

Cleci Leão 18/10/2016 23:55



Quebra da Hanjin simboliza mudança de perspectivas

Mais do que um caso isolado de insolvência, a falência do armador representa o início da retomada, avalia Drewry

Em artigo divulgado nesta terça-feira (18), a Drewry Maritime Research afirmou que a concordata da Hanjin representa o fundo do poço para a indústria da navegação de containers, e que, apesar das preocupações com o enfraquecimento do mercado e com a supercapacidade das frotas continuarem significativas, a partir de agora, já se pode esperar uma recuperação gradual do mercado. A afirmação tem por base o mais recente relatório anual do instituto, o Container Forecaster and Review 2016/17.

Depois dos resultados do segundo trimestre de 2016, que ficaram bem abaixo do esperado, o relatório aponta para um segundo semestre mais ameno. Ainda assim, a Drewry prevê que, juntos, os armadores de containers ainda devam bater o recorde de prejuízo operacional de US\$ 5 bilhões neste ano. "Nossa previsão é de que a indústria recupere a lucratividade no ano que vem, graças às melhorias obtidas nas tarifas de frete, e no ligeiro aumento dos volumes de carga, atingindo um lucro operacional, ainda que modesto, de US\$ 2,5 bilhões em 2017", declara a publicação.

A recuperação, no entanto, deve ser posta em perspectiva: enquanto de fato se espera uma melhora na média dos fretes para o ano que vem, ela virá após uma sequência de números negativos, e ainda deverá deixar os preços bastante abaixo da média registrada em 2015. A incerteza ainda reinará sobre a navegação comercial, que já se consagrou como uma atividade imprevisível e capciosa. O fim da Hanjin pode marcar um divisor de águas nesse sentido, porém a complacência das companhias diante dos riscos de insolvência ainda pode mudar.

Para compor a situação, os preços do combustível também vêm aumentando, o que tem deixado os armadores extremamente preocupados com os custos. Isso pode significar tarifas de frete mais altas, por meio de mecanismos de sobretaxa de bunker, porém também aumenta os custos operacionais.

Pesam do lado positivo as encomendas de novas embarcações, relativamente estabilizadas, e o rápido crescimento do scrapping. Ainda assim – alerta a Drewry – “os dois próximos anos ainda devem trazer uma série de desafios do lado da cadeia de suprimentos, com um crescimento anual da frota em cerca de 5% a 6%, e uma quantidade significativa de porta-containers ultra grandes (ULCVs) prestes a ser entregues”.

Como reação, a indústria vem se consolidando rapidamente, “mais como necessidade do que por planejamento”, avalia a Drewry, afirmando que os armadores que conseguirem transpassar a tempestade deverão emergir ainda mais fortalecidos por volta de 2019/2020.

De acordo com Neil Dekker, Diretor de Pesquisas relacionadas ao mercado de containers da Drewry, “a falência da Hanjin vem culminar uma sequência de anos de más decisões comerciais e gerenciamento inadequado, porém não apenas por parte da Hanjin, mas pela indústria como um todo”. Ele afirma que a situação veio para mostrar falhas, como a insustentabilidade dos fretes praticados ultimamente, a fraqueza de algumas negociações contratuais e o desejo de se agarrar a fatias de mercado a qualquer custo. Diz ainda que a equação está encontrando novamente o seu equilíbrio, e que o mercado spot tem contribuído com alguns sinais de recuperação para a indústria. “O desafio árduo para 2017 será ver como os armadores vão lidar com as negociações contratuais com os embarcadores no novo cenário”, conclui Drekker.

Notícias do dia



Tecnologia

Entendemos mesmo da nova logística?



Portos

Tudo certo para a dragagem Santista



Acordos

Quebra da Hanjin simboliza mudança de perspectivas



Portos

“Licença e Urgência”



Hidroviário

Mesmo com estiagem, a hidrovía Tietê-Paraná continuará operando



Logística

A indústria farmacêutica e seus desafios