



■ 事業本部の方針

事業環境について、新造船発注隻数は低水準であるのに対し、25年度以降は老齢船の退出圧力が高まり、また鉄鉱石や原料炭の需要が底堅い見立てもあり、好況を維持する予想です。右記4つの戦略に加え、新たな競争優位性に繋げる為の排出量削減や業務効率化の為のDXを通じ、利益の安定化および拡大を目指します。

① エクスポージャー管理の高度化と市況予測力の向上

市況変動の解像度を高める施策の導入による、リスク許容度の引き上げ。
自社船と傭船の比率について基準を設定した上での制御

② ノンアセット・トランパー事業の進化

許容出来るエクスポージャーを見定めた上で、環境性能の高い船舶について2年以上の傭船契約を締結

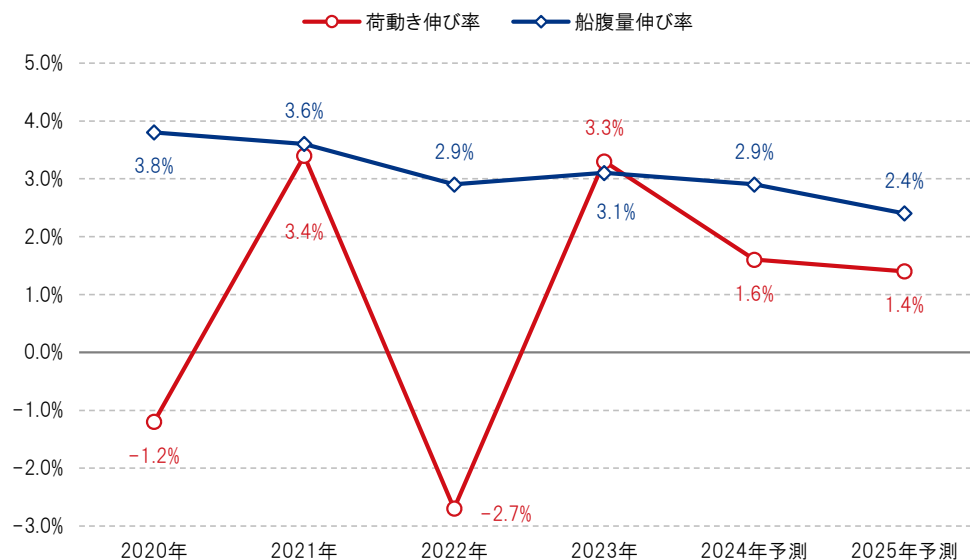
③ 専用船事業の強化による長期安定利益の積み上げ

LNG燃料船の先行発注を通じた付加価値提供による、長期契約の締結

④ 海運業を超えたサプライチェーンへの参画

今後取り扱い増が予想される還元鉄やスクラップに関する、顧客への提案

荷動き量・船腹量伸び率推移



出所: Clarksons Dry Bulk Trade Outlook (April, 2024)より日本郵船にて作成

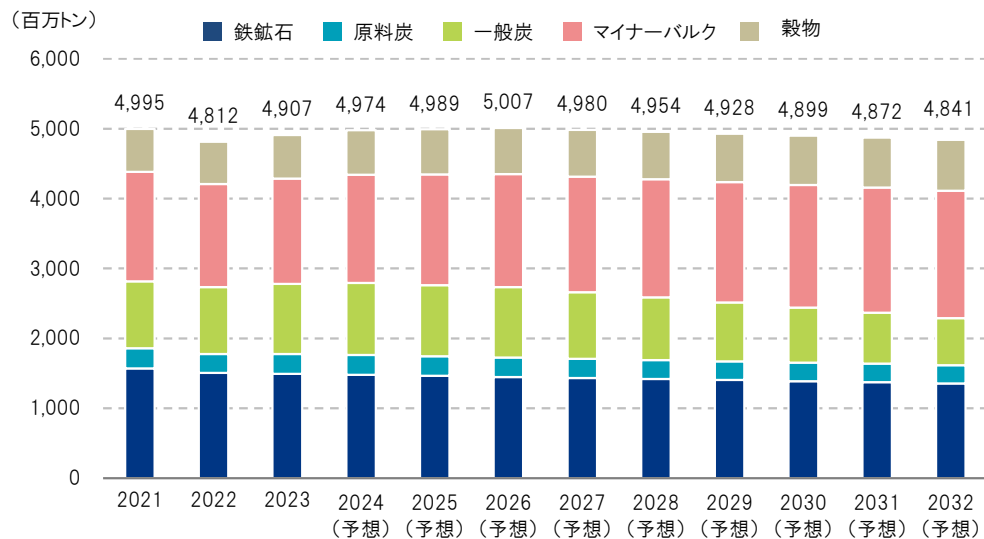
ドライバルカー船隊ランキング

(2024年1月1日現在)

ランキング	会社名	重量トン(千DWT)	隻数
1	China COSCO Shipping	36,586	328
2	日本郵船	22,556	204
3	Fredriksen Group	15,274	108
4	Star Bulk Carriers	13,178	117
5	Berge Bulk	12,456	66
6	China Merchants	11,929	97
7	川崎汽船	11,910	98
8	Pan Ocean	11,337	77
9	ICBC	10,968	35
10	China Dev Bank (CDB)	10,473	118
11	商船三井	10,193	83
12	Oldendorff Carriers	9,693	92
13	Winning International	8,232	43

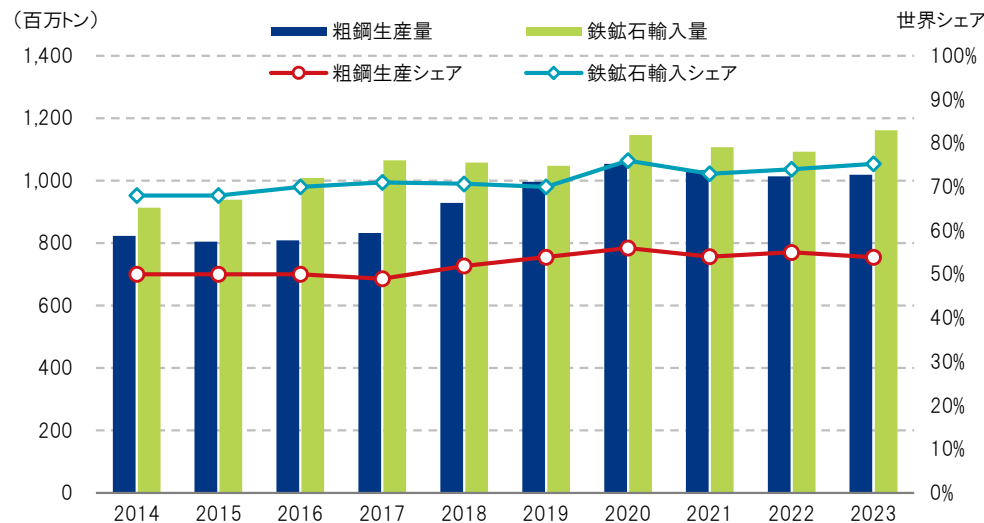
出所: Clarksonsデータベースより日本郵船にて作成

ドライバルク海上荷動き量と見通し



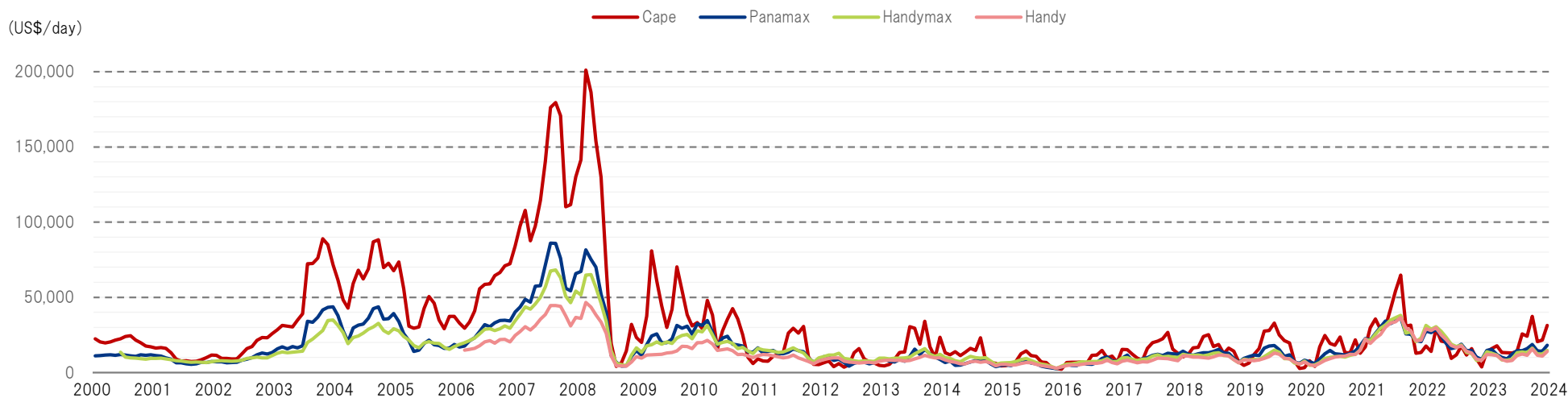
出所: 日本郵船にて推計

中国の粗鋼生産量・鉄鉱石輸入量と世界シェア



出所: Clarksons Dry Bulk Trade Outlook (April, 2024)より日本郵船にて作成

船型別市況推移



ドライバルク船型別市況(スポット備船料):

Cape = 5航路平均(2014年2月以前は4航路平均)、Panamax = 5航路平均(2017年12月以前は4航路平均)、Handymax = 10航路平均(2015年7月以前は6航路平均)、Handy = 7航路平均(2018年2月以前は6航路平均)