

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO

CARLOS MATHEUS DOS SANTOS MATOS

**EXPORTAÇÕES DE SOJA PARA A CHINA: Logística e Competitividade do Porto do
Itaqui**

São Luís
2025

CARLOS MATHEUS DOS SANTOS MATOS

**EXPORTAÇÕES DE SOJA PARA A CHINA: Logística e Competitividade do Porto do
Itaqui**

Trabalho de conclusão de curso, na modalidade de artigo, apresentado como requisito para obtenção do título de Bacharel em Administração da Universidade Federal do Maranhão - UFMA.

Orientador (a): Prof.^a Dr.^a Giselly Danniela de Albuquerque Cavalcanti Ferreira.

São Luís

2025

Matos, Carlos Matheus dos Santos.

Exportações de soja para a china: Logística e Competitividade do Porto do Itaqui/ Carlos Matheus dos Santos Matos. – 2025
15 f.

Orientador(a): Prof.^a Dr.^a Giselly Danniela de Albuquerque Cavalcanti Ferreira.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação, Artigo) - Curso de Administração, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2025.

1. Exportação. 2. Soja. 3. Porto. I. Cavalcanti, Giselly Danniela de Albuquerque. II. Título.

CARLOS MATHEUS DOS SANTOS MATOS

**EXPORTAÇÕES DE SOJA PARA A CHINA: Logística e Competitividade do Porto do
Itaqui**

Trabalho de conclusão de curso, na modalidade de artigo,
apresentado como requisito para obtenção do título de
Bacharel em Administração da Universidade Federal do
Maranhão - UFMA.

Aprovado em: 13/02/2025.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Giselly Danniela de A. Cavalcanti Ferreira (orientadora)

Dr.^a em Ciência da Informação

Universidade Federal do Maranhão

Prof. Ricardo André Barbosa Carreira

Me. em Gestão Empresarial

Universidade Federal do Maranhão

Prof. Tadeu Gomes Teixeira

Dr. em Ciências Sociais

Universidade Federal do Maranhão

RESUMO

Este artigo explora a relação comercial entre Brasil e China no setor agroexportador, com foco na exportação de soja por meio do Porto do Itaqui. O aumento das exportações desse grão reflete a crescente demanda chinesa e a importância do porto maranhense na logística do agronegócio brasileiro. A pesquisa investiga como a infraestrutura portuária e ferroviária do Porto do Itaqui influencia o volume exportado e quais são os impactos econômicos dessa dinâmica para o Brasil. Analisando as exportações de soja do Brasil para a China a partir do Porto do Itaqui, a relação comercial entre os países, examinando a infraestrutura logística do porto e avaliando sua competitividade em relação a outros terminais brasileiros. A pesquisa qualitativa utiliza revisão bibliográfica e análise documental de relatórios oficiais e artigos acadêmicos para compreender a evolução das exportações e os desafios logísticos enfrentados. Os resultados evidenciam que a modernização do Porto do Itaqui e suas conexões ferroviárias com o MATOPIBA (Maranhão, Tocantis, Piauí, Bahia) têm sido determinantes para o crescimento da soja brasileira no mercado global, consolidando sua posição estratégica no escoamento de grãos para a China.

Palavras-chave: Exportação. Soja. Porto do Itaqui. Infraestrutura Portuária.

ABSTRACT

This article explores the trade relationship between Brazil and China in the agribusiness export sector, focusing on soybean exports through the Port of Itaqui. The increase in soybean exports reflects China's growing demand and the importance of the Maranhão port in Brazilian agribusiness logistics. The research investigates how the port and railway infrastructure of the Port of Itaqui influence the exported volume and the economic impacts of this dynamic on Brazil. It analyzes Brazil's soybean exports to China from the Port of Itaqui, the trade relationship between the two countries, examines the port's logistics infrastructure, and evaluates its competitiveness compared to other Brazilian terminals. The qualitative research employs a literature review and documentary analysis of official reports and academic articles to understand the evolution of exports and the logistical challenges faced. The results show that the modernization of the Port of Itaqui and its railway connections with MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia) have been crucial for the growth of Brazilian soybeans in the global market, consolidating its strategic position in grain exports to China.

Keywords: Export. Soybeans. Port of Itaqui. Port Infrastructure

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	6
2	REFERENCIAL TEÓRICO	7
2.1	Relação comercial entre Brasil e China nas exportações	7
2.2	Aspectos logísticos, estruturais e operacionais do Porto do Itaqui	8
2.3	Produtividade do Porto do Itaqui na exportação da soja para China e seus principais concorrentes.....	10
3	METODOLOGIA.....	11
4	RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	12
4.1	Expectativas futuras para a produção de soja pelo Porto do Itaqui.....	12
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	13
	REFERÊNCIAS.....	13

EXPORTAÇÕES DE SOJA PARA A CHINA: Logística e Competitividade do Porto do Itaquí ¹

Carlos Matheus Dos Santos Matos ²

Giselly Danniela de Albuquerque Cavalcanti Ferreira. ³

1 INTRODUÇÃO

O crescente desenvolvimento da economia chinesa reflete no aumento das suas importações de insumos agrícolas. O exemplo disso é o impacto presente nas exportações brasileiras onde a China passou de US\$ FOB 2.177.610.094 para US\$ FOB 7.812.654.678 no período de janeiro de 2014 até janeiro de 2024, consolidando-se como a principal parceira econômica do país (COMEXSTAT, 2024). A soja é a grande protagonista dessa relação econômica, sendo o principal recurso natural exportado. Nesse contexto o Porto do Itaquí, localizado em São Luís-MA, emerge como um dos principais portos do país na exportação da soja para o país asiático. No corrente ano, o Porto registrou o maior volume mensal de exportação de soja de todos os tempos. Em maio de 2024 foram movimentadas 2.151.821 toneladas, superando o recorde anterior de 2.017.627 toneladas, estabelecido em junho de 2023. (PORTO DO ITAQUI, 2025)

A atividade portuária é essencial para o comércio global e o desenvolvimento regional, caracterizando-se pela movimentação de bens e pessoas, além de sua integração com redes logísticas e impactos no ambiente urbano. Esses sistemas são moldados por inovações tecnológicas e políticas de gestão que conectam territórios e geram transformações socioeconômicas. O porto funciona como um ponto estratégico de conexão para o transporte de mercadorias, exercendo um papel crucial no comércio e na economia local. Ele também promove intercâmbios culturais e impulsiona atividades industriais e produtivas. Essa dinâmica transforma cidades portuárias em centros relevantes dentro das redes urbanas regionais e globais. Por outro lado, a decadência ou desativação de um porto pode gerar impactos significativos na configuração e no funcionamento urbano.

O Porto do Itaquí especificamente apresenta um diferencial competitivo de eficiência multimodal. Está diretamente conectado a duas importantes ferrovias. A primeira é a Transnordestina (FTL) e a segunda é a Estrada de Ferro Carajás (EFC), que foi concedida à Vale e é operada pela VLI. Além disso, ainda conta com nove berços operacionais, cujas profundidades variam de 12 a 19 metros, o que possibilita a atracação de embarcações de grande porte. Essa infraestrutura estratégica garante a capacidade de receber navios com maior calado, o que é essencial para o fluxo de cargas pesadas e volumosas.

O trabalho tem como objetivo geral analisar as exportações de soja do Brasil para a China no contexto do complexo do Porto do Itaquí. Para isso são expostos os seguintes objetivos específicos: entender a relação comercial entre os dois países no âmbito das exportações; investigar a logística portuária, como os berços operacionais, as capacidades de armazenamento, e as conexões ferroviárias (como a Estrada de Ferro Carajás e Transnordestina) e ainda, examinar a competitividade do Porto do Itaquí no contexto das exportações de soja em comparação com outros portos brasileiros.

O estudo da exportação de soja é importante no contexto das relações econômicas internacionais, pois revela a dependência do Brasil de mercados como o chinês e os desafios de diversificação de destinos comerciais. Avaliar o Porto do Itaquí e seu papel nesse comércio

¹ Projeto de TCC apresentado para a disciplina de TCC I, no semestre de 2024.2.

² Aluno(a) do Curso de Administração/UFMA. Contato: carlos_matheus10@outlook.com;

³ Professor(a) Orientador(a). Dr. em Departamento de Ciências Contábeis, Imobiliárias e Administração DECCA/CCSo/UFMA. Contato: giselly.ferreira@ufma.br.

permite compreender como a infraestrutura portuária e ferroviária influenciam diretamente o sucesso das exportações brasileiras, além dos impactos econômicos para o estado do Maranhão e para a economia nacional como um todo. Desse modo, o problema de pesquisa consiste em investigar de que forma a estrutura portuária e ferroviária do Porto do Itaqui influencia a exportação de soja brasileira para a China e quais são os impactos econômicos dessa dinâmica.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Relação comercial entre Brasil e China nas exportações

A exportação pode ser definida como o processo de venda de bens e serviços produzidos em um país para consumidores situados em outros países, constituindo uma importante atividade econômica no comércio internacional (CARVALHO, E. A. Comércio Internacional: Teoria e Prática. São Paulo: Atlas, 2015). Esse processo é fundamental para a integração econômica global, permitindo que países explorem suas vantagens competitivas e atendam às demandas de mercados externos. No caso do Brasil, as exportações têm um papel estratégico na balança comercial, especialmente no setor agropecuário, que representa uma parcela significativa das receitas externas do país. A soja, em particular, é um dos principais produtos de exportação, sendo responsável por uma grande parte do superávit comercial brasileiro.

A relação comercial entre Brasil e China tem se intensificado nas últimas décadas, especialmente no setor agrícola, onde a soja se destaca como a principal commodity exportada pelo Brasil. Segundo Adriana Erthal Abdenur e Danilo Marcondes de Souza Neto (2014), a China emergiu como um parceiro estratégico para o Brasil, impulsionando as exportações de commodities e consolidando-se como o principal destino da soja brasileira. Essa relação é marcada por uma complementaridade econômica: enquanto o Brasil possui vastas áreas cultiváveis e uma produção agrícola altamente competitiva, a China necessita de insumos para sustentar sua crescente população e indústria.

No entanto, essa parceria também traz desafios. Sérgio Queiroz (2020) alerta para a dependência excessiva do Brasil do mercado chinês, o que pode representar riscos em cenários de instabilidade política ou econômica na China. Ele argumenta que, embora a China seja um mercado essencial para o agronegócio brasileiro, é fundamental que o Brasil busque diversificar seus mercados de exportação para reduzir sua vulnerabilidade a choques externos. Essa visão é compartilhada por Marcos Sawaya Jank (2018), que destaca a necessidade de políticas públicas que incentivem a competitividade do setor agroexportador e reduzam a dependência de um único parceiro comercial.

Além da infraestrutura, as políticas comerciais e tarifárias entre Brasil e China têm um impacto significativo no fluxo de exportações. Rubens Barbosa (2019) argumenta que acordos bilaterais e a redução de barreiras tarifárias têm favorecido o comércio entre os dois países, consolidando a China como o principal destino das exportações brasileiras de soja. No entanto, ele também alerta para os riscos de uma relação comercial assimétrica, em que o Brasil exporta principalmente commodities de baixo valor agregado, enquanto a China exporta produtos manufaturados de maior valor.

Por fim, é importante destacar o impacto socioeconômico dessa relação comercial. Maria Cristina Penido de Freitas (2020) ressalta que as exportações de soja geram empregos diretos e indiretos, impulsionam o desenvolvimento de setores relacionados, como logística e transporte, e contribuem para a integração regional e global do Brasil. No entanto, ela também chama a atenção para os desafios ambientais associados à expansão da produção de soja, como o desmatamento e a degradação do solo. Geraldo Barros (2016) complementa essa análise ao

defender a adoção de práticas sustentáveis no agronegócio, como a redução do uso de agrotóxicos e a promoção da agricultura de baixo carbono.

Em síntese, a relação entre Brasil e China no comércio de soja é marcada por oportunidades e desafios. Enquanto a China se consolida como o principal destino das exportações brasileiras, é fundamental que o Brasil busque diversificar seus mercados, modernizar sua infraestrutura logística e adotar práticas sustentáveis no agronegócio. Como destacado por Pedro da Motta Veiga (2019), a competitividade do Brasil no mercado global de soja depende não apenas da demanda chinesa, mas também da capacidade do país em superar seus desafios internos e se adaptar às demandas do mercado internacional.

2.2 Aspectos logísticos, estruturais e operacionais do Porto do Itaqui

A infraestrutura logística é outro aspecto crucial para o sucesso das exportações de soja. Eduardo Viola e Matías Franchini (2019) ressaltam que a eficiência dos portos e a integração com modais de transporte, como ferrovias e rodovias, são determinantes para a competitividade do Brasil no mercado global de soja. Nesse contexto, o Porto do Itaqui, localizado em São Luís, no Maranhão, tem se destacado como no escoamento da soja brasileira. Antônio Márcio Buainain (2015) destaca que a modernização da infraestrutura portuária é essencial para manter o protagonismo do Brasil no mercado internacional da commodity.

O Porto do Itaqui, localizado em São Luís, no Maranhão, é um dos principais portos brasileiros e desempenha um papel estratégico no escoamento de commodities agrícolas, especialmente da região do MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia). Sua localização geográfica privilegiada, próxima aos mercados da América do Norte, Europa e Ásia, via Canal do Panamá, confere ao porto uma vantagem logística significativa. Além disso, sua infraestrutura multimodal, que inclui conexões ferroviárias, rodoviárias e fluviais, facilita o transporte eficiente de cargas, consolidando-o como um dos principais hubs de exportação do país.

O Porto está situado na Baía de São Marcos, a aproximadamente 11 km do centro de São Luís. O porto ocupa uma área de 5,1 milhões de metros quadrados e possui um canal de acesso com profundidade de 23 metros, largura de 500 metros e calado máximo autorizado de 22,3 metros, permitindo a atracação de navios de grande porte. Essa infraestrutura é essencial para o transporte de cargas pesadas e volumosas, como grãos e minérios.

A estrutura é conectada a diversos modais de transporte, o que amplia sua capacidade de movimentação de cargas e sua relevância logística. O porto está diretamente ligado à Estrada de Ferro Carajás (EFC), que percorre 892 km, conectando São Luís à região de Carajás, no Pará, e à Ferrovia Transnordestina (FTL), que atravessa sete estados do Nordeste, desde o Maranhão até Sergipe, no trecho entre São Luís e Propriá, cobrindo uma extensão de 4.238 km. Essas ferrovias são fundamentais para o transporte de grãos e minérios das regiões produtoras até o porto. Há ainda as rodovias BR-135 e BR-222 que se conecta a outras rodovias federais (BR 316, BR 230, BR 226 e BR 010) e estaduais (MA 230) para todo o Norte e Sul do país. Embora o acesso fluvial seja limitado devido à profundidade reduzida dos rios locais, o Porto do Itaqui possui conexões com rios como o Grajaú, Pindaré e Mearim, utilizados principalmente para o transporte de pequenas embarcações.

Outra estrutura importante do Porto do Itaqui é o Terminal de Grãos do Maranhão (TEGRAM) que representa uma das principais infraestruturas dedicadas ao escoamento de grãos, especialmente soja e milho, no Norte e Nordeste do Brasil. Inaugurado em 2014, o TEGRAM foi projetado para atender à crescente demanda de exportação de grãos produzidos na região do MATOPIBA. Com capacidade estática de armazenagem de 120 mil toneladas e capacidade dinâmica de 8 milhões de toneladas por ano, o terminal opera com eficiência

logística, integrando-se à EFC, que conecta as regiões produtoras ao porto. Essa integração multimodal reduz custos e tempo de transporte, tornando o TEGRAM um ponto estratégico para o escoamento de grãos destinados ao mercado internacional, principalmente a China. Além disso, o terminal conta com equipamentos modernos, como esteiras transportadoras e sistemas automatizados de carga e descarga, que garantem agilidade e segurança nas operações. A expansão da capacidade do TEGRAM e os investimentos contínuos em infraestrutura reforçam sua importância no cenário global de comércio de commodities, alinhando-se às demandas do agronegócio brasileiro e às expectativas de crescimento da produção agrícola nas próximas décadas.

O Porto do Itaquí possui nove berços operacionais, cada um com características específicas para diferentes tipos de cargas. Os berços variam em profundidade (de 12 a 19 metros) e são especializados no manuseio de grãos sólidos, líquidos e carga geral. O berço 106, por exemplo, é utilizado para grãos líquidos, como derivados de petróleo, enquanto o berço 105 é destinado a grãos sólidos, como soja e fertilizantes. A infraestrutura do porto inclui ainda áreas de armazenamento, pátios para contêineres e equipamentos modernos para carga e descarga, o que garante eficiência operacional. Em 2020, o porto registrou um aumento significativo na movimentação de grãos líquidos (11,6%) e contêineres (16,3%), consolidando-se como um dos principais portos do país (EMAP, 2020).

A movimentação de cargas no Porto do Itaquí tem crescido consistentemente ao longo dos anos. Entre 2001 e 2010, o porto movimentou cerca de 130,9 milhões de toneladas de carga. Já entre 2011 e 2020, esse número subiu para 193,8 milhões de toneladas, um aumento de 47,9% (PORTO DO ITAQUI, 2020). Esse crescimento é impulsionado principalmente pela exportação de grãos, como soja e milho, que representam a maior parte da carga movimentada. A taxa de ocupação dos berços também reflete a eficiência do porto. Entre 2013 e 2019, a ocupação média dos berços variou entre 71% e 88%, com picos de produtividade em 2014 e 2015 (PORTO DO ITAQUI, 2020). O berço 108, inaugurado em 2017, especializado em grãos líquidos, contribuiu para aumentar a capacidade operacional do porto.

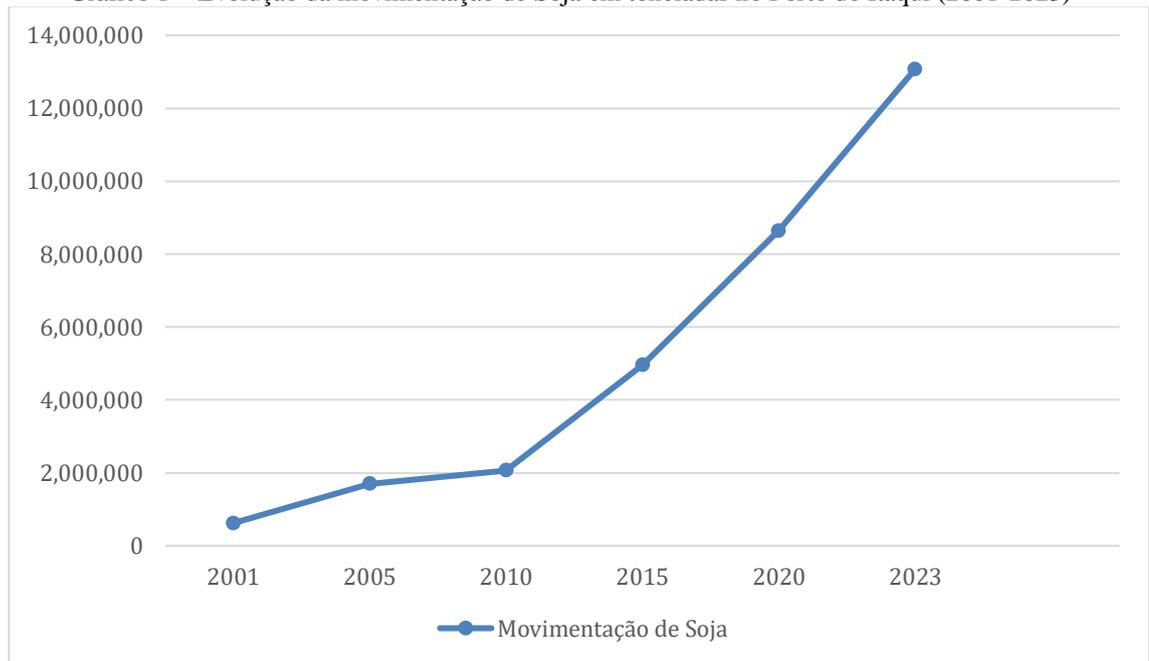
O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto do Itaquí projeta um crescimento contínuo na movimentação de cargas até 2060. Estima-se que o porto movimentará 68,6 milhões de toneladas de carga no cenário tendencial, com uma taxa média de crescimento de 2,5% ao ano. (BRASIL, 2017). Esse crescimento está alinhado com a expansão da produção agrícola na região do MATOPIBA, que deve aumentar em 55% até 2027 (USDA, 2018). Investimentos futuros, como a duplicação da EFC e a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (BRASIL, 2018) ampliarão a área de influência do porto, conectando-o a novas regiões produtoras de grãos. Além disso, a demanda internacional por commodities brasileiras, especialmente do mercado chinês, continua a impulsionar as exportações, consolidando o Porto do Itaquí como um dos principais polos logísticos do país.

Apesar do crescimento consistente, o Porto do Itaquí enfrenta desafios, como a necessidade de modernização contínua da infraestrutura e a dependência de condições climáticas favoráveis para a produção agrícola. A instabilidade climática na região do MATOPIBA pode impactar a produtividade de grãos, afetando diretamente a movimentação de cargas no porto. Por outro lado, as oportunidades são significativas. A localização estratégica do porto, sua capacidade de atender navios de grande porte e a integração com modais de transporte eficientes posicionam o Porto do Itaquí como um player-chave no comércio internacional de commodities. A diversificação de cargas e a adoção de práticas sustentáveis também são caminhos promissores para garantir o crescimento contínuo do porto.

2.3 Produtividade do Porto do Itaqui na exportação da soja para China e seus principais concorrentes

A movimentação de soja no Porto do Itaqui cresceu significativamente ao longo dos anos, com um aumento de 95% entre 2001 e 2023 como ilustra o Gráfico 1. Em 2001, o porto movimentou 621.703 toneladas de soja, enquanto em 2023 esse número chegou a 13.069.472 toneladas. Esse crescimento superou o de outros granéis sólidos, como fertilizantes e minério de ferro, destacando a importância da soja para as exportações brasileiras. (PORTO DO ITAQUI, 2023).

Gráfico 1 – Evolução da movimentação de Soja em toneladas no Porto do Itaqui (2001-2023)



Fonte: Relatório de Movimentação de cargas do Porto do Itaqui

Os fertilizantes, por exemplo, passaram de 208.561 toneladas em 2001 para 3.599.112 toneladas em 2023, um aumento de 94%. Apesar do crescimento de outros produtos, a soja manteve-se como o principal destaque em termos de volume e aumento percentual. (PORTO DO ITAQUI, 2023).

Esse crescimento contínuo da soja evidencia a eficiência do Porto do Itaqui no escoamento da produção agrícola da região. A infraestrutura do porto, aliada à sua localização estratégica e conexões multimodais, permitiu que ele se tornasse primordial para a exportação de grãos do Brasil. A demanda chinesa por soja brasileira foi um dos principais impulsionadores desse crescimento, consolidando o porto como um ponto crucial no comércio internacional de commodities.

Apesar do crescimento contínuo o Porto do Itaqui ainda está distante do Porto de Paranaguá na exportação da soja para a China. Entre janeiro e março de 2024, 91,8% da soja exportada pelo Porto de Paranaguá teve como destino a China, totalizando 3,2 milhões de toneladas (COMEXSTAT). Esse volume expressivo pode ser explicado por diversos fatores estruturais e operacionais que garantem a competitividade do porto paranaense. Paranaguá conta com terminais de grãos amplamente mecanizados, como o Corredor de Exportação, que permite um escoamento ágil e contínuo. Além disso, sua proximidade com os principais polos produtores do Sul do Brasil – Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul – facilita o transporte da soja até os terminais portuários, reduzindo custos logísticos.

Outro fator relevante é a dinâmica comercial das tradings e exportadores. O Porto de Paranaguá já consolidou sua posição como um dos principais pontos de escoamento da soja para a China, o que favorece contratos de longo prazo e uma estrutura mais robusta para atender às exigências do mercado asiático.

Outro concorrente importante na competitividade da exportação da soja é o Porto de Santos. Em termos de valor, entre janeiro e novembro de 2023, o Porto de Santos exportou um total de US\$ 5,5 bilhões, dos quais US\$ 2 bilhões (36% de participação) corresponderam à soja, mesmo triturada. A China foi o principal destino dessas exportações, representando US\$ 2 bilhões (37% de participação) do total exportado pelo porto nesse período (COMEXSTAT, 2024). Sua vantagem competitiva está na proximidade com os principais polos produtores do Centro-Oeste e do Sudeste, além da ampla conectividade ferroviária e rodoviária, que permite o transporte contínuo de grandes volumes de grãos. Além disso, Santos abriga terminais de alta capacidade, como o TEG (Terminal Exportador de Grãos), que possibilita um carregamento eficiente e reduz os custos logísticos.

Apesar da intensa competitividade com esses portos, o Porto de Itaquí tem sido considerado um dos pontos estratégicos para a expansão da Nova Rota da Seda da China, conhecida também como Belt & Road Initiative (BRI). Isso ocorre devido à sua localização geográfica vantajosa, que o coloca como um posto importante para a logística e distribuição de mercadorias entre a Ásia e a América Latina. Em um evento promovido pela Sousândrade em parceria com o Governo do Maranhão, que discutiu projetos de infraestrutura relacionados ao BRI, o professor Paul Lee, da Universidade Zhejiang, apresentou o estudo *Strategic locations for logistics distribution centers along the Belt & Road*, no qual São Luís, a capital do Maranhão, se destaca como um dos locais-chave para essa expansão.

Essa participação do Porto de Itaquí e da cidade de São Luís na Nova Rota da Seda reflete um movimento crescente de integração global, com investimentos significativos em infraestrutura para facilitar o comércio internacional e a conectividade entre países da Ásia, Europa, África e América Latina. O Maranhão, com seus recursos portuários, está se posicionando para se tornar um ponto crucial para o fluxo de mercadorias, além de abrir oportunidades de desenvolvimento para a região.

3 METODOLOGIA

O estudo tem como base pesquisas qualitativas explicativas que direcionaram o objeto de estudo e o problema de pesquisa. O delineamento deu-se por meio de pesquisa documental e revisão bibliográfica, elucidando temas já abordados na literatura promovendo uma nova perspectiva sobre os mesmos. A abordagem qualitativa explicativa foi escolhida devido à sua capacidade de explorar os fenômenos relacionados às exportações de soja e à infraestrutura portuária, proporcionando uma análise detalhada e interpretativa.

A pesquisa documental utilizou relatórios oficiais, dados de agências governamentais e documentos técnicos do Porto do Itaquí, além de informações fornecidas por organizações internacionais que monitoram o comércio de soja. Esse método permitiu compreender o panorama atual das exportações e identificar os principais fatores que influenciam a competitividade do Porto do Itaquí.

A revisão bibliográfica incluiu o levantamento de artigos científicos, publicações sobre logística portuária e estudos focados nas relações econômicas entre Brasil e China. Essa etapa foi essencial para fundamentar a análise e identificar lacunas na literatura que poderiam ser preenchidas pela pesquisa.

Dentre as principais fontes utilizadas, destaca-se a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), responsável por regular e fiscalizar o transporte aquaviário no Brasil. Os dados fornecidos por essa instituição foram fundamentais para a análise da movimentação

de cargas, permitindo a identificação de tendências, crescimento da exportação de soja e eficiência operacional dos terminais portuários ao longo dos anos.

Além disso, a pesquisa utilizou informações do Comex Stat, plataforma oficial do governo brasileiro que disponibiliza estatísticas detalhadas sobre o comércio exterior. A partir dessa base de dados, foi possível analisar a evolução das exportações de soja para a China, comparando os volumes movimentados pelo Porto do Itaqui com outros terminais estratégicos, como Santos e Paranaguá.

Outra fonte relevante foi o ComexVis, ferramenta desenvolvida pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), que permite a visualização interativa de dados comerciais. Essa plataforma foi essencial para compreender a participação do Porto do Itaqui nas exportações de soja e avaliar o impacto das oscilações cambiais e das demandas internacionais sobre o escoamento da produção brasileira.

A utilização dessas bases de dados garantiu maior confiabilidade e precisão na análise dos fatores que influenciam a competitividade do Porto do Itaqui, possibilitando um embasamento sólido para as conclusões da pesquisa.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Expectativas futuras para a produção de soja pelo Porto do Itaqui

Segundo o PORTAL O GLOBO (2024) o terminal de grãos maranhense, está programado para receber um investimento de R\$ 1,5 bilhão. Este aporte será destinado à construção de um novo berço de atracação, além da ampliação de silos e armazéns. As obras estão previstas para iniciar no segundo semestre de 2025, com aproximadamente 70% do valor financiado pelo Banco do Nordeste do Brasil. Com essa expansão, a capacidade de movimentação anual do TEGRAM aumentará de 16 milhões para 23,5 milhões de toneladas, representando um incremento de cerca de 30%. Além disso, a capacidade de armazenamento será ampliada de 500 mil para 800 mil toneladas.

Estudos realizados pela EMBRAPA (2023) indicam que a produção de soja na região do MATOPIBA, deverá crescer 36,1%, passando para 29,9 milhões de toneladas nos próximos anos. Em âmbito nacional, a produção de soja, atualmente em 163,2 milhões de toneladas, está projetada para alcançar 194,5 milhões até a safra 2032/2033, um aumento de 19,1%. A modernização e ampliação do Porto do Itaqui, especialmente através do TEGRAM, são fundamentais para atender ao crescimento projetado da demanda na produção de soja.

Demanda que cresce espontaneamente no mercado chinês A empresa estatal chinesa COFCO, uma das maiores tradings de grãos do Brasil, exportou 17 milhões de toneladas de soja e milho do país em 2024. Para 2025, a expectativa é de um aumento para 18 milhões de toneladas. Cerca de 80% das exportações de grãos da COFCO do Brasil são destinadas à China, indicando uma tendência de crescimento contínuo nas exportações de soja para o mercado chinês (REUTERS, 2025).

O aumento das exportações de soja do Brasil para a China reflete a forte demanda chinesa por produtos agrícolas e a posição estratégica do Brasil como fornecedor líder de soja. As projeções indicam uma continuidade dessa tendência nos próximos anos, impulsionada por investimentos e pelo fortalecimento das relações comerciais entre os dois países.

Diante desse cenário, a modernização do Porto do Itaqui se apresenta como um fator decisivo para o futuro da soja brasileira no mercado internacional. O crescimento das exportações para a China, aliado a investimentos contínuos em infraestrutura e logística, reforça a importância do Brasil como o maior exportador global do grão e aponta para um período de expansão e fortalecimento do agronegócio nacional.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo analisou a relevância do Porto do Itaquí no contexto da exportação de soja brasileira para a China, destacando sua importância estratégica para o agronegócio nacional. A crescente demanda chinesa por soja reforça o papel fundamental do Brasil como principal fornecedor global, e, nesse cenário, a infraestrutura logística dos portos torna-se um fator determinante para a competitividade. O Porto do Itaquí, localizado em uma posição estratégica e integrado a modais ferroviários e rodoviários, tem se consolidado como um dos principais corredores de escoamento da produção agrícola da região do MATOPIBA. O estudo demonstrou que os investimentos previstos para os próximos anos, especialmente a ampliação do TEGRAM e a modernização dos terminais, serão essenciais para atender ao crescimento da produção e da demanda internacional.

Os resultados evidenciaram que, apesar do crescimento expressivo das exportações de soja pelo Porto do Itaquí, ainda existem desafios logísticos que precisam ser superados para que ele alcance a competitividade de terminais mais consolidados, como os portos de Santos e Paranaguá. A dependência do Brasil em relação ao mercado chinês também foi um ponto analisado, demonstrando a necessidade de estratégias que diversifiquem os destinos das exportações, minimizando riscos comerciais e proporcionando maior estabilidade econômica ao setor agroexportador. Além disso, identificou-se que os investimentos na expansão da capacidade de armazenagem e na eficiência das operações portuárias serão determinantes para reduzir os custos logísticos e aumentar a atratividade do Porto do Itaquí como hub de exportação.

A pesquisa cumpriu seus objetivos ao mapear os principais fatores que influenciam a competitividade do Porto do Itaquí e ao demonstrar como sua infraestrutura impacta diretamente o volume exportado de soja. Os investimentos em tecnologia, ampliação da capacidade operacional e melhoria na conectividade multimodal foram aspectos-chave identificados para o crescimento sustentável das exportações. Além disso, o estudo reforçou a importância de políticas públicas e incentivos que promovam o desenvolvimento logístico e a ampliação das relações comerciais com outros mercados consumidores, diminuindo a vulnerabilidade do Brasil à demanda chinesa.

Como contribuição, este trabalho oferece um panorama detalhado sobre as condições atuais do Porto do Itaquí, suas vantagens competitivas e os desafios a serem enfrentados para sua consolidação como um dos principais pontos de escoamento de grãos do Brasil. Os resultados apresentados podem auxiliar formuladores de políticas públicas, empresários do setor agroexportador e investidores na tomada de decisões estratégicas para o desenvolvimento da infraestrutura portuária.

Para pesquisas futuras, sugere-se um aprofundamento na análise dos impactos econômicos e sociais dos investimentos no Porto do Itaquí, considerando não apenas o crescimento da exportação de soja, mas também a diversificação da pauta exportadora. Além disso, a avaliação de novas alternativas logísticas, como a ampliação das conexões ferroviárias e a modernização dos processos alfandegários, pode contribuir para aumentar a eficiência e a competitividade do porto. A criação de incentivos para a adoção de práticas sustentáveis na logística e no transporte de grãos também pode ser um aspecto relevante a ser explorado em estudos futuros, garantindo que o crescimento das exportações ocorra de forma ambientalmente responsável e alinhada às exigências do mercado internacional.

REFERÊNCIAS

ABDENUER, Adriana Erthal; SOUZA NETO, Danilo Marcondes de. **A relação comercial entre Brasil e China no setor de commodities**. 2014.

BARBOSA, Rubens. **Acordos bilaterais e a competitividade do comércio exterior brasileiro**. 2019.

BARROS, Geraldo. **Sustentabilidade no agronegócio: desafios e oportunidades**. 2016.

BUAINAIN, Antônio Márcio. **Infraestrutura portuária e competitividade do agronegócio**. 2015.

BRASIL. Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR). Portaria nº 3, de 7 de janeiro de 2014. Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - **Plano Nacional de Logística Portuária – PNL** e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e Plano Geral de Outorgas - PGO. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 8 jan. 2014c. Disponível em: . Acesso em: 10 janeiro 2025.

CARVALHO, E. A. **Comércio internacional: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2015.

COMEXSTAT. Plataforma de estatísticas de comércio exterior. **Brasília: Ministério da Economia**, 2024. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: 15 janeiro 2025.

EMAP - Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ Disponível em: https://antigo.infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/pdz/pdz15.pdf. Acesso em: 10 janeiro. 2024 FREITAS, Maria Cristina Penido de. **Impactos socioeconômicos da exportação de commodities**. 2020.

EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária - **LOCALIZAÇÃO** Disponível em: <https://emap.ma.gov.br/porto-do-itaqui/localizacao>>. Acesso em: 10 janeiro de 2024

JANK, Marcos Sawaya. **Dependência do agronegócio brasileiro do mercado chinês**. 2018.

LEE, Paul. Strategic locations for logistics distribution centers along the Belt & Road. **Hangzhou: Universidade Zhejiang**, 2023.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS (MDIC). **Comex Stat: estatísticas de comércio exterior**. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: 10 jan. 2025.

PORTO DO ITAQUI. **Relatório de Movimentação de Cargas do Porto do Itaqui (2001-2023)**. São Luís: Porto do Itaqui, 2023.

PORTO DO ITAQUI. **O Maranhão é estratégico para o escoamento da safra pelo Itaqui**. Site. 2016. Disponível em: <<https://www.portodoitaqui.ma.gov.br/imprensa/noticia/o-maranhao-e-estrategico-para-o-escoamento-da-safra-peloitaqui>>. Acesso em: 10 jan. 2025.

QUEIROZ, Sérgio. **Riscos da dependência comercial do Brasil em relação à China**. 2020.

ROTHER, E. T. **Revisão narrativa de literatura: uma análise teórica**. Revista Brasileira de Cirurgia Plástica, v. 22, n. 3, p. 234-238, 2007.

VIOLA, Eduardo; FRANCHINI, Matías. **Infraestrutura logística e exportações brasileiras.** 2019.

VEIGA, Pedro da Motta. **A competitividade brasileira no mercado global de soja.** 2019.

USDA – **United States Department of Agriculture. Projeções para a produção agrícola brasileira.** Washington, D.C., 2027.