

EASE FREIGHT'S NEWSLAS NOTICIAS DE AYER CON UN TOQUE DE CONTEXTO

Adquisiciones Corp. Hamburg Süd

1967 Adquisición de Atlas Levante Linie (ALL). Primeras incursiones en el Mediterráneo y entre América del Norte y Oceanía.

1986 Adquisición de una participación del 50% en la línea española Ybarra y Cía. Sudamerica S.A (en diciembre de 2005 H-S adquirió 100% de acciones).

1990 Adquisición de Royal Mail Line del Reino Unido, The Pacific Steam Navigation Company, The Swedish Laser Lines, Rotterdam Zuid-America Lijn (RZAL) y Havenlijn.

1998 - 1999 Adquisición de la naviera brasileña Aliança y de South Seas Steamship y South Pacific Container Lines.

2000 Adquisición de los Servicios de la americana Crowley American Transport.

2003 Adquisición de los servicios Ellerman al Mediterráneo ya la India y de línea Kien Hung Asia - S. América.

2007 Adquisición de Costa Container Lines - Operaciones hacia el Mediterráneo, América del Sur, Costa Este y Norte, Centroamérica y el Caribe

2015 Hamburg Süd se hace cargo de los servicios de línea de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica SA (CCNI). Las operaciones de línea continúan bajo la marca CCNI.

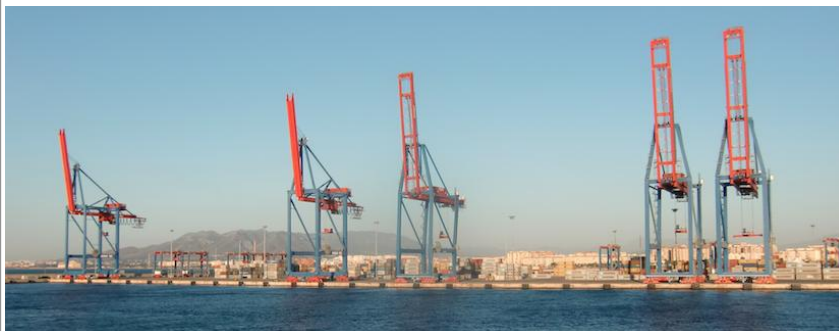


Maersk adquirió aHamburgSüd

Hamburg Südes una línea naviera que básicamente opera los tráficos de Norte-Sur. Hasta 2016 era parte del Grupo Oetker, un conglomerado familiar Alemán. En variadas ocasiones la familia Oetker ha sido reportada de tener negociaciones para vender a Hamburg Südy el grupo Maersk parece estar mas que internado

Al día de hoy el grupo Oetker Group dueño de Hamburg Südy el grupo Maersk han realizado un acuerdo para cerrar el negocio, y todos los reportes atribuyen el incremento en el valor de las acciones de Maersk en un 5% al cierre del acuerdo.

La familia Oetker esta por materializar sus planes para vender la línea y han dicho que cree haber encontrado el mejor socio para este negocio marítimo de 80 años. CMA CGM y el grupo Cosco también estuvieron en negociación con HamburgSüd también.





adquisición de Safmarine Container Lines (SCL) y African Marine Corporation Limited. En el momento de la adquisición, Safmarine operaba aprox. 50 buques de línea y una flota de alrededor de 80.000 contenedores.

10 de diciembre de 1999, el Grupo A.P. Møller adquirió SeaLand Service Inc., cambiando su nombre a Maersk Sealand. En el momento de la adquisición, Sealand operaba 70 buques, con casi 200.000 contenedores, así como terminales, oficinas y agencias en todo el mundo.

Junio de 2001: Mærsk compra la compañía de salvamento Smit-Wijsmüller de Holanda con más de 250 buques (remolcadores, barcasas, buques offshore y otros). El grupo Mærsk ahora opera la flota más grande del mundo de salvamento y buques offshore.

Septiembre de 2002: Mærsk se hace cargo de las actividades de transporte marítimo de la empresa naviera danesa Dampskibsselskabet TORM, que navega desde los Estados Unidos hacia el Golfo y desde Estados Unidos hasta África. Dentro del grupo Mærsk, las rutas son ahora operadas por Safmarine.

1 de agosto de 2005: A.P. Møller-Mærsk anuncia que se ha completado la compra de Royal P & O Nedlloyd N.V. Con una flota de más de 162 buques de contenedores que apoyan 460,203 TEU. La empresa se fusionará con Mærsk-Sealand.

Febrero de 2006, la nueva empresa se llamará Mærsk Line.

Diciembre de 2016, El 1 de diciembre de 2016 se anunció que la división de embarque del Grupo A.P. Møller-Maersk A / S Mærsk Line A / S firmó un acuerdo para hacerse cargo de toda la operación de Hamburg Süd.

Ejecutivos de Maersk Line han estado diciendo por un tiempo ya que esperan y quieren expandir operaciones a través de operaciones de M&A (Fusiones y Adquisiciones) en el transporte Marítimo contenerizado. Que Maersk obtenga la aprobación al acuerdo de compra de Hamburg Süd, actualmente la 7ma línea naviera más grande del mundo, antes del final del primer trimestre de 2017 no extraña.

Lo que debemos realmente leer y entender de todo este negocio en especial, es la marcada tendencia de una industria cada vez más consolidada, que de momento luchando con tarifas bajas y sobre oferta de servicios de transporte, y en el cual los competidores cada vez serán menos con el tiempo. Lo mismo para el negocio de terminales portuarios de Maersk, APM Terminals, que muy probablemente se beneficiará con las 130 motonaves que serán agregadas al grupo Maersk.

Además de ZimLines, Hamburg Süd es la única otra línea de consideración que no hace parte de un grupo de alianza marítimas. Después del acuerdo fallido en 2013 para fusionarse con Hapag-Lloyd, los dueños no parecían interesados en ninguna otra operación de este tipo. Solo estaría dispuesta a la venta total.

Maersk tendrá una gran parte del mercado en los tráficos de Sur América-Europa, donde competir con las dos líneas Alemanas operaban de forma conjunta, acuerdo que finalizara este año. Hapag-Lloyd and Hamburg Süd han anunciado un rediseño a su servicio del Norte de Europa a la costa Oeste de Sur América a principios del próximo año, y necesitaremos esperar para saber cómo terminará este acuerdo siendo que tanto Hamburg Süd y Alianza mantendrán sus marcas por ahora.

Esta será la primera gran adquisición de Maersk desde el 2005 cuando adquirió a P&O Nedlloyd. Amanecerá y veremos que pasa con el acuerdo de compra de slots de Hamburg Süd con MSC (Mediterranean Shipping Services), el socio de Maersk's en la alianza 2M.

