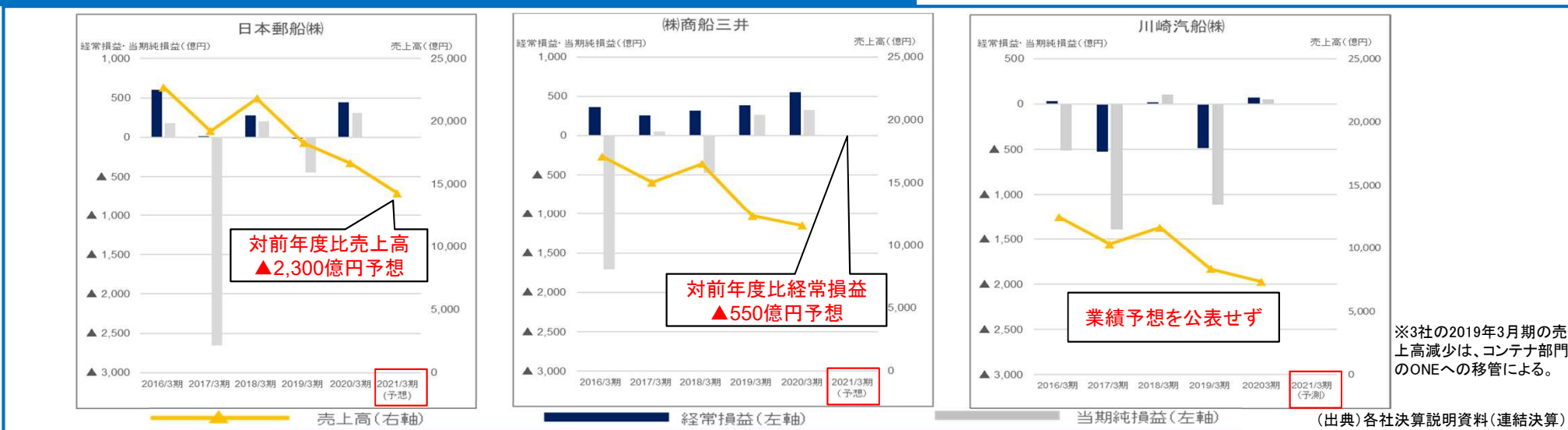


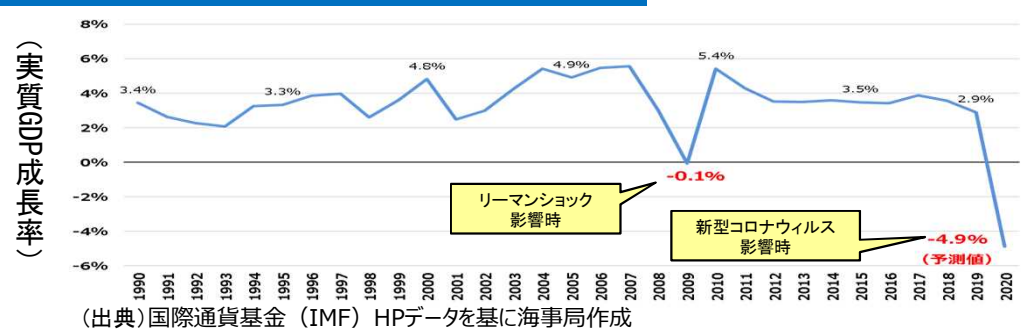
新型コロナウイルス感染症の影響

- 我が国外航海運業界は、巨額の損失を計上するなど、厳しい経営状況。
- 新型コロナウイルス感染症拡大により、日本商船隊の4月のコンテナ貨物の取扱量は2割程度減少し、減便も実施。また、自動車関連貨物について、4割程度減少との声や運航船舶の半分を運航停止にしたとの声あり。
- 2020年の世界全体の実質GDP成長率は、リーマンショック時を上回る▲4.9%、日本では▲5.8%になる見込みであり、今後の荷動量への影響が懸念される。
- 日本企業の今期の業績については、2,000億円超の売上高減少や、数百億円規模の減益を予想する社もある。

我が国外航海運大手事業者の厳しい経営状況（連結決算概要）



世界全体の实質GDP成長率

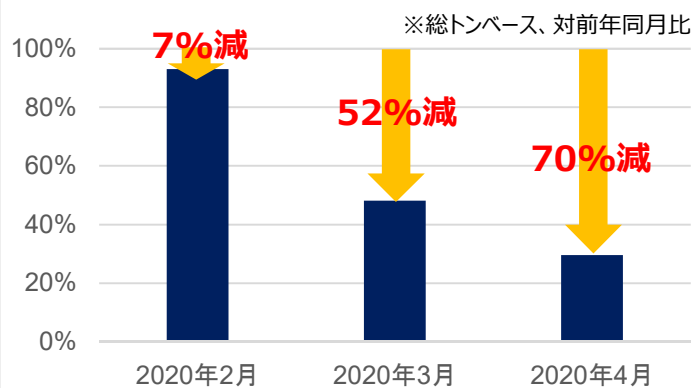


- 造船業においては、新型コロナウイルス感染症拡大により中国からの船用機器や部品に係るサプライチェーンが毀損。中国の製造再開により、それらの影響は減少するものの、調達遅延やそれに伴う工程の乱れが発生。
- また、船主経済の悪化や海上荷動き量の減少（見込み）に伴い、船主側が完工した船の引渡しにネガティブなマインドになるとともに、新規発注の意欲も減退。
- 上記の理由や世界的な人の移動制限による新規受注の商談が停滞することに伴い、新規受注は低迷。
- このような中、引渡し時に7割の支払いを行う造船業では、納期遅れや引き渡し延期によりキャッシュフローが悪化のおそれ。加えて、新規受注を獲得したとしても、建造着手までは1～2年程度要することから、今後の見通しが立てられない状況。

造船業は契約から引渡しまで2、3年の時間を要する

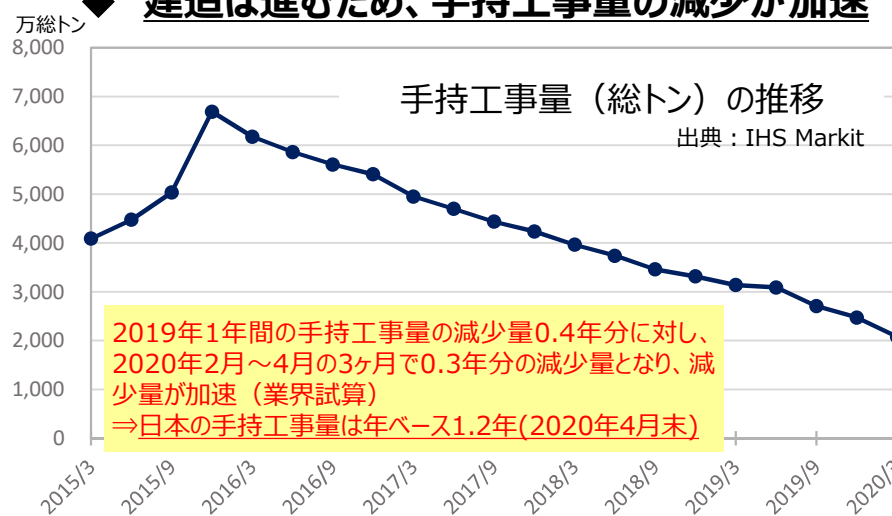


◆ 新規受注量が減少



・自動車関連の需要減により、自動車運搬船の運航が停滞。需要回復に時間がかかる見込み。
⇒ 新規受注にも影響

◆ 建造は進むため、手持工事量の減少が加速



◆ 引渡し遅延のおそれ

- 海外からの機器調達遅れ（サプライチェーン毀損）
- 外国人船員の入国制限
- 海上荷動き量減少により船主の引渡しに対するマインドがネガティブに

短期的にはキャッシュフローに影響、中長期的には工事がなくなり雇用維持に影響