



2022年度

(2023年3月期)

決算報告

NSユニテッド海運株式会社

2023年4月28日

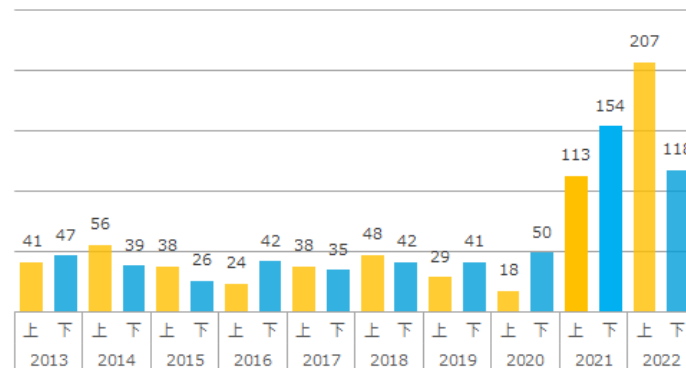
目次

1． 2022年度業績ハイライト	 p. 2
2． 2022年度決算の概要	 p. 3
3． 2023年度業績見通し	 p. 4
4． 2023年度市況見通し	 p. 6
5． 活動状況	 p. 7
(ご参考) 運航船腹構成	 p. 8
財務アウトルック	 p. 9

1. 2022年度業績ハイライト

【単位：億円】 (連結)	売上高	営業利益	経常利益	親会社株主に帰属 する当期純利益
上期	1,308	207	241	194
下期	1,200	118	93	82
通期 (ROE)	2,508	325	334	276 (21.59%)

半期毎営業利益（単位：億円）



通期業績レビュー

上期 底堅い中小型船市況に加え、想定を上回る円安が追い風となり収益が拡大しました。

- ・ドライバルク市況は大型船（ケープサイズ）市況の変動が大きかったものの、中小型船市況は海上輸送距離の長距離化が需給の安定に寄与し底堅く推移いたしました。加えてドル円相場は大幅な円安局面となり、収益を大きく押し上げました。

下期 市況軟化局面に備えた中長期輸送契約が基盤となり、安定収益を確保しました。

- ・ドライバルク市況は季節的要因や港湾の検疫体制が緩和されたことに伴う滞船縮小により軟調な展開となりましたが、高市況下で締結した輸送契約が収益を下支えしました。
- ・米中貿易摩擦、資源高に伴うインフレを背景に経済減速が懸念されましたが、中国のゼロコロナ政策解除により、2月以降は回復傾向となりました。

▶ **2期連続最高益を達成、ROEは2期連続20%を上回りました。**

配当還元 通期で1株当たり365円を見込みます。（前期通期実績285円）

2. 2022年度決算の概要

外航海運 世界的な資源高に伴うインフレ懸念、港湾検疫体制緩和による船腹供給の増加からドライバルク市況は夏場以降下落基調となりましたが、例年との比較では底堅く推移しました。中長期契約に基づく安定収益に加え期中に進行した円安が収益を押し上げ、営業利益は301億円と前年比で増益となりました。

内航海運 火力発電所の稼働率低下で電力関連貨物の輸送量は昨年度実績を下回りましたが、鉄鋼原料、セメント関連貨物輸送は堅調に推移いたしました。スポット輸送需要にも支えられ、営業利益は24億円と前年比で増益となりました。

以上により、通期の連結業績は前年同期比で営業利益では約58億円の増益、経常利益では約68億円、当期純利益では約40億円の増益となりました。

【連結】 (単位：億円)	2021年度							2022年度							対前年度 通期比
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	
売上高	428	469	897	547	515	1,062	1,959	623	685	1,308	660	540	1,200	2,508	+ 549
営業利益	47	66	113	88	66	154	267	112	95	207	93	25	118	325	+ 58
外航部門	45	62	107	83	59	142	249	113	91	204	83	14	97	301	+ 51
内航部門	2	4	6	5	7	12	18	▲ 1	4	3	10	11	22	24	+ 7
経常利益	41	63	105	91	70	161	266	131	110	241	73	21	93	334	+ 68
親会社株主に帰属する 当期純利益	36	52	87	71	78	149	236	105	89	194	59	22	82	276	+ 40

3. 2023年度業績見通し

事業環境

中国経済の回復による海上荷動きの増加が期待される一方で、港湾検疫体制の緩和、それに伴う滞船の縮小が引き続き海運市況を下押しすると想定されます。鉄鋼原料を中心に堅調な海上輸送需要が予測されますが、滞船縮小に加え環境対応を意識したさらなる減速航海の拡がり需給バランスに及ぼす影響を注視する必要があります。（次項目 4. 2023年度市況見通しご参照）。為替に関しましては日米で金融政策の変更がリスク要因として挙げられますが、ドル円相場の期中平均として130円を想定しております。

配当予想

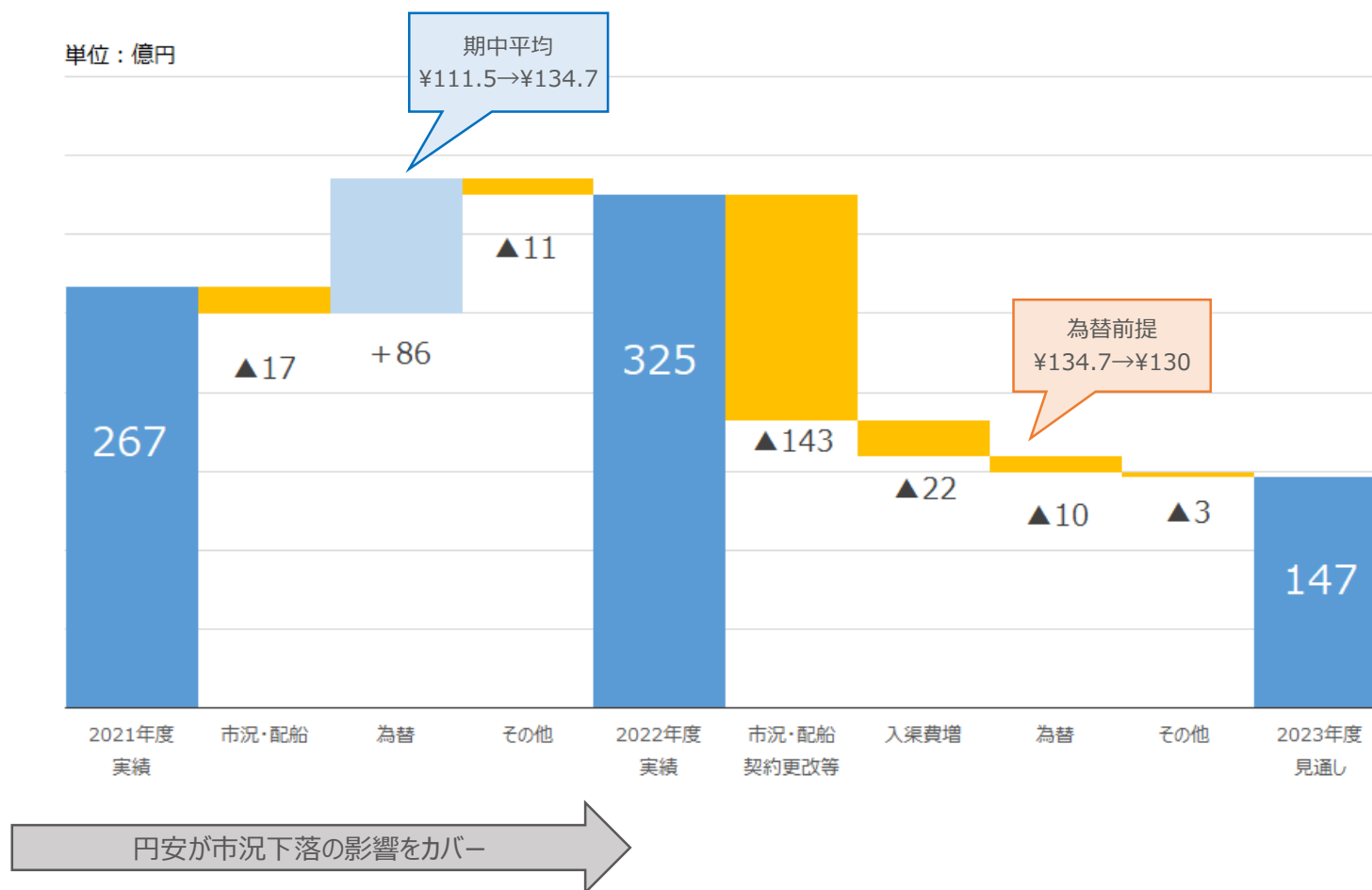
当期中間配当は65円を予定しております。期末配当は未定としておりますが、中間配当と合算した通期配当は当社従来方針に基づき連結通期業績の概ね30%とする予定です。今後のリスク要因を見極めた上で期末配当予想額の公表が可能となった時点で、速やかにご報告申し上げます。

【連結】 (単位：億円)	2022年度			2023年度			前期比 増減
	上期 (実績)	下期 (実績)	通期 (実績)	上期 (予想)	下期 (予想)	通期 (予想)	
売上高	1,308	1,200	2,508	890	900	1,790	▲ 718
営業利益	207	118	325	74	73	147	▲ 178
経常利益	241	93	334	65	67	132	▲ 202
親会社株主に帰属する 当期純利益	194	82	276	49	61	110	▲ 166

	2022年度			2023年度		
	上期	下期	通期	上期前提	下期前提	通期
為替	¥130.83	¥138.50	¥134.67	¥130.00	¥130.00	¥130.00
燃料油価格（全油種平均）	\$705	\$605	\$655	\$587	\$587	\$587
市況 ケープサイズ	\$17,520	\$11,932	\$14,726	\$18,000	\$18,000	\$18,000
パナマックス	\$21,743	\$13,612	\$17,677	\$15,000	\$14,250	\$14,625
スモールハンディ	\$22,995	\$12,279	\$17,637	\$13,000	\$12,000	\$12,500

3. 2023年度業績見通し

◆ 営業利益の推移（2021年度実績～2023年度見通し）



4. 2023年度市況見通し

米国、EU諸国では一部でインフレ圧力緩和の兆しが見られ、中国ではゼロコロナ政策が解除され粗鋼生産の回復が期待されます。年後半から2024年に向けて、鉄鋼原料中心に堅調な輸送需要を予測します。船腹供給面においては、港湾検疫が緩和されたことに伴い滞船が縮小し、海運市況にマイナス影響を及ぼすことが懸念されます。

海上輸送需要見通し

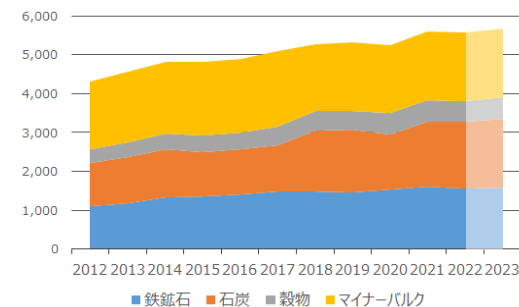
鉄鉱石：中国でゼロコロナ政策が解除され、粗鋼生産の回復が期待されます。建設部門を中心に原材料需要の拡大が見込まれ、鉄鉱石の輸送需要は堅調な推移が予測されます。

石炭：中国やインドで国内生産が進み、輸送需要の減少が指摘されますが、欧州では引き続きロシアへの経済制裁を継続していることからロシア産天然ガスに代わる石炭輸入が増加し、輸送距離の長距離化が見込まれます。全体の輸送需要としては横ばいか微増する見込みです。また、中国が豪州炭の輸入を本格再開するか注目されます。

穀物：中国の海上輸送需要は最近の傾向から横ばいと見られますが、その他インドを含むアジアで大きな輸送需要の伸びが期待されます。欧州では石炭同様に輸送距離の長距離化が続いており、需給の引き締めにつながる見込みです。

マイナーバルク：米国、EU諸国の経済活動停滞が懸念されるなか、中国ではボーキサイトの輸入増が見込まれており、マイナーバルク全体としても堅調な輸送需要が期待されます。

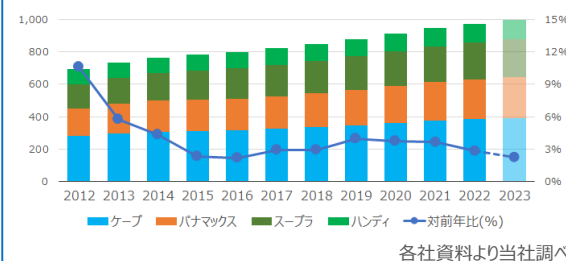
海上輸送需要推移（百万トン）



ドライバルク船腹供給見通し

新型コロナウイルス感染症対策としての港湾検疫が緩和方向に向かい、滞船が縮小していること、解撤がなかなか進まず老齢船の退出が遅れていることが供給増加要因として懸念されます。一方で、船主は主力となる次世代燃料を見極めるため、新造船発注に慎重であること、CO2排出削減のため減速航海を進めることが想定され、船腹供給の増加は限定的と予測します。

ドライバルク船腹量見通し（百万DWT）



現時点における2023年度先物指標

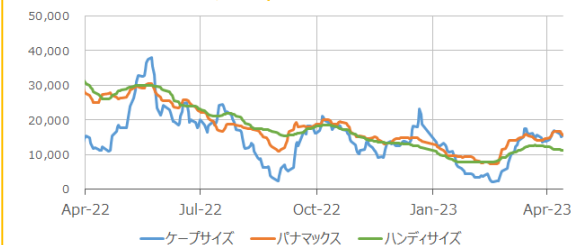
船型	2023年度平均
ケープサイズ	\$18,000
パナマックス	\$16,300
スモールハンディ	\$13,600

4/21付 先物指標値より算出

中国の粗鋼生産回復により鉄鋼原料輸送需要が伸び、ケープ市況は比較的堅調な推移が期待されます。パナマックス以下の船型は、米欧諸国の経済減速が顕実化すれば貿易量が減少し、輸送需要が低下する可能性があります。現時点における2023年度先物指標は当社業績予想の市況前提をやや上回る水準で推移しています。

船型別市況推移（\$/day）

出典：Baltic Exchange



5. 活動状況

●「国連グローバル・コンパクト」参加

国連が提唱する「人権」「労働」「環境」「腐敗防止」の4分野 10原則を定める「国連グローバル・コンパクト」に賛同し、2023年3月26日付で参加しました。日本のローカルネットワークであるグローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパンを通じ、関連分野に対する知見を深め、当社のサステナビリティ活動に活用してまいります。

●NSユナイテッド海運グループ人権方針を策定

NS ユナイテッド海運グループは、グループ企業理念を制定し、その実現にあたって「行動基準」を定めております。今般、そこに謳われている人権を尊重することがグローバルに事業を展開する企業として果たすべき社会的責任であることを明確化すべく、2023年1月に「NS ユナイテッド海運グループ人権方針」を策定しました。
[NSユナイテッド海運グループ人権方針 \(nsuship.co.jp\)](https://nsuship.co.jp)

●環境保全への取り組み

「2030年までに輸送単位（トン・マイル）当たりのCO2排出量を2019年比20%削減」「2050年までにカーボンニュートラル実現を目指す」という目標に向け、全社一体となって取り組んでいます。具体的には、①エンジン出力を一段と落とした減速航海の採用、②アンモニア、バイオディーゼルなど次世代燃料の研究、③硬帆船やローターセイルなど風力推進装置の研究を進めています。



「国連グローバル・コンパクト」参加証明書

国連グローバル・コンパクトの4分野10原則



人権

企業は、
原則 1 国際的に宣言されている人権の保護を支持、尊重し、
原則 2 自らが人権侵害に加担しないよう確保すべきである



労働

企業は、
原則 3 結社の自由と団体交渉の実効的な承認を支持し、
原則 4 あらゆる形態の強制労働の撤廃を支持し、
原則 5 児童労働の実効的な廃止を支持し、
原則 6 雇用と職業における差別の撤廃を支持すべきである



環境

企業は、
原則 7 環境上の課題に対する予防原則的アプローチを支持し、
原則 8 環境に関するより大きな責任を率先して引き受け、
原則 9 環境にやさしい技術の開発と普及を奨励すべきである



腐敗防止

企業は、
原則 10 強要と贈収賄を含むあらゆる形態の腐敗の防止に取り組むべきである

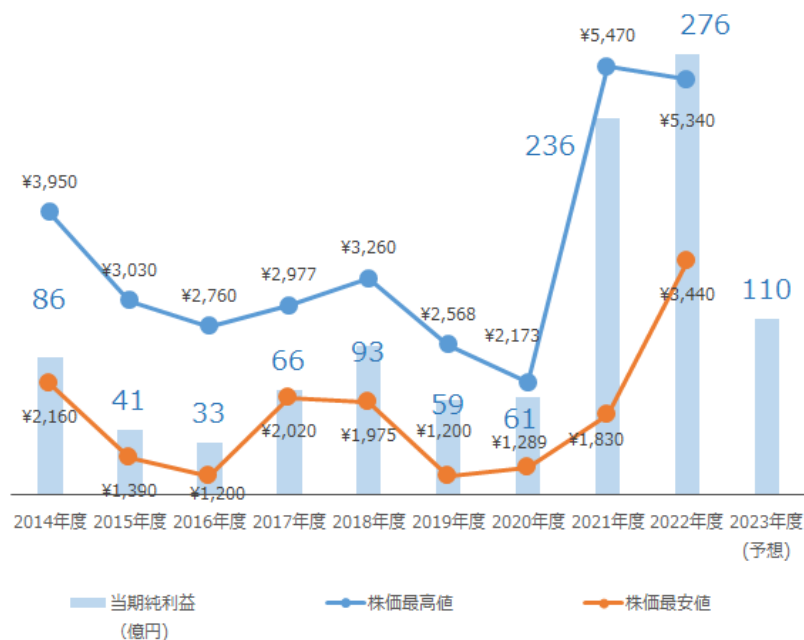
(ご参考) 運航船腹構成

船種	2022年3月末 合計	2023年3月末			22/3末比 増減
		所有	用船	合計	
鉄鋼原料船	51隻	28隻	22隻	50隻	▲ 1隻
中小型バルカー	73隻	11隻	67隻	78隻	+ 5隻
LPG	3隻	3隻	0隻	3隻	+ 0隻
外航船 小計	127隻	42隻	89隻	131隻	+ 4隻
内航船	71隻	22隻	55隻	77隻	+ 6隻
合計	198隻	64隻	144隻	208隻	10隻

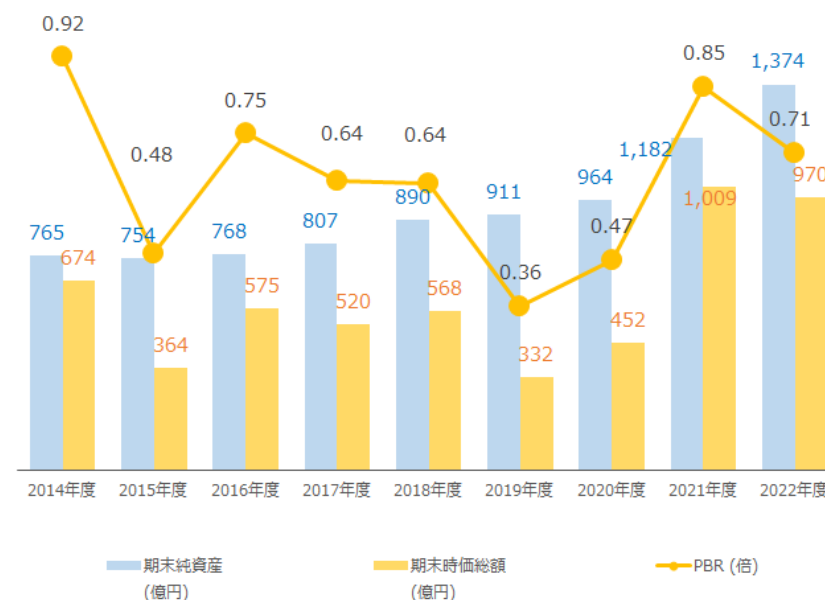
*運航船舶数には短期スポット用船も含まれております。

(ご参考) 財務アウトルック

当期純利益と期中株価の推移



期末純資産・時価総額

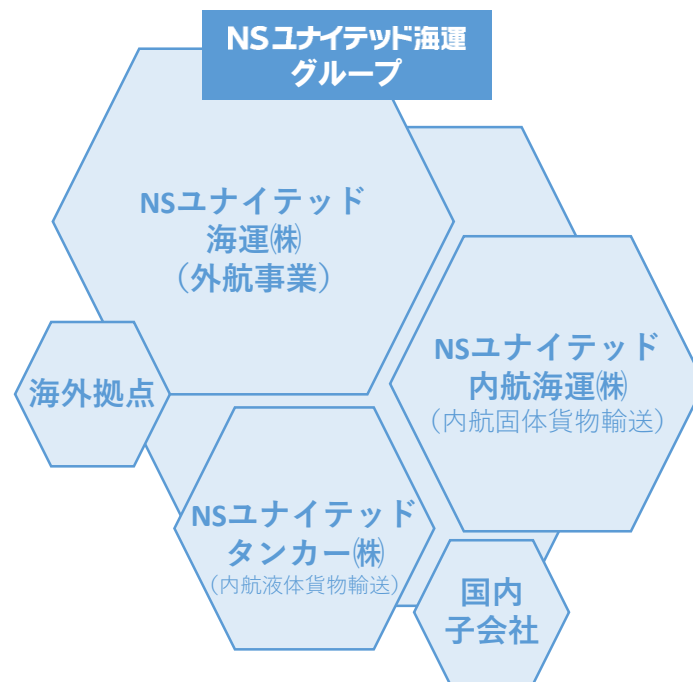


NSユニテッド海運株式会社

NSユニテッド海運グループは、
誠実で良質な海上輸送サービスの提供を通じて
社会の発展に貢献します。

(本資料に関する注意)

本資料に記載されている業績予想等の将来に関する記述は、当社が本資料発表日現在において入手可能な情報に基づき作成したものであり、実際の業績は様々な要因により異なる可能性があります。



当社ウェブサイト：<https://www.nsuship.co.jp>

本資料についてのお問い合わせ先：03-6895-6411