

Cleci Leão 16/10/2016 23:55



TOC Americas | Alianças marítimas longe da nossa realidade

América Latina tem uma série de barreiras para transportar antes de se beneficiar dos ganhos das consolidações

Diante dos preparativos das principais companhias marítimas mundiais, que devem se consolidar em três grandes alianças em abril de 2017 (2M com HMM, Ocean Alliance e THE Alliance), o mercado latino-americano tem questionado quais serão os impactos sobre as rotas norte-sul.

Convencidos das vantagens trazidas pela otimização da capacidade dos navios por meio das alianças, além de um maior alcance de rotas para armadores com embarcações de médio porte, embarcadores do mundo todo vivem a expectativa de aproveitar os benefícios.

Apesar das esperanças, o vice-presidente sênior da Hamburg-Süd para o Caribe e Costa Leste da América Latina, Matthias Dietrich, afirmou, durante painel de Supply Chain ministrado durante a TOC Americas, que alguns obstáculos impedem que a região seja contemplada pelas grandes alianças. "Apesar de as alianças dominarem as manchetes do noticiário hoje em dia, é importante ter em mente que somente cerca de metade da tonelage mundial transportada hoje em dia é destinada a elas, e que, certamente, esse volume não corresponde ao nosso mercado da América Latina" disse.

Dietrich reforçou ainda que o nosso mercado ainda permanece dominado pelas cinco maiores transportadoras marítimas – Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, Maersk, MSC e CMA CGM – e que, além dos dois armadores membros da 2M (Maersk e MSC), a Ocean Alliance e a THE Alliance estão representadas na região por um membro de cada uma delas: CMA CGM e Hapag-Lloyd, respectivamente. A Hamburg Süd seria, portanto, o armador não afiliado.

Ele explicou ainda que "companhias diferentes têm interesses diferentes, e não há uma razão muito clara para estender as alianças ao mercado global". Justificou também que algumas companhias talvez estejam até relutantes em convidar seus parceiros de aliança para atender aos mercados da América Latina, dizendo não acreditar, pessoalmente, que as alianças devam estender globalmente o seu alcance.

Outro motivo que leva Dietrich a posicionar-se com ceticismo sobre a extensão das alianças seriam as leis antitruste, que já foram certa vez acionadas pelo governo chinês, na época em que o chamado P3 foi proposto. O grupo reuniria MSC, Maersk e CMA CGM, mas foi rejeitado com base em regras de competição de mercado.

“Além disso, há também barreiras culturais, e um certo ‘dilema dos prisioneiros’ [segundo o qual a cooperação pode ajudar ou prejudicar interesses individuais], que incentiva os armadores atualmente presentes na América Latina a lutar para manter suas respectivas posições. Em contraste, há também o fato de que fusões e aquisições acabam sendo caminhos mais fáceis do que consolidações – bem mais precisos”, concluiu Matthias Dietrich.

Não perca amanhã, na coluna de Leandro Barreto, os destaques dos painéis apresentados por ele e por Martin von Simson, diretor do Guia Marítimo, durante a TOC Americas.

Notícias do dia



Eventos

TOC Americas | Alianças marítimas longe da nossa realidade **Marítimo**



Furacão Matthew altera rotas de transbordo



Eventos

TOC Americas | Hora de ser mais “seletivo”, diz FMC



Comércio Exterior

Carne brasileira nos EUA



Eventos

TOC Americas | Kalmar prepara-se para crescer nas Américas



Prêmios e Certificações

Primeiro CLIA brasileiro a conquistar OEA