

Abertura de mercado e competitividade

JORNAL DO BRASIL

Raimundo Pessoa (*)

"São bem alimentados há 30 gerações desde recém-nascidos até a morte"

19 FEV 1990

Nelson Rodrigues

Muito se tem veiculado na imprensa comerciais favoráveis à abertura do mercado brasileiro aos produtos estrangeiros. No entanto, trata-se de um assunto que exige reflexão sobre questões primeiras, de maneira que a abertura do mercado em si surja como uma consequência e um aprimoramento do modelo, e não como uma "solução mágica" para os problemas que atualmente afogam a economia do país.

Antes de uma defesa acalorada da abertura do mercado, é imprescindível que abordemos as nossas condições de infra-estrutura produtiva, aí incluídos o perfil tecnológico da indústria, a oferta de financiamento à produção, o nível de formação da mão-de-obra — juntamente com as condições de saneamento, saúde e habitabilidade de que desfruta o operariado —, o funcionamento dos sistemas de transporte e, finalmente, a carga tributária imposta ao empresariado. O somatório das conclusões que se extraem das análises de cada um desses aspectos não é alentador. Em nada reforça o desejo de abertura do mercado, pois ressalta de imediato as reduzidas chances de competição dos produtos brasileiros. A qualidade e os preços ficam bem aquém do similar estrangeiro, simplesmente por nos faltar o embasamento para que peculiaridades favoráveis sejam obtidas.

Torna-se difícil ser competitivo quando o fornecimento de energia elétrica não é confiável, o sistema de telecomunicações está congestionado, o transporte de produtos é precá-

rio e a atividade portuária insuficiente, entre outras deficiências. A competitividade exige uma "sociedade qualidade", ou seja, que a infra-estrutura existente propicie condições mínimas para a qualidade do produto. Atualmente, o transporte rodoviário e ferroviário nacionais são precários, com rodovias sem manutenção (apesar do selo pedágio), esburacadas e intransitáveis em certos períodos do ano, o que encarece substancialmente o custo do frete rodoviário nacional. No caso ferroviário, sabe-se que as empresas brasileiras que atuam no setor não têm recursos sequer para a manutenção básica de suas locomotivas, vagões e linhas férreas, ocasionando atrasos irreparáveis. No caso do transporte marítimo (cabotagem), a falta de confiança é total, já que ninguém garante o prazo de chegada do produto. Some-se a isso que, num país cortado por rios, o transporte fluvial é quase inexistente, pois a infra-estrutura portuária é obsoleta e não atende aos anseios gerais, ocasionando perdas preciosas de tempo nas operações de desembarque de produtos.

Outro fator fundamental para se ter igualdade de competição é a mão-de-obra. Quando se fala de mão-de-obra, deve-se considerar também a taxa dos encargos sociais que, apesar de serem exorbitantes, não trazem benefícios reais aos trabalhadores, devido à política de clientelismo e empreguismo. Na realidade, os recursos recolhidos pelos trabalhadores e empresas não são utilizados para manter o indivíduo saudável e produtivo.

A produtividade do trabalhador brasileiro não é competitiva com as dos países desenvolvidos, também devido ao descaso dos governos na área educacional. É alarmante o índice de analfabetismo e semi-analfabetismo existentes, além do baixo nível escolar daqueles

que conseguem se alfabetizar. Assim, como exigir elevada relação trabalho/produção a um trabalhador com problemas de saúde e baixo ou nenhum nível de escolaridade?

A questão dos impostos é básica para se comparar a competitividade do produto nacional ao importado. Os impostos e taxas, "empréstimos compulsório", "adicionais de impostos", são custos para o produto nacional, não incidindo nos produtos importados. Esses impostos incidem em todos os insumos utilizados, aumentando todos os custos da cadeia produtiva do produto. O reflexo de todos esses impostos e taxas quantificados nos distancia na capacidade de concorrência.

Além de todos os problemas enfocados, deve-se lembrar que não basta querer ser competitivo. Para isso são necessários alguns requisitos mínimos, como qualidade e preço. O sinônimo de competitividade é tecnologia. Para isso é necessário investir em pesquisas para o desenvolvimento de tecnologias mais sofisticadas de processo e controle. Num país onde os recursos são escassos, os juros têm que ser considerados como custo para efeito de igualdade de competição, e as taxas reais de juros no Brasil não têm qualquer parâmetro de comparação com as praticadas no mundo.

Portando, a questão da igualdade de condições e competição exige uma profunda reflexão e certamente impede, no momento atual, a abertura do mercado brasileiro. São necessárias medidas básicas para que o produtor brasileiro, não por sua performance e sim por políticas governamentais, tenha condições de uma competição igualitária com o produtor estrangeiro.

* Raimundo Pessoa é presidente do Conselho de Administração da Companhia Parábuna de Metais