



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

Parecer n.º 229 MF/SEAE/COGSI

Brasília, 13 de junho de 2000.

Referência: Ofício n.º 014/00/SDE/GAB de 04 de janeiro de 2000.

**Assunto:** Ato de Concentração n.º 08012.000002/00-17

**Requerentes:** Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg (“Svendborg”) e Dampskibsselskabet Af 1912, Aktieselskab (“1912”)

**Operação:** aquisição, pelas empresas Svendborg, 1912 e outras do grupo A.P.Moller dos negócios internacionais de transporte marítimo e serviços relacionados da Sea-Land Service, Inc. (“Sea-Land”).

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 Econômica – 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 Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg (“Svendborg”) e Dampskibsselskabet Af 1912, Aktieselskab (“1912”) e outras empresas do grupo A.P.Moller, da Sea-Land Service, Inc..

## I – DAS REQUERENTES

### I.1 – DA ADQUIRENTE

As empresas requerentes, Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg (“Svendborg”) e Dampskibsselskabet Af 1912, Aktieselskab (“1912”), cuja composição acionária está descrita nas tabelas 1 e 2 fazem parte do grupo A.P.Moller, de origem dinamarquesa.

<b>TABELA 01 – PRINCIPAIS ACIONISTAS DA EMPRESA 1912*</b>	
<b>EMPRESA</b>	<b>PART. ACIONÁRIA (%)</b>
A.P.Moller e Chastine Mc-Kinney Moller’s Foundation	40
A.P.Moller e Chastine Mc-Kinney Moller’s Family Foundation	10
The Danish Labour Market Supplementary Pension	5,1
Outros	44,9

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE. \*Participações superiores a 5%.

<b>TABELA 02 – PRINCIPAIS ACIONISTAS DA EMPRESA SVENDBORG*</b>	
<b>EMPRESA</b>	<b>PART. ACIONÁRIA (%)</b>
A.P.Moller e Chastine Mc-Kinney Moller's Foundation	40,4
A.P.Moller e Chastine Mc-Kinney Moller's Family Foundation	10,3
The Danish Labour Market Supplementary Pension	5,6
Outros	43,7

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE. \*Participações superiores a 5%.

O grupo A.P.Moller é um conglomerado de empresas que atua nos segmentos de navegação, petróleo e gás natural, transporte aéreo, industrial, tecnologia da informação e varejo, cujas empresas e respectivas atividades estão detalhadas na tabela 03.

<b>TABELA 03- EMPRESAS DO GRUPO A.P.MOLLER COM ATUAÇÃO MUNDIAL E RESPECTIVAS ÁREAS DE ATUAÇÃO</b>	
<b>Empresa</b>	<b>Áreas de Atuação</b>
Maersk Line (atual Maersk Sealand)	Transporte de cargas gerais containerizadas
Maersk Tankers	Transporte de petróleo bruto, produtos refinados, gás liquefeito e químicos
Maersk Bulk	Transporte de carga sólida a granel e carga "roll on roll of"
Mercantile	Consolidação de carga, despacho, serviços aéreos, armazenamento e distribuição de mercadorias
Safmarine	Transporte de cargas containerizadas (África e Europa/Ásia/Américas)
Maersk Air	Transportes aéreos (Europa), leasing, compra e venda de aeronaves.
Maersk Medical A/S	Fabricação de produtos médicos esterelizados com ênfase no equipamento utilizado em centros cirúrgicos
DISA	Fabricação de equipamentos anti-poluente (sistemas filtrantes para indústrias)
Rosti A/S	Fabricação de material plástico e termoplástico
A/S Roulunds Fabriker	Fabricação de lonas de freio, correias de ventilador e mangueiras para a indústria automobilística e, ainda, mangueiras e correias de borracha e PVC/PU para a indústria
Danbor Service A/S e Danserv A/S	Prestadora de serviços na área de offshore.
Maersk Supply Service	Serviços de apoio a plataformas de gás/petróleo.
Maersk Contractors	Frota de navios de perfuração e unidades móveis de produção de petróleo
Maersk Broker	Intermediação (corretagem) de afretamento de navios de diversos tipos, compra e venda de navios usados, contratação de construção de navios novos e assessoramento especializado de compra e venda de navios
Maersk Olie og Gas	Pesquisa, prospeção e produção de petróleo e gás natural
Odense Steel Shipyard	Construção de embarcações
Maersk Container Industri A/S	Fabricação de contêineres para carga seca e frigorificada.
Norfolkline	Serviços de transporte "porta-a-porta"
Em Z. Svitzer	Operações de salvatagem, reboque e transporte de peças pesadas ("heavy-lift"), serviços de offshore, hidrografia, pesquisas sísmicas e vistorias
Maersk Data AS	Prestadora de serviços na área de mainframe, cliente/servidor, soluções de rede para grandes empresas
Dansk Supermarked A/S	Operadora de supermercados na Dinamarca e pequenas lojas de conveniência na Inglaterra, Alemanha e Polônia.

Especificamente no mercado de transporte marítimo de cargas, o grupo oferta no Mercosul:

- transporte de contêineres (Brasil/Argentina/Uruguai);
- serviço de agenciamento de navegação (Brasil e Argentina);
- serviços em terminais marítimos ou retro-portuários (Argentina);
- transporte rodoviário (Argentina);

- manutenção e conserto de equipamentos de contêineres (Argentina).
- Indústria automotiva (Argentina)

No Brasil, o grupo A.P. Moller oferta, ainda, os seguintes serviços adicionais:

- Serviços de abastecimento de navios (Brasil);
- Serviços de rebocador (Brasil);
- Assistência técnica em perfuração (Brasil);
- Agenciamento de petroleiros e navios tanque para gás (Brasil).

Na Tabela 04 estão relacionadas as empresas pertencentes ao Grupo A.P.Moller no Brasil e no Mercosul.

<b>TABELA 04 – EMPRESAS PERTENCENTES AO GRUPO A.P. MOLLER NO BRASIL E MERCOSUL</b>		
<b>EMPRESA</b>	<b>PAÍS</b>	<b>PARTICIPAÇÃO ACIONÁRIA (%)</b>
Maersk Brasil (Brasmar) Ltda.	Brasil	100
Apomar Participações Ltda.	Brasil	100
Maersk Argentina S.A.	Argentina	100
Roulunds Codan (Argentina) S.A.	Argentina	70
Montevideo Terminal de Contenedores S.A.	Uruguai	70

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE

A empresa Maersk Brasil (Brasmar) Ltda desenvolve no Brasil as seguintes atividades:

- a) serviços de suporte “off-shore” para a Petrobrás na bacia de Campos, operando embarcações próprias ou de terceiros;
- b) agente geral no Brasil para a Maersk (agora Maersk Sealand), com engajamento de cargas, emissão de documentos de transporte, manuseio de contêineres, não atuando direta ou indiretamente em terminais, portos, transportes terrestres ou armazenamento de cargas que são usualmente contratados com empresas brasileiras locais.

A empresa Apomar Participações Ltda. não tem qualquer atividade nem possui ativos outros que não uma pequena participação acionária na Maersk Brasil (Brasmar) Ltda.

O grupo A.P.Moller oferta no Brasil o serviço de transporte marítimo intercontinental de contêineres por meio da Maersk AS, sob o nome comercial de Maersk Line (“Maersk”) e da Safmarine Container Lines N.V. (“Safmarine”). A aquisição da empresa Safmarine pela Maersk constituiu ato de concentração já aprovado pelo CADE (A.C. 08012.005420/99-41). Observe-se que, atualmente, após a operação de aquisição da Sea-Land Service, Inc, a Maersk passou a ter o nome comercial de “Maersk Sealand”.

## **I.2 – DA ADQUIRIDA**

A Sea-Land Service, Inc. (“Sea-Land”) é uma empresa de origem norte-americana, pertencente ao grupo CSX Corporation (“CSX”). A CSX atua nos seguintes ramos de atividades (sem participação no Brasil)<sup>1</sup>:

- transporte ferroviário nos Estados Unidos e Canadá (CSX Transportation Inc.);
- serviços de transporte intermodal na América do Norte (CSX Intermodal Inc.);

<sup>1</sup> Fonte: site da empresa [www.csx.com](http://www.csx.com).

- transporte internacional de carga em contêineres (Sea-Land Service, Inc.);
- transporte doméstico de carga em contêineres entre os Estados Unidos e Alaska, Guam, Hawaii e Puerto Rico (CSX Lines);
- operação de terminais em Hong Kong, China, Austrália, Europa, Rússia e República Dominicana (CSX World Terminals);
- logística (Customized Transportation Inc).

Observe-se que a operação em análise refere-se à venda dos negócios de transporte internacional da Sea-Land, permanecendo o transporte doméstico, atualmente ofertado pela CSX Lines.

A CSX detém, ainda, participação na área de transportes por meio da empresa American Commercial Lines, a qual é constituída por várias empresas de navegação interior dos Estados Unidos. Esta empresa atua também na Venezuela (ACBL de Venezuela, C.A.), no rio Orinoco. No Brasil atua por meio da ACBL Hidrovias, S.A. (ACBLH), com sede em Rosário/Argentina, transportando cargas líquidas e secas nos rios Paraná/Paraguai, servindo a Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Bolívia.

Em outras áreas, a CSX atua por meio das seguintes empresas:

- The Greenbrier: *resort* nos Estados Unidos (West Virginia);
- Yukon Pacific Corporation: transporte de gás na região do Alaska;
- Bridge Point Inc: veiculação de informações sobre transportes via Internet;
- CSX Surplus Equipment: fornecimento de equipamentos e componentes na área de transportes;
- CSX Real Property: administradora do patrimônio do grupo;
- CSX Technology: suporte em tecnologia de informação para o grupo CSX;
- TDSI: distribuição de veículos automotivos nos Estados Unidos.

A Sea-Land oferta na Argentina, Uruguai e Brasil o serviço de transporte marítimo internacional de contêineres. Realiza, ainda, na Argentina e no Brasil, serviços de agenciamento de navegação.

As empresas pertencentes ao Grupo Sea-Land no Brasil e Mercosul estão discriminadas na Tabela 05, o qual não detém no Brasil outras participações além das mencionadas.

<b>TABELA 05 – EMPRESAS PERTENCENTES AO GRUPO SEA-LAND COM ATUAÇÃO NO BRASIL E MERCOSUL</b>		
<b>EMPRESA</b>	<b>PAÍS</b>	<b>PARTICIPAÇÃO ACIONÁRIA (%)</b>
Sea-Land do Brasil Ltda.	Brasil	100
Translogística Ltda.	Brasil	33
Sea-Land Holdings S.A.	Argentina	100

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE

A Sea-Land do Brasil Ltda. era representante legal no Brasil da Sea-Land Service, Inc., atuando como agentes gerais e administradores dos seus serviços no Brasil. A empresa cessou suas atividades em 10/12/99 e está em processo de liquidação.

A Translogística Ltda. atua como agente na cabotagem da empresa de navegação DOCENAVE basicamente no que se refere ao transporte de arroz.

## **2. DA OPERAÇÃO**

A operação consiste na aquisição, por empresas do Grupo A.P.Moller (dinamarquês), dos negócios internacionais de transporte da Sea-Land Service, Inc. (norte-americana), incluindo todas as suas filiais e subsidiárias no exterior (a parte da empresa referente ao transporte interno nos Estados Unidos não integrou a operação).

A Svendborg, a 1912 e outras empresas do grupo A.P. Moller adquiriram da Sea-Land seus negócios internacionais de transporte e serviços relacionados, incluindo alguns terminais, navios, contêineres, chassis, geradores, sobressalentes e outros equipamentos e ativos relacionados especificamente à atividade de transporte de cargas por via marítima. Os ativos envolvidos na operação estão especificados no Anexo A da documentação encaminhada pelas requerentes.

A operação em questão foi realizada entre empresas com sede fora do Brasil mas que dispõem de representantes e atuação no mercado brasileiro. Foi completada em 10 de dezembro de 1999 no valor de US\$800.000.000,00. Esse preço considerou depósitos, incluindo os ativos de longo prazo na data do fechamento do balanço, dinheiro ou equivalente que foram transferidos ao comprador ou em poder de companhia objeto da compra e, ainda, contêineres, navios e outros equipamentos.

A Sea-Land do Brasil Ltda. que era o representante legal da Sea-Land Service, Inc., atuando como agente geral e representante de seus serviços no Brasil, cessou suas atividades a partir da data da realização da operação, tendo sido adquirida integralmente pelo grupo A.P.Moller.

As rotas de atuação da Sea-Land, no que se refere ao Brasil, são:

- Estados Unidos - Brasil;
- Extremo Oriente – Brasil;
- Europa – Brasil;
- América Latina (Costa Leste) e Caribe – Brasil.

## **III – DOS MERCADOS RELEVANTES**

### **III.1 – DO PRODUTO**

Os serviços objeto da operação, isto é, aqueles em que a Sea-Land atua, são o transporte marítimo em contêineres e no agenciamento de navegação<sup>2</sup> próprio.

---

<sup>2</sup> O agenciador atua como procurador da empresa armadora respondendo solidariamente por eventuais prejuízos nos serviços prestados pelos armadores, cuidando de toda a parte comercial (agilização de documentos, solicitação de rebocadores, práticos, contato com autoridades portuárias, etc). As empresas de agenciamento de navegação, tradicionalmente, ofertam seus serviços a várias empresas transportadoras. No entanto, os grandes armadores têm criado suas próprias empresas de agenciamento para reduzir os custos e mesmo por motivos estratégicos. Apesar de que, normalmente, um agente não trabalha para duas empresas que atuem em tráfegos concorrentes, a sua atividade permite o conhecimento do trabalho do armador cujo serviço está sendo comercializado. Dessa forma, há uma tendência à manutenção, por empresas transportadoras em rotas regulares, das suas próprias agências de navegação, primordialmente voltadas para o agenciamento de cargas da própria empresa. Para as demais agências, resta o agenciamento de serviços não regulares de transporte, como os graneleiros. Para essas empresas, ressaltando-se o fato de que não operam

## **Agenciamento**

Os serviços de agenciamento de navegação ofertados pela Sea-Land do Brasil Ltda. envolvem o trâmite documental e o comércio da carga, sendo os demais serviços de operação de terminais, transporte terrestre e armazenamento de mercadorias contratados de terceiros<sup>3</sup>.

Os serviços de agenciamento ofertados pela Translogística Ltda. (grupo Sea-Land) restringem-se ao assessoramento ao transporte marítimo de cabotagem de empresa não envolvida na operação (DOCENAVE), atividade não relacionada, portanto, ao transporte marítimo intercontinental de contêineres ofertado pela Maersk e pela Sea-Land no Brasil.

Atualmente, a Maersk Brasil (Brasmar) Ltda. (do grupo A.P.Moller) é agente exclusivo da Maersk Sea-Land (empresa concentrada) na atividade de transporte marítimo, não oferecendo este serviço para outras empresas de navegação. Anteriormente à operação, a Brasmar agenciava o transporte apenas da Maersk, tendo posteriormente incorporado o serviço de agenciamento da Sea-Land (absorveu o serviços da Sea-Land do Brasil Ltda). Não atua, tampouco, em outras áreas da indústria de navegação tais como operação de terminais, transporte terrestre e armazenamento de mercadorias, as quais são terceirizadas.

Para efeito deste parecer, o serviço de agenciamento de navegação não será considerado como mercado relevante de produto, pois não há concentração horizontal nessa atividade: o serviço de agenciamento de navegação não é ofertado pelo grupo A.P. Moller (Brasmar) e pelo grupo Sea-Land (pela empresa Sea-Land do Brasil Ltda.) a terceiros, este atuando no serviço de agenciamento apenas na navegação de cabotagem (Translogística Ltda.), como anteriormente explicitado. O serviços de operação portuária não são ofertados pela A.P.Moller nem pela Sea-Land (são terceirizados). Portanto essas atividades serão desconsideradas para efeito desta análise.

## **Transporte marítimo de carga geral**

A Sea-Land atua no transporte marítimo de carga geral em contêineres.

O transporte marítimo de carga geral corresponde a grande proporção das atividades de marinha mercante mundial incluindo produtos industrializados com alto valor agregado, gerando, inclusive, o maior frete por tonelada. Os fretes médios cobrados para o transporte de contêineres, por exemplo, são 15 vezes maiores do que os do transporte de granéis<sup>4</sup>. O transporte de contêineres é o principal segmento do mercado de marinha mercante, respondendo, em valor, por 2/3 do transporte mundial de cargas<sup>5</sup>.

No transporte marítimo intercontinental de cargas gerais 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 preestabelecidos.

---

em rotas regulares, não seria conveniente manter empresas de agenciamento próprias na maioria dos portos, tornando-se uma melhor opção contratar estes serviços de terceiros.

<sup>3</sup> O contrato social da empresa prevê diversas atividades, as quais não se verificam na prática pelos motivos apontados na nota anterior. A resposta encaminhada pelas requerentes ao Of. nº122 – MF/SEAE/COGSI referem-se ao disposto no seu contrato social.

<sup>4</sup> “Cadernos de Infra-Estrutura 5 – Marinha Mercante: O Brasil e o Mundo – Fatos e Estratégias, BNDES, nov.1997 (O Sistema Portuário Brasileiro, em Revista BNDES, nº 6, dez. 1996).

<sup>5</sup> Idem.

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.

Há também o transporte marítimo intercontinental de carga em 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, normalmente cargas de grande volume e baixo valor unitário. Contudo, nada impede que esses navios também transportem cargas gerais em contêineres, caso tenham espaço disponível<sup>6</sup>, mas não ofertam esse serviço de forma regular. Assim, 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 navios especializados no transporte de determinados produtos. Os navios graneleiros são especializados no transporte de cargas soltas, no caso granéis sólidos (alimentares e minerais) e líquidos (petróleo e outros), não se tratando de cargas gerais. Em geral, o serviço de transporte destas cargas soltas é irregular, não havendo um tráfego com frequência definida, nem escalas pré-estabelecidas.

Há também navios transportadores especializados de cargas gerais não containerizáveis, como os navios do tipo “roll on – roll off” que transportam veículos<sup>7</sup>, e outros (navios papéis, para produtos siderúrgicos, porta celulose, etc).

O transporte aéreo é, apesar de mais rápido, viável apenas para cargas menores em termos de peso e volume, a preços superiores<sup>8</sup>, não sendo considerado neste Parecer como um serviço substituto para o transporte marítimo intercontinental.

Considera-se, assim, que o serviço de transporte marítimo intercontinental 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 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>9</sup> no transporte marítimo.

---

<sup>6</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

<sup>7</sup> Navios do tipo “roll on – roll off” transportam cargas com propulsão própria ou rodas para o próprio deslocamento, a exemplo de automóveis, caminhões, máquinas agrícolas, etc.

<sup>8</sup> O 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

Dessa forma, não há serviços 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 marítimo de contêineres.

Assim, será considerado como mercado relevante na dimensão produto o serviço de *transporte marítimo intercontinental regular de cargas gerais em contêineres*, atividade comum às requerentes no Brasil, tendo sido detectada concentração horizontal neste mercado.

### III.2 – DO MERCADO GEOGRÁFICO

Para definir o mercado geográfico no setor de transportes, é necessário determinar, do ponto de vista dos clientes, quais são as alternativas viáveis do transporte do produto “A” ao destino “D”. Dessa forma, no presente caso o mercado relevante geográfico pode ser definido pelas rotas percorridas por ambas as empresas ou rotas alternativas a estas.<sup>10</sup>

A análise da tabela 06 permite constatar que, dentre as rotas de atuação das requerentes, há concentração em quatro conjuntos de rotas em 1998: Estados Unidos-Brasil, América Latina e Caribe-Brasil, Extremo Oriente-Brasil, Europa-Brasil.

TABELA 06 - ROTAS DE ATUAÇÃO DAS REQUERENTES TRANSPORTE DE CONTÊINERES		
ROTAS DE ATUAÇÃO DAS REQUERENTES*	GRUPO A.P.MOLLER	GRUPO SEA LAND
ROTA		
EUA (Costas Oeste e Leste) e Brasil	X	X
Brasil / Extremo Oriente	X	X
Brasil / Europa	X	X
Brasil / América Latina e Caribe	X	X
Américas / África	X	---
Rotas no Atlântico Norte	X	X
Europa / Ásia	X	X
Rotas no Pacífico Norte	X	X
Europa (tráfegos inter-regionais)	X	X
Ásia (tráfegos inter-regionais)	X	X
Austrália / Europa (via portos asiáticos)	X	---
África / Ásia	X	---
África / Europa	X	---

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE.

<sup>9</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>10</sup> Por exemplo, se o destino final de determinada mercadoria for uma localidade no interior do continente europeu, e se o porto de Rotterdam for alternativa para o porto de Le Havre (no sentido de que a mercadoria pode, a partir de qualquer dos portos, ser transportada por via terrestre até sua destinação final sem diferenças significativas de preços), as rotas marítimas que vão de determinado porto brasileiro para Rotterdam e para Le Havre pertencem a um mesmo mercado relevante geográfico.



<b>TABELA 07 – PORTOS PERTENCENTES ÀS ROTAS DOS MERCADOS RELEVANTES</b>		
<b>ROTAS</b>		
<b>ESTADOS UNIDOS – BRASIL<sup>11</sup></b>	<b>Brasil</b>	<b>Estados Unidos</b>
	São Francisco do Sul Rio Grande Paranaguá Santos Rio de Janeiro Salvador Fortaleza	Baltimore Charleston Long Beach Miami Newark Norfolk Oakland Savannah
<b>ARGENTINA – BRASIL</b>	<b>Brasil</b>	<b>Argentina</b>
	Rio Grande Santos São Francisco do Sul	Buenos Aires
<b>VENEZUELA - BRASIL</b>	<b>Brasil</b>	<b>Venezuela</b>
	Rio Grande Santos São Francisco do Sul	Puerto Cabello
<b>BAHAMAS - BRASIL</b>	<b>Brasil</b>	<b>Bahamas</b>
	Rio Grande Santos São Francisco do Sul	Freeport
<b>EUROPA – BRASIL</b>	<b>Brasil</b>	<b>Europa</b>
	Paranaguá Itajaí Rio Grande Santos Fortaleza	Algeciras (Espanha) Vigo (Espanha) Rotterdam (Holanda) Felixstowe (Reino Unido) Le Havre (França) Bremerhaven (Alemanha)
<b>EXTREMO ORIENTE – BRASIL<sup>12</sup></b>	<b>Brasil</b>	<b>Extremo Oriente</b>
	Paranaguá Itajaí Rio Grande Santos Fortaleza	Busan (Coréia) Hong Kong (Rep. Pop. China) Kaohsiung (Tailândia) Kobe (Japão) Laem Chabang (Tailândia) Port Kelang (Malásia) Shangai (Rep. Pop. China) Singapura Yantin (Rep. Pop. China) Yokohama (Japão)

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE.

No caso do Extremo Oriente, é importante ressaltar que todas as rotas implicam necessariamente transbordo na Europa (geralmente Algeciras, na Espanha) ou nas Bahamas.

<sup>11</sup> No porto de Miami, há transbordo de mercadorias para os portos de Long Beach e Oakland (Costa Oeste dos Estados Unidos). Os portos da Costa Oeste dos Estados Unidos podem ser servidos, ainda, através de transbordo pelo porto de Freeport nas Bahamas.

<sup>12</sup> No porto de Algeciras, há transbordo da maioria da carga da Maersk/Sea-Land para os navios dessas empresas na rota Europa – Extremo Oriente. Há uma rota alternativa, via Freeport, pelo Oceano Pacífico via Canal do Panamá. Uma rota opcional excepcionalmente utilizada, segundo as requerentes, seria a utilização de outro embarcador levando carga de Freeport até um dos portos concentradores de cargas da Maersk/Sea-Land, seguindo em navios dessas empresas para o Extremo Oriente. Fonte: resposta de 14 de março de 2000, em resposta ao ofício SEAE n.º 753 e resposta, de 21 de fevereiro de 2000, ao ofício SEAE n.º 122

Para definir os mercados relevantes geográficos é necessário verificar que rotas são alternativas, no sentido de que o proprietário da carga possa escolher entre uma e outra para conseguir transportar seu produto até o destino final. Seria necessário, por exemplo, verificar se os portos no norte do continente europeu são alternativas aos portos no sul do continente, ou seja, se, indo para qualquer dos portos, a mercadoria tem condições de chegar a seu destino final sem significativas diferenças de custos.<sup>13</sup> No entanto, considera-se desnecessário aprofundar a análise da área de abrangência e da substituíbilidade entre portos (e, portanto, rotas), dado que, a despeito da definição conceitual de mercado geográfico consistir em uma rota ou conjunto de rotas alternativas, o importante é, para a finalidade de avaliar a participação de mercado, saber que empresas podem, a curto prazo e economicamente, operar as referidas rotas.

Assim, os mercados relevantes geográficos seriam, em tese, rotas e conjuntos de rotas alternativas entre Brasil e Argentina, Brasil e Venezuela, Brasil e Bahamas, Brasil e Europa, Brasil e Estados Unidos, e Brasil e Extremo Oriente. Este parecer não analisará cada uma dessas separadamente, em função da falta de informações a respeito da substituíbilidade entre portos, além do que este procedimento não afetará os cálculos das participações de mercado, apresentados na seção seguinte. Os cálculos serão feitos considerando os seguintes conjuntos de rotas, levando-se em conta que, embora possam não ser equivalentes do ponto de vista da demanda (não constituindo, assim, mercados relevantes), as empresas que têm capacidade de operar em qualquer das rotas em cada conjunto têm capacidade de operar as demais:

1. Brasil - Estados Unidos;
2. Brasil - América Latina (Costa Leste) e Caribe;
3. Brasil - Europa.
4. Brasil - Extremo Oriente

#### **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.

##### **IV.1 – ROTAS BRASIL-ESTADOS UNIDOS**

No caso das rotas entre Estados Unidos e Brasil, a participação das empresas concentradas, considerando os dados disponíveis para 1999, é de 12,02% (vide tabela 08). Não gera, portanto, participação de mercado suficiente para possibilitar *exercício unilateral de poder de mercado*.

---

<sup>13</sup> Em sua decisão sobre o caso Maersk/Sea-Land, a Comissão Européia nota que: "With respect to the trades to North America, the notifying party submits that Canada, the US East Coast, the US Gulf Coast and the US West Coast should not be considered as separate markets. However, third parties have expressed the opinion that ports on the US East and West Coasts are largely not interchangeable when transport cost and time are considered."

No que concerne à possibilidade de *exercício coordenado de poder de mercado*, o C4 (soma das participações das quatro maiores empresas do setor nestas rotas) é, após a operação, de 50,05%, insuficiente, segundo os critérios adotados pela SEAE, para gerar possibilidade de exercício coordenado de poder de mercado.

<b>TABELA 08 – PARTICIPAÇÃO NAS ROTAS- ESTADOS UNIDOS – BRASIL</b>		
<b>EMPRESAS</b>	<b>ANO 1999</b>	
	<b>VOLUME EM TEUS</b>	<b>PARCELA DE MERCADO</b>
Aliança	34.125	5,17
Columbus	44.050	6,67
Crowley	63.290	9,58
<b>Maersk</b>	<b>29.775</b>	<b>4,51</b>
<b>Sea-Land</b>	<b>49.625</b>	<b>7,51</b>
Evergreen	57.200	8,66
MSC	55.500	8,40
CSAV	41.685	6,31
Ivaran	41.150	6,23
P&O Nedlloyd	40.840	6,18
DSR/Hanjin	30.750	4,66
Pail	30.750	4,66
Zim	30.750	4,66
Libra	29.710	4,50
APL	22.880	3,46
TMM	18.270	2,77
Global	15.600	2,36
PCC	14.300	2,17
Cho Yang	10.250	1,55
<b>TOTAL</b>	<b>377.610</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE.

Notas: os dados foram agrupados por empresa. Ressalte-se que os seguintes grupos de empresas têm contratos de compartilhamento de cargas (“Vessels Sharing Agreement”): Crowley/Ivaran/APL/Libra, Maersk / Sea-Land / Aliança / Columbus / CSAV / P&O Nedlloyd, Pail / Zim / DSR-Hanjin / Cho Yang, Ivaran / Libra / TMM / Crowley, P&O Nedlloyd / Aliança / Columbus.

Cabe observar que há empresas nesta rota compartilhando espaço de carga em seus navios por meio de acordos de otimização de seus serviços, “Vessel Sharing Agreements”, sem, entretanto, deixar de competir entre si na busca de clientes e carga, uma vez que a comercialização dos espaços é independente, havendo inclusive oferta de serviços a fretes diferenciados.

#### **IV.2 - ROTAS BRASIL-AMÉRICA LATINA (COSTA LESTE) E CARIBE**

No caso das rotas entre Brasil e América Latina (Costa Leste) e Caribe, a participação da empresa concentrada, considerando os dados disponíveis de 1999 é de 12,09% (vide Tabela 09), sendo, portanto, insuficiente para gerar a possibilidade de *exercício unilateral de poder de mercado*.

No que concerne à possibilidade de *exercício coordenado de poder de mercado*, o C4 após a operação é de 81,69%, o que pode gerar a possibilidade de exercício coordenado de poder de mercado. Pelo fato da empresa concentrada ter 12,09% do mercado, considera-se necessário prosseguir a análise.

<b>TABELA 09 - PARTICIPAÇÃO NAS ROTAS BRASIL – AMÉRICA LATINA (COSTA LESTE) E CARIBE</b>					
<b>EMPRESAS</b>	<b>ANO 1998</b>			<b>ANO 1999</b>	
	<b>VOLUME (TEUS)</b>	<b>PARCELA DE MERCADO (%)</b>		<b>VOLUME (TEUS)</b>	<b>PARCELA DE MERCADO (%)</b>
Hamb.Sud/Columbus /Aliança	58.000	15,10		59.500 <sup>1</sup>	20,97
Crowley	18.000	4,69		34.000	11,98
Transroll <sup>2</sup>	18.000	4,69			
MSC	58.000	15,10		58.000	20,44
Evergreen	46.000	11,98		46.000	16,21
<b>Maersk</b>	<b>24.000</b>	<b>6,25</b>		<b>18.300</b>	<b>6,45</b>
<b>Sea-Land</b>	<b>16.000</b>	<b>4,17</b>		<b>16.000</b>	<b>5,64</b>
Dsr/Senator	34.000	8,85		14.000	4,93
P&O Nedlloyd	32.000	8,33		22.000	7,75
Maruba	22.000	5,73		16.000	5,64
CSAV <sup>3</sup>	58.000	15,10		----	----
<b>TOTAL</b>	<b>384.000</b>	<b>100,00</b>		<b>283.800</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE.

<sup>1</sup>Inclui Transroll no ano de 1999.

<sup>2</sup>A Transroll e Crowley foram adquiridas pela Hamburg Sud respectivamente em 1999 e 2000.

<sup>3</sup>CSAV não opera independentemente, afretando navios de terceiros (Hamburg Sud, Maersk, Sea-Land, P&O Nedlloyd e Crowley).

#### IV.3 - ROTAS BRASIL-EUROPA

No caso das rotas entre Brasil e Europa, a participação da empresa concentrada é de 19,49%, com base nos dados referentes a 1999 (Tabela 10). Por estar próxima do critério de 20%, a análise prosseguirá para avaliar as condições de exercício do poder de mercado.

No que concerne à possibilidade de *exercício coordenado de poder de mercado*, o C4 após a operação é de 63,24%. Considera-se, portanto, que não há possibilidade de *exercício coordenado de poder de mercado*.

<b>TABELA 10 - PARTICIPAÇÃO NA ROTA EUROPA – BRASIL</b>					
<b>EMPRESAS</b>	<b>ANO 1998</b>			<b>ANO 1999</b>	
	<b>VOLUME (TEUS)</b>	<b>PARCELA DE MERCADO (%)</b>		<b>VOLUME (TEUS)</b>	<b>PARCELA DE MERCADO (%)</b>
Hamburg Sud	135.000	19,74	38,60	91.000	15,8
Aliança	70.000	10,23		49.000	8,12
Transroll	59.000	8,63		50.000	8,29
<b>Maersk</b>	<b>81.000</b>	<b>11,84</b>	<b>19,44</b>	<b>108.000</b>	<b>17,90</b>
<b>Sea-Land</b>	<b>52.000</b>	<b>7,60</b>		<b>9.600</b>	<b>1,59</b>
Montemar	52.000	7,60		40.000	6,63
P&O Nedlloyd	45.000	6,58		34.000	5,63
CSAV	44.000	6,43		33.600	5,57
CGM	37.000	5,41		26.000	4,31
ECL	37.000	5,41		28.400	4,71
MSC	37.000	5,41		94.800	15,71
Contship	35.000	5,12		39.000	6,46
<b>TOTAL</b>	<b>684.000</b>	<b>100,00</b>		<b>603.400</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE.

#### IV.4 - ROTAS BRASIL-EXTREMO ORIENTE

No caso das rotas Brasil-Extremo Oriente, a participação da empresa concentrada é de 16,57%, com base nos dados referentes a 1999 (Tabela 11), insuficiente para gerar possibilidade de *exercício unilateral de poder de mercado*. É importante ressaltar que a Sea-Land não atuou nesse mercado em 1999.

No que concerne à possibilidade de *exercício coordenado de poder de mercado*, o C4 é de 69,61(as quatro maiores empresas são MSC (24,31%), Evergreen (17,13%), Maersk/Sea-Land (16,57%) e CSAV, ou NYK (11,60%)). Portanto, para efeito deste mercado relevante, a operação não gera possibilidade de *exercício coordenado de poder de mercado*.

TABELA 11 PARTICIPAÇÃO NAS ROTAS EXTREMO ORIENTE – BRASIL				
EMPRESAS	ANO 1998		ANO 1999	
	VOLUME (TEUS)	PARCELA DE MERCADO (%)	VOLUME (TEUS)	PARCELA DE MERCADO (%)
MSC	88.000	20,37	88.000	24,31
Evergreen	62.000	14,35	62.000	17,13
<b>Maersk</b>	<b>44.000</b>	<b>10,19</b>	<b>60.000</b>	<b>16,57</b>
<b>Sea-Land</b>	<b>42.000</b>	<b>9,72</b>	<b>Não atuou</b>	
CSAV	42.000	9,72	42.000	11,60
NYK	52.000	12,04	42.000	11,60
Mitsui	48.000	11,11	42.000	11,60
P&O Nedlloyd	38.000	8,80	26.000	7,18
Neptunia	16.000	3,70	<b>Não atuou</b>	
CGM	<b>Não atuou</b>		<b>Não atuou</b>	
Maruba	<b>Não atuou</b>		<b>Não atuou</b>	
Frota	<b>Não atuou</b>		<b>Não atuou</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>432.000</b>	<b>100,00</b>	<b>362.000</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE.

#### V – DA PROBABILIDADE DE EXERCÍCIO DE PODER DE MERCADO NAS ROTAS BRASIL-EUROPA e BRASIL-AMÉRICA LATINA (COSTA LESTE) E CARIBE

##### V.1 – DAS IMPORTAÇÕES

As importações como fator inibidor do exercício de poder de mercado não se aplicam a esse caso pela natureza do mercado geográfico, o qual se constitui em “rotas” de transporte.

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

O mercado de transporte marítimo intercontinental é, por natureza, 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<sup>14</sup>. A Maersk/Sea-Land detém aproximadamente 16,28% da capacidade operacional, consideradas as 20 maiores empresas(tabela 12).

<sup>14</sup> Conforme mencionado no Cadernos de Infra-estrutura nº 5 – Marinha Mercante – O Brasil e o Mundo, BNDES, 1997: “As grandes empresas de navegação – mega-carriers – com a desregulamentação, começaram a operar como out-siders nas rotas servidas por Conferências de Frete, mantendo a periodicidade das escalas

<b>TABELA 12- 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
				<b>Total</b>	<b>3.345.305</b>	<b>35.459.176</b>

\*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

Quando se observa o total de carga movimentada no mundo e considerando, ainda, a possibilidade de mudança de rota pelas mega-carriers, é possível verificar a fácil possibilidade de aumento da oferta que as atenda, caso necessário (tabela 13). Observe-se, ainda, que a maior parte do transporte de cargas containerizadas ocorre no Hemisfério Norte, entre os paralelos 30 e 60: de um total mundial de 72.436.018 Teus transportados em 1997, apenas 4.000.000 (5,52%) dizem respeito ao Mercosul e 1.926.000 (2,66%) ao Brasil<sup>15</sup>.

e oferecendo sistemas integrados de logística de abrangência global. Além dessas mesmas vantagens, as megacarriers ofereciam fretes mais baixos, muitas vezes praticando subsídio cruzado (dumping) a determinadas rotas, graças a operação de frotas com dezenas ou centenas de embarcações alocadas em mercados já consolidados e de grande lucratividade”.

<sup>15</sup> Fonte: Anuário Internacional (informações divulgadas no 2º Curso de Gestão Portuária em Valencia, Espanha –1999, pela Dreifus Consulting).

<b>TABELA 13- CAPACIDADE OPERACIONAL ALOCADA NOS MERCADOS RELEVANTES EM RELAÇÃO AO TOTAL DAS 20 MAIORES EMPRESAS - 1999</b>		
<b>Rotas (Mercados Relevantes)</b>	<b>Capacidade Operacional Estimada (TEUS)</b>	<b>%</b>
Europa/Brasil	603.400	18,03
Estados Unidos/Brasil	377.610	11,29
Extremo Oriente/Brasil	362.000	10,82
América Latina (Costa Leste ) e Caribe /Brasil	283.800	8,48
Total das 20 maiores empresas	3.345.305	100,00

Fonte: rotas (requerentes), valor total ref. tabela 12 anterior - Containerisation International Yearbook).

A argumentação acima aplica-se indiferentemente aos diferentes conjuntos de rotas em que se inserem os mercados relevantes definidos. Assim, considera-se que a entrada de novos competidores em todos os mercados afetados é fácil e suficiente, podendo inibir o eventual exercício, unilateral ou coordenado, de poder de mercado por parte da empresa concentrada. Essa possibilidade de entrada é reforçada pela existência de grande capacidade operacional em outras rotas, considerando-se que a frota alocada nas rotas aqui analisadas é pequena em comparação com a frota mundial.

## **VI – DA RECOMENDAÇÃO**

Apesar da participação de mercado após a operação nos mercados relevantes geográficos correspondentes às rotas entre Brasil e América Latina (Costa Leste) e Caribe gerarem a possibilidade de exercício *coordenado* de poder de mercado; e da participação de mercado nas rotas entre Brasil e Europa gerarem possibilidade de exercício *unilateral* de poder de mercado, a possibilidade de entrada nesses mercados inibe essas possibilidades.

Dessa forma, sugere-se a aprovação do Ato.

À consideração superior.

ERNANI LUSTOSA KUHN  
Assistente/COGSI

MÁRCIA PRATES TAVARES  
Coordenadora-Geral de Serviços Públicos e Infra-Estrutura

De acordo.

PAULO CORRÊA  
Secretário-Adjunto

SÉRGIO SAVINO PORTUGAL  
Secretário de Acompanhamento Econômico, Substituto