

# TRANSPORTE

## em NÚMEROS

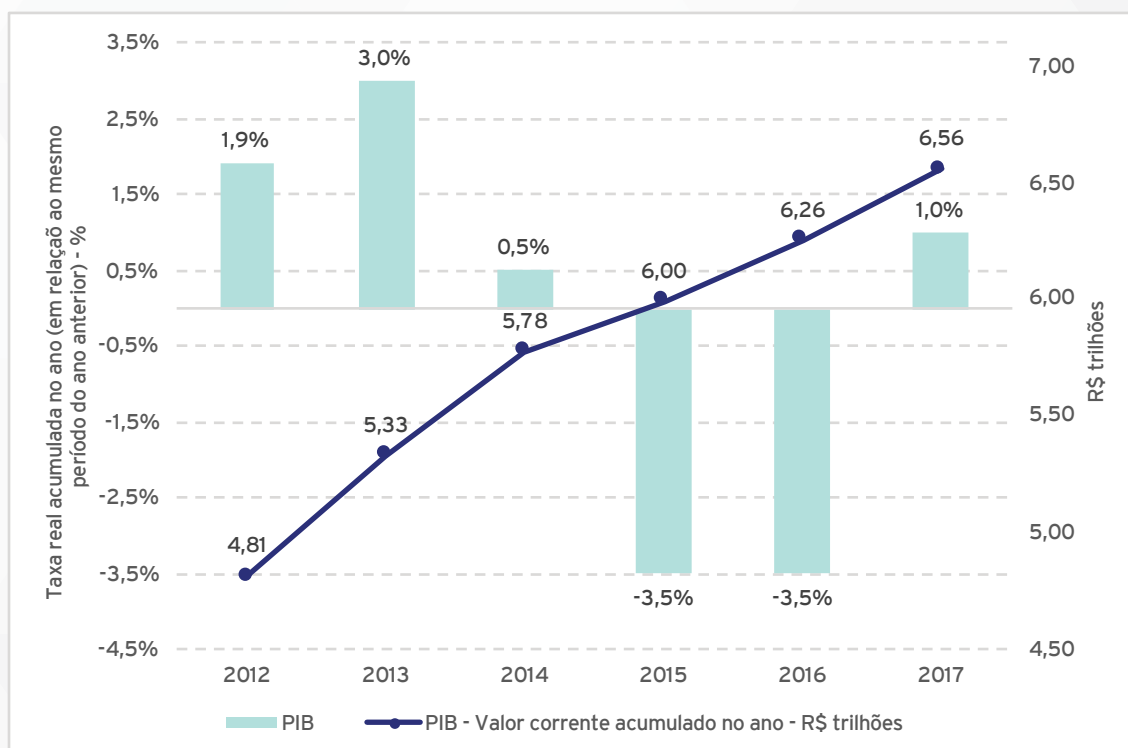
**CNT** | Confederação Nacional do Transporte

## DESEMPENHO ECONÔMICO

### Baixa atividade econômica direciona resultado do transporte

A crise econômica, iniciada em 2014, foi uma das mais longas e severas da história do Brasil com problemas de ordem econômica e fiscal que impactaram negativamente todos os segmentos econômicos do país. O cenário desfavorável fez com que o Produto Interno Bruto (PIB) caísse todos os anos, com uma queda de 6,8% em 2016, a maior queda registrada entre as atividades produtivas.

Gráfico 1 - Produto Interno Bruto - Variação real acumulada no ano (%) e valor corrente (R\$ trilhões)



Fonte: Elaboração CNT com dados do IBGE.

1. O setor de transporte inclui os serviços de transporte, armazenagem e correio de acordo com a classificação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

## 2017

Após dois anos de quedas consecutivas e expressivas, o PIB brasileiro começa a dar sinais de recuperação. Os dados de Contas Nacionais Trimestrais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) indicam que o desempenho da economia nacional em 2017 foi melhor do que em 2016, apresentando um crescimento acumulado no ano de 1,0%. Em 2016, o resultado foi de -3,5% (R\$ 6,56 trilhões).

O setor de melhor

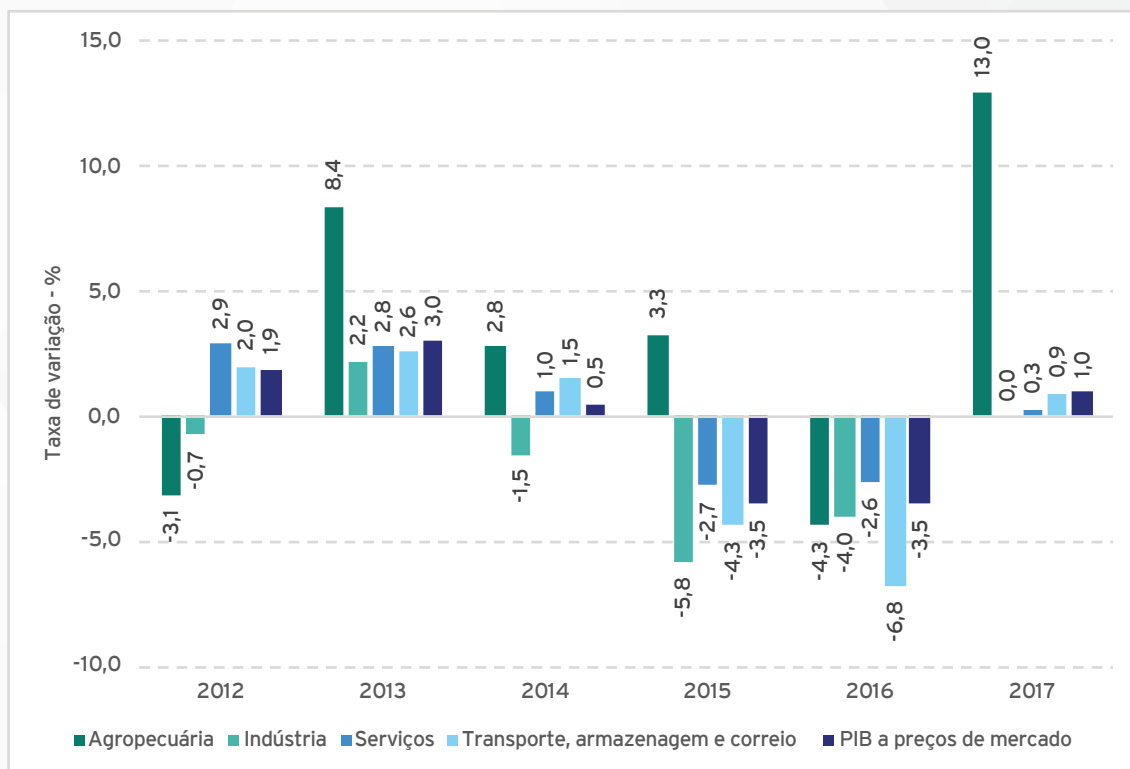
desempenho foi o agropecuário (13,0%), beneficiado pela safra recorde de soja que contribuiu significativamente para o resultado do PIB, principalmente no primeiro trimestre de 2017. Já a indústria, apesar da melhora em relação a 2016, não apresentou crescimento, tendo registrado variação de 0,0% em 2017. No setor de serviços, os avanços ainda são modestos.

O serviço de transporte registrou aumento de 0,9% em 2017 em comparação com

2016. O resultado reflete um aumento pelo serviço de fretes e transporte de passageiros decorrente da melhora da atividade econômica no país. Em valores correntes, o PIB do setor foi de R\$ 246,54 bilhões.

Contudo, destaca-se que a trajetória de recuperação econômica ainda não é sólida. Isso porque parte significativa depende do consumo das famílias. Além disso, os investimentos continuam em queda, registrando variação de -1,8% em 2017 (Formação Bruta de Capital Fixo<sup>2</sup>).

Gráfico 2 - Taxa de variação real do PIB acumulada ao longo do ano (em relação ao mesmo período do ano anterior) - %



Fonte: Elaboração CNT com dados do IBGE.

## PIB - 2017

- » PIB (agregado): 1,0%
- » Agropecuária: 13,0%
- » Indústria: 0,0%
- » Serviços: 0,3%
- » Transporte: 0,9%
- » Consumo famílias: 1,0%
- » Consumo governo: -0,6%
- » Formação bruta de capital fixo (investimento): -1,8%
- » Exportação: 5,2%
- » Importação: 5,0%

2. A Formação Bruta de Capital Fixo mede o quanto as empresas aumentaram os seus bens de capital, mostrando se a capacidade de produção está crescendo. O indicador considera no seu cálculo a produção de máquinas, equipamentos e material de construção. Dessa forma, ele pode ser considerado uma aproximação do nível de investimento do país.

## Demanda

A redução da demanda por serviços de transporte (passageiros e cargas), decorrente da recessão dos demais setores, prejudicou o desempenho dos transportadores.

Dados da Pesquisa Mensal de Serviços (PMS)<sup>3</sup>, publicada pelo IBGE, indicam que as empresas de transporte, armazenagem e correio foram as que mais sofreram com a crise econômica. Em 2015, a queda foi de 6,1%. Já em 2016, acumulou-se redução de outros 7,6% no volume de

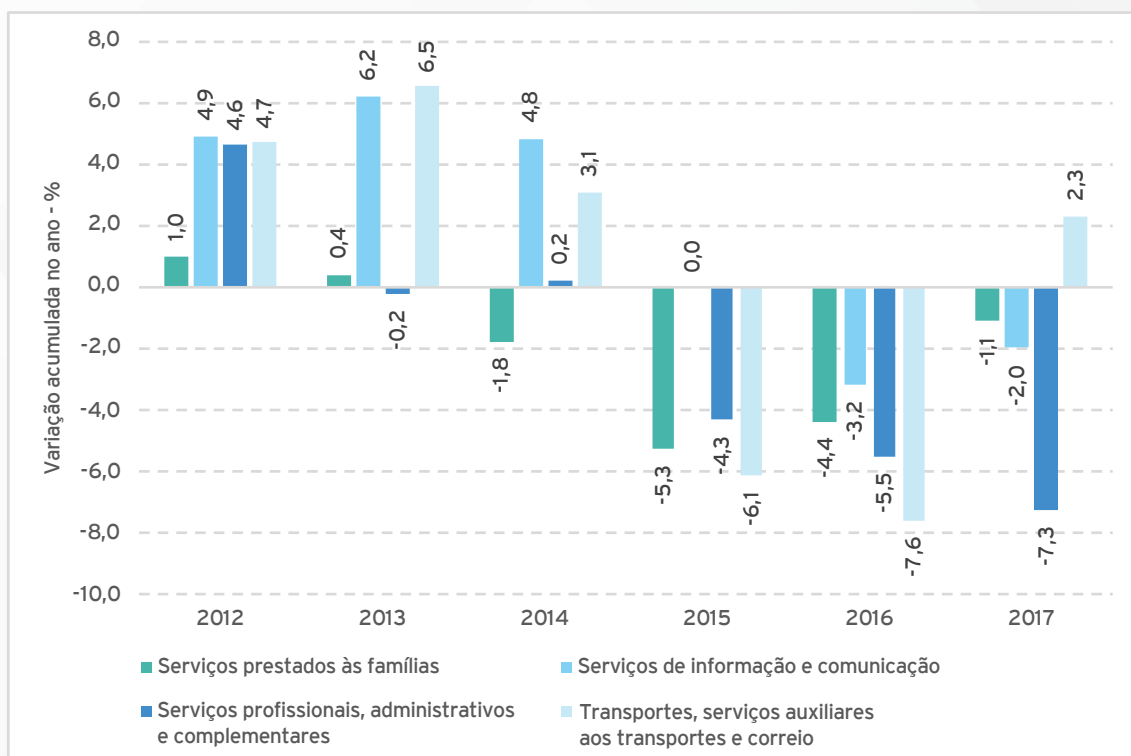
serviços prestados pelo setor. Entre os serviços, o melhor resultado foi registrado para as atividades de informação e comunicação.

Entre os segmentos do transporte, o mais afetado foi o transporte terrestre, que engloba serviços rodoviários e ferroviários. As empresas desse grupo tiveram quedas de 10,4% no volume de serviços tanto em 2015 quanto em 2016. No tangente ao resultado do transporte terrestre, destaca-se que ele deveu-se principalmente à queda de demanda registrada pelas empresas de transporte

rodoviário, uma vez que o segmento ferroviário teve crescimento em 2016 (aumento de +2,67% da movimentação de cargas<sup>4</sup> e queda de apenas -0,34% na movimentação metroferroviária de passageiros<sup>5</sup>).

Em 2015, o transporte aquaviário teve crescimento de 17,6%, influenciado por movimentos de comércio internacional. Contudo, em 2016, a queda desse segmento foi de 9,5%. O único segmento que apresentou resultados positivos em 2015 e 2016, segundo dados da PMS, foi o aéreo.

Gráfico 3 - Taxa de variação do volume de serviços prestados no Brasil - %



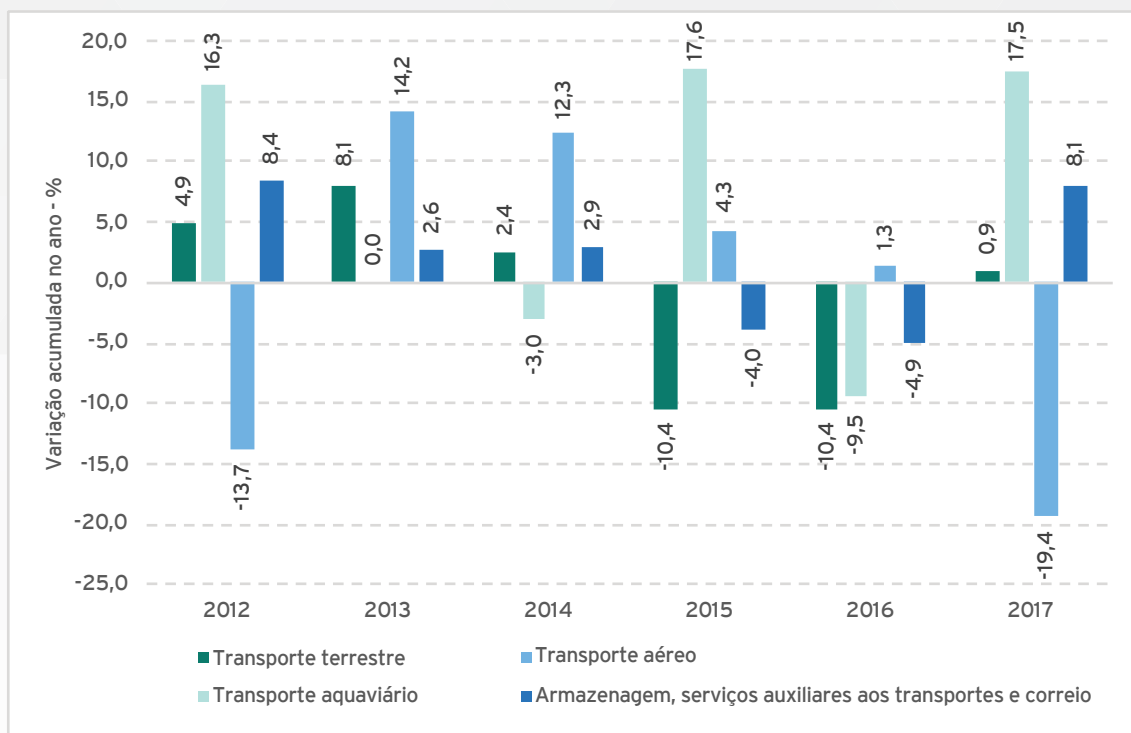
Fonte: Elaboração CNT com dados do IBGE.

3. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) optou por utilizar os dados da Pesquisa Mensal de Serviços (PMS) por essa ser a única base de dados que apresenta informações sobre todos os modais, permitindo a avaliação do desempenho dos diferentes segmentos de transporte sob a ótica de uma metodologia comum.

4. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF).

5. Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos). Balanço do setor metroferroviário 2016-2017.

Gráfico 4 - Taxa de variação do volume de serviços prestados - Setor transportador - Acumulado no ano, %



Fonte: Elaboração CNT com dados do IBGE.

## 2017

Diferentemente do bom desempenho em 2015 e 2016, o transporte aéreo registrou quedas sucessivas no volume de serviços em 2017. Apesar disso, a variação na receita nominal foi positiva e calculada em 12,8% em 2017. Esse resultado foi afetado pelo desempenho do segundo semestre de 2016 (queda de 3,6% em relação ao mesmo período de 2015) e pelo perfil das viagens ao longo do ano (sazonalidade).

O transporte aquaviário acumulou alta de 17,5% no volume de serviços e queda de 1,0% na receita nominal

em 2017. O resultado está relacionado à melhora da movimentação de mercadorias no longo curso, cabotagem e navegação interior.

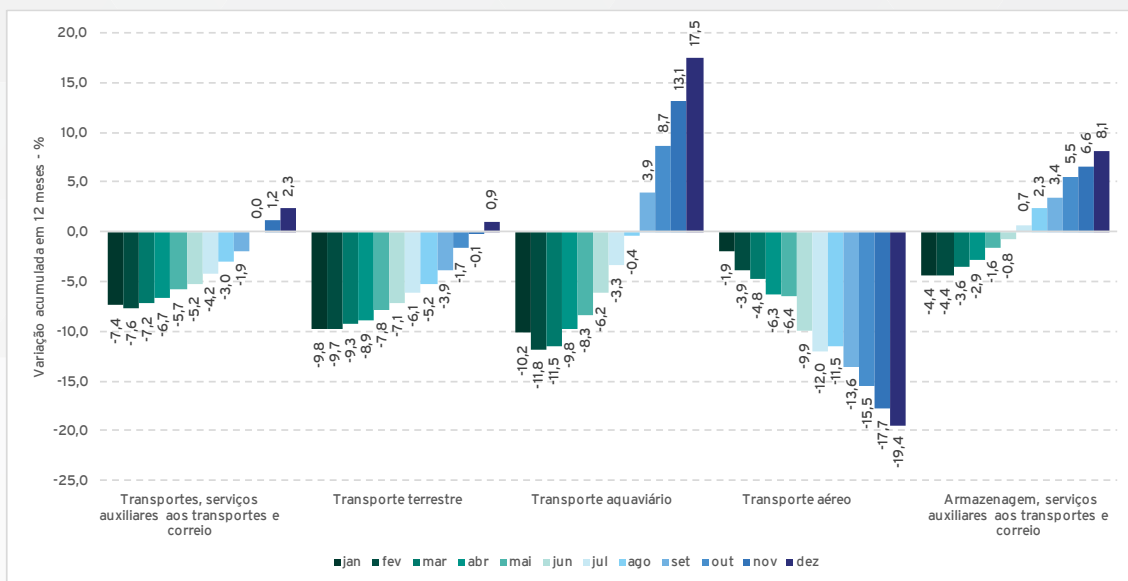
Já o transporte terrestre, que havia apresentado os piores resultados em 2015 e 2016, revelou uma diminuição de suas perdas no acumulado em 2017. Desta maneira, o segmento obteve alta de 0,9% no volume de serviços (em dezembro de 2016, registrava queda de 10,4%). Já a receita nominal desses serviços, que representa a remuneração de fretes e passagens, registrou aumento de 7,5% (impulsionada pela revisão de tarifas do transporte

urbano de passageiros e pelo intermunicipal de passageiros por ônibus, apresentada na análise de IPCA do transporte).

Os serviços auxiliares do transporte, armazenagem e correios também melhoraram o seu resultado, em decorrência do aumento da demanda. Desta forma, o segmento apresentou alta de 8,1% no volume de serviços e de 11,4% na receita nominal.

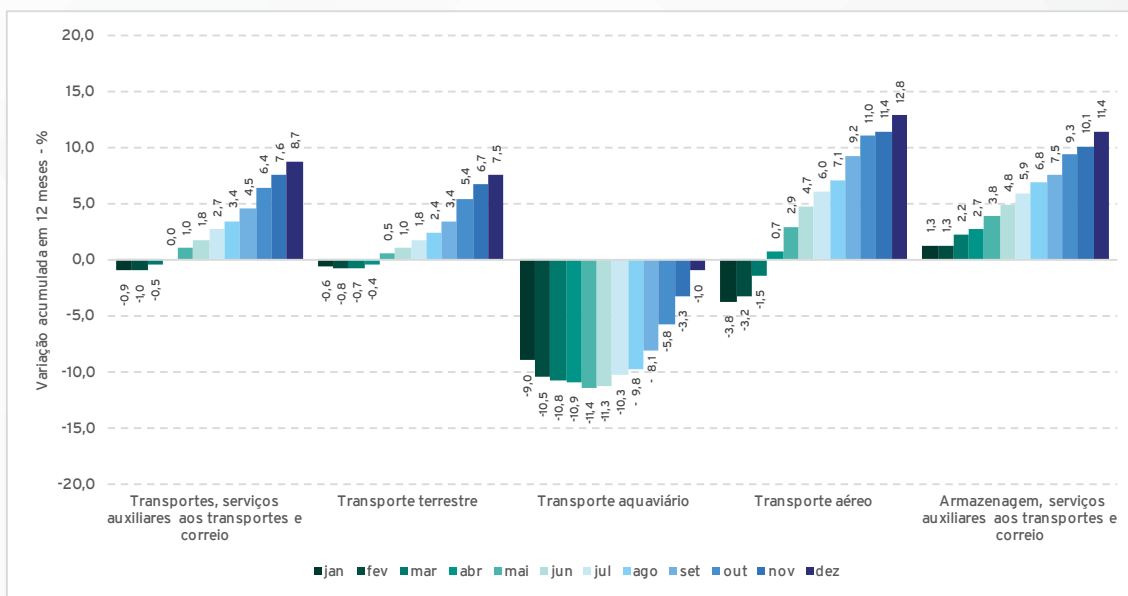
Assim, alinhado ao resultado do PIB de transporte, a PMS evidencia uma melhora na atividade transportadora tanto em termos de contratação pelos serviços prestados quanto na remuneração dos transportadores.

Gráfico 5 - Taxa de variação mensal do volume de serviços de transporte - 2017 - Acumulado 12 meses - %



Fonte: Elaboração CNT com dados do IBGE.

Gráfico 6 - Taxa de variação mensal da receita nominal de serviços de transporte - 2017 - Acumulado 12 meses - %



Fonte: Elaboração CNT com dados do IBGE.

## Emprego

Atividade essencial para toda cadeia produtiva, o transporte é tanto um termômetro da atividade econômica nacional

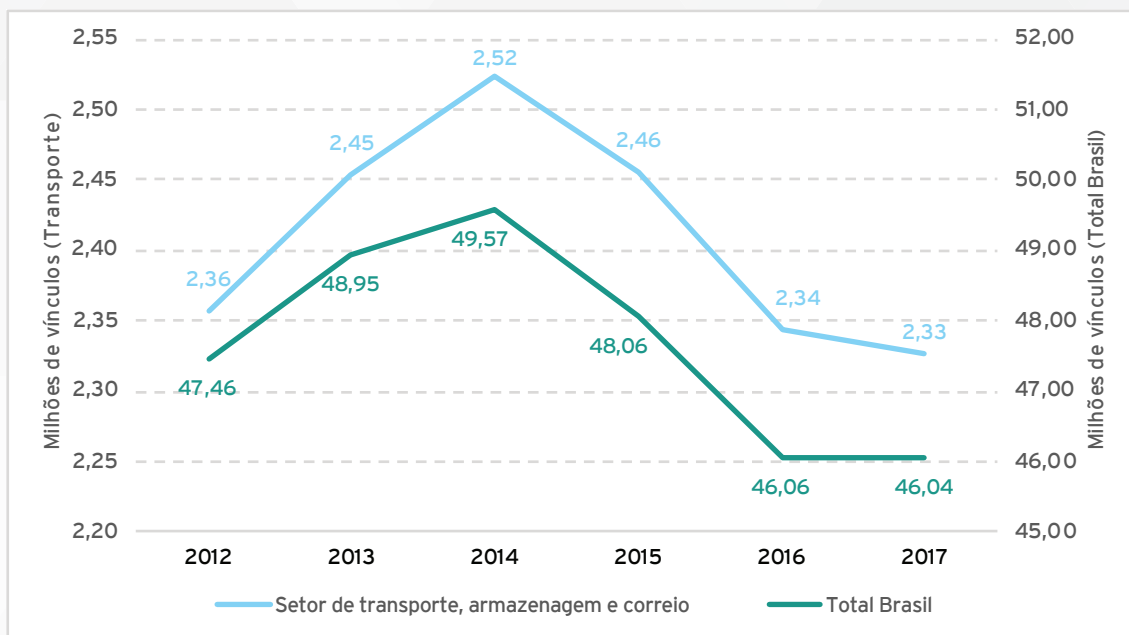
quanto um multiplicador de seus efeitos. Pelo gráfico, é possível perceber que o comportamento do estoque de trabalhadores do transporte foi semelhante ao observado para

o mercado de trabalho formal como um todo, reforçando a elevada correlação entre a atividade transportadora e o desempenho econômico.

Com a crise econômica

brasileira, entre 2014 e 2016, foram fechadas 3,51 milhões de vagas no país segundo dados do Ministério do Trabalho. Dessas, 5,1% foram em atividades relacionadas aos serviços de transporte, armazenagem e correio e refletem o impacto sofrido pelo setor que perdeu tanto com a redução do número de passageiros transportados quanto com a queda da demanda por transporte de cargas.

Gráfico 7 - Evolução do estoque de empregos formais - Brasil (agregado) e setor de transporte, armazenagem e correios - Milhões de vínculos



Fonte: Elaboração CNT com dados da Rais e do Caged.

## Empregos por modal de transporte

Considerando apenas o número de vínculos de trabalho das atividades econômicas relacionadas com os modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo, tem-se que os transportadores rodoviários, além de possuírem o maior estoque de vagas, foram os que mais fecharam postos de emprego entre 2014 e 2016: 120.439.

Esse resultado está diretamente relacionado

à participação do modal na matriz de transporte e à estrutura do mercado. A flexibilidade de contratação do rodoviário, aliada ao elevado número de empresas e à existência de transportadores autônomos de carga, fazem com que esse segmento seja o primeiro a sofrer com a redução do número de contratos fechados (volume de serviços).

A maior variação proporcional, entre 2014 e 2016, foi registrada nas empresas aéreas, que reduziram 11,0% o

número de funcionários. Esse comportamento é resultado da queda da renda nacional e da diminuição do nível de atividade econômica. No mesmo período, o transporte aquaviário perdeu 6,6% das suas vagas.

Em contrapartida, o número de vínculos associados ao transporte ferroviário e metroferroviário aumentou 1,4% no período analisado. Isso porque houve um aumento da procura por esse serviço para o transporte de cargas.



Tabela 1 - Estoque de empregos formais do setor de transporte

Segmentos	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Transporte Terrestre (A)</b>	<b>1.649.172</b>	<b>1.721.479</b>	<b>1.776.584</b>	<b>1.740.127</b>	<b>1.656.963</b>	<b>1.644.393</b>
Transporte ferroviário e metroferroviário	64.034	64.531	67.213	66.600	68.140	69.011
Transporte rodoviário	1.581.499	1.653.152	1.705.585	1.669.801	1.585.146	1.571.688
Transporte dutoviário	3.382	3.496	3.432	3.359	3.310	3.353
Trens turísticos, teleféricos e similares	257	300	354	367	367	341
<b>Transporte Aquaviário (B)</b>	<b>36.949</b>	<b>43.705</b>	<b>45.636</b>	<b>43.492</b>	<b>42.604</b>	<b>41.479</b>
<b>Transporte Aéreo (C)</b>	<b>71.160</b>	<b>70.695</b>	<b>71.731</b>	<b>68.562</b>	<b>63.871</b>	<b>63.867</b>
<b>Armazenamento e atividades auxiliares (D)</b>	<b>415.158</b>	<b>427.608</b>	<b>443.057</b>	<b>421.388</b>	<b>404.645</b>	<b>408.068</b>
<b>Correio e outras atividades de entrega (E)</b>	<b>184.314</b>	<b>189.396</b>	<b>187.199</b>	<b>182.627</b>	<b>175.781</b>	<b>168.997</b>
<b>Setor de transporte (A+B+C)</b>	<b>1.757.281</b>	<b>1.835.879</b>	<b>1.893.951</b>	<b>1.852.181</b>	<b>1.763.438</b>	<b>1.749.739</b>
<b>Setor de transporte e armazenagem (A+B+C+D)</b>	<b>2.172.439</b>	<b>2.263.487</b>	<b>2.337.008</b>	<b>2.273.569</b>	<b>2.168.083</b>	<b>2.157.807</b>
<b>Setor de transporte, armazenagem e correio (A+B+C+D+E)</b>	<b>2.356.753</b>	<b>2.452.883</b>	<b>2.524.207</b>	<b>2.456.196</b>	<b>2.343.864</b>	<b>2.326.804</b>

Fonte: Elaboração CNT com dados do Ministério do Trabalho.

## 2017

Em 2017, foram fechados 17,06 mil<sup>6</sup> postos de trabalho formais no Brasil no segmento de transporte, armazenagem e correio. Dessa forma, o estoque de empregos formais do setor chegou a 2,33 milhões de vagas, sendo que 1,57 milhões

de vínculos, o equivalente a 67,5% dos postos de trabalho do setor, estão registrados no transporte rodoviário.

A redução do ritmo de demissões no setor de transporte, armazenagem e correio, em decorrência do aumento da atividade econômica, mostra que

ainda há um elevado nível de ociosidade nas empresas transportadoras. Assim, espera-se que as contratações aumentem na medida em que a atividade econômica se torne mais dinâmica e o volume de serviços de transporte seja incrementado.

## Inflação, juros e câmbio

A Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador<sup>7</sup> indica que a inflação, os juros e o câmbio são variáveis importantes para a atividade transportadora por influenciarem, direta ou indiretamente, o preço dos

insumos e dos equipamentos, bem como a capacidade de investimento das empresas.

Entre 2012 e 2015, as três variáveis tiveram incremento em seus indicadores, mostrando o aumento dos preços relativos no país

(influenciados pelo aumento dos preços administrados), a elevação do custo do investimento e a depreciação da moeda brasileira.

Contudo, desde 2016, a **inflação** (IPCA) está desacelerando. Além

6. Dados atualizados até as declarações de fevereiro de 2018 do Caged.

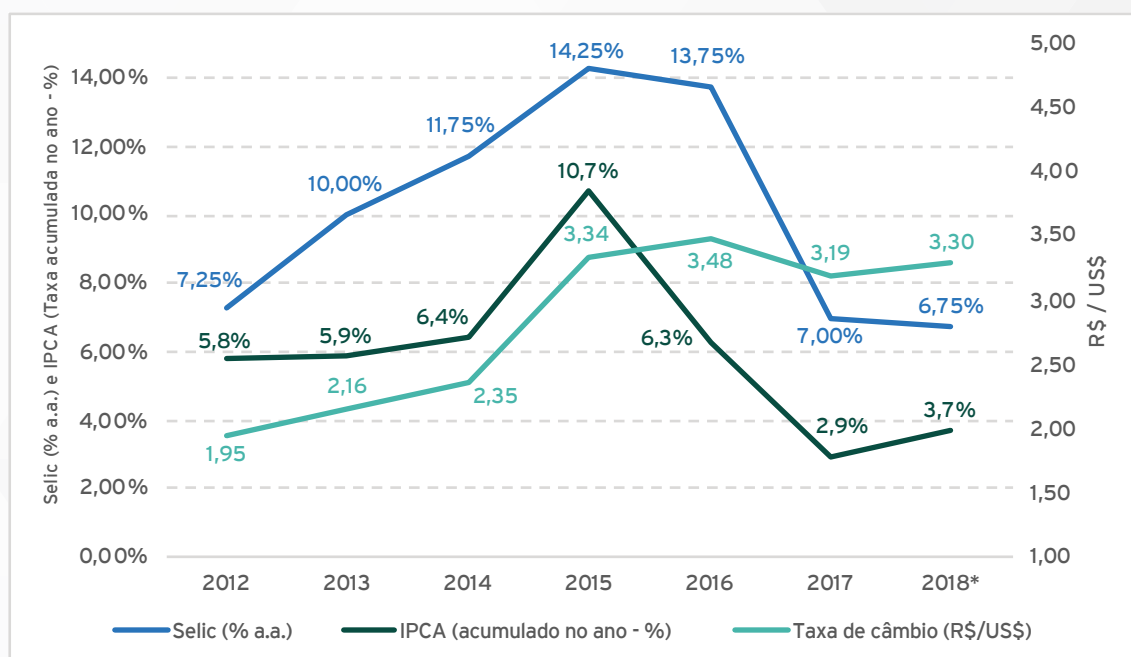
7. Publicada pela Confederação Nacional do Transporte desde 2012 e disponível em [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)

do impacto dos preços administrados, como combustível e energia elétrica, o baixo desempenho econômico e a queda da renda nacional contribuíram decisivamente para a diminuição do IPCA. Assim, a inflação ficou dentro da meta em 2016 e em 2017. A projeção do mercado<sup>8</sup> é de que ela fique abaixo do centro da meta em 2018 e 2019.

A taxa de juros, medida pela Selic, iniciou sua trajetória de queda em 2016 com a mudança da política monetária adotada pelo governo federal e o reforço do compromisso de manutenção da inflação na meta. Desta forma, a taxa básica passou de 14,25% a.a., em 2015, para 6,75% a.a. em 2017. A expectativa do mercado é de que ela termine 2018 em 6,50% a.a.

Já o câmbio não mostrou o mesmo desempenho, mantendo-se acima dos R\$ 3,00/US\$ desde 2015. Esse desempenho é reflexo direto de questões políticas internas e externas, cujo destaque é dado às eleições norte-americanas de 2016, que contribuíram para a manutenção de um nível de incerteza no mercado.

Gráfico 8 - Evolução da Selic (%), IPCA (%) e da taxa média de câmbio (R\$/US\$)



\*Expectativa de mercado. Boletim Focus (16/03/2018)

Fonte: Elaboração CNT com dados do Banco Central.

## 2017

Ainda que alguns setores da economia tenham apresentado baixa em seus preços, a inflação brasileira, medida pelo IPCA, acumulou alta de 2,95% em 2017. Apesar da variação dos preços, do elevado desemprego e da

queda da renda média da população, o consumo das famílias voltou a crescer.

O mercado cambial, por sua vez, continua sendo afetado pelo cenário político, principalmente pela incerteza quanto à capacidade de o governo aprovar as reformas necessárias, com destaque

para a da Previdência, que tem impacto direto sobre o compromisso fiscal do país.

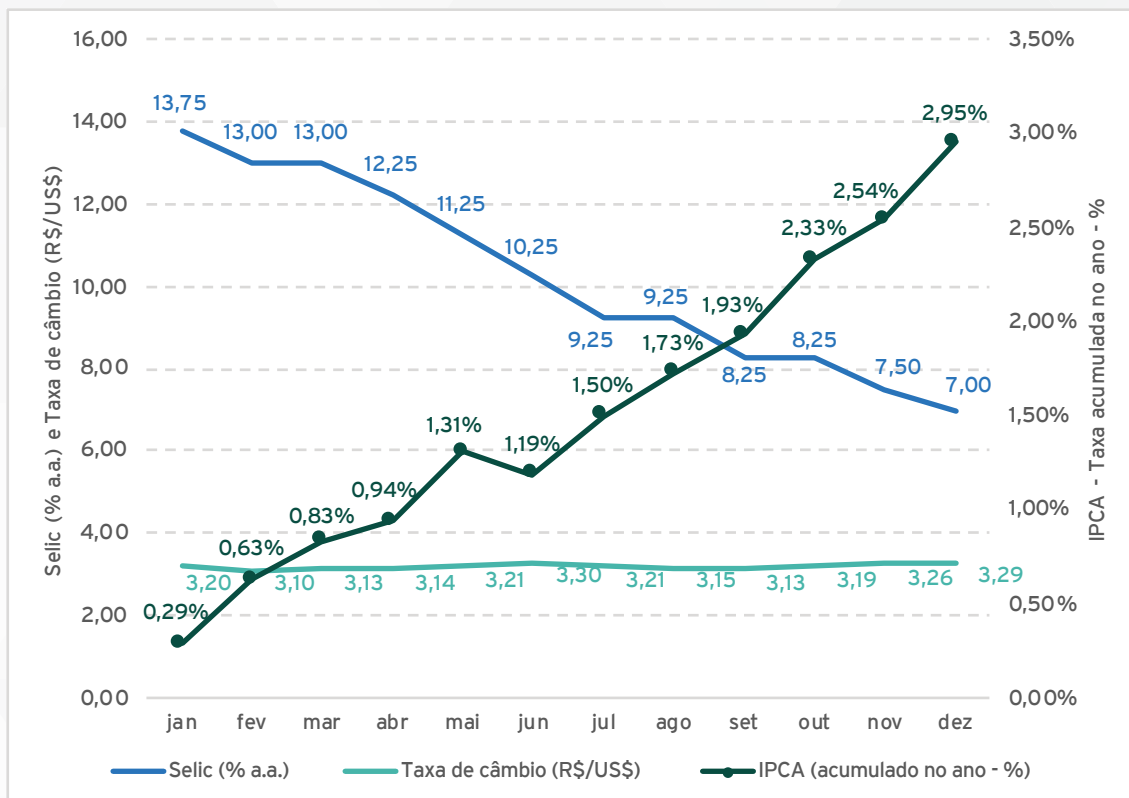
Pelo gráfico 9, é possível verificar que, após uma valorização do Real frente ao Dólar em janeiro e fevereiro de 2017, a moeda norte-americana voltou a se apreciar até junho. Contudo,

8. Focus - Relatório de Mercado de 16 de março de 2018. Publicado pelo Banco Central do Brasil. O centro da meta é 4,50% a.a. para 2018, 4,25% para 2019 e 4,00% em 2020.



em julho, após a aprovação da reforma trabalhista, a moeda invertiu sua trajetória, indicando que o mercado acreditou no potencial das reformas para a retomada do crescimento econômico nacional. As altas da taxa de câmbio observadas em novembro e dezembro de 2017 são atribuídas a efeitos sazonais.

Gráfico 9 - Evolução da inflação<sup>8</sup> (%), taxa de juros Selic (%) e câmbio (R\$ / US\$) - 2017<sup>9</sup>



Fonte: Elaboração CNT com dados do Banco Central.

## Inflação do transporte

Em 2017, o grupo transportes acumulou alta de 4,10% no IPCA, segundo o IBGE. O resultado foi puxado pelo aumento do preço dos combustíveis, que registrou alta de 8,9% no mesmo ano, principalmente devido ao comportamento dos preços

da gasolina (10,32%) e do diesel (8,35%).

Esse cenário de aumento do custo da prestação do serviço de transporte relativo ao combustível é explicado pelo aumento das alíquotas de PIS e Cofins incidentes no diesel, no etanol e na gasolina.

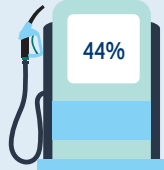
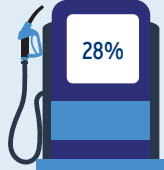
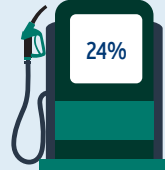
Dentre os serviços de

transporte, destacam-se a variação nas passagens de ônibus intermunicipal e urbano, que tiveram reajustes autorizados e registraram aumentos de 6,84% e 4,04%, respectivamente. Em contrapartida, o serviço de transporte hidroviário<sup>10</sup> registrou, em 2017, uma redução de 14,08%.

9. IPCA dessazonalizado - Taxa acumulada no ano - %.

10. A taxa de inflação do segmento hidroviário considera as variações observadas no serviço de transporte de passageiros e de cargas. O nível de agregação é o divulgado pelo IBGE.

Imagem 1 - Tributação brasileira sobre os combustíveis

	Gasolina	Diesel	Etanol
Abri/2018 - Média Brasil			
ICMS (imposto estadual, varia conforme o estado)	25% a 34% do valor de pauta	12% a 25% do valor de pauta	12% a 30% do valor de pauta
PIS/COFINS (imposto federal)	R\$ 0,7925/litro	R\$ 0,4615/litro	R\$ 0,1309/litro para o produtor e R\$ 0,1109 para o distribuidor
CIDE (imposto federal)	R\$ 0,1000/litro	R\$ 0,0500/litro	não incide sobre o etanol

Fonte: Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis)

Tabela 2 - Evolução IPCA - serviços de transporte - variação acumulada no ano (%)

Descrição	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Índice geral</b>	5,84	5,91	6,41	10,67	6,29	2,95
<b>Transportes</b>	0,48	3,29	3,75	10,16	4,22	4,10
Transporte público	7,72	2,29	4,73	9,15	7,78	3,78
Ônibus urbano	5,26	0,02	3,85	15,09	9,34	4,04
Táxi	4,42	2,55	6,24	7,24	7,06	0,41
Trem	3,12	0,00	1,87	12,39	8,45	2,50
Ônibus intermunicipal	6,35	3,50	5,10	11,95	11,78	6,84
Ônibus interestadual	5,74	6,38	2,68	11,42	7,66	-0,36
Metrô	3,39	0,01	2,40	13,69	9,14	1,25
Transporte hidroviário	-0,29	38,38	-0,18	-0,03	2,74	-14,08
Transporte escolar	4,71	9,50	7,08	7,49	7,48	3,92
<b>Veículo próprio</b>	-2,31	2,31	3,68	4,60	2,91	1,30
<b>Combustíveis (veículos)</b>	-0,72	6,12	2,94	21,43	3,25	8,86
Gasolina	-0,41	6,53	2,89	20,10	2,54	10,32
Etanol	-3,84	3,62	1,97	29,63	6,66	3,18
Óleo diesel	6,30	15,63	6,84	13,34	2,21	8,35
Gás veicular	7,89	1,98	7,23	15,40	0,56	8,19

Fonte: Elaboração CNT com dados do IBGE.

## DESEMPENHO DO SETOR DE TRANSPORTE

### Redução da demanda afeta desempenho do transporte

#### Rodoviário

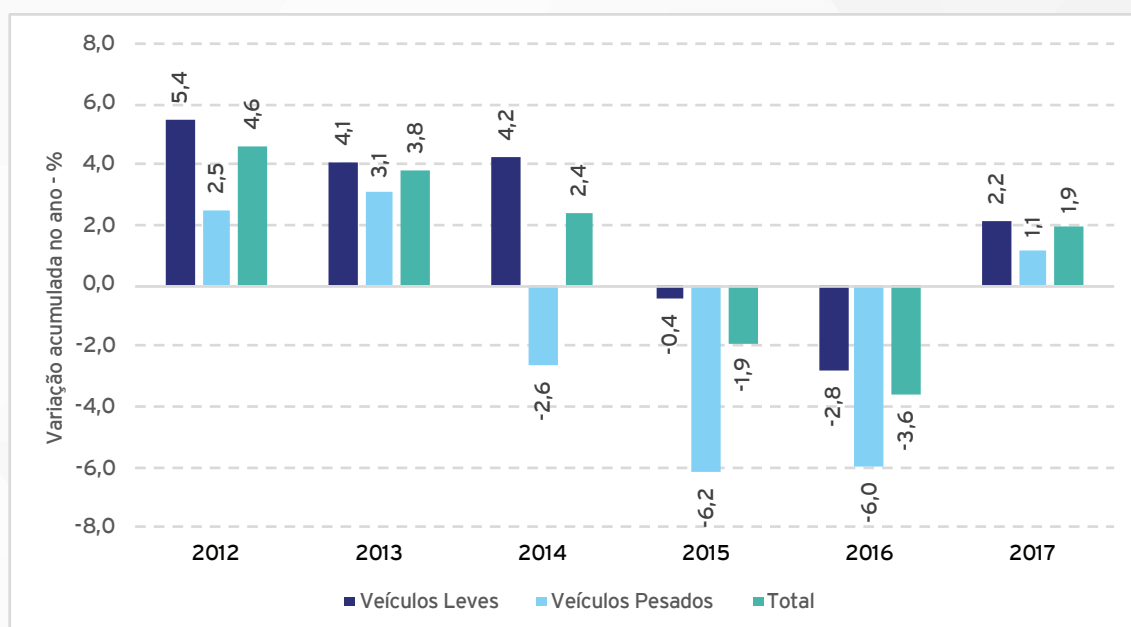
##### Fluxo de veículos

O fluxo de veículos nas rodovias concessionadas do Brasil<sup>11</sup> registrou desaceleração

do aumento da movimentação total de veículos entre 2012 e 2014 (+4,6% em 2012, +3,8% em 2013 e +2,4% em 2014), e diminuição significativa da

movimentação total nos anos de 2015 (-6,2%) e 2016 (-6,0%), explicado principalmente pela queda na circulação de veículos pesados.

Gráfico 10 - Taxa de variação do índice ABCR de fluxo de veículos nas rodovias pedagiadas no Brasil - %



Fonte: Elaboração CNT com dados da ABCR.

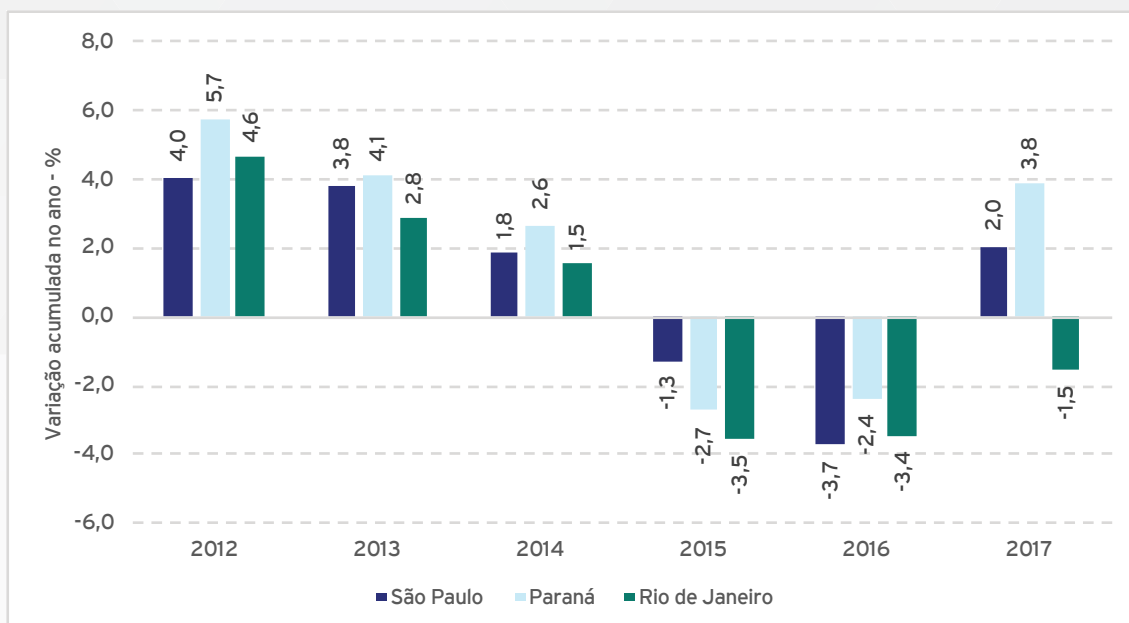
Em 2017, o índice ABCR acumulou alta de 1,9%, retratando a elevação de 2,2% do fluxo de veículos leves e de 1,1% de pesados. Destaca-se que o fluxo de veículos pesados, principal modal do transporte de cargas no Brasil, registrou a primeira alta desde 2013. Esses resultados minimizam as

perdas registradas nos últimos anos e são consistentes com os dados disponibilizados pela Pesquisa Mensal de Serviços (PMS) para o transporte terrestre, pois ilustram o reflexo da retomada gradual do transporte de cargas e passageiros nas principais rodovias brasileiras.

Destaca-se que no Rio de Janeiro, em função da grave crise econômica e do aumento significativo dos roubos de cargas, os fluxos de veículos leves e pesados caíram por três anos consecutivos, ao contrário do que ocorreu nos Estados de São Paulo e do Paraná, que registraram crescimento em 2017.

11. O fluxo de veículos é mensurado pelo indicador da Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR).

Gráfico 11 - Taxa de variação do índice ABCR de fluxo total de veículos nas rodovias pedagiadas, por Estado - %



Fonte: Elaboração CNT com dados da ABCR.

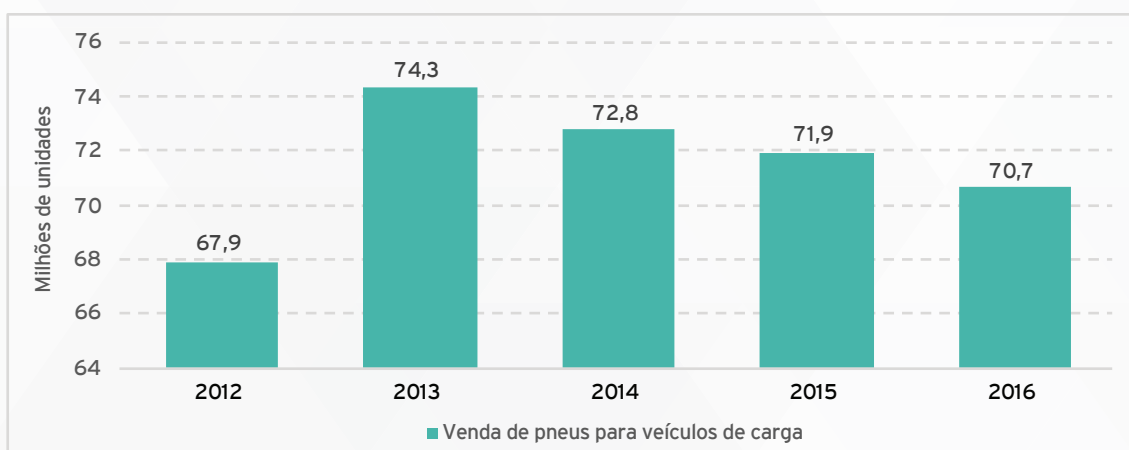
## Consumo de pneus

Após subir 9,4% entre 2012 e 2013, a venda de pneus para veículos de cargas

apresentou quedas consecutivas em função da diminuição do fluxo de veículos nas rodovias brasileiras, totalizando a comercialização

de 70,7 milhões de unidades<sup>12</sup> anuais<sup>13/14</sup> em 2016. Esse valor representa uma queda de 4,8% em relação às 74,3 milhões de unidades entregues em 2013.

Gráfico 12 - Evolução da venda de pneus para veículos de carga - Milhões de unidades



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANIP.

12. Os dados são da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP).

13. Os dados completos de 2017 não haviam sido disponibilizados até o fechamento desta edição. Os dados do primeiro semestre de 2017 estão disponíveis em [http://www.anip.com.br/arquivos/infografico\\_ANIP\\_1\\_Semestre\\_2017.pdf](http://www.anip.com.br/arquivos/infografico_ANIP_1_Semestre_2017.pdf).

14. Ressalta-se que este resultado se refere apenas à comercialização de pneus novos, não abrangendo os serviços de remodelagem que podem ser utilizados em alguns casos como alternativa para redução de custos.

No primeiro semestre de 2017, a venda total de pneumáticos pelas fabricantes nacionais foi de 35,07 milhões de unidades, quantidade que é 0,8% inferior à registrada no mesmo período do ano anterior.

A comercialização de pneus de passeio registrou queda de 2,1% no primeiro semestre de 2017, reflexo do desempenho negativo nos mercados externo e de reposição, embora o aumento da produção de veículos tenha feito com que as vendas para as montadoras aumentassem em 11,9% suas aquisições.

Já as vendas de pneus de carga registraram queda de 1,9% no primeiro semestre de 2017, puxadas pela redução das exportações no período (-22,4%), embora o mercado de reposição tenha obtido crescimento (+3,1%).

## Licenciamento de caminhões, ônibus e implementos rodoviários

A crença na manutenção do crescimento econômico do país e a oferta de taxas de juros subsidiadas contribuíram para as expressivas aquisições do setor entre 2012 e 2014.

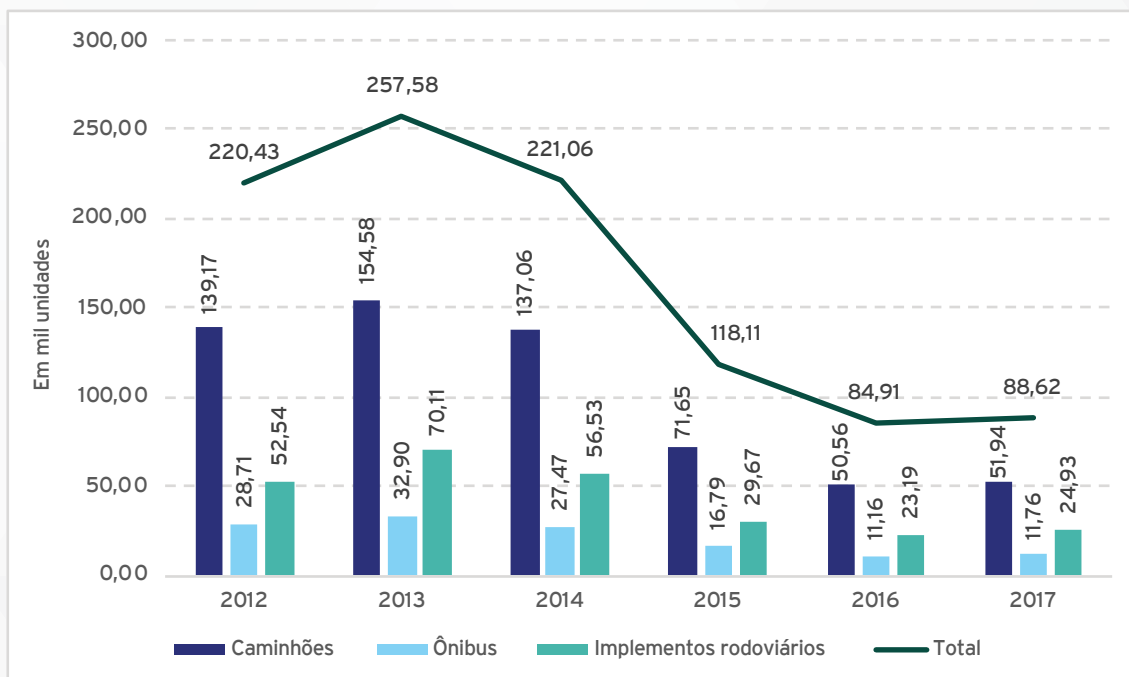
O ano de maior licenciamento de caminhões foi 2013, com 154,58 mil veículos. Neste ano, a taxa de juros praticada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para as linhas de financiamento Finame, utilizadas para a aquisição de equipamentos de transporte, foi de até 4,0% a.a.. Para o licenciamento de caminhões, a variação foi de -63,70% entre 2013 e 2016<sup>15</sup>.

Comportamento semelhante

é observado na comercialização de implementos rodoviários (reboques e semi-reboques) entre 2013 e 2016<sup>16</sup>. Com ápice dos licenciamentos em 2013, houve queda de 55,9% até 2016. Já para ônibus, a variação nos licenciamentos registrados entre 2013 e 2016 foi de -61,1%, evidenciando que a redução da disponibilidade de recursos para investimentos não se restringiu às empresas de carga. Assim como no mercado de caminhões, o ano de 2013 registrou o pico de licenciamentos de ônibus no período considerado: 32,9 mil unidades.

Após o agravamento da crise e o aumento das taxas de juros praticadas, as vendas decresceram. Entre 2014 e 2016, os investimentos na frota foram reduzidos significativamente.

Gráfico 13 - Licenciamento de caminhões, ônibus e implementos rodoviários - Mil unidades



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANFIR e da ANFAVEA.

15. Segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

16. De acordo com Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir).

Em 2017, as empresas de transporte aumentaram ligeiramente o ritmo de aquisições, mesmo estando muito comprometidas pelas perdas de receita decorrentes da redução do volume de serviços prestados nos últimos anos. No ano, foram registrados 88,62 mil licenciamentos de caminhões, ônibus e implementos rodoviários no Brasil, valor 4,4% maior que os licenciamentos de 2016, segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir) e da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Nem mesmo o Refrota, Programa de Renovação de Frota de Transporte Público Coletivo Urbano lançado em 2016, que reservou R\$ 3,00 bilhões do Pró-Transporte, Programa de Infraestrutura de Transporte e Mobilidade Urbana, foi capaz de impulsionar as vendas de ônibus no país. Segundo dados do Ministério das Cidades, em 2017, foram autorizados apenas R\$ 244,5 milhões para financiamento de 588 veículos<sup>17</sup> no âmbito do Refrota e somente 23 empresas foram favorecidas<sup>18</sup>. A retomada dos investimentos em novos veículos só deve ocorrer após o aumento da demanda por

serviços de transporte, que tende a ser impulsionada pelo esperado fortalecimento da economia brasileira.

## Frota circulante

A queda no número de licenciamentos de ônibus e caminhões nos últimos anos afetou a magnitude e a média de idade da frota nacional. O número de autoveículos (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) em circulação no Brasil cresceu 14,2% entre 2012 e 2016<sup>19</sup>, enquanto a quantidade de caminhões e de ônibus circulantes aumentou, neste mesmo período, 13,2% e 7,8%, respectivamente<sup>20</sup>.

Tabela 3 - Frota circulante no Brasil - Em mil unidades

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Automóveis	31.124	33.203	34.389	35.261	35.602	36.008
Comerciais leves	4.389	4.701	4.899	5.055	5.002	5.094
Caminhões	1.665	1.769	1.860	1.882	1.884	1.888
Ônibus	358	375	388	389	386	382
<b>Total Autoveículos</b>	<b>37.536</b>	<b>40.049</b>	<b>41.536</b>	<b>42.587</b>	<b>42.872</b>	<b>43.371</b>
Motocicletas	12.404	13.056	13.468	13.639	13.470	13.199

Fonte: Elaboração CNT dados do Sindipeças.

17. 10 micro-ônibus, 266 ônibus básicos, 262 ônibus padrão e 50 ônibus articulados.

18. Essas informações referem-se às propostas autorizadas pelo Ministério das Cidades no âmbito do Refrota. Não é possível afirmar com certeza que tais financiamentos foram contratados, pois é possível que alguma empresa tenha desistido do pleito ou tenha fechado contrato para um número menor de ônibus do que o solicitado inicialmente. Para ter a informação dos contratos efetivamente assinados é preciso levantar informações diretamente com os bancos habilitados (Caixa, Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul - BRDE e Banco Mercedes).

19. Relatório da Frota Circulante 2018 - Sindipeças e Abipeças. Importante ressaltar que os dados da frota circulante do Sindipeças são diferentes dos dados de frota do RENAAM. O motivo é que o Sindipeças faz uma estimativa da frota circulante que é função do número de carros novos e o número de carros sucateados, considerando o ano de referência e os fatores de sobrevivência. Em relação ao cálculo da probabilidade de sucateamento, destaca-se que para os automóveis e comerciais leves, a probabilidade de sucateamento a cada ano de circulação é de 1,5% (1% para acidentes com perda total e 0,5% para roubos sem recuperação). Para caminhões e ônibus, considera-se apenas a probabilidade de sucateamento ao ano de circulação de 1% (acidentes com perda total).

20. Dados do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças).



Em 2017, a frota circulante brasileira de autoveículos cresceu 1,2% em comparação com 2016. Ao todo, foram registradas 43,4 milhões de unidades, entre automóveis (36,0 milhões, aumento de 1,1%), comerciais leves (5,1 milhões, crescimento de 1,8%), caminhões (1,9 milhão, acréscimo de 0,2%) e ônibus (382,3 mil, queda de 0,9%).

A média de idade dos caminhões passou de 10 anos e 3 meses em 2016 para 10 anos e 8 meses em 2017, enquanto a dos ônibus passou de 9 anos e 11 meses em 2016 para 10 anos e 2 meses em 2017.

Considerando o período entre 2012 e 2017, a média de idade dos veículos em circulação no Brasil subiu cerca

de 1 ano<sup>21</sup>. O envelhecimento da frota brasileira no período foi causado pela queda das vendas de veículos novos.

## Ferrovário

Com serviços orientados principalmente à exportação e tendo como principais mercadorias transportadas o minério de ferro, a soja e o milho, as empresas de transporte ferroviário de cargas tiveram um desempenho razoável entre 2012 e 2016, mesmo durante a crise econômica.

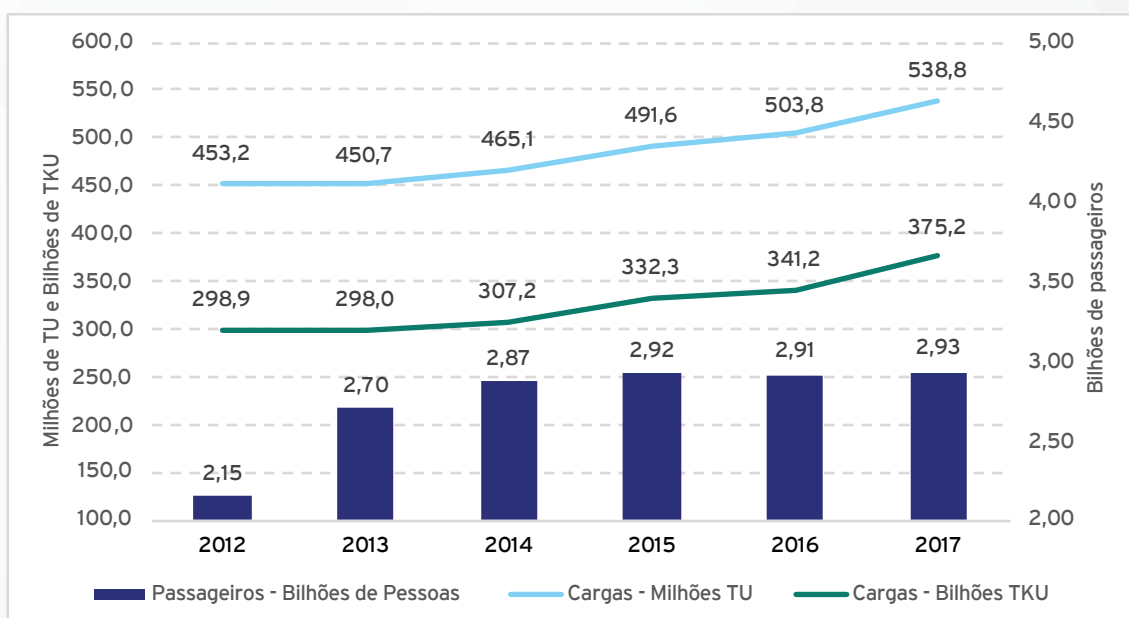
O resultado também está relacionado ao perfil do serviço prestado, que atende grandes toneladas e tende a celebrar contratos mais longos, o que reduz o efeito

das flutuações do mercado no curto prazo.

A produção ferroviária, medida em TKU (tonelada-quilômetro útil), aumentou 14,1% entre 2012 e 2016, enquanto a movimentação, medida em TU (toneladas-úteis) cresceu 11,2% no mesmo período.

O transporte de passageiros sobre trilhos, por sua vez, é constituído principalmente pelos deslocamentos das pessoas para o trabalho. Em 2016, ano em que 1,3 milhão de vagas formais de emprego foram fechadas no Brasil, o segmento movimentou 2,91 bilhões de passageiros, queda de 0,2% em relação a 2015. Na comparação com 2012, porém, houve aumento de 35,3%.

Gráfico 14 - Produção ferroviária (bilhões de TKU) e movimentação ferroviária de cargas (milhões de TU) e transporte de passageiros (bilhões) no Brasil



Fonte: Elaboração CNT com dados do Anuário Estatístico Ferroviário da ANTT e do Balanço do Setor Metroferroviário da ANPTrilhos.

21. Estatisticamente, o cálculo da taxa anual de sobrevivência, e conseqüentemente da idade média dos veículos, é obtida através do levantamento de informações de uma amostra de veículos que leva em consideração a classificação do segmento (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus).

Em 2017, a movimentação de passageiros no transporte metroferroviário foi de 2,93 bilhões, aumento de 0,7% em relação à 2016, a produção ferroviária brasileira atingiu 375,2 bilhões de TKU (tonelada-quilômetro útil), valor 10,0% maior que o observado em 2016, e 538,8 milhões de TU (toneladas-úteis), expansão de 6,9%. Esse aumento de produção, combinado com aquele registrado pelo modal rodoviário, foram os principais responsáveis pelo resultado

positivo no segmento terrestre na PMS em 2017.

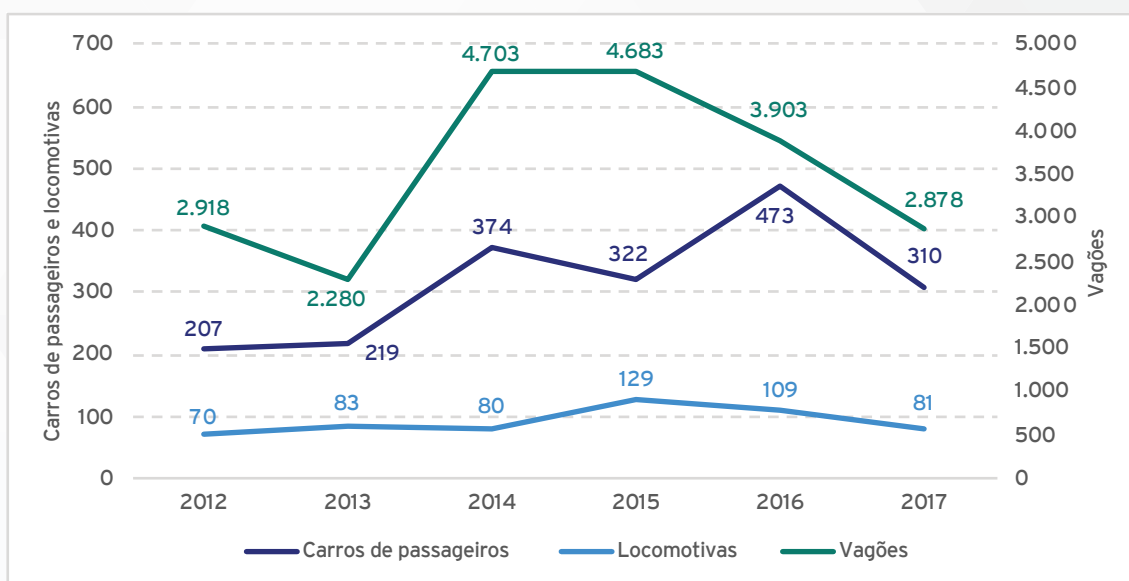
O aumento da produção ferroviária (TKU) em ritmo mais acelerado que a movimentação (TU) no período de 2012 a 2017, mostra que a distância média percorrida pelas cargas nas ferrovias brasileira aumentou 5,6% entre 2012 e 2017, passando 659,5 para 696,5 quilômetros. Embora tenha aumentado no período, a distância média percorrida no transporte ferroviário

de cargas no Brasil ainda é baixa - nos Estados Unidos, por exemplo, esse valor está acima dos 1.300 quilômetros.

## Produção de vagões, locomotivas e carros de passageiros

Entre 2012 e 2016, houve aumento na produção de vagões (33,8%), locomotivas (55,7%) e carros de passageiros (128,5%)<sup>22</sup>. Contudo, a fabricação de material rodante apresentou queda em 2017.

Gráfico 15 - Produção de material rodante ferroviário (indústria brasileira) - Em unidades



Fonte: Elaboração CNT com dados da ABIFER.

A quantidade de vagões entregues pela indústria brasileira caiu 26,3%, a de locomotivas 25,7% e a de carros

de passageiros, 34,5%. Apesar da queda em 2017, o resultado da produção de material rodante ferroviário é positivo

no acumulado dos últimos cinco anos e está alinhado ao desempenho do próprio setor, principalmente o de cargas.

22. Dados da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER).

## Aquaviário

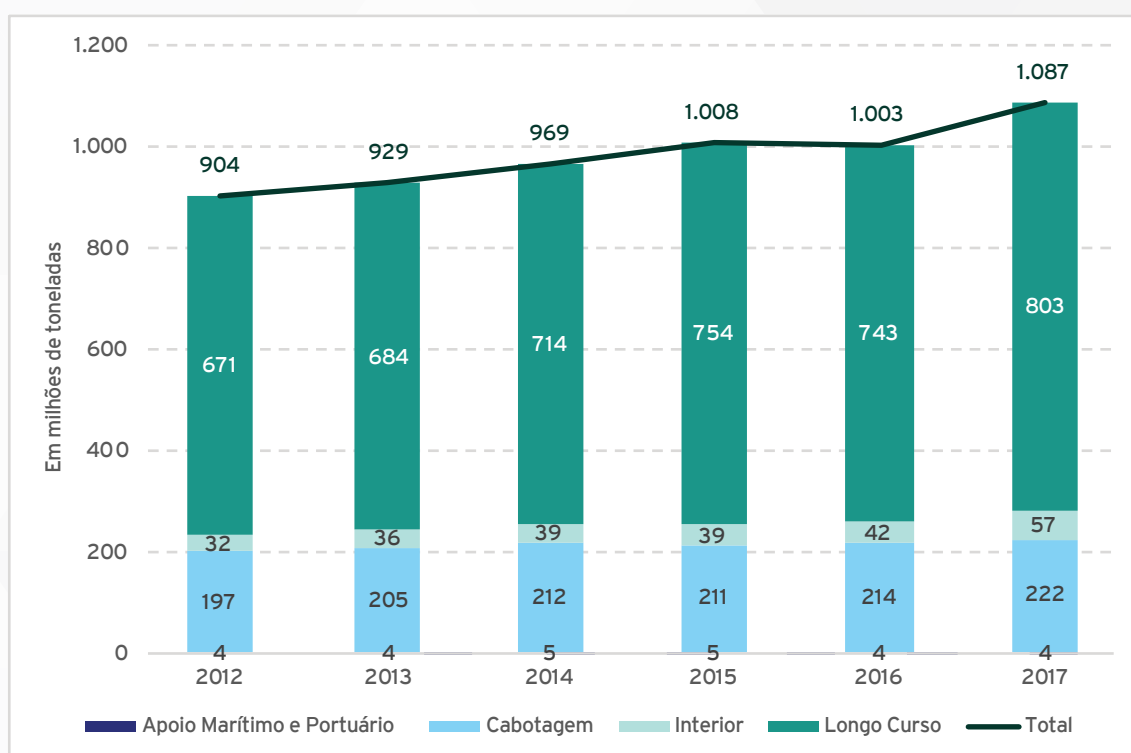
### Movimentação portuária

O setor portuário nacional, que engloba os portos organizados e os terminais de uso privativo (TUP), teve sua

movimentação aumentada em 10,9% entre 2012 e 2016. O transporte aquaviário de longo curso é o principal segmento responsável pela movimentação portuária no Brasil. Entre 2012 e 2016, 74,0% da movimentação portuária no País foram

realizadas por ele, enquanto 21,4% pela navegação de cabotagem, 4,1% pela navegação interior e apenas 0,4% pelos segmentos de apoio marítimo e portuário, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Gráfico 16 - Movimentação portuária, por tipo de navegação - Milhões de toneladas



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANTAQ.

Em 2017, o segmento aquaviário foi beneficiado pelo bom desempenho do comércio exterior e movimentou 1,09 bilhão de toneladas em 2017 (embarque e desembarque), volume 8,4% maior do que o registrado em 2016.

Os terminais de uso privado (TUP) movimentaram 721,6 milhões de toneladas em 2017, acréscimo de 9,3% em relação

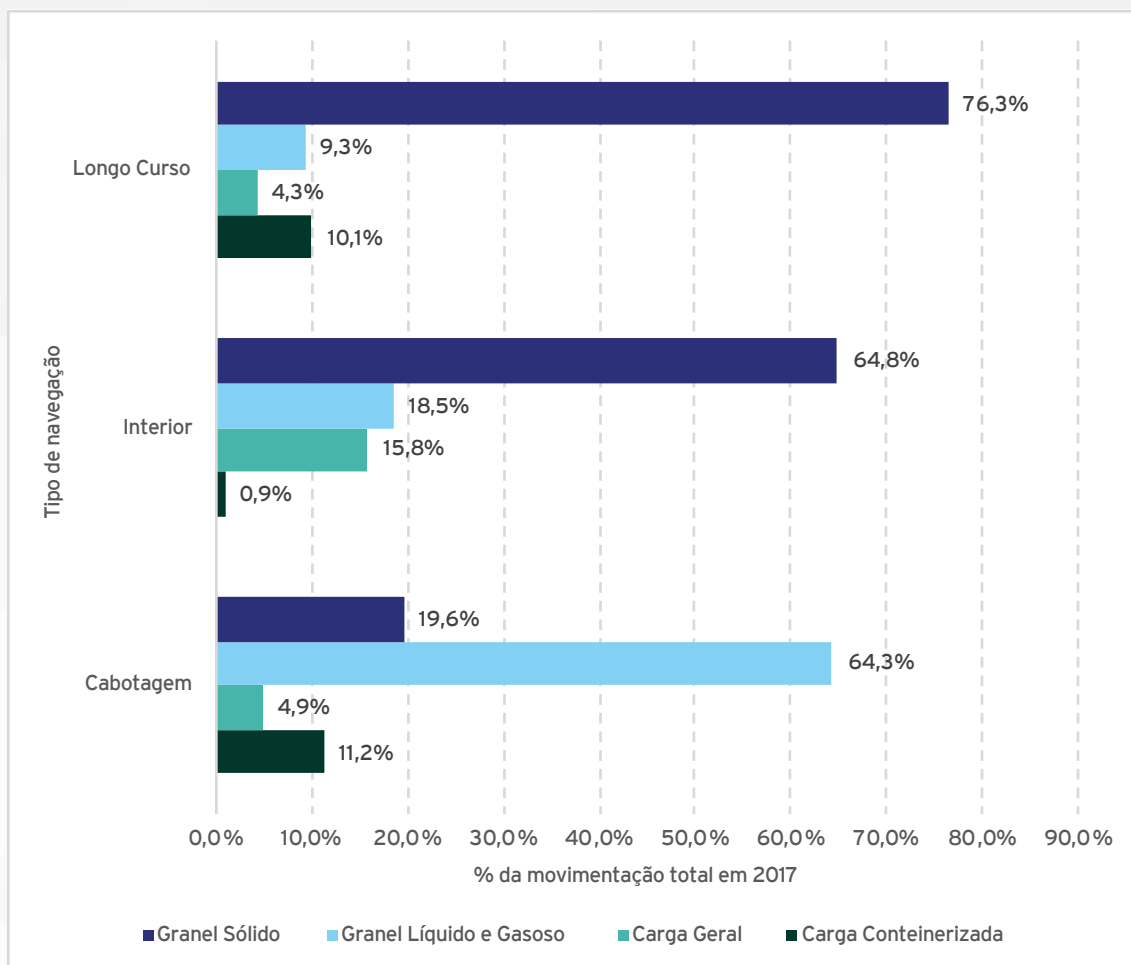
a 2016, enquanto nos portos públicos foram 364,5 milhões de toneladas, um aumento de 6,3% sobre 2016. Destaca-se que o fluxo de contêineres também registrou crescimento tanto em tonelagem (106,2 milhões de toneladas, crescimento de 6,1%) quanto em TEUs<sup>23</sup> (9,3 milhões de TEUs, aumento de 5,7%).

As principais cargas

transportadas pelas empresas de cabotagem são os granéis líquidos e gasosos - 64,3% da movimentação total em 2017 -, enquanto que nas navegações de longo curso e de interior predominam os granéis sólidos - 76,3% e 64,8% em 2017, respectivamente. No período analisado, essas proporções foram mantidas, evidenciando a dificuldade de diversificação

23. Contêiner de vinte pés.

Gráfico 17 - Movimentação portuária em 2017, por tipo de navegação e perfil da carga - Brasil - %



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANTAQ.

e atração de outros tipos de cargas pelo transporte aquaviário brasileiro.

## Aéreo

### Transporte de passageiros e cargas

Após um período prolongado de crescimento do mercado de transporte aéreo no Brasil na última

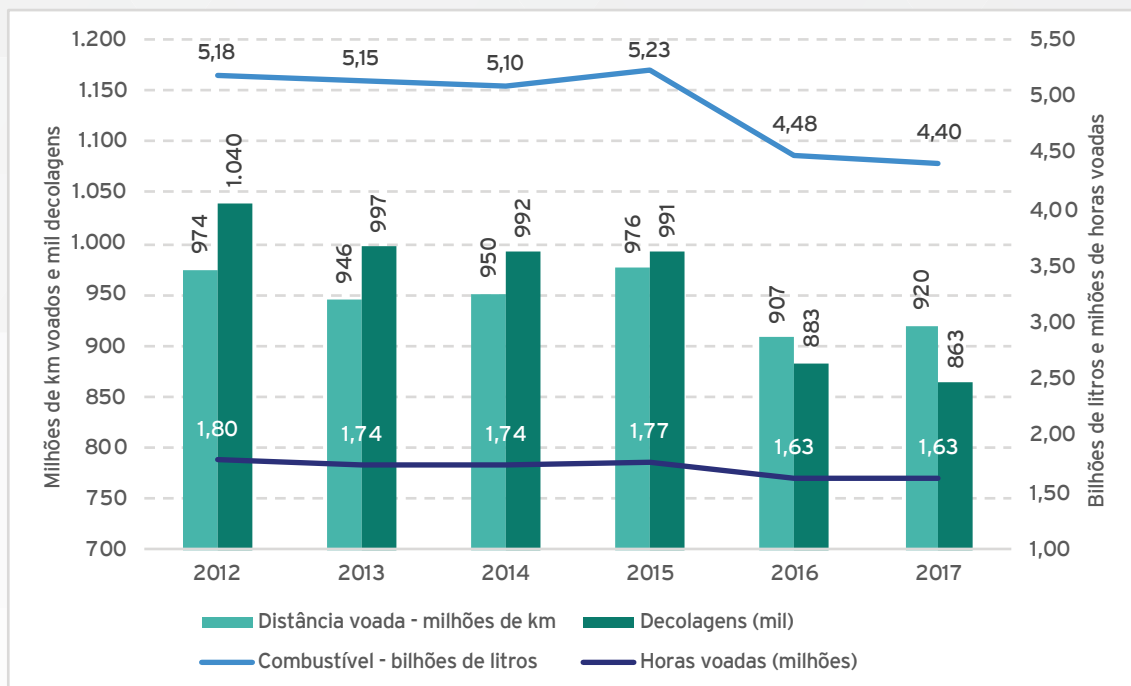
década, o setor foi afetado pela queda da renda nacional e teve seu processo de expansão comprometido pela crise econômica. Entre 2012 e 2016, o número de decolagens realizadas por empresas brasileiras no país caiu 15,0%, passando de 1,04 milhão para 883 mil.

O consumo de combustível retraiu-se 13,6%<sup>24</sup>, passando de 5,18 para 4,48 bilhões de litros, e a distância voada

também diminuiu 6,9%, de 974 para 907 milhões de quilômetros. No mesmo período, o número de passageiros-quilômetro transportados (RPK) aumentou 7,6%, enquanto o número de assentos-quilômetro transportados (ASK) retraiu-se 1,3%, fazendo com que a taxa de aproveitamento das aeronaves passasse de 74,3%, em 2012, para 81,0% em 2016.

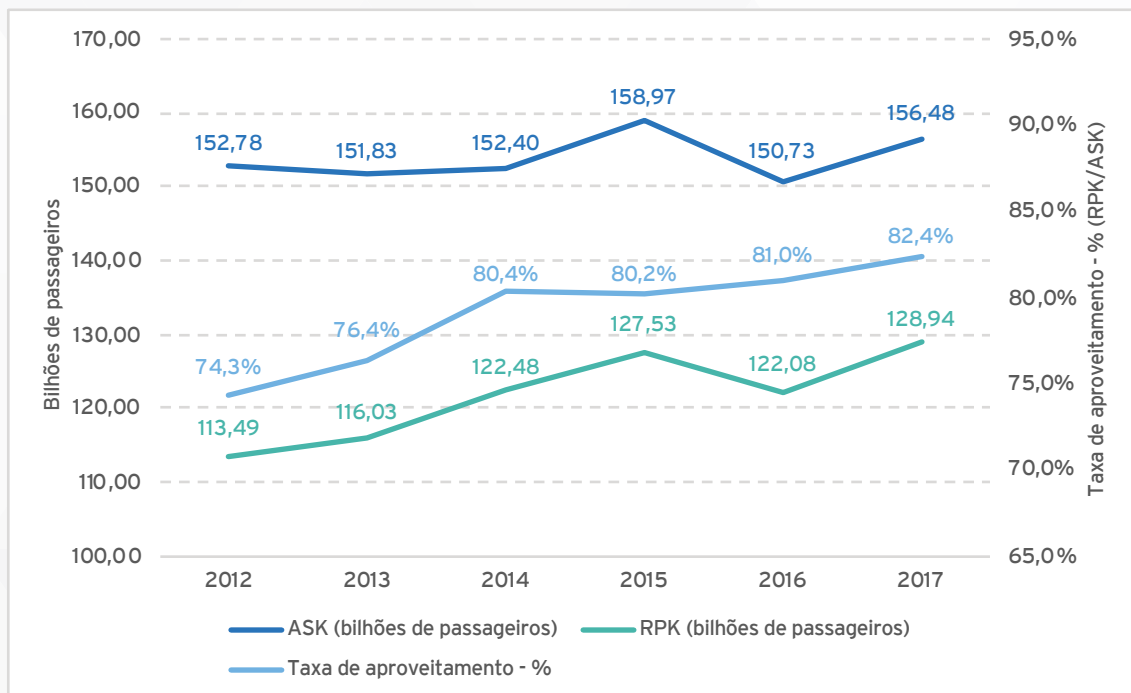
24. Os dados de consumo de combustíveis da ANAC referem-se apenas às empresas brasileiras.

Gráfico 18 - Decolagens, distância voada e consumo de combustíveis no setor aéreo - Empresas brasileiras



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANAC.

Gráfico 19 - Evolução do mercado de transporte aéreo de passageiros - Empresas brasileiras



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANAC.

Em 2017, os números do transporte aéreo também não foram animadores, conforme resultados refletidos na PMS. O número de decolagens foi de 863 mil, queda de 2,3% em relação à 2016. A distância voada aumentou ligeiramente (+1,4%) e o consumo de combustível caiu 1,6%, atingindo 4,40 bilhões de litros.

Contudo, alguns números do modal aéreo foram positivos. O número de passageiros-quilômetro transportados (RPK) atingiu 220,50 bilhões - aumento de 2,3% em relação à 2016 - e o número de assentos-quilômetro transportados (ASK) foi de 265,14 bilhões, resultando em uma melhor taxa de aproveitamento das

aeroplanos nos voos (RPK/ASK), que passaram a ter, em média, 83,2% dos assentos ofertados ocupados no ano - alta de 2,4 p.p. em relação à 2016.

A tarifa aérea média doméstica real (atualizada pela inflação), após cair 7,5% em 2016 na comparação com 2015, registrou nova queda de 0,6% em 2017 e fechou o ano em R\$ 357,16, menor valor da série histórica. Destaca-se que, ao longo de 2017, 52,9% das passagens aéreas vendidas foram comercializadas abaixo de R\$ 300,00.

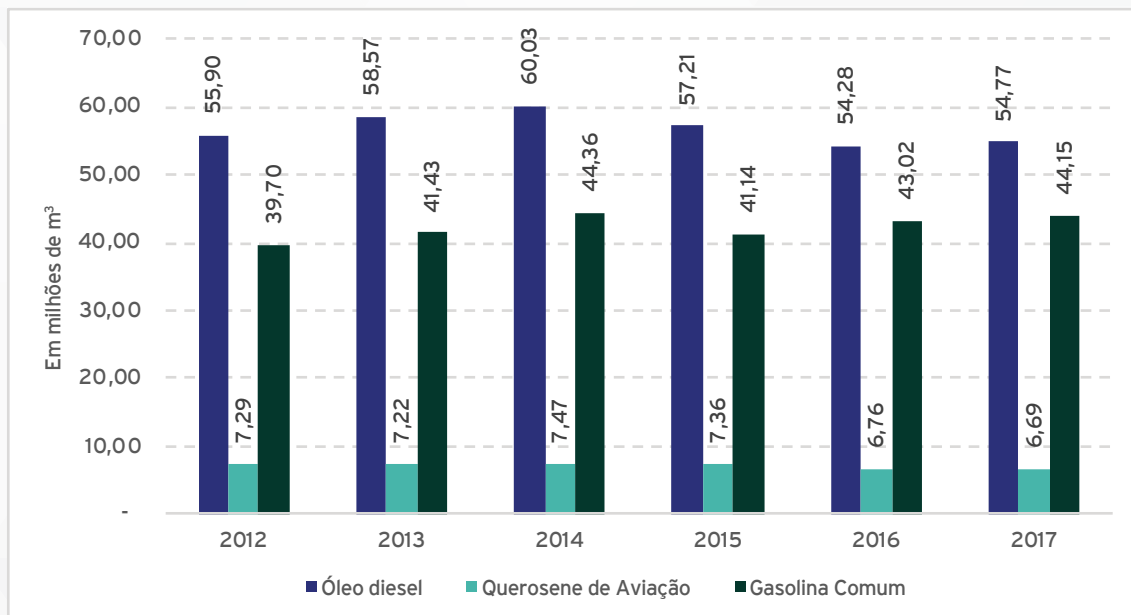
Por fim, destaca-se que como mais de 50,0% dos custos e despesas da indústria aeronáutica (principalmente itens como combustíveis, arrendamento

de aeronaves e seguro da frota) estão atrelados ao dólar, a apreciação dessa moeda pressionou os custos das companhias aéreas brasileiras.

## Consumo de Combustíveis

Insumo essencial ao transporte, os combustíveis são parte preponderante da estrutura de custos das transportadoras em todos os modais. Por serem custos variáveis, ou seja, terem seu consumo vinculado ao número de viagens realizadas, seu mercado é diretamente impactado pela atividade transportadora em um determinado período.

Gráfico 20 - Vendas internas de combustíveis no Brasil - Em milhões m<sup>3</sup>



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANP.



O principal combustível para o transporte de cargas e passageiros dos modais rodoviário, ferroviário<sup>25</sup> e aquaviário é o diesel. Já para a aviação é o querosene de aviação (QAV), enquanto o transporte por automóveis é feito principalmente com consumo de gasolina. Entre 2012 e 2016, os consumos de

diesel e QAV no Brasil caíram 2,9% e 7,2%, respectivamente, enquanto o consumo de gasolina aumentou 8,4% no período.

Em 2017, há sinais modestos de recuperação. Após dois anos de queda, as vendas internas totais de combustíveis<sup>26</sup> no país apresentaram pontos favoráveis, uma vez que cresceram 0,4% em 2017, e

atingiram 136 bilhões de litros. No caso do diesel, o volume vendido teve crescimento de apenas 0,9% entre 2016 e 2017, passando de 54,28 para 54,77 milhões de litros. Já as vendas internas de QAV, utilizado tanto pelas empresas aéreas brasileiras quanto estrangeiras, tiveram queda de 1,9% em 2017.

## INVESTIMENTOS PÚBLICO E PRIVADO

### Investimentos em infraestrutura de transportes permanecem baixos

#### Desembolso de recursos do BNDES

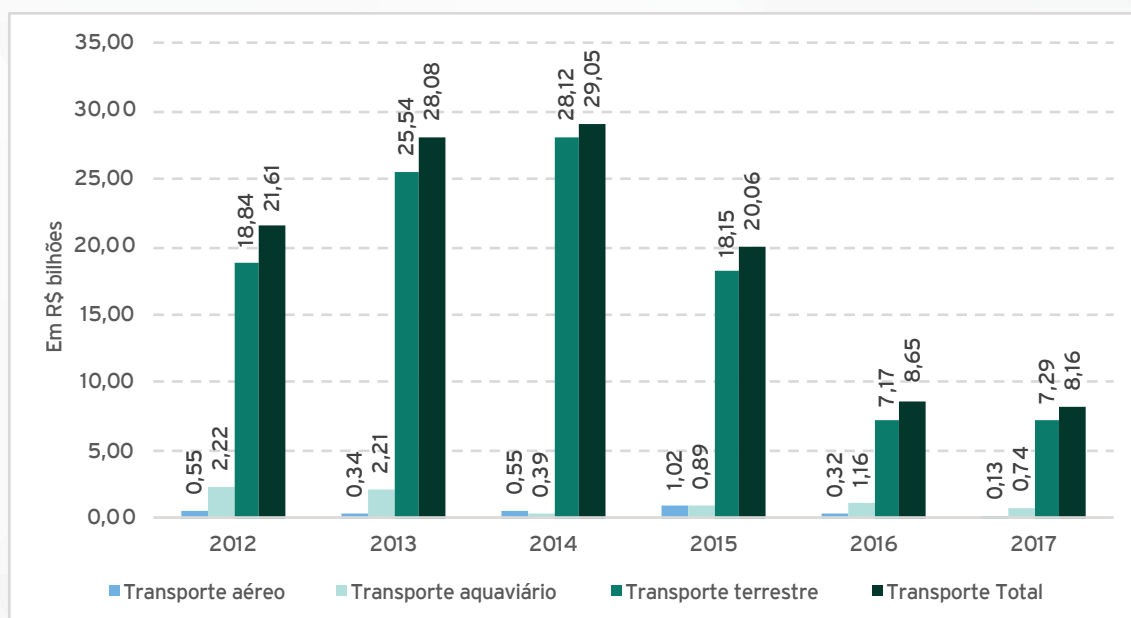
O setor de transporte é um dos que mais investe no país usando recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). As estatísticas de

desembolsos da instituição revelam que, dos R\$ 758,45 bilhões liberados entre 2012 e 2016, R\$ 107,5 bilhões (14,2% do total) foram para empresas de transporte, dos quais R\$ 97,8 bilhões foram para o segmento de transporte terrestre (12,9%), que inclui empresas de transporte

rodoviário de cargas e passageiros, ferroviário de cargas e metroferroviário.

Destaca-se que os recursos liberados para o setor transportador, seguindo a trajetória dos desembolsos totais do BNDES, caíram significativos 60,0% entre 2012 e 2016.

Gráfico 21 - Evolução dos desembolsos anuais do BNDES para o setor de transporte - Em R\$ bilhões



Fonte: Elaboração CNT com dados do BNDES.

25. No transporte metroferroviário, muitos dos sistemas utilizam a energia elétrica. Contudo, neste estudo, não será analisado o consumo dessa fonte de energia.

26. Engloba as vendas de diesel, gasolina, etanol, GLP (Gás liquefeito de petróleo), óleo combustível, QAV e GAV (Gasolina de aviação).

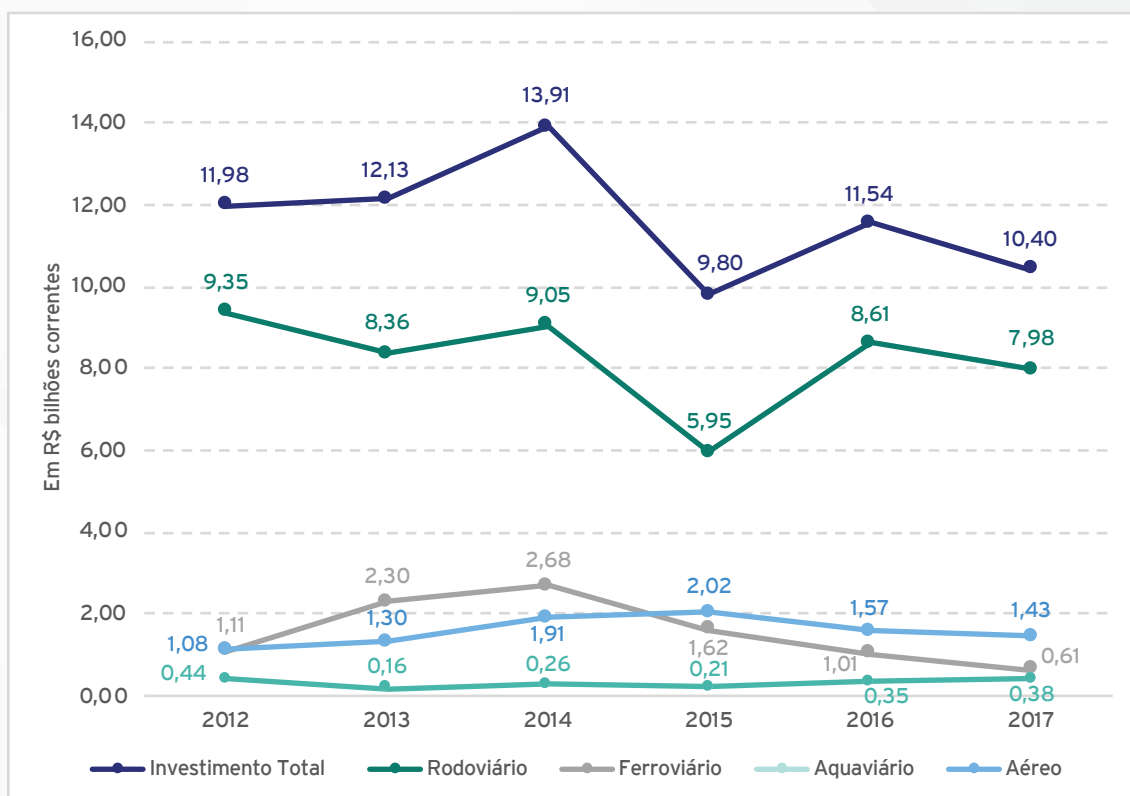
Em 2017, o transporte terrestre obteve financiamentos de R\$ 7,29 bilhões (10,3% dos desembolsos do BNDES), enquanto que para o aquaviário os desembolsos do BNDES somaram R\$ 741,09 milhões (1,0% dos desembolsos da instituição). Já para as empresas aéreas, o desembolso foi de R\$ 129,56 milhões (0,2% do total de desembolsos do BNDES no ano).

Esses resultados evidenciam os efeitos da crise econômica e da redução do volume de serviços de transporte. Em um cenário de baixa demanda e ainda sem previsão de recuperação econômica consistente no curto prazo, as empresas transportadoras cancelaram ou postergaram boa parte dos investimentos previstos, principalmente aqueles destinados à renovação e ampliação de frotas.

## Investimento público federal

Entre 2012 e 2016, o volume de investimentos em infraestrutura de transporte realizados pelo governo federal, caiu de 0,25% do PIB para apenas 0,18%. Em valores correntes, a queda foi de 3,7%, passando de R\$ 11,98 para R\$ 11,54 bilhões.

Gráfico 22 - Evolução do investimento público federal em infraestrutura de transporte - Total Pago (R\$ bilhões correntes)



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

Em 2017, os números pioraram ainda mais. Com desembolsos que atingiram apenas R\$ 10,40 bilhões, o montante investido pela União em infraestrutura

de transporte representou apenas 0,16% do PIB. No Brasil, os investimentos são concentrados em ações que beneficiam a infraestrutura de transporte

rodoviário, resultado da forma como está estruturado o sistema de transporte brasileiro, concentrando os deslocamentos nesse modal. Do Total Pago em 2017

(R\$ 10,40 bilhões), 79,7% (R\$ 7,98 bilhões) foram destinados ao segmento rodoviário, 13,8% (R\$ 1,43 bilhão) para o aéreo, 5,9% (R\$ 611,34 milhões) para o ferroviário e 3,7% (R\$ 384,17 milhões) para o aquaviário.

A participação de Restos a Pagar Pagos no investimento efetivamente realizado em 2017 ficou em 39,8%, valor abaixo da média dos demais anos do período analisado. Isso pode ser reflexo do esforço realizado pelo governo federal em 2016 de quitar dívidas passadas.

O valor autorizado para

2017 (R\$ 11,48 bilhões), em valores correntes, foi inferior ao montante de 2012 (R\$ 25,05 bilhões), 2013 (R\$ 17,06 bilhões), 2014 (R\$ 18,74 bilhões) e 2015 (R\$ 13,94 bilhões) e superior ao de 2016 (R\$ 9,96 bilhões), o que mostra uma clara tendência do governo federal em reduzir os recursos destinados ao investimento em infraestrutura de transporte. Esses montantes são claramente insuficientes até mesmo para solucionar os problemas mais urgentes da infraestrutura de transporte brasileira.

Essas constatações são

preocupantes para o setor transportador. O Plano CNT de Transporte e Logística estima que são necessários cerca de R\$ 1 trilhão de reais para a solução dos problemas da infraestrutura no Brasil. Considerando o montante estimado para o investimento público federal em 2017, seriam necessários cerca de 100 anos para a realização de todas as intervenções identificadas pela CNT. Assim, torna-se oportuna a ampliação da participação da iniciativa privada no provimento de infraestrutura de transporte no país.

### Investimentos Diretos da União (Orçamento Fiscal da União) - Transporte - 2012 (R\$ milhões)

Modal	Autorizado	Empenhado	Pago no exercício	RP Pago*	Total Pago	Pago no exercício/Autorizado	Total Pago/Autorizado
Transporte Total	25.053,25	15.008,37	5.252,18	6.730,48	11.982,65	21,0%	47,8%
Transporte rodoviário	18.669,63	11.887,61	4.120,72	5.231,17	9.351,89	22,1%	50,1%
Transporte ferroviário	3.100,77	1.540,65	488,36	594,14	1.082,51	15,7%	34,9%
Transporte hidroviário	1.079,31	263,66	51,87	391,32	443,19	4,8%	41,1%
Transporte aéreo	2.203,54	1.316,46	591,22	513,85	1.105,07	26,8%	50,1%

### Investimentos Diretos da União (Orçamento Fiscal da União) - Transporte - 2013 (R\$ milhões)

Modal	Autorizado	Empenhado	Pago no exercício	RP Pago*	Total Pago	Pago no exercício/Autorizado	Total Pago/Autorizado
Transporte Total	17.056,97	14.774,67	5.013,45	7.112,72	12.126,16	29,4%	71,1%
Transporte rodoviário	11.980,64	10.783,14	2.982,81	5.379,70	8.362,51	24,9%	69,8%
Transporte ferroviário	2.380,99	1.952,32	1.197,49	1.102,44	2.299,93	50,3%	96,6%
Transporte hidroviário	626,23	349,99	71,71	92,12	163,83	11,5%	26,2%
Transporte aéreo	2.069,11	1.689,22	761,43	538,45	1.299,89	36,8%	62,8%

\*Restos a pagar pagos representam desembolsos realizados no ano corrente de despesas efetuadas em anos anteriores.

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.

### Investimentos Diretos da União (Orçamento Fiscal da União) - Transporte - 2014 (R\$ milhões)

Modal	Autorizado	Empenhado	Pago no exercício	RP Pago*	Total Pago	Pago no exercício/Autorizado	Total Pago/Autorizado
Transporte Total	18.739,30	14.024,09	5.885,84	8.020,93	13.906,78	31,4%	74,2%
Transporte rodoviário	12.015,17	9.065,03	2.935,71	6.114,91	9.050,62	24,4%	75,3%
Transporte ferroviário	3.253,29	2.596,24	1.966,24	717,67	2.683,91	60,4%	82,5%
Transporte hidroviário	799,07	525,07	32,90	228,28	261,18	4,1%	32,7%
Transporte aéreo	2.671,78	1.837,75	950,99	960,07	1.911,06	35,6%	71,5%

### Investimentos Diretos da União (Orçamento Fiscal da União) - Transporte - 2015 (R\$ milhões)

Modal	Autorizado	Empenhado	Pago no exercício	RP Pago*	Total Pago	Pago no exercício/Autorizado	Total Pago/Autorizado
Transporte Total	13.939,78	8.990,09	2.942,05	6.859,73	9.801,79	21,1%	70,3%
Transporte rodoviário	9.374,91	5.700,47	934,38	5.016,69	5.951,08	10,0%	63,5%
Transporte ferroviário	1.930,85	1.288,52	946,20	674,20	1.620,40	49,0%	83,9%
Transporte hidroviário	691,08	430,82	14,21	192,20	206,41	2,1%	29,9%
Transporte aéreo	1.942,94	1.570,28	1.047,26	976,64	2.023,90	53,9%	104,2%

### Investimentos Diretos da União (Orçamento Fiscal da União) - Transporte - 2016 (R\$ milhões)

Modal	Autorizado	Empenhado	Pago no exercício	RP Pago*	Total Pago	Pago no exercício/Autorizado	Total Pago/Autorizado
Transporte Total	9.965,55	8.184,96	4.449,34	7.087,09	11.536,43	44,6%	115,8%
Transporte rodoviário	6.564,13	5.722,93	2.783,62	5.825,63	8.609,25	42,4%	131,2%
Transporte ferroviário	1.026,67	857,82	596,82	412,01	1.008,83	58,1%	98,3%
Transporte hidroviário	580,08	0,00	46,91	300,22	347,12	8,1%	59,8%
Transporte aéreo	1.794,67	1.604,21	1.021,99	549,23	1.571,23	56,9%	87,5%

### Investimentos Diretos da União (Orçamento Fiscal da União) - Transporte - 2017 (R\$ milhões)

Modal	Autorizado	Empenhado	Pago no exercício	RP Pago*	Total Pago	Pago no exercício/Autorizado	Total Pago/Autorizado
Transporte Total	11.480,62	10.543,08	6.259,14	4.144,57	10.403,72	54,5%	90,6%
Transporte rodoviário	8.314,69	7.740,43	4.945,00	3.031,56	7.976,55	59,5%	95,9%
Transporte ferroviário	642,11	611,07	343,96	267,39	611,34	53,6%	95,2%
Transporte hidroviário	495,35	420,81	75,51	308,65	384,17	15,2%	77,6%
Transporte aéreo	2.028,48	1.770,78	894,68	536,98	1.431,66	44,1%	70,6%

\*Restos a pagar pagos representam desembolsos realizados no ano corrente de despesas efetuadas em anos anteriores.

Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil.