

Anuário AGROLOGÍSTICO

VOLUME 3



Presidente da República
LUÍZ INÁCIO LULA DA SILVA

Ministra do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar
FERNANDA MACHIAVELI MORÃO DE OLIVEIRA

Diretor-Presidente da Conab
SÍLVIO ISOPPO PORTO

Diretor-Executivo de Gestão de Pessoas (Digep)
HERMÉZIO SERRANO FILHO

Diretor-Executivo Administrativo, Financeiro e de Fiscalização (Diafi)
BENHUR BORBA FREITAS

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

Diretora-Executiva de Política Agrícola e Informações (Dipai)
NAIARA ANDREOLI BITTENCOURT

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 3

Brasília, 2026

Anuário Agrologístico, Brasília, v.3 - p. 1-68, mai. 2026

Copyright © 2026 – 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.gov.br/conab>

Responsável Técnico: Thomé Luiz Freire Guth

Colaboradores: Vitor Gonçalves Figueira (Superintendente de Armazenagem - Suarm); Carla Teles Magoga, Luiz Miguel Ricordi Barbosa (Equipe técnica Suarm); Grazielle Araújo Moura (Equipe técnica Gefoc); Emanuel Carneiro de Lima e Silva, Marcelo Ribeiro, Ednabel Caracas Lima, Joctá Lima do Couto (BA); Regina Célia Gonçalves Santos, Neodir Luiz Talini, José Cavalcante de Negreiros (DF); Luiz Carlos do Nascimento, Nilton Alves dos Santos Filho, Espedito Leite Ferreira, Zirvaldo Zenid Virgolino (GO); Marcia Cristina Mendes Cerqueira, Francisco José Cysne Aderaldo, Davinson Mateus Miranda de Sousa, Fernanda Karollyne Sabóia do Nascimento (MA); Francielle Tonietti Capilé Guedes, Marly Aparecida Cruz da Silva, Benancil Martins de Franca Filho, Gabriel Pedrozo Heise (MT); Agui-naldo 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, Elias Tadeu de Oliveira (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, Brenner Rodrigues Ramiro

Fotografias: Acervo Portos do Paraná; Adobe Stock

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. 3, 2026.

Dados Internacionais da Catalogação na Publicação (CIP)

C743a

Companhia Nacional de Abastecimento.

Anuário Agrologístico / Companhia Nacional de Abastecimento. – v. 3. – 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 setor agropecuário brasileiro consolidou-se nas últimas décadas como um dos principais pilares da economia nacional e um dos maiores fornecedores globais de alimentos. Nesse contexto, a logística passou a exercer papel estratégico para a competitividade do setor, deixando de representar apenas um componente operacional para tornar-se elemento cada vez mais relevante na formação dos custos, na eficiência do escoamento da produção e na capacidade de inserção do Brasil nos mercados internacionais. A infraestrutura de transporte, armazenagem e portuária influencia diretamente a rentabilidade do produtor, especialmente diante das oscilações de preços, quando o produtor rural necessita de um bom planejamento de vendas e buscar oportunidades de negócios que possam aumentar sua rentabilidade.

O Anuário Agrologístico 2026 - Volume 3, da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) foi elaborado com o objetivo de apresentar uma visão técnica e integrada dos principais fluxos logísticos do agronegócio brasileiro. A publicação reúne informações sobre produção, exportação, importação de fertilizantes, armazenagem, fretes e infraestrutura de transporte, utilizando dados oficiais e análises fundamentadas em bases oficiais como Comex Stat, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), etc., além do acompanhamento contínuo realizado pela Conab sobre os corredores logísticos nacionais. Ao longo do documento, são analisados os principais movimentos relacionados aos fluxos de soja, milho, farelo de soja e fertilizantes, bem como a evolução da participação dos diferentes modos de transporte e dos portos estratégicos para o comércio exterior brasileiro.

A publicação também busca atender diferentes segmentos ligados ao agronegócio e à logística nacional. Para o setor produtivo, o anuário oferece subsídios para a tomada de decisão relacionada ao planejamento da comercialização, escolha de rotas e avaliação de custos logísticos. No meio acadêmico e institucional, os dados apresentados contribuem para estudos voltados à economia regional, infraestrutura e dinâmica territorial da produção agropecuária.

Já para operadores logísticos, transportadores e agentes do mercado, o documento funciona como instrumento de apoio ao planejamento operacional e à avaliação de investimentos em armazenagem, terminais, corredores de transporte e integração multimodal.

Compreender a dinâmica dos fluxos logísticos tornou-se essencial diante das transformações observadas na matriz de transporte brasileira e da expansão das novas fronteiras agrícolas. A crescente participação do Arco Norte, o avanço da integração ferroviária e hidroviária, os desafios relacionados à armazenagem e a dependência da importação de fertilizantes demonstram que a competitividade da agropecuária nacional está fortemente associada à eficiência da infraestrutura nacional. Nesse cenário, o acompanhamento sistemático desses indicadores permite identificar tendências, antecipar desafios e contribuir para o fortalecimento da posição do Brasil como um dos principais protagonistas do abastecimento mundial de alimentos.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico 1 - Evolução das exportações de soja dos cinco principais estados de 2021 a 2025 (milhões de t)	15
Gráfico 2 - Cinco principais portos de exportação de soja de 2021 a 2025 (milhões de t).....	16
Figura 1 - Principais países importadores de soja do Brasil em 2025 (t)	16
Gráfico 3 - Evolução das exportações de milho dos cinco principais estados de 2021 a 2025 (Milhões de t)	17
Gráfico 4 - Cinco principais portos de exportação de milho de 2021 a 2025 (milhões de t)	18
Figura 2 - Principais países importadores de milho do Brasil - 2025 (t)	18
Gráfico 5 - Evolução das exportações de farelo de soja dos cinco principais estados de 2021 a 2025 (milhões de t) ...	19
Gráfico 6 - Cinco principais portos de exportação de farelo de soja de 2021 a 2025 (milhões de t).....	19
Figura 3 - Principais países importadores de farelo de soja do Brasil em 2025 (t)	20
Gráfico 7 - Evolução da participação percentual na exportação de soja e milho por porto de 2021 a 2025 (milhões de t)	21
Gráfico 8 - Comparativo da participação percentual na exportação de soja por porto em 2021 e 2025	21
Gráfico 9 - Comparativo da participação percentual na exportação de milho por porto em 2021 e 2025	22
Gráfico 10 - Evolução das exportações de soja e milho pelos portos do Arco Norte por porto de 2021 a 2025 (milhões de t)	22
Gráfico 11 - Exportações de soja do MATOPIBA de 2021 a 2025 (milhões de t)	23
Gráfico 12 - Principais portos de exportação de soja do MATOPIBA de 2021 a 2025 (milhões de t)	24
Gráfico 13 - Exportações de milho do MATOPIBA de 2021 a 2025 (milhões de t)	24
Gráfico 14 - Principal porto de exportação de milho do MATOPIBA de 2021 a 2025 (milhões de t)	25
Gráfico 15 - Evolução da movimentação de soja e milho destinados à exportação por modo de transporte (milhões de t)	26
Gráfico 16 - Comparativo dos principais modos de transporte para exportação de grãos	26
Gráfico 17 - Comparativo do volume importado dos cinco principais estados importadores de fertilizantes em 2021 a 2025 (t)	29
Figura 4 - Principais países exportadores de fertilizantes para o Brasil em 2025 (t)	30
Gráfico 18 - Principais portos importadores de fertilizantes em 2021 e 2025 (milhões de t).....	31
Gráfico 19 - Comparativo da participação percentual do Arco Norte na importação de fertilizantes - 2021 e 2025 ..	31
Gráfico 20 - Principais portos importadores de fertilizantes nitrogenados nos anos de 2021 a 2025 (milhões de t) ...	32
Gráfico 21 - Principais portos importadores de fertilizantes fosfatados nos anos de 2021 a 2025 (milhões de t)	32
Gráfico 22 - Principais portos importadores de fertilizantes potássicos nos anos de 2021 a 2025 (milhões de t).....	33
Gráfico 23 - Comportamento das importações mensais de fertilizantes nos anos de 2021 a 2025	33
Gráfico 24 - Evolução do padrão de sazonalidade de importação de fertilizantes no quinquênio de 2020 a 2024	34
Gráfico 25 - Custo médio mensal de importação de fertilizantes no Brasil (US\$/t)	34

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)	42
Gráfico 33 - Cotações médias mensais de frete - MG (R\$/t)	42
Gráfico 34 - Cotações médias mensais de frete - PR (R\$/t)	43
Figura 5 - Mapa da capacidade estática de armazenagem no Brasil	45
Gráfico 35 - Estados com maior volume de armazenagem (em mil t)	46
Gráfico 36 - Participação regional na capacidade de armazenagem total	46
Gráfico 37 - Evolução da capacidade estática granel total x nível de fazenda	47
Tabela 2 - Taxa de crescimento	47
Gráfico 38 - Evolução da capacidade estática granel total x produção de grãos 1ª safra.....	48
Gráfico 39 - Produção de grãos 1ª safra	48
Gráfico 40 - Acesso a modos de transporte ferroviário e hidroviário (quantidade de armazéns)	49
Gráfico 41 - Taxa de crescimento dos modos de transporte ferroviário e hidroviário (quantidade de armazéns)	49
Figura 6 - Déficit de armazenagem - Mato Grosso.....	50
Gráfico 42 - Capacidade estática x produção no Mato Grosso	50
Figura 7 - Déficit de armazenagem - Mato Grosso do Sul	51
Gráfico 43 - Capacidade estática x produção no Mato Grosso do Sul	51
Figura 8 - Déficit de armazenagem - Goiás	52
Gráfico 44 - Capacidade estática x produção no Goiás	52
Figura 9 - Déficit de armazenagem - Paraná	53
Gráfico 45 - Capacidade estática x produção no Paraná	53
Figura 10 - Déficit de armazenagem - Rio Grande do Sul	54
Gráfico 46 - Capacidade estática x produção no Rio Grande do Sul	54
Figura 11 - Déficit de armazenagem - Bahia	55
Gráfico 47 - Capacidade estática x produção na Bahia	55
Figura 12 - Déficit de armazenagem - Maranhão	56
Gráfico 48 - Capacidade estática x produção no Maranhão	56
Figura 13 - Déficit de armazenagem - Piauí	57
Gráfico 49 - Capacidade estática x produção no Piauí	57
Figura 14 - Déficit de armazenagem - Tocantins	58
Gráfico 50 - Capacidade estática x produção no Tocantins	58
Figura 15 - Panorama agrologístico brasileiro - Arco Norte x Arco Sul de 2024 a 2025 (milhões de t)	63
Figura 16 - Mapa das rodovias	64
Figura 17 - Mapa das ferrovias e hidrovias	65

SUMÁRIO

Resumo executivo	10
1 - Exportações	15
1.1 - Soja	15
1.2 - Milho	17
1.3 - Farelo de soja	19
1.4 - Arco Norte	21
1.5 - MATOPIBA	23
1.5.1 - Soja	23
1.5.2 - Milho	24
1.6 - Modos de transporte	26
2 - Importações	29
2.1 - Fertilizantes - estados	29
2.2 - Fertilizantes - portos	31
2.3 - Fertilizantes - outras informações	33
3 - Fretes rodoviários	37
4 - Armazenagem	45
4.1 - Conjuntura atual da armazenagem de grãos no Brasil	45
4.2 - Análises estaduais de déficit x superávit de armazenagem	50
4.3 - Considerações	59
5 - Conclusão	61
6 - Anexos	63

RESUMO EXECUTIVO

O Anuário Agrologístico 2026 - Volume 3, da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) apresenta dados e informações estratégicas sobre fluxos de produção, exportação, infraestrutura e logística de transportes, permitindo acompanhar a evolução dos corredores logísticos e da movimentação dos principais produtos da pauta de exportação da agricultura brasileira e dos fertilizantes importados para o período de 2021 a 2025.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

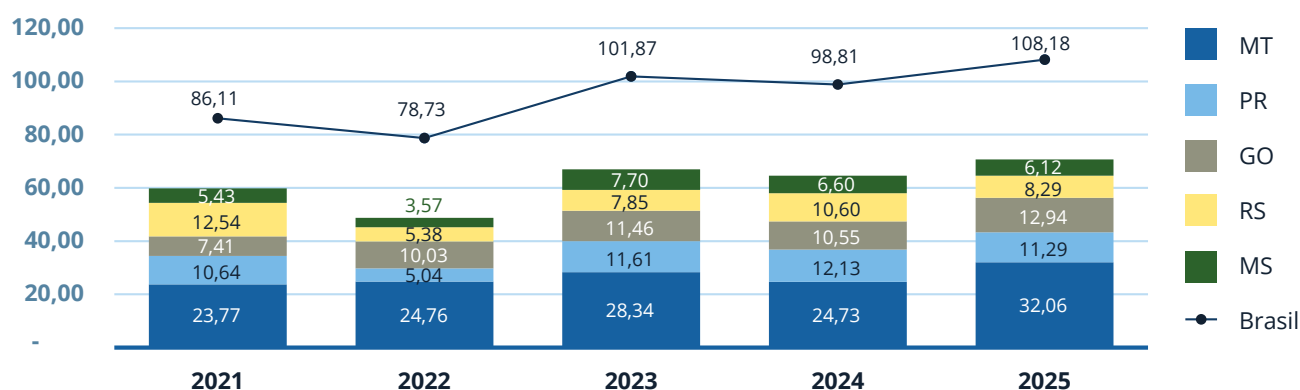
Cabe ressaltar que os armazéns públicos da Conab prestam serviços de pesagem, secagem, limpeza e guarda de produtos diretamente para pequenos e médios produtores, além de cooperativas e associações locais. Eles não competem com o setor privado, atuando onde a iniciativa comercial é ausente ou insuficiente.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



1 - EXPORTAÇÕES

1.1 - SOJA

Gráfico 1 - Evolução das exportações de soja dos cinco principais estados de 2021 a 2025 (milhões de t)



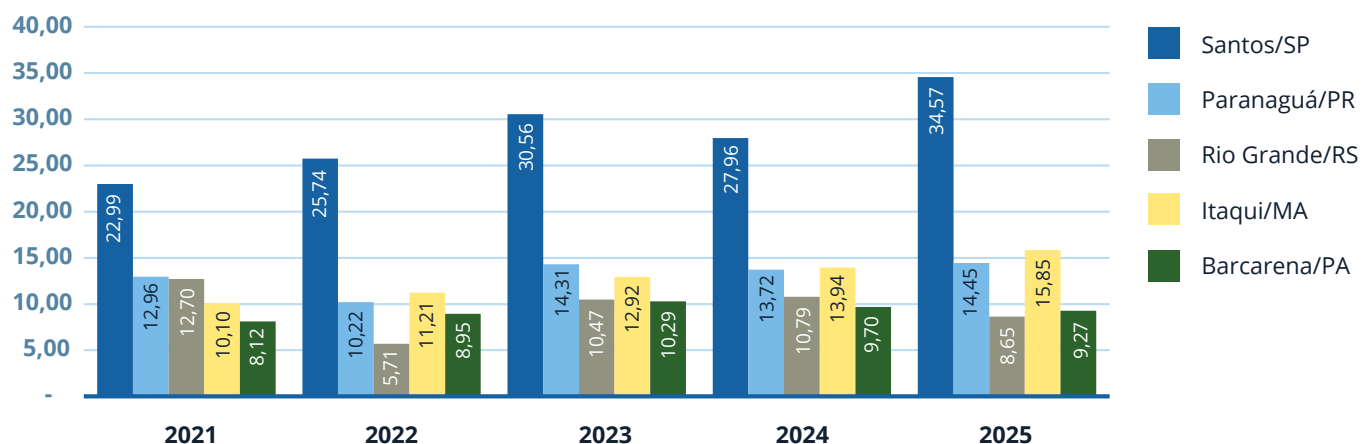
Fonte: Comexstat

As exportações acumuladas de soja em 2025 atingiram 108,18 milhões de toneladas, representando um acréscimo de 9,48% em comparação com as registradas no mesmo período do ano anterior. Essa performance foi provocada pelo bom desempenho do clima em importantes estados produtores da Região Centro-Oeste, que compensou os efeitos adversos observados na Região Sul. O estado de Mato Grosso permaneceu como principal exportador da oleaginosa com 32,06 milhões de toneladas, seguido por Goiás, com 12,94 milhões, pelo Paraná, com 11,29 milhões, Rio Grande do Sul, com 8,29 milhões, e Mato Grosso do Sul, com 6,12 milhões.

Em 2025, apesar da queda acumulada de 11% do dólar comercial frente ao real, foi insuficiente anular o incremento nos custos de produção, particularmente os referentes à importação de fertilizantes, a fim de também atender a crescente demanda interna por óleo e farelo de soja.

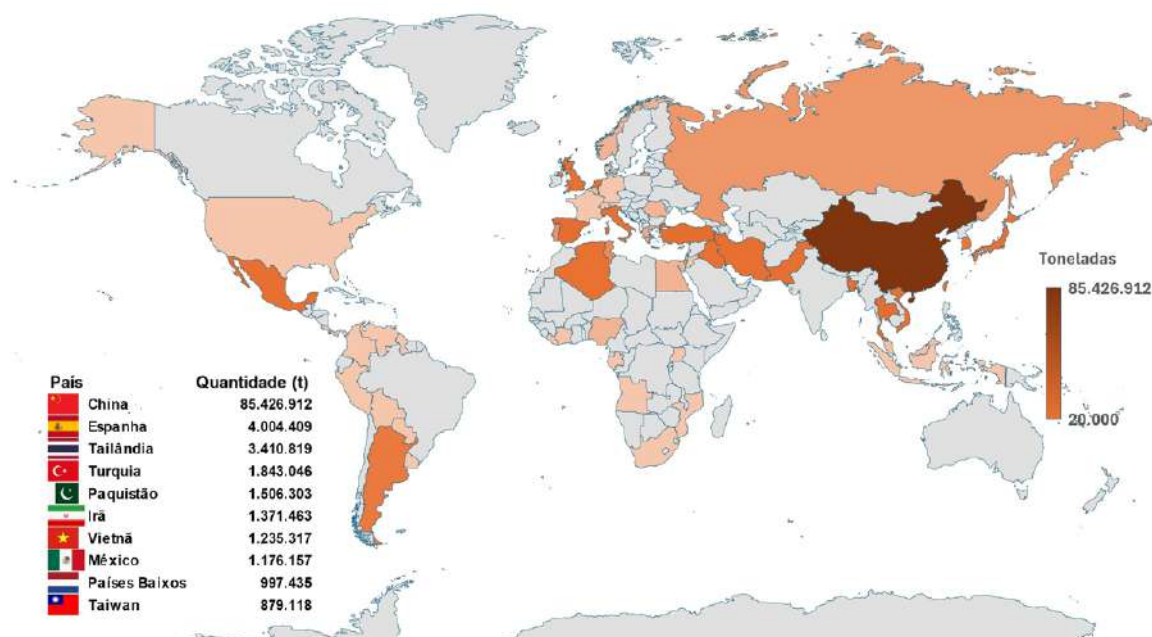
O desempenho da comercialização internacional fez com que o mercado interno atravessasse momentos singulares: a antecipação das exportações diante das tarifas anunciadas pelo governo norte-americano, a forte demanda chinesa e a retração das compras originadas dos Estados Unidos. Com o câmbio, prêmios internos e mercado internacional favoráveis, o produtor brasileiro encontrou um cenário mais benéfico para negócios.

Gráfico 2 - Cinco principais portos de exportação de soja de 2021 a 2025 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Figura 1 - Principais países importadores de soja do Brasil em 2025 (t)

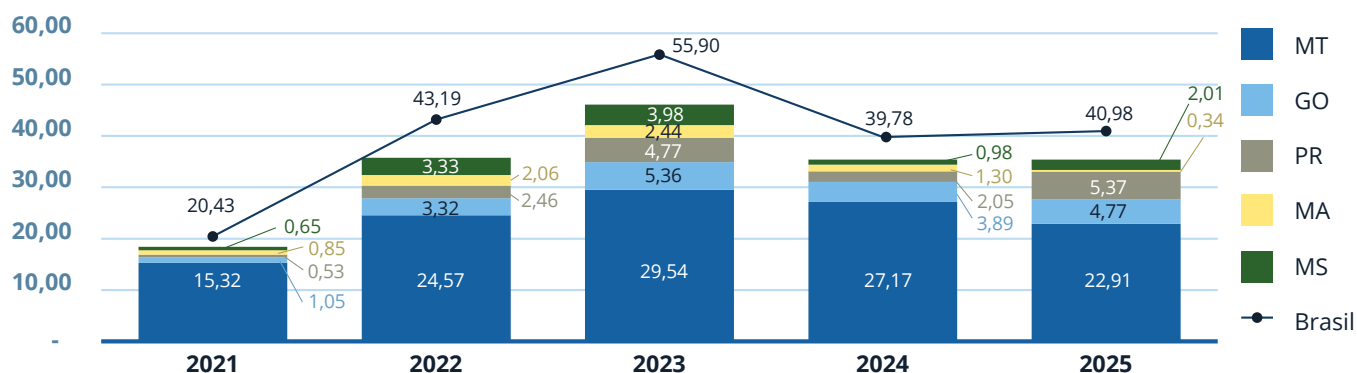


Fonte: Comexstat

O porto de Santos continuou como principal local de saída da soja nacional em 2025, participando com 34,5 milhões de toneladas do escoamento brasileiro para o mercado internacional, seguido pelo porto de Itaqui/MA, com 14,45 milhões de toneladas; o porto de Barcarena/PA, com 9,27 milhões de toneladas; e o porto de Rio Grande/RS, com 8,65 milhões de toneladas, respectivamente. Destaque para a importância assumida, anualmente, pelos portos do Arco Norte na dinâmica de movimentação do agronegócio brasileiro. A China, disparadamente, assume a liderança nas importações da soja brasileira, com 85,4 milhões de toneladas, enquanto a Espanha vem na segunda colocação, com 4 milhões de toneladas.

1.2 - MILHO

Gráfico 3 - Evolução das exportações de milho dos cinco principais estados de 2021 a 2025 (milhões de t)



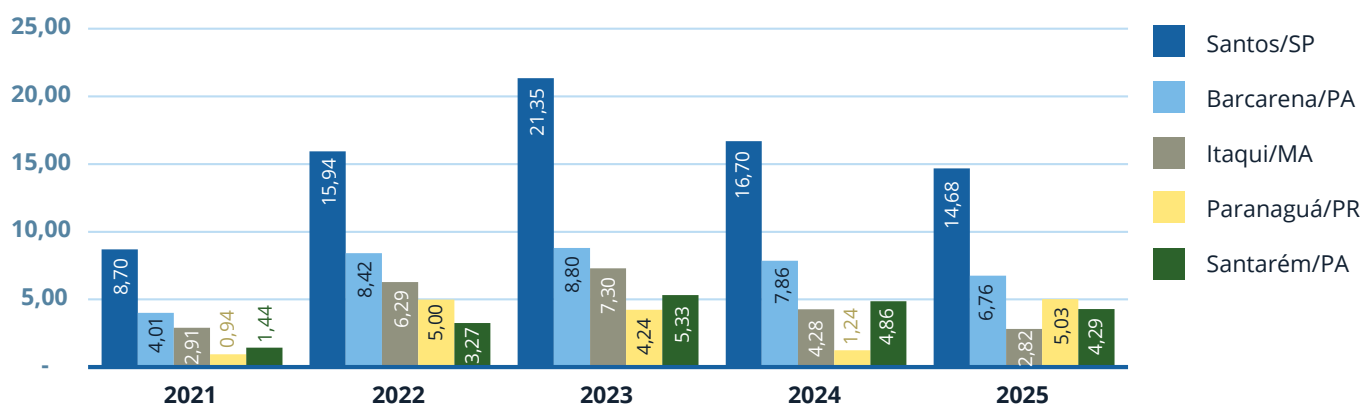
Fonte: Comexstat

As exportações do cereal em 2025 atingiram 40,98 milhões de toneladas, acréscimo de 3% em relação ao registrado no mesmo período do ano anterior, basicamente em decorrência da recuperação climática incidindo sobre as lavouras, observada em relação ao ano anterior, gerando uma produção de 141,1 milhões de toneladas, contra 115,5 milhões de toneladas no período anterior. Mato Grosso, maior estado produtor, participou com 56% do total das exportações brasileiras. Goiás aparece como o segundo colocado, contribuindo com 11% das nossas vendas internacionais.

Um dado relevante a se considerar é a importância que o consumo interno do grão vem assumindo a cada ano no Brasil, com destaque para alimentação animal e produção de etanol de milho. O setor de proteína animal tem melhorado seus níveis de rentabilidade. Já a produção de etanol está concentrada, principalmente, nas Regiões Sudeste e Centro-Oeste hoje. Na primeira região, o estado de São Paulo lidera a produção do combustível a partir da cana-de-açúcar, enquanto a produção de etanol de milho concentra-se no estado de Mato Grosso, respondendo por mais de 80% da produção.

Em setembro de 2025, a Conab apontou um aumento expressivo no consumo de milho no Brasil, que passou de 83,9 milhões para 90,4 milhões de toneladas em comparação com a safra anterior. Esse crescimento foi impulsionado principalmente pela expansão da produção de etanol de milho, especialmente em Mato Grosso. Essa demanda ampliou as opções de venda aos produtores para além das exportações e tem ajudado a criar uma base para os preços do grão no mercado interno. Outro fator importante para o aumento do consumo foi a produção de carnes, que demandou mais milho para ração devido ao crescimento das exportações brasileiras do setor.

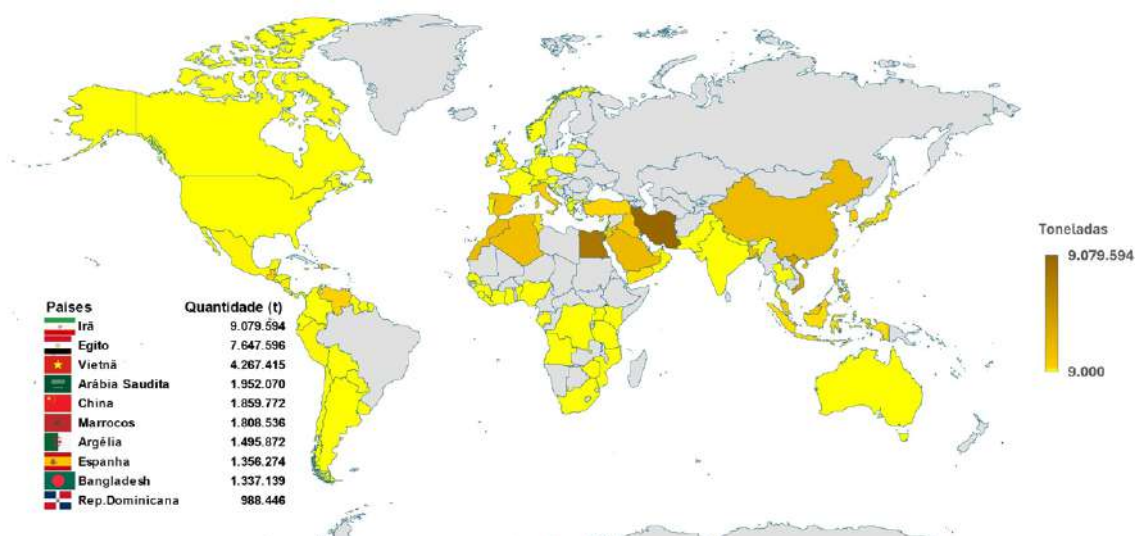
Gráfico 4 - Cinco principais portos de exportação de milho de 2021 a 2025 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Em 2025, além do porto de Santos/SP, os principais portos do Arco Norte (Itaqui/MA, Santarém/PA e Barcarena/PA) apresentaram grande destaque no escoamento do cereal. As exportações brasileiras de milho, ao contrário do observado no perfil da soja, apresentam uma distribuição mais equilibrada entre os compradores internacionais. No mesmo período, o Irã foi o principal comprador do grão, importando 9,1 milhões de toneladas (22,2%); seguido do Egito, com 7,6 milhões de toneladas (18,5%); e do Vietnã, com 4,2 milhões de toneladas (10,2%). A China continuou com sua estratégia de redução de importações. Os preços internos do milho na China em 2025, que apresentaram forte pressão nos últimos anos, e o uso de alternativas, como a mandioca na produção de farelos, influenciaram na diminuição das importações. As compras chinesas do produto brasileiro atingiram 1,8 milhão de toneladas, representando 4,3% do total das vendas no ano.

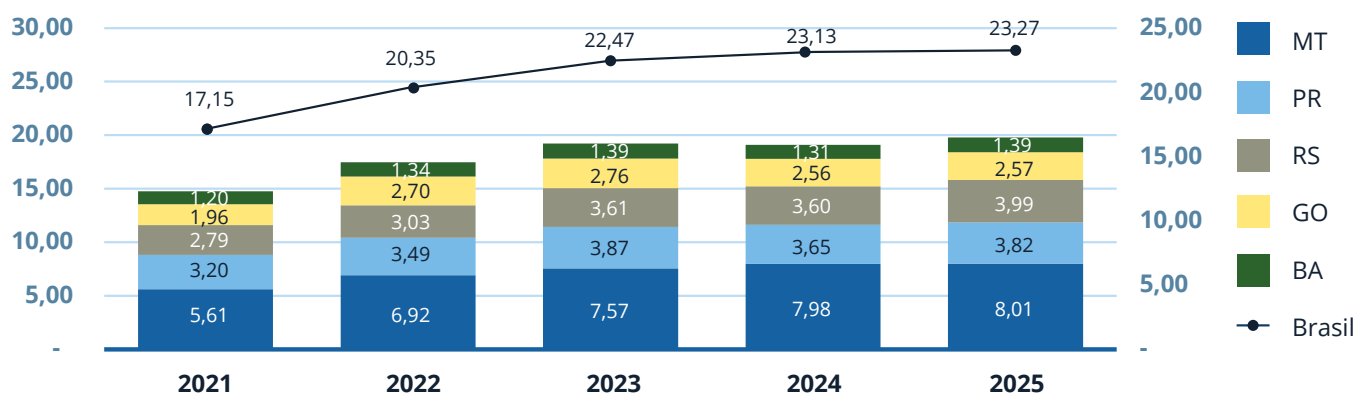
Figura 2 - Principais países importadores de milho do Brasil em 2025 (t)



Fonte: Comexstat

1.3 - FARELO DE SOJA

Gráfico 5 - Evolução das exportações de farelo de soja dos cinco principais estados de 2021 a 2025 (milhões de t)

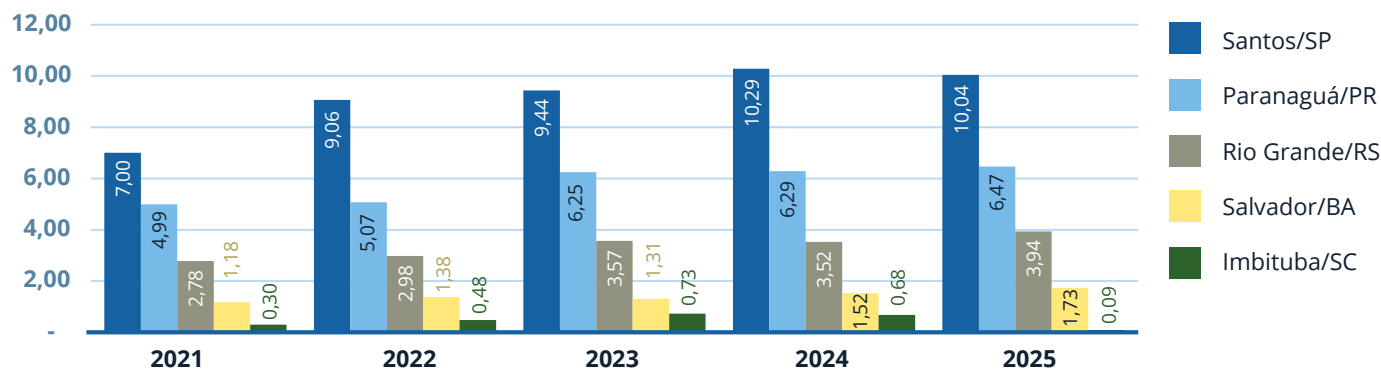


Fonte: Comexstat

Em 2025, o desempenho do farelo de soja nacional ficou atrelado ao segmento produtor de proteína animal e, em maior escala, ao avanço da demanda do setor de biodiesel, melhorando a participação nas margens da indústria de esmagamento.

A continuação do interesse internacional pelo farelo de soja brasileiro contribuiu para que as exportações em 2025 atingissem 23,27 milhões de toneladas. A melhoria na rentabilidade do setor produtor de proteína animal brasileiro, quando se compara tanto interna como externamente, as incertezas geopolíticas causado pelos conflitos no Oriente Médio, o auxílio provocado pela desvalorização do dólar, interferiram positivamente na produção e exportação brasileira com os países asiáticos, exceção feita à China, assumindo o protagonismo das compras.

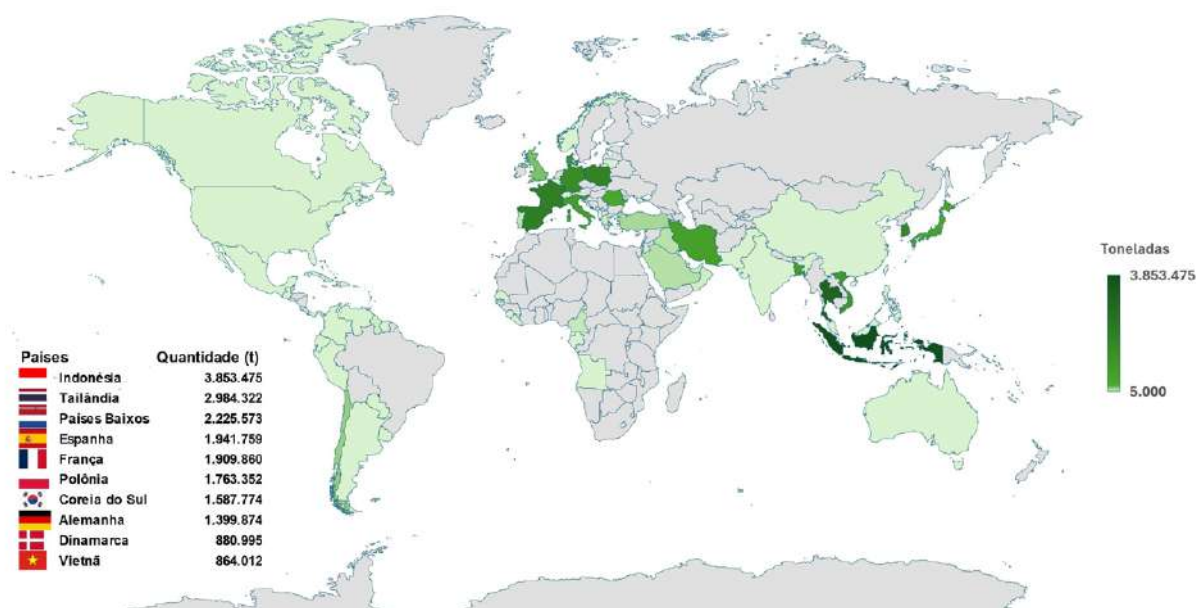
Gráfico 6 - Cinco principais portos de exportação de farelo de soja de 2021 a 2025 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Em 2025, o Brasil exportou 23,27 milhões de toneladas de farelo de soja. O porto de Santos/SP liderou os embarques, com 10,04 milhões de toneladas (43,1% do total), como nos anos anteriores. Em seguida vieram Paranaguá/PR, com 6,47 milhões de toneladas; Rio Grande/RS, com 3,94 milhões; Salvador/BA, com 1,73 milhão; e Imbituba/SC, com 90 toneladas.

Figura 3 - Principais países importadores de farelo de soja do Brasil em 2025 (t)

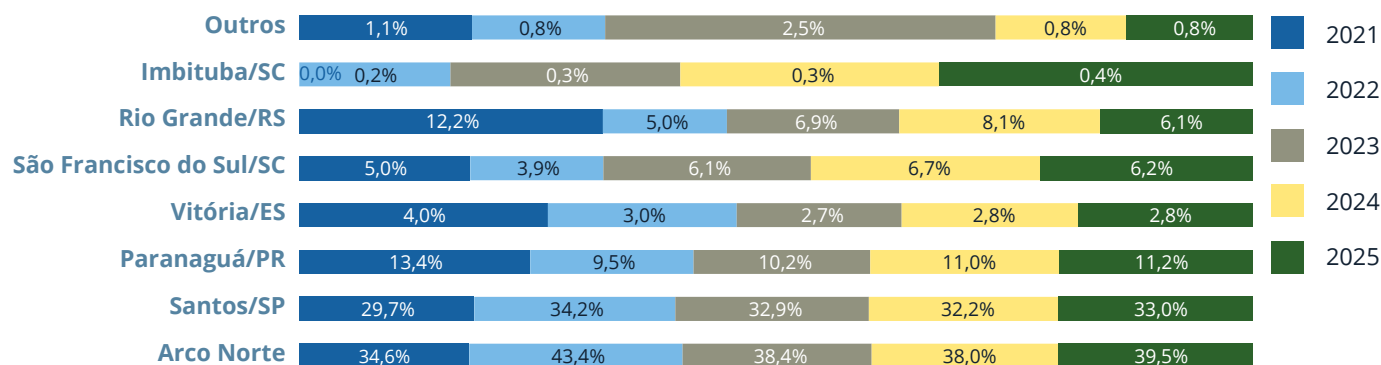


Fonte: Comexstat

Os principais adquirentes do farelo de soja brasileiro em 2025 foram: Indonésia, com 3,8 milhões de toneladas; Tailândia, com 2,9 milhões de toneladas; os Países Baixos, com 2,2 milhões de toneladas e a Espanha, com 1,9 milhão de toneladas.

1.4 - ARCO NORTE

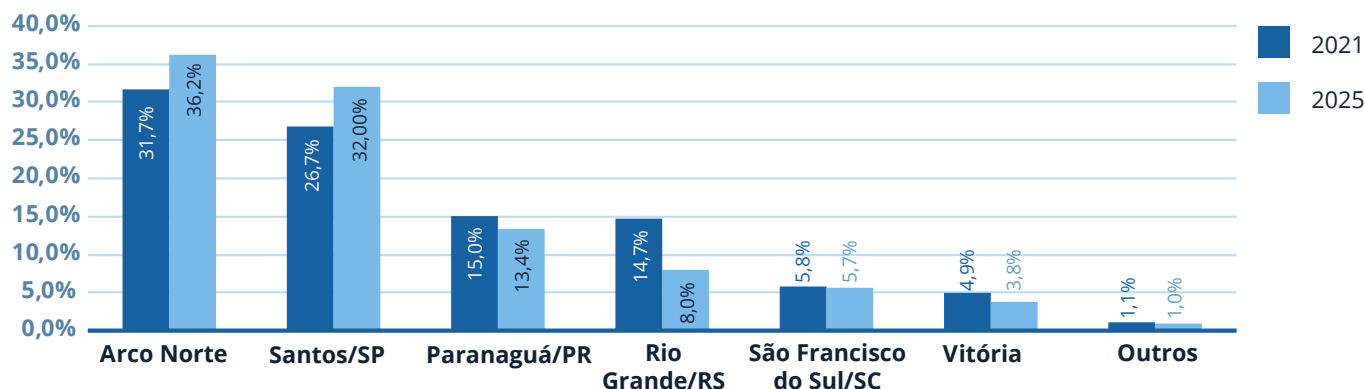
Gráfico 7 - Evolução da participação percentual na exportação de soja e milho por porto de 2021 a 2025 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

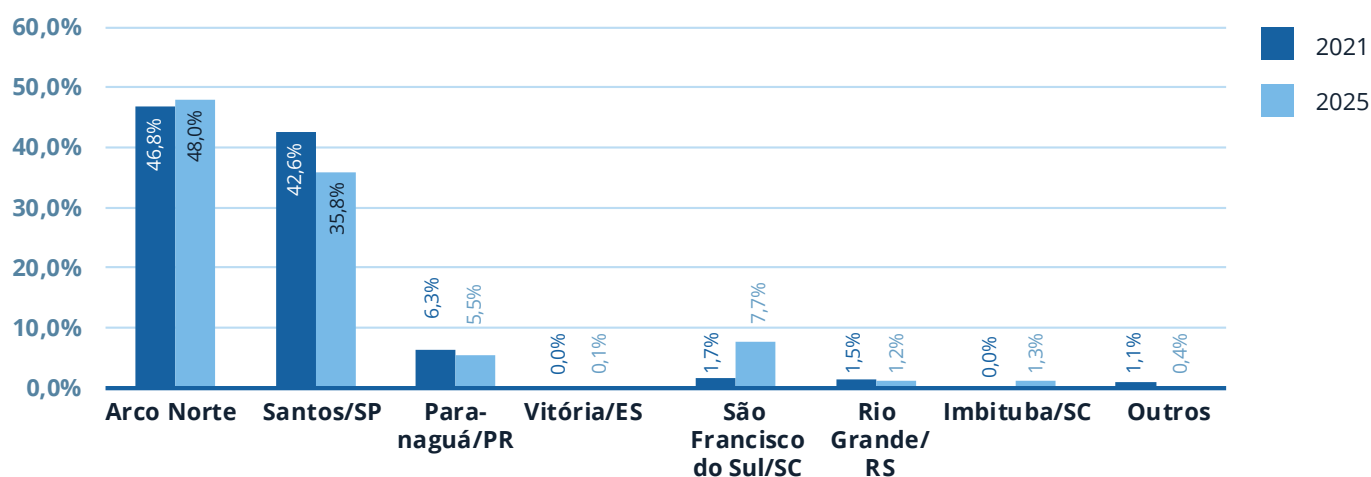
Em 2025, 39,5% das exportações brasileiras de soja e milho em grãos foram realizadas pelos Portos do Arco Norte, comparado ao Porto de Santos, com 33% e seguido por Paranaguá, com 11,2%, aumentando sua participação em relação aos últimos dois anos, mas abaixo do recorde de 2022, quando participou com 43,4% do volume total. O apelo representado pela redução dos fretes, face à proximidade com as maiores regiões produtoras de grãos do país (Centro-Oeste e MATOPIBA), e o frete de retorno, quando se considera as importações de fertilizantes, tem induzido os operadores a preferirem as rotas em direção ao Norte, tendo o Porto de Itaquí como principal destino. Esse fluxo pode sofrer impactos em períodos de estiagem na Região Amazônica, suspendendo as operações pelos rios, especialmente o Madeira, Tapajós e o Amazonas.

Gráfico 8 - Comparativo da participação percentual na exportação de soja por porto em 2021 e 2025



Fonte: Comexstat

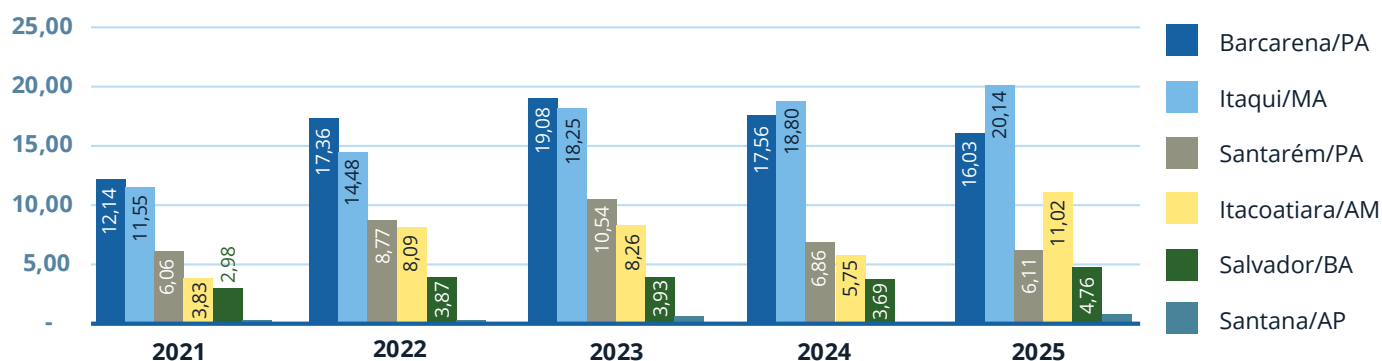
Gráfico 9 - Comparativo da participação percentual na exportação de milho por porto em 2021 e 2025



Fonte: Comexstat

A despeito de, em 2025, os preços internacionais da soja, do milho e do algodão terem sido amplamente pressionados pela oferta global abundante e por fatores geopolíticos que geraram incertezas comerciais — levando importantes países produtores e exportadores a adotarem medidas preventivas, como a suspensão de vendas externas —, no Brasil, as exportações de milho e soja foram as que mais se beneficiaram das condições de escoamento em direção aos Portos do Arco Norte, impulsionadas também pela desvalorização cambial. As exportações pelo Norte tiveram uma participação em 2021 de 46,8%, avançando em 2025 para 48%. O Porto de Santos, no mesmo período, decresceu de 42,6% para 35,8%, no total das vendas externas brasileiras de soja e milho.

Gráfico 10 - Evolução das exportações de soja e milho pelos portos do Arco Norte por porto de 2021 a 2025 (milhões de t)



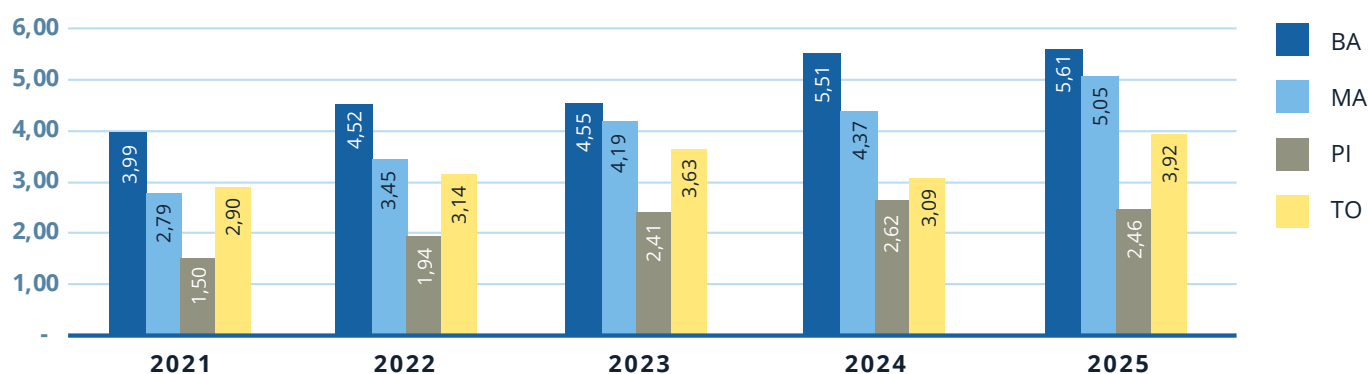
Fonte: Comexstat

As exportações de grãos pelos Portos do Arco Norte evoluíram de 36,56 milhões de toneladas em 2021, para 58,06 milhões de toneladas em 2025. O destaque vai para Itaqui/MA, que partiu de 11,55 milhões de toneladas em 2021, para 20,14 milhões de toneladas em 2025, um incremento de 74% no período. Na sequência, aparece o Porto de Barcarena/PA, por onde foram escoadas 12,14 milhões de toneladas em 2021. O desempenho do Porto de Itacoatiara/AM, que em 2021 escoou 3,83 milhões de toneladas e em 2025 11,02 milhões, chama a atenção, com incremento de 188% no período. Essa evolução ocorre em razão dos investimentos realizados tanto nos portos quanto nos acessos, utilizando os diversos modos (rodovia, hidrovía e ferrovia). A proximidade com as regiões produtoras e os fretes de retorno associados ao transporte de fertilizantes contribuem para a consolidação dessa saída.

1.5 - MATOPIBA

1.5.1 - SOJA

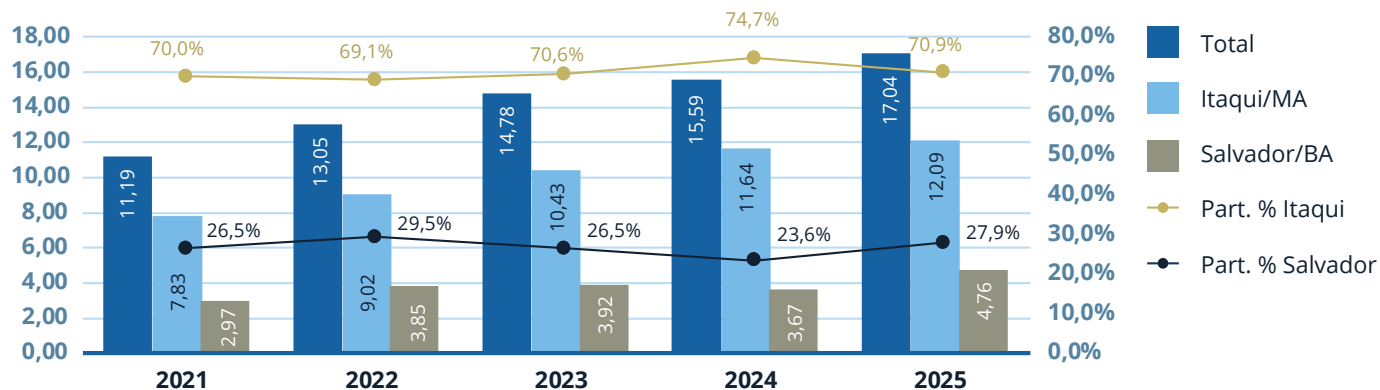
Gráfico 11 - Exportações de soja do MATOPIBA de 2021 a 2025 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Na região denominada MATOPIBA, o estado que mais se destaca nas exportações de soja é a Bahia, partindo de um escoamento em 2021 de 3,99 milhões de toneladas para 5,61 milhões de toneladas em 2025, com crescimento de 41%. Os estados do Maranhão, Tocantins e Piauí, também apresentaram forte evolução, com incrementos percentuais de 81%, 35% e 64%, respectivamente. A proximidade da região produtora com os portos regionais e os importantes corredores rodoviários e ferroviários disponibilizados nesses estados prioriza a saída por aqueles portos.

Gráfico 12 - Principais portos de exportação de soja do MATOPIBA de 2021 a 2025 (milhões de t)

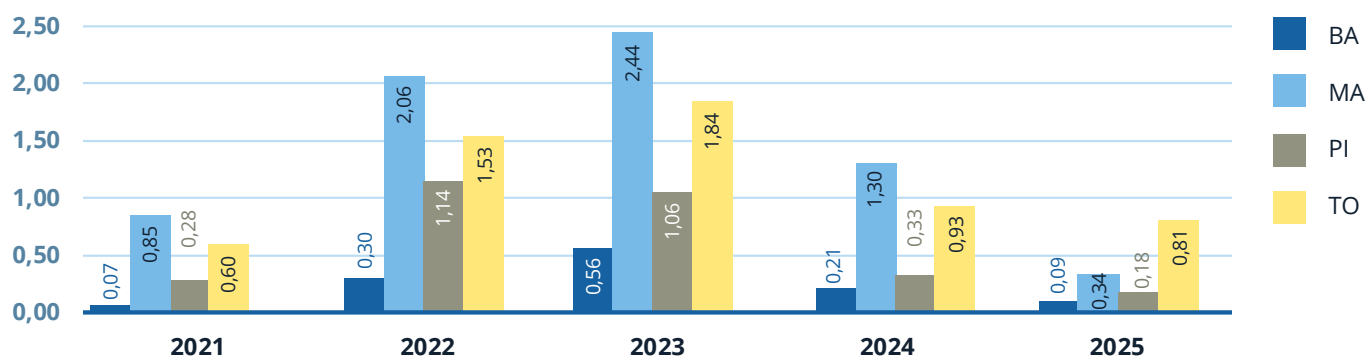


Fonte: Comexstat

Como pode ser visualizado acima, o principal complexo de escoamento da produção de grãos, particularmente os originados na região do Matopiba, é o Porto de Itaqui, no Maranhão. A competitividade do porto, ao superar as rotas tradicionais para os demais portos, se deve à proximidade geográfica e à intensa integração multimodal (ferrovias e rodovias). Outros fatores que contribuíram para o aumento da participação regional em 2025: a elevação das cotações internacionais das fibras e grãos e o favorecimento cambial que estimularam fortemente as importações de fertilizantes, melhorando assim as relações de trocas.

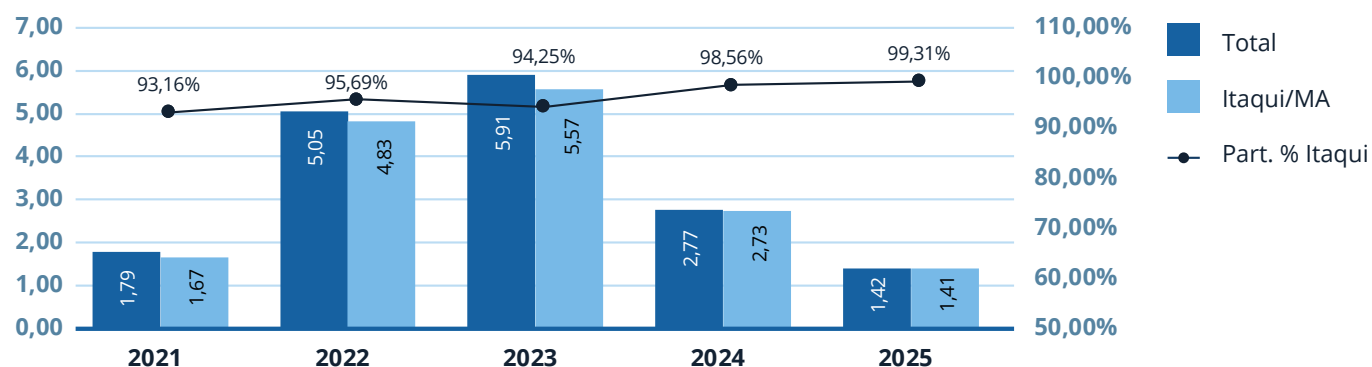
1.5.2 - MILHO

Gráfico 13 - Exportações de milho do MATOPIBA de 2021 a 2025 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Gráfico 14 - Principal porto de exportação de milho do MATOPIBA de 2021 a 2025 (milhões de t)



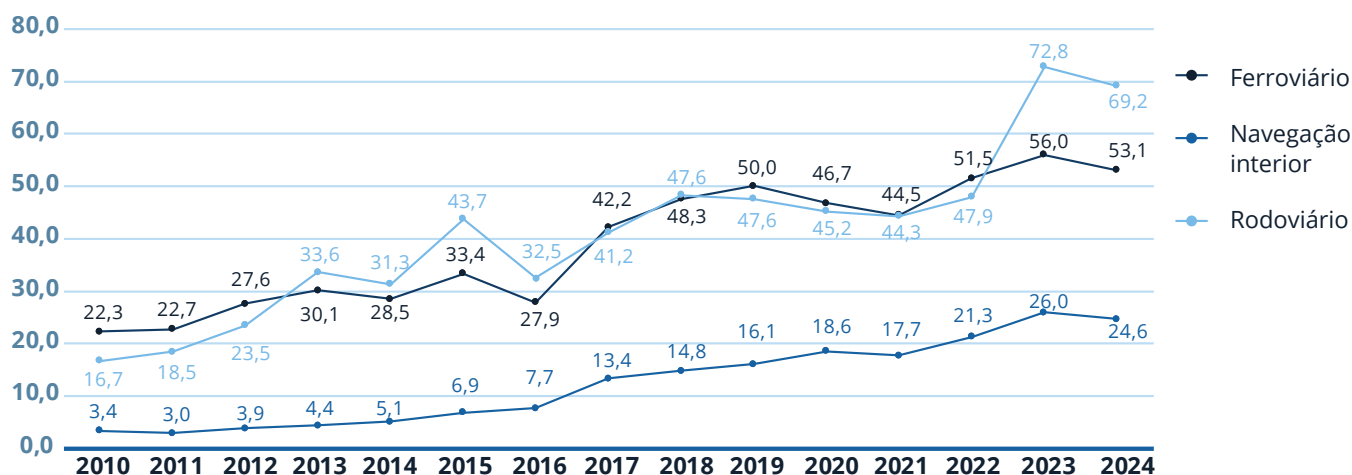
Fonte: Comexstat

A exemplo da soja, o porto de Itaqui/MA, assume grande importância no escoamento do milho produzido na região, estimando-se que próximo à totalidade do volume exportado saia por aquela plataforma. A sua infraestrutura de terminais de grãos (como o Terminal de Grãos do Maranhão - Tegram, por exemplo) recebe produção escoada principalmente pela Ferrovia Norte-Sul e por importantes rodovias naquele trecho, em uma hinterlândia¹, que avança em muito os limites de Matopiba. Essa consolidação do porto de Itaqui/MA como saída regional da produção de grãos tem garantido aos produtores do Matopiba uma redução significativa nos custos de frete e maior competitividade no mercado internacional.

¹ Área de influência econômica e operacional de um porto, terminal, aeroporto, ferrovia, hidrovia ou centro logístico. É a região de onde saem ou para onde se destinam as cargas movimentadas por essa infraestrutura.

1.6 - MODOS DE TRANSPORTE

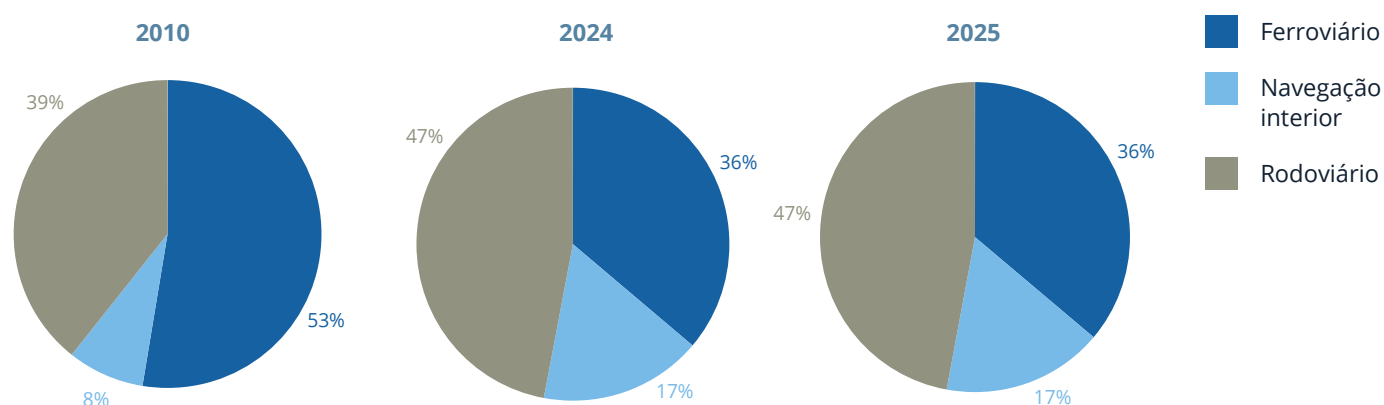
Gráfico 15 - Evolução da movimentação de soja e milho destinados à exportação por modo de transporte (milhões de t)



Fonte: ANTT, ANTAQ e Infra S.A.

Nota: A navegação interior é uma projeção, o modo rodoviário é uma estimativa.

Gráfico 16 - Comparativo dos principais modos de transporte para exportação de grãos



Fonte: ANTT, ANTAQ e Infra AS

Nota: A navegação interior é uma projeção, o modo rodoviário é uma estimativa.

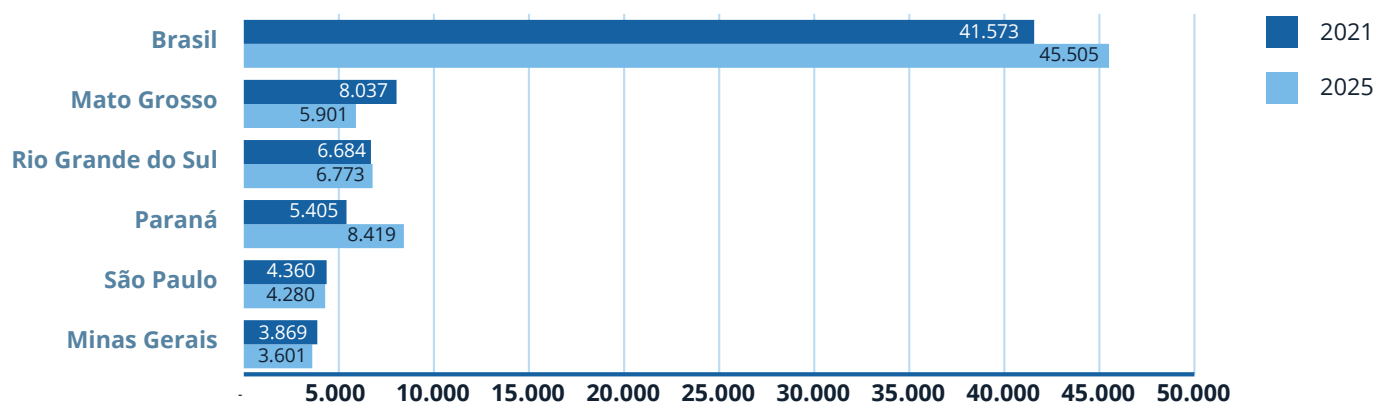
O mercado brasileiro de frete e logística deve crescer fortemente nos próximos anos e já vem despertando o interesse de empresas estrangeiras atentas aos diversos modelos de concessões relacionados aos vários modos de transporte. Conforme demonstrado, nos últimos anos o movimento de cargas com grãos nos portos brasileiros tem sido mais intenso naqueles localizados no Arco Norte, por conta da produção de grãos, notando-se os desenvolvimentos de planos estratégicos que abrangem portos e estações de transbordos nos estados de Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Maranhão, regiões fundamentais para o escoamento dos grãos produzidos principalmente em Mato Grosso e Matopiba. A plena consolidação do projeto Arco Norte irá depender da inclusão de vários modos de transporte, dentre eles: ferrovia, rodovias e hidrovias. Os que demandam maior complexidade de implantação são os de navegação por rios ou mar, com a modernização dos portos, inclusive os interiores, juntamente com a adequação e desenvolvimento das embarcações, sistemas com potencial de expansão e modernização e que exigem grandes investimentos.



2 - IMPORTAÇÕES

2.1 - FERTILIZANTES - ESTADOS

Gráfico 17 - Comparativo do volume importado dos cinco principais estados importadores de fertilizantes em 2021 e 2025 (t)

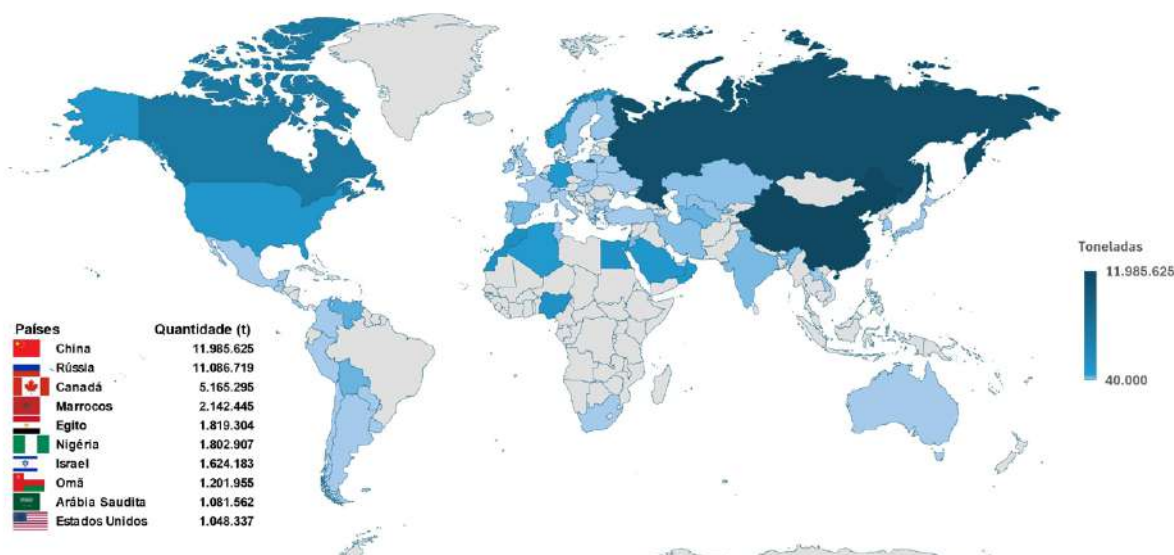


Fonte: Comexstat

Mesmo com as tensões geopolíticas e as disputas tarifárias lideradas pelos Estados Unidos, que aumentaram os riscos para o comércio global e pressionaram os preços, os produtores brasileiros continuaram ampliando suas compras de insumos, alcançando volumes recordes na série histórica. Já havia negociações em andamento para a segunda safra de milho de 2026 e para a soja da safra 2026/27. Apesar dos custos de produção elevados, as sucessivas safras recordes reforçaram a confiança dos produtores no potencial do agronegócio brasileiro.

As importações brasileiras de fertilizantes tiveram aumentos significativos de 2021 a 2025, com um incremento de 9,4% no período. A elevação dos preços internacionais dos grãos e fibras influenciaram nas compras do insumo, o que, aliado à intensificação dos conflitos no Oriente Médio, contribuiu para que os produtores antecipassem suas aquisições. A expectativa dentro do segmento produtivo é de que haverá fortes investimentos nos próximos anos, num cenário de continuidade do aumento da área plantada brasileira de grãos e fibras.

Figura 4 - Principais países exportadores de fertilizantes para o Brasil em 2025 (t)

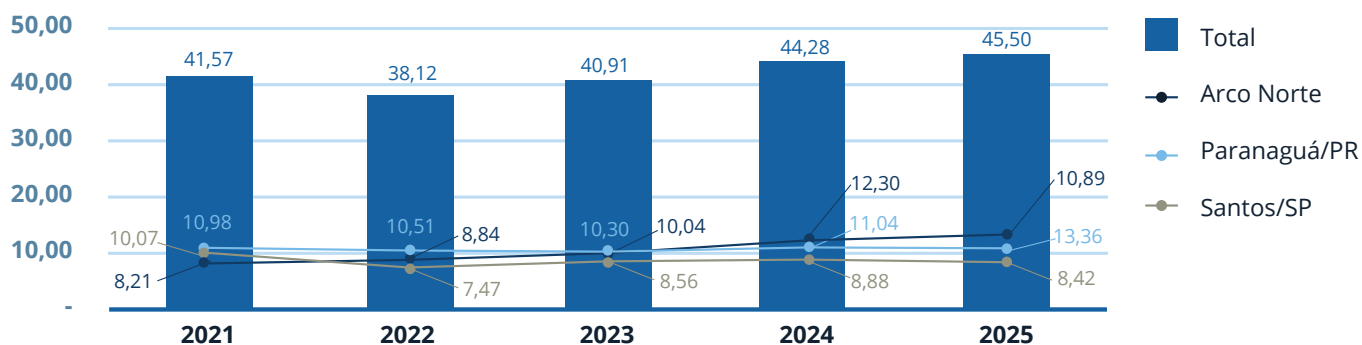


Fonte: Comexstat

Em 2025, a China se destacou como o principal fornecedor de fertilizantes ao Brasil, exportando 11,9 milhões de toneladas, seguido da Rússia, que vendeu ao país 11,1 milhões de toneladas. O Canadá apareceu na sequência, vendendo 4,9 milhões de toneladas; o Marrocos, com 2,3 milhões de toneladas, e o Egito, com 1,9 milhão de toneladas.

2.2 - FERTILIZANTES - PORTOS

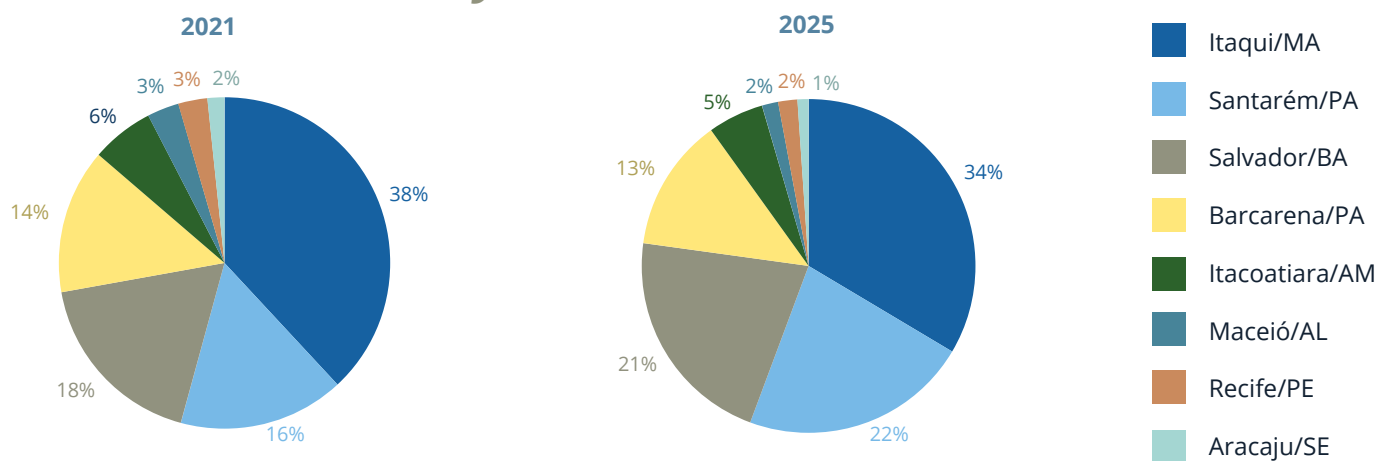
Gráfico 18 - Principais portos importadores de fertilizantes em 2021 e 2025 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

As melhorias das condições de infraestrutura nos Portos do Arco Norte e a proximidade com as principais regiões produtoras de grãos e fibras do país, juntamente com os fretes de retorno, contribuem para que o fluxo de importações de fertilizantes priorize o porto de Itaqui/MA. No período de 2021 a 2025, foi alcançado um crescimento de 62,7% nas importações de fertilizantes por esse complexo portuário, contra queda de 0,8% observada em Paranaguá. Com relação ao porto de Santos, no período foi observado um decréscimo de 0,16% na internalização de fertilizantes.

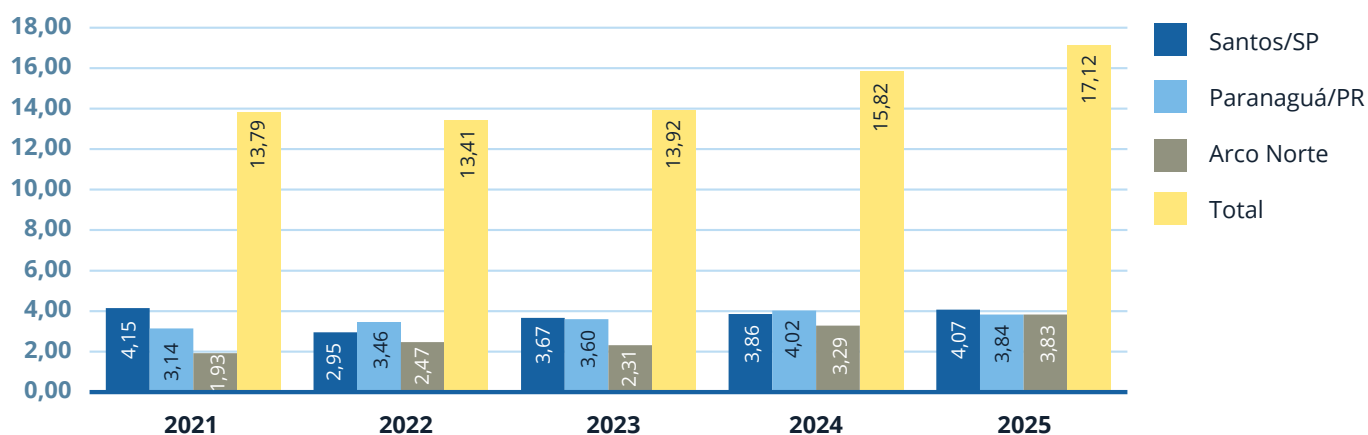
Gráfico 19 - Comparativo da participação percentual do Arco Norte na importação de fertilizantes - 2021 e 2025



Fonte: Comexstat

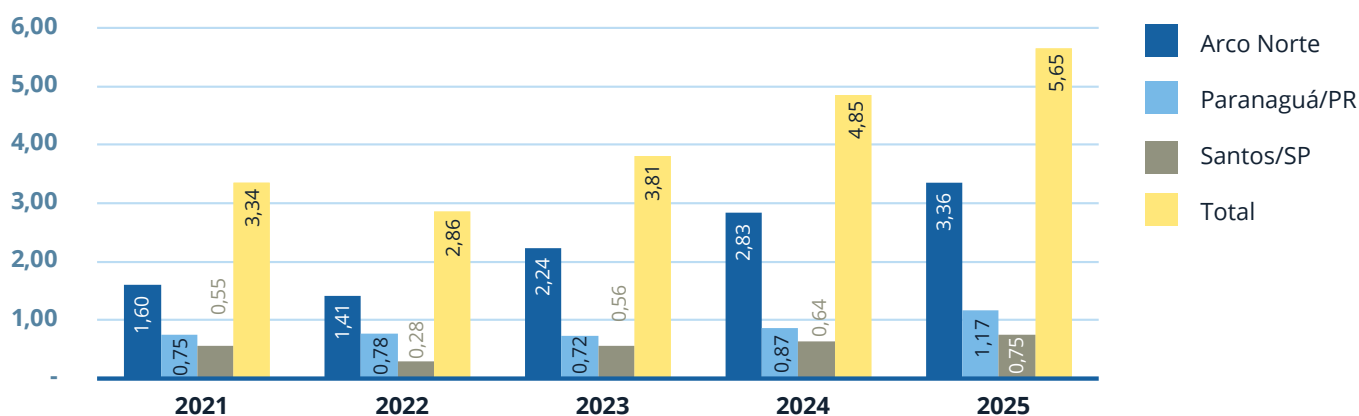
Em 2025, dentre os portos do Arco Norte, o de Itaqui/MA respondeu por 34% do volume de fertilizantes internalizados pelo conjunto dos portos. O porto de Santarém/PA participou com 22% do total regional, captando, especialmente, as cargas oriundas do estado do Pará e Mato Grosso e oeste de Tocantins. Pelo Porto de Salvador, foram internalizadas 21% das importações, visando o atendimento da região do Matopiba, particularmente o oeste baiano, grande produtor de algodão, soja e milho.

Gráfico 20 - Principais portos importadores de fertilizantes nitrogenados nos anos de 2021 a 2025 (milhões de t)



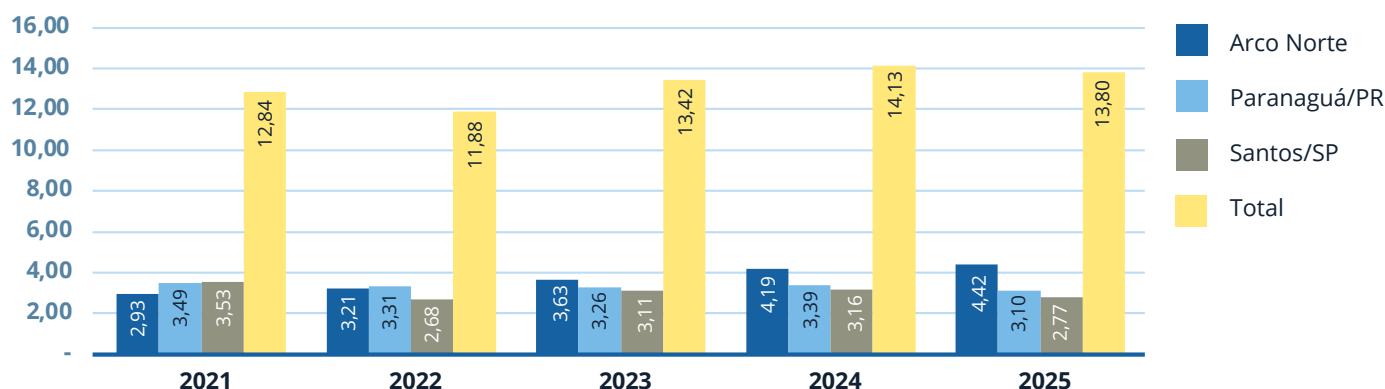
Fonte: Comexstat

Gráfico 21 - Principais portos importadores de fertilizantes fosfatados nos anos de 2021 a 2025 (milhões de t)



Fonte: Comexstat

Gráfico 22 - Principais portos importadores de fertilizantes potássicos nos anos de 2021 a 2025 (milhões de t)

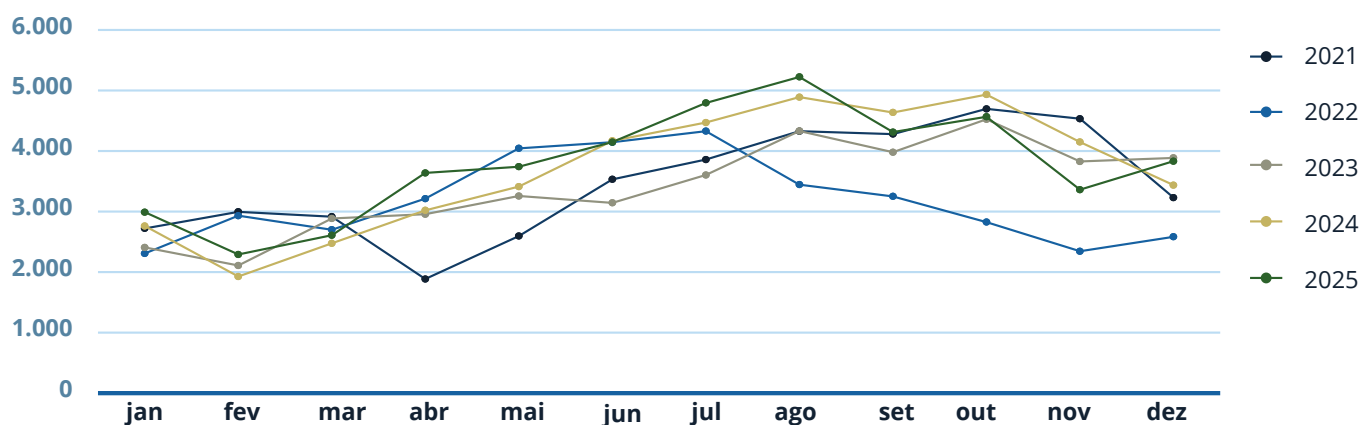


Fonte: Comexstat

Em 2025, houve forte incremento nas importações, tanto dos fertilizantes nitrogenados, quanto dos fosfatados. No período de 2021 a 2025, as importações saíram de 13,79 milhões de toneladas para 17,12 milhões de toneladas. Os produtos fosfatados apresentaram no período incremento de 69%, saindo de 3,34 milhões de toneladas para 5,65 milhões de toneladas. Os produtos de origem potássica apresentaram no período decréscimo de 2,33%, saindo de 14,13 milhões de toneladas para 13,8 milhões de toneladas.

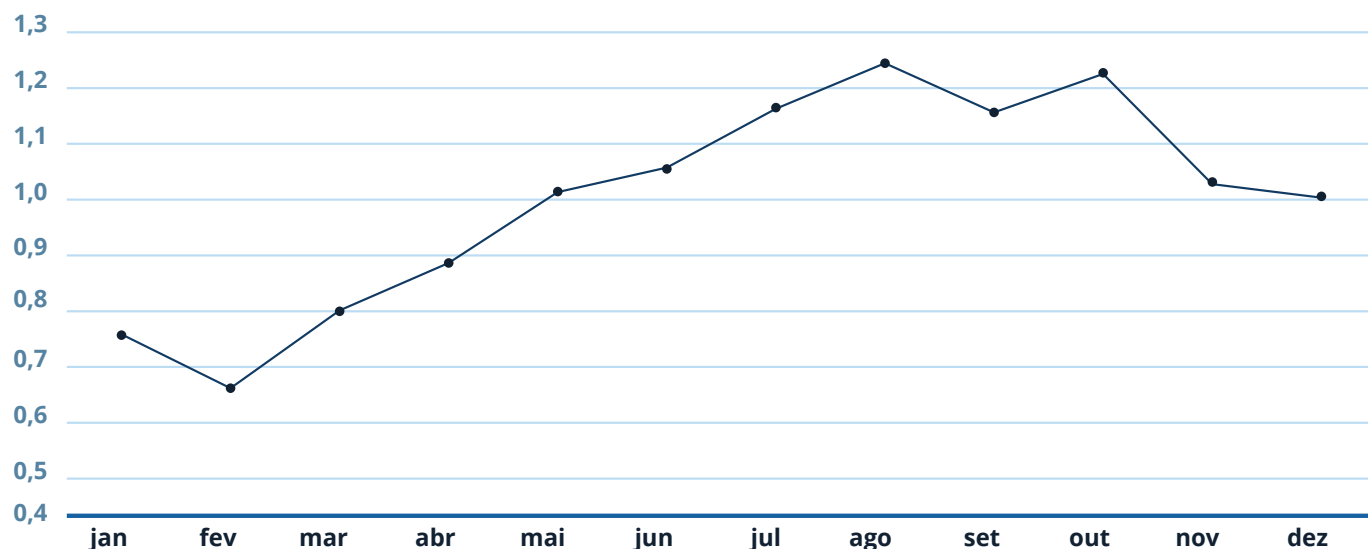
2.3 - FERTILIZANTES – OUTRAS INFORMAÇÕES

Gráfico 23 - Comportamento das importações mensais de fertilizantes nos anos de 2021 a 2025



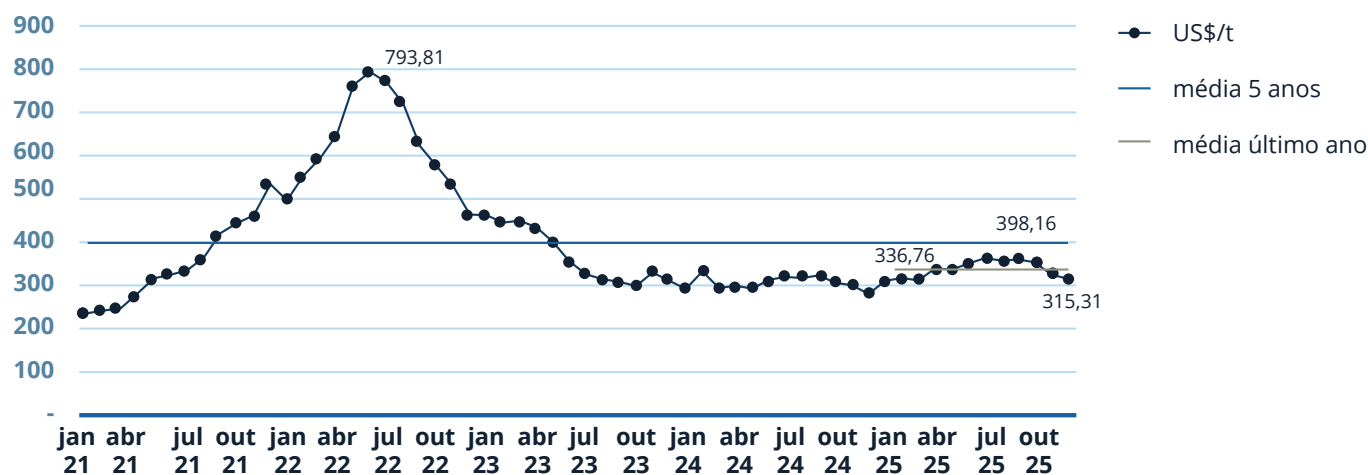
Fonte: Comexstat

Gráfico 24 - Evolução do padrão de sazonalidade de importação de fertilizantes no quinquênio de 2021 a 2025



Fonte: Conab

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



Fonte: Comexstat

Em 2025, o padrão sazonal das importações brasileiras de fertilizantes no quinquênio 2021 - 2025 foi mantido com o aumento das importações ocorrendo a partir de maio, com o pico em julho e agosto, reproduzindo um comportamento do produtor brasileiro de adquirir o insumo próximo do período de

plântio. Já o custo médio de importação em 2025 atingiu US\$ 336,76, uma queda de 15,4% comparado ao custo médio dos últimos cinco anos (US\$ 398,16). Os conflitos internacionais no Oriente, a redução nos custos de importação e a tendência crescente de aumento na área plantada brasileira de grãos provocaram, além do aumento nas compras, sua antecipação, como ficou comprovado com as aquisições se iniciando em abril.



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	420,00	374,17	340,00	23,53%	JUL	JAN
Sorriso-MT - Santos-SP	2287	500,00	473,33	450,00	11,11%	JUL	MAR
Rondonópolis-MT - Santos-SP	1632	405,00	369,17	350,00	15,71%	FEV	JAN
Maracaju-MS - Maringá-PR	521	149,00	124,08	100,00	49,00%	JUL	OUT
Maracaju-MS - Paranaguá-PR	1127	302,00	242,00	200,00	51,00%	JUL	OUT
Maracaju-MS - Porto Murtinho-MS	320	102,00	87,83	80,00	27,50%	MAR	ABR
Rio Verde-GO - Paranaguá-PR	1262	352,00	297,22	210,00	67,62%	MAR	JAN
Rio Verde-GO - São Simão-GO	177	99,00	81,35	64,60	53,25%	JUL	JAN
Cristalina-GO - Araguari-MG	261	176,67	106,51	85,00	107,84%	FEV	JAN
Brasília-DF - Araguari-MG	392	145,00	129,64	119,00	21,85%	MAR	JAN
Brasília-DF - Santos-SP	1085	393,33	333,47	306,67	28,26%	MAR	MAI
Uberlândia-MG - Pará de Minas-MG	460	185,00	181,50	175,00	5,71%	MAR	FEV
Uberlândia-MG - Santos-SP	685	310,00	300,33	285,00	8,77%	MAI	JAN
Paracatu-MG - Araguari-MG	340	175,00	169,00	150,00	16,67%	MAI	JAN
Paracatu-MG - Paranaguá-PR	1280	590,00	567,08	530,00	11,32%	DEZ	JAN
Campo Mourão - PR - Paranaguá - PR	554	180,00	155,09	135,00	33,33%	FEV	MAI
Cascavel - PR - Paranaguá - PR	602	200,00	166,25	110,00	81,82%	JUL	ABR
Luis Eduardo Magalhães-BA - Recife-PE	1600	380,00	339,83	305,00	24,59%	FEV	NOV
Luis Eduardo Magalhães-BA - Salvador-BA	950	275,00	247,33	220,00	25,00%	FEV	JAN
Paripiranga-BA - Recife-PE	600	250,00	222,08	200,00	25,00%	MAR	JUN
Balsas-MA - São Luís-MA	819	265,00	205,18	178,63	48,35%	FEV	SET
Tasso Fragoso-MA - São Luís-MA	961	289,75	269,89	247,25	17,19%	FEV	MAR
Uruçuí-PI - São Luís-MA	665	216,00	199,43	164,00	31,71%	FEV	JAN
Baixa Grande do Ribeiro-PI - São Luís-MA	810	285,00	237,63	191,00	49,21%	FEV	JAN
Pedro Afonso-TO - Palmeirante-TO	208	105,00	79,73	50,00	110,00%	JUL	JAN

Fonte: Conab

Em 2025, o valor do frete rodoviário para as diversas rotas apresentadas na tabela acima teve variação, oscilando entre 5,71% e 110,00%.

As rotas que tiveram menor variação foram:

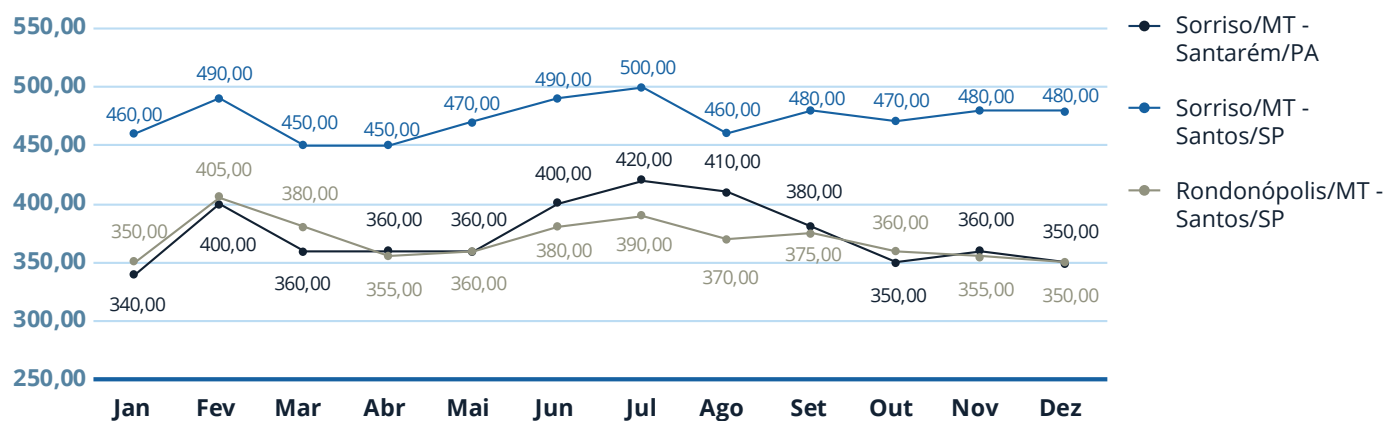
- Uberlândia/MG a Pará de Minas/MG
- Uberlândia/MG a Santos/SP
- Paracatu/MG a Paranaguá/PR

Já as rotas com maior variação foram:

- Pedro Afonso/TO a Palmeirante/TO
- Cristalina/GO a Araguari/MG
- Cascavel/PR a Paranaguá/PR

O maior valor de frete foi registrado na rota Paracatu/MG a Paranaguá/PR em dezembro, chegando a R\$ 590,00 por tonelada, enquanto a rota de menor valor de frete no ano foi a de Pedro Afonso/TO a Palmeirante/TO, apresentando o valor de R\$ 50,00 por tonelada.

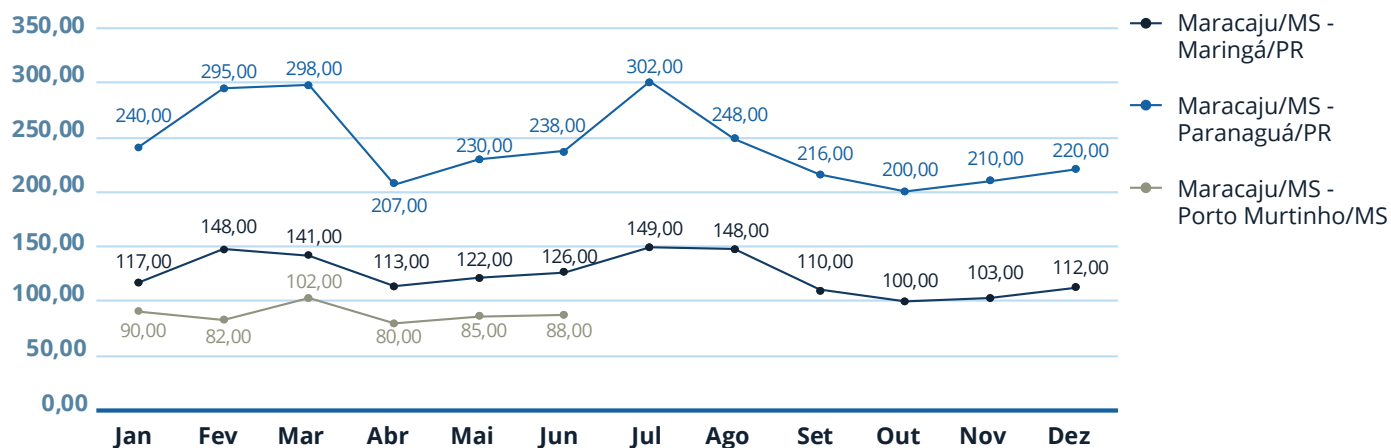
Gráfico 26 - Cotações médias mensais de frete - MT (R\$/t)



Fonte: Conab

As cotações de frete de Sorriso/MT a Santarém 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 R\$ 99,16 por tonelada média exportada.

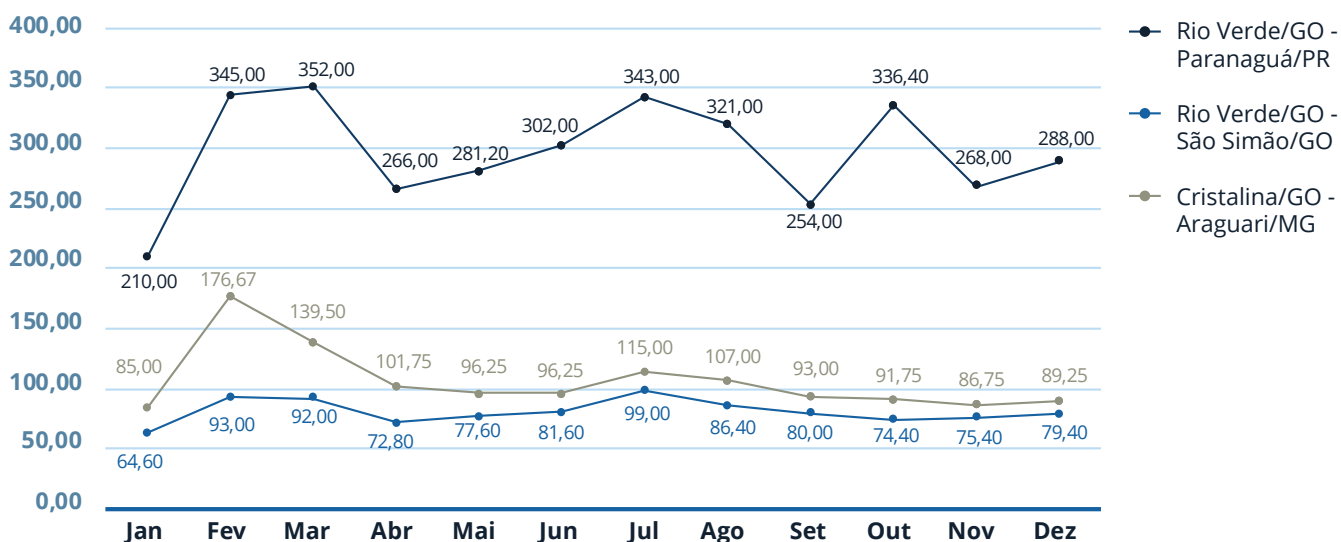
Gráfico 27 - Cotações médias mensais de frete - MS (R\$/t)



Fonte: Conab

Embora o frete para exportação pelo Porto Murtinho/MS seja mais baixo, 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)

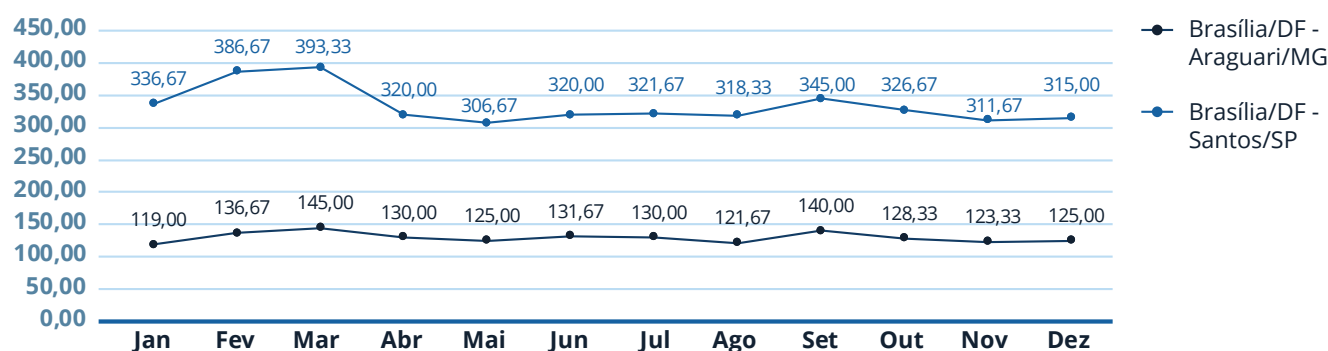


Fonte: Conab

O frete de Rio Verde/GO a São Simão/GO permanece mais baixo, média anual de R\$ 81,35, porém bem próximo do frete Cristalina/GO a Araguari/MG.

Já o frete Rio Verde/GO a Paranaguá/PR sofreu bastante variação ao longo do ano com três picos significativos em março, julho e outubro.

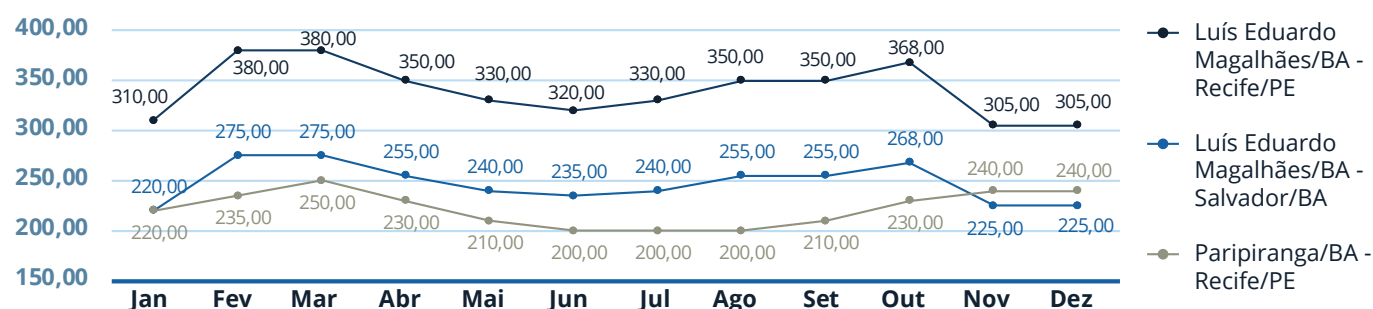
Gráfico 29 - Cotações médias mensais de frete - DF (R\$/t)



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, considerando as distâncias percorridas. Nota-se picos com destino à Santos em fevereiro e março, ponto alto da safra.

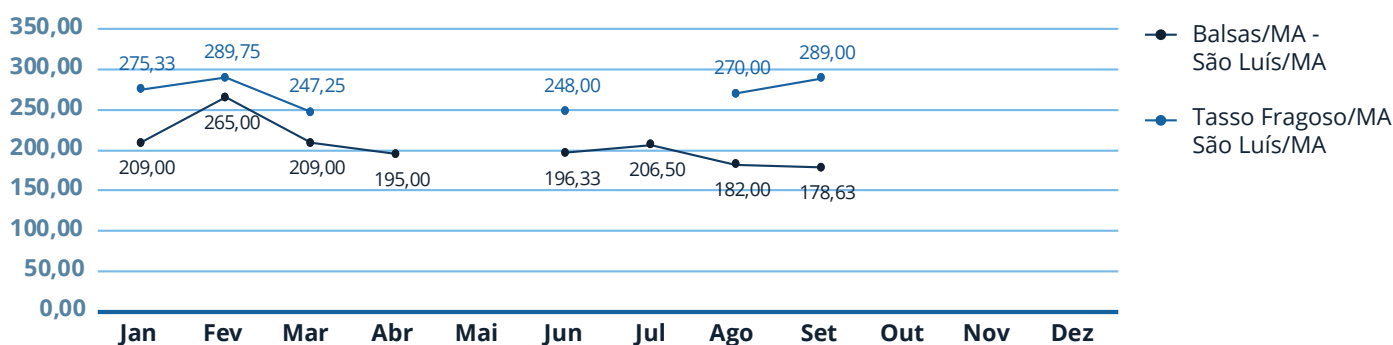
Gráfico 30 - Cotações médias mensais de frete - BA (R\$/t)



Fonte: Conab

A rota de Luís Eduardo Magalhães/BA a Recife/PE é a de maior impacto financeiro ao longo do ano, custando cerca de 53% a mais para a operação do que o trecho Paripiranga/BA a Recife/PE. As rotas de Luís Eduardo Magalhães a Recife e a Paripiranga mantêm a curva do gráfico bastante similar com picos em fevereiro/março e em outubro.

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

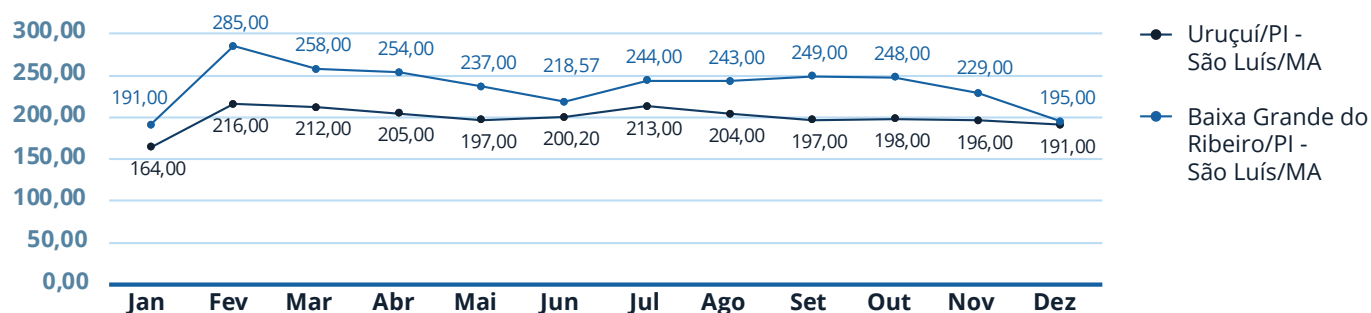


Fonte: Conab

No primeiro trimestre de 2025, Balsas/MA e Tasso Frago/MA mostraram curvas similares de preços de frete em direção a São Luís/MA, sendo que, ao longo do ano, Balsas/MA manteve o preço do frete menor do que a região de Tasso Fragoso/MA. Isso deve-se à maior oferta de empresas de transporte rodoviário na região.

O Maranhão possui períodos em que a demanda de frete está desaquecida. Desse modo, o gráfico reflete os momentos em que não houve informação de pesquisa de frete.

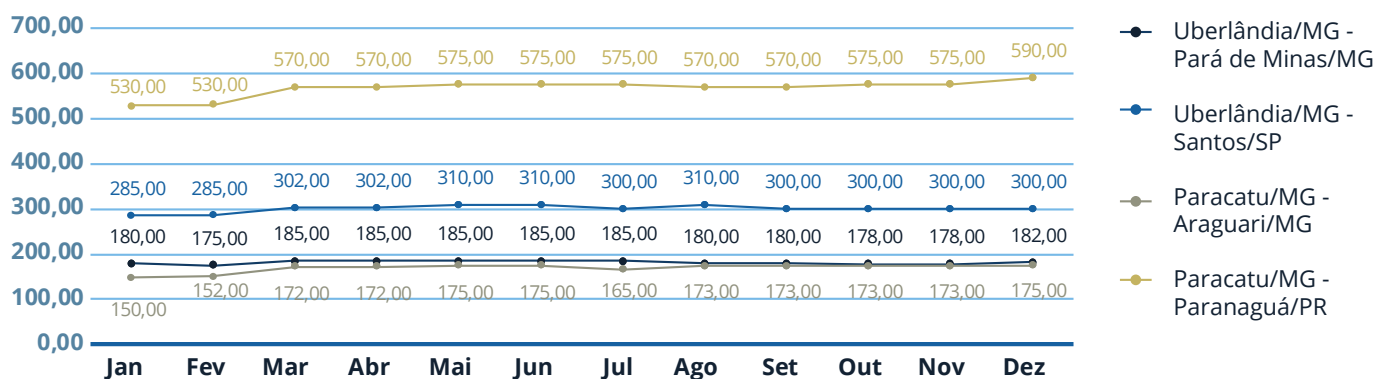
Gráfico 32 - Cotações médias mensais de frete - PI (R\$/t)



Fonte: Conab

O frete médio da rota Uruçuí/PI a São Luís/MA ficou em R\$ 199,43 e da rota Baixa Grande do Ribeiro/PI a São Luís ficou em R\$ 237,63, sendo que o pico dos valores ocorreu no mês de fevereiro de 2025.

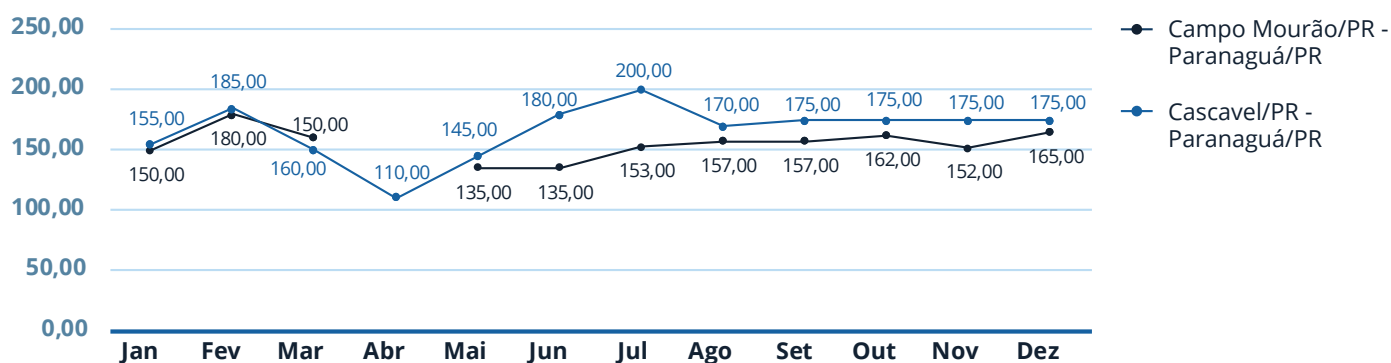
Gráfico 33 - Cotações médias mensais de frete - MG (R\$/t)



Fonte: Conab

Cotações de frete 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

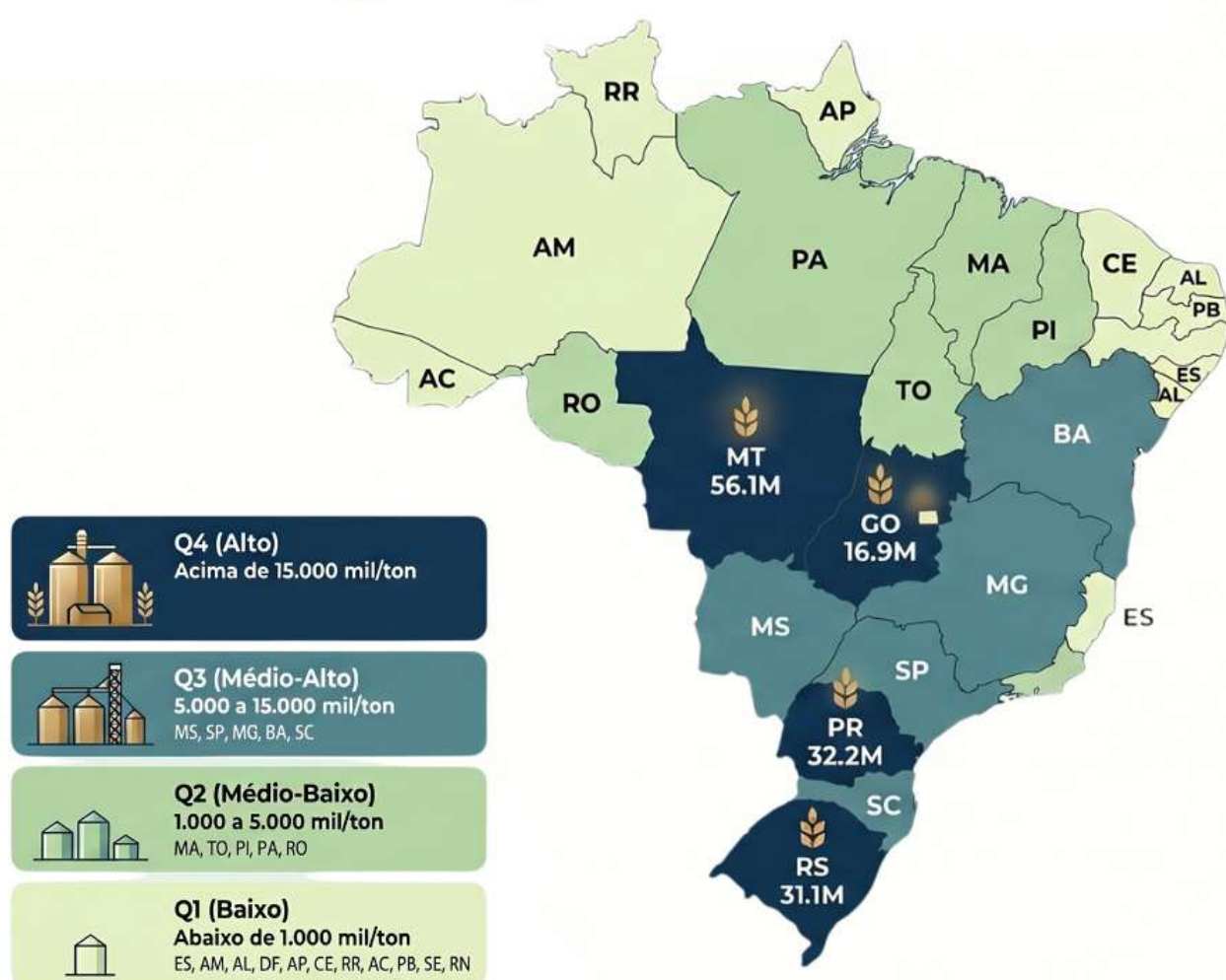
Os fretes de Campo Mourão e de Cascavel a Paranaguá sofreram grande variação no primeiro semestre de 2025, em contrapartida se mantiveram praticamente estáveis de agosto a dezembro.



4. ARMAZENAGEM

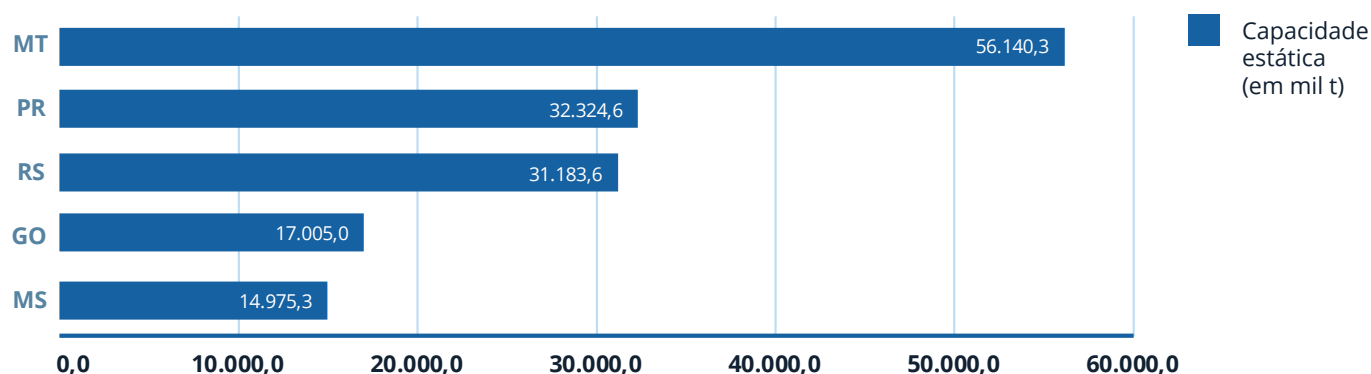
4.1 - CONJUNTURA ATUAL DA ARMAZENAGEM DE GRÃOS NO BRASIL

Figura 5 - Mapa da capacidade estática de armazenagem no Brasil



Fonte: Conab

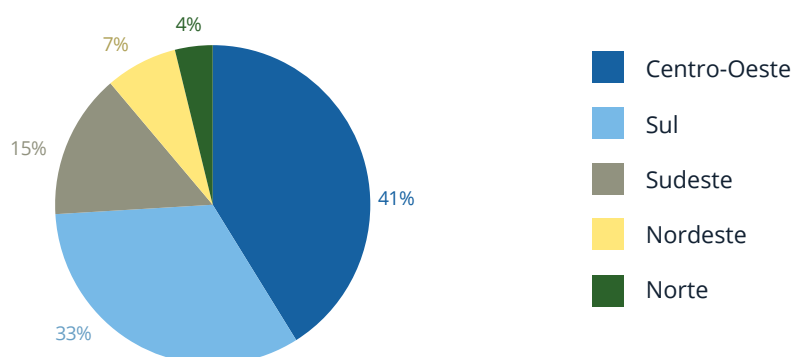
Gráfico 35 - Estados com maior volume de armazenagem (em mil t)



Fonte: Conab

Mato Grosso lidera isolado o volume de armazenagem, detendo mais de 27% da capacidade nacional total prevista para 2026.

Gráfico 36 - Participação regional na capacidade de armazenagem total



Fonte: Conab

O Centro-Oeste e o Sul dominam juntos quase 80% da infraestrutura de estocagem do país.

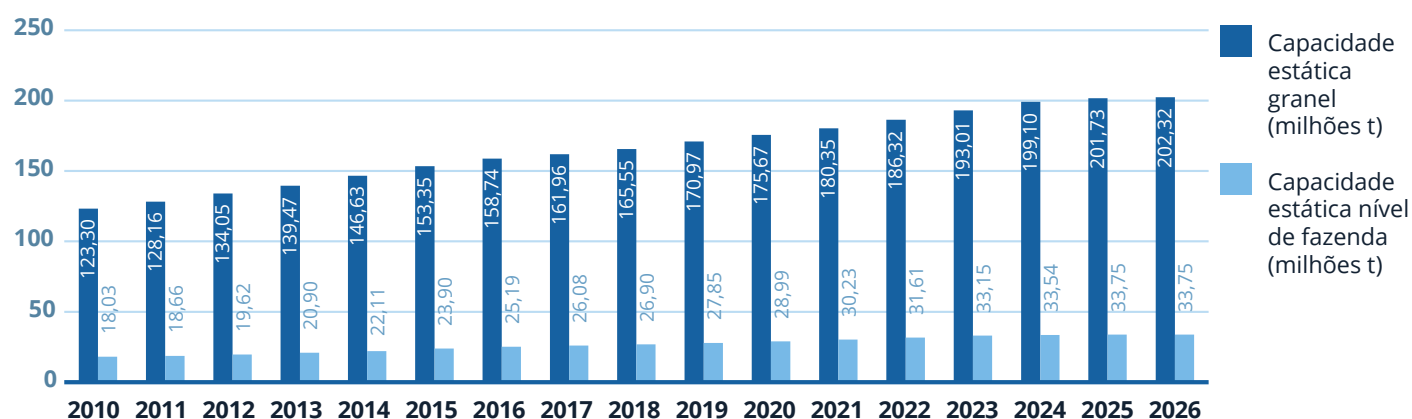
A armazenagem não exerce apenas a função de simples depósito - ela possui um papel estratégico na competitividade e na segurança do abastecimento agropecuário brasileiro. No atual cenário de expansão produtiva, a infraestrutura de pós-colheita atua como a variável crítica para busca de melhores preços, minimização de riscos de mercado, abastecimento e a regulação da segurança alimentar e nutricional. A disponibilidade de armazenagem amplia a flexibilidade comercial do produtor, deixando-o menos exposto à volatilidade das cotações e depreciações causadas pelo aumento de preços pelos altos custos logísticos em momentos de pico.

A distribuição da infraestrutura de armazenagem no Brasil para 2026 reflete uma de alta concentração geográfica, o que impõe desafios severos ao escoamento e pode aumentar a pressão sobre os fluxos logísticos em períodos de safra elevada.

As Regiões Centro-Oeste e Sul concentram quase 80% da capacidade nacional (43,7% e 34,3%, respectivamente). Essa forte concentração provoca uma dependência sistêmica de determinados corredores logísticos, sobrecarregando, por vezes, portos e rodovias em janelas estreitas de comercialização.

O estado de Mato Grosso se configura como o de maior capacidade estática do país, com 27% do total (56.140,3 mil/toneladas). No entanto, o volume absoluto ainda se encontra aquém das suas necessidades.

Gráfico 37 - Evolução da capacidade estática granel total x nível de fazenda



Fonte: Conab

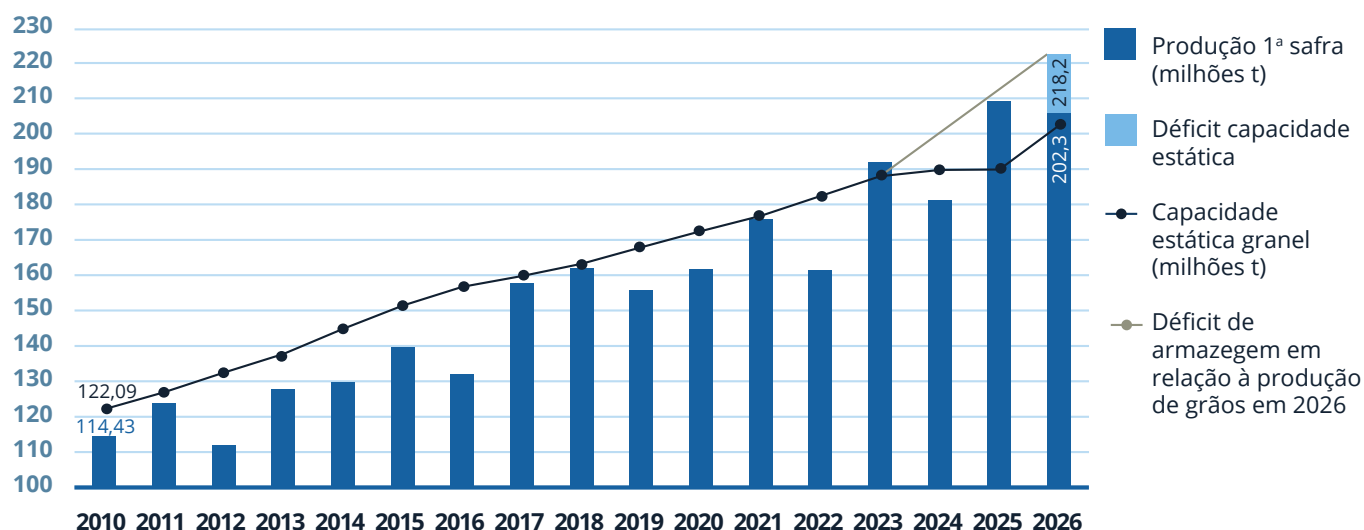
Tabela 2 - Taxa de crescimento

	ACUMULADA	MÉDIA ANUAL
Capacidade estática total	64,08%	2,96%
Nível de fazenda	87,18%	3,76%

Fonte: Conab

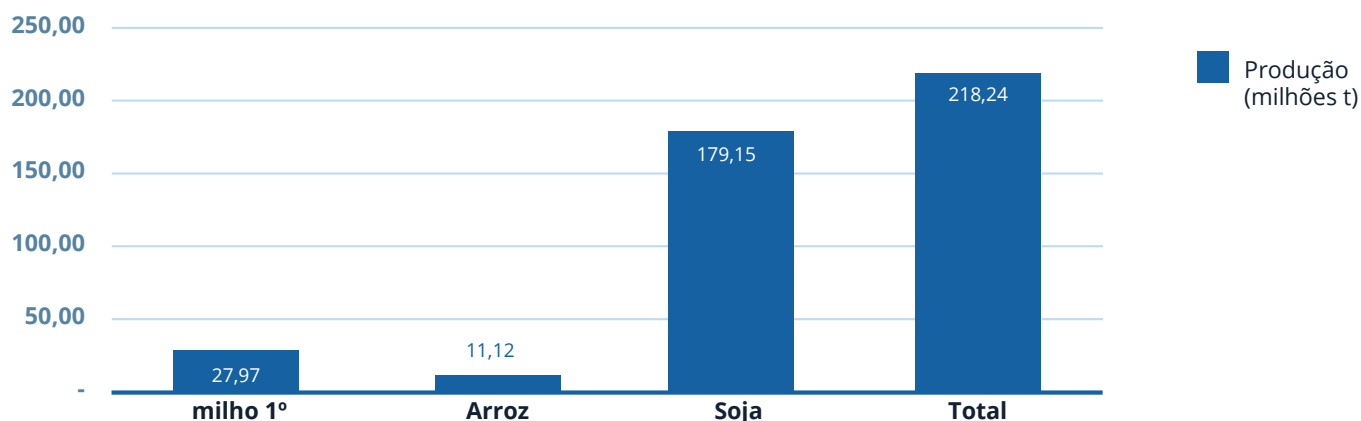
A capacidade estática total apresenta, ao longo da série histórica, um crescimento acumulado de 64,08% (2,96% a.a.). Em contrapartida, a capacidade em nível de fazenda cresce a um ritmo mais agressivo de 87,18% (3,76% a.a.). Este movimento pode ser interpretado como uma estratégia do produtor para mitigar riscos da volatilidade do mercado e evitar a venda forçada na colheita.

Gráfico 38 - Evolução da capacidade estática granel total x produção de grãos 1ª safra



Fonte: Conab

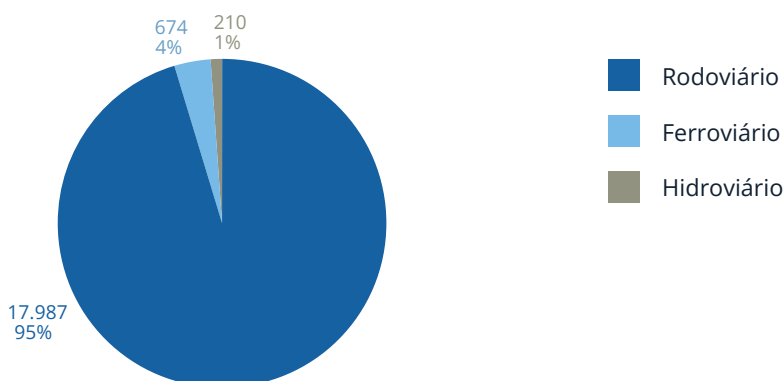
Gráfico 39 - Produção de grãos 1ª safra



Fonte: Conab

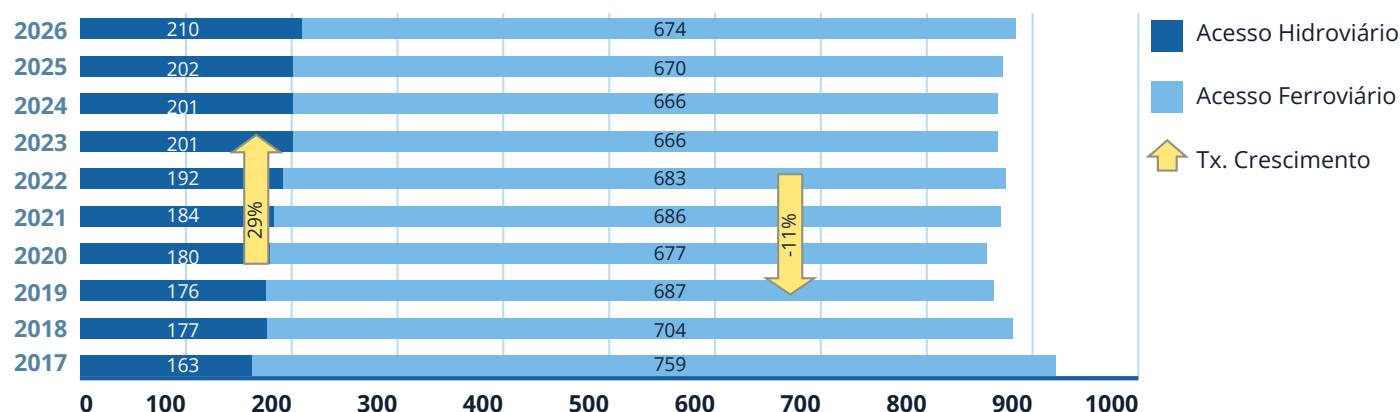
Para 2026, projeta-se uma produção de 218,2 milhões de toneladas apenas para a 1ª Safra, contra uma capacidade granel de 202,3 milhões de toneladas. O déficit nominal de 15,9 milhões de toneladas é preocupante, pois pelo segundo ano seguido, o volume produzido na 1ª safra não consegue ser absorvido pela capacidade estática, levando o produtor a ter que comercializar rapidamente sua produção. Este volume estimado é puxado pela soja (179,15 milhões de toneladas), milho 1ª safra (27,97 milhões de toneladas) e arroz (11,12 milhões de toneladas).

Gráfico 40 - Acesso a modos de transporte ferroviário e hidroviário (quantidade de armazéns)



Fonte: Conab

Gráfico 41 - Taxa de crescimento dos modos de transporte ferroviário e hidroviário (quantidade de armazéns)



Fonte: Conab

A relação entre armazenagem e transporte evidencia desafios logísticos que impactam os custos da cadeia produtiva. A falta de silos força o uso de caminhões como “armazéns móveis”, o que representa uma depreciação do valor dos principais grãos para o setor produtivo. A dependência de 95% do modal rodoviário (17.987 unidades atendidas) mantém o setor refém das oscilações do preço do diesel e das condições das vias.

Entre 2017 e 2026, observa-se uma retração preocupante de 11% no acesso ferroviário direto aos armazéns, sendo necessário, cada vez mais, investimentos na expansão da malha ferroviária brasileira, bem como a construção de unidades armazenadoras que levem em conta mais de um modo de escoamento da produção.

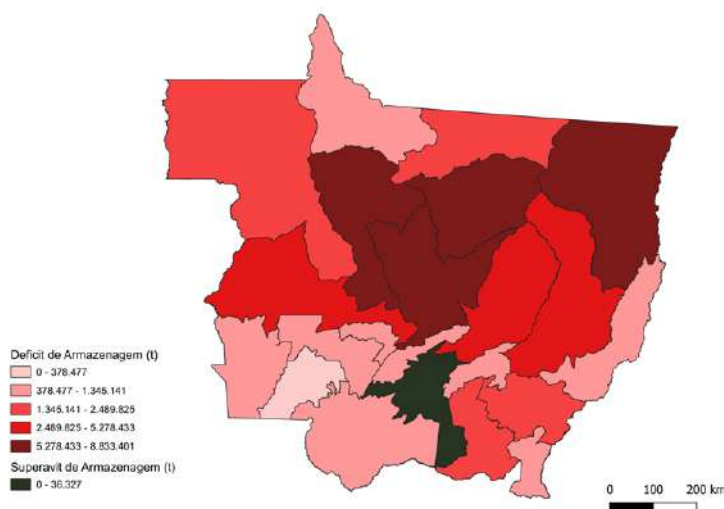
O crescimento de 29% no acesso hidroviário é o ponto positivo, embora ainda represente apenas 1% do total de unidades (210 armazéns).

4.2 - ANÁLISES ESTADUAIS DE DÉFICIT X SUPERÁVIT DE ARMAZENAGEM

4.2.1 - CENTRO-OESTE

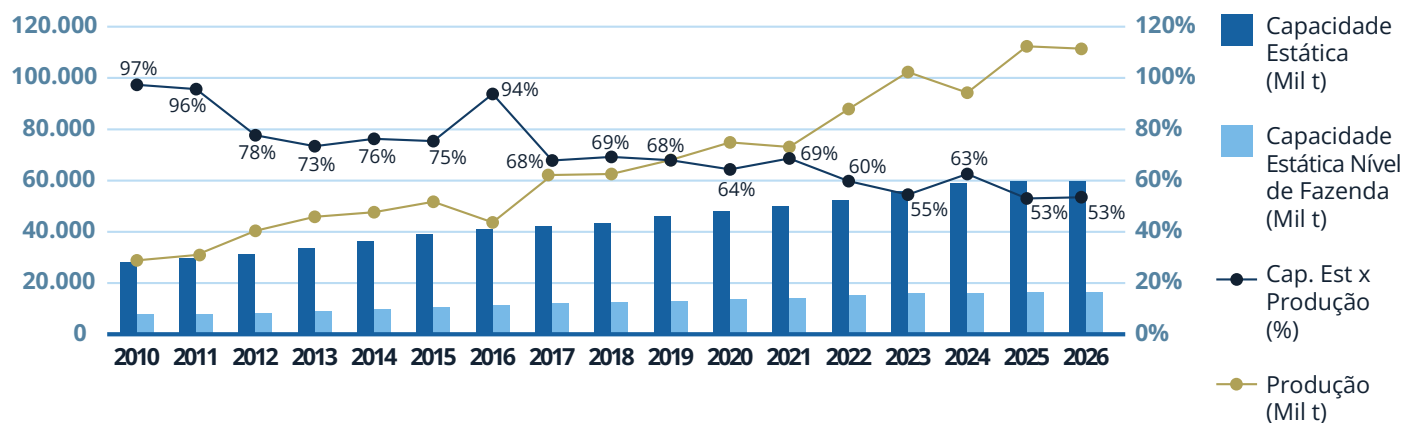
4.2.1.1 - Mato Grosso

Figura 6 - Déficit de armazenagem - Mato Grosso



Fonte: Conab

Gráfico 42 - Capacidade estática x produção no Mato Grosso

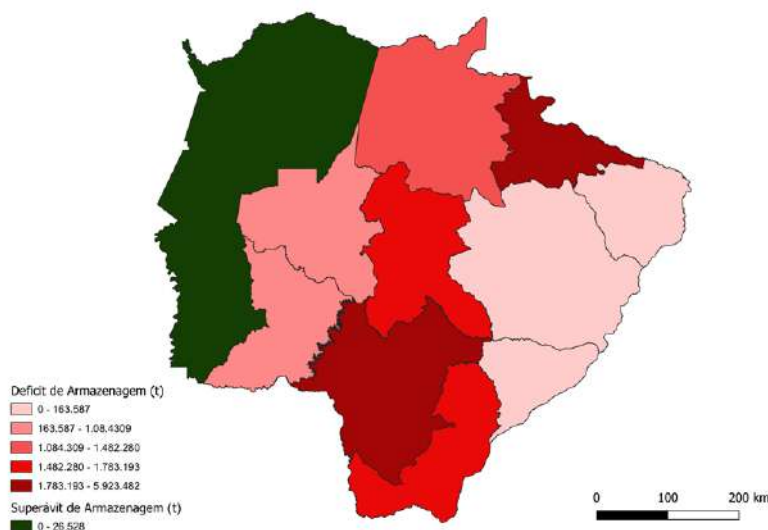


Fonte: Conab

A relação capacidade/produção caiu de 97% (2010) para 53% (2026). A figura 6 indica que o norte e o leste do estado estão em situação ainda mais complicada em relação à armazenagem, com déficits regionais que superam 5 milhões de toneladas em microrregiões específicas.

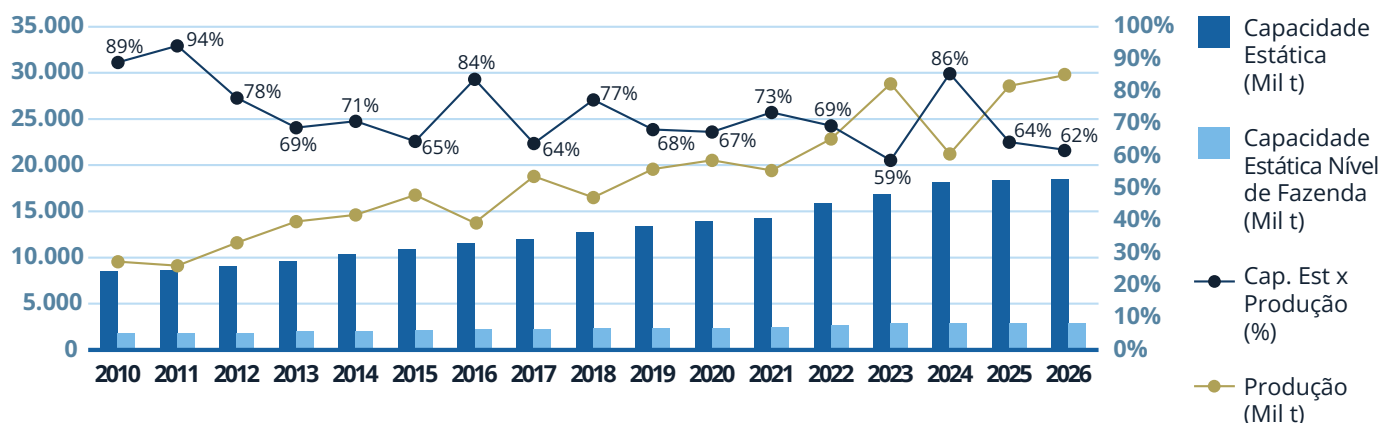
4.2.1.2 - Mato Grosso do Sul

Figura 7 - Déficit de armazenagem - Mato Grosso do Sul



Fonte: Conab

Gráfico 43 - Capacidade estática x produção no Mato Grosso do Sul

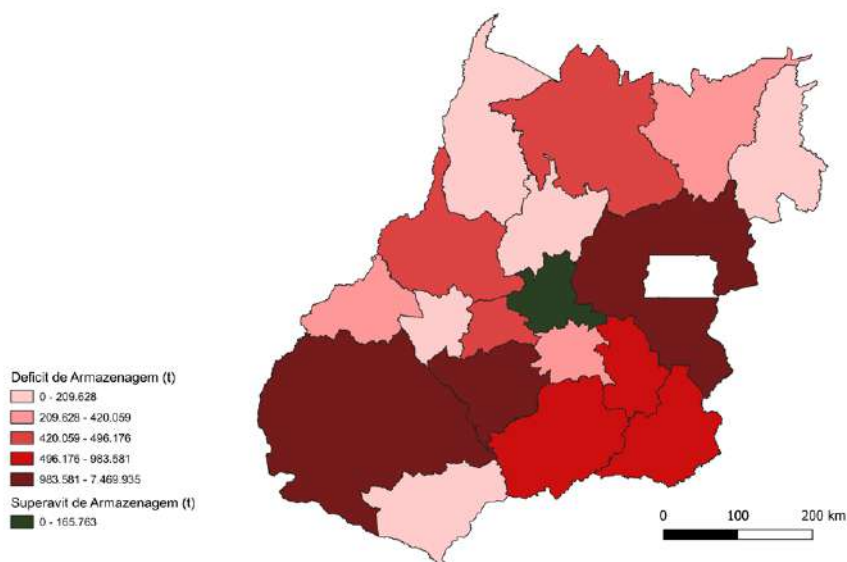


Fonte: Conab

O estado projeta uma cobertura de capacidade estática de 62%, ou seja, investimentos no parque armazenador que não acompanham a expansão da produção.

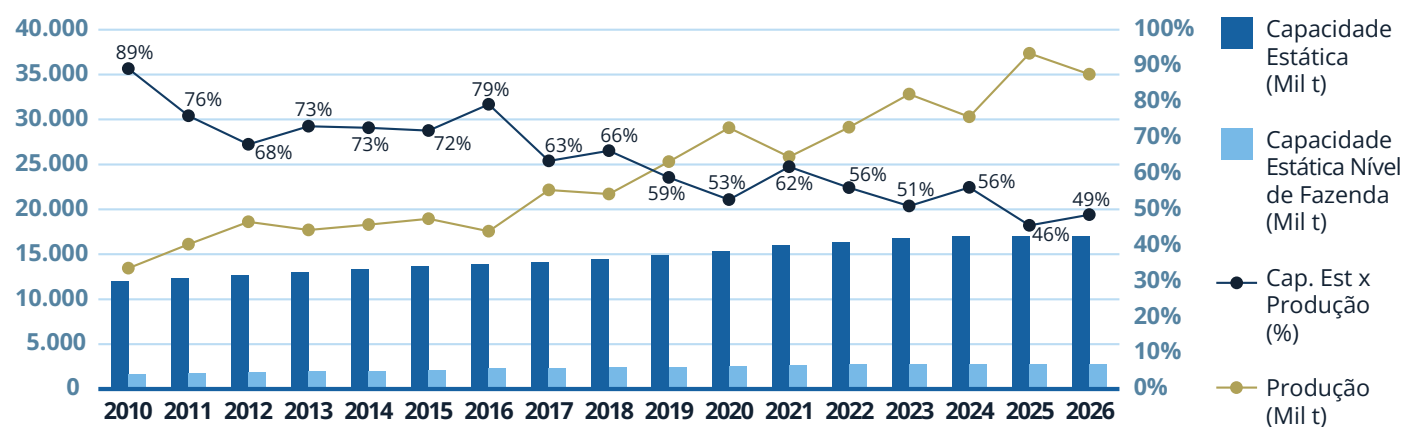
4.2.1.3 - Goiás

Figura 8 - Déficit de armazenagem - Goiás



Fonte: Conab

Gráfico 44 - Capacidade estática x produção no Goiás



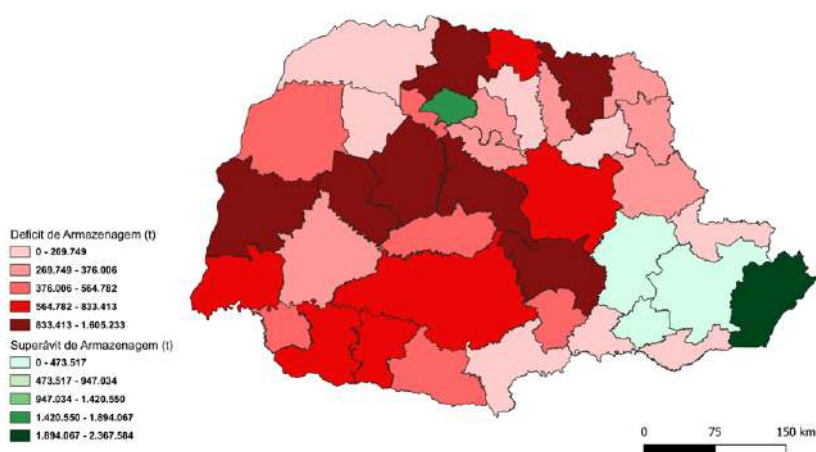
Fonte: Conab

Goiás apresenta uma das tendências de queda mais acentuadas, atingindo 49% de cobertura. Este cenário sinaliza uma urgência crítica para suporte, por meio de linhas de crédito subsidiadas, para reverter a deterioração da capacidade estática.

4.2.2 - SUL

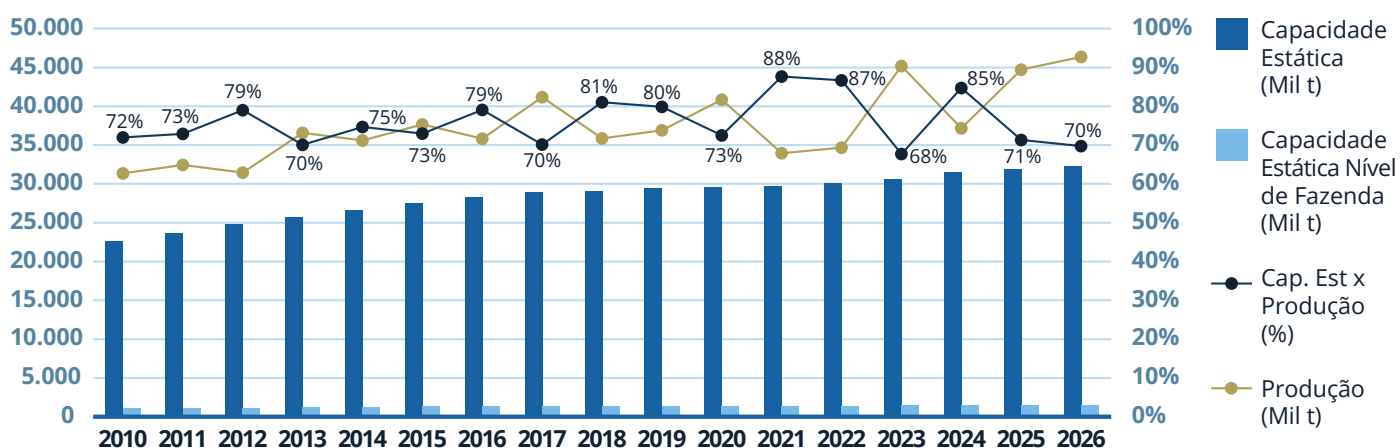
4.2.2.1 - Paraná

Figura 9 - Déficit de armazenagem - Paraná



Fonte: Conab

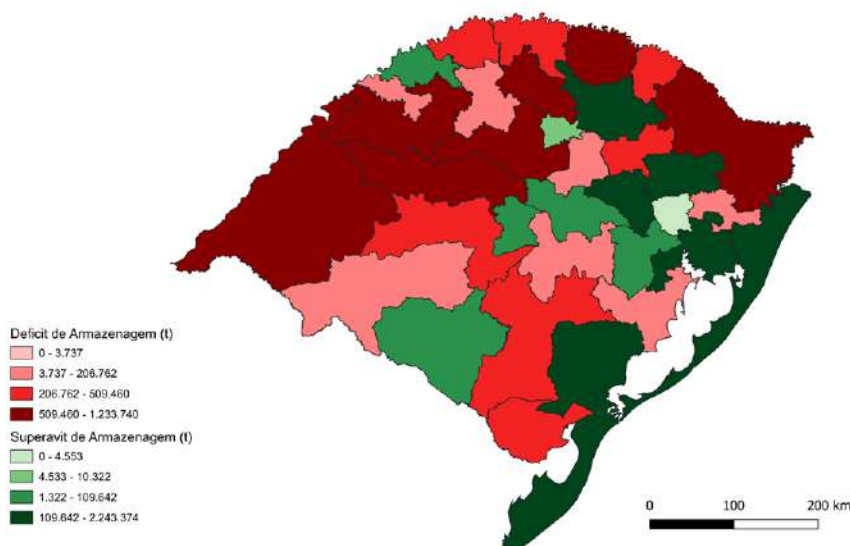
Gráfico 45 - Capacidade estática x produção no Paraná



Fonte: Conab

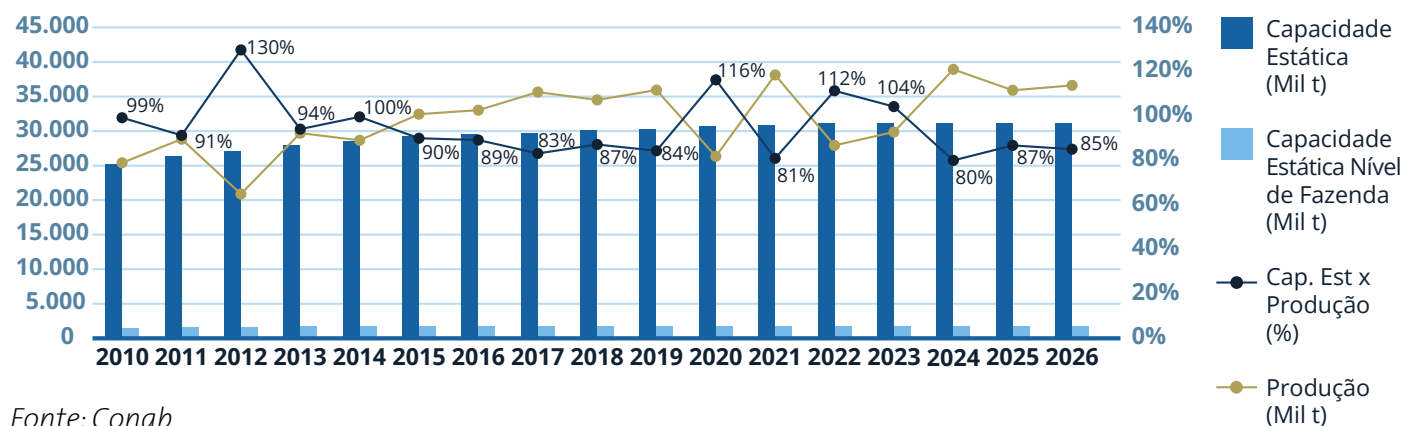
4.2.2.2 - Rio Grande do Sul

Figura 10 - Déficit de armazenagem - Rio Grande do Sul



Fonte: Conab

Gráfico 46 - Capacidade estática x produção no Rio Grande do Sul



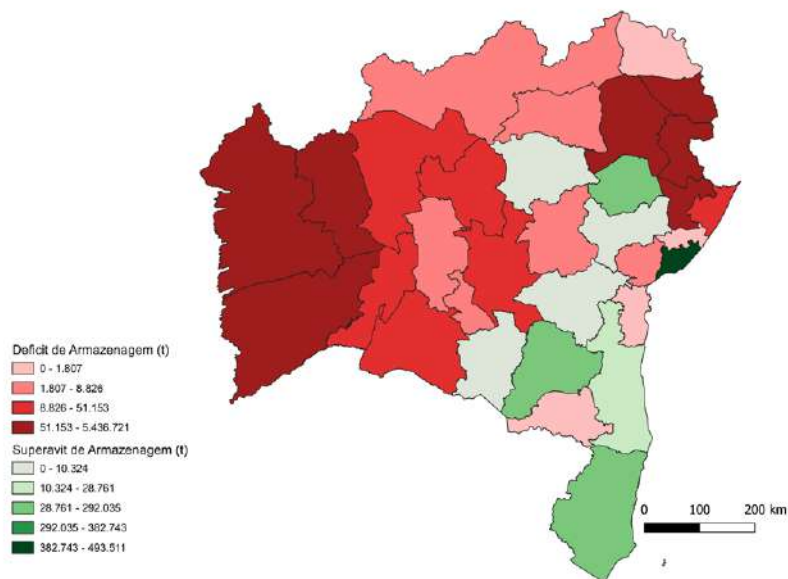
Fonte: Conab

Os estados do Sul, Paraná e Rio Grande do Sul, demonstram maior resiliência histórica, com 70% e 85% de cobertura, respectivamente. O Rio Grande do Sul, em particular, mantém uma infraestrutura mais equilibrada com sua produção. No entanto, as estruturas são mais antigas, necessitando de investimentos de modernização dos armazéns.

4.2.3 - MATOPIBA

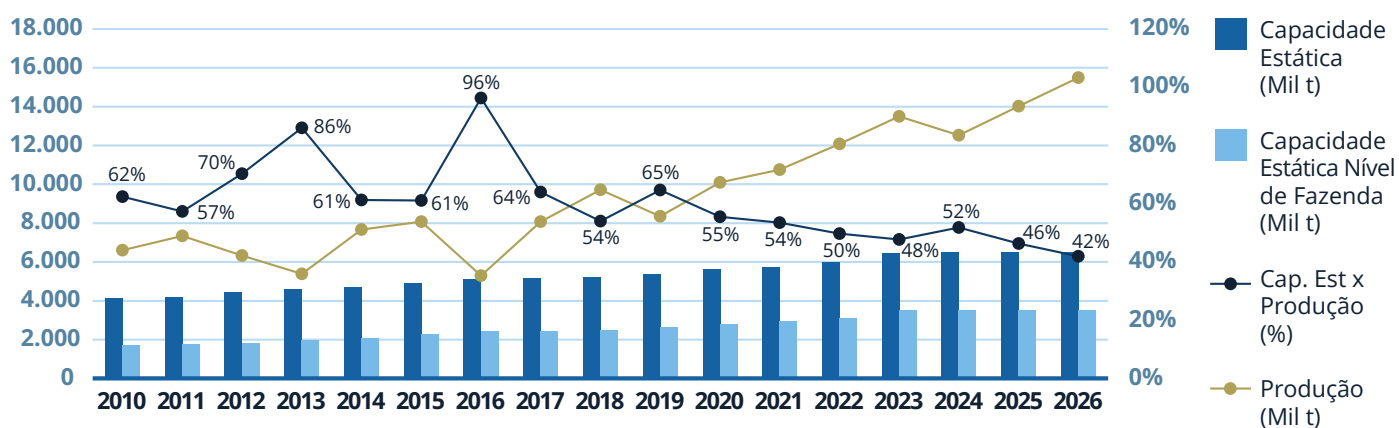
4.2.3.1 - Bahia

Figura 11 - Déficit de armazenagem - Bahia



Fonte: Conab

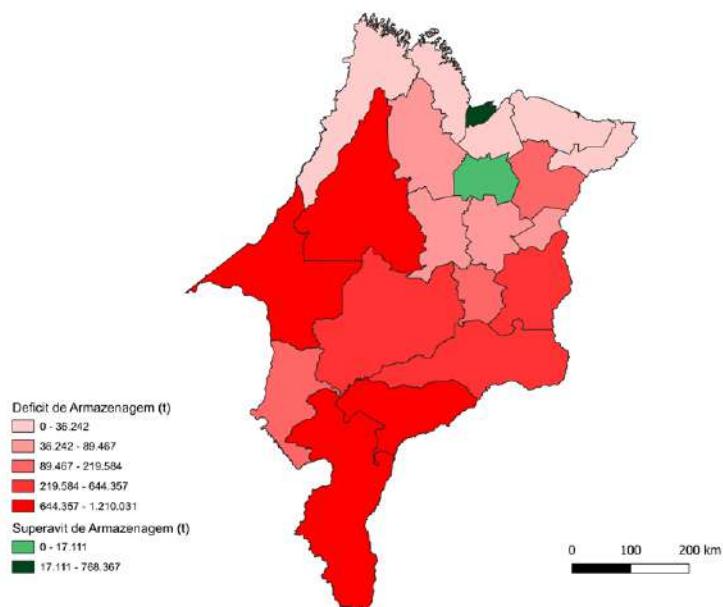
Gráfico 47 - Capacidade estática x produção na Bahia



Fonte: Conab

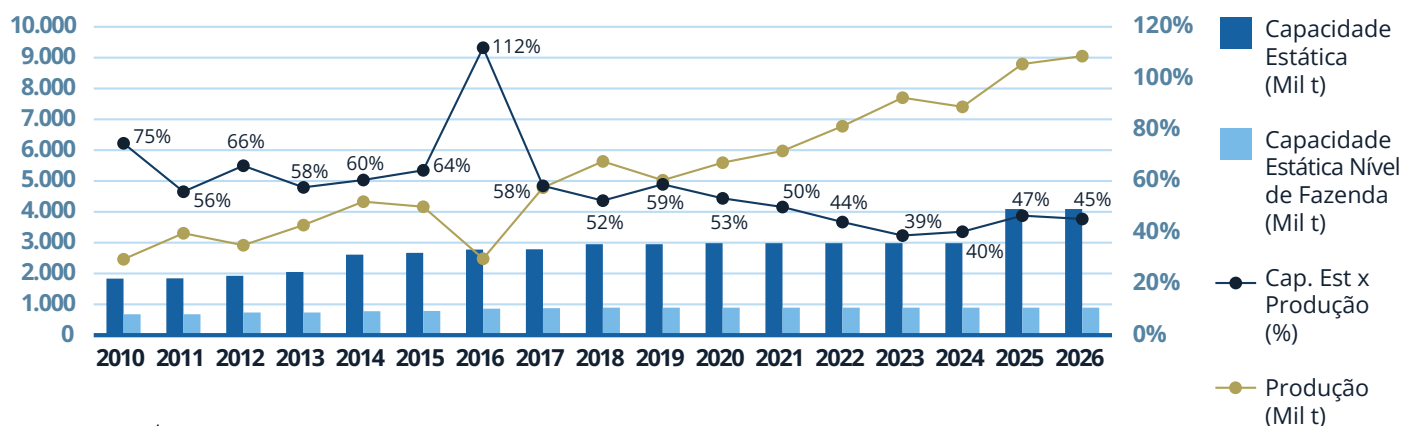
4.2.3.2 - Maranhão

Figura 12 - Déficit de armazenagem - Maranhão



Fonte: Conab

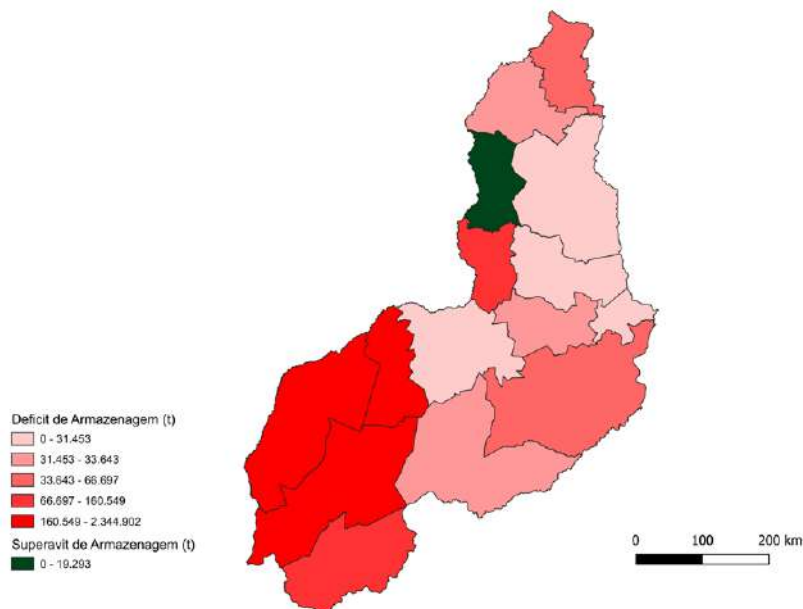
Gráfico 48 - Capacidade estática x produção no Maranhão



Fonte: Conab

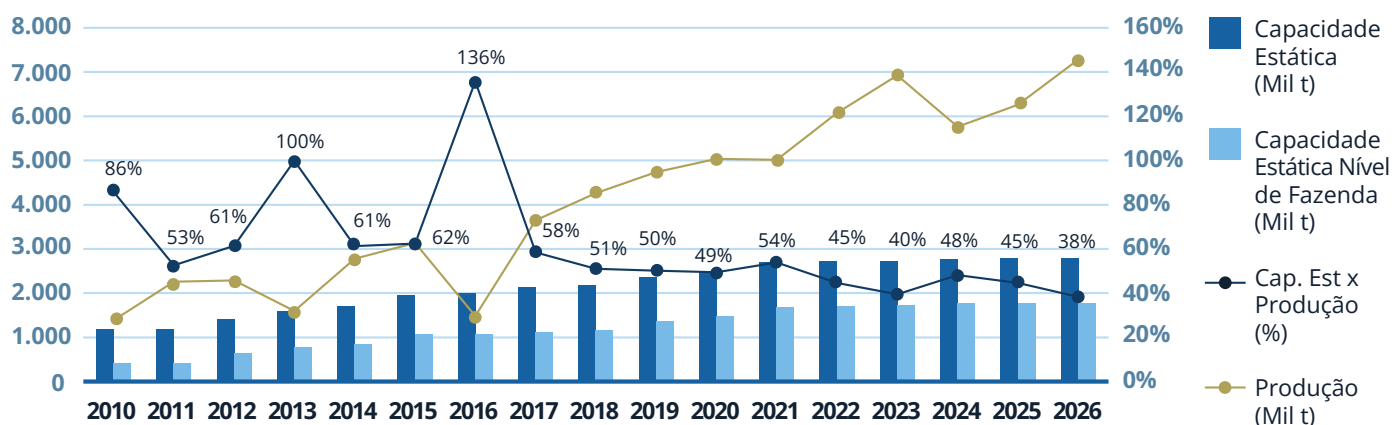
4.2.3.3 - Piauí

Figura 13 - Déficit de armazenagem - Piauí



Fonte: Conab

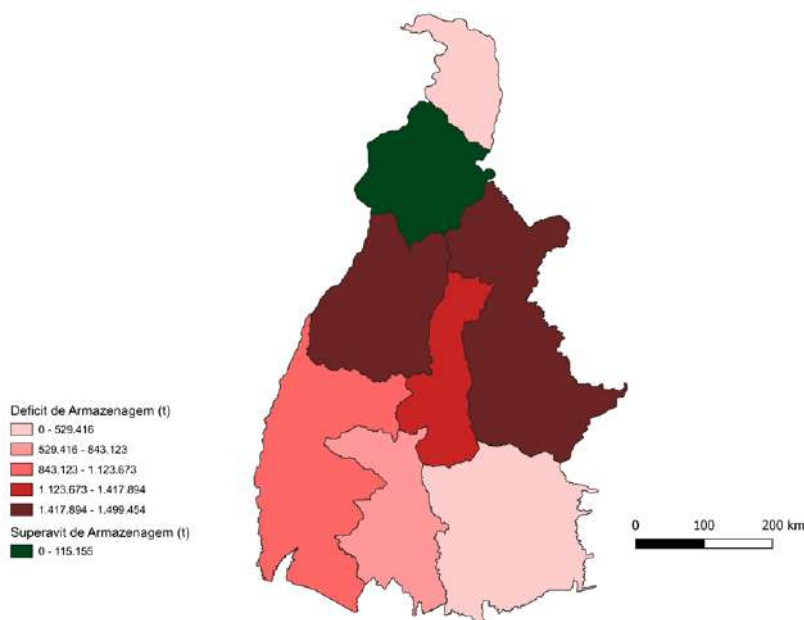
Gráfico 49 - Capacidade estática x produção no Piauí



Fonte: Conab

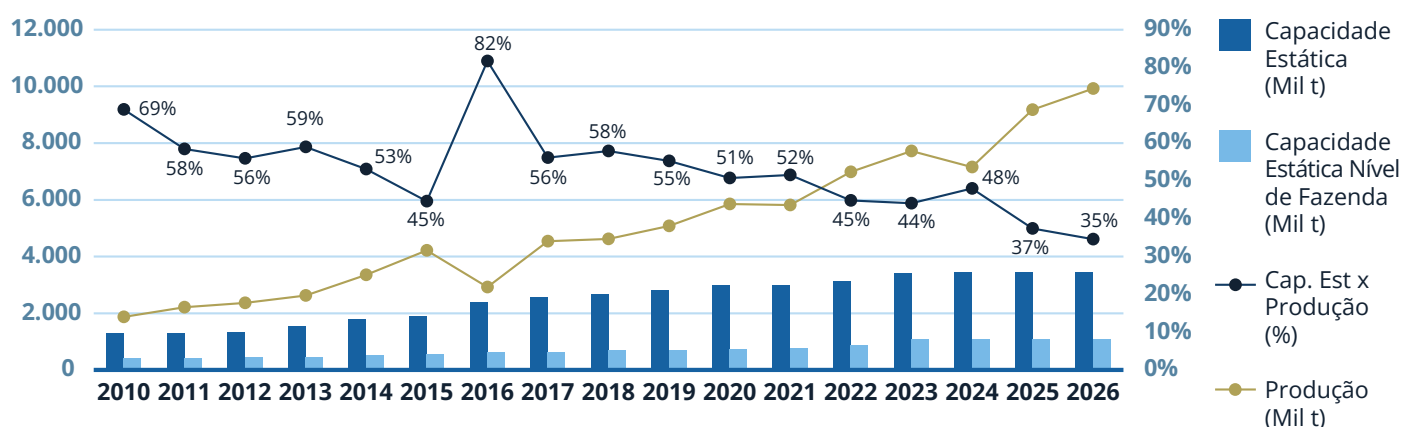
4.2.3.4 - Tocantins

Figura 14 - Déficit de armazenagem - Tocantins



Fonte: Conab

Gráfico 50 - Capacidade estática x produção no Tocantins



Fonte: Conab

É a zona de produção de grãos de maior risco operacional. O Tocantins (35%) e o Piauí (38%) apresentam uma carência estrutural que impede qualquer autonomia de pós-colheita. Na Bahia (42%) e no Maranhão (45%), o produtor é forçado ao escoamento imediato, perdendo totalmente o poder de negociação da sua produção, o que tende a se ter uma forte pressão sobre a margem da safra.

4.3 - CONSIDERAÇÕES

Diante desse cenário de limitação de capacidade de armazenagem, os produtores rurais têm recorrido a soluções alternativas, sobretudo de caráter temporário. Entre essas, destaca-se o uso de silos bolsa, que representam uma alternativa de menor custo e rápida implementação.

Além disso, a ampliação contínua da capacidade estática é fundamental para acompanhar os recordes de safra. Isso requer investimentos maciços em novos armazéns e a modernização das unidades existentes.

A médio e longo prazo, é crucial a expansão das linhas de crédito e financiamento, com programas mais robustos e específicos e condições de crédito favoráveis, em especial para armazéns em nível de fazenda, cooperativas, associações e empresas prestadoras de serviços e armazenagem.

Finalmente, o fomento ao armazenamento na fazenda é uma estratégia-chave. Produtores com armazém próprio demonstraram ganhos significativos ao poderem escolher o melhor momento para comercializar a produção.

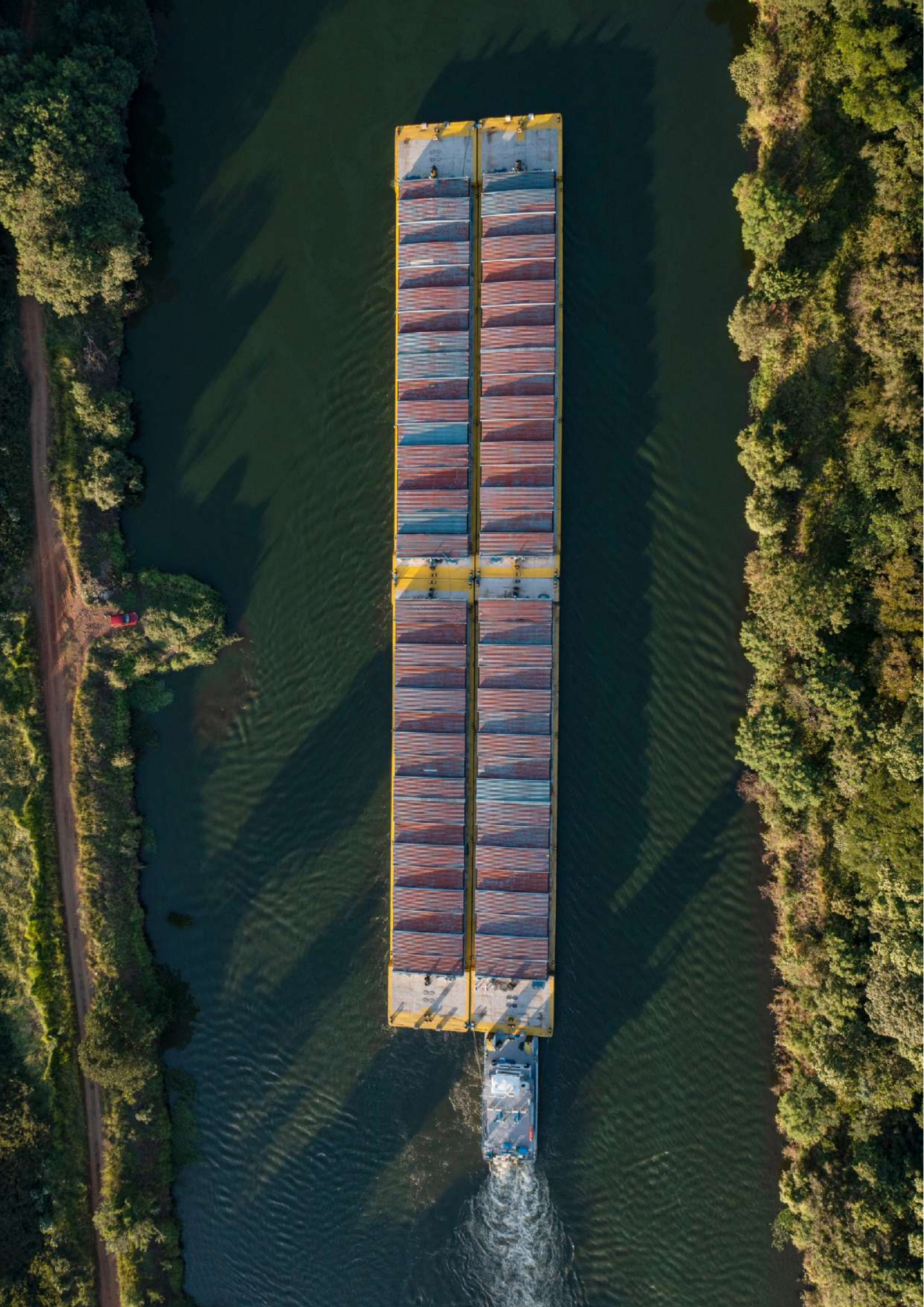
Nesse sentido, a Conab vem procurando promover novas fontes de recursos para investir nos seus armazéns. Uma das frentes é a parceria com o BNDES para prestação de serviços técnicos especializados em estruturação de projetos. O objetivo desse contrato é transformar ativos imobiliários sem utilidade em investimentos nos armazéns da Conab, ampliando a capacidade operacional da rede armazenadora. A Conab também celebrou parceria com a Itaipu Binacional, em 2025, onde está em execução por meio da Unops (Escritório das Nações Unidas de Serviços para Projetos), o investimento em três armazéns da Conab no Paraná e um em Mato Grosso do Sul. Esses investimentos permitirão a recuperação da capacidade de armazenamento da Conab, o que contribuirá com a redução do déficit em armazenagem nas regiões que possuem unidades armazenadoras da Conab. A Empresa ainda vem investindo na recuperação de seus armazéns por meio de recursos próprios, totalizando nos últimos 4 anos aproximadamente R\$ 84 milhões para as 64 unidades armazenadoras.



5 - CONCLUSÃO

Em síntese, o Anuário Agrologístico 2026 da Companhia Nacional de Abastecimento evidencia que a competitividade do agronegócio brasileiro está cada vez mais associada à capacidade de integração logística e à eficiência da infraestrutura de transporte e armazenagem. A consolidação dos portos do Arco Norte, especialmente o Porto do Itaqui, reforça a importância da diversificação dos corredores de exportação, reduzindo distâncias médias de transporte e ampliando a competitividade das regiões produtoras do Centro-Oeste e do MATOPIBA. Ao mesmo tempo, os dados demonstram que a expansão dessas rotas ainda depende de investimentos contínuos em integração multimodal, navegabilidade e infraestrutura portuária, principalmente diante das limitações sazonais observadas nos rios da Região Amazônica.

No cenário da armazenagem, o estudo mostra que os avanços observados nos últimos anos ainda não foram suficientes para acompanhar o crescimento da produção agrícola nacional. Estados como Mato Grosso, Goiás, Tocantins e Piauí apresentam déficits estruturais relevantes entre capacidade estática e produção, aumentando a pressão sobre o transporte rodoviário e reduzindo a capacidade de retenção estratégica da produção pelos produtores. Em contrapartida, estados da Região Sul, como Rio Grande do Sul e Paraná, mantêm indicadores mais equilibrados, embora enfrentem desafios relacionados à modernização de estruturas mais antigas. Dessa forma, o fortalecimento da armazenagem regional, aliado à ampliação da integração ferroviária e hidroviária, permanece como um dos principais fatores para aumentar a eficiência logística, reduzir custos operacionais e sustentar a posição do Brasil no comércio global de alimentos.



6 - ANEXOS

Figura 15 - Panorama agrologístico brasileiro - Arco Norte x Arco Sul de 2024 a 2025 (milhões de t)

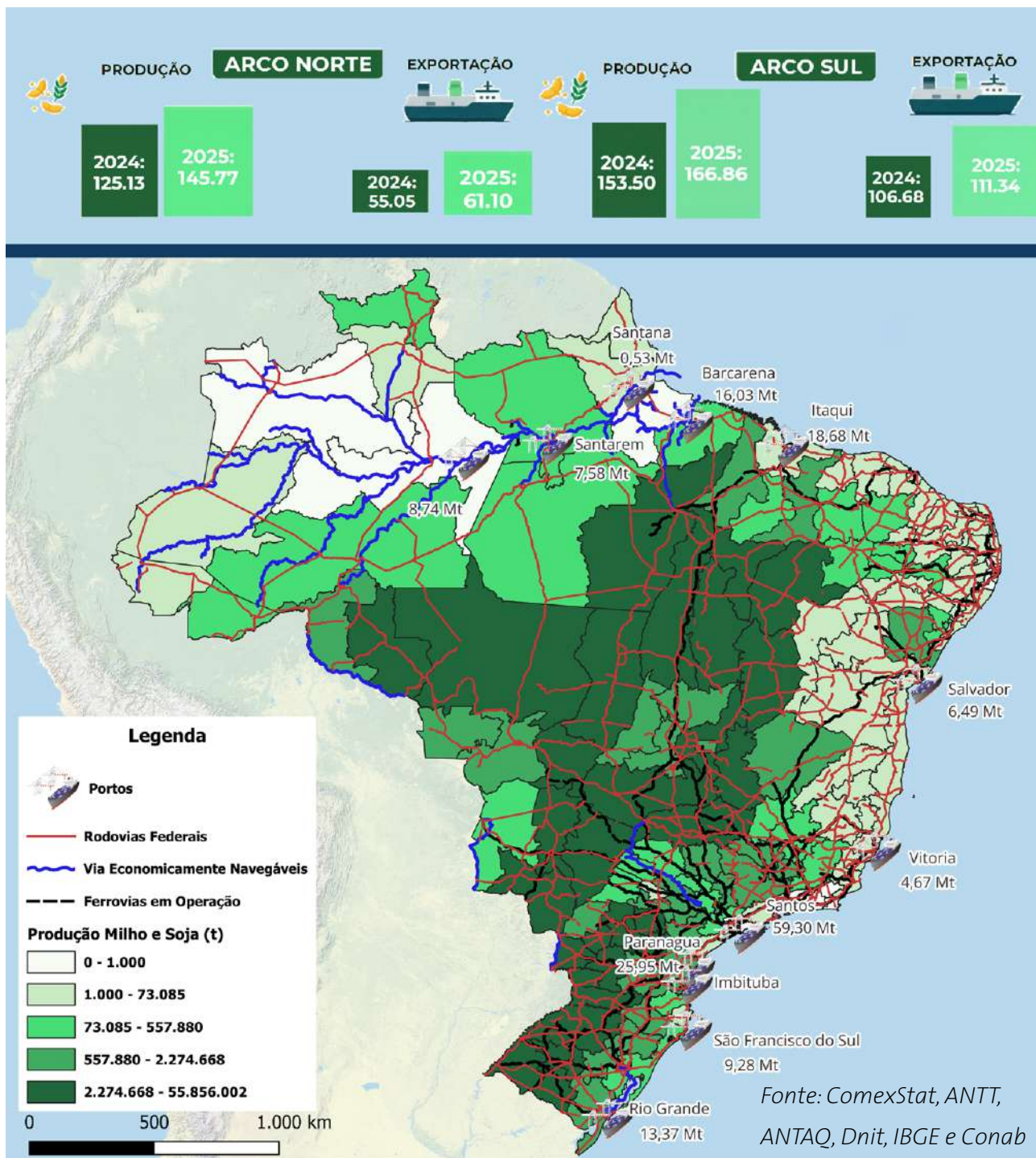


Figura 16 - Mapa das rodovias

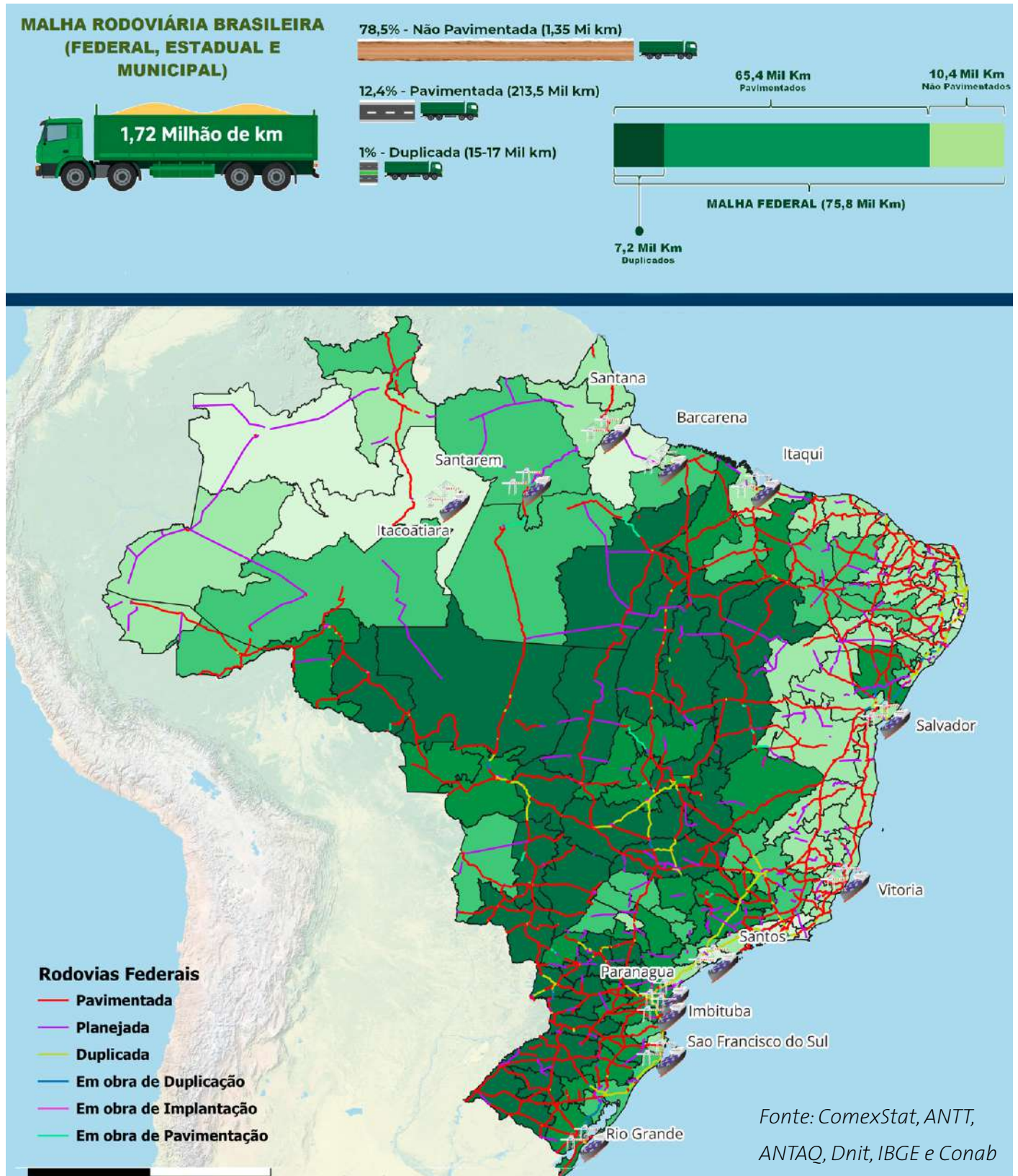
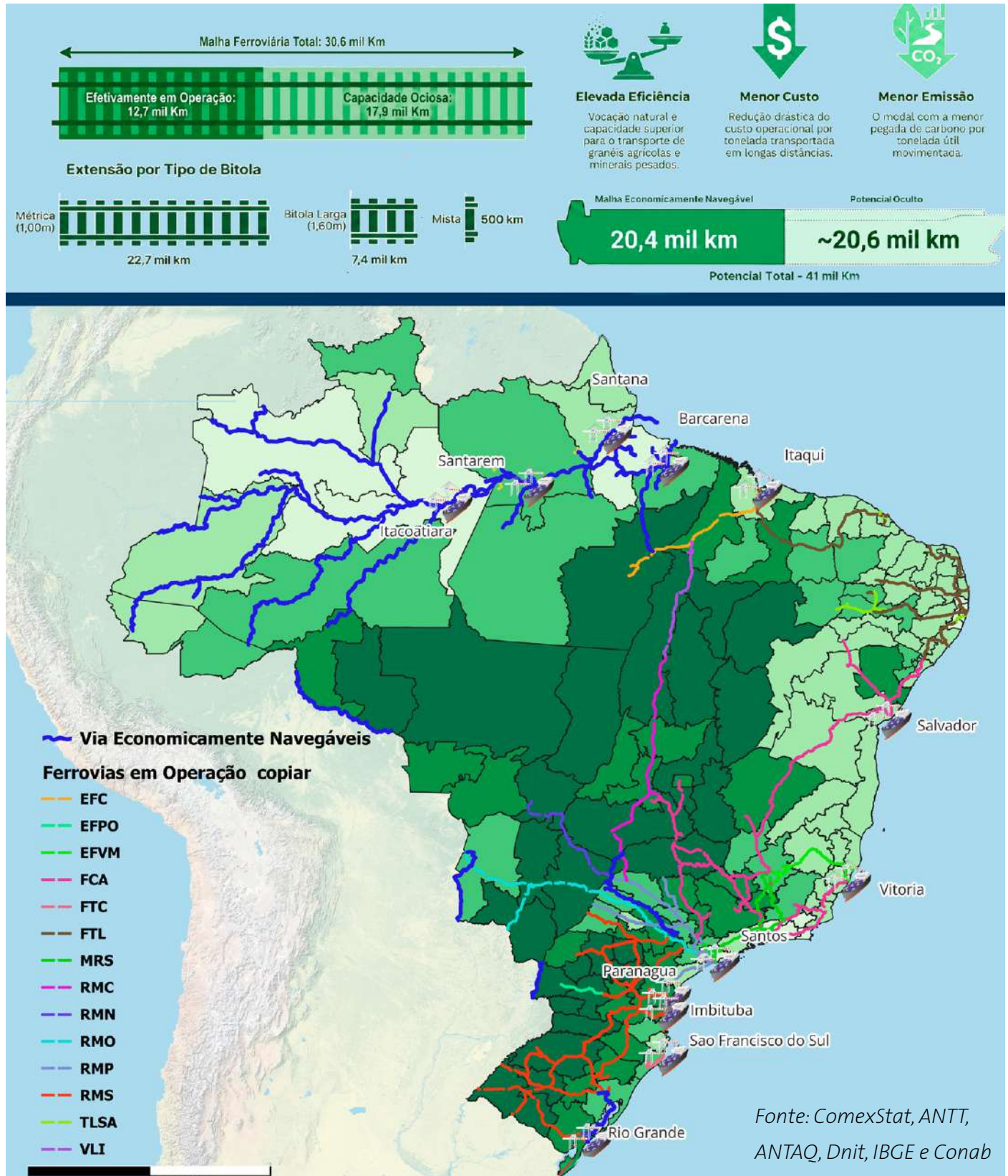


Figura 17 - Mapa das ferrovias e hidrovias





MINISTÉRIO DO
DESENVOLVIMENTO
AGRÁRIO E
AGRICULTURA FAMILIAR

