

Leandro Barreto 05/09/2016 23:55

## Mais desdobramentos da batalha da Hanjin

A recuperação judicial do armador sul-coreano e as suas implicações no mercado mundial

No último dia 31 de agosto, a Hanjin, sétimo maior armador do mundo em termos de capacidade, deu entrada em um pedido de recuperação judicial após ver fracassar, no dia anterior, a sua negociação com credores sul-coreanos acerca do seu "Plano de Reestruturação".

Ainda que o pedido de recuperação judicial "proteja" as operações Hanjin em território sul-coreano, existe a expectativa de que seus credores entrem também com pedidos de falência em outros países onde a Hanjin opera, solicitando, por exemplo, que um dos 39 navios próprios ou containers desse armador sejam arrestados como garantia de pagamento dos débitos.

Em um momento no qual os armadores estão buscando intensamente melhorar seus resultados financeiros por meio de navios maiores e megajoints, a grande preocupação dos atuais parceiros da Hanjin é que, ao embarcar carga de seus clientes em navios da Hanjin, possam ter problemas e gerar atrasos ou custos extras, caso o navio seja arrestado.

Diante desse cenário, Evergreen e UASC já anunciaram que não irão embarcar carga dos seus clientes em navios da Hanjin; a Yang Ming disse o mesmo de forma indireta; e a Cosco anunciou o término de um acordo de troca de slots que mantinha com a Hanjin. Inclusive, vários terminais portuários mundo afora já estão se negando a receber navios da Hanjin, com receio de não receber pelos serviços prestados.

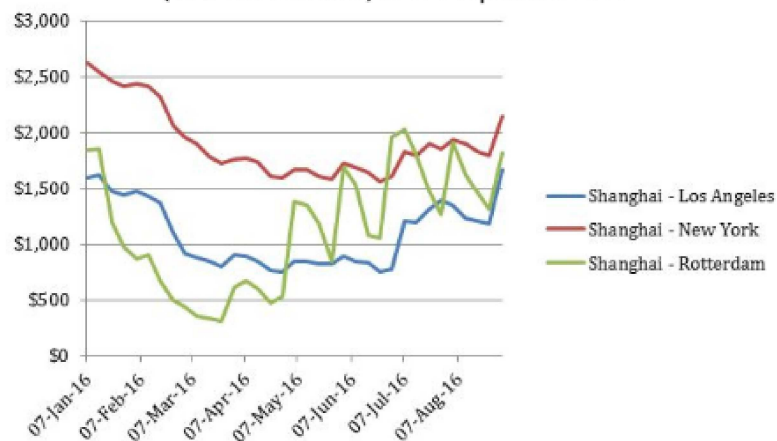
Ou seja: mesmo aqueles embarcadores que não são clientes diretos do armador coreano podem ter problemas se suas cargas forem embarcadas em um navio

Hanjin por meio de algum armador que opere em joint service do qual a Hanjin faça parte.

No âmbito internacional, os atuais parceiros da Hanjin no megajoint CKYHE Alliance (Cosco, KLine, Yang Ming, Hanjin e Evergreen) já solicitaram formalmente a suspensão dos sul-coreanos. Já os responsáveis pelo recém-anunciado megajoint chamado THE Alliance (Hapag-Lloyd, Hanjin, Yang Ming, MOL, KLine e NYK), programado para começar a operar em abril de 2017, ainda não se pronunciaram. Contudo, de acordo com Alan Murphy, CEO da SealIntel, esse megajoint já nasceria com uma desvantagem na "disputa por escala", uma vez que seria 16% menor em tamanho do que a 2M, seu principal concorrente, formada por Maersk e MSC. Sem a Hanjin, segundo maior armador da THE Alliance, o abismo entre as duas alianças aumentaria para 36%.

De acordo com a Drewry ([Spot rates sky-rocket after Hanjin collapse](#)), os fretes spot a partir da Ásia registraram aumentos expressivos, de até 42%, na semana passada, em função desse problema com a Hanjin.

World Container Index Shanghai-Europe weekly spot rate and trend line (US\$/40ft container) as of 1 September 2016



Source: World Container Index assessed by Drewry ([www.worldcontainerindex.com](http://www.worldcontainerindex.com))

Para os embarcadores brasileiros, esse risco de ter a carga arrestada não existe, já que a Hanjin, apesar de participar de serviços com destino à Ásia e à Europa, não provê nenhum navio nesses serviços. Além disso, a capacidade semanal ofertada pela Hanjin nesses serviços poderá ser facilmente absorvida pelos demais armadores do joint e, conseqüentemente, não haveria redução de capacidade ou grandes aumentos de frete em razão da saída dos sul-coreanos.

Apesar disso, conforme matéria publicada recentemente pelo Lloyd's List - [Hanjin Shipping: Let Battle Commence](#) -, as ramificações desse episódio pela indústria de navegação serão enormes, e não estarão restritas apenas aos funcionários, credores e clientes da Hanjin. A matéria estima que, dado momento pelo qual os armadores estão passando, esse episódio pode catalisar o processo de consolidação do setor. Segundo o texto da publicação internacional, a Maersk, mesmo afirmando as intenções de “crescer organicamente”, poderia aproveitar para fazer um pacote e adquirir ambos os armadores da Coreia do Sul (Hanjin e Hyundai, com quem já está negociando a entrada no 2M).

Ainda nessa matéria, o Lloyd's List sugere que Hamburg Süd e Maersk estariam "conversando", e que poderia ser mais fácil para a Maersk absorver o armador alemão do que os sul-coreanos. Contudo, ao consultar os escritórios locais desses armadores, fui informado de que essas informações não passam especulações que já circulam há tempos no mercado.

Em outras palavras, os possíveis reflexos e desdobramentos da eminente falência do sétimo maior armador do mundo ainda são imprevisíveis, mas certamente poderão, de alguma maneira, ser sentidos por aqui.

Escrito por:



### Leandro Barreto

Administrador de empresas, especializado em economia internacional pela Universidade de Grenoble e em Inteligência Competitiva pela FEA/USP. Há mais de dez anos atuando no segmento, foi gerente de Inteligência de Mercado na Hamburg-Süd, professor pelo IBRAMERC e Diretor de Análises da Datamar Consulting. Atualmente, coordena projetos independentes de consultoria com forte atuação junto a armadores, autoridades portuárias, embarcadores e entidades públicas voltadas para o desenvolvimento do setor portuário.



## Notícias do dia



### Marítimo

Mais desdobramentos da batalha da Hanjin mundial?



### Portos

Diálogos Mercado Autoridades Portuárias entre Governo, Empresas e Academia



### Cabotagem

Químicos e Doméstico Exterior cabotagem Política de conteúdo local volta a ser questionada