

24/11/2016 - 05:00

Consolidação de Hamburg Süd e Maersk criaria concentração no Brasil

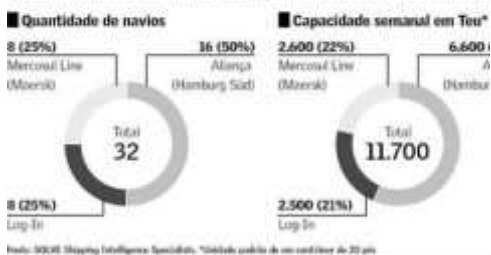
Por **Fernanda Pires**

A consolidação entre os transportadores de contêineres Hamburg Süd e Maersk Line, se levada a cabo, criará uma superconcentração na navegação brasileira - tanto nas linhas domésticas (cabotagem) quanto nas de longo curso. Na cabotagem o impacto é maior: a Aliança, da Hamburg Süd, e a Mercosul Line, do grupo Maersk, têm juntas 80% da capacidade total do mercado em Teus (contêiner padrão de 20 pés). O restante está nas mãos da Log-In.

Com menos competição para os embarcadores decidirem quem contratar, a aposta do mercado é que dificilmente o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprove tamanha concentração sem restrições.

Movimento perigoso

Três companhias atuam na cabotagem e a união de Mercosul Line



No transporte de longo curso, os dois grupos teriam juntos uma fatia de 36% no volume de cargas transportadas nos tráfegos com a Costa Leste da América do Sul, considerando o acumulado do ano até setembro. Somando as participações dos dois armadores seguintes no ranking - MSC e Hapag Lloyd -, significa que 70% dos volumes ficariam concentrados nos convéses de três companhias.

Nos últimos dias, a mídia internacional subiu o tom no sentido de que haveria uma negociação avançada entre a família Oetker, dona da Hamburg

Süd - o braço de navegação do conglomerado alemão -, e a Maersk Line. A respeitada publicação "ShippingWatch", especializada no setor, publicou reportagem nesta semana informando que a compra da Hamburg Süd pela dinamarquesa Maersk Line está para acontecer "logo" e que o valor gira em torno de € 4 bilhões.

Apesar de Hamburg Süd e Maersk Line não comentarem o que classificam como especulações, nenhuma nega que haja uma negociação em curso. A Maersk Line é o maior armador do mundo em capacidade e a Hamburg Süd é o sétimo. No Brasil, a alemã lidera a movimentação da cabotagem, com a Aliança, e encabeça o ranking do longo curso. A Mercosul Line é a segunda no transporte doméstico e a Maersk Line é a quarta nos serviços internacionais.

Uma eventual venda ou fusão suscita questões também sobre como ficará a distribuição dos navios entre os terminais portuários onde hoje esses armadores operam.

"Em se confirmando, a grande questão vai girar em torno de como os volumes da Maersk e da Hamburg Süd serão reacomodados. Por exemplo, a BTP [onde a Maersk e a MSC atuam no porto de Santos] não teria capacidade para absorver volumes da Maersk, da MSC e mais da Hamburg Süd juntos", diz Leandro Barreto, especialista em transporte marítimo e sócio da consultoria Solve.

Ainda, destaca ele, no Sul do país, os terminais pertencentes a empresas dos mesmos grupos da Maersk e Hamburg Süd, nos quais elas escalam seus navios, têm limitações. "Um dos grandes objetivos do processo de fusão pelo qual a indústria passa é buscar ganhos de escala proporcionado por navios maiores. Contudo, nenhum dos terminais teria atualmente condições de operar plenamente os navios de 366 metros."

O atual contexto do setor é de consolidação, num ambiente em que a superoferta de navios e os sucessivos resultados negativos dos armadores deixam pouca margem de manobra. Recentemente foi anunciado o acordo para a fusão do negócio de contêineres das japonesas MOL, NYK e K-Line, em mais um capítulo desse processo.

Um negócio entre Hamburg Süd e Maersk Line criaria a chamada sinergia em rede, pois a alemã é uma empresa de nicho - focada no tráfego Norte-Sul. E, tal qual a Maersk Line, é forte no transporte de cargas refrigeradas, o que criaria uma potência na Costa Leste da América do Sul.