



Il quotidiano online del trasporto marittimo

NAVI

Con 192 Mln \$ di utile netto d'Amico International Shipping manda in archivio l'anno migliore della sua storia

Guerra in Ucraina, canale di Panama e ora la crisi in Mar Rosso tra i fattori che spingono verso l'alto i noli delle navi cisterna

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 14 MARZO 2024



La d'Amico International Shipping ha comunicato i suoi risultati finanziari, straordinariamente positivi, del 2023 dove spicca un utile netto di 192,2 milioni di dollari (dai 134,9 milioni del 2022), un Ebitda di 277,6 milioni (69,1% sui Ricavi netti totali), ricavi base time charter di 397 milioni di dollari e ricavi netti totali di 401,8 milioni di dollari (dai 334,8 milioni del 2022). Il debito netto della shipping company al 31 dicembre scorso era pari a 224,3 milioni di dollari. (in netto calo rispetto ai 409,9 milioni al 31 dicembre 2022).

Nel solo quarto trimestre dell'anno appena trascorso i ricavi complessivi sono stati pari a 96,4 milioni di dollari, l'Ebitda è stato di 64,5 milioni e il risultato netto di 43,5 milioni (un po' meno dei 72,1 milioni del quarto trimestre 2022).

Paolo d'Amico, presidente e amministratore delegato di d'Amico International Shipping, ha fatto presente che i numeri del 2023 sono stati "il suo miglior risultato finanziario di sempre, con un utile netto di 192,2 milioni di dollari rispetto ai 134,9 milioni registrati nell'anno precedente. Tale variazione positiva è attribuibile principalmente ad un mercato per il trasporto di prodotti petroliferi in media più forte rispetto all'anno precedente".

La d'Amico International Shipping ha infatti realizzato una media di nolo spot giornaliero di 32.873 di dollari nel 2023 contro i 31.758 dollari del 2022; l'azienda ha inoltre 'coperto' con contratti a tariffa fissa il 29,8% del totale dei giorni nave del 2023, ad una media giornaliera di 28.107 dollari (nel 2022 questa copertura era stata pari al 34% a una media giornaliera di 15.925 dollari)".

ISCRIVITI



MARKET REPORT

In aumento i livelli medi dei noli contract container a febbraio (+4,3%)

L'Ocse avverte: "Navalmecanica italiana troppo dipendente dalle navi passeggeri"

Decollano i prezzi delle navi sul mercato dell'usato

Export e import italiano extra Ue in flessione a gennaio 2024

Annata di calo quella trascorsa per i porti toscani



L'esperto armatore romano ha spiegato che "il mercato delle product tanker è stato forte per tutto il 2023, sebbene non abbia raggiunto i livelli eccezionalmente alti osservati alla fine del 2022. All'inizio del quarto trimestre, si è verificata una fase di leggero rallentamento del mercato, seguita da un successivo recupero a metà ottobre. Questa ripresa è attribuibile principalmente alla riduzione dei transiti per il Canale di Panama causate da una grave siccità e da un aumento stagionale dell'attività di raffinazione.

Inoltre, gli incidenti nel Mar Rosso, causati dagli attacchi da parte dei ribelli Houthi a navi commerciali, hanno fornito ulteriore slancio al mercato a partire dall'inizio di quest'anno, con diversi operatori del mercato, inclusi noi, che hanno recentemente deciso di interrompere i passaggi per il Mar Rosso e di navigare invece lungo la rotta molto più lunga che attraversa il Capo di Buona Speranza".

Il numero uno della **d'Amico International Shipping** ha aggiunto che "la domanda di trasporto marittimo di prodotti raffinati lo scorso anno è stata sostenuta da vari fattori, tra i quali anche i cambiamenti nelle rotte commerciali a seguito delle sanzioni imposte alla Russia, con conseguente allungamento delle distanze medie percorse. Si è inoltre assistito – ha proseguito Paolo **d'Amico** – a una ripresa del consumo di petrolio da parte della Cina, a problemi di congestione nel Canale di Panama, a una crescita limitata della capacità di trasporto della flotta mondiale, a scorte ridotte di prodotti raffinati e alla presenza di prezzi del petrolio elevati e volatili, che hanno creato interessanti opportunità di arbitraggio. Nel corso dell'anno, hanno inoltre svolto un ruolo significativo anche gli elevati margini di raffinazione, inizialmente per la benzina e in seguito per il diesel. L'espansione della produzione di petrolio, da parte di paesi non-OPEC, ha contribuito ulteriormente a questa tendenza, così come la sostituzione ancora in corso delle raffinerie più vecchie con impianti più moderni ed efficienti, situati lontano dai principali centri di consumo".

ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)



[CHI SIAMO](#) [CONTATTI](#) [PERCHÈ](#) [PUBBLICITÀ](#) [ENGLISH](#)

© SHIPPING ITALY (Riproduzione riservata – All rights reserved)
Testata iscritta nel registro stampa del Tribunale di Genova n.608/2020 edita da Alocin Media Srl
Direttore responsabile: Nicola Capuzzo

