

Terminais de contêineres passam por processo de consolidação

Para especialistas, os pequenos e médios tendem a ser absorvidos se não mudarem o perfil da carga

Os terminais brasileiros de contêineres vão passar por um processo de consolidação, em que os pequenos e médios tendem a ser absorvidos ou terão de mudar o perfil da carga. Especialistas do setor acreditam que, além do dólar alto, que torna os ativos brasileiros baratos para os estrangeiros, aspectos estruturais da navegação mundial vão catalisar as fusões e aquisições.

Com 24 terminais dedicados a contêineres, o Brasil movimentou só em 2014 9,2 milhões de Teus. Em comparação com Roterdã, o 12º mais cheio do mundo, que escoou sozinho 12,3 milhões de Teus no período.

O primeiro aspecto que deve acelerar a consolidação são os navios cada vez maiores. Com isso, as embarcações atracam em menos instalações, apenas nas maiores e mais eficientes, reduzindo o custo do armador – que é o dono do navio e cliente do terminal. Essa tendência deve se acelerar na América do Sul a partir de 2016, quando o novo Canal do Panamá será inaugurado.

O segundo aspecto estrutural é a verticalização dos armadores, que vêm incorporando o terminal marítimo como mais um elo da sua cadeia. Para o diretor-executivo do Centronave, Claudio Loureiro, a consolidação é inevitável. “Os terminais brasileiros têm escalas pequenas e muito fragmentadas. Hoje você não vê no mundo um terminal sendo construído com menos de 3 milhões de Teus. Mundialmente o que se vê são grandes grupos que têm vários terminais, porque é possível fazer compartilhamento de recursos, assim como já ocorre na indústria marítima”, diz.

Claudio Frischtak, presidente da Inter.B Consultoria Internacional de Negócios, diz que a consolidação é um movimento global que ocorre em vários setores para alcançar economia de escala. “É necessário muito recurso para ampliar terminais. Os terminais pequenos já estão se tornando antieconômicos. Tendem a morrer, serem absorvidos ou mudarem e saírem da operação. Os grandes conseguem diluir o investimento no custo fixo, oferecendo preços mais competitivos”, diz Frischtak.

Porém, pondera que apesar de os ativos estarem baratos devido ao dólar alto, os investidores estrangeiros têm muitas restrições, ainda mais após a perda do grau de investimento do Brasil pela agência de classificação de risco Standard & Poor's.

“Investimento em infraestrutura é de longo prazo e esse tipo de investidor se sensibiliza menos com as turbulências temporais”, afirma Carlos Lobo, sócio da área de Societário & Fusões e Aquisições do Veirano Advogados. Lobo diz que o setor está aquecido e existe uma “movimentação grande” de operações, seja via aquisição e fusão ou investimento em novas instalações.