

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Noli delle Vlcc da oltre 510mila \$/giorno per chi accetta il rischio Hormuz

REDAZIONE SHIPPING ITALY · Friday, August 7th, 2026

La shipping company coreana Sinokor risulta abbia fissato con Cnooc la petroliera Angola Prosperity, Vlcc da 299.940 dwt costruita nel 2021, per un carico a metà agosto nel Middle East Gulf a un nolo stimato in 510.604 dollari al giorno, appena 16.400 dollari sotto il record storico di circa 527mila dollari/giorno.

La conseguenza più immediata è stata l'impennata del benchmark TD3C Middle East Gulf-China, salito il 6 agosto di 43,3 Worldscale points a WS 475,6, equivalente a circa 481mila dollari/giorno. Il confronto con altre rotte è impressionante: circa 107mila dollari/giorno per West Africa-China, 119mila per US Gulf-China e 146mila per Oman-China.

Il punto centrale è che non mancano le Vlcc in assoluto. Il bacino mondiale delle navi in ballast è addirittura di circa 486 Vlcc, pari al 53,4% della flotta. Ma per il business immediato nel Golfo Persico le navi realmente disponibili sarebbero soltanto circa 25, riconducibili a 12 operatori. Età, posizione, assicurazione, approvazione dei charterer, equipaggi e soprattutto disponibilità dell'armatore ad assumersi il rischio di Hormuz restringono drasticamente l'offerta effettiva.

È quindi il rischio, più che la domanda di greggio, a determinare il prezzo. Anzi, i fondamentali dei carichi mediorientali sono deboli: la domanda in termini di tonne-mile nel Middle East Gulf resta depressa e i carichi Vlcc di Arabia Saudita, Emirati, Iraq e Kuwait sarebbero scesi di circa il 40% su base annua. Parte dei flussi viene inoltre dirottata attraverso il Capo di Buona Speranza, Yanbu e Sumed, mentre gli acquirenti asiatici stanno aumentando gli approvvigionamenti dall'Atlantico.

Il mercato Vlcc parrebbe quindi essersi temporaneamente diviso in due. Nell'Atlantico continuano a contare soprattutto carichi, tonne-mile e disponibilità di navi; nel Golfo Persico conta prima di tutto chi è disposto e autorizzato ad andarci. La Angola Prosperity ha quindi stabilito un nuovo «prezzo di riferimento» per quel tipo di rischio.

Il livello di 510mila dollari/giorno non pare però destinato a divenire una nuova normalità. Se i noli resteranno abbastanza a lungo nell'area 400-500mila dollari, il forte incentivo economico dovrebbe riportare più navi verso il Golfo, ampliando l'offerta effettiva e facendo scendere i noli. Una riapertura stabile di Hormuz, con riduzione dei premi assicurativi e maggiore disponibilità degli armatori, accelererebbe il processo.

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, August 7th, 2026 at 3:00 pm and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and
pings are currently closed.