



Opinião Econômica

Samuel Pessôa

Pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia (FGV) e da Julius Baer Family Office (JBFO). É doutor em economia pela USP



Educação e crescimento econômico no Brasil

Cada ano a mais de escolaridade está associado na Coreia do Sul a dez vezes mais PIB por trabalhador do que no Brasil

A figura apresenta duas estatísticas para diversas economias. No eixo horizontal, a escolaridade da população, medida por anos médios de estudo. A informação foi obtida na base de dados do PNUD da ONU. No eixo vertical, a evolução do produto anual por trabalhador. O produto por trabalhador é medido em dólares constantes de 2021, controlando-se por diferenças sistemáticas de custo de vida entre as economias. A informação foi obtida do Banco Mundial.

Para cada país, temos uma reta ligando dois pontos. O primeiro representa o par educação e produtividade do trabalho em 1991 e o segundo as mesmas estatísticas em 2022.

Por exemplo, para a Coreia do Sul, entre 1991 e 2022, a escolaridade da população elevou-se 3,2 anos, enquanto o produto por trabalhador cresceu US\$ 56 mil. Cada ano a mais de escolaridade da população está associado à elevação do produto por trabalhador em US\$ 17,6 mil.

Para o Brasil, a relação é menor: para uma elevação de 4,4 anos de escolaridade da população, o aumento de produtividade foi de US\$ 7,6 mil, ou US\$ 1,7 mil por cada ano de escolaridade a mais. Cada ano a mais de escolaridade correlaciona-se, na Coreia, a dez vezes mais produto por trabalhador do que no Brasil.

Uma possível explicação é que a qualidade da educação brasileira é muito baixa. No entanto, apesar de ser baixa, o retorno da educação medido pela elevação de salário associada à maior escolaridade do trabalhador é expressivo no Brasil.

De fato, estudo recém-publicado (<https://www.revistas.usp.br/ee/article/view/214618>) de colegas do Observatório da Produtividade Regis Bonelli do FGV IBRE elabora um indicador de qualificação da mão de obra para o Brasil que incorpora os ganhos salariais associados à maior escolaridade. O indicador teve um aumento de 81% entre 1995 e 2022, muito maior do que a elevação da produtividade do trabalho de 24% observada entre 1991 e 2022.

Os economistas consideram

uma medida de produtividade chamada de produtividade total dos fatores (PTF). A PTF mede a eficiência pela qual a economia combina capital e trabalho. Segundo o estudo, a PTF brasileira caiu 21% entre 1995 e 2022. No cálculo da PTF, foi empregado o indicador de qualificação da mão de obra do FGV IBRE.

Voltando para o gráfico desta coluna, nota-se que o México tem um comportamento bem próximo ao da economia brasileira. No caso mexicano, o produto por trabalhador caiu entre 1991 e 2022, enquanto a escolaridade da população se elevou. Para o México o estudo muito cuidadoso do economista mexicano Santiago Levy, "Esforços mal recompensados: a ilusória busca pela prosperidade no México", de 2018, documenta que toda

a legislação tributária e trabalhista se alterou na direção de estimular a alocação do capital e trabalho em unidades produtivas com menor eficiência. A PTF mexicana também caiu nas últimas duas décadas e meia.

A educação brasileira precisa melhorar muito. Mas ela tem entregado bons resultados. Trabalho de Rodrigo Soares, publicado em uma das melhores revistas acadêmicas do mundo, documentou que a melhora educacional foi o principal determinante da queda da informalidade nos anos 2000. O crescimento depende das habilidades embutidas nos indivíduos, mas também depende de um marco legal e institucional que estimule a boa alocação dos fatores. Nas últimas décadas, pioramos muito nessa dimensão.

Plano Safra Banrisul

2024/25

R\$ 12,2 Bilhões



banrisul.com.br/planosafra



banrisul

SAC 0800 646 1515
Ouvidoria 0800 644 2200

Braskem expande atuação e se torna uma Empresa Brasileira de Navegação

/ LOGÍSTICA

A empresa petroquímica Braskem recebeu a aprovação para se tornar uma Empresa Brasileira de Navegação (EBN), tendo o início das operações marítimas previsto para os próximos meses. Com a conquista da licença, a companhia poderá alugar ou ter navios com tripulação contratada para realizar o transporte marítimo de produtos.

Segundo nota divulgada pela companhia, a primeira operação na cabotagem está prevista para ser realizada entre a Bahia e o Rio de Janeiro. No caso do Rio Grande do Sul, além da possibilidade de atuar na costa marítima gaúcha, a diretora de Logística de Olefinas da Braskem, Silvia Pires Migueles, ressalta que o grupo já possui a outorga de Empresa Brasileira de Navegação de Interior (EBNI).

O documento, conforme a dirigente, permite as operações nas

hidrovias do Estado e a nova empresa habilita a Braskem a agir na cabotagem em todo o Brasil. "O que gera forte sinergia no momento que precisamos operar tanto na cabotagem como nas hidrovias do Rio Grande do Sul", reforça Silvia. Ao ser uma EBN, a Braskem pretende transportar produtos líquidos e gases diversos produzidos nas centrais petroquímicas situadas no Nordeste, Sudeste e Sul (Polo Petroquímico de Triunfo).

Ainda de acordo com o comunicado da Braskem, o planejamento adotado está alinhado à estratégia de expansão da disponibilidade de embarcações modernas na cabotagem brasileira, além da diminuição dos custos com fretes, da ampliação do nível de segurança nas operações marítimas e da redução da emissão de CO2 nas operações por meio de otimizações logísticas. A companhia é inclusive a primeira do segmento a

operar com embarcações próprias na cabotagem.

A estimativa da Braskem é que haja uma economia de aproximadamente R\$ 10 milhões por ano com as operações marítimas. "E essa evolução contribuirá inclusive para aumentar a competitividade de toda a cadeia da indústria petroquímica brasileira, já que poderemos avaliar a oferta deste serviço para outras empresas parceiras no mercado nacional", diz o gerente de logística da Braskem, Eduardo Ivo Cavalcanti.

Antes de se tornar Empresa Brasileira de Navegação, a Braskem utilizava uma embarcação com tripulação estrangeira e, a cada três meses, era preciso que o navio saísse do Brasil para realizar a renovação do visto obrigatória para embarcações internacionais. "Isso acarretava um aumento dos custos na cabotagem", reforça Cavalcanti.

Boeing prevê demanda por 44 mil novas aeronaves até 2043

/ AVIAÇÃO

A Boeing estima um aumento de 3% nas entregas de aeronaves nos próximos 20 anos, com a demanda das companhias aéreas atingindo quase 44 mil novos jatos comerciais até 2043. A expectativa é que os mercados emergentes e a demanda global de aeronaves de corredor único continuem impulsionando o crescimento do setor. A fabricante divulgou sua Previsão do Mercado Comercial 2024 (CMO - Commercial Market Outlook) durante o Farnborough International Airshow, um dos principais eventos de aviação do mundo, que ocorre nos próximos dias no Reino Unido.

A Boeing destaca a retomada de tendência do tráfego aéreo quatro anos após a pandemia. Em comparação com

2023, o movimento de passageiros aumentará em média 4,7% ao ano nas próximas duas décadas, de acordo com o CMO.

"A volta de um crescimento mais típico do tráfego mostra como o nosso setor é resiliente, mesmo quando trabalhamos com restrições contínuas na cadeia de suprimentos e na produção em meio a outros desafios globais", afirma o vice-presidente sênior de vendas da divisão comercial da Boeing, Brad McMullen.

As previsões da fabricante indicam ainda que, no período, a frota comercial global deve crescer 3,2% ao ano até 2043 - mais lentamente do que o tráfego aéreo -, pois as companhias aéreas continuam aumentando a produtividade com o crescimento das taxas de ocupação e utilização das aeronaves por mais horas diariamente.