

FAMASUL

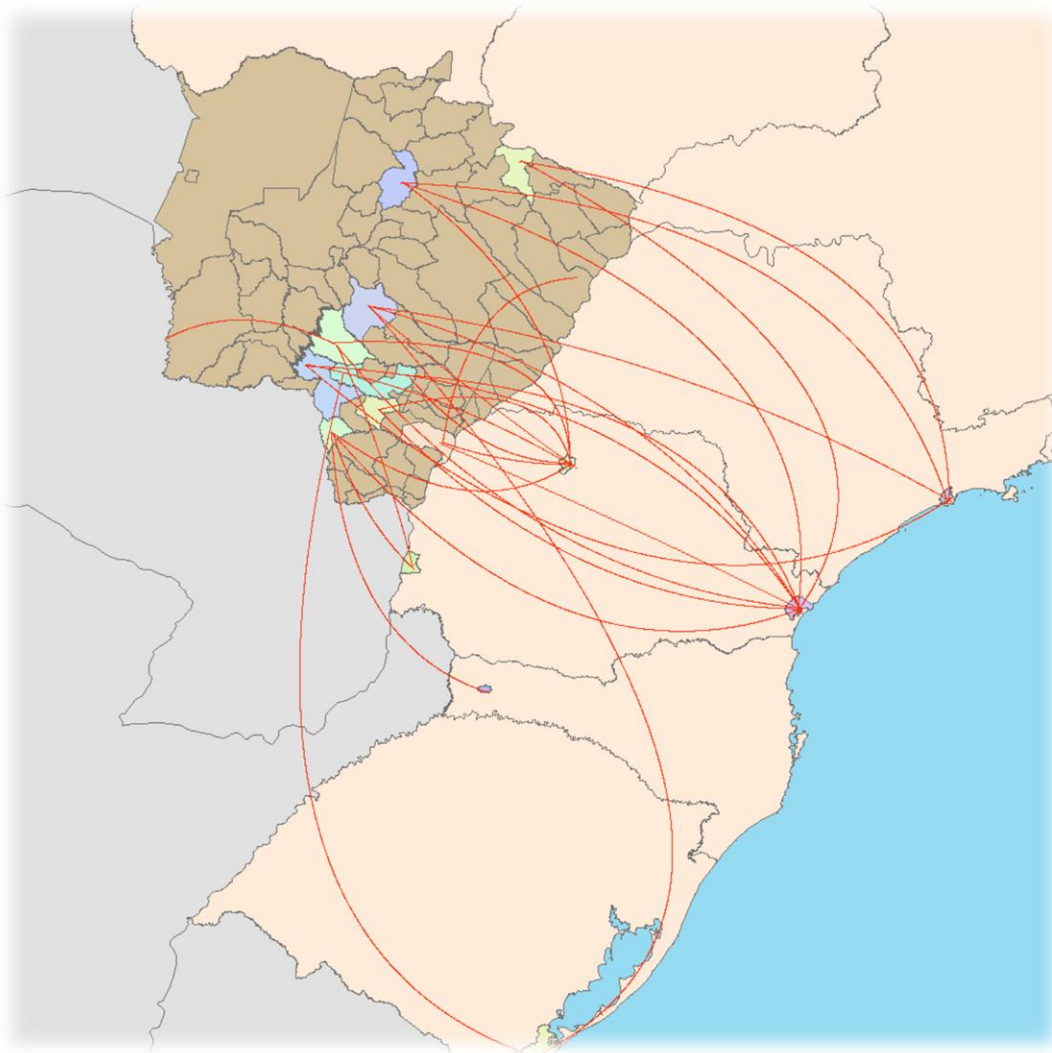
LOG

O boletim logístico de
Mato Grosso do Sul

SUMÁRIO

1. A logística em Mato Grosso do Sul
2. Modal rodoviário
3. Investimentos - BR-163/MS
4. Valores Frete – Mato Grosso do Sul
5. Valores combustíveis – Mato Grosso do Sul
6. Relação frete e combustíveis
7. Modal fluvial - Movimentação dos portos
8. Modal ferroviário - Movimentação das ferrovias
9. Curiosidades – Processo de Relicitação da Malha Oeste
10. Editorial – Representatividade e atualidades

Rotas de escoamento



Os principais destinos de escoamento do agronegócio do estado, independente do modal, são os portos de:

- Santos/SP;
- Paranaguá/PR;
- Rio Grande/RS e,
- Porto Murtinho/MS.

Bem como, os entrepostos dos municípios:

- Maringá/PR;
- Santa Helena/PR, e
- Maravilha/SC.

O escoamento da produção agropecuária é realizada majoritariamente pelas rodovias. Porém, é crescente a demanda pela maior participação das ferrovias e hidrovias como alternativas econômica e ambientalmente mais viáveis.

Modal rodoviário

É o principal modal de escoamento do agronegócio nacional e não é diferente em Mato Grosso do Sul. O escoamento por rodovias foi o modal mais estimulado ao longo dos anos no país, é o mais flexível, ágil e tem boa oferta, porém é também o mais caro, devido ao volume transportado por caminhão, custos de combustíveis e pedágios. Acrescenta-se a esses fatores os índices de acidente, furto de cargas e perdas de produtos ao longo do trecho percorrido.

As principais vias de acesso em Mato Grosso do Sul, são: BR 262, BR 267, BR 163, BR 158, BR 040, BR 060 e BR 376.

De acordo com dados do Comex Stat, sistema oficial do Governo Federal para a extração das estatísticas do comércio exterior brasileiro, as exportações acumuladas de milho em 2025 registraram crescimento de 3,0%, totalizando 40,98 Mt., frente a 39,78 Mt. em 2024. Já as exportações de soja apresentaram alta de 9,48%, alcançando 108,18 Mt. No Mato Grosso do Sul, as exportações de milho tiveram avanço expressivo de 104,7%, somando 2,01 Mt., ante 0,98 Mt. no ano anterior. Em contrapartida, as exportações de soja recuaram 7,31%, totalizando 6,12 Mt. Além disso, o transporte de fertilizantes no estado apresentou forte retração em 2025, com queda de 77,6% em relação a 2024, totalizando 212,6 mil ton., frente a 949,4 mil ton. no ano anterior.

Modal rodoviário

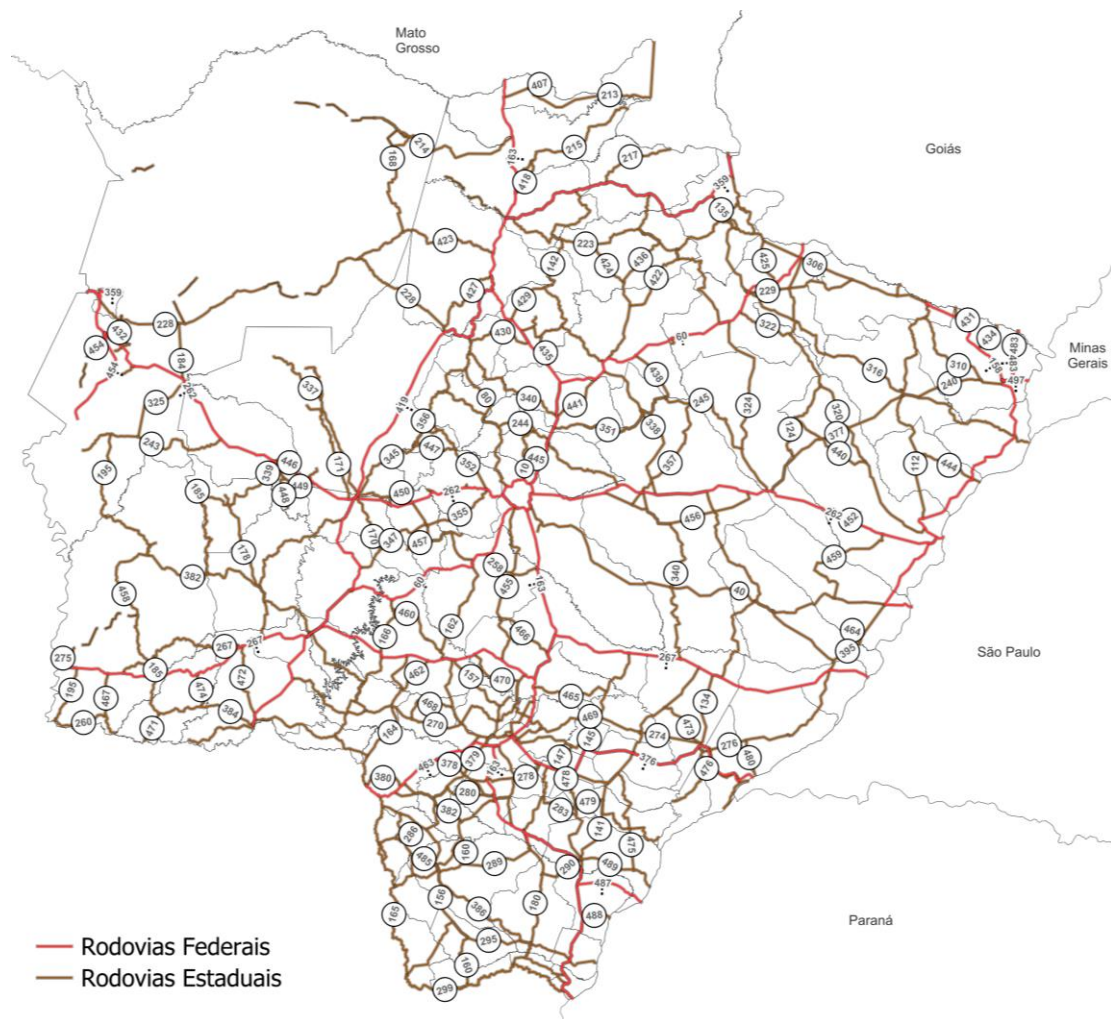


Tabela 1: Rodovias de Mato Grosso do Sul atualizada em Dezembro de 2025.

REDE DO SNV	REDE PLANEJADA	REDE NÃO PAVIMENTADA				REDE PAVIMENTADA		TOTAL
	PLANEJADA	LEITO NATURAL	EM OBRAS IMP	IMPLANT	EM OBRAS PAV	PISTA SIMPLES	PISTA DUPLA	
Adm. Federal	415,4	130,1	-	42,4	100,9	2.152,0	26,0	2.866,8
Conv. Deleg.	-	-	-	-	-	205,3	10,9	216,2
Conc. Fed.	-	-	-	-	-	1.379,6	42,6	1.422,2
Est. Coin. Fed. Plan.	-	-	-	78,1	-	70,2	-	148,3
Rodovia Estadual	1.548,0	1.645,2	143,8	5.804,6	275,1	5.272,9	34,4	14.724,0
Sub-Total	1.963,4	1.775,3	143,8	5.925,1	376,0	9.079,6	113,9	19.377,5

SNV: Sistema Nacional de Viação; **IMPLANT:** Implantação; **PAV:** Pavimentada; **Adm. Fed:** Administração Federal; **Conv. Deleg.:** Convênios de Delegação; **Conc. Fed.:** Concessão Federal; **Est. Coin. Fed. Plan.:** Estadual Coincidentes com Federal Planejada.

O transporte rodoviário em Mato Grosso do Sul é majoritariamente administrado pelo governo estadual, que gerencia 76,0% da malha rodoviária do estado, totalizando 14.724 km. O restante das rodovias são federais, sendo a principal a BR-163, que está sob concessão federal e é administrada pela Motiva Pantanal, representa 4,4% da malha rodoviária, o equivalente a 845,9 km.

De acordo com o Governo Federal, quando uma rodovia é federalizada, sua administração, manutenção e gestão passam a ser responsabilidade do governo federal, que também se encarrega dos investimentos necessários. Esses investimentos podem ser realizados por meio de diferentes fontes, como o Orçamento Geral da União (OGU), fundos específicos, emendas parlamentares, parcerias com a iniciativa privada (como concessões rodoviárias e Parcerias Público-Privadas - PPPs) e aportes do setor privado.

RODOVIAS ESTADUAIS

Entre 2018 e 2025, a malha de rodovias estaduais de Mato Grosso do Sul passou por um processo contínuo de ampliação e melhoria. Em muitos municípios, a extensão das estradas cresceu gradualmente, acompanhando o avanço econômico do estado e a necessidade de dar mais agilidade ao transporte de produtos e à mobilidade das pessoas. Esse movimento reflete o esforço do governo estadual em fortalecer a infraestrutura e garantir que regiões produtoras e centros urbanos estejam cada vez mais conectados, favorecendo o desenvolvimento local.

Apesar do crescimento geral, os dados mostram que esse avanço ocorreu de forma diferente entre os municípios. Em alguns casos, a extensão das rodovias se manteve estável por certo tempo, enquanto em outros houve saltos expressivos, resultado de obras importantes, pavimentações ou ampliações de trechos estratégicos. Essas diferenças revelam como os investimentos foram planejados de acordo com as realidades e prioridades de cada região, buscando atender tanto áreas com grande fluxo de produção quanto localidades com necessidade de acesso mais seguro.

Tabela 01 – Rodovias Estaduais por município de Mato Grosso do Sul.

Municípios	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Extensão (km)							
Água Clara	331,8	331,8	331,8	331,8	331,3	331,0	331,0	306,0
Alcinópolis	148,7	148,7	148,7	148,7	148,5	148,5	148,5	148,5
Amambai	403,4	403,4	403,4	403,5	437,4	437,4	437,4	437,4
Anastácio	138,6	138,6	138,6	138,6	138,4	138,4	138,5	138,5
Anaurilândia	100,0	100,0	100,0	100,0	89,8	98,4	98,4	98,3
Angélica	109,4	109,4	109,4	109,4	109,6	109,6	109,6	109,6
Antônio João	65,6	65,6	65,6	65,6	58,3	58,3	48,6	48,6
Aparecida do Taboado	64,1	64,1	64,1	64,1	61,0	60,8	60,8	60,8
Aquidauana	536,4	536,4	536,4	536,4	539,7	535,4	535,4	535,4
Aral Moreira	196,0	196,0	196,0	195,9	167,9	167,8	167,8	167,8
Bandeirantes	187,3	187,3	187,3	187,3	187,2	187,2	187,2	187,2
Bataguassu	39,0	39,0	39,0	39,0	40,0	39,4	39,4	39,4
Batayporã	124,0	124,0	124,0	124,0	124,2	120,5	120,5	120,5
Bela Vista	215,4	215,4	215,4	215,3	221,7	221,7	220,7	220,7
Bodoquena	199,6	199,6	199,6	199,6	199,6	199,6	199,6	199,6
Bonito	262,1	262,1	262,1	262,1	263,0	275,3	275,3	275,3
Brasilândia	175,7	175,7	175,7	175,7	177,9	177,4	177,4	177,4
Caarapó	198,6	198,6	198,6	198,6	199,4	199,4	199,4	199,6
Camapuã	215,0	215,0	215,0	215,0	214,6	214,5	214,5	214,5
Campo Grande	303,5	303,5	303,5	263,0	297,9	297,9	296,9	296,9
Caracol	106,8	106,8	106,8	106,8	106,6	106,6	106,6	106,6
Cassilândia	179,3	179,3	179,3	179,3	180,5	180,0	180,0	180,0
Chapadão do Sul	285,2	285,2	285,2	286,6	250,0	249,6	249,6	252,1
Corguinho	178,2	178,2	178,2	178,2	177,7	177,7	177,7	177,7
Coronel Sapucaia	62,9	62,9	62,9	63,1	54,6	54,6	54,6	54,6
Corumbá	1031,7	1031,7	1031,7	1031,7	1036,5	1093,4	1151,0	1150,9
Costa Rica	282,3	282,3	282,3	282,3	282,7	282,3	282,4	282,3
Coxim	288,9	288,9	288,9	289,2	346,4	346,4	288,9	288,9
Deodópolis	86,9	86,9	86,9	86,9	86,9	86,9	86,9	86,9
Dois Irmãos do Buriti	154,7	154,7	154,7	154,7	155,2	155,0	155,0	155,0
Douradina	44,2	44,2	44,2	44,2	44,2	44,2	44,2	44,2
Dourados	353,8	353,8	353,8	353,3	346,9	368,8	368,8	368,8
Eldorado	70,7	70,7	70,7	71,1	89,0	89,7	89,7	89,7
Fátima do Sul	31,7	31,7	31,7	31,7	32,2	32,2	32,2	32,2
Figueirão	327,2	327,2	327,2	327,2	326,9	327,3	327,3	327,3
Glória de Dourados	41,5	41,5	41,5	41,5	41,7	41,7	41,7	41,7
Guia Lopes da Laguna	60,6	60,6	60,6	60,6	60,7	92,5	92,5	92,5
Iguatemi	193,2	193,2	193,2	193,5	182,8	182,8	182,8	182,8

Logística em Mato Grosso do Sul



Municípios	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Extensão (km)							
Inocência	279,6	279,6	279,6	279,6	341,4	339,9	339,9	339,9
Itaporã	144,4	155,3	155,3	155,9	158,2	170	170	170
Itaquiraí	86,3	86,4	86,4	86,9	86,6	86,6	86,6	86,6
Ivinhema	100,8	100,8	100,8	100,8	101	101	101	101
Japorã	96,7	96,7	96,7	96,8	98,8	98,8	98,8	98,8
Jaraguari	163,8	163,8	163,8	163,8	163,8	164,1	165,1	164,1
Jardim	72,4	72,4	72,4	72,4	100,9	100,9	74	74
Jateí	215,1	215,1	215,1	215,1	222,9	223	223	223
Juti	112,8	112,8	112,8	112,8	105,7	104,7	104,7	105,7
Laguna Carapã	30,1	30,1	30,1	30,1	32,6	32,6	32,7	32,6
Maracaju	180,7	180,7	180,7	180,5	167,2	167,2	167,2	167,2
Miranda	282,8	282,8	282,8	282,7	282	252	258,4	258,3
Mundo Novo	149,3	149,3	149,3	149,3	149,4	149,4	149,4	149,4
Naviraí	56	56	56	54,8	48,5	48,5	48,5	48,5
Nioaque	190,5	190,5	190,5	190,5	190	190	190	190
Nova Alvorada do Sul	14,1	14,1	14,1	14,1	13,9	13,9	13,9	13,9
Nova Andradina	61,7	61,7	61,7	61,7	61,1	61,2	61,2	61,2
Novo Horizonte do Sul	256,8	256,8	256,8	256,8	256,5	256,3	256,3	256,3
Paraíso das Águas	49	49	49	49	48,6	48,6	48,6	48,6
Paranaíba	228,5	228,5	228,5	228,5	230,1	229,7	229,7	229,7
Paranhos	259,6	259,5	259,5	259,5	237,8	236,8	236,8	236,8
Pedro Gomes	133,3	133,3	133,3	133,3	126,6	126,6	126,6	126,6
Ponta Porã	134,4	134,4	134,4	134	135,7	135,6	135,6	135,6
Porto Murtinho	453,4	453,4	453,4	456,3	441,6	437,1	468,4	468,4
Ribas do Rio Pardo	792,3	792,3	792,3	792,3	791,1	766,2	766,2	750,6
Rio Brillhante	940,8	940,8	940,8	938,3	940,9	940,2	940,2	940,2
Rio Negro	218	218	218	218	219,1	219,1	219,1	219,1
Rio Verde de Mato Grosso	146,1	146,1	146,1	146,1	146,5	147,1	147,1	147,1
Rochedo	238,9	238,9	238,9	238,8	238,1	238,3	238,3	238,3
Santa Rita do Pardo	103,6	103,6	103,6	103,6	103,4	103,4	103,4	103,4
São Gabriel do Oeste	250,3	250,3	250,3	250,3	250,1	249,5	249,5	251,4
Selvíria	232,4	232,4	232,4	232,4	232,3	231,75	231,75	231,75
Sete Quedas	107,3	107,3	107,3	107,3	107,5	107,1	107,1	107,1
Sidrolândia	99,4	99,4	99,4	99,4	100,6	100,6	100,6	100,6
Sonora	248,2	248,2	248,2	288,8	248,1	248,1	248,1	248,1
Tacuru	197,7	197,7	197,7	197,7	221,4	221,4	221,4	221,4
Taquarussu	157,7	157,7	157,7	157,7	155,8	155,8	155,8	155,8
Terenos	48,6	48,6	48,6	48,6	48,7	52,5	52,5	60,3
Três Lagoas	143,4	143,4	143,4	143,4	145,1	145,1	145,1	145,1
Vicentina	468,7	468,7	468,7	468,7	469,7	468,3	468,3	460,4
Total	14.594	14.605	14.605	14.607	14.680	14.752	14.709	14.724

RODOVIAS ESTADUAIS

Nos últimos anos, especialmente a partir de 2023, as melhorias se tornaram mais visíveis. A rede estadual passou a ter maior alcance e qualidade, trazendo benefícios diretos à população e à economia. Essa evolução das rodovias mostra um compromisso com o futuro do estado um passo importante para fortalecer as cadeias produtivas, integrar os municípios e melhorar a vida de quem depende dessas vias todos os dias.

Assim, entre 2018 e 2025, a extensão total das rodovias estaduais de Mato Grosso do Sul passou de 14.594 km para 14.724 km, o que representa um crescimento de aproximadamente 130 km no período. Entre os municípios que apresentaram crescimento na extensão de rodovias, o cenário mostra que houve maior concentração nos polos regionais e nas rotas de maior escoamento de produção agropecuária, reforçando o papel das rodovias estaduais na integração logística e no desenvolvimento econômico de Mato Grosso do Sul.

RODOVIAS ESTADUAIS

A extensão das rodovias estaduais de Mato Grosso do Sul em 2025 possui uma rede diversificada de tipos de pavimentação e condições estruturais, totalizando aproximadamente 16 mil km de vias. As categorias apresentadas são: Planejadas (PLA), Leito Natural (LEN), Em Obras de Implantação (EOI), Implantada (IMP), Em Obras de Pavimentação (EOP), Pavimentadas (PAV), Em Obras de Duplicação (EOD) e Duplicação (DUP).

Entre elas, destaca-se o PAV, que corresponde a 6.237,2 km de rodovias com superfície de rolamento pavimentada e que contam com uma pista composta por duas faixas de rolamento ou por duas pistas separadas por sinalização horizontal e/ou tachões, o que representa a maior parcela da malha rodoviária estadual.

As rodovias implantadas (IMP) totalizam 6.101 km e são aquelas construídas conforme as normas rodoviárias de projeto geométrico, enquadrando-se em determinada classe estabelecida pelo DNIT, porém com superfície de rolamento ainda sem pavimentação

Tabela 01 – Rede Rodoviária Estadual por município dividido por trechos.

Municípios	PLA	LEN	EOI	IMP	EOP	PAV	EOD	DUP
	Extensão (km) em 2025							
Água Clara	55,9	-	-	182,9	-	67,2	-	-
Alcinópolis	-	-	-	65,5	-	83	-	-
Amambai	84,2	22,4	-	195	-	135,8	-	-
Anastácio	-	-	-	76,9	-	61,6	-	-
Anaurilândia	-	-	-	-	-	48,6	-	-
Angélica	20,9	18,4	-	2,9	-	67,4	-	-
Antônio João	-	-	-	-	-	48,6	-	-
Aparecida do Taboado	-	-	-	46,4	-	14,4	-	-
Aquidauana	18,4	96	-	354,5	-	66,5	-	-
Aral Moreira	-	-	-	33,5	6,9	127,4	-	-
Bandeirantes	48,8	-	-	123,1	-	15,3	-	-
Bataguassu	-	-	-	-	-	39,4	-	-
Batayporã	-	67,5	-	10,9	5,7	30,2	-	6,2
Bela Vista	-	-	-	92	-	128,7	-	-
Bodoquena	17,3	-	-	88,9	-	93,4	-	-
Bonito	-	23,3	-	60,5	-	191,5	-	-
Brasilândia	-	140,7	-	-	-	36,7	-	-
Caarapó	-	-	-	74,2	7,8	117,6	-	-
Camapuã	14,6	1,8	-	119,9	-	78,2	-	-
Campo Grande	94,5	-	-	40,7	-	161,7	-	-
Caracol	-	25,1	-	29,1	-	52,4	-	-
Cassilândia	22,7	-	-	52,6	-	104,7	-	-
Chapadão do Sul	47,6	-	-	43,8	31,1	129,6	-	-
Corguinho	-	-	-	134	-	43,7	-	-
Coronel Sapucaia	-	-	-	2,7	24,9	27	-	-
Corumbá	323,8	6,2	143,8	669	-	8,1	-	-
Costa Rica	-	-	-	241,3	-	41,0	-	-
Coxim	-	-	-	195,4	-	93,5	-	-
Deodápolis	-	12,6	-	3,8	-	69,7	-	0,8
Dois Irmãos do Buriti	15	-	-	30,9	-	109,1	-	-
Douradina	-	-	-	-	-	44,2	-	-
Dourados	-	-	-	114,5	8,4	229,3	-	16,6
Eldorado	-	-	-	-	-	89,7	-	-
Fátima do Sul	-	-	-	-	-	32,2	-	-
Figueirão	-	-	-	180,6	-	146,7	-	-
Glória de Dourados	-	-	-	-	-	41,7	-	-
Guia Lopes da Laguna	-	-	-	-	-	92,5	-	-
Iguatemi	20,0	-	-	-	10,0	145,0	-	7,8
Inocência	-	-	-	153,6	-	186,3	-	-
Itaporã	-	-	-	52,1	22,7	95,2	-	-

Logística em Mato Grosso do Sul

Tabela 01 – Rede Rodoviária Estadual por município dividido por trechos.

Municípios	PLA	LEN	EOI	IMP	EOP	PAV	EOD	DUP
	Extensão (km) em 2025							
Itaquiraí	-	-	-	-	14	71,1	-	1,5
Ivinhema	-	-	-	-	-	101	-	-
Japorã	-	49,4	-	15,1	-	34,4	-	-
Jaraguari	18,6	14,1	-	97,9	6,6	26,9	-	-
Jardim	-	-	-	67,1	-	6,9	-	-
Jateí	15,8	48,8	-	107,7	-	50,7	-	-
Juti	-	7,3	-	84,4	-	14	-	-
Laguna Carapã	-	-	-	43,9	9,1	114,2	-	-
Maracaju	-	-	-	66,4	3	180,1	-	8,8
Miranda	23,3	-	-	101,2	-	24,9	-	-
Mundo Novo	-	16,9	-	-	-	31,6	-	-
Naviraí	28,7	-	-	101,2	7,7	52,4	-	-
Nioaque	-	-	-	13,9	-	-	-	-
Nova Alvorada do Sul	13,4	-	-	17,7	-	30,1	-	-
Nova Andradina	24,5	103,8	-	2,2	-	118,9	-	6,9
Novo Horizonte do Sul	-	-	-	2,4	-	46,2	-	-
Paraíso das Águas	35,8	-	-	132,4	-	61,7	-	-
Paranaíba	-	-	-	139,1	-	97,7	-	-
Paranhos	-	52,9	-	32,7	-	38	-	3
Pedro Gomes	-	66,9	-	56	-	12,7	-	-
Ponta Porã	75,4	-	-	102,4	19,4	271,2	-	-
Porto Murtinho	265	40,1	-	415,1	-	30,4	-	-
Ribas do Rio Pardo	102,7	391,5	-	214	81,5	146,1	-	4,4
Rio Brilhante	-	-	-	206,7	-	12,4	-	-
Rio Negro	-	-	-	52,5	-	94,6	-	-
Rio Verde de MT	-	-	-	181,5	-	56,8	-	-
Rochedo	-	-	-	58,9	-	44,5	-	-
Santa Rita do Pardo	-	108	-	-	-	143,4	-	-
São Gabriel do Oeste	-	10,9	-	189,4	-	28,5	-	3
Selvíria	-	48,5	-	-	-	58,6	-	-
Sete Quedas	-	-	-	80,2	-	20,4	-	-
Sidrolândia	-	7,3	-	75,6	20,7	143	-	1,5
Sonora	90,2	34,4	-	96,8	-	-	-	-
Tacuru	13,5	-	-	-	-	142,3	-	-
Taquarussu	-	38	-	-	4,8	17,5	-	-
Terenos	57,8	-	-	36	3,6	47,5	-	-
Três Lagoas	-	269,2	-	-	-	191,2	-	-
Vicentina	-	-	-	8,5	-	29,9	-	-
Total	1.492,3	1.722,0	143,8	6.101,7	288,1	6.237,2	-	60,5

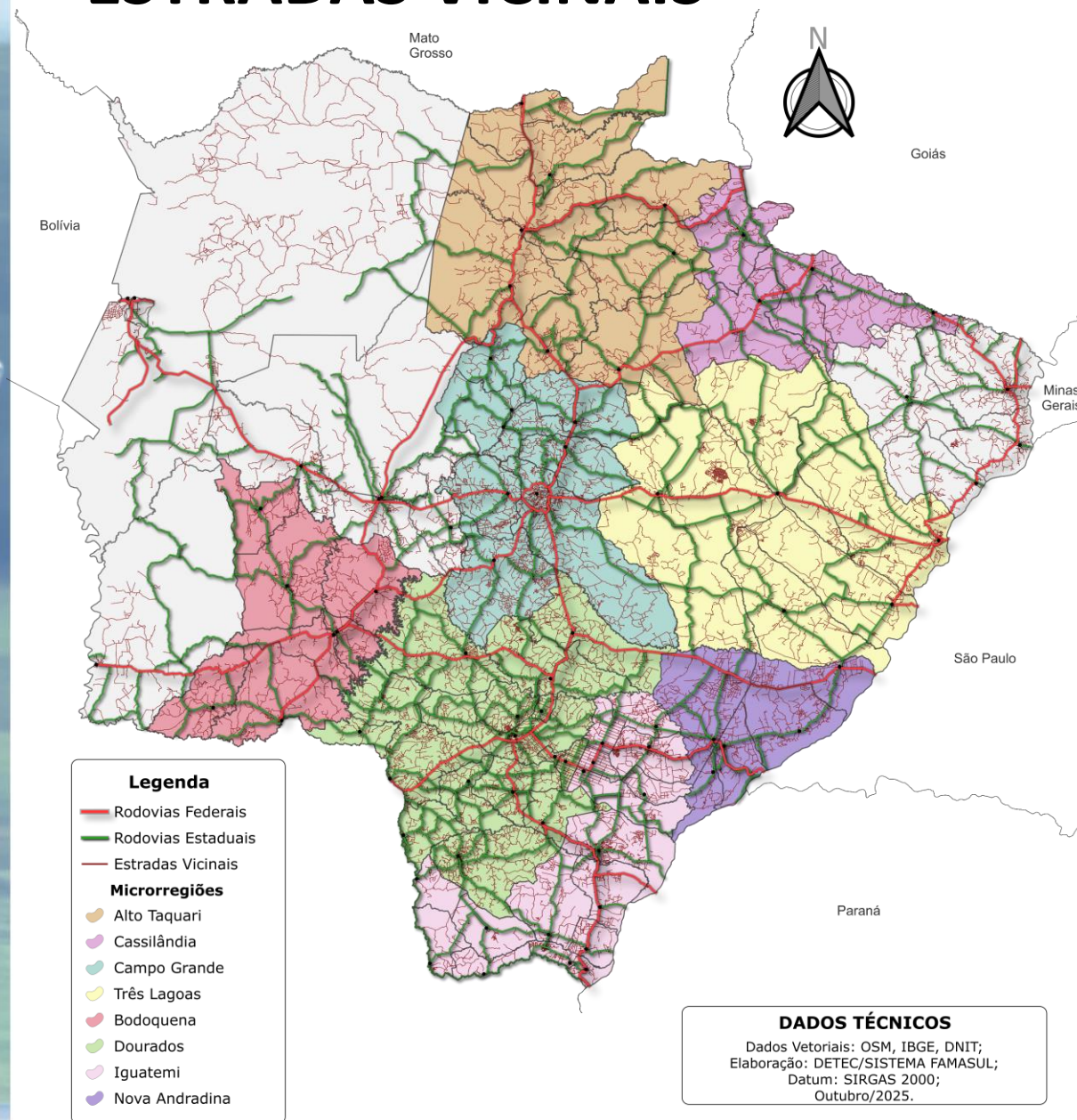
RODOVIAS ESTADUAIS

As rodovias planejadas (PLA) e em elaboração de estudos ou projetos (LEN, EOI e EOP) revelam o potencial de expansão da malha nos próximos anos, sinalizando novas rotas estratégicas. Já as duplicadas (DUP) totalizam 60,5 km, um número ainda pequeno, mas que demonstra o início de um processo de modernização voltado à melhoria do fluxo e à segurança em trechos de grande movimento.

Municípios de Campo Grande, Dourados, Três Lagoas, Corumbá, Ponta Porã, Aquidauana, Maracaju e Naviraí se destacam por possuir a maior malha rodoviária estadual em Mato Grosso do Sul. Esses municípios concentram as principais rotas de escoamento da produção agropecuária, industrial e mineral do estado, o que justifica o maior investimento em obras de pavimentação, duplicação e manutenção

Em resumo, a rede de pavimentação do MS mostra um equilíbrio entre consolidação e crescimento, com foco em conectar regiões produtivas e garantir infraestrutura adequada ao desenvolvimento econômico do estado.

ESTRADAS VICINAIS



O Estado do Mato Grosso do Sul possui expressiva extensão de estradas vicinais, totalizando 71,1 mil quilômetros, das quais 8,7% são vias não classificadas e 17,2%, terciárias. Essa rede apresenta ramificações estratégicas que conectam as áreas rurais ao sistema viário superior (rodovias estaduais e federais).

A relevância da agropecuária para o Estado é demonstrada pela presença de oito das 11 microrregiões classificadas como prioritárias. Esse destaque se reforça pelo elevado número de produtos de notoriedade das três regiões mais estratégicas, que concentram cinco grupos produtivos.

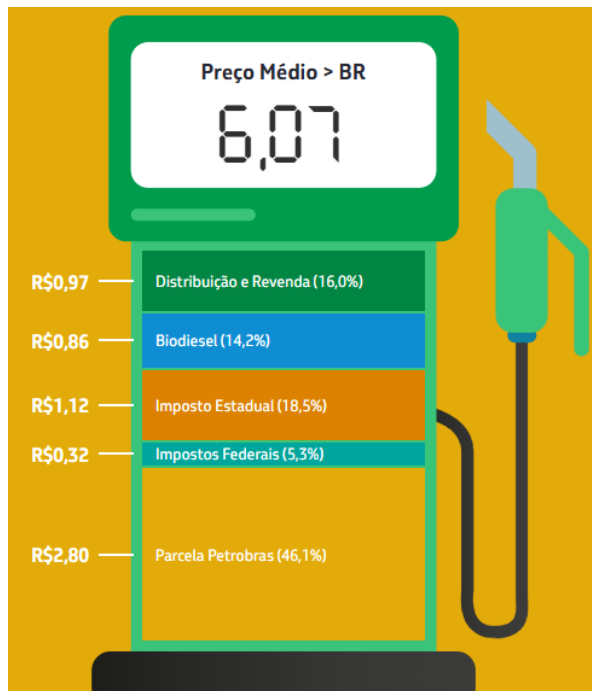
No Mato Grosso do Sul, o estudo estimou que o recurso necessário para a melhoria das estradas terciárias é de R\$ 246,72 milhões por ano, distribuídos em:

- Adequação da malha em condições precárias: R\$ 178,71 milhões (72,43% do total); e
- Manutenção da malha em condições adequadas: R\$ 68,01 milhões (27,57% do total).

Quando considerada a totalidade das estradas, incluindo as terciárias e não classificadas, os custos anuais sobem para R\$ 1,09 bilhão, sendo:

- Adequação da malha em condições precárias: R\$ 806,83 milhões (73,99%); e
- Manutenção da malha em condições adequadas: R\$ 283,59 milhões (26,01%).

Cenário atual dos combustíveis



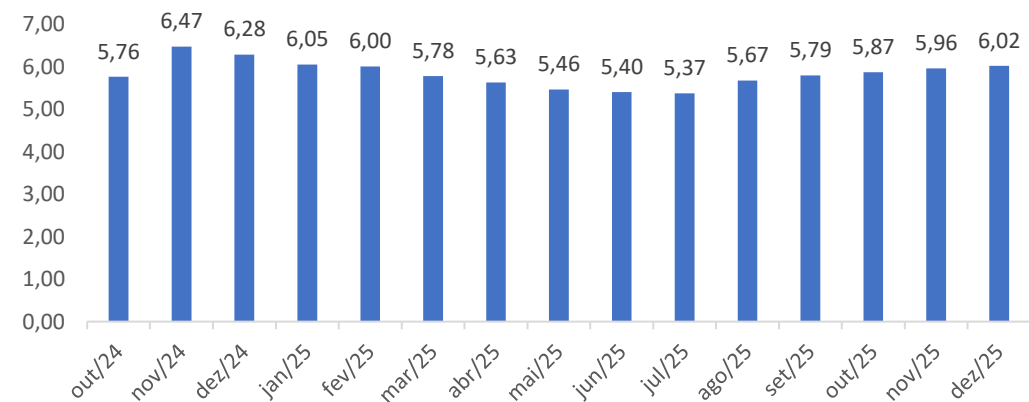
Fonte: Petrobrás
Valor médio do Diesel no Brasil no período de coleta de 12/2025.

Os biocombustíveis ganham maior relevância no cenário atual, com misturas mais altas de etanol na gasolina e biodiesel no diesel, o que ajuda a reduzir a dependência externa, mas também traz impactos de custo conforme o comportamento das safras agrícolas. Para os setores produtivos e de transporte, os combustíveis seguem como um dos principais componentes de custo, exigindo atenção constante à evolução do mercado, do câmbio e das políticas energéticas.

De acordo com o Oil Market Report (OMR), o cenário atual dos combustíveis é marcado por relativa estabilidade nos preços internacionais do petróleo. Entre os principais fatores, destaca-se o aumento expressivo dos carregamentos de petróleo do Irã, que cresceram cerca de 40 milhões de barris desde agosto. Entre os países não pertencentes à OPEP+, Estados Unidos e Brasil, além do avanço dos biocombustíveis, foram os principais responsáveis pela expansão da oferta. Ainda assim, a oferta global de petróleo segue em trajetória de crescimento, com projeção de aumento de 3 milhões de barris por dia em 2025 e mais 2,4 milhões de barris por dia em 2026.

No Brasil, essa dinâmica internacional não se reflete integralmente nos preços ao consumidor final. Gasolina e diesel continuam em patamares elevados nos postos, influenciados pelo câmbio, pela política de preços das refinarias, pela carga tributária e pelas margens de distribuição e revenda. Assim, mesmo quando há reduções no preço do petróleo ou nos valores praticados pelas refinarias, os repasses ao consumidor tendem a ser parciais e ocorrer de forma mais lenta.

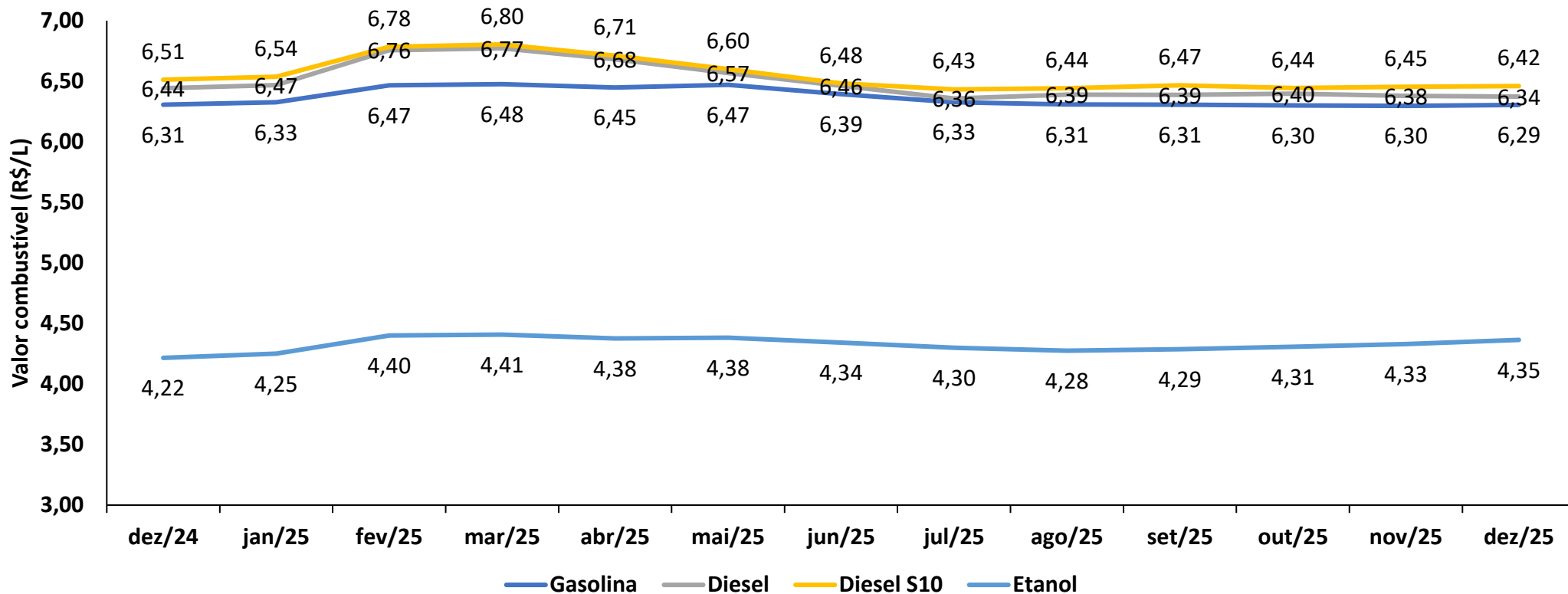
Média de preços biodiesel (B-100) - Região Centro-Oeste



Valores Combustíveis – Mato Grosso do Sul



Valor médio dos combustíveis em Mato Grosso do Sul

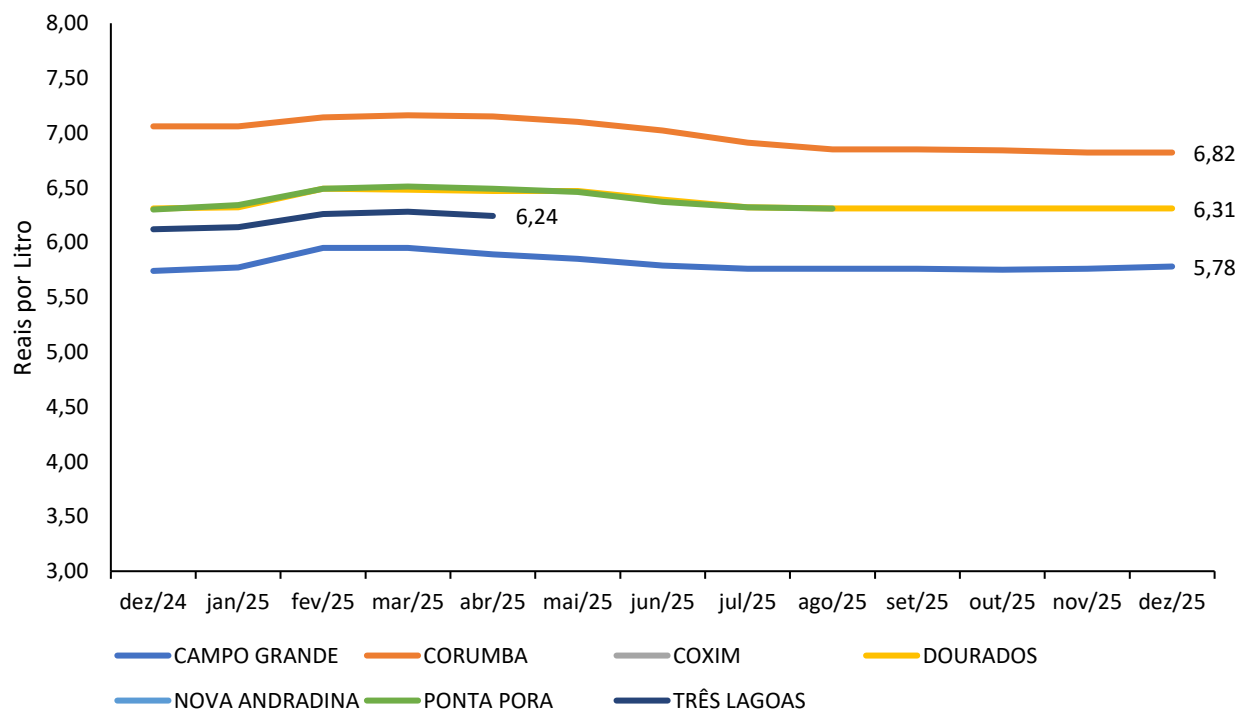


No segundo semestre, entre julho e dezembro, observou-se uma estabilização maior dos preços internacionais e do câmbio. O diesel acumulava alta de cerca de R\$ 0,46 por litro, mas a defasagem caiu para 8%, mostrando que o preço interno se aproximava do valor internacional. A gasolina seguiu caminho oposto, acumulou pequenas reduções e passou a operar acima da paridade, com defasagem positiva entre 2% e 3%. Isso significa que, nesse período, o combustível estava mais caro no Brasil do que no exterior, ou seja, manutenção dos preços internos mesmo com leve alívio nas cotações internacionais

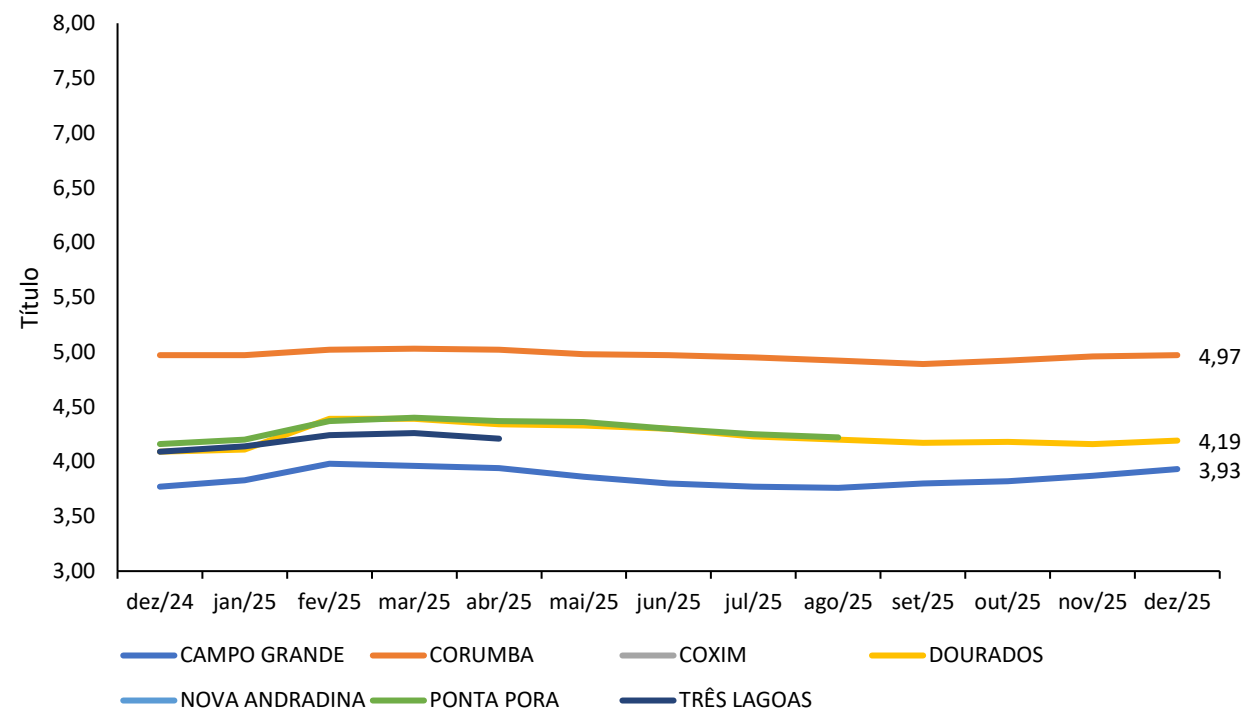
Fonte: ANP e Abicom

Valores combustíveis - Mato Grosso do Sul

Preço médio - Gasolina Comum



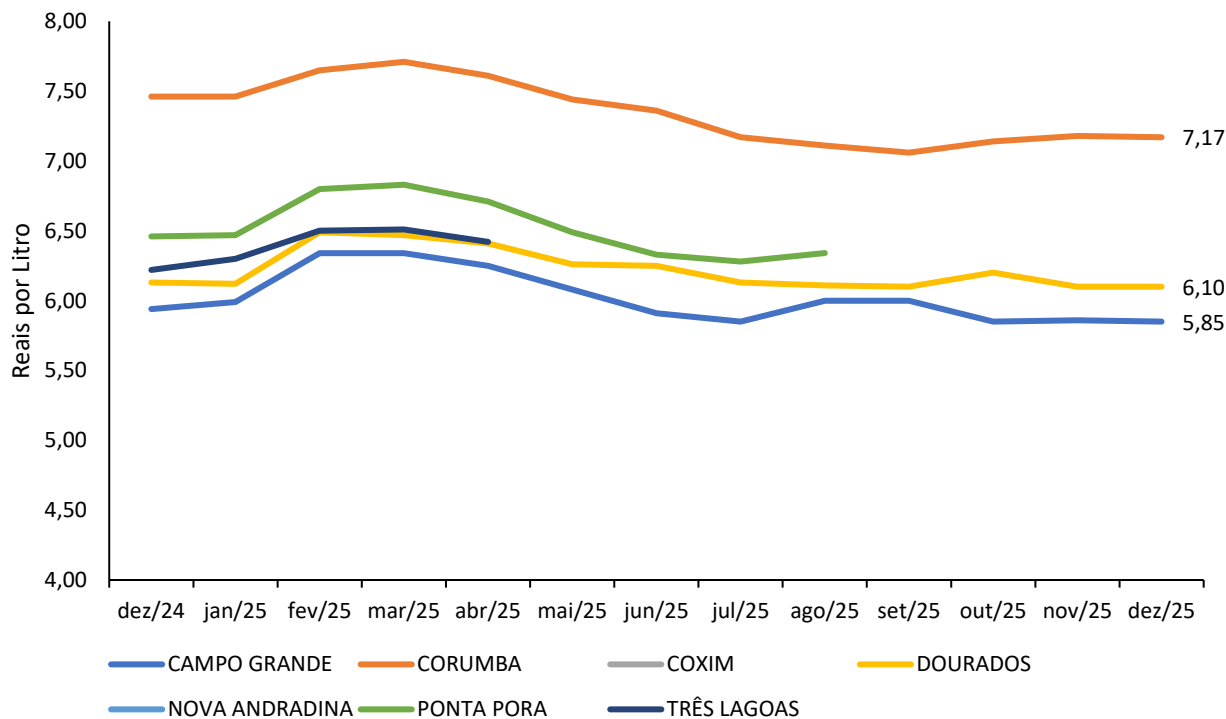
Preço médio - Etanol



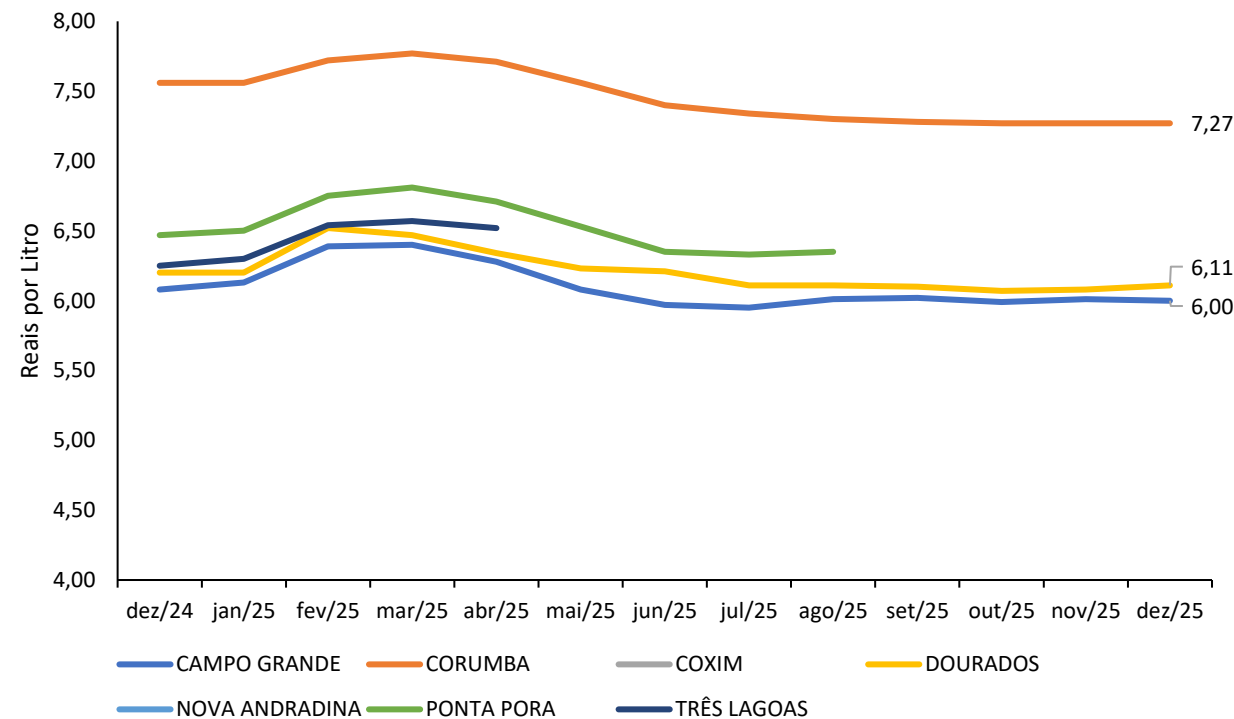
No Mato Grosso do Sul, o valor final menor alcançado para a gasolina e etanol foram no município de Campo Grande. O maior valor final, identificado no Estado, tanto para a gasolina como para o etanol, foi em Corumbá.

Valores combustíveis – Mato Grosso do Sul

Preço médio - Diesel



Preço médio - Diesel S10

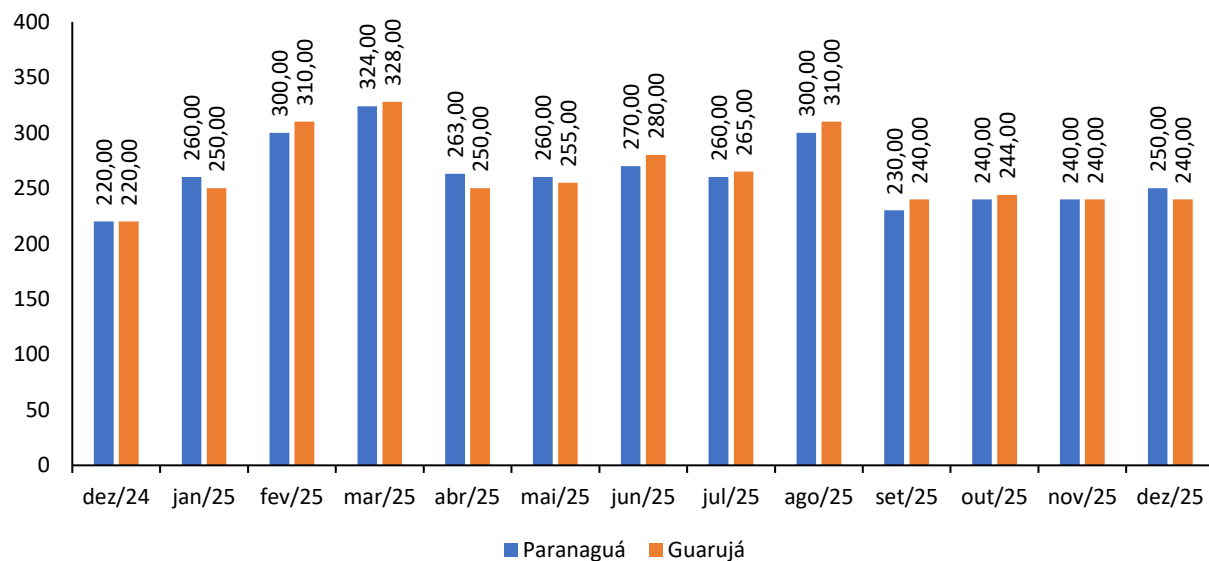


Os valores médios do diesel e diesel S10 seguem aumentando no Mato Grosso do Sul.

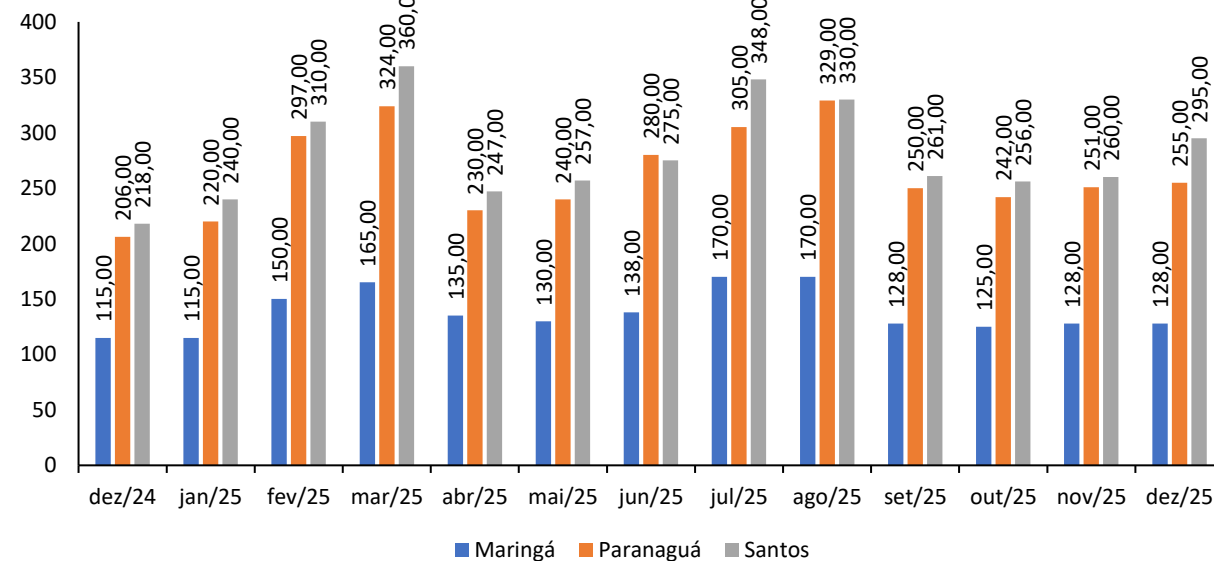
Corumbá e Ponta Porã seguem com os maiores valores ao consumidor final e Campo Grande, com os menores valores.

FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.

Chapadão do Sul

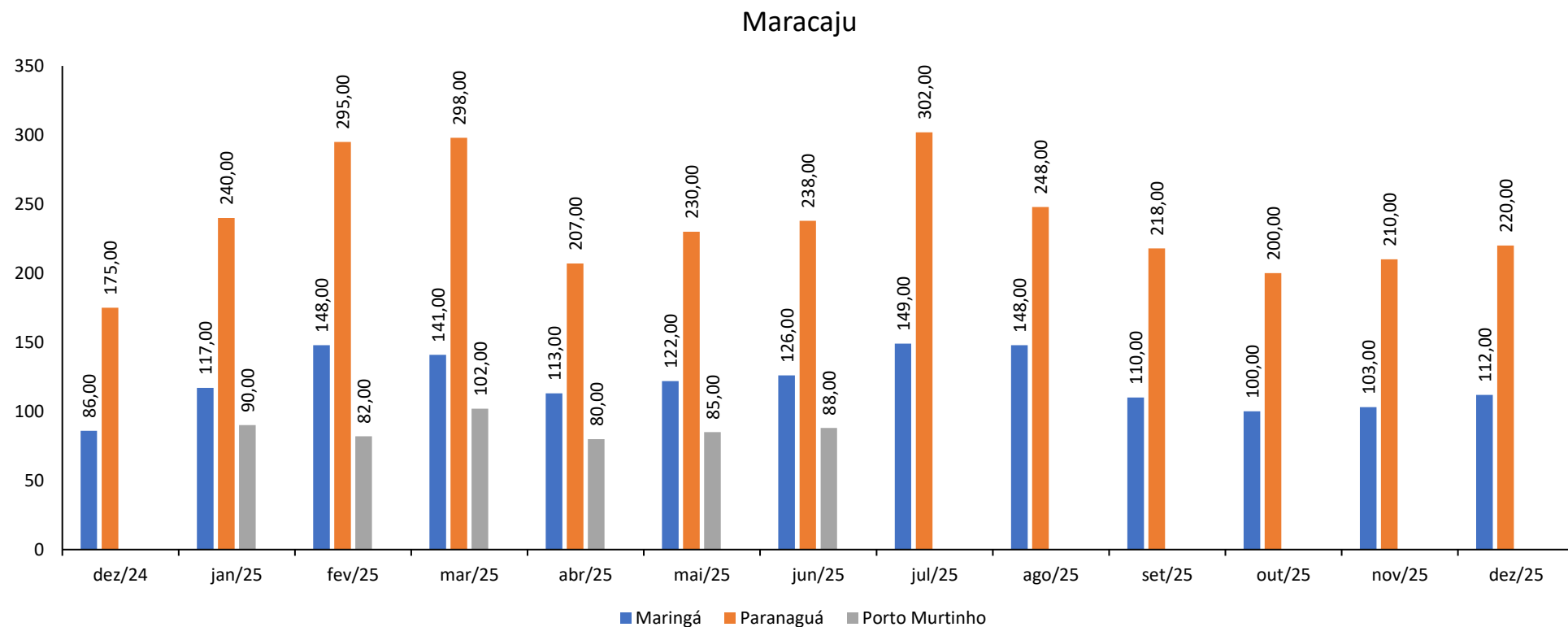


São Gabriel do Oeste



Os meses de alta nos valores dos fretes das praças de Chapadão do Sul e São Gabriel do Oeste coincidem com período de plantio do Milho e colheita da Soja, que objetiva o recebimento de sementes, defensivos, adubos e fertilizantes, além de disponibilizar espaço de armazenamento, bem como nos períodos de escoamento do soja primeira safra para recebimento da safra do milho segunda safra. No ano de 2025, os valores dos fretes apresentaram um aumento médio de 14,8% em relação ao ano anterior. **O encarecimento dos combustíveis ao longo do ano está associado à inflação, e, no período de safra, o aumento da demanda por transporte intensifica a pressão sobre a logística, elevando os custos.**

FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.

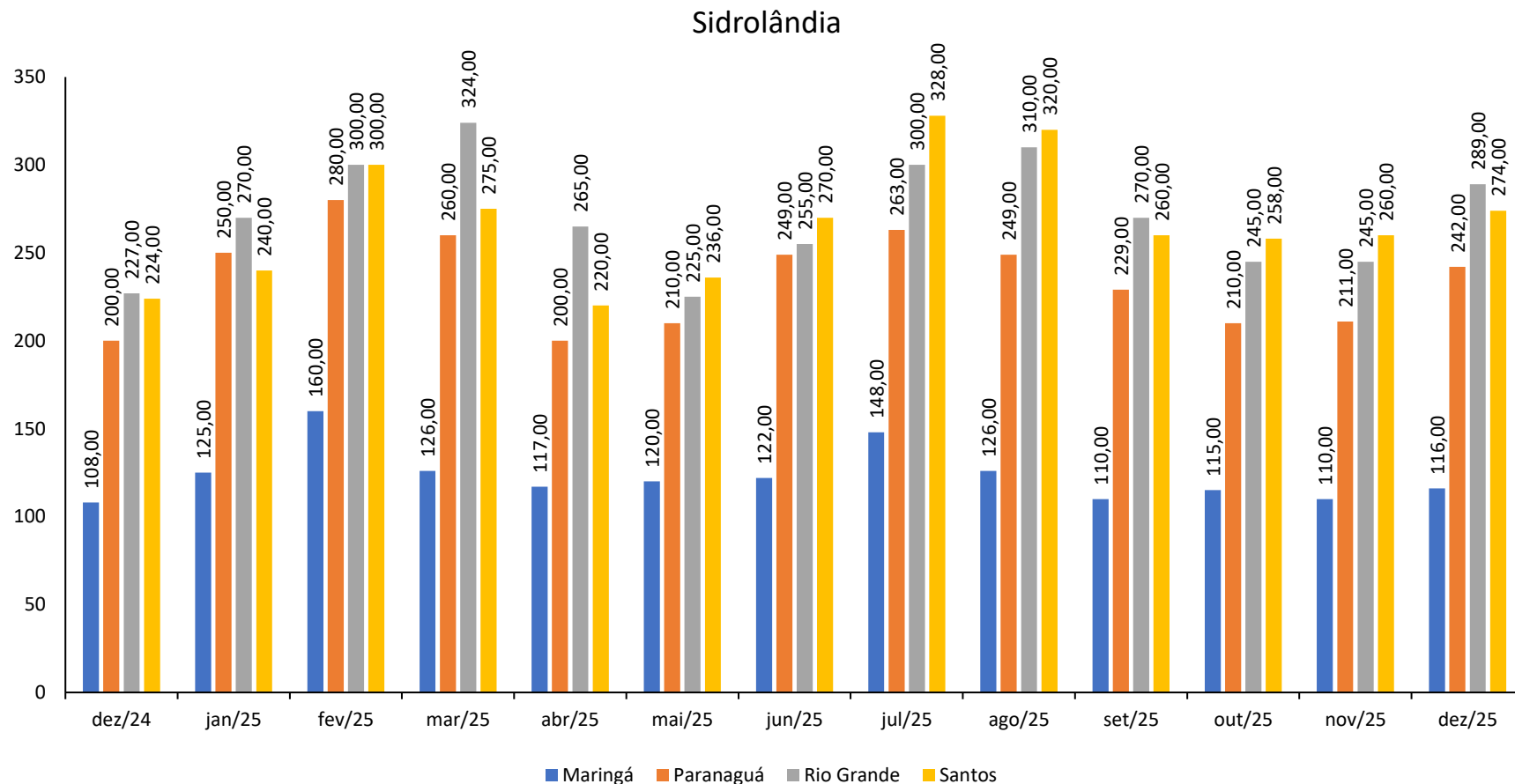


Observa-se um movimento recorrente de alta nos valores dos fretes durante o período de colheita e comercialização da soja e do milho. Em Maracaju, a ausência de embarques para Porto Murtinho entre julho e setembro de 2025 decorre da dependência da navegabilidade do Rio Paraguai, associada às limitações estruturais do porto e à menor oferta de barcaças, fatores que elevam o risco operacional e levam tradings e produtores a priorizarem corredores mais estáveis, como Paranaguá.

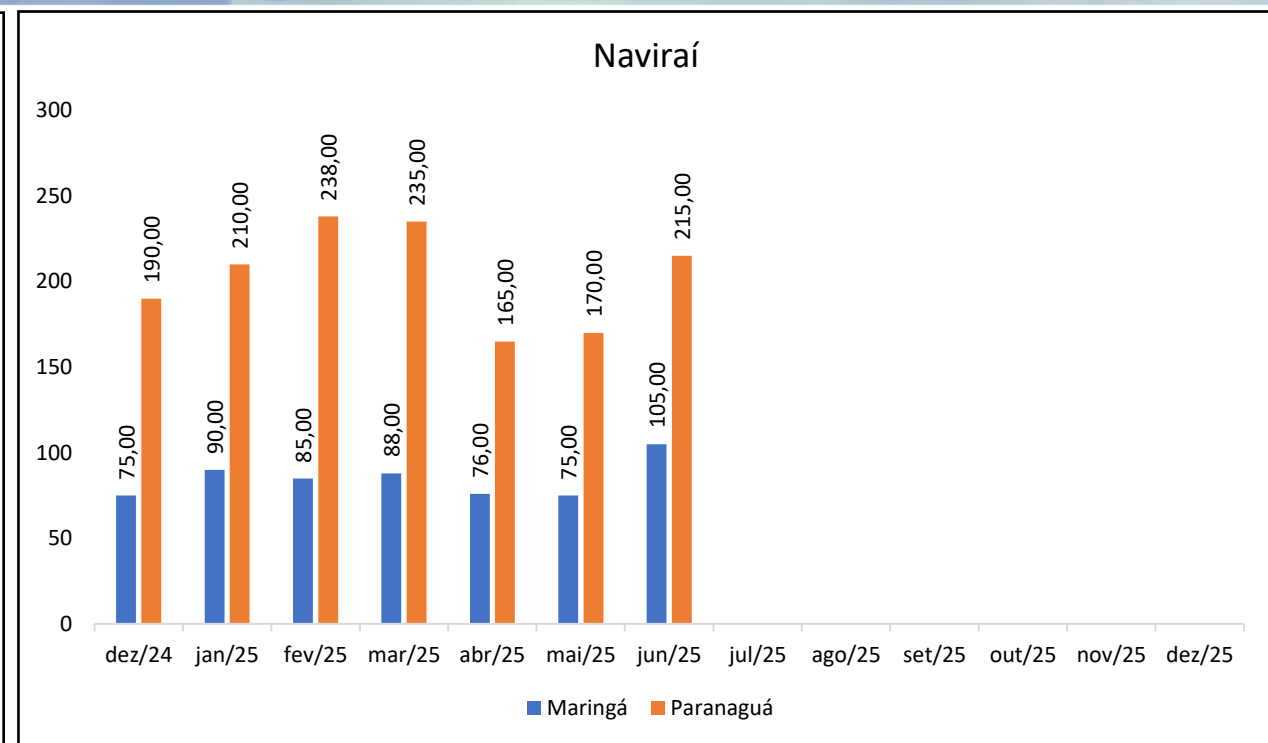
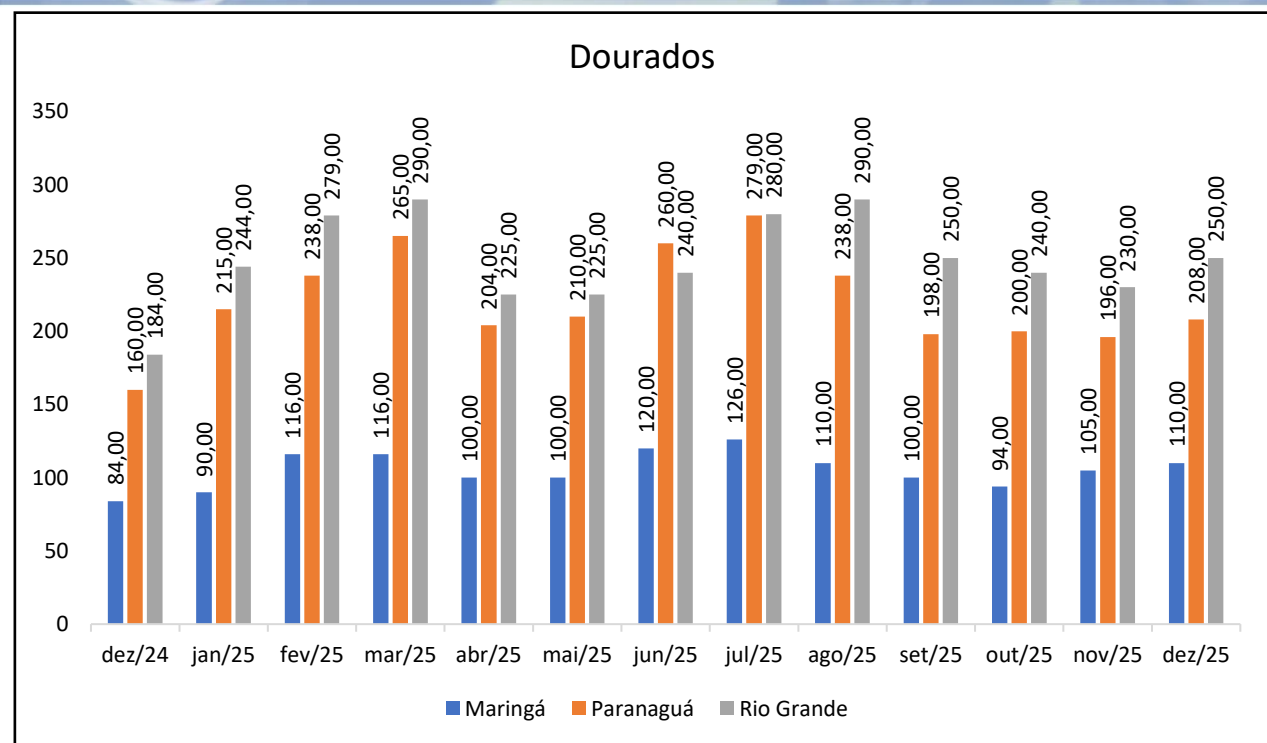
FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.

Os valores dos fretes de Sidrolândia/MS refletem claramente a sazonalidade do escoamento de grãos. Entre set/25 e dez/25, período de entressafra, os fretes permanecem em patamar mais baixo e estável, com destaque para Maringá, que apresenta os menores custos por se tratar de rota mais curta.

A partir de jan/25, com o início da colheita da soja, observa-se uma elevação significativa dos preços, quando a combinação de pico de demanda por transporte, eleva os fretes para níveis máximos do período. A partir de ago/25, observa-se uma leve retração, refletindo a redução do fluxo e a normalização gradual da oferta de caminhões, embora os valores sigam estruturalmente mais elevados devido aos custos logísticos ainda pressionados.



FRETE - Evolução dos valores – R\$/ton.

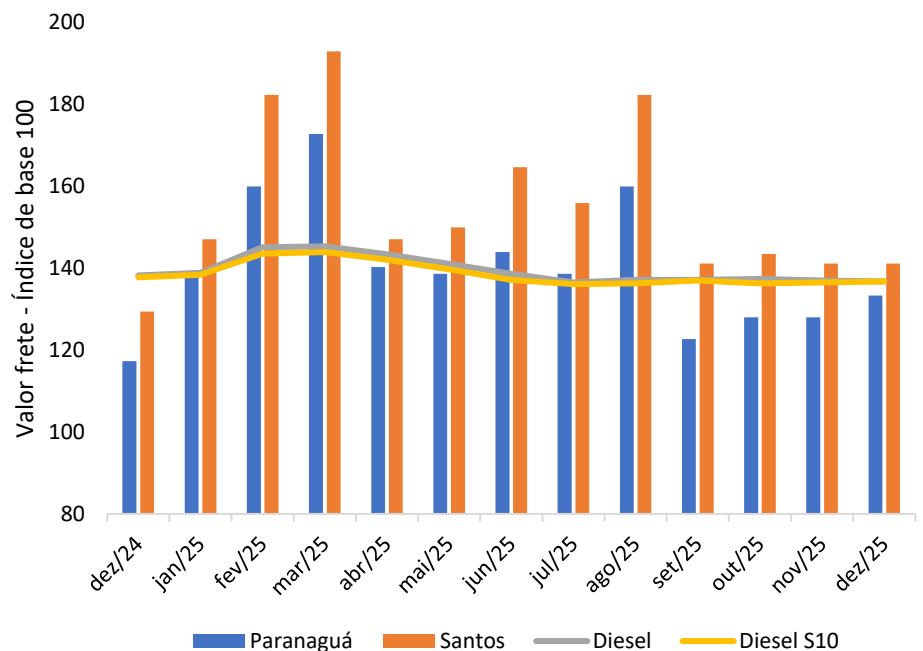


Para entender o valor real do frete, é necessário multiplicar o valor aqui exposto, que está em R\$/ton., pela capacidade operacional do caminhão que irá realizar o transporte da origem ao destino. Assim, os maiores valores estão atribuídos aos destinos mais distantes e que possuem pedágios em sua rota. A Conab não divulga dados de Naviraí desde julho de 2025, mas não deixou de publicar de forma permanente. Alguns fatores podem explicar essa ausência, como a insuficiência de dados no período, a baixa movimentação logística de grãos na região e a priorização de rotas com maior volume de informações.

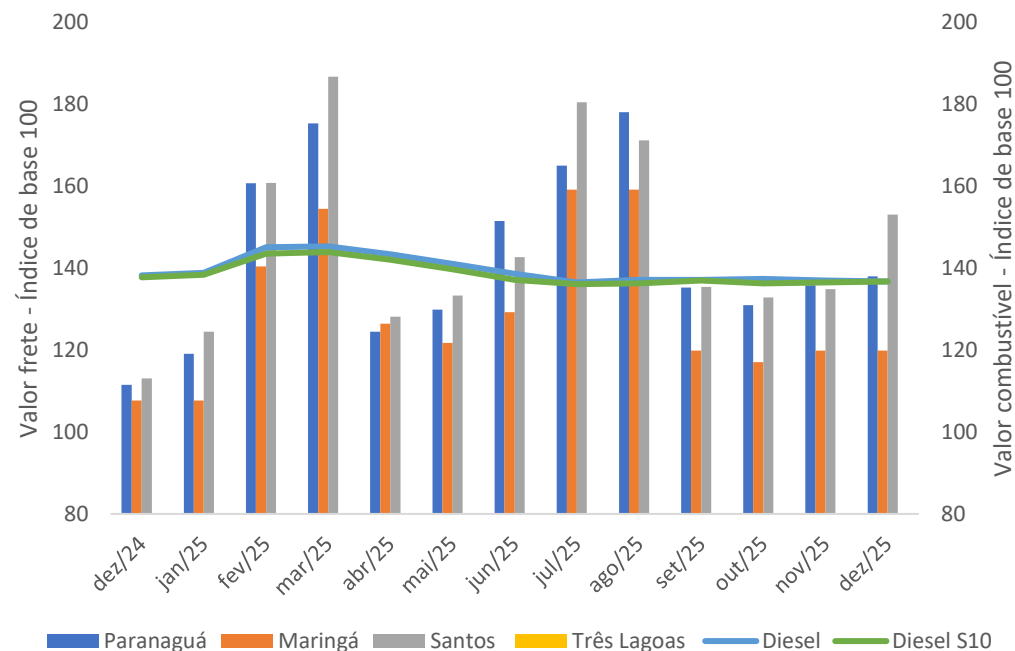
Relação frete de grãos e combustíveis



Valor de frete x Valor combustível - Chapadão do Sul



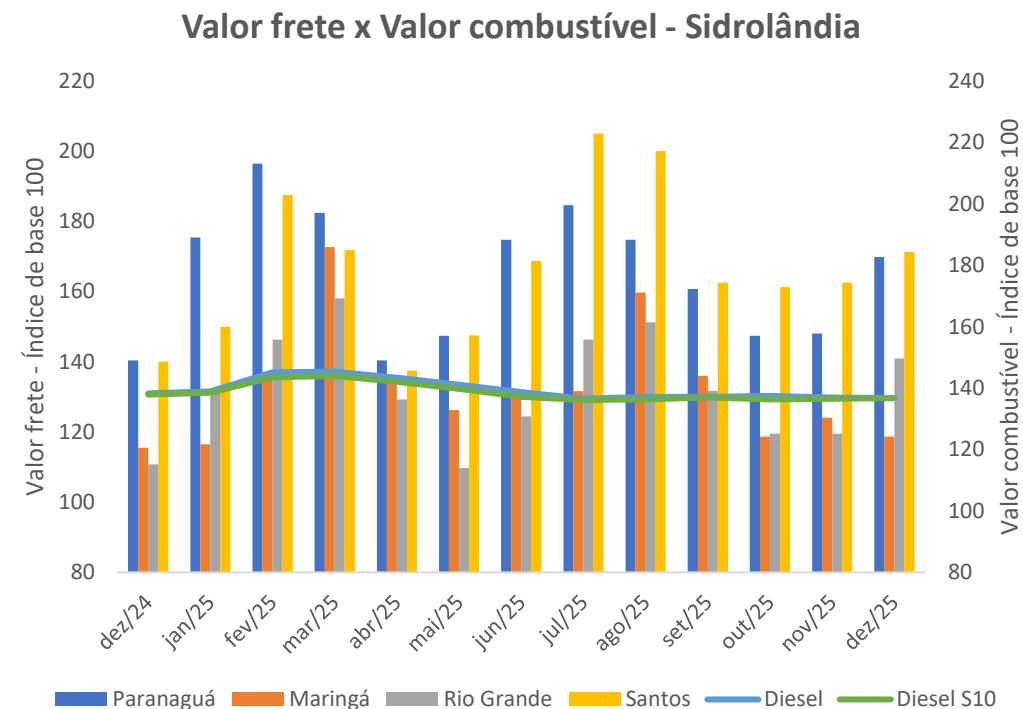
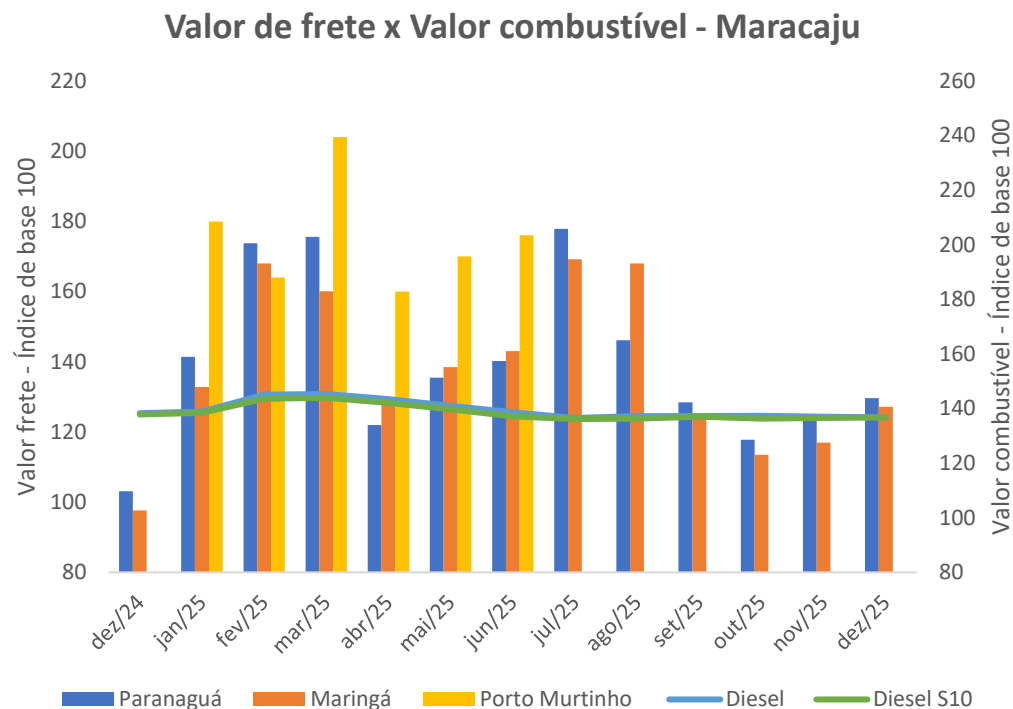
Valor frete x Valor combustível - São Gabriel do Oeste



Nos meses em que o gráfico mostra elevação no índice do diesel, observa-se um aumento nos valores de frete para destinos como Paranaguá, Santos e Maringá. Isso ocorre porque o frete reage de forma mais volátil que o combustível, enquanto o diesel apresenta variações mais graduais, o frete sofre influência adicional de fatores como safra agrícola, maior demanda por caminhões, filas logísticas e disponibilidade de veículos. Isso explica picos de frete em meses como mar/25 e jul-ago/25, mesmo quando o combustível já apresenta leve estabilidade.

Quando o gráfico indica recuo ou estabilização do diesel a partir de abr/25, o frete também passa por ajuste, isso acontece porque o mercado de transporte costuma segurar preços enquanto a demanda segue aquecida, especialmente em períodos de escoamento de safra. Somente com a redução efetiva da demanda ou maior oferta de caminhões os valores de frete tendem a ceder.

Relação frete de grãos e combustíveis



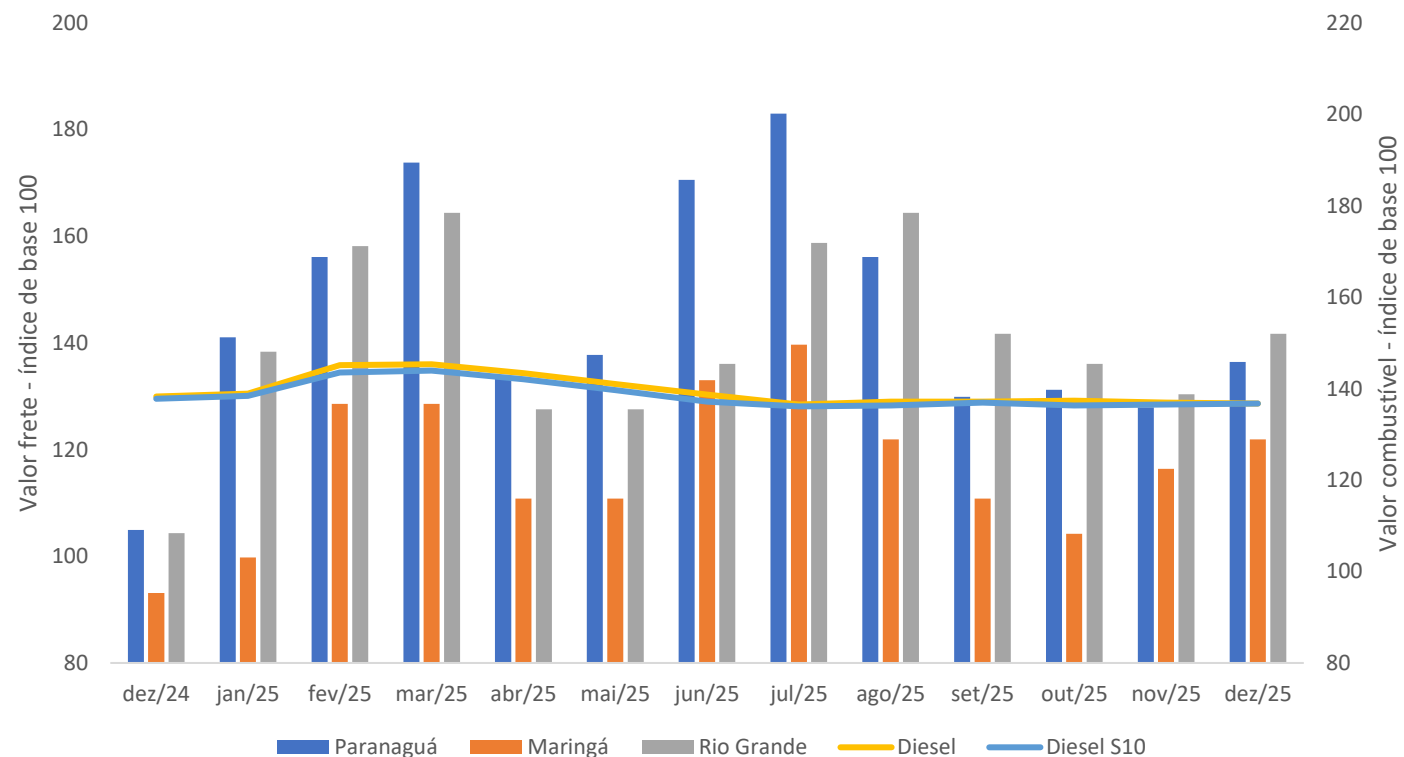
Os gráficos de Maracaju e Sidrolândia mostram que o diesel é o principal fator estrutural do frete, pois define o custo mínimo do transporte. O aumento do combustível até mar/25 sustentou a alta dos fretes, já que o diesel representa uma parcela relevante do custo operacional dos caminhões. Quando o combustível sobe, o repasse ao frete é quase imediato, e quando estabiliza ou recua, o ajuste tende a ser mais devagar, mantendo os valores elevados por mais tempo.

Nos períodos de pico de escoamento da safra, especialmente entre jan/25 e mar/25, os índices de frete avançam muito acima da variação do diesel, refletindo maior demanda por caminhões, restrição de oferta, distância das rotas e gargalos logísticos. Assim, mesmo com o combustível relativamente estável em alguns meses, os fretes permanecem pressionados, mostrando que a dinâmica logística e sazonal é decisiva para a formação dos preços do transporte.

Relação frete de grãos e combustíveis



Valor de frete x Valor combustível - Dourados



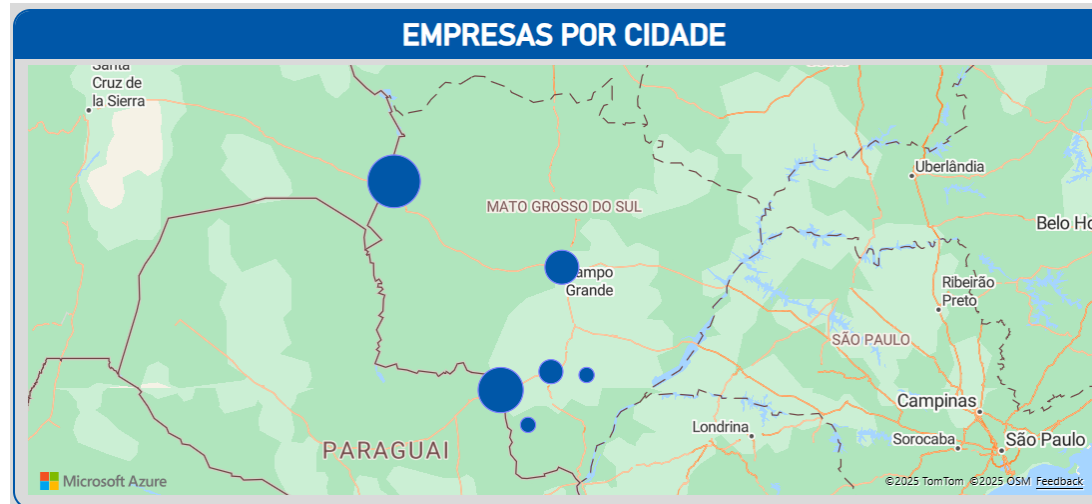
Para a praça de Dourados, o movimento segue o mesmo fluxo, que se trata da consequência do escoamento da segunda safra para recebimento da próxima safra de soja que leva ao aumento no valor de janeiro a março e colheita de milho, que teve aumento de valor nos meses de junho a agosto.

Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC)

Tabela 2. Empresas habilitadas/Regulares no Brasil e MS para exportação Rodoviária. Atualizada Dezembro/2025.

Países de Destino	Total Brasil	Habilitadas/Regular	Total MS	Habilitadas/Regular
TOTAL	5.817	2.411	191	94
ARGENTINA	1731	686	20	5
BOLÍVIA	507	211	88	50
CHILE	1026	460	12	3
GUIANA	7	-	-	-
PARAGUAI	1151	442	62	33
PERU	232	120	6	3
URUGUAI	1057	474	2	-
VENEZUELA	105	18	-	-

Figura 1. Concentração de Empresas por município no Mato Grosso do Sul para exportação Rodoviária. Atualizada Outubro/2025.



No estado de Mato Grosso do Sul, 49,2% das empresas autorizadas ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) encontram-se atualmente com habilitação vigente. Considerando o cenário atual, existe potencial de crescimento de até 22% por meio da regularização de empresas com habilitações vencidas, o que elevaria o percentual total de habilitadas para aproximadamente 71,2%.

Observa-se ainda que a maior concentração de empresas habilitadas está nas regiões de fronteira do estado, reflexo da maior fluidez no intercâmbio de cargas rodoviárias nessas localidades. Esse padrão geográfico evidencia o papel estratégico das rotas internacionais e da infraestrutura logística instalada nos municípios fronteiriços.

Assim, o TRIC no Mato Grosso do Sul amplia as alternativas de escoamento, reduz a dependência exclusiva dos portos marítimos do Sul e Sudeste e fortalece a integração logística regional, mas sua utilização ainda é pontual e concentrada em empresas habilitadas.



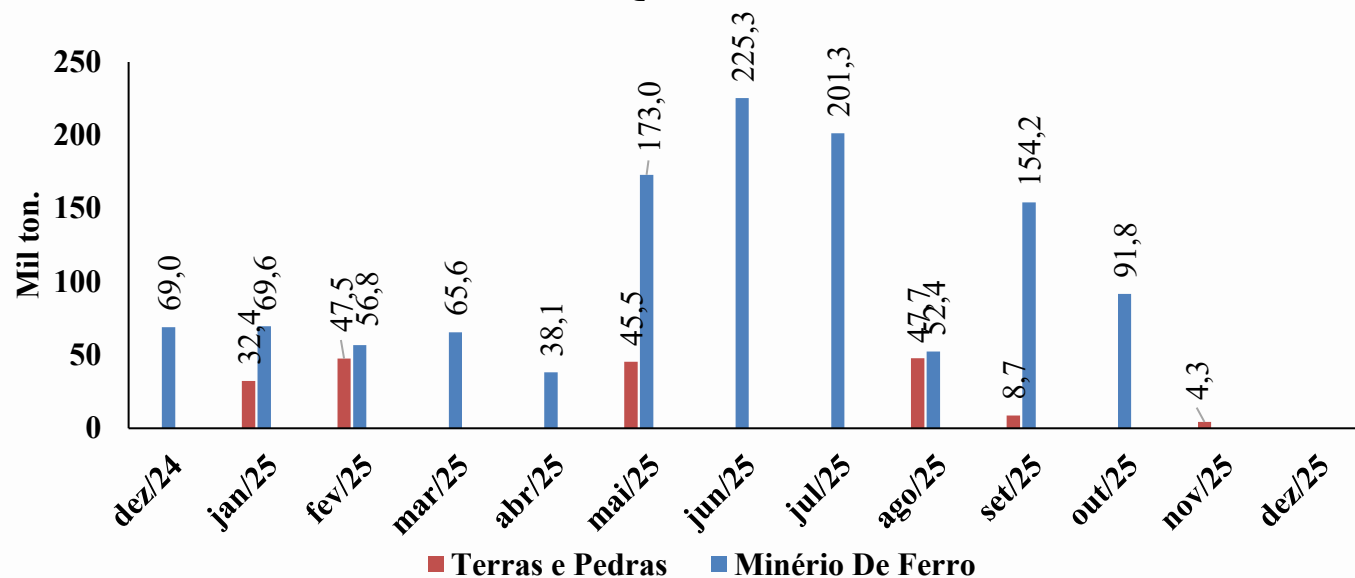
Modal fluvial

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA – Porto Granel Química Ladário e Porto Gregório Curvo

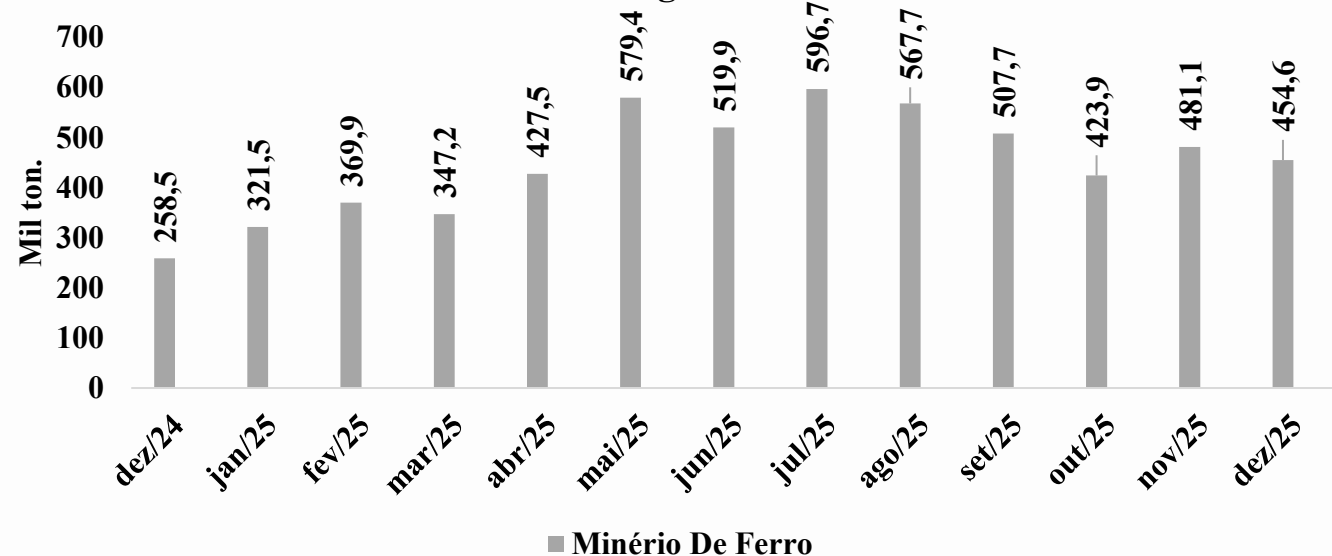
A Granel Química pertence ao grupo Odfjell Terminals. Em Ladário/MS, tem capacidade de 8.052 m³ para graneis líquidos e 48.000 ton para sólidos. O transporte na Granel química Ladário é concentrado na movimentação de minério de ferro, que responde pelos maiores volumes ao longo do período analisado, com picos entre maio e julho. As cargas de terras e pedras aparecem de forma pontual e irregular, enquanto o manganês tem participação residual, ocorrendo apenas em meses específicos, o que evidencia a baixa diversificação de produtos transportados.

Após a conclusão da venda da Mineração Corumbaense Reunida (MCR) ao grupo J&F, o porto Gregório Curvo passa a integrar à J&F Mineração. Além do porto de embarque próprio, o grupo conta com um porto de descarga de barcaças e embarque de navios no Uruguai. Este movimento ampliou os embarques de minério de ferro, com estabilização dos volumes nos meses de maio e junho, evidenciando a importância operacional do grupo J&F e a maior utilização da infraestrutura portuária, resultando em ganhos de eficiência e maior rendimento operacional.

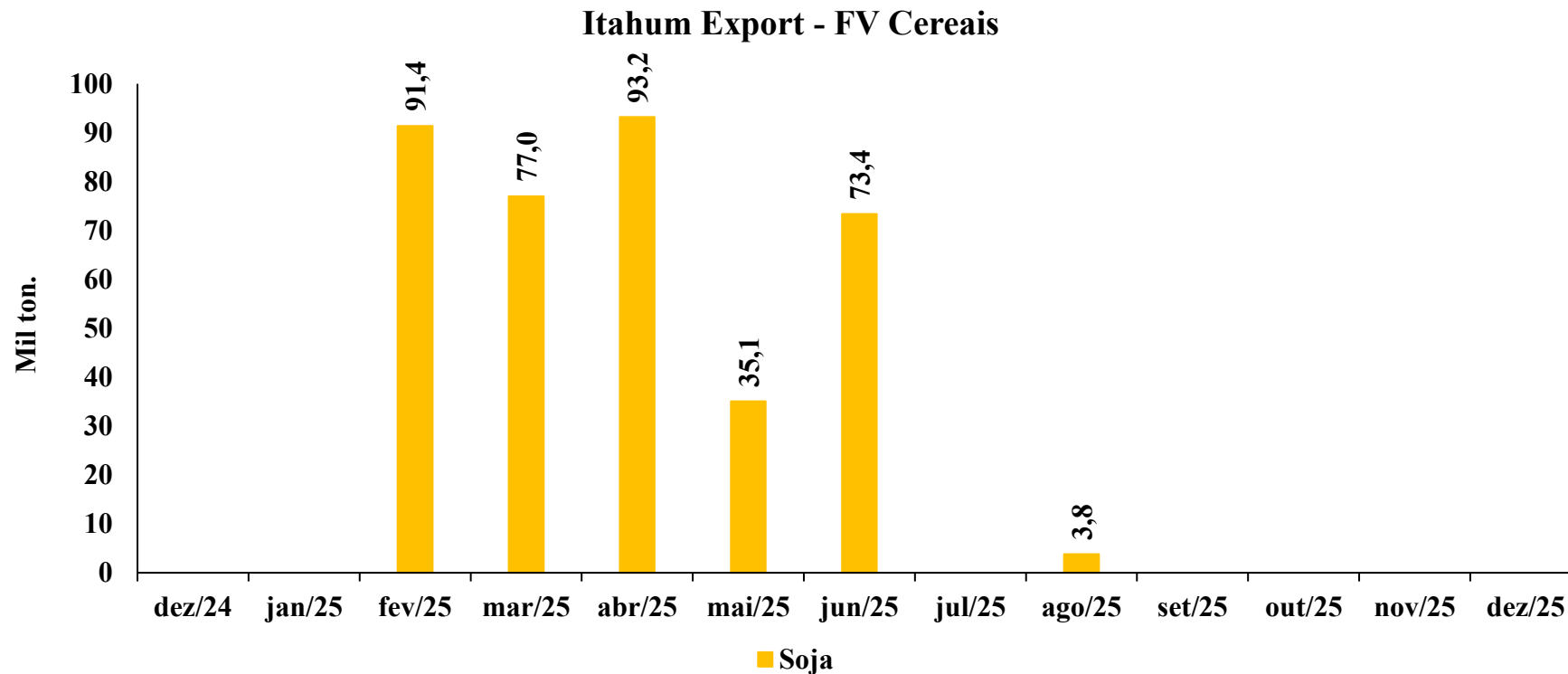
Granel Química Ladário



Porto Gregório Curvo



MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA – Terminal Hidroviário de Porto Murtinho e Itahum Export – FV Cereais



O terminal hidroviário Itahum Export, pertence ao grupo FV Cereais e está instalado numa área de 50 ha com 500m de frente para o Rio Paraguai, no município de Porto Murtinho. A estrutura construída trabalha com uma capacidade estática de 30.000 toneladas e a capacidade de fluxo de embarque de 1.000 toneladas por hora para o transbordo de soja, milho e açúcar. Toda movimentação de soja no período analisado teve o porto de San Lorenzo, na Argentina como destino.

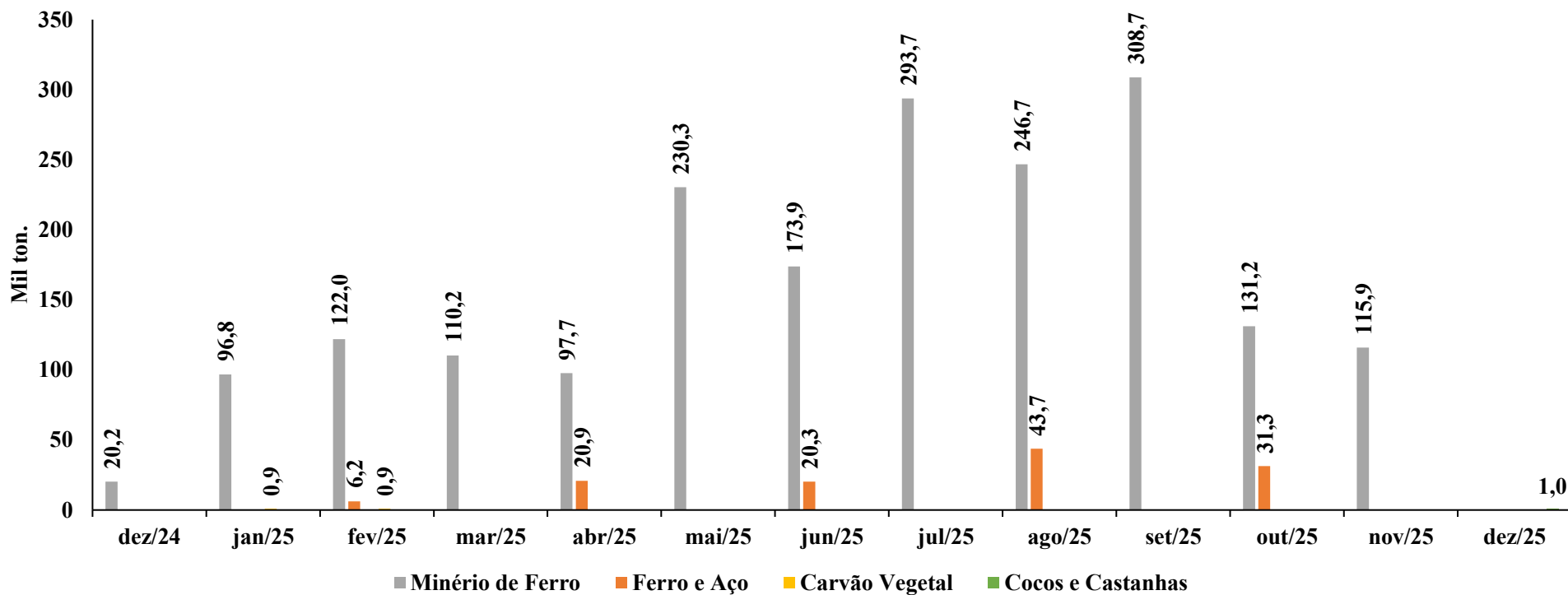
O terminal Itahum tem se consolidado como nova rota de escoamento do Mato Grosso do Sul, sendo uma excelente opção para a logística de importação e exportação de produtos agropecuários e insumos para países como Paraguai, Uruguai e Argentina, antes mesmo da efetivação da Rota Bioceânica.

O porto de Itahum apresenta um perfil de exportação concentrado exclusivamente em soja, com volumes elevados registrados entre fevereiro e junho de 2025, período que coincide com a colheita do grão. Esse comportamento evidencia que as exportações ocorrem de forma pontual e fortemente dependente do calendário agrícola, reforçando o uso do porto como uma alternativa logística estratégica durante a safra.

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA – Terminal Hidroviário TUP Vetorial – Porto Corumbá



TUP Vetorial - Porto Corumbá



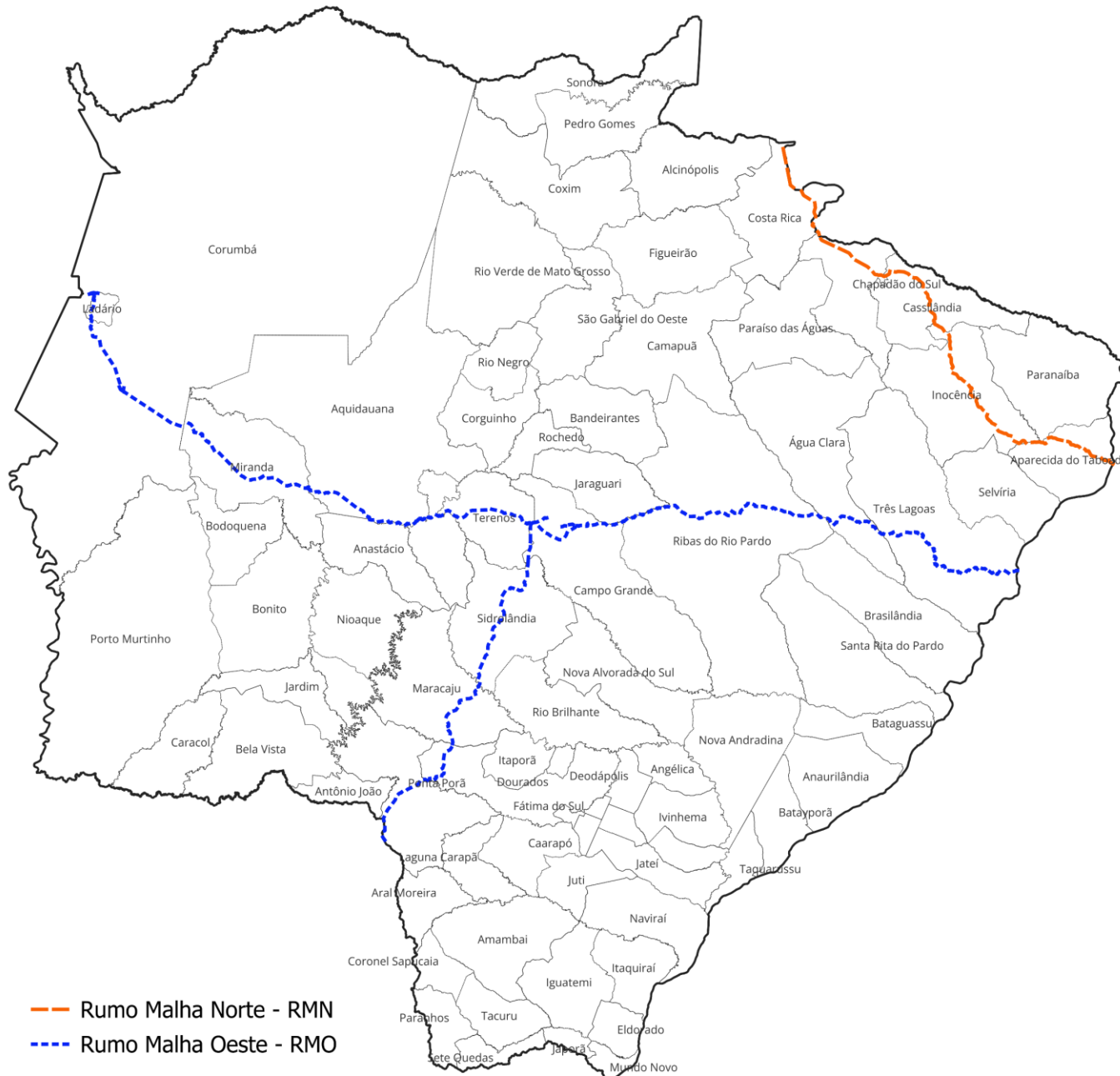
A novidade em 2023 ficou com a autorização de funcionamento do novo TUP (terminal de uso privado) do Mato Grosso do Sul, o TUP Vetorial, de Porto Corumbá.

O terminal conta com uma área alfandegada de 180.000 metros quadrados, capacidade de armazenagem de 150.000 toneladas de minério de ferro e uma capacidade de movimentação anual de 3.500.000 toneladas de minério de ferro e ferro gusa, podendo atender a um ritmo de carregamento: 1.200 t/hora de minério de ferro e 400 t/hora de ferro gusa.

Conforme observado nos demais portos, o TUP Vetorial seguiu o mesmo padrão de recuperação, com retomada consistente nos embarques pela hidrovía durante o primeiro trimestre de 2025. O terminal voltou a operar com força total, mantendo níveis de movimentação similares aos registrados nos primeiros anos de funcionamento, com volumes próximos a 1,8 Mt/ano. Os principais produtos embarcados nesse período foram minério de ferro e ferro e aço



Modal ferroviário



— Rumo Malha Norte - RMN
— Rumo Malha Oeste - RMO

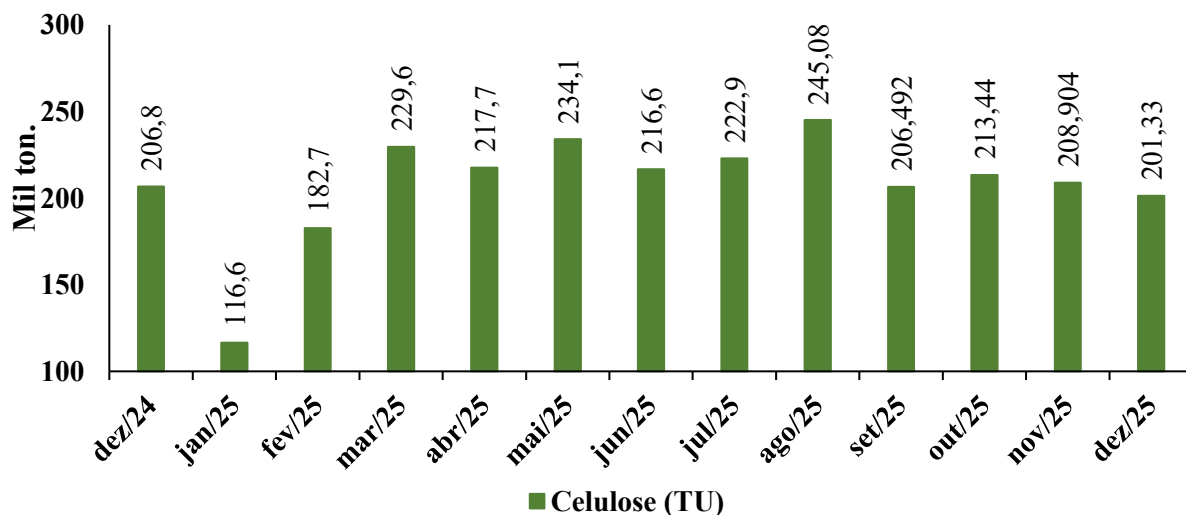
A malha ferroviária da RMO sob a Licença de Operação 1017/2011 possui uma extensão total de 1.973 km, abrangendo 58 municípios nos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Esse sistema ferroviário desempenha um papel fundamental na logística e no escoamento de cargas, porém, no MS, esta ferrovia opera em um pequeno trecho, com transporte de minério de ferro, um dos principais produtos movimentados ao longo dessa rede.

A Malha Norte (RMN) é um importante corredor ferroviário que liga Santos (SP), passando por Aparecida do Taboado (MS) e finaliza em Rondonópolis (MT), facilitando o escoamento de produtos agrícolas e insumos essenciais para o agronegócio. Com uma extensão de 735,3 km, essa ferrovia atravessa 8 municípios nos estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás. A Malha Norte é essencial para o transporte de **grãos e fertilizantes**, conectando regiões produtoras a mercados nacionais e internacionais.

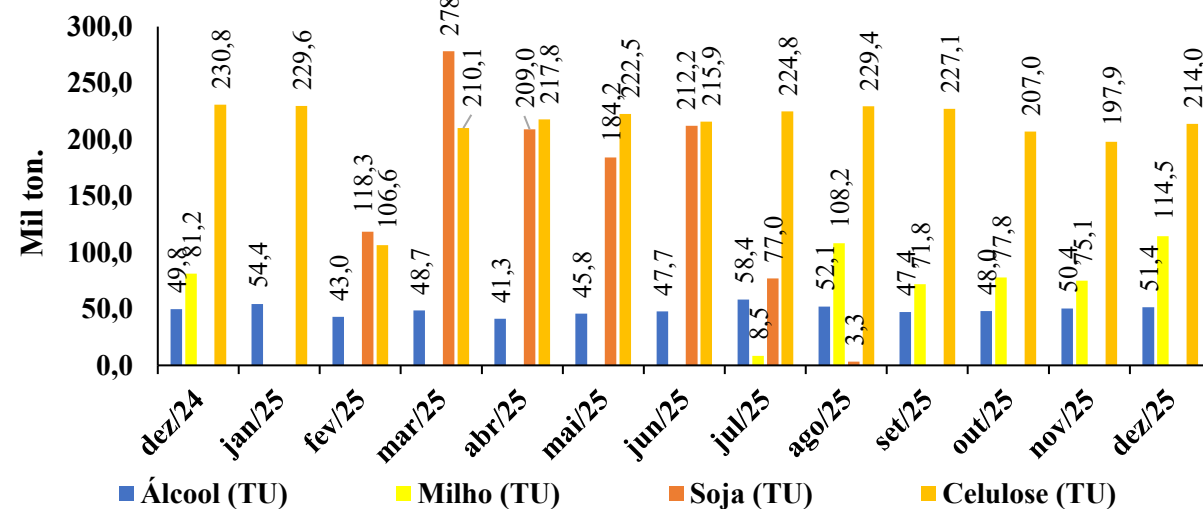
Movimentação ferroviária

Rumo Malha Norte - RMN

Terminal Aparecida do Taboado



Terminal Chapadão do Sul



A RMN é a principal malha no estado em termos de volume movimentado. Existem dois terminais de origem no estado, em Aparecida do Taboado e Chapadão do Sul. Os produtos de entrada são celulose, álcool, milho e soja (grãos). O destino é o estado de São Paulo, sendo a Refinaria Planalto de Paulínia (REPLAN) para o álcool, Barnabé (Porto de Santos) para celulose, enquanto soja e milho se encaminham para Conceiçãozinha (margem esquerda do Porto de Santos) e Santos.

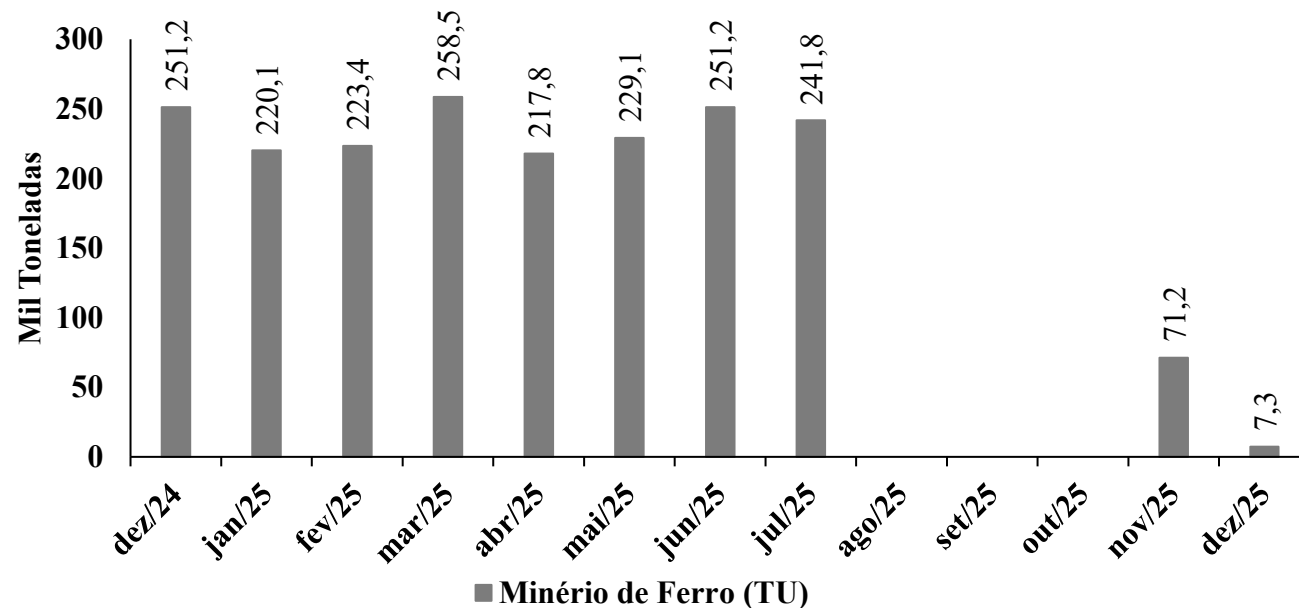
Movimentação ferroviária

Malha Oeste - RMO

A Malha Oeste não está operando na totalidade de sua extensão em MS, os trechos utilizados estão no município de Corumbá, no escoamento de minério de ferro e manganês. Os terminais em operação atualmente são o Urucum, que se liga ao terminal de Ladário, o Terminal Antônio Maria Coelho, que se liga ao Terminal Porto Esperança (que é interligado ao Porto Fluvial Gregório Curvo).

No primeiro semestre de 2025, o terminal manteve movimentações superiores a 200 mil toneladas por mês, superiores quando comparado ao mesmo período do ano anterior. Porém, ago/25 a nov/25, não apresentou movimentação de embarque, com retorno em nov/25. A integração logística entre os terminais e a hidrovia Paraguai-Paraná segue sendo um ponto estratégico para o escoamento mineral do Pantanal e da região de Corumbá, porém, a limitação operacional da Malha Oeste ainda representa um gargalo logístico para ampliação da capacidade regional.

Corumbá - Terminal Antônio Maria Coelho





Curiosidades



Curiosidades - Exploração do transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário em Mato Grosso do Sul



- A ferrovia Malha Oeste, inaugurada em 1914 e com 111 anos de história, registrou sua última viagem de transporte de minérios em 1º de dezembro de 2025, entre o distrito de Antônio Maria Coelho e o Porto Esperança, no município de Corumbá (MS), marcando o fim das operações no trecho que ainda estava ativo. O encerramento foi comunicado pela concessionária Rumo ao sindicato dos ferroviários, e agora há expectativa de que a ferrovia seja oferecida em leilão em 2026 para tentar sua revitalização e retorno às operações sob nova concessão.
- O Brasil assinou em Belém, durante a COP30, um acordo internacional com outros 41 países que estabelece que, a partir de 2040, apenas caminhões e ônibus com emissões zero poderão ser vendidos, com uma meta intermediária de que ao menos 30% desses veículos sejam livres de emissões até 2030. A coalizão responsável pela iniciativa considera apenas as emissões no uso dos veículos e não reconhece os biocombustíveis como solução, o que gerou surpresa e críticas de setores ligados ao etanol, biodiesel e biometano no país, por contrariar a estratégia brasileira de incentivo a combustíveis sustentáveis de baixo carbono.
- Um estudo da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) em parceria com a Universidade de São Paulo (USP) concluiu que Mato Grosso do Sul precisaria investir cerca de R\$ 1,09 bilhão por ano para recuperar e manter sua extensa malha de estradas vicinais. A maior parte dessas estradas está em condições precárias de trafegabilidade, exigindo recursos tanto na adequação de trechos degradados quanto na manutenção das que ainda oferecem uso mínimo, com microrregiões como Dourados, Três Lagoas e Campo Grande concentrando as maiores demandas financeiras.



Curiosidades - Exploração do transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário em Mato Grosso do Sul

O novo edital da ferrovia Malha Oeste, incluído pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT no calendário de concessões de 2026, com abertura prevista em abril e leilão em julho, devolve impulso ao projeto após anos de impasses regulatórios e reforça o modal ferroviário como uma prioridade estratégica para o desenvolvimento logístico e econômico de Mato Grosso do Sul, ligando Corumbá (MS) a Mairinque (SP) e potencialmente atraindo cerca de R\$ 35,7 bilhões em obras, além de ampliar a competitividade do estado no escoamento de cargas de alto volume, reduzir custos logísticos e fortalecer sua posição global, dentro de uma política federal mais ampla de concessões de infraestrutura.

A concessão da Hidrovia do Rio Paraguai deu um passo importante com a aprovação das contribuições da consulta pública pela ANTAQ, que envolveu audiências em Brasília e Corumbá e participação de diversos setores da sociedade, fortalecendo o modelo proposto e aperfeiçoando os minutos de edital e contrato; o projeto, estruturado em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos, é estratégico para impulsionar a logística sustentável, integrar modais, atrair investimentos privados e aumentar a competitividade do escoamento de cargas no Centro-Oeste, com futura tramitação no TCU antes da publicação do edital e realização do leilão.

O Plano Nacional de Logística 2050 (PNL 2050) é um documento estratégico do Ministério dos Transportes que consolidou um diagnóstico detalhado da infraestrutura de transportes no Brasil, identificando problemas, deficiências e oportunidades em todos os modais e orientando o planejamento de longo prazo até 2050. O plano foi elaborado com ampla participação social, incluindo consultas públicas, encontros técnicos em todas as regiões do país e entrevistas com o setor produtivo, e busca integrar melhor modais rodoviários, ferroviários, hidroviários e portuários para reduzir gargalos e custos logísticos. O projeto já conta com o levantamento da infraestrutura nacional e com descrição dos problemas prioritários específicos para cada Estado, com detalhes essenciais para traçar um plano de ação e melhorar a logística do País.

Editorial - Você já sabe, mas não custa lembrar!

Representatividade Infraestrutura e Logística – Sistema Famasul

Nacional
1. Comissão Nacional de Infraestrutura e Logística da CNA
2. Comissão de Infraestrutura e Logística do IPA (Instituto Pensar Agro)
Estadual
3. Câmara de Logística, de Armazenamento e de Transporte da Semadesc
4. Grupo de Trabalho de Ferrovias da Semadesc
5. Comitê Estadual da Rota Bioceânica

EXPEDIENTE

José Carlos de Pádua Neto

Gerente Técnico

jose.padua@senarms.org.br

Tamiris Azoia de Souza

Coordenadora Técnica

tamiris.souza@senarms.org.br

Lenon Henrique Lovera

Consultor Técnico

lenon.lovera@famasul.com.br

Jean Carlos da Silva Américo

Analista de Economia

jean.americo@famasul.com.br

Anniely Martins Lima Guimarães

Assistente Técnica

anniely.guimaraes@famasul.com.br

DIRETORIA

Marcelo Bertoni

Presidente

Mauricio Koji Saito

Vice-presidente

Lucas Galvan

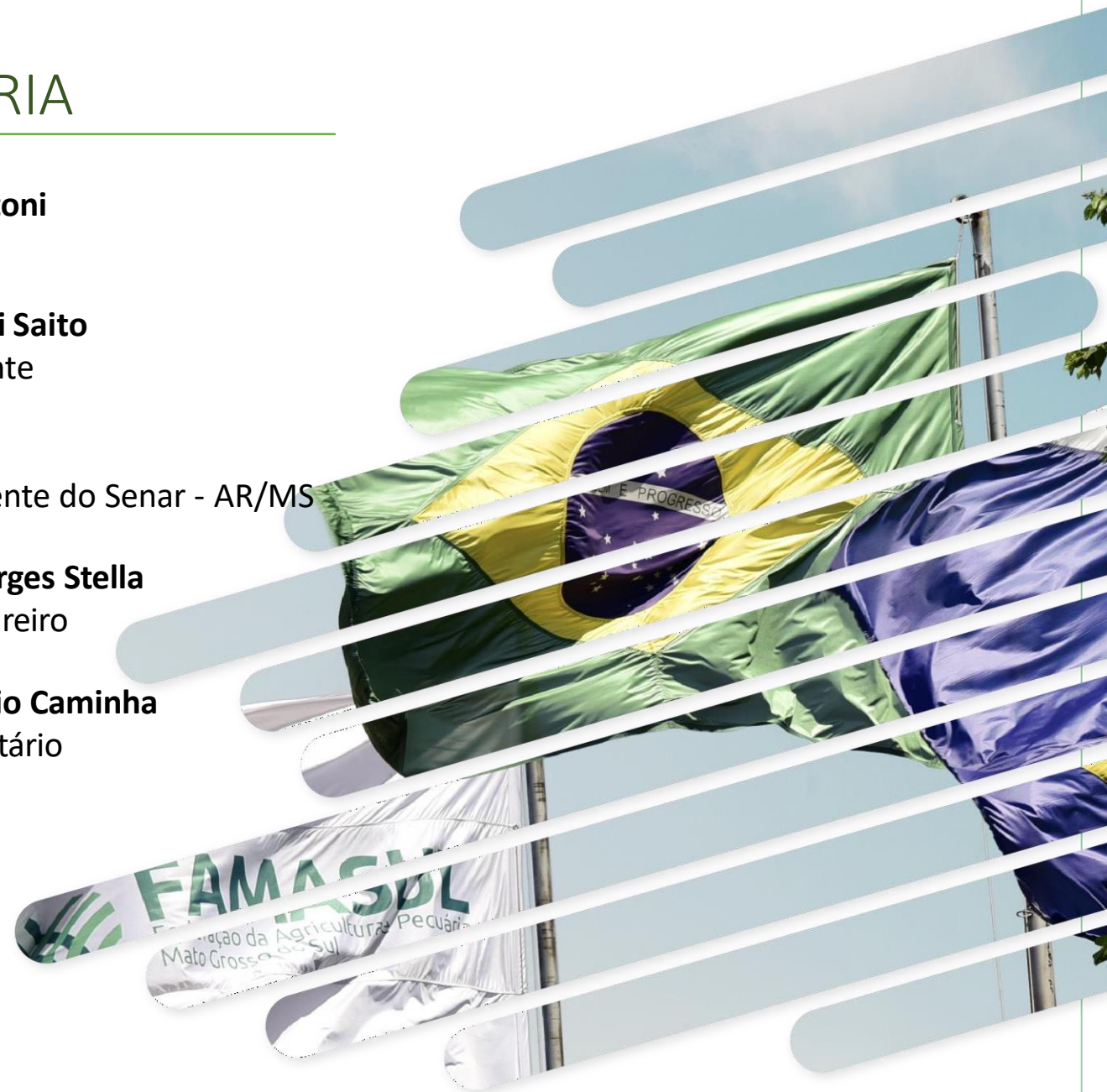
Superintendente do Senar - AR/MS

Frederico Borges Stella

Diretor Tesoureiro

Fábio Olegário Caminha

Diretor Secretário





FAMASUL
SENAR
SINDICATOS

portal.sistemafamasul.com.br
senarms.org.br

     / *sistemafamasul*

R. Marcino dos Santos, 401. Bairro Chácara Cachoeira II | Campo Grande - MS
(67) 3320-9750 ou (67) 3320-9724