

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Per d'Amico I.S. 54 Mln \$ di utile nel primo trimestre 2023

Nicola Capuzzo · Thursday, May 11th, 2023

Il Consiglio di amministrazione di d'Amico International Shipping S.A., compagnia armatoriale lussemburghese quotata a Piazza Affari e specializzata nel mercato delle navi cisterna, ha esaminato e approvato in data odierna il resoconto intermedio consolidato relativo al primo trimestre 2023.

Questi i principali risultati evidenziati dalla relativa nota stampa: “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)”.

“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” ha commentato Paolo d’Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d’Amico International Shipping.

Nella nota si spiega anche che “il 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”.

Positive le previsioni per l’immediato futuro: “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 tonnelloaggio sia molto limitata e, per quanto riguarda i segmenti in cui operiamo (MR e LR1), Clarksons 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”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 11th, 2023 at 12:00 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.