

Mas nossas indústrias ainda precisam de mais eficiência

O empenho do governo brasileiro no incremento das exportações esbarra, a curtíssimo prazo, em obstáculos considerados por vezes praticamente intransponíveis. Na opinião do especialista Michel Alabi, da Fundação Centro de Estudos de Comércio Exterior — Funcex, será muito difícil o Brasil conseguir em 88 desempenho de exportação melhor do que o alcançado em 1984, ano em que o País conseguiu o melhor resultado de toda sua história: US\$ 27 bilhões.

Na análise das dificuldades a serem enfrentadas nos próximos meses, Alabi aponta a falta de eficiência e produtividade das indústrias brasileiras, a ausência da chamada economia de escala necessária ao barateamento dos produtos exportados, a obsolescência do sistema portuário, a falta de investimentos públicos e privados, e a defasagem cambial. Sobre o pleito apresentado ao governo pelas montadoras de veículos para uma desvalorização cambial de 30%, Michel Alabi, em entrevista à repórter Salette Lemos, argumenta que o crescimento do volume exportado depende não do câmbio, mas da adoção de uma política econômica estável, que permita a participação do capital estrangeiro e a retomada de investimentos públicos e privados.

JT — Pelo terceiro mês consecutivo a Cacex revê suas projeções de resultados para a balança comercial. Com um superávit de US\$ 3,1 bilhões, acumulado no primeiro trimestre, espera alcançar no final do ano o volume recorde de exportação de US\$ 30 bilhões. Sob que condições tal projeção poderá ser de fato confirmada?

M.A. — Quando falamos no crescimento das exportações, esquecemos que o Brasil carece na sua produção industrial de três princípios fundamentais: eficiência, produtividade e economia de escala. Com exceção da Metal Leve, Cofap e Gradiente, o nível de desperdício no processo produtivo é enorme, daí porque os preços praticados nos produtos exportados não serem hoje mais competitivos. Isso quer dizer que não poderemos manter eternamente acesa a chama das exportações sem que haja investimentos maciços no aprimoramento da

produção exportada.

— **Que tipo de investimento? Aquisição de novos maquinários?**

— O termo investimento não implica necessariamente gastos com equipamentos. Na maioria das vezes a otimização do processo produtivo depende única e exclusivamente da adoção de novas estratégias de trabalho. De uma nova organização de lay-out de fábrica. De bom senso, enfim.

— **A ausência de sistemas racionais de trabalho e de investimento em treinamento de pessoal limitam então as exportações?**

— É claro que dentro de sua capacidade produtiva todos os países têm um limite a ser imposto no empenho de exportações. No entanto é muito difícil imaginar hoje um valor-limite para o Brasil. Alguns obstáculos, contudo, me permitem dizer que não devemos chegar em volume muito superior ao registrado nos primeiros meses deste ano, período em que estamos sendo muito favorecidos pela desvalorização do dólar em relação ao marco alemão e ao iene.

— **Segundo as montadoras, a defasagem cambial rouba competitividade no preço dos produtos brasileiros.**

— O câmbio é apenas uma das muitas variáveis desse processo de estrangulamento das exportações. Não é, no entanto, a variável mais importante. Essa defasagem, se é que existe, pode e deve ser enfrentada, a exemplo da Alemanha e Japão, com o aumento da produtividade. Assim, em vez de maximizar lucro, se maximiza venda. O problema dos montadoras é que não houve investimento no sentido da retração de custos. Assim, não resta outra saída senão exigir do governo novas e maiores desvalorizações cambiais.

— **Onde estaria então a dificuldade maior?**

— Obstáculo maior ao crescimento das exportações é representado pelo modelo portuário que tem operação em plena capacidade. Não podemos imaginar o crescimento das exportações sem a reestruturação organizacional dos portos brasileiros que, a exemplo de muitas empresas brasileiras, não apresentam eficiência.

— **O problema poderia ser solucionado com maior isenção de impostos para o barateamento de fretes?**

— Os fretes são caros não é por causa dos impostos, mas sim devido à ineficiência do pessoal que trabalha nos portos. Como a profissão desses homens não é bem regulamentada em deveres e direitos, nunca sabemos onde acaba a responsabilidade do armador e entra a do estivador. Essa é uma profissão que passa de pai para filho e onde ninguém assume a responsabilidade do prejuízo, quando se sabe que o custo de um navio parado no porto é de US\$ 10 mil-dia.

— **Que outros limites poderão interpor-se a esse empenho de exportação?**

— A falta de investimento público. De nada adianta o setor privado investir no aprimoramento e expansão de sua produção se não puder contar com oferta, em níveis adequados, de matérias-primas do tipo energia elétrica e siderurgia. A indústria de papel e celulose, por exemplo, para poder exportar teve de utilizar métodos próprios de geração de energia. Também a indústria de sucos teve de investir na construção de terminais próprios em virtude da ausência de investimento público.

— **E o limite imposto pela defasagem cambial?**

— Se o custo da produção aumenta temos duas alternativas: ou desvalorizamos o cruzado, ou valorizamos a eficiência e a produtividade.

— **Nessa questão de eficiência onde está o problema: no homem ou na máquina?**

— A produtividade hora-homem está OK em relação aos níveis alcançados por outros países em desenvolvimento, o problema está na produtividade hora-máquina. Quando o desperdício acontece na variável homem, ajustes pequenos de organização surtem efeitos altamente positivos, o que não acontece quando o desperdício é detectado na variável máquina. A dificuldade ao acesso de novas tecnologias, determinada pelas reservas de mercado, devem ser superadas, pois emperram o crescimento do País. Temos de respeitar a teoria das vantagens comparativas e a divisão internacional do trabalho.