



2009: um ano para esquecer ou um ano para lembrar?

Ao prepararmos o relatório do último mês de 2009 ficamos nos questionando que ano havia sido este: um ano para esquecer? - como dirão muitos, ou um ano para lembrar? - dirão outros. Sempre afirmamos que o Porto de Itajaí é movido pela persistência e garra de sua comunidade e que, a cada desafio que se apresenta, parece que essa qualidade se agiganta.

Assim, é absolutamente pertinente dizer que 2009 é um ano para ser lembrado. Um ano que começou com negras nuvens no horizonte: um porto semi-destruído, com calado restrito, navios movimentando pouca carga, trabalhadores e empresas integrantes do Complexo Portuário enfrentando dificuldades financeiras. A tudo isso se somava os efeitos da crise internacional. Em janeiro, a atual administração assumiu o porto com esse quadro.

Conhecendo a capacidade de sua comunidade, os novos dirigentes do Porto de Itajaí passaram a agir como um elemento aglutinador, chamando governos municipal, estadual e federal, as entidades de classe, os empresários e os trabalhadores para enfrentarem mais um, e talvez não o último desafio de Itajaí. Foram inúmeras as batalhas, entremeadas de momentos de desalento e esperança.

Decorridos doze meses, os números indicam que a luta foi boa. As nuvens começam a se dissipar e o horizonte vai clareando.

O calado foi restabelecido aos níveis pré-enchente, a obra de reconstrução dos berços entra num ritmo de intenso trabalho, as cargas no Complexo Portuário vão voltando ao seu antigo volume e, apesar dos percalços, ainda que tenhamos caído do segundo para o quarto lugar no ranking de movimentação de containeres, ficamos bastante próximos dos nossos concorrentes imediatos [Rio Grande e Paranaguá], se considerarmos o ano todo. Se tomarmos, porém, o segundo semestre isoladamente, o Complexo Portuário de Itajaí já retoma a segunda posição no Brasil.

As escalas de navios tiveram uma surpreendente recuperação, com queda de apenas 2% em full containeres, crescimento de 71% em navios de carga geral e de 44% nas atracções de navios de cruzeiros.

Como já vínhamos comentando, o segmento de carga reefer breakbulk, seguindo a tendência mundial, apresentou uma queda de 57%. No total houve um discreto crescimento de 1,09% no total das escalas.

Comparativamente, a média da movimentação de contêineres nos portos brasileiros sinalizou uma queda de 15%, enquanto o Complexo Portuário de Itajaí registrou uma queda média de 14%. A performance por terminal indica um crescimento de 82% na Portonave



(216.539 TEU's em 2008 versus 394.902 TEU's em 2009). O Teconvi, por sua vez, registrou uma queda de 59% (476.995 TEU's em 2008 versus 196.634 em 2009). A movimentação média mensal da Portonave foi de 18.044 TEU's em 2008 e 32.908 TEU's em 2009, enquanto o Teconvi registrou a média mensal de 39.749 TEU's em 2008 e 16.386 TEU's em 2009.

Em termos de balança comercial, em 2009 Itajaí foi responsável por 1,72% das exportações brasileiras e por 2,57% das importações brasileiras. Enquanto as vendas externas do Brasil registraram queda de 23,08%, as exportações de Itajaí tiveram queda de 1,44%. As importações brasileiras tiveram queda de 26,22% e Itajaí registrou recuo de apenas 3,02% frente ao ano anterior. Do total da corrente de comércio brasileira, Itajaí é responsável por 2,11%.

Os principais parceiros comerciais de Itajaí em 2009 na exportação foram, pela ordem, Holanda, Japão, Rússia, Hong Kong, Arábia Saudita, Alemanha, Venezuela, Angola, Emirados Árabes e Cingapura. Na importação foram a China, Chile, Argentina, Estados Unidos, Peru, Malásia, Alemanha, Taiwan, Indonésia e Itália.

Com relação ao ano de 2010, ele não será fácil para o comércio exterior. Por ainda amargarem gigantescos prejuízos, os armadores dão continuidade à incessante busca pelo ajuste da capacidade de suas frotas ao tamanho do mercado, seja pela retirada de tonelagem, pela suspensão das entregas de novos navios ou por novos acordos de associação. Buscam recuperar os níveis de fretes e, acima de tudo, ajustar custos. Porém, os reflexos são evidentes no segmento prestador de serviços.

Neste ano os exportadores enfrentarão as dificuldades decorrentes da valorização cambial, do crescimento moderado das economias desenvolvidas e da perda de mercados tradicionais, como os EEUU, para outros países emergentes, notadamente a China. Por outro lado, o volume de importações deve manter-se em alta, com reflexos na balança comercial. Contudo, vemos as perspectivas para o Complexo Portuário de Itajaí como promissoras pelo retorno ou entrada de linhas de navegação, pelo aumento na movimentação de carga geral e também pelo aumento das importações. Para tanto, porém, a comunidade não poderá esmorecer em sua permanente luta pela melhoria constante do complexo, seja em seus acessos aquaviários e rodoviários, na dragagem de aprofundamento, na conclusão da obra de reconstrução, na retroárea de apoio e na implementação da política de qualidade.

Itajaí, 20 de Janeiro de 2010.

Robert Grantham

Diretor Comercial do Porto de Itajaí