

Fecha: 21-01-2026
Medio: El Mercurio
Supl.: El Mercurio - Cuerpo B
Tipo: Noticia general
Título: Los magnates de buques cisterna y los corredores de petróleo se benefician del comercio con Venezuela

Pág.: 6
Cm2: 811,7

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: ☐ No Definida

WSJ

CONTENIDO LICENCIADO POR
THE WALL STREET JOURNAL

JOE WALLACE, COSTAS PARÍS Y
REBECCA FENG
THE WALL STREET JOURNAL

Si bien las grandes empresas de energía estadounidenses dudan en volver a Venezuela, los comerciantes de petróleo y los magnates de buques petroleros se están lanzando de lleno.

A las horas después de la captura de Nicolás Maduro, ejecutivos de las empresas comercializadoras de materias primas Vitol y Trafigura estaban al teléfono con armadores en Atenas, señalaron personas al tanto de las conversaciones.

Los comerciantes tenían una simple pregunta: ¿podrían los supertanques de la enorme flota mercante de Grecia navegar hasta Venezuela para cargar petróleo si el Presidente Trump moderaba las sanciones? La respuesta: estamos en eso.

Son tiempos buenos para los armadores griegos. Incluso en las rutas de navegación convencionales, las tarifas de flete para los petroleros más grandes han aumentado abruptamente un 90% desde el arresto de Maduro, previendo que habrá más petróleo para la flota mundial.

Los dueños de supertanques que se dirigen a Venezuela están cobrando una prima además de eso. Los precios de fletamento para los buques de tamaño medio, ideales para transportar crudo hasta los puertos estadounidenses, también se dispararon.

Las conversaciones entre los armadores y los comerciantes de materias primas empezaron incluso antes de que Trump mencionara el petróleo como una motivación para capturar a Maduro. Iniciaron una rápida ronda de negociaciones que dejó a algunas de las compañías más osadas de Occidente en posición de beneficiarse con la reapertura del mercado de petróleo de Venezuela.

Vitol, con sede en Londres, y Trafigura, con sede en Ginebra, obtuvieron rápidamente licencias de Washington que les permiten negociar en Venezuela, darles acceso mientras los competidores aún no pueden hacerlo debido a las sanciones.

Acordaron buscar compradores para el crudo venezolano que el gobierno estadounidense dice que Caracas se lo dio para vender, lo que incluye lotes iniciales por un valor de US\$ 250 millones cada uno, según personas al tanto del tema.

El primer cargamento de Trafi-

Gran parte del crudo irá a las refinerías estadounidenses:

Los magnates de buques cisterna y los corredores de petróleo se benefician del comercio con Venezuela

Empresas comercializadoras de materias primas como Vitol y Trafigura y los dueños de supertanques griegos están regresando al país latinoamericano después de la salida de Maduro del poder a inicios de enero.

gura llegó a Curazao esta semana (la semana pasada) y está a la espera de ser cargado en otra nave con rumbo al comprador final, según una persona al tanto del asunto y a la página de Facebook del Primer Ministro de Curazao.

Hay más barriles listos para dejar Venezuela en las próximas semanas en los buques griegos fletados por Vitol y Trafigura, afirmaron comerciantes petroleros y ejecutivos navieros. Otras naves se están preparando para entrar en la contienda.

Thenamaris, bajo la dirección de la familia Martinis; Okeanis, bajo la dirección de la familia Alafouzou, y TMS Tankers, propiedad de George Economou, están entre los dueños de los buques cisterna que participan.

Incluso con la aprobación de Washington, el comercio no es para los temerosos. Los puertos de Venezuela están en mal estado, y los comerciantes planean sacar parte del crudo de los petroleros que han estado almacenán-

dolo frente a las costas del país, una tarea arriesgada. Las sanciones del Reino Unido y la Unión Europea contra Venezuela aumentan aún más la complejidad, señaló David Savage, socio del bufete de abogados londinense HFW.

A algunos actores del mercado les preocupa que los acreedores de Venezuela puedan perseguirlos por el petróleo o sus ganancias. Los comerciantes creen que una orden ejecutiva que proteja los ingresos de la venta de petróleo les da un amparo legal.

Vitol y Trafigura están agrupando a potenciales compradores de petróleo, según los comerciantes y ejecutivos navieros, quienes esperan que algunos se dirijan a la costa del Golfo de EE.UU. como también a los depósitos de almacenamiento en el Caribe e importadores en Europa. Gran parte del crudo partirá hacia las refinerías estadounidenses, indicó el vocero del Departamento de Energía, Ben Dietderich.

Es muy probable que los comerciantes de petróleo y sus so-



Las refinerías de EE.UU. son las primeras ganadoras del plan de Trump para Venezuela. Según el Presidente de Estados Unidos, ese país ha entregado hasta 50 millones de barriles de crudo a su país.

cios de transporte obtengan una buena ganancia para compensar los riesgos, dijeron comerciantes y ejecutivos; aunque los precios del crudo y de los buques aún se están negociando. Los embarques podrían ser el comienzo de un flujo de exportaciones gestionado por el gobierno estadounidense y manejado por empresas europeas que están habituadas a trabajar en mercados que muchas firmas occidentales no tocarían.

Venezuela ha entregado a EE.UU. hasta 50 millones de barriles de crudo, según Trump. Analistas señalan que es difícil estimar el valor de esos barriles porque China, hasta hace poco el principal comprador de petróleo venezolano, ha estado adquiriéndolo con grandes descuentos, creando un mercado separado y oscuro para el crudo pesado del país.

Sobre la base de lo que ofrezcan probablemente los comerciantes a los compradores y en dónde estén estos últimos, esos barriles valen entre US\$ 2.400 millones y US\$ 2.800 millones, aproximadamente, según Argus Media. El jueves, el secretario de Energía, Chris Wright, afirmó que EE.UU. ha conseguido precios que son un

30% más alto que aquellos por los que se vendía el petróleo venezolano antes de la captura de Maduro.

Los comerciantes desempeñan un papel vital en los mercados de materias primas, disponiendo la logística y financiamiento para mover crudo, metales y granos entre productores, refinerías y consumidores. Vitol y su competidor Trafigura son dos de las empresas más grandes. Ambas, propiedad de los empleados, han renunciado a su papel anterior a la invasión como los comerciantes de petróleo de referencia de Moscú, lo que hace que su regreso a Venezuela sea especialmente atractivo.

Ambas firmas han tenido problemas con el Departamento de Justicia por acusaciones de soborno en el pasado, lo que incluye en América Latina. Pero se han esforzado por mostrarse como socios confiables del gobierno estadounidense en los mercados de energía y cadenas de suministro de minerales críticos.

John Addison, uno de los dos ejecutivos de Vitol que asistieron a la reunión de Trump sobre la reanudación de la industria petrolera de Venezuela, hizo una

donación a la campaña de Trump en 2024.

"Estamos aquí para garantizar que ustedes van a poder llevar todo este petróleo a todo el mundo al mejor precio posible, de modo que la influencia que tengan sobre los venezolanos asegure que obtendrán lo que quieren", manifestó en la reunión.

"Estamos trabajando con su gobierno, señor Presidente, para traer ese petróleo venezolano a Estados Unidos", dijo Richard Holtum, director ejecutivo de Trafigura.

Vitol y Trafigura tienen sus propias flotas, pero también fletan naves de dueños de buques cisterna especializados en Grecia y otras partes. Las firmas de transporte marítimo también están habituadas a operar en zonas de guerra y otros puntos conflictivos. Los padres fundadores de la industria, Aristóteles Onassis y Stavros Niarchos, se enriquecieron navegando por los turbulentos mercados petroleros durante las crisis geopolíticas del siglo XX.

Incluso antes de que el mercado de Venezuela se empezara a abrir, las tarifas de flete para los buques tanque más grandes al-

canzaron uno de sus niveles más altos que se hayan registrado a fines de noviembre. Un exceso de crudo de EE.UU. y productores como Brasil y Canadá han impulsado la demanda de buques cisterna y ha aumentado el costo de fletarlos, señaló Anoop Singh, jefe de investigación de Oil Brokerage, con sede en Londres.

Los armadores occidentales han pedido que se les devuelva la participación de mercado que está en manos de oscuros actores detrás de la flota de buques tanque en las sombras que han prestado servicio a Venezuela, Rusia e Irán en los últimos años, afirmó Jerry Kalogiratos, jefe ejecutivo de Capital Clean Energy Carriers, con sede en Atenas.

Fuerzas estadounidenses han tratado de bloquear estas naves cerca de Venezuela y han incautado seis de ellas.

"El transporte de petróleo se está volviendo cada vez más ajustado al cumplimiento normativo y eso requiere buques tanque que cumplan con las normas", manifestó Lars Barstad, director ejecutivo de Frontline, propietario noruego de petroleros.

Artículo traducido por "El Mercurio".