

02/12/2016 - 05:00

Maersk compra Hamburg Süd e negócio vai ao Cade

Por **Fernanda Pires**

A Maersk Line firmou com o grupo Oetker, dono do armador Hamburg Süd, um acordo para compra da sua companhia de navegação, líder nos tráfegos marítimos com o Brasil. O negócio cria um gigante na Costa Leste da América do Sul que vai gerar uma concentração nas linhas marítimas que servem a região - sobretudo no transporte doméstico (cabotagem).

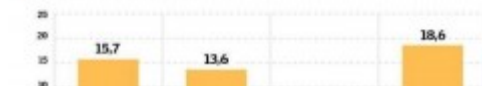
A aquisição foi anunciada ontem e ainda está sujeita à aprovação de órgãos reguladores - incluindo o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). O valor do negócio é desconhecido porque o acordo ainda está sujeito a auditoria financeira. Os detalhes devem ser divulgados no começo do segundo trimestre de 2017. Mas nos bastidores se fala em uma negociação da ordem de € 4 bilhões. A expectativa é que a aquisição esteja concluída até o fim do próximo ano.

Líder absoluto

Maersk Line amplia liderança e atinge 18,6% do mercado mundial

Empresas	Volume de negócios em 2015 (US\$ bilhões)	Funcionários	Capacidade (milhões de Teus*)	Encomendas em relação à capacidade**
Maersk Line	23,729	29,500	3,139	12%
Hamburg Süd	4,263	5,060	0,625	5%
Combinadas	29,990	35,660	3,764	11%

■ Fatia da capacidade global - em %



A dinamarquesa Maersk Line é o maior armador de contêineres do mundo, com 15,7% de participação do mercado global em capacidade. A Hamburg Süd ocupa o sétimo lugar no ranking, com 2,9%. A frota de navios combinada passa a ser de 741 embarcações. Com a aquisição, a fatia mundial da Maersk Line sobe para quase 19% e, com isso, a companhia se descola da MSC, a segunda colocada que tem hoje 13,6%.

A Hamburg Süd é líder nos tráfegos Norte-Sul e a Maersk Line é forte no Leste-Oeste, daí a principal sinergia da compra. A alemã comercializa os serviços pelas marcas Hamburg Süd, CCNI (com sede no Chile) e Aliança (no Brasil).

"Conseguiremos oferecer mais eficiências, opções e produtos para nossos clientes, mas essa transação não será uma integração completa. A Hamburg Süd continuará como uma marca separada com sua própria configuração comercial", disse ao **Valor** Omar Shamsie, presidente da Maersk Line na América Latina. Segundo ele, a Hamburg Süd tem uma "proposição de valor atrativa e competitiva" para os clientes que será protegida.

Conforme o **Valor** informou em reportagem publicada dia 24 de novembro, o maior impacto da concentração na região será na cabotagem: a Aliança, da Hamburg Süd, e a Mercosul Line, o braço de cabotagem da Maersk no Brasil, somam 80% da capacidade total em Teus (contêiner de 20 pés). O restante está com a Log-In, que deve ser afetada ao perder a parceira Mercosul Line (com quem troca slots) e ficar com a frota mais antiga e menos homogênea do mercado até que os navios encomendados a estaleiros nacionais fiquem prontos e entrem em operação.

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 os dados da consultoria Datamar no acumulado do ano até setembro. Nesse setor, os maiores impactos para os embarcadores poderão ocorrer na rota entre Brasil e Ásia, onde Maersk Line e Hamburg Sud já operam com grandes navios e em serviços diferentes.

Com menos competição para os embarcadores decidirem quem contratar, a aposta do mercado é que o Cade dificilmente aprove a negociação sem "remédios". A concentração também deverá promover um rearranjo das cargas nos terminais portuários, deslocando para os terminais onde a Maersk Line atua os contêineres da Hamburg Süd, com consequências ainda imponderáveis para essas instalações. A aquisição aumentará volumes "tanto da Maersk Line quanto da APM Terminals", o braço de operação portuária do grupo dinamarquês, disse Søren Skou, CEO da Maersk Line e do grupo Maersk, em comunicado mundial.

Saída dos Oetker do negócio inaugura uma era na qual empresas médias e de nicho não conseguem sobreviver

O mercado lá fora gostou e a ação do grupo Maersk, listado na Bolsa de Copenhague, fechou com alta de 6,71%. Mas não foi um dia exatamente feliz para todos que atuam no mercado da navegação. A venda da Hamburg Süd está inserida num contexto dramático do transporte marítimo, no qual a sobreoferta de navios e os sucessivos resultados negativos dos armadores dificultam o espaço para empresas de porte médio.

Segundo Leandro Barreto, especialista em transporte marítimo e sócio da Solve Shipping, a saída dos Oetker do negócio marca o fim de uma era e inaugura outra na qual empresas médias e de nicho não conseguem sobreviver. É fruto ainda do "overcapacity" dessa indústria associado à desaceleração da exportações mundiais, que levaram a uma queda exagerada dos fretes e da utilização dos navios.

"Claro que não podemos minimizar a responsabilidade dos próprios armadores ao terem contratado esse 'overcapacity' anos atrás motivados pelos altos custos de combustíveis. Mas a verdade é que, no médio prazo, os embarcadores de carga, que são os maiores beneficiados por essa queda irracional dos fretes marítimos, deverão sentir mais fortemente os efeitos dessa consolidação do mercado", diz Barreto.

Em nota, o grupo Oetker disse que os proprietários e a diretoria do armador "reconhecem que a participação ativa no processo de consolidação pelo qual o setor passa atualmente acarretará em investimentos ainda mais vultosos, o que dificultaria o equilíbrio da distribuição de risco entre as várias atividades do grupo Oetker". O **Valor** apurou que a Hamburg Süd estimava perder globalmente US\$ 1 milhão por dia neste ano.

Em setembro a Maersk Line anunciou que aumentaria sua participação de mercado de forma orgânica e via aquisições. Sobre novas compras, Shamsie disse que por enquanto não há mais por vir. "Mas as aquisições continuam uma opção para o sucesso de nossa estratégia de crescimento."

A história da Hamburg Süd está entrelaçada culturalmente com a o Brasil. Antes de se tornar o maior provedor do transporte marítimo de contêineres da Costa Leste da América do Sul, a companhia foi responsável pela vinda de milhares de imigrantes alemães para o Brasil nos séculos XIX e XX.