

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Momento d'oro per gli armatori di tanker, soprattutto di petroliere

Nicola Capuzzo · Friday, October 31st, 2025

Gli armatori del settore crude oil tanker quest'anno dovranno mandare bei regali di Natale a Washington e Pechino per le loro politiche energetiche.

Gli Usa hanno sostenuto ingenti investimenti petroliferi nella produzione, sia all'estero, in paesi come la Guyana, che a livello nazionale, aumentando l'offerta globale di petrolio e mantenendo bassi i prezzi, il che a sua volta ha sostenuto la domanda, nonostante la transizione energetica proceda a rilento.

L'incostante politica estera degli Stati Uniti ha aumentato l'incertezza geopolitica sui prezzi e sui mercati petroliferi. Le sanzioni più recenti annunciate la scorsa settimana sono state sufficienti a far riconsiderare alle raffinerie indiane i loro acquisti di 2 milioni di barili al giorno di petrolio russo e a far salire i prezzi del 6% giovedì 23 ottobre, il maggiore aumento giornaliero dagli attacchi americani agli impianti nucleari iraniani del 22 giugno di quest'anno.

Pechino, nel frattempo, ha deciso di aggiungere, dal marzo scorso, circa 0,5 milioni di barili al giorno alle sue riserve strategiche di petrolio e non mostra segni di arresto. La conseguenza di questa nuova abitudine sono circa due Vlcc extra che caricano in Medio Oriente ogni settimana per poi essere scaricate in Cina. Poiché il viaggio di andata e ritorno dura fino a 50 giorni, compresi i giorni di sosta in porto, il traffico extra impegna circa 14 o 15 Vlcc, perlopiù moderne.

I proprietari di petroliere Vlcc hanno quindi goduto di un'impennata dei guadagni negli ultimi 60 giorni, mentre il mercato stabile di settembre è proseguito anche a ottobre. I Tce (time charter equivalent) medi giornalieri delle Vlcc nei primi 24 giorni di questo mese sono stati di 72.871 dollari secondo i dati del Baltic Exchange, con un picco di 85.327 dollari il 17 ottobre, leggermente inferiore al picco di 88.082 dollari del 17 settembre. Gli agenti marittimi segnalano risultati con Tce superiori a 100.000 dollari al giorno. I guadagni medi delle Vlcc da inizio anno, pari a 44.279 dollari, sono i migliori dal 2015, quando la media annuale fu di 49.635 dollari e i prezzi del petrolio Brent erano in media di 52 dollari rispetto ai 71 dollari di quest'anno. Se quest'anno si raggiungerà il consueto picco di noli nel quarto trimestre, i profitti delle Vlcc dovrebbero superare quelli del 2015.

Ottobre è stato positivo anche per gli armatori di petroliere Suezmax, con il Tce giornaliero del 24

ottobre di 70.173 dollari in aumento del 14% su 30 giorni e il recente picco di 72.981 dollari del 17 ottobre, il più alto da novembre 2023. La media annuale di 45.024 dollari si confronta bene con i 38.202 dollari dell'anno solare 2024 e un quarto trimestre positivo porterà sicuramente il 2025 a superare la media di 48.532 dollari del 2023 e di 48.825 dollari del 2022.

La soddisfazione si è estesa al mercato del trasporto di petrolio greggio Aframax, con aumenti a 30 giorni del Tce compresi fra il 40 e l'89% a seconda delle tratte e la media A6 del Baltico in aumento del 49% in 30 giorni fino al 24 ottobre, raggiungendo i 50.925 dollari al giorno. La media annuale di 33.277 dollari avrà bisogno di un quarto trimestre solido per superare i 45.397 dollari del 2022, 45.572 dollari del 2023 e 39.789 dollari dell'anno scorso, ma nelle attuali circostanze di mercato tutto sembra possibile. Il Bdti ha registrato una media di 1.153 nei primi 24 giorni di ottobre, il miglior dato mensile da 1.183 di maggio 2024 e il miglior ottobre dal 2022.

Per quanto riguarda le oil product tanker, il mercato è stato volatile e instabile, senza tendenze chiare nella maggior parte delle regioni e con una media mensile complessiva invariata. Il viaggio di riferimento LR2 dal Medio Oriente al Giappone ha registrato un aumento del 24% dei Tce nell'arco di 30 giorni fino al 24 ottobre, raggiungendo i 26.470 dollari, con richieste rimaste stabili. Tuttavia, la media mensile di 22.545 dollari è in calo rispetto ai 29.344 dollari di settembre e al di sotto della media dei primi nove mesi, pari a 29.523 dollari al giorno.

Nel viaggio dal Medio Oriente all'Europa, i Tce sono aumentati del 31%, passando da un minimo di 23.767 dollari del 24 settembre a 31.079 dollari del 24 ottobre, passando per un minimo di 17.373 dollari del 14 ottobre. Tuttavia, ancora una volta, la media mensile di 22.585 dollari è inferiore ai 32.769 dollari di settembre e ai 33.348 dollari della media di gennaio-settembre di quest'anno.

I guadagni della LR1 per il viaggio parallelo dal Medio Oriente al Giappone hanno iniziato a settembre a circa 24.000 dollari al giorno, scendendo a quasi 16.000 dollari al giorno all'inizio di ottobre, per poi risalire a 22.121 dollari al giorno il 24 ottobre, mentre per il viaggio dal Medio Oriente all'Europa i Tce giornalieri sono aumentati del 10%, passando da 23.116 dollari il 24 settembre a 25.347 dollari un mese dopo, ma comunque al di sotto dei 26.199 dollari al giorno del 1° settembre.

Mentre le raffinerie indiane continuano a offrire prezzi bassi ai mercati asiatici grazie alle materie prime russe a basso costo, i guadagni delle petroliere MR sul viaggio da Jamnagar a Chiba sono aumentati del 32% in 30 giorni fino al 24 ottobre, ma da un punto di partenza basso, con un noleggio giornaliero che ha raggiunto solo 13.402 dollari. Altri mercati asiatici del trasporto merci MR sono stati deboli a ottobre, col Tce aumentato solo del 4% in 30 giorni fino al 24 ottobre, a 21.250 dollari.

Nell'Atlantico, le tariffe delle navi cisterna MR dal Golfo degli Stati Uniti a Rotterdam si sono rafforzate del 25%, raggiungendo un più soddisfacente livello di 27.547 dollari, ma nella direzione opposta sono crollate del 49%, raggiungendo un deludente livello di 5.049 dollari al giorno. La media delle navi cisterna MR nell'Atlantico, pari a 31.900 dollari al giorno il 24 ottobre, è aumentata del 6% in 30 giorni, ma la media complessiva dei guadagni delle navi cisterna MR per ottobre, pari a 25.356 dollari, sembra poco interessante rispetto ai ricavi derivanti dal trasporto di petrolio greggio.

L'indice Baltic Clean Tanker ha registrato una media di 574 punti finora a ottobre, il valore più

basso di quest'anno e il più basso dai 553 punti di novembre 2024. L'andamento stagionale suggerisce un miglioramento del 20% negli ultimi due mesi dell'anno.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, October 31st, 2025 at 11:30 am and is filed under [Market report](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.