



CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
LOGÍSTICA
PARTE II: TÓPICOS EM
MACROECONOMIA APLICADA
PROFESSOR ROGÉRIO ARTHMAR

UFES 2018

DUBAI INTERNATIONAL AEROPORT

1º Movimento de passageiros internacionais

1,7 milhão de metros quadrados

59 portões de embarque, 47 adaptados para A380

60 mil trabalhadores

3º Aeroporto do mundo em passageiros

Taxa média de crescimento anual: 11,6% a.a.

1º em Airbus A380 e Boeing 777

Terminal 3: maior área construída para aeroportos

7700 voos por semana ou 1100 por dia (46 por hora)

Expansão aeroporto Al Maktoum projetada para 220 milhões de pessoas ao ano, ao custo de 32 bilhões de dólares em oito anos

2003	18,0	2010	47,1
2004	21,7	2011	50,9
2005	23,6	2012	57,6
2006	28,7	2013	66,4
2007	34,3	2014	70,4
2008	37,4	2015	78,0
2009	40,9	2016	83,6



2.1. MACROECONOMIA

Macroeconomia: campo da análise econômica que estuda o comportamento dos agregados econômicos (renda, despesa, oferta monetária, balanço de pagamentos)

Importância da visão agregada da economia

a. O sistema econômico é interdependente, tanto no plano doméstico quanto no internacional

Mercado monetário=taxa de juros

Mercado de bens e serviços=produto

Mercado de divisas=taxa de câmbio

Mercado de trabalho=inflação (via emprego e salários)

Variáveis do cotidiano:

Crescimento, inflação, dólar e taxa de desemprego

b. Decisões do presente afetam o futuro

O capital de um país pode ser consumido e não devidamente acrescido a cada ano, tanto em termos físicos quanto na qualidade (inovações)

c. A economia avança por intermédio de ciclos de crescimento:

Ciclos agrícolas

Ciclos especulativos e creditícios

Ciclos comerciais (consumo)

Ciclos construção civil

Ciclos de longo prazo: infraestrutura, fontes alternativas de energia

Crises de confiança

c. Interações acelerador-multiplicador

Multiplicador: valor no acréscimo total da renda decorrente de uma variação na demanda

$$k = 1/(1-c)$$

(k=multiplicador; c=propensão marginal a consumir)

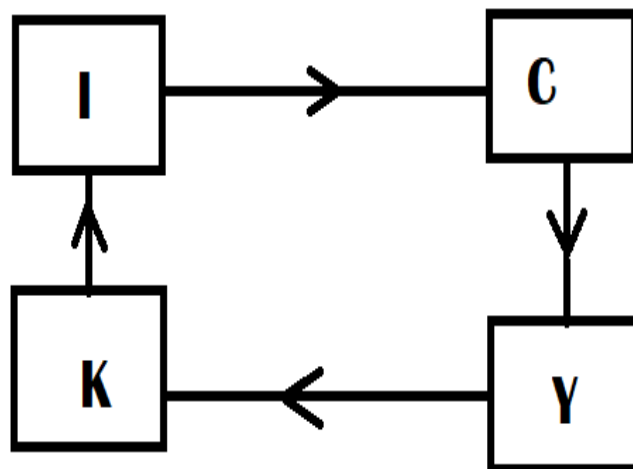
Mecanismo do Acelerador: investimento necessário para atender um acréscimo na demanda por bens de consumo ou serviços

$$K = \Delta Y / \Delta \alpha \quad \Delta K = v \Delta Y \quad \text{ou} \quad I = v \Delta Y$$

K=estoque de capital

Y=renda nacional

I=investimento



Exemplo: Uma estrada de 100 km, ao custo de 150 milhões de dólares, comporta tráfego diário de 50 mil carros e caminhões. Com o crescimento da economia, o tráfego atingiu 65 mil veículos leves e pesados. O Consórcio responsável realiza estudo para a duplicação da via. A arrecadação com pedágio cresceu 30%, mas o investimento crescerá em 100%. A obra, por sua vez, induzirá novo crescimento no tráfego na região.

Se o crescimento de Y é mais lento, o investimento diminui.

d. Políticas econômicas mal formuladas ou irresponsáveis

Crises de 1964, 1982, 1989, 1999, 2015

DEFINIÇÕES

Produto Nacional Bruto=Soma de toda a produção

final do país aos preços correntes

$\text{do país aos preços correntes} = \sum_{i=1}^n p_i q_i$

Renda Nacional=Soma de todos os rendimentos

(Salários+lucros+dividendos+aluguéis+royalties+transferências+subsídios)

Despesa Nacional= $C+I+G+X-M=c(Y-T)+I+G+X-M$

Despesa Nacional= $C+I+G+X-M=c(Y-T)+I+G+X-M$

Produção=Renda=Despesa

Produção=Renda=Despesa

$C \equiv 0,75$ $I \equiv 100$ $G \equiv 200$ $T \equiv 180$ $X \equiv 80$ $M \equiv 90$

$Y \equiv 0,73(Y-180) + 100 + 200 + 80 - 90$

$Y \equiv 620$

Produto Nacional Bruto=Produto Interno Bruto

Renda Líquida Enviada ao Exterior

Produto Nacional Líquido=PNB-Depreciação

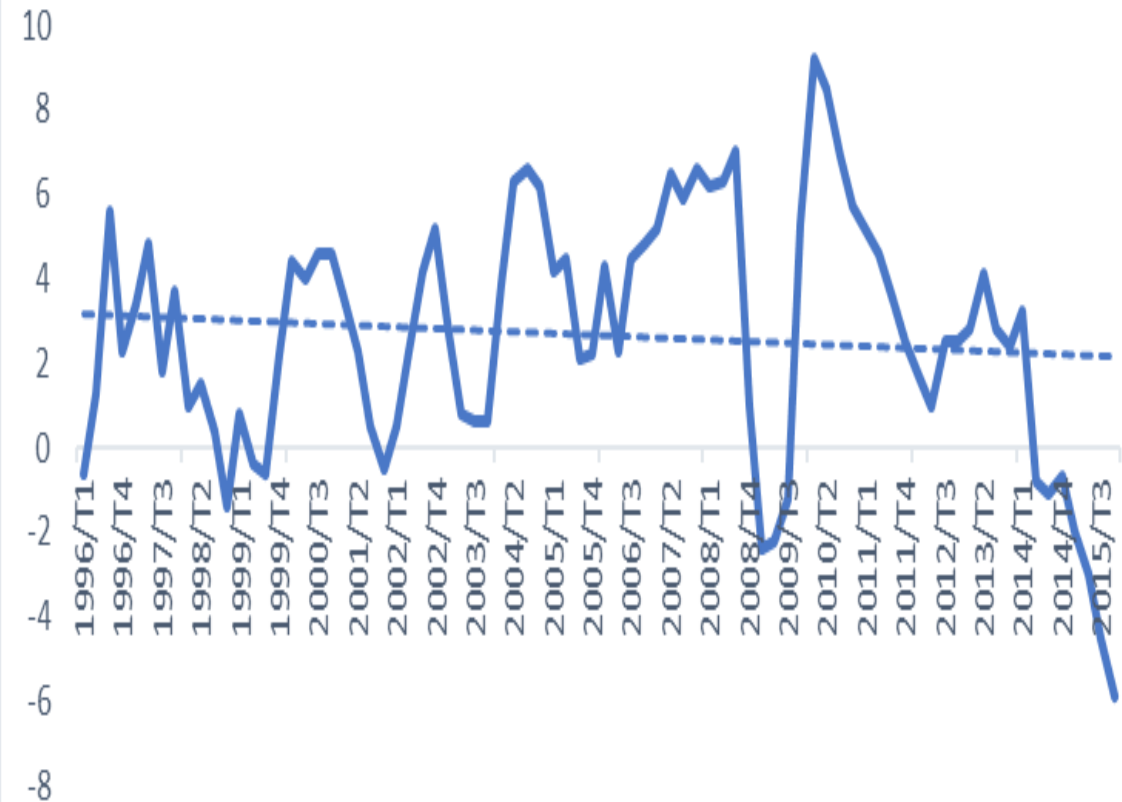
Taxas médias de crescimento por década

1950: 7,4% 1960: 6,2% 1970: 8,6%

1980: 1,6% 1990: 2,6% 2000: 3,7% 2010: 1,6%

PIB Brasil Variação trimestral 1996-2016

Fonte: IBGE



EFEITOS DO PIB SOBRE O TRANSPORTE, QUAL O TIPO DE DEMANDA POR AUTOMÓVEIS EM FUNÇÃO DA RENDA?

	Aumento no PIB	Queda no PIB
Uso de automóveis	Maior renda disponível Cresce a demanda por automóveis e meios privados de transporte	Redução na renda disponível Aumenta a procura por meios de transporte mais econômicos
Atividade econômica	Aumento nas viagens por navio, trens e aviões	Redução nas viagens por navio, trens e aviões

EXERCÍCIO 1.

Um serviço de trem transporta 1.000 passageiros ao dia, número igual ao serviço de ônibus. A firma em que você trabalha encomendou um estudo sobre as passagens de trem e ônibus, bem como sobre a renda da região, num intervalo de cinco anos. Assumiu-se inflação nula.

Os dados fornecidos pelo estudo são os seguintes:

1. Projeta-se um aumento de 10% no preço das passagens de trem (elasticidade-preço -0,9);
2. Espera-se que a renda da região cresça 20% (elasticidade-renda 0,8), e
3. O preço do ônibus deverá ser majorado em 5% (elasticidade-preço -0,2).

Busca-se uma estimativa do impacto destes fatores na demanda de transporte por trens e ônibus no período.

Efeito-renda	20%	0,8	16,0%	$1+0,16=1,16$
Efeito - preço	10 %	-0,9	-9,0%	$1-0,09=0,91$
Efeito - preço ônibus	5%	-0,2	-1,0% ou 1% a mais em trens	$1+0,01=1,01$
Efeito Total				$\begin{aligned} &=(1,16)(0,91)(1,01). \\ &1000=(1,0661).1000 \\ &= \\ &1066,1 \\ &\text{Acréscimo estimado} \\ &\text{de 66 passageiros} \\ &\text{em 5 anos} \end{aligned}$

BRASIL: SETOR RODOVIÁRIO

Malha rodoviária:

1.720,6 milhões km

210 mil km pavimentados (12,2%)

EUA 3,7 milhões de quilômetros
pavimentados (17,7 vezes)

Crescimento da malha
pavimentada: 1,7% a.a. (2001-
2016)

93,8 milhões de veículos registrados

Crescimento anual:

7,4% a.a. (2001-2016)

2001-2015: MR 23,2% Frota 184,2%

Crescimento da frota de veículos

2001-2016

Automóveis 141,6%

Ônibus 119,5%

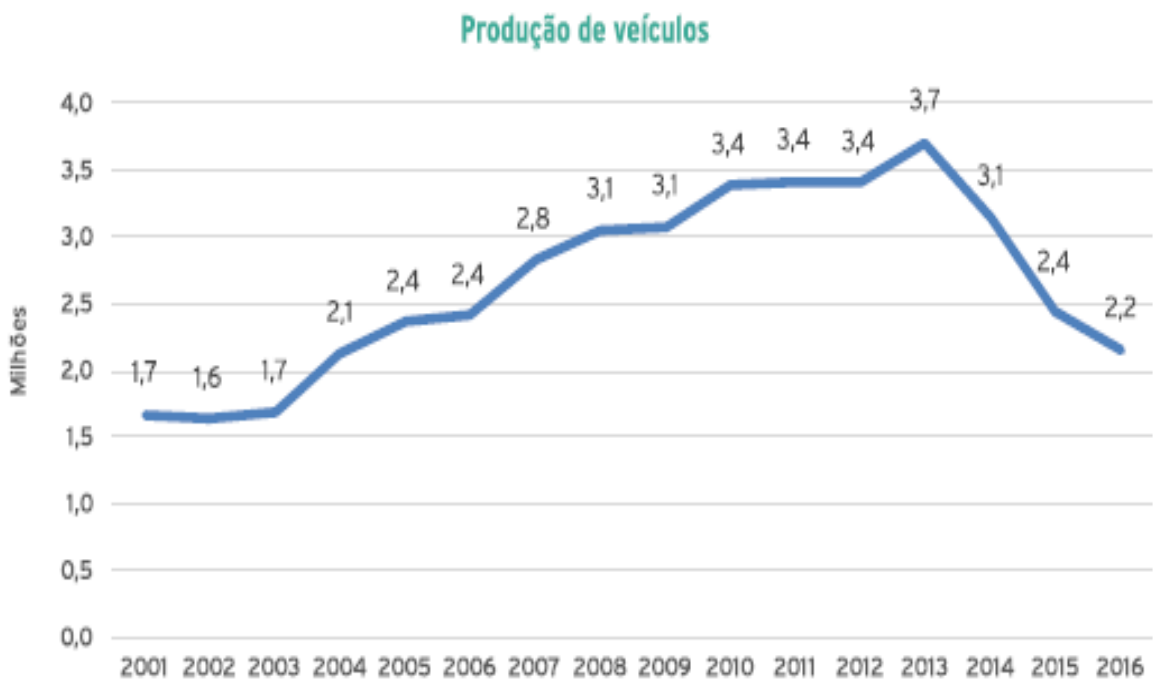
Caminhões 84,3%

Transporte de carga: 1.088,3
milhões de caminhões de
empresas, 553,6 mil autônomos

Fonte: CNT, *Anuário Rodoviário 2017*.

2.156.356 veículos foram fabricados, no Brasil, em 2016

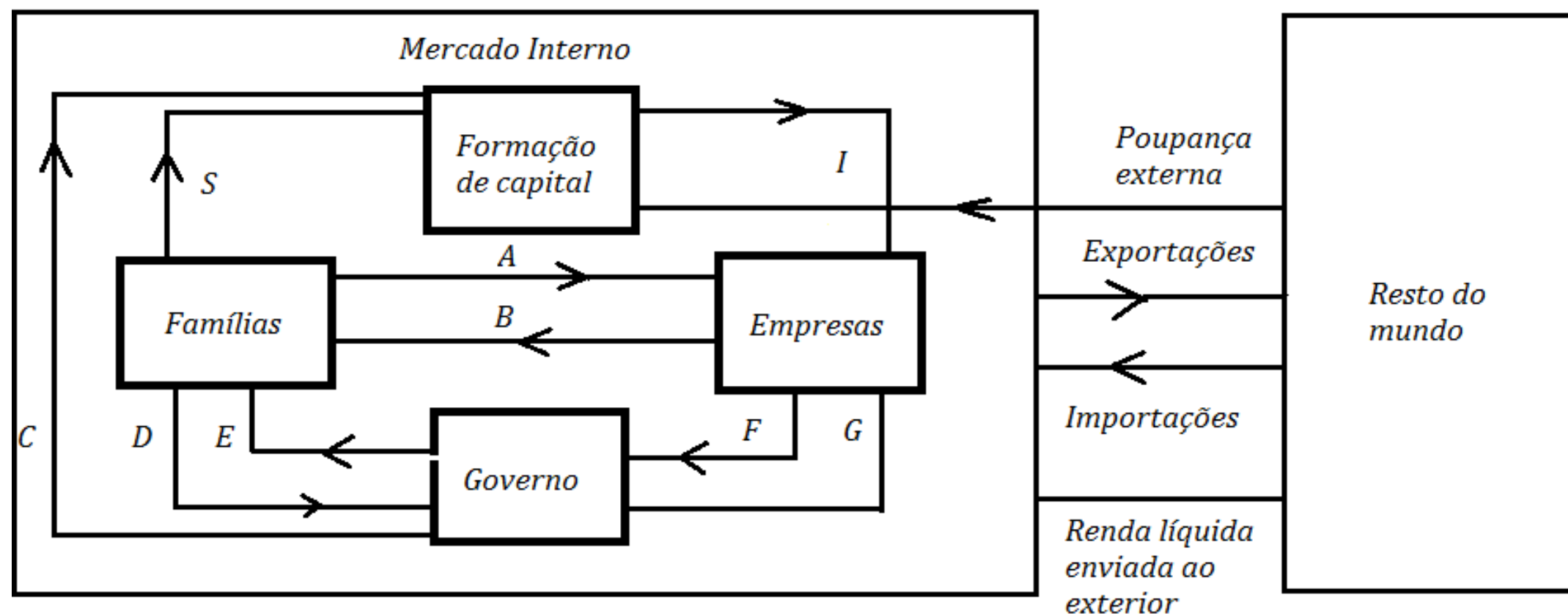
41,9% de queda em relação ao registrado em 2013, quando foram produzidos 3.712.736 veículos, o maior número desde 2001. De 2013 para 2016, foram registradas sucessivas quedas.



PRODUÇÃO MUNDIAL DE VEÍCULOS 2015

China	24,5
Estados Unidos	12,1
Japão	9,3
Alemanha	6,0
Coréia do Sul	4,5
Índia	4,1
México	3,6
Espanha	2,7
Brasil	2,4
Canadá	2,2

Fluxo Circular de Renda



A: consumo das famílias

B: rendimentos dos fatores (salários, lucros, aluguéis...)

C: poupança do governo (T-G)

D: Impostos diretos

E: pagamentos ao funcionalismo e transferências (aposentadorias, bolsas, pensões...)

S: poupança das famílias

I: investimento agregado

F: impostos indiretos

G: compras de bens e serviços + subsídios

VALORES REAIS E NOMINAIS

PN=

~~PIB=2004=1,77 trilhão~~
 $PIB = \sum_{i=1}^n p_i q_i$

~~PIB 2005=1,74 trilhão~~

~~Variação do PIB=9,6%~~

~~Aumento da produção ou dos preços?~~
~~Aumento da produção ou dos preços?~~

~~Produto Nacional Nominal= Produto~~
~~calculado aos preços correntes~~

~~Produto Nacional Real ou~~
~~Deflacionado= [PNM/Índice de~~
~~Preços].100~~

Taxa de inflação: variação geral nos preços em determinado período

Índice Geral de Preços do Mercado=

[IGP(2001)-
IGP(2000)/IGP(2000)].100

IGP(2001)=0,63

IGP(2000)=0,52

Taxa de inflação 2001

=[0,63-0,55]/0,55].100=14,4%

Ano	PIB corrente (R\$1.000.000)	Base 1990=100	Taxa de inflação	PIB real= [(1)/(2)].100	Taxa de crescimento PIB real
1990	11,6	100	2.596	11,6	-5,9
1991	60,3	516	416	11,7	-0,6
1992	641,0	5.516	969	11,6	-1,8
1993	14.097,1	115.626	1.996	12,2	3,6
1994	349.204,7	2.705.964	2.240	12,9	4,6

EXERCÍCIO 2.UMA EMPRESA DE TRANSPORTE APRESENTOU FATURAMENTO ANUAL NOS VALORES INDICADOS. CONSIDERANDO O ÍNDICE DE PREÇOS DO PERÍODO, CALCULE O FATURAMENTO REAL

Ano	Faturamento R\$ 1.000	Índice de preços 2013=100	Faturamento Real	Taxa de crescimento do faturamento real
2013	10.000	100	10.000	–
2014	10.600	102		
2015	11.200	103		
2016	11.300	105		
2017	12.000	112		

SETOR EXTERNO: TAXA DE CâMBIO E BALANÇO DE PAGAMENTOS

Bases do comércio internacional:

- (1) o mundo é interligado pelo comércio de bens e a circulação de ideias, culturas e conhecimento
- (2) cada nação apresenta vantagens na produção de determinados bens comparativamente aos demais
- (3) as vantagens podem mudar com o tempo, dependendo da integração com o mundo

Taxa de câmbio=razão de troca entre a moeda nacional e uma unidade de moeda estrangeira (dólar, euro)

Num sistema de câmbio flutuante administrado, a taxa de câmbio depende da oferta e demanda de divisas, bem como da ação do Banco Central no mercado cambial

Exemplo:

R\$ 3,30=US 1,00

Depreciação cambial

R\$ 4,20=US 1,00

Apreciação cambial

R\$ 3,10=US 1,00

As exportações dependem do desempenho da economia mundial e diretamente da taxa de câmbio real

As importações dependem do nível da produção doméstica e inversamente da taxa de câmbio real

Quanto maior a inflação, maior será a apreciação do câmbio que, por sua vez, afeta os custos dos materiais importados e dos capitais externos (risco de perda cambial dos títulos públicos)

CORÉIA DO SUL: ESTALEIROS



Três maiores companhias da Coréia do Sul:

Hyundai Heavy Industries

Samsung Heavy Industries

Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering
(DSME)

Novas frentes de inovação: combustíveis limpos
(gás), energia eólica em alto-mar, aquacultura

Percentagem do mercado mundial

China: 35%

Japão: 22%

Coréia do Sul: 21%

Resto do mundo: 22%

O BALANÇO DE PAGAMENTOS: REGISTRO DE TODAS AS TRANSAÇÕES DOS RESIDENTES DO PAÍS COM O EXTERIOR

1. BALANÇO DE TRANSAÇÕES CORRENTES

BALANÇA COMERCIAL

Exportações

Importações

SERVIÇOS E RENDAS

Seguros, fretes, viagens internacionais

Renda Líquida de Fatores Externos:
Lucros, Juros, Salários, Royalties

Transferências Unilaterais: doações,
contribuições a organismos
internacionais

2. CONTA DE CAPITAL

CONTA FINANCEIRA

Investimento Direto Líquido

Investimento em Carteira

Empréstimos e Amortizações

3. MOVIMENTOS COMPENSATÓRIOS DE CAPITAIS

Aplicações no Exterior

Ouro Monetário

Reservas FMI

4. ERROS E OMISSÕES

BP Brasil 479 Rubricas

US\$ milhões

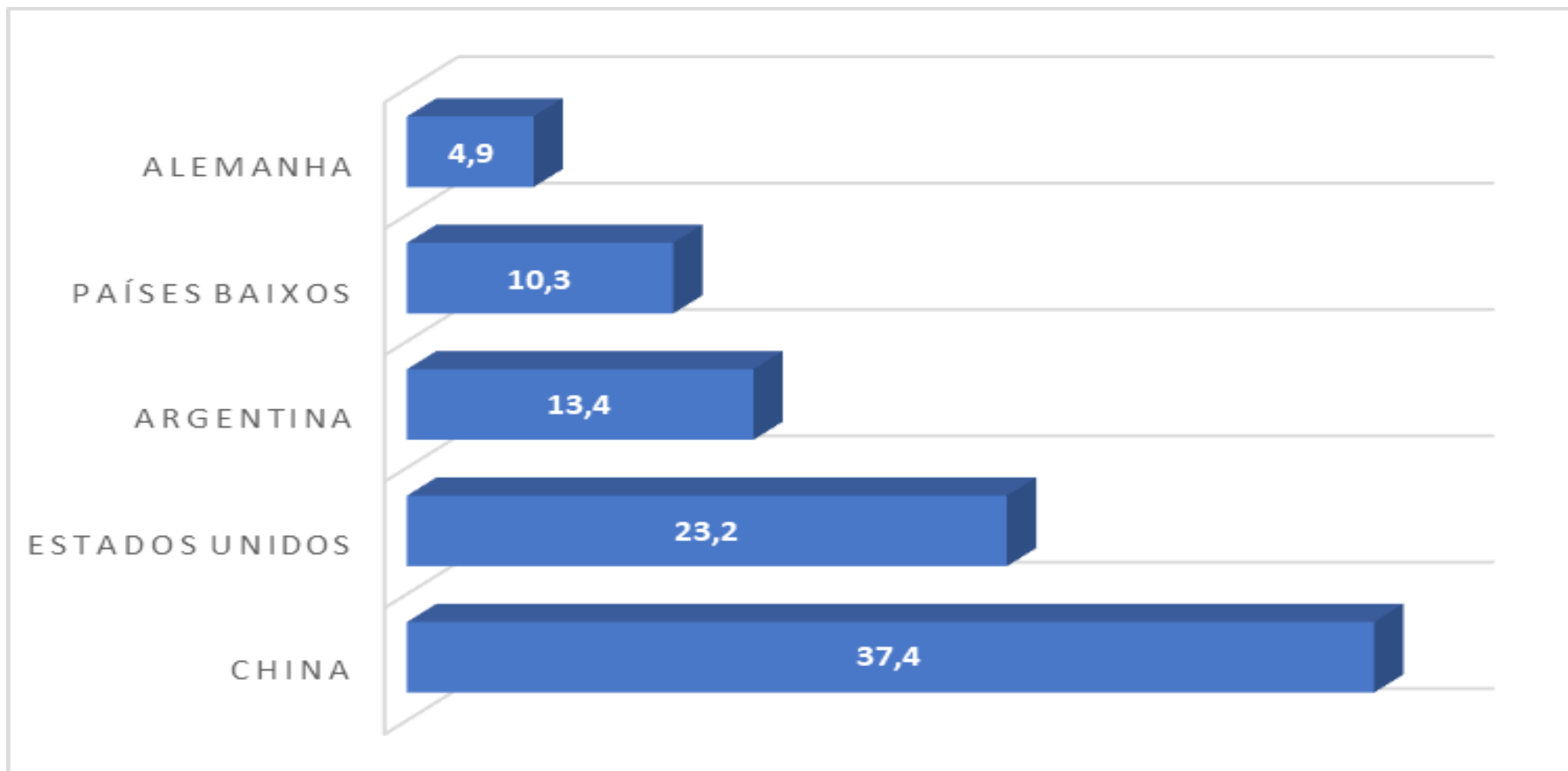
Discriminação

[illegible]

EXPORTAÇÕES BRASIL OUTUBRO 2017 (12 MAIORES)

[illegible]

DESTINOS DAS EXPORTAÇÕES BRASIL 2017 (5)



TAXA DE CÂMBIO REAL

Como expressar os preços dos bens em moeda estrangeira em termos dos bens nacionais?

Caminhão Ford F650 em
Geladeiras Electrolux 260 litros.
Converter o preço da geladeira de reais para dólares;

2. Calcular a razão entre o preço da geladeira Eletrolux em dólares e o preço do caminhão em dólares;

Seja

E : taxa de câmbio nominal

R\$ E,00=US\$ 1,00

R\$ E,00=US\$ 1,00

P^* : preço da geladeira no mercado doméstico (reais)

P : preço da geladeira no mercado doméstico (reais)

P : preço do F650 em dólares

e : taxa de câmbio real

$$e = \frac{P}{\left(\frac{1}{E}\right)P^*} = \frac{EP}{P^*}$$

EXEMPLO TAXA DE CÂMBIO REAL

Situação 1

E ((1)): R\$ 2,65 = US\$ 1,00

$P^* = \text{R\$ } 1.224,40$ por geladeira

$P = \text{US\$ } 57.000 = \text{R\$ } 151.050,00$

$$e = \frac{P}{\left(\frac{1}{E}\right)P^*} = \frac{EP}{P^*}$$

$$e = [(2,65) \cdot 57.000] / 1.224$$

$$e = [(2,65) \cdot 57.000] / 1.224$$

$$e = 124,4$$

$$e = 124,4$$

Para se adquirir um caminhão

Ford F650 dos Estados Unidos, são

necessárias 124,4 geladeiras

Electrolux 260 litros

Situação 2

E ((1)): R\$ 3,40 = US\$ 1,00

$P^* = \text{R\$ } 1.224,40$ por geladeira

$P = \text{US\$ } 57.000 = \text{R\$ } 193.800,00$

$$e = \frac{P}{\left(\frac{1}{E}\right)P^*} = \frac{EP}{P^*}$$

$$e = [(3,4) \cdot 57.000] / 1.224$$

$$e = [(3,4) \cdot 57.000] / 1.224$$

$$e = 159,6$$

$$e = 159,6$$

Para se adquirir um caminhão

Ford F650 dos Estados Unidos, são

necessárias 159,6 geladeiras

Electrolux 260 litros

I. Se a taxa de câmbio nominal depreciar, isto é, E aumentar, preços constantes, a taxa de câmbio real deprecia; o caminhão F650 fica mais caro para os residentes no Brasil e as importações caem; as geladeiras Electrolux ficam mais baratas para os residentes no exterior.

Preço em dólares da geladeira:

(1) $E=2,65$, US\$ 458,11

(2) $E=3,40$ US\$ 357,05

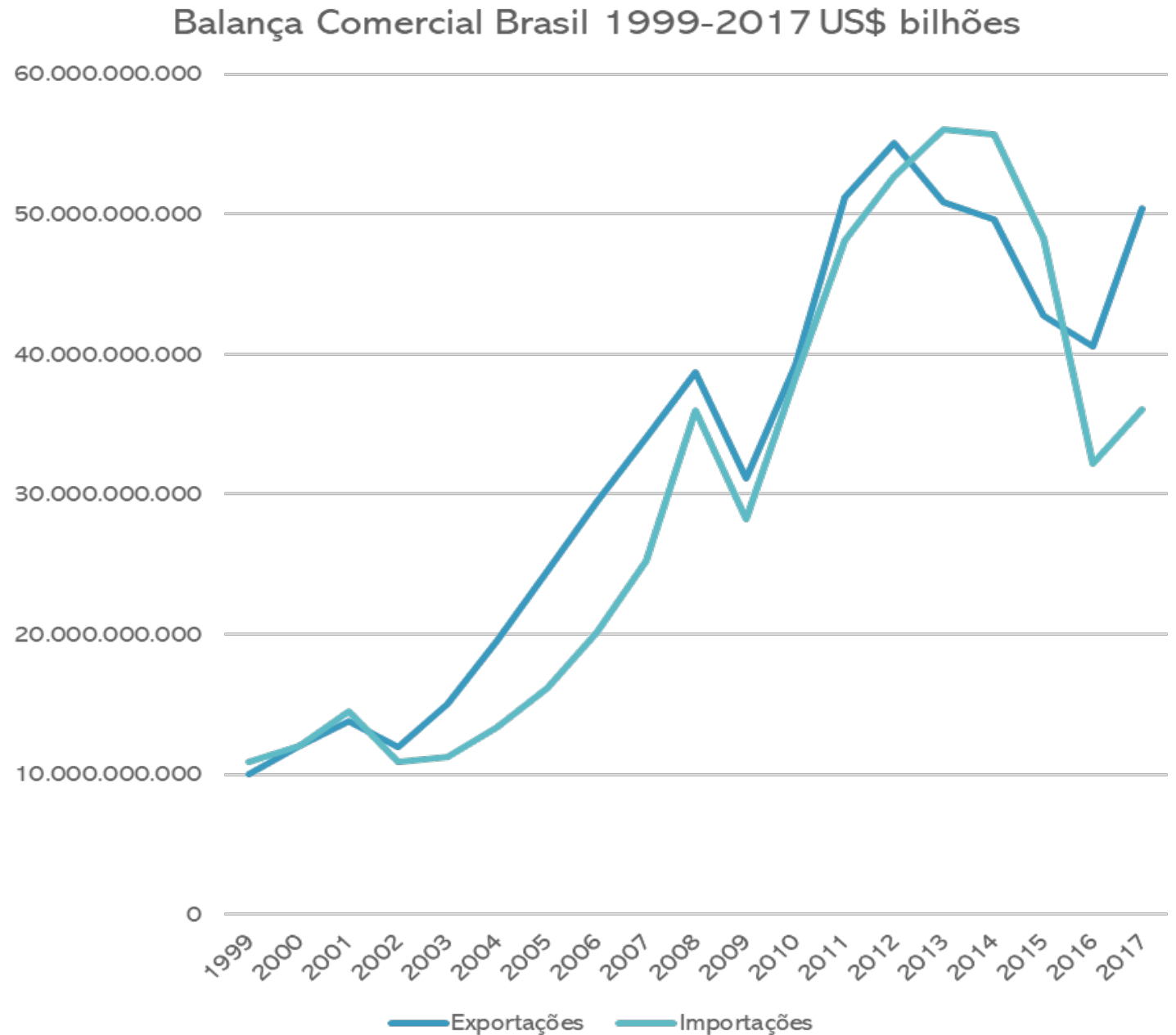
II. Se o preço doméstico em reais da geladeira aumenta, mantida a taxa de câmbio nominal, a taxa de câmbio real aprecia, as exportações caem e as importações aumentam;

III. Se o preço em dólares do caminhão Ford F650 aumenta, tudo o mais constante, a taxa de câmbio real deprecia, as importações caem e as exportações aumentam.

TAXA DE CâMBIO REAL MULTILATERAL

A taxa de câmbio real é um índice, ou número puro, sendo calculada mediante o índice geral de preços de cada país

A taxa de câmbio real multilateral envolve o nível doméstico de preços, bem como os níveis de preços de diversos países com os quais o Brasil tem comércio, ponderados cada qual pela respectiva proporção do comércio.

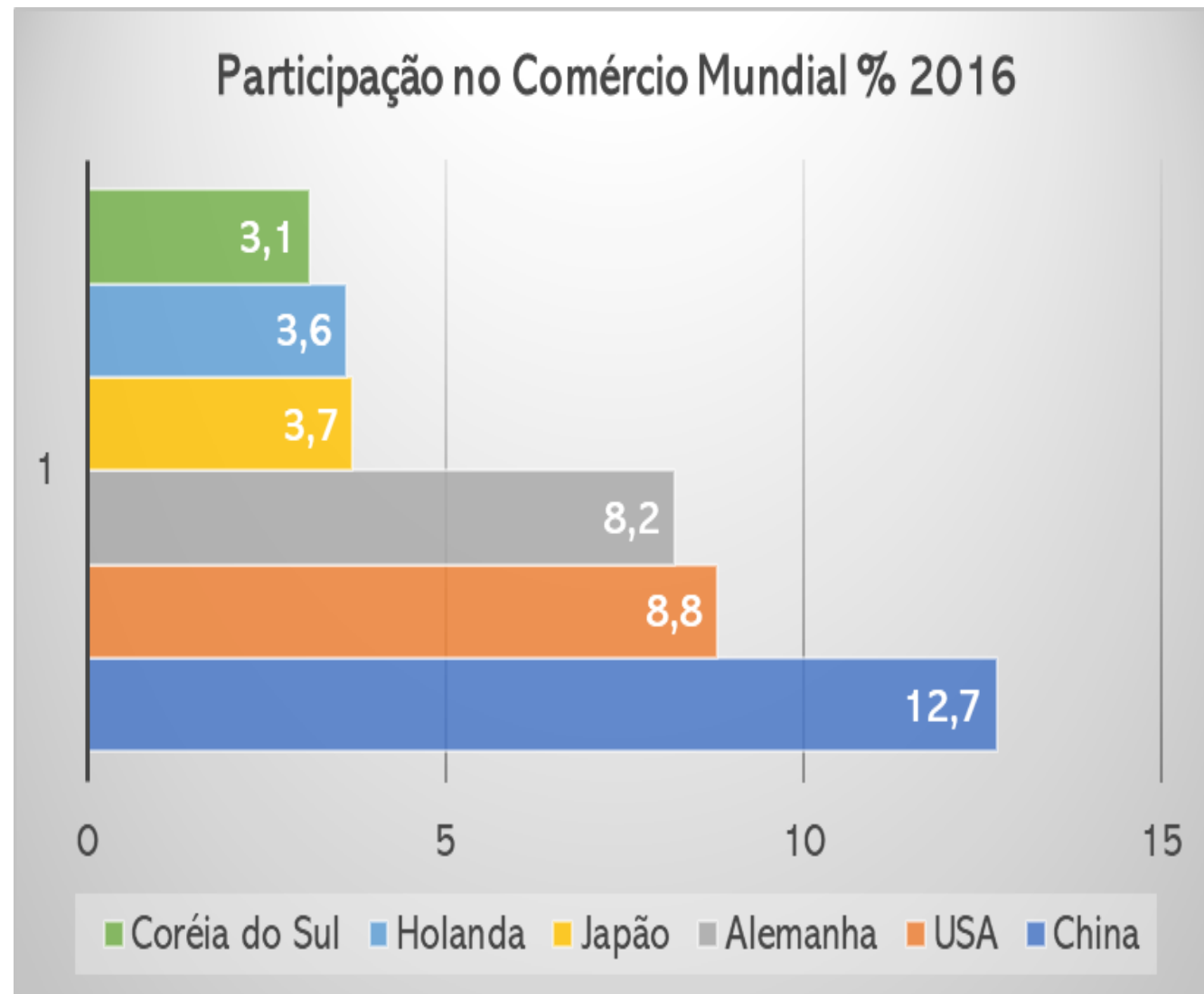


BRASIL E O COMÉRCIO MUNDIAL

Brasília – A participação do Brasil no comércio mundial deverá ter sido pela primeira vez no passado recente inferior a 1%, inferior àquela alcançada por países como Hong Kong, Arábia Saudita, Taiwan, Suíça, Malásia e Tailândia. O percentual exato será conhecido em meados do ano, quando a Organização Mundial do Comércio (OMC) divulgará os dados oficiais do comércio mundial em 2016.

Ano passado, o fluxo de comércio brasileiro (exportações somadas às importações) atingiu a soma de US\$ 323 bilhões. Em 2015, quando o país teve um comércio exterior no total de US\$ 362 bilhões, o Brasil teve uma participação de 1% no volume comercializado por todos os países do mundo. Ano passado, as exportações brasileiras somadas às importações totalizaram US\$ 323 bilhões e com isso a participação brasileira no comércio internacional deverá ter sido inferior a 1%, percentual há muito não registrado.

Os números decrescentes revelam que a cada ano o Brasil se distancia do recorde histórico alcançado em 2011, quando o país registrou um fluxo de comércio no total de US\$ 482 bilhões.



EVOLUÇÃO DA BALANÇA COMERCIAL 2017 (G1)

Quanto às exportações, no acumulado do ano, as vendas externas diminuíram para os principais parceiros comerciais brasileiros: o Mercosul (-10,7%), Estados Unidos (-7,3%), União Europeia (-2,4%), China (-1,9%) e Ásia (incluindo China, -4,4%). Houve um pequeno aumento das vendas para a Argentina, de 0,6%.

O tombo das importações no período foi previsivelmente bem mais intenso: todos na casa dos dois dígitos, para qualquer destino que se olhe. A China, o maior fornecedor do Brasil, vendeu 29,6% menos no acumulado do ano em relação ao mesmo período de 2015. O Japão, -28,9%, a Europa, -18,8% e o Mercosul, -15,7%.

Assim, o comércio com a China garantiu ao Brasil, no ano, a maior parte de seu superávit: US\$ 12,9 bilhões. O apetite da China por soja não diminuiu tanto quanto pelas commodities industriais, e o desempenho brasileiro foi quase estável, com recuo de 1,9% no ano até outubro.

Outro fator que contribuiu para a recuperação da balança comercial do País foi a melhora expressiva dos termos de troca – relação entre o preço das importações e o preço das exportações - do Brasil com o exterior. De julho a setembro, a relação entre os preços de exportação e de importação avançou 4,4% em relação aos três meses anteriores, segundo dados da Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior (Funcex).

A alta ocorre desde o segundo trimestre deste ano e, na prática, indica que, com a mesma quantidade exportada, o País consegue importar mais bens. Segundo a Funcex, as maiores influências de alta no período vieram dos setores de petróleo e gás natural, produtos alimentícios - em que carnes e açúcar respondem por 60% das vendas externas -, agricultura, pecuária e minerais não metálicos.

AONDE VAI PARAR O TERMINAL DE CARGAS DE GUARULHOS? (COMEX 27-02-2018)

O Terminal de Cargas de Aeroporto Internacional São Paulo/Guarulhos (SP), administrado pela GRU Airport, superou a marca de 25 mil toneladas de carga internacional somente em dezembro de 2017. Todavia, na contramão desse crescimento, passa por dificuldades.

Ao contrário do bom desempenho divulgado na mídia no mês de janeiro, onde (?) os terminais de embarque e desembarque internacional somaram mais de um milhão e trezentos mil passageiros, as cargas exportadas e importadas vivem outra situação.

Cargas importadas sofrem espera de mais de 60 dias para serem liberadas devido à greve dos auditores fiscais, causando prejuízos incalculáveis aos importadores e exportadores e à economia do país.

A concessionária GRU Airport vem ao longo de sua atuação desenvolvendo o Sistema denominado CMS. Com isso, os serviços que eram feitos presencialmente, passaram a ser feitos através do Sistema. Porém, os usuários observam que as opções de serviços implicam em cada vez menos responsabilidades para a concessionária e mais responsabilidades para os usuários que dependem da utilização do Sistema.

Relatos de que em momentos de maior demanda ocorre queda de Sistema, como na semana de 19 de fevereiro, após o Carnaval, oportunidade em que a solicitação de saída de cargas liberadas passou a ser feita somente de forma digital, sem a possibilidade de se fazer de forma presencial. Houve queda do Sistema e atrasos na resposta da GRU Airport, o que impacta no restante do processo, levando o importador a ter que pagar o recálculo de armazenagens e arcar com todo prejuízo.

COMPETITIVIDADE PME'S: CNI 2016

“De acordo com as micro e pequenas empresas, o custo de transporte e as elevadas tarifas cobradas por portos e aeroportos são os aspectos mais críticos do processo de exportação brasileiro e obtiveram uma nota média de 3,6 e 3,4, respectivamente. O excesso e complexidade de leis e documentos necessários para exportar, bem como a existência de leis conflituosas e o excesso de alteração das regras aparecem também entre os 10 maiores problemas do processo de exportação. O custo de transporte foi apontado como o maior desafio das exportações das micro e pequenas empresas brasileiras em todas as regiões geográficas.”

“As micro e pequenas empresas consideram o excesso de leis, sua frequente alteração e a complexidade destas mais problemático do que empresas de médio e grande porte. Isso provavelmente se deve ao fato de que essas empresas tendem a não possuir um departamento jurídico especializado ou recursos para assessoria jurídica, ficando essas atividades a cargo de funcionários ou empresários sem a formação adequada” (CNI 2016: 22-23).

PROBLEMAS DOS EXPORTADORES

Custo do transporte 3,56

Tarifas cobradas por portos e aeroportos 3,42

Baixa eficiência governamental no apoio à superação das barreiras às exportações 3,22

Leis conflituosas, complexas e pouco efetivas 3,12

Excesso de leis e frequente alteração de regras 3,12

Oferta de preços competitivos 3,09

Tarifas cobradas pelos órgãos anuentes 3,03

Excesso e complexidade dos documentos de exportação 3,00

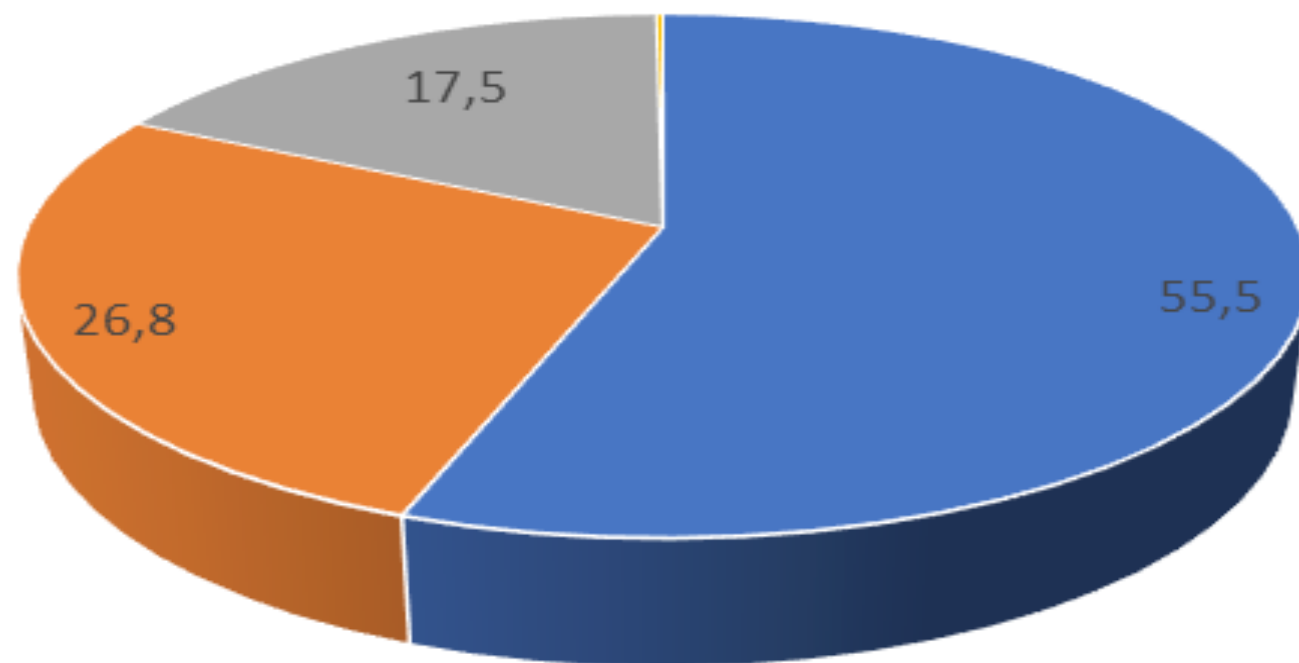
Tempo para fiscalização, despacho e liberação de produtos 2,97

Dificuldade de conhecimento de leis originárias de diversas fontes 2,95

Múltiplas interpretações dos requisitos legais pelos agentes públicos 2,93

Disponibilidade de capital para as exportações 2,89

Modais de Transporte Exportações PME's 2016



■ Marítimo ■ Aéreo ■ Rodoviário ■ Fluvial

O BALANÇO DE CAPITAIS E A PARIDADE DOS JUROS

Tendências dos capitais internacionais

- (1) Crescimento dos mercados de capitais na Europa, Ásia e restante do mundo
- (2) Avanços nas telecomunicações, integrando os mercados de capitais
- (3) Tais mercados permitem a diversificação de portfólio e redução de risco (ativos domésticos tendem a se mover na mesma direção)
- (4) Alternativas com maior rentabilidade

A TEORIA DA PARIDADE DOS JUROS

O retorno esperado das aplicações financeiras dos estrangeiros no país (em reais) deve ser aproximadamente igual à rentabilidade dos ativos financeiros do país de origem adicionado da depreciação (ou apreciação) cambial esperada.

i^* = taxa de juros dos títulos públicos de um ano em reais

i = taxa de juros dos títulos públicos de um ano em dólares

Aplicação de US\$ 1.000 por um ano em títulos públicos no Brasil

$$i^*=2,0\% \text{ a.a.}$$

$$i=8,0\% \text{ a.a.}$$

$$E_1=3,4 \quad E_{12}=3,8$$

Valor aplicado em reais (janeiro)

$$\text{US\$1.000} \cdot E = \text{R\$3.400}$$

Valor resgatado em reais (dezembro)

$$\text{R\$3.400}(1+0,08)=\text{R\$3.672}$$

Valor resgatado em dólares (dezembro)

$$\text{R\$3.672}/3,8=\text{US\$966}$$

O investidor estrangeiro perdeu capital em dólares, à taxa de -3,4% a.a.!

Aplicação de R\$1.000 por um ano em títulos estrangeiros

Valor aplicado em dólares (janeiro)

$$\text{R\$1.000}/3,4=\text{US\$294}$$

Valor resgatado em dólares (dezembro)

$$\text{US\$294}(1+0,02)=\text{US\$300}$$

Valor resgatado em reais (dezembro)

$$\text{US\$300}(3,8)=\text{R\$1.140}$$

O investidor nacional expandiu o capital em reais, à taxa de 14,0% a.a.!

RESULTADOS DO DIFERENCIAL DE RENTABILIDADE

- (1) Capitais deixam o país, em busca de maior rentabilidade no exterior
- (2) A taxa de câmbio tende a se depreciar frente ao dólar
- (2) A taxa de câmbio tende a se depreciar frente ao dólar
- (3) A depreciação cambial tenderá a nivelar os ganhos financeiros entre os dois países (e a nível global: arbitragem)

TEORIA DA PARIDADE DOS JUROS

TEORIA DA PARIDADE DOS JUROS

A taxa de juros a ser paga nos títulos públicos domésticos i deve ser de tal magnitude a compensar o rendimento i^* nos títulos estrangeiros (sem risco) mais a depreciação esperada da taxa de câmbio ΔE (mais o risco sobre o câmbio σ)

$$i = i^* + \Delta E + \sigma$$

Investimento Direto do Exterior Brasil 2000-2017

