

Cleci Leão 07/12/2016 23:55

2016: o ano em que o mar se aglutinou

Vessel Value informa que um terço da navegação em containers está nas mãos de companhias consolidadas

O ano de 2016 foi a dança das cadeiras no mundo da navegação, especialmente em containers. Com a compra da Hamburg-Süd pela Møller Maersk, a frota mundial de containers concentrada nas mãos de armadores que optaram pela consolidação chegou a 33%, segundo relatório levantado pelo analista William Bennet, da Vessel Value.

Há um ano exatamente, vimos as duas principais companhias chinesas fundirem-se em um só grupo. China Ocean Shipping Company, a Cosco, e China Shipping Container Lines, a CSCL, formaram então a China Cosco Shipping Corp, abrindo a temporada de fusões que mudaria o cenário da navegação no decorrer de 2016. Com a união das chinesas, sua frota chegou a 190 embarcações, abocanhando 6,9% do mercado. Atualmente, a China Cosco possui a maior frota encomendada, somando 29 meganavios (ULCV – Ultra Large Container Vessels) e 4 unidades post-panamax. A frota do armador chinês está estimada em US\$ 17,6 bilhões.

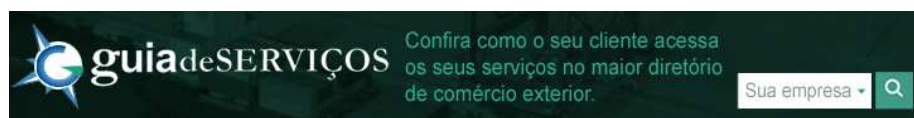
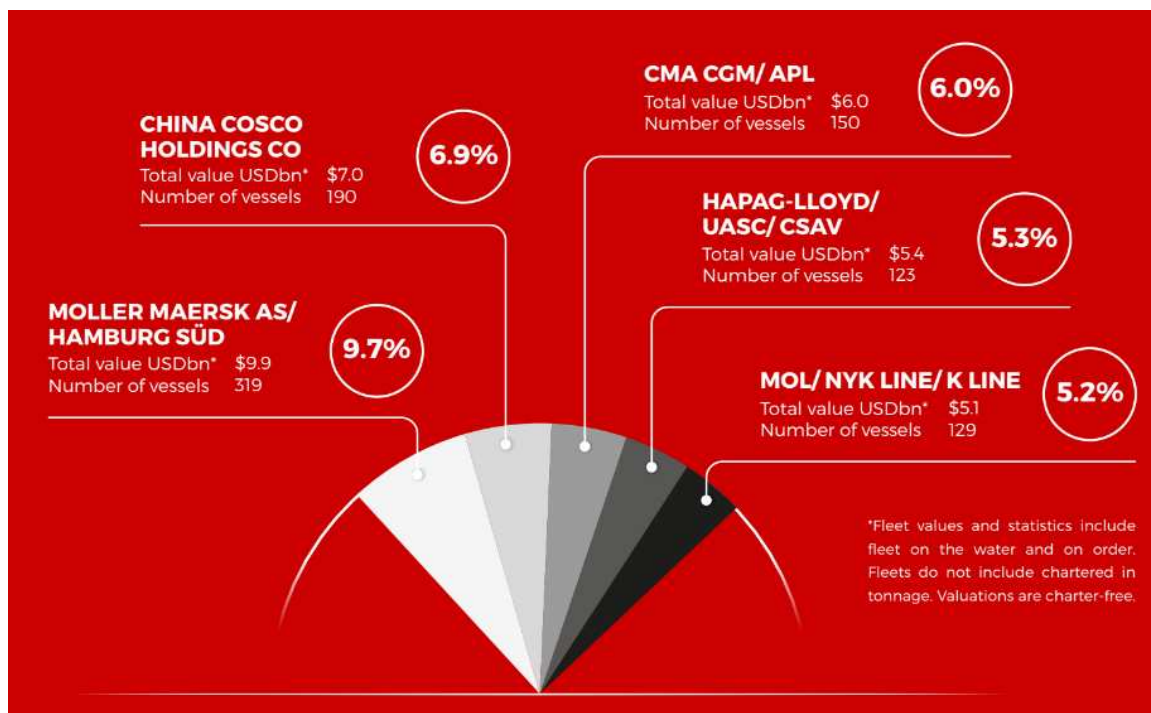
Em seguida, acompanhamos a união da francesa CMA CGM com a APL, pertencente à NOL (Neptune Orient Lines), de Cingapura, em uma operação finalizada em junho de 2016. Em conjunto, as empresas adquiriram uma representatividade de 6% da frota mundial, com 150 navios. Recentemente, a APL confirmou sua participação na Ocean Alliance, programada para ter início em abril de 2017, com a participação da Cosco, Evergreen e OOCL.

Em julho, a alemã Hapag Lloyd, já unida à CSAV, do Chile, oficializou também uma união com a árabe UASC. Costurando a presença intercontinental, o grupo não apenas ganhou representatividade de 5,3% do mercado, com 123 navios, como também baixou a idade média da frota, de 8,7 para 7,8 anos.

Há um mês, foi a vez do início de negociações entre as japonesas MOL, NYK Line e K-Line, todas já integrantes da futura THE Alliance, a ser estabelecida em conjunto com Hapag Lloyd e Yang Ming. Com a junção, prevista para ser concluída em 2018, os três armadores japoneses vão somar 5,2% de representatividade, e comporão uma frota de 129 embarcações.

Por fim, na semana passada, acompanhamos a proposta oficial de compra da Hamburg-Süd pela Maersk, cuja participação no mercado chegará a significativos 9,7%. Isso sem contar o peso da futura aliança 2M, que a Maersk vai compor com a MSC a partir de abril, e que terá a maior presença de mercado, com 15% de capacidade global de containers.

Veja abaixo o gráfico ilustrativo fornecido ao Guia Marítimo pela Vessel Value.



Notícias do dia



Mercado

Então, o que deve ser feito?



Marítimo

2016: o ano em que o mar se aglutinou



Mercado

Governo quer revogar a exigência de conteúdo local



Portos

Dragagem: problema antigo, solução complicada



Comércio Exterior

Bons ventos para o agronegócio



Logística

Fator de risco 2 espelha "solidez"