

Informativo Econômico 08/2026

Gargalos logísticos no escoamento de soja e milho em Mato Grosso do Sul: Diagnóstico, investimentos em curso e prioridades por eixo regional.

Introdução

Mato Grosso do Sul consolidou-se como o 5º maior produtor de soja do Brasil, aproximadamente 9% da produção nacional e o 4º maior produtor de milho de segunda safra do país, com produção estadual de grãos respondendo por cerca de 8,1% do total nacional. Apesar desse peso crescente, o estado ainda escoar cerca de 80% de sua produção agrícola por rodovias, com a ferrovia respondendo por menos de 2% e a hidrovia pela parcela restante, uma matriz desequilibrada que eleva custos, aumenta o desgaste da malha viária e reduz a competitividade do produtor frente a concorrentes como Estados Unidos e Argentina.

Este informativo reúne dados oficiais e do setor (USDA/Brasília, CONAB, SEMADESC-MS, Ministério dos Transportes, Aprosoja/MS e Rumo Logística) para mapear onde estão os principais entraves, rodovias saturadas, malha ferroviária parcialmente inoperante e hidrovia subutilizada, e onde, dentro do estado, os investimentos já em curso ou planejados tendem a gerar o maior ganho de competitividade para o produtor de grãos.

Mato Grosso do Sul no Cenário Nacional do Agronegócio

O agronegócio brasileiro respondeu por 25% do PIB nacional e 48% das exportações do país em 2025, segundo relatório da representação do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) em Brasília. Mato Grosso do Sul integra esse cinturão produtivo do Centro-Oeste com números que já justificam tratamento prioritário em infraestrutura, como a soja com produção estadual em 14,1 milhões de toneladas na safra 2024/25, com produção de 16,7 milhões de toneladas em 2025/26 (alta de 18,44%), 5º lugar no ranking nacional, com cerca de 9,04% da soja produzida no Brasil, e o milho 2ª safra 13,9 milhões de toneladas em 2025, salto de 64,3% em relação a 2024, sendo assim, o 4º maior produtor nacional do produto, sua participação na produção nacional de grãos chegou a 8,1% do total do país, com Ponta Porã sendo, na última safra, município-

líder na produção de soja do estado, segundo o levantamento SIGA-MS - Aprosoja/MS, seguido por polos como Maracaju, Sidrolândia e Dourados.

O Gargalo Logístico

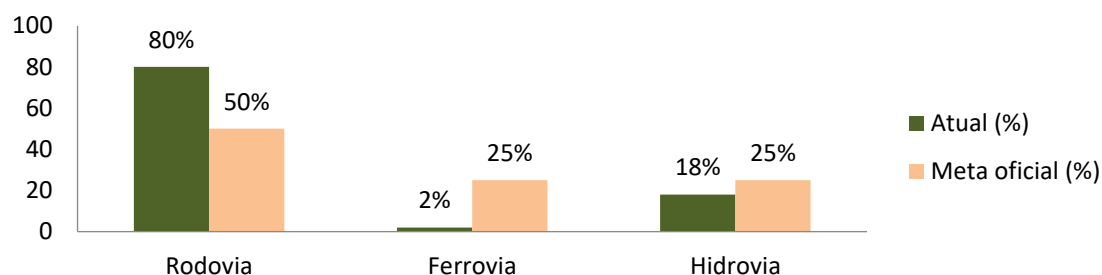
O retrato nacional como referência

O relatório do USDA em Brasília, de junho de 2026, resume o problema estrutural que também atinge Mato Grosso do Sul, o Brasil possui 1,7 milhão de quilômetros de rodovias, mas apenas 216 mil km (12,7%) são pavimentados, segundo CNT/DNIT. Em 2023, 69% do transporte de grãos no país foi feito por rodovias, 22% por ferrovias e apenas 9% por hidrovias, conforme dados do boletim USDA e ESALQ-Log (USP). Em algumas regiões, o frete chega a representar até 60% do valor da tonelada de milho e 25% do valor da tonelada de soja, em trajetos de 1.500 a 2.000 km até os portos do Sul e do Sudeste. No conjunto do país, os custos logísticos consomem cerca de 30% dos custos de produção do agronegócio.

A matriz de transporte de Mato Grosso do Sul

Em Mato Grosso do Sul, o desequilíbrio modal é ainda mais acentuado que a média nacional. Levantamento da Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (Semadesc-MS), divulgado no estudo "Caminhos da Produção", mostra que cerca de 80% da produção do estado é escoada por rodovia, contra menos de 2% por ferrovia e o restante por hidrovia, uma das matrizes mais rodoviário-dependentes entre os grandes estados produtores de grãos do país. A meta oficial do governo estadual é reduzir a fatia rodoviária para 50%, dividindo os outros 50% entre ferrovia e hidrovia, conforme fala do então secretário de Estado Jaime Verruck (Semagro-MS), em acordo com o diagnóstico logístico elaborado pela EPL (Empresa de Planejamento e Logística, vinculada ao governo federal).

Gráfico 01 - matriz modal de Mato Grosso do Sul - Atual x Meta (%)



EPL (Empresa de Planejamento e Logística)

A malha viária estadual soma 15 mil km, somados a mais 4 mil km de rodovias federais, com a BR-163 (eixo norte-sul) e a BR-262 (eixo leste-oeste) se cruzando em Campo Grande e formando os dois principais corredores de escoamento do estado conforme relatório da SEILOG-MS/Caminhos da Produção e AGESUL.

Figura 01 - BR – 163 e BR – 262



Comparativo de fretes, a régua que mede o gargalo

Dados de mercado, (SEFAZ-MS - Calculadora de Frete Mínimo), mostram, na prática, quanto a escolha de rota e modal impacta a renda do produtor de soja em diferentes polos do estado:

Tabela 1 - Comparativo de custo de frete

Município (MS)	Destino	Distância	Frete (R\$/ton)	Observação
Ponta Porã	Santos (SP)	1.202 km	R\$ 351,90	
Ponta Porã	Paranaguá (PR)	1.089 km	R\$ 321,30	Rota 113 km mais curta; frete 9,52% menor
Dourados	Santos (SP)	1.062 km	R\$ 336,60	
Dourados	Paranaguá (PR)	964 km	R\$ 306,00	Rota 9% mais econômica para a região

Fontes: SEFAZ-MS - Calculadora de Frete Mínimo.

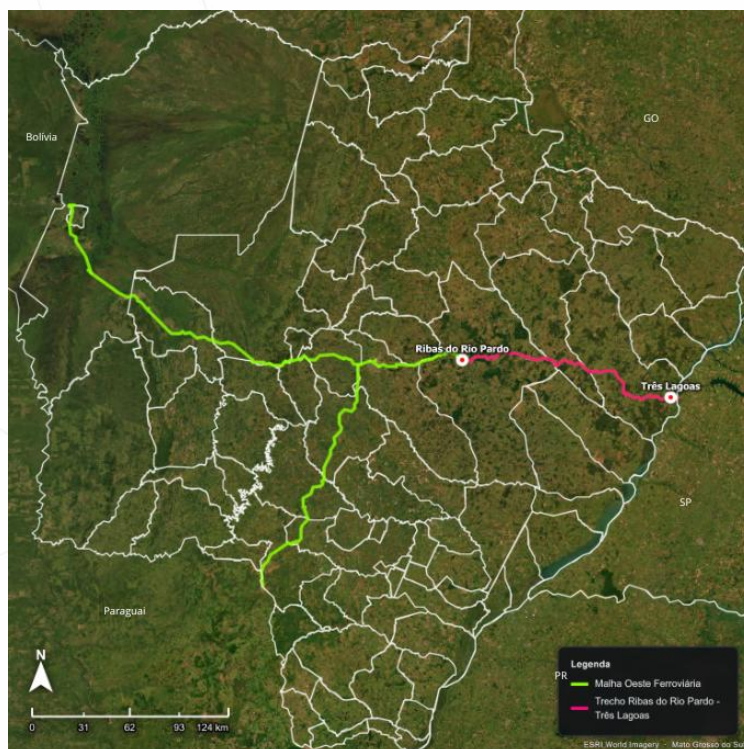
O padrão se repete para a metade sul do estado, Dourados; Maracaju; Ponta Porã, o escoamento via Paranaguá já é estruturalmente mais barato que via Santos. O gargalo, portanto, não é apenas "ter estrada", mas direcionar o fluxo para a rota mais eficiente e, sobretudo, tirar parte dessa carga do caminhão, o que hoje só é possível de forma marginal, dada a baixa cobertura ferroviária e hidroviária no estado.

Custo estrutural x custo efetivo, por que ferrovia e hidrovia ainda não chegam mais baratas ao produtor

Por tonelada-quilômetro, ferrovia e hidrovia são estruturalmente mais baratas que a rodovia, não o contrário. Segundo o Plano Hidroviário Estratégico do governo federal, em trajetos de cerca de 2.000 km a hidrovia chega a ser 4 vezes mais competitiva que o caminhão em R\$/tonelada, e a ferrovia entre 2 e

2,5 vezes mais barata. É esse diferencial que sustenta a meta oficial de tirar carga da estrada em Mato Grosso do Sul, mas na prática atual do estado, esse ganho ainda não chega à maioria dos produtores, e por motivos concretos, não porque o trem ou a balsa sejam caros por natureza, mas sim, por outros motivos, como, a malha oeste estar em processo de devolução a União, não em expansão; a Rumo protocolou pedido de devolução da concessão da Malha Oeste (1.973 km entre SP e MS) à ANTT ainda em 2020, e o contrato vence em 30 de junho de 2026, uma proposta da concessionária para manter sob gestão própria apenas 491 km, incluindo os 300 km entre Ribas do Rio Pardo e Três Lagoas, mas a proposta foi rejeitada pelo TCU em 2025, conforme dados da ANTT e TCU.

Figura 02 – Ferroeste com destaque no trecho que liga Ribas do Rio Pardo a Três Lagoas

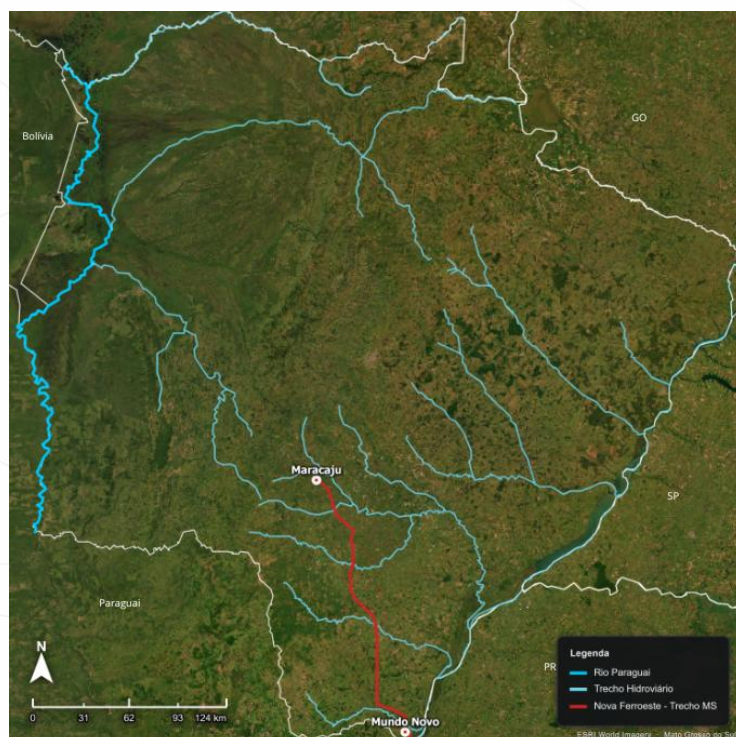


O caminho atual é uma nova licitação pública da malha, com edital previsto para o 1º semestre de 2026 e leilão no 2º semestre de 2026, que prevê a modernização (rebitolagem) apenas desse mesmo trecho de 300 km, ou seja, na maior parte do estado, simplesmente não há trem disponível para usar, independentemente do preço.

Junto a isso, temos, o custo de "ponta" (transbordo). Como os terminais ferroviários e hidroviários são poucos e concentrados (Chapadão do Sul, Corumbá, Porto Murtinho), o produtor fora desse raio precisa primeiro pagar o frete rodoviário até o terminal mais próximo, e esse trecho inicial se soma ao frete do modal principal e pode anular boa parte da economia teórica, sobretudo em percursos totais mais curtos; e ainda existe a baixa concorrência. Tendo uma única concessionária controlando o que resta da malha ferroviária e uma capacidade hidroviária ainda pequena e dependente de cheias do trajeto, falta a pressão competitiva que, em outros países, ajuda a empurrar o preço do frete ferroviário e hidroviário para baixo.

Em resumo, a diferença de preço observada hoje no estado não decorre de uma desvantagem intrínseca da ferrovia ou da hidrovia, mas da combinação entre infraestrutura subdimensionada, concessão em processo de devolução e ausência de concorrência. É justamente esse o argumento por trás de priorizar a concessão da hidrovia do Paraguai e a Nova Ferroeste, Ferrovia Maracaju–Paraná, sem investimento que amplie a oferta desses modais, a vantagem de custo continuará existindo apenas no papel.

Figura 03 – Novo trecho Ferroeste e trecho Rio Paraguai em destaque

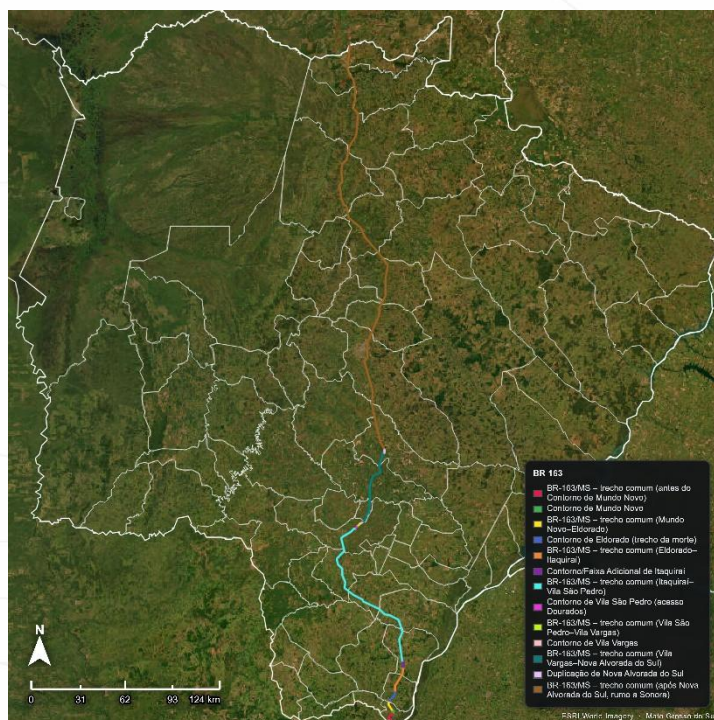


Infraestrutura rodoviária, o eixo ainda dominante

Como a rodovia continuará sendo, no curto e médio prazo, o modal predominante em MS, a qualidade dos corredores federais é determinante para o custo do produtor. O Ministério dos Transportes incluiu a BR-163/MS no programa de otimização de contratos de concessão (Portaria nº 848/2023), com a rodovia sendo a primeira do país a ter edital de otimização publicado. O pacote prevê R\$ 9,64 bilhões em investimentos previstos para a BR-163 em Mato Grosso do Sul, dentro do programa de otimização está a duplicação de 183 km da rodovia, com 68 km previstos para execução entre 2025 e 2027, em trechos críticos como Mundo Novo, Eldorado, Itaquiraí, Vila São Pedro (acesso a Dourados) e Vila Vargas.

Em todo o Brasil, o programa de otimização deve gerar 1,6 milhão de empregos diretos e indiretos, segundo o Ministério do Transporte. Paralelamente, uma nova concessão específica da BR-163/MS (trecho de Mundo Novo a Sonora, 16 municípios) está prevista com R\$ 16,5 bilhões em investimentos e estimativa de 134 mil empregos no estado, um processo distinto do programa de otimização.

Figura 04 – BR-163 com destaques nos trechos de Mundo Novo a Sonora



Além da BR-163, o estado tem mais de 100 projetos rodoviários federais em estudo de concessão, somando cerca de 5.800 km, parte do plano estadual de R\$ 50 bilhões em investimentos em infraestrutura de transporte até 2035, sendo R\$ 18,1 bilhões em rodovias, com expectativa de redução de até 26% nos custos de transporte e geração de 127 mil empregos no horizonte do plano, conforme diagnóstico logístico e rodoviário da EPL (Empresa de Planejamento e Logística). Paralelamente, a Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEILOG-MS) avalia uma carteira adicional de concessões, das rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395 a trechos federais, totalizando 869 km, dentro de um pacote distinto de R\$ 18 bilhões em investimentos privados previstos para os próximos três anos.

Infraestrutura Ferroviária, o elo perdido

A ferrovia é o modal mais subutilizado em Mato Grosso do Sul, respondendo por menos de 2% do escoamento da produção, apesar de o transporte ferroviário poder reduzir os custos de frete entre 15% e 25% em comparação ao modal rodoviário, segundo estimativas citadas pelo USDA. O estado é cortado por dois ativos relevantes, mas ambos operam muito abaixo do potencial, Ferronorte (concessão Rumo) que liga Santa Fé do Sul (SP) a Rondonópolis (MT) em 755 km, atravessando o norte de Mato Grosso do Sul, é considerada altamente competitiva para exportação de soja via Porto de Santos, com Chapadão do Sul funcionando como polo estratégico e a Malha Oeste (trecho Corumbá-Três Lagoas) que apesar de somar 1.973,1 km em território de MS, grande parte da linha está inoperante. A Rumo manifestou interesse em manter ativos apenas cerca de 300 km, entre Ribas do Rio Pardo e Três Lagoas, deixando a porção oeste do estado, justamente a mais distante dos portos marítimos, sem alternativa ferroviária funcional.

Como resposta, existe um projeto que concentra a expectativa de reequilíbrio modal, segundo a Nova Ferroeste, que depende da relicitação da Malha Oeste, o projeto da Ferrovia Maracaju-Paraná, que atenderia diretamente o principal polo de soja do estado e o conectaria a um corredor com saída para o sul do país. Em nível nacional, o governo federal estima atrair R\$ 140 bilhões em investimentos ferroviários, com destaque para a Ferrovia do Mato Grosso; a Nova Ferroeste; a Ferrovia Norte-Sul e os estudos da Ferrogrão, vide relatório do USDA/Brasília.

Infraestrutura hidroviária, o potencial inexplorado do extremo-oeste

Mato Grosso do Sul tem mais de 1.100 km de rios navegáveis, divididos entre a hidrovia Paraná-Tietê, a leste, e a hidrovia do Paraguai, a oeste, esta última cobrindo os 600 km entre Corumbá e Porto Murtinho, na fronteira com o Paraguai. Apesar do potencial, a capacidade de movimentação ainda pequena e dependente de cheias do trajeto, como já citado.

O fato mais relevante em curso é a primeira concessão hidroviária do país no rio Paraguai, conduzida pela Semadesc-MS, que deve viabilizar dragagem, balizamento e terminais, com meta de elevar a movimentação de carga para uma faixa de 25 a 30 milhões de toneladas anuais até 2030. Na prática, a hidrovia já comprova seu potencial, a trading Vicentin escoou 600 mil toneladas de soja de MS pelos terminais de Porto Murtinho e Ladário, e por Concepción, no Paraguai, evitando o frete rodoviário de longa distância. No país, as hidrovias já movimentam 91 milhões de toneladas de produtos agrícolas por ano, segundo o USDA.

Esse eixo é particularmente estratégico para a porção oeste/pantaneira do estado, onde a distância rodoviária até os portos de Santos ou Paranaguá supera os 1.500 km e onde não há alternativa ferroviária ativa, tornando a hidrovia, e não a rodovia ou a ferrovia, o modal de menor custo relativo de implantação para escoar a produção dessa região.

Rota Bioceânica: a aposta estratégica

A Rota Bioceânica é o maior projeto de integração logística em curso para o estado, um corredor rodoviário que liga o Atlântico ao Pacífico, conectando Porto Murtinho (MS) ao Paraguai, à Argentina e a portos chilenos. Segundo o secretário de Estado Arthur Falcette (Semadesc-MS), apurado pelo Canal Rural na FIAP 2026, o corredor pode reduzir entre 14 e 17 dias o tempo de transporte de cargas brasileiras destinadas à China e a outros mercados do Sudeste Asiático, encurtando a rota de exportação do agronegócio do Centro-Oeste de forma inédita.

O projeto envolve quatro países e oito estados, com apoio técnico do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). A governança do trecho brasileiro ficará a cargo do Governo de Mato Grosso do Sul, por meio de um

fórum subnacional com cadeira permanente do estado. Investimentos recentes do Governo de Mato Grosso do Sul em Porto Murtinho, porta de entrada do corredor, somam R\$ 72,9 milhões, incluindo R\$ 8,4 milhões em pavimentação, drenagem e duplicação do trecho urbano da BR-267, e R\$ 44,5 milhões na recuperação de 83,5 km da Estrada do Firme, entre Porto Murtinho e o entroncamento com a MS-458, além de outros itens menores do pacote estadual. Paralelamente, e com fonte de recurso distinta, a União prevê uma obra federal de R\$ 472 milhões para ligar a BR-267 à futura ponte binacional sobre o rio Paraguai, com 13,1 km de extensão, contorno viário e posto de controle aduaneiro.

Para o produtor de grãos, o ganho mais imediato da Rota Bioceânica é abrir uma terceira via de exportação (além de Santos e Paranaguá) com potencial de menor custo para os mercados asiáticos a partir do oeste do estado, embora o benefício pleno dependa da conclusão da ponte binacional e da pavimentação completa do trecho paraguaio e chileno.

Armazenagem, o gargalo que pressiona o produtor antes do transporte

Antes mesmo de chegar à estrada, à ferrovia ou ao rio, a produção de MS já enfrenta um entrave de armazenagem que é nacional, mas é ainda mais agudo no estado. No Brasil, a capacidade estática de estocagem de grãos é de cerca de 202 milhões de toneladas, suficiente para 60% a 70% da produção nacional, segundo o USDA. Em Mato Grosso do Sul, a situação é pior, com capacidade estática de 16,4 milhões de toneladas, o estado consegue armazenar apenas cerca de 58,5% de sua própria produção de soja e milho, com déficit estimado em 11,6 milhões de toneladas, a 4ª maior carência de armazenagem do país, atrás de Mato Grosso, da região de fronteira agrícola "MATOPIBA" e de Goiás. Essa insuficiência de armazenagem obriga muitos produtores a vender rapidamente a safra ou a usar caminhões como armazém temporário, pressionando os preços recebidos no campo e sobrecarregando ainda mais o sistema logístico durante a colheita, exatamente no período em que a malha rodoviária do estado já opera no limite.

Onde investir, Prioridades por eixo regional

Cruzando o diagnóstico acima com a geografia da produção, é possível hierarquizar onde cada modal traz o maior retorno para o produtor de soja e milho de Mato Grosso do Sul.

Eixo Sul (Maracaju, Dourados, Ponta Porã, Itaporã)

Concentra o maior volume de soja do estado, com Ponta Porã na liderança. A rota via Paranaguá já é a mais econômica para essa região (frete 13% a 27% menores que via Santos) segundo dados da Semadesc/MS. A prioridade é concluir a duplicação da BR-163 nos trechos sul, Mundo Novo, Eldorado, Itaquiraí, acesso a Dourados, e viabilizar a Ferrovia Maracaju–Paraná, que retiraria parte expressiva do fluxo de caminhões dessa região, hoje 100% dependente de rodovia.

Eixo Centro-Norte (Chapadão do Sul, Costa Rica, Sonora)

Polo do milho segunda safra e já parcialmente servido pela Ferronorte/Rumo via Santa Fé do Sul – Santos. Aqui a Prioridade é reverter a inoperância de trechos da Malha Oeste e destravar a relicitação que viabiliza a Nova Ferroeste, ampliando a oferta ferroviária para um polo que já comprovou ganho de competitividade quando escoar por trilho.

Eixo Oeste/Pantanal (Corumbá, Porto Murtinho, Ladário)

Região mais distante dos portos marítimos (rodovia até Santos supera 1.500 km) e sem alternativa ferroviária ativa. Prioridade, concluir a concessão da hidrovía do Rio Paraguai (meta de 25 a 30 milhões de toneladas/ano até 2030) e os investimentos da Rota Bioceânica em Porto Murtinho, sobretudo a ponte binacional e a pavimentação da BR-267, que juntas oferecem o maior ganho relativo de custo para essa porção do estado.

Encontros de Campo Grande (cruzamento BR-163 x BR-262)

Funciona como gargalo de convergência de cargas de todo o estado. Prioridade, contornos e duplicação no entorno da capital, já contemplados no programa de otimização da BR-163/MS, para evitar que o ganho obtido nos outros eixos se perca em filas e congestionamento no entroncamento.

Conclusão

Mato Grosso do Sul reúne um paradoxo comum ao agronegócio brasileiro: uma produção em rápida expansão, com crescimento próximo de 20% na soja, sustentada por uma infraestrutura ainda excessivamente dependente do modal rodoviário. Os investimentos já anunciados, estimados em R\$ 50 bilhões até 2035 em rodovias, ferrovias e hidrovias, somados aos projetos da Rota Bioceânica, possuem potencial para reduzir a participação do transporte rodoviário de 80% para 50% da carga movimentada no estado. Entretanto, os benefícios econômicos efetivos para o produtor dependerão da execução dos projetos estruturantes, especialmente da relicitação e modernização da Malha Oeste, da conclusão da concessão da Hidrovia do Paraguai e da entrega dos trechos prioritários da BR-163. Nesse contexto, a melhoria da infraestrutura logística é fundamental para reduzir custos de escoamento, ampliar a competitividade dos grãos sul-mato-grossenses e sustentar o crescimento da produção. Caso esses avanços não se concretizem, o custo logístico continuará sendo um dos principais fatores limitantes da rentabilidade e da inserção competitiva nos mercados nacional e internacional, conforme apontado pelo USDA/Brasília em seu relatório.

Fontes Consultadas

USDA, Brasília. "Gargalos ameaçam competitividade do agronegócio no Brasil", Publicado em 06/2026.

Aprosoja/MS. Boletim de Produtividade. Disponível em [Aprosoja/MS - Boletim de Produtividade](#).

Semadesc-MS. "Caminhos da Produção: uma radiografia de como a produção do Estado escoia pelos modais". Publicado em 2024.

SEFAZ/MS, Calculadora de Frete. Disponível em Calculadora de Frete.

Canal Rural / Fiap 2026. "Rota Bioceânica vai transformar MS em hub de exportações do agro brasileiro". Publicado em (18/06/2026).

Ministério dos Transportes. Programa de otimização da BR-163/MS. Publicado em 05/2025.

GOVERNO DE MS, Agência de Notícias. Investimentos em Porto Murtinho e na Rota Bioceânica, Publicado em 06/2026.

SINFRA-MT. Situação operacional da Ferronorte e da Malha Oeste em MS.

ANTT. Rumo Malha Oeste, contratos de concessão e prazo de vigência.

Suporte Técnico

Coordenador Técnico

Gabriel Balta

Coordenador de Campo

Dany Corrêa

Analistas de Geoprocessamento

Eduardo Amorim

Eveline Bezerra

Stael Caroline Rego

Analista Técnico

Lucas Almeida

Equipe de Campo

Adriana Jara

Alexandre Santos

Aldinei Ortiz

Arywander de Andrade

Diego Batistela

Gabriela Silva

Geizibel Gomes

Giovanny Vilela

José Alberto Santos

Lilian Ferreira

Patrícia Vilela

Wesley Santos

Wesley Luan da Silva

Suporte Administrativo

Gerente Institucional

Tauan Almeida

Coordenadora Financeira e Contábil

Teresinha Rohr

Coordenador Administrativo

Kelson Ventura

Assistente Financeira e Contábil

Gislaine Alencar

Assistente Administrativa

Valéria Henrique

Comunicação e Marketing

Coordenadora de Comunicação

Crislaine Oliveira

Assistentes de Comunicação

Marcos Maluf

Beatriz Julio

Estagiária

Carolina Toffanetto

Elaboração

Raphael Gimenes – **Analista de Economia**

economia2@aprosojams.org.br

Linneu Borges Filho – **Analista de Economia**

economia1@aprosojams.org.br

Diretoria Executiva

Diretor Presidente

Jorge Michelc

Vice-presidente

Andre Dobashi

1º Diretor Administrativo

Paulo Stefanello

2º Diretor Administrativo

Pompilio Silva

1º Diretor Financeiro

Fábio Caminha

2º Diretora Financeira

Malena May

Diretores Regionais

Lucio Damália

Geraldo Loeff

Eduardo Introvini

Diogo Peixoto da Luz

Conselho Fiscal

Luciano Muzzi Mendes

Sérgio Luiz Marcon

Thaís Zenatti

Luis Alberto Moraes Novaes

Gervásio Kamitani

Fabio Carvalho Macedo

Conselho Consultivo

Juliano Schmaedecke

Christiano Bortolotto

Maurício Koji Saito

Almir Dalpasquale