



Comunidade Portuária de Sines

Ao serviço do Porto,  
da Logística e da Indústria

[www.cpsi.pt](http://www.cpsi.pt)

## INFRA-ESTRUTURAS & TRANSPORTES

# *Transporte marítimo em vias de alterações radicais*

A imposição internacional de utilizar combustível com um teor de enxofre não superior a 0,5% nos navios a partir de 2020 terá um efeito radical no transporte marítimo, admitiu Susana Broco, da Galp



A indústria do transporte marítimo vai enfrentar uma alteração radical em pouco tempo na sequência da obrigatoriedade de queimar combustíveis somente com um teor de enxofre de

0,5% a partir de 1 de Janeiro de 2020, considerou Susana Broco, responsável pela área de Novos Negócios da Galp, durante uma conferência em Outubro sobre a «Importância dos Combustíveis no Shipping e na Operação do Navio», promovida pela Associação de Antigos Alunos (ALUMNI) da Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH).

Segundo aquela responsável, esta alteração trará grandes desafios ao sector, porque “a indústria ainda não está preparada para isto, nem a refinação, estão todos à espera uns dos outros”, desconhece-se a qualidade dos combustíveis que vão surgir, “não vai haver suficiente fuel 0,5%” e a despesa com as bancas marítimas (termo que designa o abastecimento do combustível aos navios), que já hoje representa 35% a 40% da operação de um navio, vai aumentar, talvez para os 60% dos custos operacionais dos navios, como quando o petróleo estava a 120, 130 ou 150 dólares por barril.

Para os operadores, esta modificação trará consequências. Os refinadores, por exemplo, serão confrontados com a necessidade de uma conversão na sua actividade. E segundo Susana Broco, podem seguir um de três caminhos: deixar de produzir fuel, o que não resolve o problema do sector; passar a refinar apenas os crudes que geram fuel com 0,5% de enxofre, o que não se afigura capaz de responder às necessidades do mercado; passar a misturar destilados nos fuéis para diminuir o teor de enxofre, o que não resolve o problema na totalidade porque “torna o produto mais caro e traz problemas de compatibilidade e estabilidade dos produtos”.

Já os armadores, passarão a queimar outros combustíveis (metano, ou seja, gás natural liquefeito ou destilados), recorrer a outros produtos (biocombustíveis, etanol, eletricidade e hidrogénio), queimar fuel com 0,5% de enxofre ou a equipar os navios com os *scrubbers* (depuradores). Cada uma destas soluções, no entanto, tem prós e contras.

O metano, já implantado sobretudo nos ferries da Escandinávia, todavia, só se justifica nos navios novos. Além disso, recorda a responsável da Galp, como o investimento em instalações em terra é dispendioso, os fornecedores só ponderam investir quando houver mercado que o justifique. Por outro lado, ficam sem pontos de abastecimento para os seus navios.

Os destilados, servindo para todos a generalidade dos navios, excepto os que queimam metano, e não colocando questões de compatibilidade ou estabilidade, contudo, são mais dispendiosos. Por outro lado, queimar fuel com 0,5% de enxofre torna os armadores dependentes da disponibilidade do produto, implica a segregação a bordo, levanta questões de compatibilidade e/ou estabilidade do produto, mas tem um menor custo.

Quanto à opção pelos *scrubbers*, a solução que parece estar a ter maior adesão, aplica-se a navios novos e já em serviço, mas implica um investimento, que não se justifica em navios mais velhos nem tem tido grandes resultados em motores de grande potência. Além disso, segundo Susana Broco, o mercado não responde bem à necessidade – faltam *scrubbers* em número suficiente e estaleiros para os instalar. Todavia, é uma solução que permite continuar a queimar fuéis de alto teor de enxofre (4,5% a 5%).

A propósito dos *scrubbers*, Susana Broco recordou que existia uma expectativa de que em 2017 terminasse com 460 desses equipamentos instalados, o que permitiria um tratamento de 4 milhões de toneladas de combustível, mas manifestou cepticismo quanto ao cumprimento dessa meta. Para 2020, a previsão é de 3.800 *scrubbers* instalados, que permitirão tratar 36 milhões de toneladas de combustível, e em 2030, o total de equipamentos instalados será de 22 mil, equivalentes a metade da frota mundial e capazes de tratar 142 milhões de toneladas de combustível.

A mesma responsável admitiu que, face às regras a vigorar a partir de 2020, o panorama aponta para uma escassez de combustível com teor de 0,5% de enxofre nos primeiros tempos, para a existência de fuéis com qualidades diferentes e para uma opção pelos *scrubbers* nos primeiros

tempos. Já quanto ao gás natural liquefeito, Susana Broco considera que assumirá maior importância e significado daqui a cerca de 20 anos.

### Um mercado de 86 milhões de euros

Susana Broco dedicou parte da sua intervenção às bancas, explicando inclusivamente a origem do termo, que deriva do inglês *bunker*, o qual começou por ser *coal bunker station*, os pontos de armazenagem do carvão que alimentava as caldeiras dos navios no século XIX. “Mais tarde, com o aparecimento dos combustíveis fósseis derivados do petróleo, as designações continuaram a ser usadas, neste caso *bunker* para o combustível e *bunkering* para a operação de abastecimento. Ao ser adaptado para o português, consagrou-se a designação de bancas para os combustíveis e a expressão fazer bancas para a operação de abastecimento”, esclareceu.

De acordo com a responsável, existem pouco mais de 400 portos nos quais é possível comprar combustível, e que é maioritariamente gasóleo. Os principais são os de Singapura (comercializa 48 milhões de toneladas de combustível marítimo por ano), Fujairah, no Estreito de Ormuz (20 milhões de toneladas/ano), Amsterdão/Roterdão/Antuérpia (17 milhões de toneladas/ano), Estreito de Gibraltar (8 milhões de toneladas/ano), Vostocny, na Rússia (8 milhões de toneladas/ano) e Houston, os Estados Unidos (5 milhões de toneladas). Mencionou também o Canal do Panamá, São Petersburgo (Rússia) e Xangai (China), mas destes não se conhecem estatísticas oficiais.

Dados recolhidos por Susana Broco indicam que a compra de combustível em bancas é um mercado que vale cerca de 86 milhões de euros, equivalente a 260 milhões de toneladas/ano.

---

## Deixe uma resposta

O seu endereço de email não será publicado. Campos obrigatórios marcados com \*

### COMENTÁRIO

NOME \*

EMAIL \*

SITE

**Publicar comentário**☐ **SIM, ADICIONE-ME À LISTA DE ENDEREÇOS.****AINDA  
A LER**[Maersk mais perto de deter Hamburg Süd](#)[Baltic Dry Index perdeu 5 pontos](#)[Bureau Veritas classifica os novos navios da CMA CGM](#)[Tendência para registar porta-contentores em paraísos fiscais cresceu em 30 anos](#)[Baltic Dry Index subiu 9 pontos](#)[ICS defendeu zero emissões de CO2 para segunda metade do século](#)[Generalização do transporte marítimo autónomo não está para breve](#)[Receitas da Maersk aumentam no 3º trimestre](#)

---

## PRÓXIMOS EVENTOS

---

**NÃO EXISTEM EVENTOS AGENDADOS DE MOMENTO.**

[EDIÇÃO IMPRESSA](#)[INDICADORES](#)[LEGISLAÇÃO](#)[RECURSOS HUMANOS](#)[DIRECTÓRIO](#)

**GASTRONOMIA PORTUGUESA****ESTATUTO EDITORIAL****II GRANDE CONFERÊNCIA - 2016****III GRANDE CONFERÊNCIA - JUNHO 2017**

---

**SINGULARMENTE**

---



**Cristina Lança**  
Do Direito e do Mar



**Joaquim B. Saltão**  
Entre Mares de Ilusão e Portos de Lucidez



**Artur Manuel Pires**  
Versos e Anversos do Mar



**Cristina Lança**  
Do Direito e do Mar



**Manuel Ara de Oliveira**  
Nós, o Mundos e os Oceanos



**Cristina Lança**  
Do Direito e do Mar



---

**EDITORIAL**

---



**Portugal, APLOP e CPLP**

# Só a alma sabe falar com o mar

Fiama Hasse Pais Brandão

---

## ÚLTIMAS NOTÍCIAS

---

0:05 Governo alemão financia novo veículo sub-aquático não tripulado

0:05 Ásia registou 9 incidentes de pirataria marítima em Outubro

0:05 Japão continua a caçar baleias na Antártida

0:05 Sardenha: PCP defende 23 mil toneladas

0:05 Maersk mais perto de deter Hamburg Süd



---

## RECEBER SUMÁRIO DIÁRIO

---

Nome

Apelido

Email \*

**SUBSCREVER!**



## SERVIÇOS

- ▀ Ambiente & Conservação
- ▀ Ciência e Cultura
- ▀ Defesa & Segurança
- ▀ Energia & Recursos Naturais
- ▀ Financiamento
- ▀ Infra-Estruturas & Transportes
- ▀ Legislação
- ▀ Perspectiva Cruzada
- ▀ Pesca & Indústria
- ▀ Política & Estratégia
- ▀ Recursos Humanos
- ▀ Turismo, Desporto & Lazer

## FICHA TÉCNICA

Entidade Proprietária e Editor: Arqitexto Unipessoal Lda. NIPC: 513081127;  
NºRegisto ERC 126556;  
Director: Gonçalo Magalhães Collaço (goncalo.colaco@jornaldaeconomiadomar.com);  
Redacção:  
Jorge Alves  
(jorge.alves@jornaldaeconomiadomar.com);  
Secretária de Redacção: Rita Vieira (rita.vieira@jornaldaeconomiadomar.com);  
Direcção Comercial: Fernando Serras (fernando.serras@jornaldaeconomiadomar.com)

## CONTACTOS

- ▀ E-Mail geral@jornaldaeconomiadomar.com
- ▀ Redacção  
Largo da Estação, 8, 3º Esq.  
2750-340 - Cascais
- ▀ Telefone  
218 218 549

