

Competitividade e desempenho do Brasil em rankings internacionais

Josiane Souza de Paula¹

Orlando Monteiro da Silva²

Resumo: Este artigo procurou analisar os indicadores presentes no Relatório de Competitividade Global (2010–2011) e no Anuário de Competitividade Mundial (2011), destacando a posição da economia brasileira, com a identificação dos pontos positivos e negativos resultantes daqueles rankings internacionais. A análise revela que o país precisa melhorar em aspectos importantes para ampliar suas vantagens e competitividade internacionais. O exemplo maior é o da infraestrutura nacional. Investimentos nessa área promoveriam efeitos de encadeamento com os demais setores da economia levando assim a um melhor desempenho da economia brasileira.

Palavras-chave: Competitividade internacional. Brasil. Rankings.

Abstract: This article aims at analyzing the indicators in the Global Competitiveness Report (2010-2011) and the World Competitiveness Yearbook (2011), highlighting the competitive position of the Brazilian economy and identifying the positives and negatives resulting from those international rankings. The analysis presented here reveals that the country needs to improve in important aspects in order to expand its international competitive advantage.

¹ Doutoranda em Economia pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU). E-mail: josiane_udi@yahoo.com.br

² Professor do Departamento de Economia da Universidade Federal de Viçosa (UFV). E-mail: odasilva@ufv.br

A major example is that of the national infrastructure. Investment in this area would promote linkage effects to other sectors of the economy thus leading to a more competitive performance of the Brazilian economy.

Keywords: International competitiveness. Brazil. Rankings.

Introdução

Há muito a ser escrito sobre como as características estruturais e as políticas econômicas afetam o crescimento econômico. Segundo McArthur e Sachs (2002), em virtude das diferenças históricas, geográficas e das condições sociais, os países estão em distintos níveis no tocante à renda, capacidade de inovar, sofisticação tecnológica e habilidade para alcançar o crescimento econômico sustentado.

O processo de globalização trouxe novas oportunidades de crescimento, mas também gerou desafios, pois quando o ambiente de negócios é fraco, os trabalhadores qualificados e o capital migram em busca de locais mais promissores.

Com o acirramento da concorrência internacional, existe um interesse crescente na estratégia de competitividade adotada pelos países. No entanto, não há consenso na literatura sobre o conceito de competitividade e as discussões atuais tentam construir uma estrutura apropriada que ajude a investigar o tema.

Desse modo, este trabalho enfatiza o desempenho obtido pelas diferentes economias, segundo os rankings internacionais de competitividade nos anos recentes, com ênfase na economia brasileira. Na apresentação desses rankings, utilizam-se informações secundárias de relatórios de pesquisa, banco de dados de sites especializados, anuários estatísticos e artigos sobre o tema. As principais variáveis utilizadas estão relacionadas à infraestrutura, instituições, educação, ambiente doméstico de negócios e situação política, entre outros, conforme descrito no Relatório de Competitividade Global (2010-2011) e no Anuário de Competitividade Mundial (2011). A análise do desempenho da economia

brasileira é feita por meio da comparação dos indicadores presentes nesses relatórios.

Além desta introdução, este trabalho apresenta uma revisão do conceito de competitividade. Posteriormente, discutem-se as metodologias de comparação internacional dos indicadores de competitividade, destacando o caso da infraestrutura no Brasil. Por fim, apresentam-se as considerações finais.

Competitividade internacional: aspectos conceituais e mensuração

O estudo da competitividade é o resultado de uma longa história de pensamentos que moldaram as diversas faces desse conceito. Da análise das transformações ocorridas na atividade econômica surgiram os conceitos de vantagens. No âmbito do liberalismo, Adam Smith postulava que a riqueza de uma nação dependia de sua capacidade produtiva e que o comércio internacional, ao gerar a divisão e especialização do trabalho, promoveria ganhos de produtividade que seriam repartidos entre os parceiros comerciais. Smith concluiu que os países deveriam se especializar nas exportações daqueles bens em que tivessem vantagem absoluta (custos menores de produção) decorrentes de dotações naturais ou da especialização. Já David Ricardo propôs que se um país possui custos de oportunidade menores (vantagens comparativas), em relação a outro país na produção de um bem, então haveria potencial de ganhos com o comércio internacional (NUNES FILHO, 2006).

De outro lado, Joseph Schumpeter destacou o papel fundamental do empreendedor como um elemento da competitividade. Schumpeter buscou entender as oscilações comuns da economia e o destino do modo capitalista de produção. Nessa abordagem, caberia ao empresário inovador iniciar a mudança econômica, estimulando nos consumidores o desejo de coisas novas (SCHUMPETER, 1982). Além disso, para ele, havia a necessidade de mudar a concepção tradicional do *modus operandi* da concorrência, já que a teoria tradicional se preocupava somente com a concorrência dos preços, desprezando a importância da concorrência

de novas mercadorias, novas técnicas, novas fontes de suprimento, novos tipos de organização (SCHUMPETER, 1984). Portanto, a teoria clássica, ao desconsiderar tais elementos, imprimia limitações à teoria das vantagens comparativas no que se refere à explicação das modificações nas formas de competição.

Haguenauer (1989) destaca que o conceito de competitividade não é assimilado do mesmo modo pelos diversos autores e que essa divergência tem origem nas diferentes bases teóricas, percepções e mesmo em ideologias variadas, trazendo implicações sobre a avaliação e propostas de políticas. De acordo com o autor, a competitividade poderia ser classificada em duas vertentes, uma envolvendo a noção de desempenho e a outra ligada à ideia de eficiência.

A primeira seria uma versão mais simples, em que a competitividade está associada ao desempenho exportador da indústria (conceito *ex post*). Este seria o conceito mais abrangente, abordando além das condições de produção, as políticas cambial e comercial, a eficiência de sistemas de financiamento e dos canais de comercialização, acordos entre países ou empresas, entre outros, o que facilitaria a construção de indicadores. No segundo caso, a competitividade é vista como a capacidade de um país produzir bens igualando ou superando os níveis encontrados em outros países (conceito *ex ante*). Este é um conceito mais restrito, relacionado geralmente às condições de produção. Assim, o crescimento das exportações seria um resultado da competitividade e não sua representação (HAGUENAUER, 1989).

Um dos autores da atualidade que merece destaque por suas contribuições sobre a discussão da ideia de competitividade é Michael Porter. Segundo Porter (1999), ainda inexistente uma teoria convincente para explicar a competitividade nacional ou uma definição amplamente aceita para esse termo. Para o autor, a busca pela vantagem competitiva dos países se concentraria em características que tornam possível para as suas empresas a criação e sustentação de vantagens competitivas em setores específicos (principalmente aqueles que mantêm uma produtividade alta e crescente).

Porter (1999) afirma que o progresso de uma nação é o produto do esforço da criatividade humana, isto é, não seria algo herdado. É da capacidade da indústria em inovar e melhorar que depende a competitividade de um país e, dada a crescente competição global, na medida em que os fundamentos da competição se direcionam para a criação e compreensão do conhecimento, eleva-se cada vez mais a importância dos países. Desse modo,

A vantagem competitiva é gerada e sustentada através de um processo altamente localizado. As diferenças nos valores nacionais, a cultura, as estruturas econômicas, as instituições e a história são fatores que contribuem para o êxito competitivo. Em todos os países constatam-se disparidades marcantes nos padrões de competitividade. Nenhum país é capaz de competir em todos e nem mesmo na maioria dos setores. Em última instância, os países obtêm êxito em determinados setores porque o ambiente doméstico é o mais progressista, dinâmico e desafiador (PORTER, 1999, p. 167).

Assim, o ambiente nacional seria determinado por quatro características que aperfeiçoariam o “diamante” da vantagem doméstica³: as *condições dos fatores* de produção; as *condições da demanda* no mercado interno; a presença ou não de *setores correlatos e de apoio*; e as condições de *estratégia, estrutura e rivalidade das empresas*. Portanto, o ambiente nacional torna possível e ampara a acumulação mais rápida de ativos e habilidades específicas, o que leva a conquista pelas empresas da vantagem competitiva (PORTER, 1999).

Bell et al. (1999) também apresentam a competitividade em dois sentidos. No primeiro, a competitividade está relacionada com a habilidade de um país realizar os objetivos centrais de sua política econômica, sobretudo de crescimento da renda e do emprego, sem incorrer em dificuldades na balança de pagamentos. No segundo, a competitividade pode ser vista como a capacidade de uma economia competir no mercado internacional. Nesse caso, a definição da competitividade internacional

³ Para maiores explicações sobre o modelo do Diamante Nacional de Porter, ver Nunes Filho (2006).

de um país é vista em termos relativos, pois, muitas vezes, o interesse não está no desempenho absoluto, mas na comparação de um país em relação a outro ou outros.

De modo similar, para a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em termos microeconômicos, a competitividade refere-se à capacidade das empresas competirem para aumentar seus lucros e crescer. Na perspectiva macroeconômica, a competitividade seria a capacidade de um país fazer produtos que atendam a avaliação da concorrência internacional, enquanto expande a renda real doméstica (INAL, 2003).

Em suma,

Competitiveness of Nations is a field of economic theory, which analyzes the facts and policies that shape the ability of a nation to create and maintain an environment that sustains more value creation for its enterprises and more prosperity for its people (GARELLI, 2010, p. 489).

A questão é que a competitividade engloba muitos fatores que têm impacto no desempenho macroeconômico de um país. As medidas da competitividade internacional têm sido criadas principalmente como instrumentos para avaliar e prever as tendências do comércio internacional. Inicialmente, tudo que afeta o desempenho comercial de um país pode estar contido no cálculo de tais medidas, apesar de muitos desses fatores serem qualitativos e de difícil mensuração.

A construção de indicadores de competitividade é essencial para sinalizar a um país como se inserir no cenário internacional, uma vez que assim será possível indicar os elos fortes e fracos da economia, além de ser um instrumento importante de orientação de políticas públicas. Para Durand e Giorno (1987), as medidas de competitividade deveriam atender a três critérios. Primeiro, deveriam levar em conta todos os setores expostos à concorrência. Segundo, compreender todos os mercados abertos à competição. E deveriam, por fim, ser construídos com base nos dados comparáveis em nível internacional. Infelizmente, na prática,

os indicadores disponíveis não cumprem esses três critérios e assim, aproximam-se da verdadeira realidade.

Existem vários índices utilizados para classificar os países de acordo com a sua competitividade. Entre eles, pode-se citar: o “Índice de Competitividade Global”, desenvolvido pelo Fórum Econômico Mundial ou *World Economic Forum* (WEF), publicado no Relatório de Competitividade Global, e o “Painel de Competitividade”, desenvolvido pelo Instituto Internacional para o Desenvolvimento Gerencial ou *International Institute for Management Development* (IMD), publicado no Anuário de Competitividade Mundial, desde 1989.

Cabe salientar que, na atualidade, o uso da competitividade para motivar a política tornou-se mais uma intenção de trazer melhorias para a economia doméstica e não necessariamente a concorrência com outra nação. Por exemplo, o aumento dos gastos do governo em infraestrutura pode aumentar o nível de atividade econômica e elevar a produtividade. Mas a proposta pode ser motivada puramente por considerações domésticas, com o objetivo de aumentar os padrões de vida da sociedade. Assim, as medidas de competitividade internacional podem ser divididas em indicadores que estão ligados à competição entre as nações no comércio e indicadores relacionados a medidas de bem-estar e crescimento (SWAGEL, 2012). No mais, essencialmente, o que diferencia a competitividade das nações da competitividade das empresas é onde ocorre a criação de valor econômico na sociedade.

A competitividade brasileira: uma comparação internacional

O ranking específico de países de acordo com a competitividade pode ser visto como uma forma de avaliar o potencial futuro da economia do país e as oportunidades para o seu desenvolvimento e crescimento. Os dois relatórios analisados diferem no grau de utilização dos dados (qualitativos e quantitativos) e nos pesos usados na construção de índices agregados de competitividade. Por exemplo, o relatório do IMD utiliza apenas um terço (1/3) dos dados de questionários aplicados aos agentes

econômicos enquanto o do WEF usa quatro quintos (4/5). Isso implica diferenças na importância de fatores individuais e no seu impacto sobre a competitividade.

No Anuário de Competitividade Mundial do IMD, a competitividade é conceituada com uma ampla base de variáveis, procurando levar em conta os elementos fundamentais que podem explicar o sucesso de uma nação. Garelli (2010) aponta para o conceito de competitividade, que pode ser articulado em quatro níveis: eficiência, escolha, recursos e objetivos. A competitividade enquanto eficiência é compreendida como a superioridade de um sobre o outro. No segundo caso, a competitividade implica uma escolha estratégica na identificação dos domínios nos quais uma atividade representa um valor adicionado único, isto é, a competitividade significa escolher onde o valor potencial acrescentado nos mercados internacionais é maior do que o dos concorrentes. Assim, em um terceiro nível, a competitividade implica a mobilização de uma variedade de recursos para implementar essas escolhas, sendo que tais recursos (infraestrutura, tecnologia, finanças, educação etc.) provêm na maioria das vezes do governo. Por fim, a competitividade relaciona-se com e depende dos objetivos perseguidos pelos diversos agentes econômicos que constituem uma nação.

Diante disso, o Anuário de Competitividade Mundial procura destacar como as nações criam, sustentam e desenvolvem uma variedade de recursos para alcançar seus objetivos específicos, não apenas mensurando o desempenho econômico ou riqueza, mas procurando fornecer um arcabouço do modo pelo qual as nações competem internacionalmente por recursos e competências.

Para o Relatório de Competitividade Global, a competitividade define-se como o conjunto de instituições, políticas e fatores que determinam o nível de produtividade de um país. O nível de produtividade, por sua vez, define o nível de prosperidade sustentável que pode ser obtido por uma economia. Isto é, quanto mais competitiva for uma economia, maior o nível de rendimento obtido pelos seus cidadãos. Além disso, economias competitivas são susceptíveis de crescer mais

rapidamente em longo prazo. Desse modo, ainda que a produtividade de um país determine sua capacidade de sustentar um alto nível de renda, este também é um dos determinantes centrais dos retornos de investimento, que é um dos principais fatores que explicam o potencial de crescimento da economia (WEF, 2010).

Os relatórios do WEF sobre a competitividade procuram fornecer ferramentas de análise comparativa que identifiquem os obstáculos para aumentar a competitividade, estimulando a discussão sobre as melhores estratégias e políticas para superá-los.

O Anuário de Competitividade Mundial

O Anuário de Competitividade Mundial do IMD – *IMD World Competitiveness Yearbook (2011)* – analisa o desempenho de cinquenta e nove (59) países (Figura 1) com base em trezentos e trinta e um (331) critérios para medir as diferentes facetas da competitividade.

O ambiente nacional está dividido em quatro fatores principais: desempenho econômico; eficiência dos governos; eficiência dos negócios e infraestrutura. Cada um desses fatores subdivide-se em cinco subfatores, com diferentes números de critérios, conforme demonstrado na Tabela 1.

O desempenho econômico (78 critérios) descreve a economia doméstica com base em tamanho, crescimento, riqueza, prognóstico de desenvolvimento. A avaliação macroeconômica da economia doméstica baseia-se nas seguintes suposições: a prosperidade atual do país é um reflexo do desempenho econômico passado; a competição de mercado melhora o desempenho econômico; uma concorrência mais forte na economia interna determina a competitividade de empresas nacionais no exterior; o investimento internacional é afetado por mais eficiência nos recursos econômicos, entre outras.

Figura 1 – Economias incluídas no Anuário de Competitividade Mundial do IMD



Fonte: IMD World Competitiveness Online (<https://www.worldcompetitiveness.com/>).

A eficiência governamental (71 critérios) diz em que medida as políticas do governo são favoráveis para a competitividade. Ela se caracteriza com base em avaliação de critérios de finanças públicas, política fiscal, estrutura institucional.

Tabela 1 – Fatores de competitividade e critérios

Fatores	Desempenho econômico (78 critérios)	Eficiência do governo (71 critérios)	Eficiência dos negócios (68 critérios)	Infraestrutura (114 critérios)
Subfatores	Economia doméstica	Finanças públicas	Finanças	Educação
	Comércio internacional	Quadro institucional	Práticas de gestão	Infraestrutura básica
	Investimento internacional	Legislação comercial	Produtividade e eficiência	Infraestrutura tecnológica
	Emprego	Política fiscal	Mercado de trabalho	Infraestrutura científica
	Preços	Quadro social	Atitudes e valores	Saúde e meio ambiente

Fonte: IMD World Competitiveness Yearbook, 2011.

A eficiência dos negócios (68 critérios) reflete em que medida as empresas realizam os seus negócios de forma inovadora, rentável e responsável. Ela se caracteriza com base nos critérios de avaliação, descrevendo a produtividade das empresas e da qualidade do mercado de trabalho, a qualidade do setor financeiro e o impacto da globalização. Por fim, o indicador de infraestrutura (114 critérios) revela até que ponto os recursos tecnológicos, científicos e humanos satisfazem as necessidades dos negócios. Descreve a infraestrutura básica, tecnológica, científica, da saúde e para o ambiente (IMD, 2011).

Como grande parte dos critérios tem escalas diferentes, utiliza-se o método de desvio padrão para medir a diferença relativa entre os desempenhos das economias, assim a posição relativa de cada país na classificação final é mais precisa. Feito isso, se calculam os valores padronizados para todos os critérios do ranking. O argumento para o uso de um número diferente de critérios para cada subfator baseia-se no fato de que, por exemplo, um número menor de critérios é necessário para avaliar os preços dos produtos do que para avaliar o nível da educação em cada país. Porém, cada subfator, a despeito do número de critérios que possua, recebe o mesmo peso na consolidação global dos resultados, 5%. No final, cada fator de competitividade terá um valor entre 0 e 100.

Os critérios podem ser valores quantitativos, os quais analisam a competitividade, uma vez que podem ser mensurados (por exemplo, PIB), ou qualitativos, analisam de que modo os agentes econômicos percebem a competitividade (por exemplo, disponibilidade de gestores competentes). Critérios quantitativos representam um peso de dois terços ($2/3$) no ranking geral, enquanto os dados qualitativos da pesquisa têm um peso de um terço ($1/3$).

Além do mais, alguns desses critérios são utilizados apenas para fornecer informações básicas, o que expressa o fato de eles não serem empregados no cálculo do ranking de competitividade global. Com base na agregação dos resultados dos vinte subfatores, obtém-se uma classificação geral da competitividade dos países (IMD, 2011).

Vale destacar que o Anuário da Competitividade Mundial do IMD classifica e analisa a capacidade das nações para criar e manter um ambiente no qual as empresas podem competir. Isso implica assumir que a criação de riqueza ocorre principalmente no nível das empresas (privadas ou estatais). Entretanto, deve-se levar em conta o fato de que as empresas operam em um ambiente nacional, o que, por sua vez, pode aumentar ou dificultar a capacidade de a empresa competir tanto no mercado interno quanto no mercado externo. Portanto, as nações precisam fornecer um ambiente com estruturas mais eficientes, instituições e políticas que incentivem a competitividade.

A Tabela 2, abaixo, mostra, para os últimos anos, a evolução na avaliação do Brasil. Em comparação com o ano anterior, houve uma melhora nas quatro dimensões da competitividade do país. O mercado de trabalho, o tamanho da economia doméstica, o nível de emprego, os fluxos de investimento direto no exterior, uma imagem no exterior de um país que incentiva o desenvolvimento dos negócios e que tem atitudes positivas em relação à globalização podem ser citados como a relação de forças do país nos últimos dois anos de acordo com a avaliação do IMD.

Tabela 2 – Classificação da competitividade brasileira

Indicadores de Competitividade	2007	2008	2009	2010	2011
Índice global	44.71	48.58	56.87	56.53	61.04
Desempenho Econômico	38.78	35.66	37.35	40.84	49.97
Eficiência do Governo	17.45	20.82	18.82	25.31	29.45
Eficiência dos Negócios	35.85	43.92	46.20	53.86	52.05
Infraestrutura	24.34	15.42	18.87	21.21	29.00

Fonte: IMD World Competitiveness Yearbook 2011.

Os pontos fracos são identificados principalmente no governo e na infraestrutura, em particular no quadro social e institucional, na baixa infraestrutura básica, tecnológica e educacional. Nota-se que a baixa qualidade em infraestrutura atua como um dos entraves fundamentais para o crescimento e desenvolvimento, principalmente nos países da

América Latina, pois, conforme Frischtak (2008), poucos países têm a capacidade de mobilizar recursos em um horizonte temporal acima de 20-30 anos, sem comprometer a integridade e a qualidade dos serviços de infraestrutura. Além disso, o autor destaca que a experiência internacional ratifica a importância de ampliarem-se os níveis de gastos públicos e privados, visto que o Brasil distanciou-se da fronteira da competitividade delineada pelos países que utilizam investimentos em infraestrutura para modernizar suas economias.

O emprego de medidas destinadas a reduzir os custos comerciais por meio de melhorias no ambiente interno de negócios pode causar um impacto significativo nos fluxos comerciais bilaterais (PAULA et al., 2012). Estudos recentes demonstraram que as instituições nacionais e a infraestrutura disponível afetam diretamente os volumes de comércio entre os países (LIMÃO; VENABLES, 2001; WILSON et al., 2003; FRANÇOIS; MANCHIN, 2006). Em geral, a literatura apoia a hipótese de que os custos do comércio doméstico e do ambiente econômico, além da qualidade do ambiente regulatório vigente, são determinantes significativos para a competitividade e o volume de comércio entre os países.

Ao analisar o cenário de competitividade da economia brasileira, por exemplo, dentro dos subfatores que compreendem os quatro indicadores, verifica-se que, em 2011, o país apresentou avanços no mercado de trabalho (9^a), na economia doméstica (10^a) e no emprego (11^a), em comparação aos anos anteriores da pesquisa. Entretanto, no ranking geral de competitividade, entre os 59 países analisados, o Brasil estava na 44^a posição, com um escore de 61,04. Este foi o melhor resultado obtido pelo país nos anos analisados, devido a melhorias no crescimento real do PIB, nos fluxos de investimento direto estrangeiro, na capitalização do mercado na bolsa de valores, no nível de burocracia, entre outros elementos. Contudo, o desempenho geral da economia brasileira foi afetado por fatores que apresentaram declínio, tais como o saldo em conta corrente; a qualidade do transporte aéreo; a aplicação de ciência nas escolas; a infraestrutura de distribuição e o aumento do índice de custo de vida (IMD, 2011).

Em relação aos países da América Latina, o Brasil apareceu atrás do Chile (26^a), México (38^a) e Peru (43^a), em 2011. Entre os países em desenvolvimento que compõem o BRIC, o Brasil está à frente apenas da Rússia (49^a), ficando atrás da Índia (32^a) e da China (19^a). No mais, em um painel de avaliação do índice conjunto de competitividade, no ano de 2011, países como os Estados Unidos (100,0), Hong Kong (100,0) e Singapura (98,56) apresentaram as melhores classificações no ranking geral, apresentando-se como as economias mais competitivas do mundo naquele ano.

Em um nível menor de agregação, pode-se observar que, em 2011, Estados Unidos (100,0), Qatar (95,01) e China (83,77) possuíam as melhores colocações em termos de Desempenho Econômico. Já o Brasil (49,97) estava na 30^a posição, nesse quesito. Observando o Índice de Eficiência Governamental, que leva em conta questões como a eficiência do Estado, o desempenho do Banco Central, a legislação nos negócios, entre outras, as melhores classificações foram alcançadas por Hong Kong (87,62), Singapura (79,82) e Suíça (76,22). O Brasil, nesse indicador, apresentou a sua pior colocação entre os quatro índices analisados, aparecendo na 55^a posição, Brasil (29,45), ficando à frente apenas da Grécia, Argentina, Ucrânia e Venezuela. Esse baixo desempenho pode ser justificado por alguns pontos fracos, como altas barreiras tarifárias, altos impostos corporativos, custo do capital, excessiva regulamentação trabalhista etc. (IMD, 2011).

A Eficiência dos Negócios foi para a economia brasileira o fator de maior competitividade, colocando-o na 29^a posição no ranking, com o valor de 52,05. Os pontos fortes do Brasil nesse quesito foram o bom desempenho de fatores como a flexibilidade e adaptabilidade das empresas, a cultura nacional, o empreendedorismo e a transparência das instituições financeiras. As melhores colocações nesse indicador foram ocupadas por Hong Kong (82,23), Singapura (78,75) e Taiwan (77,79). De acordo com McArthur e Sachs (2002), as instituições públicas possuem um papel fundamental na garantia da proteção dos direitos de propriedade, na resolução objetiva de disputas legais, na eficiência dos gastos do governo com os serviços públicos e na transparência em todos

os níveis de governo. A dinâmica de curto prazo econômico, bem como a capacidade de longo prazo para crescer de uma economia, é influenciada pelas políticas monetárias e fiscais dos governos e pela estabilidade das instituições financeiras.

Por fim, no que se refere ao indicador de Infraestrutura o melhor desempenho foi obtido pelos Estados Unidos (87,59), seguido da Suécia (81,20) e Dinamarca (79,95), com o Brasil (29,0) na 44ª posição. Os Estados Unidos, por exemplo, são os primeiros na capacidade inovativa, transferência de conhecimento, legislação da pesquisa científica. Países que possuem trabalhadores qualificados e tecnologias de ponta, por exemplo, tornam-se atrativos para investimento e difusão tecnológica enquanto as economias atrasadas sofrem com esse processo. Por outro lado, o Brasil teve pontos fortes, como os investimentos em telecomunicações e na intensidade energética. Entretanto, mostrou como pontos fracos o transporte hidroviário, a qualidade do transporte aéreo, a infraestrutura de distribuição e a tecnologia das telecomunicações, entre outros.

Grande parte dos países analisados sofreu duramente as consequências da crise econômica recente, principalmente os países da Europa e, por isso, eles têm enfrentado uma série de desafios nos últimos anos. Apesar da crise, vários países europeus continuam com um lugar de destaque entre as economias mais competitivas do mundo. Contudo, a Europa também é uma região com grandes disparidades na competitividade, vários países da região obtêm baixas posições no ranking. No entanto, essa crise mostrou de que modo as economias podem ser afetadas por um desequilíbrio no sistema financeiro de um país internacionalmente importante.

O Relatório de Competitividade Global

O Relatório de Competitividade Global, *Global Competitiveness Report*, (GCR) é uma publicação anual do Fórum Econômico Mundial. Comparado com a publicação do IMD, nota-se que esse relatório trabalha mais com dados qualitativos, o que permite avaliar um número maior de países do que a publicação do IMD. Na edição de 2011, o relatório avaliou cento e trinta e nove (139) países (Figura 2) com base em mais de cem

variáveis. Desde 2005, o relatório apresenta o Índice de Competitividade Global (ICG), que engloba os fundamentos micro e macroeconômicos da competitividade.

Essas variáveis são agrupadas em doze pilares, divididos em três grupos. São eles: requerimentos básicos (instituições; infraestrutura; estabilidade macroeconômica; saúde e educação primária); intensificadores de eficiência (ensino superior e formação; eficiência do mercado de bens; eficiência do mercado de trabalho; sofisticação do mercado financeiro; preparo tecnológico; tamanho do mercado) e fatores de inovação e sofisticação (sofisticação empresarial; inovação). Esses grupos são importantes para a análise por possibilitarem especificar em que áreas um determinado país precisa melhorar.

Cabe destacar que, apesar de apresentados separadamente, os doze pilares não são independentes, já que tendem a se reforçar mutuamente. Resultados positivos no grupo dos requerimentos básicos é pré-requisito para resultados positivos nos dois outros grupos, pois, é muito difícil que um país consiga ser inovador sem financiamento suficiente para P&D, sem uma força de trabalho qualificada e adepta das novas tecnologias, e ainda com ausência de um mercado de bens eficiente.

Figura 2 – Economias incluídas no Relatório de Competitividade Global do WEF



Fonte: The Global Competitiveness Report.

Segundo Swagel (2012), o relatório de competitividade ressalta também os diferentes fatores que importam para os países em diferentes estágios de desenvolvimento. Assim é possível relacionar alguns pilares com a concorrência entre as nações, no sentido de que a escolha do investimento de uma empresa multinacional pode depender da qualidade da infraestrutura de uma nação, do comércio, da política fiscal ou das perspectivas de crescimento em relação a esses mesmos indicadores de outro país.

Ao levar em conta os estágios de desenvolvimento, o Índice de Competitividade Global diferencia pesos relativos de acordo com a relevância do pilar para a economia (Tabela 3). Esses pesos são obtidos por meio de uma regressão de máxima verossimilhança do PIB per capita, executada para cada subíndice dos anos anteriores, gerando diferentes coeficientes para cada fase do desenvolvimento.

Os critérios utilizados para separar os países por fases de desenvolvimento foram o nível de PIB per capita a preços de mercado, cujos limites estão apresentados na Tabela 3, e a participação de produtos primários no total das exportações. Na primeira fase, as empresas competem nos preços, aproveitando fatores baratos. A segunda etapa envolve práticas de produção eficientes para aumentar a produtividade. No terceiro estágio as economias precisam criar produtos inovadores que usem métodos de produção mais sofisticados. O Brasil foi classificado no segundo estágio de desenvolvimento.

Tabela 3 – Pesos dos subíndices e limites de renda em cada estágio de desenvolvimento

Subíndice	Estágio 1 - orientação (%)	Estágio 2 - eficiência (%)	Estágio 3 - inovação (%)
Limite do PIB per capita (em US\$)	< 2.000	3.000 – 9.000	> 17.000
Requerimentos básicos	60	40	20
Intensificadores de eficiência	35	50	50
Fatores de inovação e sofisticação	5	10	30

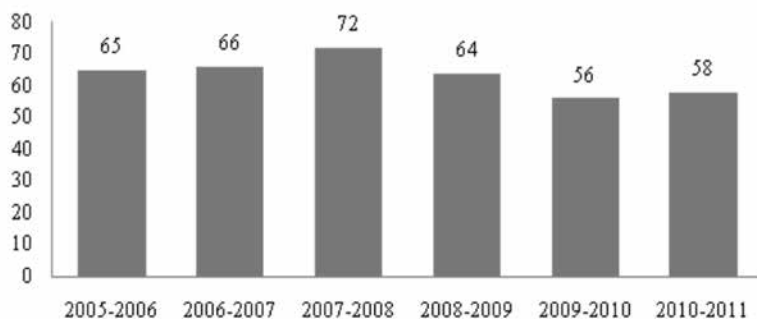
Fonte: The Global Competitiveness Report 2010-2011.

A Figura 3 mostra a evolução do ICG de 2005 a 2011. Nota-se que, após um pico de competitividade entre 2007/2008, o Brasil passa a apresentar uma queda no ranking de competitividade global, reflexo da crise econômica mundial. Entretanto, há uma recuperação a partir dos anos 2010/2011, quando o índice volta a crescer.

Os valores dos indicadores individuais variam entre um (pior resultado) e sete (melhor resultado). Entre as cento e trinta e nove economias analisadas, o Brasil obteve a 58ª colocação no ranking geral de competitividade, com um escore de 4.3 (Tabela 4).

No que se refere aos requerimentos básicos, o escore obtido foi de 4.3, o que colocou o país na 86ª posição, com o pilar de destaque, nesse caso, para a saúde e a educação primária. Entre todos os pilares, as principais vantagens competitivas do país estiveram na dimensão do mercado, 10ª posição, e na sofisticação do setor de negócios, 32ª posição.

Figura 3 – Evolução do ICG entre 2005 e 2011



Fonte: The Global Competitiveness Report.

De modo mais detalhado, em 2011, a economia brasileira teve como aspectos positivos a regulamentação da bolsa de valores (5ª posição), o índice de dimensão o mercado interno (8ª), a quantidade de empresas locais (9ª), a solidez bancária (14ª) e os custos de negócios (15ª).

Tabela 4 – O Índice de Competitividade Global do Brasil - 2010-2011

	Classificação	Score
GCI 2010-2011	58	4.3
GCI 2009-2010 (de 133)	56	4.2
GCI 2008-2009 (de 134)	64	4.1
Requerimentos básicos	86	4.3
Instituições	93	3.6
Infraestrutura	62	4.0
Ambiente macroeconômico	111	4.0
Saúde e educação primária	87	5.5
Intensificadores de eficiência	44	4.4
Ensino Superior e Formação	58	4.3
Eficiência do mercado de bens	114	3.7
A eficiência do mercado de Trabalho	96	4.1
O desenvolvimento do mercado financeiro	50	4.4
Prontidão tecnológica	54	3.9
A dimensão do mercado	10	5.6
Fatores de inovação e sofisticação	38	4.0
Sofisticação empresarial	31	4.5
Inovação	42	3.5

Fonte: The Global Competitiveness Report 2010-2011.

A parte mais fraca relativamente é a eficiência do mercado de bens (114^a), em que outros fatores desempenham um papel importante: a extensão e efeitos da tributação (139^a), o tempo necessário (135^a) e o número de procedimentos (132^a) para iniciar um negócio, o ônus dos procedimentos aduaneiros (122^a) e a prevalência de barreiras comerciais. A burocracia excessiva emperra a gestão e execução de projetos e prejudica a capacidade de o país realizar investimentos em infraestrutura, por exemplo.

Além desses, destacam-se como fatores mais problemáticos, para a realização de negócios com o Brasil, os regulamentos e as taxas de impostos, a oferta insuficiente de infraestrutura, regulamentos trabalhistas restritivos e a ineficiente burocracia governamental. Em conjunto, a falta de infraestrutura, a elevada carga tributária e a burocracia

afetam a competitividade brasileira, por meio da elevação de custos e encarecimento dos produtos nacionais. Além disso, a burocracia tributária é tida como um dos obstáculos de maior destaque enfrentados pelos empresários no desenvolvimento de seus negócios. Na indústria de transformação, por exemplo, segundo a FIESP (2013), o custo do sistema tributário nacional foi de R\$ 24,6 bilhões em 2012, o que representa 2,6% do preço final dos produtos industriais.

O caso da infraestrutura no Brasil

A provisão de uma oferta de infraestrutura adequada é vista como um componente fundamental para o crescimento econômico e para o aumento da competitividade, além de, recentemente, o impacto do investimento em infraestrutura ser considerado fator relevante para a redução da pobreza e da desigualdade (ESTACHE et al., 2002).

Da análise anterior viu-se que ambos os índices de competitividade incorporaram a infraestrutura como uma variável importante para um bom desempenho competitivo, pois, uma infraestrutura bem desenvolvida e eficiente é condição necessária para o crescimento de longo prazo dos países.

A qualidade e as condições da infraestrutura são preocupações básicas nos países em desenvolvimento. Contudo, nos programas de estabilização brasileiros implementados na década de 1990, a infraestrutura esteve entre as primeiras opções de corte de despesas no investimento público. Na região da América Latina e Caribe, por exemplo, o investimento público em infraestrutura caiu de 3% do PIB em 1988 para 1% do PIB em 1998 (WORLD ECONOMIC FORUM, 2010). No caso do Brasil, o ajuste foi mais traumático porque o país havia aumentado seus gastos correntes e, por isso, o corte em investimentos de longo prazo foi maior, somado ainda ao fato de o setor privado não preencher a lacuna de financiamento. Diante disso, o desenvolvimento da infraestrutura na região tem ficado aquém daquele dos tigres asiáticos, por exemplo, ou até mesmo da China, nas duas últimas décadas.

Domingues et al. (2012) argumentam que o baixo desempenho da economia brasileira nas últimas décadas do século XX pode ser associado aos baixos investimentos da economia em infraestrutura, em áreas de fundamental importância para a criação de um ambiente favorável ao crescimento. Em 2011, o diagnóstico do IMD destacou como fraquezas da economia brasileira, a qualidade de seu transporte aéreo, da infraestrutura de distribuição, da tecnologia das comunicações e do custo da telefonia móvel, entre outras.

A Tabela 5 apresenta as classificações para o pilar de infraestrutura do ICG para economias selecionadas, incluindo as médias regionais. Analisando a grande diferença entre a média regional da América Latina e Caribe (3,75) e a de Hong Kong (6,77) ou da Coreia (5,59), confirma-se a magnitude do desafio da região na modernização da infraestrutura. Esse desafio é particularmente relevante para os grandes mercados emergentes (como o Brasil) que estão, cada vez mais, desempenhando um papel chave na economia global, visto que a infraestrutura deficiente resulta em maiores custos logísticos e piores padrões de comércio inter-regional e internacional.

Embora o país tenha melhorado oito posições desde 2008 na qualidade global da sua infraestrutura, ainda ocupa um valor mediano nesse pilar (62ª posição), com uma classificação semelhante para o transporte (67ª) e infraestrutura de telefonia e eletricidade (65ª). Entre as áreas mais precárias estão a qualidade da infraestrutura portuária (123ª), das estradas (105ª), da infraestrutura do transporte aéreo (93ª), da infraestrutura ferroviária (87ª) e da telefonia móvel (76ª). Essa avaliação reflete o estado problemático da infraestrutura de transportes no país, a qualidade inferior das ferrovias, o potencial inexplorado de suas vias navegáveis, seus portos e aeroportos congestionados, e a onerosa e ineficiente infraestrutura de telecomunicações (WORLD ECONOMIC FORUM, 2010).

Essa análise é confirmada no diagnóstico do IMD. Observa-se também a baixa classificação do país nesse quesito, com deterioração das posições obtidas nos subfatores que compreendem o índice de infraestrutura, nos anos de 2010 e 2011.

Tabela 5 – Classificação da Infraestrutura 2010-2011 – países selecionados

País	Infraestrutura		Infraestruturado Transporte		Eletricidade e Telefonia	
	Classificação	Escore	Classificação	Escore	Classificação	Escore
HongKong	1	6.77	1	6.69	1	6.85
República da Coreia	18	5.59	12	5.73	30	5.44
Barbados	23	5.37	29	4.82	15	5.93
Chile	40	4.69	37	4.56	48	4.83
Panamá	44	4.53	46	4.15	44	4.92
Trindade e Tobago	45	4.53	58	3.94	38	5.12
PortoRico	49	4.44	30	4.76	70	4.12
China	50	4.44	31	4.73	69	4.14
Uruguai	53	4.29	75	3.54	42	5.03
ElSalvador	59	4.13	66	3.78	56	4.49
Brasil	62	4.02	67	3.76	65	4.28
Jamaica	65	3.91	51	4.05	86	3.76
Guatemala	66	3.9	76	3.48	64	4.31
México	75	3.74	57	3.96	92	3.51
Argentina	77	3.63	89	3.17	73	4.08
CostaRica	78	3.62	111	2.78	59	4.45
Colômbia	79	3.59	101	2.94	68	4.24
Honduras	85	3.51	82	3.3	88	3.73
Índia	86	3.49	39	4.5	115	2.49
Peru	88	3.47	94	3.08	84	3.86
Equador	96	3.18	99	2.96	95	3.39
Bolívia	100	3.04	122	2.59	94	3.49
Guiana	103	2.92	100	2.95	102	2.9
República Dominicana	107	2.83	79	3.38	121	2.28
Venezuela	108	2.82	123	2.58	98	3.06
Nicarágua	111	2.73	102	2.9	112	2.55
Paraguai	125	2.46	138	2.1	104	2.82
MédiaBRIC	n/a	4.1	n/a	4.27	n/a	3.93
MédiaALe Caribe	n/a	3.75	n/a	3.48	n/a	4.01

Fonte: The Global Competitiveness Report 2010-2011.

O investimento em infraestrutura é capaz de propiciar o crescimento ao gerar externalidades positivas, elevando a produtividade e a competitividade, diminuindo custos e assim estimulando investimentos nos demais setores da economia. Portanto, um país como o Brasil necessita oferecer boas condições de infraestrutura para que haja estímulos à economia nacional e promoção das potencialidades regionais.

Segundo Bielschowsky (2013), por movimentarem uma grande quantidade de recursos e estimularem o emprego, e por gerarem externalidades em toda a economia, os investimentos em infraestrutura podem ser vistos como o motor do desenvolvimento e incentivadores do investimento privado. Isto é, os efeitos positivos do investimento em infraestrutura não terminam com a provisão deste, estendendo-se pela economia por meio dos efeitos de encadeamento e inovação conduzidos aos demais setores.

Além disso, uma melhoria na provisão dos serviços de infraestrutura pode contribuir para a participação do país no processo de globalização. Isso porque essa participação só será viabilizada se a infraestrutura local for apropriada, principalmente em setores como telecomunicações e transportes (PÊGO FILHO et al., 1999).

Considerações finais

O avanço das economias em diferentes velocidades é notável. A economia brasileira, pelas suas características intrínsecas (tais como o tamanho do mercado interno, a abundância em recursos naturais, a indústria diversificada), tem adquirido destaque no cenário político-econômico mundial e, portanto, procurado melhorar em áreas de particular importância para o seu desenvolvimento, tornando-se mais resistente para enfrentar a atual conjuntura econômica mundial.

Entretanto, diversas carências continuam a afetar a competitividade brasileira e impedem que o país possa alavancar o seu potencial de maior crescimento e prosperidade. Exemplo disso é o atual estado da infraestrutura nacional, resultado de uma histórica falta de planejamento e investimento sustentado, cujas condições exigem intervenções vigorosas

para melhorar a capacidade e eficiência. Desse modo, a atuação em áreas estratégicas da política poderia assegurar o acesso a uma infraestrutura melhor, maior eficiência nas instalações alfandegárias, melhorias no acesso a financiamentos externos e, redução de custos de transação, o que implicaria o aumento da competitividade das empresas no mercado internacional.

Este trabalho apresentou diferentes indicadores para a avaliação da competitividade, analisando as posições recentes da economia brasileira no cenário internacional. A análise destacou os elos fortes e fracos da economia brasileira, mostrando que o país ainda tem muitos pontos em que precisa melhorar seu desempenho. A classificação dos países conforme a competitividade pode ser vista como um meio de avaliar a potencialidade futura da economia do país e as oportunidades para o seu crescimento e desenvolvimento. Entretanto, cabe destacar que esta análise deixa de lado questões importantes, como, por exemplo, a previsão das consequências das atividades econômicas e das decisões políticas atuais. Desse modo, o desafio consiste em saber se o destaque na melhor colocação de um país é consistente com o padrão desejado de desenvolvimento da economia mundial, em longo prazo.

Referências

BELL, T.; FARRELL, G.; CASSIM, R. *Competitiveness, International Trade and Finance in a Minerals-rich Economy: The Case of South Africa*. 1999. Disponível em: <<http://www.tips.org.za/files/303.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2013.

BIELSCHOWSKY, R. *Estratégia de desenvolvimento e as três frentes de expansão no Brasil: um desenho conceitual*. Rio de Janeiro: IPEA, 2013. (Texto para discussão, n. 1828).

DOMINGUES, E. P.; OLIVEIRA, H. C.; VIANA, F. D. F. Investimentos em infraestrutura no Nordeste: projeções de impacto e perspectivas de desenvolvimento. *Revista Econômica do Nordeste (REN)*, v. 43, n. 3, 2012.

DURAND, M.; GIORNO, C. Indicators of international competitiveness: conceptual aspects and evaluation. *OECD Economic Studies*, n. 9, 1987.

ESTACHE, A.; FOSTER, V.; WODON, Q. *Accounting for poverty in infrastructure reform: learning from Latin America's experience*. Washington, DC: The World Bank, 2002.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (FIESP). *O peso da burocracia tributária na indústria de transformação 2012*. São Paulo, 2013.

FRANÇOIS, J.; MANCHIN, M. *Institutional quality, infrastructure and the propensity to export*. CEPR Discussion Paper 6068, 2006.

FRISCHTAK, C. R. O investimento em infraestrutura no Brasil: histórico recente e perspectivas. *Pesquisa e Planejamento Econômico*, v. 38, n. 2, 2008.

GARELLI, S. *The fundamentals and history of Competitiveness*. In: World Competitiveness Yearbook, IMD, 2010.

HAGUENAUER, L. *Competitividade: conceitos e medidas: uma resenha da bibliografia recente com ênfase no caso brasileiro*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Economia Industrial, 1989. (Texto para discussão, n. 211).

IMD. *IMD World Competitiveness Yearbook 2011*. Lausanne: International Institute of Management and Development, 2011.

INAL, G. A. *A study into competitiveness indicators*. Rekabet forumu, Sabanci Universitesi, 2003. Disponível em: <http://ref.sabanciuniv.edu/sites/ref.sabanciuniv.edu/files/inal_makale_0.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2013.

LIMÃO, N.; VENABLES, A. J. Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade. *World Bank Economic Review*, n. 15, 2001.

McARTHUR, J. W.; SACHS, J. D. *The Growth Competitiveness Index: Measuring Technological Advancement and the Stages of Development*. In: The Global Competitiveness Report 2001-2002. New York: Oxford University Press for the World Economic Forum, 2002.

NUNES FILHO, P. S. *Vantagem competitiva: precedentes teóricos da análise do diamante nacional de Porter*. 2006. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal da Bahia, Escola de Administração, Salvador, 2006.

PAULA, J. S.; SILVA, O. M.; ALMEIDA, F. M. *Evidências empíricas de indicadores de competitividade sobre os fluxos comerciais internacionais*. In: 40º Encontro Nacional de Economia – ANPEC. Porto de Galinhas, 2012.

PÊGO FILHO, B.; CÂNDIDO, J. O.; PEREIRA, F. Investimento e financiamento da infraestrutura no Brasil: 1990/2002. *Texto para Discussão (IPEA)*, v. 680, p. 5-65, 1999.

PORTER, M. E. A vantagem competitiva das nações. In: _____. *Competição: estratégias competitivas essenciais*. Rio de Janeiro: Campus, 1999.

SCHUMPETER, J. A. *A Teoria do Desenvolvimento Econômico*. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

_____. *Capitalismo, socialismo e democracia*. Rio de Janeiro: Zahar, 1984.

SWAGEL, P. *International Competitiveness*. American Enterprise Institute and the University of Maryland, 2012. Disponível em: <http://www.aei.org/files/2012/01/17/-international-competitiveness_114810229628.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2013.

WILSON, J. S., MANN, C. L.; OTSUKI, T. *Trade Facilitation and Economic Development – Measuring the Impact*. Policy Research Working Paper 2988, 2003.

WORLD ECONOMIC FORUM (WEF). *The Global Competitiveness Report 2010-2011*. Geneva: Switzerland, 2010.

Recebido em: junho de 2013

Aprovado em: outubro de 2013