

A Política Econômica e os Impactos no Crescimento e na Infra-Estrutura Logística Brasileira.

(Paulo Roberto Guedes – Out/2004)

Introdução

As variáveis macroeconômicas têm indicado, nos últimos 5 anos, que a situação brasileira, bastante instável nesse período, requer ainda, muitos cuidados. No Quadro I (Algumas Variáveis Macroeconômicas), nota-se, por exemplo, que o PIB tem experimentado taxas de variações inconstantes e geralmente, muito baixas. Em 2003 chegou, inclusive, a uma taxa negativa de 0,2% (na revisão das contas nacionais fala-se em 0,5% positivos). Espera-se para 2004, algo em torno de 5,2% e para 2005 uma taxa um pouco abaixo. O nível de desemprego está muito alto e as expectativas futuras não são das melhores (em Agosto deste ano o DIEESE aponta 18,3% de desemprego e o IBGE já estima para o mês de outubro de 2004, cerca 10,5%). O mesmo acontece com a taxa de juros que, embora tenha melhorado no início deste ano, voltou a aumentar no 2º semestre e se mostra, ainda, muito alta. A inflação, em face das metas estabelecidas, está sob controle nos dois últimos anos, porém, acima do que se previa anteriormente.

Além desses aspectos, os anos de 2002 e 2003 também ficaram marcados por outros eventos que, infelizmente tiveram resultados negativos para toda a economia e a sociedade brasileiras. Em termos gerais, a grande probabilidade de se eleger no Brasil, um presidente de esquerda, os efeitos da crise energética, as enormes dificuldades da economia mundial, notadamente a Argentina e os Estados Unidos, a guerra entre EUA e Iraque, o inesperado aumento das taxas de juros internas (17,32% em 2001, 19,79% em 2002 e 26,50% em 2003), o risco Brasil e a enorme vulnerabilidade externa, contribuíram negativamente no comportamento e na estabilidade da economia brasileira, desestimulando, mais ainda, os investimentos e o crescimento.

O Quadro II, por sua vez, mostra os baixos níveis brasileiros de poupança, investimento, formação bruta de capital e de investimento estrangeiro direto. Dados do Banco Central, por exemplo, demonstram como os investimentos estrangeiros decresceram significativamente nos últimos anos. Essa queda não aconteceu só no Brasil, mas em toda a América Latina e Caribe. Os principais motivos que dificultam investimentos estrangeiros no Brasil, são conhecidos por todos: queda do mercado interno, deficiência da logística, burocracia excessiva, complexidade fiscal, alta carga tributária e instabilidade dos níveis de atividades econômicas. Complemente-se a isso o fato de já termos privatizado a maioria dos ativos brasileiros rentáveis. Especificamente, em infra-estrutura, por serem investimentos de longa maturação, o setor privado somente se fará presente caso haja um claro compromisso do governo com o setor.

Como conseqüência, a taxa total de investimentos no Brasil, desde 1994, quando alcançou 21,6% do PIB, jamais chegou aos 19% nos anos seguintes. Em 2003 a taxa foi 18,2% e espera-se para 2004, cerca de 20%, isto é ainda muito baixo se considerarmos taxas de

crescimento econômico maiores do que os 5,2% projetados para 2004. China e Índia, só como exemplo, crescerão, em 2004, 9% e 6,4% ao ano, respectivamente. A média dos países africanos é de 4,5% aa.

No Quadro III (Rendimento Real Médio Mensal), vê-se claramente que as rendas e a massa de salários, nos últimos anos, têm caído demasiadamente: 9,7% entre dezembro de 2001 e dezembro de 2003 e quase 25% se comparado 2003 com 1986! O nível de concentração de renda também não melhorou nesse período. A indicação, aqui, é a de que nosso mercado interno não tem crescido como deveria ou se esperava. Lembrete: as empresas, nacionais ou estrangeiras, consideram como um dos fatores decisivos para as suas decisões de investimento, o tamanho do mercado no qual vão se instalar ou crescer. Em recente pesquisa junto a 25 mercados, a A.T. Kearney demonstrou que o Brasil está em 17º. lugar na preferência dos investidores. Na pesquisa anterior o Brasil ocupava o 9º. posto. Já, segundo o Relatório de Competitividade do Fórum Econômico Mundial, que analisou 104 países, o Brasil está na 54ª. posição. O interessante nessa classificação é que o item no qual o Brasil teve o pior desempenho, ficando em 80ª.lugar, é o do “ambiente macroeconômico”. Um dos sub-itens que compõem este fator é o déficit fiscal. Pesquisa semelhante, elaborada pela Fundação Dom Cabral e a Fiesp indica queda na competitividade brasileira entre os anos 1997 e 2001. Principais causas: falta de infra-estrutura, principalmente nos portos, estradas, energia e telecomunicações, excessiva carga tributária, crédito restrito e caro.

Todos esses números demonstram que o início do milênio tem sido muito difícil para todos os brasileiros e, um dos fatores que mais tem contribuído para isso, mais recentemente, foi a falta de investimentos, indistintamente da região ou do setor econômico analisado.

QUADRO I – *Algumas Variáveis Macroeconômicas*

	Variação % (1) do PIB	Nível de Desemprego		Juros (4)	Inflação (5)
		DIEESE (2)	IBGE (3)		
1998	0,13%	18,00%	9,00%	ND	1,78%
1999	0,80%	19,30%	9,60%	ND	20,10%
2000	4,40%	17,70%	ND	17,43%	9,95%
2001	1,30%	17,50%	9,40%	17,32%	10,38%
2002	1,90%	19,00%	9,20%	19,79%	25,31%
2003	-0,20% (ou +0,5% ?)	19,10%	9,70%	26,50%	8,71%
2004	5,20% (6)	18,3% (7)	10,5% (8)	16,5% (6)	7% (6)

(1) Banco Central

(2) DIEESE – Taxa anual, medida em SP

(3) PNAD / IBGE – Taxa anual, medida em SP

(4) SELIC – Banco do Brasil

(5) IGPM - FGV

(6) Estimativas

(7) Até Ago/2004

(8) Até Out/2004

QUADRO II - *Poupança, Investimento e Formação Bruta no Brasil, em % do PIB. Investimento Estrangeiro Direto, em US\$ bilhões(1).*

	Poupança	Investimentos	Formação Bruta de Capital	Investimentos Estrangeiros Diretos
1998	17,2	18,4	ND	ND
1999	15,4	18,2	20,2	30,0
2000	17,3	18,5	21,5	32,8
2001	16,7	18,0	21,2	22,5
2002	18,5	18,1	19,8	16,6
2003	18,0 (2)	18,2	ND	10,1
2004	ND	19,3 (3)	ND	14,0 (2)

(1) Fonte: IBGE / B. Central / Ipeadata

(2) Estimativas

(3) Março/04

QUADRO III – *Rendimento Real - Média Mensal*

	Rendimento Real Médio Mensal (1)	Índice GINI (2)
	R\$	
1986	922	0,584
1989	827	0,630
1992	595	0,571
1996	852	0,582
1997	842	0,580
1998	835	0,575
1999	776	0,567
2001	766	ND
2002	747	ND
2003	692	0,555

Fonte: PNAD / IBGE. Este índice varia de zero a um. Quanto mais próximo de zero, menor é a concentração de renda.

O Setor Empresarial

Para o setor empresarial não tem sido diferente: diversas pesquisas demonstram que a maioria das empresas não financeiras de capital aberto teve seu lucro operacional diminuído e o nível de endividamento aumentado entre os anos 2001 e 2003. Em 2002 as maiores quedas de rentabilidade foram nas empresas dos setores de energia elétrica, alimentos e bebidas, químico, veículos e peças, comércio e máquinas industriais, enquanto

os maiores aumentos nas dívidas foram: químico, mineração, papel e celulose e energia elétrica. Os campeões em prejuízos foram, pela ordem: energia elétrica, químico, transporte e serviços, comércio, têxtil e construção. Em 2003, apesar da queda do PIB, e conforme o Balanço Anual da Gazeta Mercantil, os lucros começaram a aparecer para uma grande parte das empresas, se bem que com menores receitas. Esse balanço é feito com os 300 maiores conglomerados que operam no Brasil. Os maiores lucros ocorreram nos setores de agribusiness, petróleo e gás, metalurgia, mineração e papel e celulose. Os maiores prejuízos, também pela ordem, ficaram nos setores de telecomunicações, higiene e limpeza, logística, material eletrônico, veículos, esportes e entretenimento, turismo e alimentação e comunicação.

Portanto, mesmo considerando a ligeira melhoria do último ano, as altas dívidas e a perda de capital das empresas prejudicaram demasiadamente os investimentos e a falta de motivação para investir criou um ciclo vicioso para baixo. As empresas têm dificuldade para captar no exterior, o dinheiro interno além de pouco é caro e, conseqüentemente, há um grande temor em contrair empréstimos para novos investimentos. Deve-se acrescentar que alguns setores têm operado num processo de concorrência predatória, diminuindo ainda mais a rentabilidade e os investimentos.

O impacto na infra-estrutura logística.

Em reportagem da Gazeta Mercantil de 1999, relatório do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) já insistia em dizer que a América do Sul precisaria investir, nos 10 danos seguintes, mais de US\$ 250 bilhões em melhorias de infra-estrutura de transporte, energia e comunicações e manutenção e modernização das redes já existentes. Enquanto o Japão tem 863 mil km. de estradas asfaltadas, a França 893 mil e os EUA 5,7 milhões, o Brasil, cujo modal rodoviário é mais de 60% da matriz de transporte, tem apenas 165 mil km. Em resumo: da rede rodoviária brasileira, que é de 1,7 milhão de km., apenas 9,5% são pavimentadas e, segundo diversas pesquisas da CNT que acompanha essa performance anualmente, mais de 60% são consideradas entre deficientes ou péssimas.

O setor de transportes rodoviário, apesar da importância que tem no transporte brasileiro de carga, talvez seja um dos maiores exemplos de falta de investimentos: a idade média da frota é muito alta (no Brasil, 72% dos veículos têm mais de 10 anos, estima a NTC, enquanto que para São Paulo, a Setcesp estima que a idade média da frota chega aos 16 anos), obsoleta, gera grandes custos de manutenção, muita insegurança operacional e consumo excessivo.

A malha ferroviária, por outro lado, é a mesma desde o início do século passado e com pouca infra-estrutura de terminais. O Brasil tem 29,5 mil km de malha ferroviária, os EUA têm cerca de 200 mil km. e a Argentina 35,8 mil km.

O transporte fluvial é de baixa qualidade e possui um número de terminais intermodais muito pequeno: segundo o Ministério dos Transportes, cerca de 250 terminais, contra mais

de 3.000 nos EUA. No tocante às embarcações, o Brasil possui 172, a Argentina 480 e os EUA possuem 5.289!

Há, ainda, baixa disponibilidade de navios para operação de cabotagem com contêineres e níveis baixíssimos de eficiência operacional nos portos. Dados do antigo Geipot indicam que enquanto no Terminal 37 de Santos, se utilizam cerca de 70 pessoas por operação e se movimentam 26 contêineres de 20 pés por hora, na Antuérpia (Bélgica), são utilizados apenas 8 pessoas por operação e se movimentam cerca de 40 contêineres por hora.

Portanto, as empresas de transporte, logística e comércio exterior, por sua vez, além das dificuldades da economia e aquelas inerentes ao campo empresarial, também amargam problemas para poderem operar com eficiência e qualidade e que advém, claramente, da falta de investimentos no setor. O estado precário das estradas brasileiras, a falta de espaços nos portos e a quase inexistência de retro-áreas, a falta de áreas para armazenagem, o lento e burocrático (quando não corrupto) processo de desembarço alfandegário são apenas alguns exemplos a mais.

Num país como o Brasil, de dimensões continentais, no qual:

- a) Para se chegar às fronteiras nacionais ou regionais, os produtos têm que ser transportados por grandes distâncias;
- b) Apesar das privatizações, os serviços ferroviários, de cabotagem, de navegação interna, de portos e de comunicação ainda são insuficientes e inibem a utilização do transporte multimodal;
- c) Parte da legislação e fiscalização continua inadequada e os trâmites aduaneiros continuam com excesso de burocracia; e
- d) A infra-estrutura é deficiente e está em mal estado de conservação,

é fácil de se entender porque se tem altos custos logísticos e de transporte. Dados levantados por agências de fomento e desenvolvimento indicam que o custo logístico na América Latina chega a 35% do valor da carga, enquanto nos EUA o custo não chega aos 10%. No Brasil, enquanto os custos logísticos no setor automotivo chegam a 30% dos gastos, no setor de varejo esse valor alcança quase 80% ! Dados da AEB (Associação dos Exportadores Brasileiros) estimam que as “dificuldades logísticas” aumentam os custos dos produtos exportados em 20% a 30% !

O otimismo de 2004

Porém, após grandes dificuldades econômicas e financeiras, pelas quais passou na entrada do milênio, o País, deparou-se, já a partir deste segundo semestre, com um cenário, no mínimo mais animador, o que não é pouco.

Apesar de ainda haver um temor concreto com relação aos preços do petróleo, a possibilidade de desvalorização do dólar, aumento das taxas de juros nos Estados Unidos (em face dos expressivos déficits fiscal e das transações com exterior) e o modelo de câmbio administrado da China, é fato que nos últimos meses, o crescimento do comércio mundial e os preços das “commodities”, aliados ao alto índice de liquidez internacional, trouxeram efeitos positivos para o Brasil: nossas exportações aumentaram (estima-se para 2004 um superávit comercial de US\$ 30 bilhões), os ingressos de capital estrangeiro, em alguns casos, recomeçaram e o risco país vem diminuindo. É bom lembrar que a política adotada (ou mantida ?) no governo Lula (política fiscal austera, política monetária apertada e programa de metas de inflação – 5,5% em 2004, com teto de 8% e 4,5%, com teto de 7% em 2005), pelo menos até agora, que se por um lado gerou forte credibilidade do novo governo junto aos agentes econômicos e financeiros, nacionais e internacionais, por outro, continuou inibindo o crescimento e o desenvolvimento econômicos.

Embora o setor industrial dê sinais de recuperação, as maiores contribuições para esse sucesso vieram do setor exportador que, além de manter taxas positivas de crescimento no setor agro-pecuário, ainda ajudou substancialmente na recuperação da balança comercial e na seqüência, o balanço de pagamentos. Observe-se ainda que, segundo o Relatório da Gazeta Mercantil, há um diagnóstico unânime: “o agronegócio encontra na falta de uma logística adequada um poderoso obstáculo”, caso contrário, poderia ter crescido mais!

Exportações de soja em grão, farelo de soja, carnes, petróleo bruto, café e milho em grão foram os itens de maior desempenho. Também no setor industrial as exportações representaram o principal fator de recuperação, pois nos últimos 12 meses, segundo dados do IBGE, elas cresceram 24%. Tratores, madeira compensada, aços laminados planos, máquinas e aparelhos para terraplenagem, móveis, autopeças, automóveis, óleos combustíveis e aviões foram os principais produtos manufaturados exportados. Nos produtos semi-manufaturados os maiores desempenhos foram: óleo de soja, ligas de alumínio, couros e peles, semi de ferro e aço e madeira serrada. Como um todo, as exportações brasileiras, nos primeiros 8 meses do ano cresceram 34,9%, ou seja, US\$ 61,4 bilhões em 2004 contra US\$ 45,5 bilhões em 2003.

Em contra partida, algumas importações também aumentaram: combustíveis e lubrificantes, adubos e fertilizantes, equipamentos elétricos e eletrônicos, instrumentos de óptica e de precisão, equipamentos mecânicos, produtos químicos e automóveis, pela ordem, foram os principais itens comprados no mercado externo. Entre janeiro e agosto de 2003 o Brasil importou o equivalente a US\$ 30,4 bilhões e no mesmo período de 2004, US\$ 39,4 bilhões, ou seja, 29,6% mais. Somente em agosto, as importações aumentaram 50,7% ! De qualquer forma, como comprova o Quadro IV, desde 2001 o Balanço de Pagamentos tem tido resultados favoráveis e com melhoria do nível de reservas internacionais.

QUADRO IV – *Balanço de Pagamentos e Reservas Internacionais – Banco Central*
(US\$ bilhões)

	Resultado do Balanço de Pgtos.	Reservas Internacionais
1997	-7,90	52,2
1998	-8,00	44,6
1999	-7,80	36,3
2000	-2,30	33,0
2001	3,30	35,9
2002	0,30	37,8
2003	8,50	49,3
2004(1)	10,00	ND

Fonte: Banco Central

(1) Estimativa

Alguns dos fatores que estimularam o crescimento no curto prazo

A inflação sobre controle, a quase certeza da manutenção da política econômica anterior - austeridade fiscal, política de câmbio flutuante e a política de metas de inflação - e, como consequência disso tudo, a retomada da queda dos juros (de 26,5% a.a. para 16,25%), posto que o Banco Central somente diminui a taxa Selic quando a inflação, a seu ver, está totalmente sob controle, podem ser, dentre muitas, algumas explicações para o crescimento no primeiro semestre de 2004. O resultado poderia ter sido melhor se houvesse;

- a) Maior corte nos gastos públicos (os gastos da União estão em 17% do PIB em 2004, contra 14% de 1995);
- b) Diminuição da carga tributária, pois as sucessivas subidas de impostos, principalmente as chamadas “contribuições” (que já arrecadam mais que os próprios impostos), aumentaram de 29% do PIB em 1996 para 35,7% do PIB em 2003; e
- c) Diminuição significativa da relação dívida/PIB, pois, como se sabe, a dívida pública é extraordinariamente grande e com uma parte muito expressiva atrelada ao dólar. Os últimos dados apontam para uma dívida pública por volta dos US\$ 280 bilhões, sendo 16% (US\$ 45 bilhões) atrelados ao dólar. Em 2002 essa “exposição cambial” alcançava 36%. Isso, evidentemente, exige maiores superávits primários (a meta estabelecida para este ano foi de 4,25% do PIB e o governo já definiu 4,5% para o ano que vem, o que significa reduzir em mais de R\$ 4 bilhões os investimentos públicos, principalmente em obras de infra-estrutura hídrica, saneamento e estradas) e pouca disponibilidade do governo para investimentos, indicando, conseqüentemente, que o País dependerá, cada vez mais, de investimentos privados.

O governo federal dispõe apenas de 0,5% do PIB para investimentos em infra-estrutura, muito pouco quando se verificam as reais necessidades brasileiras. Só para se ter uma idéia, dados do IPEA/PNUD indicam a necessidade de se investir cerca de 2,5% a.a. do PIB durante 20 anos “para garantir uma expansão anual de 8%, em média, da capacidade de geração de energia e construção de rodovias pavimentadas, taxa compatível com o que ocorreu no período 1951/1980” (Revista Desafios do Desenvolvimento – Ago/04 – IPEA/PNUD). A ABDIB recomenda o dobro do que o previsto em investimentos de infra-estrutura para o Brasil em 2005 e o consultor da AMCHAM, Sr. Oscar Spessoto, defende que o investimento em infra-estrutura deveria ficar entre 3% a 6% do PIB. Segundo o Engº. João Luiz do Amaral, do Conselho de Logística da NTC&L e Presidente do Comitê de Logística da Câmara Brasil-China de Desenvolvimento Econômico, o Banco Mundial recomenda um mínimo de 3,5% do PIB de investimentos em infra-estrutura para países em desenvolvimento. Os países asiáticos, ainda segundo Amaral, têm investido de 8 a 10% do PIB nos últimos anos.

Como ressaltado, se os investimentos públicos – principais indutores de todos os demais investimentos em qualquer economia do mundo -, estão limitados pela situação financeira do governo, notadamente pelas altas taxas de juros pagas, mais serão necessários os investimentos do setor privado que, por seu lado, também estão limitados pela escassez e pelo alto custo do crédito. Segundo o Banco Mundial, o volume de crédito no Brasil, destinado ao setor privado, chega a 35% do PIB, enquanto que no Japão é 175% e no Chile, 68% do PIB (Vide Quadro V).

QUADRO V - Crédito ao Setor Privado como porcentagem do PIB, em 2002.

	(%)
Japão	175,3
EUA	140,6
Alemanha	118,9
Coréia	115,6
Austrália	89,8
Itália	82,3
Chile	68,1
Brasil	35,5
Polônia	28,8
Argentina	15,3
México	12,6

Fonte: Banco Mundial

Dados da CNI (Confederação Nacional da Indústria) demonstram, por exemplo, que o setor, por falta de investimentos em sua escala produtiva, já está utilizando quase 83% de toda sua capacidade instalada (vide Quadro VI) e que um eventual aumento da demanda interna, poderá gerar uma forte pressão sobre os preços. Outros dados da CNI indicam que

os setores de siderurgia, aço, papel e celulose e minério de ferro, estariam já, com suas capacidades totalmente ocupadas, isto é, trabalhando no limite.

QUADRO VI - *Utilidade da Capacidade Instalada na Indústria de Transformação*

	SP	CNI (1)
1997	79,21	78,71
1998	78,84	78,24
1999	78,03	78,23
2000	81,13	80,7
2001	80,76	80,3
2002	81,08	80,65
2003	78,89	78,63
Jan. 2004	80,59	79,4
Fev. 2004	79,98	79,53
Mar. 2004	82,62	81,89
Abr. 2004	81,33	81,07
Mai. 2004	83,74	82,22
Jun. 2004	84,06	82,5
Jul. 2004	84,89	82,97

(1) Inclui os estados do AM, CE, PE, BA, ES, MG, RJ, SP, PR, SC, RS e GO.

Condições de crescimento auto-sustentado

Num prazo mais longo, e reconhecido por todos, o crescimento econômico somente poderá ser mantido e auto-sustentado quando as condições macroeconômicas permitirem uma redução nas taxas de juros e desde que haja um ambiente seguro e de confiança, que estimule as decisões de investimento. “Os investimentos privados, no entanto, só serão possíveis na medida em que se ofereça segurança jurídica compatível com os padrões internacionais. Isso inclui a legislação referente às agências reguladoras, em tramitação no Congresso e que precisa ser aperfeiçoada”, comenta o Presidente do Conselho de Infra-Estrutura da CNI, José de Freitas Mascarenhas.

Como dito, portanto, esse ambiente propício aos investimentos, fundamental para o crescimento da economia, além do que se conseguiu até agora, exige a consecução de outros objetivos bastante concretos:

- a) Aprovação de algumas propostas que já estão no Congresso Nacional: finalização das reformas tributária e da previdência, discussão e aprovação das reformas trabalhista e do Judiciário, aprovação da nova lei de falências, lei de parceria-público-privada (PPP), lei da biossegurança, lei de incentivos à construção civil, regulamentação do setor elétrico, reformulação das agências reguladoras e o

estabelecimento das regras do sistema de crédito, entre outros;

- b) Pelo lado do Executivo: além de manter respeito às regras e o equilíbrio fiscal, será preciso trabalhar forte na execução de algumas políticas microeconômicas, tais como: diminuição da burocracia, criação de condições para ampliação da poupança interna e investimentos significativos em infra-estrutura (saneamento básico, recuperação de estradas, etc.).

Transporte e Infra-Estrutura Logística

Especificamente no campo da logística, como já exaustivamente descrito, a implantação de novas estratégias, defronta-se com vários obstáculos que vão, desde as deficiências na infra-estrutura operacional até as regras e regulamentos governamentais. Diversos trabalhos, pesquisas, diagnósticos e conferências têm chamado a atenção para esses problemas e apontado um elenco de recomendações e soluções, mas, infelizmente, por falta de recursos ou vontade política, as discussões se arrastam por anos e anos e as decisões ficam postergadas para um futuro que não se sabe ao certo quando será. Talvez porque a discussão tenha sido feita muito pontualmente, isto é, excessivamente no campo microeconômico (mais verbas para as estradas, mais concessões de rodovias, liberação do CIDE, programas de incentivos nos portos, etc.) e não no âmbito da Política Econômica, no qual estão inseridos, definitivamente, todos os segmentos produtivos.

A Confederação Nacional do Transporte – CNT e o Centro de Estudos em Logística – Coppead/UFRJ, por exemplo, desenvolveram, há dois anos, uma pesquisa sobre o setor de transporte de cargas e de passageiros e que redundou no documento “O caminho para o Transporte no Brasil”. Naquele documento, além de um claro e correto diagnóstico da situação do transporte brasileiro, foram propostos planos de ação para cada um dos problemas apontados. É um estudo pontual que, como destacado, não analisa a Política Econômica adotada pelos últimos governos brasileiros. Destaquem-se as prioridades de caráter geral:

- a) Garantir fontes de financiamentos para a modernização de todos os modais de transporte e a implementação de terminais intermodais de carga;
- b) Adequar a legislação, especialmente o projeto dos OTM, buscar a reforma tributária, melhorar a fiscalização e o monitoramento das operações;
- c) Desenvolver planos específicos de melhoria da infra-estrutura de operação;
- d) Através de dados mais confiáveis, controlar o desempenho do setor.

Em resumo, embora se ressalte a importância da chamada “agenda microeconômica”, o crescimento econômico somente ocorrerá com níveis de investimento maiores. Esse crescimento atrairá investidores e o investimento, por sua vez, irá gerar mais crescimento. É imprescindível, portanto, que o nível de investimento, notadamente o governamental, seja

cada vez maior (com crescimento da formação bruta de capital). Do lado do setor privado isso somente será possível se os empresários e investidores tiverem confiança para tal. É preciso, portanto, que o modelo e a política econômica brasileira contemplem essa opção!

A expectativa futura

Diante do que aqui foi descrito, os resultados obtidos não poderiam ser outros:

- 1) O PIB brasileiro não cresce de forma significativa;
- 2) A inflação, embora sob controle, continua merecendo muita atenção, e em face da política econômica adotada continuará pressionando a demanda interna para níveis baixos;
- 3) As taxas de juros continuarão altas, não só para continuar atraindo capitais externos, mas também para comprimir a demanda;
- 4) As taxas de riscos internacionais, embora decrescentes ainda não estão em patamares definitivos;
- 5) Os investimentos governamentais, em virtude das ousadas metas de superávits primários (somente nos primeiros 8 meses do ano, o resultado fiscal alcançou quase R\$ 42 bilhões, contra R\$ 33 bilhões da meta estabelecida), do nível da dívida e dos gastos com juros, continuarão baixos (vide Anexo VII);
- 6) As contas externas brasileiras dependerão, fortemente, de superávits comerciais cada vez maiores, pois a dívida externa continua alta e as reservas cambiais líquidas precisam ser melhoradas. Vide Quadro VIII e;
- 7) O setor empresarial terá que trabalhar com escassez de dinheiro (pouco crédito e muito caro), carga tributária excessiva e precária infra-estrutura logística;

QUADRO VII - *Contas do Setor Público (1) – Em % do PIB.*

	Dívida Líquida	Superávit Primário
1998	41,7	0,01
1999	49,4	3,3
2000	49,4	3,6
2001	52,6	3,7
2002	57,4	4,1
2003	58,7	4,3 (3)
	54,0	
2004	(3)	4,5 (2)

(1) Fonte: Banco Central

(2) Meta Estabelecida

(3) Estimativa

QUADRO VIII - Reservas Cambiais e Dívida Externa – Em US\$ Milhões

	Reservas Cambiais	D. Externa
2000	33.011	236.157
2001	35.866	225.835
2002	37.823	227.689
2003	49.296	235.383
2004 (1)	49.564	223.300

Fonte: Banco Central

(1) Ago/04

Diante desse cenário, o acerto das contas externas será pré-condição para governar e nos obrigará a expectativa de crescimento econômico muito baixo, com razoável desemprego e massa salarial baixa, o que, por sua vez, manterá um mercado interno com pouco crescimento e gerando um ciclo de “quase” estagnação da economia brasileira.

Sabe-se, complementarmente, que a agenda de reformas será fundamental para a retomada dos investimentos e do crescimento da economia, muito embora encaminhadas essas reformas ainda sofrerão muitos debates até a sua aprovação, além do quê, os resultados práticos somente virão no médio e longo prazos. Não se deve esquecer, inclusive, que a grande probabilidade de que a economia mundial continue com dificuldades e significativo atraso no processo de recuperação da produção e na melhoria da confiança do investidor, levará o Brasil a ter, também algumas dificuldades nas relações com o exterior.

Mesmo considerando que as perspectivas são as melhores desde 2001, a falta de investimentos – um dos grandes desafios para o Brasil - continuará sendo um grave problema nacional, além do que, diferentemente dos anos passados, nos quais o setor exportador foi o grande expoente, esperava-se que o crescimento e a recuperação da economia poderiam ocorrer pelo aumento do consumo interno, que em face de uma possível melhoria do crédito e da diminuição das taxas de juros, poderia estimular, principalmente, o consumo de bens duráveis. Lamentavelmente, a política monetária e o controle da inflação, segundo o Banco Central, têm prioridade sobre a política econômica o que gerou uma interrupção na tendência de queda da taxa de juros que, embora tenha diminuído muito nos últimos 12 meses, ainda é extremamente alta considerando que a taxa de inflação ficará na casa dos 6% ao ano, contra 16% de juros. Isso equivale dizer que os juros reais, entre 9% e 10% estão muito acima daqueles praticados por outros países – EUA, 1% nominal e negativo em termos reais, enquanto no Japão e no Mercado Comum Europeu, próximo de zero. Em termos nominais, outros exemplos: China, 2,8%, Índia, 4,4%, Malásia, 3%, Argentina, 5,7%, Chile, 1,7% e México, 6,4%.

Dados do IBGE apontaram que no acumulado dos últimos 12 meses, quando a taxa de juros era declinante, a indústria, como um todo, cresceu 2%. Bens de capital, com 10,5% de crescimento e os bens de consumo durável (especialmente veículos, telefones celulares,

televisores e aparelhos da linha branca – geladeiras, fogões e máquinas de lavar), com 10,1%, foram os responsáveis pelo aumento da produção industrial. As vendas de automóveis no mercado doméstico, por exemplo, aumentaram 7,9% nos primeiros 5 meses do ano, enquanto que os produtos eletrônicos tiveram aumento de 6,7% e o material de comunicação 5,5%, se comparados abril de 2004 com abril de 2003. Entretanto, as novas expectativas não apontam para o crescimento interno, posto que, conforme já dito, os juros de empréstimos, principalmente para as pessoas físicas continua altíssimo, o índice de desemprego também é muito alto e a massa salarial continua baixa.

Outros problemas se apresentam e complementam esse quadro mais pessimista: a necessidade de melhoria dos níveis de reservas líquidas (maior garantia contra a volatilidade de capitais) e as condições razoavelmente adversas que se vislumbram no cenário internacional futuro, poderão levar o País a renovar o acordo com o FMI (cujo vencimento ocorrerá entre o final deste ano e o começo do ano que vem), apesar dos freqüentes desmentidos da equipe econômica e do Banco Central do Brasil. Enquanto as reservas líquidas do Brasil estão estimadas em US\$ 50 bilhões, a Índia tem US\$ 114,3 bilhões, o México US\$ 60,3 bilhões, a Rússia US\$ 81,8 bilhões, a Coréia US\$ 163,6 bilhões e a China US\$ 300 bilhões em 2002. Aliás, deve-se ressaltar, há apenas alguns anos passados, somente com o acordo junto ao FMI é que os investidores internacionais, principalmente os de curto prazo, se sentiam confiantes ao enviarem seus recursos para o Brasil. Daí o fato de se ter que melhorar os níveis de reservas internacionais e trabalhar muito para diminuir o endividamento excessivo de curto prazo, pois como se sabe, ele é extremamente volátil e, geralmente, de caráter especulativo.

Conclusão

O mundo novo, globalizado, sem fronteiras e mais competitivo, tem criado a necessidade de se movimentar eficazmente, quantidades e volumes cada vez maiores de pessoas e mercadorias por todas as partes do mundo e a custos cada vez menores. Estes são motivos mais do que suficientes para que o conceito da logística tenha sido colocado na lista de assuntos importantes. É óbvio, também, que caso se queira que economia brasileira cresça, governos e empresas serão forçados a agilizarem seus investimentos de uma forma geral e específico para equacionar as variáveis de movimentação e de logística.

Estima-se que a logística represente algo em torno de 8,5% do PIB norte-americano (aproximadamente US\$ 936 bilhões de um PIB de US\$ 11 trilhões em 2003) e desse total, cerca de 63,4% são gastos com fretes, 32% são gastos com armazenagem, estocagem e custo de manutenção de estoques e 3,8% na administração, comunicação e gerenciamento do processo. Não se sabe, no Brasil, quanto esse mercado significa, mas, com certeza precisará merecer um tratamento mais adequado, pois só o setor de transportes de cargas, segundo dados do IBGE, alcança quase que 2% do PIB (algo em torno de US\$ 10 bilhões), movimenta cerca de 750 bilhões de TKU (tonelagem por quilometro útil) por ano e emprega, diretamente, mais de 1,2 milhão de pessoas.

Considerando que o crescimento do PIB no primeiro semestre deste ano ainda precisa ser lido de forma mais precisa, caso se queira, a partir disso, fazer projeções otimistas para o futuro, o Brasil, caso ainda queira obter estabilidade com desenvolvimento, precisará prestar muita atenção nos seguintes pontos:

- a) Condições concretas para a retomada do crescimento econômico, melhoria do nível de emprego e do aumento da massa salarial (juros mais baixos, mais crédito, principalmente de longo prazo, reforma fiscal que privilegie a melhor distribuição de renda e investimentos no mercado doméstico e estímulo às exportações);
- b) Contas externas - melhoria do nível de reservas e manutenção dos superávits comerciais, mesmo que haja queda nos preços dos produtos agrícolas (inclui-se maior controle do fluxo de capitais externos e inibição de captação de recursos externos através do setor público);
- c) Equilíbrio fiscal (juros baixos são importantes neste caso);
- d) Definição dos marcos regulatórios para o setor de infra-estrutura;
- e) Aumento de investimentos em saúde, educação, habitação, agricultura e infra-estrutura;
- f) Políticas industrial e de comércio exterior, claras e voltadas ao crescimento e à substituição de importações;
- g) Consolidação do Mercosul; e
- h) Estabelecimento de bases definitivas para o desenvolvimento social.

Parece ser claro, portanto, que mesmo se enaltecendo as conquistas obtidas neste ano, espera-se um curto prazo ainda difícil. O crescimento econômico é condição necessária, mas não suficiente para o desenvolvimento econômico. Este, por sua vez, depende de políticas governamentais e públicas específicas e objetivas. E não se deve esquecer, inclusive, que a grande probabilidade de que a economia internacional, ainda em dificuldades (taxa de juros americana e preço do petróleo, principalmente), poderá dificultar o crescimento econômico mundial e a própria recuperação de confiança dos investidores, nacional ou internacional.

Os setores de logística, incluindo o transporte, precisam além dos aspectos específicos de suas áreas de atuação, discutir objetivamente os rumos da política econômica brasileira e o modelo que se quer, pois nada poderá ser feito no âmbito microeconômico se as condições macroeconômicas, estabelecidas pela política maior, não permitirem.