

ARTIGO

IMPACTOS DO CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO PARA A LOGÍSTICA E COMÉRCIO DE COMMODITIES

Autores: Fernanda Senna, Jéssica Germano, João Victor Marques e Luiza Guitarrari

Este artigo expressa as opiniões dos autores, não apresentando necessariamente a opinião institucional da FGV.

Introdução

A estabilidade do sistema internacional, particularmente no que se refere aos fluxos globais de energia, encontra-se submetida a um contexto de elevada tensão geopolítica, sem precedentes nas últimas décadas. Desde 28 de fevereiro de 2026, o Oriente Médio atravessa por um dos maiores confrontos militares da década. A justificativa de Washington para a intervenção, centrada na neutralização de ameaças nucleares e na reordenação da balança política regional, impôs ao mundo uma realidade de incertezas operacionais no Golfo Pérsico, sobretudo por atividades marítimas que trafegam pelo Estreito de Ormuz, como o comércio de petróleo e gás.

No que tange à geografia do conflito, ao se concentrar neste ponto de estrangulamento, transforma a segurança marítima em uma variável determinante para a economia de países dependentes das *commodities* energéticas que por lá trafegam. Essa realidade abrange desde as potências industriais asiáticas até os mercados de derivados na América Latina.

Nesse ensejo, o presente artigo é uma atualização da FGV Energia sobre os recentes desdobramentos das hostilidades no Golfo Pérsico, com foco na reconfiguração das rotas de escoamento e na volatilidade dos preços. Adicionalmente, o estudo explora os reflexos desse cenário para o Brasil, avaliando a dependência do diesel importado e o impacto

transversal nas *commodities* minerais e agrícolas, em um contexto em que a geopolítica e a logística de suprimentos tornam-se indissociáveis.

1. Reflexos do conflito para a navegação e comércio global de energia

Conforme apontado pela Agência Internacional de Energia (IEA), o Estreito de Ormuz é a principal rota de exportação do petróleo produzido pela Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Kuwait, Catar, Iraque, Barein e Irã, países que vigoram no *ranking* de fornecedores globais da *commodity* e seus derivadosⁱ.

Por conseguinte, desde o início de março de 2026, quando ocorreu a operação de intervenção militar dos Estados Unidos ao Irã, as tensões transbordaram para o referido estreito, o que tem impactado nos preços e disponibilidade globais de petróleo e derivadosⁱⁱ.

Destaca-se ainda que, em 2025, passavam pelo estreito cerca de 25% dos suprimentos globais de petróleo e 20% de Gás Natural Liquefeito (GNL), provenientes principalmente do Catar e dos Emirados Árabes Unidos, que dependem quase que exclusivamente desta passagem para escoamento. Portanto, o Estreito de Ormuz é amplamente reconhecido como o ponto de estrangulamento marítimo (*chockpoint*) mais crítico do comércio global de energiaⁱⁱⁱ.

Geograficamente, a passagem separa a Península Arábica do Irã, conectando o Golfo Pérsico ao Golfo de Omã e ao Mar da Arábia. Em sua porção mais estreita, Ormuz tem uma largura de 54 km, sendo composto por canais navegáveis de aproximadamente 3,7 km, utilizados para o tráfego marítimo de entrada e saída de embarcações^{iv}.

Esta configuração geográfica torna a rota extremamente vulnerável à influência dos países costeiros, especialmente o Irã, que detém o controle estratégico da costa norte^v. Portanto, observa-se que a segurança marítima no Estreito de Ormuz deteriorou-se significativamente após a intervenção militar dos EUA no Irã.

A natureza da ameaça iraniana é caracterizada por táticas de guerra assimétrica que exploram a geografia confinada do canal^{vi}. Das ameaças, destacam-se: a minagem, uso de drones, ameaça de ataques e torpedamentos, assim como o bloqueio seletivo.

Conforme apontado pela agência Al Jazeera, autoridades e especialistas globais alertam para a capacidade do Irã de implantar minas navais ou utilizar sistemas não tripulados,

como drones (aéreos ou marítimos) para danificar ou destruir navios comerciais ^{vi}. Observa-se, em casos semelhantes, que a utilização de minas em canais de navegação estreitos pode paralisar o fluxo de carga indefinidamente, dado o tempo necessário para operações de desminagem em ambiente de conflito. Em adição, considera-se que a simples ameaça de minagem de um espaço marítimo, por si só, já é capaz de gerar instabilidade e receio de navegação na região^{vii}.

Desde o início das hostilidades recentes, o Irã atacou mais de uma dúzia de navios-tanque no entorno do estreito, que tentavam atravessá-lo^{viii}. Nesses casos, o uso de mísseis de curto alcance e barcos de ataque rápido cria um "corredor de fogo" do qual as embarcações comerciais têm pouca chance de escape, sem escolta militar adequada.

Em adição, o governo iraniano declarou que o estreito permanece "aberto" para embarcações selecionadas, mas "fechado" para navios dos EUA, Israel e seus aliados^{ix}. Ao impor a negação do uso do mar a seus adversários, o Irã converte o controle seletivo do Estreito de Ormuz em uma ferramenta de pressão estratégica. Essa capacidade de interrupção torna crítica a segurança marítima local, especialmente para a estabilidade internacional.

Em contrapartida, as companhias de navegação enfrentam um aumento elevado nos prêmios de seguro de risco de guerra e nos custos de frete. A incerteza obriga operadoras a reconsiderar viagens ou a buscar rotas alternativas, por vezes mais longas. As mudanças adicionam atrasos significativos, maior consumo de combustível e elevação de gastos com pessoal^x.

De acordo com a Oxford Economics, a instabilidade neste espaço marítimo estratégico, se prolongada, tem a capacidade de gerar efeitos nocivos e possivelmente reconfigurar o comércio global. A interrupção do fluxo já impulsionou as cotações do petróleo acima de US\$ 100 por barril, com projeções indicando que o valor pode exceder US\$ 140 caso o bloqueio persista por um período prolongado. Esse cenário impacta severamente economias altamente dependentes, como China e Índia, que juntas absorvem 44% do volume total de óleo que transita pela região^{xi}.

Figura 1: Mapa da região do Oriente Médio

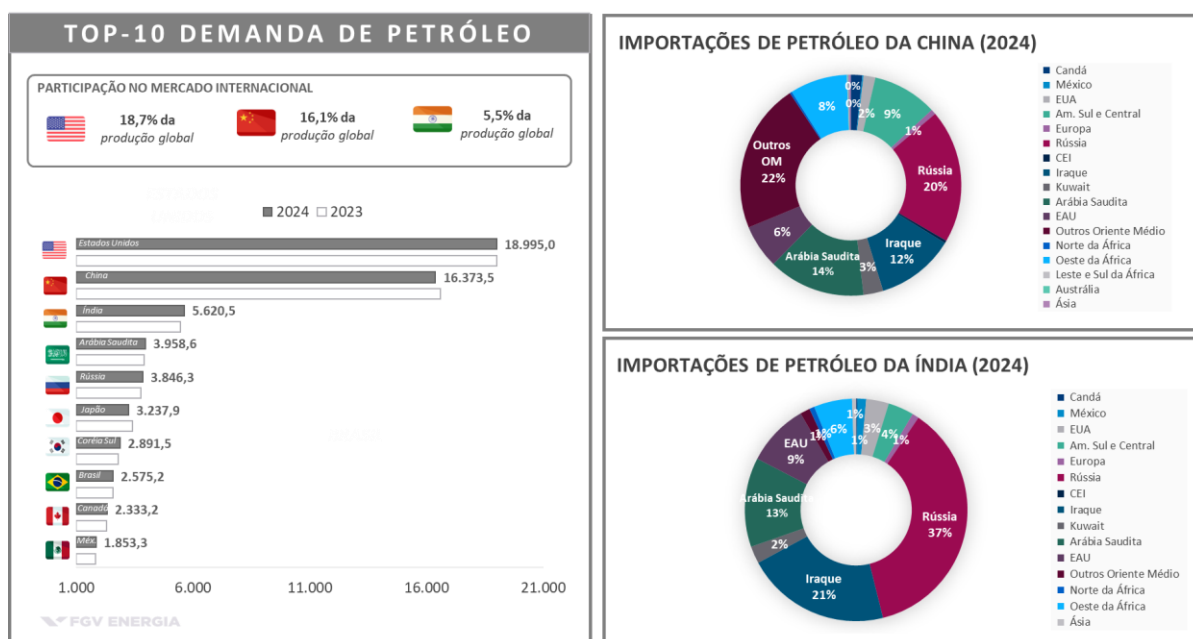


Fonte: Elaboração própria com dados da World Oil Transit Chokepoints (EIA), 2025.

1.1. Reflexos para o mercado de consumo

A restrição dos fluxos de petróleo e gás da região pode afetar o consumo global, sobretudo para os principais importadores de petróleo como são os países Asiáticos. Tanto para Índia como para a China, os países do Golfo Pérsico são os principais parceiros no fornecimento de petróleo – atrás apenas da Rússia – especialmente a Arábia Saudita e o Iraque, este último que além de fazer fronteira com o Irã ainda escoar grande parte de seus produtos pela via marítima. No caso da China, cerca de 57% das suas importações de petróleo são provenientes de países da região, enquanto para a Índia esse volume representa cerca de 46%. A elevada participação desses países, que estão inscritos no conflito entre Irã e Estados Unidos, poder ter implicações mais profundas com possibilidade de redesenhar o perfil de fornecedores de petróleo para a Ásia.

Figura 2: Infográfico do perfil de consumo de petróleo da China e Índia



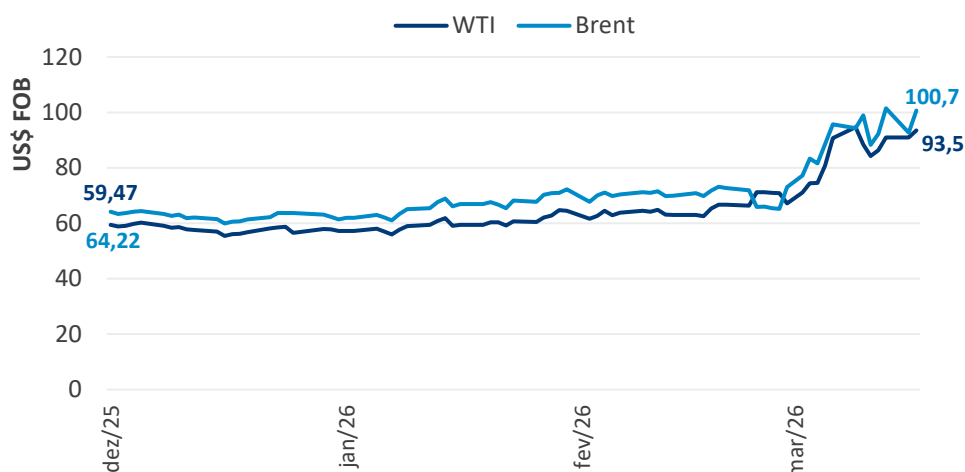
Fonte: Elaboração própria com dados do Statistical Review of World Energy 2025

Esse cenário pode abrir espaço para envio de mais remessas de petróleo russo, haja vista a decisão dos Estados Unidos, em flexibilizar temporariamente as sanções para a venda de petróleo russo armazenado em navios. O parecer foi emitido pelo Departamento do Tesouro dos Estados Unidos que “autoriza a Entrega e Venda de Petróleo Bruto e Produtos Petrolíferos de Origem Russa Carregados em Embarcações” a partir de 12 de março de 2026 até 11 de abril de 2026^{xii}. Segundo dados do *Kpler*, cerca de 120 milhões de barris de petróleo russo poderão ser comercializados a partir dessa medida.

A decisão de Washington trouxe dissenso entre os países europeus, que têm recrudescido suas medidas comerciais contra a Rússia, para evitar que os lucros obtidos por meio da venda de hidrocarbonetos sejam revertidos para o financiamento da guerra e, por extensão, contribuam para prolongamento do conflito. Segundo o *think tank Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA)*, desde o início das hostilidades no Oriente Médio, em 28 de fevereiro de 2026, o novo aumento das vendas de petróleo e gás russos poderiam ter gerado adicionais 625 milhões de euros para Moscou^{xiii}.

No que tange aos preços *spot* de petróleo, sua contínua volatilidade tem aumentado as incertezas no lado dos consumidores, com um adicional risco sobre a navegação e incremento de seguros e frete das embarcações.

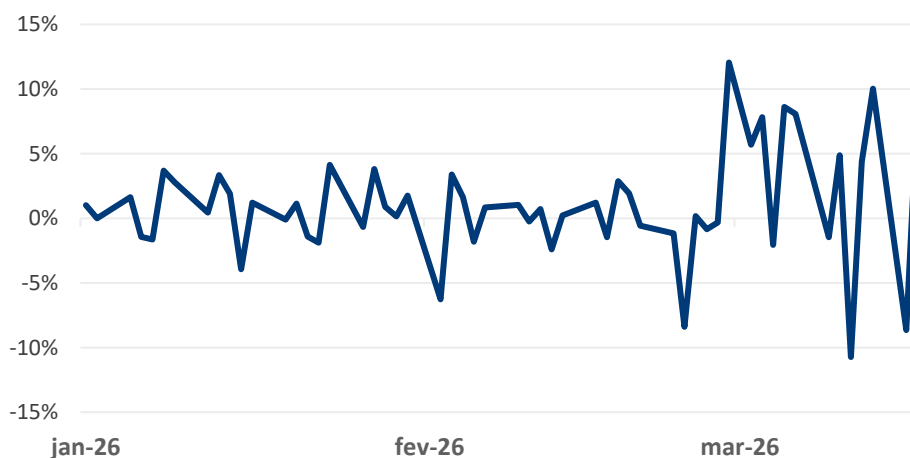
Gráfico 1: Preços spot de petróleo, média diária*



Fonte: Elaboração própria com dados da U.S. EIA e World Oil.
 *Os dados apresentados consideram até o dia 17/03/2026.

No acompanhamento da FGV Energia sobre a variação diária dos preços spot do Brent, percebe-se uma tendência de substancial aumento a partir do início do Operation Epic Fury em 28 de fevereiro de 2026 e leves oscilações para baixo, em meio às perspectivas de fim da operação por parte dos EUA, mas que ainda não foram oficialmente confirmadas. As oscilações no preço, embora elevadas, tem demonstrado uma resiliência do mercado de petróleo para conter disrupções profundas, sustentado por políticas energéticas de diversificação, sobretudo de parceiros comerciais. No entanto, no médio prazo podem implicar em uma desaceleração na curva de crescimento da demanda por petróleo, que tem seguido uma tendência conservadora para o biênio 2026-2027.

Gráfico 2: Variação nos preços BRENT (jan-mar-26)*



Fonte: Elaboração própria com dados da U.S. EIA e World Oil.
 *Os dados apresentados consideram até o dia 17/03/2026.

2. Impactos para o mercado brasileiro de derivados

No mercado brasileiro, os impactos da guerra afetam principalmente a importação de óleo diesel, uma vez que o país depende desse fluxo comercial para suportar uma matriz logística fortemente dependente do transporte rodoviário.

Em 2025, o Brasil importou 17 bilhões de litros de diesel A, frente a uma venda total de 69,5 bilhões de litros de diesel B (que inclui percentual de biodiesel). Desse volume comercializado, a participação do diesel importado nas vendas nacionais teve uma média de 29%, apresentando mínima de 24% e máxima de 33% ao longo do ano.

Quanto à origem do diesel importado, a Rússia foi o principal fornecedor do Brasil, embora em tendência de queda ao longo do ano de 60% em janeiro/2025 para 47% em dezembro/2025. Ao longo do ano, os Estados Unidos aumentaram sua participação, ocupando 1/3 do volume importado, seguido pela Índia (9%).

2.1. Repercussões do conflito no Oriente Médio para o mercado brasileiro

Nesse cenário de conflito no Oriente Médio em forte escalada, e dado o contexto de mercado no Brasil de dependência do diesel importado sobretudo o diesel russo, o processo de diversificação em curso torna-se ainda mais necessário. Alguns riscos, porém, devem ser salientados:

- Aumentar compras da Índia devem observar um risco pois o parque de refino indiano é fortemente dependente da importação de petróleo do Oriente Médio;
- Já nos EUA, que são autossuficientes em produção de petróleo, o risco seria uma possível redução das exportações para garantir o abastecimento interno em um momento de alta nos preços do combustível;
- Outro player relevante apresentado no último ano foram os Emirados Árabes Unidos, mas enfrentam o bloqueio em vigor no Estreito de Ormuz;
- Mais países, sobretudo asiáticos, recorrerão ao petróleo e derivados da Rússia como alternativa ao bloqueio no escoamento oriundo do Golfo Pérsico, o que impõe mais concorrentes para o Brasil do lado da demanda pelo diesel russo.

2.2. Comércio Brasil-Rússia

A mudança quanto à suspensão parcial dos embargos ao setor O&G da Rússia por parte do EUA não impactaria o fluxo de diesel já estabelecido entre Rússia-Brasil. A medida teria um efeito para conter a escalada de preço do barril de petróleo se associada a demais medidas paliativas como liberação de estoques públicos estratégicos dos Estados Unidos e demais países-membros da Agência Internacional de Energia.

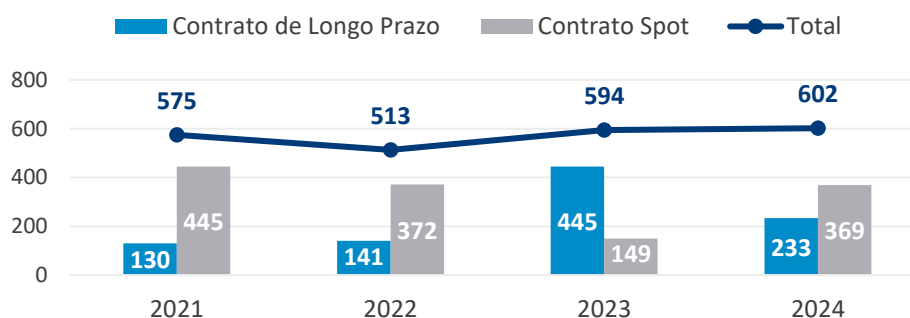
Desde 2023, esse movimento é percebido no Brasil, com pequenas distribuidoras regionais fazendo a importação do diesel russo mais barato. As grandes distribuidoras, por sua vez, sinalizavam essa possibilidade, sem a confirmação efetiva dessa importação. Esse movimento de importação pelas grandes distribuidoras poderia se intensificar conforme a política de preços da Petrobras – o agente dominante no mercado – que informou ao mercado o ajuste nos seus preços de venda do diesel A para as distribuidoras em R\$ 0,38 por litro, a partir de 14 de março.

Exportações de petróleo do Brasil:

A Petrobras exportou em média 765 mil bbl/d de petróleo bruto em 2025, ante 602 mil bbl/d no ano anterior. No período 2021-2024, a média de volume de petróleo bruto comprometido por meio de contrato de longo prazo foi de 42%. Destacou-se o anúncio desse tipo de contrato com refinadoras estatais indianas – Indian Oil Corporation Limited (IOC), Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) e Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL) – renovadas e ampliadas, neste ano, até março de 2027^{xiv}. A maior parte das exportações, em geral, são fechadas no mercado spot.

Considerando essa realidade contratual no contexto da crise geopolítica no Oriente Médio, infere-se que os volumes exportados mediante contratos spot geram dois efeitos assimiláveis: o aumento direto nas receitas de vendas, devido ao elevado preço do Brent e à ausência de descontos comumente aplicados em contratos de longo prazo, e a flexibilidade para que o óleo brasileiro atenda demandas de redirecionamento de fluxos, em virtude do bloqueio físico no Estreito de Ormuz.

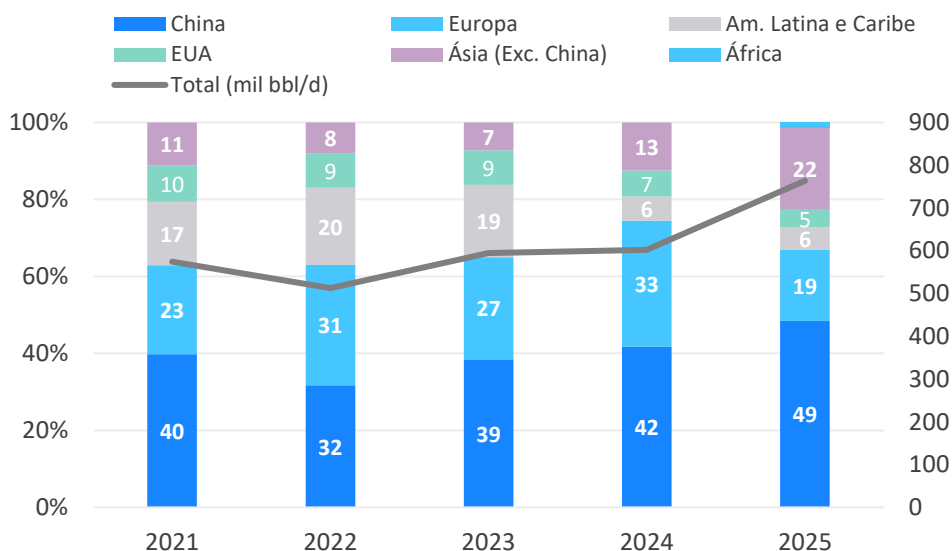
Gráfico 3: Exportação de Petróleo Bruto pela Petrobras por Tipo de Contrato



Fonte: elaboração própria com dados da Petrobras

As exportações de petróleo bruto da Petrobras já se destinam, em sua maior parte, aos mercados asiáticos. Em 2025, cerca de 70% do volume exportado foram para a Ásia, principalmente a China.

Gráfico 4: Exportação de Petróleo Bruto pela Petrobras por Destino



Fonte: elaboração própria com dados da Petrobras

3. Desdobramentos para o Mercado de Commodities: o caso da mineração

Até o momento, os efeitos do conflito no Irã sobre o mercado mineral permaneceram concentrados nos produtos mais expostos ao fluxo de comércio do Oriente Médio, em especial o alumínio e os fertilizantes. Os demais minerais têm oscilações de preços consideradas normais, sem tendências definidas.

No caso do alumínio, as cotações avançaram cerca de 8% entre 27 de fevereiro e 16 de março, refletindo a importância do Oriente Médio, que responde por algo entre 7% e 9% da produção global de alumínio primário e atua como relevante exportador líquido. Nesse

contexto, a Qatalum, joint venture entre a produtora estatal de alumínio do Catar e a Norsk Hydro, iniciou um desligamento controlado de sua operação e indicou que uma retomada plena da capacidade poderá levar seis meses.

Entre os fertilizantes, o efeito tem sido ainda mais expressivo. Os bloqueios do Estreito de Ormuz impactaram a oferta de nitrogenados, como amônia e uréia, a qual o preço já registra alta de quase 30% desde o início do conflito. A região do Golfo é um dos principais polos mundiais de produção desses insumos, e países como Irã, Catar, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos detêm participação relevante no comércio global de fertilizantes. Se esse patamar de preços se mantiver, a tendência é de repasse para as commodities agrícolas, abrindo uma nova frente de pressão inflacionária na escala global.

No Brasil, a vulnerabilidade é maior em função da forte dependência externa: cerca de 85% dos fertilizantes utilizados na agricultura são importados. Os insumos mais demandados incluem potássio, fosfato e nitrogenados, sendo que aproximadamente 15% desse volume tem origem no Oriente Médio. Até agora, o principal impacto recai sobre os custos de produção, comprometendo as margens dos produtores rurais. No entanto, a persistência desse encarecimento pode desencadear uma nova rodada de inflação de alimentos, sobretudo em culturas mais dependentes desses insumos, como milho e arroz, cujas cotações internacionais já registraram avanços de 4,1% e 9,4%, respectivamente, desde o início do conflito.

Tabela 1: Cotação de Commodities Minerais e Agrícolas

Mineral	Unidade	27 Fv	16 Mar	%
Alumínio	US\$/t	3.147	3.391	7,8%
Cobre	US\$/lb	6.000	5.798	-3,4%
Níquel	US\$/t	17.695	17.314	-2,2%
Minério de Ferro	US\$/t	99.00	105.14	6,2%
Ouro	US\$/t.oz	4.984	4.985	0,0%
Ureia	US\$/t	465	599	28,8%
Agrícola	Unidade	27 Fv	16 Mar	%
Milho	US\$/Bu	438	456	4,1%
Trigo	US\$/Bu	583	597	2,4%
Soja	US\$/Bu	1157	1154	-0,3%
Arroz	US\$/cwt	10.390	11.367	9,4%

Fonte: Elaboração própria com dados do Trading Economics

Comentários Finais

A FGV Energia segue monitorando os desdobramentos dos conflitos no Oriente Médio e seus impactos ao mercado global de commodities, cujos riscos de restrição de fornecimento seguem elevados. Os recentes ataques às instalações críticas, como refinarias, tem sido motivo de preocupação, mas que ainda não tiveram efeitos mais profundos sobre as atividades petrolíferas dos países do Golfo Pérsico, com exceção do Irã que precisará, ao final do conflito, avaliar o grau de impacto dos ataques militares à sua Indústria de Petróleo e Gás. Até a redação desse artigo, as tensões no Oriente Médio seguem sem perspectiva de fim.

AUTORES



Fernanda Senna é Consultora no Centro de Estudos de Energia da Fundação Getúlio Vargas (FGV ENERGIA). Mestre em Economia pela Fundação Getúlio Vargas e possui cursos de finanças em universidades americanas. Três anos de experiência no mercado financeiro e vinte e três anos no setor de mineração. Foi executiva da Vale SA, com experiência nas áreas de logística, estratégia e desenvolvimento de negócios. Expertise em avaliação de ativos, investimentos e gestão de projetos de grande porte. Domínio em análise macroeconômica, mercados de *commodities* e economia chinesa.



Jéssica Germano de Lima Silva é Pesquisadora da FGV Energia de Óleo & Gás, além de Professora e Coordenadora do Curso de Formação Executiva em Descomissionamento e Desmantelamento de Instalações de O&G, da FGV. Pós-Doutoranda, Doutora e Mestre em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval (PPGEM/EGN), vinculada à Linha de Pesquisa de Política, Gestão e Logística em Ciência, Tecnologia e Inovação no Ambiente Marítimo. Graduada em Defesa e Gestão Estratégica Internacional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (IRID/UFRJ). Pesquisadora do Núcleo de Avaliação da Conjuntura (NAC/EGN), além de Editora-Adjunta e Revisora do Boletim Geocorrente, com foco em análises de conjuntura da geopolítica de Américas e África Subsaariana. Possui 12 anos de experiência em análise geopolítica, relações internacionais e defesa, com ênfase na análise estratégica de questões marítimas, além de participação em publicações de capítulos de livros, artigos acadêmicos e trabalhos técnicos relacionados a essas temáticas.



João Victor Marques Cardoso é Pesquisador da FGV Energia, com foco em estudos relativos à indústria de petróleo e gás, biocombustíveis e outras tecnologias de baixo carbono. Também é professor no MBA em Óleo, Gás e Transição Energética da FGV, entre outros cursos *in company* dessa instituição. Ao longo de sua carreira, também acumulou dez anos de experiência em análise geopolítica como pesquisador do Núcleo de Avaliação da Conjuntura da Escola de Guerra Naval. Concluiu o mestrado em Ciência Política pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) e o bacharelado em Relações Internacionais pela Universidade Federal Fluminense (UFF), com ênfase em cooperação internacional para o desenvolvimento. O seu trabalho inclui artigos e capítulos de livros que se aprofundam em mudanças climáticas, transição energética, segurança energética, geopolítica da energia e políticas de descarbonização.



Luiza Gomes Guitarrari é Pesquisadora de Óleo, Gás & Biocombustíveis no Centro de Estudos de Energia da Fundação Getúlio Vargas (FGV ENERGIA). É Pós-graduanda em Gestão de Petróleo e Gás pela Fundação Getúlio Vargas. Analista de Defesa, Graduada em Defesa e Gestão Estratégica Internacional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Atualmente atua com ênfase em Inteligência de Mercado, Transição Energética e Geopolítica da Energia. Também atua como pesquisadora voluntária de Geopolítica da Energia pós-soviética no “Boletim Geocorrente”, periódico quinzenal da Escola de Guerra Naval vinculada a Marinha do Brasil. Acumula 07 anos de experiência em análises de conjuntura da geopolítica de energia da região pós-soviética, com ênfase no mercado de gás das regiões do Cáucaso Sul, Estados Bálticos e Rússia.

REFERÊNCIAS

- ⁱ INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (IEA). **Strait of Hormuz**. IEA, February 2026. Disponível em: <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>. Acesso em: 9 mar. 2026.
- ⁱⁱ SENNA, Fernanda; GUITARRARI, Luiza; COUTO, Marcio Lago. **Novos desdobramentos de conflitos no Oriente Médio: reflexões e potenciais impactos para o mercado global**. FGV Energia. Rio de Janeiro: FGV, 2026.
- ⁱⁱⁱ INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (IEA). **Strait of Hormuz**. IEA, February 2026. Disponível em: <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>. Acesso em: 9 mar. 2026.
- ^{iv} INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (IEA). **Strait of Hormuz**. IEA, February 2026. Disponível em: <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>. Acesso em: 9 mar. 2026.
- ^v AL JAZEERA. **Trump calls for naval coalition to open Strait of Hormuz: Can it work**. Doha, 15 mar. 2026. Disponível em: <https://www.aljazeera.com/news/2026/3/15/trump-calls-for-naval-coalition-to-open-strait-of-hormuz-can-it-work>. Acesso em: 16 mar. 2026.
- ^{vi} AL JAZEERA. **Trump calls for naval coalition to open Strait of Hormuz: Can it work**. Doha, 15 mar. 2026. Disponível em: <https://www.aljazeera.com/news/2026/3/15/trump-calls-for-naval-coalition-to-open-strait-of-hormuz-can-it-work>. Acesso em: 16 mar. 2026.
- ^{vii} SILVA, Jéssica Germano de Lima. **Uma inovação tecnológica no ambiente portuário brasileiro e suas interfaces com a defesa: o caso do Porto do Rio de Janeiro na implementação do e-Navigation**. Relatório Técnico (Doutorado Profissional), Escola de Guerra Naval, Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), Rio de Janeiro, 2023.
- ^{viii} DEUTSCHE WELLE (DW). **Irã já atacou mais de uma dúzia de navios no Golfo**. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/ir%C3%A3-j%C3%A1-atacou-mais-de-uma-d%C3%BAzia-de-navios-no-golfo/a-76331267>. Acesso em: 9 mar. 2026.
- ^{ix} THE GUARDIAN. **What is the Strait of Hormuz and can the US stop Iran from blocking it?** Londres, 16 mar. 2026. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2026/mar/16/what-is-the-strait-of-hormuz-can-us-stop-iran-blocking-it>. Acesso em: 16 mar. 2026.
- ^x UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). **Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters**. Genebra: UNCTAD, 2025. Disponível em: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>. Acesso em: 02 de fevereiro de 2026.
- ^{xi} OXFORD ECONOMICS. **Global: Implications of Strait of Hormuz Closed for a Prolonged Period**. 14 march 2026
- ^{xii} U.S. GOVERNMENT, 2026. **Issuance of Russia-related General License**. Publicado em: 12 mar. 2026. Disponível em: https://ofac.treasury.gov/recent-actions/20260312_33.
- ^{xiii} GOODLEY, Simon. **Russia earned €6bn from fossil fuel exports since start of Iran war, data suggests**. The Guardian. Publicado em: 12 mar. 2026. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2026/mar/12/russia-fossil-fuels-revenue-us-israel-war-iran-data>.
- ^{xiv} Agência Petrobras. **Petrobras amplia venda de petróleo para a Índia**. Publicado em 28 de janeiro de 2026. Disponível em: <https://agencia.petrobras.com.br/w/petrobras-amplia-venda-de-petr%C3%B3leo-para-a-%C3%ADndia>.