

8/21/2017

Guerra de Tronos

Durante os últimos anos, mas principalmente durante 2016, temos vindo a assistir a sucessivas aquisições, trocas de participações societárias e alianças entre as grandes empresas de navegação de linha regular de carga contentorizada, com a prévia aprovação das várias autoridades que fiscalizam a livre concorrência e pretendem evitar a cartelização dos mercados. O resultado final são alianças que representam verdadeiros gigantes de operação de transporte marítimo com concentrações de capacidades de transporte nunca antes vistas.

Poder-se-á considerar que se trata de uma forma natural de evolução da espécie e de supremacia dos mais fortes, em detrimento dos mais fracos, dos quais usualmente não reza a história, que caso não se juntem ou se aliem aos mais fortes acabam simplesmente por falir ou desaparecer sendo as suas cargas transferidas para os sobreviventes sem, porém, deixarem de provocar constrangimentos nos mercados que servem, como aconteceu recentemente com a Hanjin.

Toda esta reorganização de alianças não pode ser analisada apenas em termos de capacidades de cada uma das empresas ou das alianças de que fazem parte, devendo também ser analisada no que diz respeito aos serviços e áreas geográficas que cada aliança domina.

Temos o caso da união das três empresas nipónicas, que numa primeira análise faria todo o sentido, pois garantiria a sua sobrevivência, mas que, segundo as notícias, foi reprovada pela autoridade da concorrência sul-africana, pois supostamente teria uma posição demasiado dominante naquele mercado.

Alliance	Operator	Capacity		Total Capacity	
		Million TEU	%	Million TEU	%
2M	Maersk	3,430	16,4	6,503	31,0
	MSC	3,073	14,7		
The Alliance	NYK	0,559	2,7	3,531	16,9
	MOL		2,4		
	Kline		1,7		
	Yang Ming	0,593	2,8		
	Hapag Lloyd (includes UASC)	1,534	7,3		
Ocean Alliance	CMA-CGM (includes APL)	2,341	11,2	5,802	27,7
	Evergreen	1,037	4,9		
	OOCL	0,689	3,3		
	Cosco Shipping	1,735	8,3		
All Others 89 operators				5,119	24,4
Total of the TOP 100				20,955	100,00

Sources: Alphaliner Jun 2017

Se formos analisar o resultado de todas estas alianças e aquisições chegamos também à conclusão da existência de uma concentração exagerada de alguns dos serviços num número reduzido de empresas ou de alianças, ficando a economia de várias regiões demasiado dependentes do desempenho dos mesmos, com uma limitada opção de escolha.

Pode-se contrapor que desta forma se obtêm custos de transporte inferiores e por isso fretes mais baixos, mas até agora os resultados apontam sobretudo para um círculo vicioso de uma guerra, cada vez maior, de fretes versus ocupação dos navios, tendo como efeito consecutivos resultados negativos para as empresas de navegação, os quais se têm vindo a acumular e não é com um trimestre positivo que conseguem recuperar e melhorar a situação financeira negativa acumulada.

Os dados financeiros destas empresas apontam para situações de alavancagem financeira de proporções enormes, com necessidade de extensos períodos de recuperação e redução de endividamento, que não serão fáceis e que no final terão sempre de ser pagos pela carga.

Continuamos a assistir ao referido círculo vicioso de aumentar a capacidade dos navios para assim se obterem custos unitários de transporte mais baixos e se poder competir num mercado de fretes baixos devido ao excesso de oferta, numa verdadeira história interminável, onde todos os armadores globais são atores principais.

Basta acompanhar os vários relatórios do desempenho financeiro das várias empresas ao longo dos trimestres de 2015 a 2017 para se ter a noção da inevitabilidade de mais

alterações profundas durante os próximos anos, com eventuais falências e aquisições, numa verdadeira guerra pela sobrevivência. No final o mercado não tem sido melhor servido, pois aparte a redução dos fretes verificaram-se aumentos significativos dos tempos de trânsito e instabilidade nas frequências dos serviços.

Não obstante existir quem advogue que estes problemas são cíclicos e que o equilíbrio do mercado e a recuperação das empresas sobreviventes virá a ocorrer em breve, porém estamos a assistir a algo que nunca se verificou antes, rompendo a teoria dos ciclos.

Nunca existiram antes empresas com as dimensões das atuais, com tão elevados níveis de capacidade de transporte, numa verdadeira guerra para manter a supremacia do navio maior ou da capacidade de transporte maior e, simultaneamente, nunca existiram tão poucas alianças com uma importância relativa tão grande.

É um caso de estudo sobre o qual se poderá especular o que se quiser pois esta evolução do mercado de transporte marítimo de carga contentorizada será tudo menos parte de mais um ciclo.

Vamos cada vez mais assistir a uma guerra entre gigantes, mais semelhante a uma guerra de tronos, para ver quem é o maior transportador global, onde mesmo os pequenos armadores que operam em nichos de mercado não estarão seguros.

Valerá a pena estar atento aos próximos capítulos desta saga que certamente nos continuará a surpreender e a fazer pensar onde irá levar este sector de atividade.

por João Soares

Por:

Fonte: