

# IMO2020

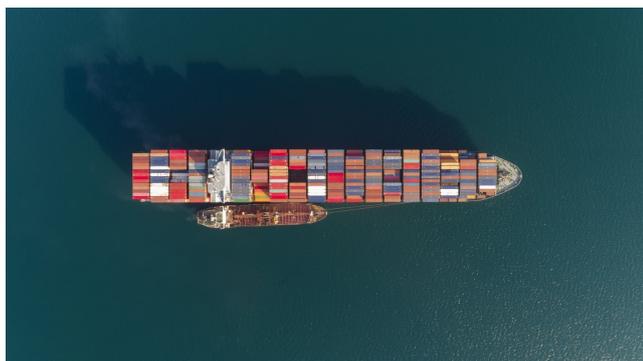
## Regulaciones e Impacto de Combustibles con Bajo contenido de Azufre (Low Sulphur Fuel)

### Entorno Regulatorio

A partir del 1 de enero de 2020, la Organización Marítima Internacional (de sus siglas en inglés IMO), una división de las Naciones Unidas, ha ordenado que todos los buques deben adherirse a IMO2020, que limita las emisiones de gases nocivos al medio ambiente con el fin de limitar el calentamiento global y mejorar la salud de las personas y también la tierra. Con el fin de lograr un control de las emisiones, los operadores de embarcaciones deben cumplir con una de las tres opciones disponibles actualmente:

- ⇒ Usar combustibles en caldera con un contenido de azufre de un máximo de 0.5% (hoy de 3.5%)
- ⇒ Instalar depuradores de emisiones en los buques.
- ⇒ Usar Gas Natural Licuado (de sus siglas en inglés LNG) como combustible para los motores de los buques.

Se requiere que todas las flotas de buques cumplan, ya que la no adherencia conlleva el riesgo de que no se les permita operar en aguas y puertos miembros de la ONU. Esperamos plenamente que todos los operadores de contenedores cumplirán con esta nueva regulación IMO.



### Impacto en las Navieras

De nuestras últimas conversaciones con todas las navieras, ha quedado claro que la mayoría de los buques recurrirán a la quema de combustible con bajo contenido de azufre (LSF) para cumplir con IMO2020. La segunda opción será instalar depuradores, pero esta opción es limitada, porque no hay suficiente capacidad en los astilleros para reacondicionar todos los buques durante lo que queda del 2019, y muchos transportistas no están dispuestos y no pueden sacar sus buques de la rotación ya que requieren de 6 a 8 semanas para instalar estos depuradores. El coste significativo de la instalación de los depuradores también es un factor, ya que no es necesariamente una gran inversión para embarcaciones más antiguas o más pequeñas. Cada naviera ha desarrollado su propia fórmula interna para ayudarlos a decidir sobre los depuradores frente a los bunkers LSF.

La última opción disponible es instalar motores de LNG y tanques de almacenamiento de LNG en los buques. Aparentemente, esto sólo tiene sentido cuando se encargan buques nuevos, ya que la conversión es prohibitivamente costosa. En este momento, sólo hay unas pocas docenas de buques con esta capacidad, lo cual representa un porcentaje muy pequeño de la flota global total.

Para cumplir el 1 de enero de 2020, las navieras necesitarán tener sus tanques de calderas llenas sólo de LSF. Las calderas tradicionales con alto contenido de azufre deberán quemarse antes. Esto significa que los operadores de embarcaciones comenzarán a abastecer LSF en algún momento

durante la segunda mitad de 2019 y por lo tanto el coste aumentará cuando llegue ese momento.

El coste del combustible bajo en azufre (LSF) equerido, aún se desconoce en esta etapa inicial, pero está claro que este gasto será significativamente más alto que los precios de los combustibles de hoy en día. Las estimaciones de las navieras varían de USD100 a USD200 por TEU, más altas que los precios de los combustibles de hoy. Todas las navieras han dado a conocer que esperan que el aumento de coste de LSF sea absorbido por la "carga", esto se traduce en proveedores y consignatarios. Básicamente, cobrarán la parte proporcional en el flete marítimo por este coste adicional, de manera similar a cómo se han cobrado los BAF. Casi todos los operadores han estado ocupados desarrollando sus nuevas fórmulas de combustibles para cada comercio en específico.

## Las Expectativas y Acciones de Agility

Con los requisitos pendientes de IMO2020 más claros y la mayoría de los aportes de las navieras en la mano, nosotros como Agility/Seaquest nos hemos preparado en consecuencia a estos:

- ⇒ Estamos cerca de finalizar también nuestras nuevas fórmulas de combustible LSF para cada operación y las publicaremos en breve. Estamos comprometidos con un enfoque transparente LSF BAF.
- ⇒ El costo de LSF es muy incierto en este momento y dependerá mucho de la oferta y la demanda. Bien podría ser que el suministro de LSF sea bastante limitado a principios de 2020, por lo tanto, los costos pueden ser significativos, especialmente teniendo en cuenta la disponibilidad limitada de instalaciones de

depuración que aumentan la demanda de LSF. Somos optimistas pensando que el costo del LSF podría eventualmente disminuir una vez que las refinerías hayan ajustado sus capacidades de producción de LSF.

- ⇒ Debido al incierto nivel del gasto de LSF por operación, estamos aplicando el BAF de LSF sin excepción. Simplemente no podemos permitirnos absorber este gasto adicional nosotros.
- ⇒ Actualmente ya cobramos un BAF bajo en azufre por las operaciones afectadas para las zonas ECA en Europa, América del Norte y China. Estos cargos de LSF se incluirán en nuestro nuevo LSF BAF a partir del 1 de abril de 2019.
- ⇒ Una vez implementada la fórmula por tráfico del LSF BAF, notificaremos este factor variable específico cada mes a todos nuestros clientes.
- ⇒ Creemos que aumentara el LSF BAF y así se convierta en un factor hacia fines de 2019, probablemente a partir de septiembre y octubre, en todas las compañías navieras cobran por su LSF en el 4T19.

Agility se compromete a entregar cargos BAF de manera transparentes y a nivel de mercado, e igualmente importante, para mantener a nuestros clientes completamente actualizados sobre lo que está ocurriendo en este importante tema dentro de la industria.



## Contact Agility

Si tiene alguna pregunta al respecto, no dude en ponerse en contacto con su Ejecutivo Comercial o con la oficina de Agility más cercana:

<https://www.agility.com/en/world-wide-directory/>