

# 3분기

# 내용물

## 추가 정보를 위한 연락처

빈센트 클레크

CEO

패트릭 제니  
CFO

## 투자자

스테판 그루버  
투자자 관계 책임자  
전화번호 +45 3363 3106

## 미디어

에스퍼 러브  
미디어 관계 책임자  
전화번호 +45 3363 1901

## 웹캐스트 및 전화 접속 정보

2023년 3분기 중간 보고서와 관련된 웹캐스트가 2023년 11월 3일 11시(CET)에 개최됩니다. Investor.maersk.com의 전화 접속 정보.

웹캐스트의 프리젠테이션 자료도 같은 페이지에서 볼 수 있습니다.

AP Møller - Mærsk A/S(연결 회사 그룹으로서 AP Møller - Maersk라고도 함)의 2023년 3분기 중간 보고서는 국제회계기준(International Accounting Standards)에서 발행한 IAS 34 '중간 재무 보고'에 따라 작성되었습니다. 이사회(IASB)에 의해 EU 및 상장 기업의 중간 재무 보고에 대한 추가 덴마크 공개 요구 사항이 채택되었습니다.

본 분기연결재무제표는 감사 또는 검토를 받지 않았습니다.

## 비교 수치

별도의 언급이 없는 한 괄호 안의 수치는 모두 전년 동기 해당 수치를 의미합니다.

## 재무 캘린더

2024년 2월 8일  
2023년 연례 보고서

덴마크 에서 생산됨

## 경영검토

2023년 3분기 하이라이트.....	03
요약 재무 정보 ...	04
2023년 3분기를 검토합니다 ...	05
- 재정 상황에는 상당히 낮은 운임이 반영됩니다 .	05
- ESG 업데이트 .....	06
재정적 지침 및 목표 .....	07
시장 통찰력 .....	08
세그먼트 .	09
- 바다 .	09
- 물류 및 서비스 .....	11
- 터미널 ..	12
- 예인 및 해양 서비스 ...	14
2023년 9M 검토 ...	15

## 금융

요약손익계산서 .....	16
요약포괄손익계산서 .....	16
9월 30일 요약 대차대조표 .....	17
요약현금흐름표 ..	18
자본 변동에 대한 요약 설명입니다 .....	19
메모 .....	20

경영진의 성명 .....	24
분기별 요약 .....	25
용어 정의 .	26

## 세계를 통합하여 모두의 삶을 개선합니다

AP Møller - Maersk에서는 진정한 통합 물류 제공을 열망하고 있습니다. 바다, 항공, 육상 및 공중에서 우리는 공급망 인프라와 인력 및 기술의 힘을 결합하여 고객의 성공을 가속화하는 엔드투엔드 혁신을 추진하고 있습니다.

130개 이상의 국가에서 활동하고 있는 103,000명 이상의 직원으로 구성된 전담 팀을 통해 우리는 변화를 기회로 보기 때문에 새로운 영역을 탐색하고 새로운 기술을 수용합니다. 어떠한 어려움에도 불구하고 우리는 변함없는 가치를 지니고 있기 때문에 자신감과 회복력을 유지합니다. 우리는 가치를 실천함으로써 세상을 통합하고 모든 사람의 삶을 개선하려는 우리의 노력에 대한 신뢰를 고취합니다.

# 경영검토

2023년 3분기 재무 결과는 터미널 부문의 좋은 성과와 해양 부문의 지속적인 침식을 부분적으로 상쇄하는 안정적인 물류 및 서비스를 통해 어려운 시장 환경에서의 기대와 일치했습니다. 대부분의 부문에서 물량이 증가하고 비용 절감으로 결과가 개선되었지만, 특히 해양 부문에서는 운임이 계속 하락하여 현재는 거의

2019 수준.

해양 부문의 지속적인 공급 증가로 인해 수익성이 점차 시험대에 오르고 시장의 변동성이 지속될 것으로 예상됨에 따라 AP Moller - Maersk는 비용 절감 노력을 강화하고 기존 구조 조정 프로그램을 확대했습니다.

AP Moller - Maersk는 이제 인력을 2023년 1월 110,000명에서 100,000명 미만으로 줄여 2023년 대비 2024년에 6억 달러를 절감하고 구조 조정 비용을 2023년 초 발표된 1억 5천만 달러에서 3억 5천만 달러 증가시키는 것을 목표로 하고 있습니다. 증가폭의 대부분은 2023년에 영향을 미칠 것으로 예상됩니다.

또한, 향후 불확실성을 고려해 2023년과 2024년 CAPEX를 축소하고, 2024년에도 자사주 매입 프로그램을 지속하는 등 추가 방안을 검토 중입니다.

연간 가이던스는 유지되지만 이전에 발표된 EBIT 및 EBITDA 범위 각각 USD 35~50억 및 USD 95~110억의 하단에 있을 것으로 예상됩니다. 2024년 지침은 2024년 2월 8일 2023년 전체 연도 결과 발표와 함께 제공될 예정입니다.

## 2023년 3분기 하이라이트

3분기 매출은 해양 매출이 101억 달러 감소했고, 물류 및 서비스와 터미널 매출이 각각 6억 6,500만 달러, 1억 1,800만 달러 감소하면서 3분기 매출은 106억 달러 감소한 121억 달러(2분기 130억 달러)를 기록했습니다. EBITDA는 Ocean의 88억 달러 감소로 인해 90억 달러 감소한 19억 달러(2분기 29억 달러)를 기록했습니다. EBIT는 89억 달러 감소한 5억 3,800만 달러(2분기 16억 달러)를 기록했으며, 이 중 88억 달러는 Ocean 부문에서 감소했습니다.



2022년 비정상적으로 높은 운임에 비해 운임이 크게 낮아진 계속되는 도전적인 시장 상황으로 인해 해양 실적은 손익 분기점 수준에 도달했습니다. 운임 하락의 영향은 물량 증가에도 불구하고 운영 비용이 감소하여 부분적으로 상쇄되었습니다. 비용 절감은 Ocean 제품의 품질과 신뢰성을 보장하는 동시에 핵심 초점으로 남아 있습니다.



물류 및 서비스 비즈니스 성과는 특히 항공 및 운송 시장의 낮은 운임과 주요 물류 및 전자 상거래의 물량 감소로 인해 계속해서 영향을 받고 있습니다. 수익성은 전년 대비 감소했으며, 저금리 환경에서 마진을 보호하기 위해 비용 관리에 대한 강도가 높아짐에 따라 순차적으로 안정화되었습니다.



터미널 보관 매출은 보관 비용의 정상화와 물량 감소로 인해 감소했는데, 이는 대부분 진행 중인 건설 작업과 터미널 퇴출로 인한 것이었습니다. 그러나 국내 인플레이션에 따른 관세인상과 강력한 비용통제를 통해 지속적으로 견고한 재무성과를 확보하였습니다.

영업 활동으로 인한 현금 흐름 감소로 인해 마이너스 1억 2400만 달러(플러스 78억 달러)의 잉여 현금 흐름이 감소했지만, 금융 수입 증가와 자본 지출 감소로 약간 상쇄되었습니다.

3분기 동안 AP Moller - Maersk는 세계 최초의 메탄을 지원 선박의 이름을 알리는 역사적인 이정표를 축하하고 AP Moller Holding과 함께 설립된 새로운 회사 C2X를 환영하며 순제로 로드맵에서 탄탄한 진전을 이어갔습니다. 친환경 메탄을 생산 시설, 업계 동료 및 고객과의 야심찬 파트너십은 순제로 목표를 향한 진전을 확보하는 데 필수적입니다.

## 3분기 하이라이트

백만 달러

	수익		에비타		영업이익		CAPEX	
	2023년	2022년	2023년	2022년	2023년	2022년	2023년	2022년
해양	7,897	18,018	1,133	9,924	-27	8,734	443	520
물류 및 서비스	3,517	4,182	339	394	136	258	196	163
터미널	999	1,117	353	391	270	357	113	199
예선 및 해상 서비스	483	591	90	127	194	100	60	58
할당되지 않은 활동, 제거 등	-767	-1,141	-37	26	-35	28	7	-34
AP Moller - Maersk 통합	12,129	22,767	1,878명	10,862	538	9,477	819	906

# 요약재무정보

	2023 년 3분기	2022 년 3분기	9M 2023년	9M 2022년	12M 2022년
손익 계산서					
수익	12,129	22,767	39,324	63,709	81,529
감가상각, 상각, 손상차손 등 차감 전 이익(EBITDA)	1,878명	10,862	8,752	30,273	36,813
감가상각비 및 손상차손, 비유동자산 매각차익 등 합적회사 및 관계회사 손익	1,584	1,649	5,035	4,574	6,186
순윤	136	4	439	68	101
	108	260	315	-29	132
금융 항목 이전 이익(EBIT)	538	9,477	4,471	25,738	30,860
금융항목, 순액	153	-303	327	-800	-629
과세 전 소득	691	9,174	4,798	24,938	30,231
세	137	263	434	598	910
해당 기간의 이익	554	8,911	4,364	24,340	29,321
AP Moller - Maersk A/S 의 지분	521	8,879	4,258	24,248	29,198
가치 이익1	489	8,818	4,396	24,840	29,703
대차 대조표					
총 자산	83,459	89,058	83,459	89,058	93,680
총자본	55,973	60,231	55,973	60,231	65,032
투자 자본	49,080	53,386	49,080	53,386	52,410
순이자부부채	-6,844	-6,855	-6,844	-6,855	-12,632
현금흐름표					
영업 활동으로 인한 현금 흐름 자본 리스 할부 - 리	1,385	9,444	9,477	26,276	34,476
스 부채 상환 총 자본 지출(총 자본 지출, 제외) 인수 및 매각(CAPEX)	816	811	2,463	2,219	3,080
	819	906	2,395	3,268	4,163
재무활동으로 인한 현금흐름	-1,200	-1,968	-15,260	-12,534	-14,135
무료 현금 흐름	-124	7,787	5,681	20,645	27,107
재무 비율					
수익 성장	-46.7%	37.1%	-38.3%	47.2%	32.0%
EBITDA 마진	15.5%	47.7%	22.3%	47.5%	45.2%
EBIT 마진	4.4%	41.6%	11.4%	40.4%	37.9%
현금전환	74%	87%	108%	87%	94%
세후 투자 자본 수익률(ROIC)(지난 12개월)	17.7%	66.6%	17.7%	66.6%	60.4%
자기자본비율	67.1%	67.6%	67.1%	67.6%	69.4%
기본 ROIC1 (지난 12개월)	17.5%	68.1%	17.5%	68.1%	61.2%
기본 EBITDA1	1,907	10,851	8,860	30,326	36,843
가치 EBITDA 마진1	15.7%	47.7%	22.5%	47.6%	45.2%
가치 EBIT1	450	9,381	4,482	26,242	31,244
가치 EBIT 마진1	3.7%	41.2%	11.4%	41.2%	38.3%
주식 시장 비율					
주당 순이익, USD	31	488	250	1,318	1,600
회석주당순이익, USD	31	487	249	1,313	1,595
주당 영업활동으로 인한 현금흐름, USD	87	519	556	1,428	1,889
주가(B주), 기말, DKK	12,735	13,865	12,735	13,865	15,620
주가(B주), 기말, USD	1,809	1,817	1,809	1,817	2,242
총 시가총액, 기말, USD	29,490	32,099	29,490	32,099	39,135

1 용어 정의 26페이지를 참조하세요.

# 2023년 3분기 검토

재무 상태에는 상당히 낮은 운임이 반영됩니다.

2023년 3분기 매출은 106억 달러 감소한 121억 달러(228억 달러)였으며, 해양 부문은 101억 달러, 물류 및 서비스 부문은 6억 6500만 달러, 터미널 부문은 1억 1800만 달러 감소했습니다.

결과는 코로나19로 인한 정점의 정상화를 반영하며, 이로 인해 2022년 3분기에 비해 물량과 요금이 낮아지고, 2023년 2분기에 비해 추가 감소가 발생했으며, 이는 해양 공급 과잉 상황의 영향을 점점 더 많이 받습니다.

EBITDA는 매출 감소로 인해 19억 달러(109억 달러)로 감소했으며, 해상에서는 운임이 크게 낮아져 운영 비용 절감으로 부분적으로 상쇄되어 물류 및 서비스에서 5,500만 달러 감소하여 88억 달러 감소했습니다. 스토리지 수익 감소로 인해 요금을 낮추고 터미널에서 3,800만 달러를 절감했습니다.

EBIT는 5억 3,800만 달러(95억 달러)로 감소했으며 EBIT 마진은 4.4%(41.6%)로 특히 해양 부문의 EBITDA 감소로 인해 부정적인 영향을 받았습니다. 물류 및 서비스 부문의 EBIT 마진은 3.9%(6.2%)였으며, 이는 주요 물류 및 전자상거래의 낮은 효율과 낮은 물량, 증가된 설치 공간으로 인한 높은 감가상각의 영향을 받았습니다. 터미널 부문에서 EBIT 감소는 스토리지 수익 감소와 2022년 3분기 매각 및 감액으로 인한 순 긍정적 미화 3,200만 달러 영향에 기인합니다.

해양 (2022년 3분기: 87억)	물류 및 서비스 (2022년 3분기: 2억 5천 8백만)	터미널 (2022년 3분기: 3억 5,700만)
<b>-27m 136m 270m</b>		

금융 항목 순이익은 1억 5300만 달러(3억 300만 달러 손실)였으며, 이는 이자 수익 증가, 이자 비용 감소 및 환율 영향으로 긍정적인 영향을 받았습니다.

해양 (2022년 3분기: 99억)	물류 및 서비스 (2022년 3분기: 394백만)	터미널 (2022년 3분기: 3.91백만)
<b>11억 3억 3900만 3억 5300만</b>		

세금은 주로 세전 이익 감소로 인해 1억 3700만 달러(2억 6300만 달러)로 감소했습니다.

### 다년간의 재무 비교

2020년부터 2022년까지 물류 산업의 공급 측면은 코로나19로 인해 혼란을 겪었습니다. 이로 인해 글로벌 공급망의 기존 문제가 가속화되어 세계 무역에 큰 영향을 미쳤습니다.

물류 서비스에 대한 수요가 크게 증가했으며, 이에 따라 컨테이너 가용성과 항공 용량이 부족하고 육로 운송의 병목 현상으로 인한 외부 선박의 대기 시간이 길어지는 등 용량 부족으로 운임이 사상 최고치를 기록했습니다. 그리고 참고.

이러한 예외적인 시장의 결과로 운임은 2022년 3분기에 최고조에 달했으며, 이는 AP Moller - Maersk의 전년 동기 대비 16분기 연속 수익 성장을 기록했습니다. 이후 혼잡이 완화되면서 결국 높은 수요가 정상화되기 시작했고, 소비자 수요 감소로 인해 재고 과잉이 발생했으며, 이로 인해 2022년 3분기 말부터 출하량과 운임이 급격하고 가파르게 감소했습니다.

2023년 3분기에는 해양 공급 증가로 인해 운임 악화가 다시 탄력을 받았습니다.

### 2019-2023년 3분기 선정 재무정보

	백만 달러				
	3분기 2023년	3분기 2022년	3분기 2021	3분기 2020	3분기 2019
손익 계산서					
수익	12,129	22,767	16,612	9,917	10,055
해양	7,897	18,018	13,093	7,118	7,423
물류 및 서비스	3,517	4,182	2,601	1,891	1,702
터미널	999	1,117	1,027	816	833
감가상각, 상각, 손상차손 등 차감 전 이익(EBITDA)	1,878	10,862	6,943	2,297	1,656
금융 항목 이전 이익(EBIT)	538	9,477	5,859	1,289	737
해당 기간의 이익	554	8,911	5,461	947	520
현금흐름표					
영업활동으로 인한 현금흐름	1,385	9,444	6,572	2,176	1,732
총 자본 지출(제외) 인수 및 매각(CAPEX)	819	906	610	280	343
무료 현금 흐름	-124	7,787	5,298	1,486	946
재무 비율					
수익 성장	-46.7%	37.1%	67.5%	-1.4%	-0.9%
EBITDA 마진	15.5%	47.7%	41.8%	23.2%	16.5%
EBIT 마진	4.4%	41.6%	35.3%	13.0%	7.3%

기본 이익 4억 8900만 달러(88억 달러)는 주로 해양 선박 및 컨테이너 매각으로 인한 순이익 3000만 달러와 US Marine Management 매각으로 인한 세후 순이익 7400만 달러를 반영하여 조정되었습니다.

14억 달러(94억 달러)의 영업 활동으로 인한 현금 흐름은 19억 달러의 EBITDA에 의해 주도되었으며, 순 운전 자본의 마이너스 변화(4억 3,500만 달러)로 부분적으로 상쇄되어 74%(87%)의 현금 전환으로 전환되었습니다.

8억 1900만 달러(9억 600만 달러)의 총 자본 지출(CAPEX)은 주로 Ocean에 대한 투자 감소에 의해 주도되었습니다.

잉여현금흐름은 영업활동으로 인한 현금흐름 감소의 영향으로 마이너스 1억 2400만 달러(플러스 78억 달러)를 기록했고, 금융수익 증가와 자본지출 감소로 약간 상쇄됐다.

#### 자사주 매입

3분기 동안 AP Moller - Maersk는 52억 DKK(약 7억 6600만 달러) 상당의 A주 80,706주와 B주 321,132주를 매입했지만 장기 인센티브 프로그램을 위해 주식은 매입하지 않았습니다. 2023년 9월 30일 현재 AP Moller - Maersk는 총 자본금의 6.32%에 해당하는 총 212,938주 A주와 898,475주 B주를 자사주로 보유하고 있습니다.

연례 총회에서는 회사가 보유한 전체 자기주식의 명목 가치가 회사 주식 자본금의 15%를 초과하지 않는 한도 내에서 회사가 자기주식을 취득할 수 있도록 허용하는 권한을 이사회에서 승인했습니다.

순이자부채는 순현금포지션 68억 달러(2022년말 순현금포지션 126억 달러)로 변경되었으며, 첫 9개월간 잉여현금흐름은 57억 달러 및 매각되었다.

9억 6천만 달러 규모의 기업이 자사주 매입 23억 달러와 배당금 109억 달러로 상쇄되었습니다. 또한 리스부채는 9억 8200만 달러 감소했습니다. 리스부채를 제외하면 그룹의 순현금포지션은 175억 달러(2022년말 기준 242억 달러)입니다.

AP Moller - Maersk는 투자 등급 등급을 받았으며 Moody's로부터 Baa2(긍정적 전망), Standard & Poor's로부터 BBB+(안정적) 등급을 받았습니다.

유동성 준비금은 268억 달러(2022년 말 333억 달러)로 감소했으며, 현금 및 은행 잔고(제한된 현금 제외), 정기예금 및 유가증권으로 207억 달러(2022년 말 273억 달러)로 구성됐다. 미인출 회전신용공여액은 61억 달러(2022년 말 기준 60억 달러)입니다.

## ESG 업데이트

2023년 9월, 회사는 코펜하겐에서 열린 기념식에서 유럽연합 집행위원장 Ursula von der Leyen이 Laura Mærsk라고 명명한 세계 최초의 메탄올 기반 컨테이너 선박을 인도받았습니다. 선박의 첫 항해를 위한 친환경 메탄올은 OCI Global이라는 회사를 통해 확보되었으며, 2024년 1분기까지 운항할 연료는 국제 에너지 회사인 Equinor와의 계약을 통해 확보되었습니다. 이후 선박은 에너지 개발업체인 European Energy의 연료로 운항될 예정입니다. 앞으로 몇 년 동안 회사는 현재 24척의 주문을 완료한 메탄올 기반 대형 해양 정기선의 증가를 환영할 것입니다. 업계에 친환경 연료 공급을 가속화하기 위해 AP Moller - Maersk는 대주주인 AP Moller Holding과 함께 C2X라는 새로운 회사를 설립했습니다.

이것은 녹색 메탄올 생산에 대한 벤처를 탐구하는 것입니다.

지난 9월, AP Moller - Maersk와 CMA CGM은 선사들이 안전 및 번거롭고 관련하여 녹색 메탄올 선박의 운영뿐만 아니라 보다 지속 가능한 녹색 연료에 대한 높은 표준을 개발하기 위해 협력할 것이라고 발표했습니다. 두 회사는 암모니아와 같은 다른 대체 연료나 선박용 혁신 기술의 잠재력을 탐구함으로써 각자의 순 제로 야망을 달성하기 위해 노력할 것입니다.

또한, 양사는 특히 IMO 회원국이 해운 에너지 전환을 지원하는 야심 찬 조치를 채택하도록 장려하는 공동 옹호 활동을 추진할 것입니다.

저탄소 배송 솔루션 ECO Delivery에 대한 고객과의 세 가지 주요 거래가 발표되었습니다. AP Moller - Maersk와 Amazon은 녹색 바이오 연료를 사용하여 20,000개의 FFE 컨테이너를 운송하기 위한 2023~2024년 계약을 마무리했습니다. 볼보 자동차는 또한 Maersk ECO Delivery 하에 약 15,000개의 FFE 컨테이너를 보유한 AP Moller - Maersk와 협력하기로 결정했으며, 글로벌 패션 소매업체 Inditex도 AP Moller - Maersk와 제휴하여 운송업체의 모든 해상 화물에 대해 연료를 사용하기로 했습니다. -복합운송에 대한 배출 조중사.

2024년 1월 1일부터 EU 배출권거래제(EU ETS)가 배상을 포함하도록 확장됩니다. 규정 준수 비용은 상당할 것으로 예상되며 EU ETS가 적용되는 모든 예약에는 '배출 추가 요금'이 적용됩니다. ECO 배송 해상 예약은 AP Moller - Maersk의 EU ETS 추가 요금이 면제됩니다.

인도에서는 회사가 전국 26개 도시의 1차, 중간, 라스트 마일 유통을 포괄하는 500대 이상의 차량으로 EV 차량을 강화함으로써 중요한 진전을 이루었습니다. 소형 EV는 2022년 9월에 공개되었으며 여러 고객으로부터 강한 수요를 보였습니다. 미국에서는 AP Moller - Maersk가 전기 대형 트럭을 지속적으로 늘려 현재 90대 이상을 운영하고 있습니다.

AP Moller - Maersk의 ESG 전략 및 로드맵에 대한 전체 개요는 [www.maersk.com/sustainability](http://www.maersk.com/sustainability)를 참조하세요.

# 재정지도 및 목표

## 2023년 재정지침

AP Moller - Maersk는 이제 이전의 -4%~-1%에 비해 -2%~-0.5% 범위의 글로벌 컨테이너 물동량 증가를 보고 있습니다. 오션은 시장에 맞춰 성장할 것으로 기대하고 있다.

AP Moller - Maersk는 2023년 전체 지침에 대한 범위를 유지하지만 이제는 이전에 발표된 기본 EBITDA 범위인 USD 95~110억과 기본 EBIT인 USD 35~50억의 하한선에 대한 결과를 기대합니다. 최소 30억 달러의 잉여현금흐름(FCF)에 대한 지침은 변경되지 않았습니다.

현재 CAPEX는 2022~2023년 약 80억 달러(기준 90~100억 달러), 2023~2024년 80~90억 달러(기준 100~110억 달러)로 예상된다.

구조조정 비용은 3억 5천만 달러(기준 1억 5천만 달러)로 증가했으며, 이 중 대부분은 2023년에 인식될 예정입니다. 2023년 대비 2024년에는 총 비용 절감액이 6억 달러 정도에 이를 것으로 예상됩니다.

10억 달러		
EBITDA 기본 범위의 하단에서	EBIT 기본 범위의 하단에서	최소한 여유헌금흐름
9.5-11.0	3.5-5.0	3.0
CAPEX 지침 2022-2023 ~8.0	CAPEX 지침 2023-2024 8.0-9.0	

## 민감도 안내

2023년 AP Moller - Maersk의 재무 성과는 주어진 불확실한 거시경제 상황, bunker 가격 및 운임과 관련된 불확실성에 영향을 받는 여러 요인에 따라 달라집니다. 다른 모든 조건이 동일할 경우 4가지 주요 가정에 대한 2023년 민감도는 다음과 같습니다.

요인	EBIT에 대한 변화 효과 (2023년 나머지)
컨테이너 운임	+/- 100 USD/FFE +/- USD 3억
컨테이너 화물량	+/- 100,000 FFE +/- 1억 달러
방커 가격(예상 BAF 적용 범위 순)	+/- 100달러/톤 +/- 1억 달러
환율 (헤지 순)	+/- 10% USD 변동 +/- USD 00억

### 미래 예측 진술

중간 보고서에는 미래 예측 진술이 포함되어 있습니다. AP Moller - Maersk의 통제 범위를 벗어나는 여러 요소로 인해 실제 개발 및 결과가 중간 보고서에 포함된 기대와 실질적으로 다를 수 있으므로 이러한 진술에는 위험과 불확실성이 있을 수 있습니다.

## 2025년을 향한 로드맵

중기 재무 목표는 2021년 5월 자본시장의 날에서 소개되었으며 컨테이너 물류 통합업체로의 전환과 관련이 있습니다.

### 통합

투자 자본 수익률(ROIC)(지난 12개월)은 17.7%로, 정규화된 조건에서 매년 목표인 7.5%를 훨씬 초과했으며, 특히 이익 증가에 힘입어 2021~2025년 기간 동안 12%를 초과했습니다. 2021년과 2022년에.

AP Moller - Maersk는 물류 및 서비스 인수, 부채 상환, 기본 순이익의 30~50% 배당률에 따른 배당금 지급, 초과 현금을 다음을 통해 주주들에게 분배하는 등 사업 투자에 대한 자본 배분을 우선시할 것입니다. 자사주 매입과 특별 배당을 순서대로 받습니다.

AP Moller - Maersk의 자사주 매입 프로그램은 원래 2022~2023년에 50억 달러로 계획되었으나 점진적으로 2022~2025년에 120억 달러 또는 연간 30억 달러로 확대되었습니다. AP Moller - Maersk는 2022~2023년 약 60억 달러 규모의 자사주 매입 계획 중 2023년 3분기 현재 55억 달러를 자사주 매입했습니다.

### 대양

Ocean은 지난 12개월 동안 20.0%의 EBIT 마진을 달성했는데, 이는 정규화된 조건에서 목표인 6%를 훨씬 웃도는 수치입니다. 총 평균 운영 선대 용량은 410만~430만 TEU 범위 내에 있습니다.

### 물류 및 서비스

물류 및 서비스의 경우 지난 12개월 동안 -14%의 유기적 성장이 목표인 10%보다 낮았습니다. 지난 12개월 동안의 EBIT 마진은 6% 이상의 목표 대비 3.7%였습니다. 실적은 순차적으로 개선될 것으로 예상되지만, 2023년 4분기에 물량이 크게 반등할 조짐이 제한적이어서 2023년 6% EBIT 목표가 달성될 것으로 예상되지 않습니다.

### 터미널

터미널의 투자 자본 수익률(ROIC)(LTM)은 10.3%로 2025년 예상 9%를 초과했습니다.

## 시장 통찰력

3분기 세계 경제성장률은 서비스 부문 모멘텀 약화로 인해 2분기 대비 둔화되었습니다. 9월 글로벌 구매관리자지수(Global Purchasing Managers Index, PMI)가 49.1로 13개월 연속 기준점 50을 밑돌았고, 설득력 있는 반등 조짐이 보이지 않는 등 글로벌 제조업 활동은 여전히 부진한 모습을 보이고 있습니다.

서구 경제에서는 헤드라인 인플레이션이 낮아지고 있으며 통화 긴축 주기가 정점에 가까워지고 있습니다. 소비자 신뢰도는 여전히 약하고 불안정합니다. 한편, 노동 시장은 매우 탄력적이어서 소비자 수요를 지원합니다.

재고 수준을 최종 수요에 더 잘 맞추는 데 진전이 있었지만, 다양한 지역과 산업에 걸쳐 결과가 엇갈렸습니다.

미국 경제는 3분기에도 계속해서 역풍을 이겨냈습니다. 소비자 수요는 2022년 같은 달에 비해 2023년 7월과 8월의 실질 상품 소비가 2.5% 증가하는 등 건실한 상태를 유지했습니다. 그러나 10월 PMI 수치는 제조업 부문이 정체 상태이고 서비스 부문의 활동이 있음을 나타냅니다. 2분기에 비해 활력을 잃었습니다. 인플레이션이 하락세를 보이고 있지만 연준의 자침에 따르면 통화정책은 가까운 미래에 긴축 상태를 유지할 것이며 금융여건이 즉각 완화될 가능성이 있습니다.

소비자와 기업은 낮다. 유로 지역에서는 지난 1년 동안 경제 활동이 정체되었으며 최신 데이터에 따르면 3분기 GDP 성장은 정체되거나 마이너스로 나타났습니다. 유럽의 제조업 수출에 대한 수요 약화와 국내 수요 정체로 인해 성장이 둔화되었습니다. 최근까지 여전히 팬데믹에서 회복 중이던 서비스 부문도 활력을 잃었습니다. 중국에서는 높은 청년 실업률과 경제적 불확실성으로 인해 소비자 신뢰도가 매우 낮기 때문에 소비자들이 여전히 주저하고 있습니다. 부동산 시장은 약한 연결고리이며, 높은 부채 수준, 인구통계학적 역풍, 지정학적 긴장과 결합되어 중국 경제 전망에 대한 우려가 많습니다.

세계 3대 경제국의 역풍이 거세지고 있음에도 불구하고 2023년 3분기 글로벌 컨테이너 수요 증가세는 두 가지 이유로 개선되었습니다. 중동 및 라틴 아메리카. 약점은 주로 북미와 동아시아로의 수입에 집중되어 있습니다. 3분기 성장률 추정치는 2분기 -4.4% 감소 이후 전년 동기 대비 1~3% 범위에 있습니다. 최근 개선에도 불구하고 2023년 전체 성장률은 -2%~-0.5% 범위로 마이너스를 유지할 것으로 예상됩니다.

해양 시장의 공급 측면에서는 선박 인도의 증가와 여전히 제한된 폐품 활동으로 인해 선대 성장이 가속화되고 있습니다. 공급망 병목 현상 완화와 장거리 무역 수요 감소로 인해 추가 생산 능력이 확보되었습니다.

추가된 용량 중 일부는 운항 속도가 느려지고 항해가 취소되면서 흡수되고 있지만, 전년 동기 대비 2023년 3분기 수요와 공급 증가율의 격차는 여전히 컸습니다.

약한 수요, 병목 현상 완화, 명목 선대 증가의 회복으로 인해 2022년 3분기부터 운임이 하락 압력을 받고 있습니다. SCFI 종합 지수 평균

3분기 988은 2분기와 일치하고 2019년 3분기 대비 25% 증가했지만, 작년 같은 기간에 비해 -70%로 크게 감소했습니다.

2분기와 1분기에는 전년 동기 대비 -12% 감소한 것과 마찬가지로 3분기에도 항공 화물량 감소가 계속될 것으로 추정됩니다.

용량 활용도를 측정하는 글로벌 화물 적재율은 3분기에 하락했습니다. 발틱 항공 화물 지수(Baltic Air Freight Index)로 측정된 운임은 2022년 3분기에 비해 46% 감소했지만, 팬데믹 이전보다는 높았습니다.

미국 육로 화물 수요는 3분기 첫 2개월 동안 계속 감소했습니다. 미국 트럭 협회의 계절 조정 임대 트럭 톤수 지수는 8월 0.2% 상승 이후 9월 1.1% 하락했습니다. 유럽에서도 트럭 운송 서비스에 대한 수요가 3분기 내내 계속 감소했습니다.

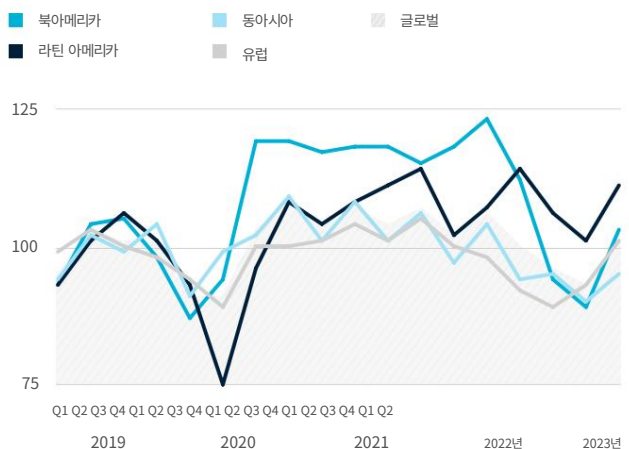
Transporeon 도로 화물 용량 지수에 따르면 화물 거부량이 감소하고 가용 용량이 전년 대비 12.5% 증가한 것으로 나타났습니다.

쿠시먼앤드웨이크필드(Cushman & Wakefield)에 따르면 미국의 창고 공실률은 3분기 4.7%로 역사적 최저치에 근접했다. 이는 높은 이자율과 엄격한 대출 조건으로 인해 심각한 창고 건설에 영향을 미치고 있으며 현재 10년 만에 가장 낮은 수준이며 모든 주요 미국 시장에 영향을 미치고 있습니다. Savills에 따르면 유럽에서도 2023년 3분기 초 공실률은 4.7%를 기록했습니다. 이는 역사적 기준으로는 낮은 수준이지만, 수요가 둔화되고 지난 분기에 시작된 건설 프로젝트가 시장에 출시됨에 따라 증가할 것으로 예상됩니다.

컨테이너 무역과 물류 서비스 환경은 여전히 어려운 상황입니다. 글로벌 경제 둔화, 금융 스트레스 위험, 긴장된 중-미 관계, 우크라이나 및 중동 전쟁 등 다양한 지정학적 긴장으로 인해 2023년 4분기 및 2024년 실적에 예상되는 개선이 무산될 수 있습니다.

### 수입 지역별 컨테이너 무역량

지수 (2019년=100)





# 세그먼트

## 해양

Ocean은 2,700만 달러의 마이너스 EBIT(+ 87억 달러)와 EBITDA 11억 달러(99억 달러)를 보고했습니다. 예상대로, 계속되는 도전적인 시장 개발로 인해 결과는 전년도 수준보다 크게 낮았습니다. 특히 아시아-유럽, 아프리카, 북미 및 라틴 아메리카 무역의 운임에 대한 상당한 압력으로 인해 운임은 2022년 3분기에 비해 58%, 2023년 2분기에 비해 14% 감소했습니다.

그러나 판매량은 주로 아시아에서 유럽, 북미 및 라틴 아메리카, 인도 및 중동으로의 증가에 힘입어 2022년 3분기 낮은 볼륨 기반에 비해 5.0%, 2023년 2분기에 비해 8.9% 증가했습니다. 아프리카 시장.

고정 병커의 단위 비용은 컨테이너 처리 비용 절감, 병커 소비 감소, 정기 용선 비용 절감 및 물량 증가로 인한 강력한 비용 중심으로 인해 2022년 3분기에 비해 11% 감소했습니다. 추가로 기여한 것은 95%로 제공되는 용량의 강력한 활용도였으며, 이는 2022년 3분기에 비해 5% 포인트, 2023년 2분기에 비해 4% 포인트 더 높은 수치입니다. 동시에 글로벌 혼잡이 크게 해소되었으며 일정 신뢰성이 향상되었습니다. 2022년 3분기와 2023년 2분기에 비해 개선되었습니다.

	백만 달러				
	3분기 2023년	3분기 2022년	3분기 2021년	3분기 2020년	3분기 2019년
수익	7,897	18,018	13,093	7,118	7,423
총 운영 비용	6,701	8,227	6,820	5,320	6,133
영업이익	-27	8,734	5,337	968	477
EBIT 마진	-0.3%	48.5%	40.8%	13.6%	6.4%
운영 및 재무 지표					
로드된 볼륨	3,166	3,016	3,263	3,283	3,405
적재운임	2,095	5,046	3,561	1,909	1,828
단가, 고정병커	2,287	2,563	2,224	1,948	2,005

### 재무 및 운영 성과

매출은 미화 101억 달러 감소한 미화 79억 달러(미화 180억 달러)로, 이는 적재 운임이 58% 감소하고 적재 물량이 5.0% 증가하여 상쇄되면서 화물 수익이 58% 감소했기 때문입니다. 매출은 2023년 2분기 대비 8억 600만 달러, 즉 9.3% 감소했습니다.

## 바다 하이лай트

	백만 달러				
	3분기 2023년	3분기 2022년	9M 2023년	9M 2022년	12M 2022년
화물수익	6,687	16,008	22,532	44,918	56,499
허브를 포함한 기타 수익	1,210	2,010	3,941	6,082	7,800
수익	7,897	18,018	26,473	51,000	64,299
컨테이너 취급 비용	2,360	2,570	6,880	7,737	10,214
병커 비용	1,470	2,400	4,417	6,243	8,077
병커 비용을 제외한 네트워크 비용	1,799	1,940	5,180	5,745	7,516
판매, 일반 및 관리(SG&A) 비용	754	743	2,235	2,169	2,947
판매된 제품 원가 및 기타 운영 비용	318	574	1,013	1,402	1,835
총 운영 비용	6,701	8,227	19,725	23,296	30,589
기타 수입/비용, 순액	-63	133	-4	32	60
감가상각, 상각, 손상차손 등 차감 전 이익(EBITDA)	1,133	9,924	6,744	27,736	33,770
EBITDA 마진	14.3%	55.1%	25.5%	54.4%	52.0%
금융 항목 이전 이익(EBIT)	-27	8,734	3,147	24,332	29,149
EBIT 마진	-0.3%	48.5%	11.9%	47.7%	45.3%
투자 자본	28,843	34,229	28,843	34,229	32,368
총 자본 지출(제외) 인수 및 매각(CAPEX)	443	520	1,295	2,193	2,620
운영 및 재무 지표					
로드된 볼륨('000의 경우 FFE)	3,166	3,016	8,796	9,117	11,924
적재 운임(FFE당 USD)	2,095	5,046	2,451	4,862	4,628
단가, 고정 병커(VSA 수입을 포함한 FFE당 USD)1 병커 가격, 평균(톤당 USD)	2,287	2,563	2,404	2,500	2,533
	593	895	603	777	763
병커 소비량('000년 톤)	2,481	2,682	7,325	8,032	10,579
평균 운항선대 용량('000년 TEU)	4,166	4,298	4,173	4,290	4,285
보유 차량(기간 종료)	310	318	310	318	318
함대 전세(기간 종료)	361	400	361	400	389

1 고정 병커 가격에 450 USD/톤에서 550 USD/톤으로 변경됨에 따라 2022년 단위 비용, 고정 병커 수치가 다시 작성되었습니다.

EBITDA는 매출 감소로 인해 88억 달러 감소한 11억 달러(99억 달러)로 비용 절감으로 부분적으로 상쇄되었으며, 2023년 2분기 대비 11억 달러 감소했습니다. EBITDA 마진은 41% 포인트 감소한 14.3%(55.1%)를 기록했습니다. %) . 마찬가지로 EBIT는 2023년 2분기 대비 88억 달러 감소하여 마이너스 2,700만 달러(+ 87억 달러)를 기록했으며 12억 달러 감소했습니다.

아시아, 유럽, 북미 및 라틴 아메리카, 인도, 중동, 아프리카 시장에 대한 수요 증가로 인해 적재량은 5.0% 증가한 3,166,000 FFE(3,016,000 FFE)를 기록했습니다. 로드된 볼륨은 2023년 2분기에 비해 260,000 FFE 또는 8.9% 증가했습니다.

평균 적재 운임은 대부분의 거래에서 운임 하락으로 인해 2022년 3분기 비정상적으로 높은 운임(5,046 USD/FFE)에 비해 58% 감소한 2,095 USD/FFE를 기록했습니다. 평균 적재운임은 2023년 2분기(2,444 USD/FFE) 대비 349 USD/FFE, 즉 14% 감소했습니다.

총 운영 비용은 물량 증가에도 불구하고 19% 감소한 67억 달러(82억 달러)를 기록했습니다. 이는 2022년 3분기 대비 각각 39%, 8.2%, 29%, 7.9% 감소한 병커 비용, 컨테이너 취급 비용, 슬롯 용선 비용 및 정기 용선 비용 절감에 힘입은 것입니다. 총 운영 비용은 거래량 증가로 인해 2023년 2분기 대비 2억 4,200만 달러 또는 3.7% 증가했습니다.

병커 가격이 34% 감소한 593 USD/톤(895 USD/톤)으로 병커 비용이 39% 감소한 15억 달러(24억 달러)를 기록했습니다. 병커 소비량은 7.5% 감소했습니다. 병커 효율성은 36.19g/TEU\*NM(43.05g/TEU\*NM)으로 16% 향상되었습니다. 병커 비용은 소비 증가로 인해 2023년 2분기 대비 2.1% 더 높았습니다.

고정 병커의 단가는 컨테이너 처리 비용 감소, 병커 소비 감소, TCE 비용 감소 및 물량 증가로 인해 11% 감소한 2,287 USD/FFE(2,563 USD/FFE)였습니다. 환율의 순 영향은 미미했습니다. 고정 병커의 단가는 2023년 2분기 대비 102 USD/FFE 또는 4.3% 감소했습니다.

평균 운항 용량은 4,166천 TEU(4,298천 TEU)로 2022년 3분기 대비 3.1% 감소했습니다. 2023년 3분기 말 기준 탄소 중립 선박의 현재 주문량은 총 24척입니다. 선대는 소유 선박 310척, 전세 선박 361척으로 구성되어 있습니다. , 그 중 164,000 TEU 또는 전체 선박의 4.0%(27척)가 드라이 도킹 및 수리를 포함하여 유휴 상태였습니다.

**2023년 3분기 주요 개발 사항**

Ocean 제품의 품질과 신뢰성에 초점을 유지하면서 인플레이션이 운영 비용에 미치는 영향을 상쇄하기 위한 조치가 취해졌습니다. AP Moller - Maersk는 3분기 일정 신뢰성 측면에서 업계 최고 수준이었으며 이는 여전히 핵심 초점으로 남아 있습니다.

**재무 검토 2023년 9월**

매출은 48% 감소한 265억 달러(510억 달러)를 기록했는데, 이는 적재 운임이 50% 감소하고 물동량이 3.5% 감소했기 때문입니다. EBITDA는 76% 감소한 67억 달러(277억 달러)를 기록했고, EBITDA 마진은 29%포인트 감소한 25.5%를 기록했습니다. 영업이익

**차량 개요, 2023년 3분기 말**

	2023년 3분기	2022년 4분기
'000 아님		
자체 컨테이너	2,363	2,393
전세 컨테이너	1,743	1,828
총 차량 용량	4,106	4,221
선박 수		
자체 컨테이너	310	318
전세 컨테이너	361	389
총 차량	671	707

**로드된 볼륨**

	FFE ('000)			
	2023년 3분기	2022년 3분기	변경	변경 %
동서	1,496	1,369	127	9.3%
남북	1,039	979	60	6.1%
지역 내	631	668	-37	-5.5%
총	3,166	3,016	150	5.0%

**평균 운임**

	USD/FFE			
	2023년 3분기	2022년 3분기	변경	변경 %
동서	1,969	5,654	-3,685	-65.2%
남북	2,802	5,875	-3,073	-52.3%
지역 내	1,438	2,816	-1,378	-48.9%
총	2,095	5,046	-2,951	-58.5%

87% 감소한 31억 달러(243억 달러), EBIT 마진은 36% 포인트 감소한 11.9%를 기록했습니다.

총 운영 비용은 15% 감소한 197억 달러(233억 달러)를 기록했습니다. 가격 하락과 소비 감소로 인해 병커 비용이 29% 감소하고 컨테이너 취급 비용도 11% 감소했기 때 문입니다. 네트워크 비용 절감 9.8%의 병커. 환율의 순 영향은 미미했습니다.

해양 성능 9M 2019-2023					백만 달러		
	9M	9개	9M	9M	9M		
	월	2023년	2022년	2021년	2020년	2019년	
수익	26,473	51,000	33,643	20,918	21,634		
총 운영 비용	19,725	23,296	19,438	16,840	18,313		
영업이익	3,147	24,332	11,617	1,868		873	
EBIT 마진	11.9%	47.7%	34.5%	8.9%	4.0%		
운영 및 재무 지표							
로드된 볼륨	8,796	9,117	9,826	9,234	10,002		
적재운임	2,451	4,862	3,088	1,930	1,850		
단가, 고정병 커	2,404	2,500	2,140	2,049	1,957		

## 물류 및 서비스

물류 및 서비스 수익 실적은 2022년 3분기에 비해 특히 항공 및 운송 시장의 낮은 운임과 선도 물류 및 전자상거래의 물량 감소로 인해 부정적인 영향을 받았습니다. 비용 관리에 대한 집중도가 높아졌습니다. 물류 및 서비스는 2023년 2분기에 비해 모든 영역에서 순차적으로 볼륨과 수익이 증가했습니다.

### 재무 및 운영 성과

**Maersk 서비스 모델 세 가지 모두에 힘입어 매출은 16% 감소한 35억 달러(42억 달러)를 기록했습니다.**

유기적 수익 성장은 Transported by Maersk의 낮은 요금, Ful-filled by Maersk의 낮은 물량, Managed by Maersk의 낮은 요금 및 물량의 영향을 받아 2022년 3분기 대비 마이너스 22%였습니다. 부정적인 유기적 성장은 주로 소매, 라이프 스타일, 자동차 및 기술 업종에서 나타났습니다. 2022년 LF Logistics 인수와 2023년 Martin Bencher Group 및 Grindrod Logistics 인수는 2023년 3분기에 2억 3,500만 달러의 매출 성장에 기여했습니다.

2023년 3분기에 유기적 매출 감소의 절반 이상이 상위 200개 고객에 의해 주도되었습니다.

Managed by Maersk의 총 수익은 Lead Logistics의 물량 감소와 시장 가격 하락의 영향으로 미화 1억 4200만 달러 감소한 5억 8600만 달러(미화 7억 2800만 달러)를 기록했습니다.

## 유기/무기

백만 달러

	3-22분기	본질적인	무기	3-23분기
수익	4,182	-901	235	3,517
성장		-22%	6%	
에비타	295	-125	9	179

Maersk의 총 수익은 북미 지역의 WnD(Ware-housing and Distribution), 미들 마일 및 전자상거래의 물량 감소와 LF의 무기 성장으로 부분적으로 상쇄되어 USD 66m 감소한 USD 13억(USD 14억)을 기록했습니다. 물류 센터.

Transported by Maersk의 총 수익은 북미와 유럽의 항공, LCL 및 내륙 운임 하락으로 인해 USD 4억 5700만 USD 감소한 USD 16억(USD 21억)을 기록했습니다. 이는 판매량 증가와 비유기적 수익 증가로 부분적으로 상쇄되었습니다.

총 이익은 LF Logistics 통합으로 인해 긍정적인 영향을 받은 Fulfilled by Maersk에 힘입어 6,500만 달러 증가한 11억 달러(10억 달러)를 기록했습니다.

EBITDA는 3억 3900만 달러(3억 9400만 달러), EBITDA 마진은 9.6%(9.4%)였습니다. EBITA는 1억 7900만 달러(2억 9500만 달러)였습니다.

EBIT는 미화 1억 3600만 달러(미화 2억 5800만 달러), EBIT 마진은 3.9%(6.2%)였으며, 이는 화물 시장 변동으로 인한 운임 하락과 활동 범위 및 범위 확대에 대한 비용 기반 상승의 영향을 받았습니다.

## 물류 및 서비스 하이라이트

백만 달러

	3분기 2023년	3분기 2022년	9M 2023년	9M 2022년	12M 2022년
수익	3,517	4,182	10,374	10,563	14,423
직접 비용(제3자 비용)	2,432	3,162	7,202	7,886	10,717
총 이익 직접 운영	1,085	1,020	3,172	2,677	3,706
비용 판매, 일반 및 관리비(SG&A)	484	392	1,407	1,047	1,482
	262	234	799	580	846
감가상각, 상각, 손상차손 등 차감 전 이익(EBITDA)	339	394	966	1,050	1,378
EBITDA 마진	9.6%	9.4%	9.3%	9.9%	9.6%
상각 전 감가상각 및 손상 손실 후 이익(EBITA)	179	295	515	761	944
EBITA 마진	5.1%	7.1%	5.0%	7.2%	6.5%
금융 항목 이전 이익(EBIT)	136	258	386	675	814
EBIT 마진	3.9%	6.2%	3.7%	6.4%	5.6%
투자 자본	10,739	9,616	10,739	9,616	9,858
총 자본 지출(제외) 인수 및 매각(CAPEX)	196	163	547	483	657
운영 및 재무 지표					
EBIT 변환(EBIT/총 이익 - %)	12.5%	25.3%	12.2%	25.2%	22.0%
Maersk 수익에서 관리	586	728	1,689	1,882	2,491
Maersk 수익으로 이행	1,327	1,393	4,002	3,347	4,916
Maersk 수익으로 운송	1,604	2,061	4,683	5,334	7,016
공급망 관리량('000년 cbm)	28,745	29,604	76,138	85,696	110,264
복합운송량('000년 FFE)	1,042	1,192	3,014	3,557	4,526
항공 화물량('000년 톤)	82	73	210	157	211

1 Maersk의 2022년 수익 수치는 물류 및 서비스 모델 정의 내의 변경 사항을 반영하기 위해 다시 작성되었습니다.

2023년 3분기 주요 개발 사항

Fulfilled by Maersk에서는 2022년 3분기에 비해 유기적으로 592,000제곱미터 또는 16% 더 많은 용량이 추가되었습니다. 총 유기적 용량은 272개 창고에서 440만 제곱미터였습니다. LF Logistics의 통합으로 187개 창고에 걸쳐 330만 평방미터의 면적을 확보했습니다. 총 용량은 459개 창고에 걸쳐 770만 평방미터였습니다.

Transported by Maersk에서는 LCL(Less than Container Load) 가치 제안이 지속적으로 강화되고 2023년 3분기에 70개 이상의 새로운 차선이 추가되어 570개 이상의 자체 직접 통합 차선으로 구성된 전체 LCL 네트워크를 구축했습니다.

2022년 3분기에는 350보다 많습니다.

재무 검토 2023년 9월

매출은 104억 달러(106억 달러)였으며, Managed by Maersk는 10% 감소한 17억 달러(19억 달러)를 기록했습니다. 이는 Lead Logistics 공급망 관리량이 11% 감소한 76,138 kcbm( 85,696kcbm). Maersk의 운송은 항공 운임 하락과 복합 운송량 15% 감소한 3,014,000 FFE(3,557,000 FFE)로 인해 47억 달러(53억 달러)로 감소했습니다. Fulfilled by Maersk는 LF Logistics와 Pilot의 통합으로 매출이 41억 달러(33억 달러)로 증가했습니다.

EBITDA는 10억 달러(11억 달러)로 감소했고, EBIT는 3억 8,600만 달러(6억 7,500만 달러)로 감소했습니다.

유기/무기

백만 달러

	9M-22	본질적인	무기	9M-23
수익	10,563	-1,843	1,654	10,374
성장		-17%	16%	
에비타	761	-294	48	515

터미널

2023년 1분기 부진 이후 대부분의 지역에서 전 세계 수요가 회복되었으며 이는 대체로 2022년 3분기와 유사합니다. 미국 시장은 2022년에 비해 여전히 약세를 보이고 있지만 전 세계적으로는 라틴 아메리카와 아프리카의 성장으로 상쇄됩니다. 결과적으로 터미널의 유사 거래량(출구에 맞게 조정됨)은 전년 대비 변동이 없었습니다. 글로벌 혼잡이 완화됨에 따라 터미널의 스토리지 수익도 감소하여 (현지 소비자 물가 지수에 맞춰) 관세 수준이 인상되었음에도 불구하고 전체 수익이 감소했습니다.

글로벌 인플레이션이 계속해서 역사적 수준을 훨씬 웃돌았음에도 불구하고 효과적인 비용 절감 계획으로 인해 비용은 상당히 안정적으로 유지되었습니다.

재무 및 운영 성과

매출은 스토리지 정상화와 물량 4.1% 감소(퇴출 제외 0.3% 감소)에 힘입어 11% 감소한 10억 달러(11억 달러)를 기록했습니다. 생산량 감소는 주로 몸바이 GT에서 진행 중인 건설과 브라질 이타자이, 앙골라 루안다에서 진행 중인 공사로 인해 발생했습니다. 주로 미국을 중심으로 기존 단말기 용량이 5.9% 증가해 활용도가 76%(81%)로 감소했다. 이동당 수익은 6.5% 감소한 USD 314(USD 335)였습니다. 이는 순전히 현지 인플레이션에 따라 기본 관세가 인상됨에 따라 스토리지 수익이 감소했기 때문입니다. 이동당 비용은 미국 로스앤젤레스와 나이지리아 온네의 현대화 프로젝트 진행으로 인한 증가로 인해 에너지 비용이 낮아지는 퇴출의 영향으로 5.0% 감소한 USD 244(USD 256)입니다.

고정 환율과 터미널 믹스에서는 이동당 수익이 6.4% 감소한 반면 이동당 비용은 그대로 유지되었습니다.

터미널 하이라이트

백만 달러

	3분기 2023년	3분기 2022년	9M 2023년	9M 2022년	12M 2022년
수익	999	1,117	2,825	3,372	4,371
할인 수수료(자본화된 임대 비용 제외)	88	96	231	283	362
인건비(블루칼라)	291	322	822	943	1,270
기타 운영비 판매관리비(SG&A) 및 기타 비용 등	131	159	405	483	638
총운영비용 감가상각, 상각, 손상	136	149	392	416	566
차손 등 차감 전 이익(EBITDA)	646	726	1,850	2,125	2,836
EBITDA 마진	35.3%	35.0%	34.5%	37.0%	35.1%
금융항목차감전이익(EBIT)	353	391	975	1,247	1,535
EBIT 마진	27.0%	32.0%	26.4%	17.8%	19.0%
투자 자본	270	357	746	600	832
총 자본 지출(제외) 인수 및 매각(CAPEX)	27.0%	32.0%	26.4%	17.8%	19.0%
총 자본 지출(제외) 인수 및 매각(CAPEX)	7,674	7,417	7,674	7,417	7,593
총 자본 지출(제외) 인수 및 매각(CAPEX)	113	199	321	384	516
운영 및 재무 지표					
거래량 - 재무적으로 통합됨('000년에 이등)	3,168	3,305	9,036	9,682	12,752
해양 부문	1,125	1,231	3,155	3,505	4,558
외부 고객	2,043	2,074	5,881	6,177	8,194
이동당 수익 - 재무 통합(USD)	314	335	311	346	341
이동당 비용 - 재무 통합(USD)	244	256	246	260	263
합작투자 및 관계회사 실적 (USDm)	67	207	191	-106	-46

2019-2023년 3분기 터미널 실적					백만 달러					
	3분기 2023년		3분기 2022년		3분기 2021년		3분기 2020년		3분기 2019년	
수익	999	1,117	1,027			816			833	
총 운영 비용	646		726	648	542	570				
영업이익	270		357	324	206	203				
EBITDA 마진	35.3%	35.0%	36.9%	33.6%	31.6%					
운영 및 재무 지표										
ROIC	10.3%	8.2%	10.0%		5.2%	5.9%				
볼륨	3,168	3,305	3,257	2,973	3,088					
이동당 수익	314		335	314	274	312				
이동당 비용	244		256	238	229	263				

EBITDA는 스토리지 수익의 정상화로 인해 3,800만 달러 감소한 3억 5,300만 달러를 기록했습니다. EBITDA 마진은 35% 수준으로 유지됐다.

EBIT는 스토리지 수익 감소와 Global Port Investments(GPI) 및 Sociedade Gestora de Terminais, SA(SA)의 매각과 관련하여 2022년 3분기에 취해진 매각 및 감액으로 인한 순 긍정적인 USD 3200만 영향으로 인해 2억 7천만 달러(3억 5700만 달러)로 감소했습니다. 소계스터).

ROIC (LTM 평균)은 10.3%(8.2%)로 증가했습니다. GPI 손상을 조정한 ROIC는 2022년 3분기 12.8%였습니다.

CAPEX는 2022년 3분기에 미국 로스앤젤레스에서 대량 구매된 자동차 장비로 인해 1억 1300만 달러(1억 9900만 달러)로 감소했습니다.

**지역별 볼륨**

유럽에서는 조지아주 포티의 수요 강제로 물량이 3.9% 증가했고, 덴마크 오르후스 시장 약세로 부분적으로 상쇄됐지만, 생산능력 증가로 가동률은 76%(78%)로 소폭 감소했다.

북미 지역에서는 미국 로스앤젤레스와 미국 포트엘리자베스의 시장 약세로 인해 물량이 3.0% 감소했으며, 이로 인해 생산 능력 증가와 함께 가동률이 78%(96%)로 감소했습니다.

라틴 아메리카에서는 순전히 브라질 이타자이(Itajai)의 철수로 인해 거래량이 4.1% 감소했으며 나머지 포트폴리오의 거래량도 감소했습니다.

**지역별 볼륨1**

	이동 ('000)		
	2023년 3분기	2022년 3분기	성장률 %
북아메리카	834	859	-3.0
라틴 아메리카	599	625	-4.1
유럽과 발트해 연안	719	692	3.9
아프리카	210	270	-22.1
아시아 및 중동	806	589	-6.2
총	3,168	3,305	-4.1

1 재정적으로 통합되었습니다.

아르헨티나 부에노스아이레스를 중심으로 4.7% 증가했다. 활용도는 78%(77%)로 거의 비슷한 수준을 유지했습니다.

아시아와 중동 지역에서는 순전히 인도 뭍바이에서 진행 중인 공사로 인해 물동량이 6.2% 감소했으며, 선착장 1개를 사용할 수 없어 가동률이 77%(80%)로 감소했습니다. 뭍바이를 제외한 물량은 5.7% 증가했다.

아프리카에서는 순전히 앙골라 루안다 매각으로 물량이 22% 감소했습니다. 출구를 조정하면 거래량은 주로 산페드로, 코트디부아르, 나이지리아 아파파를 중심으로 7.5% 증가했습니다. 이에 따라 가동률은 65%(60%)까지 높아졌다.

**합작투자 및 관계회사의 성과**

합작 투자 및 관련 회사의 이익 지분은 2022년 GPI 매각 이익에 힘입어 6,700만 달러(2억 7,000만 달러)로 감소했습니다.

**2023년 3분기 주요 개발 사항**

APM 터미널 Lazaro Cardenas는 1억 4천만 달러 규모의 2단계 확장 공사를 시작했습니다. 이 프로젝트는 라틴 아메리카 최초의 반자동화 시설의 용량을 추가로 100만 TEU로 늘려 미주 지역의 허브로 자리매김할 것입니다.

터미널은 2027년 5월까지 3년 동안 푸에르토 누에보에 있는 T4 터미널의 양허 연장을 위해 아르헨티나 정부와 협상을 체결했습니다. 터미널은 인접 시설의 일부를 포함하도록 확장될 예정입니다. 항구의 미래에 대한 정부 계획.

APM 터미널 뭍바이(APM Terminals Mumbai)는 최근 새로운 첨단 선박-해안 크레인을 갖춘 두 번째 부두의 운영을 재개했습니다. 이를 통해 터미널은 2개의 선석을 운영하고 거래량을 이전 수준으로 늘릴 수 있습니다.

**재무 검토 2023년 9월**

USD 28억(USD 34억)의 수익은 스토리지 수익의 현저한 감소와 부분적인 퇴출로 인한 볼륨 6.7% 감소(예비 3.2% 감소)에 의해 주도되었습니다. 용량 활용도가 71%(79%)로 감소했습니다.

터미널 성능 9M 2019-2023					백만 달러					
	9M 2023년		9M 2022년		9M 2021년		9M 2020년		9M 2019년	
수익	2,825	3,372	2,911	2,279	2,476					
총 운영 소송 비용	1,850	2,125	1,840	1,607	1,816					
영업이익	746		600	866	512	479				
EBITDA 마진	34.5%	37.0%	36.8%	29.5%	26.7%					
운영 및 재무 지표										
ROIC	10.3%	8.2%	10.0%	5.2%	5.9%					
볼륨	9,036	9,682	9,544	8,357	8,933					
이동당 수익	311		346	304	272	314				
이동당 비용	246		260	236	237	278				

경영 검토 1 부문 1 터미널 1 예선 및 해양 서비스

이동당 수익은 스토리지 수익 감소와 부정적인 환율 영향으로 인해 USD 311(USD 346)로 감소했습니다.

긍정적인 터미널 믹스 및 종료로 인해 이동당 비용은 USD 246(USD 260)로 감소했습니다.

EBITDA는 스토리지 수익 감소로 인해 9억7천5백만 달러(12억 달러)로 감소한 반면, EBIT는 2022년 GPI 매각의 부정적인 영향으로 인해 7억4천6백만 달러(6억 달러)로 증가했습니다.

## 예선 및 해상 서비스

매출은 미화 4억 8300만 달러(미화 5억 9100만 달러)였으며 EBITDA는 미화 9천만 달러(미화 1억 2700만 달러), EBIT는 미화 1억 9400만 달러(미화 1억 달러)였으며, 이는 주로 Höegh Auto-liners AS 주식 매각 이익과 순이익의 결과입니다. US Marine Management 매각.

### 견인

#### 재무 및 운영 성과

수익은 1,800만 달러 증가한 2억 6,000만 달러(1억 8,800만 달러)를 기록했으며, 환율을 조정하면 8.8% 증가했습니다. 항만 예인 수익은 대부분 지역의 활동 및 관세 인상과 브라질의 새로운 항구 진입으로 인해 1,600만 달러 증가했습니다. 미주 지역의 활동 증가와 유럽의 신규 계약으로 인해 터미널 예인 수익이 200만 달러 증가했습니다.

EBITDA는 매출 증가로 인해 5900만 달러(5300만 달러)로 증가했으며, 직원 수 및 기타 운영 비용 증가로 부분적으로 상쇄되었습니다.

EBIT는 EBITDA 증가에 힘입어 3,400만 달러(3,000만 달러)로 증가했으며, 감가상각비 증가로 약간 상쇄되었습니다.

합작회사 및 관계회사의 이익 지분은 600만 달러(500만 달러)였습니다.

### 해양 서비스

머스크 컨테이너 산업(Maersk Container Industry)의 매출은 시장 수요 감소로 인해 USD 29m 감소한 USD 114m(USD 143m)을 기록했습니다. EBITDA는 매출 감소가 비용 절감으로 부분적으로 상쇄되면서 1,700만 달러 감소한 1,000만 달러(2,700만 달러)를 기록했습니다. 회사가 더 이상 매각 예정 자산으로 분류되지 않음에 따라 2022년이 감가상각비 복원 및 손상 비용으로 인해 부정적인 영향을 받아 EBIT가 800만 달러(200만 달러)로 증가했습니다.

기타 해양 서비스 부문의 EBIT에는 Höegh Autoliners AS의 미화 2900만 달러(미화 3500만 달러)가 포함되며, 제휴사로 분류됩니다. 또한 EBIT는 주식 매각 이익에 의해 긍정적인 영향을 받습니다.

US Marine Management Inc.의 계획된 매각은 2023년 3분기에 완료되었으며 세전 순매출액은 USD 94m입니다.

#### 재무 검토 2023년 9월

매출은 16억 달러(17억 달러), EBITDA는 2억 3,200만 달러(2억 8,700만 달러), EBIT는 3억 5,000만 달러(1억 8,500만 달러)로 개선되었으며, 이는 2023년 US Marine Management 매각으로 인한 이익에 긍정적인 영향을 받았습니다. 2022년 재무는 Höegh Auto-liners AS의 손상 손실로 인해 부정적인 영향을 받았습니다.

견인 수익은 6억 1700만 달러(5억 7800만 달러)로 증가했고, EBITDA는 1억 800만 달러(1억 6900만 달러)로 증가했는데, 수익 증가가 운영 비용 증가로 부분적으로 상쇄되었기 때문입니다. EBIT는 러시아 사업 철수로 인해 2022년 손상 비용을 고려하면 1억 600만 달러(8000만 달러)로 증가했습니다.

Maersk Container Industry는 매출 3억 3,800만 달러(4억 1,800만 달러), EBITDA 2,700만 달러(4,000만 달러)를 기록했습니다. 회사가 더 이상 매각예정자산으로 분류되지 않음에 따라 2022년 손상 복구로 인해 EBIT가 1,900만 달러(1,500만 달러)로 개선되었습니다.

Maersk Supply Service의 매각은 2023년 5월에 완료되어 1,500만 달러의 수익을 기록했습니다.

# 2023년 9월 검토

## 재무실적은 시장 정상화를 반영

2023년 9월 매출은 244억 달러 감소한 393억 달러(637억 달러)였으며, 해양 부문은 245억 달러, 물류 및 서비스 부문은 1억 8,900만 달러, 터미널 부문은 5억 4,700만 달러 감소했습니다.

해양 부문 수익은 2023년 서구 경제에서 볼 수 있는 재고 조정을 반영합니다. 즉, 물량이 적고 운임이 크게 낮아진 것입니다. 물류 및 서비스 부문에서는 미국의 라이프스타일 및 소매 물량 재고 감소와 항공 운임 하락으로 인해 총 수익이 감소했습니다. 이는 LF Logistics와 Martin Bencher의 통합으로 인한 수익 증가로 부분적으로만 보상되었습니다. 터미널 매출 감소로 인해

특히 북미 지역에서는 볼륨이 감소하고 스토리지 수익도 크게 감소합니다.

EBITDA는 매출 감소로 인해 해양 부문이 210억 달러, 물류 및 서비스 부문이 8,400만 달러, 터미널 부문이 2억 7,200만 달러 감소하여 88억 달러(303억 달러)로 감소했습니다.

대양 (2022년 9월: 277억)	물류 및 서비스 (2022년 9월: 11억)	터미널 (2022년 9월: 12억)
<b>67억 9억 6600만 9억 7500만</b>		

EBIT는 EBITDA 하락의 영향으로 213억 달러 감소한 45억 달러(257억 달러)를 기록했습니다. EBIT 마진은 11.4%(40.4%)로 감소했다.

대양 (2022년 9월: 243억)	물류 및 서비스 (9M 2022: 675m)	터미널 (9M 2022: 600m)
<b>31억 3억 8600만 74600만</b>		

금융항목 순이익은 3억 2,700만 달러(8억 달러 손실)였으며, 이는 이자수익 및 통화파생이익 증가가 이자비용으로 일부만 상쇄되었기 때문입니다.

세금은 주로 세전 이익 감소로 인해 4억 3,400만 달러(5억 9,800만 달러)로 감소했습니다.

기본 이익 44억 달러(248억 달러)는 주로 Ocean에서 선박 및 컨테이너 판매 2억 5,400만 달러와 US Marine Management 매각에 따른 세후 순이익 4억 4천만 달러로 인해 순이익 4억 4천만 달러로 조정되었습니다. 74m. 이는 AP Moller - Maersk 브랜드에 대한 손상 및 구조조정 비용으로 이전에 발표된 4억 5천만 달러 중 4억 7백만 달러로 상쇄되었으며, 해당 프로세스는 2023년 4분기까지 진행됩니다.

영업활동으로 인한 현금흐름 95억 달러(263억 달러)는 EBITDA 88억 달러와 매출채권 개선으로 인한 순운전자본 9억 3천만 달러 강화에 힘입어 108%(87%)의 강력한 현금 전환율을 기록했습니다. ).

총 자본 지출(CAPEX)은 Ocean에 대한 컨테이너 투자 감소로 인해 24억 달러(33억 달러)를 기록했습니다.

잉여현금흐름은 57억 달러(206억 달러)로 감소했는데, 이는 영업활동으로 인한 현금흐름 감소로 인해 부정적인 영향을 받았고, CAPEX 감소와 금융수익 및 판매수익 증가로 부분적으로 상쇄되었습니다.

2023년 3월 28일 연례 총회에서 발표된 명목상 DKK 1,000 DKK(109억 달러)의 AP Moller - Maersk A/S 주식당 DKK 4,300의 배당금이 2023년 3월 31일에 지급되었습니다. 원천세 15억 달러 2023년 2분기에 지급되었습니다.

배당금 지급 증가와 자사주 매입이 순이익 44억 달러로 일부 상쇄되면서 총 자기자본은 560억 달러(2022년 12월 31일 기준 650억 달러)로 감소하여 자기자본비율은 67.1%(69.4%)를 기록했습니다. 2022년 말 기준).

### 다년간의 재무 비교

백만 달러

손익 계산서	9M 2023년	9M 2022년	9M 2021	9M 2020	9M 2019
수익	39,324	63,709	43,281	28,485	29,222
대양	26,473	51,000	33,643	20,918	21,634
물류 및 서비스	10,374	10,563	6,814	4,902	4,802
터미널	2,825	3,372	2,911	2,279	2,476
감가상각, 상각, 손상차손 등 차감 전 이익(EBITDA)	8,752	30,273	16,046	5,515	4,249
금융 항목 이전 이익(EBIT)	4,471	25,738	13,040	2,592	1,383
해당 기간의 이익	4,364	24,340	11,924	1,599	570
현금흐름표					
영업 활동으로 인한 현금 흐름 총 자본 지출(총 자본)	9,477	26,276	14,142	5,259	4,384
지출 제외) 인수 및 매각(CAPEX)	2,395	3,268	1,391	952	1,566
무로 현금 흐름	5,681	20,645	10,900	2,982	1,540
재무 비율					
수익 성장	-38.3%	47.2%	51.9%	-2.5%	0.7%
EBITDA 마진	22.3%	47.5%	37.1%	19.4%	14.5%
EBIT 마진	11.4%	40.4%	30.1%	9.1%	4.7%

# 금융

## 요약손익계산서

메모	3분기 2023년	3분기 2022년	9M 2023년	9M 2022년	12M 2022년
1 수익	12,129	22,767	39,324	63,709	81,529
(*) 감가상각, 상각, 손상차손 등 차감 전 이익입니다. (EBITDA)	1,878	10,862	8,752	30,273	36,813
감가상각비, 상각비 및 손상차손, 순액	1,584	1,649	5,035	4,574	6,186
(*4) 비유동자산등매각이익 순액	136	4	439	68	101
합작회사 및 관계회사의 손익 지분	108	260	315	-29	132
1 금융항목차감전순이익(EBIT)	538	9,477	4,471	25,738	30,860
금융항목, 순액	153	-303	327	-800	-629
과세 전 소득	691	9,174	4,798	24,938	30,231
세	137	263	434	598	910
해당 기간의 이익	554	8,911	4,364	24,340	29,321
그 중:					
비지배지분	33	32	106	92	123
AP Møller - Maersk A/S의 지분	521	8,879	4,258	24,248	29,198
주당 순이익, USD	31	488	250	1,318	1,600
회석주당순이익, USD	31	487	249	1,313	1,595

## 요약포괄손익계산서

	3분기 2023년	3분기 2022년	9M 2023년	9M 2022년	12M 2022년
해당 기간의 이익	554	8,911	4,364	24,340	29,321
기능통화를 표시통화로 환산	-176	-440	-235	-904	-551
손익계산서, 비유동자산등매각이익 등으로 재분류, 순액	2	53	42	62	53
현금흐름 해지	-55	22	-77	34	115
기타포괄손익에 대한 세금	-3	-10	-4	-19	-10
합작투자회사 및 관계회사의 기타포괄손익에서 차지하는 지분(세금 차감)	-	9	2	8	6
이후에 손익계산서에 재분류되었거나 재분류될 수 있는 총 항목	-232	-366	-272	-819	-387
기타지분투자 확정급여제도 보험수리	-11	7	-9	88	54
손익 등	-	-	1	-	36
기타포괄손익에 대한 세금	-	-	-	-	30
손익계산서에 재분류되지 않는 총 항목	-11	7	-8	88	120
기타포괄손익(세금 차감 후)	-243	-359	-280	-731	-267
해당 기간의 총포괄손익	311	8,552	4,084	23,609	29,054
그 중:					
비지배지분	25	16	96	63	92
AP Møller - Maersk A/S의 지분	286	8,536	3,988	23,546	28,962



## 9월 30일 요약 대차대조표

	9월 30일 2023년	9월 30일 2022년	12월 31일 2022년
무형 자산	10,183	10,683	10,785
자산, 식물 및 장비	27,617	27,757	28,194
사용권자산	9,924	11,088	10,967
금융비유동자산 등	3,364	3,317	3,272
이연법인세	412	372	399
비유동자산 합계	51,500	53,217	53,617
재고	1,769	1,902	1,604
2 채권 등	22,475	25,333	27,391
증권	-	-	942
현금 및 은행 잔고	7,630	8,334	10,057
매각예정자산	85	272	69
총 유동 자산	31,959	35,841	40,063
총 자산	83,459	89,058	93,680

	9월 30일 2023년	9월 30일 2022년	12월 31일 2022년
3 AP Moller에 귀속되는 지분 - Maersk A/S	54,874	59,160	63,991
비지배지분	1,099	1,071	1,041
총자본	55,973	60,231	65,032
비유동리스부채	7,853	8,550	8,582
비유동차입금	4,030	3,660	3,774
기타비유동부채	2,784	3,024	2,971
비유동부채 합계	14,667	15,234	15,327
리스부채, 현재	2,779	3,122	3,032
현재 차입금	191	192	255
기타유동부채	9,835	10,113	10,025
매각예정자산과 관련된 부채	14	166	9
유동부채 합계	12,819	13,593	13,321
총 부채	27,486	28,827	28,648
총자본과 부채	83,459	89,058	93,680

## 요약현금흐름표

메모	3분기	3분기	9M	9M	12M
	2023년	2022년	2023년	2022년	2022년
금융활동차감기이익	538	9,477	4,471	25,738	30,860
비현금품 등	1,437	1,354	4,603	4,582	6,225
운전 자본의 변화	-435	-1,207	930	-3,486	-1,808
세전 영업활동으로 인한 현금흐름	1,540	9,624	10,004	26,834	35,277
납부한 세금	-155	-180	-527	-558	-801
영업활동으로 인한 현금흐름	1,385	9,444	9,477	26,276	34,476
무형자산 및 유형자산 구매(CAPEX)	-819	-906	-2,395	-3,268	-4,163
무형자산 및 유형자산 매각	40	109	555	256	303
4 자회사 인수 및 활동	-	-3,218	-138	-4,754	-4,774
4 자회사 매각 및 활동	240	1	960	21	2
합작회사 및 관계회사 인수	-17	-	-18	-	-46
합작회사 및 관계회사 매각	114	235	188	216	219
배당금 수령	111	142	184	244	327
기타 지분투자 매각	-	6	22	26	31
금융투자 등 순액	-2,578	-5,100	4,183	-9,527	-13,518
투자 활동으로 인한 현금 흐름	-2,909	-8,731	3,541	-16,786	-21,619
차입금 상환/순액	414	-105	152	-752	-717
리스부채의 상환	-816	-811	-2,463	-2,219	-3,080
금융지출, 순액	114	-56	745	-267	-238
리스부채로 지급된 금융비용	-139	-135	-422	-377	-518
자사주 매입	-763	-858	-2,349	-2,053	-2,738
배당금 분배	-	-	-10,876	-6,847	-6,847
비지배지분에 분배된 배당금	-22	-12	-67	-55	-78
기타 지분 거래	12	9	20	36	81
재무활동으로 인한 현금흐름	-1,200	-1,968	-15,260	-12,534	-14,135
해당 기간의 순현금흐름	-2,724	-1,255	-2,242	-3,044	-1,278
현금및현금등가물, 기간초	10,405	9,688	10,038	11,565	11,565
현금 및 은행 잔고에 대한 통화 환산 효과	-69	-103	-184	-191	-249
기말현금및현금성자산	7,612	8,330	7,612	8,330	10,038
그 중 매각예정자산으로 분류됨	-1	-18	-1	-18	-1
기말현금및현금성자산	7,611	8,312	7,611	8,312	10,037
현금 및 현금등가물					
현금 및 은행 잔고	7,630	8,334	7,630	8,334	10,057
초과인월	19	22	19	22	20
기말현금및현금성자산	7,611	8,312	7,611	8,312	10,037

현금 및 은행 잔고에는 외환 통제 또는 기타 제한이 있는 국가의 현금 및 은행 잔고와 관련된 USD 11억(2022년 12월 31일 기준 USD 14억)이 포함됩니다. 이러한 자금은 모회사나 기타 자회사가 일반 용도로 쉽게 사용할 수 없습니다.

## 자기자본 변동 요약명세서

메모	AP 몰러 - Maersk A/S						비 통제하다 이해	총 형평성
	공유하다 수도	트렌스- 관계 예약하다	예약하다 다른 사람을 위해 형평성 투자하다- 말	예약하다 -을 위한 헤지스	보유 수입	총		
지분 2023년 1월 1일	3,392	-1,232	212	-27	61,646	63,991	1,041	65,032
기타포괄손익(세금 차감 후)	-	-78	-51	-79	-62	-270	-10	-280
해당 기간의 이익	-	-	-	-	4,258	4,258	106	4,364
해당 기간의 총포괄손익	-	-78	-51	-79	4,196	3,988	96	4,084
주주배당	-	-	-	-	-10,824	-10,824	-69	-10,893
주식기준보상의 가치	-	-	-	-	21	21	-	21
비자배자분 인수	-	-	-	-	-16	-16	15	-1
비자배자분 매각	-	-	-	-	-	-	1	1
3 자사주 매입의 건	-	-	-	-	-2,304	-2,304	-	-2,304
3 자기주식의 매각	-	-	-	-	22	22	-	22
3 자본의 증감	-206	-	-	-	206	-	15	15
지분상품처분손익을 이익잉여금으로 대체	-	-	2	-	-2	-	-	-
현금흐름위험회피적립금을 비유동자산으로 대체	-	-	-	-4	-	-4	-	-4
주주와의 거래총액	-206	-	2	-4	-12,897	-13,105	-38	-13,143
주식 2023년 9월 30일	3,186	-1,310	163	-110	52,945	54,874	1,099	55,973
지분 2022년 1월 1일	3,513	-767	135	-160	41,787	44,508	1,080	45,588
기타포괄손익(세금 차감 후)	-	-810	88	13	7	-702	-29	-731
해당 기간의 이익	-	-	-	-	24,248	24,248	92	24,340
해당 기간의 총포괄손익	-	-810	88	13	24,255	23,546	63	23,609
주주배당	-	-	-	-	-6,845	-6,845	-57	6,902
주식기준보상의 가치	-	-	-	-	16	16	-	16
비자배자분 매각	-	-	-	-	-	-	-30	-30
3 자사주 매입의 건	-	-	-	-	-2,090	-2,090	-	-2,090
3 자기주식의 매각	-	-	-	-	25	25	-	25
3 자본의 증감	-121	-	-	-	121	-	15	15
지분상품처분손익을 이익잉여금으로 대체	-	-	-14	-	14	-	-	-
주주와의 거래총액	-121	-	-14	-	-8,759	-8,894	-72	-8,966
주식 2022년 9월 30일	3,392	-1,577	209	-147	57,283	59,160	1,071	60,231

## 참고 1 세그먼트 정보

	대양	물류 센터 & 서비스	터미널 예인 및	해양 서비스	Unallo- 캐이팅 아이템	내 손- 민족 국가	영사- 납파가 있는 총
2023년 3분기							
외부수익	7,431	3,559	733	378	28	-	12,129
부문간 수익	466	-42	266	105	10	-805	-
총 수익	7,897	3,517	999	483	38	-805	12,129
감가상각, 상각, 손상차손 등 차감 전 이익(EBITDA)	1,133	339	353	90	-37	-	1,878명
금융 항목 이전 이익(EBIT)	-27	136	270	194	-39	4	538
주요 지표							
투자 자본	28,843	10,739	7,674	1,982	-122	-36	49,080
총 자본 지출(제외) 인수 및 매각(CAPEX)	443	196	113	60	4	삼	819

	대양	물류 센터 & 서비스	터미널 예인 및	해양 서비스	Unallo- 캐이팅 아이템	내 손- 민족 국가	영사- 납파가 있는 총
2022년 3분기							
외부수익	17,112	4,293	838	499	25	-	22,767
부문간 수익	906	-111	279	92	6	-1,172	-
총 수익	18,018	4,182	1,117	591	31	-1,172	22,767
감가상각, 상각, 손상차손 등 차감 전 이익(EBITDA)	9,924	394	391	127	51	-25	10,862
금융 항목 이전 이익(EBIT)	8,734	258	357	100	50	-22	9,477
주요 지표							
투자 자본 총 자본 지	34,229	9,616	7,417	2,660	-479	-57	53,386
출, 제외 인수 및 매각(CAPEX)	520	163	199	58	7	-41	906

## 참고 1 세그먼트 정보 - 계속

	대양	물류 센터 & 서비스	터미널 예인 및	해양 서비스	Unallo- 캐터링 아이템	내 손- 민족 국가	영사- 남자가 있는 총
2023년 9월							
외부수익	25,268	10,520	2,096	1,355	85	-	39,324
부문간 수익	1,205	-146	729	234	29	-2,051	-
총 수익	26,473	10,374	2,825	1,589	114	-2,051	39,324
감가상각, 상각, 손상차손 등 차감 전 이익(EBITDA)	6,744	966	975	232	-164	-1	8,752
금융 항목 이전 이익(EBIT)	3,147	386	746	350	-170	12	4,471
주요 지표							
투자 자본	28,843	10,739	7,674	1,982	-122	-36	49,080
총 자본 지출(제외) 인수 및 매각(CAPEX)	1,295	547	321	223	13	-4	2,395

	대양	물류 센터 & 서비스	터미널 예인 및	해양 서비스	Unallo- 캐터링 아이템	내 손- 민족 국가	영사- 남자가 있는 총
2022년 9월							
외부수익	48,869	10,765	2,587	1,412	76	-	63,709
부문간 수익	2,131	-202	785	313	19	-3,046	-
총 수익	51,000	10,563	3,372	1,725	95	-3,046	63,709
감가상각, 상각, 손상차손 등 차감 전 이익(EBITDA)	27,736	1,050	1,247	287	-19	-28	30,273
금융 항목 이전 이익(EBIT)	24,332	675	600	185	-40	-14	25,738
주요 지표							
투자 자본 총 자본 지	34,229	9,616	7,417	2,660	-479	-57	53,386
출, 제외 인수 및 매각(CAPEX)	2,193	483	384	232	21	-45	3,268

백만 달러	수익 유형	2023 년 3분기	3분기 2022년	9M 2023년	9M 2022년	12M 2022년
대양	화물수익	6,687	16,008	22,532	44,918	56,499
	허브를 포함한 기타 수익	1,210	2,010	3,941	6,082	7,800
물류 및 서비스	Maersk1에서 관리	586	728	1,689	1,882	2,491
	Maersk1에 의해 이행됨	1,327	1,393	4,002	3,347	4,916
	Maersk1에 의해 운송됨	1,604	2,061	4,683	5,334	7,016
터미널	터미널 서비스	999	1,117	2,825	3,372	4,371
예선 및 해상 서비스	견인 서비스	206	188	617	578	774
	컨테이너 및 예비 부품 판매	114	143	338	418	499
	해외 공급 서비스	-	113	111	291	390
	기타 운송 활동	72	77	217	214	282
	기타 서비스	91	70	306	224	348
할당되지 않은 활동 및 제거		-767	-1,141	-1,937	-2,951	-3,857
총 수익		12,129	22,767	39,324	63,709	81,529

1 Maersk의 2022년 수익 수치는 물류 및 서비스 모델 정의 내의 변경 사항을 반영하기 위해 다시 작성되었습니다.

### (주2) 정기예금

미수금 등 금액은 225억 달러(2022년 12월 31일 현재 274억 달러)이며, 주로 3개월 이상 만기 정기예금 143억 달러(2022년 12월 31일 기준 176억 달러)로 구성되어 있습니다.

### (주3) 자본금

주식 수의 발전:

	주식		B주		공칭 가치	
	DKK 1,000	DKK 500	DKK 1,000	DKK 500	DKK 백만	USD 백만
2022년 1월 1일	10,468,107	216	8,907,718	166	19,376	3,513
변환	1	-2	1	-6	-	-
취소	133,779	-	535,076	-	669	121
2022년 9월 30일	10,334,329	214	8,372,645	160	18,707	3,392
2023년 1월 1일	10,334,329	214	8,372,645	160	18,707	3,392
변환	1	-2	1	-2	-	-
취소	227,390	-	910,056	-	1,137	206
2023년 9월 30일	10,106,940	212	7,462,590	158	17,570	3,186

모든 주식은 완전히 발행되고 지불되었습니다.

2023년 3월 28일 AP Møller - Mærsk A/S의 연례 총회에서 주주들은 자사주 소각을 결정하여 자본금을 명목상 DKK 18,707,161,000에서 명목상 DKK 17,569,715,000으로 줄였습니다. 취소는 2023년 2분기에 완료되었습니다.

DKK 1,000 중 A주 1개가 2개의 의결권을 갖고 있습니다. B주에는 의결권이 없습니다.

자사주 보유 발전:

	주식 수 DKK 1,000		명목 가치 DKK백만		자본금의 %	
	2023년	2022년	2023년	2022년	2023년	2022년
<b>자사주</b>						
<b>A주</b>						
1월 1일	207,717	120,494	202	121	1.08%	0.62%
추가사항	238,611	147,806	239	148	1.35%	0.79%
취소	227,390	133,779	227	134	1.22%	0.69%
9월 30일	212,938	134,521	214	135	1.21%	0.72%
<b>B주</b>						
1월 1일	887,557	549,587	888	549	4.74%	2.84%
추가사항	945,029	636,618	945	637	5.36%	3.40%
취소	910,056	535,076	910	535	4.86%	2.76%
폐기	24,055	27,232	24	27	0.13%	0.14%
9월 30일	898,475	623,897	899	624	5.11%	3.34%

자사주 매입 프로그램은 회사의 자본 구조를 조정하기 위한 목적으로 수행됩니다. 장기 인센티브 프로그램의 헤지 목적으로 사용되지 않는 주식은 연례 총회에서 취소되도록 제안됩니다.

2023년 1월 1일부터 2023년 9월 30일까지 AP Møller - Mærsk A/S는 AP Møller Holding A로부터 명목 가치 DKK 1억 2300만 DKK인 122,806 A주와 명목 가치 DKK 3억 6900만 DKK인 368,761 B주를 자사주로 매입했습니다. 특수관계자로 간주되는 AP Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Familie-fond의 /S 및 116,162 B 주식(명목 가치 DKK 116m).

자기주식의 처분은 주식매수선택권제도와 주식단위제한제도와 관련되어 있습니다.

주당 배당금 4,300 DKK 1,000 DKK - 총 744억 DKK는 자사주를 제외하면 109억 달러에 해당합니다. 이 중 94억 달러는 2023년 3월 31일에 주주들에게 지급되었고 15억 달러의 원천징수 세는 2023년 2분기에 납부되었습니다. 주주들에 대한 배당금 지급은 AP Møller - Maersk의 세금을 유발하지 않습니다.

### (주4) 자회사 취득/매각

#### 2023년 인수

Grindrod 복합운송 그룹(물류 및 서비스)

2023년 1월 2일 그룹은 Grindrod Logistics 인수를 완료했습니다. 그룹은 Grindrod Intermodal Group과 제휴하여 Grindrod Intermodal 사업의 물류 활동과 Ocean Africa Container Lines(OACL)의 해상 활동을 남아프리카의 현재 Maersk Logistics & Services 제품과 통합했습니다. Grindrod Inter-modal Group은 남아프리카에서 다양한 물류 및 서비스를 제공하는 유명하고 신뢰할 수 있는 파트너입니다. 그룹은 51%의 지배 지분을 보유하고 있습니다. 구매 가격은 USD 37m이며 잠정영업권은 USD 20m로 인식되었습니다.

#### Martin Bencher 그룹(물류 및 서비스)

2023년 1월 2일, 그룹은 비컨테이너형 프로젝트 물류 분야에서 프리미엄 역량을 갖춘 덴마크 기반 프로젝트 물류 회사인 Martin Bencher Group의 지분 100%를 인수했습니다. Martin Bencher Group을 인수하면 Maersk에서 이미 제공하고 있는 기존 프로젝트 물류 서비스에 솔루션 설계, 특수 화물 운송 및 프로젝트 관리 서비스를 결합한 전문 서비스가 추가될 것입니다. 이는 판매 및 마케팅, 해양, 물류 및 서비스 특수 프로젝트 물류(SPL) 등 기존 프로젝트 물류 분야 전반에 걸쳐 기존 인프라 구조와 지식을 기반으로 구축됩니다. 구매 가격은 USD 54m이며, 그 결과 USD 11m의 잠정 영업권이 인식되었습니다.

무형자산의 평가가 아직 확정되지 않았기 때문에 당기 사업결합에 대한 회계처리는 2023년 9월 30일 현재 잠정적인 것으로 간주됩니다.

#### 2023년 매출

마스크 공급 서비스

2023년 5월 15일, AP Møller Holding에 대한 Maersk Supply Service 매각은 USD 6억 8500만 달러의 현금 순 현금 수익으로 완료되었으며, 그 결과 USD 1500만의 순이익이 발생했습니다. 손익계산서에 대한 자본. 해당 이익은 비유동자산매각이익으로 분류됩니다.

요약손익계산서 내.

순이익은 참고 1 부문 정보에 따라 예선 및 해상 서비스 부문에 포함됩니다.

#### US Marine Management

2023년 3분기에 US Marine Management LLC를 매각하기로 합의했습니다. 2023년 9월 20일에 US Marine Management LLC의 매각이 완료되어 USD 94m 또는 세후 USD 74m의 순이익을 얻었습니다. 세전순이익은 요약손익계산서상 비유동자산매각이익으로 분류됩니다.

순이익은 참고 1 부문 정보에 따라 예선 및 해상 서비스 부문에 포함됩니다.

#### 2022년 인수

LF Logistics Holdings Limited(물류 및 서비스)

2022년 8월 31일, 그룹은 아시아 태평양 지역의 선도적인 온디맨드 여행 계약 물류 회사인 LF Logistics Holdings Limited의 지분 100%를 인수했습니다. 2023년 3분기에 임시 구매 가격 배분이 확정되었으나 계산된 영업권에 큰 변화가 없었습니다.

파일럿 화물 서비스(물류 및 서비스)

2022년 5월 2일, 그룹은 미국에 본사를 둔 첫 번째, 중간, 라스트 마일 국경 간 솔루션 제공업체인 Pilot Freight Services의 지분 100%를 인수했습니다. 2023년 2분기에 임시 구매 가격 할당이 최종 확정되어 계산된 영업권이 3천만 달러 감소했습니다. 이러한 변경은 주로 고객 관계 및 이연법인세 부채의 가치 평가와 관련이 있습니다.

#### Senator International(물류 및 서비스)

2022년 6월 2일, 그룹은 독일의 유명한 항공 기반 화물 운송 회사인 Senator International의 주식 100%를 인수했습니다. 2023년 2분기에 임시 구매 가격 할당이 확정되어 계산된 영업권이 500만 달러 증가했습니다. 이러한 변화는 주로 미지급세액의 평가와 관련이 있습니다.

### 참고 5 요약

부문별 총 54억 달러(2022년 12월 31일 기준 50억 달러)의 총 약속은 새로운 메탄올 컨테이너 선박, 예선선, 항공기에 대한 투자 및 터미널 양허권 부여자에 대한 약속과 관련이 있습니다.

### 주석 6 회계정책, 판단 및 유의적 추정

중간연결재무제표는 국제회계기준위원회(IASB)가 발행하고 EU에서 채택한 IAS 34 중간재무보고와 상장회사의 중간재무보고에 대한 추가 덴마크 공시 요구사항에 따라 작성되었습니다. 회계 정책, 판단 및 중요한 추정치는 아래를 제외하고 2022년 연차 보고서에 적용된 것과 일치합니다.

#### IAS 12 법인세 개정

2023년 5월, IASB는 IAS 12 소득세 개정안을 발표했습니다. 이는 발표된 두 가지 모델 규칙을 구현하는 제정되거나 실질적으로 제정된 세법에서 발생하는 이연세를 인식하고 공개해야 하는 요구 사항을 일시적으로 완화합니다.

자격을 갖춘 국내 최소 추가 세금을 시행하는 세법을 포함하여 OECD에서 제공 합니다. 해당 개정안은 아직 EU에서 채택되지 않았습니다. 회사는 EU의 승인을 받으면 이러한 구제 조치를 적용할 것으로 예상하고 있습니다.

#### 브랜드 손상

2023년 1월 27일, 그룹은 Maersk 브랜드를 통합하여 단일하고 통합된 브랜드로 나아갈 것이라고 발표 되었습니다. 기존 브랜드는 2023년 1분기에 폐기되었으며, 그 결과 대차대조표에 각 폐기 브랜드의 전 체 장부금액에 대한 손상차손이 인식되었습니다. 요약손익계산서에 인식된 2023년 1분기 브랜드 퇴출 과 관련된 총 손상차손은 2억 9900만 달러이며, 그 중 2억 9700만 달러는 해양 부문, 200만 달러는 이 하

물류 및 서비스.

## 경영진의 성명

오늘 이사회와 집행위원회는 2023년 1월 1일부터 2023년 9월 30일까지의 AP Møller - Mærsk A/S 임시 보고서를 논의하고 승인했습니다.

중간보고서는 회사의 독립감사인의 감사나 검토를 받지 않았습니다.

중간 보고서는 EU가 채택한 IAS 34 중간 재무 보고 및 상장 회사의 중간 재무 보고에 대한 추가 덴마크 공개 요구 사항에 따라 작성되었습니다.

우리 의견으로는 중간 연결 재무제표(16~23페이지)는 2023년 9월 30일 현재 AP Møller - Maersk의 연결 자산, 부채 및 재무 상태와 AP Møller - Maersk의 연결 결과에 대한 진실 되고 공정한 견해를 제공합니다.

2023년 1월 1일부터 2023년 9월 30일까지의 운영 및 현금 흐름입니다.

또한, 우리의 의견으로는 경영 검토(3~15페이지)에는 AP Møller - Maersk의 운영 및 재무 상태, 해당 기간의 결과, 현금 흐름 및 재무 상태에 대한 설명과 함께 AP Møller의 개발에 대한 공정한 검토가 포함되어 있습니다. 2022년 연례 보고서 공개와 관련하여 AP Møller - Maersk가 직면한 가장 중요한 위험 및 불확실성 요소입니다.

코펜하겐, 2023년 11월 3일

### 집행위원회

빈센트 클레크

최고 경영자

패트릭 제니

CFO

### 이사회

로버트 머스크 올베이

의자

마크 영겔

부회장

버나드 L. 붓

마리카 프레드릭슨

아르네 칼슨

토마스 린게가르드 마드센

암파로 모랄레다

카스퍼 뢰스테드

줄리아 보이티에쿠트



# 분기별 요약

손익 계산서	2023년			2022년			
	3분기	2분기	1분기	4분기	3분기	2분기	1분기
수익	12,129	12,988	14,207	17,820	22,767	21,650	19,292
감가상각, 상각, 손상차손 등 차감 전 이익(EBITDA)	1,878명	2,905	3,969	6,540	10,862	10,327	9,084
감가상각비, 상각비 및 손상차손, 순액	1,584	1,571	1,880	1,612	1,649	1,418	1,507
비유동자산등매각이익 순액	136	163	140	33	4	37	27
합작회사 및 관계회사의 손익 지분	108	110	97	161	260	42	-331
금융 항목 이전 이익(EBIT)	538	1,607	2,326	5,122	9,477	8,988	7,273
금융항목, 순액	153	-16	190	171	-303	-203	-294
과세 전 소득	691	1,591	2,516	5,293	9,174	8,785	6,979
세	137	104	193	312	263	164	171
해당 기간의 이익	554	1,487	2,323	4,981	8,911	8,621	6,808
AP Moller - Maersk A/S의 지분	521	1,453	2,284	4,950	8,879	8,593	6,776
기초 이익	489	1,346	2,561	4,863	8,818	8,553	7,469
대차 대조표							
총 자산	83,459	83,500	85,490	93,680	89,058	80,426	73,031
총자본	55,973	56,427	55,833	65,032	60,231	52,586	44,940
투자 자본	49,080	49,343	50,322	52,410	53,386	49,195	45,167
순이자부부채	-6,844	-7,090	-7,002	-12,632	-6,855	-3,356	-689
현금흐름표							
영업활동으로 인한 현금흐름	1,385	2,758	5,334	8,200	9,444	8,611	8,221
자본 임대 분할 - 임대 부채 상환	816	822	825	861	811	762	646
총 자본 지출(제외) 인수 및 매각(CAPEX)	819	738	838	895	906	1,008	1,354
재무활동으로 인한 현금흐름	-1,200	-3,334	-10,726	-1,601	-1,968	-3,046	-7,520
무로 현금 흐름	-124	1,581	4,224	6,462	7,787	6,844	6,014
재무 비율							
수익 성장	-46.7%	-40.0%	-26.4%	-3.7%	37.1%	52.1%	55.1%
EBITDA 마진	15.5%	22.4%	27.9%	36.7%	47.7%	47.7%	47.1%
EBIT 마진	4.4%	12.4%	16.4%	28.7%	41.6%	41.5%	37.7%
현금전환	74%	95%	134%	125%	87%	83%	90%
세후 투자 자본 수익률(ROIC)(지난 12개월)	17.7%	34.3%	49.1%	60.4%	66.6%	62.5%	53.6%
자기자본비율	67.1%	67.6%	65.3%	69.4%	67.6%	65.4%	61.5%
기본 ROIC1 (지난 12개월)	17.5%	34.1%	49.0%	61.2%	68.1%	64.2%	55.4%
기본 EBITDA1	1,907	2,916	4,037	6,517	10,851	10,289	9,186
기초 EBITDA 마진1	15.7%	22.5%	28.4%	36.6%	47.7%	47.5%	47.6%
기초 EBIT1	450	1,469	2,563	5,002	9,381	8,924	7,937
기초 EBIT 마진1	3.7%	11.3%	18.0%	28.1%	41.2%	41.2%	41.1%
주식 시장 비율							
주당 순이익, USD	31	85	131	278	488	466	364
회석주당순이익, USD	31	85	131	277	487	464	363
주당 영업활동으로 인한 현금흐름, USD	87	163	306	461	519	467	442
주가(B주), 기말, DKK	12,735	11,975	12,445	15,620	13,865	16,555	20,370
주가(B주), 기말, USD	1,809	1,745	1,816	2,242	1,817	2,313	3,040
총 시가총액, 기말, USD	29,490	29,273	30,957	39,135	32,099	42,108	55,662

(\*1) 비유동자산 등 매각으로 인한 순손익과 순손상차손, 주요 거래와 관련된 거래비용, 구조조정비용, 통합비용 등을 조정한 관련 성과지표로 산정하였습니다. 조정 내용에는 합작 투자 및 관련 회사에서 언급된 항목에 대한 AP Moller - Maersk의 지분이 포함되며, 적용 가능한 경우 조정 금액에는 세금이 제외됩니다.

# 용어 정의

주요 수치 및 재무 비율에 대한 기술 용어, 약어 및 정의.

## ㅏ

### AP 몰러 - 마스크

AP Moller - Maersk를 참조함  
회사의 통합 그룹으로, AP Moller - Mærsk A/S를 모회사로 합니다.

설비 및 장비, 배당금 수령, 리스부채 상환, 리스 부채에 대한 금융자금 및 금융비용 지급.

## 행

### 해상, 평균 운항선대 용량('000년 TEU)

유류 선박을 제외한 해당 기간의 평균 해양 선대 용량입니다.

## 기본 EBIT

기본 EBIT는 구조 조정 및 통합 비용을 조정한 이자 및 세금 차감 전 영업 이익, 비유동 자산 매각으로 인한 손이익/손실 및 순 손상 손실입니다.

## 비

### 백홀

무역로의 방향  
가장 낮은 비용을 갖는 반면, 반대 방향은 헤드홀(headhaul)이라고 합니다.

## G

총 이익  
수익의 합계에서 변동비와 채무자의 손실을 뺀 금액입니다.

## 해상, 적재 운임(FFE당 USD)

해당 기간 동안 Maersk Line, Hamburg Süd 선박 또는 제3자(복합 운송 제외)에 선적된 모든 AP Moller - Maersk 컨테이너에 대한 FFE당 평균 운임입니다. Hamburg Süd는 복합운송을 제외하지 않습니다.

## 기초 이익/손실

기본 손익은 이익/손이익을 조정한 계속 영업 손실/이익

비유동자산 매각차손 등 순손상차손과 주요 거래와 관련된 거래비용, 구조조정비용, 통합비용 등을 포함하고 있습니다. 조정액은 세금을 제외한 금액이며

## 씨

### CAPEX

인수 및 매각을 제외한 무형 자산, 자산, 공장 및 장비에 대한 현금 지급.

## 산

헤드홀  
가래량이 가장 많은 무역 경로의 방향인 반면, 돌아오는 방향은 백홀(backhaul)이라고 합니다.

해양, 단기, 고정 벌거(VSA 수입을 포함한 FFE당 USD)  
복합 운송을 제외하고 허브 및 정기 용선 수입을 포함하여 벌거 가격을 톤당 USD 550로 가정한 FFE당 비용입니다. Hamburg Süd는 복합운송을 제외하지 않습니다.

AP Moller 포함 - Maersk의 지분  
합작투자 및 관계회사의 언급사항

단기, 고정벌거  
단위 비용, 고정 벌거는 표시된 모든 기간에 대해 고정 벌거 가격 USD 550 USD/톤을 사용하여 계산됩니다.

## 현금전환

영업활동으로 인한 현금흐름을 EBITDA 비율로 나타낸 것입니다.

## 투자 자본

영업과 관련된 투자 및 아연법인세를 포함하여 영업자산을 영업부채로 분류합니다.

## 세후

### 세후 투자 자본 수익률(ROIC)

해당 연도 재무 항목 전 이익/손실(EBIT)에서 EBIT에 대한 세금을 뺀 금액을 지난 12개월 동안의 평균 투자 자본으로 나눈 값입니다.

## 연에

모든 것  
선박 공유 계약은 일반적으로 지정된 경로를 따라 정기선 서비스를 운영하는 데 동의하는 운송 컨소시엄 내의 다양한 파트너 간에 체결됩니다.

## 주당 영업활동으로 인한 현금흐름

AP Moller - Maersk의 계속 영업으로 인한 영업 현금 흐름을 주식 수(각 1,000 DKK)로 나눈 값입니다. 단, AP Moller - Maersk의 자사주 보유는 제외됩니다.

## 케이

### kcbm

국내 및 국제 화물의 화물량입니다. 입방미터(CBM) 측정은 배송물의 나비, 높이 및 길이를 곱하여 계산됩니다.

## 이동당 수익

터미널 수익, 기타 소득, 정부 보조금을 포함하고 IFRIC12 간섭은 제외합니다.

## 선박의 수.

## 비용 기반

VSA 수입, 허브 수입, 구조 조정 비용 조정, 관련 회사의 결과 및 손익을 포함한 EBIT 비용입니다.

## 엘

## 엘

## 엘

### 로드된 볼륨

적재된 볼륨은 처음에 적재된 배송물에 적재된 FFE의 수를 나타냅니다.

## 수익

## 수익

## 엑스

### 현물 전환율

현물 전환은 현물 물량을 전환 가능한 선적 물량으로 나눈 것입니다.

## ㅇ

### 영업이익

이자 및 세금 공제 전 수입.

### 에버타

이자, 세금 및 할부 상환 전 수입.

## 티

- 아니다

20피트 컨테이너 상당 장치.

### 타입 현장

특정 기간 동안 선박을 대여합니다.

## 자기자본비용

자기자본을 총자산으로 나누어 계산합니다.

## N

### 손이자부채(NIBD)

리스 부채, 기본 부채를 해결하는 파생상품의 공정 가치, 현금 및 은행 잔고 및 기타 이자 부채를 제외한 이자 부채와 동일합니다.

## 연에

### 기본 EBITDA

기본 EBITDA는 구조 조정 및 통합 비용에 맞게 조정된 이자, 세금, 감가상각비 및 상각비 전 수익입니다.

## 엑스

### FFE

40피트 컨테이너 동등한 단위.

### 영업현금흐름(FCF)

영업활동으로 인한 현금흐름, 무형자산 및 자산의 매개로 구성되며,