

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 22 de noviembre de 2019

Ref: SMA 47/2019/AB

Asunto: Nuevos combustibles para cumplir IMO 2020: resumen de las reuniones con REPSOL y CEPSA en la sede de ANAVE

Muy Srs. nuestros:

El 13 de noviembre, mantuvimos, en la sede de ANAVE, dos reuniones separadas con representantes de REPSOL y posteriormente de CEPSA, para tratar las implicaciones de la entrada en vigor el 1 de enero de 2020 del nuevo límite de 0,5% de contenido de azufre en los combustibles marinos.

Desde ANAVE les habíamos adelantado previamente las preguntas que las empresas navieras nos habían hecho llegar y que se debatieron en dicha reunión. La asistencia fue muy nutrida y contó con la participación del Presidente de ANAVE y con más de 40 personas de las empresas asociadas.

En el día de ayer les enviamos mediante la circular de referencia SMA 45/2019/AB un resumen y las presentaciones de la reunión del Informe de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente 2/2019, e incluíamos una presentación con las principales conclusiones que se extrajeron en las mencionadas reuniones con CEPSA y REPSOL. Para asegurar que llega a todos los interesados, la volvemos a incluir en esta circular (ver **Anexo**).

En resumen, los principales mensajes de ambas reuniones fueron:

- Va a haber disponibles en el mercado dos tipos de combustibles de 0,5% de azufre (*Very Low Sulphur Fuel Oil*, VLSFO): productos “de refinería” y productos procedentes de “*blending*”.
- La referencia de precios para el VLSFO va a ser el MGO. Para REPSOL, el “descuento” entre MGO y VLSFO va a estar entre 25 y 45 \$/tonelada y CEPSA lo negociará con cada cliente.
- Por la naturaleza de los nuevos productos “de refinería”, al menos inicialmente, tanto REPSOL como CEPSA no pueden garantizar la compatibilidad de sus VLSFO con los de otros suministradores.
- Los problemas de compatibilidad podrían no detectarse hasta pasados varios días.

Las dos petroleras recomiendan:

- No esperar al 31 de diciembre para agotar las existencias de HFO 3,5% a bordo. Si queda combustible de 3,5% y hay que llevar a cabo un “*debunkering*”, será una tarea compleja y costosa.
- Establecer acuerdos de “*partnership*” entre armadores y suministradores (contratos de fidelización).
- Para los buques en tráfico *tramp*, posiblemente la opción más segura sea utilizar, al menos al principio, solo MGO, que va a ser compatible seguro con los suministrados por cualesquiera proveedores en todo el mundo. Cuanto menor sea el consumo, más clara es esta opción.
- Ambos suministradores se ofrecen a analizar, en general en pocas horas, muestras del combustible que haya a bordo, para determinar si es o no compatible con los nuevos VLSFO y si se puede suministrar el nuevo sin necesidad de vaciar completamente los tanques.

En la presentación que les adjuntamos pueden encontrar más detalle.

Dado que este asunto va a tener una gran importancia en los próximos meses, les rogamos que nos comuniquen cualquier problema o dificultad que les pueda ir surgiendo sobre la falta de disponibilidad del combustible, compatibilidad con otros productos, etc.

Muy atentamente,

Manuel Carlier
Director General

COMBUSTIBLES REGLAMENTARIOS A PARTIR DEL 1/1/2020

REUNIONES CON CEPSA Y REPSOL
13 DE NOVIEMBRE DE 2019

Respuestas a las
preguntas de ANAVE
y principales mensajes
de las reuniones



IMO 2020

ANTECEDENTES

- Como es bien sabido, el 1 de enero del próximo año, dentro de solo mes y medio, entra en vigor el nuevo límite de 0,5% de contenido de azufre en los combustibles marinos.
- Este cambio normativo ha suscitado una enorme expectativa no solo en el sector marítimo, sino incluso en entidades financieras y, por supuesto, en suministradores de combustibles. Y no solo expectativas, sino una gran cantidad de **incertidumbres sobre disponibilidad, calidad, compatibilidad, etc. de los nuevos combustibles.**
- Ya en el mes de marzo, en el congreso SINAVAL, en Bilbao, tuvimos ocasión de hablar con las principales empresas energéticas españolas, que nos dijeron que, una vez dispusieran de la información correspondiente, tendrían mucho gusto en compartirla con las empresas navieras en una reunión. Meses más tarde, el 13 de noviembre mantuvimos, en la sede de ANAVE, reuniones separadas con representantes de REPSOL y posteriormente de CEPSA, que habían aceptado amablemente reunirse con nosotros para tratar estos asuntos.
- Desde ANAVE les habíamos adelantado las preguntas que las empresas armadoras nos habían hecho llegar.
- Este documento resume los puntos fundamentales de lo expuesto y debatido en estas reuniones.

PRINCIPALES MENSAJES COMUNES O MUY SIMILARES

- El cambio normativo, incluso antes de ocurrir, ha producido un **gran impacto en toda la cadena de suministro de productos del petróleo**: cambios en orígenes y destinos de sus suministros de crudo (con preferencia a los crudos “dulces”, bajos en azufre), influye en productos como el asfalto, generalización del *blending* (se vuelve a la química)...
- Habrá dos tipos de Fuel de 0,5% de azufre (VLSFO) en el mercado:
 - Productos “**de refinería**”, que ya no van a ser una “commodity”, sino un producto diferenciado con su marca. Cumplirán la norma ISO 8217:2017 RPG380, con viscosidad por encima de 300 cSt y bajo *Pour Point* y, por tanto, serán muy similares en sus propiedades a los HFO actuales (salvo el contenido de azufre). Tanto REPSOL como CEPESA apuestan por este tipo de producto.
 - Productos procedentes de “**blending**”, en general con viscosidad < 100 cSt y *Pour Point* más alto, próximo a 30°C. Tendrán en general más componentes parafínicos y pueden tener más problemas de estabilidad.
- **Precios**: la referencia de precios para el VLSFO va a ser el MGO. Para REPSOL, el “descuento” entre MGO y VLSFO va a estar entre 25 y 45 \$/tonelada. CEPESA lo negociará con cada cliente.

PRINCIPALES MENSAJES COMUNES O MUY SIMILARES

- **Compatibilidad:** Por la naturaleza de los nuevos productos “de refinería”, al menos inicialmente, tanto REPSOL como CEPESA no pueden garantizar la compatibilidad de sus VLSFO con los de otros suministradores. **Cuidado que los problemas de compatibilidad no se detectan inmediatamente, sino al cabo de 1 a 3 días.**
- Probablemente más adelante aumente la compatibilidad. Pero no se sabe cuando pueda ser. La modificación de la norma ISO 8217 que recoja estos productos no se espera esté disponible en 2020, sino ya entrado 2021.
- **Recomiendan**, para evitar problemas:
 - Acuerdos de “*partnership*” entre armadores y suministradores (contratos de fidelización).
 - Para los buques en tráfico *tramp*, posiblemente la opción más segura sea utilizar, al menos al principio, solo MGO, que va a ser compatible seguro con los suministrados por cualesquiera proveedores en todo el mundo. Cuanto menor sea el consumo, más clara es esta opción.
 - No esperar al 31 de diciembre para agotar las existencias de HFO 3,5% a bordo. Si queda combustible de 3,5% y hay que llevar a cabo un “*debunkering*”, será una tarea compleja y costosa.
 - Ambos suministradores se ofrecen a analizar, en general en pocas horas, muestras del combustible que haya a bordo para determinar si es o no compatible con los nuevos VLSFO y si se puede suministrar el nuevo sin necesidad de vaciar completamente los tanques.

PRINCIPALES MENSAJES

REPSOL

- *Los navieros son el sector vulnerable.*
- El mercado va a ser cambiante y dinámico. El HFO 3,5% está ahora más caro de lo esperado, por las sanciones a Irán, crisis Venezuela, recortes OPEC y adelanto del mantenimiento de las refinerías a 2019, lo que ha recortado la oferta. Lo normal es que esté unos 30 \$/barril (unos 100 \$/t) por debajo del crudo y ha llegado a estar a la par e incluso algo por encima.
- Esperan que inicialmente muchos armadores opten por MGO por seguridad, pero que los buques más grandes opten por el VLSFO por la diferencia de precio. Caída de la demanda de HFO 3,5%.
- Salvo en la refinería de Tarragona, REPSOL ha instalado en sus refinerías plantas de producción de coque a partir del residuo. No van a producir prácticamente HFO y a partir de 2020, **REPSOL no va a comercializar en general en España HFO 3,5%**. Solo en algún caso muy puntual con algún cliente.
- Ofrecerán **VLSFO y MGO en Barcelona, Valencia y Algeciras, desde gabarra**. En **Coruña** por tubería para los buques que vayan a la refinería. Va a haber ofrecer en otros puertos del Mediterráneo y Sur desde camiones. Están estudiando la posibilidad de ofrecer estos productos en puertos del Norte en camiones. Fuera de España ofrecerán VLSFO en Perú y HFO 3,5% y VLSFO en Singapur, además de MGO.
- No va a haber en el mercado producto REPSOL vendido por terceros.
- Ya han comenzado a producir (unas 135.000 t) de VLSFO.

PRINCIPALES MENSAJES

REPSOL

- Las calidades del HFO hasta ahora eran muy similares en todas parte. Eso va a cambiar radicalmente. Habrá tantos VLSFO como puntos de entrega, porque los componentes que se utilizan para las mezclas tienen distintas disponibilidades y precios en distintas partes del mundo.
- Quien se compromete a que un producto sea **estable** es el vendedor. Pasan de vender una “commodity” a un “branded product” (producto con marca).
- La **Compatibilidad** es más bien un problema del comprador. En todo caso, ISO recomienda segregación entre distintas partidas de HFO, aunque en la práctica eso no es viable y no se suele hacer.
- Todos los productos VLSFO de REPSOL serán compatibles entre sí, se tomen donde se tomen en España o en el extranjero.
- La compatibilidad con productos de terceros no la pueden garantizar. Están desarrollando métodos para que en la propia terminal, en cuestión de horas, se pueda comprobar si el VLSFO de REPSOL es compatible con lo que se tiene en el tanque. También están desarrollando una base de datos de compatibilidades con productos de otros vendedores y *traders*, que irán ampliando en el futuro.
- Han hecho pruebas de compatibilidad con productos de terceros y en algunos casos se han generado lodos y otros depósitos. **No es inmediato: se percibe pasadas 24/48 h y hasta 72 h.**
- Importante recabar la máxima información posible de cualquier producto que nos suministren: Densidad (depende del crudo de origen), viscosidad (debería ser > 300 cSt), *pour point* (debería ser $< 0^{\circ}\text{C}$), estabilidad (pocos sedimentos).

PRINCIPALES MENSAJES

CEPSA

- **Los que apostaron por los scrubbers, acertaron.**
- Han hecho mucho tests de compatibilidad con resultados positivos, pero la salida al mundo real es ahora. Garantizan la compatibilidad entre diferentes lotes de VLSFO de CEPSA, tanto de los que provienen de un misma refinería como entre sus dos refinerías (Algeciras y Huelva).
- Compatibilidad entre VLSFO de CEPSA y HS y LS de CEPSA, en proceso de monitorización continua con excelentes resultados hasta el momento, incluso en los porcentajes de mezcla determinados para las pruebas (aprox 50%-50%). Han hecho tests del VLSFO en CONCAWE (asociación de compañías petroleras europeas). Resultados más que satisfactorios.
- Cuidado con los productos de muy baja viscosidad, que en su mayoría no son “de refinería”. **Mayor seguridad en el consumo de producto que no provenga de *blending*.** El *flash point* no es tan problemático, porque el producto en los buques va en caliente. Un *pour point* alto puede generar problemas en las grandes líneas de carga y descarga.
- El VLSFO de CEPSA no tiene problemas derivados del aumento de metales, debido a su diseño y al know-how y procesos específicos de sus refinerías.
- Tendrán **disponibilidad** de todos los productos que han venido suministrando, tanto de **HFO con alto azufre (3,5% y 1,5%)** como de su nuevo VLSF y MGO en todos los puertos actuales (Barcelona, Algeciras, Ceuta, Huelva + Gibraltar. Previsible agotamiento de HSFO en Las Palmas, pero tendrán en Tenerife.

PRINCIPALES MENSAJES

CEPSA

- Caso a caso podrán analizar prestar un servicio de *debunkering* a clientes concretos. No lo ofrecen como servicio comercial.
- No han tenido incidentes en ninguno de los suministros que ya han efectuado. Dado que cumple ISO 8217:2017, no les han comunicado ninguna acción especial para su consumo a bordo
- Tienen 20 buques tomados en T/C en los que van a empezar a usar sus nuevos VLSF 0,5% antes del 31 de diciembre. Instrucciones de **optimizar el cambio, retrasándolo todo lo posible, pero que no sea necesario descargar producto.**

Lubricantes

- En general será necesario cambiar de lubricante si se cambia de contenido de azufre en el combustible, siendo esencial en la decisión el % de azufre y las recomendaciones del fabricante. No hay unanimidad entre los fabricantes de motores sobre la necesidad del cambio en motores de 2T. Algunos recomiendan cambios y otros no. Recomiendan estudio motor por motor.
- Han sacado al mercado nuevos lubricantes, adaptados a los nuevos combustibles y al motor (2T y 4T).
- Si se utiliza HFO de 0,5% para motores lentos de 2T es conveniente utilizar lubricantes con TBN 40. Para motores de velocidad media de 4T se utilizarán TBN 30 o TBN 20 (recomendación fabricante).
- Previsible aumento de precio de unos 40\$/t en motores de 4T no así en los de 2T.

DATOS DE CONTACTO

REPSOL

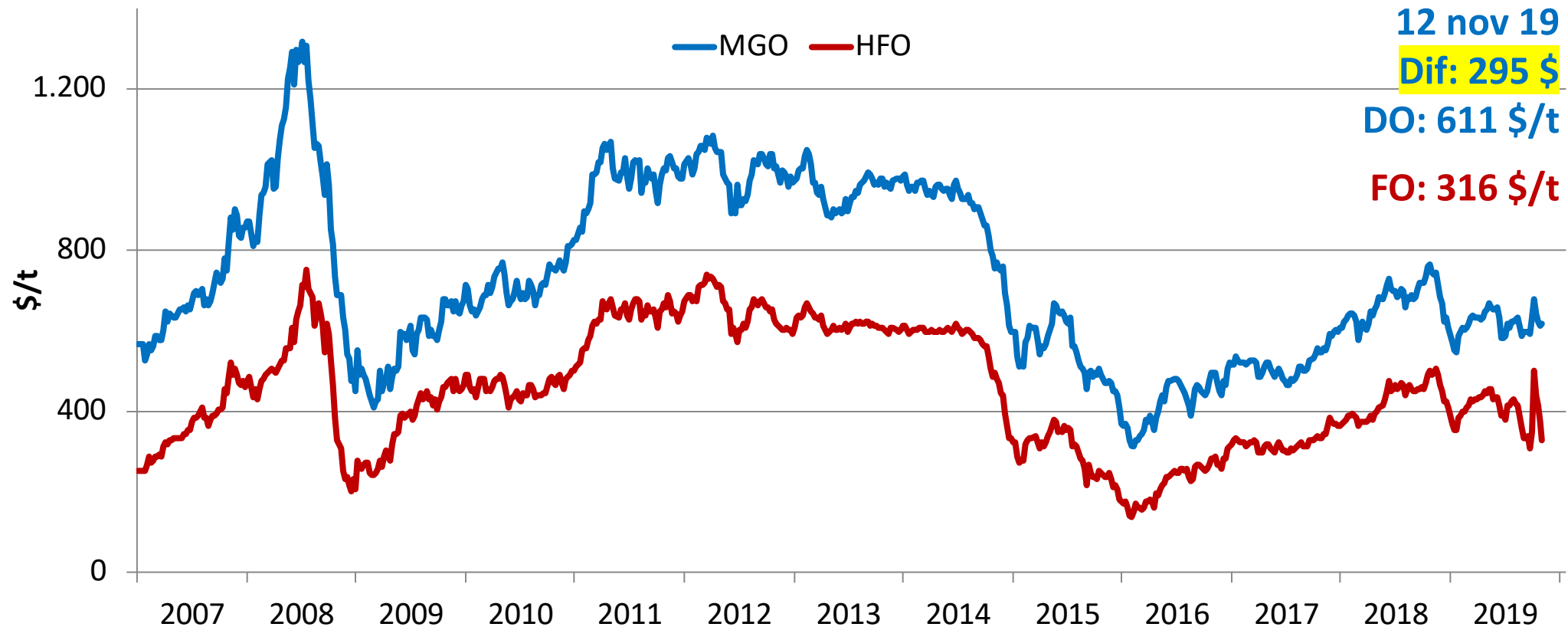
- José Antonio Correa
Dtor. de Crudos, Productos Pesados y Búnker
- Fernando Gómis
Gerente de Productos Pesados Europa y África
- Ramón Blanco
Gerente de Búnker
- Miguel Luque
Director de Transporte Marítimo
mluqueh@repsol.com

CEPSA

- Faustino Rodríguez
Responsable de Búnker Nacional
faustino.rodriguez@cepsa.com
- Daniel de Miguel
Responsable de Operaciones de Trading y Búnker
daniel.demiguel@cepsa.com
- Belén Romero
Responsable de Lubricantes Marinos

EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL HFO Y MGO

GIBRALTAR



LOS QUE APOSTARON POR LOS SCRUBBERS ACERTARON

