

Um
mundo de
oportunidades

Volume 9
Origem: vegetal

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

PEDRO ALVES CORRÊA NETO

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

4ª edição. Ano 2025

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:

Carolina Eufemia Aquino de Sá

Ângela Pimenta Peres

Estella R. Borges de Brito

Jennifer Santos Costa

Jennya Silva Brito

Manoel Augusto Soares Junior

Marcel Moreira

Filipe Guerra

Equipe técnica:

Carlos Vitor Muller

Eduardo Sampaio Marques

José Guilherme Tollstadius Leal

Adriano Perrelli Pestana de Castro

Luciana Pich Gomes

Andrea Claudia Parrilla

Daniela de Moraes Aviani

Silvio Luiz Rodrigues Testaseca

Glauco Bertoldo

Nilton Antônio de Moraes

Paulo Márcio Mendonça de Araújo

Rodrigo do Espírito Santo Padovani

Leandro Diamantino Feijó

Jean Felipe Celestino Gouhie

Clóvis Augusto Versalli Serafini

Ricardo Zanatta Machado

Priscila Rech Pinto Moser

Rafael Mohana de Carvalho Refosco

Vanessa Medeiros de Jesus

Ana Lúcia de Paula Viana

Fabiana Villa Alves

Virginia Arantes Ferreira Carpi

Ângelo de Queiroz Maurício

Bruno Cavalheiro Breitenbach

Marlos Schuck Vicenzi

Fernanda Vanessa Mascarenhas

Magalhães

Marco Aurélio Pavarino

Dalci de Jesus Bagolin

Ellen Elizabeth Laurindo

Adriane Reis Cruvinel

Frederique Rosa e Abreu

Warley Efreim Campos

Márcio Rezende Evaristo Carlos

Marco Túlio Santiago

Luiz Cláudio de Santana e Caruso

Rafael D'Aquino Mafra

Ana Carolina Miranda Lamy

Diego Leonardo Rodrigues

Juliano Vieira

Leandro Antunes

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.

OS PORTOS DO CARIBE COLOMBIANO: POSSÍVEL ALTERNATIVA ESTRATÉGICA PARA DIVERSIFICAR DESTINOS, AUMENTAR A COMPETITIVIDADE E ACELERAR AS EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS DO BRASIL

Data: 12/09/2025

Posto: Bogotá/Colômbia

Palavras-chave: Logística internacional; portos; exportações; produção de grãos; comércio internacional; projeção de oportunidade

Responsável: Clóvis Augusto Versalli Serafini

SUMÁRIO:

O comércio mundial de mercadorias ou bens, especialmente alimentos e, em particular, o fluxo de grãos, é fortemente influenciado pelas condições de transporte entre os países. Exportar milho, soja, trigo ou qualquer outro alimento está diretamente ligado às possibilidades logísticas. Cerca de 80% do comércio internacional é transportado por via marítima, o que atribui aos portos papel estratégico nas cadeias globais de suprimento. A Colômbia destaca-se por sua localização privilegiada, com acesso tanto ao Mar do Caribe (Oceano Atlântico) quanto ao Oceano Pacífico. Os portos colombianos, em especial os caribenhos, apresentam vantagens como agilidade nos processos de liberação aduaneira e infraestrutura moderna, fatores que conferem confiabilidade aos serviços, ampla conectividade marítima, com linhas regulares para América do Norte, Caribe, América Central, Europa e Ásia. Logo, a Colômbia apresenta-se como alternativa promissora para as exportações agrícolas brasileiras.

O comércio mundial de mercadorias ou bens, especialmente alimentos e, em particular, o fluxo de grãos, é fortemente influenciado pelas condições de transporte entre os países. Exportar milho, soja, trigo ou qualquer outro alimento está diretamente ligado às possibilidades logísticas: disponibilidade de linhas marítimas, navios, contêineres, procedimentos de desembarço, funcionamento de portos, aeroportos e pontos de entrada nos países. Naturalmente, os custos de cada elo dessa cadeia complexa são determinantes para a viabilidade das operações.

Segundo a Organização Marítima Internacional (IMO), cerca de 80% do comércio internacional é transportado por via marítima, o que reforça o papel decisivo desse setor no fluxo eficiente de mercadorias por meio de atividades de carga, descarga, transporte e distribuição. Dessa forma, os portos assumem papel estratégico nas cadeias globais de suprimento.

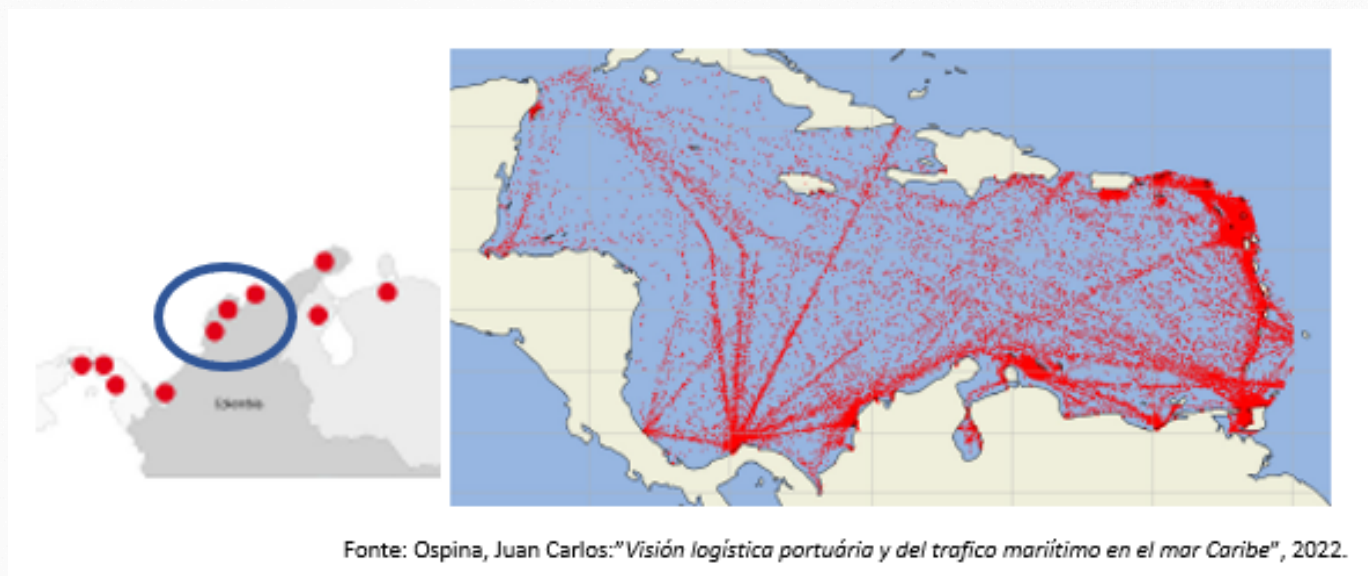
Nos últimos anos, crises no transporte marítimo mundial geraram impactos severos na circulação de navios, alertando diversos países para a vulnerabilidade de seus sistemas de abastecimento, tanto de alimentos quanto de bens duráveis. Para grandes exportadores, como o Brasil, essas dificuldades afetam diretamente a geração de divisas oriundas das exportações. Por isso, é fundamental estar atento a limitações logísticas e buscar alternativas que permitam a expansão das rotas de escoamento de produtos para os seis continentes. Nesse contexto, fatores como logística interna até os portos de saída, tempo de trânsito até o destino final e eficiência dos procedimentos de internalização de cargas tornam-se cruciais para a competitividade internacional.

Outro aspecto decisivo é a armazenagem e o transporte interno por outros modais, que podem comprometer a qualidade dos produtos, em especial os grãos, e reduzir sua aceitação no mercado. Assim, o monitoramento e a constante busca por melhorias em toda a cadeia são indispensáveis para preservar a lucratividade das exportações.



Cada vez mais o Brasil tem buscado diversificar seus parceiros comerciais e ampliar o portfólio de produtos agropecuários exportados. O foco, que antes se concentrava majoritariamente no Oriente, vem se expandindo para mercados da América do Sul, América Central e Caribe, os quais se apresentam também como destinos atrativos.

Nesse cenário, a logística portuária assume papel estratégico para o comércio exterior e o desenvolvimento econômico. A Colômbia destaca-se por sua localização privilegiada, com acesso tanto ao Mar do Caribe (Oceano Atlântico) quanto ao Oceano Pacífico. Essa condição geográfica fortalece sua inserção no comércio mundial, embora ainda exista grande potencial a ser explorado. Diversos fatores indicam que os portos colombianos podem se consolidar como importantes vetores para o escoamento de produtos exportados a partir da costa brasileira, estes ainda serão listados no transcorrer deste relatório. Chama a atenção a concentração de portos na região do Caribe, estrategicamente posicionados ao longo da rota em direção ao Canal do Panamá, caminho natural no eixo sul-norte, quando se considera a expedição a partir dos portos situados na costa brasileira, conforme a ilustração do lado esquerdo abaixo. A imagem do lado direito apresenta a rede de linhas marítimas existentes com destino a América Central e Caribe:



Entre janeiro e dezembro de 2023, as zonas portuárias colombianas movimentaram 175,9 milhões de toneladas, das quais mais de 87% passaram pelos portos do Caribe (Mintransporte/Colômbia, 2024). Nesse grupo, Cartagena desponta como o principal hub logístico do país, com conexões para mais de 80 países e papel relevante no transbordo de contêineres, rivalizando com portos do Panamá, Jamaica e República Dominicana.

O Porto de Cartagena já é utilizado como base para centros de distribuição regionais, com diversas multinacionais instalando operações voltadas para a América Latina. Isso se deve à sua localização estratégica, à ampla diversidade de rotas marítimas e à possibilidade de transporte multimodal, que permite alcançar o Oceano Pacífico sem a necessidade de transitar pelo Canal do Panamá. Além disso, o porto se especializou no transbordo de cargas em níveis regional e global. Reconhecido como um dos mais eficientes das Américas, chega a superar alguns portos europeus e ocupa a 5ª posição no ranking mundial de eficiência, segundo o Banco Mundial. O Grupo Porto de Cartagena integra ainda a lista dos 100 maiores portos de contêineres do mundo.

Segundo a UNCTAD (Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento), é considerado o porto mais bem conectado da América Latina e do Grande Caribe. Já segundo a CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe), é o quinto maior porto da região em volume de carga movimentada. A administração do porto aposta fortemente na eficiência operacional, com base em tecnologia digital e sistemas modernos. Um exemplo é a plataforma virtual SPRCOnline, utilizada por mais de 2.500 usuários e disponível 24 horas por dia, 365 dias por ano, oferecendo informações em tempo real e tornando os processos aduaneiros e logísticos mais ágeis, seguros e econômicos. A administração do porto destaca ainda que a ferramenta reduz custos em comparação com procedimentos manuais, viabiliza o intercâmbio eletrônico de dados com companhias de navegação, realiza a identificação e entrega automática de contêineres e autoriza cargas de forma rápida e confiável.

Na mesma região caribenha, outros dois portos colombianos também exercem papel relevante: Santa Marta e Barranquilla, ambos com funções complementares, sobretudo no manuseio de cargas específicas, como produtos agrícolas refrigerados e a granel. Atualmente, os produtos brasileiros exportados para a Colômbia já são internalizados principalmente por meio desses portos. Segundo levantamento recente do SECOM da Embaixada do Brasil em Bogotá, o Porto de Barranquilla figura como o terceiro principal ponto de entrada do café e do açúcar exportados pelo Brasil à Colômbia, produtos que têm como porta de entrada mais importante justamente o Porto de Cartagena. Já no caso dos alimentos para animais exportados pelo Brasil, o porto de maior relevância é o de Barranquilla, que lidera como principal canal de ingresso desse tipo de carga no mercado colombiano.



Fonte: Serviço Nacional de Aprendizagem (SENA/Colômbia)

Ainda que existam desafios, não restam dúvidas que os portos colombianos, em especial os caribenhos, apresentam vantagens como agilidade nos processos de liberação aduaneira e infraestrutura moderna, fatores que conferem confiabilidade aos serviços. Além disso, a conectividade marítima é ampla, com linhas regulares para América do Norte, Caribe, América Central, Europa e Ásia, permitindo a integração dos produtos brasileiros em rotas globais. Outro ponto favorável é a política tarifária aplicada pela Colômbia aos produtos brasileiros. Graças ao Acordo de Complementação Econômica n.º 72 (ACE 72), firmado entre o MERCOSUL e a Colômbia, praticamente todos os produtos agropecuários brasileiros contam com tarifa zero (0%), o que resulta em um mercado bastante atrativo.

Do ponto de vista econômico, os custos de transporte via os portos do Caribe colombiano mostram-se competitivos, representando alternativa vantajosa em relação a rotas tradicionais. Ademais, a ampla rede de Tratados comerciais internacionais da Colômbia fortalece sua posição como uma central de distribuição, facilitando o acesso a mercados estratégicos com maior rapidez e benefícios tarifários.

Em total sintonia com os objetivos de diversificação e expansão da presença do agronegócio brasileiro no exterior, os portos caribenhos da Colômbia se apresentam como alternativa promissora para as exportações brasileiras. Esses portos podem oferecer rotas mais ágeis e econômicas, reforçando a integração regional e ampliando o alcance dos produtos brasileiros para a América Central, Caribe e outros mercados.