

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Utile di 16,6 Mln \$ per d'Amico International Shipping: nel 2021 si spera nella ripresa post-Covid

Nicola Capuzzo · Thursday, March 11th, 2021

La società armatoriale d'Amico International Shipping ha chiuso il 2020 con un risultato netto positivo pari a 16,6 milioni di dollari (nel 2019 c'era stata una perdita di 27,5 milioni), ricavi stabili a circa 257,8 milioni, Ebitda in forte crescita a 127,3 milioni e indebitamento pari a 561,5 milioni al 31 dicembre scorso.

La shipping company guidata dall'amministratore delegato Paolo d'Amico ha operato l'anno scorso in un contesto di mercato delle navi cisterna caratterizzato da un'estrema volatilità. Nel corso della prima metà dell'anno, i noli hanno infatti raggiunto livelli record, a seguito del crollo della domanda di petrolio causata dal Covid-19, unita a un aumento della produzione da parte principalmente dell'Arabia Saudita e della Russia. Questo ha generato una curva dei prezzi futuri del petrolio in 'contango', stimolando un incremento delle scorte mondiali della materia prima. Lo stoccaggio di petrolio a terra ha raggiunto rapidamente la piena capacità e quantità sempre maggiori di crudo e raffinati hanno cominciato a essere stoccati a bordo di petroliere, riducendo bruscamente l'offerta di tonnellaggio e provocando un forte balzo dei noli marittimi. A seguito però dei forti tagli alla produzione da parte dell'Opec, entrati in vigore da maggio, i noli spot delle petroliere hanno subito una brusca correzione, dovendo il mercato assorbire l'eccesso di stoccaggio creatosi nei mesi precedenti, con una graduale riduzione delle scorte di petrolio a bordo delle navi.

La d'Amico International Shipping ha reso noto di aver realizzato una media spot giornaliera pari a 16.771 dollari nel 2020 contro i 13.683 dollari del 2019 (+22,6% e 3.088 dollari/giorno). "Nella seconda metà del 2020, la nostra strategia commerciale di lungo termine di mantenere un'alta percentuale di copertura con contratti a tariffa fissa, si è rivelata assolutamente vincente" ha spiegato d'Amico. "Infatti, nel secondo trimestre dell'anno, realizzando che il forte mercato dei noli di quei mesi non era sostenibile, abbiamo deciso di adottare un approccio realistico, incrementando a livelli profittevoli la nostra copertura base time-charter con impieghi soprattutto di 6 mesi e oltre l'anno).

Nel 2020, il 61,9% dei giorni di impiego della flotta d'Amico International Shipping sono stati coperti con contratti time-charter a una media giornaliera di 16.429 dollari (2019: 51,6% di copertura ad una media giornaliera di 14.760 dollari).

La società armatoriale riporta come Clarksons' stime che nel 2020 la domanda mondiale di petrolio

si sia attestata a 91,4 milioni di barili al giorno pari a una riduzione del 8,8% rispetto all'anno precedente. L'Agenzia Internazionale dell'Energia stima che nel 2021 la domanda di petrolio crescerà del 6% rispetto all'anno prima, grazie all'allentamento delle restrizioni legate al Covid-19, con la graduale diffusione dei vaccini in tutto il mondo. L'emergere di diversi nuovi ceppi del virus mette però fortemente a rischio l'effettiva ripresa della domanda nel 2021. “Malgrado lo stoccaggio a bordo di navi sia stato in larga parte riassorbito, per una piena ripresa del mercato delle product tanker, abbiamo bisogno di una forte ripresa della domanda di petrolio, che stimoli un incremento dell'offerta di greggio e di conseguenza della produzione delle raffinerie. Rimaniamo pertanto cauti sulla prima parte del 2021” sono le parole di Paolo d'Amico.

Che poi aggiunge: “Nel lungo termine siamo invece estremamente positivi, grazie ai forti fondamentali che caratterizzano la nostra industria. L'attesa ripresa dell'economia mondiale in uno scenario post-pandemico, grazie anche a stimoli fiscali senza precedenti da parte delle maggiori economie del pianeta, dovrebbe aumentare la domanda di petrolio, beneficiando il mercato delle product tankers. Il Covid-19 ha inoltre posto una pressione significativa sulle raffinerie, riducendo sensibilmente i margini delle stesse. Questo ha accelerato il processo di chiusura degli stabilimenti più vecchi e meno competitivi, presenti principalmente in Europa, USA, Australia e Nuova Zelanda. Dall'inizio della pandemia, è stata già confermata la chiusura o conversione di circa 1,9 milioni di barili al giorno di capacità di raffinazione, di cui circa il 60% è stimata avvenire nel corso del 2021, a cui si aggiungono circa 0,6 milioni di barili al giorno di ulteriore capacità produttiva a rischio. Queste raffinerie chiuse, saranno sostituite da unità più moderne ed efficienti principalmente in Asia ed in Medio Oriente, generando quindi un notevole incremento della domanda 'tonnellate-miglia' per le product tankers”.

Secondo l'Aie la capacità di raffinazione mondiale aumenterà di 6,1 milioni di barili al giorno nel periodo 2020-2024 e il 76% di questo incremento sarà in Asia e Medio Oriente. Inoltre, nel corso dei prossimi anni, l'Europa e tutte le regioni dell'emisfero meridionale, saranno dipendenti dalle importazioni di prodotti raffinati dagli USA, Russia, Medio Oriente e Cina.

Sul lato dell'offerta, la crescita è prevista poi essere molto contenuta secondo la d'Amico International Shipping: “Gli ordini di newbuilding sono a livelli storicamente molto bassi, grazie principalmente alla scarsa disponibilità di capitali e a forti incertezze in merito agli sviluppi tecnologici necessari a rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni previste da Imo 2030/2050. Nuove regolamentazioni ambientali e avanzamenti tecnologici dovrebbero anche favorire un incremento delle demolizioni delle navi più vecchie, fenomeno che è stato minimo quest'anno dal momento che la maggior parte dei cantieri di demolizione sono rimasti chiusi per la maggior parte del tempo. Questo dovrebbe contribuire nei prossimi due anni a una crescita ancora più limitata della flotta mondiale”.

Attualmente la d'Amico International Shipping può infatti contare su una flotta di product tanker estremamente moderna ed efficiente (l'età media delle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo di Dis è pari a 6,4 anni, rispetto a una media nell'industria di 12,0 anni per le MR e di 11,6 anni per le LR1, secondo Clarksons) e su una solida struttura finanziaria. Queste le riflessioni conclusive di d'Amico. “Nel 2019, abbiamo completato un piano di 755 milioni di dollari d'investimenti in nuove costruzioni eco e ad oggi non abbiamo ulteriori impegni di investimenti in conto capitale (esclusi Capex di manutenzione). Inoltre, negli ultimi tre anni, ci siamo concentrati sul rafforzamento della nostra struttura finanziaria e, attraverso la cessione di asset e ad operazioni sia di equity che di debito, abbiamo costantemente migliorato la nostra posizione di liquidità, gestendo attentamente e riducendo, ove possibile, la nostra leva finanziaria. Attraverso investimenti

tecnologici e miglioramenti ai nostri processi, siamo riusciti a ridurre i nostri costi, offrendo sempre un servizio di alta qualità sia a bordo che a terra. Grazie a questa strategia, DIS gode oggi di una struttura di costi estremamente competitiva e di un breakeven molto basso rispetto alla maggior parte dei nostri concorrenti”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 11th, 2021 at 1:02 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.