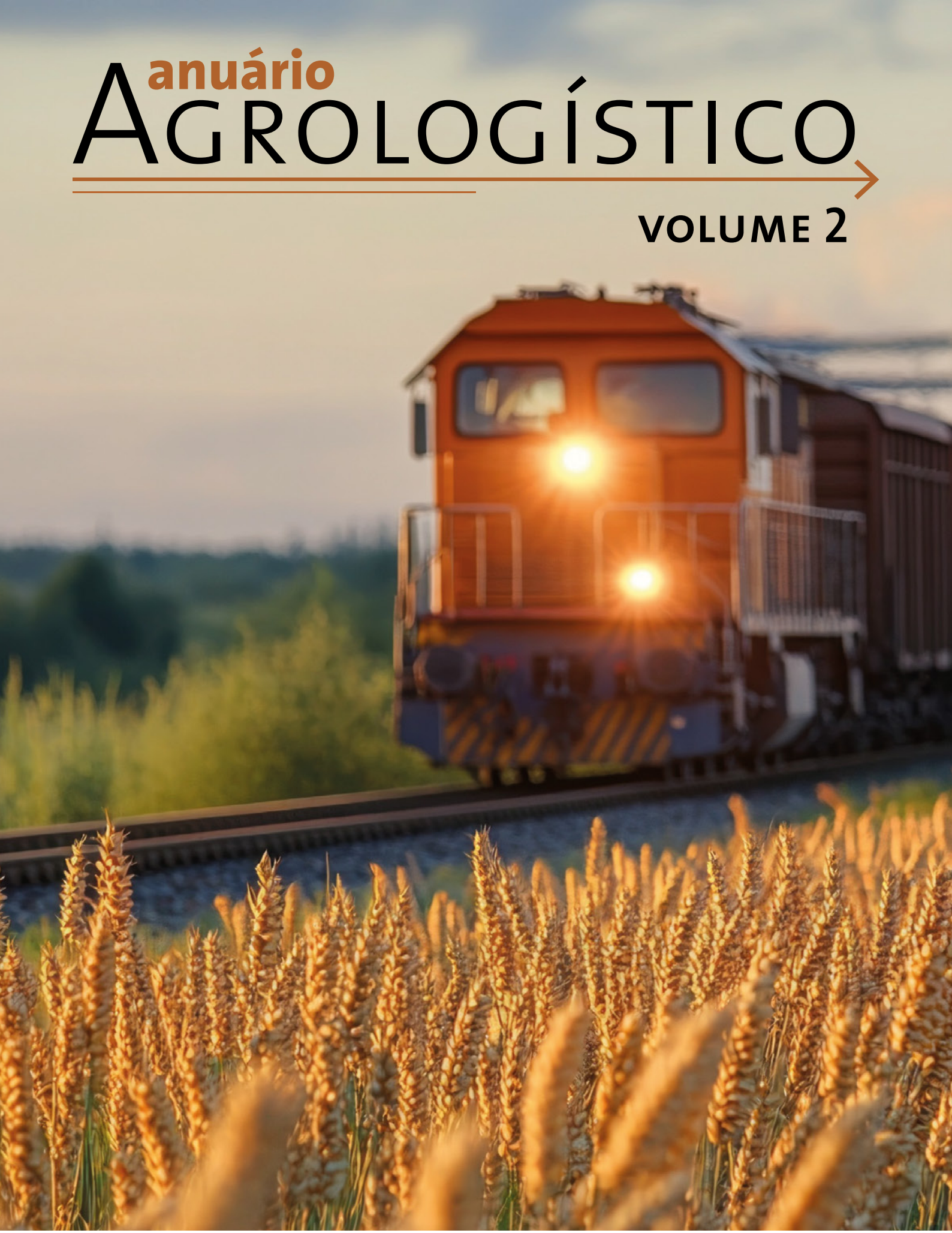
anuário AGROLOGÍSTICO

VOLUME 2



Conab Companhia Nacional de Abastecimento

Presidente da República
LUÍZ 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 (Digep)
LENILDO DIAS DE MORAIS

Diretora-Executiva Administrativa, Financeira e de Fiscalização (Diafi)
ROSA NEIDE SANDES DE ALMEIDA

Diretor-Executivo de Operações e Abastecimento (Dirab)
ARNOLDO ANACLETO DE CAMPOS

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

Equipe Técnica da Gelog
FRANCISCO OLAVO BATISTA DE SOUSA, GEIZA HELENA LIMA, GERALDO JUAREZ DE SOUZA, HAROLDO RODRIGUES DOS REIS EDUARDO DE OLIVEIRA AQUINO (ESTAGIÁRIO)

anuário AGROLOGÍSTICO

VOLUME 2

Brasília, 2025

Anuário Agrologístico, Brasília, v.2 - p. 1-52, jun. 2025

Conab Companhia Nacional de Abastecimento

Copyright © 2025 – Companhia Nacional de Abastecimento – Conab
Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte.
Depósito legal junto à Biblioteca Josué de Castro
Disponível também em: http://www.conab.gov.br

Responsável Técnico: Thomé Luiz Freire Guth
Colaboradores: Stelito Assis dos Reis Neto (Superintendente de Armazenagem - Suarm); Carla Teles Magoga, Rafael Alves da Silva, Saulo Tomiyoshi Medeiros (Equipe técnica Suarm); Emanuel Carneiro de Lima e Silva, Marcelo Ribeiro, Ednabel Caracas Lima, Jocta Lima do Couto (BA); Wellington de Araújo Guedes da Costa, Clauciene Caetano de Oliveira, José Cavalcante de Negreiros (DF); Carmo Inácio da Silva, Nilton Alves dos Santos Filho, Espedito Leite Ferreira, Zirvaldo Zenid Virgolino (GO); Francisco José Cysne Aderaldo, Davinson Mateus Miranda de Sousa, Fernanda Karollyne Sabóia do Nascimento (MA); Francielle Tonietti Capilé Guedes, Marly Aparecida Cruz da Silva, Gabriel Pedrozo Heise (MT); Aguinaldo Moraes Dias, Elvis Rodrigues de Lima, Marcio Ricardo Lacerda Modesto Arraes (MS); Luiz Eduardo Marques Dumont, Alessandro Lúcio Marques, Samuel Valente Ferreira, José Henrique Rocha Viana de Oliveira (MG); Valmor Luiz Bordin, Daniela Furtado de Freitas, Itmar Pires de Lima Júnior (PR); Danilo Rocha Brito Viana, Thiago Pires de Lima Miranda, Antônio Cleiton Vieira da Silva (PI); Renata de Moraes Vicente Camargo, Marisete Belloli Breviglieri, Leandro Menegom Corder (SP)
Superintendências Regionais: Bahia, Distrito Federal, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná, Piauí, São Paulo
Projeto gráfico e diagramação: Marília Yamashita
Fotografias: Adobe Image Bank
Revisão ortográfica: Geisa Helena Lima
Normalização: Marcio Canella Cavalcante – CRB - 1/2221

Como citar a obra: CONAB - COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO. Anuário Agrologístico, Brasília, DF, v. 2, 2025.

Dados Internacionais da Catalogação na Publicação (CIP)

C743a
Companhia Nacional de Abastecimento.
Anuário Agrologístico / Companhia Nacional de Abastecimento. – v. 2. – Brasília: Conab, 2025-.

V.
Anual

Disponível em: http://www.conab.gov.br

1. Importação. 2. Exportação. 3. Logística. 4. Armazenamento I. Título.
CDU 338.43.02:355.41 (058) (81)

Ficha catalográfica elaborada por Marcio Canella Cavalcante CRB-1/2221

Distribuição:
Companhia Nacional de Abastecimento
SGAS Quadra 901 Bloco A Lote 69, Ed. Conab - 70390-010 – Brasília – DF
(61) 3312-6262
http://www.conab.gov.br / conab.gepin@conab.gov.br
Distribuição Gratuita

APRESENTAÇÃO

O Brasil segue consolidando sua posição como uma das maiores potências agroexportadoras do mundo, e esse protagonismo impõe um desafio logístico cada vez mais complexo. O Anuário Agrologístico 2025 reforça a importância de entendermos, com profundidade, a estrutura que sustenta o escoamento de nossa produção, desde a porteira até os mercados internacionais. É um instrumento técnico e estratégico para orientar decisões, investimentos e políticas públicas voltadas à eficiência e sustentabilidade da cadeia agroindustrial brasileira.

A edição deste ano evidencia o avanço expressivo dos portos do Arco Norte, que vêm se destacando como alternativa competitiva e eficiente aos tradicionais corredores logísticos do Sul e Sudeste. Esse crescimento é resultado de investimentos em infraestrutura multimodal e da proximidade com as novas fronteiras agrícolas, como o MATOPIBA. O fortalecimento dessas rotas logísticas representa um ganho relevante em competitividade e desconcentração do escoamento.

Também observamos um movimento importante de diversificação dos modais de transporte, com o modal ferroviário em expansão e as hidrovias cada vez mais utilizadas na Região Amazônica. Ainda assim, a predominância do transporte rodoviário e a insuficiência da capacidade de armazenagem — especialmente em áreas emergentes — revelam gargalos logísticos que precisam ser enfrentados com planejamento e prioridade.

A Diretoria Executiva da Conab, juntamente com seu corpo técnico, reitera seu compromisso com a divulgação de informações e propostas para desenvolvimento de soluções para superar gargalos logísticos, permitindo o escoamento da produção agropecuária caminhe para uma maior fluidez, redução de custos e sustentabilidade ao agronegócio nacional. Seguiremos empenhados em promover parcerias, estimular investimentos e contribuir para um ambiente institucional que fortaleça a infraestrutura necessária para o Brasil alimentar o mundo com inteligência e responsabilidade.

Lista de ilustrações

Gráfico 1 - Evolução das exportações de soja dos 05 principais estados - 2020 a 2024 (milhões de t) 13
Gráfico 2 - Cinco principais portos de exportação de soja - 2020 a 2024 (milhões de t) 14
Figura 1 - Principais países importadores de soja do Brasil - 2024 (t) 14
Gráfico 3 - Evolução das exportações de milho dos cinco principais estados - 2020 a 2024 (Milhões de t) 15
Gráfico 4 - Cinco principais portos de exportação de milho - 2020 a 2024 (milhões de t) 16
Figura 2 - Principais países importadores de milho do Brasil - 2024 (t) 16
Gráfico 5 - Evolução das exportações de farelo de soja dos cinco principais estados - 2020 a 2024 (milhões de t) 18
Gráfico 6 - Cinco principais portos de exportação de farelo de soja - 2020 a 2024 (milhões de t) 18
Figura 3 - Principais países importadores de farelo de soja do Brasil - 2024 (t) 19
Gráfico 7 - Evolução da participação percentual na exportação de soja e milho por porto - 2020 a 2024 (milhões de t) 20
Gráfico 8 - Comparativo da participação percentual na exportação de soja por porto - 2020 e 2024 20
Gráfico 9 - Comparativo da participação percentual na exportação de milho por porto - 2020 e 2024 21
Gráfico 10 - Evolução das exportações de soja e milho pelos portos do Arco Norte por porto - 2020 a 2024 (milhões de t) 22
Gráfico 11 - Exportações de soja do MATOPIBA - 2020 a 2024 (milhões de t) 23
Gráfico 12 - Principal porto de exportação de soja do MATOPIBA - 2020 a 2024 (milhões de t) 23
Gráfico 13 - Exportações de milho do MATOPIBA - 2020 a 2024 (milhões de t) 24
Gráfico 14 - Principal porto de exportação de milho do MATOPIBA - 2020 a 2024 (milhões de t) 24
Gráfico 15 - Evolução da movimentação de soja e milho destinados à exportação por modal de transporte (milhões de t) 25
Gráfico 16 - Principais modais de transporte para exportação de grãos 25
Figura 4 - Mapa agrologístico 27
Gráfico 17 - Comparativo do volume importado dos cinco principais estados importadores de fertilizantes - 2020 e 2024 (t) 29
Figura 5 - Principais países exportadores de fertilizantes para o Brasil - 2024 (t) 29
Gráfico 18 - Principais portos importadores de fertilizantes - 2020 e 2024 (milhões de t) 31
Gráfico 19 - Comparativo da participação percentual do Arco Norte na importação de fertilizantes - 2020 e 2024 31
Gráfico 20 - Principais portos importadores de fertilizantes nitrogenados (milhões de t) 32
Gráfico 21 - Principais portos importadores de fertilizantes fosfatados (milhões de t) 33
Gráfico 22 - Principais portos importadores de fertilizantes potássicos (milhões de t) 33
Gráfico 23 - Comportamento das importações mensais de fertilizantes - 2020 a 2024 34
Gráfico 24 - Evolução do padrão de sazonalidade de importação de fertilizantes - quinquênio de 2020 a 2024 34

Gráfico 25 - Custo médio mensal de importação de fertilizantes no Brasil (US$/t) 35
Tabela 1 - Análise do frete rodoviário de algumas rotas comerciais do país 37
Gráfico 26 - Cotações médias mensais de frete - MT (R$/t) 38
Gráfico 27 - Cotações médias mensais de frete - MS (R$/t) 39
Gráfico 28 - Cotações médias mensais de frete - GO (R$/t) 39
Gráfico 29 - Cotações médias mensais de frete - DF (R$/t) 40
Gráfico 30 - Cotações médias mensais de frete - BA (R$/t) 40
Gráfico 31 - Cotações médias mensais de frete - MA (R$/t) 41
Gráfico 32 - Cotações médias mensais de frete - PI (R$/t) 41
Gráfico 33 - Cotações médias mensais de frete - MG (R$/t) 43
Gráfico 34 - Cotações médias mensais de frete - PR (R$/t) 43
Figura 6 - Mapa da capacidade estática de armazenagem no Brasil - 2024 (t) 43
Gráfico 35 - Capacidade estática por Região 44
Gráfico 36 - Ranking da capacidade estática por UF 44
Gráfico 37 - Evolução da capacidade estática 45
Gráfico 38 - Evolução da capacidade estática – nível fazenda 45
Gráfico 39 - Acesso a modais de transporte ferroviário e hidroviário 46
Gráfico 40 - Evolução da capacidade estática - série histórica 46
Gráfico 41 - Evolução da capacidade estática granel vs produção de grãos na 1ª safra 47

Sumário

Resumo Executivo 9

1 - Exportações 13
- 1.1 - Soja 13
- 1.2 - Milho 15
- 1.3 - Farelo de soja 18
- 1.4 - Arco Norte 20
- 1.5 - MATOPIBA 23
  - 1.5.1 - Soja 23
  - 1.5.2 - Milho 24
- 1.6 - Modais de transporte 25

2 - Importações 29
- 2.1 - Soja 29
- 2.2 - Milho 31
- 2.3 - Farelo de soja 34

3 - Fretes rodoviários 37

4 - Armazenagem 43

5 - Conclusão 49

Resumo executivo

O Anuário Agrologístico 2025 apresenta uma análise aprofundada da infraestrutura logística do agronegócio brasileiro, destacando três áreas cruciais: portos e corredores logísticos, modais de transporte e armazenagem.

A análise dos portos e corredores logísticos mostra que os portos de Santos/SP, Paranaguá/PR e os localizados no Arco Norte (como Itaqui, Barcarena e Santarém) concentraram 81,2% das exportações brasileiras de soja e milho em 2024. Apenas a Região Norte respondeu por 38% desse escoamento, evidenciando a crescente importância estratégica desses portos para a logística agrícola do país.

O Arco Norte tem ganhado destaque, impulsionado por sua proximidade das novas fronteiras agrícolas (especialmente a região do MATOPIBA), pela redução dos custos logísticos com o uso de fretes de retorno via importação de fertilizantes, e pelos investimentos em infraestrutura intermodal. O porto de Itaqui, no Maranhão, por exemplo, aumentou o volume exportado de grãos de 11,2 milhões de toneladas em 2020 para 20,2 milhões em 2024 — um crescimento de 80,3%. Barcarena, no Pará, também apresentou um avanço expressivo de 70,3% no mesmo período. No entanto, eventos climáticos, como secas severas, ainda afetam negativamente a operação dessas rotas, comprometendo a navegabilidade de importantes hidrovias como os rios Madeira, Tapajós e Amazonas.

Esse crescimento no Arco Norte reflete-se também nos números de participação nas exportações: a soja exportada por essa rota passou de 31,7% em 2020 para 34,8% em 2024, enquanto o milho manteve sua participação ao redor de 46%. Essa expansão demonstra uma tendência de desconcentração do escoamento, antes muito dependente dos portos do Sul e Sudeste.

Quanto aos modais de transporte, o rodoviário ainda predomina no Brasil, mas apresenta altos custos, especialmente em longas distâncias. Por outro lado, evidenciam-se vantagens logísti-

cas no escoamento por rotas mais curtas e integradas ao Arco Norte. Um exemplo claro é o frete mais baixo de Sorriso/MT a Santarém/PA, quando comparado ao de Sorriso a Santos/SP, comprovando a atratividade dessa nova rota de exportação.

O modal ferroviário está em expansão, incentivado por políticas públicas de renovação antecipada de concessões e pelo aumento de investimentos privados. Entre os projetos estruturantes em andamento estão a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), a Ferrogrão (ligando o Centro-Oeste ao Pará), e a extensão da Ferrovia Norte-Sul até o porto de Vila do Conde/PA. Destaca-se também a infraestrutura intermodal no porto de Itaqui, cuja conexão ferroviária, via Ferrovia Norte-Sul, permite maior eficiência na exportação de grãos e na importação de fertilizantes.

O transporte hidroviário também apresenta grande potencial, principalmente na Região Amazônica, responsável por quase dois terços do transporte fluvial do país. Os rios Tocantins-Araguaia e Paraguai têm se destacado como rotas promissoras para o escoamento de grãos e minérios. Contudo, há desafios operacionais, como a necessidade de dragagem, derrocamentos e reestruturação de trechos impactados por usinas hidrelétricas, que comprometem a navegabilidade e o uso múltiplo das vias.

No que se refere à armazenagem, a capacidade estática nacional em 2024 foi de 212,1 milhões de toneladas, com forte concentração nos estados do Mato Grosso (33%), Rio Grande do Sul (19%) e Paraná (18%). Ainda assim, essa capacidade é insuficiente frente ao crescimento da produção agrícola nacional, especialmente nas novas fronteiras agrícolas. Em 2023, por exemplo, a produção de grãos da primeira safra superou a capacidade instalada em quase 12 milhões de toneladas, o que evidencia a existência de gargalos logísticos críticos.

A armazenagem nas propriedades rurais (*on-farm*) tem avançado significativamente, com taxa de crescimento de 72,13% — superior à taxa nacional média de 52,49%. Essa prática tem ganhado adesão dos produtores por proporcionar maior autonomia no momento da comercialização da safra e por reduzir perdas pós-colheita. No entanto, ela ainda representa apenas 16,8% da capacidade estática total do país, indicando um grande potencial de desenvolvimento.

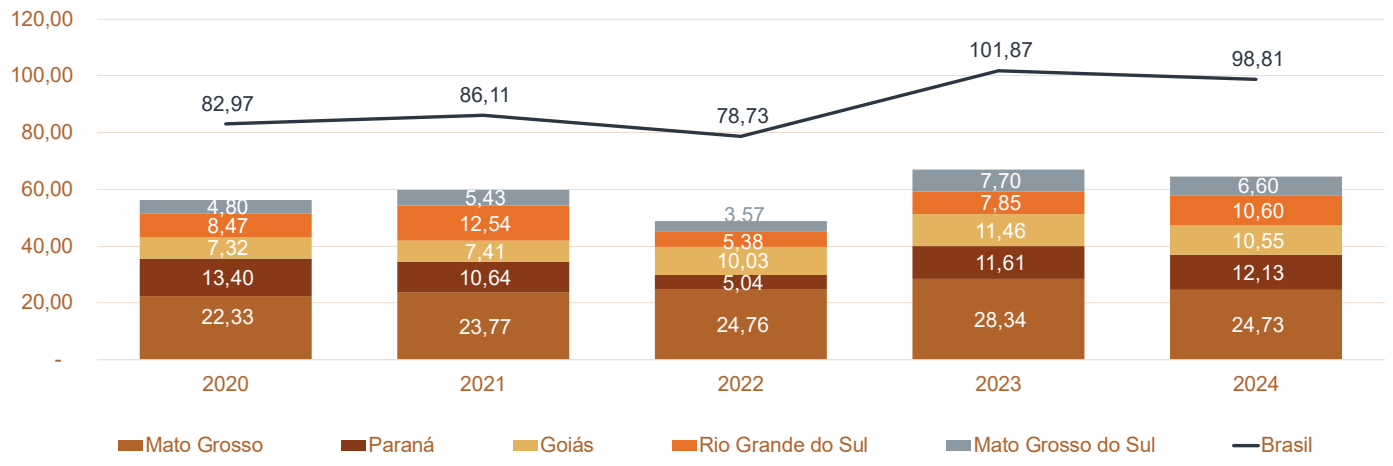
Por fim, a infraestrutura logística nacional permanece fortemente dependente do modal rodoviário. No entanto, nota-se um avanço na diversificação modal: entre 2017 e 2025, houve um crescimento de 24% no número de armazéns com acesso hidroviário, sinalizando uma tendência de busca por soluções logísticas mais sustentáveis e eficientes.

Em resumo, o Brasil caminha para uma nova configuração logística agroindustrial, na qual o fortalecimento do Arco Norte, os investimentos em infraestrutura ferroviária e hidroviária, e a ampliação da capacidade de armazenagem — sobretudo nas propriedades rurais — são pilares fundamentais para aumentar a competitividade do agronegócio no cenário internacional.

1 - Exportações

1.1 - Soja

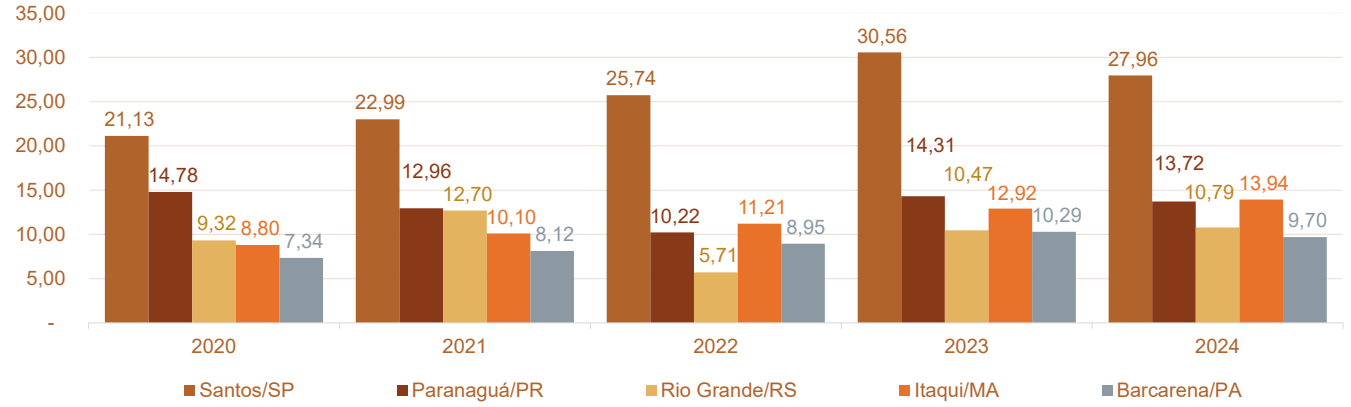
Gráfico 1 - Evolução das exportações de soja dos cinco principais estados de 2020 a 2024 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

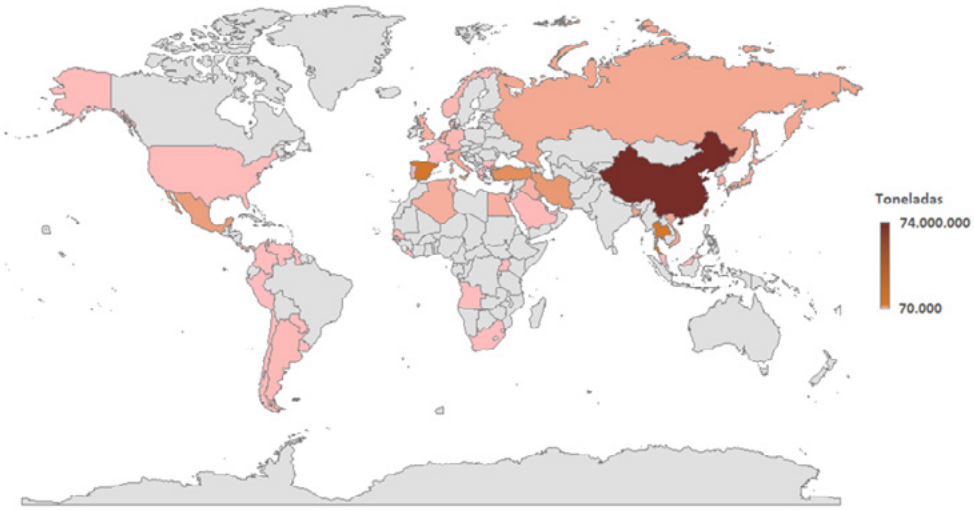
As exportações acumuladas de soja em 2024, atingiram a marca de 98,81 milhões de toneladas, representando um decréscimo de 3% em comparação com as registradas no mesmo período do ano anterior. Essa redução foi provocada por graves problemas climáticos afetando a safra, nas regiões produtoras brasileiras, especialmente a Centro-Oeste que teve sua produção reduzida aos níveis da safra 2021/22 - 68 milhões de toneladas. O Estado do Mato Grosso, permaneceu como principal exportador da oleaginosa com 24,73 milhões de toneladas, seguido pelo Paraná que mantém a segunda posição, com 12,13 milhões de toneladas, pelo Rio Grande do Sul, com 10,60 milhões, além de Goiás com 10,55 milhões e o Mato Grosso de Sul com 6,60 milhões de toneladas. Os cenários nessa temporada, apresentaram valorização do dólar no mercado internacional, aumento dos custos internos, particularmente para o plantio da safra e a crescente demanda interna por óleo de soja e farelo, para usos industriais e biocombustíveis e ração animal.

Gráfico 2 - Cinco principais portos de exportação de soja de 2020 a 2024 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Figura 1 - Principais países importadores de soja do Brasil em 2024 (t)



País	Quantidade (t)
China	72.515.413
Espanha	4.184.290
Tailândia	3.525.821
Turquia	2.319.883
Irã	1.835.779
México	1.600.103
Taiwan	1.448.563
Bangladesh	1.118.672
Russia	1.074.285
Holanda	1.055.587

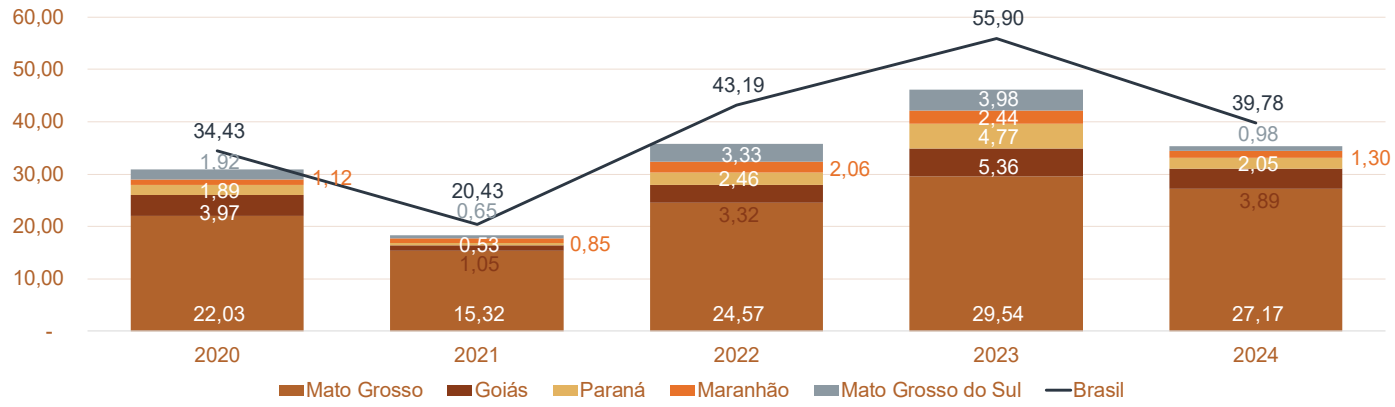
Fonte:Comexstat

O porto de Santos/SP continuou como principal porto de escoamento da soja no ano de 2024, contribuindo com 36,7% da oferta brasileira. O porto de Itaqui/MA com 18,3%, o porto de Paranaguá/PR, com 18%, o porto do Rio Grande/RS, com 14,2%, o porto de Barcarena/PA, 12,7%. Merece destaque a evolução na participação dos portos da região do Arco Norte, evidenciando a importância dessas plataformas para a dinâmica de exportação do país.

A China, novamente, se configura como o maior importador da soja brasileira, respondendo 72,5 milhões de toneladas. Em seguida, vem a Espanha, que importou 4,2 milhões de toneladas.

1.2 - Milho

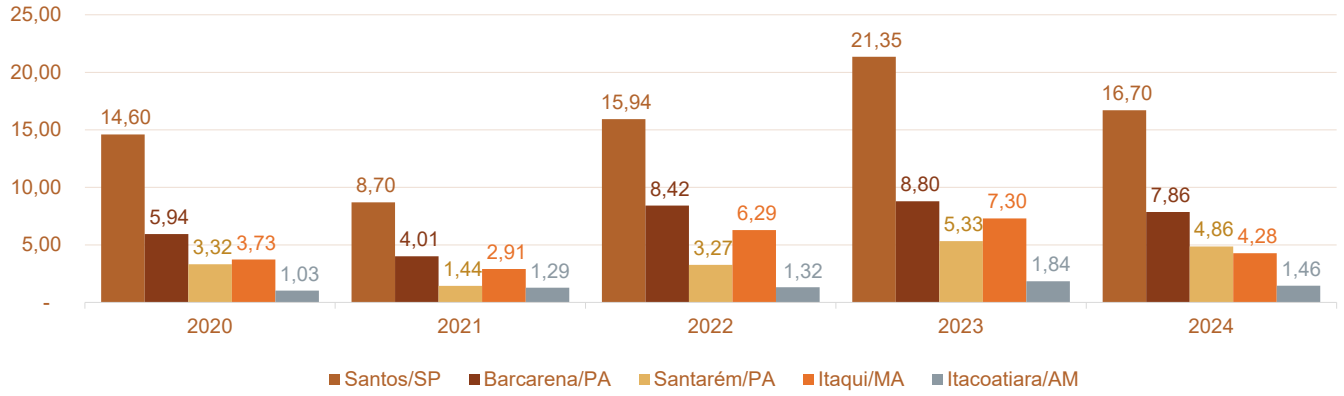
Gráfico 3 - Evolução das exportações de milho dos cinco principais estados - 2020 a 2024 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

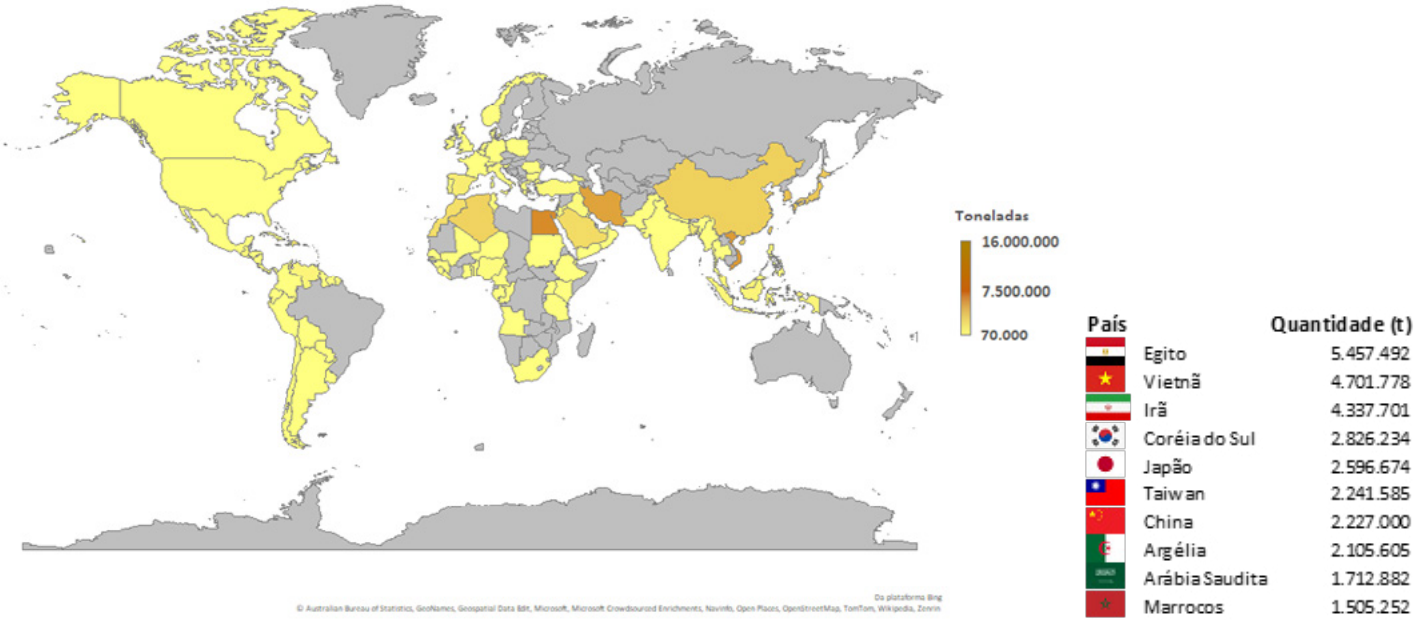
As exportações do cereal em 2024 atingiram 39,8 milhões de toneladas-, redução de 28,8% em relação ao registrado no mesmo período do ano anterior, tendo como causa principal os problemas climáticos na temporada passada. O Mato Grosso, maior estado produtor participou com 68,3% do total das entregas para o mercado internacional. Goiás aparece como o segundo colocado no ranking, exportando 9,7% do milho. Vale destacar o aumento do consumo interno do cereal que funcionou sendo excelente alternativa como forma de compensar as quedas na exportação. Dois segmentos passaram a ser diretamente beneficiados: O da produção de proteína animal que teve melhorado seus níveis de rentabilidade e o da produção de etanol, hoje concentrada, principalmente, nas regiões Sudeste e Centro-Oeste do Brasil. São Paulo é o estado que lidera a produção de etanol a partir da cana-de-açúcar, enquanto a produção de etanol de milho está concentrada, prioritariamente, no estado do Mato Grosso, respondendo por 73% da produção, tendo como base o cereal.

Gráfico 4 - Cinco principais portos de exportação de milho - 2020 a 2024 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Figura 2 - Principais países importadores de milho do Brasil em 2024 (t)



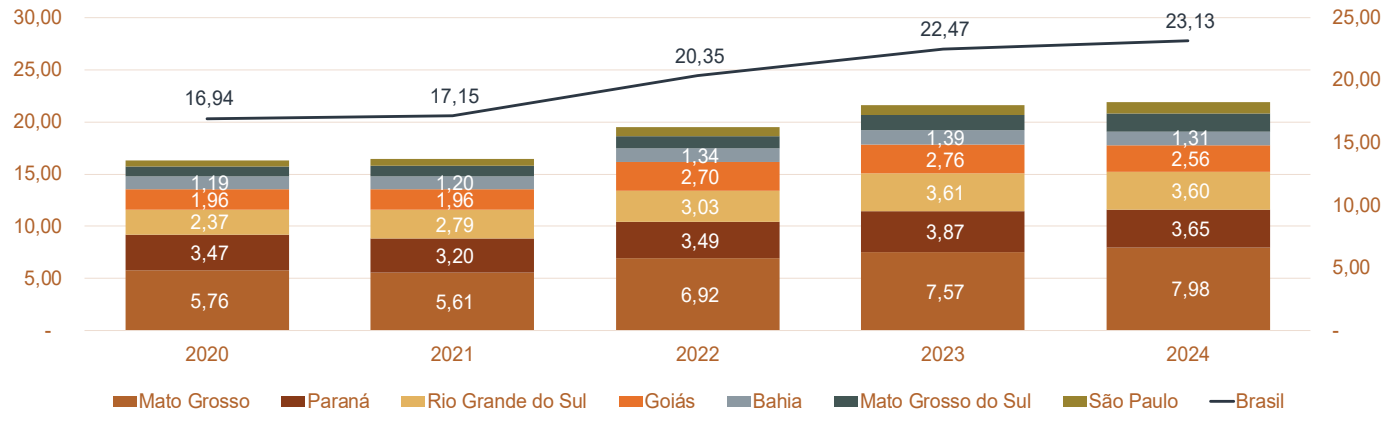
Fonte: Comexstat

Em 2024, além do porto de Santos/SP os principais portos do Arco Norte (Itaqui/MA, Santarém/PA e Barcarena/PA) foram os que apresentaram maior destaque na exportação do cereal. Como ocorreu no ano anterior, parte do milho que se direcionaria à Barcarena/PA foi deslocada para Itaqui/MA e Santos/SP, devido à forte seca na Região Norte, dificultando a navegabilidade de algumas hidrovias importantes para a logística regional, com destaque para os rios Madeira e Tapajós, em direção ao porto paraense.

As exportações de milho são mais distribuídas entre os demandantes internacionais do que em relação à soja. No ano de 2024 o Egito foi o principal importador do cereal nacional, com 5,5 milhões de toneladas adquiridas (13,7%), seguido por Vietnã, com 4,7 milhões (11,8%) e Irã com 4,3 milhões de toneladas (10,9%). A China que chegou a importar mais de 16 milhões de toneladas do milho brasileiro importou apenas 2,2 milhões de toneladas do grão (5,6%), basicamente em função da queda de suas importações em nível mundial, caindo de 23,4 milhões, em 2023, para 8,0 milhões de toneladas, em 2024, segundo dados do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA).

1.3 - Farelo de Soja

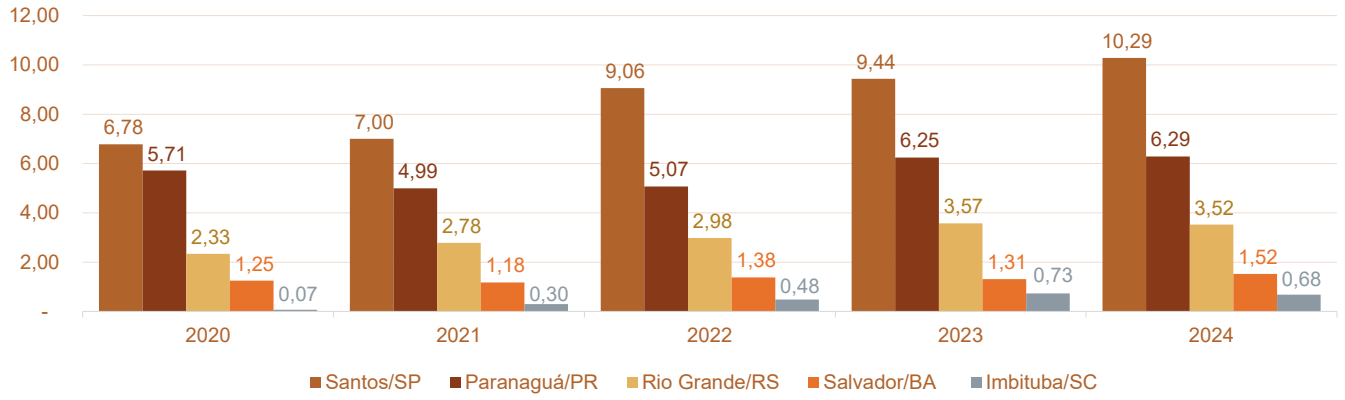
Gráfico 5 - Evolução das exportações de farelo de soja dos cinco principais estados - 2020 a 2024 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

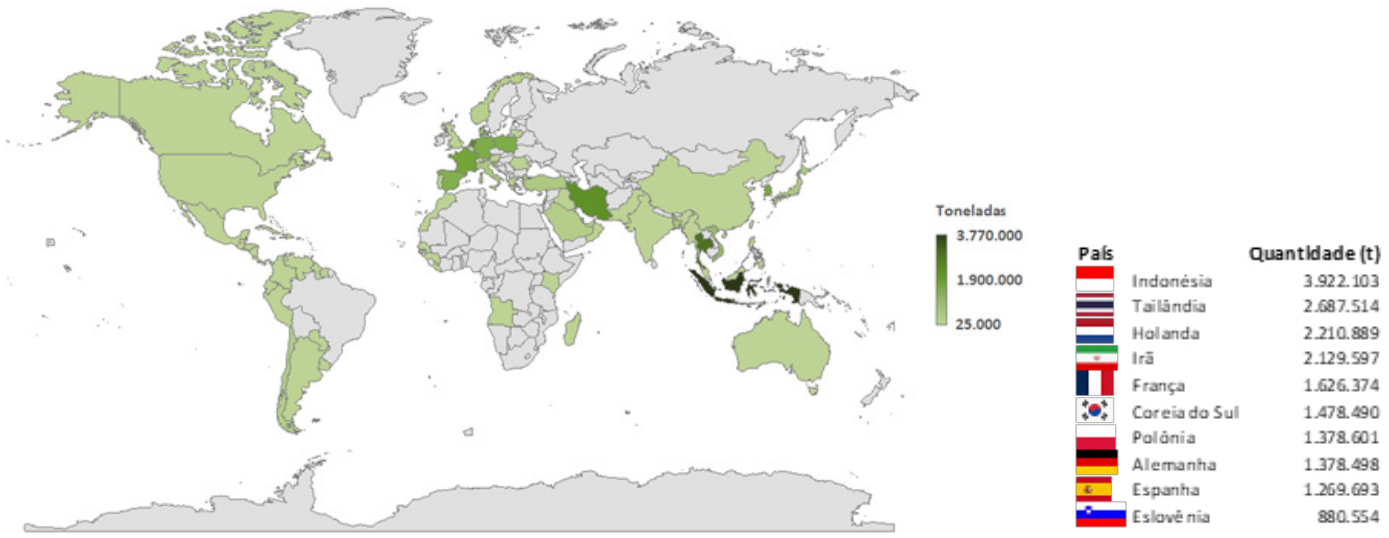
A demanda internacional pelo farelo de soja brasileiro manteve-se em alta em 2024, atingindo 23,13 milhões de toneladas, contra 22,47 milhões expedidas no mesmo período do ano anterior, representado aumento de 2,9%. A melhoria na rentabilidade do setor produtor de proteína animal brasileiro, tanto interna como externamente, auxiliada pela desvalorização cambial, as incertezas à época, dado o andamento dos conflitos no Oriente Médio, o aumento do número de casos de influenza aviária em países produtores e surtos de peste suína em alguns outros, interferiram, positivamente, na produção e exportações brasileiras, com grande parte dos embarques destinada à China.

Gráfico 6 - Cinco principais portos de exportação de farelo de soja - 2020 a 2024 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Figura 3 - Principais países importadores de farelo de soja do Brasil em 2024 (t)



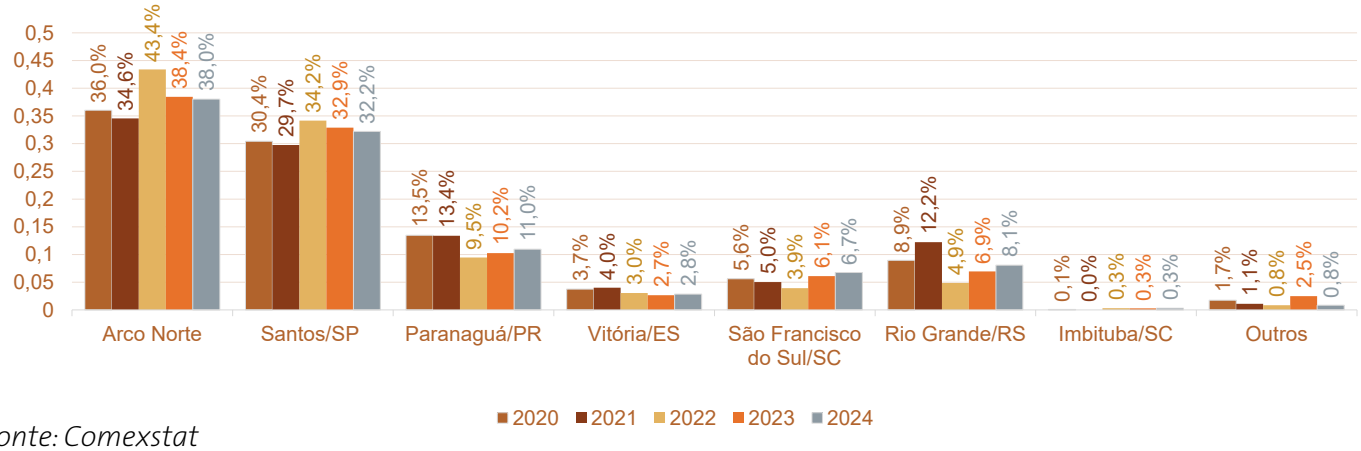
Fonte: Comexstat

As exportações brasileiras do farelo de soja no acumulado em 2024 atingiram 22,3 milhões de toneladas, contra 21,3 milhões ocorridas no mesmo período do exercício pretérito. Mereceu destaque o escoamento pelo porto de Santos nas últimas temporadas, uma vez que, em 2024, sua participação representou 46,1% das exportações brasileiras, contra 44,3% em igual período do ano anterior. O porto de Paranaguá participou com - 28,2%, contra 29,3% do ano passado; Rio Grande - 15,7%, contra 16,7%; e Salvador - 6,8%, contra 6,1%. Os estados do MT, PR, RS e BA aparecem como os maiores originadores na exportação.

Os principais países compradores de farelo de soja do Brasil foram: Indonésia, adquirindo 3,9 milhões de toneladas (16,9%); seguido da Tailândia, com 2,7 milhões (11,6%) e Holanda, com 2,2 milhões de toneladas (9,5%).

1.4 - Arco Norte

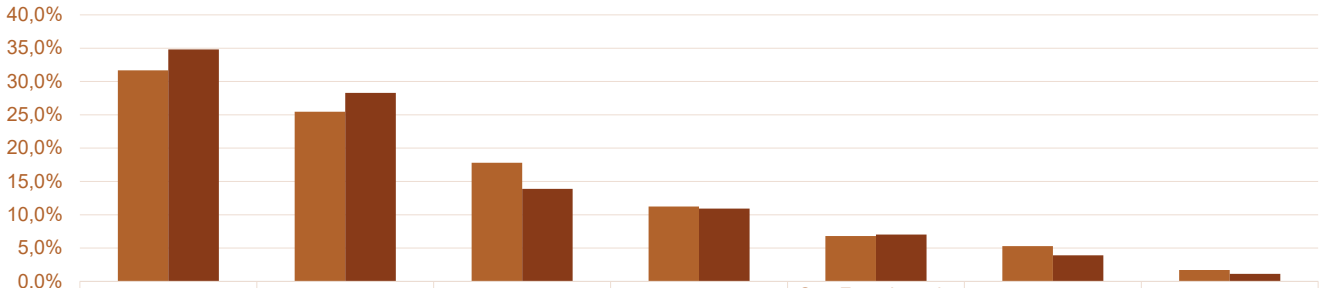
Gráfico 7 - Evolução da participação percentual na exportação de soja e milho por porto - 2020 a 2024 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Os portos do Arco Norte, juntamente com os de Santos/SP e Paranaguá/PR representaram em 2024, 81,2% das exportações de milho e soja brasileira. Pela Região Norte foram escoados 38% desses grãos, aumentando a participação em relação ao ano anterior. O apelo apresentado pela redução nos custos dos fretes, face ao retorno representado pelas importações de fertilizantes, para atendimento à região central do país, essencialmente pelo porto de Itaqui/MA tem induzido os agentes de mercado a preferirem essa rota. Essa rotina somente é interrompida quando a seca afeta a região amazônica, suspendendo as operações pelos rios, especialmente o Madeira, Tapajós e o próprio Amazonas.

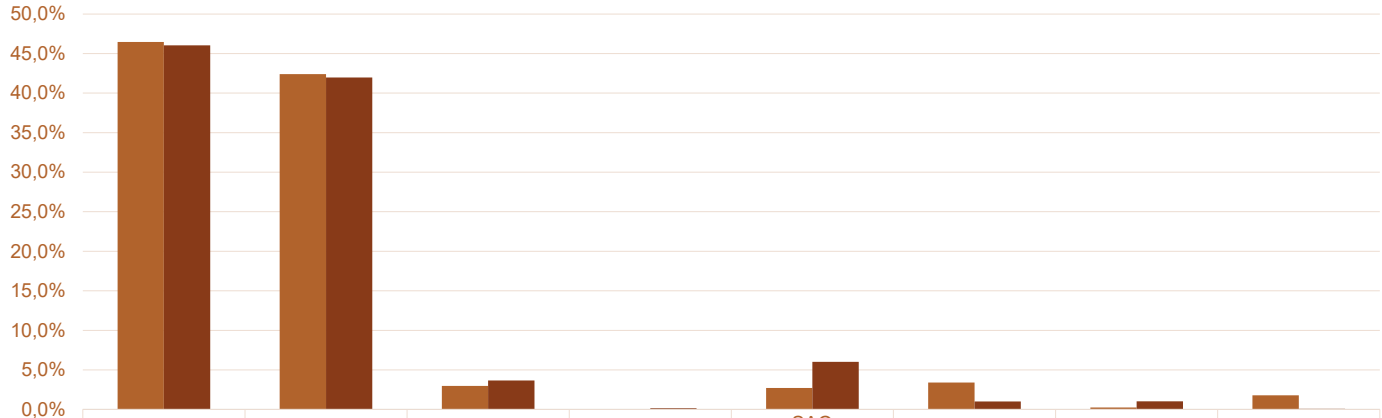
Gráfico 8 - Comparativo da participação percentual na exportação de soja por porto - 2020 e 2024



	Arco Norte	Santos/SP	Paranaguá/PR	Rio Grande/RS	São Francisco do Sul/SC	Vitória/ES	Outros
2020	31,7%	25,5%	17,8%	11,2%	6,8%	5,3%	1,7%
2024	34,8%	28,3%	13,9%	10,9%	7,0%	3,9%	1,1%

Fonte: Comexstat

Gráfico 9 - Comparativo da participação percentual na exportação de milho por porto - 2020 e 2024

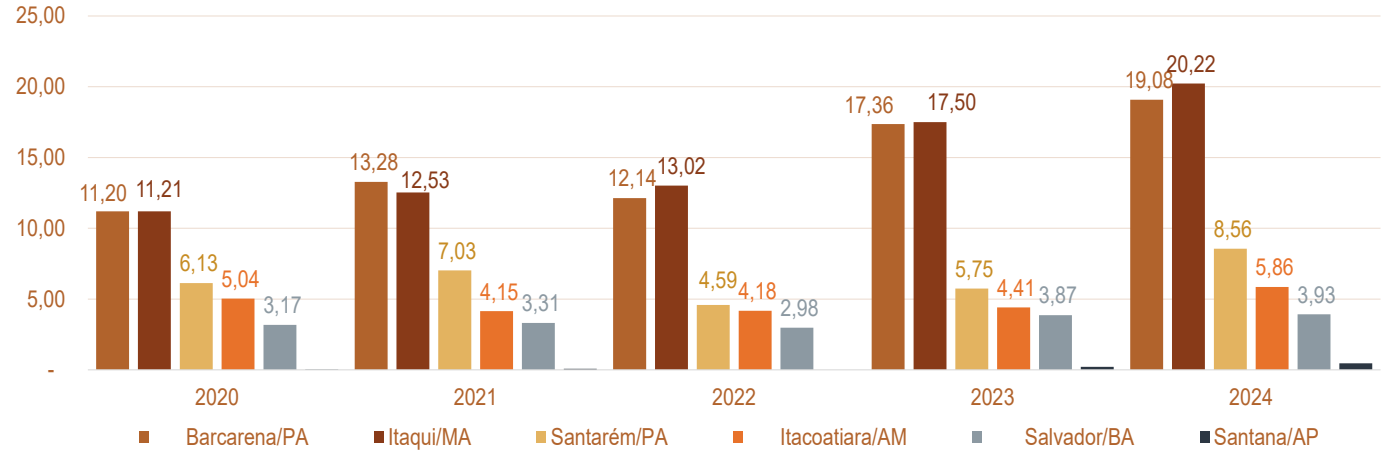


	ARCO NORTE	SANTOS -SP	PARANAGUA - PR	VITORIA - ES	SAO FRANCISCO DO SUL - SC	RIO GRANDE - RS	IMBITUBA - SC	OUTROS
2020	46,5%	42,4%	3,0%	0,0%	2,7%	3,4%	0,2%	1,8%
2024	46,0%	42,0%	3,7%	0,2%	6,0%	1,0%	1,0%	0,1%

Fonte: Comexstat

A elevação dos preços da soja, milho e algodão estimularam as importações de fertilizantes através da melhoria nas relações de trocas, auxiliada pela taxa de câmbio que tem incentivado o produtor a aumentar a produção dessas commodities, exceção feita em 2024 por conta dos fenômenos climáticos que afetaram as lavouras. Com relação as vendas externas, o milho e a soja são os grãos que mais têm se apropriado da condição do escoamento em direção aos portos do Arco Norte que apresentaram forte aumento nas exportações de soja, saindo de 31,7%, em 2020, para 34,8%, em 2024, enquanto o milho manteve no período sua participação em torno de 46%. Os demais portos alteraram suas participações ao longo do período analisado.

Gráfico 10 - Evolução das exportações de soja e milho pelos portos do Arco Norte por porto - 2020 a 2024 (milhões de t)



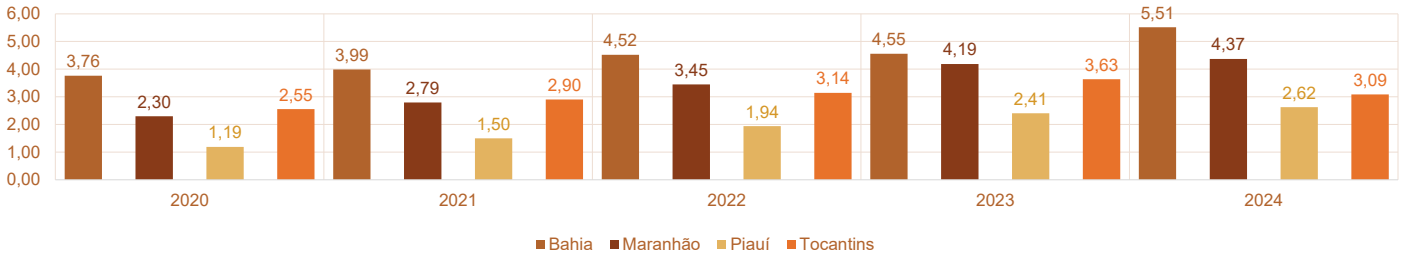
Fonte: Comexstat

As exportações de grãos pelos portos do Arco Norte apresentaram grande destaque, saindo de 36,7 milhões de toneladas, em 2020, para 57,6 em 2024. O destaque vai para Itaqui/MA que saiu de um volume exportado (soja e milho) de 11,21 milhões de toneladas, em 2020, para 20,22 milhões, em 2024, ou seja, um incremento de 80,3%. Em segundo vem o porto de Barcarena/PA que teve um aumento nos últimos 05 anos de 70,3%. Essa evolução ocorre em decorrência dos volumes de investimentos realizados nesses portos, bem como nos acessos, utilizando os diversos modais - rodovia, hidrovia e ferrovia. A redução nos valores dos fretes, representada pela menor distância entre as importantes áreas de produção e os portos e pela internalização dos fertilizantes por ali, contribuem para a consolidação dessa saída.

1.5 - MATOPIBA

1.5.1 - SOJA

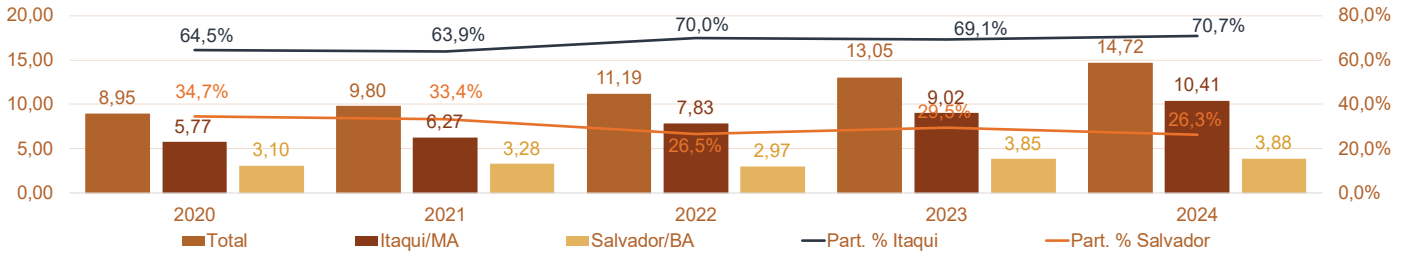
Gráfico 11 - Exportações de soja do MATOPIBA - 2020 a 2024 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Os estados que mais se destacaram em 2024 foram a Bahia, seguido por Maranhão e Tocantins. As informações da tabela acima se apresentam como caminhos para o escoamento, seja para o mercado interno, como o de exportação, indo para os portos através dos modais rodoviários (BR 153) e 242 e ferroviário (FNS). Em razão da proximidade entre esses portos e as regiões produtoras, por esses corredores direcionados para exportação, transita soja de vários estados.

Gráfico 12 - Principal porto de exportação de soja do MATOPIBA - 2020 a 2024 (milhões de t)

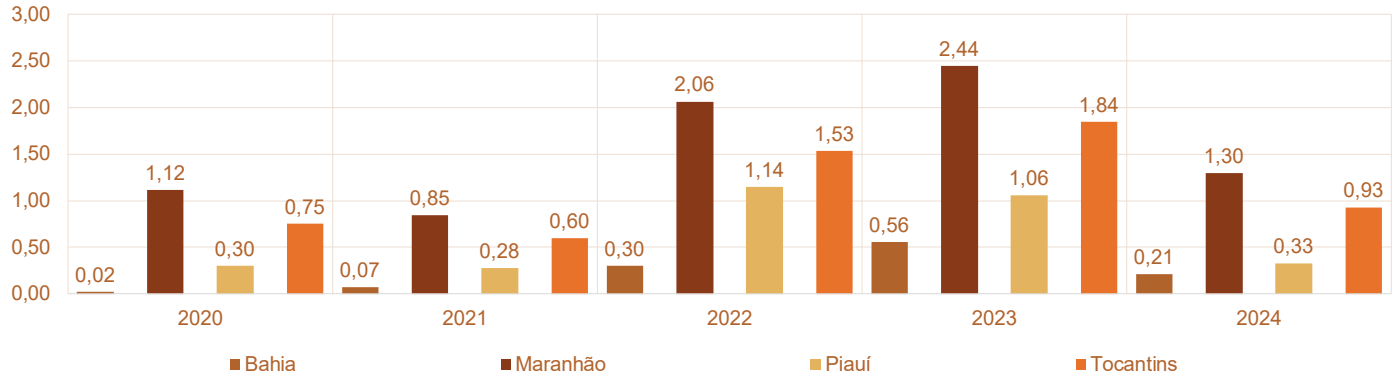


Fonte: Comexstat

Como visualizado acima, a participação do porto de Itaqui/MA nas exportações pelo Arco Norte se destaca diante dos demais, em razão do direcionamento das cargas provenientes de vários estados, especialmente pelo modal ferroviário, que encaminha com maior rapidez e segurança para os seus destinos. Outro fator a ser considerado é que a elevação dos preços da soja e do algodão, além do câmbio, estimularam as importações de fertilizantes, melhorando as relações de troca e melhorando o custo de importação desses insumos.

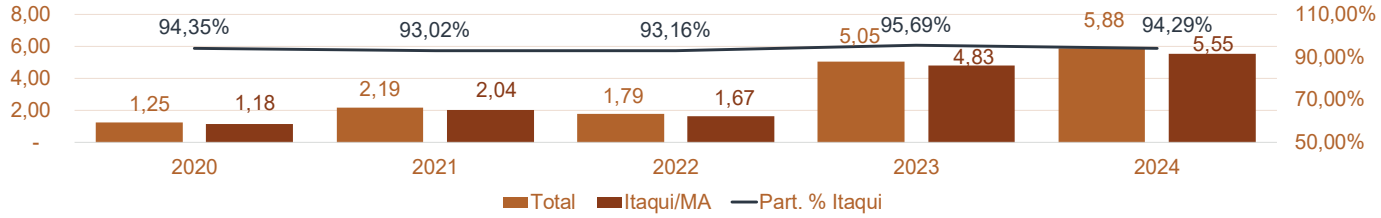
1.5.2 - Milho

Gráfico 13 - Exportações de milho do MATOPIBA - 2020 a 2024 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Gráfico 14 - Principal porto de exportação de milho do MATOPIBA - 2020 a 2024 (milhões de t)

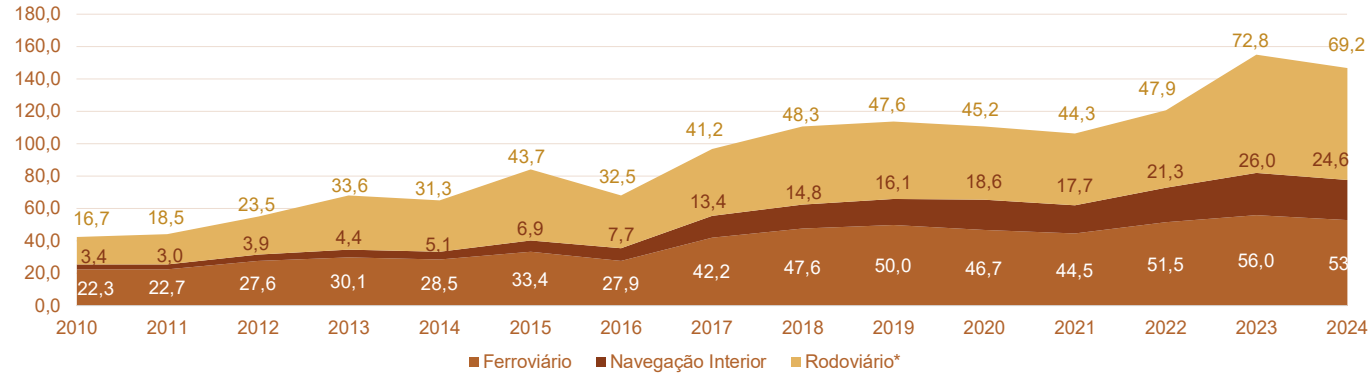


Fonte: Comexstat

Para o milho, a relevância de Itaqui/MA no contexto dos demais portos da região segue o mesmo padrão observado para a soja, qual seja, uma importante plataforma logística instalada, com acessos importantes, tanto rodoviário quanto ferroviário, além da proximidade com as regiões produtoras e o frete de retorno, representado pela internalização de fertilizantes que colocam o porto com a possibilidade da sua hinterlândia avançar até o centro do país.

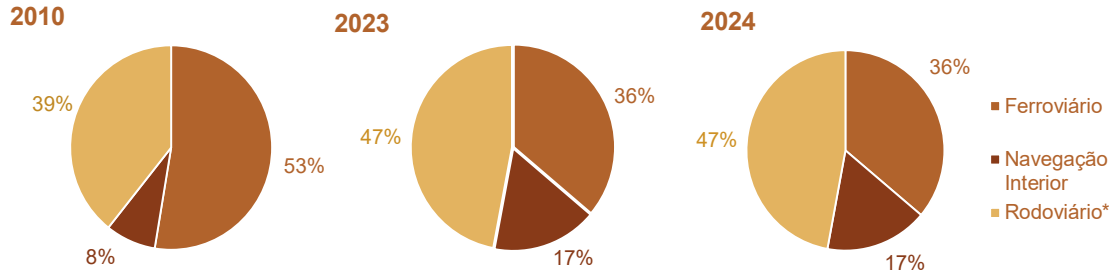
1.6 - Modais de transporte

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



Fonte: ANTT, ANTAQ e Infra SA
*Nota: * rodoviário é uma estimativa*

Gráfico 16 - Principais modais de transporte para exportação de grãos



Fonte: ANTT, ANTAQ e Infra AS
*Nota: * rodoviário é uma estimativa*

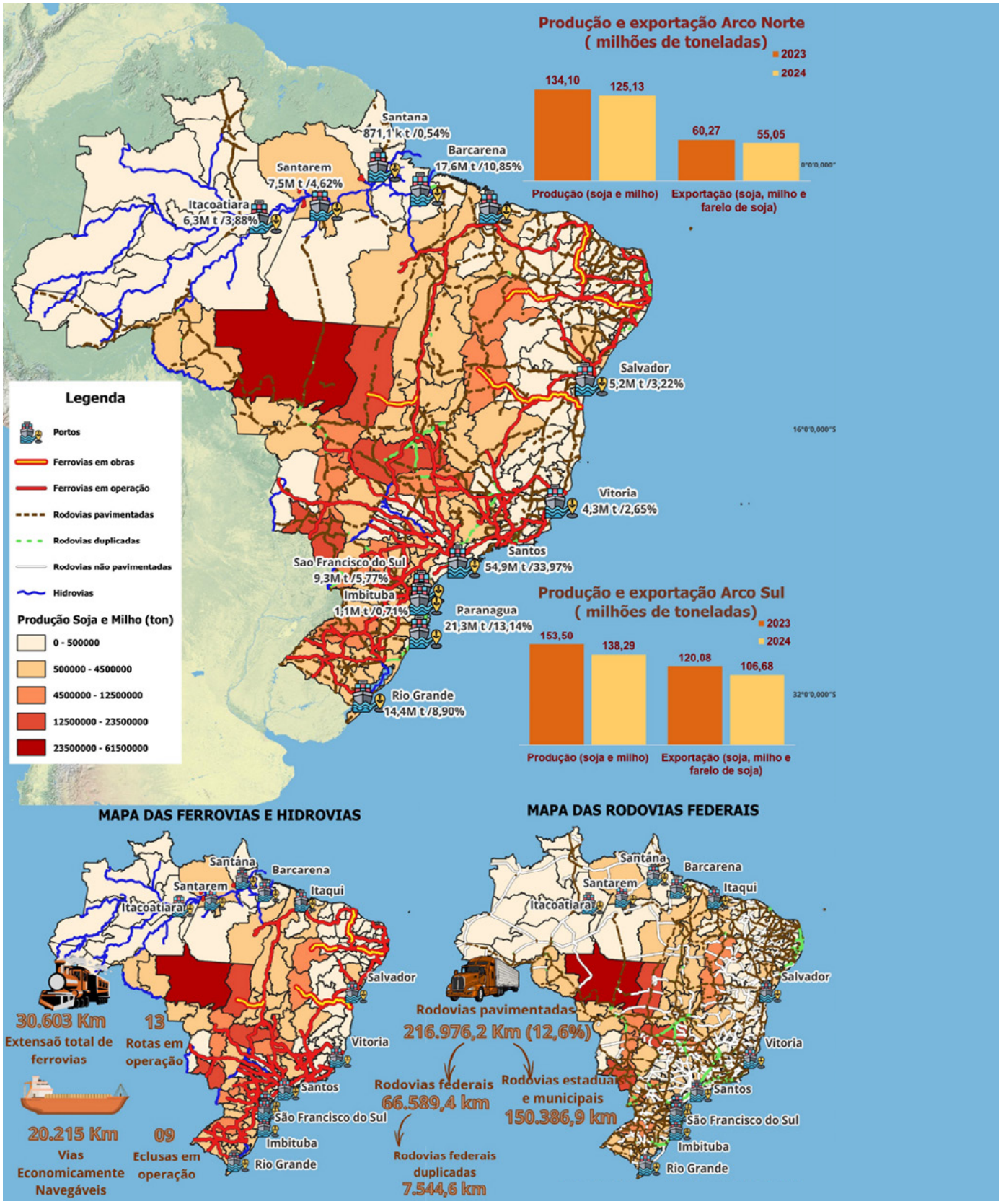
O potencial do mercado brasileiro para investimentos em infraestrutura vem chamando a atenção de empresas internacionais, destacando-se: da China, Espanha, Portugal e Alemanha. O modal ferroviário, por exemplo, vive uma fase de expansão, impulsionado pela prorrogação antecipada de concessões e por novas políticas que favorecem a atuação do capital privado.

Cinco grandes projetos estruturantes compõem o núcleo do atual plano ferroviário nacional. O corredor que integra a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol); à Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico); o prolongamento da Ferrovia Norte-Sul até o porto de Vila do Conde/PA; a construção do Anel Ferroviá-

rio do Sudeste, entre Vitória/ES e Itaboraí/RJ; a conclusão de 600 quilômetros de trilhos para conectar a Transnordestina à malha nacional; e a Ferrogrão, planejada para escoar os grãos do Centro-Oeste pelo Arco Norte ao longo de 933 quilômetros entre Mato Grosso e Pará.

A rede de hidrovias brasileiras também tem registrado movimentações recordes no transporte de cargas nas quatro regiões hidrográficas que compõem o conjunto logístico de vias interiores do país. O principal destaque é a região Amazônica, responsável pelo escoamento de quase dois terços do transporte fluvial brasileiro, onde os rios cumprem o mesmo papel reservado às rodovias e ferrovias no restante do país. Adicionalmente, a região hidrográfica do Paraguai tem apresentado grande destaque no escoamento de minérios e grãos. Os rios da região central do país, Tocantins-Araguaia têm criado opções de transportes de cargas, enquanto na região do Atlântico Sul, o total de cargas escoadas atinge níveis recordes. Projetos e maiores Investimentos precisam ser alocados para as sistematizações desses rios, através de programas contínuos de dragagem e derrocamentos. Os projetos hidroelétricos brasileiros, na sua grande maioria, comprometeram a condição de multiuso , característica de uma hidrovia.

Figura 4 - Mapa agrologístico

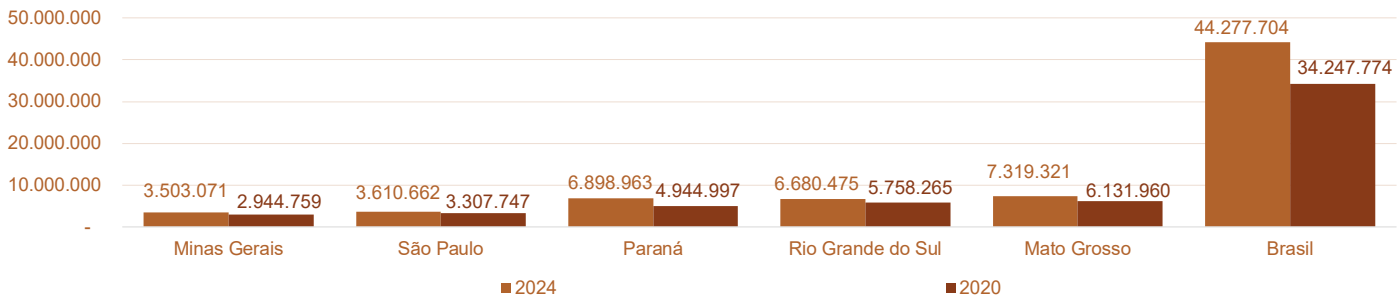


Fonte: Conab, Comexstat, Antaq, Dnit e Infra S.A.

2 - Importações

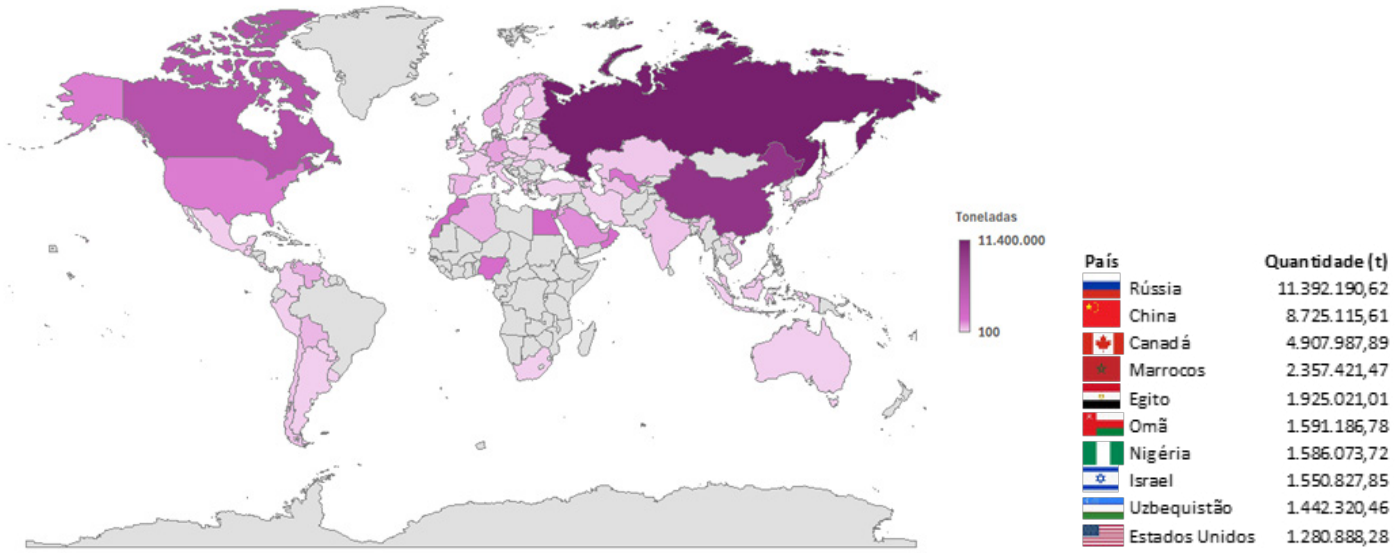
2.1 - Fertilizantes - estados

Gráfico 17 - Comparativo do volume importado dos cinco principais estados importadores de fertilizantes - 2020 e 2024 (t)



Fonte: Comexstat

Figura 5 - Principais países exportadores de fertilizantes para o Brasil - 2024 (t)



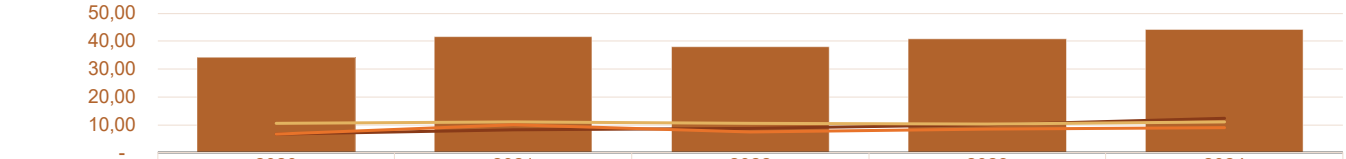
Fonte: Comexstat

As importações brasileiras de fertilizantes tiveram aumentos significativos de 2020 a 2024, subindo 29,2% em 2024, se comparados ao total importado em 2020. Os principais fertilizantes importados foram os nitrogenados com 15,8 milhões de toneladas, seguidos dos potássicos com 14,1 milhões e fosfatados com 4,9 milhões, o restante do volume importado é considerado: misturas, micronutrientes e outros. A elevação dos preços da soja e do algodão estimulou as importações de fertilizantes. Outro fator que influenciou nas compras foi a intensificação do conflito no Oriente Médio, impactando o fornecimento global de fertilizantes e da recomendação dos especialistas para que os agricultores antecipassem suas aquisições, evitando contratempos, tanto de oferta quanto de elevação abrupta nas cotações. De acordo com fontes de mercado, o cenário para o setor sinaliza fortes investimentos no agronegócio brasileiro para as próximas safras, com destaque para nutrição de solo e seus reflexos na produtividade. A expectativa do setor é de que o ritmo de entregas continue se elevando nos próximos anos, acompanhando o planejamento dos produtores em todo o território nacional.

A Rússia se destacou como o principal fornecedor de fertilizantes ao Brasil (25,7%), sobretudo no que se refere às vendas de fertilizantes potássicos, onde esse país representou 37,7% do total do volume de 14,1 milhões de toneladas de adubos à base de potássio importados pelo país. Em seguida vem a China que correspondeu a 19,7% do total de fertilizantes adquiridos pelo Brasil, mas com foco, de maneira principal, nos fertilizantes nitrogenados, com um peso de 37,8%, sobro o total de adubos nitrogenados importados em 2024. O Canadá vem em terceiro lugar, todavia, também um dos principais exportadores de fertilizantes potássicos para o Brasil, com um volume de 3,6 milhões de toneladas.

2.2 - FERTILIZANTES - PORTOS

Gráfico 18 - Principais portos importadores de fertilizantes - 2020 e 2024 (milhões de t)

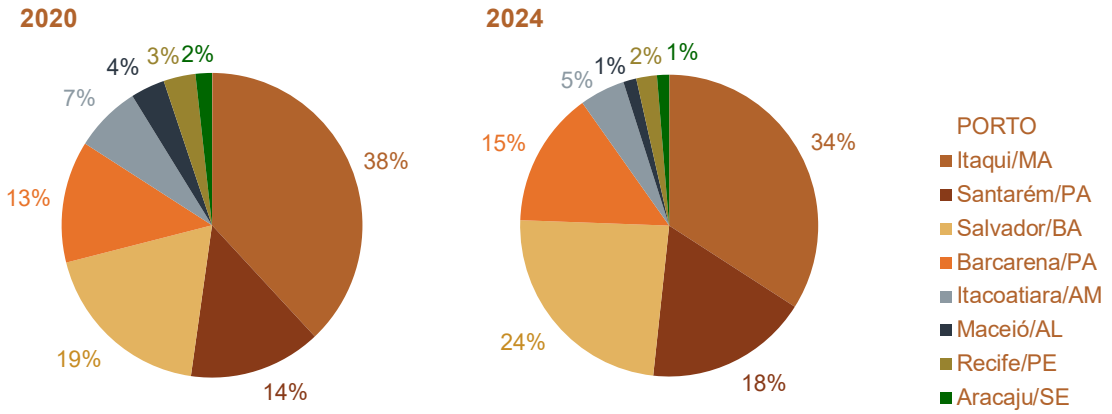


	2020	2021	2022	2023	2024
Total	34,25	41,57	38,12	40,91	44,28
Arco Norte	6,58	8,21	8,84	10,04	12,30
Paranaguá/PR	10,43	10,98	10,51	10,30	11,04
Santos/SP	6,64	10,07	7,47	8,56	8,88

Fonte: Comexstat

A localização e as condições de infraestrutura nos portos do Arco Norte e, particularmente, em Itaqui/MA contribuem para que o fluxo de importações de fertilizantes se intensifique naquela direção, funcionando como frete de retorno, reduzindo os custos praticados na exportação. No período de 2020 a 2024 foi alcançado um crescimento nas importações de fertilizantes por esse complexo portuário de 86,9%, contra 5,8% observado em Paranaguá - o maior porto de entrada do insumo no país, individualmente. Com relação ao porto de Santos, tradicionalmente o terceiro importador, o crescimento das internalizações no período atingiu 33,7%.

Gráfico 19 - Comparativo da participação percentual do Arco Norte na importação de fertilizantes - 2020 e 2024

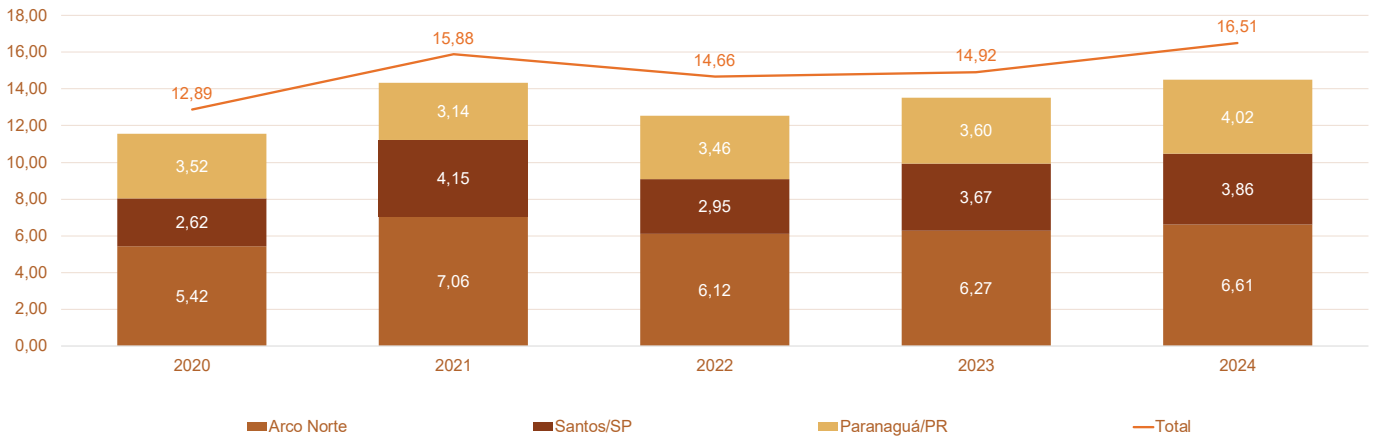


Fonte: Comexstat

Dentre os portos do Arco Norte, o de Itaqui/MA continua respondendo por 34% de volume de fertilizantes internalizados pelo conjunto dos portos. Pelo porto de Salvador/BA, as importações atingem 24% do total regional, visando o atendimento ao Matopiba, particularmente na região do Oeste Baiano, que se destaca na produção de soja, milho e algodão. Em seguida, aparece o porto de Santarém/PA, com 18% de participação, responsável pela crescente importação de insumos, para atender a demanda do agronegócio nos estados do Pará, Mato Grosso e Tocantins. Na medida em que as plataformas logísticas vão se estruturando, aumenta a participação do Arco Norte na demanda nacional.

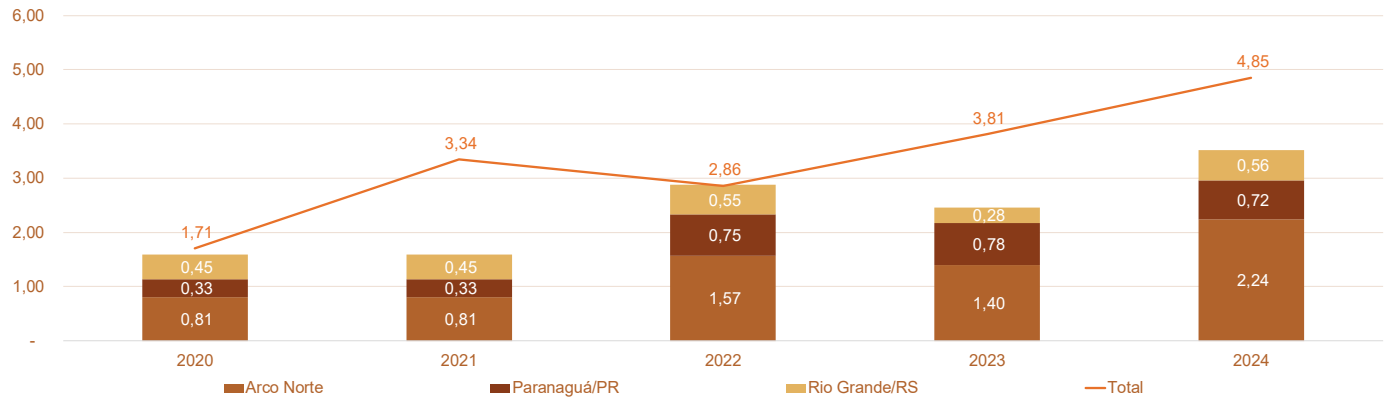
No caso de Itaqui, cabe salientar que a finalização da pera ferroviária construída na Ferrovia Norte Sul, pela VLI dinamizou o processo logístico regional, permitindo o embarque de grãos para exportação e o desembarque de fertilizantes, por esse importante modal de transporte.

Gráfico 20 - Principais portos importadores de fertilizantes nitrogenados (milhões de t)



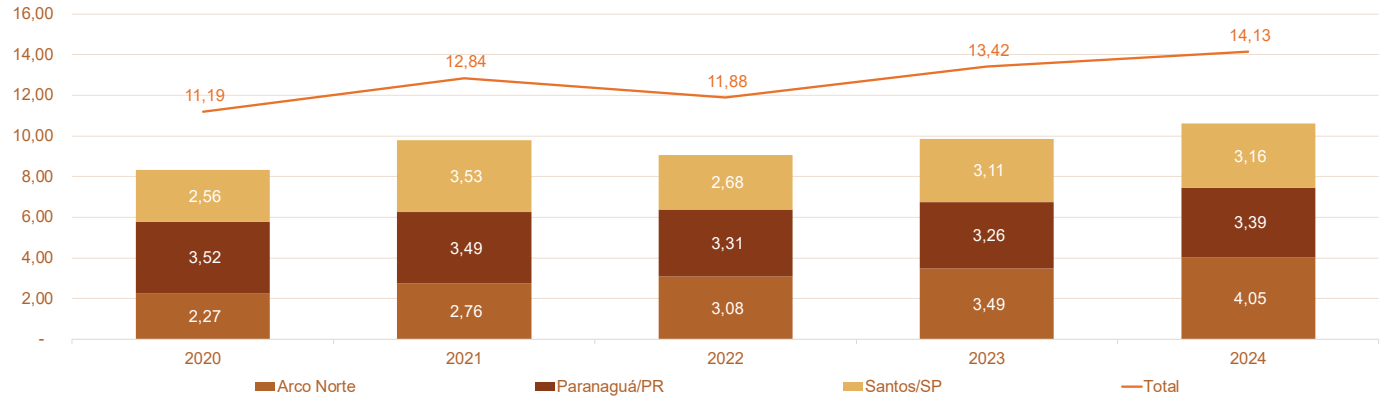
Fonte: Comexstat

Gráfico 21 - Principais portos importadores de fertilizantes fosfatados (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Gráfico 22 - Principais portos importadores de fertilizantes potássicos (milhões de t)



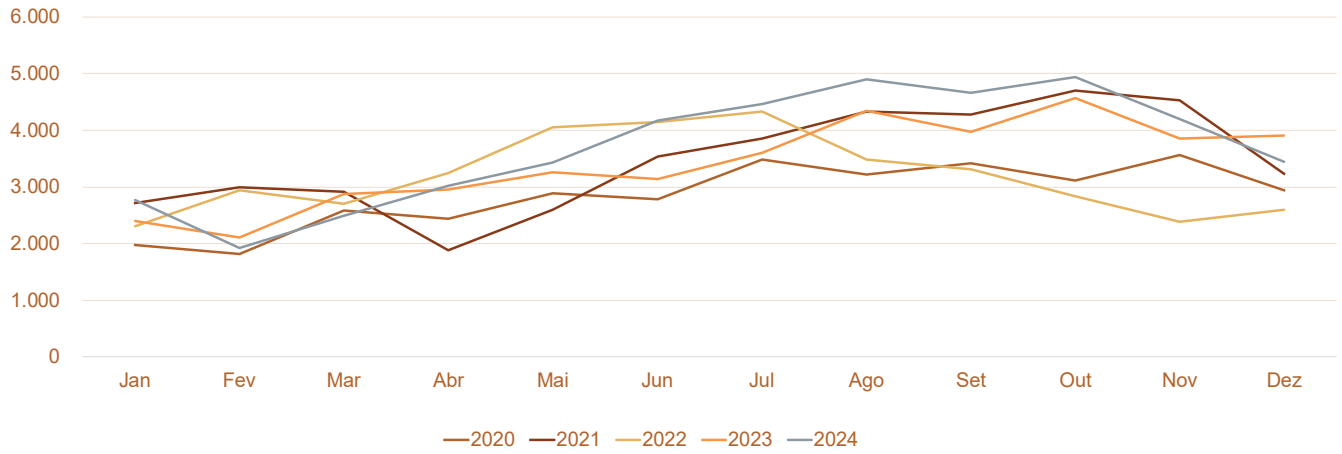
Fonte: Comexstat

Observa-se que em 2024 houve um incremento na importação, tanto dos fertilizantes nitrogenados, quanto nos fosfatados e potássicos, destacando o aumento de aquisições brasileiras dos fertilizantes fosfatados que saiu de 1,71 milhões, em 2020, para 4,85 milhões de toneladas, em 2024, muito provavelmente pelo aumento do consumo de fosfato monoamônico (MAP) no Brasil, já que é um produto de melhor qualidade e eficiência nutricional que o superfosfato simples.

De modo geral, para os três tipos principais de fertilizantes importados pelo Brasil os portos do Arco Norte e o porto de Paranaguá/PR se destacam. A terceira via de importação se dá pelo porto de Santos/SP para os potássicos e nitrogenados, no entanto, em relação aos fertilizantes fosfatados, o porto de Rio Grande/RS supera o porto paulista.

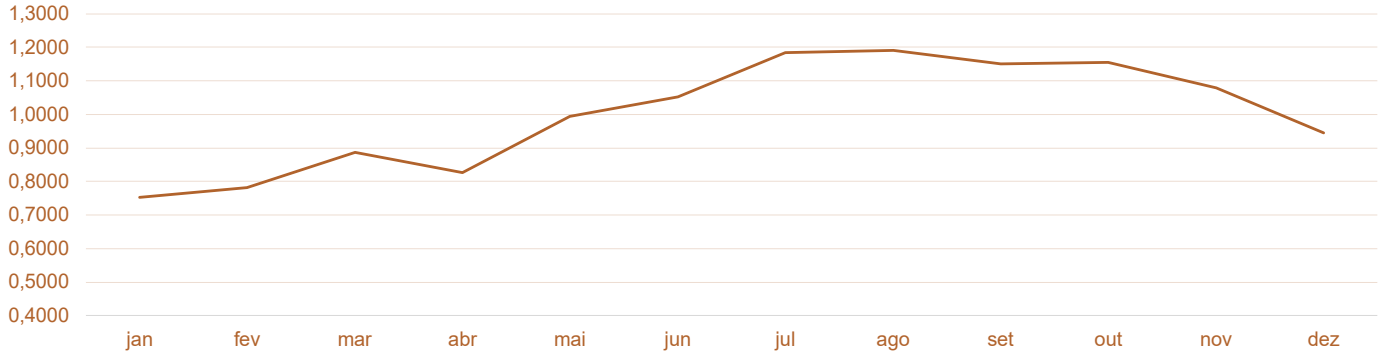
2.3 - Fertilizantes – outras informações

Gráfico 23 - Comportamento das importações mensais de fertilizantes - 2020 a 2024



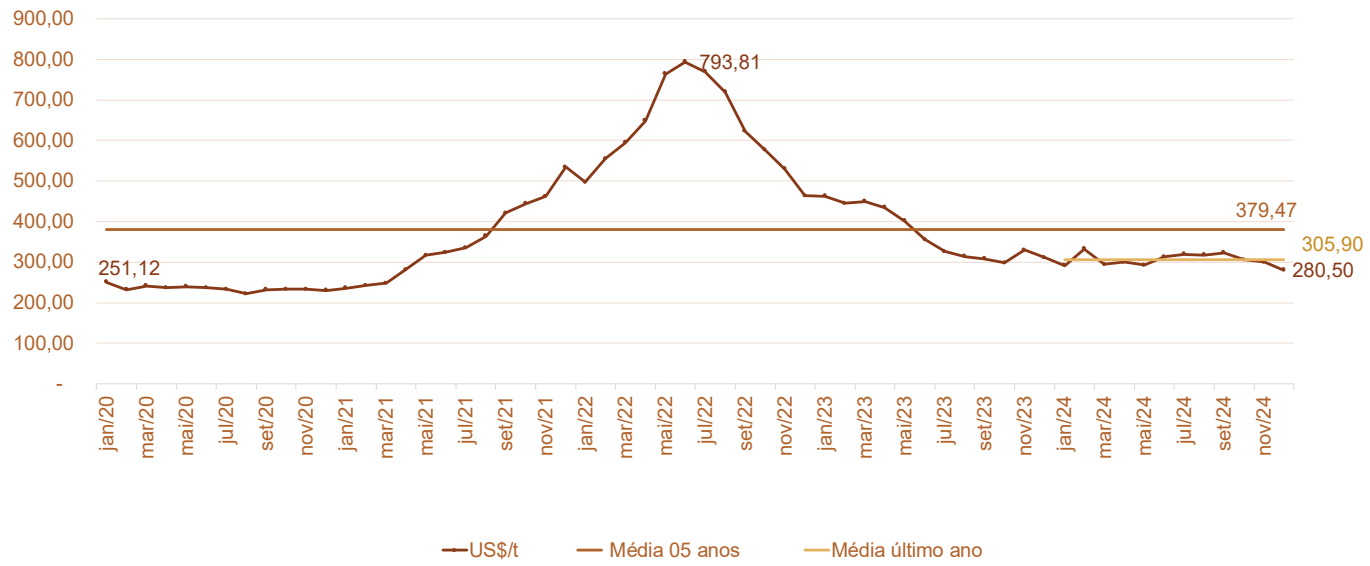
Fonte: Comexstat

Gráfico 24 - Evolução do padrão de sazonalidade de importação de fertilizantes - quinquênio de 2020 a 2024



Fonte: Conab

Gráfico 25 - Custo médio mensal de importação de fertilizantes no Brasil (US$/t)



Fonte: Comexstat

O ano de 2024 seguiu exatamente o padrão sazonal de importação do quinquênio de 2020 a 2024, com aumento das importações de fertilizantes a partir de maio, com o pico em julho e agosto, retratando o comportamento comum do produtor em adquirir o insumo mais próximo do período de plantio, visto que os fertilizantes granulados têm uma maior dificuldade de armazenamento, com risco de empedramento. Desta forma, evita-se armazená-los por um longo período.

Em relação ao custo médio de importação, observa-se que os valores em dólar ficaram próximos aos patamares de custo de 2020 até final de 2021, quando começaram as tensões entre Rússia e Ucrânia e, em seguida, em Israel, evidenciando que o cenário de incertezas em relação à regularidade de fornecimento de adubos por importantes players do mercado se estabilizou.

3 - 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)	Variação anual (%)	Mês de maior valor	Mês de menor valor
Sorriso/MT - Santarém/PA	1380	370,00	318,33	250,00	48,00%	Jun	Dez
Sorriso/MT- Santos/SP	2287	500,00	455,83	390,00	28,21%	Jan	Dez
Rondonópolis/MT - Santos/SP	1632	410,00	350,83	275,00	49,09%	Jun	Dez
Maracaju/MS - Maringá/PR	521	123,00	108,05	86,00	43,02%	Fev	Dez
Maracaju/MS - Paranaguá/PR	1127	236,25	212,82	175,00	35,00%	Jul	Dez
Maracaju/MS - Porto Murtinho/MS	320	86,67	70,64	57,50	50,72%	Jan	Mar
Rio Verde/GO - Paranaguá/PR	1262	306,80	246,03	196,00	56,53%	Jun	Dez
Rio Verde/GO - São Simão/GO	177	98,00	73,42	65,20	50,31%	Jul	Dez
Cristalina/GO - Araguari/MG	261	92,25	85,91	73,83	24,94%	Jul	Nov
Brasília/DF - Araguari/MG	392	149,33	124,67	111,67	33,73%	Jan	Nov
Brasília/DF - Santos/SP	1085	329,33	314,24	288,33	14,22%	Jan	Mai
Uberlândia/MG - Pará de Minas/MG	460	186,00	183,09	179,00	3,91%	Mar	Jan
Uberlândia/MG - Santos/SP	685	287,00	280,83	272,00	5,51%	Out	Abr
Paracatu/MG - Araguari/MG	340	150,00	142,42	137,00	9,49%	Jul	Jan
Paracatu/MG - Paranaguá/PR	1280	528,00	519,50	510,00	3,53%	Out	Jan
Campo Mourão/PR - Paranaguá/PR	554	156,00	133,18	95,00	64,21%	Ago	Abr
Cascavel/PR - Paranaguá/PR	602	178,00	134,18	100,00	78,00%	Jun	Nov
Luís Eduardo Magalhães/BA - Recife/PE	1600	400,00	316,75	280,00	42,86%	Jan	Abr
Luís Eduardo Magalhães/BA - Salvador/BA	950	260,00	220,92	200,00	30,00%	Jan	Abr
Paripiranga/BA - Recife/PE	600	325,00	213,75	200,00	62,50%	Fev	Mar
Balsas/MA - São Luís/MA	819	200,00	169,84	105,00	90,48%	Set	Dez
Tasso Fragoso/MA - São Luís/MA	961	275,00	235,36	180,00	52,78%	Set	Abr
Uruçuí/PI - São Luís/MA	665	260,00	194,40	170,00	52,94%	Ago	Nov
Baixa Grande do Ribeiro/PI - São Luís/MA	810	265,00	225,26	194,00	36,60%	Ago	Dez
Pedro Afonso/TO - Palmeirante/TO	208	60,00	53,67	50,00	20,00%	Mai	Jan

Fonte: Conab

Em 2024, o valor de frete rodoviário para as diversas rotas apresentadas na tabela acima teve variação, oscilando entre 3,53% a 90,48%.

As rotas que tiveram menor variação foram:

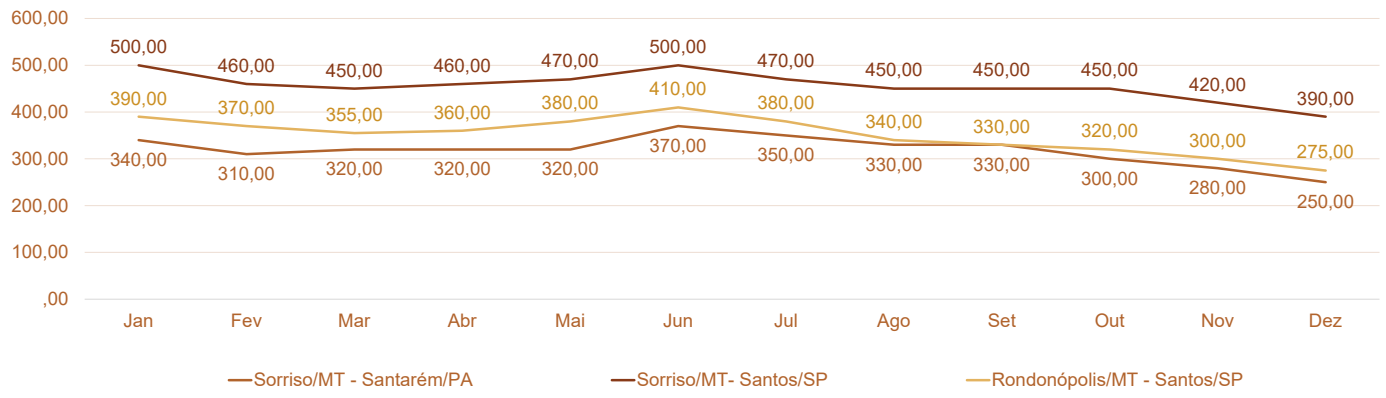
- Paracatu/MG a Paranaguá/PR
- Uberlândia/MG a Pará de Minas/MG
- Uberlândia/MG a Santos/SP

Já as rotas com maior variação foram:

- Balsas/MA a São Luís/MA
- Cascavel/PR a Paranaguá/MA

O maior valor de frete foi registrado na rota de Paracatu/MG - Paranaguá/PR em outubro e novembro, chegando a 528,00 por tonelada, enquanto a rota de menor valor de frete no ano foi a de Maracajú/MS a Porto Murtinho/MS, apresentando o valor de 57,50 por tonelada.

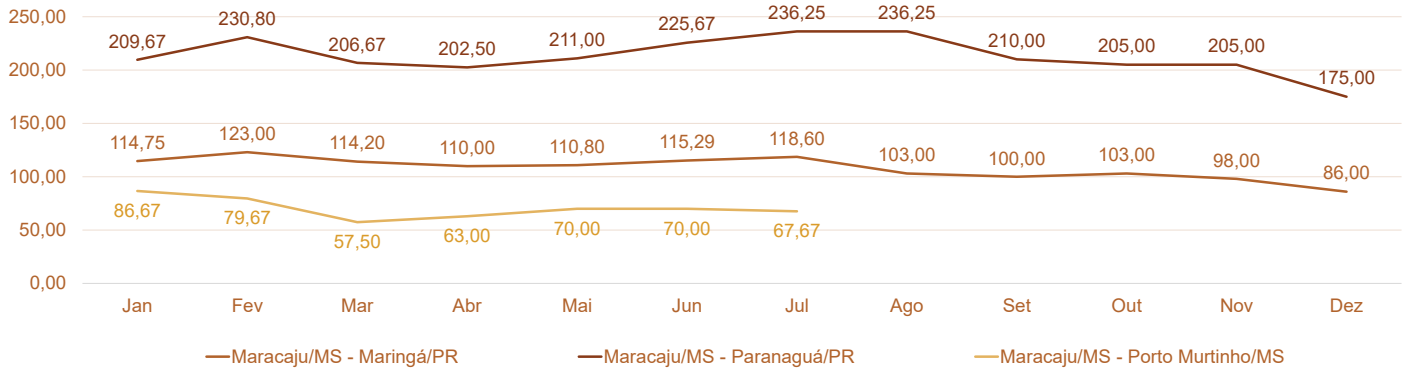
Gráfico 26 - Cotações médias mensais de frete - MT (R$/t)



Fonte: Conab

As cotações de frete de Sorriso/MT a Santarém/PA continuaram mais baixas que as cotações de frete de Sorriso/MT a Santos/SP, evidenciando uma maior vantagem em exportar grãos pelos portos do Arco-Norte. A diferença média chega a 137,50 por tonelada média exportada.

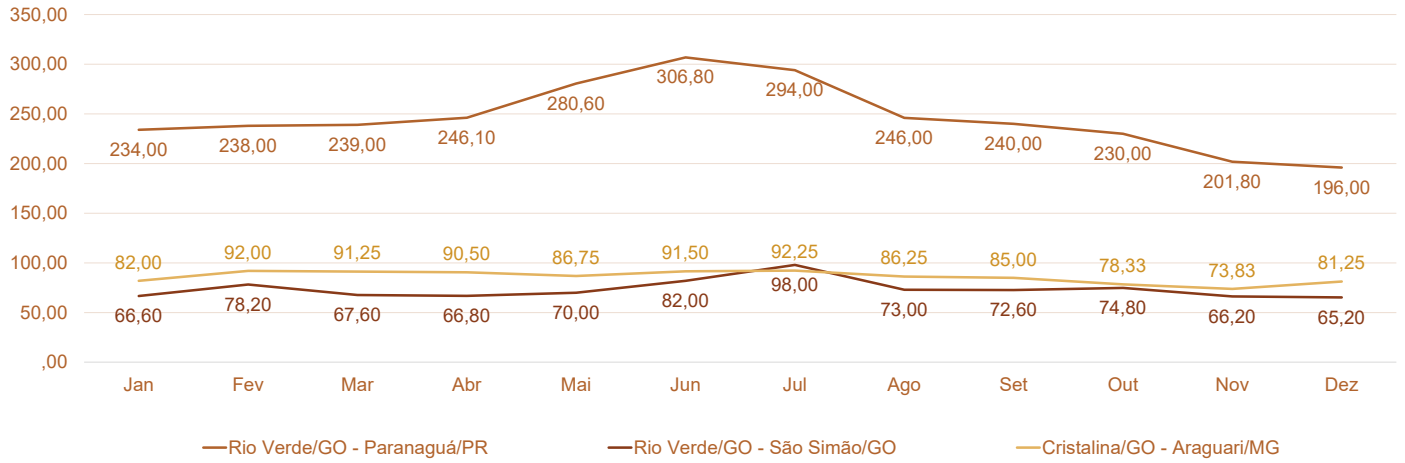
Gráfico 27 - Cotações médias mensais de frete - MS (R$/t)



Fonte: Conab

Embora o frete para exportação pelo porto de Murtinho/MS seja mais baixo, em média R$ 140,00, o maior volume exportado de soja ainda permanece pelos portos de Paranaguá/PR e Santos/SP.

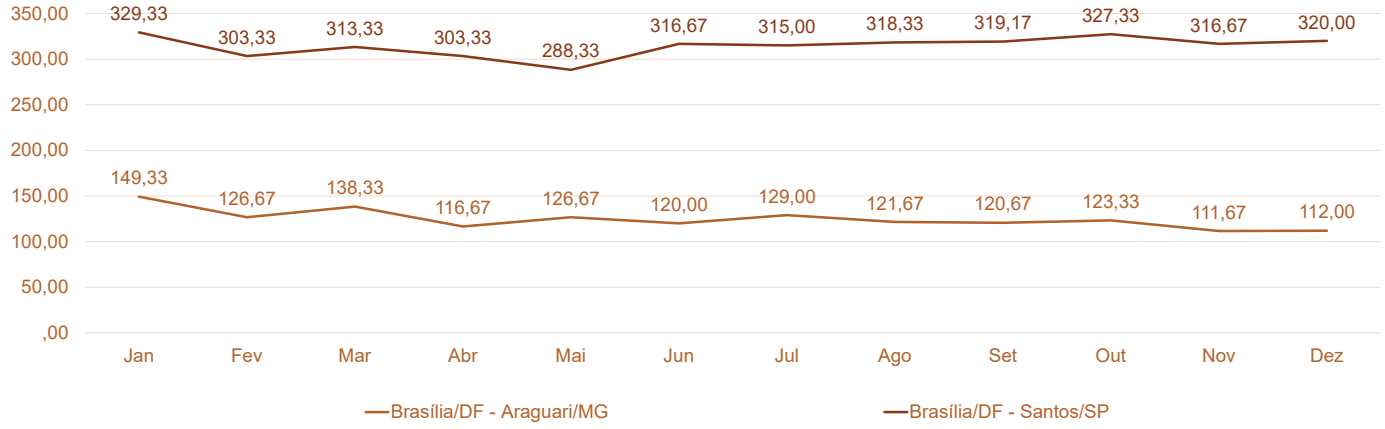
Gráfico 28 - Cotações médias mensais de frete - GO (R$/t)



Fonte: Conab

O frete de Rio Verde/GO a São Simão/GO permanece mais baixo, média/ano de R$ 73,42, considerando o complemento com trecho ferroviário no valor de aproximadamente 100,00/TU. No entanto, as exportações são realizadas, em sua maioria, pelo porto de Paranaguá/PR.

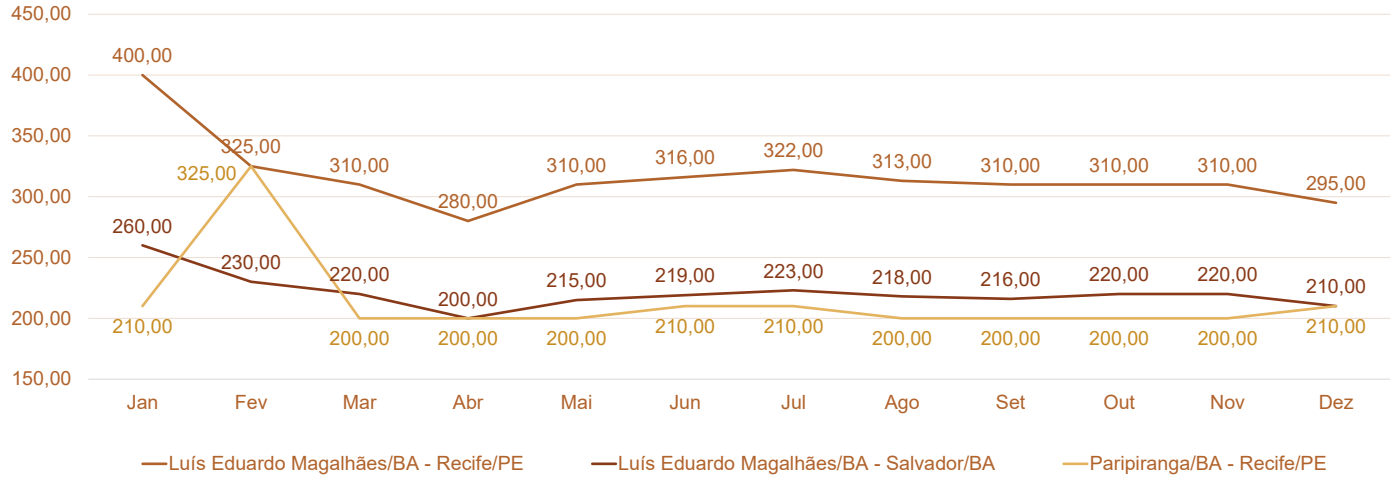
Gráfico 29 - Cotações médias mensais de frete - DF (R$/t)



Fonte: Conab

Curvas bem similares para os fretes com origem de Brasília/DF, tanto com destino a Santos/SP, quanto para rotas internas como Araguari/MG, alterando, somente o R$/t. No entanto, a rota para Araguari/MG tende a ser mais vantajosa por permitir a utilização da intermodalidade.

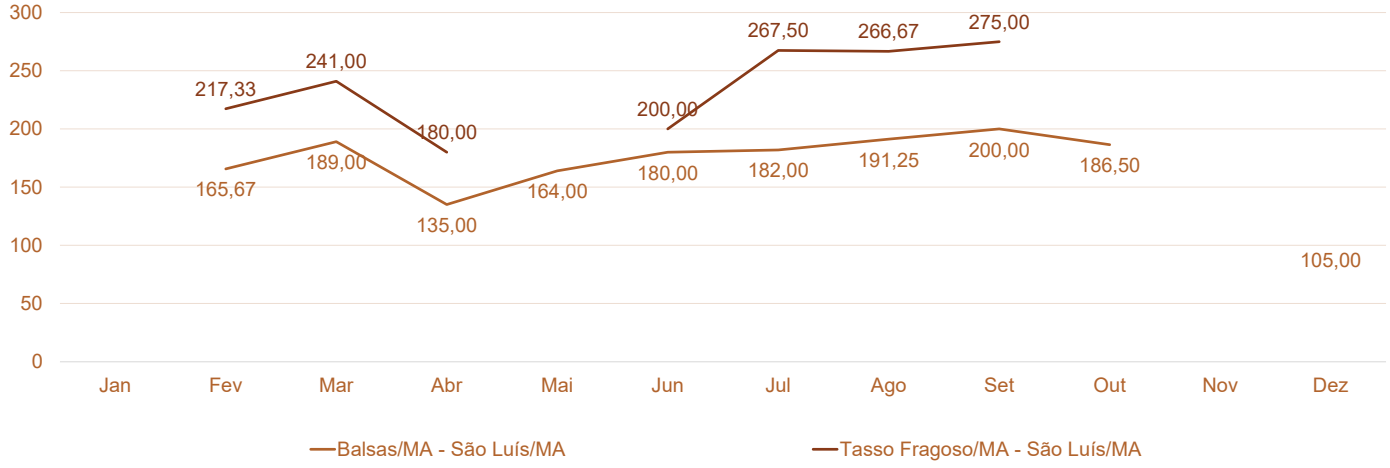
Gráfico 30 - Cotações médias mensais de frete - BA (R$/t)



Fonte: Conab

Comparativamente, os fretes de grãos oriundos de Paripiranga/BA para Recife/PE (região demandante de milho para alimentação animal) são mais vantajosos que de Luís Eduardo Magalhães/BA, mostrando a importância da produção de 3ª safra na região do SEALBA (Sergipe, Alagoas e Bahia, próximas aos tabuleiros costeiros).

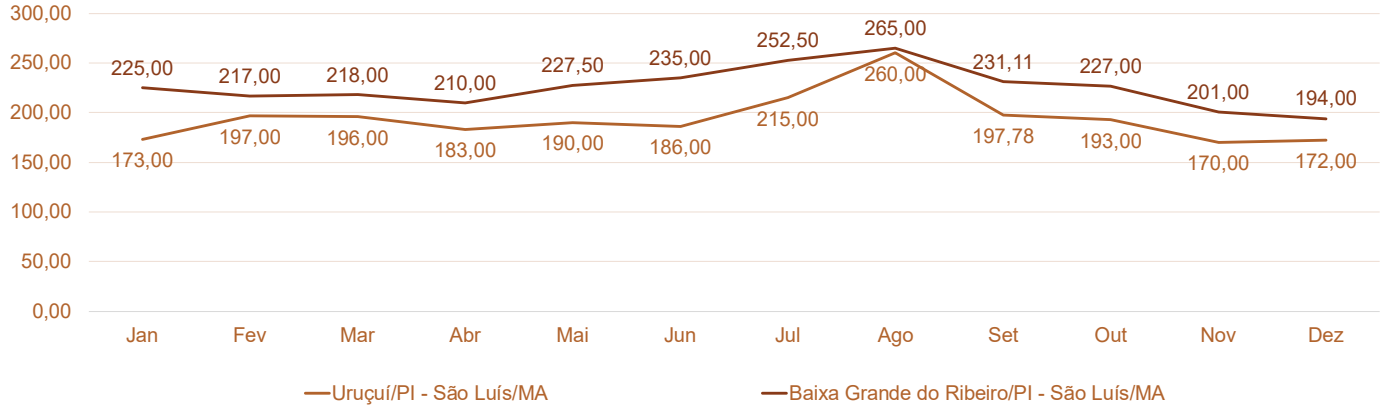
Gráfico 31 - Cotações médias mensais de frete - MA (R$/t)



Fonte: Conab

Balsas/MA e Tasso Frago/MA mostram curvas similares de preços de frete em direção a São Luís do Maranhão/MA, sendo que a região de Balsas/MA manteve preço de frete menor do que a região de Tasso Fragoso/MA, mesmo sendo mais distante, devido à maior oferta de empresas de transporte rodoviário na região..

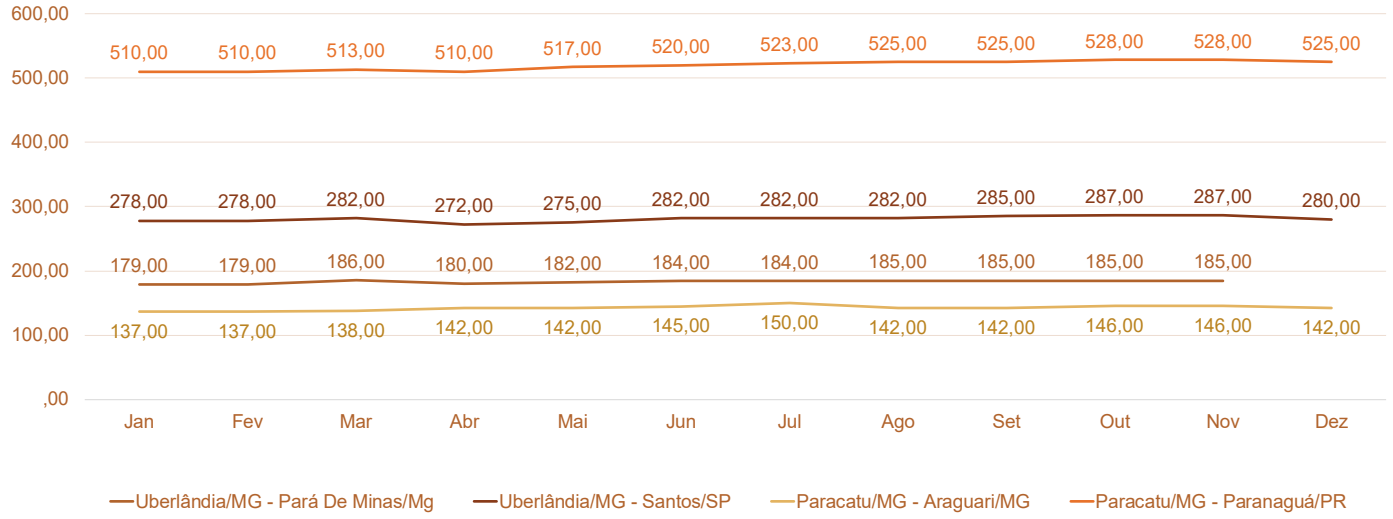
Gráfico 32 - Cotações médias mensais de frete - PI (R$/t)



Fonte: Conab

O frete médio da rota de Uruçuí/PI a São Luís/MA ficou em R$ 194,40 e da rota de Baixa Grande do Ribeiro/PI a São Luís ficou em R$ 225,26, sendo que o pico dos valores ocorreu entre os meses de julho e agosto de 2024.

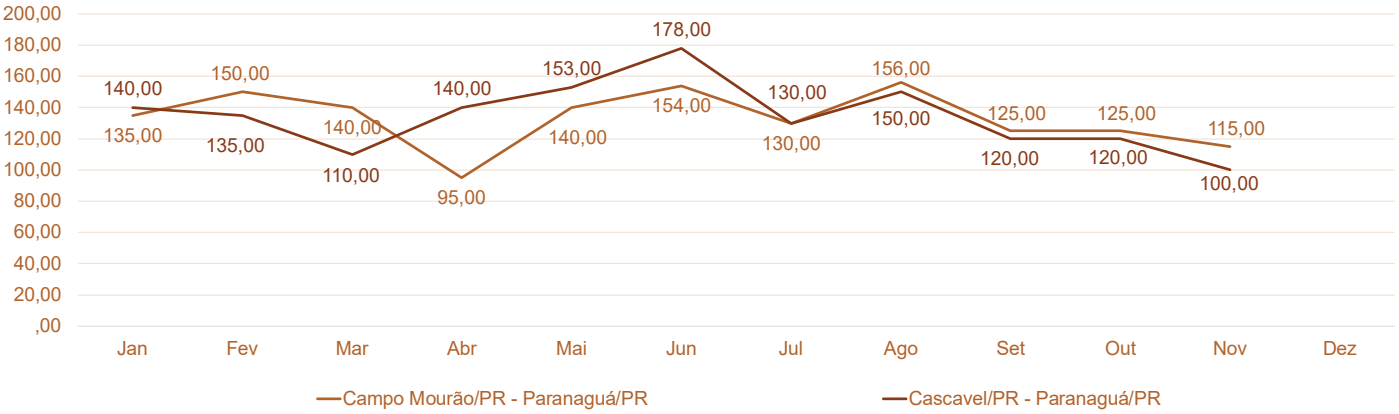
Gráfico 33 - Cotações médias mensais de frete - MG (R$/t)



Fonte: Conab

Cotações de fretes estáveis para as rotas de Minas Gerais tanto internas quanto com direção aos portos de Santos/SP e Paranaguá/PR, durante todo o ano. Isso refletiu uma boa oferta de serviços de transporte na região durante o ano todo, bem como uma demanda estável por parte dos produtores e comerciantes.

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



Fonte: Conab

Campo Mourão/PR e Cascavel/PR mostram curvas similares de preços de frete em direção à Paranaguá/PR, com picos de preço em junho no valor de 154,00 e 178,00 a tonelada, momento - em que se inicia a 2ª safra de milho.

4 - Armazenagem

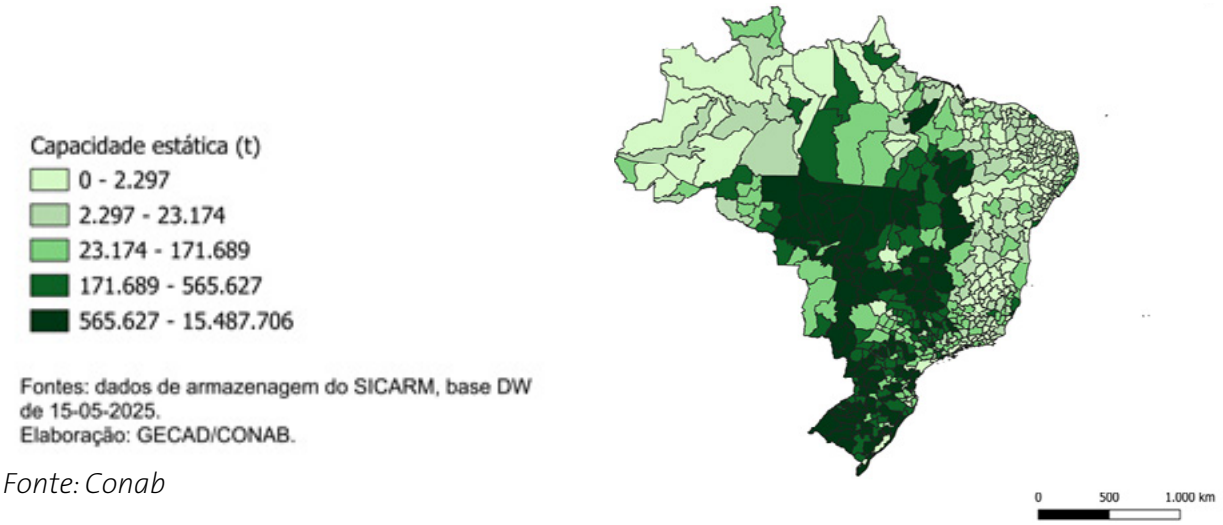
A demanda global por alimentos cresce continuamente, tornando o desafio da sustentabilidade na agropecuária ainda mais complexo diante da necessidade de ampliar a produção sem aumentar a área cultivada, nem o uso de insumos.

Nesse cenário, o produtor rural brasileiro busca, como em qualquer atividade econômica, melhorar seus resultados financeiros. Ao mesmo tempo, a sociedade demanda alimentos cuja produção, ao deixar a fazenda, passa por etapas críticas de pós-colheita. Essas etapas impactam diretamente, tanto os ganhos do produtor quanto a quantidade e qualidade dos alimentos disponibilizados à população.

Assim, o manejo adequado da armazenagem torna-se uma etapa decisiva para o sucesso da atividade agropecuária. Nesse contexto, o conhecimento sobre a estrutura de armazenagem no Brasil configura-se como uma informação estratégica essencial.

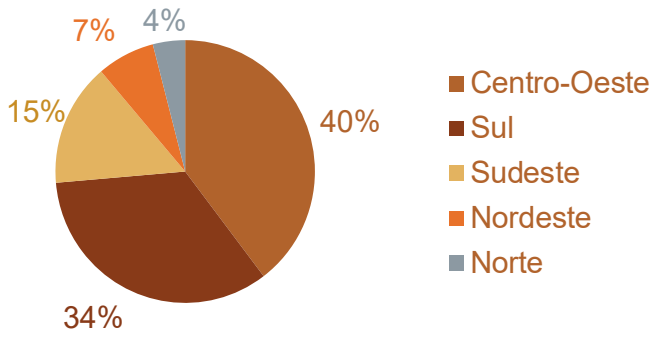
Considerando que todo produto agrícola, após sair da fazenda precisa passar por uma Unidade Armazenadora, observa-se que o mapa de concentração da capacidade de armazenagem apresenta maior densidade justamente nas regiões com maior produção agrícola.

Figura 6 - Mapa da capacidade estática de armazenagem no Brasil - 2024 (t)



Fonte: Conab

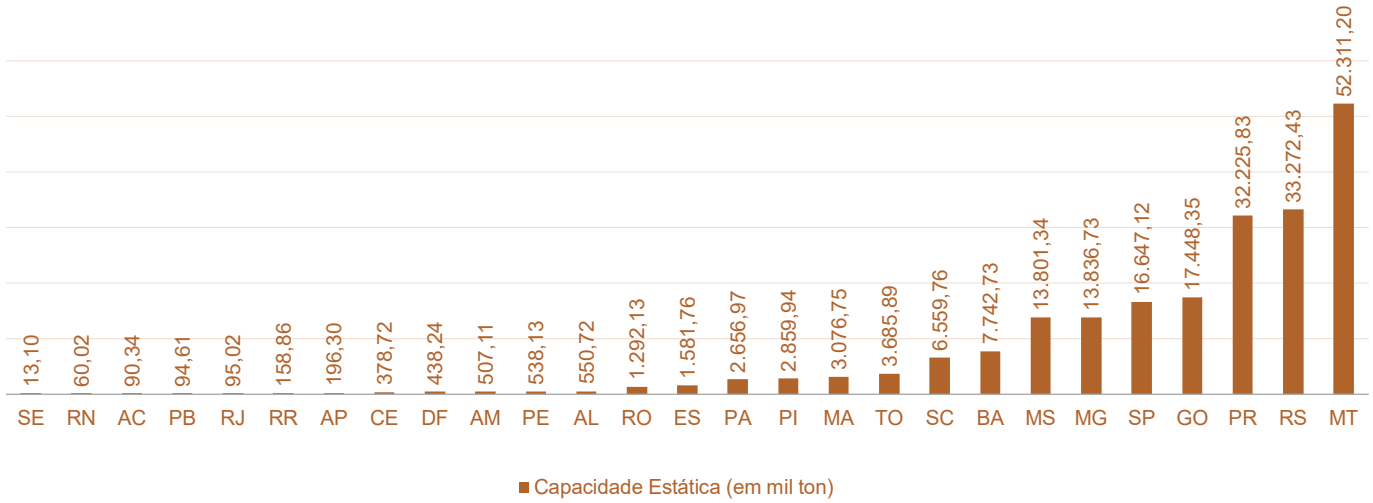
Gráfico 35 - Capacidade estática por região



Fonte: Conab

O Brasil conta com uma capacidade estática de armazenagem de 212,1 milhões de toneladas, concentrada, principalmente, nas regiões Sul e Centro-Oeste. Essa distribuição evidencia a dualidade entre os estados pioneiros no desenvolvimento da agricultura, localizados no Sul, e os atuais líderes da produção nacional, situados no Centro-Oeste.

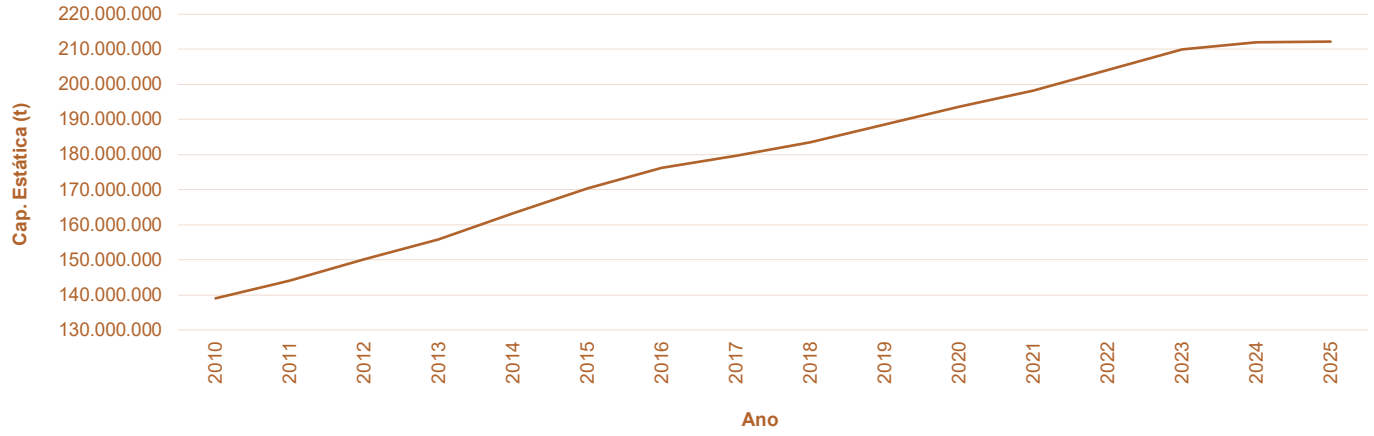
Gráfico 36 - Ranking da capacidade estática (t) por UF



Fonte: Conab

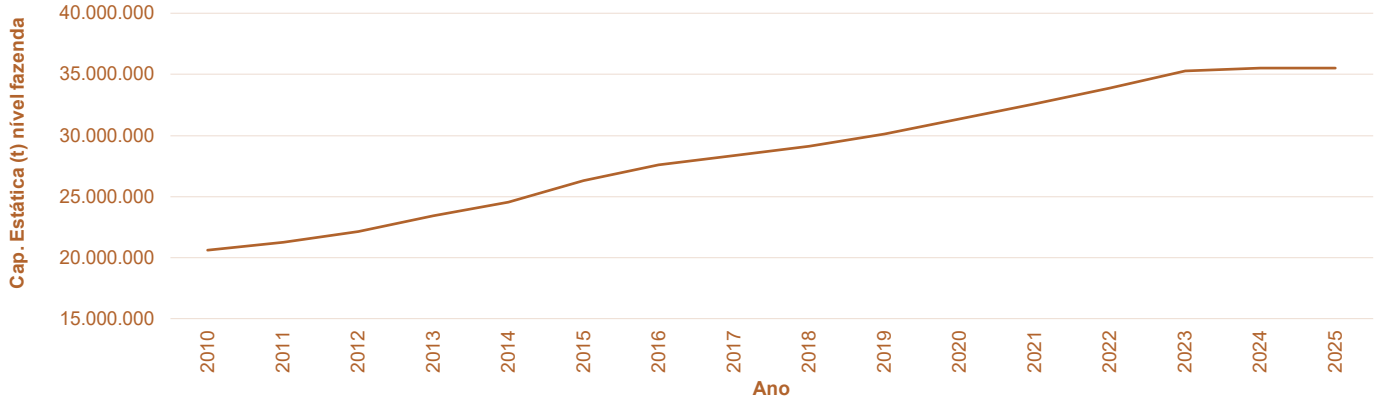
O Mato Grosso, maior produtor nacional de grãos, concentra 33% da capacidade estática de armazenagem do país, ocupando a primeira posição no ranking nacional. Em seguida, destacam-se o Rio Grande do Sul e o Paraná, com 19% e 18% da capacidade, respectivamente.

Gráfico 37 - Evolução da capacidade estática



Fonte: Conab

Gráfico 38 - Evolução da capacidade estática – nível fazenda

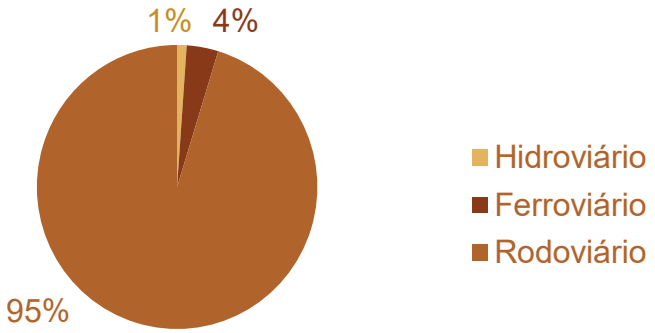


Fonte: Conab

Ao dispor de um armazém em sua própria propriedade, o produtor rural ganha autonomia para definir seu fluxo de comercialização, podendo armazenar parte da produção e aguardar momentos mais favoráveis de mercado para realizar a venda -, o que contribui para a melhoria de seus resultados financeiros.

Essa vantagem tem sido cada vez mais reconhecida pelos produtores brasileiros, o que se reflete ao crescimento da capacidade de armazenagem nas propriedades rurais (72,13%), superior à taxa de crescimento da capacidade total do país (52,49%), e ntre os anos de 2010 a 2025.

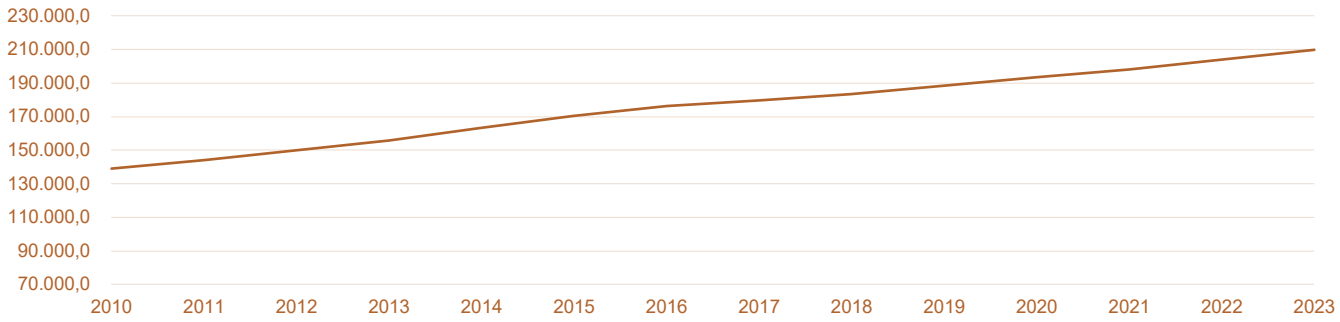
Gráfico 39- Acesso a modais de transporte ferroviário e hidroviário



Fonte: Conab

Atualmente, a esmagadora maioria dos armazéns brasileiros utiliza o modal rodoviário como principal meio para a recepção e expedição de produtos. Essa predominância reflete a infraestrutura logística historicamente adotada no país. Todavia, entre os anos de 2017 e 2025, observou-se um crescimento significativo de 24% no número de armazéns com acesso hidroviário, indicando uma tendência de diversificação dos modais logísticos e um movimento em direção a soluções mais eficientes e sustentáveis para o escoamento da produção.

Gráfico 40 - Evolução da capacidade estática - série histórica (em mil t)

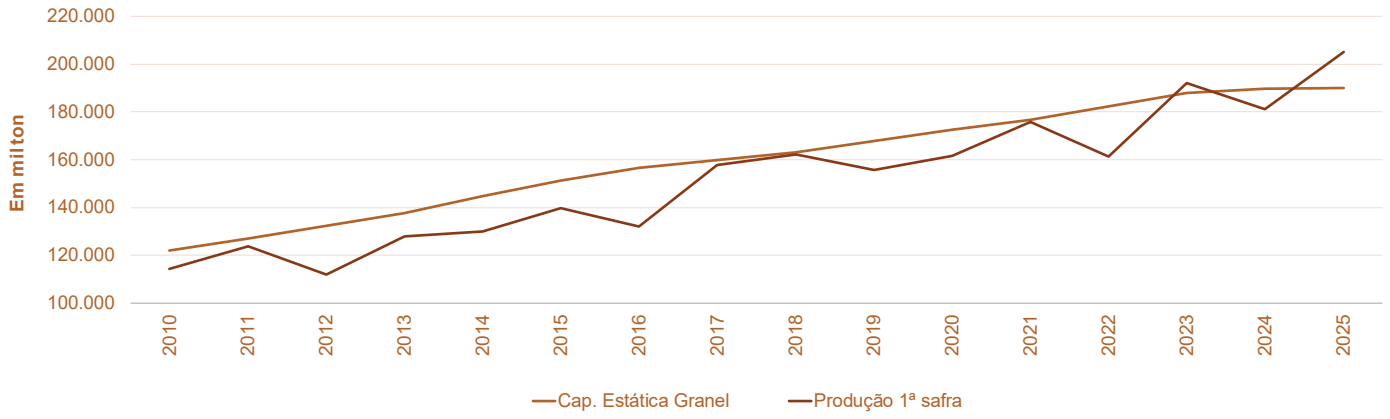


Fonte: Conab

Nos últimos 15 anos, a capacidade estática de armazenagem no Brasil tem apresentado crescimento contínuo. No entanto, esse avanço tem sido insuficiente diante do ritmo acelerado da expansão da produção agrícola nacional. Em 2025 o país atingiu novos recordes de safra, impulsionado, especialmente, pelo aumento da produtividade e pela consolidação de novas fronteiras agrícolas, como as regiões do MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) e do SEALBA (Sergipe, Alagoas e Bahia).

Essas áreas vêm ganhando relevância estratégica na produção de grãos, contribuindo significativamente para o desempenho do agronegócio brasileiro. Contudo, o desenvolvimento acelerado dessas regiões tem gerado um descompasso entre a oferta de armazenagem e o volume produzido, evidenciando desafios estruturais. A infraestrutura existente, especialmente em áreas emergentes, ainda não é capaz de acompanhar plenamente essa transformação, o que resulta em sobrecarga dos armazéns, aumento de custos logísticos e maior vulnerabilidade à perda de qualidade dos produtos pós-colheita.

Grafico 41 - Evolução da capacidade estática granel vs produção de grãos na 1ª safra



Fonte: Conab

Considerando apenas as principais culturas de grãos da primeira safra - arroz, milho (1ª safra) e soja-, e tendo em vista que esses produtos competem por espaço de armazenagem em períodos semelhantes do ano, observa-se uma tendência de redução da diferença entre a produção e a capacidade de armazenamento ao longo dos anos. Essa tendência atingiu um ponto crítico em 2023, quando a produção superou a capacidade instalada em quase 12 milhões de toneladas.

Embora essa diferença seja parcialmente compensada pelo uso de tecnologias alternativas, como os silos bolsa (silo bag), e pelo fluxo contínuo de entrada e saída dos grãos ao longo do tempo, o dado acende um sinal de alerta quanto a possíveis gargalos logísticos no escoamento da produção nos próximos anos.

À vista desse cenário, pode-se concluir que, torna-se de alta relevância a realização de estudos logísticos aprofundados, voltados à identificação de deficiências estruturais e à proposição de soluções que possam mitigar os riscos decorrentes da insuficiência de capacidade de armazenagem frente ao crescimento da produção agrícola.

5 - Conclusão

O Anuário Agrologístico, novamente, mostrou a importância dos portos do Arco Norte na dinâmica de movimentação de cargas do setor agropecuário no Brasil. O que não invalida a performance de portos tradicionais, como Santos/SP e Paranaguá/PR, apenas garante ao produtor uma maior competitividade, diminuindo os custos com transporte e, por consequência, permitindo preços melhores.

Contudo, observa-se com os dados apresentados, que ainda há pontos que necessitam de uma maior atenção, por parte do setor público, como os investimentos em outros modais de transporte, como o hidroviário e ferroviário, os quais apesar de cada vez mais utilizados, ainda estão aquém do que um país com dimensões continentais, como o Brasil, necessita.

Outro ponto de atenção é a estabilização da capacidade estática de armazenagem, no contexto geral, inclusive pelo fato de que a produção da 1ª safra demonstra um crescimento acima dessa capacidade, e a tendência da 2ª safra é de crescimento ainda maior.

Regiões como a do MATOPIBA e do SEALBA são as que devem ter um maior foco no que se refere à investimentos em unidades armazenadoras.

No mais, este trabalho vem se consolidando como uma boa base de dados e informações que podem colaborar para a tomada de decisões estratégicas para o desenvolvimento da estrutura logística nacional, sendo um ponto fundamental para o crescimento da agropecuária brasileira.

Conab

MINISTÉRIO DO
DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO E AGRICULTURA FAMILIAR

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO