

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'utile della d'Amico International Shipping prende il largo a 148 Mln \$ in nove mesi

Nicola Capuzzo · Thursday, November 9th, 2023

Prosegue a gonfie vele il 2023 per la d'Amico International Shipping in termini di risultati. Il terzo trimestre dell'anno per la società attiva nel trasporto via mare di prodotti raffinati e rinfuse liquide si è chiuso infatti con un utile netto di 48,9 milioni di dollari, ricavi per 99,5 milioni e un Ebitda di 70,4 milioni mentre i primi nove mesi del 2023 chiudono con entrate da noli marittimi per 305 milioni, Ebitda di 213 milioni e un risultato netto positivo per 148,7 milioni di dollari (più che raddoppiato rispetto ai 62,8 milioni dello stesso periodo 2022).

Paolo d'Amico, presidente e amministratore delegato di d'Amico International Shipping, ha commentato questi numeri dicendo che “nel corso dei primi nove mesi del 2023 il mercato delle product tanker ha mantenuto una notevole solidità, sebbene i profitti abbiano registrato un calo rispetto ai livelli eccezionalmente elevati osservati alla fine del 2022, con una leggera contrazione all'inizio del terzo trimestre. Abbiamo tuttavia assistito a un rimbalzo dei noli ad agosto e settembre, trainato principalmente da un significativo aumento della produzione delle raffinerie per soddisfare la crescente domanda generata da viaggi e da una resiliente economia statunitense, sostenuta soprattutto dai consumatori”.

L'armatore aggiunge poi che “la domanda delle product tanker di quest'anno è stata supportata da vari fattori chiave, tra cui gli stravolgimenti dei flussi commerciali di petrolio a causa delle sanzioni contro la Russia, che hanno portato a rotte più lunghe, la ripresa della domanda cinese di petrolio, la congestione nel Canale di Panama, una crescita lenta della flotta, scorte limitate di prodotti raffinati, prezzi del petrolio elevati e volatili che hanno creato interessanti opportunità di arbitraggio, e margini di raffinazione molto solidi soprattutto sulla benzina nella prima metà dell'anno e sul diesel successivamente, in aggiunta al processo di sostituzione delle raffinerie più vecchie con unità più moderne ed efficienti, situate più lontano dalle principali regioni consumatrici”.

Anche il futuro sembra sorridere a rendimenti delle navi cisterna secondo d'Amico: “Abbiamo una forte fiducia nei fondamentali a lungo termine dell'industria delle product tanker. Nonostante un recente aumento degli ordini di navi (principalmente nel segmento LR2 in cui DIS non opera), gli operatori del mercato sono riluttanti a investire in nuove costruzioni a causa dei crescenti costi, delle incertezze tecnologiche legate all'attuazione delle rigorose normative ambientali (in particolare Eexi e Cii) e della limitata disponibilità da parte dei cantieri navali, che stanno

estendendo i tempi di consegna oltre il 2025. A ciò si aggiunge che la flotta globale sta invecchiando rapidamente. Secondo Clarksons infatti, alla fine di settembre 2023, il 9,9% della flotta MR e LR1 (in termini di stazza lorda) aveva più di 20 anni, il 39,8% aveva più di 15 anni, mentre l'attuale ‘orderbook’ per questi segmenti rappresentava solo il 6,2% della flotta commerciale esistente”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, November 9th, 2023 at 5:31 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.