BNDES: FINANCIAMENTOS A INFRAESTRUTURAS E ÀS EMPRESAS DE TRANSPORTE NOS ÚLTIMOS 20 ANOS

SUMÁRIO EXECUTIVO

Este volume da Série Especial de Economia – Investimentos em Transporte analisa o papel do BNDES no financiamento das infraestruturas de transporte e às empresas do setor para a formação do seu estoque de ativos nos últimos 20 anos (2004 a 2023).

Crédito

No Brasil, a participação do crédito no PIB é historicamente baixa. A média dessa proporção entre 2004 e 2022 foi de 55,6% — como comparação, ela atinge 180,6% nos Estados Unidos e 139,9% na China.

Uma consequência da concentração do crédito em operações de curto prazo e do baixo nível de poupança no país é a reduzida taxa de investimento em relação ao PIB. Considerando a série iniciada em 1996, a média histórica da taxa anual de investimento no Brasil em relação ao PIB foi de 17,9%. Mesmo em países que já contam com uma oferta de infraestrutura mais consolidada, a taxa de investimento é significativamente superior à do Brasil. A média dos países da OCDE nos últimos dez anos esteve próxima de 22,0%. Em 2022, a China apresentou uma taxa de investimento em capital de 43,3% do PIB e os Estados Unidos, de 22,1%.

BNDES

Desde a sua criação, em 1952, o BNDES se consolidou como o principal agente público financiador de projetos de infraestrutura no Brasil, fornecendo R$ 3,66 trilhões para o financiamento das empresas brasileiras nos últimos 20 anos (2004 a 2023).

O direcionamento médio de recursos em relação ao PIB nesse período foi de 2,2% ao ano, com um máximo de 4,3% do PIB em 2010. A série apresenta, no entanto, uma alta variabilidade nos desembolsos anuais, com uma queda substancial do volume de recursos disponibilizados pelo banco principalmente a partir de 2013. Em 2019, atinge 0,7% do PIB.

Transporte

No período de 2004 a 2023, os desembolsos do BNDES direcionados a infraestruturas de transporte somaram R$ 705,02 bilhões, 19,3% do total de recursos desembolsados pelo banco nos últimos vinte anos. Esse valor representa 208,7% (mais que o dobro) do total pago pela União em investimento em transporte no mesmo período (R$ 339,42 bilhões).

Do total desembolsado em transporte em vinte anos pelo BNDES, 60,0% foi destinado para o transporte rodoviário (R$ 423,42 bilhões); 8,4%, para o transporte ferroviário (R$ 58,94 bilhões); 14,7%, para atividades auxiliares ao transporte (R$ 103,77 bilhões); e 16,9%, para outros transportes (R$ 118,88 bilhões).

O maior volume de recursos para o transporte foi desembolsado de 2009 a 2013, R$ 320,45 bilhões, período em que os empréstimos totais do banco totalizaram R$ 1,60 trilhão.

Os desembolsos para o transporte reduziram 74,8% na comparação entre o período 2009 a 2013 (R$ 320,46 bilhões) e 2019 a 2023 (R$ 80,87 bilhões), da mesma forma que ocorreu em outros setores.

O montante de desembolsos para o transporte rodoviário teve queda de 78,8% entre 2009-2013 e 2019-2023 (R$ 164,28 bilhões); o do ferroviário, 54,7% (R$ 10,45 bilhões); das atividades auxiliares de transporte, de 61,52% (R$ 25,49 bilhões); e o grupo de outros modos de transporte, de 76,7% (R$ 39,38 bilhões).

Na média do período considerado (2004 a 2023), os desembolsos em financiamentos para infraestruturas de transporte foram de 0,4% do PIB, atingindo um pico de 0,9% em 2010.

Para os investimentos em infraestruturas de mobilidade urbana, a principal linha de financiamento do BNDES é o Finem (Financiamento a Empreendimentos). No período de 2014 a 2023, o volume total investido por meio dessa linha de financiamento nos últimos 10 anos foi de R$ 31,56 bilhões, com destaque para os anos em que foram executadas as obras para a Copa do Mundo de 2014 e das Olímpiadas de 2016.

O BNDES também tem papel importante no fornecimento de crédito para as empresas de transporte e para o investimento em bens de capital necessários à realização da prestação do serviço e expansão da produção. A principal linha de financiamento para essa finalidade é o Finame (Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos).

No período de 2004 a 2023, o total de desembolsos do BNDES Finame direcionados à compra de veículos e equipamentos de transporte foi de R$ 492,67 bilhões, sendo que 50,2% desse montante foi disponibilizado no período de 2009 a 2013 (R$ 247,31 bilhões). Entre os tipos de veículos, o financiamento a caminhões representou 83,3% dos financiamentos concedidos nos últimos 20 anos (R$ 410,43 bilhões),seguido dos finaciamentos a ônibus (11,3%) e locomotivas e vagões (3,4%).

Necessidade de investimentos em infraestruturas de transporte

A CNT estima que há uma necessidade imediata de R$ 865,00 bilhões em investimentos em infraestruturas de transporte em projetos de destaque, o que equivale a 8,0% do PIB de 2023.

1. INTRODUÇÃO

O transporte representa um dos mais importantes setores da produção intermediária, pois promove um serviço indispensável à operação de todas as demais atividades produtivas. Por isso, para o crescimento sustentado de uma região ou país, a ampliação da oferta e a melhoria das condições das infraestruturas de transporte, bem como da integração entre as modalidades de transporte, são imprescindíveis. A Confederação Nacional do Transporte (CNT)[1] estima que há uma necessidade imediata de R$ 865,00 bilhões de investimentos em infraestruturas de transporte em projetos de destaque, o que equivale a 8,0% do PIB de 2023[2]. No entanto, os aportes de investimento da União direcionados para essa finalidade nos últimos 20 anos (média de 2004 a 2023) foi de 0,20% do PIB. Em 2022, esse volume foi de 0,09%, e, em 2023, teve leve aumento, de 0,14%; porém ainda muito distante do que se estima ser necessário para alcançar um sistema de transporte de maior qualidade, mais eficiente, integrado e seguro e que contribua para a redução de custos logísticos no Brasil.

[1] O transporte move o Brasil: Propostas da CNT ao país. Brasília: CNT, 2022. Disponível em: cnt.org.br/propostas-cnt-transporte

[2] PIB do Brasil em 2023: R$ 10,9 trilhões (IBGE).

Para fazer frente aos gargalos e necessidades da infraestrutura de transporte no Brasil, é imperativo e urgente que os governos federal e estaduais recuperem a sua capacidade de investir, uma vez que grande parte do sistema de transporte de cargas e de passageiros está sob sua responsabilidade. Além do aumento dos recursos provenientes do orçamento público federal e dos estados, as parcerias com a iniciativa privada são fundamentais para a ampliação e melhoria da oferta e da qualidade das infraestruturas de transporte. Nesse contexto, destaca-se a importância do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), fundado em 1952[3], para prover o financiamento de longo prazo aos diversos setores da economia brasileira e fomentar a economia nacional.

O BNDES é uma empresa pública federal vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e tem como único acionista o governo federal. Para exercer a sua função de agente financiador de crédito de longo prazo, o Banco faz captações de recursos com o Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), com o Tesouro Nacional, com instituições multilaterais e agências governamentais estrangeiras, e conta com recursos de diversos fundos, com o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e o Fundo da Amazônia (Anexo A1).

Desde a sua criação, o BNDES se consolidou como o principal agente público financiador de projetos de infraestrutura no Brasil, fornecendo R$ 3,66 trilhões para o financiamento das empresas brasileiras nos últimos 20 anos (2004 a 2023)[4]. Neste período, os desembolsos do Banco direcionados para o financiamento de infraestruturas de transporte foram de R$ 705,02 bilhões[5]. Esse valor representa 208,7% (mais que o dobro) do total pago pela União em investimento em transporte no mesmo período (R$ 339,42 bilhões). Em comparação com o mercado de capitais, apesar do crescimento da emissão de debêntures nos últimos anos, de 2014 a 2023, o volume de recursos de debêntures incentivadas direcionadas ao transporte foi de R$ 52,00 bilhões, valor que representa 21,8% dos desembolsos do BNDES no mesmo período (R$ 238,33 bilhões)[6].

Esta edição da **Série Especial de Economia – Investimentos em Transporte** tem como objetivo analisar o papel do BNDES no financiamento das infraestruturas de transporte e às empresas do setor para a formação do seu estoque de ativos nos últimos 20 anos (2004 a 2023). Especificamente, buscou-se: (a) analisar a evolução dos desembolsos do BNDES em infraestrutura de transporte, por modalidade; (b) analisar a evolução dos desembolsos do BNDES direcionados à melhoria da mobilidade urbana; (c) avaliar os financiamentos concedidos pelo Banco para a formação de estoque de capital das empresas de transporte e logística (incluindo a aquisição de caminhões, ônibus, aeronaves, trens, vagões e embarcações).

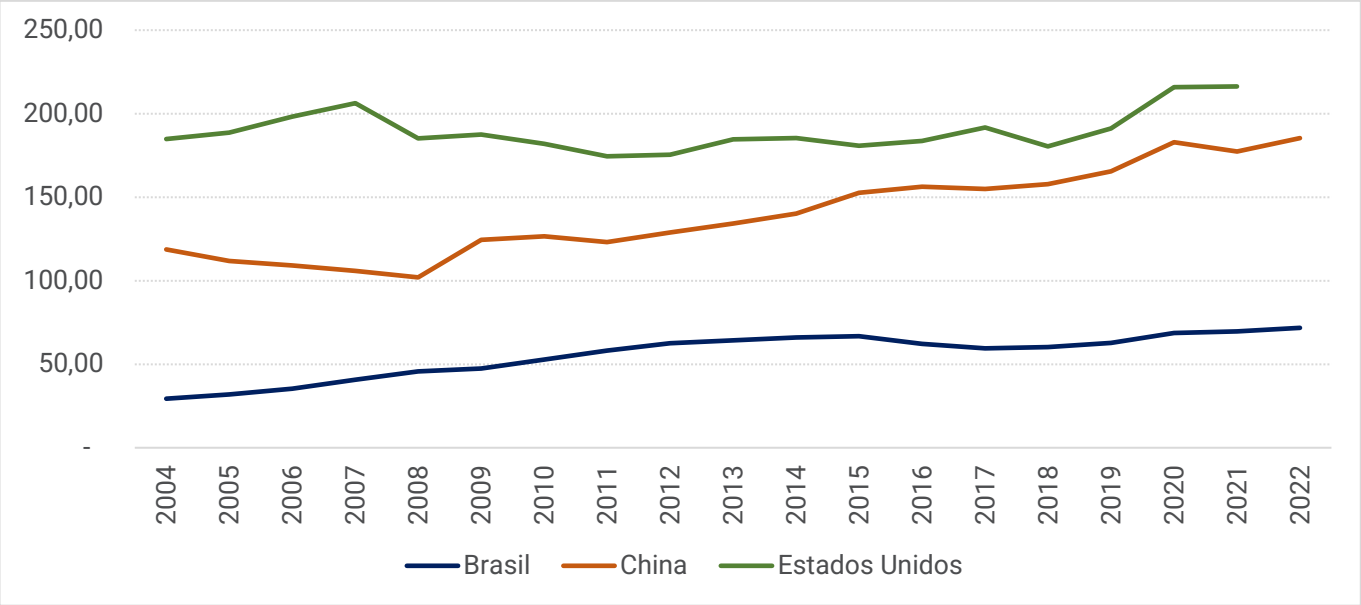
2. CRÉDITO, INVESTIMENTOS E CRESCIMENTO

A relação entre crédito, investimentos e a trajetória de crescimento econômico é amplamente discutida na literatura econômica, sob diferentes perspectivas. No Brasil, a participação do crédito no PIB é historicamente baixa (média de 55,6% entre 2004 e 2022, conforme mostra o Gráfico 1), e atinge 180,6% nos Estados Unidos e 139,9% na China (Banco Mundial, 2024). Há diversos fatores que contribuem para essa baixa proporção: (a) a taxa de juros real no Brasil é uma das mais altas do mundo; (b) as instituições financeiras apresentam elevada preferência

[3] Lei nº 1.628, de 20 de junho de 1952.
[4] A preços de dezembro de 2023.
[5] A preços de setembro de 2023. dadosabertos.bndes.gov.br (consulta realizada em 08/03/2024).
[6] Dados da Anbima. Emissões de debêntures incentivas (Lei nº 12.431/2012). Disponível em: anbima.com.br/pt_br/informar/estatisticas/mercado-de-capitais/projetos-e-emissoes-incentivadas-lei-12-431-consolidado-historico.htm

pela liquidez, o que concentra as operações em financiamentos de curto prazo, especialmente o concedido a pessoas físicas; (c) o governo brasileiro demanda muito crédito para financiar a sua dívida pública e acaba sendo um concorrente forte para as empresas privadas no acesso ao crédito.

Gráfico 1 – Crédito doméstico direcionado ao setor privado (% PIB) – 2004 a 2022



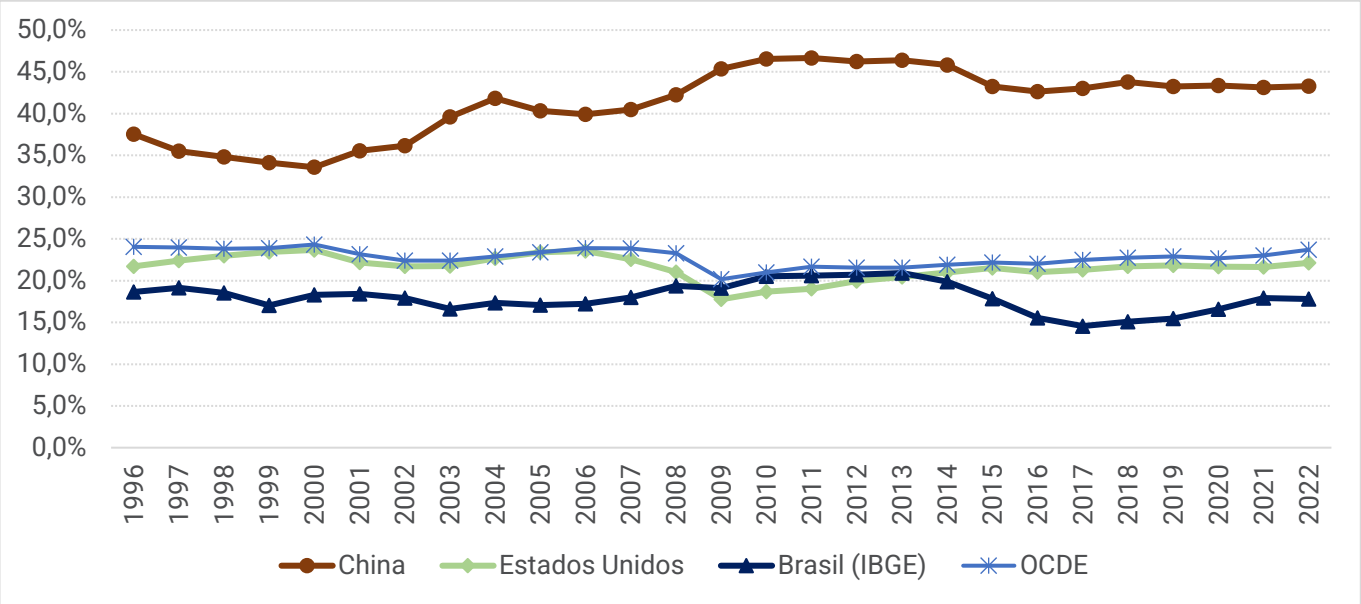
Fonte: Elaboração CNT, com dados do Banco Mundial.
*Os dados de 2022 para os Estados Unidos não estão disponíveis na base de dados do Banco Mundial.

Uma consequência da concentração do crédito em operações de curto prazo e do baixo nível de poupança no país é a reduzida taxa investimento em relação ao PIB. Considerando a série iniciada em 1996, a média histórica da taxa anual de investimento no país em relação ao PIB no Brasil foi de 17,9% (IBGE). Mesmo em países que já contam com uma oferta de infraestrutura mais consolidada, a taxa de investimento é significativamente superior à do Brasil. A média dos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) nos últimos dez anos esteve próxima de 22,0%. Em 2022, a China apresentou uma taxa de investimento em capital de 43,3% do PIB, e os Estados Unidos, de 22,1% (Banco Mundial)[7].

Como observado no Gráfico 2, em 2013, no pico da série, o nível de investimentos no Brasil foi de 20,9%, ainda abaixo da média da OCDE. A partir desse ano, observa-se uma queda, aprofundada pelos períodos de crise de 2015 e 2016, atingindo 14,6% em 2017. Desde 2017, o Brasil vinha recuperando a sua taxa de investimento[8]. Em 2022, no entanto, a taxa de investimento se manteve constante em relação ao ano anterior e, em 2023, caiu mais de um ponto percentual, passando de 17,8% para 16,5%.

[7] data.worldbank.org/indicator/NE.GDI.TOTL.ZS [data de consulta: 20/03/2024].
[8] Esse crescimento no período foi influenciado pelo aumento do preço dos bens de capital e por fatores conjunturais como o aumento do preço das *commodities* (blogdoibre.fgv.br/posts/e-taxa-de-investimento-hein) [data de atualização dos dados: 14/03/2024].

Gráfico 2 – Evolução da taxa de investimentos em países selecionados/PIB – 1996 a 2003

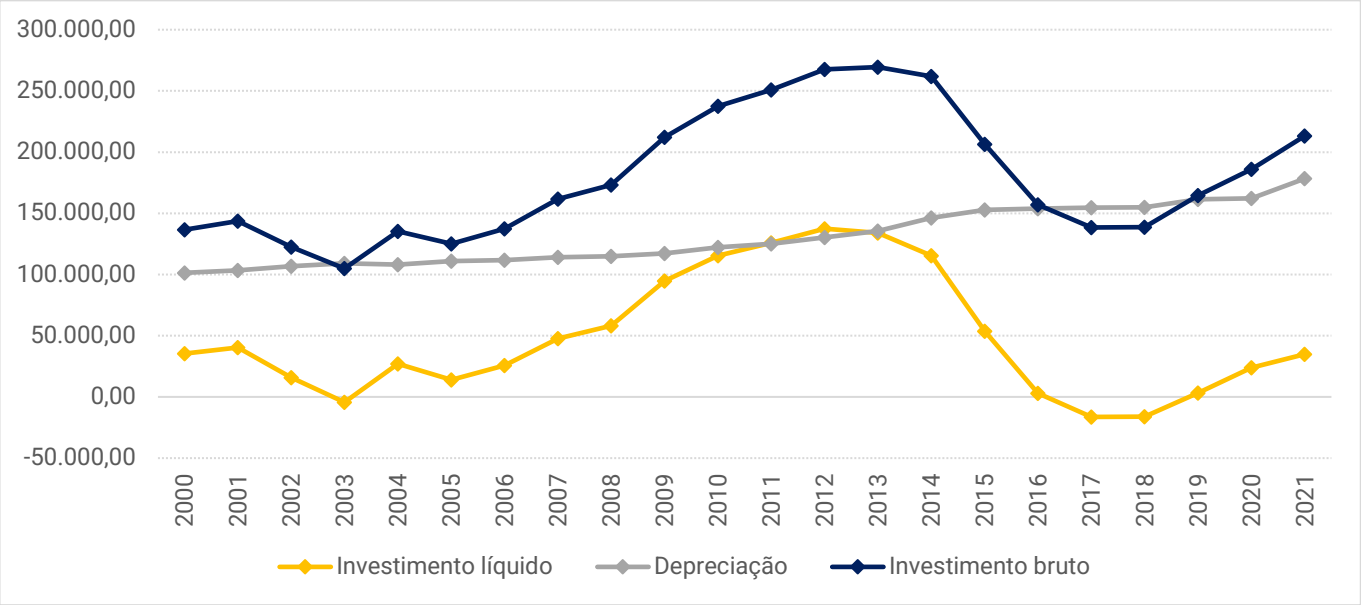


Fonte: Elaboração CNT, com dados das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE e do Banco Mundial.

O reduzido volume de investimentos e a falta de manutenção adequada da infraestrutura nacional não apenas retarda o crescimento do estoque de capital, como deteriora os ativos construídos em anos anteriores no país. O Gráfico 3 apresenta a evolução do investimento e da depreciação para ativos de infraestrutura no Brasil. Entre 2016 e 2019, percebe-se um nível de investimento líquido negativo no país, o que significa que a depreciação dos ativos de infraestrutura apresentou valores maiores que os investimentos realizados, caracterizando, assim, uma perda de estoque de capital.

Entre 2019 e 2021, o investimento líquido se manteve positivo, mesmo com aumento da depreciação, devido ao maior nível de investimentos em infraestrutura no país. A manutenção de investimentos em infraestrutura acima da depreciação é fundamental para gerar condições de produção e efeitos encadeados na atividade econômica, bem como melhorar a competitividade do país.

Gráfico 3 – Infraestrutura – investimento bruto, investimento líquido e depreciação (em R$ milhões, de março/2024)



Fonte: IPEA (2024).

As dificuldades em se manter e/ou elevar a taxa de investimentos no Brasil refletem a restrição fiscal e o orçamento constrangido do período, como também o acesso a crédito de longo prazo pelas empresas, o que acarreta baixo crescimento do PIB do país ao longo de décadas. Pelo lado do governo, quanto menor o crescimento da atividade econômica, menor também a arrecadação de tributos, tanto os ligados à renda quanto aqueles gerados pelas transações econômicas. Por conseguinte, a capacidade do poder público de promover investimentos — um gasto cuja execução é não obrigatória —, torna-se mais comprometida. De forma retroalimentada, o baixo nível de investimentos reduz o crescimento da atividade econômica.

Pelo lado privado, há dificuldades em obter ou fornecer crédito de longo prazo tanto para as empresas como para as instituições financeiras. A defasagem entre o momento da execução do investimento e o da geração de receitas torna as empresas demandantes de crédito. Em períodos de elevada incerteza, as instituições financeiras preferem manter a liquidez, emprestando recursos em operações de curto prazo. No Brasil, essa postura das instituições financeiras acaba sendo favorecida pela composição da dívida pública, com predominância de títulos indexados de curto prazo[9]. A dificuldade dos bancos comerciais em obter *funding* com prazos e taxas adequadas às inversões de longo prazo acaba levando as empresas a contraírem dívidas de curto prazo para financiar os seus investimentos de longo prazo, o que eleva a vulnerabilidade do setor produtivo e, em consequência, do próprio setor financeiro (Menegário, 2012). Além do acesso ao crédito de longo prazo, a estabilidade na oferta de crédito é fundamental para o crescimento das empresas e da economia, pois projetos de longo prazo requerem acesso contínuo a fontes de financiamento e a descontinuidade da oferta pode levar à paralisação ou redução no ritmo de investimentos, como indica o Inter American Development Bank (IADB) (2005).

Nesta conjuntura, no Brasil, a participação do setor público na estrutura do sistema financeiro nacional para a oferta de recursos de longo prazo é bastante significativa. O governo federal é

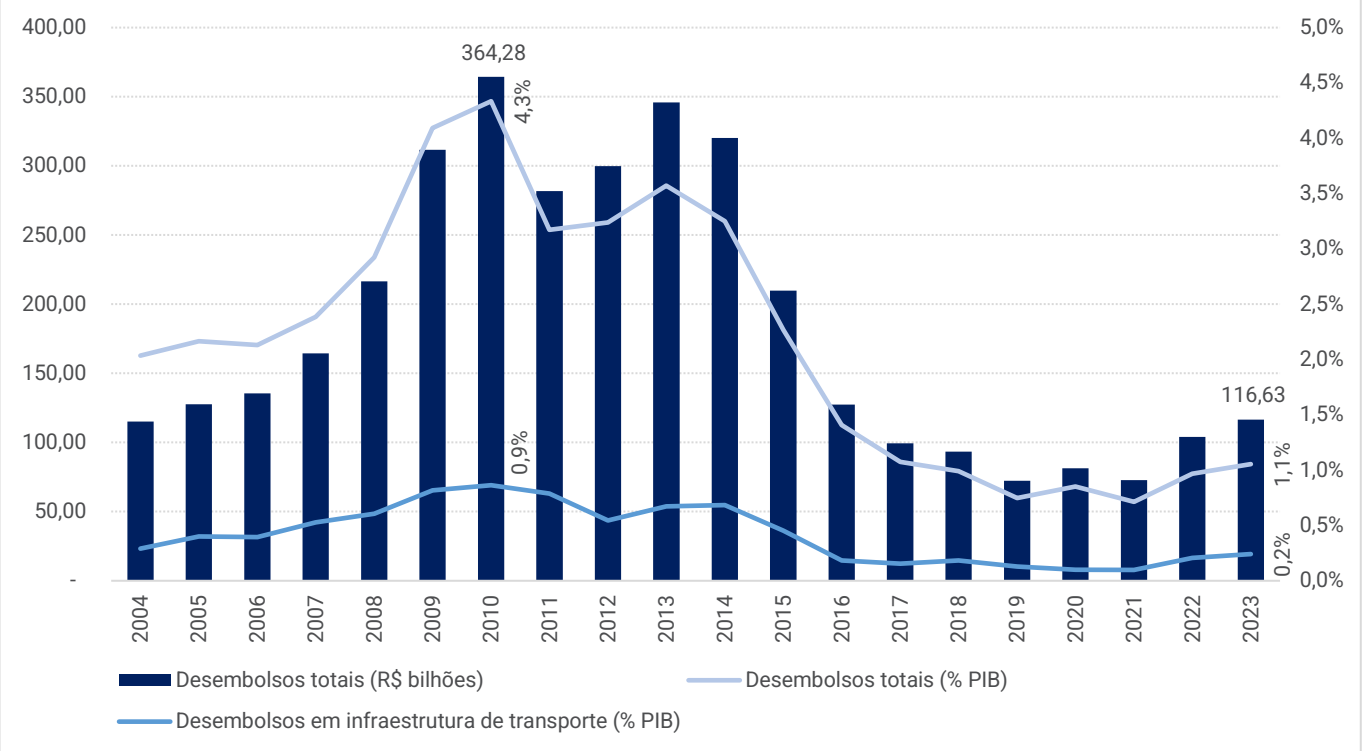
[9] O prazo médio da dívida pública interna variou de 4,57 anos, em dezembro de 2015, para 3,95 anos, em dezembro de 2023 (Secretaria do Tesouro Nacional – STN).

proprietário do BNDES, da Caixa Econômica Federal (CEF), acionista majoritário do Banco do Nordeste (mais de 90% de seu capital) e do Banco da Amazônia (97% do capital social) e acionista controlador do Banco do Brasil (50% do capital social). Apesar do aumento da participação do mercado de capitais nos financiamentos maior duração nos últimos anos, o BNDES é, até hoje, a principal fonte de financiamento doméstico em ativos de capital.

3. O PAPEL DO BNDES NO DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NOS ÚLTIMOS 20 ANOS

Desde a sua criação, o BNDES se consolidou como o principal agente de financiamento de grandes projetos para a infraestrutura nacional. O Gráfico 4 apresenta os desembolsos do BNDES nas duas últimas décadas. Na média do período considerado (2004 a 2023), os desembolsos em financiamentos para infraestruturas de transporte foram de 0,4% do PIB, atingindo um pico de 0,9% em 2010. Considerando todos os desembolsos realizados pelo Banco no período, o direcionamento médio de recursos em relação ao PIB é de 2,2% ao ano, com um máximo de 4,3% do PIB em 2010. A série apresenta, no entanto, uma alta variabilidade nos desembolsos anuais, com uma queda substancial do volume de recursos disponibilizados pelo BNDES principalmente a partir de 2013. Em 2019, atinge 0,7% do PIB. Os desembolsos direcionados ao transporte chegaram à faixa de 0,1% do PIB entre 2019 e 2021.

Gráfico 4 – Evolução dos desembolsos totais e em infraestrutura de transporte do BNDES (em R$ milhões* e percentual do PIB)



Fonte: Elaboração CNT, com dados do BNDES.
*Valores constantes, a preços de março de 2024. As diferenças entre a soma das parcelas e respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento.

Considerando a distribuição dos desembolsos totais do BNDES entre os diversos setores da economia, do total de recursos direcionados para financiamento pela instituição nos últimos 20 anos (R$ 3,66 trilhões), 36,4% (R$ 1,33 trilhão) foram direcionados para infraestrutura, 34,1% (R$ 1,25 trilhão) para indústria, 18,5% (R$ 678,26 bilhões) para comércio e serviços, e 10,9% (R$ 400,40 bilhões) para a agricultura.

No grupo de infraestrutura, a maior parte dos recursos foi aplicada em transporte — 19,3% dos desembolsos totais (R$ 705,02 bilhões) —, sendo 11,6% para o transporte rodoviário (R$ 423,42 bilhões). O setor de energia elétrica também recebeu um volume significativo de recursos do BNDES, de 12,2% do total de desembolsos, valor de R$ 446,83 bilhões (Tabelas 1 e 2).

Tabela 1 – Desembolsos do BNDES por setor, em cada período (R$ milhões)

Setores	2004-2008	2009-2013	2014-2018	2019-2023	2004-2023
Agricultura	66.067	113.104	109.761	111.465	400.396
Indústria	340.579	601.496	223.480	82.572	1.248.127
Infraestrutura	274.637	552.956	318.412	186.658	1.332.664
Energia Elétrica	76.438	166.665	120.880	82.849	446.832
Construção	3.533	13.098	12.603	4.263	33.498
Transporte	**146.230**	**320.455**	**157.463**	**80.868**	**705.016**
Transporte rodoviário	100.075	208.586	70.442	44.319	423.422
Transporte ferroviário	11.043	19.111	20.122	8.661	58.937
Outros transportes	26.627	51.331	28.980	11.947	118.885
Ativ. aux. transportes	8.486	41.426	37.920	15.940	103.772
Serv. de utilidade pública	10.208	18.771	10.844	17.259	57.083
Telecomunicações	38.217	33.806	16.533	1.392	89.948
Outros	10,51	161,52	88,05	25,99	286,07
Comércio e serviços	77.733	335.711	198.545	66.272	678.261
Total	**759.016**	**1.603.267**	**850.198**	**446.966**	**3.659.448**

Fonte: Elaboração CNT, com dados do BNDES.
Notas: *A série histórica do desempenho (desembolsos, liberações) da instituição se inicia em 1995.
**Valores constantes, a preços de março de 2024. As diferenças entre a soma das parcelas e respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento.

Comparando-se subperíodos de cinco anos, observa-se que os desembolsos para o transporte reduziram 74,8% na comparação entre o período 2009-2013 (R$ 320,46 bilhões) e 2019-2023 (R$ 80,87 bilhões), uma diferença de R$ 239,59 bilhões. Ambos os períodos de 2014-2018 e 2019-2023 reduziram à praticamente a metade os desembolsos em relação ao imediatamente anterior, em um contexto de crise econômica e perda de fôlego do investimento público observado a partir de 2015. Considerando os diferentes modos de transporte discriminados pelo BNDES, o montante de desembolsos para o rodoviário diminuiu R$ 164,28 bilhões entre 2009-2013 e 2019-2023 (queda de 78,8%), o do ferroviário, em R$ 10,45 bilhões (54,7%), e o grupo de outros modos de transporte, em R$ 39,38 bilhões (76,7%).

Tabela 2 – Participação dos setores e subsetores nos desembolsos do BNDES, 2004 a 2023

Setores	2004-2008	2009-2013	2014-2018	2019-2023	2004-2023
Agricultura (A)	8,7%	7,1%	12,9%	24,9%	10,9%
Indústria (B)	44,9%	37,5%	26,3%	18,5%	34,1%
Infraestrutura (C)	36,2%	34,5%	37,5%	41,8%	36,4%
Energia elétrica	10,1%	10,4%	14,2%	18,5%	12,2%
Construção	0,5%	0,8%	1,5%	1,0%	0,9%
Transporte	**19,3%**	**20,0%**	**18,5%**	**18,1%**	**19,3%**
Transporte rodoviário	13,2%	13,0%	8,3%	9,9%	11,6%
Transporte ferroviário	1,5%	1,2%	2,4%	1,9%	1,6%
Outros transportes	3,5%	3,2%	3,4%	2,7%	3,2%
Ativ. aux. transportes	1,1%	2,6%	4,5%	3,6%	2,8%
Serv. de utilidade pública	1,3%	1,2%	1,3%	3,9%	1,6%
Telecomunicações	5,0%	2,1%	1,9%	0,3%	2,5%
Outros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Comércio e serviços (D)	10,2%	20,9%	23,3%	14,8%	18,6%
Total (A+B+C+D)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Elaboração CNT, com dados do BNDES.
Notas: *A série histórica do desempenho (desembolsos, liberações) da instituição se inicia em 1995.
**Valores constantes, a preços de março de 2024. As diferenças entre a soma das parcelas e respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento

A perspectiva dos desembolsos médios anuais enfatiza a queda no direcionamento do financiamento do BNDES para a infraestrutura nacional. Para os grandes setores da economia, o maior contraste está na comparação entre os períodos de 2009 a 2013 e 2019 a 2023. Especificamente para a infraestrutura, a média anual dos desembolsos deste último período (R$ 37,33 bilhões) representa praticamente um terço do valor médio direcionado entre 2009 e 2013 (R$ 110,59 bilhões). Essa proporção é de 25,2% para o transporte (de R$ 64,09 bilhões para R$ 16,17 bilhões) e de aproximadamente 21,2% para o rodoviário (de R$ 41,71 bilhões para R$ 8,86 bilhões). Essas mudanças evidenciam a desaceleração de aportes do FAT como fonte de financiamento do BNDES, um agravamento na capacidade de financiamento do BNDES e a necessidade de repasses ao banco pelo Tesouro Nacional, como discute-se no trabalho de Tinoco *et al.* (2018), que trata da renegociação da dívida do BNDES com o Tesouro Nacional. Além disso, o banco também passou a contemplar outros produtos em seu portfólio, como análise e estruturação de projetos, garantia fidejussória para obrigações financeiras assumidas pelos clientes junto a outros credores, nacionais ou estrangeiros, e fundos garantidores.

Mesmo com a queda significativa no montante de desembolsos do BNDES em infraestrutura nos últimos anos, o banco de desenvolvimento ainda representa uma das principais fontes de financiamento para projetos de longo prazo no país. Considerando as informações da Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima) sobre o financiamento para projetos de longo prazo na modalidade de *Project finance*[10], na média entre 2015 e 2020, os recursos do BNDES representaram praticamente 50,0% do total de

[10] *Project finance* é uma modalidade de financiamento para obras de grande porte em que a dívida gerada é paga por meio do fluxo de caixa do próprio projeto. A garantia da operação de financiamento são as receitas futuras do próprio projeto.

financiamentos. Apesar da queda de participação ao longo dos anos, em 2020, os recursos do BNDES para esse tipo de operação ainda representavam 40,0% do total.

Tabela 3 – Desembolso médio anual do BNDES por setor, em cada período (R$ milhões/ano)

Setores	2004-2008	2009-2013	2014-2018	2019-2023	2004-2023
Agricultura	13.213	22.621	21.952	22.293	20.020
Indústria	68.116	120.299	44.696	16.514	62.406
Infraestrutura	54.927	110.591	63.682	37.332	66.633
Energia elétrica	15.288	33.333	24.176	16.570	22.342
Construção	707	2.620	2.521	853	1.675
Transporte	**29.246**	**64.091**	**31.493**	**16.174**	**35.251**
Transporte rodoviário	20.015	41.717	14.088	8.864	21.171
Transporte ferroviário	2.209	3.822	4.024	1.732	2.947
Outros transportes	5.325	10.266	5.796	2.389	5.944
Ativ. aux. transportes	1.697	8.285	7.584	3.188	5.189
Serv. de utilidade pública	2.042	3.754	2.169	3.452	2.854
Telecomunicações	7.643	6.761	3.307	278	4.497
Outros	2	32	18	5	14
Comércio e serviços	15.547	67.142	39.709	13.254	33.913
Total	**151.803**	**320.653**	**170.040**	**89.393**	**182.972**

Fonte: Elaboração CNT, com dados do BNDES.
Notas: *A série histórica do desempenho (desembolsos, liberações) da instituição se inicia em 1995.
**Valores constantes, a preços de março de 2024. As diferenças entre a soma das parcelas e respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento.

Dentre as outras fontes de financiamento, destaca-se o crescimento de participação do mercado de capitais, que passou de 3,8%, em 2015, para 30,6% de participação, em 2018, e 29,5%, em 2019, com queda em 2020 devido aos efeitos da pandemia de covid-19 na dinâmica da economia e do financiamento privado nacional. Também há de se destacar a crescente posição do Banco do Nordeste (BNB), que, em 2020, representou 39,7% do total de financiamentos para essa modalidade. Cabe notar que existe a possibilidade de parte desses recursos direcionados pelo BNB sejam provenientes do BNDES ou de parcerias de cofinanciamento entre ambos os bancos[11].

Tabela 4 – Fontes de financiamento de longo prazo para projetos na modalidade de *Project finance* – 2015 a 2020 (% do volume total de recursos)

% do Volume	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bancos	8,8%	3,6%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%
BNDES Direto	55,7%	65,3%	59,3%	40,6%	37,9%	40,0%
BNDES Repasse	17,4%	4,9%	13,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Mercado de Capitais	3,8%	17,0%	11,5%	30,6%	29,5%	12,3%
Fontes de Financiamento Internacionais	0,0%	0,0%	8,2%	8,3%	2,9%	0,0%
BNB	0,0%	0,0%	5,2%	20,6%	26,3%	39,7%
Fontes de Financiamentos Regionais	1,0%	6,8%	0,0%	0,0%	3,4%	6,7%
Fundos de Poupança Compulsória	13,3%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%

[11] Exemplo disso é a aprovação de R$ 1,8 bilhão de crédito em cofinanciamento entre o BNB e o BNDES para investimentos em infraestrutura de aeroportos do bloco do nordeste na modalidade *Project finance*. (bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/bndes-financia-expansao-de-seis-aeroportos-do-nordeste-em-parceria-com-bnb) [data de consulta: 01/04/2023].

Fonte: Anbima – Relatório de Mercado de Capitais.

4. FINANCIAMENTOS DO BNDES VOLTADOS À MOBILIDADE URBANA

Para além da infraestrutura direcionada para os diferentes modos de transporte no país, o BNDES também tem papel importante como financiador da mobilidade urbana, não somente das infraestruturas, como também de veículos, máquinas, equipamentos, estudos e projetos, treinamentos, montagens e instalações, entre outros. A principal linha do banco para essa finalidade é o BNDES Finem – Mobilidade Urbana[12].

A Tabela 5 apresenta os desembolsos da linha de financiamento do BNDES Finem direcionados para mobilidade urbana. Entre 2014 e 2016, percebe-se um alto volume de recursos para essa finalidade, devido principalmente aos investimentos relacionados aos eventos esportivos da Copa do Mundo de Futebol e dos Jogos Olímpicos sediados pelo Brasil. O volume total investido por meio dessa linha de financiamento nos últimos 10 anos foi de R$ 31,56 bilhões. Com a recessão econômica de 2015 e 2016 e o consequente baixo crescimento econômico nos anos seguintes, o volume de recursos dessa linha para a mobilidade urbana reduziu significativamente, passando de R$ 12,96 bilhões, em 2015, e R$ 3,85 bilhões, em 2016, para R$ 488,68 milhões, em 2018. Em 2020, chegou ao mínimo de R$ 300,15 milhões, com a soma dos efeitos da pandemia.

Tabela 5 – Desembolsos do BNDES, com recursos do Finem, direcionados à mobilidade urbana – 2014 a 2023 (R$ milhões)

Ano	Desembolsos (R$ milhões)
2014	3.705,49
2015	12.962,33
2016	3.850,76
2017	1.837,70
2018	488,68
2019	603,30
2020	162,72
2021	300,15
2022	5.416,41
2023	2.235,84
Total	**31.563,38**

Fonte: Elaboração CNT, com dados do BNDES.
*Corrigido pelo IPCA, a preços de março de 2024.

O volume de desembolsos volta a subir em 2022, atingindo R$ 5,42 bilhões (Tabelas 5 e 6). Parte significativa desses recursos foram direcionados para a companhia concessionária responsável pela construção da Linha 6 do metrô de São Paulo[13], cujo financiamento (Tabela 7) rendeu ao BNDES o Prêmio "Financiamento do ano à infraestrutura" no Project & Infrastructure Finance Awards 2023, promovido pela Latin Finance.

[12] bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/produto/bndes-finem-mobilidade-urbana [data de consulta: 01/04/2024].
[13] bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/bndes-libera-2-9-bilhoes-para-concessionaria-do-metro-de-sao-paulo [data de consulta: 02/04/2024].

Tabela 6 – Desembolsos do BNDES Finem direcionados à mobilidade urbana por subsetor – 2022 e 2023 (R$ milhões*)

Subsetores BNDES	Desembolsos 2022 (R$ milhões)	Desembolsos 2023 (R$ milhões)
Atividades auxiliares ao transporte	9,78	-
Comércio e serviços	194,32	4,36
Construção	135,86	25,34
Outros transportes	4.772,45	980,93
Transporte ferroviário	284,15	1.225,22
Transporte rodoviário	19,85	-
Total	**5.416,41**	**2.235,84**

Fonte: Elaboração CNT, com dados do BNDES.
*Corrigido pelo IPCA, a preços de março de 2024.

Tabela 7 – Desembolsos do BNDES Finem direcionados à mobilidade urbana por estado – 2022 e 2023 (R$ milhões*)

UF	Instrumento Financeiro	2022	2023
Ceará	Mobilidade Urbana	64,06	-
Espirito Santo	Mobilidade – Sistema sob trilhos ou BRTs	90,97	4,36
Rio de Janeiro	Mobilidade Urbana	113,13	-
São Paulo	Mobilidade – Sistema sob trilhos ou BRTs	3.839,54	1.743,44
São Paulo	Mobilidade Urbana	1.308,71	488,04
Total Geral		**5.416,41**	**2.235,84**

Fonte: Elaboração CNT, com dados do BNDES.
*Corrigido pelo IPCA, a preços de março de 2024.

5. DESEMBOLSOS DO BNDES EM EMPRESAS DE TRANSPORTE NOS ÚLTIMOS 20 ANOS

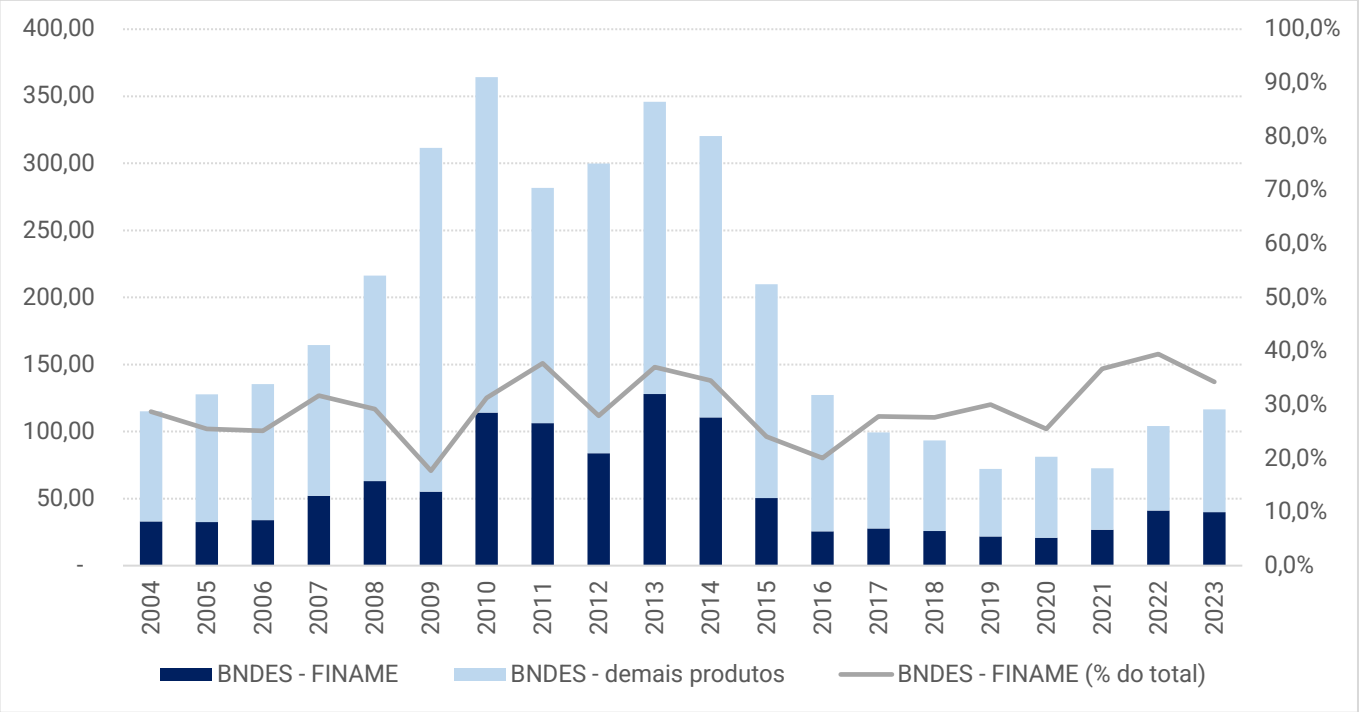
Nas duas seções anteriores, vimos o papel do BNDES no financiamento de infraestruturas de transporte. No entanto, a instituição também tem papel central no fornecimento de crédito para as empresas de transporte, para o investimento em bens de capital necessários à realização da prestação do serviço e expansão da produção.

O principal produto de apoio do BNDES à aquisição de bens de capital pelas empresas demandantes é o Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos (Finame)[14]. Os financiamentos com recursos do Finame visam incentivar a produção doméstica de bens de

[14] Segundo Miguez (2020), "o BNDES Finame é uma das mais longevas ferramentas de política industrial para o setor de bens de capital e ao longo dos anos assumiu várias formas institucionais. Atualmente, ele é enquadrado na organização interna do BNDES como um 'Produto'. Isso significa que ele é um instrumento de apoio perene, o mais alto na hierarquia operacional do banco, e que define as regras gerais de financiamento para as demais categoriais. A partir de cada 'Produto', podem ser criados 'Linhas' e 'Programas', ambos visam estabelecer algumas regras específicas, como o tipo de beneficiário, setor e/ou empreendimento apoiado. A principal diferença entre as 'Linhas' e os 'Programas' é que os 'Programas' não são perenes; quando do seu lançamento, eles já possuem um período de vigência e uma dotação orçamentária predefinidos, que podem ou não ser renovados. O 'Programa' mais conhecido do BNDES nos últimos anos foi o Programa de Sustentação do Investimento (PSI), que vigorou entre 2009 e 2015 e era renovado anualmente, com condições financeiras e dotações específicas".

capital: as empresas fabricantes de máquinas e equipamentos que desejam que a produção ou a aquisição de seus produtos seja financiada com esses recursos devem passar por um processo de credenciamento, para que o Banco verifique se atendem às regras vigentes da Política de Conteúdo Local (PCL). O Finame representou, em média, 29,6% do total dos desembolsos do BNDES nos últimos anos 20 anos.

Gráfico 5 – Evolução dos desembolsos totais e em infraestrutura de transporte do BNDES (em R$ milhões* e percentual do PIB)



Fonte: Elaboração CNT, com dados do BNDES.
*Valores constantes, a preços de março de 2024.

No período de 2004 a 2023, o total de desembolsos do BNDES Finame direcionados à compra de veículos e equipamentos de transporte foi de R$ 492,67 bilhões (Tabela 8), sendo que 50,2% desse montante foi disponibilizado no período de 2009 a 2013 (R$ 247,31 bilhões). Entre os tipos de veículos, o financiamento a caminhões representou 83,3% dos financiamentos concedidos nos últimos 20 anos (R$ 410,43 bilhões) e, em seguida, os finaciamentos a ônibus (11,3%) e locomotivas e vagões (3,4%).

Tabela 8 – Desembolsos do BNDES Finame direcionados à compra de veículos e equipamentos de transporte – 2004 a 2023 (R$ milhões*)

Financiamento de:	2004-2008	2009-2013	2014-2018	2019-2023	2004-2023
Caminhões	80.738,12	208.747,11	77.118,20	43.825,61	410.429,04
Ônibus	15.436,17	25.386,42	10.539,13	4.502,31	55.864,02
Aeronaves	178,04	5.174,74	1.362,98	45,39	6.761,16
Embarcações	348,95	1.300,43	772,69	136,61	2.558,68
Locomotivas e vagões	2.769,75	6.500,79	7.297,87	0,27	16.568,68
Contêineres	81,44	203,20	150,99	48,15	483,79
Total	**99.552,47**	**247.312,69**	**97.241,87**	**48.558,35**	**492.665,37**

Fonte: BNDES.
*Corrigido pelo IPCA, a preços de março de 2024.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este volume da Série Especial de Economia – Investimentos em Transporte analisa o papel do BNDES para o financiamento das infraestruturas de transporte e para as empresas do setor para a formação do seu estoque de ativos nos últimos 20 anos (2004 a 2023). Desde a sua criação, em 1952, o BNDES se consolidou como o principal agente público financiador de projetos de infraestrutura no Brasil, fornecendo volume significativo de financiamento das empresas brasileiras no período analisado. Os desembolsos do banco correspondem, em média, a 2,2% do PIB ao ano.

O banco possui papel imprescindível ao financiamento para ampliação da oferta e melhoria das infraestruturas de transporte e de mobilidade urbana, cujos projetos possuem longo prazo de maturação, e para formação de estoque de ativos das empresas transportadoras, em todas as modalidades de transporte. No Brasil, a participação do crédito no PIB é historicamente baixa (em torno de 55,6% nos últimos vinte anos) e as operações são concentradas em operações de curto prazo, o que gera um descasamento com as necessidades do setor transportador. Essas características do mercado de crédito, aliadas ao baixo nível de poupança na economia brasileira e à baixa capacidade de investimento público, se refletem em reduzida taxa de investimento no país (em média, 17,9% no período de 1996 a 2023).

Assim, o fortalecimento da atuação do principal banco de desenvolvimento do país, seja por meio da concessão de financiamentos diretos ou do seu papel mais recente na estruturação de projetos para concessão à iniciativa privada e como garantidor de operações de crédito, será determinante para a redução de custos logísticos e ampliação da competitividade da economia brasileira.

REFERÊNCIAS

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **O transporte move o Brasil**: Propostas da CNT aos candidatos à presidência da república. Brasília: CNT, 2022.

BRASIL. Lei nº 1.628, de 20 de junho de 1952. Dispõe sobre a restituição dos adicionais criados pelo art. 3º da Lei nº 1.474, de 26 de novembro de 1951, e fixa a respectiva bonificação; autoriza a emissão de obrigações da Dívida Pública Federal; cria o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico; abre crédito especial e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF: Presidência da República, 1952. Disponível em: planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l1628.htm. Acesso em: 18 abr. 2024.

IBGE. **Sistema IBGE de Recuperação Automática** – SIDRA. Disponível em: sidra.ibge.gov.br/home/cnt/brasil. Acesso em: 08 mar. 2024.

BNDES. **Portal de dados abertos**. Disponível em: dadosabertos.bndes.gov.br. Acesso em: 08 mar. 2024.

BANCO MUNDIAL. **World Bank Open Data**. Disponível em: data.worldbank.org. Acesso em: 26 abr. 2024.

BARBOZA, R.; CONSIDERA, C. **E a taxa de investimento, hein?** FGV IBRE: Blog do IBRE, 2023. Disponível em: blogdoibre.fgv.br/posts/e-taxa-de-investimento-hein. Acesso em: 12 fev. 2024.

IPEA. **IpeaData, 2024**. Disponível em: ipeadata.gov.br/Default.aspx. Acesso em: 26 jan. 2024.

MENEGÁRIO, A.H. **Determinantes da disponibilidade de crédito de longo prazo no Brasil**: Uma análise da linha Finem do BNDES. 2012. 209 p. Tese (Doutorado em Ciências). Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz", 2012. Disponível em: teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11132/tde-17082012-085035/pt-br.php. Acesso em: 16 abr. 2024.

INTER AMERICAN DEVELOPMENT BANK. **Unlocking credi**t: The quest for deep and stable bank lending. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2005. 281 p. Disponível em: publications.iadb.org/en/unlocking-credit-quest-deep-and-stable-bank-lending. Acesso em: 17 abr. 2024.

STN. **Relatório Mensal da Dívida Pública Federal**. Tesouro Nacional, dez. 2023. Disponível em: sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2501:9::::9:P9_ID_PUBLICACAO:48782. Acesso em: 26 abr. 2024.

STN. **Relatório Mensal da Dívida Pública Federal**. Tesouro Nacional, dez. 2015. Disponível em: sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2501:9::::9:P9_ID_PUBLICACAO:27192. Acesso em: 26 abr. 2024.

ANBIMA. **Boletim de mercado de capitais**. 2024. Disponível em: data.anbima.com.br/publicacoes/boletim-de-mercado-de-capitais?_ga=2.47010023.1958917472.1714158027-797963295.1713443926. Acesso em: 22 mai. 2024.

BNDES. BNDES financia expansão de seis aeroportos do Nordeste em parceria com o BNB. **BNDES Notícias**, 11/05/2022. Disponível em: bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/bndes-financia-expansao-de-seis-aeroportos-do-nordeste-em-parceria-com-bnb. Acesso em: 10 abr. 2024.

BNDES. **BNDES Finem** – Mobilidade Urbana. Disponível em: bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/produto/bndes-finem-mobilidade-urbana. Acesso em: 10 abr. 2024.

BNDES. BNDES libera R$ 2,9 bilhões para concessionária do metrô de São Paulo. **BNDES Notícias**, 05/08/2022. Disponível em: bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/bndes-libera-2-9-bilhoes-para-concessionaria-do-metro-de-sao-paulo. Acesso em: 25 abr. 2024.

BRASIL. Lei nº 7.998, de 11 de janeiro de 1990. Regula o Programa do Seguro-Desemprego, o Abono Salarial, institui o Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF: Presidência da República, 1990. Disponível em: planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7998compilado.htm. Acesso em: 15 abr. 2024.

BRASIL. Emenda Constitucional nº 103, de 12 de novembro de 2019. Altera o sistema de previdência social e estabelece regras de transição e disposições transitórias. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF: Presidência da República, 2019. Disponível em: planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc103.htm. Acesso em: 16 abr. 2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 2024. Disponível em: planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 28 abr. 2024.

MIGUEZ, T. Análise e impacto do BNDES Finame a partir das empresas credenciadas, dos produtos financiados e da cadeia de fornecedores. **Nova Economia**, v.30, p. 833-869, 2020. Disponível em: scielo.br/j/neco/a/mpyHTSw3zpHVBJ9sFQhKZ7r. Acesso em: 21 abr. 2024.

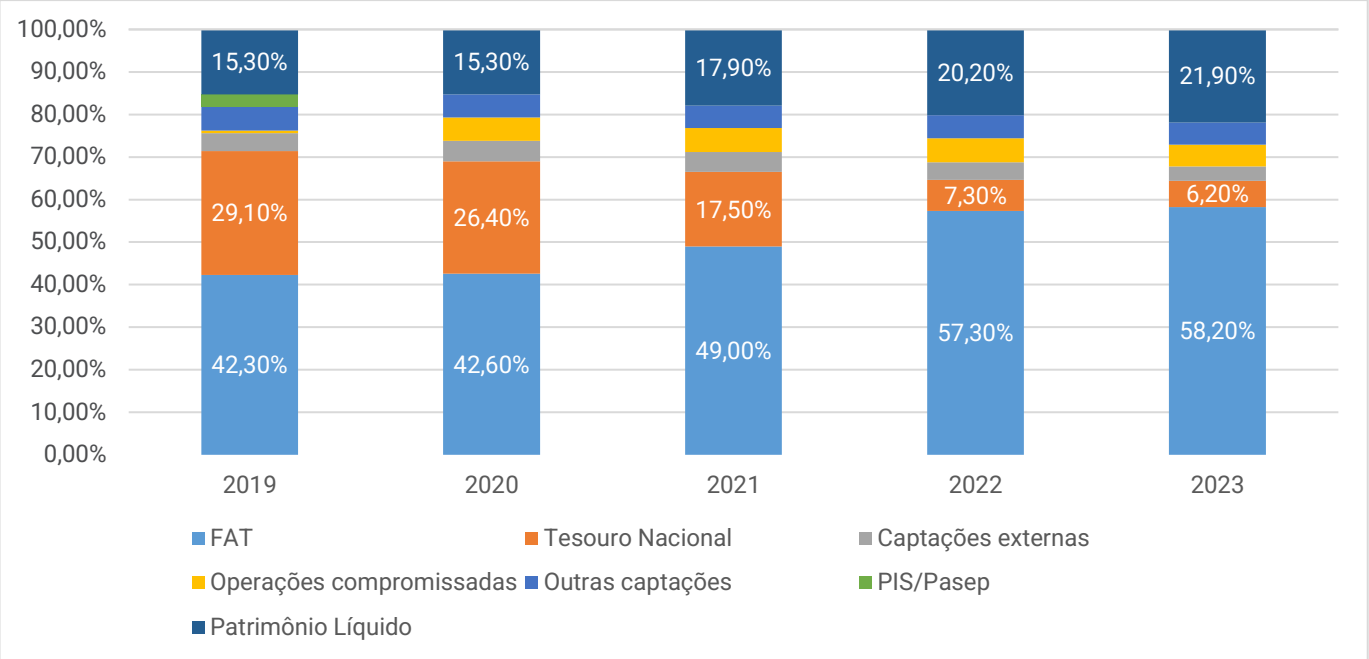
TINOCO, G.; et. al. A renegociação da dívida do BNDES com o Tesouro Nacional: antecedentes, motivação e desdobramentos. **Textos para Discussão BNDES**, n. 131, out. 2018. Disponível em: web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/15720. Acesso em: 29 abr. 2024.

ANEXOS:

Anexo 1 – Fontes de financiamento do BNDES

O BNDES conta com diversas fontes de recursos para fornecer financiamento de longo prazo a todos os segmentos da economia. Como observa-se no Gráfico A1, a participação dos repasses do Tesouro Nacional ao BNDES vem reduzindo ano a ano, enquanto as captações com o Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) e provenientes do patrimônio líquido do banco tem ganhado espaço.

Gráfico A1.1 – Fontes de recursos do BNDES (participação %)



Fonte: BNDES.

1. **Fontes de recursos governamentais**

   1.1. Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT)

   O Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) foi criado pela Lei nº 7.998/1990, vinculado ao Ministério do Trabalho, destinado ao custeio do Programa de Seguro-Desemprego, ao pagamento do abono salarial e ao financiamento de programas de desenvolvimento econômico. Entre os recursos que constituem o Fundo, destacam-se os provenientes da arrecadação das contribuições devidas ao Programa de Integração Social (PIS) e ao Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pasep). A Emenda Constitucional nº 103/2019[15] determinou que 28% da arrecadação dessas contribuições deve ser destinada ao financiamento de programas de desenvolvimento econômico, por meio de BNDES.

   As contribuições ao PIS/Pasep são a principal fonte de recursos para as operações do BNDES. Além dos 28% previstos na Constituição Federal, chamados de "FAT Constitucional", o BNDES capta parcela dos outros recursos, que resultam do excesso de arrecadação em relação às obrigações do Fundo, denominados "FAT Depósitos Especiais".

[15] Alterou o artigo 239 da Constituição Federal de 1988, reduzindo de 40% para 28% o montante de arrecadação do PIS/Pasep que deve ser destinado para o financiamento de programas de desenvolvimento econômico, por meio do BNDES.

De 2001 a 2007, a participação média do Fundo no passivo do BNDES era em torno de 52,6%. Somada a recursos do Fundo PIS/Pasep, a participação média foi de aproximadamente 70%.

1.2. Tesouro Nacional

Em 2008, por meio do Tesouro Nacional, o governo federal iniciou um processo de aporte de recursos no BNDES para empréstimos e repasses. Isso ocorreu tanto em função da redução no volume de recursos do FAT naquele período, como pelo fato de o governo empreender uma política econômica anticíclica diante dos impactos da crise financeira iniciada no Estados Unidos. Nos anos seguintes, o Tesouro Nacional continuou emprestando recursos ao BNDES, com o objetivo de apoiar diferentes programas do governo federal, como o Programa de Sustentação do Investimento (PSI).

2. Captações externas

2.1. Emissões de títulos externos – *bonds*

Desde 1953, o BNDES capta recursos no mercado internacional, por meio de emissões de *bonds*. Esses títulos têm remuneração pré-fixada, determinada em processo de *bookbuilding*[16] e amortização de principal em parcela única.

2.2. Operações com instituições multilaterais e agências governamentais

O BNDES faz captações com organismos multilaterais e agências governamentais, como Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Japan Bank for International Cooperation (JBIC), Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), Nordic Investment Bank (NIB), China Development Bank (CDB), Agence Française de Développement (AFD), Swedish Export Credit Corporation (SEK) e Instituto de Crédito Oficial (ICO).

2.3. Operações compromissadas

O BNDES atua como *dealer* de mercado aberto do Banco Central, ou seja, medeia transações com títulos públicos em operações compromissadas. O BNDES capta recursos de uma instituição financeira e repassa ao Banco Central, em operações de venda de títulos com compromisso de recompra pela instituição financeira.

3. Outras captações

3.1. Fundo da Marinha Mercante (FMM).

3.2. Fundo da Amazônia.

3.3. Fundo do Clima.

3.4. FI-FGTS.

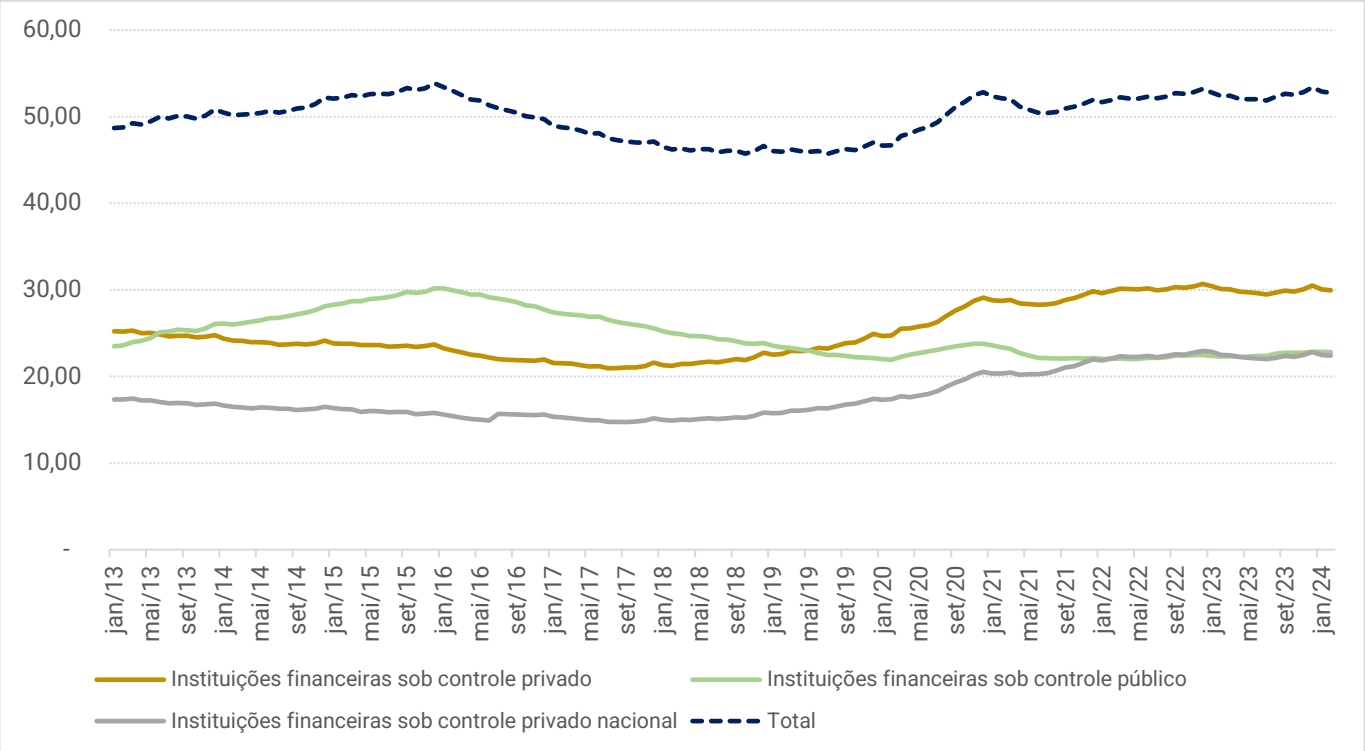
3.5. FGTS.

3.6. Patrimônio Líquido.

[16] *Bookbuilding* é o processo que visa definir o preço justo de um ativo por meio da análise de interesse no mercado financeiro em adquiri-los.

Anexo 2 – Crédito bancário no Brasil, por tipo de instituição financeira

Gráfico A2.1 – Saldo de operações de crédito no Brasil em percentual do PIB* – jan. 2013 a fev. 2024



Fonte: Elaboração CNT, com dados do Banco Central do Brasil.
*O total representa a soma da participação pública e privada.

Anexo 3 – Financiamento no Brasil, por fonte de recursos

Tabela A3.1 – Comparativo entre crédito desembolsado pelo BNDES, emissões primárias de ações, debêntures e FIDC (R$ bilhões*)

Ano	Debêntures	FIDC	Ações Emissão Primária	Ações Emissão Secundária	Desembolsos BNDES
2011	102,86	35,46	28,66	9,84	281,7
2012	172,96	13,47	23,15	4,33	299,8
2013	128,04	14,99	13,11	30,31	346,0
2014	127,26	15,44	23,99	1,59	320,3
2015	95,17	9,03	27,37	0,93	209,8
2016	92,45	6,17	8,29	4,21	127,3
2017	125,44	23,65	32,21	22,93	99,3
2018	203,92	30,93	7,69	10,16	93,5
2019	241,07	50,61	48,21	68,80	72,2
2020	151,67	54,25	79,26	66,33	81,3
2021	283,18	103,95	98,80	46,05	72,7
2022	288,77	49,41	54,40	6,96	104,1
2023	241,16	42,19	21,58	10,48	116,6

*Corrigidos pelo IPCA, a preços de março de 2024.
Fonte: Elaboração CNT, com dados da ANBIMA e do BNDES.

Anexo 4 – Participação do crédito privado no PIB em países selecionados

Tabela A4.1 – Crédito doméstico direcionado ao setor privado em países selecionados (% PIB) – 2004 a 2022

Países	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Hong Kong	144,76	143,13	136,80	136,68	140,29	155,43	185,58	202,29	198,53	218,16	233,21	207,90	214,30	223,37	219,91	236,74	258,90	259,22	263,59
Estados Unidos	184,81	188,63	198,28	206,35	185,13	187,48	181,92	174,47	175,44	184,57	185,40	180,73	183,64	191,63	180,46	191,24	215,78	216,31	
Japão	170,77	168,90	166,64	160,17	158,50	165,60	158,61	157,84	158,24	161,52	162,52	161,78	162,35	167,63	167,35	175,36	193,49	193,74	194,95
Rep. Coreia	105,86	110,30	122,22	129,14	141,95	138,09	130,04	132,54	130,75	128,49	131,56	132,14	134,83	136,49	141,16	151,26	164,14	170,82	174,97
Dinamarca	145,65	157,54	169,04	184,49	191,19	201,26	193,04	187,24	182,10	177,02	173,33	169,97	166,56	161,81	161,26	161,39	163,94	155,39	143,37
Nova Zelândia											148,98	152,27	154,99	153,22	153,22	155,33	159,86	154,59	146,95
Austrália	102,61	108,43	113,60	120,51	121,71	122,51	125,19	122,16	121,17	124,69	128,41	136,31	142,58	140,53	139,83	136,02	142,02	138,48	133,85
Reino Unido	137,13	143,12	154,10	170,36	191,17	192,44	184,60	170,37	160,76	149,55	135,51	130,87	132,35	133,27	133,97	132,56	146,99	138,46	129,89
Noruega	105,02	106,58	97,15	107,06	119,25	127,53	127,64	124,98	122,68	124,21	128,24	137,84	144,97	145,26	142,49	149,39	163,54	137,57	110,82
Suécia	91,50	99,14	102,59	110,98	117,71	123,93	122,52	123,99	128,10	130,42	129,37	126,63	128,52	131,28	131,87	131,09	137,75	135,08	132,33
França	76,62	80,15	84,26	88,81	92,53	95,07	95,88	96,83	96,55	96,02	94,09	95,07	97,39	101,37	104,27	106,67	125,42	121,01	119,96
Luxemburgo	66,00	71,27	74,72	85,31	101,15	100,97	86,12	84,18	83,58	86,66	86,31	91,78	96,25	100,47	105,62	108,98	110,17	103,96	101,49
Espanha	116,01	135,98	156,76	167,95	171,19	173,98	172,03	167,80	158,18	146,47	130,15	119,21	111,75	105,84	99,52	95,03	108,55	99,49	90,04
Finlândia	63,73	69,25	73,40	76,28	80,10	86,30	88,14	89,38	91,77	92,94	92,90	94,45	94,00	93,37	94,25	95,38	101,03	99,38	95,38
Portugal	121,19	124,77	133,41	142,24	151,48	159,86	155,60	156,26	152,95	143,09	129,75	119,83	111,26	102,63	97,01	93,41	104,34	99,06	90,12
Holanda	112,81	116,36	113,52	113,37	110,92	117,23	113,67	114,50	116,95	113,84	116,42	111,60	114,57	111,14	105,49	100,66	102,86	96,14	92,09
Áustria	87,77	94,32	94,44	92,92	95,81	97,74	98,53	96,06	94,22	92,56	87,56	85,89	83,14	84,26	84,41	85,99	92,91	93,30	89,61
Chipre	147,34	156,68	162,94	180,68	212,21	226,36	234,87	243,22	249,92	255,31	252,59	244,24	217,21	192,42	136,54	107,71	107,86	90,03	75,64
Itália	67,73	70,85	75,77	81,80	83,69	87,56	93,05	94,06	93,76	90,84	88,65	87,33	84,94	80,78	76,72	73,74	83,09	76,85	71,46
Malta		97,40	106,45	108,41	114,98	122,11	115,78	118,77	110,30	102,20	96,62	85,29	81,75	74,44	72,45	71,03	80,80	74,66	72,01
Bélgica	61,84	63,60	65,83	68,44	62,76	58,68	56,80	55,42	54,74	56,41	57,89	60,63	63,38	65,10	68,09	69,47	76,62	74,48	73,56
Brasil	29,37	31,84	35,43	40,69	45,78	47,49	52,76	58,08	62,52	64,23	66,03	66,83	62,19	59,48	60,22	62,79	68,70	69,68	71,78
Eslováquia			33,75	37,38	40,68	44,89	44,32	45,91	46,21	47,78	49,64	52,50	56,92	60,08	61,72	62,54	66,26	66,17	66,93
Grécia	62,29	72,01	76,28	84,54	89,29	88,02	112,55	119,30	118,57	118,61	117,12	112,79	108,60	100,92	91,74	81,01	82,51	57,15	52,56
República Tcheca	25,68	29,22	33,84	38,68	43,23	44,98	46,33	48,32	49,41	50,61	49,46	49,54	51,06	50,91	51,33	50,27	53,07	53,73	50,52
Eslovênia	0,19	52,29	60,01	71,06	76,40	83,07	85,06	81,85	79,27	65,35	54,50	49,88	46,64	45,06	43,31	42,34	43,29	40,91	41,07
Irlanda	104,90	124,64	144,57	158,10	166,32	169,25	133,32	115,61	111,52	104,47	80,42	52,97	48,48	44,03	40,65	36,80	32,90	27,36	26,17
Canadá	115,44	121,66	134,12	123,53	124,10														
Singapura	95,73	89,22	84,29	85,35	97,86	96,86	94,86	104,70	112,97	124,07	128,13	122,42	123,72	120,98	117,78	119,25	129,48		
Suíça	142,70	146,38	150,18	153,60	145,87	155,19	153,94	156,32	162,23	164,06	165,12	166,78	170,39						

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Banco Mundial.
*Os dados de 2022 para os Estados Unidos não estão disponíveis na base de dados do Banco Mundial.

Anexo 5 – Linhas de Crédito do BNDES

Tabela A5.1 – Aquisição de caminhões

Linha de crédito	Finalidades	Valor mínimo de financiamento	Taxa de juros	Prazo máximo para reembolso e carência	Garantias	Tipo de operação	Site
BNDES Finame Direto	Aquisição e comercialização de bens baixo carbono e máquinas 4.0.	R$ 20 milhões.	Composta pelo custo financeiro (TFB, Selic ou Cesta), remuneração do BNDES (0,9% ao ano) e taxa de risco de crédito (variável conforme risco do cliente e prazos do financiamento).	Até 16 anos, com carência de até 36 meses.	As garantias das operações com recursos dessa linha são constituídas, cumulativamente ou alternativamente, por: hipoteca, penhor, propriedade fiduciária, fiança, aval, observando-se a Política de Crédito do BNDES.	Direta com BNDES.	BNDES Finame Direto
	Aquisição e comercialização de demais bens e de materiais industrializados, e produção de bens em geral.		Composta pelo custo financeiro (TFB, Selic ou Cesta), remuneração do BNDES (1,3% ao ano) e taxa de risco de crédito (variável conforme risco do cliente e prazos do financiamento).	Até 7 anos, com carência de 24 meses.			
BNDES Finame BK Aquisição e Comercialização via Parceiros	Aquisição de caminhões, bens de informática e de automação, seguro do bem e seguro prestamista, quando contratados em conjunto com os referidos bens (apenas pata MPMEs), capital de giro associado, para MPMEs (até 30% do valor financiado).	Não há.	Composta pelo custo financeiro, taxa do BNDES e taxa do agente financeiro: TFB, TFBD, TLP ou Selic + 1,15% ao ano (MPMEs) ou 1,25% ao ano (grandes empresas) + taxa do agente financeiro (negociada entre a instituição e o cliente).	Até 10 anos, com carência de até 2 anos. Nos financiamentos em TFB, a carência é de até 1 ano.	Negociadas entre a instituição financeira credenciada e o cliente. Possibilidade de utilização do BNDES FGI (Fundo Garantidor do Investimento) para complementar as garantias oferecidas pela empresa. Necessário consultar condições específicas com o BNDES.	Por agente financeiro credenciado.	BNDES Finame BK Aquisição e Comercialização
BNDES Finame Baixo Carbono	Caminhões elétricos, híbridos ou outros modelos com tração elétrica, ou movidos exclusivamente a biocombustível, veículos pesados a gás e	Não há	Composta pelo custo financeiro, taxa do BNDES e taxa do agente financeiro: TFB, TFBD, TLP ou Selic + 0,95% ao ano + taxa do agente financeiro (negociada	Até 10 anos, com carência de até 2 anos. Nos financiamentos em TFB, a carência é de até 1 ano.	Negociadas entre a instituição financeira credenciada e o cliente. Possibilidade de utilização do BNDES FGI (Fundo Garantidor do Investimento) para complementar as garantias oferecidas pela	Por agente financeiro credenciado ou pelo Canal MPME do BNDES.	BNDES Finame Baixo Carbono

Linha de crédito	Finalidades	Valor mínimo de financiamento	Taxa de juros	Prazo máximo para reembolso e carência	Garantias	Tipo de operação	Site
	respectivos equipamentos de abastecimento.		entre a instituição e o cliente, até 3,5% ao ano).		empresa. Necessário consultar condições específicas com o BNDES.		

Fonte: Elaboração CNT, com informações do BNDES.

Tabela A5.2 – Aquisição de ônibus

Linha de crédito	Finalidades	Valor mínimo de financiamento	Taxa de juros	Prazo máximo para reembolso e carência	Garantias	Tipo de operação	Site
BNDES Finame Direto	Aquisição e comercialização de bens baixo carbono e máquinas 4.0.	R$ 20 milhões.	Composta pelo custo financeiro (TFB, Selic ou Cesta), remuneração do BNDES (0,9% ao ano) e taxa de risco de crédito (variável conforme risco do cliente e prazos do financiamento).	Até 16 anos, com carência de até 36 meses.	As garantias das operações com recursos dessa linha são constituídas, cumulativamente ou alternativamente, por: hipoteca, penhor, propriedade fiduciária, fiança, aval, observando-se a Política de Crédito do BNDES.	Direta com BNDES.	BNDES Finame Direto
	Aquisição e comercialização de demais bens e de materiais industrializados, e produção de bens em geral.		Composta pelo custo financeiro (TFB, Selic ou Cesta), remuneração do BNDES (1,3% ao ano) e taxa de risco de crédito (variável conforme risco do cliente e prazos do financiamento).	Até 7 anos, com carência de 24 meses.			
BNDES Finame BK Aquisição e Comercialização via Parceiros	Aquisição de ônibus, bens de informática e de automação, seguro do bem e seguro prestamista, quando contratados em conjunto com os referidos bens (apenas pata MPMEs), capital de giro associado, para MPMEs (até 30% do valor financiado).	Não há.	Composta pelo custo financeiro, taxa do BNDES e taxa do agente financeiro: TFB, TFBD, TLP ou Selic + 1,15% ao ano (MPMEs) ou 1,25% ao ano (grandes empresas) + taxa do agente financeiro (negociada entre a instituição e o cliente).	Até 10 anos, com carência de até 2 anos. Nos financiamentos em TFB, a carência é de até 1 ano.	Negociadas entre a instituição financeira credenciada e o cliente. Possibilidade de utilização do BNDES FGI (Fundo Garantidor do Investimento) para complementar as garantias oferecidas pela empresa. Necessário consultar condições específicas com o BNDES.	Por agente financeiro credenciado.	BNDES Finame BK Aquisição e Comercialização
BNDES Finame Baixo Carbono	Ônibus elétricos, híbridos ou outros modelos com tração elétrica, ou movidos exclusivamente a biocombustível, veículos pesados a gás e respectivos equipamentos de abastecimento.	Não há	Composta pelo custo financeiro, taxa do BNDES e taxa do agente financeiro: TFB, TFBD, TLP ou Selic + 0,95% ao ano + taxa do agente financeiro (negociada entre a instituição e o cliente, até 3,5% ao ano).	Até 10 anos, com carência de até 2 anos. Nos financiamentos em TFB, a carência é de até 1 ano.	Negociadas entre a instituição financeira credenciada e o cliente. Possibilidade de utilização do BNDES FGI (Fundo Garantidor do Investimento) para complementar as garantias oferecidas pela empresa. Necessário consultar condições específicas com o BNDES.	Por agente financeiro credenciado ou pelo Canal MPME do BNDES.	BNDES Finame Baixo Carbono

Fonte: Elaboração CNT, com informações do BNDES.

Tabela A5.3 – Aquisição de embarcações

Linha de crédito	Finalidades	Valor mínimo de financiamento	Taxa de juros	Prazo máximo para reembolso e carência	Garantias	Tipo de operação	Site
BNDES Finame Direto	Aquisição e comercialização de bens baixo carbono e máquinas 4.0.	R$ 20 milhões.	Composta pelo custo financeiro (TFB, Selic ou Cesta), remuneração do BNDES (0,9% ao ano) e taxa de risco de crédito (variável conforme risco do cliente e prazos do financiamento).	Até 16 anos, com carência de até 36 meses.	As garantias das operações com recursos dessa linha são constituídas, cumulativamente ou alternativamente, por: hipoteca, penhor, propriedade fiduciária, fiança, aval, observando-se a Política de Crédito do BNDES. É admitida a garantia incidente sobre os bens a serem adquiridos na hipótese de financiamento de **embarcações**, aeronaves, locomotivas e vagões ferroviários.	Direta com BNDES.	BNDES Finame Direto
	Aquisição e comercialização de demais bens e de materiais industrializados, e produção de bens em geral.		Composta pelo custo financeiro (TFB, Selic ou Cesta), remuneração do BNDES (1,3% ao ano) e taxa de risco de crédito (variável conforme risco do cliente e prazos do financiamento).	Até 7 anos, com carência de 24 meses.			
Fundo da Marinha Mercante (FMM)	Prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.	Previstas na Resolução 5.031/2022 do Conselho Monetário Nacional (CMN).	Previstas na Resolução 5.031/2022 do Conselho Monetário Nacional (CMN).	Previstas na Resolução 5.031/2022 do Conselho Monetário Nacional (CMN).	Negociadas entre a empresa e a instituição financeira.	Diretas com BNDES ou por meio de instituições credenciadas.	FMM

Fonte: Elaboração CNT, com informações do BNDES.

Tabela A5.4 – Aquisição de aeronaves

Linha de crédito		Valor mínimo de financiamento	Taxa de juros	Prazo máximo para reembolso e carência	Garantias	Tipo de operação	Site
BNDES Finame Direto	Aquisição e comercialização de bens baixo carbono e máquinas 4.0.	R$ 20 milhões.	Composta pelo custo financeiro (TFB, Selic ou Cesta), remuneração do BNDES (0,9% ao ano) e taxa de risco de crédito (variável conforme risco do cliente e prazos do financiamento).	Até 12 anos, com carência de até 3 meses.	É admitida a garantia incidente sobre os bens a serem adquiridos na hipótese de financiamento de embarcações, aeronaves, locomotivas e vagões ferroviários.	Direta com BNDES.	Finame
	Aquisição e comercialização de demais bens e de materiais industrializados, e produção de bens em geral.		Composta pelo custo financeiro (TFB, Selic ou Cesta), remuneração do BNDES (1,3% ao ano) e taxa de risco de crédito (variável conforme risco do cliente e prazos do financiamento).	Até 12 anos, com carência de até 3 meses.	É admitida a garantia incidente sobre os bens a serem adquiridos na hipótese de financiamento de embarcações, aeronaves, locomotivas e vagões ferroviários.	Direta com BNDES.	Finame

Fonte: Elaboração CNT, com informações do BNDES.

Tabela A5.5 – Mobilidade Urbana

Linha de crédito	Finalidades	Valor mínimo de financiamento	Taxa de juros	Prazo máximo para reembolso e carência	Garantias	Tipo de operação	Site
BNDES Finem Direto – Mobilidade Urbana	Empresas. Estados, municípios e DF.	R$ 40 milhões.	Composta por custo financeiro (TLP) e pela remuneração do BNDES (a partir de 1,5% ao ano).	O prazo máximo de financiamento é de 34 anos. Esse prazo compreende o prazo de carência e o prazo de amortização e é determinado em função da capacidade de pagamento do empreendimento, do cliente e do grupo econômico. Durante o período de carência, que será de até seis meses após a entrada do projeto em operação comercial, os juros poderão ser capitalizados ou pagos pelo cliente.	Garantias reais (tais como hipoteca, penhor, propriedade fiduciária, recebíveis, etc.) e/ou pessoais (tais como fiança ou aval), definidas na análise da operação.	Direta com BNDES. Por meio de instituição financeira credenciada	Finem
			Composta por custo financeiro (TLP) e pela remuneração do BNDES (a partir de 1,5% ao ano).				
BNDES Finem Apoio Indireto – Mobilidade Urbana	Empresas. Estados, municípios e DF.	R$ 40 milhões.	Composta por custo financeiro (TLP), pela remuneração do BNDES (1,45% ao ano) e pela taxa do agente financeiro (negociada		Negociadas entre a instituição financeira credenciada e o cliente.	Por meio de instituição financeira credenciada.	Finem

Linha de crédito	Finalidades	Valor mínimo de financiamento	Taxa de juros	Prazo máximo para reembolso e carência	Garantias	Tipo de operação	Site
			entre a instituição e o cliente).				

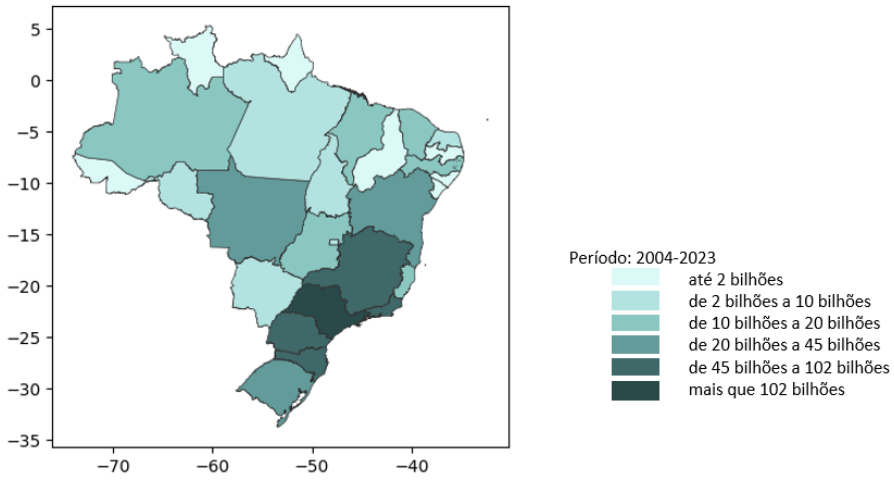
Fonte: Elaboração CNT, com informações do BNDES.

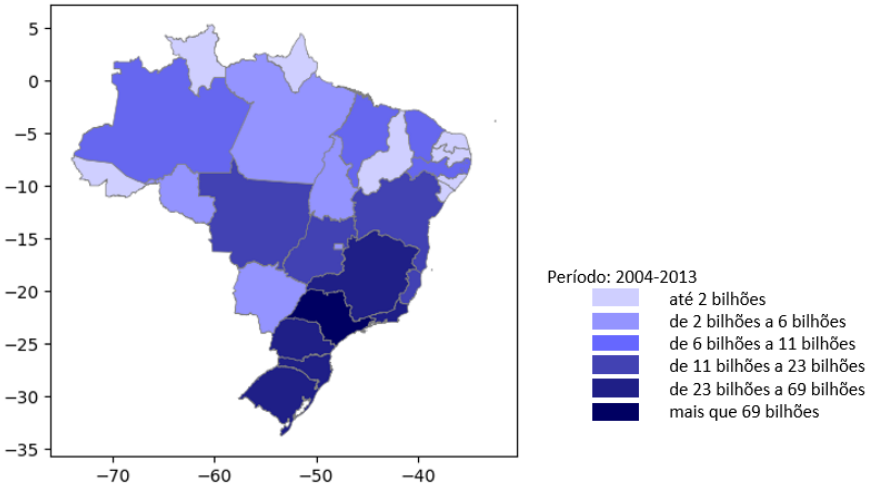
Tabela A5.6 – Infraestruturas de transporte

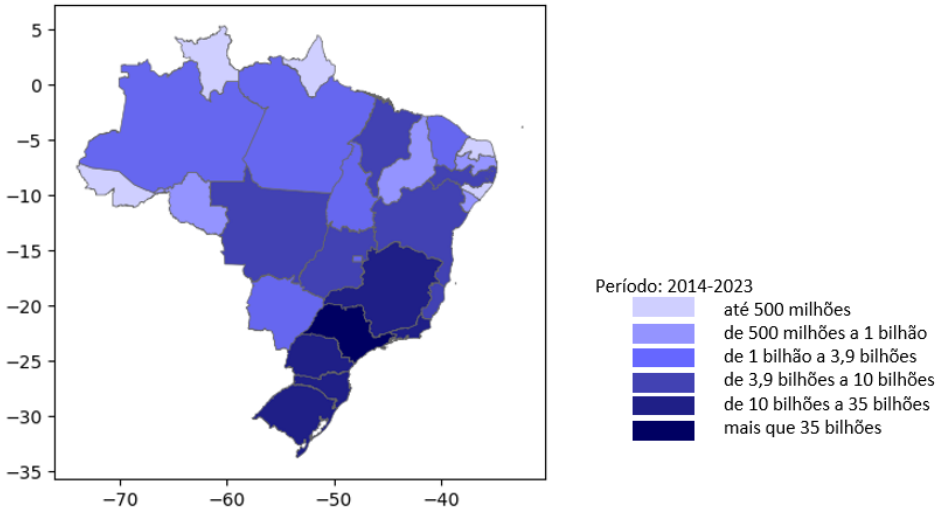
Linha de crédito	Finalidades	Valor mínimo de financiamento	Taxa de juros	Prazo máximo para reembolso e carência	Garantias	Tipo de operação	Site
BNDES Finem Direto – Mobilidade Urbana	Empresas. Estados, municípios e DF.	R$ 40 milhões.	Composta por custo financeiro (TLP) e pela remuneração do BNDES (a partir de 1,5% ao ano).	Rodovias, ferrovias e hidrovias: 34 anos. Demais empreendimentos: 24 anos.	Garantias reais (tais como hipoteca, penhor, propriedade fiduciária, recebíveis, etc.) e/ou pessoais (tais como fiança ou aval), definidas na análise da operação.	Direta com BNDES.	Finem
BNDES Finem Apoio Indireto – Mobilidade Urbana	Empresas. Estados, municípios e DF.	R$ 40 milhões.	Composta por custo financeiro (TLP), pela remuneração do BNDES (1,45% ao ano) e pela taxa do agente financeiro (negociada entre a instituição e o cliente).	Rodovias, ferrovias e hidrovias: 34 anos. Demais empreendimentos: 24 anos.	Negociadas entre a instituição financeira credenciada e o cliente.	Por meio de instituição financeira credenciada.	Finem

Fonte: Elaboração CNT, com informações do BNDES.

Anexo 6 – Distribuição dos desembolsos do BNDES para infraestruturas de transporte, por UF







Fonte: Elaboração CNT, com dados do BNDES.

Equipe Técnica da CNT

Elaboração
Bruno Batista, Diretor Executivo
Fernanda Rezende, Diretora Executiva Adjunta
Fernanda Schwantes, Gerente Executiva de Economia
Rodrigo Curi, Analista em Transporte
Matheus Almeida, Estagiário em Economia

Revisão e comunicação
Anna Guedes, Revisora
Vanessa Montenegro, Atendimento

Documento finalizado em: 03/06/2024.
A **Série Especial de Economia – Investimentos em Transporte** tem como objetivo analisar a dinâmica de investimentos públicos e privados em todas as modalidades de transporte de cargas e passageiros. Para ler as edições deste e de outros informes e boletins temáticos para o transporte, consulte cnt.org.br.