2023年3月期 第2四半期決算説明会

2022年11月4日





p.3-8

目次

- ✓ 利益・財務数値の推移
- ✓ セグメント別状況
- ✓ 運航船舶

(※)本資料上、「感染症」との表記は、「新型コロナウイルス感染症(COVID-19)」を指します

(添付) Ocean Network Express 2022年度第2四半期決算説明資料

1. 2023年3月期 第2四半期決算概要

1. 2023年3月期 第2四半期決算概要



上期振り返り(前年同期比)

▶ 売上高 : 1兆3,658億円(3,144億円 増収)

・ 不定期専用船事業 - 自動車輸送における輸送台数の増加、ドライバルクの中小型バルカーを中心とした好況下での輸送契約獲得(1,594億円 増収)

・物流事業 - 運賃水準上昇(971億円 増収)

▶ 経常損益 : 7,653億円(3,680億円 増益)

・ ライナー&ロジスティクス事業(定期船・航空運送・物流)- 2Qには荷動きの 減少が見られるも、引き続き高い利益水準を確保(2,964億円 増益)

・不定期専用船事業 - ドライバルクの時機を捉えた好況下での輸送契約獲得、 自動車輸送における輸送需要の変化への柔軟な対応(717億円 増益)

・ 為替変動による増益影響(為替レート:上期 ¥131.56 前年同期 ¥109.90)

▶ 当期純損益 : 7,060億円(2,947億円 増益)

▶ 配当 : 中間 1,050円/株 (※)

・ 株主還元の基本方針に基づき、連結配当性向25%を目安に配当額を決定

1. 2023年3月期 第2四半期決算概要



セグメント別(経常損益前年同期比)

▶ 定期船 : 5,670億円(2,766億円 増益)

コンテナ船(Ocean Network Express社)

- ・北米西岸等の一部主要港では港湾混雑が解消しているものの、その他北米東岸や 欧州の港では混雑が継続し、輸送スペースの供給に影響
- ・ 欧米を中心とした消費財の在庫積み上がりやインフレ等の複合要因により 輸送需要が減退。足元では短期運賃の調整が見られるも、前年同期比では 平均運賃水準は大幅に上昇

ターミナル

・前年同期比で取扱量は減少も、海外ターミナルではコンテナ滞留に伴う 付帯収入が増加し収支に貢献

▶ 航空運送 : 440億円(110億円 増益)

・景気減速や海上貨物の一部が航空輸送に切り替わる動きが弱まり、荷動きの減少が 見られるも、半導体関連貨物の堅調な輸送需要と長期契約が収支を押し上げ

1. 2023年3月期 第2四半期決算概要



セグメント別(経常損益前年同期比)

- ▶ 物流 : 371億円(87億円 増益)
 - ・ 海上貨物 ロックダウンの影響で取扱量は前年同期を下回るも、販売価格の維持 や通関手続等の付帯サービス拡販で、堅調な利益を確保
 - ・ 航空貨物 自動車産業等の荷動き低迷により取扱量とともに利益水準も減少
 - ・ ロジスティクス 人件費等の高騰はありながら、北米を中心に一般消費財の 活発な荷動きが継続し、好調に推移
- ▶ 不定期専用船 : 1,194億円(717億円 増益)

自動車輸送

・半導体不足や感染症拡大による減産の影響が懸念される中、配船の工夫や 代替貨物の集荷により輸送台数は前年同期比で増加

ドライバルク事業

ケープサイズを筆頭に市況は前年同期を下回ったものの、好市況のタイミングで 獲得した輸送契約に支えられ、業績は堅調に推移

エネルギー事業

- ・ VLCCおよびVLGCは、活発な荷動きにより市況は前年同期比で大きく良化
- ・ LNGおよび海洋事業では中長期契約に支えられ、業績は順調に推移

© 2022. NYK Group. All rights reserved.

2Q決算



					上期						
(億円)	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	増減
売上高	5,046	5,467	10,513	6,245	6,048	12,293	22,807	6,730	6,928	13,658	3,144
営業損益	530	649	1,179	800	709	1,510	2,689	891	741	1,633	454
経常損益	1,536	2,436	3,972	3,010	3,048	6,059	10,031	3,777	3,876	7,653	3,680
親会社株主に 帰属する 当期純損益	1,510	2,602	4,113	2,808	3,168	5,977	10,091	3,433	3,626	7,060	2,947
為替レート	¥109.80	¥109.99	¥109.90	¥113.12	¥115.34	¥114.23	¥112.06	¥126.49	¥136.64	¥131.56	¥21.66
然料油価格	\$441.92	\$515.24	\$477.42	\$555.96	\$616.36	\$585.23	\$531.19	\$789.48	\$887.41	\$839.95	\$362.53

© 2022. NYK Group. All rights reserved.

2Q決算



事業 セグメント				22/3期					23/3期		上期
(億円)	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	増減
二世中的八	501	438	940	470	494	965	1,905	518	494	1,012	72
定期船	1,113	1,790	2,903	2,140	2,297	4,438	7,342	2,704	2,965	5,670	2,76
企业 定义	439	458	897	518	471	989	1,887	625	613	1,239	341
航空運送	153	177	330	233	176	410	740	246	194	440	110
物流	1,768	2,005	3,773	2,359	2,341	4,701	8,474	2,398	2,346	4,744	971
<i>ትወ አ</i> ገር	115	168	284	172	130	303	587	193	178	371	87
(出体本計)	2,709	2,901	5,610	3,349	3,307	6,656	12,267	3,541	3,454	6,996	1,38
(単純合計)	1,382	2,135	3,518	2,547	2,604	5,151	8,670	3,144	3,338	6,483	2,96
不定期	2,176	2,392	4,569	2,676	2,499	5,176	9,745	2,922	3,242	6,164	1,59
専用船	160	316	477	462	451	913	1,391	641	552	1,194	717
工制产	15	8	24	8	8	17	42	8	8	17	A 7
不動産	7	4	12	4	4	9	21	4	3	8	▲ 3
スの他	339	378	717	465	521	986	1,704	631	620	1,252	534
その他	A 6	1 0	▲ 17	6	0	5	▲ 12	3	▲ 2	0	18
当土, 今 壮	▲ 195	▲ 213	▲ 408	▲ 254	▲ 288	▲ 543	▲ 951	▲ 373	▲ 398	▲ 771	▲ 36
消去・全社	4 7	▲ 9	▲ 17	▲ 9	A 11	▲ 21	▲ 38	1 6	1 6	▲ 33	▲ 1 5
油红	5,046	5,467	10,513	6,245	6,048	12,293	22,807	6,730	6,928	13,658	3,14
連結	1,536	2,436	3,972	3,010	3,048	6,059	10,031	3,777	3,876	7,653	3,680

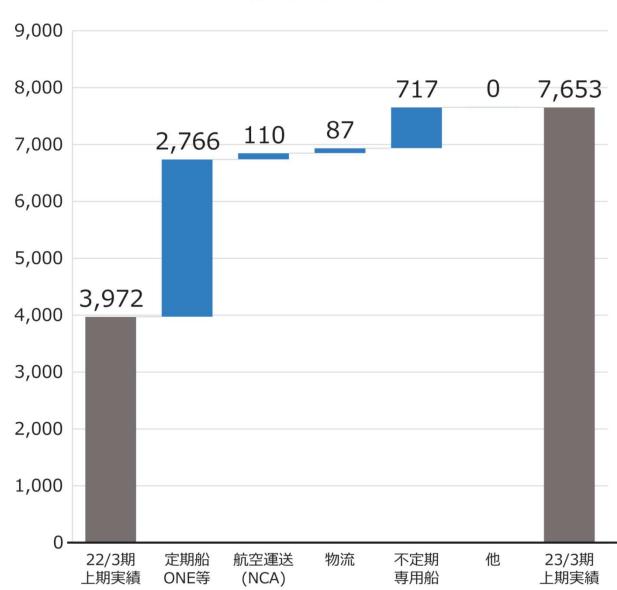
※(上段)売上高 (下段)経常損益

経常損益 前年同期比増減分析

2Q決算



	(億円)	
円安	667	今期 131.56円/\$ 21.66円の円安
燃料油高	▲ 78	今期 \$839.95/MT \$362.53/MTの上昇
海運市況 変動等	2,739	定期船(含むONE) +2,260 不定期船 +479
為替差損益	177	
その他	175	物流 +87 航空運送(NCA) +110
合計	3,680	



業績予想



通期業績予想(前回 1Q決算時 予想比)

▶ 売上高 : 2兆7,000億円(2,000億円 上方修正)

・不定期専用船事業 - 1,140億円の上方修正

・ライナー&ロジスティクス事業(定期船・航空運送・物流)- 950億円の上方修正

▶ 経常損益 : 1兆1,100億円(700億円 上方修正)

・ 定期船事業 - 450億円の上方修正

・ 不定期専用船事業 - 260億円の上方修正

▶ 当期純損益 : 1兆300億円(700億円 上方修正)

■ 配当 : 中間 1,050円/株(株式分割前) | 期末 160円/株(株式分割後)

・連結配当性向 25%を目安とする株主還元の基本方針に基づき、通期業績予想の 上方修正を踏まえ、期末配当を15円引き上げて160円/株とする予定

・ 2022年9月30日を基準日および10月1日を効力発生日として普通株式1株につき 3株の割合で株式分割を実施。年間配当金は中間配当1,050円/株と合わせ、 分割前基準では1,530円/株となる見通し

業績予想



セグメント別(経常損益前回決算時の予想比)

▶ 定期船 : 8,150億円(450億円 上方修正)

コンテナ船(Ocean Network Express社)

- 世界的なインフレ進行や米国での在庫積み上がり等による輸送需要の減退と 港湾混雑緩和による需給バランスの正常化に伴い、下期も短期運賃の調整が 継続することを想定
- ・高い運賃水準に支えられた上期業績と円安による為替影響により、通期見通しを 上方修正。下期は上期比で減益を見込むも、通期では好調な利益水準を予想

ターミナル

・ 北米西岸のターミナルを優先し、順次海外ターミナルのONE社への移管を目指す

▶ 航空運送 : 730億円(40億円下方修正)

- ・ 米国の利上げに伴う世界経済の減速により、荷動き鈍化の継続を予想
- ・例年程のピークシーズンの盛り上がりは見られず、輸送スペースの需給緩和から、 上期に比べて運賃市況が軟化する想定

2. 2023年3月期 通期業績予想

業績予想



<u>セグメント別(経常損益 前回決算時の予想比)</u>

- ▶ 物流 : 520億円(40億円 上方修正)
 - 海上貨物 足元の市況下落傾向を受け、利益水準の低下が予想されるも、 上期の好調により通期では高い利益水準を維持できる見通し
 - ・ 航空貨物 荷動き鈍化に伴い、利益水準は一定程度低下する見込み
 - ・ロジスティクス 人件費高騰等の影響はあるも、契約見直しや コスト削減の取り組みにより収益安定化を見込む
- ▶ 不定期専用船 : 1,800億円(260億円 上方修正)

自動車輸送

・ 半導体や自動車部品不足による完成車生産台数への影響は徐々に解消傾向にあり、 中古車や建機を中心に引き続き堅調な輸送台数を予想

ドライバルク事業

・各船型で下期の市況は弱含む想定も、1Qにおける中小型バルカーを中心とした 好市況による影響で、通期業績は堅調に推移する見込み

エネルギー事業

- ・ VLCC及びVLGCは足許の船腹需要の回復を受け、引き続き底堅い市況推移を想定
- ・ LNG船や海洋事業の中長期契約に支えられ、堅調な業績推移を見込む

通期業績予想(サマリー)

業績予想



			22/3期(実績	責)			23/3期	(予想)			前回
	上	期	下	期		上期(実績)			通期 増減	予想比
(億円)	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	下期	通期		(通期)
= L 亩	10,	513	12,2	293	22.807	13,0	658	12 242	27,000	4 102	2,000
売上高	5,046	5,467	6,245	6,048	22,807	6,730	6,928	13,342	27,000	4,193	2,000
営業損益	1,1	1,179		1,510		1,6	1,633		2 700	11	200
呂耒 摂鈕	530	649	800	709	2,689	891	741	1,067	2,700	11	200
経常損益	3,9	72	6,059		10,031	7,653		2 447	11 100	1.060	700
社市 换金	1,536	2,436	3,010	3,048	10,031	3,777	3,876	3,447	11,100	1,069	700
親会社株主に帰属する	4,1	13	5,9	77	10,091	7,060		3,240	10,300	209	700
当期純損益	1,510	2,602	2,808	3,168	10,091	3,433	3,626	3,240	10,300	209	700
為替レート	¥109.80	¥109.99	¥113.12	¥115.34	¥112.06	¥126.49	¥136.64	¥143.00	¥137.28	¥25.22	¥9.66
燃料油価格(全油種)	\$441.92	\$515.24	\$555.96	\$616.36	\$531.19	\$789.47	\$887.41	\$765.25	\$801.85	\$270.66	-\$36.40
燃料油価格(HSFO) 適合油価格(VLSFO)	-	-	-	-	-	-	-	\$520.00 \$790.00	-	-	-

▶ 利益に対する感応度(3-4Qの残り6カ月)

為替レート: 1円の円安で約35.0億円の増益(※)

燃料油価格 : \$10/MTの燃料油価格下落で約2.0億円の増益

(※)外貨建て持分法投資損益の換算は、 期中平均為替レートを採用

業績予想



事業セグメント		2	2/3期(実績))				23/3期(予想)		通期
(億円)	1Q	2Q	上期	下期	通期	1Q(実)	2Q(実)	上期(実)	下期	通期	増減
定期船	501	438	940	965	1,905	518	494	1,012	988	2,000	95
是规则	1,113	1,790	2,903	4,438	7,342	2,704	2,965	5,670	2,480	8,150	808
☆☆/ 字/¥	439	458	897	989	1,887	625	613	1,239	1,261	2,500	613
航空運送	153	177	330	410	740	246	194	440	290	730	A 1
州加 沙太	1,768	2,005	3,773	4,701	8,474	2,398	2,346	4,744	4,156	8,900	426
物流	115	168	284	303	587	193	178	371	149	520	A 6
(出作中計)	2,709	2,901	5,610	6,656	12,267	3,541	3,454	6,996	6,404	13,400	1,13
(単純合計)	1,382	2,135	3,518	5,151	8,670	3,144	3,338	6,483	2,918	9,400	730
不定期	2,176	2,392	4,569	5,176	9,745	2,922	3,242	6,164	6,336	12,500	2,75
専用船	160	316	477	913	1,391	641	552	1,194	606	1,800	409
不動産	15	8	24	17	42	8	8	17	13	30	A 1
个到底	7	4	12	9	21	4	3	8	7	15	A 6
その他	339	378	717	986	1,704	631	620	1,252	1,298	2,550	846
ての他	A 6	1 0	▲ 17	5	▲ 12	3	A 2	0	▲ 25	▲ 25	A 1
一 消去・全社	▲ 195	▲ 213	▲ 408	▲ 543	▲ 951	▲ 373	▲ 398	▲ 771	▲ 709	▲ 1480	▲ 52
/ _{八五} 、土仁	A 7	▲ 9	▲ 17	▲ 21	▲ 38	1 6	▲ 1 6	▲ 33	▲ 57	▲ 90	▲ 5
連結	5,046	5,467	10,513	12,293	22,807	6,730	6,928	13,658	13,342	27,000	4,19
烂和	1,536	2,436	3,972	6,059	10,031	3,777	3,876	7,653	3,447	11,100	1,06

※(上段)売上高 (下段)経常損益

業績予想



	事業セグメント		前回予想			今回予想			前回予想差	
	(億円)	上期	下期	通期	上期(実)	下期	通期	上期	下期	通期
ラ イ	中世の	1,000	725	1,725	1,012	988	2,000	12	263	275
ナー	定期船	5,500	2,200	7,700	5,670	2,480	8,150	170	280	450
&	航空運送	1,225	1,160	2,385	1,239	1,261	2,500	14	101	115
ジ	机呈建达	430	340	770	440	290	730	10	▲ 50	40
ス テ	物流	4,390	3,950	8,340	4,744	4,156	8,900	354	206	560
ィ ク	7 <i>(0) (</i>) (6	300	180	480	371	149	520	71	▲ 31	40
ス	(単純合計)	6,615	5,835	12,450	6,996	6,404	13,400	381	569	950
事 業	(千代日日)	6,230	2,720	8,950	6,483	2,918	9,400	253	198	450
目 不 公 定	不定期	5,830	5,530	11,360	6,164	6,336	12,500	334	806	1,140
事期	専用船	1,000	540	1,540	1,194	606	1,800	194	66	260
そ	不動産	15	15	30	17	13	30	2	▲ 2	0
の他	*1*勤庄	10	5	15	8	7	15	▲ 2	2	0
事	その他	1,225	1,150	2,375	1,252	1,298	2,550	27	148	175
業		4 5	1 0	▲ 15	0	▲ 25	▲ 25	5	▲ 15	1 0
	消去・全社	▲ 685	▲ 530	▲ 1,215	▲ 771	▲ 709	▲ 1,480	▲ 86	▲ 179	▲ 265
	(13 A) TIT	▲ 35	▲ 55	▲ 90	▲ 33	▲ 57	▲ 90	2	▲ 2	0
	連結	13,000	12,000	25,000	13,658	13,342	27,000	658	1,342	2,000
	大王小口	7,200	3,200	10,400	7,653	3,447	11,100	453	247	700

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益



→ 中期経営計画(2018~2022年度)の進捗



運賃安定型事業の積み上げ



各事業において収支安定化に向けた動きを促進し、運賃安定型事業の収益が拡大

物流事業

- ・主要事業(海上/航空貨物取扱事業、ロジスティクス事業)で契約見直しやコスト削減が進捗
- ・特にロジスティクス事業は業績安定化に貢献

不定期専用船事業 - ドライバルク

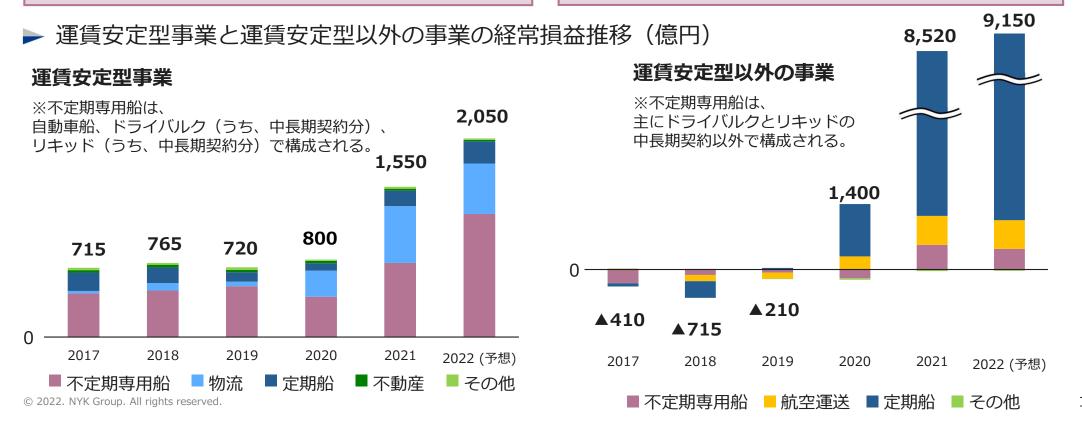
- ・傭船料の高い船の早期返船により収支改善
- ・エクスポージャーの削減により中大型船における市 況変動の影響を軽減

不定期専用船事業 - 自動車輸送

・感染症拡大による減産影響はあるが、中古車や建機等の代替貨物を積極的に獲得し、輸送台数を確保

不定期専用船事業 - エネルギー

- ・重点投資事業であるLNG輸送船を着実に積み上げ
- 17年度末:71隻 → 22年度末(予想):86隻
- ·契約締結済み案件を含めて111隻 ※2022年11月4日時点



2050年ネット・ゼロエミッションに向けた取り組み



▶ アンモニア燃料関連

グリーンイノベーション基金の助成やパートナーとの 協働により、ゼロエミ燃料として有力視するアンモニア 燃料の商用化に向けた取り組みが加速

77/10/10/10/10		,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,
取り組み例	グリーンイノベ-	ーション基金事業
船種	AFT (Ammonia-fueled Tug) アンモニア焚タグボート	AFAGC (Ammonia-fueled Ammonia Gas Carrier) アンモニア焚アンモニア 専用輸送船
パートナー	・(一財)日本海事協会 ・(株)IHI原動機	・(一財)日本海事協会 ・(株)IHI原動機 ・(株)ジャパンエンジン コーポレーション ・日本シップヤード(株)
本船 イメージ		Ammonia
進捗	・22年7月: AiP *を取得 ・24年:竣工予定	・22年9月: AiP を取得 ・26年:竣工を目指す

> 洋上風力関連

今後の市場拡大が見込まれる日本近海における洋上風力 発電事業の発展に向け、地域との連携拠点として新たな 支店を開設、国内外パートナーと共に取り組みを推進

取り組み例

秋田支店の開設

・22年2月:秋田県と包括的連携に関する協定書を締結

・22年4月:秋田支店の営業開始

CTV (Crew Transfer Vessel)

・洋上風力発電設備の建設および点検作業員の輸送船

・21年4月:秋田曳船(株)と覚書を締結

· 22年3月: Northern Offshore

Services AS社へ貸船開始



SEP船 (Self-Elevated Platform船)

・風車の建設作業等に活用する作業台船

・20年1月: Van Oord Offshore Wind BV社と覚書を締結

・20年代後半:投入を目指す





中計目標の進捗

	中計目標 (22年度目途)	22年3月末 (実績)	22年9月末 (実績)	23年3月末 (予想)
経常損益	700~1,000億円	1兆31億円	7,653億円	1兆1,100億円
ROE	min 8.0%	86.0%	-	48.0%
自己資本比率	min 30%	56%	62%	65%
DER	1.5倍以下	0.47倍	0.35倍	0.28倍

新中期経営計画の策定に向けた検討事項

• 2050年を見据えた超長期的な視点でのロードマップをベースに2030年までを見通した新中計を策定中。23年2~3月頃の発表を予定

<主な検討事項>

資本政策

- ・環境投資を含めた投資計画
- ・財務規律の維持と最適資本構成
- ・株主還元の在り方 (DOE導入・自己株式の取得・配当性向の 見直し等の是非)
- ・資本効率を意識したKPI導入 (ROIC等)

環境

・2030年GHG排出削減目標の見直しと SBT再認定取得への挑戦

人材

・企業価値向上を実現するための人的資本 経営の推進

© 2022. NYK Group. All rights reserved.

Appendix



利益・財務数値の推移



	21/3期末 (実績)	22/3期末 (実績)	22/9期末 (実績)	23/3期末 (前回予想※)	23/3期末 (今回予想)
経常損益(億円)	2,153	10,031	7,653	7,600	11,100
有利子負債(億円)	9,511	8,082	8,519	7,020	7,135
自己資本(億円)	6,253	17,137	24,410	21,030	25,825
自己資本比率	29%	56%	62%	63%	65%
DER	1.52	0.47	0.35	0.33	0.28
ROE	25.6%	86.0%	-	37.7%	48.0%
営業CF(億円)	1,593	5,077	2,954	5,280	7,970
投資CF(億円)	168	▲ 1,485	▲ 1,424	▲ 1,890	▲ 2,485
(減価償却費)(億円)	(988)	(1,015)	(579)	(1,064)	(1,160)

(※) 通期決算発表時(2022年5月9日)に公表した予想値を掲載しています

© 2022. NYK Group. All rights reserved.

セグメント別状況 (ライナー&ロジスティクス事業)





▶ 1. 航空運送事業 (NCA)

		2	2/3期(実	績)			23/3	胡(予想)		前回
	上	期	下	期		上期(実績)			予想比
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	下期	通期	(通期)
売上高 (億円)	89	97	99	90	1,887	1,2	1,238		2,499	114
龙上向(怎口)	439	458	518	471	1,007	625	613	1,261	2,499	114
経常損益(億円)	33	30	4:	10	740	44	40	290 730	730	A 40
柱市以亚 (泥口)	153	177	233	176	740	246	194	290	730	A 40
輸送重量	25	50	2	10	460	19	99	199	398	10
チトン	129	121	110 101		400	97	103	199	398	10
輸送量(RTK)	1,4	1,425 1,252		2,677	1,1	L85	1,214	2,399	A 1	
百万トンキロ	726	699	651	602	2,677	598	587	1,214	2,333	A 1
供給量(ATK)	1,8	374	1,7	715	3,589	1,779		1,850	3,630	▲ 170
百万トンキロ	953	922	890	825	3,369	880	899	1,050	3,030	A 1/0
YIELD指数	14	14	19	90	164	24	41	221	233	1
09/3期 1Q=100	139	149	193	187	104	251	231	221	233	_
燃料単価 (ジェット燃料)	\$7	74	\$1	.00	\$87	\$1	39	\$150	\$144	\$5
US\$ per bbl	\$71	\$77	\$89 \$112			\$148	\$130	·		
機材の稼働時間	11	114 1		104		104		_		
21/3期 1Q=100	115	113	109	99		104	104			

[※] 輸送重量・輸送量(RTK)・供給量(ATK)・YIELD指数は、子会社及び提携航空会社への販売事業は含まない。

[※] 稼働時間は、ドライリース中の機材を含まない。

セグメント別状況 (ライナー&ロジスティクス事業)





22

▶ 2. 物流事業:郵船ロジスティクス

		21/3期			22/3期(実統	責)			23/3期	(予想)		前回
		(実績)	上	期	下	期	\ 	上期	(実績)			予想比
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	下期	通期	(通期)
	TEU	722	37	70	351		721	336		342	678	▲ 49
海上	(1,000TEU)	723	188	182	182	168	/21	167	169	342	076	A 49
輸出	前年同期比	▲ 5%	10% 🔺 9%		9%	A 00%	A	9%	▲ 2%	4 6%	▲ 7%	
	的十四规心		22%	0%	▲ 7%	▲ 11%	▲ 0%	▲ 11%	▲ 7 %	A 270	A 0%	A 7 70
	重量	326	20)1	19	99	400	1	.58	163 321		▲ 51
航空	(1,000トン)	320	100	101	106	93	400	82	76	163	321	A 31
輸出	前年同期比	A 3%	52% 2%		%	23%	▲ 21%		▲ 18%	A 20%	13%	
	טענאניין די יימ	– 370	56%	49%	16%	▲ 10%	2370	▲ 18% ▲ 25%		A 10 70	= 20 %	= 13 70

© 2022. NYK Group. All rights reserved.

セグメント別状況 (不定期専用船事業)





▶ 3. 不定期専用船事業 - 1)ドライバルカー・タンカー市況動向

			:	22/3期(実績))			23/3期	l(予想)		前回予想
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q(実)	2Q(実)	下期	通期	(通期)
	BDI	2,791	3,732	3,478	2,020	3,005	2,517	1,659	1,253	1,670	2,244
ドラ	Cape	31,280	42,380	42,306	14,603	32,642	21,347	13,764	10,500	14,028	22,837
イバル	Panamax	25,912	33,612	29,127	23,006	27,914	26,580	17,194	14,500	18,193	22,145
カー	Handymax	25,407	34,278	30,382	24,853	28,730	28,873	19,742	13,250	18,779	22,218
	Handy	22,420	32,204	31,229	23,840	27,423	27,535	18,720	12,500	17,814	21,259
タン	VLCC	▲ 589	▲ 3,053	1,685	▲ 7,290	▲ 2,312	▲ 11,190	25,579	27,500	17,347	3,453
カー	VLGC	35,655	22,961	39,657	30,039	32,078	45,958	38,630	36,000	39,147	35,239

X Cape = 5TC, Panamax = 5TC, Handymax = 10TC, Handy = 7TC

[※] ドライバルク船型別市況 (スポット傭船料)5TC = 5航路平均、10TC = 10航路平均、7TC = 7航路平均(単位 = \$/day)

セグメント別状況 (不定期専用船事業)





▶ 3. 不定期専用船事業 – 2)自動車輸送

22/3期(実績)				23/3期(予想)						
	上	期	干	期	7240	上期(実績)				前回予想比 (通期)
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	下期	通期	
輸送台数	20	05	2	10	415	218		231	449	12
(万台)	107	98	103	107	413	106	112	231	449	12
前年同期比	41	.%	A	0%	17%	69	%	10%	8%	3%
טענאניין דינט	23%	67%	2%	▲ 2%	17 70	1 %	14%	1070	3 70	3%

※ 欧州域内輸送台数(スペースチャーター込み)を含む

運航船舶



		21/9期末 (実績)		22/9期末 (実績)						
事業 セグメント	船種	所有 (含共有)	傭船	運航船 合計	所有	ī(含共有)		傭船	運	抗船合計
		隻数	隻数	隻数	隻数	DWT	隻数	DWT	隻数	DWT
定期船事業	コンテナ船	26	29	55	26	1,665	29	3,039	55	4,704
物流	内航船・フェリー	5	7	12	5	29	7	41	12	70
	撒積船 (ケープサイズ)	20	96	116	20	3,923	99	19,360	119	23,283
	撒積船 (パナマックスサイズ)	35	64	99	34	3,032	60	5,172	94	8,204
	撒積船 (ハンディサイズ)	56	98	154	55	2,745	82	4,066	137	6,811
不定期専用船	チップ船	10	29	39	12	617	25	1,394	37	2,012
事業	自動車船	43	74	117	48	834	73	1,343	121	2,178
	タンカー(油槽船)	46	18	64	51	6,294	16	2,382	67	8,676
	LNG船	79	3	82	83	6,902	3	224	86	7,127
	在来・プロジェクト貨物船	23	19	42	23	418	24	345	47	763
	その他	4	0	4	4	29	0	0	4	29
その他事業	客船	1	0	1	1	7	0	0	1	7
	合計	348	437	785	362	26,495	418	37,366	780	63,869
	シャトルタンカー			25					28	3,614
海洋事業	FPSO			3					3	-
沙什于未	FSO			2					2	-
	ドリルシップ			1					1	-
グリーン	LNG燃料供給船			2					2	5
ビジネス	CTV			0					1	0
	総合計			818					817	67,489

※ 共有船の重量トンは他社持ち分を含む。J/V保有船舶を含む。DWT…1,000KT

© 2022. NYK Group. All rights reserved.



2022年度第2四半期決算説明資料 2022年10月31日

目次



□ 1.2022年度第2四半期決算概要	P.3
■ 2. 主要航路別積高・消席率・運賃指数	P.4
□ 3. サプライチェーン混乱の影響と対応	P.5
□ 4.2022年度通期見通し	P.6
□ 5.2022年度取り組み	P.7
■ 6. 参考資料(船隊構成、航路構成)	P.8

1. 2022年度第2四半期決算概要



■ 要点

<u>需給に軟化傾向が見られるも運賃市況は高水準を維持。第2四半期は前年同期比増益となる5,521百万US\$の黒字を達成(+1,320</u> 百万US\$)

- 7-9月の世界的な貨物需要は、7月の堅調な荷動きから一転、8-9月に入って輸送需要が減退した。
- 供給面では港湾混雑は一部で改善の傾向がみられるものの、北米東岸や欧州では引き続き混雑が続くなど、サプライチェーンの混乱は世界各地で継続している。
- 足元では継続的に市況が悪化するものの、第2四半期を通じて前年同期を上回る運賃水準で推移し、利益額を押し上げた。

■ 2022年度上期実績並びに対前年同期比較

2021年度 2022年度 上期 対前年同期比 2Q 対前年同期比 増減 10 20 上期 10 20 上期 増減 増減 増減 実績 実績 実績 実績 実績 実績 (%)(%) 売上高 5,776 7,557 13,333 9,019 9,367 18,386 1,810 24% 5,053 38% **EBITDA** 2,924 4,572 7,496 5,859 5,843 1,271 28% 56% 11,702 4,206 **EBIT** 2,657 4,295 6,952 5,561 5,528 11,089 1,233 29% 4,138 60% 税引き後損益 4.200 6,760 5.499 5,521 11.019 1.320 31% 2.559 4,260 63% 燃料油価格(US\$/MT) \$465 \$509 \$487 \$750 \$875 \$812 \$366 72% \$325 67% 総燃料消費量 (K MT) 1,797 1,543 891 773 771 -14% -253 906 -121-14% 総積高 (K TEU) 3.181 2.939 5,837 -9% -448 3.104 6.285 2,898 -283 -7%

■ 2022年度上期実績対前年同期比較



- 積高:前年同期比で若干減少。
- □ 運航費:船費増加。一方で、運航隻数は減少。また、港湾混雑による滞船増加から燃料消費は

(単位:百万US\$)

- 減少し、前年同期並みに推移。
- □ 運賃:対前年同期比で上昇。
 - 可変費: コスト削減は進展するも、世界的なインフレ及び港湾や内陸の混雑による追加費用により悪化。

3

- □ 燃料油価格:油価は上昇。
 - 一般管理費:代理店費用やIT費用が増加。

2. 主要航路別積高・消席率・運賃指数



(単位:千TEU)

	2021年度							
航路別積高・消席	率	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期
			実績	実績	実績	実績	実績	実績
北米往航	積高	615	649	1,264	564	523	1,088	2,352
40/八1工/1/16	消席率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	積高	436	443	879	411	422	833	1,712
E人7111至707.6	消席率	100%	100%	100%	97%	97%	97%	100%

	2022年度						
1Q	2Q	上期					
実績	実績	実績					
577	578	1,155					
100%	91%	95%					
402	395	796					
95%	95%	95%					

北米復航	積高	328	309	638	258	240	498	1,135
10/八 交別に	消席率	54%	54%	54%	47%	51%	49%	52%
欧州復航	積高	339	347	687	305	289	594	1,281
上入7111友测几	消席率	82%	78%	80%	69%	63%	66%	73%

278	276	554
48%	51%	49%
282	267	549
58%	56%	57%

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

				2021年度			
航路別運賃指数	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期
	実績	実績	実績	実績	実績	実績	実績
北米往航	185	247	216	285	304	294	252
欧州往航	327	451	389	539	552	546	466

2022年度					
1Q	2Q	上期			
実績	実績	実績			
354	389	372			
530	508	519			

▶ 積高・消席率:北米往航の積高は1Q比で横ばい、前年同期比で減少。西岸混雑緩和によるサービス頻度増で消席率は減少。

欧州往航は1Q比で積高・消席率とも横ばい。前年同期比では積高・消席率共に減少。

> 運賃指数 : 1Q比では北米往航は微増、欧州往航は微減。

前年同期比でスポット運賃は下落したものの、全体での平均運賃は高水準を維持。

3. サプライチェーン混乱の影響と対応



発牛事象

- ▶ 世界的な貨物需要は減少傾向。例年にはピークを迎える中国国慶節前の荷動きの盛り上がりは見られなかった。アジア発北米向け航路の7、8、9月の荷動きは、各国の水際対策の緩和によるモノ消費からコト消費への転換、消費財の在庫積み上がり、また、インフレによる消費意欲の減退から、前年同期比5%の減少。アジア発欧州向け航路の7、8月の荷動きは、インフレに加えて、エネルギー価格上昇による影響等で前年同期比4%減少。
- ▶ 一部港湾の混雑は改善しつつあるが、ハンブルクや北米東岸など局所的な混雑は継続しており、北米西岸も鉄道への接続が混雑している。
- ▶ 中国では断続的なロックダウンが行われてきたが、港湾機能は平常に維持されている。
- > 北米西岸労使交渉は継続協議中。



Customer service oriented

➤ ONE Quote内のChat機能を拡充。今年の12月末までに、全世界のカスタマーサービススタッフの8割が Chat機能を利用可能になり、お客様とのよりスムーズなコミュニケーションの実現と迅速なソリューション提供を目指す。

ONEの 対応

Operation excellency

▶ マーケットの需要に柔軟に対応すべく、コンテナ調達や空コンテナ回送の最適化を徹底。

▶ 船員交代は平常化しつつあるが、各港状況を注視しながら船主との連携を強化。

Quality of employee

- ▶ 全世界のオフィスで柔軟な在宅勤務を実施。
- ▶ 社員同士の繋がりを維持し、地域社会に貢献するためのCSR活動を継続。



サプライチェーンの混乱は各地で継続。

ONEとしては社会インフラを維持する責任を果たすべくコンテナ調達や回送の最適化、顧客とのコミュニケーション強化により、需給変動に合わせた最大限の対応を実施する

4. 2022年度通期見通し



■ 要点

2022年度通期業績は、需要減退による運賃市況の悪化を背景に、前年度比減益となる税 引き後利益15,269百万US\$を見込む。(-\$1,487百万US\$)

- 継続するサプライチェーンの混乱とインフレにより、荷役・内陸輸送を中心に費用は増加傾向。
- 北米の在庫積み上がり状況、欧州は景気後退局面に入ったことを受けて、荷動き及び短期運賃市 況の回復には一定の時間を要する見込み。
- 輸送需要の減退は下期を通して継続することを想定して、下期は4,250百万US\$の税引き後 利益を予想。

■ 2022年度通期見通し

	2021年度 実績			
	上期	下期	通期	
	実績	実績	実績	
売上高	13,333	16,765	30,098	
EBITDA	7,496	10,783	18,279	
EBIT	6,952	10,244	17,196	
税引き後損益	6,760	9,997	16,756	
	2 18 18 17	5.00.000		
燃料油価格(US\$/MT)	\$487	\$539	\$512	

	2022年度 予想					
	上期	下期	通期			
	実績	予想	予想			
	18,386	11,530	29,916			
	11,702	4,760	16,462			
	11,089	4,130	15,219			
	11,019	4,250	15,269			
г						
	\$812	\$813	\$813			

通期					
増減	増減				
	(%)				
-182	-1%				
-1,817	-10%				
-1,976	-11%				
-1,487	-9%				
\$301	59%				

5.2022年度取り組み



1. サプライチェーンを支えるコンテナ船社として、高品質で安全なグローバル輸送サービスの提供を 続するための投資を着実に実行する。 方針				
	1. サプライチェーンを支えるコンテナ船社として、高品質で安全なグローバル輸送サービスの提供を継 続するための投資を着実に実行する。			
2. グリーン戦略を当社の最重要経営課題と位置づけ、脱炭素化を始めとした業界の課題に取り組む。				
3. デジタル化や運航の効率化、リスク管理を更に強化、業界トップクラスの収益性と安全性をさらにめる。	高			
 ▶ 最新鋭大型コンテナ船の建造契約締結を発表。日本シップヤード株式会社および現代重工業株式会社に、13,700TEU超型の大型コンテナ船を各5隻、計10隻を発注(2022年5月)。2025年に竣工予定。 ▶ 新造船 12,000TEU型(長期傭船)2隻が計画通り引き渡し済み。(2022年8-9月) ▶ 中東/インドーモザンビーク直行サービスを改編、ケニア・モンバサの直接寄港により東南アフリカの新たなトウェイオプションを拡大。(2022年8月) ▶ インド・ハジラ向けフィーダサービス開始(シンガポール/コロンボ/ハジラ)、東インド向けサービスの利何を向上(2022年9月) ▶ 世界最大手のコンテナ船専業船主Seaspan Corporationを傘下に持つAtlas Corp.の株式取得を同社主要株主ともに提案。(2022年8月/10月) 	更性			
環境 『環境 『最近 では、 FEXI/CIIへの対応について、本船別・航路別の対応をパートナー各社を含め検討継続中。また、システムをしたCIIモニタリング機能を構築中。 》 Singapore/Rotterdam間の"Green and Digital Corridor"*1に当社の参画するGCMD*2が協賛。(2022年9月) 2023年中の取得を目指しているゼロ・エミッション船のAiP取得の為の、社外関係者とのProject組成。				
安全 運航船を対象に安全キャンペーンを実施。本年は各船での最善事例、取り組みの紹介、共有を主眼とした。 (2022年8月)				

- *1: 脱炭素を目的としたMaritime & Port Authority of SingaporeとCity of Rotterdamの取り組み。
 *2: Global Centre of Maritime Decarbonization。産官連携によるシンガポールの海事脱炭素化拠点。

6. 参考資料 (船隊構成·航路構成)



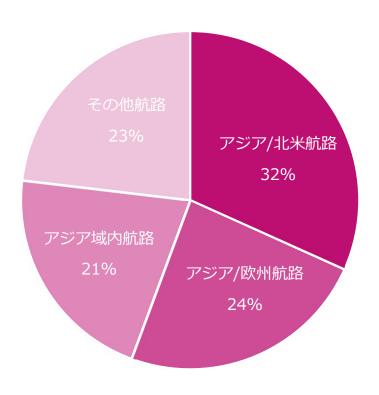
8

■ 船隊構成

Size		1)2022年6月末	2)2022年9月末	2)-1)
>= 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	120,600	120,600	0
	隻数	6	6	0
10,500 - 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	480,400	504,200	23,800
84 9497	隻数	35	37	2
9,800 - 10,500 TEU	キャパシティ(TEU)	110,200	110,200	0
70	隻数	11	11	0
7,800 - 9,800 TEU	キャパシティ(TEU)	373,255	355,677	▲ 17,578
	隻数	42	40	A 2
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU)	138,307	138,307	0
A 55	隻数	21	21	0
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU)	49,629	32,814	▲ 16,815
	隻数	9	6	A 3
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)	78,260	78,260	0
	隻数	16	16	0
4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU)	62,952	62,952	0
20 20	隻数	14	14	0
3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU)	16,358	16,358	0
	隻数	4	4	0
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	89,089	83,874	▲ 5,215
5	隻数	33	31	A 2
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	12,163	12,163	0
	隻数	7	7	0
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	10,628	10,628	0
s 3*	隻数	10	10	0
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU)	0	966	966
351	隻数	0	1	1
Δ=1	キャパシティ(TEU)	1,541,841	1,526,999	▲ 14,842
合計	隻数	208	204	▲ 4

■ 航路構成

(2022年度2Q 往復スペースの構成)





免責事項

本資料に掲載されている将来計画や業績予測、戦略、方針、見込み等に関する記載は、資料作成時点で入手可能な情報及び一定の仮定に基づいて作成されたものであり、将来予想に関する記述に該当します。将来予想に関する記述は、予想、予測、期待、傾向、目的、計画、確信、模索、継続、可能性等の文言又は類似する表現が含まれることがありますが、これに限定されるものではありません。これらの記述は、様々な不確定要素及び可変要因により、実際の業績、結果、パフォーマンス等と大幅に異なる結果となる可能性があります。

本資料に掲載されている将来予想に関する記述と実際の結果との間に不一致をもたらす可能性のある要素としては、海運市況の著しい変動や、為替・金利・燃料油価格の変動などが挙げられますが、これらに限定されるものでありません。 諸要素の詳細については、EDINETに掲載されている当社の有価証券報告書にも記載されていますので、ご参照ください。

本資料に記載されている将来予想に関する記述は、本資料作成日時点のものであり、当社は、本資料作成日以降に判明した新たな情報や将来の事象により、本資料に掲載された情報を最新のものに変更する義務を負うものではありません。

本資料に掲載されている情報は、信頼できる情報源より取得するよう努力していますが、その情報の正確性または完全性については保証または約束するものではありません。当社は、本資料において使用 するデータ及び表現等の欠落、誤謬、本情報の使用により引き起こされる損害等に対する責任は一切負いかねますのでご了承ください。

お問い合わせ先 - IRグループ

住所 〒100-0005 東京都千代田区丸の内2-3-2 郵船ビル

TEL 03-3284-6008

FAX 03-3284-6382

E-mail iroffice@nykgroup.com

URL https://www.nyk.com/ir/