CARGO

Il CdA di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del primo trimestre del 2022

05 maggio 2022 - Redazione

"Lo scoppio della guerra in Ucraina ha avuto un impatto molto significativo sul mercato delle navi cisterna"

Lussemburgo – Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio consolidato relativo al primo trimestre 2022. **Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta i risultati ottenuti**: 'Nel primo trimestre del 2022, DIS ha registrato una Perdita netta pari a US$ (6,5) milioni ed una Perdita netta rettificata pari a US$ (4,2) milioni, rispetto ad una Perdita netta pari a US$ (9,8) milioni ed una Perdita netta rettificata pari a US$ (9,3) milioni registrata nello stesso trimestre dello scorso anno. Questa differenza positiva è dovuta al miglioramento del mercato delle product tanker. Infatti, nel Q1 2022 DIS ha realizzato una media spot giornaliera di US$ 12.857 vs. US$ 9.923 nel Q1 2021, pari ad un incremento del 29,6% anno su anno. DIS ha inoltre coperto tramite contratti a tariffa fissa il 44,5% del totale dei giorni nave del trimestre, ad una media giornaliera di US$ 14.968. Siamo stati pertanto in grado di ottenere dei noli complessivi base Time-charter (spot e time-charter) pari a US$ 13.796 rispetto a US$ 12.853 ottenuti nello stesso trimestre del 2021.

La newsletter di ShipMag

Mi iscrivo

informazione pubblicitaria

informazione pubblicitaria

concomitanza con la graduale 'riapertura' delle economie maggiormente sviluppate. Ci aspetti
raggiunto nella maggio
incremento della domanda di trasporto aereo nella parte rimanente dell'anno, trainati sia dai viaggi d'affari che da quelli turistici. A partire dalla fine del trimestre, **lo scoppio della guerra in Ucraina ha avuto un impatto molto significativo sul mercato delle navi cisterna**. Secondo l'AIE, a dicembre 2021 l'export della Russia comprendeva circa 5,0 milioni di b/g di greggio e condensato e circa 2,9 milioni di b/g di prodotti raffinati (di cui il diesel rappresentava circa 0,6 milioni di b/g). All'incirca il 50% dell'export di prodotti da parte della Russia era destinato a paesi Europei. L'AIE stima che a partire da maggio, quasi 3 milioni di b/g di produzione russa potrebbero cessare a causa delle sanzioni internazionali e dell'impatto sempre maggiore dell'embargo da parte dei suoi principali clienti. Nel frattempo, tra marzo e dicembre 2022, la produzione di petrolio del resto del mondo, esclusa la Russia, dovrebbe aumentare di 3,9 milioni di b/g. Per l'intero anno, si stima che la produzione di petrolio, esclusa la Russia, aumenti di 5,5 milioni di b/g, con un apporto da parte dell'OPEC+ di circa 3,5 milioni di b/g (soprattutto da parte di Arabia Saudita, Iraq, Kuwait e Emirati Arabi) e da parte dei paesi non-OPEC+ di circa 2,0 milioni di b/g (principalmente da parte degli Stati Uniti ma con importanti incrementi anche da Brasile, Canada e Guyana).

Questa crisi sta generando un forte aumento della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per il trasporto via mare di prodotti raffinati, dal momento che le importazioni europee dalla Russia (tipicamente olio combustibile e diesel) sono parzialmente sostituite con approvvigionamenti da paesi e aree geografiche più distanti (USA e Medio Oriente). Questa situazione ha generato un forte incremento dei noli marittimi e avrà un impatto molto positivo su DIS a partire già dal secondo trimestre di quest'anno. Inoltre, le scorte industriali di prodotti raffinati dei paesi OCSE si sono fortemente ridotte e sono oggi notevolmente inferiori rispetto alla media degli ultimi cinque anni. La forte riduzione delle scorte di petrolio nel corso dell'ultimo anno ha pesato negativamente sugli scambi ma in futuro dovrebbe contribuire ad una maggiore domanda di trasporto, legata all'esigenza di ricostituire un adeguato livello di scorte. La situazione che ho appena descritto rafforza ulteriormente i fondamentali di lungo termine della nostra industria, che sono estremamente positivi sia dal lato della domanda che dell'offerta. L'importante processo di dislocazione della capacità di raffinazione mondiale lontano da alcuni dei centri chiave di consumo (Europa, USA, Australia) verso principalmente l'Estremo e il Medio Oriente, contribuirà ad una forte crescita della domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker. Si stima inoltre che nei prossimi anni la crescita dell'offerta di tonnellaggio rimanga su livelli piuttosto contenuti. Le regolamentazioni richieste dall'IMO (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI and Annual operational carbon intensity indicator-CII) e dall'Unione Europea (Emissions Trading Scheme-ETS and Fuel EU Maritime) porteranno ad un'ulteriore accelerazione dell'attività di demolizione delle petroliere più vecchie e meno efficienti e costringeranno parte della flotta mondiale a rallentare la velocità di navigazione (slowsteam) al fine di ridurre le proprie emissioni.

Nel frattempo, anche l'attività di costruzione di nuove navi dovrebbe essere molto ridotta nei prossimi anni, a causa di una carenza di capitali, di significative incertezze legate agli sviluppi tecnologici necessari per il rispetto delle sempre più ambiziose regolamentazioni ambientali, di prezzi di

Cerca su ShipMag

informazione pubblicitaria

informazione pubblicitaria

informazione pubblicitaria

informazione pubblicitaria

più vecchie. Nel Q1 2022, DIS ha finalizzato la vendita della M/T High Valor, una nave MR costruita nel [illegible] 7,8 milioni. Nel Q2 2022, abbiamo annunciato la vendita della M/T High Priority, un'altra nave MR costruita nel 2025, operazione che dovrebbe generare circa US$ 7,0 milioni di cassa netta nel mese di maggio. Queste erano le ultime due navi vecchie della nostra flotta e la loro cessione è perfettamente coerente con l'obiettivo strategico di DIS di possedere e operare una flotta estremamente moderna ed 'eco'.

Cerca su ShipMag

informazione pubblicitaria

informazione pubblicitaria

informazione pubblicitaria

informazione pubblicitaria

informazione pubblicitaria

Alla fine del Q1 2022, l'età media della flotta di proprietà e a noleggio a scafo nudo di DIS era pari ad appena 7,0 anni (6,6 anni esclusa la M/T High Priority), rispetto alla media dell'industria delle product tanker pari a 12,1 anni. Grazie ad una flotta così giovane ed efficiente da un punto di vista dei consumi, DIS ridurrà ulteriormente il suo impatto ambientale, obiettivo essenziale della nostra strategia aziendale, e allo stesso tempo migliorerà la propria competitività commerciale e profittabilità, considerati soprattutto gli alti costi per carburante ai quali oggi dobbiamo far fronte e alle regolamentazioni ambientali che entreranno in vigore a partire dal 2023. In aggiunta ad una flotta moderna e di grande qualità, abbiamo una strategia commerciale molto flessibile, basata su un efficiente mix di esposizione al mercato spot e di copertura con contratti a tariffa fissa, che adattiamo in modo opportunistico in base alla nostra visione di mercato. La copertura con contratti a tariffa fissa di DIS è prevista scendere rapidamente nella parte rimanente dell'anno e ancora di più l'anno prossimo, con una percentuale di copertura pari a solo il 25% del totale dei giorni nave nella seconda metà del 2022 e a circa il 6% nel 2023. Questo consentirà alla nostra Azienda di beneficiare a pieno dell'attuale forte contesto di mercato. Come sempre, desidero ringraziare gli Azionisti di DIS per il loro sostegno e sono fiducioso che, già a partire dai prossimi mesi, saremo in grado di cominciare a ricompensare la fiducia che ci hanno accordato.'

Cerca su ShipMag