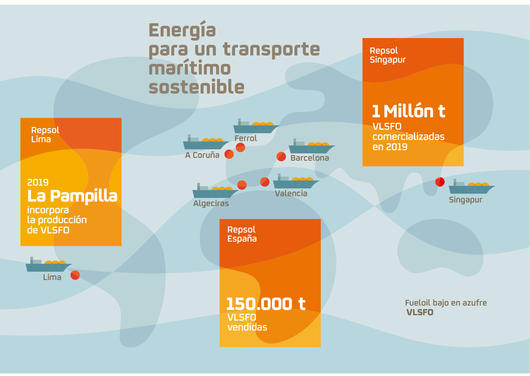
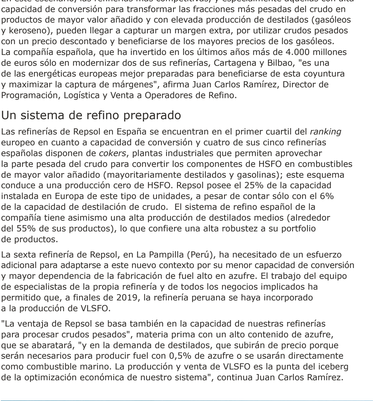


Repsol ya ha comercializado cerca de 150.000 toneladas de fuel bajo en azufre en los puertos españoles y casi un 1 millón en Singapur

El año 2020 ha traído una nueva norma de la Organización Marítima Internacional focalizada en la reducción de emisiones en el transporte marítimo. Para satisfacer la demanda del nuevo combustible, Repsol cuenta con uno de los sistemas de refino más competitivos de Europa y uno de los equipos más activos de comercialización de estos productos en el mercado. La compañía fabrica este nuevo tipo de combustibles marítimos en sus refinerías de España y Perú, y comercializa fueloil bajo en azufre en los puertos de Algeciras, Barcelona, Valencia, A Coruña, Lima y Singapur, a los que se sumará Ferrol.

La nueva especificación, conocida como IMO 2020 por las siglas en inglés del organismo regulador del tráfico marítimo mundial, limita a partir del 1 de enero de 2020 el contenido máximo de azufre de los combustibles marinos en aguas internacionales al 0,5%, frente al 3,5% actual.

"Repsol apoya todas las medidas que permitan mejorar la sostenibilidad del transporte", afirma José Correa, Director de Crudos y Productos Pesados de Repsol, "y la estrategia seguida con esta normativa, apostando por una gama de fueles marinos con menores emisiones de óxidos de azufre (SOx), se encuadra en nuestro compromiso recién anunciado de ser una compañía con cero emisiones netas en 2050".



La ventaja competitiva de Repsol

La IMO 2020 va a implicar cambios sustanciales en el mercado global de *bunker*, el negocio de abastecimiento de combustibles marítimos, así como en los mercados de crudo y de gasóleos. La Agencia Internacional de la Energía estima que el fueloil bajo en azufre (VLSFO, Very Low Sulphur Fuel Oil) reemplazará al menos la mitad del volumen del fueloil con alto porcentaje de azufre (HSFO, High Sulphur Fuel Oil) consumido para *bunker* en 2019.

Una parte pequeña de la demanda actual de HSFO se mantendrá, pues los armadores pueden optar por la instalación en sus buques de sistemas depuradores que eliminan las emisiones de SOx (conocidos como *scrubbers*) para seguir utilizando este tipo de combustible, pero se trata de una solución costosa y la disponibilidad de estos dispositivos es limitada. Crecerá asimismo la demanda global de gasoil marino (MGO), un destilado que se ajusta a la nueva normativa como alternativa al VLSFO y que Repsol produce y suministra.

La drástica caída de la demanda de HSFO ha producido que su precio en el mercado se vea muy reducido, así como el de los crudos que dan lugar a este producto (crudos pesados y medios con alto azufre). Por otra parte, el incremento de la demanda de gasoil marino provocará un aumento del precio de los gasóleos en el mercado.

En este escenario, las refinerías más competitivas, y especialmente aquellas con alta capacidad de conversión para transformar las fracciones más pesadas del crudo en productos de mayor valor añadido y con elevada producción de destilados (gasóleos y keroseno), pueden llegar a capturar un margen extra, por utilizar crudos pesados con un precio descontado y beneficiarse de los mayores precios de los gasóleos. La compañía española, que ha invertido en los últimos años más de 4.000 millones de euros sólo en modernizar dos de sus refinerías, Cartagena y Bilbao, "es una de las energéticas europeas mejor preparadas para beneficiarse de esta coyuntura y maximizar la captura de márgenes", afirma Juan Carlos Ramírez, Director de Programación, Logística y Venta a Operadores de Refino.

Un sistema de refino preparado

Las refinerías de Repsol en España se encuentran en el primer cuartil del *ranking* europeo en cuanto a capacidad de conversión y cuatro de sus cinco refinerías españolas disponen de *cokers*, plantas industriales que permiten aprovechar la parte pesada del crudo para convertir los componentes de HSFO en combustibles de mayor valor añadido (mayoritariamente destilados y gasolinas); este esquema conduce a una producción cero de HSFO. Repsol posee el 25% de la capacidad instalada en Europa de este tipo de unidades, a pesar de contar sólo con el 6% de la capacidad de destilación de crudo. El sistema de refino español de la compañía tiene asimismo una alta producción de destilados medios (alrededor del 55% de sus productos), lo que confiere una alta robustez a su portfolio de productos.

La sexta refinería de Repsol, en La Pampilla (Perú), ha necesitado de un esfuerzo adicional para adaptarse a este nuevo contexto por su menor capacidad de conversión y mayor dependencia de la fabricación de fuel alto en azufre. El trabajo del equipo de especialistas de la propia refinería y de todos los negocios implicados ha permitido que, a finales de 2019, la refinería peruana se haya incorporado a la producción de VLSFO.

La ventaja de Repsol se basa también en la capacidad de nuestras refinerías para procesar crudos pesados", materia prima con un alto contenido de azufre, que se abaratará, "y en la demanda de destilados, que subirán de precio porque serán necesarios para producir fuel con 0,5% de azufre o se usarán directamente como combustible marino. La producción y venta de VLSFO es la punta del iceberg de la optimización económica de nuestro sistema", continua Juan Carlos Ramírez.

La ventaja de Repsol se basa en la capacidad de sus refinerías para procesar crudos pesados

Bunker en Europa, Asia y América

Repsol ha estado trabajando en esta oportunidad (producción y comercialización del nuevo combustible) desde 2018. Cuando se regularon las nuevas especificaciones para combustibles marinos, la compañía puso en marcha un equipo de trabajo multidisciplinar integrado por expertos de los departamentos de Refino, Trading y el centro de investigación Repsol Technology Lab.

En diciembre de ese año produjo su primer lote de VLSFO y en 2019, todavía sin la restricción de azufre en vigor, casi 200.000 toneladas de este combustible han sido producidas en las refinerías de Tarragona, A Coruña y Lima. "Ahora, con la aplicación de la IMO 2020, esperamos producir entre 60.000 y 100.000 toneladas al mes en nuestras refinerías de España y Perú, un volumen que variará en función de la coyuntura del mercado", y que el negocio de Refino pone a disposición del área de Trading para su comercialización.

Repsol ya ha vendido hasta la fecha cerca de 150.000 toneladas de VLSFO en España, donde realiza suministros de *bunker* en los puertos de Algeciras, Barcelona y Valencia, habitualmente por medio de gabarra. También trabaja para abastecer VLSFO a través de tubería en Ferrol y A Coruña, y en la logística para ofrecer este suministro con camiones cisterna y ampliar así su distribución.

Fuera de Europa, la compañía ofrece servicio de *bunkering* en el puerto de Lima y en Singapur. En este puerto asiático, clave en el tráfico marítimo global, Repsol ha sido muy activo en 2019, con casi 1 millón de toneladas de VLSFO comercializadas. Asimismo, Repsol ofrece en el puerto de Callao (Perú) producto con la nueva especificación producido en la refinería de La Pampilla. La compañía pretende aumentar durante 2020 esta actividad global, que ha permitido, además, potenciar otras líneas de negocio, como la oferta en el mercado de otros productos y componentes bajos en azufre.

Adicionalmente a este nuevo combustible (VLSFO), Repsol produce en sus refinerías un volumen anual cercano a 1,75 millones de metros cúbicos de gasoil de 0,1% de azufre, que puede usarse como combustible marino.

Amplia gama de combustibles eficientes

El VLSFO es más complejo de producir que los fueles convencionales, ya que en su fabricación se puede llegar a comprometer alguna de sus propiedades, como su estabilidad, una de las preocupaciones de los armadores para adoptar este combustible. "A la hora de afrontar la comercialización del nuevo combustible, Repsol ha puesto foco en la calidad de sus productos en todas y cada una de sus instalaciones, calidad ya reconocida en el mercado. Además, se sigue un protocolo de seguridad riguroso para garantizar también la calidad de los fueles que el negocio de Trading compra de terceros", explica el Director de Crudos y Productos Pesados de Repsol.

La IMO 2020 responde a la demanda de un transporte marítimo más sostenible y es clave para el comercio mundial porque, según datos ONU-Medio Ambiente, en torno al 80% de las mercancías se trasladan hoy por barco. "Repsol está muy bien posicionada para suministrar a las principales navieras combustibles adaptados a esta norma contribuyendo a un tráfico marítimo medioambientalmente más respetuoso", concluye José Correa.

Descarga todas las imágenes de este News
ZIP. 3,2 Mb

Descarga los artículos completos de este News
PDF. 2,8 Mb

Dirección de Comunicación
prensa@repsol.com

Campus Repsol · C/ Méndez Álvaro, 44
28045. Madrid · Tlf: 917538787 - 917534471

Consulta la nueva Política de Privacidad
Si deseas darte de baja, pincha aquí