

anuário

AGROLOGÍSTICO

VOLUME 1

Presidente da República

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Ministro do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar

LUIZ PAULO TEIXEIRA FERREIRA

Diretor-Presidente da Conab

JOÃO EDEGAR PRETTO

Diretor-Executivo de Gestão de Pessoas (Digepe)

LENILDO DIAS DE MORAIS

Diretora-Executiva Administrativa, Financeira e de Fiscalização (Diafi)

ROSA NEIDE SANDES DE ALMEIDA

Diretor-Executivo de Operações e Abastecimento (Dirab)

THIAGO JOSÉ DOS SANTOS

Diretor-Executivo de Política Agrícola e Informações (Dipai)

SÍLVIO ISOPPO PORTO

Superintendente de Logística Operacional

THOMÉ LUIZ FREIRE GUTH

Gerência de Formação e Controle de Estoques

VERONICE BERNARDES DA SILVA FRANÇA

Gerência de Movimentação de Estoques

ANDRÉ VINAGRE SILVA

Gerência de Programação em Logística

KARENINA DA SILVA SANTANA PRAXEDES



anuário
AGROLOGÍSTICO

VOLUME 1

Brasília, 2024

APRESENTAÇÃO

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Et sollicitudin ac orci phasellus egestas tellus rutrum tellus. Quam quisque id diam vel quam elementum pulvinar etiam. Egestas maecenas pharetra convallis posuere morbi leo urna. Libero justo laoreet sit amet cursus sit amet dictum sit. In nulla posuere sollicitudin aliquam ultrices sagittis orci. Egestas pretium aenean pharetra magna ac placerat vestibulum lectus. Est ante in nibh mauris. Id neque aliquam vestibulum morbi blandit cursus. Portitor massa id neque aliquam Sempere risus in hendrerit gravida rutrum. Facillisis mauris sit amet massa vitae tortor. Molestie ac feugiat sed lectus vestibulum mattis ullamcorper velit sed. Amet est placerat in egestas erat imperdiet sed euismod nisi. Ultricies lacus sed turpis tincidunt id aliquet. Augue eget arcu dictum varius dui at consectetur lorem donec.

Mattis vulputate enim nulla aliquet porttitor lacus. Suscipit adipiscing bibendum est ultricies integer. Tincidunt id aliquet risus feugiat. Morbi non arcu risus quis varius. Integer quis auctor elit

sed vulputate mi. Morbi leo urna molestie at. Tempus iaculis urna id volutpat. Sed id semper risus in hendrerit gravida. Ultrices dui sapien eget mi. Elementum integer enim neque volutpat ac tincidunt vitae semper quis. Tortor pretium viverra suspendisse potenti. At erat pellentesque adipiscing commodo elit at. Gravida rutrum quisque non tellus orci ac auctor augue mauris. Sit amet cursus sit amet dictum sit. Facillisi nullam vehicula ipsum a. Magna ac placerat vestibulum lectus. Odio ut sem nulla pharetra diam sit. Gravida cum sociis natoque penatibus.

Et tortor consequat id porta nibh. Nunc sed blandit libero volutpat sed. Varius dui at consectetur lorem donec. Natoque penatibus et magnis dis parturient montes nascetur ridiculus mus. Nec tincidunt praesent semper feugiat. Lacus laoreet non curabitur gravida arcu ac tortor dignissim. Dolor purus non enim praesent elementum. Purus in massa tempor nec feugiat nisl pretium. h nisl. Ipsum a arcu cursus vitae congue mauris rhoncus aenean. Sodales neque sodales ut etiam sit amet nisl purus in.

SUMÁRIO

Resumo Executivo	22
Exportações	22
Importações	22
Fretes rodoviários	22
Armazenagem	22

MENSAGEM DA DIRETORIA-EXECUTIVA

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Et sollicitudin ac orci phasellus egestas tellus rutrum tellus. Quam quisque id diam vel quam elementum pulvinar etiam. Egestas maecenas pharetra convallis posuere morbi leo urna. Libero justo laoreet sit amet cursus sit amet dictum sit. In nulla posuere sollicitudin aliquam ultrices sagittis orci. Egestas pretium aenean pharetra magna ac placerat vestibulum lectus. Est ante in nibh mauris. Id neque aliquam vestibulum morbi blandit cursus. Portitor massa id neque aliquam Semper risus in hendrerit gravida rutrum. Facillisis mauris sit amet massa vitae tortor. Molestie ac feugiat sed lectus vestibulum mattis ullamcorper velit sed. Amet est placerat in egestas erat imperdiet sed euismod nisi. Ultricies lacus sed turpis tincidunt id aliquet. Augue eget arcu dictum varius duis at consectetur lorem donec.

Mattis vulputate enim nulla aliquet porttitor lacus. Suscipit adipiscing bibendum est ultricies integer. Tincidunt id aliquet risus feugiat. Morbi non arcu risus quis varius. Integer quis auctor elit

sed vulputate mi. Morbi leo urna molestie at. Tempus iaculis urna id volutpat. Sed id semper risus in hendrerit gravida. Ultrices dui sapien eget mi. Elementum integer enim neque volutpat ac tincidunt vitae semper quis. Tortor pretium viverra suspendisse potenti. At erat pellentesque adipiscing commodo elit at. Gravida rutrum quisque non tellus orci ac auctor augue mauris. Sit amet cursus sit amet dictum sit. Facillisi nullam vehicula ipsum a. Magna ac placerat vestibulum lectus. Odio ut sem nulla pharetra diam sit. Gravida cum sociis natoque penatibus.

Et tortor consequat id porta nibh. Nunc sed blandit libero volutpat sed. Varius dui at consectetur lorem donec. Natoque penatibus et magnis dis parturient montes nascetur ridiculus mus. Nec tincidunt praesent semper feugiat. Lacus laoreet non curabitur gravida arcu ac tortor dignissim. Dolor purus non enim praesent elementum. Purus in massa tempor nec feugiat nisl pretium. h nisl. Ipsum a arcu cursus vitae congue mauris rhoncus aenean. Sodales neque sodales ut etiam sit amet nisl purus in.

RESUMO EXECUTIVO

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Et sollicitudin ac orci phasellus egestas tellus rutrum tellus. Quam quisque id diam vel quam elementum pulvinar etiam. Egestas maecenas pharetra convallis posuere morbi leo urna. Libero justo laoreet sit amet cursus sit amet dictum sit. In nulla posuere sollicitudin aliquam ultrices sagittis orci. Egestas pretium aenean pharetra magna ac placerat vestibulum lectus. Est ante in nibh mauris. Id neque aliquam vestibulum morbi blandit cursus. Portitor massa id neque aliquam Sempers risus in hendrerit gravida rutrum. Facillisis mauris sit amet massa vitae tortor. Molestie ac feugiat sed lectus vestibulum mattis ullamcorper velit sed. Amet est placerat in egestas erat imperdiet sed euismod nisi. Ultricies lacus sed turpis tincidunt id aliquet. Augue eget arcu dictum varius dui at consectetur lorem donec.

Mattis vulputate enim nulla aliquet porttitor lacus. Suscipit adipiscing bibendum est ultricies integer. Tincidunt id aliquet risus feugiat. Morbi non arcu risus quis varius. Integer quis auctor elit

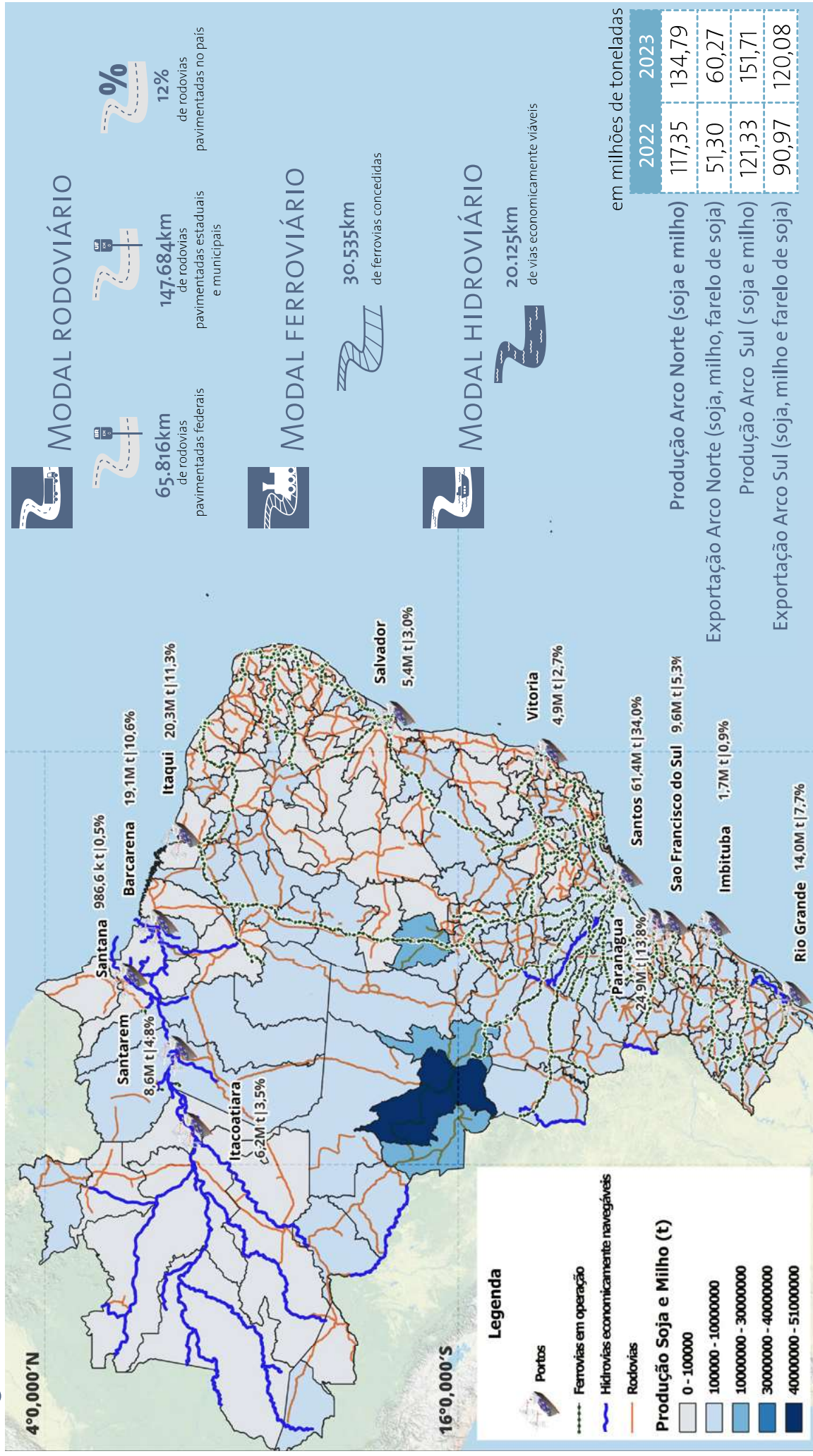
sed vulputate mi. Morbi leo urna molestie at. Tempus iaculis urna id volutpat. Sed id semper risus in hendrerit gravida. Ultrices dui sapien eget mi. Elementum integer enim neque volutpat ac tincidunt vitae semper quis. Tortor pretium viverra suspendisse potenti. At erat pellentesque adipiscing commodo elit at. Gravida rutrum quisque non tellus orci ac auctor augue mauris. Sit amet cursus sit amet dictum sit. Facillisi nullam vehicula ipsum a. Magna ac placerat vestibulum lectus. Odio ut sem nulla pharetra diam sit. Gravida cum sociis natoque penatibus.

Et tortor consequat id porta nibh. Nunc sed blandit libero volutpat sed. Varius dui at consectetur lorem donec. Natoque penatibus et magnis dis parturient montes nascetur ridiculus mus. Nec tincidunt praesent semper feugiat. Lacus laoreet non curabitur gravida arcu ac tortor dignissim. Dolor purus non enim praesent elementum. Purus in massa tempor nec feugiat nisl pretium. h nisl. Ipsum a arcu cursus vitae congue mauris rhoncus aenean. Sodales neque sodales ut etiam sit amet nisl purus in.

sed vulputate mi. Morbi leo urna molestie at. Tempus iaculis urna id volutpat. Sed id semper risus in hendrerit gravida. Ultrices dui sapien eget mi. Elementum integer enim neque volutpat ac tincidunt vitae semper quis. Tortor pretium viverra suspendisse potenti. At erat pellentesque adipiscing commodo elit at. Gravida rutrum quisque non tellus orci ac auctor augue mauris. Sit amet cursus sit amet dictum sit. Facilisi nullam vehicula ipsum a. Magna ac placerat vestibulum lectus. Odio ut sem nulla pharetra diam sit. Gravida cum sociis natoque penatibus.

Et tortor consequat id porta nibh. Nunc sed blandit libero volutpat sed. Varius dui at consectetur lorem donec. Natoque penatibus et magnis dis parturient montes nascetur ridiculus mus. Nec tincidunt praesent semper feugiat. Lacus laoreet non curabitur gravida arcu ac tortor dignissim. Dolor purus non enim praesent elementum. Purus in massa tempor nec feugiat nisl pretium. h nisl. Ipsum a arcu cursus vitae congue mauris rhoncus aenean. Sodales neque sodales ut etiam sit amet nisl purus in.

imagem 1 - Modais

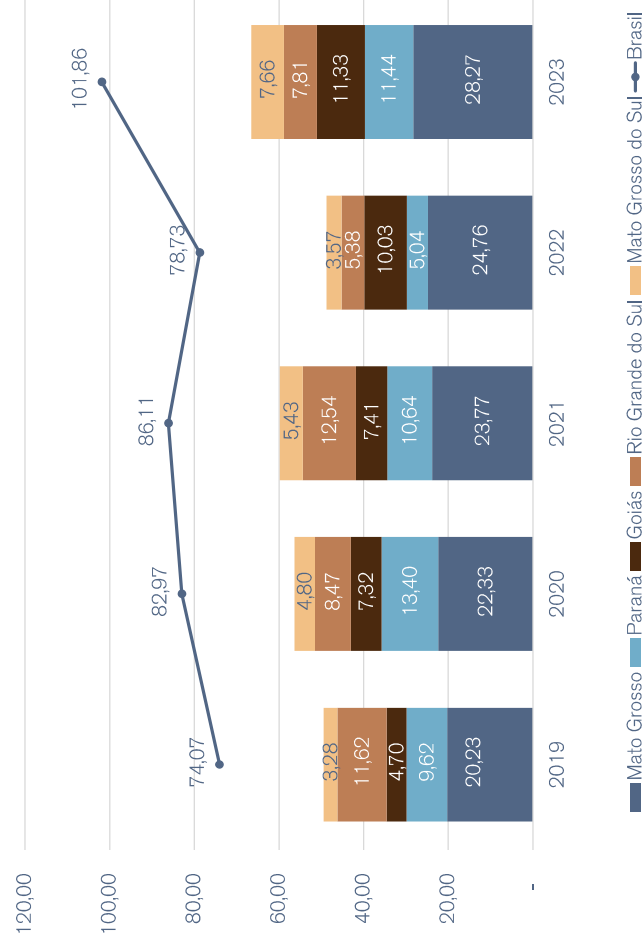


Fonte: Conab

EXPORTAÇÕES

1.1 SOJA

Gráfico 1 - Evolução das exportações de soja dos 5 principais estados de 2019 a 2023 (milhões de t)



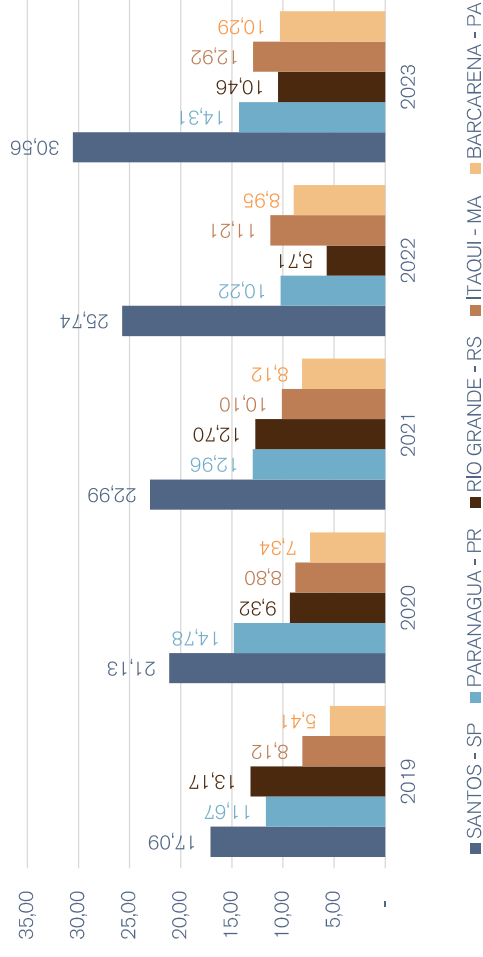
Fonte: Comexstat

No decorrer de janeiro a dezembro de 2023, as exportações de soja atingiram a marca de 101,8 milhões de toneladas, representando um aumento significativo de 29,2%, em comparação com as 78,7 milhões de toneladas registradas no mesmo período do ano anterior. Esse notável crescimento foi impulsionado por diversos fatores, incluindo o aumento nas importações de óleos vegetais pela China e decisões internas como a resolução do Conselho Nacional de Política Energética, em 19 de dezembro de 2023.

O estado do Mato Grosso permaneceu como principal exportador da oleaginosa com 28,27 milhões de toneladas, seguido pelo Paraná que recupera a posição, com 11,44 milhões de toneladas perdidas no ano anterior, devido às intempéries provocadas pela seca.

A China continua sendo o principal destino da soja brasileira, sendo responsável por 73% de toda a exportação brasileira do grão em 2023.

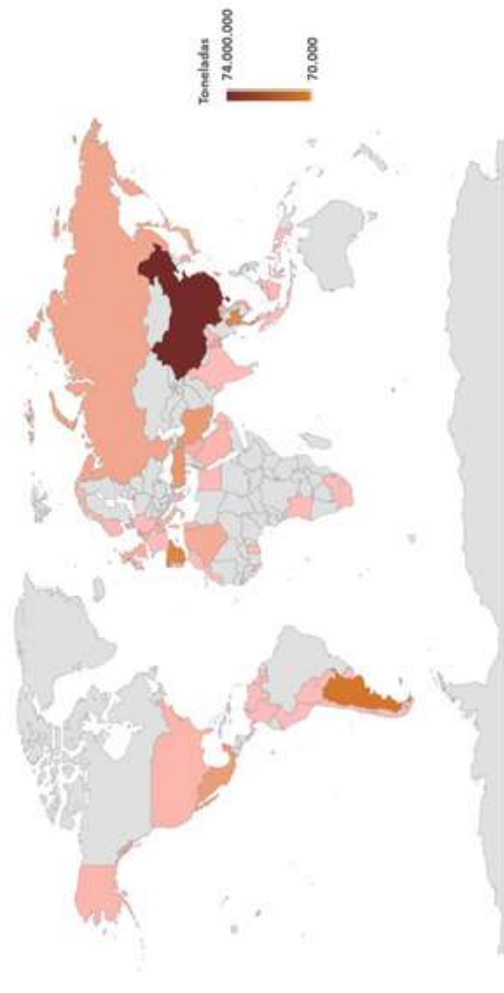
Gráfico 2 - Cinco principais portos de exportação de soja de 2019 a 2023 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

O porto de Santos - SP continuou como principal ponto de embarque de soja no ano de 2023. O porto de Rio Grande - RS recuperou parte de sua participação em relação à 2022, muito em função do aumento da produção de soja no Rio Grande do Sul. Cabe citar que é visível a evolução dos portos de Itaquí- MA e Barcarena – PA nos últimos cinco anos, de 59,2% e 90,0% no volume de soja exportada, respectivamente, evidenciando a importância deles para a dinâmica de exportação do país.

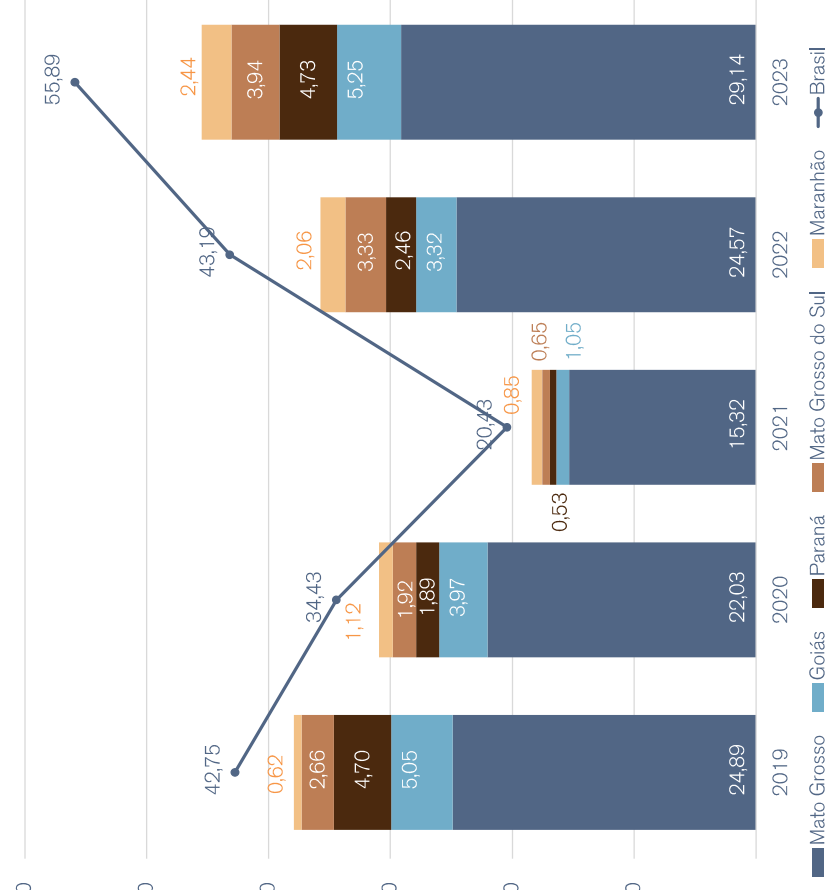
Imagem 2 - Principais países importadores de soja do Brasil em 2023 (t)



Fonte: Comexstat

1.2. MILHO

Gráfico 3 - Evolução das exportações de milho dos 05 principais estados de 2019 a 2023 (milhões de t)



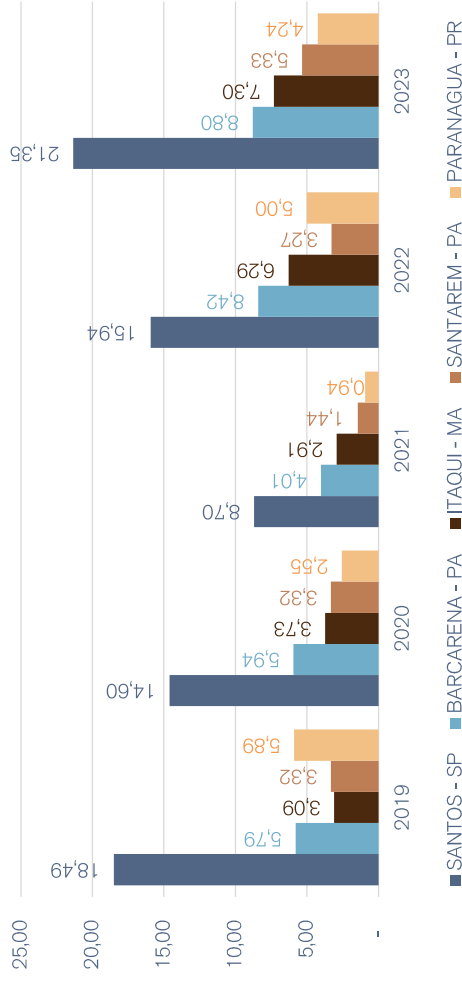
Fonte: Comexstat

No intervalo de janeiro a dezembro de 2023, as exportações de cereais atingiram 55,8 milhões de toneladas, aumento de 29,2% em relação aos 43,2 milhões registrados no mesmo período do ano anterior. O Mato Grosso, principal produtor, desempenhou um papel crucial, contribuindo com 52,15% do total de entregas para o mercado internacional.

No estado matogrossense, houve um escoamento notável de 29,14 milhões de toneladas de milho, indicando um incremento de 18,7% nas exportações de 2023, em comparação com o ano anterior. Esse aumento foi impulsionado pela abertura de novos mercados, com destaque para a China, que importou mais de 16 milhões de toneladas de milho brasileiro, e pelo aumento da produção na safra 2022/23, especialmente durante o segundo semestre do ano.

A expansão das exportações de cereais reflete a capacidade do Mato Grosso em consolidar sua posição como um player significativo no comércio internacional de cereais, resultado da diversificação de mercados e do aumento da produção.

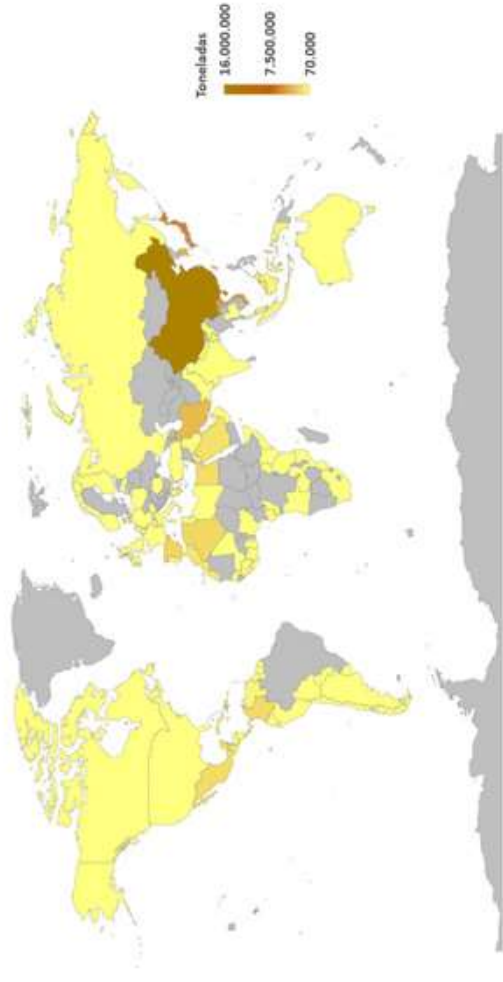
Gráfico 4 - Cinco principais portos de exportação de milho de 2019 a 2023 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Em 2023, os três principais portos do Arco Norte (Barcarena-PA, Santarém-PA e Itaquí-MA) já superaram em volume exportado de milho o porto de Paranaguá-PR que, em 2022 foi o segundo porto em importância para exportação do cereal. Ressalta-se que uma parte do milho que se direcionaria à Barcarena-PA foi deslocada para Itaquí-MA e Santos-SP, devido ao fato da forte seca na Região Norte que dificultou a navegabilidade de algumas hidrovias importantes para a logística, em direção ao porto paranaense.

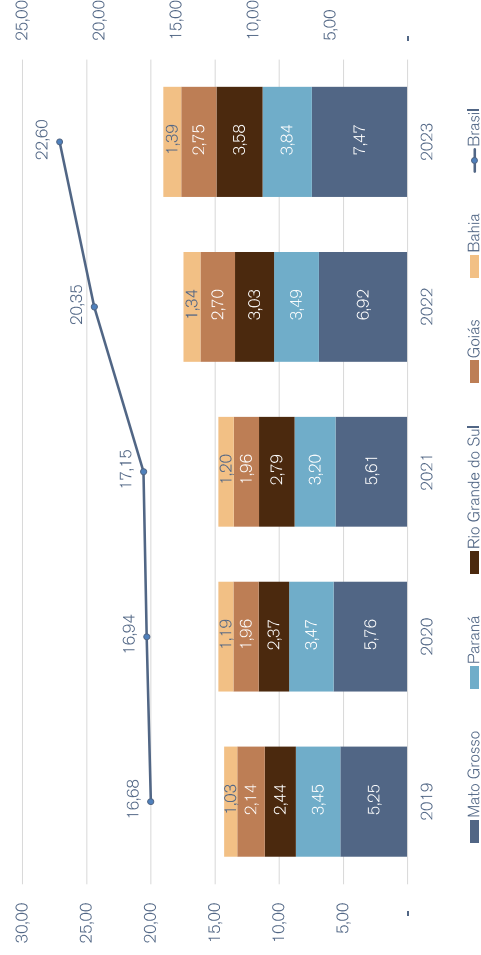
Imagem 3 - Principais países importadores de milho do Brasil em 2023 (t)



Fonte: Comexstat

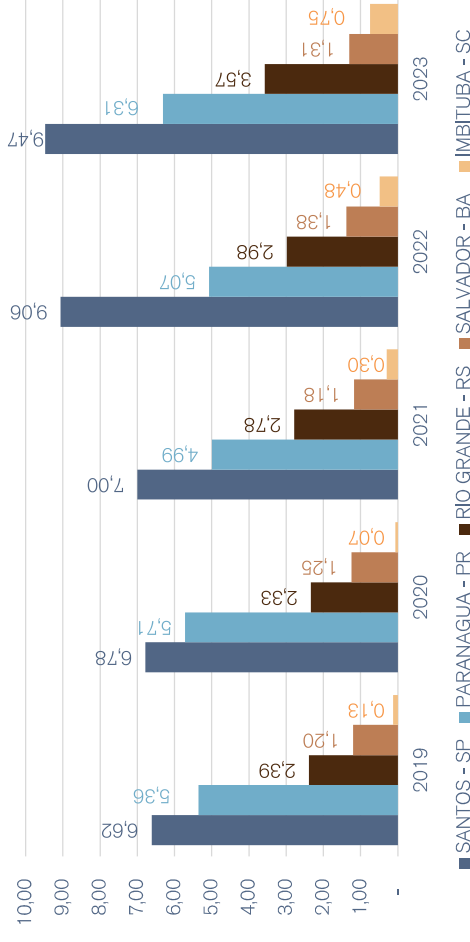
1.3. FARELO DE SOJA

Gráfico 5 - Evolução das exportações de farelo de soja dos 05 principais estados de 2019 a 2023 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Gráfico 6 - Cinco principais portos de exportação de farelo de soja de 2019 a 2023 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

As exportações brasileiras do farelo de soja no acumulado de janeiro até dezembro de 2023 atingiram 22,5 milhões de toneladas contra 20,3 milhões, ocorridas no mesmo período do exercício passado. Mereceu destaque o escoamento pelo porto de Santos, de 41,9% em contrapartida aos 44,5% do igual período do ano anterior. Já no porto de Paranaguá, o comparativo foi de 27,9%, contra 24,9% do ano passado; Rio Grande - 15,8%, contra 14,7% e Salvador - 5,8%, contra 6,8%. Os estados do MT, PR, RS, GO e BA apareceram como os maiores exportadores. Os principais destinos do farelo de soja foram a Indonésia e Tailândia.

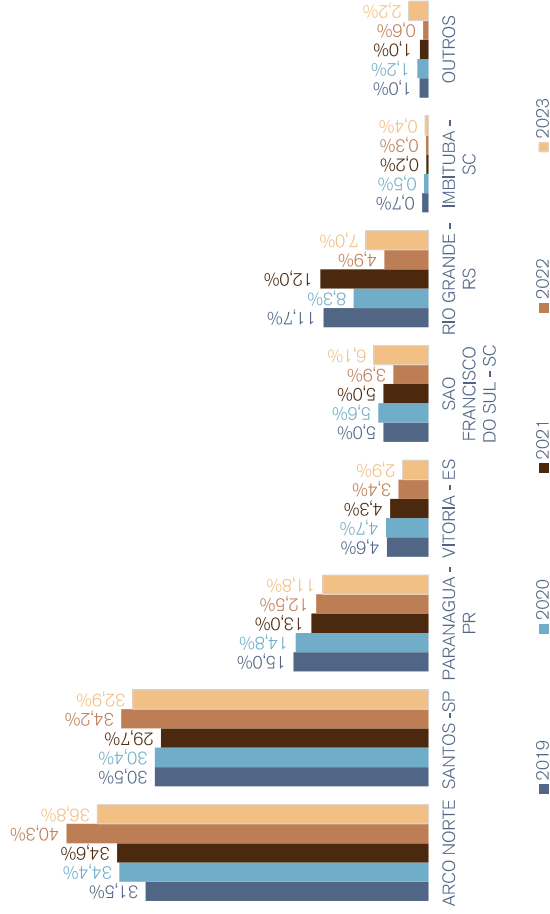
Imagem 4 - Principais países importadores de farelo de soja do Brasil em 2023 (t)



Fonte: Comexstat

1.4. ARCO NORTE

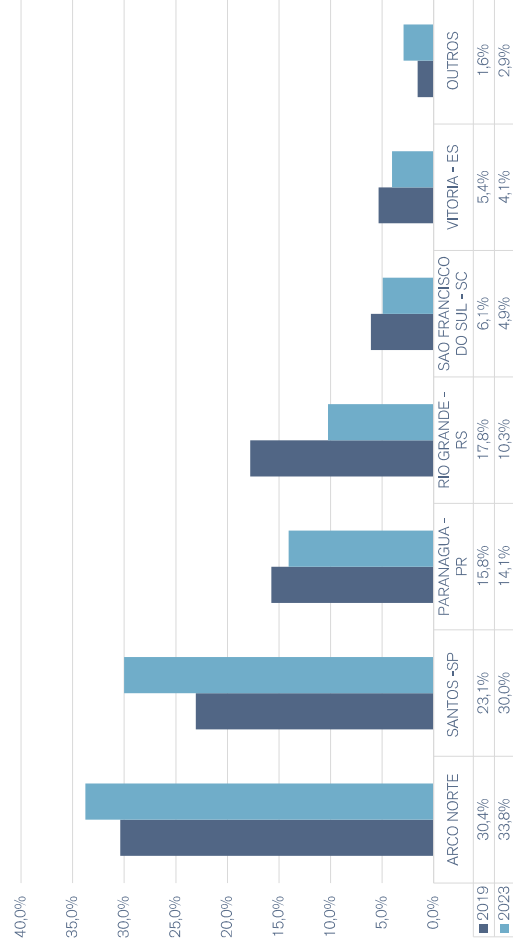
Gráfico 7 - Evolução da participação percentual na exportação de soja e milho por porto de 2019 a 2023 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

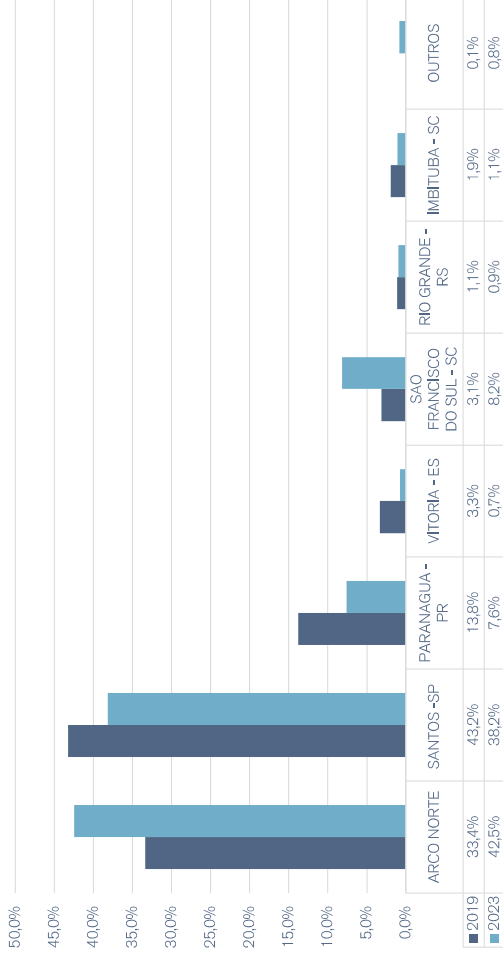
Os portos do Arco Norte estavam em franco crescimento nas exportações de milho e soja, chegando a 40,3% em 2022. Todavia, eles perderam 3,4% para os portos do Sul e Sudeste do país em 2023. Isso ocorreu, sobretudo, pelo redirecionamento de parte dos embarques, por questões de navegabilidade de hidrovias do Norte do país, face à forte seca. Outro motivo foi o significativo incremento na produção de soja e milho da Região Sul, na ordem de 63,6% e 15,5%, respectivamente, em relação à 2022, estimulando embarques pelos portos de Rio Grande – RS e São Francisco do Sul – SC.

Gráfico 8 - Comparativo da participação percentual na exportação de soja por porto em 2019 e 2023



Fonte: Comexstat

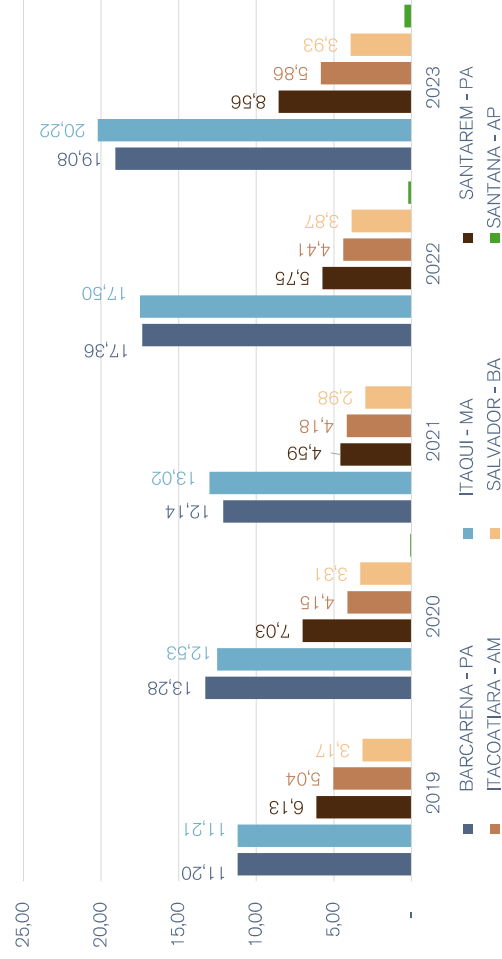
Gráfico 9 - Comparativo da participação percentual na exportação de milho por porto em 2019 e 2023



Fonte: Comexstat

Em comparação com 2019, o Arco Norte foi o único que apresentou aumento, tanto para as exportações de soja, de 30,4%, em 2019 para 33,8% em 2023, quanto para o milho, de 33,4% para 42,5% nos mesmos períodos. Já o porto de Santos teve incremento somente para soja nos comparativos dos últimos cinco anos, na ordem de 6,9%, caindo em 5,0%, (caso do milho) e São Francisco do Sul – SC que nos embarques de milho, aumentou em 5,1% em 2023, quando comparado às exportações de 2019.

Gráfico 10 - Evolução das exportações de soja e milho pelos portos do Arco Norte por porto de 2019 a 2023 (milhões de t)



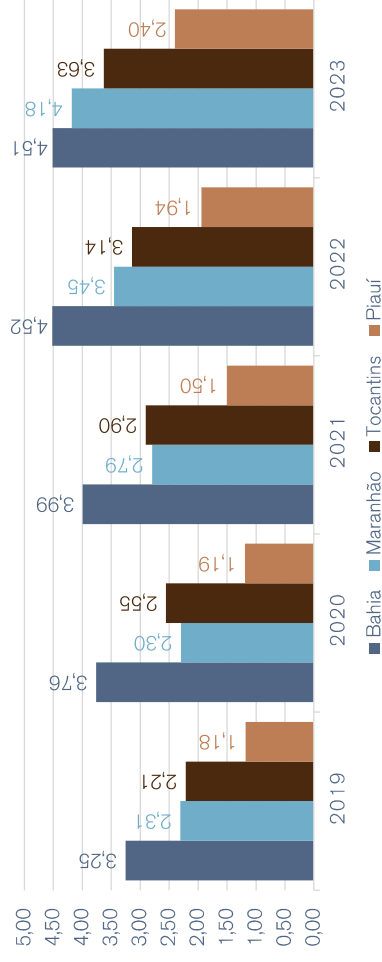
Fonte: Comexstat

Entre os portos do Arco Norte o destaque vai para Itaqui – MA que saiu de um volume exportado (soja e milho) de 11,21 milhões de toneladas, em 2019, para 20,22 milhões, em 2023, ou seja, um incremento de 80,5%. Em segundo vem o porto de Barcarena – PA que teve um aumento, nos últimos 05 anos, de 70,3%, mas muito devido ao volume de investimentos nestes portos, bem como nas vias de escoamento da produção em direção aos portos, como a finalização da BR-163, em direção à Miritituba - PA e de boa parte da Ferrovia Norte Sul que segue até Itaqui-MA.

1.5. MATOPIBA

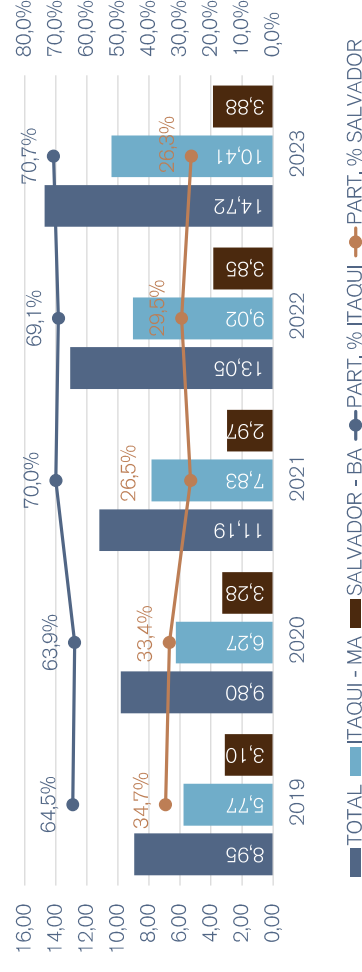
1.5.1. SOJA

Gráfico 11 - Exportações de soja do MATOPIBA de 2019 a 2023 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Gráfico 12 - Principais portos de exportação de soja do MATOPIBA de 2019 a 2023 (milhões de t)

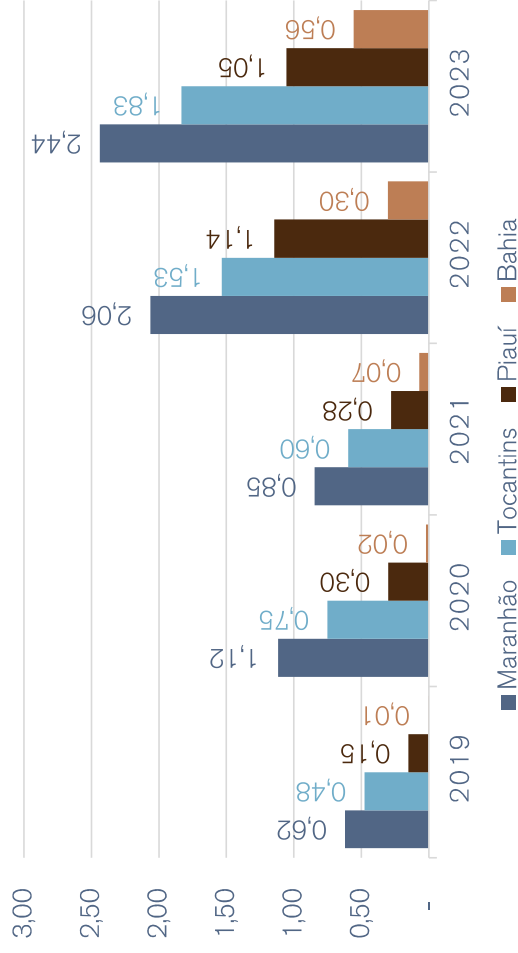


Fonte: Comexstat

A Bahia ainda é o principal estado exportador de soja do MATOPIBA. No entanto, em termos percentuais foi o que menos cresceu comparativamente aos outros estados pertencentes ao MATOPIBA. No período entre 2019 e 2023 a Bahia cresceu 38,7% contra 81,3%, 103,8% e 64,1%, de incremento das exportações dos estados do Maranhão, Piauí e Tocantins, respectivamente. Cabe ressaltar que as exportações de soja do Maranhão vêm se aproximando do volume exportado pela Bahia, com uma tendência de se tornar o principal exportador de soja do MATOPIBA, vez que quase tudo que o Maranhão produz é exportado, enquanto a Bahia reserva parte da produção para produzir, consumir e exportar farelo de soja. Itaquí – MA se destaca como principal porto de exportação de soja do MATOPIBA.

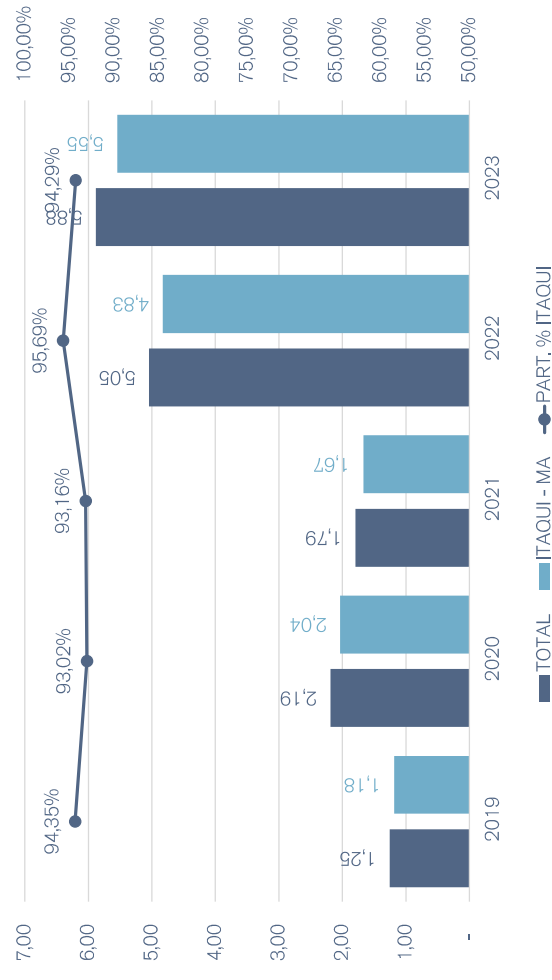
1.5.2. MILHO

Gráfico 13 - Exportações de milho do MATOPIBA de 2019 a 2023 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

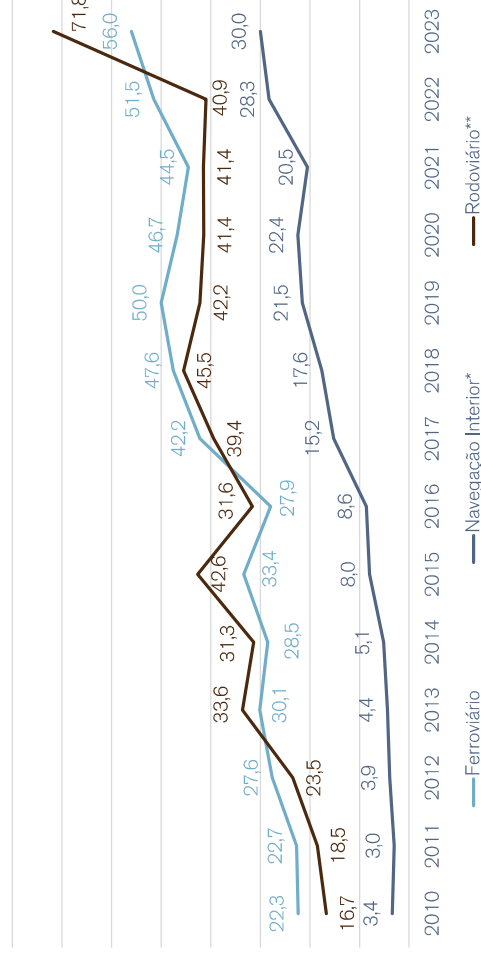
Gráfico 14 - Principais portos de exportação de milho do MATOPIBA de 2019 a 2023 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

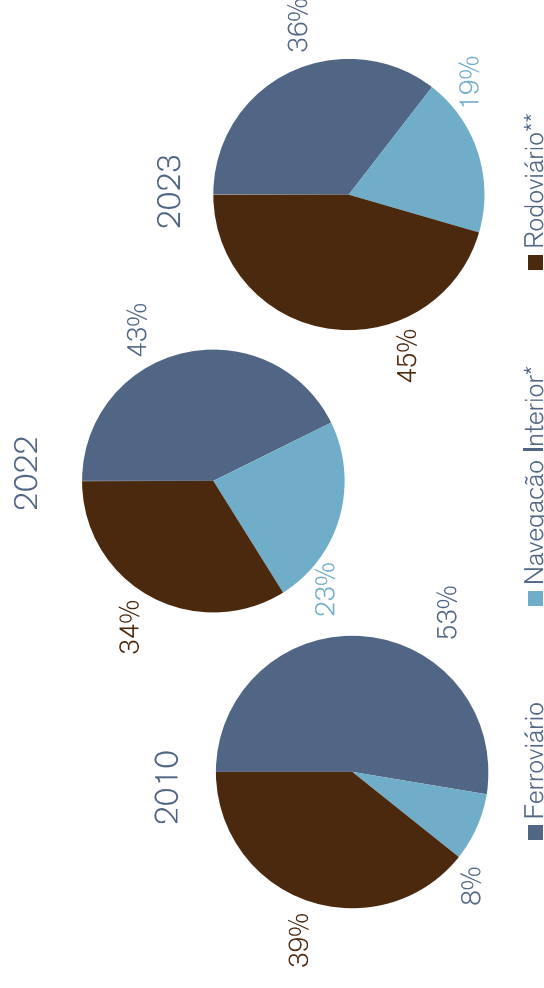
1.6. MODAIS DE TRANSPORTE

Gráfico 15 - Evolução da movimentação de soja e milho destinado à exportação por modal de transporte (milhões de t)



Fonte:

Gráfico 16 - Cinco Principais portos de exportação de soja de 2019 a 2023 (milhões de t)



** rodoviário é uma estimativa

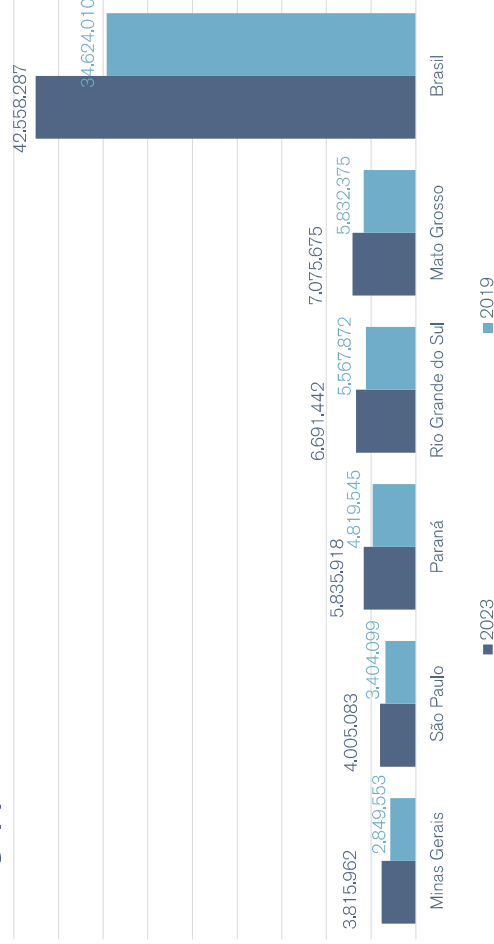
Fonte: ANTT, ANTAQ e Infra AS

Destaca-se o forte crescimento do modal hidroviário na série histórica, saindo de 3,4 milhões de toneladas de soja e milho transportados em 2010 para 30,0 milhões de toneladas em 2023. Em termos percentuais este modal que representava 8% em 2010 chegou a 23% em 2022 e 19% em 2023. O aumento significativo das exportações dessas commodities pelo modal rodoviário, em função de uma exportação recorde vem mostrando a necessidade de aumento de investimentos ainda mais significativos nos modais ferroviário e hidroviário.

IMPORTAÇÕES

2.1. FERTILIZANTES - ESTADOS

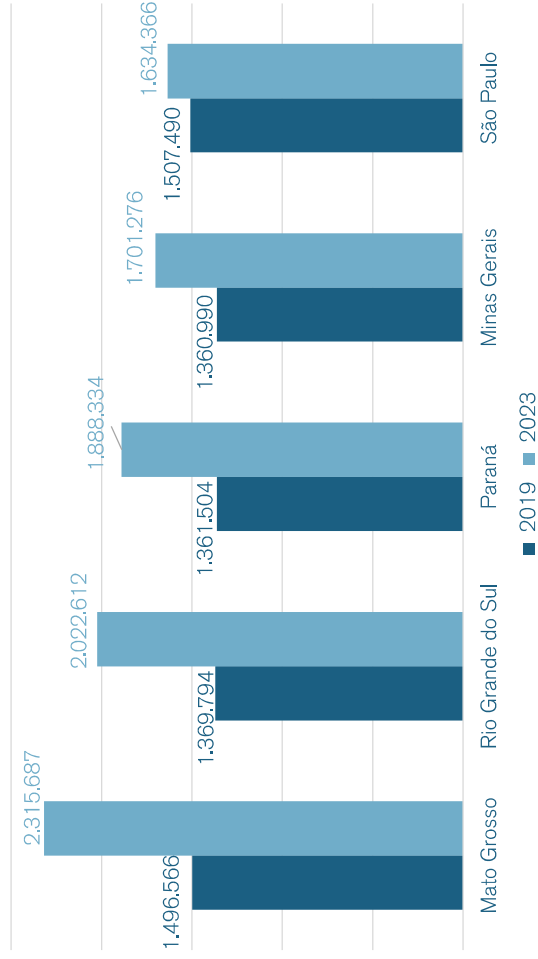
Gráfico 17 - Comparativo do volume importado dos 05 principais estados importadores de fertilizantes em 2019 e 2023 (t)



Fonte: Comexstat

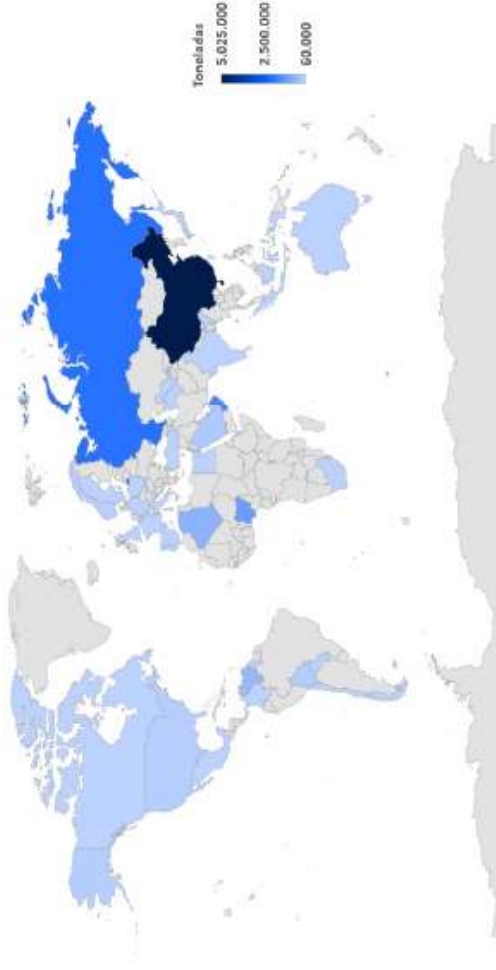
De maneira geral, as importações brasileiras de fertilizantes tiveram um aumento significativo de 2019 a 2023. Em termos de Brasil, as importações de fertilizantes subiram 22,9% em 2023, quando comparadas ao total importado em 2019. O principal estado importador continua sendo o Mato Grosso, responsável por 16,6% do volume de adubos importados, seguido pelo Rio Grande do Sul, com 15,7%, Paraná, com 13,7%, São Paulo, 9,4% e Minas Gerais, 9,0%. Juntos, esses 05 estados respondem a 64,4% do total de fertilizantes importados em 2023, atendendo, sobretudo, as culturas da soja, milho, trigo, algodão, arroz, feijão, café e laranja.

Gráfico 18 - Cinco principais estados importadores de fertilizantes nitrogenados (t)



Fonte: Comexstat

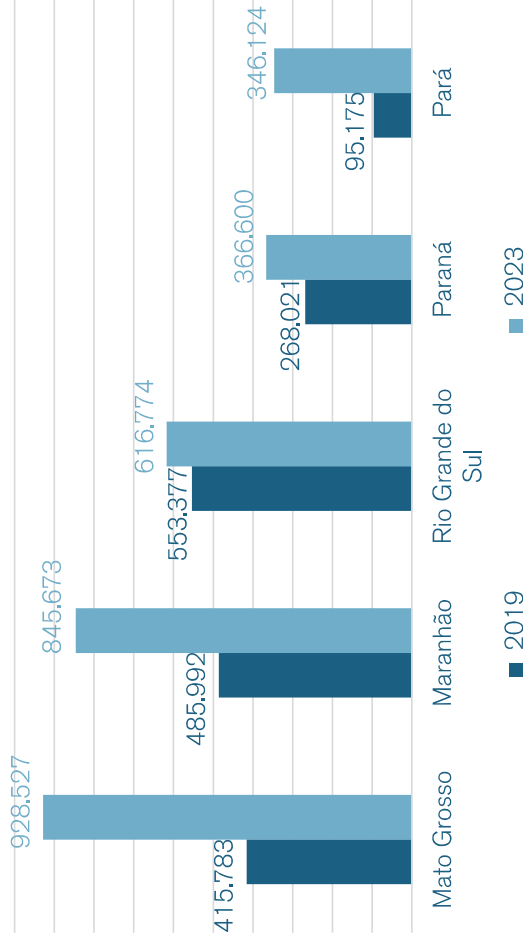
Imagem 5 - Principais países exportadores de fertilizantes nitrogenados para o Brasil (t)



Fonte: Comexstat

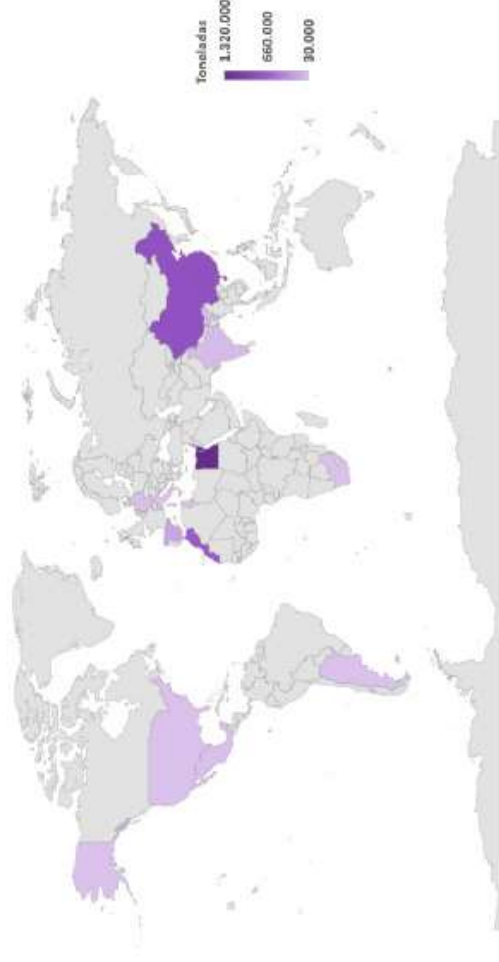
Em 2019, o estado de São Paulo foi o que mais importou fertilizantes nitrogenados no país, internalizando cerca de 1,51 milhão de toneladas. No entanto, em 2023 teve um incremento de importação de apenas, 8,4%, enquanto o Mato Grosso teve um aumento de 54,7%, saindo de 1,49 milhão, em 2019, para 2,31 milhões de toneladas em 2023. A China foi o principal fornecedor de nitrogenados para o Brasil, com uma venda de pouco mais de 5,0 milhões de toneladas -, mais que o dobro da Rússia, que exportou para o Brasil 2,0 milhões de toneladas.

Gráfico 19 - Cinco principais estados importadores de fertilizantes fosfatados (t)



Fonte: Comexstat

Imagem 6 - Principais países exportadores de fertilizantes fosfatados para o Brasil (t)

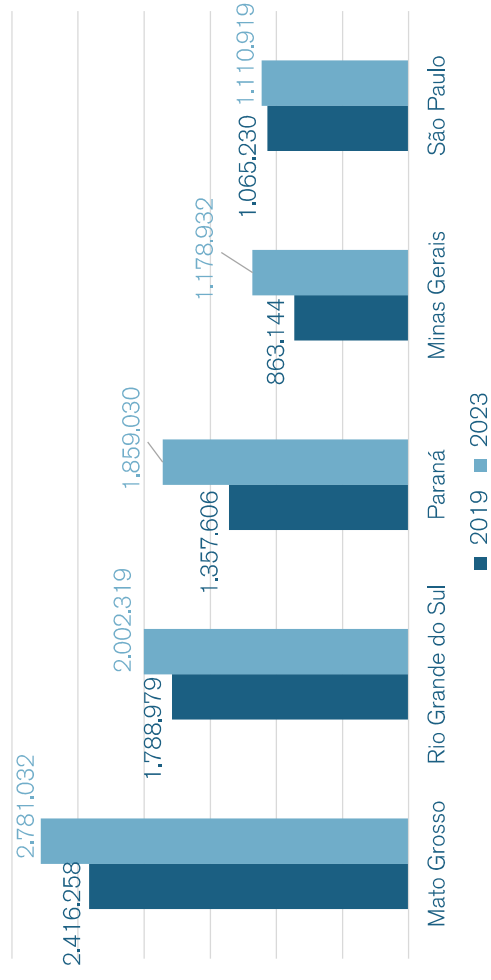


Elaborado por Comexstat, com base nos dados de importação e exportação de fertilizantes fosfatados para o Brasil, disponíveis em: <https://comexstat.comexbr.com/>

Fonte: Comexstat

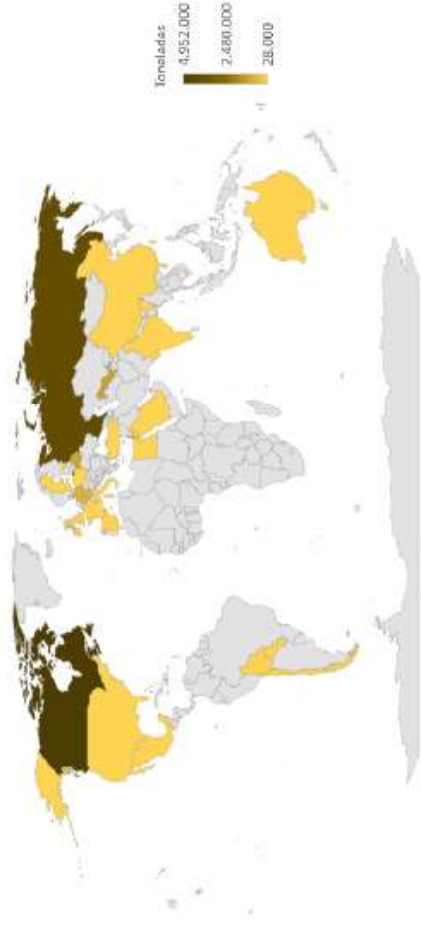
No ano de 2019, o Rio Grande do Sul foi o indispensável importador de adubos fosfatados do país, adquirindo 533,4 mil toneladas. Contudo, em 2023 caiu para a terceira posição, sendo superado pelos estados do Mato Grosso, que saiu de 415,8 mil para 928,5 mil toneladas e Maranhão, que teve um crescimento na importação de 486,0 mil toneladas em 2019 para 845,7 mil toneladas em 2023, ou seja, um incremento de 123,3 e 74,0%, respectivamente. Destaca-se o crescimento das importações de fosfatados no Pará em 05 anos que foi de 263,7%. O Egito foi o mais importante fornecedor de fertilizantes fosfatados em 2023, respondendo por 1,3 milhão de toneladas.

Gráfico 20 - Cinco principais estados importadores de fertilizantes potássicos (t)



Fonte: Comexstat

Imagem 7 - Principais países exportadores de fertilizantes potássicos para o Brasil (t)

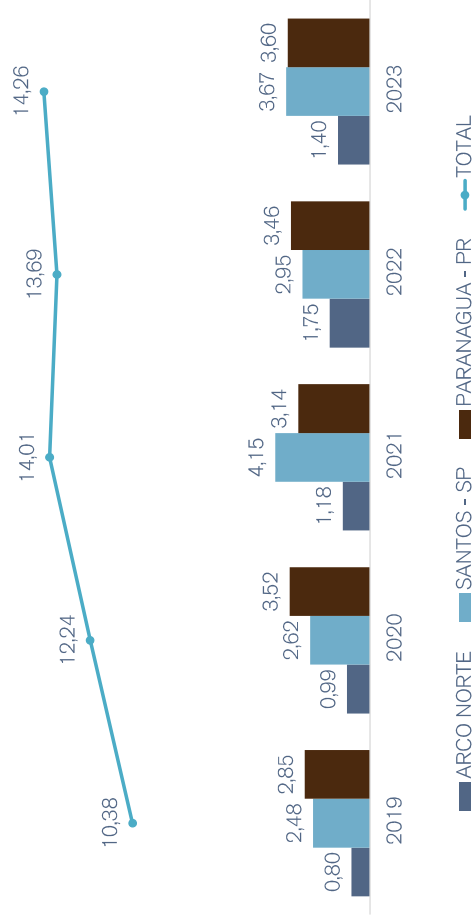


Elaborado pela Conab com base nos dados do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Departamento de Estatística, Brasília, 2024.

Fonte: Comexstat

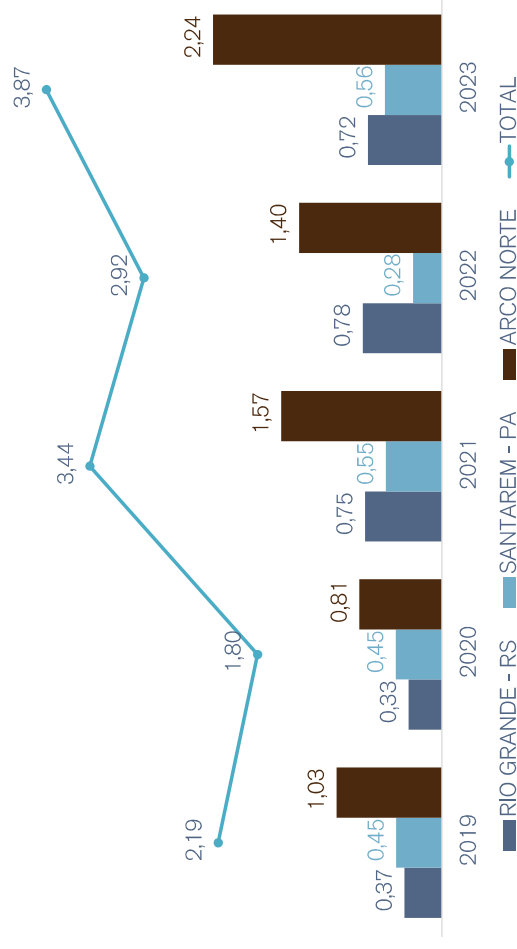
Percentualmente, o estado que mais cresceu na importação de fertilizantes potássicos, nos últimos 05 anos foi o Paraná, na ordem de 36,9%, seguido por Minas Gerais, que aumentou em 36,6% o volume de importações de potássicos. Porém, o Mato Grosso segue como principal importador, totalizando, em 2023, 2,78 milhões de toneladas adquiridas. Canadá e Rússia foram os fundamentais fornecedores deste insumo, correspondendo a 4,95 e 4,03 milhões de toneladas, de modo recíproco.

Gráfico 23 - Principais portos importadores de fertilizantes nitrogenados (milhões de t)



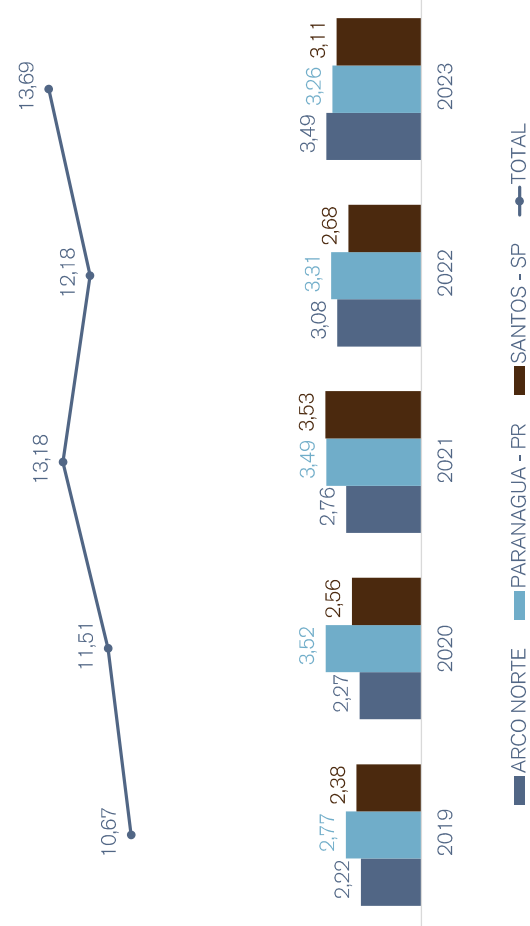
Fonte: Comexstat

Gráfico 24 - Principais portos importadores de fertilizantes fosfatados (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Gráfico 25 - Principais portos importadores de fertilizantes potássicos (milhões de t)



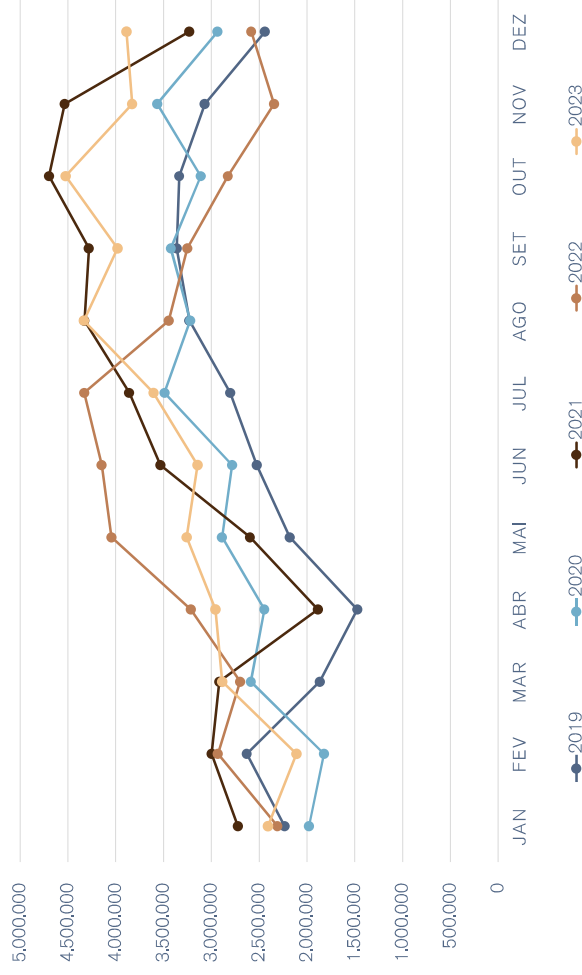
Fonte: Comexstat

Além do forte incremento das importações de fertilizantes pelo Brasil crescendo 22,92% de 2019 a 2023, destaca-se o crescimento das importações dos portos do Arco Norte, sobretudo, os portos de Itaquí – MA, Santarém – PA e Barcarena – PA, os quais, em 2023, representaram 43%, 22% e 18% de todo volume de importação de fertilizantes deste conjunto de portos. Cabe ressaltar que a expectativa é de aumento das importações desses insumos por Itaquí – MA tendo em vista o investimento da VLI e COPI em infraestruturas ferroviárias e armazenagem para movimentação de soja e milho com retorno de fertilizantes.

Outro ponto importante é a participação dos portos do Arco Norte nas importações de fertilizantes fosfatados, com 57,87% e potássicos com 25,45%, em 2023. Para os fertilizantes nitrogenados o porto de Santos – SP ultrapassou o porto de Paranaguá-PR, como a principal via de entrada em 2023.

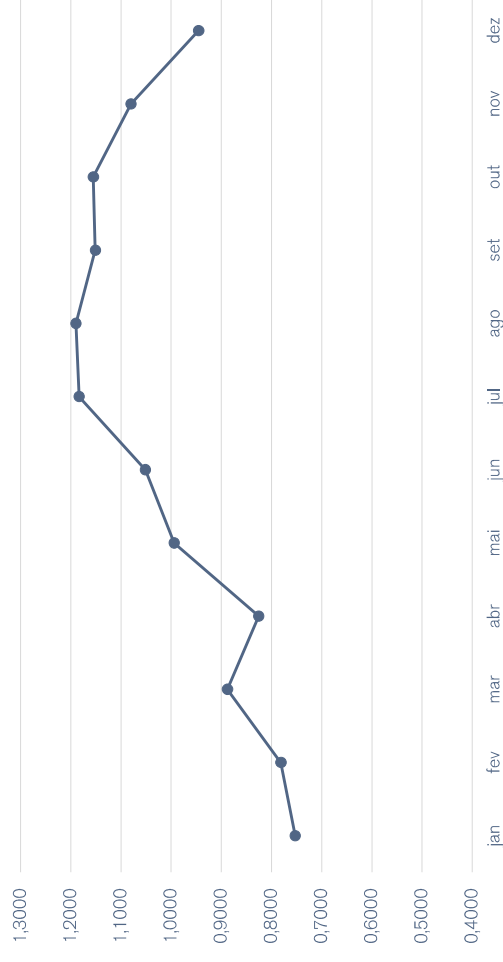
2.3. FERTILIZANTES – OUTRAS INFORMAÇÕES

Gráfico 26 - Comportamento das importações mensais de fertilizantes nos anos de 2019 a 2023



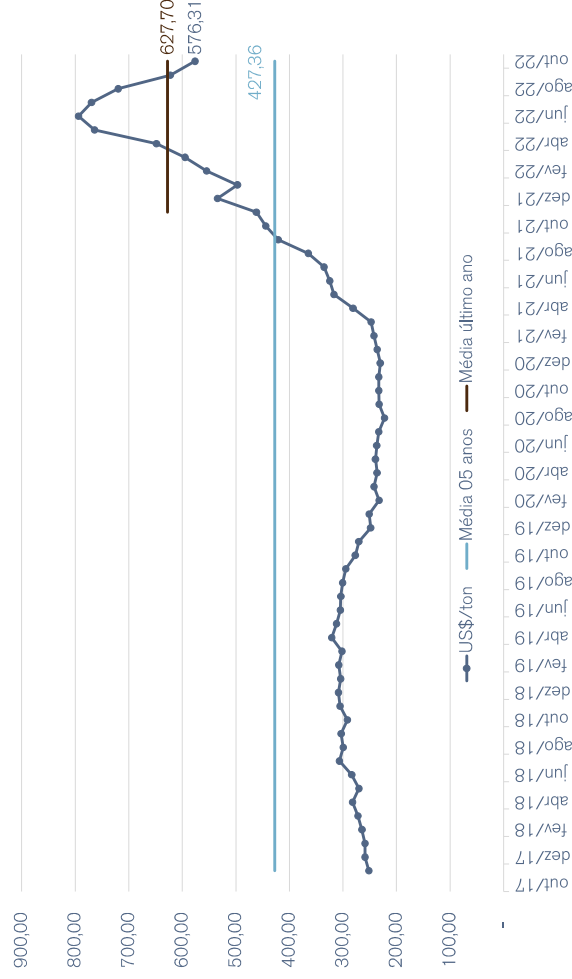
Fonte: Comexstat

Gráfico 27 - Evolução do padrão de sazonalidade de importação de fertilizantes no quinquênio de 2019 a 2023



Fonte: Conab

Gráfico 28 - Custo médio mensal de importação de fertilizantes no Brasil (US\$/t)



Fonte: Comexstat

Em que pese as importações de fertilizantes pelo Brasil em 2022 terem tido um comportamento atípico muito em função do contexto Rússia VX Ucrânia, o padrão sazonal de importação desses insumos ocorreu com volume mais significativo no segundo semestre do ano, o que permite aos contratantes de transporte ter uma boa oportunidade de frete de retorno com as movimentações para exportações do milho 2ª safra.

Outro ponto que deve ser citado é que o custo dos fertilizantes importados no segundo semestre segue um movimento de baixa nos dois últimos anos apesar de ainda ter chegado no final de dezembro de 2023 um pouco acima da média histórica de 05 anos (US\$ 427,36/t), no entanto, bem abaixo da média anual de 2023 (US\$ 627,70/t).

FRETES RODOVIÁRIOS

Tabela 1 - Análise do frete rodoviário de algumas rotas comerciais do país.

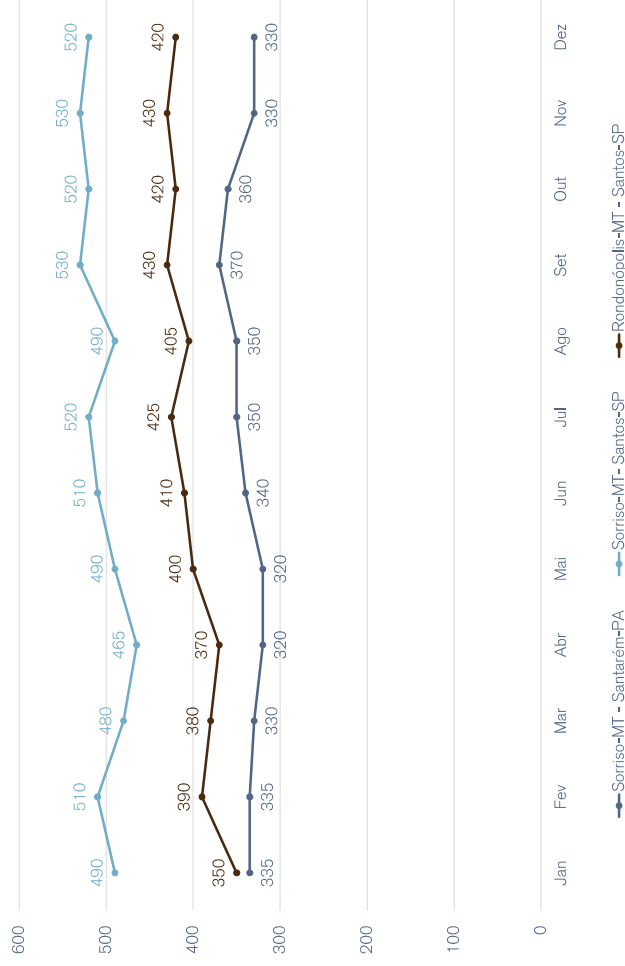
ROTA	DISTÂNCIA (KM)	MAIOR VALOR (R\$/T)	VALOR MÉDIO (R\$/T)	MENOR VALOR (R\$/T)	VARIACÃO ANUAL (%)	MÊS DE MAIOR VALOR	MÊS DE MENOR VALOR
Sorriso-MT - Santarém-PA	1380	370,00	339,17	320,00	15,63%	SET	ABR
Sorriso-MT - Santos-SP	2287	530,00	504,58	465,00	13,98%	SET	ABR
Rondonópolis-MT - Santos-SP	1632	430,00	402,50	350,00	22,86%	SET	JAN
Maracaju-MS - Maringá-PR	521	163,00	138,75	124,00	31,45%	AGO	JAN
Maracaju-MS - Paranaguá-PR	1127	287,00	257,86	222,00	29,28%	AGO	JUN
Maracaju-MS - Porto Murtinho-MS	370	124,00	101,60	90,00	37,78%	AGO	JAN
Rio Verde-GO - Paranaguá-PR	1262	352,60	293,72	253,00	39,37%	JUL	DEZ
Rio Verde-GO - São Simão-GO	177	94,00	83,03	73,60	27,72%	JUL	ABR
Cristalina-GO - Araguari-MG	261	127,50	111,57	88,33	44,35%	FEV	JUN
Brasília-DF - Araguari-MG	392	215,00	188,69	153,00	40,52%	JUN	DEZ
Brasília-DF - Santos-SP	1085	444,00	398,86	337,00	31,75%	MAI	DEZ
Uberlândia/MG - Pará de Minas/MG	460	178,00	169,58	160,00	11,25%	AGO	JAN
Uberlândia/MG - Santos/SP	685	280,00	262,75	240,00	16,67%	JAN	FEV
Paracatu/MG - Araguari/MG	340	157,00	145,42	132,00	18,94%	AGO	OUT
Paracatu/MG - Paranaguá/PR	1280	495,00	462,75	420,00	17,86%	DEZ	FEV
Campo Mourão /PR - Paranaguá/PR	554	205,00	163,50	120,00	70,83%	AGO	ABR
Cascavel/PR - Paranaguá/PR	602	210,00	169,42	130,00	61,54%	JUN	JAN
Luis Eduardo Magalhães/BA - Recife/PE	1600	410,00	365,08	300,00	36,67%	Nov	MAI
Luis Eduardo Magalhães/BA - Salvador/BA	950	345,00	272,00	220,00	56,82%	MAR	FEV
Paripiranga-BA - Recife-PE	600	290,00	231,67	170,00	70,59%	MAR	JAN
Balsas-MA - São Luís-MA	819	280,00	202,17	140,00	100,00%	MAI	DEZ
Tasso Fragoso-MA - São Luís-MA	961	291,16	272,41	240,00	21,32%	SET	MAI
Uruçuí-PI - São Luís-MA	665	242,00	203,25	157,00	54,14%	OUT	AGO
Baixa Grande do Ribeiro-PI - São Luís-MA	810	295,00	259,00	237,00	24,47%	SET	DEZ
Pedro Afonso-TO - Palmeirante-TO	208	83,00	66,67	50,00	66,00%	MAR	JAN

Fonte: Conab

Em 2023, o valor do frete rodoviário para as diversas rotas apresentadas na tabela acima teve uma variação, ao longo do ano, entre 11,25 até 100%. As rotas que tiveram menor variação: de Uberlândia – MG a Patos de Minas – MG, de Sorriso – MT para Santos -SP e para Santarém – PA. As de maior flutuação nas cotações foram as rotas de Balsas – MA a São Luís – MA e Campo Mourão – PR a Paranaguá – PR.

O maior valor de frete foi registrado na rota de Sorriso – MT a Santos- SP, em setembro, chegando a R\$ 530,00/t, enquanto a rota de Pedro Afonso – TO a Palmeirante – TO, no mês de janeiro foi a que atingiu um frete de menor valor, R\$ 50,00/t.

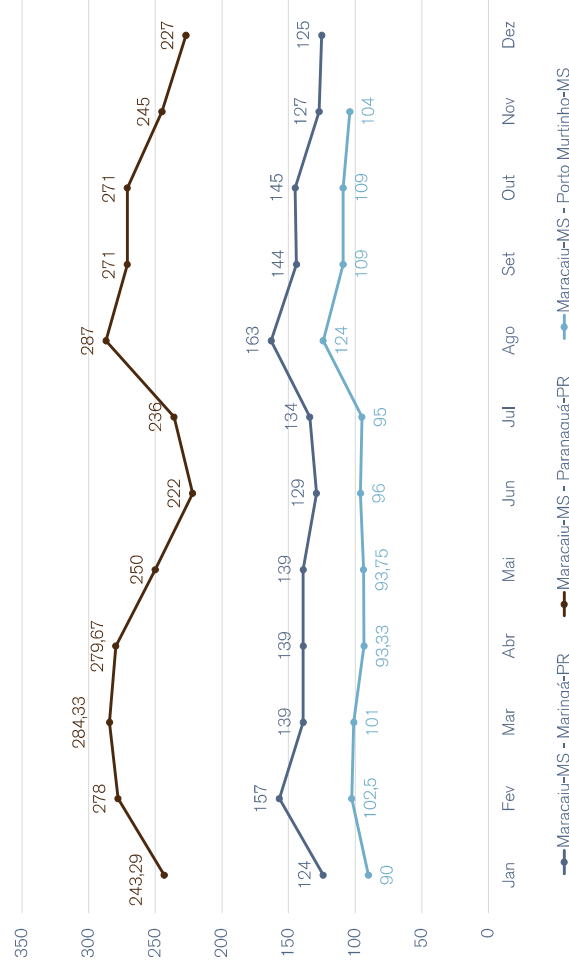
Gráfico 29 - Cotações médias mensais de frete - MT (R\$/t)



Fonte: Conab

Em média, a diferença entre as cotações dos fretes de Sorriso – MT a Santos – SP e Sorriso – MT a Santarém – PA foi de R\$ 165,42/t, evidenciando a vantagem do direcionamento das exportações de grãos pelos portos do Arco Norte.

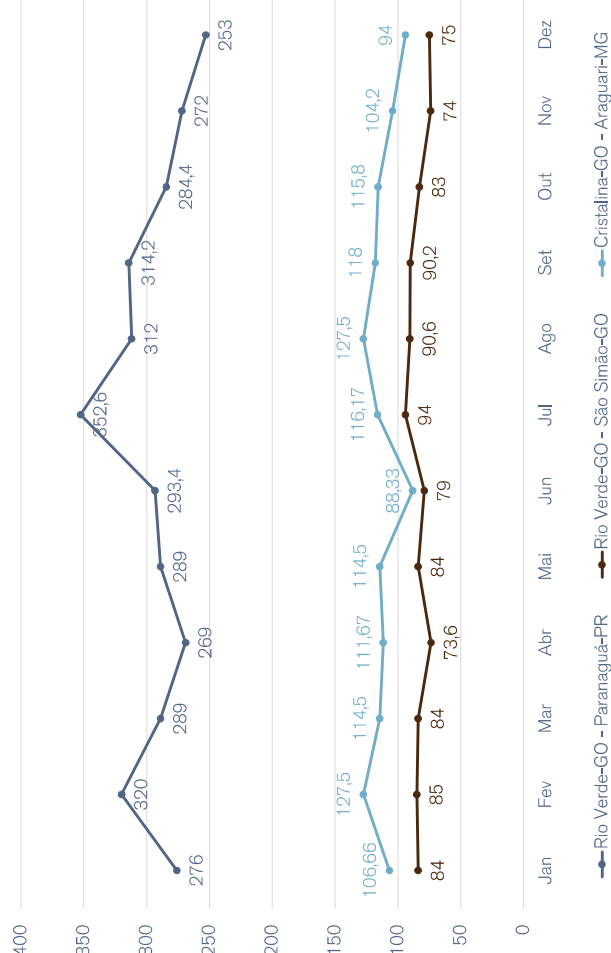
Gráfico 30 - Cotações médias mensais de frete - MS (R\$/t)



Fonte: Conab

A saída por Porto Murtinho – MS passa a ser uma excelente alternativa para as exportações de soja e milho do Mato Grosso do Sul. A diferença em relação ao frete em direção à Paranaguá – PR foi em média de R\$156,26/t.

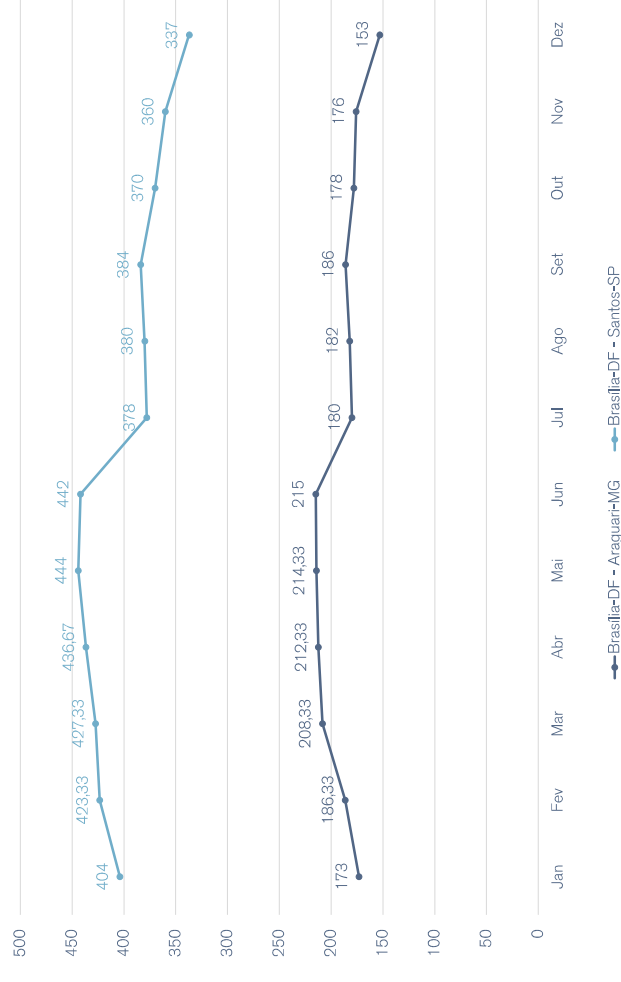
Gráfico 31 - Cotações médias mensais de frete - GO (R\$/t)



Fonte: Conab

A rota de Rio Verde – GO a São Simão – GO torna-se bem interessante, considerando que há um ponto de transbordo ferroviário, diminuindo o custo do frete em mais de R\$ 100,00/t, considerando, ainda, um custo ferroviário aproximadamente de R\$ 100,00/TU

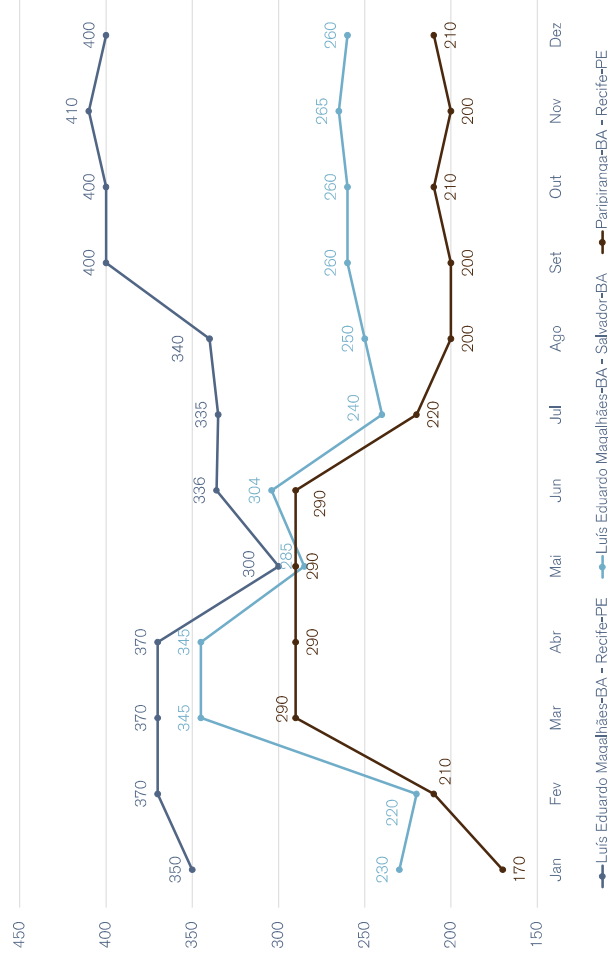
Gráfico 32 - Cotações médias mensais de frete - DF (R\$/t)



Fonte: Conab

A mesma situação de Goiás se reflete no comparativo das rotas do Distrito Federal para Araguari – MG e Santos – SP.

Gráfico 33 - Cotações médias mensais de frete - BA (R\$/t)



Fonte: Conab

As cotações de frete da rota Paripiranga - BA a Recife - PE quando comparadas a rota Luís Eduardo Magalhães - BA a Recife - PE, no 2º semestre, chegaram em alguns momentos ficar em média R\$ 50/t por ser um período de entressafra, ou seja, menor demanda de frete.

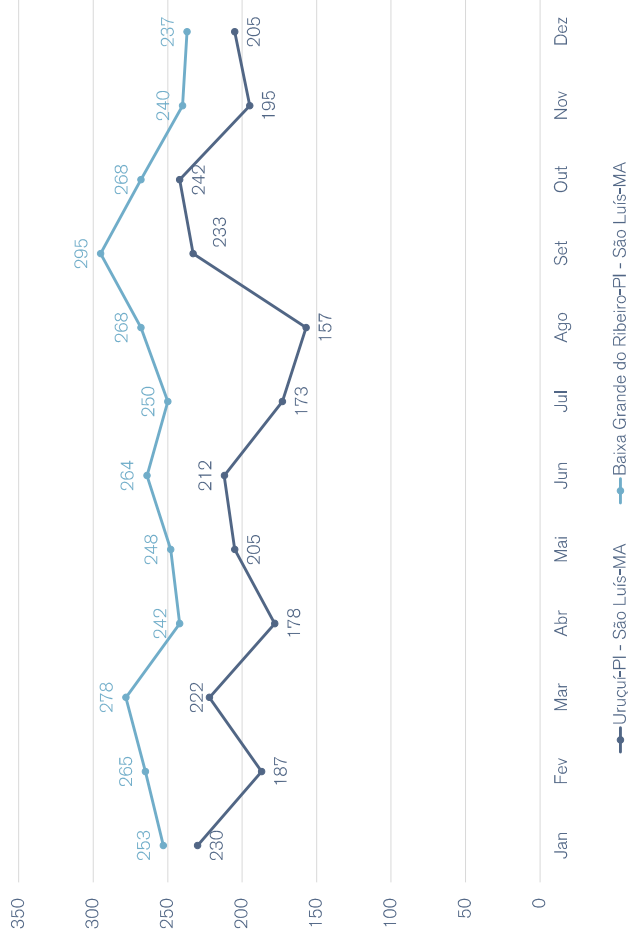
Gráfico 34 - Cotações médias mensais de frete - MA (R\$/t)



Fonte: Conab

Maior oferta de transportadoras na região de Balsas - MA fez com que as cotações do frete até São Luís - MA fossem mais baratas do que quando a origem é de Tasso Fragoso - MA.

Gráfico 35 - Cotações médias mensais de frete - PI (R\$/t)



Fonte: Conab

Os valores dos fretes de Uruçuí – PI a São Luís – MA tiveram uma variação anual de 54,1% contra 24,5% de Baixa Grande do Ribeiro – PI a São Luís – MA.

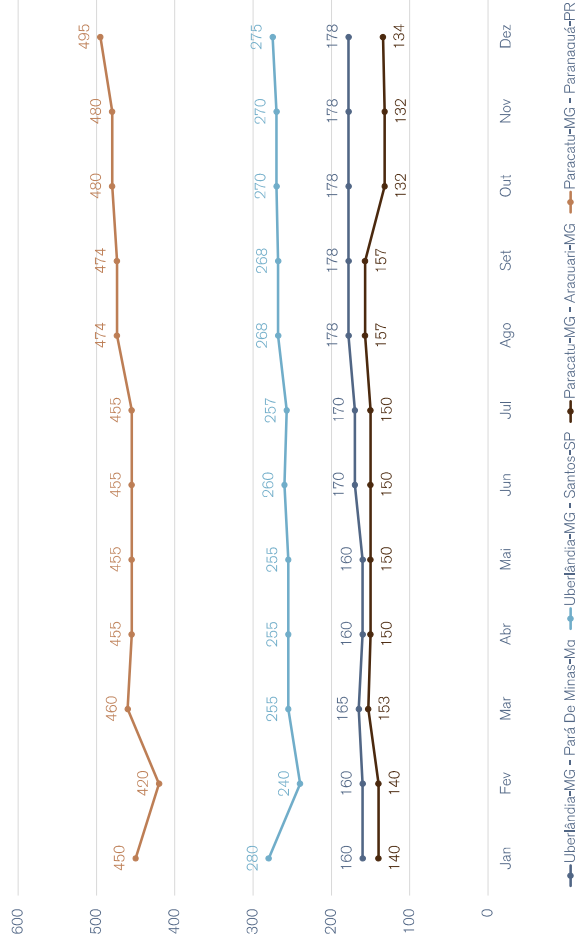
Gráfico 36 - Cotações médias mensais de frete - TO (R\$/t)



Fonte: Conab

As variações do frete de Pedro Afonso – TO a Palmeirante – TO devem-se ao período de maior disponibilidade de grãos, uma vez que o pico da colheita de soja e milho, no estado se refere a julho, ou seja, maior necessidade de transporte para as rotas de exportação.

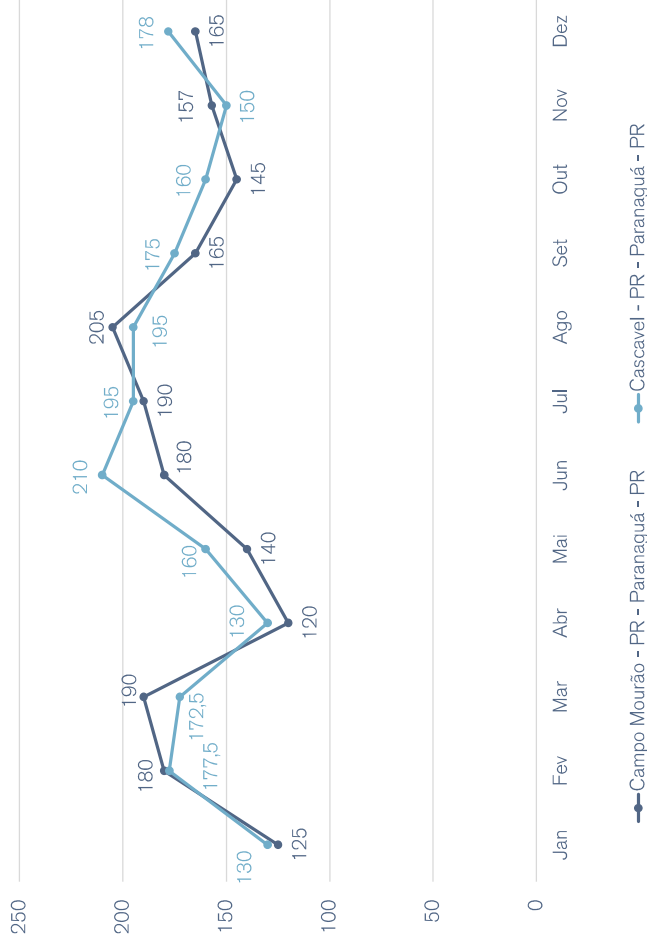
Gráfico 37 - Cotações médias mensais de frete -MG (R\$/t)



Fonte: Conab

As cotações de frete de Minas têm pouca variação entre as rotas com as curvas no gráfico muito similares, o que difere é apenas a distância, visto que a rota de Paracatu – MG a Paranaçuá - PR por ser a mais distante, necessariamente é a com os fretes mais elevados.

Gráfico 38- Cotações médias mensais de frete - PR (R\$/t)

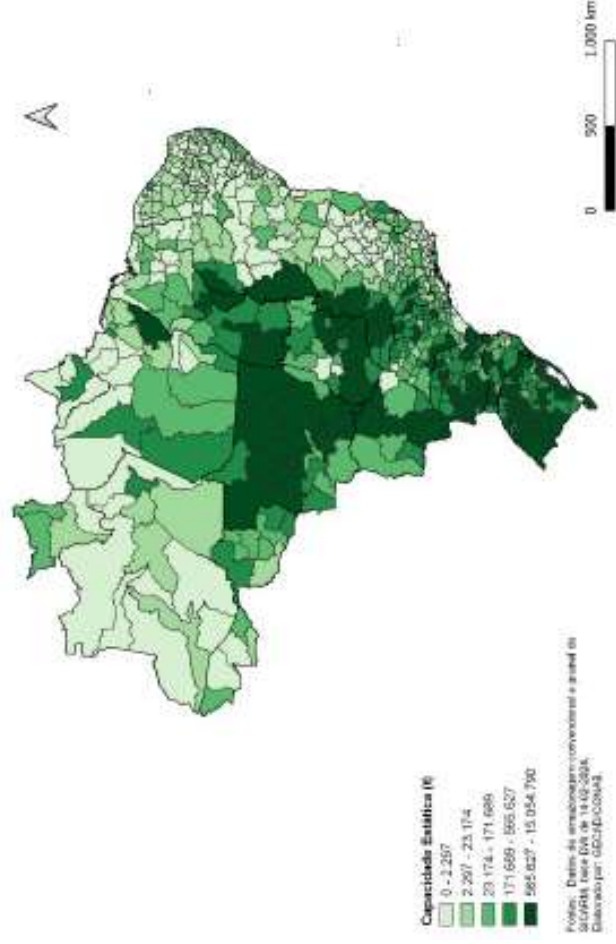


Fonte: Conab

Os fretes das rotas paranaenses seguem o mesmo movimento de curva no gráfico. Para as duas há 2 picos: um em fevereiro/março e outro entre julho e setembro, ou seja, no período de colheita da primeira e da segunda safra, onde há maior demanda por transporte.

ARMAZENAGEM

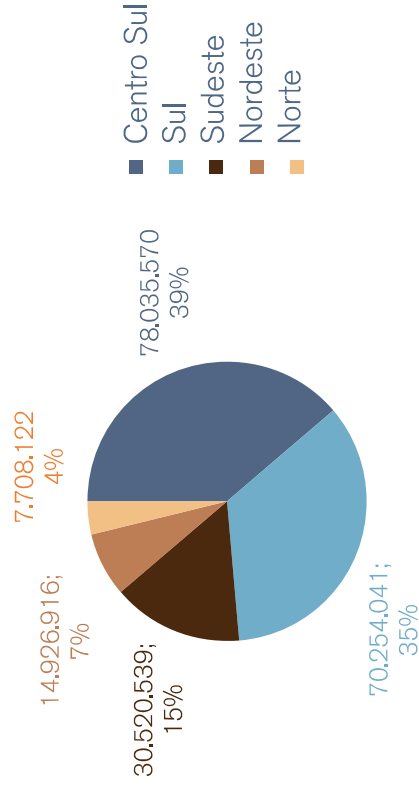
Imagem 8 - Capacidade estática do país no ano de 2023 (t)



Tendo em vista que todo produto agrícola, após sair da fazenda, precisará passar por uma Unidade Armazenadora, verifica-se que o mapa de concentração de capacidade de armazenagem apresenta maiores concentrações nas regiões de maior produção agrícola. Observa-se uma maior concentração na Região Centro Sul do país e no MATOPIBA.

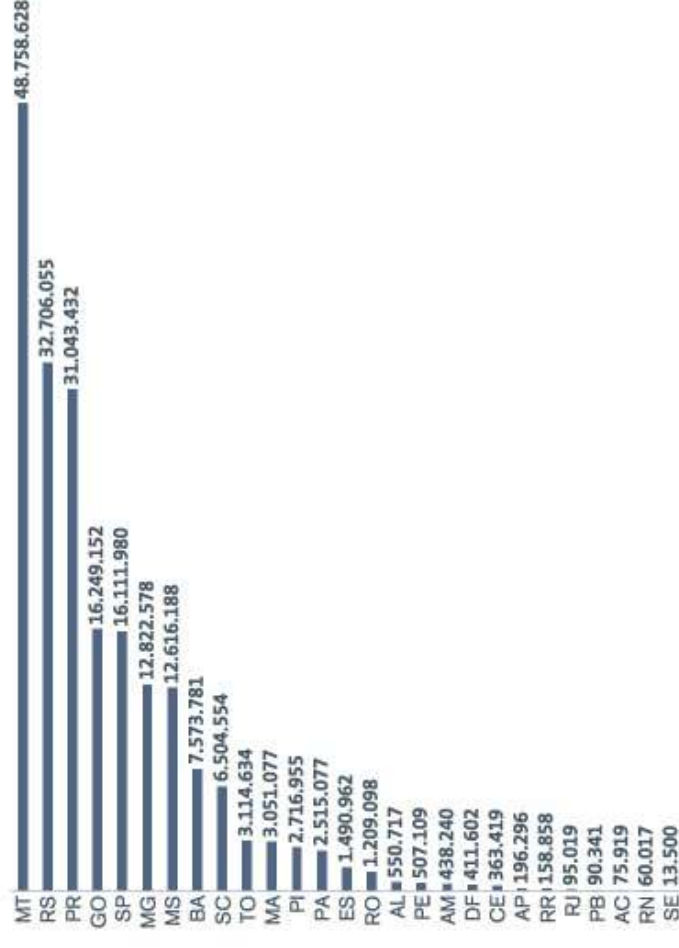
Fonte: Conab

Gráfico 39 - Capacidade estática por Região



Fonte: Conab

Gráfico 40 - Ranking da capacidade estática (t) por UF



Fonte: Conab

O Brasil possui 201,4 milhões de toneladas de capacidade de armazenamento concentradas, principalmente, nas Regiões Sul e Centro-Oeste, com 35 e 39% de participação em relação ao total, respectivamente. Tal concentração demonstra a dualidade dos primeiros estados de desenvolvimento da agricultura, no Sul do país, com os atuais campeões da produção nacional, localizados no Centro-Oeste.

O Mato Grosso, maior produtor nacional de grãos, concentra 32% da capacidade estática do país, sendo o estado com a maior capacidade de armazenagem do Brasil, apesar de ainda muito aquém da sua necessidade para atendimento da produção atual de grãos no estado, que atingiu 100,9 milhões de toneladas em 2023; seguido do Rio Grande do Sul e Paraná, com 19 e 18% respectivamente.

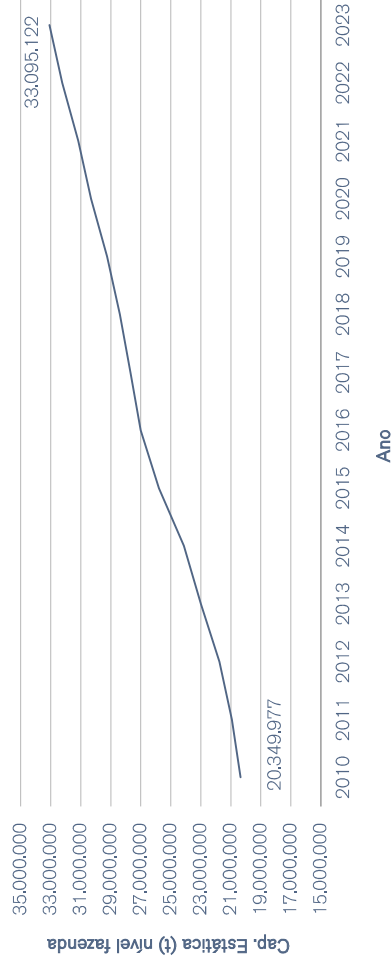
4.1 EVOLUÇÃO DA CAPACIDADE DE ESTÁTICA

Gráfico 41 - Evolução da capacidade estática nacional (t)



Fonte: Conab

Gráfico 42 - Evolução da capacidade estática nacional - fazenda (t)

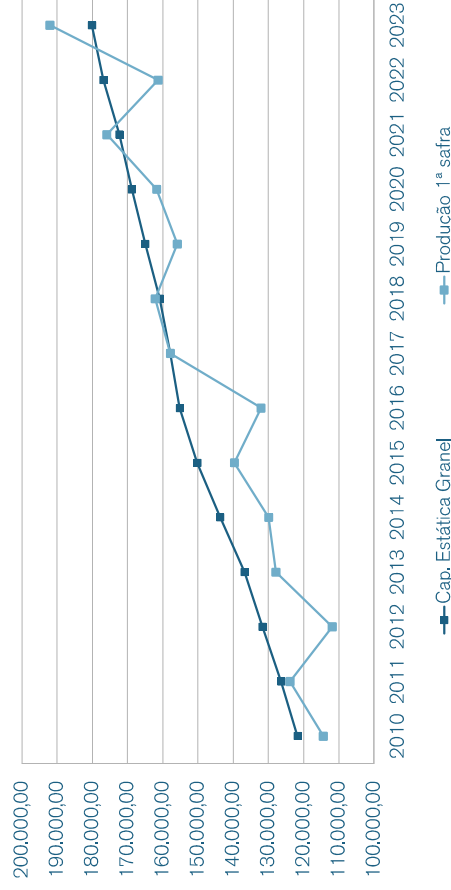


Fonte: Conab

Nos últimos 13 anos a capacidade estática vem crescendo de forma contínua, no entanto o rápido crescimento da produção nacional, em conjunto com o desenvolvimento de novas fronteiras agrícolas, como o MATOPIBA e SEALBA, trazem desafios para a infraestrutura de armazenagem, pois não consegue acompanhar tais mudanças.

O produtor brasileiro tem percebido essa vantagem o que reflete na taxa média de crescimento da capacidade em nível de fazenda (62,66%) superior à taxa total (45,46%). No entanto ainda há muito o que desenvolver, tendo em vista que os armazéns na fazenda representam, apenas, 16% da capacidade estática nacional.

Gráfico 43 - Evolução da capacidade estática vs. produção de grãos 1ª safra (mil t)



Fonte: Conab

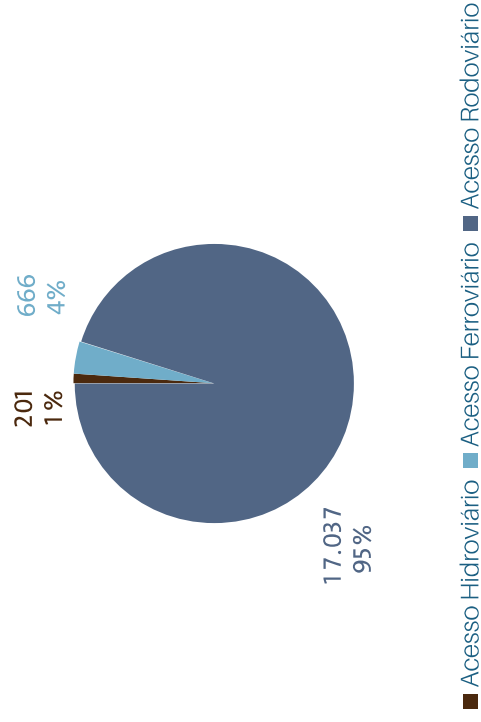
Considerando apenas as principais culturas de grãos de primeira safra (arroz, milho^{1ª} safra e soja) e dado que esses produtos podem ter espaço de armazenagem em períodos semelhantes do ano, observa-se que no decorrer dos anos a diferença entre a produção e a capacidade de armazenamento vem se estreitando e culminando no ano de 2023, quando a produção superou a capacidade em quase 12 milhões de toneladas.

Sabe-se que essa diferença é compensada com a utilização dos silos bag, bem como o fluxo de entrada e saída dos grãos no tempo, porém é um dado que traz preocupação quanto a possíveis gargalos no escoamento dos grãos nos próximos anos.

Assim sendo é de alta relevância a produção de estudos logísticos que visem amenizar possíveis deficiências quantitativas das estruturas de armazenagem.

4.2 ACESSO AOS ARMAZÉNS POR MODAL

Gráfico 44 - Quantidade de armazéns(un)



Fonte: Conab

Gráfico 45 - Evolução da quantidade de armazéns com acessos hidroviários e ferroviários



Fonte: Conab

Atualmente, a maioria esmagadora dos armazéns brasileiros utilizam o modo rodoviário para receber e expedir seus produtos. No entanto, entre os anos de 2017 e 2023 registrou-se um aumento de 23% no quantitativo de armazéns com acesso hidroviário.



MINISTÉRIO DO
DESENVOLVIMENTO
AGRÁRIO E
AGRICULTURA FAMILIAR

