

TRADERLINK

Cloud



Le mie idee
di trading spinte
alla massima
potenza.



Pubblicità

Quotazioni e Grafici | Graduatorie | Segnali | Analisi tecnica | News | Analisi | Rubriche | Raccomandazioni | Video | Didattica

Cerca BORSA ITALIANA Oil -2,44% Gas 0,35% Bitcoin -0,95% Spread -0,54% Eur/USD -0,69%

d'Amico: utile netto a 54,1 mln di dollari nel primo trimestre

11/05/2023 15:22

Il Consiglio di amministrazione di **d'Amico** International Shipping S.A. (Borsa Italiana: "DIS") ("la Società", "d'Amico International Shipping" o "il Gruppo"), società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio consolidato relativo al primo trimestre 2023.

RISULTATI CONSOLIDATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2023

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 106,3 milioni (US\$ 42,8 milioni nel Q1'22)
- Ricavi netti totali di US\$ 107,5 milioni (US\$ 44,0 milioni nel Q1'22)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 76,4 milioni (71,1% sui Ricavi netti totali) (US\$ 17,8 milioni nel Q1'22)
- Risultato netto di US\$ 54,1 milioni (US\$ (6,5) milioni nel Q1'22)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 56,5 milioni (US\$ (4,0) milioni nel Q1'22)
- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 99,2 milioni (US\$ 10,2 milioni nel Q1'22)
- Debito netto di US\$ 316,1 milioni (US\$ 282,0 milioni escluso IFRS16) al 31 marzo 2023 (US\$ 409,9 milioni e US\$ 370,0 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2022)

COMMENTO DEL MANAGEMENT

Paolo **d'Amico**, Presidente e Amministratore Delegato di **d'Amico** International Shipping commenta: "Sono lieto di riportare i risultati finanziari consolidati di DIS per il primo trimestre del 2023, in cui abbiamo generato un Utile netto molto forte, pari a US\$ 54,1 milioni (o US\$ 56,5 milioni escluse alcune poste non ricorrenti) rispetto ad una Perdita netta di US\$ (6,5) milioni registrata nel Q1 2022.

Il mercato delle navi cisterna ha continuato ad essere brillante nei primi mesi di quest'anno, sebbene con una significativa volatilità. Infatti, dato che la capacità di utilizzazione della flotta è oggi molto elevata e pari al 91% secondo Clarksons, mutamenti temporanei della domanda anche non particolarmente significativi o soltanto a carattere regionale, possono avere un impatto rilevante nel breve periodo sui noli spot. Nel primo trimestre dell'anno, DIS ha realizzato una media TCE spot giornaliera di US\$ 36.652 vs. US\$ 12.857 nel Q1 2022. Allo stesso tempo, nel Q1 2023 DIS ha mantenuto il 25,2% dei suoi giorni nave, coperti ad una media giornaliera di US\$ 26.367 (Q1 2022: 44,5% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 14.968).

La Società ha pertanto generato un nolo giornaliero base Time-charter complessivo (spot e time-charter) di US\$ 34.056 nel Q1 2023, rispetto a US\$ 13.796 ottenuti nel Q1 2022. Lo scorso anno, DIS ha intenzionalmente evitato di incrementare la propria copertura con

Scelti per te



Franco Meglioli
Quotazioni TOP per Ferrari



Pierpaolo Scandurra
Industrie belliche ad elevato rendimento



Tony Cioli Puviani VIDEO
Tetto del debito USA: si inasprisce lo scontro politico.



Giovanni Lapidari VIDEO
I segnali della volatilità sono chiari.

Fisco e pensioni



Stai acquistando la tua prima casa? 5 cose che devi sapere del 13/06/2022 12:06



Fatturazione elettronica Aruba: problemi con il login? 6 mosse per 13/06/2022 11:20



Fino a 250€ per te! Usa il credito d'imposta registratori di cassa 10/06/2022 13:03

Ultimi segnali



BRUNELLO CUCINELLI
Pattern: VEX-C ITA
16/02/2023



Copart
Indicatore: SuperTrend SP500
LONG
04/02/2023



Accenture PLC
Indicatore: SuperTrend SP500
LONG
28/01/2023

contratti a tariffa fissa, al fine di aumentare la propria esposizione allo spot in un mercato in espansione e caratterizzato da fondamentali molto forti.

Ad oggi, questa strategia si è rivelata vincente, e stiamo ora gradualmente incrementando la nostra copertura a livelli estremamente interessanti. Nel primo trimestre dell'anno, la domanda di petrolio è cresciuta di circa 0,8 milioni di barili/giorno (trimestre su trimestre), grazie soprattutto alla riapertura dell'economia cinese.

Secondo il report di aprile dell'AIE, tra il Q1 e il Q4 2023 la domanda mondiale di petrolio crescerà di circa 2,7 milioni di barili/giorno, raggiungendo 103,0 milioni di barili/giorno nell'ultimo trimestre dell'anno (2,4 milioni di barili/giorno in più rispetto al Q4 2019). Si stima che l'incremento della domanda cinese rappresenterà circa il 57% della crescita globale prevista per quest'anno.

Inoltre, secondo l'AIE, il Jet fuel sarà il prodotto che rappresenterà la principale fonte di crescita della domanda di petrolio nel 2023 (+1,2 milioni barili/giorno e +19% anno su anno), raggiungendo 7,3 milioni di barili/giorno, pari a circa il 90% dei livelli del 2019. Nei primi tre mesi del 2023, il mercato delle product tanker è stato negativamente influenzato dall'attività di manutenzione delle raffinerie negli Stati Uniti, cominciata prima del solito a causa soprattutto dell'impatto sul settore delle temperature rigide registrate verso la fine del 2022.

Tuttavia, secondo il recente outlook pubblicato dall'AIE, i volumi di greggio processati dalle raffinerie dovrebbero aumentare di 3,1 milioni di barili/giorno tra marzo e agosto 2023, grazie alla normalizzazione della produzione degli USA e al significativo incremento dei volumi cinesi. Inoltre, abbiamo recentemente registrato una riduzione dei margini di raffinazione, che riteniamo sia solo temporanea, dato che il rapido incremento dei consumi di petrolio previsto per il resto dell'anno, dovrebbe portare a partire dal Q3 ad un recupero della profittabilità delle raffinerie.

Il 5 febbraio 2023, sono entrate in vigore le sanzioni dell'UE ed il connesso 'price cap' sulle esportazioni russe di prodotti petroliferi, che hanno cominciato ad impattare il mercato delle product tanker verso la fine del trimestre. Di conseguenza, l'export russo verso l'Europa è crollato mentre quello verso l'Asia (Singapore, India e Cina), Africa, Turchia, Brasile e Medio Oriente è cresciuto enormemente.

Lo sconvolgimento dei flussi commerciali dovuto al reindirizzamento del petrolio russo verso destinazioni insolite e più distanti, hanno incrementato notevolmente i volumi di petrolio in transito. Infatti, i viaggi dalla Russia occidentale all'Europa nordoccidentale duravano circa 10 giorni, mentre quelli verso l'India e la Cina richiedono circa 30 e 40 giorni rispettivamente.

I fondamentali sottostanti per il nostro settore rimangono molto favorevoli. 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, evidentemente, in modo molto positivo alla domanda, misurata in tonnellate-miglia, per le product tanker.

Si stima inoltre che nei prossimi anni la crescita dell'offerta di tonnellaggio sia molto limitata e, per quanto riguarda i segmenti in cui operiamo (MR e LR1), Clarkson stima per il 2023 una crescita di appena lo 0,6% (dopo un modesto incremento dell'1,4% registrato nel 2022), tra i livelli più bassi mai registrati.

Inoltre, sempre secondo Clarkson, alla fine di marzo 2023, l'8,3% della flotta mondiale di MR e LR1 (misurata in tpl) aveva più di 20 anni, il 36,9% più di 15 anni, mentre il rapporto tra 'orderbook' e flotta esistente era pari ad appena il 4,2%. Malgrado gli ordini per nuove navi siano recentemente aumentati (principalmente nel segmento delle LR2), i principali operatori del settore rimangono estremamente restii ad ordinare a causa soprattutto di prezzi di costruzione elevati e di una scarsa disponibilità dei cantieri, tale per cui navi ordinate oggi sarebbero consegnate non prima della seconda metà del 2025.

Inoltre, gli attesi cambiamenti tecnologici necessari al rispetto delle sempre più ambiziose regolamentazioni ambientali (soprattutto EEXI e CII), stanno ulteriormente riducendo l'interesse ad ordinare nuove navi, che potrebbero risultare obsolete poco dopo la loro consegna. Queste nuove regolamentazioni potrebbero portare 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.

Nel primo trimestre dell'anno, DIS ha continuato a perseguire il proprio piano di riduzione della leva finanziaria, attraverso principalmente l'esercizio graduale delle rimanenti opzioni di acquisto sulle navi a noleggio a scafo nudo. Sono molto orgoglioso di riportare che alla fine di marzo'23, il rapporto tra la nostra posizione finanziaria netta (escluso IRFS16) ed il valore di mercato della nostra flotta era pari ad appena il 27,2% vs. 72,9% alla fine del 2018. Come abbiamo affermato più volte, la solidità finanziaria ed un basso breakeven, costituiscono dei pilastri fondamentali della nostra strategia, considerato il settore molto ciclico e ad alta intensità di capitale nel quale operiamo. Possiamo guardare

Formazione Directa



con ottimismo ai prossimi trimestri e anni, grazie alla nostra solidità finanziaria, alla nostra flotta moderna ed al nostro gruppo di professionisti altamente qualificato e motivato.

Infine, desidero nuovamente ringraziare i nostri Azionisti per la loro fiducia ed il loro continuo sostegno.' Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer di [d'Amico International Shipping](#) commenta: 'Nel primo trimestre del 2023, DIS ha registrato un Utile netto consolidato di US\$ 54,1 milioni vs. una Perdita netta di US\$ (6,5) milioni generata nello stesso periodo dell'anno precedente. Il nostro risultato netto rettificato (esclusi i risultati da vendita e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività da entrambi i periodi) è stato pari a US\$ 56,5 milioni nel Q1 2023, rispetto a US\$ (4,0) milioni nello stesso trimestre dell'esercizio precedente.

Nel Q1 2023 DIS ha generato una media spot giornaliera di US\$ 36.652 vs. US\$ 12.857 ottenuta nel Q1'22, mentre la nostra copertura con contratti a periodo è stata pari a 25,2% dei nostri giorni nave, ad una media giornaliera base time-charter di US\$ 26.367. Abbiamo pertanto raggiunto una media giornaliera complessiva (inclusiva sia dei contratti spot che dei contratti a periodo) di US\$ 34.056 nel Q1 2023 rispetto a US\$ 13.796 nel Q1 2022.

Nei primi tre mesi del 2023, abbiamo ottenuto un EBITDA di US\$ 76,4 milioni vs. US\$ 17,8 milioni nel Q1 2022. Questo, unito ad una dinamica positiva per il nostro capitale circolante, ci ha consentito di generare flussi di cassa operativi pari a US\$ 99,2 milioni, rispetto a US\$ 10,2 milioni nello stesso trimestre del 2022.

Grazie al forte mercato dei noli del 2022 e al significativo piano di riduzione della leva finanziaria messo in atto negli ultimi anni, attraverso la vendita di navi e aumenti di capitale, oggi DIS beneficia di una struttura finanziaria estremamente solida. Alla fine di marzo 2023, DIS aveva una Posizione finanziaria netta (PFN) di US\$ 316,1 milioni e Cassa e mezzi equivalenti di US\$ 155,2 milioni vs. PFN di US\$ 409,9 milioni alla fine del 2022. Alla fine del Q1 2023, il rapporto tra la PFN (esclusi gli effetti dell'IFRS16) e il valore di mercato della flotta era pari al 27,2% vs. 36,0% alla fine del 2022 e 72,9% alla fine del 2018. Come già comunicato in precedenza, stiamo procedendo con il nostro piano di graduale esercizio delle rimanenti opzioni di acquisto sulle nostre navi a noleggio a scafo nudo, con l'obiettivo di ridurre ulteriormente la nostra leva finanziaria ed il nostro breakeven.

Oltre ad avere ridotto in modo sostanziale la nostra leva finanziaria, nei prossimi anni non abbiamo quasi alcun rischio di rifinanziamento, dal momento che solo una piccola parte del nostro debito bancario scade nel 2025, mentre tutti i prestiti originariamente in scadenza nel 2023 sono già stati rifinanziati a condizioni estremamente competitive. L'unico finanziamento che terminava nel 2024 è stato invece rimborsato in anticipo lo scorso aprile e prevediamo di rifinanziarlo nel terzo trimestre di quest'anno. DIS non ha CAPEX rimanenti relativi a navi di nuova costruzione, avendo interamente completato nel 2019 il piano di investimento di lungo termine in petroliere 'eco', da US\$ 755 milioni.

Nel 2023, gli investimenti previsti da DIS sono relativi all'esercizio dell'opzione di acquisto sulla M/T High Explorer (una nave a noleggio che ci aspettiamo di prendere in consegna a maggio) per un corrispettivo di US\$ 30 milioni, in aggiunta a US\$ 14,5 milioni per costi di manutenzione, inclusi l'installazione di scrubber su due delle nostre navi. Grazie alla forza finanziaria di DIS, alla nostra comprovata strategia commerciale, ad una flotta moderna e principalmente 'eco' e a delle prospettive di mercato molto favorevoli, ritengo che saremo in grado di generare significativi ritorni positivi per i nostri Azionisti ancora per molti trimestri e anni.'

RV - www.ftaonline.com

© TraderLink News - Direttore Responsabile Marco Valeriani - Riproduzione vietata

Aiutaci: ti è piaciuto questo articolo?



Condividilo!



TAG: [Borsa italiana](#) [Petrolio](#) [Dollaro](#) [Finanza](#) [Indicators and oscillators](#)

[Leva finanziaria](#) [Mercati](#)

GRAFICI: [-media-](#) [Crude oil](#) [D amico](#) [Etfb](#) [Time inc.](#)

DISCLAIMER Leggi bene le nostre avvertenze!