

5 NEW

SHIPPING

2 NEW

LOGISTICA

2 NEW

PORTI

ENERGIA

Contenuto per gli Abbonati | S2S+

SHIPPING

Profitti record per d'Amico International Shipping

La controllata del gruppo armatoriale romano ha totalizzato un utile netto di oltre 130 milioni di dollari nel 2022. Paolo d'Amico: "Fondamentali di mercato molto solidi anche per i prossimi anni"

9 MARZO 2023 ALLE ORE 17:00



Il 2022 è stato certamente un anno da ricordare per il gruppo d'Amico: la controllata d'Amico International Shipping (DIS), quotata a Milano e specializzata nel segmento dei carichi liquidi, ha infatti archiviato l'esercizio ottenendo l'utile più alto di tutta la sua storia aziendale. Si parla di ben 137,6 milioni di dollari, rispetto alla perdita di oltre 29 milioni di dollari registrata nel 2021.

Marito di un quasi raddoppio del fatturato totale, passato da 175 a 334,8 milioni di dollari, in gran parte generato dai ricavi base time charter (TCE) arrivati a quota 330 milioni (rispetto ai 174,1 milioni dell'anno precedente).

Parallelamente è calato anche il debito netto della società, che al 31 dicembre 2022 ammontata a 409,9 milioni di dollari, rispetto ai 520 milioni del 31 dicembre 2021.

Un risultato eccezionale, che consente a DIS di dare soddisfazione ai suoi azionisti prevedendo al distribuzione di un dividendo lordo di circa 22 milioni di dollari.

Questo eccezionale miglioramento delle performance economiche della compagnia è dovuto – come ha spiegato Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di DIS – “ad un mercato delle navi cisterna estremamente forte di cui abbiamo potuto beneficiare a partire dalla fine del primo trimestre del 2022. DIS ha infatti realizzato una media spot giornaliera di 31.758 dollari nel 2022, rispetto agli 11.004 del 2021. Allo stesso tempo, abbiamo mantenuto il 34,0% dei suoi giorni nave, coperti ad una media giornaliera di 15.925 dollari nel 2022 (nel 2021 47,5% di copertura ad una media

Proprio per sfruttare al massimo la ripresa del settore tanker, durante lo scorso anno DIS ha “intenzionalmente evitato di incrementare la propria copertura con contratti a tariffa fissa, al fine di aumentare la propria esposizione allo spot in un mercato in espansione e caratterizzato da fondamentali molto forti. Siamo stati quindi in grado di massimizzare i risultati dell'ultimo trimestre dell'anno, raggiungendo un nolo giornaliero base Time-charter complessivo (spot e time-charter) di 38.294 dollari, che ci ha consentito di generare nel Q4 2022 un profitto netto di 72,1 milioni”.

Afar si che, dalla fine del primo trimestre, il mercato ripartisse, sono stati diversi fattori, dalla fine delle misure restrittive per il Covid in tutte le principali economie del mondo allo scoppio della guerra in Ucraina che – ha ricordato d'Amico – ha avuto un impatto molto significativo per il mercato delle navi cisterna, a causa soprattutto delle inefficienze create con lo stravolgimento di alcuni dei principali flussi commerciali e con l'aumento di attività quali il transhipment, unite all'incremento delle distanze medie di navigazione, attribuibile all'importazione dell'Europa di greggio e prodotti raffinati, precedentemente acquistati dalla Russia, da aree geografiche molto più distanti e al contempo l'esportazione della Russia di queste stesse merci verso acquirenti asiatici più lontani, principalmente Cina e India”. Tutte dinamiche che hanno spinto al rialzo la domanda di stiva per le navi cisterna.

Una dinamica verosimilmente destinata a consolidarsi ulteriormente, considerando che “l'embargo da parte dell'Unione Europea sull'importazione di prodotti raffinati russi, entrato in vigore il 5 febbraio 2023, dovrebbe comportare un'ulteriore riduzione dei flussi commerciali dalla Russia e all'incirca un ulteriore milione di barili/giorno di raffinati russi dovranno necessariamente trovare nuove destinazioni. In questo contesto, è ragionevole attendersi – aggiunge l'armatore italiano – che quest'anno l'UE incrementerà l'import di prodotti da raffinerie in Asia e in Medio Oriente, generando un forte incremento della domanda misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. Nonostante l'incerto quadro macroeconomico e gli attuali rischi di recessione, soprattutto in Europa e in USA, si stima quindi che nel corso dei prossimi mesi e trimestri, il mercato delle product tanker rimanga forte. Infatti, qualsiasi possibile riduzione della domanda in queste regioni, dovrebbe essere più che compensata da un forte incremento dei consumi in Asia e soprattutto in Cina, trainati dalla piena riapertura della propria economia”.

Per tali ragioni, commentando i dati di bilancio il Presidente e CEO di DIS si dice “estremamente ottimista rispetto alle prospettive di lungo-termine della nostra industria, in cui intravediamo fondamentali molto solidi sia dal lato della domanda che dell'offerta. Lo storico e importante processo di dislocazione della capacità di raffinazione lontano da alcuni dei centri chiave di consumo (Europa, USA, Australia), verso principalmente l'Estremo e il Medio Oriente, contribuirà in modo molto positivo alla domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker”.

A fronte di questo incremento della richiesta, nei prossimi anni si verificherà una crescita dell'offerta di tonnellaggio molto limitata: “Clarksons stima che nei segmenti in cui operiamo (MR e LR1), l'offerta aumenterà di appena lo 0,6% nel 2023 (dopo un modesto incremento dell'1,4% nel 2022), tra i livelli più bassi di sempre, mentre il rapporto tra 'orderbook' e flotta esistente è pari attualmente al 3,2% e più del 35,5% della flotta esistente (misurata in dwt) ha un'età superiore ai 15 anni. Ciononostante, gli ordini per nuove costruzioni rimangono su livelli molto contenuti, giacché i principali operatori del settore sono estremamente restii ad ordinare a causa soprattutto dei prezzi di costruzione elevati, delle significative incertezze in relazione alle future regolamentazioni sulle emissioni, e di una scarsa disponibilità dei cantieri per consegne nei prossimi due anni (navi ordinate ora sarebbero consegnate non prima del 2025). Inoltre, le molteplici regolamentazioni ambientali imposte dagli organismi internazionali, quali IMO e UE, porteranno ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e potrebbero costringere alcune di queste navi a rallentare la velocità di navigazione al fine di ridurre le proprie emissioni”.

Alla luce di questo scenario, DIS è quindi intenzionata a proseguire con il suo percorso di riduzione della leva finanziaria, principalmente attraverso il graduale esercizio delle rimanenti opzioni di acquisto sulle navi attualmente noleggate a scafo nudo.

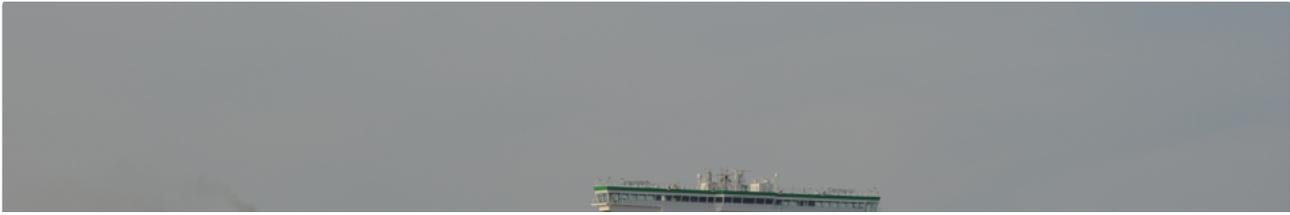
D'AMICO

Lascia un commento

Commento

 accetto la [privacy policy](#)

COMMENTA



S2S+ SHIPPING

Il porto di Antwerp-Bruges al vertice delle portacontainer con l'Ever Act

I due principali porti delle Fiandre faranno un road show nel Nord Italia dopo la loro fusione della scorsa primavera

4 OTTOBRE 2022 ALLE ORE 18:44



S2S+ SHIPPING

Una petroliera alla deriva blocca il Canale di Suez, ma solo per poche ore

La tanker Aframax Affinity V (di Transpetrol) ha perso il controllo del timone nella tratta meridionale dell'infrastruttura, non lontano dal luogo dove si incagliò la Ever Given

1 SETTEMBRE 2022 ALLE ORE 10:42



S2S+ SHIPPING

Anek Lines si riprende (solo) il traffico, ma il futuro è sempre a rischio

La società cretese di traghetti ha chiuso l'anno fiscale 2021 con un netto aumento del fatturato; ma i risultati netti sono sempre più in rosso e i fattori contingenti lasciano preoccupati

29 APRILE 2022 ALLE ORE 13:26

Iscriviti alla nostra Newsletter!

ISCRIVITI →

LOGWIN
Your Logistics.



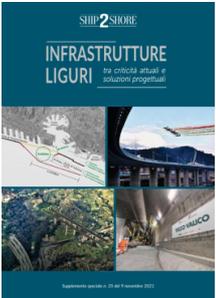
GLI SPECIALI



Ship2Shore Awards 2022 - Gli Oscar Italiani dei Trasporti



DBA Group compie 30 anni



INFRASTRUTTURE LIGURI tra criticità attuali e soluzioni progettuali

©Ship2Shore - VAT nr. 01477140998
All rights reserved | ISSN: 2499-8761

[Chi siamo](#)
[Contatti](#)

Utilità

[Privacy Policy](#)
[Pubblicità](#)