

Um
mundo de
oportunidades

V.4 2026

AGRO INSIGHT



Institucional

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Presidente da República

CARLOS HENRIQUE BAQUETA FÁVARO

Ministro de Estado da Agricultura e Pecuária

IRAJÁ REZENDE DE LACERDA

Secretário-Executivo do Ministério da Agricultura e Pecuária

GUILHERME CAMPOS JÚNIOR

Secretário de Política Agrícola do Ministério da Agricultura e Pecuária

CARLOS GOULART

Secretário de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura e Pecuária

LUIS RUA

Secretário de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura e Pecuária

MARCELO NARVAES FIADDEIRO

Secretário de Inovação, Desenvolvimento Sustentável, Irrigação e Cooperativismo do Ministério da Agricultura e Pecuária

CARLOS ERNESTO AUGUSTIN

Assessor Especial do Gabinete do Ministério da Agricultura e Pecuária

CARLA MADEIRA GONÇALVES SIMÕES DOS REIS

Chefe de Assessoria Especial de Comunicação Social do Ministério da Agricultura e Pecuária

Elaboração, distribuição, informações:

Ministério da Agricultura e Pecuária

Secretaria de Comércio e Relações Internacionais

Departamento de Promoção Comercial e Investimentos - DPR

Coordenação-Geral de Gestão dos Adidos Agrícolas

Endereço: Esplanada dos Ministérios, Bloco D - 3º andar, Sala 300

CEP: 70043-900 Brasília - DF

Tel.: (61) 3218-2821 e-mail: divulgacao.scri@agro.gov.br

Editorial:

Priscilla Burmann

João Huguenin

Coordenação:

Luís Rua

Augusto Billi

Carolina Eufemia Aquino de Sá

Ângela Pimenta Peres

Jennifer Santos Costa

Jennya Silva Brito

Equipe Técnica:

Rodrigo Lopes de Almeida

Eduardo Sampaio Marques

José Guilherme Tollstadius Leal

Caio César Simão

Luciana Pich Gomes

Juçara Aparecida André Dokonal

Eduardo Magalhães

Silvio Luiz Rodrigues Testaseca

Glauco Bertoldo

Nilton Antônio de Moraes

Alessandro Fidelis

Rodrigo do Espírito Santo Padovani

Leandro Diamantino Feijó

Jean Felipe Celestino Gouhie

Clóvis Augusto Versalli Serafini

Tiago Charão

Priscila Rech Pinto Moser

Rafael Mohana de Carvalho Refosco

Vanessa Medeiros de Jesus

Ana Lúcia de Paula Viana

Fabiana Villa Alves

Virgínia Arantes Ferreira Carpi

Roberto Carlos Papa

Carlos Turchetto

Fernanda Mascarenhas Magalhães

André Okubo

Dalci de Jesus Bagolin

Ellen Elizabeth Laurindo

Luna Lisboa

Frederique Abreu

Andréa Moura

Warley Campos

Márcio Rezende Evaristo Carlos

Marco Túlio Santiago

Luiz Cláudio de Santana e Caruso

Lucas Fiuza

Ana Carolina Miranda Lamy

Diego Leonardo Rodrigues

Marcelo Cláudio Pereira

Permitida a reprodução sem fins lucrativos, parcial ou total, por qualquer meio, se citada a fonte e o sítio da Internet onde pode ser encontrado o original (www.gov.br/agricultura).

Catálogo na Fonte

Biblioteca Nacional de Agricultura – BINAGRI

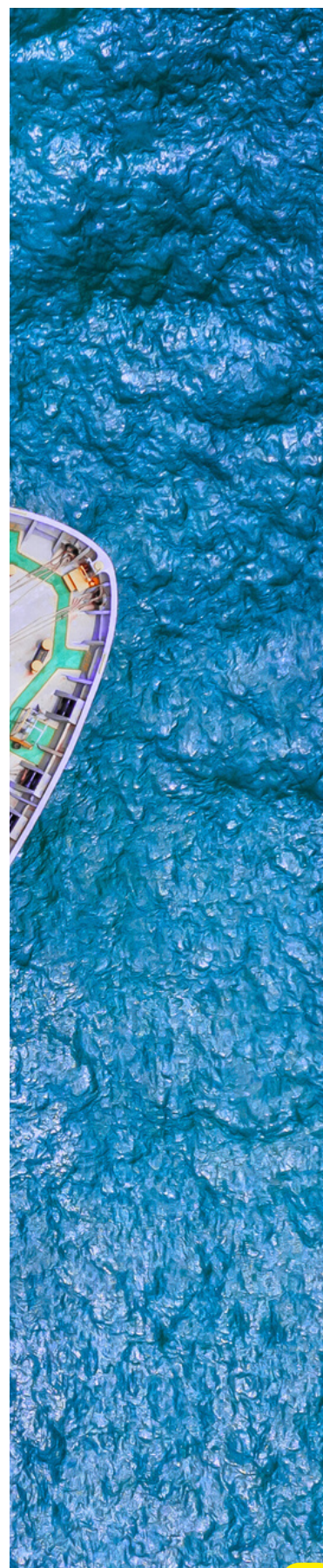
Resumo

O AgrolInsight nasce do compromisso do Ministério da Agricultura e Pecuária com o fortalecimento da presença do agronegócio brasileiro no mercado internacional.

Desenvolvido pela Secretaria de Comércio e Relações Internacionais (SCRI), com apoio dos adidos agrícolas presentes em 38 países, o material reúne análises estratégicas e oportunidades de negócios para produtores, exportadores e associações setoriais que buscam crescer de forma competitiva e sustentável.

Com base nas diretrizes do ministro Carlos Fávaro e sob a liderança do secretário Luis Rua, o AgrolInsight é resultado do esforço de uma equipe dedicada que acredita no potencial do Brasil como potência agroexportadora.

Este relatório é mais do que um compilado de dados — é uma ponte entre o agro brasileiro e o mundo.



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



MAR VERMELHO REPOSICIONA A ARÁBIA SAUDITA NA LOGÍSTICA REGIONAL DO GOLFO

Data: 09/04/2026

Posto: RIADE/ARÁBIA SAUDITA

Palavras-chave: Logística Marítima; Arábia Saudita; Exportações.

Responsável: Caio César Simão, Adido Agrícola

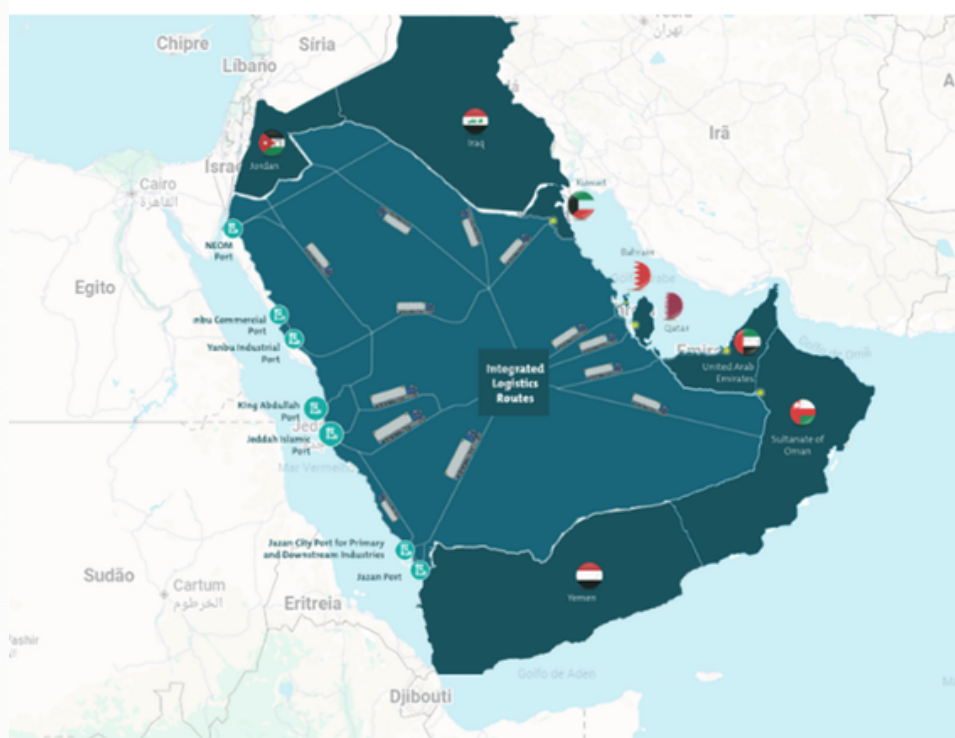
SUMÁRIO:

O fechamento do Estreito de Ormuz elevou a importância da logística nas decisões de compra no Oriente Médio e estimulou a busca por rotas alternativas. Nesse contexto, a Arábia Saudita ampliou o uso de seus portos no Mar Vermelho e, em articulação com armadores, contribuiu para o redirecionamento de fluxos e a expansão de serviços marítimos. A combinação com corredores terrestres e ajustes regulatórios aumentou a flexibilidade logística regional, ainda que persistam limitações estruturais. Para o exportador brasileiro, o diferencial passa a estar na capacidade de operar com maior previsibilidade e menor exposição ao risco logístico.

Os efeitos da geopolítica mundial no trânsito de mercadorias

Em um ambiente internacional cada vez mais sensível a fatores geopolíticos, o transporte de mercadorias para o Oriente Médio deixa de ser um detalhe operacional e passa a influenciar diretamente a decisão de compra. Para o agronegócio brasileiro, o desafio não é mais apenas acessar o mercado saudita, mas entender como a reorganização logística regional pode facilitar o alcance de compradores menos dispostos a assumir riscos operacionais.

Em um setor em que as margens são estreitas e os volumes elevados, a capacidade de manter entregas regulares passa a competir com preço e qualidade como critério de escolha. Essa inflexão ganhou força após o fechamento do Estreito de Ormuz no fim de fevereiro, obrigando armadores, seguradoras e importadores a rever rotas, custos e prazos, valorizando alternativas até então tratadas como complementares.



Fontes: Ministério dos Transportes e Serviços Logísticos da Arábia Saudita; Google Maps

A resposta saudita: reorganização das rotas pelo Mar Vermelho

A Arábia Saudita respondeu rapidamente às interrupções nas rotas comerciais habituais, preservando a continuidade das cadeias de suprimento com maior utilização dos portos no Mar Vermelho.

Em articulação com grandes armadores globais, a autoridade portuária saudita (Mawani) tem atuado tanto no redirecionamento de fluxos antes concentrados nos portos do Golfo quanto no aumento do número de serviços marítimos na costa oeste do país.

Ao longo de março, cinco novas rotas operadas por CMA CGM, Hapag-Lloyd, Maersk e MSC passaram a incluir escalas em portos da costa oeste, acrescentando 64 mil TEUs à capacidade de movimentação de contêineres na região.

A imprensa especializada local aponta que as alterações não devem ser encaradas como pontuais, mas como um rearranjo duradouro, voltado a ampliar a flexibilidade e a resiliência logística em momentos de incerteza.

Estimativas do setor indicam que ajustes adicionais ainda previstos podem elevar o fluxo em até 250.000 contêineres mensais nos portos de Jazan, Jeddah, King Fahd, Yanbu e Neom, na costa do Mar Vermelho.



Fontes: Arab News; Folk Maritime, Zawya

Além dos portos: a Arábia Saudita como corredor logístico regional

O diferencial saudita, no entanto, não se limita à costa oeste. O país dispõe de uma malha terrestre funcional que viabiliza a redistribuição de mercadorias tanto para os portos do Golfo quanto para mercados vizinhos do Conselho de Cooperação do Golfo (GCC), aumentando sua relevância como elo logístico regional.

Esse reposicionamento foi favorecido pela existência de um arcabouço regulatório já estabelecido para o trânsito aduaneiro no âmbito do GCC, voltado à facilitação do comércio entre os países membros, fator que contribuiu para a rápida reorganização dos fluxos regionais de mercadorias.

O Ministério dos Transportes e a Mawani lançaram o programa “Logistics Corridors Initiative”, introduzindo ajustes regulatórios relevantes, como a autorização para entrada de contêineres vazios no país e o trânsito de caminhões com até 20 anos de uso, além da priorização da liberação alfandegária de alimentos e medicamentos.

Paralelamente, a empresa marítima Folk Maritime, controlada pelo fundo soberano saudita, passou a operar serviços do tipo feeder, conectando portos das costas leste e oeste do país, mesmo no contexto de maior sensibilidade nas rotas tradicionais do Golfo, o que reforça a utilidade desse tipo de operação para manter a circulação regional de cargas.

Serviços feeder utilizam navios de menor porte para conectar portos regionais a grandes rotas internacionais ou redistribuir mercadorias entre centros logísticos. Em comparação com as rotas oceânicas tradicionais, que operam com maior capacidade e menor flexibilidade, essas conexões permitem ajustes mais rápidos nos fluxos, reduzindo a dependência de rotas diretas.

Limites estruturais: diversificação não elimina risco

É importante reconhecer que essa adaptação não elimina os riscos logísticos regionais. O corredor do Mar Vermelho depende das condições de navegação em passagens estratégicas como Bab el-Mandeb, o que impõe limites à substituição plena das rotas tradicionais.

O que muda no curto prazo, portanto, não é a ausência de risco, mas a capacidade de gerenciá-lo. A disponibilidade de múltiplas rotas e soluções logísticas amplia as opções disponíveis para exportadores e importadores.

Implicações para o exportador brasileiro

O Brasil entra nesse cenário com vantagens relevantes. Como principal fornecedor agropecuário da Arábia Saudita, com exportações concentradas em açúcar, proteínas animais e grãos, o país já dispõe de escala, regularidade e confiança sanitária.

A conjuntura não cria demanda, mas altera a forma de atendê-la. Exportadores brasileiros podem ir além da competição por preço ou volume, incorporando a variável logística como elemento decisivo em suas negociações.

Em um ambiente de maior incerteza, o importador passa a atribuir maior peso ao risco logístico. A capacidade de operar com diferentes alternativas de rota e maior previsibilidade tende a reduzir o peso do custo na decisão de compra.

