



MINISTÉRIO DA FAZENDA
SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO

Parecer n.º 276 COGSI/SEAE/MF

Brasília, 16 de julho de 2001.

Referência: Ofício n.º 6670/00/SDE/GAB de 29 de dezembro de 2000.

Assunto: Ato de Concentração n.º 08012.007120/2000-19

Requerentes: J. Lauritzen A/S e Cool Carriers AB.

Operação: aquisição, pela Lauritzen, da totalidade das ações ordinárias da Cool Carriers.

Resumo: a operação não resulta em concentração horizontal significativa no mercado relevante. Sugere-se aprovação sem restrições.

Versão: pública

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 J. Lauritzen A/S e Cool Carriers AB.

I – DAS REQUERENTES

I.1 – DA ADQUIRENTE

A empresa J. Lauritzen A/S (“LAURITZEN”) é uma sociedade com sede na Dinamarca. É controlada integralmente pela J. Lauritzen Holding A/S de nacionalidade dinamarquesa (“grupo Lauritzen”).

A J. Lauritzen A/S abrange três empresas de transporte marítimo, que operam em todo o mundo (Lauritzen Reefers A/S, Lauritzen Kosan A/S e Lauritzen Bulkera A/S), além de empresas de logística terrestre, as quais estão situadas principalmente na América do Sul. O grupo tem escritórios situados nos Estados Unidos, Brasil, Chile, Austrália, Nova Zelândia, Japão e República Popular da China, dispendo, ainda, de uma rede internacional de agentes.

As empresas do grupo Lauritzen desenvolvem as seguintes atividades¹:

¹ Fonte: Relatório Anual da empresa, 1999.

- Lauritzen Reefers – operadora frigorífica, utiliza frota própria e embarcações frigoríficas fretadas;
- Lauritzen South America – opera terminais portuários, armazéns frigoríficos e empresas de transporte terrestre;
- Lauritzen Kosan – operadora de distribuição marítima regional de gás;
- Lauritzen Bulkers – transporte marítimo de cargas secas a granel.

No Brasil e demais países do Mercosul, o grupo possui as seguintes empresas:

- J. Lauritzen do Brasil Natal Ltda. (Brasil): representação comercial dos serviços ofertados pelo grupo Lauritzen;
- J.E. Turner Y Gia (Argentina): idem;
- Euroamericana S.A. (Argentina): estivagem, armazenamento (inclusive em câmara frigorífica), transporte;
- Segetrans Argentina S.A. (Argentina): idem.

O grupo Lauritzen faturou em 1999 aproximadamente R\$27.824.000 no Brasil, R\$107.739.000 no Mercosul e R\$2.191.280.000 no mundo.

No Brasil, o grupo Lauritzen oferta, por meio da sua representante comercial J. Lauritzen do Brasil Ltda., no Porto de Natal, os serviços de transporte marítimo refrigerado de produtos (executados pela transportadora Lauritzen Reefers A/S), armazenamento refrigerado, serviços de agenciamento e, em pequena escala, transporte marítimo de mercadorias a granel.

I.2 – DA ADQUIRIDA

A Cool Carriers AB (“Cool Carriers”) é uma sociedade com sede na Suécia, sendo integralmente controlada pela Unicool Ltd. Bermuda, sendo essa subsidiária integral da Leif Hoegh & Co. ASA (“Leif Hoegh”).

A Cool Carriers possui no Mercosul as seguintes empresas:

- Cool Carriers Maritima S.A. (Argentina): agenciamento, suporte de vendas e gerenciamento de clientes para a contratação de serviços de transporte marítimo em navios refrigerados;
- Frigorífico Frutero S.A. (Uruguai): manuseio de carga no terminal e armazenamento em câmaras frigoríficas em Nueva Palmira (Uruguai).

O grupo faturou em 1999 cerca de R\$6.535.000 no Brasil, R\$15.971.000 no Mercosul e R\$438.921.000 no mundo. A Cool Carriers concentra suas rotas na região do Pacífico.

II. DA OPERAÇÃO

A operação consiste na compra, pela Lauritzen, de 600.000 ações ordinárias emitidas pela Cool Carriers, tendo como vendedora a Leif Hoegh (sua controladora). Foram assinados o “Stock Purchase Agreement” e o “Master Agreement” em 11 de dezembro de 2000. O preço de aquisição das ações é composto de um valor fixo de US\$35.392.000,00, ao qual pode ser adicionado um valor de ajuste, conforme as condições estabelecidas na cláusula 1.02 do “Stock Purchase Agreement”. As 600.000

ações representam a totalidade das ações em que se divide o capital social da Cool Carriers.

Portanto, a operação resultará na aquisição da Cool Carriers pela Lauritzen. Trata-se de uma operação ocorrida no exterior com reflexos no Brasil, uma vez que a Lauritzen e a Cool Carriers ofertam serviços no Brasil.

III – DOS MERCADOS RELEVANTES

III.1 – DO PRODUTO

As Requerentes atuam no serviço de transporte marítimo de bens perecíveis, envolvendo o carregamento, organização, transporte e descarga de produtos.

No caso da Lauritzen, são os seguintes serviços ofertados no Brasil, especificamente no porto de Natal.

- **Transporte marítimo refrigerado de produtos:** acomodação de cargas perecíveis (alimentos) em navios dotados de compartimentos refrigerados e dispositivos para a manutenção de condições ideais de temperatura e acondicionamento para o transporte (em geral intercontinental) do porto de origem do produtos até o cliente. Os alimentos perecíveis transportados pelo grupo Lauritzen requerem refrigeração enquanto em trânsito (melões, mangas, abacaxis, mamões, bananas e sucos de fruta concentrados originários do nordeste brasileiro);
- **Armazenamento refrigerado:** armazenagem temporária de cargas perecíveis em ambientes climatizados para posterior transferência aos navios da empresa; e
- **Serviços de agenciamento:** relativos a um “cable carrier” operado pela Tele Danmark.

O grupo Lauritzen também oferta no território brasileiro serviços de transporte de mercadorias a granel, embora essa seja uma atividade de pequena importância para o grupo². Eventualmente transporta grãos, ferro-gusa e açúcar, provindos de toda a costa do Brasil para portos em todo o mundo, especialmente aqueles localizados nos Estados Unidos da América, na Europa e no Mar Mediterrâneo (este tipo de carga não requer refrigeração).

A Cool Carriers, empresa adquirida, presta serviços de transporte marítimo de produtos refrigerados com origem e destino em portos localizados na região Sul e Sudeste do Brasil. Transporta maçãs, frutas cítricas, sucos de frutas e concentrados brasileiros.

² Foi celebrado um contrato de pequeno vulto para a realização de até quatro viagens do Brasil para o Mar Negro, levando 30.000 toneladas de açúcar em cada viagem. Além dos serviços previstos no mencionado contrato, o Grupo Lauritzen eventualmente transporta mercadorias a granel do Brasil para diversos portos no exterior, e vice-versa (fonte: resposta das Requerentes ao Ofício nº031/01 – COGSI/SEAE/MF).

As empresas Lauritzen e Cool Carriers, além do transporte marítimo de produtos refrigerados, deverão atuar, ainda que de maneira limitada, no transporte marítimo de automóveis, mediante contrato firmado com a empresa Hual A/S. Tal atividade terá, entretanto, caráter residual, tendo por objetivo garantir o retorno das embarcações que voltariam vazias e facilitando o reposicionamento dos navios para os países onde se localizam os principais pólos exportadores dos bens perecíveis, conforme informado pelas Requerentes.

O serviço de transporte marítimo de produtos refrigerados pode ser prestado por dois tipos principais de navios. O primeiro deles é a embarcação refrigerada especializada, dotada de um ou mais compartimentos em que são acomodados os produtos e que têm temperatura e atmosfera controlada de modo a garantir a manutenção devida dos bens. O segundo corresponde aos navios cargueiros de contêineres refrigerados. Nesse caso, as embarcações não dispõem de compartimentos especiais e os produtos são acomodados em contêineres climatizados, que são apenas carregados e transportados para o navio. Apesar de envolverem atividades logísticas distintas, os navios refrigerados tradicionais e aqueles carregadores de contêineres prestam serviços similares, constituindo alternativas sob o ponto de vista do consumidor.

Segundo as Requerentes, no Brasil, bem como no restante do mundo, verifica-se uma forte concorrência via preços no transporte marítimo refrigerado de cargas perecíveis entre navios refrigerados especializados e navios cargueiros de contêineres. Consulta realizada por esta Secretaria a agentes desse mercado comprovam essa afirmação.

Pode-se dizer que não há uma diferença expressiva de preços entre as duas possibilidades de transporte³, embora os preços de transporte em navios refrigerados sejam mais sujeitos a variações sazonais do mercado e os preços dos fretes do transporte em navios cargueiros de contêineres sejam mais estáveis. Para efeito deste parecer, os dois tipos de serviço de transporte serão considerados substitutos. As Requerentes atuam no transporte de produtos refrigerados apenas por meio de “navios refrigerados”.

Assim, será considerado como mercado relevante na dimensão produto o serviço de **transporte marítimo intercontinental de produtos refrigerados**, atividade comum às Requerentes no Brasil, tendo sido detectada concentração horizontal nesse mercado do produto.

III.2 – DO MERCADO GEOGRÁFICO

³ Em resposta ao Ofício 031/01 – COGSI/SEAE/MF, as Requerentes informaram: “Utilizando-se como base para comparação cargas e épocas semelhantes, a diferença de preço do transporte marítimo pode ser de até 3% apenas. Por outro lado, se considerada a totalidade dos custos de transporte do local de produção até o local de consumo dos produtos transportados, tal variação tende a ser de 1% a 2%. Se for verificada uma diferença na totalidade dos custos de transporte de certa carga perecível em navios refrigerados especializados ou em navios cargueiros de contêineres superior ao percentual supra-indicado, os comerciantes provavelmente substituirão uma modalidade de transporte por outra (navios refrigerados especializados por navios cargueiros de contêineres e vice-versa).”

No que se refere à dimensão geográfica, as empresas que operam navios refrigerados prestam seus serviços para clientes localizados em todo o mundo, definindo suas rotas em função das necessidades da demanda.

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 essas.⁴

Assim, da análise da Tabela 01, no que concerne às rotas que incluem o Brasil, verifica-se que ambos os grupos já atuavam na rota Brasil - Europa. Ambas atuam nesta rota, com destino Rotterdam (Holanda), porém partindo de portos distintos. A Cool Carriers normalmente opera em portos do Sul e Sudeste brasileiros (Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí), transportando maçãs, frutas cítricas e sucos de frutas concentrados. A Lauritzen parte de Natal, transportando principalmente bananas, melões e mangas.

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 custos⁵. 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.

⁴ Por exemplo, se o destino final de determinada mercadoria for uma localidade no interior do continente europeu, e se o porto de destino A for alternativa para o porto de destino B (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 os portos A e B pertencem a um mesmo mercado relevante geográfico.

⁵ Os mercados relevantes geográficos seriam, em tese, rotas e conjuntos de rotas alternativas entre Brasil e Europa.

| TABELA 01 – ROTAS DE ATUAÇÃO DAS REQUERENTES TRANSPORTE MARÍTIMO DE PRODUTOS REFRIGERADOS NO MUNDO | | |
|---|------------------------|----------------------------|
| ROTAS DE ATUAÇÃO DAS REQUERENTES* | GRUPO LAURITZEN | GRUPO COOL CARRIERS |
| ROTA | | |
| Chile – Europa | X | |
| Chile – Costa Leste dos EUA | X | |
| Chile – Costa Oeste dos EUA | X | |
| Argentina – Europa | X | X |
| Área de River Plate – Europa | X | X |
| Argentina – Costa Leste dos EUA | X | X |
| Brasil (Natal) – Europa (Rotterdam/Holanda) | X | |
| Brasil (Sul/Sudeste) – Europa (Rotterdam/Holanda) | | X |
| Brasil (Sul/Sudeste) – Mediterrâneo (Vigo/Espanha) | | X |
| Europa (Rotterdam/Antuérpia) – Brasil (Natal/RN) | X | |
| Mediterrâneo – Brasil (Natal/RN) | X | |
| Golfo Pérsico – Brasil (Natal/RN) | X | |
| Estados Unidos (Marttle) – Brasil (Sul/Sudeste) | | X |
| Equador – Nova Zelândia | X | |
| Equador – Argentina | X | |
| Nova Zelândia – Costa oeste dos EUA / México | X | |
| Europa – Oriente Médio* | X | X |
| Equador – Costa Rica – Costa Oeste dos EUA | | X |
| Panamá – Costa Rica – República Dominicana – Europa | | X |
| México – Europa | | X |
| Turbo (Colômbia) – Bridgeport | | X |
| Turbo (Colômbia) – Golfo dos EUA | | X |
| Colômbia – Norte da Europa | | X |
| Israel – Norte da Europa | | X |
| Israel – Turquia – Norte da Europa | | X |
| Norte da Europa – África Ocidental | | X |
| África do Sul – Europa | | X |
| Plate – Báltico | | X |
| Ivory Coast – Marseilles – Costa do Marfim – Marselha | | X |
| Israel – Japão | | X |
| África do Sul – Extremo Oriente | | X |
| Japão – América do Sul | | X |
| Nova Zelândia – Europa | | X |
| Equador – Costa Oeste dos EUA – Japão | | X |
| Austrália – Costa Oeste dos EUA – Costa Leste dos EUA | | X |

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE.

*A Cool Carriers realiza as rotas Turquia – Norte da Europa, Israel – Europa, e Norte da Europa – Israel.

Este parecer não analisará cada uma das rotas envolvidas no presente Ato separadamente (Sul/Sudeste do Brasil para Europa e Natal para Europa), em função da falta de informações a respeito da substituíbilidade entre portos. A hipótese da partida do Sul/Sudeste, com passagem em Natal e destino Europa, é possível sem elevação de preços superior a 5%. No entanto, é difícil afirmar precisamente até que ponto é possível a um navio com passagem em Natal dirigir-se a um porto do Sul/Sudeste e posteriormente à Europa sem aumento significativo dos preços.

Adotando posição conservadora, será considerado que, embora várias rotas do Brasil para Europa possam não ser equivalentes do ponto de vista da demanda (não constituindo, talvez, um único mercado relevante geográfico), as empresas que têm capacidade de operar em qualquer das rotas existentes entre os dois continentes (em cada conjunto origem-destino) têm capacidade de operar as demais.

Portanto o mercado relevante geográfico considerado será o ***transporte marítimo intercontinental de produtos refrigerados na rota Brasil – Europa.***

IV –PARTICIPAÇÃO DE MERCADO

A demanda pelos serviços de transporte marítimo de produtos refrigerados em questão sofre variações sazonais. Esses serviços não são ofertados de forma regular. As variações sazonais obedecem, por exemplo, às épocas de safras agrícolas em determinadas regiões do mundo. Dessa forma, pelas próprias características desse mercado, torna-se difícil obter a precisa participação das empresas que atuam no mercado relevante. Outras empresas no mundo poderiam atuar no mercado relevante nos períodos de demanda, para isso bastando alterar o seu itinerário de modo a alocar capacidade de transporte nessa rota. Pode-se dizer, assim, que o mercado relevante é contestável por outras empresas⁶.

Na Tabela 02 abaixo, constam estimativas fornecidas pelas Requerentes e obtidas a partir de relatório da empresa de consultoria “Drewry Shipping Consultants Ltd.” (sendo portanto extra-oficiais e sujeitas a correções). Os dados apontam para uma participação na capacidade estática de carga mundial pequena das empresas em análise. Dados coletados junto ao mercado (Tabela 03), referentes à capacidade estática de transporte, também apontam para uma baixa concentração resultante da operação. Portanto, observa-se que as empresas detêm parcela inferior a 10% da capacidade mundial de carga, não havendo possibilidade de exercício unilateral ou coordenado de poder de mercado.

⁶ Estima-se a capacidade mundial de transporte dos navios refrigerados em $363,0 \times 10^6 \text{ ft}^3$ e a de contêineres refrigerados de $430,1 \times 10^6 \text{ ft}^3$, correspondendo respectivamente a 45,8% e 54,2% do total da capacidade de transporte de produtos refrigerados (fonte: mercado, dados de dezembro, referentes a 2000).

| TABELA 02 – CAPACIDADE MUNDIAL DE TRANSPORTE DE CARGA REFRIGERADA POR EMPRESA – INÍCIO DE 2001 | | | | | |
|---|-------------------------------------|---|---|--|--|
| EMPRESAS | Capacidade Refrigerada (TEU) | Capacidade Refrigerada “under deck” (x10⁶ ft³) | Capacidade Refrigerada “on deck” (TEU) | Capacidade Total Refrigerada (x10⁶ ft³) | Percentual relativo à capacidade global |
| Maesk Sealand | 76.195 | | | 83,8 | 9,1 |
| P&O Nedlloyd | 42.585 | | | 46,8 | 5,1 |
| Evergreen | 17.846 | | | 19,6 | 2,1 |
| Cosco | 16.366 | | | 18,0 | 1,9 |
| MSC | 15.279 | | | 16,8 | 1,8 |
| Hanjin | 14.953 | | | 16,4 | 1,8 |
| NYK | 14.524 | | | 16,0 | 1,7 |
| APL | 13.745 | | | 15,1 | 1,6 |
| Hapag-Lloyd | 11.884 | | | 13,1 | 1,4 |
| OOCL | 11.525 | | | 12,7 | 1,4 |
| Other container lines | 266.100 | | | 292,7 | 31,6 |
| Seatrade | | 29,002 | 3.227 | 32,6 | 3,5 |
| Cool Carriers | | 16,559 | 1.772 | 18,5 | 2,0 |
| Lauritzen | | 16,379 | 1.949 | 18,5 | 1,2 |
| Star Reefers | | 9,726 | 1.077 | 10,9 | 1,0 |
| NYK | | 8,142 | 745 | 9,0 | 0,9 |
| Lavinia | | 7,780 | 369 | 8,2 | 0,7 |
| Great White Fleet | | 4,913 | 1.071 | 6,1 | 0,6 |
| Dole | | 4,118 | 1.545 | 5,8 | 28,7 |
| Outros operadores navios refrigerados | | 256,239 | 8.225 | 265,3 | 28,7 |
| CAPACIDADE GLOBAL | | | | 925,9 | 100,00 |

Fonte: Drewry Consultants Shipping Ltda. Elaboração: SEAE.

Cada unidade “TEU” com base na qual a capacidade dos contêineres refrigerados é mensurada foi convertida em pés cúbicos com base num fator 1.100 (1 TEU = 1.100 pés cúbicos). Da mesma forma, foi convertida em pés cúbicos a capacidade de carga de transporte de “on-deck” em navios refrigerados, a qual foi, por sua vez, somada à capacidade “under deck”. Como esclarecimento, menciona-se que 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.

| TABELA 03 – PARTICIPAÇÃO DE MERCADO DAS MAIORES TRANSPORTADORAS DE PRODUTOS REFRIGERADOS | | | |
|---|-----------------------|--|---|
| Modalidade | Milhões de ft3 | Participação no total de navios refrigerados. | Participação no total de navios e contêineres refrigerados (%) |
| J. Lauritzen | 37,5 | 10,3 | 4,7 |
| Cool Carriers | 13,0 | 3,6 | 1,6 |
| Seatrade | 34,5 | 9,5 | 4,3 |
| NYK | 13,9 | 3,8 | 1,7 |
| Star Reefers | 13,2 | 3,6 | 1,6 |
| Nissui | 12,0 | 3,3 | 1,4 |

Fonte: resposta de empresa ao Ofício nº 1575/01 – COGSI/SEAE/MF.

V - RECOMENDAÇÃO

Tendo em vista a pequena concentração de mercado derivada da operação, sugere-se a sua aprovação sem restrições.

À consideração superior.

ERNANI LUSTOSA KUHN
Coordenador

MAURICIO ESTELLITA LINS COSTA
Coordenador-Geral de Serviços Públicos e Infra-Estrutura, Substituto

De acordo.

CLAUDIO MONTEIRO CONSIDERA
Secretário de Acompanhamento Econômico