

RESUMO EXECUTIVO

O Anuário Agrologístico da Companhia Nacional de Abastecimento, Volume 3, apresenta dados e informações estratégicas sobre fluxos de produção, exportação, infraestrutura e logística de transportes, permitindo acompanhar a evolução dos corredores logísticos e da movimentação dos principais produtos da pauta de exportação da agricultura brasileira e dos fertilizantes importados, para o período de 2021 a 2025.

Em relação à armazenagem nacional, a análise é de uma série histórica um pouco mais longa, acompanhando a sua evolução desde 2010 até uma estimativa para 2026. Salienta-se que, nesse período, o setor agropecuário brasileiro manteve crescimento e capacidade de adaptação diante de um cenário internacional marcado por instabilidades geopolíticas e eventos climáticos. E por essa razão, ter informações estratégicas, no âmbito da logística do setor agropecuário é fundamental para tomadas de decisão mais assertivas.

Em relação aos dados apresentados no trabalho foi observado que, em 2025, as exportações brasileiras de soja alcançaram 108,18 milhões de toneladas, crescimento de 9,48% em relação ao ano anterior. O Mato Grosso permaneceu como principal estado produtor e exportador, respondendo por 32,06 milhões de toneladas embarcadas. No escoamento da soja, o Porto de Santos manteve-se como principal corredor de exportação, movimentando 34,57 milhões de toneladas, seguido pelos portos de Itaqui/MA, Paranaguá/PR, Barcarena/PA, e Rio Grande/RS. A China continua sendo o principal destino da soja brasileira, com um volume de compra que chegou a 85,4 milhões de toneladas, representando, 78,9% do total da soja exportada.

No milho, as exportações brasileiras atingiram 40,98 milhões de toneladas, enquanto a produção nacional alcançou 141,1 milhões de toneladas. O cereal tem uma grande importância para o consumo interno, principalmente pelos diversos setores de proteína animal e pela expansão das indústrias de etanol. O Mato Grosso respondeu por aproximadamente 56% (22,91 milhões de toneladas) das exportações nacionais do cereal. Entre os principais corredores logísticos destacaram-se o Porto de Santos, que continua sendo o principal destino exportador do milho, com 14,68 milhões de toneladas

embarcadas (35,8%) e os portos do Arco Norte, especialmente Itaqui/MA, Santarém/PA e Barcarena/PA. Contudo, destaca-se a retomada de exportações de milho pelo Porto de Paraguá, saindo de 1,24 milhão, em 2024, para 5,03 milhões de toneladas, em 2025. As vendas externas apresentaram maior diversificação de destinos, com destaque para Irã e Egito, enquanto a redução das compras chinesas esteve associada à substituição parcial do milho por mandioca na produção de farelos.

Nas exportações de farelo de soja, o Brasil embarcou 23,27 milhões de toneladas em 2025, favorecido pela demanda dos setores de biodiesel e proteína animal, além do maior protagonismo de países asiáticos, excluindo a China, entre os principais compradores. O Porto de Santos concentrou 43,1% das exportações nacionais do produto, com volume de 10,04 milhões de toneladas, seguido pelos portos de Paranaguá/PR, Rio Grande/RS e Salvador/BA.

A ampliação das rotas do Arco Norte consolidou-se como um dos principais movimentos de reorganização da logística agrícola brasileira. As rotas localizadas acima do paralelo 16°S passaram a responder por 39,5% das exportações nacionais de soja e milho em 2025, impulsionadas pela integração entre rodovias, ferrovias e terminais portuários.

No caso da soja, os portos do Arco Norte foram responsáveis pelo embarque de 36,2% do volume total. Para o milho, esse percentual é ainda mais significativo, chegando a 48,0% do volume embarcado, no ano de 2025. Cabe destacar que a Ferrovia Norte-Sul e os investimentos em terminais do Tegram contribuíram para a ampliação da capacidade operacional do Porto do Itaqui, cuja movimentação de grãos cresceu de 11,55 milhões de toneladas em 2021 para 20,14 milhões em 2025.

Além disso, os portos de Itacoatiara/AM, Santarém/PA e Barcarena/PA, também têm o seu desenvolvimento favorecido pelo aumento do uso das hidrovias Madeira, Tapajós-Teles Pires e Solimões-Amazonas. Contudo, apesar da expansão, o Arco Norte ainda enfrenta limitações operacionais associadas às questões climáticas como as secas na Região Amazônica, as quais afetam a navegabilidade nessas hidrovias, em determinados períodos do ano.

Na região do MATOPIBA, a expansão da produção e das exportações manteve ritmo elevado, com destaque para a Bahia, que exportou 5,61 milhões de toneladas de soja em 2025, além do forte

crescimento proporcional registrado no Maranhão e no Piauí. A integração logística da região ocorre principalmente pelos corredores direcionados ao Porto do Itaqui e ao Porto de Salvador.

Em relação às exportações de milho do MATOPIBA, o porto de Itaqui/MA, continua sendo o principal destino, contudo o volume do cereal embarcado com origem nessa região vem diminuindo de forma significativa, muito em função da expansão de indústrias de etanol de milho, posicionadas em estados da Bahia e Maranhão.

A dinâmica logística também esteve associada ao crescimento da importação de fertilizantes, que alcançou 45,5 milhões de toneladas em 2025. China e Rússia permaneceram como os principais fornecedores do mercado brasileiro, refletindo a elevada participação de fornecedores internacionais no abastecimento de insumos agrícolas. A antecipação das compras esteve relacionada às incertezas geopolíticas e às oscilações do comércio internacional. O Arco Norte também se destaca na internalização dos fertilizantes, sobretudo o porto de Itaqui/MA (34% do volume importado pelo Arco Norte), onde o fluxo logístico foi otimizado pelo frete de retorno, tanto rodoviário quanto ferroviário.

Na matriz de transporte, o modo rodoviário continuou predominante, movimentando aproximadamente 68,8 milhões de toneladas em 2025. Entretanto, o transporte ferroviário ampliou significativamente sua participação, passando de 22,3 milhões de toneladas em 2010 para 56,5 milhões em 2025, resultado dos investimentos em corredores estruturantes e integração com terminais portuários. A navegação interior também apresentou crescimento, alcançando movimentação de 22,8 milhões de toneladas, embora ainda possua potencial de expansão associado à ampliação da infraestrutura hidroviária e necessidade de mitigação dos riscos causados pelas variações climáticas sobre os rios navegáveis.

Em relação à armazenagem, o setor continua enfrentando desafios estruturais diante do crescimento da produção nacional de grãos. A capacidade estática permanece concentrada nas regiões Centro-Oeste e Sul, responsáveis por cerca de 78% da estrutura armazenadora do país. Embora o Mato Grosso detenha a maior capacidade estática nacional, com aproximadamente 56,1 milhões de toneladas, o volume ainda apresenta desafios para acompanhar o ritmo de expansão da produção agrícola. A armazenagem em nível de fazenda apresentou crescimento superior ao da capacidade total, refletindo a busca dos produtores por maior flexibilidade comercial e redução da pressão de venda no período

de colheita. Para 2026, projeta-se um déficit nominal de 15,9 milhões de toneladas apenas para absorver a 1ª Safra de grãos (produção de 218,2 milhões de t contra uma capacidade de 202,3 milhões de t).

Esse cenário mantém elevada a dependência do transporte rodoviário, utilizado por cerca de 95% das unidades armazenadoras, aumentando os custos logísticos e a pressão sobre rodovias e portos nos períodos de maior escoamento da produção.

Diante dos dados apresentados neste Anuário, pode-se afirmar que, apesar do crescimento das exportações brasileiras, da movimentação de outros modos de transporte e da armazenagem nacional, o país ainda enfrenta problemas estruturais que podem impactar no setor rural, sobretudo, em relação à competitividade com os demais players do mercado, bem como no melhor gerenciamento da sua produção.

Neste sentido, no âmbito do escoamento da produção é necessário: fomentar a atração de investimento do setor privados em ferrovias, tais como a FICO (Ferrovia de Integração Centro-Oeste), a FIOLE (Ferrovia de Integração Oeste-Leste), e a Transordestina, etc; pavimentação de rodovias estaduais e municipais, melhorar estradas vicinais; e investimentos público e privados em obras de dragagem, eclusas e terminais, de modo a aprimorar as hidrovias, permitindo um maior volume de movimentação de cargas por esse modo de transporte.

Em relação à armazenagem, pode-se afirmar que é necessário linhas de crédito para construção de armazéns, sobretudo em regiões como o MATOPIBA, para reforma e modernização de armazéns no Sul do país; formação de profissionais na área de operações em armazéns; fortalecimento das redes públicas (estabelecer o cronograma de parcerias institucionais e reformas das unidades armazenadoras da Conab, garantindo que as estruturas estatais funcionem como hubs logísticos regionais nas zonas agrícolas de maior vulnerabilidade e carência operacional).

Cabe ressaltar que os armazéns públicos da Conab prestam serviços de pesagem, secagem, limpeza e guarda de produtos diretamente para pequenos e médios produtores, além de cooperativas locais. Eles não competem com o setor privado, atuando onde a iniciativa comercial é ausente ou insuficiente. São importantes para políticas de abastecimento e segurança alimentar, bem como o atendimento da Política de Garantia de Preços Mínimos quando necessário.