

## IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES PELOS PORTOS DO PARANÁ EM 2024

### - Quantidade Importada e Demurrage Paga -

A importação de fertilizantes pelos portos do Paraná (Cais Comercial de Paranaguá, Terminal da Fospar e Terminal Portuário Ponta do Félix em Antonina) alcançou em 2024 a marca de **11.115.625** toneladas, superando em **11,3%** o ano de 2023. A **média mensal** ficou em **926.302** toneladas descarregadas. Em termos absolutos representou um **acréscimo** mensal médio de **94.215** toneladas em relação ao ano anterior.

Estes números não incluem as importações de outros granéis sólidos, como, por exemplo, o sal, o trigo, o malte e a cevada. Igualmente, não estão computadas as importações de fertilizantes em contêineres.

### PRODUTOS

Os cinco principais produtos importados, representando **84%** do total, foram:

- **Cloreto de Potássio - MOP:** 3.442.475 toneladas, representando 31% do total, tendo sido 15% a mais que o ano anterior.
- **Ureia:** 1.921.268 toneladas, representando 17% do total e sendo 18% maior que o importado em 2023.
- **Sulfato de Amônio:** 1.672.942 toneladas, significando 15% do total e 1% menos do que em 2023.
- **Fosfato Monoamônio- MAP:** 1.214.443 toneladas, representando 11% do total, sendo 5% a menos que em 2023.
- **Complexos NPK:** Com 1.110.070 toneladas e 10% do total, apresentou aumento de 55% em relação ao ano anterior.

As maiores variações percentuais positivas em relação a 2023 foram verificadas nos Fertilizantes Complexos (+55%), no Nitrato de Amônio (48%) e na Ureia (18%). Os maiores recuos foram no Fosfato Diamônio – DAP (-20%) e na Rocha Fosfática (-20%).

O volume total de importações em 2024 – 11.115.625 toneladas – ingressou pelos seguintes terminais portuários:

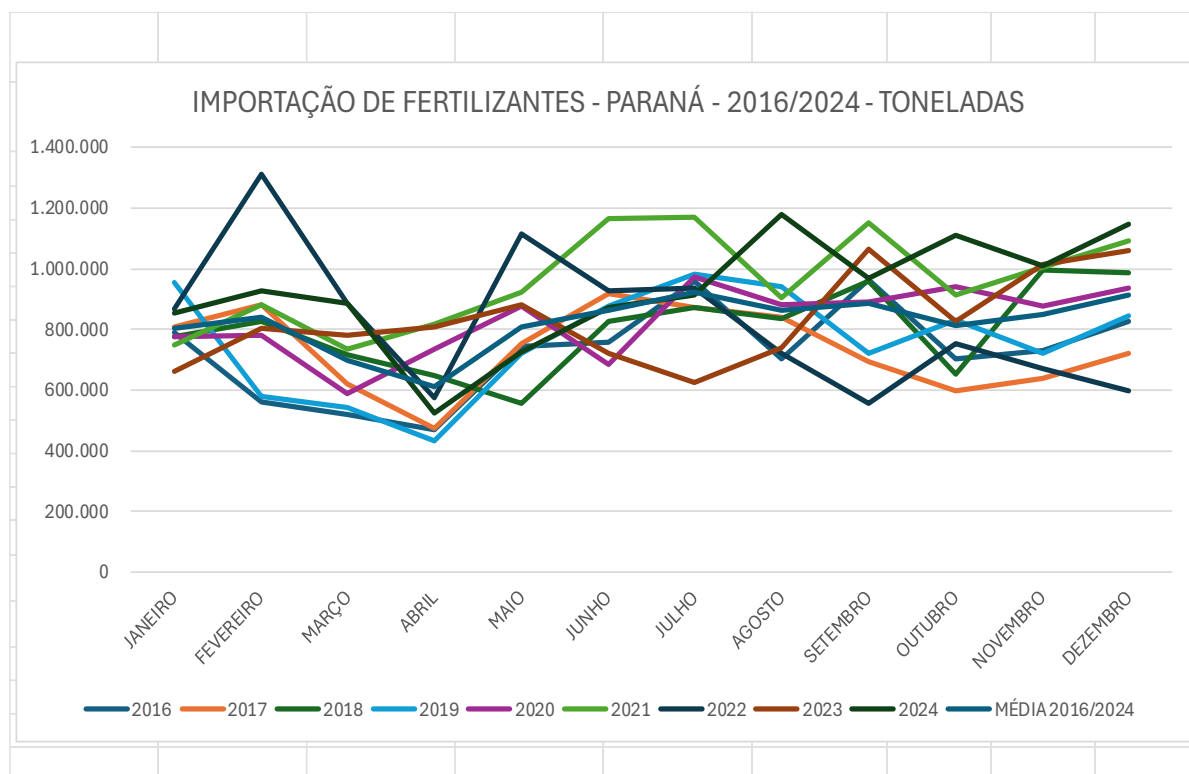
- Cais Comercial de Paranaguá = 6.745.070 toneladas;
- Terminal da FOSPAR = 3.369.745 toneladas;
- Terminal Portuário Ponta do Félix (Antonina) = 1.000.810 toneladas.

<b>FERTILIZANTES IMPORTADOS - PARANÁ - JANEIRO A DEZEMBRO 2024 (Em Toneladas)</b>				
<b>PARTICIPAÇÃO % EM 2024 e VARIAÇÃO % SOBRE 2023</b>				
<b>PRODUTO</b>	<b>2024</b>	<b>PART %</b>	<b>2023</b>	<b>VAR %</b>
Cloreto de Potássio - KCL (MOP)	<b>3.442.475</b>	31%	2.984.220	15%
<b>Fertilizantes Complexos NPK</b>	<b>1.110.070</b>	10%	<b>717.282</b>	55%
Fosfato Diamônio - DAP	<b>50.592</b>	0%	<b>62.887</b>	-20%
Fosfato Monoamônio - MAP	<b>1.214.443</b>	11%	<b>1.283.401</b>	-5%
Nitrato de Amônio + NP 33 03 00	<b>190.170</b>	2%	<b>128.403</b>	48%
Rocha Fosfática	<b>383.927</b>	3%	<b>477.488</b>	-20%
Sulfato de Amônio	<b>1.672.942</b>	15%	<b>1.682.450</b>	-1%
Superfosfato Simples - SSP	<b>322.210</b>	3%	<b>280.245</b>	15%
Superfosfato Triplo - TSP	<b>437.706</b>	4%	<b>397.537</b>	10%
Uréia	<b>1.921.268</b>	17%	<b>1.634.971</b>	18%
Outros Fertilizantes (**)	<b>369.822</b>	3%	<b>336.163</b>	10%
<b>TOTAL DO PERÍODO</b>	<b>11.115.625</b>	<b>100%</b>	<b>9.985.047</b>	<b>11%</b>
<b>COMPLEXOS NPK</b>				
<b>PARTICIPAÇÃO % EM 2024 e VARIAÇÃO % SOBRE 2023</b>				
<b>PRODUTO</b>	<b>2024</b>	<b>PART %</b>	<b>2023</b>	<b>VAR %</b>
NP 08-40	<b>142.580</b>	13%	19.900	616%
NP 10-45 + NP 10-46	<b>382.497</b>	34%	92.419	314%
NP 11-44	<b>78.510</b>	7%	135.975	-42%
NP 12-46	<b>49.120</b>	4%	44.965	9%
NP 13-33	-	0%	5.499	-100%
NPK 14-18-18	-	0%	10.900	-100%
NPK 15-15-15	<b>203.423</b>	18%	175.189	16%
NPK 21-01-21	<b>4.686</b>	0%	3.013	56%
OUTROS NP/NPK (*)	<b>249.254</b>	22%	229.422	9%
<b>TOTAL COMPLEXOS NPK</b>	<b>1.110.070</b>	<b>100%</b>	<b>717.282</b>	<b>55%</b>

FONTE: Agencia Marítima Orion - Santos

**IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES - PORTOS DO PARANÁ - 2016/2024 - EM TONELADAS**

MESES/ANOS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	MÉDIA 2016/2024
JANEIRO	790.311	808.085	774.742	953.482	777.034	748.022	866.925	661.893	854.047	803.838
FEVEREIRO	561.753	883.232	824.913	577.238	782.305	881.945	1.309.952	803.594	925.968	838.989
MARÇO	519.385	618.638	716.024	543.739	588.896	732.483	885.742	781.372	887.440	697.080
ABRIL	466.855	473.788	649.762	432.762	734.205	817.314	573.459	808.426	525.415	609.110
MAIO	742.164	754.948	554.288	720.746	875.629	922.520	1.112.715	879.208	725.723	809.771
JUNHO	759.201	916.173	826.034	877.616	685.587	1.164.533	928.986	719.767	871.980	861.097
JULHO	961.105	871.254	872.665	980.502	974.959	1.172.157	936.622	623.552	912.820	922.848
AGOSTO	701.195	841.115	836.235	942.107	880.952	902.972	722.760	739.608	1.179.631	860.731
SETEMBRO	961.968	692.218	958.705	722.189	889.791	1.153.789	557.888	1.066.490	966.054	885.455
OUTUBRO	704.437	596.507	653.470	831.483	939.890	915.604	751.694	825.264	1.111.989	814.482
NOVEMBRO	728.509	639.986	994.952	719.885	876.041	1.003.145	669.279	1.014.395	1.008.161	850.484
DEZEMBRO	826.160	719.495	985.836	846.673	934.348	1.092.111	595.440	1.061.478	1.146.397	911.993
<b>TOTAL ANUAL</b>	<b>8.723.043</b>	<b>8.815.439</b>	<b>9.647.626</b>	<b>9.148.422</b>	<b>9.939.637</b>	<b>11.506.595</b>	<b>9.911.462</b>	<b>9.985.047</b>	<b>11.115.625</b>	<b>9.865.877</b>
<b>MÉDIA MENSAL</b>	<b>726.920</b>	<b>734.620</b>	<b>803.969</b>	<b>762.369</b>	<b>828.303</b>	<b>958.883</b>	<b>825.955</b>	<b>832.087</b>	<b>926.302</b>	<b>822.156</b>



A tabela e o gráfico acima demonstram que nos últimos nove anos, de 2016 a 2024, a **média mensal** da quantidade de fertilizantes importados pelos portos do Paraná alcançou **822.156** toneladas, variando entre os extremos de 726.920 em 2016 e 958.883 em 2021. O dado de 2021 é o maior do período, sendo 16,6% acima da média

geral dos últimos nove anos. Em 2024 a média mensal apurada foi **926.302** toneladas. Tais dados mostram a tendência de retomada da normalidade no mercado mundial de fertilizantes, apesar da continuidade do conflito Rússia/Ucrânia. O ótimo desempenho do agronegócio brasileiro em 2023 indicava melhores dias para 2024, embora a manutenção do conflito tenha provocado oscilações significativas no mercado, tanto em condições de oferta e demanda, mas, também e principalmente, nos preços internacionais, alcançando, em alguns produtos, valores acima de US\$ 1,000 por tonelada. No início do segundo semestre a alta das cotações arrefeceu, provocando efeito de baixa nos preços, tornando-os mais próximos da realidade pré-conflito. Neste contexto, o volume de compras dos agricultores brasileiros foi voltando gradualmente ao normal, em razão da necessidade de repor os estoques para aplicação na safrinha 2024/2025 e nas demais culturas do primeiro semestre de 2025, sendo que as importações mensais pelos portos do Paraná ficaram sempre acima de 900 mil toneladas no período de agosto a dezembro.

Do ponto de vista da sazonalidade mensal das importações, releva notar no gráfico acima, que as curvas relativas a cada um dos anos têm sido bastante semelhantes entre si, refletindo as peculiaridades do calendário agrícola brasileiro, exceção feita aos quatro anos mais recentes – 2021, 2022, 2023 e 2024 – justamente aqueles mais afetados pelos acontecimentos internacionais (pandemia Covid 19, conflito Rússia/Ucrânia). Os números de março e abril de cada ano têm sido influenciados pela manutenção anual programada no terminal da Fospar, que paralisa suas operações normais de descarga naqueles períodos.

## DEMURRAGE

Os gastos totais com sobre-estadia (**demurrage**) no ano de 2024 totalizaram **US\$ 125,833 mil** (Cento e vinte e cinco milhões, oitocentos e trinta e três mil dólares norte-americanos), representando **aumento de 87,7%** em relação ao ano anterior, e, em valores absolutos, de **US\$ 58,776 mil** (Cinquenta e oito milhões e setecentos e setenta e seis mil dólares norte-americanos). O valor médio anual apurado da **demurrage por tonelada** foi **US\$ 11.32** (Onze dólares e trinta e dois centavos), contra **US\$ 6.72** (Seis dólares e setenta e dois centavos) em 2023. Neste indicador, o aumento registrado alcançou **68,5%**. No **Cais Comercial** o custo gerado foi de **US\$ 94,740 mil**, sendo **US\$ 14.05** por tonelada. Na **Fospar** foi **US\$ 17,306 mil**, significando **US\$ 5.14** por tonelada. O Terminal da Ponta do Felix em **Antonina** registrou **US\$ 13,787 mil**, o que representou **US\$ 13.78** por tonelada desembarcada.

Comparativamente ao ano de 2023, o **volume total de importações cresceu 11,3%**, tendo aumentos de **19,6%** no Cais Comercial e **17,8%** em Antonina. A Fospar registrou decréscimo de **3,6%**. Por sua vez, o **custo da demurrage por tonelada**, teve acréscimo de **68,5%**, sendo **48,8%** no Cais Comercial, **144,8%** na Fospar e **80,4%** na Ponta do Félix.

As tabelas a seguir apresentam os dados acima comentados, referentes ao pagamento de sobre-estadia (*demurrage*) e à quantidade de fertilizantes importados pelos portos do Paraná (Cais Comercial e Fospar em Paranaguá e Ponta do Félix em Antonina) nos anos de 2024 e 2023.

DEMURRAGE TOTAL E POR TONELADA PARANÁ TOTAL ANUAL 2024 X 2023			
DEMURRAGE PAGA - EM MIL US\$	2024	2023	Var %
CAIS COMERCIAL	94,740	53,208	78,1
FOSPAR	17,306	7,350	135,5
ANTONINA	13,787	6,499	112,1
<b>TOTAL</b>	<b>125,833</b>	<b>67,057</b>	<b>87,7</b>

IMPORTAÇÕES - EM MIL TONELADAS	2024	2023	Var %
CAIS COMERCIAL	6,745	5,638	19,6
FOSPAR	3,370	3,497	-3,6
ANTONINA	1,001	850	17,8
<b>TOTAL</b>	<b>11,116</b>	<b>9,985</b>	<b>11,3</b>

DEMURRAGE PAGA POR TONELADA - EM US\$	2024	2023	Var %
CAIS COMERCIAL	14.05	9.44	48,8
FOSPAR	5.14	2.10	144,8
ANTONINA	13.78	7.64	80,4
<b>TOTAL</b>	<b>11.32</b>	<b>6.72</b>	<b>68,5</b>

Fontes: BME Advogados Associados (Demurrage) e Agencia Marítima Orion - Santos (Importações)

## CONCLUSÃO

Os reflexos da continuidade do conflito entre Rússia e Ucrânia, em especial no segmento de fertilizantes, arrefeceram em 2024. Novas práticas surgiram e as antigas foram adaptadas. O setor, de modo amplo e global, que, em 2021, 2022 e 2023, havia se adequado com rapidez, presteza e eficácia ao novo cenário, haja vista sua fundamental relevância para a produção de alimentos e proteínas em todos os quadrantes do planeta, soube como lidar com alguma instabilidade reticente provocada pelas oscilações nos rumos da guerra.

A partir do segundo semestre de 2023 voltou a imperar uma relativa normalidade nas relações comerciais internacionais, que se estendeu ao longo de 2024, todavia em novos patamares de custos logísticos e de produtos. A expressiva elevação dos preços internacionais das *commodities*, ancorada em uma suposta escassez de oferta, tanto de fertilizantes quanto de alimentos, produziu no Brasil uma notável expansão do agronegócio, motivada pela conjunção de fatores que envolveu a depreciação do real frente ao dólar norte-americano, a regularidade na oferta internacional dos principais fertilizantes e a excepcional safra colhida e comercializada em 2023 e 2024.

Tal combinação resultou, a princípio e de modo geral, favorável às empresas brasileiras do segmento, principalmente importadoras e fabricantes de adubos, bem como aos agricultores e industriais produtores das principais *commodities* de exportação. Entretanto, o significativo aumento dos preços internacionais dos fertilizantes e dos custos logísticos, aliados aos estoques satisfatórios em poder dos agricultores, que haviam reduzido a quantidade da adubação em 2023, produziu um volume modesto de importações no primeiro semestre de 2024. A recuperação veio na segunda parte do ano, quando foram importadas pelos portos do Paraná cerca de um milhão de toneladas a mais que em igual período de 2023, significando acréscimo de 19%.

Em síntese, se pode afirmar que 2024 foi marcado por razoável incerteza sobre os rumos que o mercado global de fertilizantes poderia ter tomado ao longo do ano. E no Brasil não foi diferente. As oscilações dos principais fatores mercadológicos – preço, produto, praça e promoção – requereram definições e correções de rotas estratégicas e táticas em toda a cadeia de intervenientes do segmento brasileiro de fertilizantes.

Ao final e ao cabo, as importações brasileiras de fertilizantes em 2024 superaram 2023 em 5,7%. Pelos portos paranaenses o aumento foi de 11,3%. A má notícia veio do acréscimo de US\$ 58,776 mil dólares norte-americanos no pagamento da *demurrage*, significando 87,7% a mais que no ano anterior. Este indicador deriva diretamente do maior tempo de espera para atracar, implicando em oneração dos custos e preços para toda a cadeia, desde a importação até a aplicação na lavoura e na pecuária. Tal situação possui um significado sumamente importante, pois que demonstra enfaticamente a necessidade de participação mais efetiva dos entes públicos e privados em busca de melhoria contínua no planejamento integrado dos investimentos em infraestrutura portuária e na execução compartilhada das atividades de logística, transporte e armazenagem dos fertilizantes, para otimização dos resultados do agronegócio nacional, e, por consequência, da economia brasileira.

**Sindiadubos, janeiro de 2025.**