

# Ciclo de Seminários Regionais – Sul Considerações Finais

CARLOS ÁGUEDO PAIVA

PROF. DR. E COORDENADOR ADJUNTO DO PPG EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL DA  
FACCAT.

DIRETOR PRESIDENTE DA PARADOXO CONSULTORIA ECONÔMICA

# Logística e Desenvolvimento

- ▶ Não resta a menor dúvida de que os custos logísticos são um gargalo apertado para o desenvolvimento nacional. Gostemos ou não, o acelerado crescimento chinês tem estimulado a reedição de nossa inserção mundial como produtores de commodities de valor agregado relativamente baixo e intensivos em transporte. Custos como os atuais vão acabar nos inviabilizando.
- ▶ De outro lado é preciso entender que – como bem lembrou o Sr Renato Menzel – um país cuja fronteira agrícola se desloca para o Oeste e o Norte e que NÃO conta com acesso direto ao Oceano Pacífico sofre pressões de elevação dos seus custos.
- ▶ O Sr Egídio Martorano argumentou, de outro lado, que não podemos simplesmente nos subordinar à demandas chinesas, e que devemos ter uma política logística que privilegie a agregação de valor. De pleno acordo. PARA A REGIÃO SUL. Para o Brasil todo, isto só seria possível se recusando a atender um mercado enorme que quer soja em grão. E, em economia, não há vácuo.

# Deprimindo Custos

- ▶ O Sr João Arthur Mohr apresentou um conjunto muito interessante de propostas para a depressão de custos. E diria que elas estão, todas, essencialmente correta. Isto não é gratuito: advém da participação de muitos agentes com leituras e contribuições distintas ao PELT estadual. E isto tem que ser uma iniciativa da Sociedade Civil & da Sociedade Política. Não é uma mão única.
- ▶ Mas ouso pretender que há uma superestimação da capacidade de transferência de ganhos de produtividade para os custos no modelo de João Arthur. Um modelo que, me parece, também estruturou a apresentação do senhor Eduardo Ratton.
- ▶ O lucro advém, exatamente, da NÃO transferência de todos os ganhos de produtividade para os preços. **Se o grau de monopólio do inovador for elevado e estável ele NÃO transferirá NADA.**
- ▶ A ferrovia é um monopólio natural. E o marco regulatório legado pelas privatizações da era FHC não abriu brechas para o monopólio. A tentativa de fazê-lo nos governos posteriores sofreu forte resistência.

# Deprimindo Custos 2

- ▶ Tais resistências são perfeitamente compreensíveis. Num país no qual – como muito bem pontuou o Sr. Jose Barat – não há segurança jurídica, instrumentos legais que introduzam contestabilidade competitiva a um monopólio tendem a induzir NÃO INVESTIMENTOS. Quem investiria em ferrovias se há brechas para os usuários protestarem pelo monopólio e passarem suas próprias locomotivas quando bem entenderem?
- ▶ A Lei Anti-Trust Norte-Americana surge deste problema. E foram décadas de debates e reformas constantes do padrão regulatório. Isto numa sociedade em que o sistema de justiça é confiável.
- ▶ Não há pois, como negar o papel da contestação, da concorrência. Para que se entenda a questão: Quanto a operadora de uma ferrovia cobra pelo frete? Se cobrar o seu custo, não há lucro. Quanto cobra? O máximo possível! Se o custo do frete rodoviário é R\$ 120,00, o preço do frete ferroviário DE MONOPÓLIO será o mesmo menos o custo de transbordo e prazo de entrega. Com um prêmio de R\$ 0,10 para os amigos, como disse-me uma vez, o Presidente da Coopave, Sr. Divo Grollo.

# Deprimindo Custos 3

- ▶ Neste sentido, penso que é preciso relativizar a pretensão do Sr Menzel de que os modais não concorrem. Prefiro dizer que O IDEAL é que eles operem de forma coordenada e colaborativa. Mas o ideal é como o horizonte: vamos em direção a ele. Mas ele sempre se afasta. Há uma dimensão em que, na caminhada, eles concorrem. E esta dimensão não é desprezível nem superável: é onde se coloca a questão da DETERMINAÇÃO DOS PREÇOS dos modais mais monopolizados.
- ▶ **Daí que não basta fazer obras ferroviárias.** Seus preços serão similares ao do rodoviário. É fundamental baixar o preço do frete rodoviário. E o instrumento fundamental é refazer as concessões com maior contestabilidade e aprofundamento do marco regulatório.
- ▶ Além disso, é preciso retomar o modal hidroviário. Há uma história do seu “esquecimento”. Nosso rodoviaiarismo não é burrice. Nos portos, não há como fugir à fiscalização e aos impostos. Com caminhões, os “desvios” são possíveis.

# Deprimindo Custos 4

- ▶ Como deixamos as hidrovias de lado por muito tempo, elas foram ocupadas por hidrelétricas. Que não dão passagem. Mas os custos desta secundarização são enormes.
- ▶ Cinco barcaças Mississipi retiram mais de 200 caminhões da estrada. São operadas por 4 a 5 trabalhadores (por oposição a 300 caminhoneiros) e gastam 1% do Diesel. E não é preciso grandes obras nem investimentos farônicos para se investir em um rebocador e 5 barcaças. O **trilema** “demanda de logística X ausência de recursos públicos X riscos privados” cai.
- ▶ É preciso desenvolver tecnologia na área. Temos água sobrando. Somos o único país do mundo que tem. A região sul é privilegiada neste ponto. O Paraná tem acesso ao Rio .... Paraná. O Paraná também tem acesso ao Tietê. O MS tem acesso ao Rio Paraguai. O sistema lacustre do RS é o maior do Brasil. E boa parte dos seus rios são navegáveis. Mas o uso deste modal é mínimo
- ▶ Mesmo que o usemos pouco, usá-lo é absolutamente estratégico. Pois ele altera a contestabilidade e coloca um novo desafio para a precificação da ferrovia monopolista. Há porto em Foz do Iguaçu. Se ele passasse a ser usado, a Ferrovia teria que repassar à sociedade seus baixos custos operacionais.

# Deprimindo custos 5

- ▶ Os senhores Barat, Filinto Eisenbach e João Arthur Mohr, fazendo eco ao Secretário Sílvio Barros, chamaram a atenção para a importância do Estado ouvir a sociedade e os empresários. SEM SOMBRA DA MENOR DÚVIDA. PORÉM.....
- ▶ Os interesses dos empresários não são os mesmos. As construtoras querem as obras mais caras. Se o governo atrasar o licenciamento e parte do que foi feito tiver que ser refeito, com um bom aditivo, tudo se resolve.
- ▶ As concessionárias querem monopólio sem contestabilidade. Quem constrói uma estrada de rodagem em PPP NÃO quer que uma vicinal de terra seja construída em paralelo na área do pedágio. Mesmo que isto seja essencial para o escoamento da produção agrícola daquela região.
- ▶ Ouvir todos, é o mesmo que não ouvir nenhum. A não ser que haja tertius. E o nosso sistema de Justiça, como lembrou o Sr Barat é “dúbio”. Como fazer?

# Deprimindo Custos 6

- ▶ Não há solução simples. Mas é preciso sim
- ▶ 1) Transparência e fiscalização da Sociedade Civil
- ▶ 2) Excelentes Projetos
- ▶ 3) Multimodalidade integrada (como fim) e concorrente (como meio de contestabilidade)
- ▶ 4) Ampliação da participação do modal hidroviário (que permite uma enorme ampliação de oferta com base em investimentos privados)
- ▶ 5) desenvolvimento de tecnologia própria para exploração de hidrovias marcadas pela produção hidrelétrica (TEMOS DE PENSAR EM TUK-TUKs NACIONAIS). Aliás, este é um dos pontos que eu não entendo como ainda não entrou no debate da mobilidade urbana.
- ▶ 6) Adaptar a estrutura logística à realidade produtiva particular de cada território.
- ▶ O QUE NOS LEVA DE VOLTA À FALA DO SR EGÍDIO MAROTANO.
- ▶ O QUE PRODUZ A REGIÃO SUL?

# Exportação, Ocupação e Quociente Locacional

- ▶ Ao contrário das nações – que operam com moedas distintas e podem se defender através do câmbio – a divisão inter-regional do trabalho é definido por vantagens absolutas.
- ▶ O melhor indicador de especialização e exportação é o Quociente Locacional, usualmente referido como “QL”. Sua expressão formal é:

$$QL = \frac{\text{Número de Trabalhadores Ocupados no setor Y na Região X}}{\text{Número de Trabalhadores Ocupados na Região X}} \frac{\text{Número de Trabalhadores Ocupados no setor Y na Macro-Região}}{\text{Número de Trabalhadores Ocupados na Macro-Região}}$$

# Renda Básica e Renda Reflexa

- ▶ A renda básica de um território é aquela que ingressa no mesmo a partir de sua especialização produtiva. Ela é indissociável do que o território exporta em bens e serviços ou que “importa” em pessoas (turistas) e transferências (pessoais ou governamentais). As atividades que atraem a renda básica são chamadas “propulsivas”. Há três tipos de atividades propulsivas: Exportadoras (X), Governamentais (G) e Turístico-Transferencial (Trs)
- ▶ A renda reflexa é a que emerge pela circulação interna (ou represamento da evasão) da renda básica. É a oferta “no território” dos bens e serviços demandados pelos domiciliados. Estas são de dois tipos: consumo (comércio a varejo, por exemplo) e genérico (eletricidade, p. ex)
- ▶ E há as atividades mistas. A educação superior e a medicina de alta resolutividade atraí renda de fora. A educação fundamental e o pronto atendimento volta-se ao domiciliado.

# O QL é um indicador de renda básica, mas também de competitividade

- ▶ Há uma hierarquia entre as atividades propulsivas: como regra geral, apenas a X é sustentável endogenamente. Em casos especiais, a TrS tb pode ser. Mas a G raramente o é. O principal indicador de uma atividade X básica é o QL.
- ▶ O QL também é um indicador de competitividade.
- ▶ E isto na medida em que a competitividade está diretamente relacionada com
- ▶ 1) o desenvolvimento de um *know-how* associado ao *learning by doing*
- ▶ 2) a escala em que algo é produzido (tal como nos ensinaram Smith, Marx e Marshall).
- ▶ 3) a eficiência, a prática e a escala dos concorrentes atuais e potenciais (as demais microrregiões da região de referência).

# O Papel das Cadeias Produtivas e de Serviços

- ▶ Não basta tomar os QLs das atividades isoladas, contudo. É preciso identificar se há cadeias produtivas e seu QL global
- ▶ O QUE É UMA CADEIA PRODUTIVA? ... Uma cadeia produtiva é um conjunto de atividades ligadas entre si como elos de uma corrente. A produção de calçados é apenas um dos inúmeros elos de uma cadeia muito longa: a “indústria coureiro-calçadista”.
- ▶ Esta cadeia envolve desde a pecuária bovina e o processamento do couro até a venda do sapato no varejo. Entre os elos “couro” e “varejo”, há uma infinidade de elos intermediários, envolvendo a produção de saltos de madeira e borracha, de colas e adesivos, pregos e taxas, caixas de papelão e sacolas, bem como os mais diversos serviços de design, financiamento, comercialização, transporte, etc.

# Cadeias Produtivas e Gargalos

- ▶ Quanto mais longa a cadeia, maior a chance de apresentar gargalos, e mais fácil é a hierarquização de investimentos
- ▶ Quanto mais longa a cadeia, maior a multiplicação de toda e qualquer ação incidente sobre sua “ponta”, a venda do produto final.
- ▶ Quais cadeias são estruturais para nós? Isto tem que ser objeto de investigação específica. Mas algumas coisas já podem

# Síntese por Função Dinâmica

Função Dim	Região Sul					Brasil				
	Num Trab	% No Total	Núm Estab	Trab / Est	QL Reg Sul	Num Trab	% No Total	Trab / Est	Núm Estab	
<b>TOTAL</b>	<b>8.091.911</b>	<b>100,00%</b>	<b>849.272</b>	<b>9,53</b>	<b>1,000</b>	<b>46.060.198</b>	<b>100,00%</b>	<b>11,75</b>	<b>3.921.448</b>	
G Prop	1.158.519	14,32%	3.018	383,87	0,782	8.434.460	18,31%	509,14	16.566	
X Prop	1.588.030	19,62%	120.644	13,16	1,697	5.325.374	11,56%	11,48	463.995	
TrS Prop	82.460	1,02%	13.056	6,32	0,935	502.035	1,09%	7,24	69.344	
PROP	2.829.009	34,96%	136.718	20,69	1,129	14.261.869	30,96%	25,94	549.905	
Multifunção	2.175.782	26,89%	235.634	9,23	0,993	12.466.423	27,07%	12,07	1.033.022	
Indeterminada	147.475	1,82%	7.716	19,11	0,324	2.592.858	5,63%	34,25	75.710	
MISTAS	2.323.257	28,71%	243.350	9,55	0,878	15.059.281	32,69%	13,58	1.108.732	
Consumo Reflexo	1.932.819	23,89%	357.417	5,41	0,986	11.154.486	24,22%	6,30	1.769.793	
Gen Reflexo	1.006.826	12,44%	111.788	9,01	1,026	5.584.561	12,12%	11,33	493.019	
REF	2.939.645	36,33%	469.205	6,27	1,000	16.739.048	36,34%	7,40	2.262.812	

# Síntese das Cadeias Principais - Propulsivas

Cadeia Principal	Função Din	Região Sul					Brasil					Reg Sul / Brasil	
		Num Trab (A)	% No Total	Núm Estab	Trab / Estab (A')	QL Reg Sul	Num Trab (B)	% No Total	Trab / Estab (B')	Núm Estab	A / B	A' / B'	
<b>Total</b>		<b>8.091.911</b>	<b>100,00%</b>	<b>849.272</b>	<b>9,53</b>	<b>1,000</b>	<b>46.060.198</b>	<b>100,00%</b>	<b>11,75</b>	<b>3.921.448</b>	<b>17,57%</b>	<b>81,12%</b>	
<b>Total Urbano</b>		<b>7.856.246</b>	<b>97,09%</b>	<b>789.018</b>	<b>9,96</b>	<b>1,003</b>	<b>44.576.987</b>	<b>96,78%</b>	<b>12,41</b>	<b>3.593.053</b>	<b>17,62%</b>	<b>80,26%</b>	
Adm Pub	G Propulsiva	1.158.519	14,32%	3.018	383,87	0,782	8.434.460	18,31%	509,14	16.566	13,74%	75,40%	
Agroalimentar Vegetal	X Propulsiva	169.371	2,09%	24.087	7,03	1,498	643.681	1,40%	9,44	68.174	26,31%	74,47%	
Agroindústria de Base	X Propulsiva	98.243	1,21%	10.743	9,15	1,861	300.500	0,65%	9,13	32.931	32,69%	100,22%	
Proteína Animal	X Propulsiva	337.263	4,17%	27.471	12,28	1,586	1.210.208	2,63%	6,14	197.060	27,87%	199,91%	
Fumageira	X Propulsiva	7.719	0,10%	204	37,84	2,286	19.220	0,04%	36,33	529	40,16%	104,14%	
Coureiro-calçadista	X Propulsiva	135.350	1,67%	6.129	22,08	2,083	369.904	0,80%	24,67	14.996	36,59%	89,53%	
Madeira, Mobiliário e Papel	X Propulsiva	219.896	2,72%	17.893	12,29	2,372	527.678	1,15%	12,43	42.436	41,67%	98,83%	
Ouvivessaria e Pedras Preciosas	X Propulsiva	3.574	0,04%	382	9,36	1,683	12.086	0,03%	9,87	1.224	29,57%	94,75%	
Indústria de Base	X Propulsiva	324.685	4,01%	13.320	24,38	1,473	1.254.909	2,72%	30,28	41.446	25,87%	80,51%	
Utensílios Domésticos	X Propulsiva	78.218	0,97%	3.624	21,58	1,626	273.844	0,59%	22,40	12.228	28,56%	96,38%	
Têxtil e Vestuário	X Propulsiva	193.560	2,39%	15.168	12,76	1,846	596.696	1,30%	13,03	45.779	32,44%	97,90%	
<b>Total X Prop</b>		<b>1.567.878</b>	<b>19,38%</b>	<b>119.020</b>	<b>13,17</b>	<b>1,713</b>	<b>5.208.724</b>	<b>11,31%</b>	<b>11,40</b>	<b>456.803</b>	<b>30,10%</b>	<b>115,53%</b>	
Turismo e Lazer	TrS Propulsiva	82.460	1,02%	13.056	6,32	0,935	502.035	1,09%	7,24	69.344	16,43%	87,24%	
<b>TOTAL PROPULSIVA</b>		<b>2.808.857</b>	<b>34,71%</b>	<b>135.095</b>	<b>20,79</b>	<b>1,130</b>	<b>14.145.219</b>	<b>30,71%</b>	<b>26,06</b>	<b>542.713</b>	<b>19,86%</b>	<b>79,77%</b>	

# Síntese da Cadeias e suas Sub-cadeias – Proteína Animal

Cadeia Principal	Função Din	Região Sul					Brasil				Reg Sul / Brasil	
		Num Trab	% No Total	Núm Estab	Trab / Estab	QL Reg Sul	Num Trab	% No Total	Trab / Estab	Núm Estab	A / B	A' / B'
Total		8.091.911	100,00%	849.272	9,53	1.000	46.060.198	100,00%	11,75	3.921.448	17,57%	81,12%
Total Urbano		7.856.246	97,09%	789.018	9,96	1.003	44.576.987	96,78%	12,41	3.593.053	17,62%	80,26%
Proteína Animal	X Propulsiva	337.263	4,17%	27.471	12,28	1.586	1.210.208	2,63%	6,14	197.060	27,87%	199,91%
Carnes	X Propulsiva	281.298	3,48%	11.209	25,10	2.164	739.889	1,61%	19,51	37.914	38,02%	128,60%
Leite	X Propulsiva	23.652	0,29%	800	29,55	1.317	102.194	0,22%	28,81	3.547	23,14%	102,58%

# Síntese da Cadeias e suas Sub-cadeias – Madeira, Mobiliário e Papel

Cadeia Principal	Função Din	Região Sul					Brasil					Reg Sul / Brasil	
		Num Trab	% No Total	Núm Estab	Trab / Estab	QL Reg Sul	Num Trab	% No Total	Trab / Estab	Núm Estab	A / B	A' / B'	
Total		8.091.911	100,00%	849.272	9,53	1.000	46.060.198	100,00%	11,75	3.921.448	17,57%	81,12%	
Total Urbano		7.856.246	97,09%	789.018	9,96	1.003	44.576.987	96,78%	12,41	3.593.053	17,62%	80,26%	
Madeira, Mobiliário e Papel	X Propulsiva	219.896	2,72%	17.893	12,29	2.372	527.678	1,15%	12,43	42.436	41,67%	98,83%	
Papel e Celulose	X Propulsiva	45.746	0,57%	2.343	19,52	1.823	142.857	0,31%	20,25	7.054	32,02%	96,40%	
Desdobramento de Madeira	X Propulsiva	73.581	0,91%	6.177	11,91	3.012	139.035	0,30%	11,52	12.072	52,92%	103,43%	
Mobiliário	X Propulsiva	100.569	1,24%	9.373	10,73	2.329	245.785	0,53%	10,54	23.310	40,92%	101,76%	

# Síntese da Cadeias e suas Sub-cadeias – Indústria de Base

Cadeia Principal	Função Din	Região Sul					Brasil					Reg Sul / Brasil	
		Num Trab	% No Total	Núm Estab	Trab / Estab	QL Reg Sul	Num Trab	% No Total	Trab / Estab	Núm Estab	A / B	A' / B'	
<b>Total</b>		<b>8.091.911</b>	<b>100,00%</b>	<b>849.272</b>	<b>9,53</b>	<b>1.000</b>	<b>46.060.198</b>	<b>100,00%</b>	<b>11,75</b>	<b>3.921.448</b>	<b>17,57%</b>	<b>81,12%</b>	
<b>Total Urbano</b>		<b>7.856.246</b>	<b>97,09%</b>	<b>789.018</b>	<b>9,96</b>	<b>1.003</b>	<b>44.576.987</b>	<b>96,78%</b>	<b>12,41</b>	<b>3.593.053</b>	<b>17,62%</b>	<b>80,26%</b>	
Indústria de Base	X Propulsiva	324.685	4,01%	13.320	24,38	1.473	1.254.909	2,72%	30,28	41.446	25,87%	80,51%	
Petroquímica e Plástico	X Propulsiva	35.257	0,44%	1.229	28,70	1.171	171.335	0,37%	34,36	4.987	20,58%	83,52%	
Armas e Materiais Bélicos	X Propulsiva	1.788	0,02%	47	38,46	1.480	6.876	0,01%	50,65	136	26,01%	75,92%	
Material de Transporte	X Propulsiva	98.679	1,22%	1.946	50,71	1.244	451.571	0,98%	75,32	5.995	21,85%	67,32%	
Naval	X Propulsiva	14.695	0,18%	203	72,57	1.985	42.140	0,09%	56,56	745	34,87%	128,29%	
Máquinas e Equip	X Propulsiva	97.459	1,20%	5.146	18,94	1.995	278.131	0,60%	18,95	14.675	35,04%	99,93%	
Outras Indústrias de Base	X Propulsiva	76.349	0,94%	4.722	16,17	1.450	299.742	0,65%	20,28	14.779	25,47%	79,71%	
Agroindústria de Base	X Propulsiva	98.243	1,21%	10.743	9,15	1.861	300.500	0,65%	9,13	32.931	32,69%	100,22%	

# Síntese da Cadeias e suas Sub-cadeias – Têxtil e Vestuário

Cadeia Principal	Função Din	Região Sul					Brasil					Reg Sul / Brasil	
		Num Trab	% No Total	Núm Estab	Trab / Estab	QL Reg Sul	Num Trab	% No Total	Trab / Estab	Núm Estab	A / B	A' / B'	
Total		8.091.911	100,00%	849.272	9,53	1.000	46.060.198	100,00%	11,75	3.921.448	17,57%	81,12%	
Total Urbano		7.856.246	97,09%	789.018	9,96	1.003	44.576.987	96,78%	12,41	3.593.053	17,62%	80,26%	
Têxtil e Vestuário	X Propulsiva	193.560	2,39%	15.168	12,76	1.846	596.696	1,30%	13,03	45.779	32,44%	97,90%	
Fiação e Malharia	X Propulsiva	53.563	0,66%	2.731	19,62	2.013	151.478	0,33%	21,29	7.115	35,36%	92,13%	
Vestuário	X Propulsiva	139.997	1,73%	12.438	11,26	1.790	445.218	0,97%	11,51	38.664	31,44%	97,75%	
Courreiro-calçadista	X Propulsiva	135.350	1,67%	6.129	22,08	2.083	369.904	0,80%	24,67	14.996	36,59%	89,53%	

# Síntese das Cadeias Principais – Mistas

Cadeia Principal	Função Din	Região Sul					Brasil					Reg Sul / Brasil	
		Num Trab (A)	% No Total	Núm Estab	Trab / Estab (A')	QL Reg Sul	Num Trab (B)	% No Total	Trab / Estab (B')	Núm Estab	A / B	A' / B'	
Total		8.091.911	100,00%	849.272	9,53	1,000	46.060.198	100,00%	11,75	3.921.448	17,57%	81,12%	
Total Urbano		7.856.246	97,09%	789.018	9,96	1,003	44.576.987	96,78%	12,41	3.593.053	17,62%	80,26%	
Construção Civil	Multifunção	429.331	5,31%	67.251	6,38	0,997	2.451.830	5,32%	9,96	246.282	17,51%	64,13%	
Multicadeia	Multifunção	519.767	6,42%	60.504	8,59	1,203	2.458.496	5,34%	11,63	211.393	21,14%	73,87%	
Serviços de Organização Social	Multifunção	183.767	2,27%	19.688	9,33	0,972	1.076.046	2,34%	11,77	91.448	17,08%	79,32%	
Serviços Públicos Básicos - Educ	Multifunção	335.767	4,15%	12.798	26,24	0,939	2.035.115	4,42%	24,43	83.312	16,50%	107,40%	
Serviços Públicos Básicos - Saúde	Multifunção	349.101	4,31%	36.537	9,55	0,920	2.159.958	4,69%	10,84	199.312	16,16%	88,17%	
Serviços Prestados a Empresas	Multifunção	362.100	4,47%	39.435	9,18	0,893	2.308.881	5,01%	11,30	204.319	15,68%	81,25%	
<b>TOTAL MULTIFUNÇÃO</b>		<b>2.179.833</b>	<b>26,94%</b>	<b>236.213</b>	<b>9,23</b>	<b>0,993</b>	<b>12.490.326</b>	<b>27,12%</b>	<b>12,06</b>	<b>1.036.067</b>	<b>17,45%</b>	<b>76,55%</b>	
Indeterminada	Indeterminada	10.885	0,13%	1.276	8,53	0,980	63.197	0,14%	11,91	5.308	17,22%	71,65%	
Alteridade	Evasão	136.590	1,69%	6.440	21,21	0,307	2.529.661	5,49%	35,93	70.402	5,40%	59,03%	
<b>TOTAL INDETERMINADA</b>		<b>147.475</b>	<b>1,82%</b>	<b>7.716</b>	<b>19,11</b>	<b>0,324</b>	<b>2.592.858</b>	<b>5,63%</b>	<b>34,25</b>	<b>75.710</b>	<b>5,69%</b>	<b>55,81%</b>	

# Síntese das Cadeias Principais – Reflexas

Cadeia Principal	Função Din	Região Sul					Brasil					Reg Sul / Brasil	
		Num Trab (A)	% No Total	Núm Estab	Trab / Estab (A')	QL Reg Sul	Num Trab (B)	% No Total	Trab / Estab (B)	Núm Estab	A / B	A' / B'	
Total		8.091.911	100,00%	849.272	9,53	1.000	46.060.198	100,00%	11,75	3.921.448	17,57%	81,12%	
Total Urbano		7.856.246	97,09%	789.018	9,96	1.003	44.576.987	96,78%	12,41	3.593.053	17,62%	80,26%	
Bens e Serviços Prestados as Famílias	Consumo Reflexo	1.938.792	23,96%	357.431	5,42	0,988	11.168.728	24,25%	6,32	1.767.819	17,36%	85,86%	
Serviços Prestados as Famílias & Empresas	Genérico Refle	1.016.954	12,57%	112.818	9,01	1.022	5.663.066	12,29%	11,35	499.140	17,96%	79,45%	
<b>TOTAL REFLEXO</b>		<b>2.955.746</b>	<b>36,53%</b>	<b>470.249</b>	<b>6,29</b>	<b>1.000</b>	<b>16.831.795</b>	<b>36,54%</b>	<b>7,42</b>	<b>2.266.959</b>	<b>17,56%</b>	<b>84,65%</b>	