



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO**

Parecer n.º 046 MF/SEAE/COGSI

Brasília, 17 de fevereiro de 2000.

Referência: Ofício n.º 6335/99/SDE/GAB de 29 de dezembro de 1999.

**Assunto:** Ato de Concentração n.º 08012.012592/99-16

**Requerentes:** Hamburg Südamerikanischedampfschiffahrts Gesellschaft Eggert & Armsink KG. (“Hamburg Süd”) e Crowley American Transport Inc. (“CAT”)

**Operação:** aquisição, pela Hamburg Süd, dos negócios relativos aos serviços de transporte marítimo de cargas gerais (contêineres) da CAT, em trâfegos entre os Estados Unidos e a América do Sul.

O presente parecer técnico destina-se à instrução de processo constituído na forma da lei n.º 8.884, de 11 de junho de 1994, em curso perante o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência – SBDC.

Não encerra, por isto, conteúdo decisório ou vinculante, mas apenas auxiliar ao julgamento, pelo Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência – CADE, dos atos e condutas de que trata a lei.

A divulgação de seu teor atende ao propósito de conferir publicidade aos conceitos e critérios observados em procedimentos da espécie pela Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE, em benefício da transparência e uniformidade de condutas.

A Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça solicita à SEAE, nos termos do § 4º do art. 54 da Lei n.º 8.884/94, parecer técnico relativo ao ato de concentração entre as empresas Hamburg Südamerikanischedampfschiffahrts Gesellschaft Eggert & Armsink KG. (“Hamburg Süd”), e Crowley American Transport Inc. (“CAT”).

## **I – DAS REQUERENTES**

### **I.1 – DA ADQUIRENTE**

A Hamburg Süd, pertencente ao grupo alemão Oetker, é uma empresa que atua no transporte marítimo internacional de cargas.

O Grupo Oetker atua nos seguintes setores:

- Indústria alimentícia: massas e pães, doces e biscoitos, preparados e congelados;
- Indústria de bebidas: cerveja, águas, vinho, destilados;
- Serviço de transporte: transporte marítimo internacional de cargas perecíveis e não perecíveis.

No transporte marítimo internacional, o grupo atua por meio das empresas Hamburg Süd, Aliança Marítima Ltda. & Cia, Columbus Line e Transroll Navegação S.A.<sup>1</sup>, cujas rotas serão especificadas posteriormente neste Parecer.

No Quadro 01 estão relacionadas as empresas pertencentes ao Grupo Oetker com atuação no Brasil e no Mercosul.

<b>QUADRO 01 – EMPRESAS PERTENCENTES AO GRUPO OETKER COM ATUAÇÃO NO BRASIL E MERCOSUL</b>	
<b>EMPRESA</b>	<b>PAÍS</b>
Oetker Produtos Alimentícios Ltda.	Brasil
Oetker Produtos Alimentícios S.A.	Argentina
Cerveceria y Malteria Paysandu S.A.	Uruguai
Malteria del Norte S.A.	Uruguai
Fluente Matutina S.A.	Uruguai
Companhia Comercial del Norte	Uruguai
Hamburg Süd	Alemanha
Hamburg Süd Brasil S.A.	Brasil
Hamburg Süd Argentina S.A.	Argentina
Branave Empreendimentos S.A.	Brasil
Caravel Serviços de Container Ltda.	Brasil
Aliança Marítima Ltda. & Cia	Brasil
Aliança Marítima Ltda.	Brasil

A composição acionária da Hamburg Süd, empresa adquirente da CAT, é de propriedade integral (100%) do Dr. August Oetker KG.

## **I.2 – DA ADQUIRIDA**

A CAT é uma empresa pertencente ao grupo norte-americano Crowley e oferece o serviço de transporte marítimo internacional de cargas perecíveis e não perecíveis, em rotas a serem especificadas posteriormente neste Parecer.

A principal atividade do Grupo Crowley, ao qual a CAT pertence, é o serviço de transporte marítimo internacional de cargas perecíveis, não perecíveis e inflamáveis. O grupo oferta, ainda, serviços de agenciamento de cargas dos próprios navios.

As empresas pertencentes ao Grupo Crowley com participação no Brasil e Mercosul estão discriminadas no Quadro 02.

<b>QUADRO 02 – EMPRESAS PERTENCENTES AO GRUPO CROWLEY COM ATUAÇÃO NO BRASIL E MERCOSUL</b>	
<b>EMPRESA</b>	<b>PAÍS</b>
Crowley Agência Marítima Ltda.	Brasil
United States Lines do Brasil S/A	Brasil
Murchison Terminais de Cargas S/A	Brasil
Crowley Marine Services Paraguay S.R.L.	Paraguai
Crowley Marine Services Argentina S.R.L.	Argentina

<sup>1</sup> A Aliança Marítima Ltda. adquiriu a parte operacional do transporte marítimo internacional de cargas gerais (contêineres) da Transroll Navegação S.A. no tráfego entre a Europa e a Costa Leste da América do Sul em 05/07/99.

A Crowley Maritime Corporation (Grupo Crowley) detém toda a composição acionária (100%) da empresa adquirida CAT.

## **2. DA OPERAÇÃO**

A operação consiste na aquisição, pela Hamburg Süd, do negócio de transporte marítimo internacional de cargas gerais (contêineres) da CAT, relativo a algumas de suas rotas.

Os ativos envolvidos na operação são os seguintes:

- O nome comercial “Crowley American Transport - CAT” e o seu logotipo, a ser usado por período máximo de 3 anos nos tráfegos objeto da operação;
- Todos os contratos de serviço de transporte da CAT nos tráfegos objeto da operação, que serão transferidos para a Hamburg Süd;
- Todos os contratos de afretamento de navios feitos pela CAT para atuação nos tráfegos objeto da operação;
- A propriedade e/ou os contratos de locação de equipamentos que estão sendo utilizados pela CAT na sua atividade nos tráfegos objeto da operação.
- As ações de subsidiárias do Grupo Crowley na América do Sul que estão engajadas nas atividades relacionadas com os tráfegos objeto da operação;
- Os contratos de agencia, de terminais e de estiva/capatazia firmados pela CAT para a sua atividade nos tráfegos objeto da operação;
- Os direitos e obrigações de todos os acordos de compartilhamento de cargas (“Vessel Sharing Agreements”) que a CAT faça parte nos tráfegos objeto da operação.

As rotas incluídas na operação são as seguintes:

- Costa Leste dos Estados Unidos - Costa Leste da América do Sul (inclusive Brasil);
- Golfo dos Estados Unidos - Costa Leste da América do Sul (inclusive Brasil);
- Costa Leste dos Estados Unidos - Costa Oeste da América do Sul;
- Costa Leste dos Estados Unidos - Venezuela.

A operação em questão foi realizada entre empresas com sede fora do Brasil mas que dispõem de representantes e atuação no mercado brasileiro. A Hamburg Süd é de origem alemã, a CAT norte-americana.

A previsão para o fechamento da operação conforme informado pelas requerentes foi dia 04 de janeiro de 2000, ou em outra data que as empresas acordassem, tendo sido assinado pela CAT em 06/12/99 e pela Hamburg Sud em 04/01/2000, no valor de US\$62.000.000,00.

## **III – DOS MERCADOS RELEVANTES**

### **III.1 – DO PRODUTO**

O produto/serviço objeto da operação é o *transporte marítimo internacional de cargas gerais (contêineres)*.

O transporte marítimo internacional não dispõe de substitutos. O transporte aéreo é, apesar de mais rápido, viável apenas para cargas menores em termos de peso e volume, a preços superiores<sup>2</sup>, não sendo considerado neste Parecer como um serviço substituto para o transporte marítimo.

No transporte marítimo por contêineres, as cargas são acondicionadas e transportadas em navios especiais, denominados “full container”, que obedecem a uma programação seqüencial de escalas sempre nos mesmos portos, atuando assim de forma regular em tráfegos pré-estabelecidos.

Este tipo de transporte marítimo apresenta, ainda, as seguintes conveniências, que conferem características específicas de comodidade e segurança, tornando-o um produto diferenciado em relação aos demais tipos de transporte marítimo:

- a) possibilidade de descarregamento e transporte direto por caminhões ou trens em terra;
- b) possibilidade de abertura e lacre para conferência aduaneira em estações localizadas no interior, já fora da zona portuária (ex: “portos secos”);
- c) possibilidade de higienização e “estufamento” pelos próprios donos da carga, no local de suas empresas.

Já o transporte marítimo de carga não containerizada caracteriza-se pelo emprego de navios convencionais, onde não há uma modulação especial para contêineres. Esses navios, denominados “break-bulk”, são responsáveis pelo transporte das cargas soltas que não podem ser containerizadas. Contudo, nada impede que esses navios também transportem cargas gerais em contêineres, caso tenham espaço disponível<sup>3</sup>, mas não ofertam esses serviços de forma regular. Assim sendo, este parecer não considerará este tipo de serviço como substituto do transporte regular de contêineres. Afinal deve haver coincidência entre o surgimento de espaço disponível e as datas de embarque do importador/exportador para que se torne viável.

Há ainda navios adaptados para o transporte de outros tipos de cargas, como por exemplo os graneleiros, ou ainda os navios do tipo “roll on – roll of”, que transportam veículos e outras cargas soltas especiais não containerizáveis. Em geral, o serviço de transporte destas cargas soltas é irregular, não havendo um tráfego com frequência definida, nem escalas pré-estabelecidas. Os fretes são negociados caso a caso, à proporção que os volumes permitam a execução do embarque.

Considera-se, assim, que o serviço de transporte marítimo de carga geral em contêineres não tem substitutos perfeitos uma vez que

- Apesar da possibilidade de transporte de contêineres em navios convencionais (“break bulks”) não específicos para este tipo de carga e que transportam cargas soltas, isto ocorre em situação que muito difere do

---

<sup>2</sup> Custo de movimentação de 1 ton via aérea é 115 vezes maior que o preço da tonelada no transporte marítimo, conforme Panorama Setorial – Gazeta Mercantil – Transporte Aéreo, agosto/98, vol.1, p.1

<sup>3</sup> Nos “break-bulks”, primeiramente são embarcadas as cargas soltas contratadas e, após, para maximizar o uso do espaço disponível no convés de cargas gerais, os contêineres

serviço fornecido pelas empresas de transporte regular de contêineres, dependendo da coincidência de vários fatores.

- A containerização da carga apresenta comodidades relativas à segurança e praticidade que, do ponto de vista da demanda do cliente, tornam esse tipo de serviço insubstituível e caracterizam-no como um produto diferenciado<sup>4</sup> no transporte marítimo.

As empresas envolvidas na operação em análise atuam em várias atividades, prestando serviços e oferecendo produtos em mercados diversos. No caso, o objeto da operação é o serviço de *transporte marítimo regular de cargas gerais em contêineres* (dimensão produto) que, conforme demonstrado, não tem substitutos perfeitos. Não há substitutos para os quais os exportadores ou importadores possam desviar sua demanda em resposta à imposição de um pequeno porém significativo e não transitório aumento de preços, pelas próprias características do transporte em análise.

### III.1 – DO MERCADO GEOGRÁFICO

Para efeito do mercado geográfico relevante, serão consideradas as rotas de atuação da empresa adquirida CAT, objeto da operação no mercado brasileiro<sup>5</sup>.

As rotas utilizadas pelas requerentes no transporte de contêineres estão resumidas no Quadro 03, estando destacadas em negrito as rotas que incluem o Brasil. Há concentração da atuação do Grupo Crowley e do Grupo Oetker nas rotas Costa Leste dos Estados Unidos – Costa Leste da América do Sul e Golfo dos Estados Unidos – Costa leste da América do Sul e no âmbito do Mercosul (no caso da Crowley o tráfego ocorre entre Argentina e Uruguai). As duas primeiras têm influência sobre o mercado brasileiro. Sobre elas será centrada a presente análise.

Portanto, no que diz respeito à dimensão geográfica do mercado relevante, essa pode ser definida como as rotas marítimas negociadas na operação nas quais as duas empresas envolvidas ofertavam, antes da operação, serviços regulares de transporte marítimo. As rotas determinantes dos 02 (dois) mercados relevantes distintos a serem consideradas, dentre as rotas objeto da operação, e que representam áreas em que um “monopolista hipotético” poderia impor um “pequeno porém significativo e não transitório aumento de preços”, são:

- 1) Golfo dos Estados Unidos – Costa Leste da América do Sul (Mercado relevante nº 1)
- 2) Costa Leste dos Estados Unidos – Costa Leste da América do Sul, (Mercado relevante nº 2).

---

<sup>4</sup> Cita-se, como exemplo, mercadorias que exijam cuidados especiais de manuseio, segurança ou em função de seu valor agregado elevado. Essas mercadorias não dispõem de outra alternativa adequada de transporte marítimo senão a containerizada.

<sup>5</sup> Não é o caso, portanto, da rota da adquirente Hamburg Sud entre Europa - Costa Leste da América do Sul (Brasil e Mercosul), pois a empresa adquirida CAT não atua neste tráfego. Esta atua na rota Argentina - Uruguai, igualmente desconsiderada por não estar relacionada diretamente com o mercado brasileiro.

<b>QUADRO 03 - ROTAS DE ATUAÇÃO DOS REQUERENTES - TRANSPORTE DE CONTÊINERES</b>				
<b>ROTAS DE ATUAÇÃO DAS REQUERENTES*</b>	<b>GRUPO OETKER</b>			<b>GRUPO CROWLEY</b>
	<b>Columbus</b>	<b>Hamb.Süd</b>	<b>Aliança</b>	<b>CAT</b>
Europa / Costa Leste da América do Sul**		X	X	
Europa / Costa Oeste da América do Sul		X		
Europa / Norte da América do Sul e Caribe		X		
Norte da Europa / Mediterrâneo		X		
Europa / Cuba		X		
Europa / Austrália/Nova Zelândia		X		
Costa Leste EUA / Austrália/Nova Zelândia	X			
Costa Oeste EUA / Austrália/Nova Zelândia	X			
Costa Oeste EUA/ Costa Oeste da Amér. Sul	X			
Costa Oeste EUA / Ilhas do Pacífico	X			
<b>Costa Leste EUA/Costa Leste da Amér.Sul</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>
<b>Golfo dos EUA/Costa leste da América do Sul</b>	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>
Costa leste EUA/Costa Oeste da Amér. Sul				X
Costa leste dos EUA / Venezuela				X
Costa Oeste da América do Sul/Costa Leste da América do Sul			X	
Austrália/Nova Zelândia	X			
Rota âmbito MERCOSUL		X	X	X***

Fonte: Requerente. Elaboração: SEAE. Notas: \*A Costa Leste da América do Sul inclui o Brasil, de acordo com a requerente. \*\*A rota entre a Europa e Costa leste da América do Sul é realizada, também, pela Navegação Transroll SA., de propriedade da Aliança. \*\*\*Rota envolvendo Argentina – Uruguai (não inclui Brasil)

#### **IV – DETERMINAÇÃO DA PARCELA DE MERCADO DAS CONCORRENTES**

Será considerado, como critério de avaliação significativo, a capacidade operacional das empresas ofertantes do serviço de transporte regular de contêineres nas rotas anteriormente indicadas, em TEU. Considera-se, para efeito deste Parecer, esse critério como representativo para este tipo de modalidade de transporte, pois demonstra a possibilidade de ocupação do mercado sob o aspecto físico. O TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) é uma unidade de medida que equivale a um contêiner de 20 pés. Cada contêiner de 20 ft equivale a 1 TEU, enquanto cada contêiner de 40 ft equivale a 2 TEU.

A seguir serão analisadas, separadamente, as parcelas de mercado para os dois mercados relevantes verificados.

##### **IV.1 – MERCADO RELEVANTE 01 GOLFO DOS EUA – COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL**

Os critérios utilizados para se identificar se uma concentração gera o controle de parcela de mercado suficientemente alta são os seguintes:

a.) considerar-se-á que uma concentração gera o controle de parcela de mercado suficientemente alta para viabilizar o exercício unilateral do poder de mercado sempre que resultar em uma participação igual ou superior a 20% do mercado relevante;

b) considerar-se-á que uma concentração gera o controle de parcela de mercado suficientemente alta para viabilizar o exercício coordenado de poder de mercado sempre que:

b.1) a concentração fizer com que a soma da participação de mercado das quatro maiores empresas (C4) seja igual ou superior a 75%; e

b.2) a participação da empresa concentrada for igual ou superior a 10% do mercado relevante.

No caso do mercado relevante relativo à rota Golfo dos Estados Unidos – Costa Leste da América do Sul, a participação da empresa concentrada, com base nos dados referentes a 1999 (vide Quadro 04), é inferior a 20%, sendo praticamente nula a possibilidade de *exercício unilateral de poder de mercado*.

No que concerne à possibilidade de *exercício coordenado de poder de mercado*, a concentração (11,83%) superou o limite de 10%. Parte-se, então, para a verificação da soma das participações das 04 (quatro) maiores empresas do setor neste mercado relevante, quais sejam Ivaran (25,67%), MSC (15,82%), Libra (9,29%) e CAT-Columbus-Aliança (11,83%), atingindo um total de 62,61%, inferior a 75%. Portanto, para efeito deste mercado relevante, a possibilidade de *exercício coordenado de poder de mercado* é praticamente nula, e a análise deve ser interrompida.

**QUADRO 04 - PARTICIPAÇÃO DAS CONCORRENTES NO MERCADO RELEVANTE 1\*  
ROTA GOLFO DOS EUA – COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL**

EMPRESAS	ANO 1998		ANO 1999**			
	VOLUME (TEUS)	PARCELA DE MERCADO (%)	VOLUME (TEUS)	PARCELA DE MERCADO (%)		
Ivaran	27.085	26,73	19.190	25,67		
MSC	12.730	12,56	11.827	15,82		
<b>CAT (Gr. Crowley)</b>	<b>5.546</b>	<b>5,47</b>	<b>4.846</b>	<b>6,48</b>	<b>11,83</b>	
<b>Columbus Line (Grupo Oetker)</b>	<b>776</b>	<b>0,77</b>		<b>2.594</b>		<b>3,47</b>
<b>Aliança (Grupo Oetker)</b>	<b>114</b>	<b>0,11</b>		<b>1.405</b>		<b>1,88</b>
Libra	15.290	15,09	6.943	9,29		
Sealand	9.235	9,11	4.066	5,44	8,78	
Maersk	3.924	3,87		2.493		3,34
P&O Nedlloyd	8.328	8,22	6.054	8,10		
Mexican Lines	4.161	4,11	3.921	5,25		
Zim	4.137	4,08	1.615	2,16		
APL	2.081	2,05	1.828	2,45		
Pan American	1.481	1,46	775	1,04		
CSAV	15	0,01	5	0,01		
Outros	6.430	6,35	7.187	9,61		
<b>TOTAL</b>	<b>101.333</b>	<b>100,00</b>	<b>74.749</b>	<b>100,00</b>		

Fonte: Requerente, segundo dados do “Journal of Commerce”. Elaboração: SEAE. \*Inclui “south-bound e north-bound”. \*\* Até setembro de 1999.

Nota 1: O grupo A.P.Moller, ao qual pertence a empresa Maersk Lines, adquiriu a Sea-Land Service, Inc., através de transação completada em 10 de dezembro de 1999. As empresas, portanto, serão analisadas conjuntamente para efeito de participação no mercado relevante.

**IV.2 – MERCADO RELEVANTE 02**  
**COSTA LESTE DOS EUA – COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL**

No caso do mercado relevante relativo à rota Costa Leste dos Estados Unidos – Costa Leste da América do Sul, a participação da empresa concentrada considerando os dados disponíveis de 1999 é de 25,08% (vide Quadro 05), sendo, portanto, superior a 20%. A possibilidade de *exercício unilateral de poder de mercado* não é praticamente nula.

No que concerne, ainda, à possibilidade de *exercício coordenado de poder de mercado*, a concentração (25,08%) superou o limite de 10%. Parte-se, então, para a verificação da soma das participações das 04 (quatro) maiores empresas do setor neste mercado relevante, quais sejam a própria Crowley-Columbus-Aliança (25,08%), Maersk – Sea Land (11,93%), MSC (8,15%) e Evergreen (6,29%) atingindo um total de 51,45%, inferior a 75%. Portanto, para efeito deste mercado relevante, a possibilidade de *exercício coordenado de poder de mercado* é praticamente nula.

A análise deve prosseguir para esse mercado relevante, pois a possibilidade de exercício unilateral de poder de mercado não é praticamente nula. Parte-se para a verificação da probabilidade de exercício de poder de mercado.

**QUADRO 05 - PARTICIPAÇÃO DAS CONCORRENTES NO MERCADO RELEVANTE 2\***  
**ROTA COSTA LESTE DOS EUA – COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL**

EMPRESAS	ANO 1998		ANO 1999**			
	VOLUME EM TEUS	PARCELA DE MERCADO	VOLUME EM TEUS*	PARCELA DE MERCADO		
CAT (Crowley)	76.801	16,76	31,50	46.514	12,32	25,08
Columbus Line (Oetker)	40.241	8,78		28.228	7,48	
Aliança (Oetker)	27.289	5,96		19.956	5,28	
Sealand	36.066	7,87		24.970	6,61	11,93
Maersk	27.011	5,90		20.080	5,32	
MSC	22.891	5,00		30.775	8,15	
Evergreen	7.343	1,60		23.768	6,29	
CSAV	31.323	6,84		20.475	5,42	
Pan American	26.298	5,74		15.282	4,05	
P&O Nedlloyd	4.141	0,90		15.222	4,03	
Ivaran	24.887	5,43		13.698	3,63	
Zim	19.519	4,26		12.478	3,30	
DSR	13.981	3,05		12.029	3,19	
Libra	21.425	4,68		11.541	3,06	
APL	3.428	0,75		7.933	2,10	
Hanjin	3.330	0,73		7.506	1,99	
Cho Yang	9.892	2,16		6.359	1,68	
DiGregorio	18.248	3,98		2.354	0,62	
Outros	44.039	9,61		58.442	15,48	
TOTAL	458.153	100,00		377.610	100,00	

Fonte: Requerente, segundo dados do “Journal of Commerce”. Elaboração: SEAE. \*Inclui “south-bound e north-bound”.\*\* Até setembro de 1999.

Nota 1: O grupo A.P.Moller, ao qual pertence a empresa Maersk Lines, adquiriu a Sea-Land Service, Inc., através de transação completada em 10 de dezembro de 1999. As empresas, portanto, serão analisadas conjuntamente para efeito de participação no mercado relevante.

## **V – DA PROBABILIDADE DE EXERCÍCIO DE PODER DE MERCADO NA ROTA COSTA LESTE DOS ESTADOS UNIDOS – COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL**

Serão avaliados os fatores que possam impedir o exercício unilateral de poder de mercado na rota Costa Leste dos Estados Unidos – Costa Leste da América do Sul: possibilidade de importações, nível de barreiras à entrada, grau de rivalidade entre os concorrentes. Ressalte-se que, com relação ao mercado relevante correspondente à rota Golfo dos Estados Unidos – Costa Leste da América do Sul, a análise foi interrompida no critério de determinação da parcela de mercado das concorrentes.

### **V.1 – DAS IMPORTAÇÕES**

As importações, aqui consideradas como fator inibidor do exercício de poder de mercado, não se aplicam a esse caso. O conceito de importação de serviços de transporte marítimo internacional de cargas gerais (contêineres) confunde-se com a entrada de prestadores de serviços no mercado relevante, o que conduz à próxima etapa da análise, qual seja a possibilidade de entrada de ofertantes desses serviços.

### **V.2 – DAS POSSIBILIDADES DE ENTRADA**

O mercado de transporte marítimo é, por natureza, altamente contestável. Uma empresa atuante em uma rota pode expandir ou alterar sua atuação geográfica, passando a concorrer em outra quando perceber oportunidades de ocupação de parcela desses mercados. É o caso da possibilidade de fornecimento do transporte regular de cargas gerais em contêineres pelas grandes companhias de navegação (“mega-carriers”) em qualquer rota, as quais transportam grandes volumes e atuam em quase todos os tráfegos marítimos internacionais, obtendo ganhos de escala e reduzindo preços de fretagem. Observe-se que as empresas que participam da operação em análise não estão entre as maiores empresas de transporte marítimo internacional (vide Quadro 06).

O transporte de cargas containerizadas pode ser feito por empresas interessadas sem a necessidade de possuir navio próprio, devido à possibilidade de afretamento de outros navios. Compra-se, assim, o espaço em um navio (*slot*) e paga-se a comissão correspondente aos agentes. Isto permite concluir que, não obstante serem elevados os custos de aquisição de um navio porta-contêineres, não é necessário um investimento elevado para que uma empresa entre nesse mercado, pois os contratos podem ser oferecidos por meio da compra de espaços em navios.

Considera-se, portanto, que a entrada é a custos reduzidos e em um período de tempo curto. Empresas que não atuam na rota em questão podem passar a oferecer o serviço de transporte marítimo em resposta a um pequeno porém significativo e não transitório aumento dos preços, em um período não superior a um ano e sem a necessidade de realizar significativos custos<sup>6</sup> de entrada ou de saída.

---

<sup>6</sup> Serão considerados significativos os custos de entrada ou de saída que não podem ser cobertos em um período igual ou inferior a um ano a contar do início da oferta do serviço.

Uma vez verificada a facilidade de entrada neste mercado relevante, o que o torna suficientemente contestável, a análise é interrompida neste ponto. A possibilidade de entrada de novos competidores no mercado inibe o exercício de poder de mercado, unilateral ou coordenado, das empresas concentradas.

Conclui-se, portanto, que a probabilidade do exercício unilateral do poder de mercado é praticamente nula na rota em análise.

<b>QUADRO 06 - CAPACIDADE ESTÁTICA E OPERACIONAL DAS 20 MAIORES EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL - 1999</b>						
Ranking		Empresa	País	Nº de Navios	Teus em Operação (1)	Capacidade Operacional Estimada 1999 (1)*10,6
99	98					
1	1	Maersk/Sea-Land	Dinamarca/EUA	228	544.558	5.772.315
2	2	Evergreen	Taiwan	132	311.951	3.306.681
3	3	P&O Nedlloyd	Inglaterra/ Holanda	117	268.625	2.847.425
4	4	MSC	Itália	124	225.636	2.391.742
5	6	Hanjin/DSR	Coréia do Sul	70	217.804	2.308.722
6	8	APL	EUA	74	199.881	2.118.739
7	7	COSCO	China	121	189.016	2.003.570
8	9	NYK/TSK	Japão	76	156.821	1.662.303
9	10	MOL		71	146.026	1.547.876
10	12	Zim Lines	Israel	82	144.756	1.534.414
11	13	CP Ships*	Canadá	77	133.006	1.409.864
12	14	CMA-CGM	França	76	127.147	1.347.758
13	11	Hyundai Merchant Marine	Coréia do Sul	33	109.105	1.156.513
14	18	Yangming Line	Taiwan	40	101.445	1.075.317
15	16	OOCL	Hong Kong	34	94.967	1.006.650
16	17	K-Line	Japão	46	90.228	956.417
17	15	Hapang-Lloyd Cont.line	Alemanha	26	88.283	935.800
18	19	UASC		52	68.880	730.128
19	(-)	CSG		53	65.535	694.671
20	(-)	CSAV	Chile	38	61.535	652.271

\*Inclui Americana Ships

Obs: Para se obter uma estimativa das capacidades dinâmicas (operacionais), multiplicou-se as capacidades estáticas em cada ano por 10,6 viagens/ano nos dois sentidos das diversas rotas operadas.

Fonte: requerente - Containerisation International Yearbook

## **VI – DA RECOMENDAÇÃO**

No mercado relevante geográfico correspondente à rota Golfo dos Estados Unidos – Costa Leste da América do Sul, apesar da operação constituir-se em uma concentração horizontal, constatou-se que a possibilidade de exercício unilateral de poder de mercado é praticamente nula, não havendo, portanto, óbice quanto a sua realização.

No mercado relevante geográfico correspondente à rota Costa Leste dos Estados Unidos – Costa Leste da América Latina, verificou-se, também, tratar-se de uma concentração horizontal que poderia possibilitar exercício *unilateral* de poder de

mercado. No entanto, a sua ocorrência é inibida pela facilidade de entrada nesse mercado, o que o torna altamente contestável.

Dessa forma, considera-se o Ato passível de aprovação.

À consideração superior.

ERNANI LUSTOSA KUHN  
Chefe de Divisão

FRANCISCO DE ASSIS LEME FRANCO  
Coordenador Geral de Serviços Públicos e Infra-Estrutura

PAULO CORRÊA  
Coordenador Geral de Defesa da Concorrência

De acordo.

CLÁUDIO MONTEIRO CONSIDERA  
Secretário de Acompanhamento Econômico