

2021年3月期 第2四半期決算説明会

2020年11月5日

目次

1. 2021年3月期 第2四半期決算概要	p. 3-6
2. 2021年3月期 通期業績予想	p. 7-12
➤ 中期経営計画の進捗	p. 13-17
➤ Appendix	p. 18-26
✓ セグメント別状況	
✓ 財務状況	
✓ 運航船舶	

(※) 本資料上、「感染症」との表記は、「新型コロナウイルス感染症（COVID-19）」を指します

(添付) Ocean Network Express 2020年度第2四半期決算説明資料

- ▶ 売上高 : 感染症拡大の影響により、主に海運業での輸送量減少や市況低迷の結果、減収
- ▶ 経常損益 : 一般貨物輸送（航空運送・定期船・物流）の大幅な収支改善が不定期専用船の減益を上回り増益（前年同期比 +314億円）
- ▶ 特別損益 : 現行中期経営計画の施策であるドライバルク構造改革の一環として、返船等により今後生じると見込まれる費用を2Q末に計上

感染症拡大の影響下における、上期の振り返り（経常損益／前年同期比）

- ▶ 定期船 : 増益
コンテナ船（ONE社）は、ロックダウン解除に伴い積高が回復、短期運賃は上昇基調で推移
特に北米航路では、積高が前年水準まで回復し、運賃・消席率は前年同期を上回った
- ▶ 航空運送 : 増益
航空貨物需要は低迷するも、スペース供給減が継続、7月以降も運賃水準は堅調に推移
NCA社の貨物搭載率・イールドも改善
- ▶ 物流 : 増益
海上貨物：仕入れ値上昇の局面で苦戦するも、取扱量含め復調傾向
航空貨物：取扱量減少（前年同期比 約2割減）が継続するも、運賃水準は堅調で粗利が改善
ロジスティクス：従前からのコスト削減が進捗、取扱量が回復し収支は改善
- ▶ 不定期専用船 : 減益
エネルギー輸送は、中長期契約が主体で堅調に推移
自動車船の輸送台数は、前年同期比で約4割の減少（前回発表時の想定並み）
ドライバルク輸送は、期初の市況低迷の影響あり

(億円)	20/3期							21/3期			上期
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	増減
売上高	4,064	4,183	8,247	4,285	4,150	8,435	16,683	3,611	3,608	7,220	▲ 1,027
営業損益	54	103	158	166	62	228	386	89	77	166	8
経常損益	64	96	160	224	60	284	444	165	308	474	314
親会社株主に 帰属する 当期純損益	91	19	111	76	123	200	311	116	104	221	110
為替レート	¥110.73	¥107.63	¥109.18	¥108.79	¥109.35	¥109.07	¥109.13	¥107.74	¥105.90	¥106.82	¥-2.36
燃料油価格	\$438.21	\$435.09	\$436.54	\$427.33	\$520.84	\$474.09	\$454.97	\$452.83	\$308.51	\$379.90	-\$56.64

前年同期比較 (セグメント別)

2Q決算



事業 セグメント (億円)	20/3期							21/3期			上期 増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期累計		
一般貨物輸送事業	定期船	519	516	1,036	511	474	986	2,022	391	421	813	▲ 222
		19	77	97	36	0	37	134	67	217	284	187
	航空運送	177	186	363	203	185	388	751	288	256	544	181
		▲ 44	▲ 47	▲ 91	▲ 43	▲ 20	▲ 64	▲ 155	93	38	132	224
物流		1,177	1,204	2,382	1,219	1,161	2,381	4,763	1,129	1,221	2,350	▲ 31
		▲ 0	23	23	19	4	23	47	27	53	81	58
(単純合計)		1,874	1,907	3,781	1,934	1,820	3,755	7,537	1,810	1,898	3,708	▲ 72
		▲ 25	54	28	13	▲ 16	▲ 2	25	188	309	498	469
専用船	不定期	1,951	2,051	4,003	2,107	2,087	4,194	8,198	1,648	1,531	3,179	▲ 823
		92	50	142	205	93	299	441	▲ 11	13	1	▲ 140
不動産		18	17	36	18	18	37	73	17	17	34	▲ 1
		7	5	13	6	5	12	25	7	6	13	0
その他		397	371	768	447	440	888	1,656	273	314	588	▲ 180
		7	2	10	14	▲ 7	7	17	▲ 4	▲ 10	▲ 15	▲ 25
消去・全社		▲ 177	▲ 165	▲ 342	▲ 222	▲ 216	▲ 439	▲ 782	▲ 138	▲ 153	▲ 291	51
		▲ 17	▲ 16	▲ 34	▲ 16	▲ 15	▲ 31	▲ 66	▲ 13	▲ 10	▲ 24	9
連結		4,064	4,183	8,247	4,285	4,150	8,436	16,683	3,611	3,608	7,220	▲ 1,027
		64	96	160	224	60	284	444	165	308	474	314

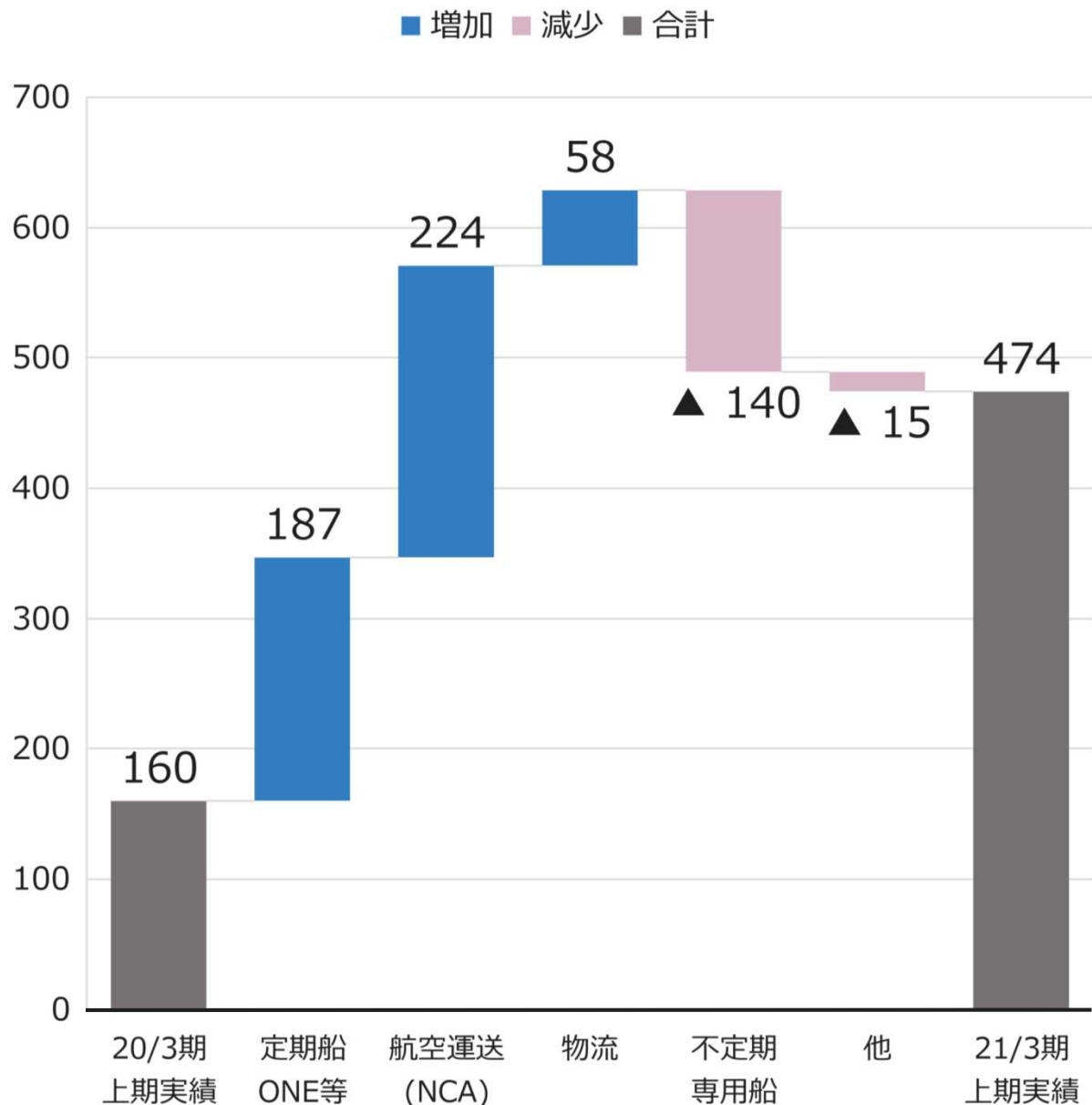
※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

要因別分析

		(億円)
円高	▲ 3	今期 106.82円/\$ 2.36円の円高
燃料油安	8	今期 \$379.90/MT, \$56.64の下落
海運市況 変動等	37	定期船 (含むONE) +177 不定期船 ▲139
為替差損益	6	
その他	266	* NCA増益 +224
合計	314	

事業別分析

(単位：億円)



▶ 業績予想の諸前提

- 各事業セグメント上期実績を踏まえつつ、各国の感染症拡大に対する抑制措置や経済政策の動向、各事業特性に応じた現時点で織り込める要素を加味

▶ 経常損益 : 上方修正・通期700億円 (1Q決算発表時 200億円)

▶ 特別損益 : ドライバルク構造改革の一環として、傭船の返船等を継続して検討

▶ 当期純損益 : 上方修正・通期350億円 (1Q決算発表時 135億円)

▶ 配当予想 : 増配・通期 50円/1株 [中間配当20円、期末配当30円]

新型コロナウイルス感染症への対応

▶ 従業員の安全確保の徹底

在宅勤務体制の再強化、より安全を優先する勤務体制の継続
本船を含むすべての現場での感染防止策の強化

▶ 長期性資金借入れの実行およびコスト削減とフリーキャッシュフロー確保の徹底

▶ 安全運航と乗組員交代策を含む運航維持、それぞれの確保の徹底 (詳細は、次スライドご参照)

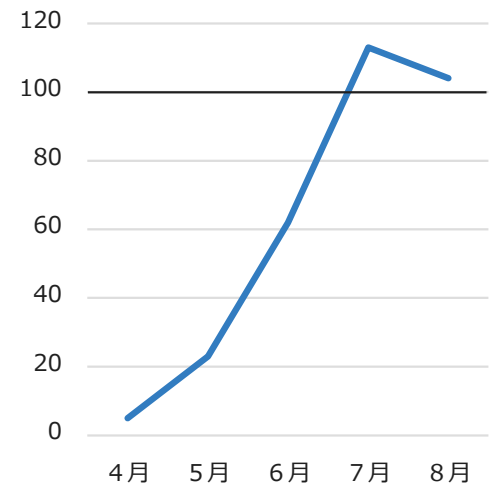
- 追加費用の見込み (2~4Qで約20億円) は1Q決算発表時から不変 (通期業績予想に織り込み済み)
- 上期では6億円程度が発生

- 感染症拡大防止の為の外国人往来制限が各国で実施され、乗組員交代にも支障あり
- 乗組員の安全と健康を第一で対応を継続中
- 「人材」面における、NYKグループならではの「強み」を最大限に発揮
- 船上・乗下船前後のみならず、交代拠点や周辺地域における、感染症拡大防止策も徹底
- 一定の追加費用は生じるものの、前回予想時の想定内で推移

上期における対応状況

- お客様の理解を得て、交代可能地への追加寄港も
- 高頻度なPCR検査受診を可能とする検査機関を確保
- 国内外の主要拠点に、衛生用品・防護服を備蓄
- 国際機関・各国政府や当局への働きかけ
(往来制限緩和措置への理解獲得のため)

(ご参考)
乗組員交代実績数は、一定の回復



※感染症発生前の定常交代数の規模感を100とした場合
※単月ベースの交代数による比率で表示
※例として、NYK Shipmanagement社手配分を表示

感染症対策 タスクフォース

(トップ：海務を管掌する専務執行役員)
部署横断的な情報共有を迅速に実施し、社内リソースを最大限に活用

NYK Shipmanagement社 NYK-FIL SHIP MANAGEMENT社

NYKグループバリュー共有する
潤沢で経験豊富な乗組員・陸上業務スタッフの確保

フィリピンの自営商船大学
「NYK-TDG Maritime Academy (NTMA)」を
中心とした人材育成 (過去13年で卒業生1,100人超)

今後

中長期的にサステナブルな
乗船前感染防止プロセスの確立 と 確実な実行

< 経常損益傾向 通期：前回(1Q決算発表)予想との比較 >

- 定期船 : 上方修正 (前回15億円 → 今回405億円)
上期実績における大幅な上振れ
下期予想も前回予想比上振れだが、足許までの荷動き堅調さを踏まえつつ、今後の荷動きや短期運賃市況の不透明感、例年の季節性・不需要期も考慮
- 航空運送 : 上方修正 (前回135億円 → 今回190億円)
国際旅客便の復帰を背景とした需給環境の変化には一定の時間を要すると想定
足許では、日本出し貨物の荷動きが回復基調にあり
- 物流 : 上方修正 (前回10億円 → 今回115億円)
 - 海上貨物 : 仕入れ価格は高止まりも、取扱量は復調傾向で、前回予想並みの収支を見込む
 - 航空貨物 : 輸送重量は前回予想比で減少も、粗利の確保で収支改善を見込む
 - ロジスティクス : 欧米、南アジアの復調傾向を受け、収支改善を見込む
- 不定期専用船 : 下方修正 (前回80億円 → 今回25億円)
 - 自動車輸送 : 下方修正 - 荷動きの回復基調は、やや緩やかになると想定
 - ドライバルク輸送 : 構造改革効果等を加味し、上方修正 - 大型船の市況前提は若干の下方修正
 - エネルギー輸送 : 中長期契約を主としており堅調も、海洋事業の一部契約で原油価格の下落影響を受け、下方修正

(億円)	20/3期 (実績)					21/3期 (予想)				通期増減	前回 予想比 (通期) (※)
	上期		下期		通期	上期 (実績)		下期	通期		
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q				
売上高	8,247		8,435		16,683	7,220		7,380	14,600	▲ 2,083	100
	4,064	4,183	4,285	4,150		3,611	3,608				
営業損益	158		228		386	166		133	300	▲ 86	170
	54	103	166	62		89	77				
経常損益	160		284		444	474		226	700	256	500
	64	96	224	60		165	308				
親会社株主に帰属 する 当期純損益	111		200		311	221		129	350	39	215
	91	19	76	123		116	104				
為替レート	¥110.73	¥107.63	¥108.79	¥109.35	¥109.13	¥107.74	¥105.90	¥103.00	¥104.91	¥-4.22	¥-0.78
燃料油価格 (全油種合計)	\$438.21	\$435.09	\$427.33	\$520.84	\$454.97	\$452.83	\$308.51	-	\$367.59	-\$87.38	-\$39.37
燃料油価格	-	-	-	-	-	-	-	\$295.00	-	-	-
適合油価格	-	-	-	-	-	-	-	\$350.00	-	-	-

▶ 経常利益に対する感応度(通期)

為替レート : 1円の円安で約3.5億円/年の増益

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約3.4億円/年の増益

(※) 1Q決算発表時(2020年8月5日時点) 通期予想との比較を示しています

通期業績予想 (セグメント別)

業績予想



事業セグメント	20/3期 (実績)					21/3期 (予想)					通期 増減	
	(億円)	1Q	2Q	上期	下期	通期	1Q(実)	2Q(実)	上期(実)	下期		通期
一般貨物輸送事業	定期船	519	516	1,036	986	2,022	391	421	813	821	1,635	▲ 387
		19	77	97	37	134	67	217	284	120	405	271
	航空運送	177	186	363	388	751	288	256	544	530	1,075	324
		▲ 44	▲ 47	▲ 91	▲ 64	▲ 155	93	38	132	57	190	345
	物流	1,177	1,204	2,382	2,381	4,763	1,129	1,221	2,350	2,414	4,765	2
	▲ 0	23	23	23	47	27	53	81	43	125	78	
(単純合計)	1,874	1,907	3,781	3,755	7,537	1,810	1,898	3,708	3,766	7,475	▲ 62	
	▲ 25	54	28	▲ 2	25	188	309	498	221	720	695	
専用定期船	1,951	2,051	4,003	4,194	8,198	1,648	1,531	3,179	3,295	6,475	▲ 1,723	
	92	50	142	299	441	▲ 11	13	1	24	25	▲ 416	
不動産	18	17	36	37	73	17	17	34	40	75	2	
	7	5	13	12	25	7	6	13	11	25	0	
その他	397	371	768	888	1,656	273	314	588	632	1,220	▲ 436	
	7	2	10	7	17	▲ 4	▲ 10	▲ 15	▲ 10	▲ 25	▲ 42	
消去・全社	▲ 177	▲ 165	▲ 342	▲ 439	▲ 782	▲ 138	▲ 153	▲ 291	▲ 353	▲ 645	137	
	▲ 17	▲ 16	▲ 34	▲ 31	▲ 66	▲ 13	▲ 10	▲ 24	▲ 20	▲ 45	21	
連結	4,064	4,183	8,247	8,436	16,683	3,611	3,608	7,220	7,380	14,600	▲ 2,083	
	64	96	160	284	444	165	308	474	226	700	256	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

通期業績予想（セグメント別・前回今回予想比）

業績予想



事業セグメント (億円)	前回予想 (※) 通期	今回予想			前回予想差 (※) 通期	
		上期(実)	下期	通期		
一般貨物輸送事業	定期船	1,615	813	821	1,635	20
		15	284	120	405	390
	航空運送	1,070	544	530	1,075	5
		135	132	57	190	55
	物流	4,440	2,350	2,414	4,765	325
	10	81	43	125	115	
(単純合計)	7,125	3,708	3,766	7,475	350	
	160	498	221	720	560	
不定期専用船	不定期	6,640	3,179	3,295	6,475	▲ 165
	専用船	80	1	24	25	▲ 55
その他事業	不動産	80	34	40	75	▲ 5
		25	13	11	25	0
その他	1,275	588	632	1,220	▲ 55	
	▲ 20	▲ 15	▲ 10	▲ 25	▲ 5	
消去・全社		▲ 620	▲ 291	▲ 353	▲ 645	▲ 25
		▲ 45	▲ 24	▲ 20	▲ 45	0
連結		14,500	7,220	7,380	14,600	100
		200	474	226	700	500

(※) 1Q決算発表時（2020年8月5日時点）通期予想 及び 今回予想との差分を示しています

▶ 中期経営計画の進捗

➤ 期限前返船（実績）

2020年度上期は高コスト備船 **1隻**の期限前返船を決定済み。

加えて、約**176億円**を当年度第2四半期において特別損失として計上。

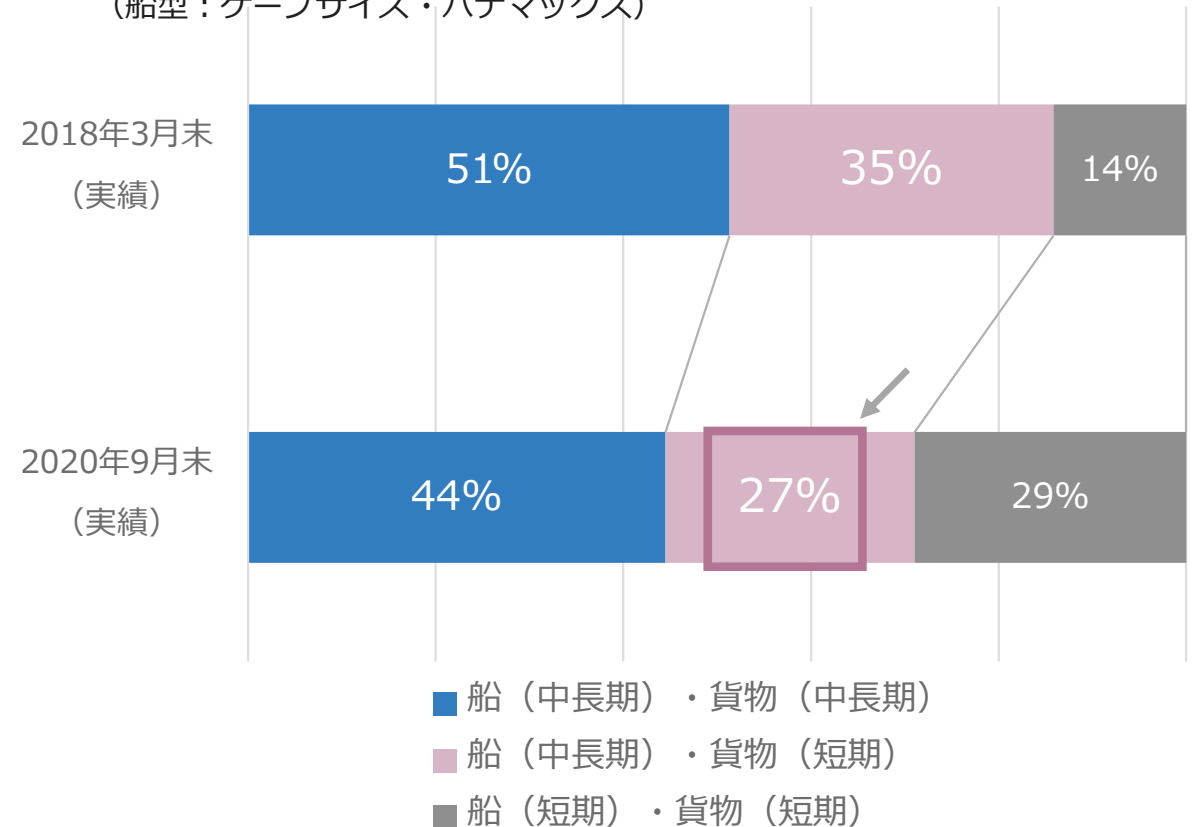
➤ 中長期契約の増減（実績）

- 契約数 **20%** 増加 
- 隻数 **18%** 増加 
- 輸送量 **19%** 増加 

- 2018年3月末 vs 2020年9月末時点の比較
- 2018年3月末以降の契約満了案件と新規成約案件（未就航船含む）のネット数値
- 契約期間2年以上の連続航海契約、COA契約を対象
- 連結ベース

➤ 長期固定船比率見直しによる市況耐性の強化

- 期限前返船と中長期契約の獲得により、運航船隊に占めるエクスポージャー比率が**27%**に縮減
(船型：ケープサイズ・パナマックス)



- 期間の定義
中長期：2年以上、短期：2年未満
- 当年度第2四半期に構造改革費用として計上した約176億円の対象船は上記「船(短期)・貨物(短期)」に分類
- グラフ上のパーセンテージは凡数の数字
- 小数点以下の影響によりパーセンテージの合計が100%とならない場合があります

中計STEP 2 - 運賃安定型事業(重点投資事業)の積み上げ

▶ LNG船隊計画の進捗 (22年度予想 97隻)

20年9月末時点運航隻数 **79隻** + 20年4月以降竣工予定の成約済み案件 **8隻**

	用船者	船名/造船所	プロジェクト	20年度	21年度	22年度	23年度
1	三菱商事	現代重工	米国出し				
2	TOTAL	三星重工	Worldwide				
3	三菱商事	現代重工	カナダ出し				
4	三菱商事	現代重工	カナダ出し				
5	TOTAL	三星重工	Worldwide				
6	TOTAL	三星重工	Worldwide				
7	EDISON	現代重工	Worldwide				
8	TOTAL	三星重工	Worldwide				

▶ 海洋事業成約済み案件

	バリューチェーン	用船者	油田/海域/スコープ	20年度	21年度	22年度	23年度
1	シャトルタンカー	Equinor ASA	ブラジル沖油田				
2	シャトルタンカー	Equinor ASA	ブラジル沖油田				
3	シャトルタンカー	TOTAL	ブラジル沖油田				
4	シャトルタンカー	ENI	北海・バレンツ海沖油田				
5	シャトルタンカー	ENI	北海・バレンツ海沖油田				
6	シャトルタンカー	Petro China	ブラジル沖油田				
7	FPSO	Petrobras	ブラジル沖油田				

Withコロナの状況下、アジャイルでレジリエンスなサービス・組織の実現に向けて、デジタルトランスフォーメーションを加速し、業務を効率的に行い、新たな価値を創出する

2020年上半期での取り組み事例

フィジカルな現場をデジタルでサポート

- ✓ 当社運航船の機関プラント監視センターをモニラに開設 (8/21 公表)
運航船約200隻の機関プラントの状態を24時間集中監視
AIが本船機関プラント運転状況の異常を検知、Expert(当社海技者)が結果を見極めることで重大事故撲滅を目指す

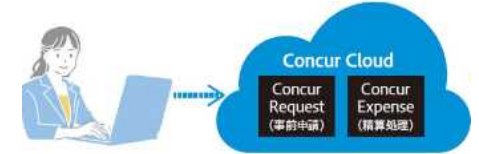


監視センター内部



より質の高いテレワーク環境を整備・拡充

- ✓ コロナ禍で出勤率50%以下と抑制している中、業務PC HW、社給スマホ デバイスの更新計画も加速
- ✓ クラウドベースアプリ導入
- ✓ RPAやBIツールの導入加速



研究開発活動をパートナー企業とともに継続

- ✓ 新造船の建造契約における実海域性能保証導入へ (9/25 公表)
JMUと新造船造船契約における、実海域での性能保証条項導入を合意
本船就航後、データ収集し 相互検証した上で保証値の達成度を確認
得られた知見を次の新造船への設計に活用し性能改善を進めていく



課題解決リーダーの育成

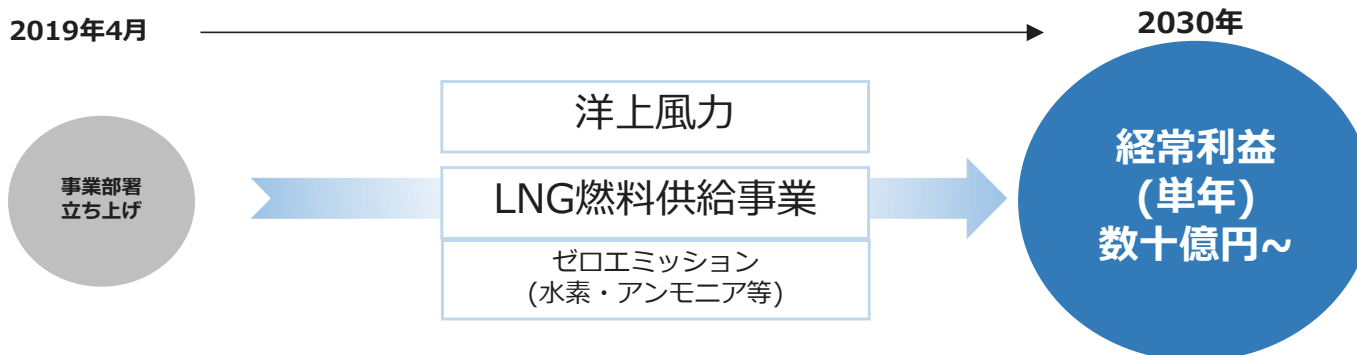
- ✓ NYKデジタルアカデミー第2期(9名)を全編リモートで実施

本社内のみならずより開かれた活動への移行を目指す



また若手社員向けDATA LABスタートし、データドリブンによる業務の質向上を図る

国内の洋上風力、LNG燃料や水素・アンモニア分野をテーマに新たなビジネスモデルの構築を目指す



2020年上半期での主な取り組み

GHG削減に向けた海上輸送インフラに係る共同研究開発を開始 (8/12 公表)

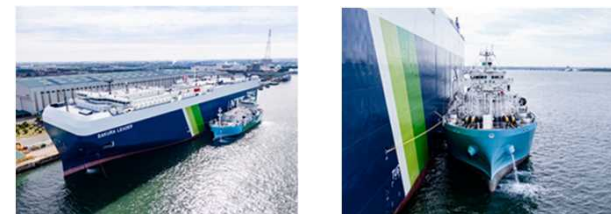
- アンモニアを主燃料とする液化アンモニアガス運搬専用船(AFAGC)、浮体式アンモニア貯蔵再ガス化設備(A-FSRB)の実用化に向け共同研究開発契約を締結



組員：ジャパン マリンユナイテッド株式会社、一般財団法人日本海事協会、日本郵船株式会社

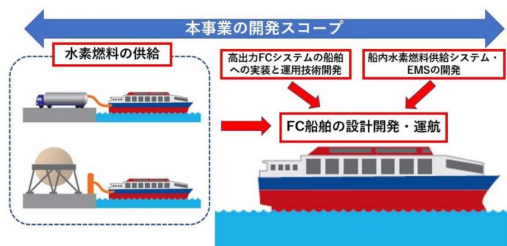
「かぐや」がShip-to-Ship方式によるLNG燃料供給を実施 (10/21公表)

- LNGバンカリング船「かぐや」が当社運航予定の自動車専用船「SAKURA LEADER」に、日本初のShip-to-Ship方式によるLNG燃料を供給
- 今後もLNG燃料市場を供給/需要両面から発展させ、船舶燃料のLNG化を促進し環境負荷低減に貢献していく



高出力燃料電池搭載船の実用化に向けた実証事業を開始 (9/1 公表)

- 商業利用可能なサイズの燃料電池搭載船の開発、水素燃料の供給を伴う実証運航(2024年予定)を目指す日本初の取り組み



組員：東芝エネルギーシステムズ株式会社、川崎重工業株式会社、一般財団法人日本海事協会、ENEOS株式会社、日本郵船株式会社

アンモニア燃料タグボートの実用化に向けた共同研究開発を開始 (9/3 公表)

- 燃料アンモニアによる船舶のゼロエミッション化に向けた世界初の取り組み
- タグボートへのアンモニアの船用燃料導入に関して技術と運航両面から研究開発を進める



組員：株式会社IHI原動機、一般財団法人日本海事協会、日本郵船株式会社

▶ Appendix

定期船

- コンテナ** : 積高は、1 Qは対前年比2割弱の減少となったが、2 Qには前年度並の水準まで回復
 巣ごもり需要等により、足許荷動きは前年同期を上回るが、下期予想では、スラックシーズンの影響も考慮
- ターミナル** : 上期取扱量は前回予想比増加、収支も上振れ
 下期は前回予想並みを見込む

(*) 海外ターミナル事業のONE社への譲渡時期が現時点では未定のため、当期業績予想では同事業は親会社が継続保有する前提

航空運送

(p.21)

- 1 Qから2 Qにかけて、運賃水準の大幅な落ち込みは見られず
- 国際旅客便の運休・減便の継続が予想され、引き締まった需給環境が続くと見込む
- 足許では、日本出し貨物の荷動きが回復基調にあり

物流

(p.22)

- 海上貨物取扱事業** : 前回予想並みの物量を想定、機動的なマーケティングを継続
- 航空貨物取扱事業** : 供給面では、輸送スペースの回復は限定的であると想定
 輸送重量は、前回予想比下方修正も、一定の粗利確保の継続を見込む
- ロジスティクス事業** : 欧米、南アジアでの復調傾向を織り込み、上方修正

不定期専用船

ドライバルク輸送 (p.23)

- 大型船の市況前提は若干の下方修正
- 中計施策であるドライバルク構造改革を推進、高コスト備船の期前返船も継続
- FFA（運賃先物）での収支固定化を進め、市況の大幅な変動に備える

エネルギー輸送 (p.23)

- < 市況前提：年間平均（前回予想比） > VLCC市況は下方修正、VLGC市況は上方修正
- 部門全体として長期契約を主としており、順調な稼働と堅調な推移を見込むも、下期では、一部海洋事業での契約更改による収支悪化の影響を考慮

自動車輸送 (p.24)

< 輸送台数 >

- 上期は前回の想定通り、積切基準ベースでは緩やかに回復
1Q：前年同期比▲35%（航海完了基準）、約▲50%（積切基準）
2Q：前年同期比▲47%（航海完了基準）、約▲30%（積切基準）
- 下期は、前回予想比で下方修正、前年同期比▲19%（航海完了基準）を見込む
（1Q以降、想定通りの緩やかな回復で推移しているが、一部航路での遅れを織り込む）

▶ 1. 航空運送事業（NCA）

	20/3期(実績)				通期	21/3期(予想)			前回 予想比 (通期)	
	上期		下期			上期 (実績)		下期		通期
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			
売上高(億円)	363		388		751	544		530	1,075	5
	177	186	203	185		288	256			
経常損益(億円)	▲ 91		▲ 64		▲ 155	132		57	190	55
	▲ 44	▲ 47	▲ 43	▲ 21		93	38			
輸送重量	190		197		386	238		227	465	1
千トン	93	96	99	98		118	120			
輸送量(RTK)	1,062		1,098		2,161	1,324		1,309	2,634	▲ 4
百万トンキロ	529	533	560	538		649	675			
供給量(ATK)	1,790		1,714		3,503	2,069		1,949	4,018	▲ 25
百万トンキロ	894	896	894	820		1,017	1,052			
YIELD指数	84		85		85	111		94	103	2
09/3期 1Q=100	88	81	85	85		121	102			
MOPS	\$78		\$68		\$73	\$36		\$55	\$46	▲ 2
(ジェット燃料)										
US\$ per bbl	\$80	\$77	\$76	\$59		\$30	\$42			

▶ 2. 物流事業：郵船ロジスティクス

		19/3期 (実績)	20/3期(実績)				通期	21/3期(予想)				前回 予想比 (通期)
			上期		下期			上期(実績)		下期	通期	
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q				
海上 輸出	TEU (1,000TEU)	815	395		369		764	336		347	683	11
	前年同期比		5%	▲ 6%	▲ 6%	▲ 4%		▲ 9%	▲ 6%			
				▲ 6%	▲ 6%	▲ 4%	▲ 9%	▲ 6%	▲ 19%	▲ 10%		
航空 輸出	重量 (1,000トン)	380	169		168		337	132		141	273	▲ 21
	前年同期比		1%	▲ 11%	▲ 11%	▲ 12%		▲ 9%	▲ 11%			
				▲ 11%	▲ 11%	▲ 12%	▲ 9%	▲ 11%	▲ 23%	▲ 21%		

▶ 3. 不定期専用船事業 - 1) ドライバルカー・タンカー市況動向

	20/3期(実績)					21/3期(予想)				前回予想 (通期)	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q(実)	2Q(実)	下期	通期		
ドライバルカー	BDI	994	2,035	1,542	572	1,286	766	1,520	1,140	1,142	1,159
	Cape (5TC)	11,363	29,423	21,932	4,503	16,805	9,598	20,661	13,500	14,315	15,150
	Panamax (Pac)	8,602	13,296	10,124	5,396	9,354	7,108	12,284	10,875	10,286	10,277
	Handymax (Pac)	7,593	10,481	9,507	4,949	8,133	5,732	8,847	8,500	7,895	7,933
	Handy (Pac)	6,254	7,236	7,299	4,728	6,379	5,131	7,481	7,500	6,903	7,033
タンカー	VLCC	12,565	26,456	91,476	73,190	50,922	90,916	18,108	27,500	41,006	43,354
	VLGC	50,691	53,795	66,010	50,699	55,299	33,007	40,722	40,000	38,432	25,752

※ドライバルク船型別市況（スポット傭船料） 5TC = 5航路平均、Pac = 太平洋ラウンド 単位 = \$/day

▶ 3. 不定期専用船事業 - 2) 自動車輸送

	20/3期(実績)					21/3期(予想)				前回予想比 (通期)
	上期		下期		通期	上期(実)		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			
輸送台数 (万台)	162		155		317	96		125	221	▲ 13
	79	83	75	79		52	44			
前年同期比	▲ 3%		▲ 10%		▲ 7%	▲ 41%		▲ 19%	▲ 30%	▲ 4%
	▲ 9%	3%	▲ 12%	▲ 8%		▲ 35%	▲ 47%			

※ 航海完了基準ベースで集計

(単位：億円)

	19/3期末 (実績)	20/3期末 (実績)	20/9期末 (実績)	21/3期末 (今回予想)
有利子負債 (億円)	10,461	10,499	10,108	9,900
自己資本 (億円)	4,874	4,627	4,721	4,780
自己資本比率	24%	24%	25%	26%
DER	2.15	2.27	2.14	2.07
ROE	-	6.6%		7.4%
営業CF (億円)	452	1,169	675	1,350
投資CF (億円)	▲ 1,322	▲ 549	▲ 226	▲ 860
(減価償却費) (億円)	(897)	(1,041)	(493)	(987)

事業セグメント	船種	19/9期末 (実績)			20/9期末 (実績)					
		所有 (含共有) 隻数	備船 隻数	運航船合計 隻数	所有 (含共有)		備船		運航船 合計	
					隻数	DWT	隻数	DWT	隻数	DWT
定期船事業	コンテナ船	31	31	62	28	1,822	29	3,039	57	4,861
不定期専用船事業	撒積船 (ケープサイズ)	25	89	114	24	4,667	97	19,107	121	23,774
	撒積船 (パナマックスサイズ)	35	56	91	36	3,215	65	5,634	101	8,850
	撒積船 (ハンディサイズ)	60	109	169	54	2,633	89	4,238	143	6,871
	チップ船	9	35	44	9	460	31	1,707	40	2,167
	自動車船	41	74	115	35	670	70	1,299	105	1,969
	タンカー(油槽船)	35	20	55	34	6,618	21	3,169	55	9,788
	LNG船	75	2	77	75	6,157	2	156	77	6,313
	在来・プロジェクト貨物	22	18	40	22	4,180	20	2,844	42	7,024
	その他	1	0	1	1	7	0	0	1	7
その他事業	客船	1	0	1	1	7	0	0	1	7
合計		336	434	770	319	26,678	424	38,636	743	65,315
海洋事業(※)	シャトルタンカー			28					27	3,263
	FPSO			3					3	-
	FSO			2					2	-
	ドリルシップ			1					1	-
グリーン ビジネス	LNG燃料供給船			1					1	-
総合計				804					777	68,578

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2020年度第2四半期決算説明資料

2020年10月30日

- ▣ 1. 2020年度第2四半期決算概要 - P.3
- ▣ 2. 主要航路別積高・消席率・運賃指数 - P.4
- ▣ 3. 2020年度通期見通し - P.5
- ▣ 4. COVID-19影響と対応・2020年度取り組み - P.6
- ▣ 5. 参考資料（船隊構成、航路構成） - P.7

1. 2020年度第2四半期決算概要

□ 要点

需要の改善に伴う短期運賃市況の上昇により、前年同期比大幅に改善し2Qで515百万US\$の黒字を達成（+394百万US\$）

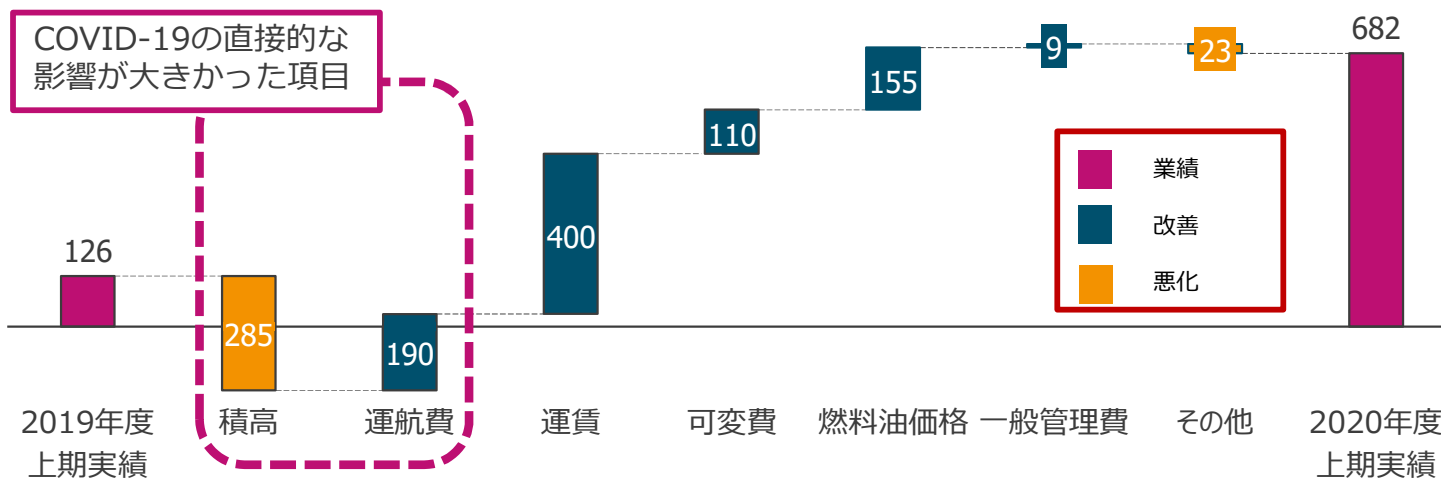
- ・ 1 Qから 2 Qにかけて消費の回復により需給は急速に改善、特に北米航路は積高が前年の水準に回復。その他航路も堅調。
- ・ THE ALLIANCEの一層の競争力の強化や“Operation Excellency”(p.6参照) の取り組みが進展。

□ 2020年度上期実績

(単位：百万US\$)

	2019年度 実績			2020年度 実績			2Q 対前年同期比		上期 対前年同期比	
	1Q	2Q	上期	1Q	2Q	上期	増減	増減 (%)	増減	増減 (%)
売上高	2,875	3,109	5,984	2,736	3,181	5,917	72	2%	-67	-1%
税引き後損益	5	121	126	167	515	682	394	326%	556	441%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$432	\$419	\$427	\$348	\$309	\$328	-\$110	-26%	-\$99	-23%

□ 2020年度上期実績対前年度比較



- ### 2020年度2Q その他実績
- EBITDA : 854 百万US\$
 - EBIT : 603 百万US\$
 - 総燃料消費量 : 887 千 MT
 - 総積高 : 3,061千 TEU
- 積高：主に1QでCOVID-19により減少
 - 運航費：プロダクト改善効果が現出。主に1 Qに輸送需要減少に伴う減便実施
 - 運賃：短期市況が堅調に推移
 - 可変費：往復インバランス改善によるコンテナ回送費減、コスト削減進展等
 - 燃料油価格：油価はさらに下落
 - 一般管理費：代理店料が減少
 - その他：金利低下による利息減等

2. 主要航路別積高・消席率・運賃指数

(単位：千TEU)

航路別積高・消席率		2019年度 実績							2020年度 実績		
		1Q 実績	2Q 実績	3Q 実績	4Q 実績	上期 実績	下期 実績	通期 実績	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績
北米往航	積高	669	773	665	585	1,442	1,250	2,692	610	765	1,375
	消席率	86%	94%	93%	92%	90%	93%	91%	96%	100%	98%
欧州往航	積高	460	488	440	443	947	882	1,830	347	419	766
	消席率	87%	95%	92%	100%	91%	96%	93%	96%	98%	97%
北米復航	積高	350	310	320	331	660	650	1,310	327	328	654
	消席率	47%	37%	42%	49%	42%	45%	44%	51%	43%	47%
欧州復航	積高	323	328	362	325	651	687	1,339	290	289	579
	消席率	64%	64%	72%	67%	64%	69%	67%	75%	70%	73%

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

航路別運賃指数		2019年度 実績							2020年度 実績		
		1Q 実績	2Q 実績	3Q 実績	4Q 実績	上期 実績	下期 実績	通期 実績	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績
北米往航		103	105	104	110	104	107	105	110	119	115
欧州往航		100	101	98	111	100	105	102	106	103	104

- 積高・消席率：北米航路はCOVID-19の影響による落ち込みから前年の水準近くまで回復。欧州航路も回復基調にて推移、高消席率を維持。
- 運賃指数：北米航路は需給の回復に加え例年通りピークシーズンを迎え運賃指数は上昇。欧州航路は安定的に推移。

3. 2020年度通期見通し

□ 要点

上期は需要の改善を背景に税引き後利益682百万US\$を達成。下期は旧正月等の季節要因及びCOVID-19の感染再拡大による荷動き減退の懸念を考慮し、245百万US\$を見込む

- 下期について、現時点では引き続き需要は堅調に推移しているものの、一大消費地である欧米を含む世界的なCOVID-19の感染拡大は続いており、今後の需要や短期運賃市況に関して依然として不透明な状況が継続する。4Qは旧正月以降例年スラックシーズンとなる事も考慮し、損益は245百万US\$を見込む。
- ただし、足下までの堅調な需要と短期運賃市況が下支えとなり、前年度比では下期も267百万US\$の増益を見込む。

□ 2020年度通期見通し

(単位：百万US\$)

	2019年度 実績			2020年度			通期 対前年比	
	上期	下期	通期	上期 実績	下期 予想	通期 予想	増減	増減 (%)
売上高	5,984	5,881	11,865	5,917	5,994	11,911	46	0%
EBITDA	-	-	1,368	1,342	872	2,214	846	62%
EBIT	-	-	422	846	371	1,217	795	288%
税引き後損益	126	-22	105	682	245	928	823	884%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$427	\$456	\$441	\$328	\$367	\$352	-\$89	-20%

4. COVID-19影響と対応・2020年度取り組み

COVID-19影響と対応

荷動きへの影響	<p>全世界的な需要の減退により、1Qの荷動きは対前年比2割弱減少したが、前年度並の水準まで回復。ただし世界的な感染拡大と輸送需要の見通しは非常に不透明となっており、引き続き動向を注視。</p>
危機管理対応	<p>CEOをトップとする危機管理委員会を中心に、従業員や船員の安全を確保すると共に、重要な社会インフラである定期船サービスの安定継続に努める。各国感染状況や社会情勢に迅速に対応し、柔軟なBCPを継続中。</p>

2020年度取り組み

競争力強化と差別化に向けた取り組み	<p>Customer service oriented</p> <ul style="list-style-type: none"> THE ALLIANCEに現代商船が加入し、一層競争力のある多彩なプロダクトを提供。主な改編内容は欧州航路(FE4)の23KTEU型への大型化、14KTEU型による欧州と北米西岸の振り子配船サービス(FP2)開始等。 顧客体験向上を目的とした顧客タッチポイントの改善。live chatサービスは中国、欧州、米国等に加えて、ベトナム、台湾、メキシコ等で新規運用開始。E-Bookingの割合は2018年度70%強→2020年度上期では90%前後まで増加。 オンラインイベントの出展やデジタルコンテンツの充実化等進展 	<p>Operation excellency</p> <ul style="list-style-type: none"> ターミナルとの協業による運航効率化への取り組み。中国、香港、オランダ、米国、インド等で実施中。 熊本エンジニアリングラボを中心とした積み付けを含む運航効率最適化を継続して推進。2万TEU型MOL Tributeにて19,458TEUの積み高記録を達成する等、世界各地・各船型で成果。 AIを活用した最新需要予測モデルによる空コンテナ在庫調整および回送効率化を継続。世界650か所で実際に運用中。 	<p>Quality of employee</p> <ul style="list-style-type: none"> ONE Core Valueの浸透を通じ、会社の目指す姿に対する社員の理解を深化、モチベーションを維持・向上 デジタル化の加速に伴う社内教育の充実化 SNSを利用した情報発信の拡充による、社員の自社理解促進 世界各地での地域貢献への取り組み (COVID-19関連：The Missions of Seafarersへの寄付、イタリア赤十字へのコンテナの寄付、フランスでの医療従事者への支援、ポーランド・ブラジル・ウルグアイ等で社会的弱者への支援等)
	<p>➢ “To be sustainable and resilient, and a trusted partner for our customers in delivering global shipping solution” を目標に据え、環境 (E)、社会 (S)、ガバナンス (G) とOperation Excellenceを四つの柱とする戦略を策定。 サステナビリティレポート2020を発行。</p>		

5. 参考資料

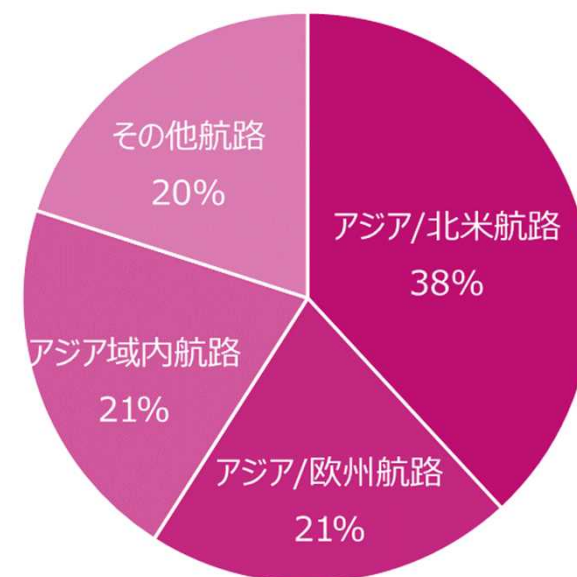
船隊構成

Size			1)2020年6月末	2)2020年9月末	2)-1)
	>= 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)		120,600	120,600
	隻数		6	6	0
10,500 - 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)		396,600	411,600	15,000
	隻数		29	30	1
9,800 - 10,500 TEU	キャパシティ(TEU)		100,100	100,100	0
	隻数		10	10	0
7,800 - 9,800 TEU	キャパシティ(TEU)		374,326	383,326	9,000
	隻数		42	43	1
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU)		202,080	197,287	▲ 4,793
	隻数		31	30	▲ 1
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU)		83,992	83,992	0
	隻数		15	15	0
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)		113,580	103,731	▲ 9,849
	隻数		23	21	▲ 2
4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU)		62,952	62,952	0
	隻数		14	14	0
3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU)		25,408	21,162	▲ 4,246
	隻数		6	5	▲ 1
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)		60,704	63,151	2,447
	隻数		23	24	1
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)		10,296	12,009	1,713
	隻数		6	7	1
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)		7,452	10,626	3,174
	隻数		7	10	3
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU)		0	0	0
	隻数		0	0	0
合計	キャパシティ(TEU)		1,558,090	1,570,536	12,446
	隻数		212	215	3

第2四半期末

航路構成

(2020年2Q 往復スペースの構成)





免責事項

本資料に掲載されている将来計画や業績予測、戦略、方針、見込み等に関する記載は、資料作成時点で入手可能な情報及び一定の仮定に基づいて作成されたものであり、将来予想に関する記述に該当します。将来予想に関する記述は、予想、予測、期待、傾向、目的、計画、確信、模索、継続、可能性等の文言又は類似する表現が含まれることがありますが、これに限定されるものではありません。これらの記述は、様々な不確定要素及び可変要因により、実際の業績、結果、パフォーマンス等と大幅に異なる結果となる可能性があります。

本資料に掲載されている将来予想に関する記述と実際の結果との間に不一致をもたらす可能性のある要素としては、海運市況の著しい変動や、為替・金利・燃料油価格の変動などが挙げられますが、これらに限定されるものではありません。諸要素の詳細については、EDINETに掲載されている当社の有価証券報告書にも記載されていますので、ご参照ください。

本資料に記載されている将来予想に関する記述は、本資料作成日時点のものであり、当社は、本資料作成日以降に判明した新たな情報や将来の事象により、本資料に掲載された情報を最新のものに変更する義務を負うものではありません。

本資料に掲載されている情報は、信頼できる情報源より取得するよう努力していますが、その情報の正確性または完全性については保証または約束するものではありません。当社は、本資料において使用するデータ及び表現等の欠落、誤謬、本情報の使用により引き起こされる損害等に対する責任は一切負いかねますのでご了承ください。

お問い合わせ先 - IRグループ

住所 〒100-0005 東京都千代田区丸の内2-3-2 郵船ビル

TEL 03-3284-6008

FAX 03-3284-6382

E-mail iroffice@nykgroup.com

URL <https://www.nyk.com/ir/>