



Nuevos combustibles reglamentarios para IMO 2020

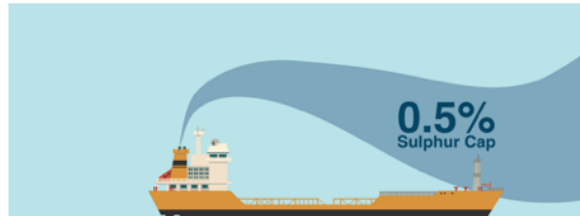
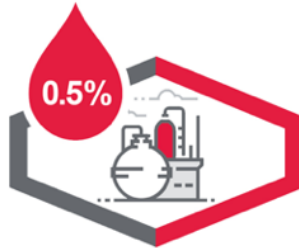
Manuel Carlier
Director General - ANAVE

Madrid, 12 junio 2019

Buenos días Sras. y Sres. Muchas gracias a los organizadores de este encuentro por invitar a ANAVE a participar en el mismo.

ANAVE es la Asociación de Navieros Españoles y agrupa a más de 40 empresas que operan una flota de buques mercantes de carga y pasaje de todo tipo, con casi 4 millones de GT.

¿Alguien no sabe lo que significa IMO 2020?



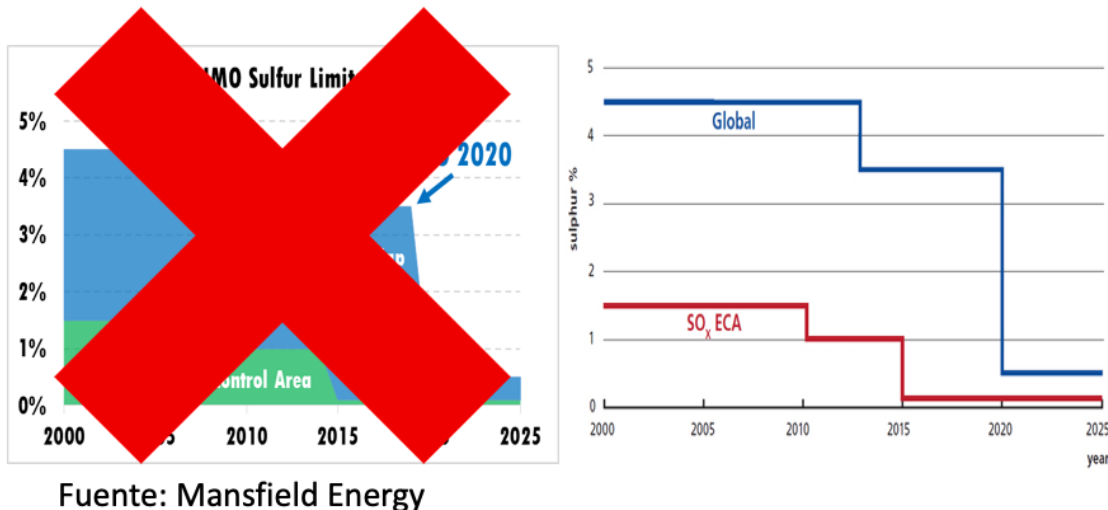
El **1 de enero de 2020**, el límite de azufre en los combustibles marinos pasará del 3,5% al 0,5%.
El **1 de marzo de 2020** quedará prohibido llevar a bordo combustible no reglamentario.

A estas alturas, no creo que haya nadie, por lo menos en esta sala, que no sepa qué se entiende por IMO 2020.

En los casi 35 años que llevo en el sector naviero, nunca había visto ninguna norma marítima que tuviese un mayor impacto en los medios económicos de todo el mundo. El doble casco de los petroleros salió mucho en los años 90 en los medios generalistas, pero IMO 2020 ha aparecido en diarios económicos, informes de bancos,... en todas partes.

Se trata de que, el 1 de enero de 2020, el límite de azufre en los combustibles marinos, que viene regulado en el Anexo VI del convenio MARPOL, pasará del 3,5 al 0,5%. Es decir, se reducirá en un 86%. Para facilitar el control del cumplimiento, y a petición del propio sector naviero, desde el 1 de marzo, quedará prohibido llevar a bordo combustible no reglamentario salvo en los buques que utilicen depuradores de gases de exhaustación.

¿Alguien no sabe lo que significa IMO 2020?



Éste será, en realidad, el último escalón de un proceso gradual que comenzó en 2010. Todos Uds. habrán visto muchas veces en los últimos años diagramas como éste.

Como saben, en las llamadas Zonas de Control de Emisiones, conocidas como ECAS, el límite es ya del 0,1% desde 2015.

Por cierto que este diagrama no es correcto, porque da a entender que en 2020 se producirá algo así como un proceso hasta cierto punto gradual, a lo largo de un año. Y no es así.

Este otro diagrama sí que es correcto.

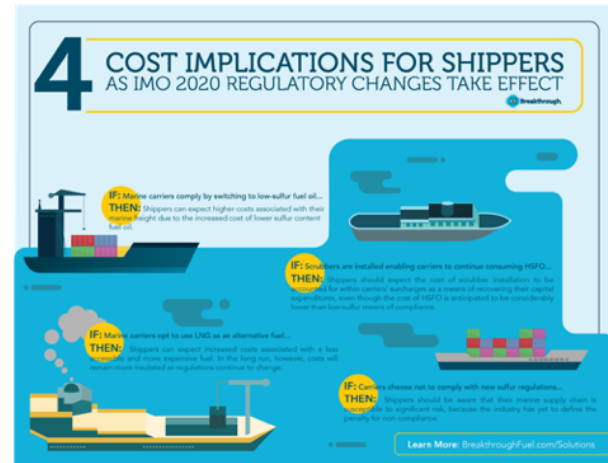
De hecho, lo que complica más esta nueva norma es que pasará a aplicarse a todos los buques simultáneamente en un instante dado, el 1 de enero de 2020 a las 00 horas, al menos teóricamente.

¿Cómo afecta IMO 2020 a mi empresa?



IMO 2020

IMPLICATIONS FOR THE OIL MARKET

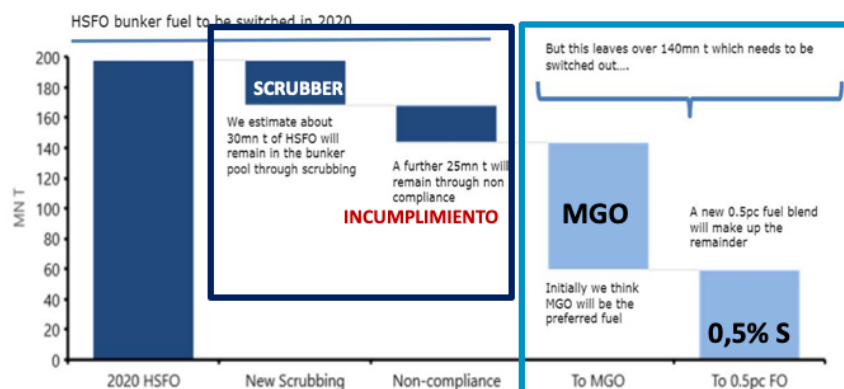


Como antes les decía, la repercusión que esta nueva norma ha tenido en los medios marítimos y económicos en general ha sido enorme.

Todo tipo de medios, consultoras y asociaciones empresariales han explicado a sus lectores, sus clientes o sus miembros cómo prevén que este cambio normativo afectará a la oferta de transporte, al mercado de productos petrolíferos, a los fletes, etc.

¿Qué combustibles van a usar los buques?

IMO 2020 is a direct challenge to a 200mn t market



- El **70%** (unos **140 Mill t**) usarán combustible reglamentario
 - Inicialmente, la mayoría MGO (destilado): **85 Mt**
 - Progresivamente irán pasando a nuevos combustibles de 0,5% S basados en mezclas (blendings): **55 Mt**
- El **28%**, unos **55 Mill t** usarán Fuel Oil pesado (HFO)
 - **30 Mt** usando scrubbers
 - **25 Mt incumpliendo !?**
- Una fracción muy pequeña (2%) utilizarán GNL (incluyendo metaneros)

illuminating the markets

Copyright © 2018 Argus Media group. All rights reserved.



Pero me han pedido que les hable concretamente de los “nuevos” combustibles después del 1 de enero de 2020.

Podemos empezar preguntándonos: **¿qué combustibles van a utilizar los buques y en qué proporción?**

También muchos analistas han dado su opinión al respecto, que ha ido variando con el tiempo. Tomo para comentarlo con Uds. este ejemplo de la consultora ARGUS, que me ha llamado la atención. Según ellos, de los aproximadamente 200 millones de toneladas de fuel oil pesado que se utilizan actualmente cada año por los buques, en 2020 el **70% pasarán a ser COMBUSTIBLES REGLAMENTARIOS, con menos de 0,5% de azufre.**

Se piensa que, inicialmente, una mayoría de estos armadores, sobre todo en los primeros meses, se decantará por utilizar MARINE GAS OIL, para evitar posibles problemas de compatibilidad y estabilidad a que luego haremos referencia, con lo que **posiblemente unos 85 millones de toneladas inicialmente sean de Gas Oil, mientras que otros 55 millones de toneladas sean posiblemente nuevos combustibles con menos de 0,5% de azufre.**

¿Qué precios tienen ahora esos combustibles?

	4 principales puertos	20 principales puertos	Media mundial	
HFO	379	399	431	
MGO	600 +58% +221 \$/t	637 +60% +238 \$/t	684 +59% +253 \$/t	

Fuente: SHIP AND BUNKER

¿Qué precios tienen ahora mismo esos combustibles?

Esta tabla, tomada de Ship and Bunker, resume los precios medios actuales en los 4 principales puertos del mundo en suministro de combustible (que son lógicamente, los más baratos), en los 20 principales y la media mundial.

Lo primero que podemos ver es que **hay diferencias notables**. Entre tomar combustible en Rotterdam o hacerlo en un puerto medio, la diferencia puede ser de unos 50 \$/t en el HFO y de hasta 85 \$/t en el caso del MGO.

Pero lo más importante es la diferencia entre Fuel Oil y Gas Oil. Actualmente está entre 220 y 250 \$/t, que supone un 59% del precio del Fuel Oil.

En la columna de la derecha hay una **valoración sobre la disponibilidad**. Actualmente estos combustibles se encuentran en todas partes sin ningún problema. Pero el combustible de 0,5% de azufre, no existe de momento en ninguna parte ni se sabe aún su precio, al menos en el mercado abierto.

¿Qué precios tendrán esos combustibles en 2020?

	4 principales puertos	20 principales puertos	Media mundial	DISPONIBILIDAD
HFO				
MGO				
0,5%				

Fuente: M Carlier

Y, lo más interesante, ¿qué precios tendrán esos mismos combustibles en 2020?

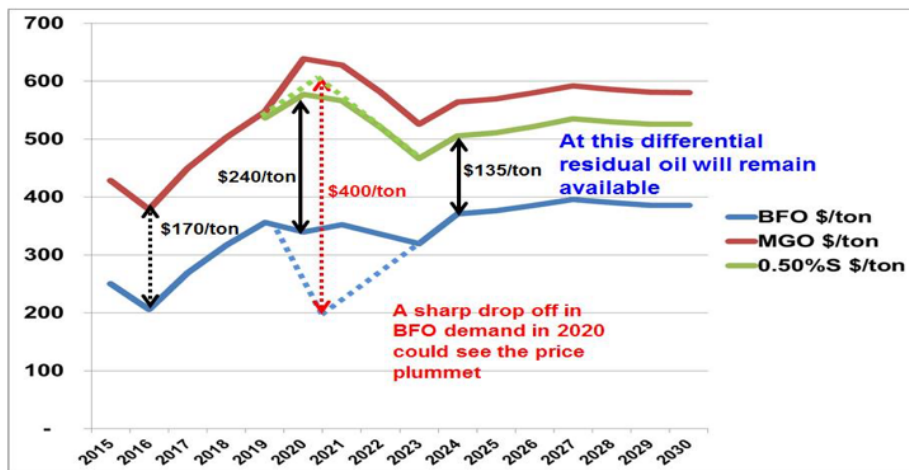
O, aunque no sepamos con precisión el nivel de precio, que dependerá del precio del crudo, cuál será el diferencial entre unos y otros combustibles. Porque, en función de ese diferencial, será interesante o no invertir en un scrubber o incluso, sobre todo pensando en nuevas construcciones, en un buque a GNL.

Pues esta tabla es fácil de entender. Simplemente no sabemos nada sobre esos precios. Lo que digamos hoy serán meras elucubraciones. Tampoco sabemos en qué puertos va a haber disponible Fuel Oil ni los nuevos nuevos combustibles de 0,5%.

Lo que sí se da por hecho es que en todas partes seguirá habiendo Gas Oil.

Algunos se atreven a hacer predicciones

Bunker prices\$/ton



Aunque yo diga que no se sabe nada, eso no quita para que algunos analistas se animen a publicar precios, con proyecciones incluso hasta 2030 nada menos.

Se dicen algunas cosas que a mí me parecen peregrinas, como que **el precio del Gas Oil descenderá (al menos a partir de 2021) a pesar de la mayor demanda, y que bajará muchísimo el precio del HFO, por la menor demanda, lo que podría llevar el diferencial entre ambos hasta los 400 \$/t.**

Como se puede ver, aquí se anticipa que los combustibles de 0,5% estarán **muy próximos pero algo por debajo del MGO, tal vez unos 50 \$/t por debajo.**

El diferencial entre estos y el Fuel Oil irá luego descendiendo hasta unos 135 \$/t. Para los armadores que hayan optado por scrubbers habrán recuperado su importe en los dos o máximo tres primeros años.

¿Qué sabemos de los nuevos combustibles de 0,5% S?

- Estarán constituidos por **mezclas de destilados y residuales**
- Potenciales **problemas de estabilidad** que pueden ocasionar problemas de **seguridad** a bordo
- Cada suministrador solo garantizará **compatibilidad** con sus propios combustibles

¿Qué sabemos de los nuevos combustibles de 0,5% de azufre?

En realidad solo sabemos a ciencia cierta 3 cosas

1. Que estarán seguramente constituidos por mezclas de destilados y residuales
2. Que podrán dar lugar a potenciales problemas de estabilidad que pueden ocasionar problemas de seguridad a bordo, por mal funcionamiento de bombas u otros elementos del sistema de combustible
3. Que, al menos inicialmente, cada suministrador solo garantizará la compatibilidad con sus propios combustibles

¿Qué sabemos de los nuevos combustibles de 0,5% S?

- Estarán constituidos por mezclas de destilados y residuales
- Potenciales problemas de estabilidad que pueden ocasionar problemas de seguridad a bordo
- Cada suministrador solo garantizará compatibilidad con sus propios combustibles
- **¿Por qué no pagar un poco más y usar MGO que es completamente compatible y seguro?**



Por eso, vendrán los suministradores y en muchos casos le dirán al armador:

¿Por qué no pagar un poco más y usar MGO que es completamente compatible y seguro?

Y seguramente muchos armadores preferirán esta comodidad y seguridad, aunque será una comodidad muy cara. Un buque que consuma 30 t/día estará pagando un sobre coste de combustible unos 7.500 \$ por cada día de navegación, es decir, del orden de 2 millones de dólares al año.

¿Qué sabemos de los nuevos combustibles de 0,5% S?

- Estarán constituidos por mezclas de destilados y residuales
- Potenciales problemas de estabilidad que pueden ocasionar problemas de seguridad a bordo
- Cada suministrador solo garantizará compatibilidad con sus propios combustibles
- ¿Por qué no pagar un poco más y **usar MGO** que es completamente compatible y seguro? ¿Cuánto más?
- ¿Por qué no **instalar un scrubber y pagar mucho menos?**
Con el diferencial de precios actual, se paga en menos de 2 años.

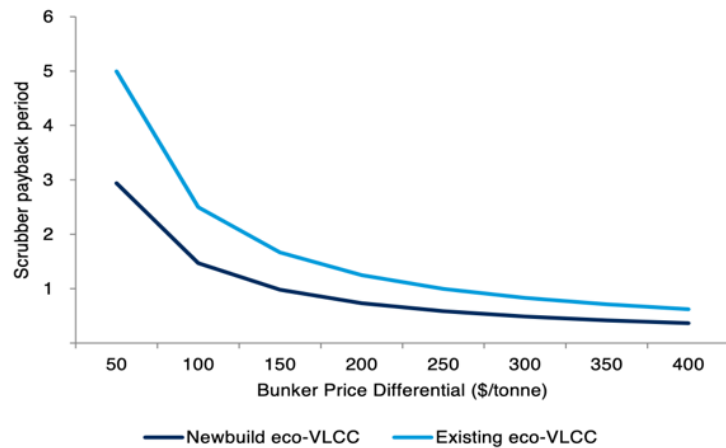


Y por otra parte, se le aproximarán los vendedores de scrubbers y le dirán:

¿Por qué no instalar un *scrubber* y ahorrarte esos 2 millones de dólares al año? Con el diferencial de coste actual, lo pagas en menos de 2 años.

VLCC Scrubber payback period

- Para buques de gran potencia, el scrubber parece la opción más económica...
- ...incluso suponiendo que algunos puertos no permitan su uso

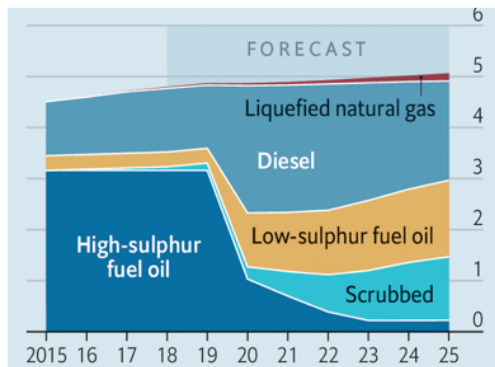


Source: Drewry Maritime Research

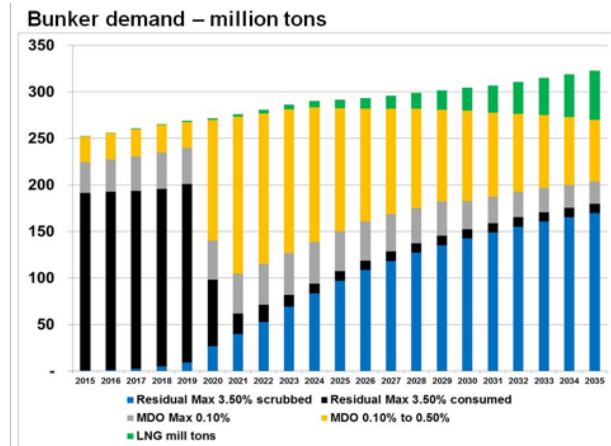
Efectivamente, según este gráfico, publicado por la consultora Drewry, con un diferencial de 250 \$/t, un *scrubber* para un petrolero VLCC se paga en alrededor de 1 año.

Si el diferencial subiese a 400 \$/t, el plazo se reduciría a pocos meses.

¿Y en el futuro, qué combustibles se usarán?



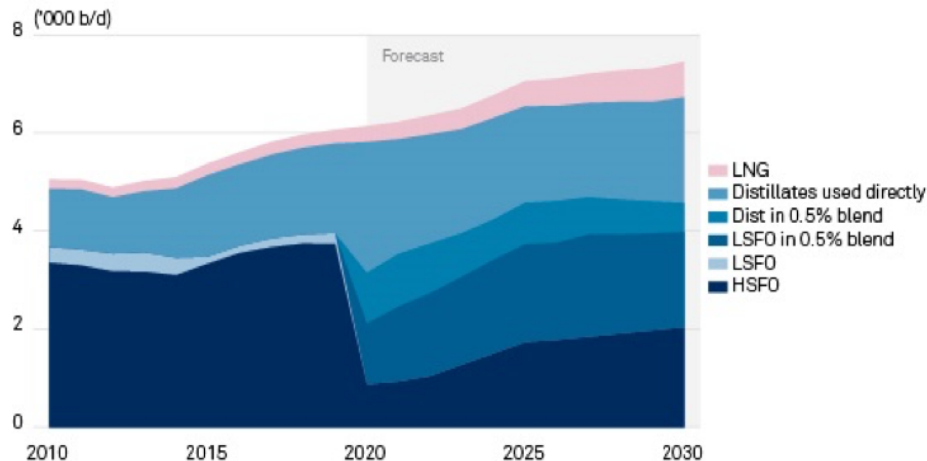
Fuente: Goldman Sachs



Múltiples expertos han publicado sus estimaciones sobre la composición del mix energético del transporte marítimo hasta 2030.

En estos dos ejemplos, se aprecia muy bien que prevén una rápida caída del uso de HFO, que consideran que no se recuperará, sino que quedará como algo marginal.

¿Y en el futuro, qué combustibles se usarán?

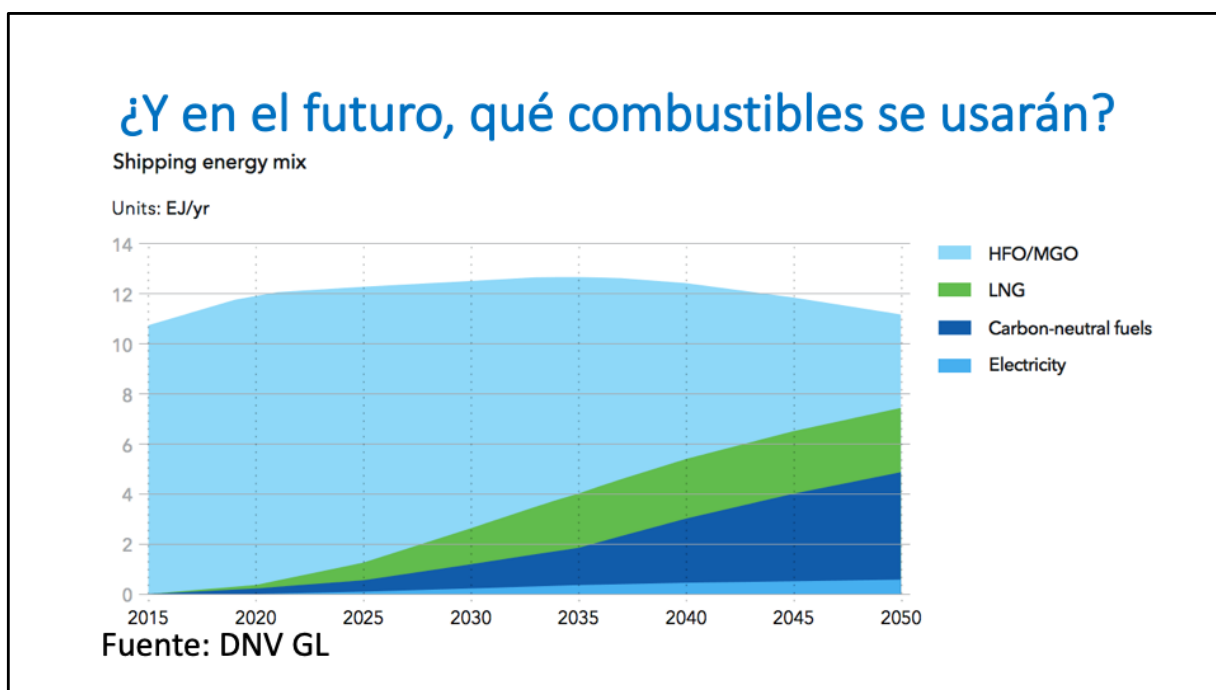


Fuente: S&P Global Platts Analytics

Sin embargo, Platts, un conocido experto en materia de combustibles marinos, hace pocos días ha publicado este gráfico que proyecta la composición del mix energético del transporte marítimo hasta 2030.

Aunque se aprecia muy claramente el fuerte descenso que experimentará el consumo de HFO en 2020, **Platts prevé que a continuación se irá recuperando notablemente por el mayor uso de scrubbers.**

Fíjense que Platts prevé que, al menos hasta 2030, el consumo total de la flota mundial seguirá aumentando, como por otra parte se daba por descontado hasta ahora.



Sin embargo, en este gráfico, también muy reciente, DNV resume una previsión, según la cual hacia 2035 se alcanzará un máximo de consumo de combustibles de la flota mercante mundial y, **ya partir ya de 2025** habrá una parte sensible de combustibles completamente libres de carbono (que yo personalmente no sé cuáles serán, porque las tecnologías del hidrógeno y del amoniaco no parece que vayan a estar comercialmente disponibles dentro de 5 años, ni mucho menos).

También es interesante apreciar que tanto DNV como antes Platts no atribuyen al GNL un papel protagonista en el mercado de combustible marino, no más allá de un 20 o un 25% (que no está mal en todo caso).

Pies en la tierra: ¿cómo me preparo?

- **Prepararse para la aplicación a bordo:**

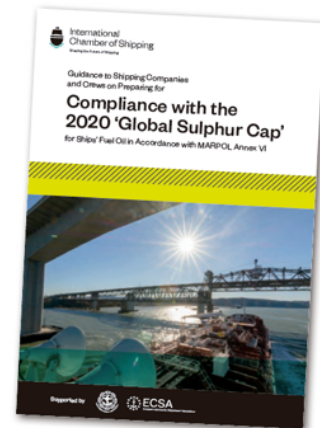
- Decidir opción para cada buque: Scrubber, 0,5%, MGO,...
- Plan de aplicación en cada buque: limpieza de tanques...
- Elaborar procedimientos y formar a la tripulación para evitar incidentes.

- **Prepararse para superar las inspecciones:**

- Toma de muestras a bordo por inspectores de Port State Control. Si es necesario, instalar puntos toma muestras.
- Formar tripulación. Sacar fotos por si es necesario recurrir. ¡Los inspectores también se equivocan!

- **Prepararse con los clientes:**

- Discusión con fletadores en caso de T/C.
- Repercusión en los fletes. Lo mejor es transparencia.



Pero muchas empresas navieras pensarán, largo me lo fías con esas estimaciones a 15 o 20 años vista. Lo que a mí me preocupa es el 1 de enero, dentro de 6 meses. ¿Cómo me preparo?

1. PREPARAR EL BUQUE Y LA TRIPULACIÓN para la aplicación a bordo:

- Decidir opción para cada buque: Scrubber, 0,5%, MGO,...
- Plan de aplicación en cada buque: limpieza de tanques...
- Elaborar procedimientos y formar a la tripulación para evitar incidentes.

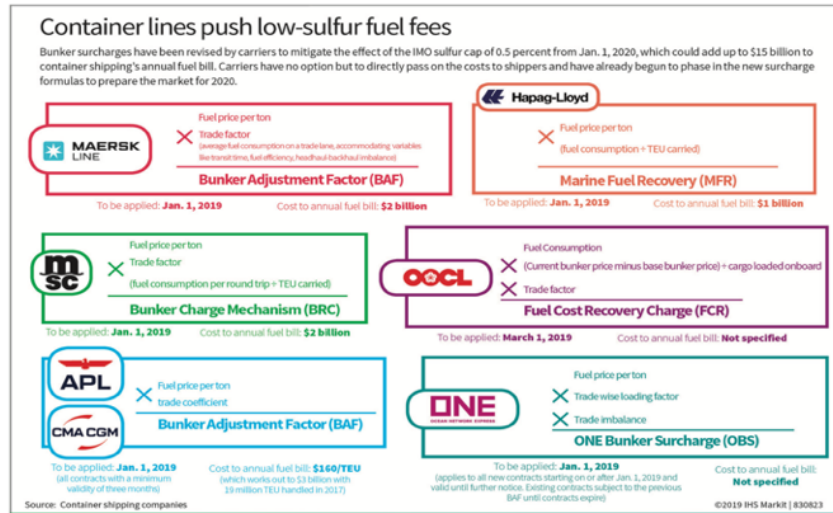
2. PREPARARSE PARA INSPECCIONES:

- Toma de muestras a bordo por inspectores de Port State Control. Si es necesario, instalar puntos toma muestras **y rotularlos**.
- Formar tripulación. Sacar fotos por si es necesario recurrir. ¡Los inspectores también se equivocan!

3. PREPARARSE CON LOS CLIENTES:

- Discusión con fletadores en caso de T/C.
- Repercusión en los fletes. Lo mejor es transparencia: Bunker Adjustment Factor.

Líneas regulares: nuevas fórmulas de BAF



La mayor parte de las grandes líneas ya han revisado y anunciado hace meses sus nuevos sistemas de BAF.

La transparencia es clave para crear en los usuarios la **confianza** en que los navieros están **simplemente trasladando estos nuevos costes de una forma equitativa**.

Los navieros suelen tratar sus costes de combustible como datos confidenciales, pero una mayor transparencia puede conducir realmente a menos recelos de los usuarios y por tanto a reforzar sus relaciones comerciales.

Además, los navieros harían bien comunicando a sus clientes los **esfuerzos y las inversiones que acometan para reducir su coste de combustible, en beneficio de ambos**.

Muchas gracias por su atención

