



Il Consiglio di Amministrazione di d'Amico International Shipping S.A. approva i risultati del 1' e del 2' trimestre 2023

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 semestre e al secondo trimestre 2023

MANAGEMENT COMMENTARY

Lussemburgo - 27 luglio, 2023 - Paolo d'Amico, Presidente e Amministratore Delegato di d'Amico International Shipping commenta:

*'Sono lieto di annunciare gli ottimi risultati generati da DIS nella prima metà di quest'anno. Infatti, **DIS ha conseguito un Utile netto pari a US\$ 99,8 milioni nel H1 2023** vs. un Utile netto di US\$ 19,2 milioni ottenuto nello stesso periodo dello scorso anno, mentre nel **Q2 2023 DIS ha generato un Utile netto di US\$ 45,7 milioni** vs. un Utile Netto di US\$ 25,7 milioni nel secondo trimestre dello scorso anno.*

*In termini di performance base time-charter (TCE), **DIS ha realizzato una media TCE spot giornaliera di US\$ 34.216 nel H1 2023** vs. US\$ 21.037 nel H1 2022 e di US\$ 31.746 nel Q2 2023 vs. US\$ 28.687 nel Q2 2022. Allo stesso tempo, nel H1 2023 DIS ha mantenuto il 26,2% dei suoi giorni nave, coperti ad una media giornaliera di US\$ 27.419 (H1 2022: 42,1% di copertura ad una media giornaliera di US\$ 15.158). La Società ha pertanto generato un **nolo giornaliero base Time-charter complessivo (spot e time-charter) di US\$ 32.434 nel H1 2023**, rispetto a US\$ 18.559 ottenuti nel H1 2022 e di US\$ 30.831 nel Q2 2023 vs. US\$ 23.389 nel Q2 2022.*

Secondo il report di luglio dell'AIE, nel 2023 la domanda mondiale di petrolio crescerà di 2,2 milioni di barili/giorno, raggiungendo un record di 102,1 milioni di barili/giorno, un livello che è di 1,5 milioni di barili/giorno superiore a quello del 2019, prima della pandemia. La domanda della Cina rappresenterà circa il 73% della crescita globale prevista per quest'anno, con un aumento stimato in 1,6 milioni di barili/giorno. La revoca delle restrizioni anti-Covid in Cina, dovrebbe portare ad un forte incremento del consumo mondiale di jet-fuel, stimato in aumento di 1,0 milioni di barili/giorno nel 2023 (+16,6% anno su anno). Secondo l'AIE, malgrado il traffico aereo in Cina si sia

ripreso nei primi sei mesi dell'anno, il traffico aereo internazionale è ancora di circa il 17% inferiore rispetto ai livelli pre-pandemia e si stima che la domanda cinese di jet-fuel/cherosene ritornerà ai livelli del 2019 solo nel corso del Q3 2023.

Nel corso della prima metà del 2023, il mercato delle product tanker è rimasto su livelli storicamente molto elevati, malgrado un aumento della volatilità e di alcune dinamiche più deboli registrate verso la fine del Q2. Una serie di fattori temporanei ha contribuito a questo leggero indebolimento del mercato. Innanzitutto, la manutenzione delle raffinerie negli USA, in Cina e in Russia nella prima parte dell'anno ha impattato negativamente l'export di queste regioni. Inoltre, il rallentamento dell'attività industriale in USA ed Europa ha pesato negativamente sulla domanda di diesel. Infine, l'incertezza legata agli effetti dell'entrata in vigore a febbraio di quest'anno delle sanzioni dell'UE sull'export di prodotti raffinati russi, ha comportato un aumento significativo delle importazioni di diesel ed un conseguente accumulo di scorte, soprattutto da parte dei paesi europei, nei mesi precedenti la sua attuazione, smorzando successivamente le opportunità di arbitraggio.

Tuttavia, dopo aver raggiunto un minimo stagionale a marzo di 80,8 milioni di barili/giorno, i volumi di raffinazione globali sono saliti a 82,0 milioni di barili/giorno a giugno e l'AIE prevede che la produzione aumenterà di ulteriori 1,6 milioni di barili/giorno entro agosto. Nella seconda metà dell'anno la produzione delle raffinerie dovrebbe essere superiore di 1,2 milioni di barili/giorno rispetto al primo semestre del 2023. Ciò dovrebbe tradursi in un aumento dei volumi trasportati dalle product tankers. Il 5 febbraio 2023 sono entrate in vigore le sanzioni dell'UE e il relativo 'price cap' sulle esportazioni di prodotti petroliferi russi, che hanno avuto un impatto significativo sul mercato delle navi cisterna. Secondo l'AIE, nel giugno 2023 la Russia ha esportato prodotti per un totale di 2,6 milioni di barili/g rispetto ai 2,7 milioni di barili/giorno di gennaio 2021. Tuttavia, nello stesso periodo le esportazioni russe verso l'Europa sono crollate (-85% su base annua) e quelle verso Asia (India e Cina in particolare), Africa, Turchia, Brasile e Medio Oriente, sono salite a livelli record. Lo sconvolgimento dei flussi commerciali dovuto al reindirizzamento del petrolio russo verso nuove destinazioni più lontane hanno notevolmente aumentato i tempi di transito del petrolio e di attesa delle navi. Infatti, i trasporti dalla Russia occidentale all'Europa richiedevano circa 10 giorni, mentre i viaggi verso India e Cina richiedono rispettivamente dai 30 ai 40 giorni circa.

I fondamentali di lungo termine continuano ad essere molto solidi per l'industria delle product tankers. Lo storico processo di dislocazione della capacità di raffinazione lontano da alcuni dei principali centri di consumo (Europa, Stati Uniti, Australia) darà un forte impeto alla domanda, misurata in tonnellate-miglia, per product tanker. Infatti, si stima che oltre il 72% dell'aumento netto della capacità di raffinazione pianificata nel periodo 2023-25, dovrebbe essere in Medio Oriente, India, Cina e nel resto dell'Asia. Inoltre, il nostro settore sembra estremamente sano anche dal punto di vista dell'offerta. Nonostante un recente incremento degli ordini (principalmente nel segmento LR2, in cui DIS non opera), gli operatori del mercato sono poco propensi a ordinare nuove navi a causa del significativo aumento dei costi di costruzione, delle incertezze tecnologiche legate all'implementazione di nuove e stringenti normative ambientali (EEXI e CII, in particolare) e della limitata disponibilità dei cantieri, per cui navi ordinate oggi sarebbero probabilmente

consegnate solo nel 2026, con pochissimi slot disponibili per la fine del 2025. Secondo Clarksons, alla fine di giugno 2023, il 9,0% della flotta MR e LR1 aveva più di 20 anni (in dwt), il 38,2% aveva più di 15 anni, mentre l'attuale portafoglio ordini in questi segmenti rappresentava solo il 4,7% dell'attuale flotta.

Nel secondo trimestre dell'anno, DIS ha esercitato le sue opzioni di acquisto su tre navi noleggiate a scafo nudo (MT High Loyalty, MT High Trust e MT High Trader), in aggiunta alle due opzioni già esercitate tra dicembre 2022 e gennaio 2023, con l'obiettivo di ridurre ulteriormente la propria leva finanziaria ed il proprio breakeven. Sono orgoglioso di annunciare che alla fine di giugno 2023, **il rapporto tra la nostra posizione finanziaria netta (escluso IFRS 16) ed il valore di mercato della nostra flotta era ad un livello molto contenuto di solo il 25,3%**, rispetto al 36,0% di fine 2022 e al 72,9% di fine 2018.

Grazie alla nostra solida posizione finanziaria e alle buone prospettive del nostro mercato, nel secondo trimestre del 2023 DIS è stata in grado di remunerare i suoi azionisti anche attraverso una distribuzione di dividendi di US\$ 22,0 milioni e attraverso l'avvio di un nuovo programma di riacquisto di azioni proprie. Possiamo guardare con ottimismo al futuro del nostro settore e sono fiducioso che DIS continuerà a generare valore e rendimenti interessanti per i suoi Azionisti nel corso dei prossimi trimestri e anni.

Carlos Balestra di Mottola, Chief Financial Officer di d'Amico International Shipping commenta:

*'Nel primo semestre del 2023, **DIS ha generato un Utile netto consolidato pari a US\$ 99,8 milioni** vs. un Utile netto di US\$ 19,2 milioni nello stesso periodo dello scorso anno. 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\$ 103,6 milioni nel H1 2023, rispetto a US\$ 22,6 milioni nel H1 2022. Nel secondo trimestre dell'anno, **DIS ha registrato un Utile netto di US\$ 45,7 milioni** vs. un Utile netto di US\$ 25,7 milioni nel Q2 2022, mentre il nostro risultato netto rettificato è stato pari a US\$ 47,1 milioni nel Q2 2023 vs. US\$ 26,7 milioni nel Q2 2022.*

*Nella prima metà dell'anno, abbiamo ottenuto un **EBITDA di US\$ 142,7 milioni** rispetto ai US\$ 66,2 milioni raggiunti nel primo semestre 2022 (Q2 2023: US\$ 66,3 milioni vs. Q2 2022: US\$ 48,5 milioni), che ha contribuito a generare un **cash flow operativo estremamente forte pari a US\$ 173,0 milioni nel primo semestre 2023**, rispetto a US\$ 18,9 milioni nello stesso periodo dello scorso anno.*

*Nella prima metà del 2023, DIS ha ulteriormente rafforzato il proprio bilancio ed alla fine del periodo poteva contare su una **Posizione Finanziaria Netta (PFN) di US\$ 300,4 milioni e Disponibilità liquide e mezzi equivalenti di US\$ 113,3 milioni** rispetto a una PFN di US\$ 409,9 milioni alla fine del 2022. **Al 30 giugno 2023, la leva finanziaria di DIS** (calcolata come rapporto tra la nostra PFN, esclusi gli effetti dell'IFRS16, ed il valore di mercato della nostra flotta) **era pari ad appena il 25,3%** rispetto al 36,0% di fine 2022 ed al 72,9% di fine 2018. Tra dicembre 2022 e maggio*

2023, abbiamo esercitato opzioni di acquisto su cinque delle nostre navi noleggate a scafo nudo (tre già consegnateci nel primo semestre 2023 e due consegnateci a luglio 2023). Il graduale esercizio delle opzioni di acquisto sulle nostre navi noleggate a scafo nudo è in linea con l'obiettivo di ridurre il nostro indebitamento e abbassare il nostro breakeven.

Oltre ad aver già sostanzialmente ridotto la nostra leva finanziaria, siamo ora in una posizione tale per cui il rischio derivante dai fabbisogni di rifinanziamento nei prossimi anni è davvero molto basso, poiché solo una piccola parte del nostro debito bancario scade nel 2025, mentre i prestiti che dovevano scadere nel 2023 sono già stati rifinanziati a condizioni molto competitive. L'unico balloon che sarebbe scaduto nel 2024 è stato già rimborsato anticipatamente ad aprile 2023 e dovrebbe essere rifinanziato nel Q3 2023.

Inoltre, a seguito dell'esercizio dell'opzione di acquisto di DIS su MT High Explorer (una nave in time charter-in consegnataci a maggio) per un corrispettivo di circa US\$ 30,0 milioni, DIS non ha impegni residui in termini di CAPEX, a parte quelli derivanti dalla manutenzione della propria flotta.

Nel Q2 2023, grazie al nostro solido bilancio ed alla nostra forte posizione di liquidità, siamo stati in grado di distribuire US\$ 22,0 milioni di dividendi e nelle ultime settimane abbiamo avviato il programma di riacquisto di azioni proprie recentemente approvato. Sono convinto che, grazie al nostro gruppo di professionisti altamente qualificato e dedicato, alla nostra forza finanziaria e commerciale, ed ai solidi fondamentali del nostro settore, DIS continuerà a generare valore per i suoi Azionisti nel prossimo futuro.'

'NEL PRIMO SEMESTRE DELL'ANNO, DIS HA REGISTRATO RISULTATI ESTREMAMENTE POSITIVI:

UTILE NETTO DI US\$ 99,8M, EBITDA DI US\$ 142,7M (69,3% DI MARGINE) E FLUSSI DI CASSA DA ATTIVITA' OPERATIVE DI US\$ 173,0M.

STRUTTURA FINANZIARIA MOLTO FORTE, CON UN RAPPORTO TRA DEBITO NETTO (ESCLUSO IFRS16) E VALORE DI MERCATO DELLA FLOTTA PARI AD APPENA IL 25,3%, CASSA E MEZZI EQUIVALENTI PARI A US\$ 113,3M.'

RISULTATI DEL PRIMO SEMESTRE 2023

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 203,5 milioni (US\$ 115,6 milioni nel H1'22)
- Ricavi netti totali di US\$ 205,9 milioni (US\$ 118,0 milioni nel H1'22)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 142,7 milioni (69,3% sui Ricavi netti totali) (US\$ 66,2 milioni nel H1'22)
- Risultato netto di US\$ 99,8 milioni (US\$ 19,2 milioni nel H1'22)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 103,6 milioni (US\$ 22,6 milioni nel H1'22)

- Flussi di cassa da attività operative di US\$ 173,0 milioni (US\$ 18,9 milioni nel H1'22)
- Debito netto di US\$ 300,4 milioni (US\$ 271,6 milioni escluso IFRS16) al 30 giugno 2023 (US\$ 409,9 milioni e US\$ 370,0 milioni escluso IFRS16, al 31 dicembre 2022)

RISULTATI DEL SECONDO TRIMESTRE 2023

- Ricavi base time charter (TCE) di US\$ 97,2 milioni (US\$ 72,8 milioni nel Q2'22)
- Ricavi netti totali di US\$ 98,4 milioni (US\$ 74,0 milioni nel Q2'22)
- Risultato operativo lordo/EBITDA di US\$ 66,3 milioni (US\$ 48,5 milioni nel Q2'22)
- Risultato netto di US\$ 45,7 milioni (US\$ 25,7 milioni nel Q2'22)
- Risultato netto rettificato (escludendo poste non ricorrenti) di US\$ 47,1 milioni (US\$ 26,7 milioni nel Q2'22)