

PORTO & MAR

Telefone 2102-7272 E-mail portomar@grupo-tribuna.com

Transporte de contêineres deve ampliar competição

Com ZIM, Hapag-Lloyd expande rotas

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

A criação de uma nova companhia de transporte marítimo de contêineres a partir da aquisição da armadora israelense ZIM pela alemã Hapag-Lloyd deverá estimular a competitividade no mercado global. O negócio envolve mais de US\$ 4 bilhões (cerca de R\$ 21 bilhões), mas a conclusão da transação depende da aprovação de acionistas da ZIM e de autoridades reguladoras, o que é esperado até o fim do ano.

A Hapag-Lloyd informa, em nota oficial, que as empresas assinaram o acordo em 16 de fevereiro e que a combinação de negócios com a ZIM consolidaria a sua posição como a quinta maior empresa de transporte marítimo de contêineres do mundo, com uma frota moderna de mais de 400 navios, capacidade permanente superior a 3 milhões de TEU (unidade

de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) e um volume anual de transporte superior a 18 milhões de TEU.

A Hapag-Lloyd adquirirá 100% das ações da ZIM por US\$ 35, cada, em dinheiro. A empresa israelense é a 10ª no ranking do setor.

Com o negócio consolidado após a aprovação de acionistas e autoridades reguladoras, a Ação Especial (Ação Dourada) da ZIM, atualmente gerenciada pelo Estado de Israel, será transferida ao fundo de capital privado israelense Fimi Opportunity Funds. Esse fundo constituirá a nova empresa de transporte marítimo de contêineres israelense, que está sendo chamada de nova ZIM.

A nova armadora atenderá rotas comerciais estratégicas, conectando-se à rede global da Hapag-Lloyd e abrindo mercado para Israel. A nova linha



Hapag-Lloyd deve se consolidar como a quinta maior empresa de transporte de contêineres do mundo

de contêineres começará com 16 navios modernos e eficientes.

O CEO da Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen, afirmou que "a ZIM é uma excelente parceira para a Hapag-Lloyd", ressaltando que "os clientes se beneficiarão de uma rede significativamente reforçada nas rotas Transpacífica, Intra-Ásia, Atlântico, América Latina e Mediterrâneo Oriental".

Já o presidente do Conselho de Administração da ZIM, Yair Seroussi, disse que a decisão "representa

a transação mais prudente e benéfica para todos os stakeholders da ZIM, que fortalece ainda mais o histórico de criação de valor excepcional que construímos desde o nosso IPO".

O fundador e CEO dos fundos Fimi, Ishay Davidi, ressaltou a importância estratégica da futura companhia de navegação. "A nova ZIM integrará significativas capacidades transatlânticas, além de rotas de navegação adicionais para a Europa, África, Mar Mediterrâneo e Mar Negro, apoiadas por avançadas ca-

pacidades de transporte marítimo global, mantendo sempre o cliente no centro de suas operações", salientou.

Até a conclusão da transação, a Hapag-Lloyd e a ZIM permanecerão concorrentes e continuarão operando normalmente. Sua colaboração operacional se limitará aos acordos existentes de compartilhamento de navios e afretamento de slots (pagamento por uso de determinada quantidade de contêineres dentro do navio).

Fusão segue tendência para ampliar presença comercial

■ O engenheiro civil e consultor portuário Luis Claudio Montenegro avalia que a possível aquisição da ZIM pela Hapag-Lloyd segue uma tendência estrutural que já vem ocorrendo no transporte marítimo de contêineres há mais de uma década.

Segundo ele, trata-se de um setor que exige grande escala operacional, investimentos elevados e alta eficiência logística. "A aquisição faz sentido dentro de um movimento de consolidação do setor. Em um ambiente de margens mais pressionadas após o

ciclo extraordinário da pandemia, fusões e aquisições tornam-se um caminho natural para ampliar presença comercial, otimizar redes de serviços e diminuir custos operacionais", afirma.

Para Montenegro, a operação reforça a concentração gradual de capacidade entre os grandes armadores globais, sem eliminar a competição no setor.

"Mesmo com essa conso-

lidação, o mercado continua competitivo porque as companhias operam em redes complexas de rotas e alianças que se reorganizam constantemente, mantendo uma dinâmica relevante de disputa por cargas e clientes", explica o especialista.

IMPACTOS

O especialista destacou que o impacto seria significativo no Porto de Santos. Atualmente, a Hapag-Lloyd responde por cerca de 14% dos navios que escalam os terminais de contêineres do Porto, en-

quanto a ZIM representa aproximadamente 4%.

"Combinadas, as duas companhias passariam a concentrar cerca de 18% das escalas, o que faria da Hapag-Lloyd a segunda maior em número de navios frequentando o Porto".

No mercado brasileiro, Montenegro calcula que a integração elevaria a participação da companhia alemã de cerca de 12,9% para aproximadamente 15%, superando a CMA CGM e colocando a empresa na terceira posição no País.

INFRAESTRUTURA

O consultor portuário Luis Claudio Montenegro chama atenção para o debate sobre investimentos em infraestrutura portuária. Montenegro exemplifica citando que os gargalos operacionais no complexo portuário santista, onde a fila média de espera de navios chegou a quase 30 horas em 2024. "Limitar a participação dos armadores na expansão da infraestrutura vai na direção oposta à necessidade de reduzir congestionamentos no principal porto do País", diz o consultor.