CMA CGM και την επικείμενη συγχώνευση της Harag-Lloyd και της United Arab Shipping Co, ενώ η πρόσφατη συνένωση των δύο μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιρειών της Κίνας, δηλαδή της Cosco και της China Shipping Container Lines, δημιούργησε τον τέταρτο μεγαλύτερο liner στον κόσμο.



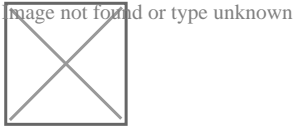
Επιπλέον, το μέγεθος αυτών των παικτών, σε σχέση με την υπόλοιπη αγορά έχει αυξηθεί, αφήνοντας πίσω μια σχετικά μεγάλη ομάδα μικρότερων ανταγωνιστών. Η νέα εικόνα έχει μεγάλη σημασία, καθώς οι δύο κορυφαίες εταιρείες, η **Maersk Line** και η **MSC θα εκτεθούν σε μεγαλύτερη ανταγωνιστική πίεση**, καθώς δεν είναι πλέον οι μοναδικές που διαθέτουν το πλεονέκτημα των οικονομιών κλίμακος.

Επίσης, οι υπόλοιπες μεσαίου μεγέθους εταιρείες, που δεν περιλαμβάνονται στις 5-6 μεγαλύτερες αντιμετωπίζουν μία νέα πρόκληση, καθώς οι οικονομίες κλίμακος είναι σημαντικό πλεονέκτημα στον συγκεκριμένο κλάδο.

Η SeaIntel εκτιμά ότι είναι πολύ πιθανό οι πέντε ή έξι liners θα εμπλακούν σε έναν ανταγωνισμό μεταξύ τους, με βάση το πλεονέκτημα του μεγέθους τους, πιέζοντας σοβαρά τις υπόλοιπες μικρομεσαίες εταιρείες.

Η κατάσταση αυτή θα αφήσει στις μικρές εταιρείες δύο επιλογές, εάν θέλουν να αποφύγουν την πτώχευση. Η μία επιλογή είναι η ένταξή τους σε άλλη μεγαλύτερη

ναυτιλιακή και η άλλη επιλογή είναι η περαιτέρω εξειδίκευσή τους.



Ενώ η δεύτερη επιλογή μπορεί να εμφανίζεται ως η πιο ελκυστική για μια σειρά μικρομεσαίων liners εμπεριέχει όμως έναν κίνδυνο. Οι αγορές να μη δουν την αξία αυτής της εξειδίκευσης, επισημαίνει η εταιρεία συμβούλων SealIntel.

Τα μερίδια

Η συγκέντρωση είναι ακόμη μεγαλύτερη μεταξύ των κορυφαίων εταιρειών του κλάδου. Το 1996, οι 20 μεγαλύτεροι liners αντιπροσώπευαν λίγο πάνω από το 70% της αγοράς.

Το **2016, ο αριθμός αυτός έχει αυξηθεί στο 90%**, αφήνοντας ακόμη μικρότερο χώρο για άλλες εταιρείες. Το μερίδιο αγοράς των κορυφαίων 10 εταιρειών liners αυξήθηκε από το 50% στο 70%, ενώ το μερίδιο αγοράς των πέντε μεγαλύτερων liners αυξήθηκε από 30% σε περισσότερο από 50% κατά την ίδια περίοδο.

Λάμπρος Καραγεώργος,

«Ναυτεμπορική»