



2023年度

(2024年3月期)

第2四半期

決算報告

NSユニテッド海運株式会社

2023年10月31日

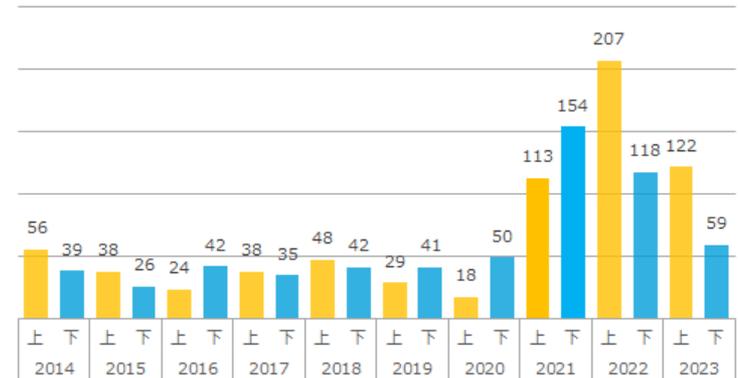
目次

| | |
|---------------------|------------|
| 1. 2023年度業績ハイライト | p. 2 |
| 2. 第2四半期決算の概要 | p. 3 |
| 3. 2023年度業績見通し | p. 4 |
| 4. 2023年度市況見通し | p. 5 |
| 5. 活動状況 ～環境保全・安全運航～ | p. 6 |
| (ご参考) 財務アウトルック | p. 7 |

1. 2023年度業績ハイライト

半期毎営業利益（単位：億円）

| 【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 する四半期純利益 |
|-----------------|-------|------|------|----------------------|
| 上期実績 | 1,124 | 122 | 138 | 110 |
| 通期予想 (ROE) | 2,042 | 181 | 173 | 139 (9.86%) |



上期業績：半期営業利益としては5半期連続で100億円を上回る

- ・ ドライバルク市況は港湾検疫、荷役が正常化し異常滞船が緩和することで昨年度比では下落。
- ・ 長期貨物輸送契約による安定収益に加え、空船率をミニマイズする効率配船に努めることでフリー船隊も収益に貢献。
- ・ 昨年度と比べ市況は軟調に推移するも、円安の追い風もあり従来予想を上回る収益を確保。

通期業績見通し：過去最高益となる昨年度からは減益となるも、従来予想を上回る収益を確保

- ・ 季節的な要因で年明け以降市況の下落が見込まれることから、早期に中長期貨物契約を確保し市況耐性を強化。
- ・ 専航船を中心とする安定収益基盤により、従来予想を上回る収益を確保。

配当予想：配当性向は年間で概ね30%を目途、期末配当は+20円の増配を予想

- ・ 中間配当：前回発表の通り、一株当たり80円の配当とします。
- ・ 期末配当：一株当たり80円としていた配当予想を100円に増配修正し、中間配当と合わせた年間配当は一株当たり180円を予想。

2. 第2四半期決算の概要

- 外航海運** ● 海運市況は7月まで中国経済減速懸念から下落基調で推移するも、9月以降はブラジル積み鉄鉱石や穀物などの海上輸送需要が回復、またパナマ運河の通航制限に伴う稼働船舶の減少が需給の引き締めにつながり反転上昇。VLGC（大型LPG運搬船）市況は高水準を維持。
- 過去最高益となる昨年度比では市況下落の影響もあり減益となるも、長期貨物契約に基づく安定収益に加え、スポット契約による収益の積み上げ、円安進行により、前回予想以上の収益を確保。
- 内航海運** ● 国内輸送は建設部門の輸送需要が停滞し、鋼材、セメント輸送が前年同期を下回ったものの、鉄鋼原料輸送は堅調に推移。長期輸送契約だけでなくスポット輸送需要を取り込むことで営業利益は前年同期比7億円の増益。

| 【連結】 (単位：億円) | 2023年度 | | | 前年同期比 | | 前回7月予想比 | |
|------------------------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| | 1Q | 2Q | 上期 | 前年度上期 | 増減額 | 上期予想 | 増減額 |
| 売上高 | 554 | 570 | 1,124 | 1,308 | ▲ 185 | 1,047 | + 77 |
| 営業利益 | 58 | 64 | 122 | 207 | ▲ 85 | 99 | + 23 |
| 外航部門 | 55 | 57 | 112 | 204 | ▲ 92 | 91 | + 21 |
| 内航部門 | 3 | 7 | 10 | 3 | + 7 | 8 | + 2 |
| 経常利益 | 79 | 60 | 138 | 241 | ▲ 103 | 102 | + 36 |
| 親会社株主に帰属する 四半期純利益 | 62 | 48 | 110 | 194 | ▲ 84 | 82 | + 28 |
| 為替 (円/US\$) | + ¥135.33 | + ¥142.67 | + ¥139.00 | + ¥130.83 | + ¥8.17 | + ¥136.33 | + ¥2.67 |
| 燃料油価格※ (US\$/MT) | + \$538 | + \$544 | + \$541 | + \$705 | ▲ \$164 | + \$543 | ▲ \$2 |

※燃料油価格は脱硫装置を搭載した船舶で消費する高硫黄C重油を含む全油種平均価格

3.2023年度業績見通し

通期業績の見通し：安定収益を重ねることで各段階利益で従来予想を上回る収益を確保

- 海運市況は年明け以降、季節的な要因により下落を見込むが、柔軟性を高めた船隊ポートフォリオで市況耐性を強化。
- 為替は急激な円安局面の修正を想定しつつも、通期ベースで従来予想に対し増収増益を見込む。

| 【連結】 (単位：億円) | 2023年度 (今回予想) | | | 前年度比 | | 前回7月予想比 | |
|-----------------------------|---------------|------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| | 上期 (実績) | 下期 (予想) | 通期 (予想) | 前年度通期 (実績) | 増減額 | 通期 (予想) | 増減額 |
| 売上高 | 1,124 | 918 | 2,042 | 2,508 | ▲ 466 | 1,941 | + 101 |
| 営業利益 | 122 | 59 | 181 | 325 | ▲ 144 | 156 | + 25 |
| 外航部門 | 112 | 49 | 161 | 301 | ▲ 140 | 134 | + 27 |
| 内航部門 | 10 | 10 | 20 | 24 | ▲ 4 | 22 | ▲ 2 |
| 経常利益 | 138 | 35 | 173 | 334 | ▲ 161 | 146 | + 27 |
| 親会社株主に帰属する 当期純利益 | 110 | 29 | 139 | 276 | ▲ 137 | 123 | + 16 |
| 為替 (円/US\$) | ¥139.00 | ¥135.00 | ¥137.00 | ¥134.67 | + ¥2.33 | ¥133.17 | + ¥3.83 |
| 燃料油価格※ (US\$/MT) | \$541 | \$587 | \$564 | \$655 | ▲ \$91 | \$546 | + \$18 |
| 市況 ケーブサイズ | \$14,449 | \$13,000 | \$13,725 | \$14,726 | ▲ \$1,002 | \$14,000 | ▲ \$276 |
| パナマックス | \$12,063 | \$10,500 | \$11,282 | \$17,677 | ▲ \$6,396 | \$10,750 | + \$532 |
| ハンディ | \$9,614 | \$10,250 | \$9,932 | \$17,637 | ▲ \$7,705 | \$9,500 | + \$432 |

※ 為替は1円の円安で約2億円/下期の経常増益

燃料油価格は脱硫装置を搭載した船舶で消費する高硫黄C重油を含む全油種平均価格

4. 2023年度市況見通し

2023年度下期は、復調傾向にある中国の鉄鋼原料、穀物輸送や輸送トンマイルの上昇が市況の下支え要因となる見込みだが、年明け以降の季節的要因による下落や世界経済全体の減速懸念に対し留意する必要がある。

海上輸送需要見通し

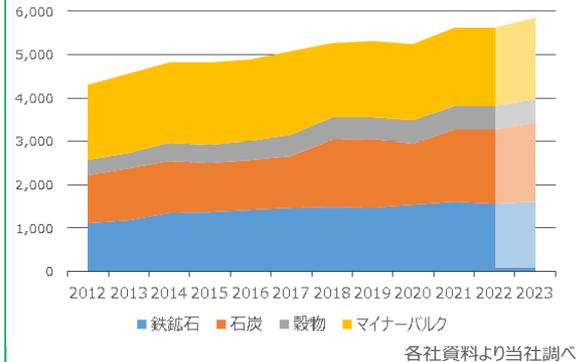
鉄鉱石：足元で大型船市況は騰勢を強めており、中国鉄鋼需要が不動産セクターからインフラや製造業へシフトすることで鉄鋼原料輸送需要は底堅く推移する見込み。引き続きブラジル出荷ベースが堅調に推移すれば輸送トンマイルが伸び需給のタイト化が期待される。

石炭：中国では干ばつの影響で水力発電が大幅に減少し、火力発電による代替需要で石炭輸入が増加、インドでも鉄鋼生産需要、電力需要は共に強く石炭の荷動きは堅調に推移する見込み。

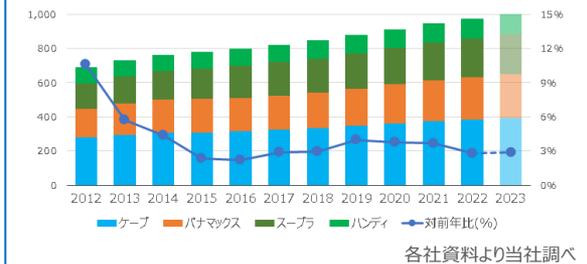
穀物：好天が続くブラジルのトウモロコシ生産量、出荷量が大幅に増加。その他、南米積み中国向けの穀物輸送を中心に総じて増加基調で、中小型船市況を支える見込み。

マイナーバルク：マイナーバルク輸送は中国のポーキサイト輸入量が増加し、輸入先はインドネシアからギニアへの移転が進む。11月以降、同国が乾季を迎えることから輸送距離の長距離化が期待される。

海上輸送需要推移 (百万ト)



ドライバルク船腹量見通し (百万DWT)



ドライバルク船腹供給見通し

ドライバルク船舶の竣工量は徐々に回復しているものの、原材料の高騰に伴う高船価に加えて環境規制の影響や次世代燃料を模索する動きから歴史的には低水準で推移。解撤ペースはややもち直していることから老齢船の退出が進めば需給環境に対しプラスの影響。干ばつによるパナマ運河の通峡遅延が増加したこともあり、今後の市況に与える影響が注目される。

現時点における2023年度下期先物指標

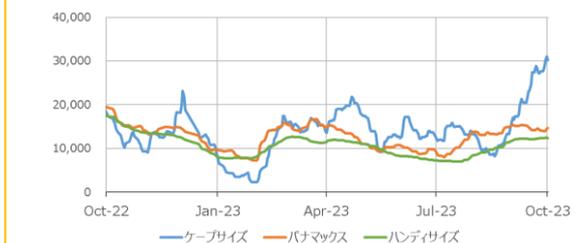
| 船型 | 2023年度下期平均 |
|--------|------------|
| ケープサイズ | \$15,300 |
| パナマックス | \$12,200 |
| ハンディ | \$10,300 |

10/19付 先物指標値より算出

各船型で主体となる貨物輸送需要がそれぞれ伸びており、先物指標は堅調に推移。2023年度下期の市況見通しは、当社業績予想の前提をやや上回る水準。

船型別市況推移 (\$/day)

出典：Baltic Exchange



5.活動状況 ～環境保全・安全運航～

【環境保全】 バイオディーゼル燃料による試験航行を実施

2023年3月にロッテルダム港にてバイオディーゼル燃料の供給を受けたケーブサイズバルカーNSU NEWSTARが公海上で同燃料による試験航行を実施いたしました（サプライヤー：Oilchart International NV）。当社でバイオディーゼル燃料による試験航行を行うのは4隻目となります。

今回のバイオディーゼル燃料もパーム油工場における廃棄物を原料に精製されています。また、バイオマスおよびバイオエネルギーの認証制度として欧州で広く採用されているInternational Sustainability and Carbon Certification（ISCC）を取得しており、原料のトレーサビリティを確保しています。



M.V.NSU NEWSTAR

【安全運航】 衛星通信サービス「Starlink Maritime」を試験導入

2023年7月より、米国Space Exploration Technologies Corp.（スペースX）が提供する衛星通信サービス「Starlink Maritime」を管理船に試験導入いたしました。導入船は大量の低軌道衛星を使用することにより、世界中あらゆる場所において高速インターネットへの接続が可能となります。海陸間の通信環境が改善されるため、安全運航の強化につながり、また船員の生活環境の改善、船舶管理のDX推進に資するものと考えます。



M.V.KIMIMACHIにアンテナ設置

「JPX日経インデックス400」構成銘柄に選定されました

この度、株式会社日本取引所グループ、株式会社東京証券取引所および株式会社日本経済新聞社が共同で算出を行っている「JPX日経インデックス400」の2023年度（2023年8月31日～2024年8月29日）の構成銘柄に初めて選定されました。「JPX日経インデックス400」は資本の効率的活用や投資者を意識した経営観点など、グローバルな投資基準に求められる諸要件を満たした、「投資者にとって投資魅力の高い会社」400銘柄で構成されています。今後もステークホルダーの皆様のご期待に応えられますよう、さらなる企業価値の向上に努めてまいります。

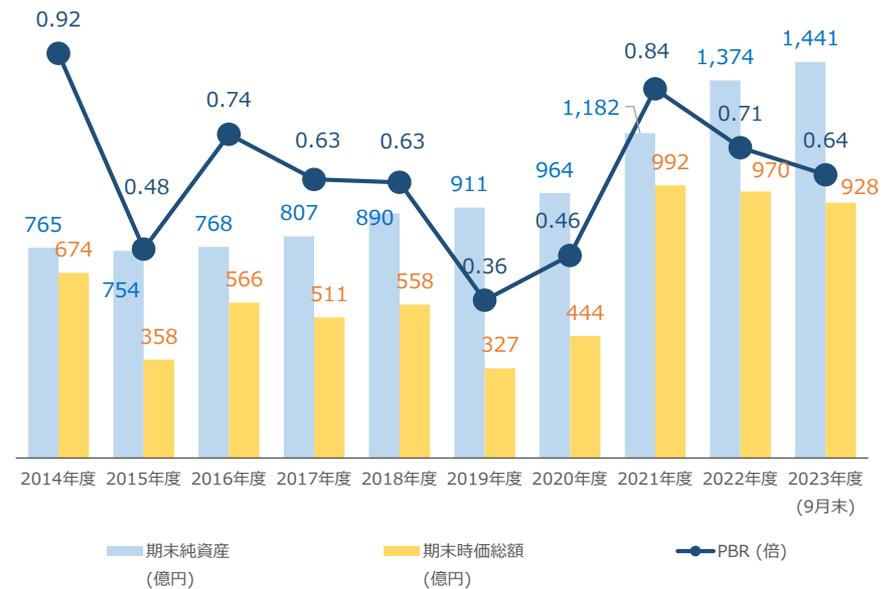
(ご参考) 財務アウトック

当期純利益と期中株価の推移



注) 当期純利益は予測値
株価は4-9月実績

期末純資産・時価総額

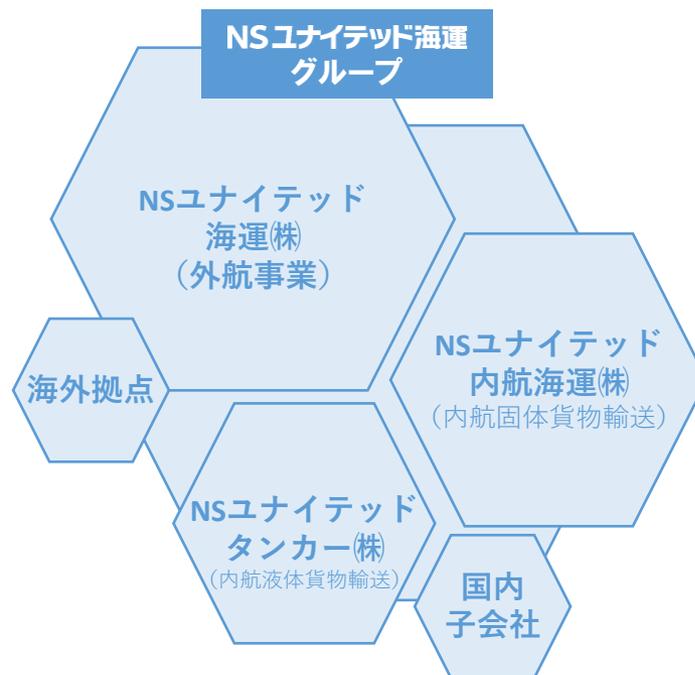


NSユニテッド海運株式会社

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