

# 2021年3月期 通期決算説明会

---

2021年5月10日

# 目次

<b>1. 2021年3月期 通期決算概要</b>	—————	<b>p. 3-9</b>
<b>2. 2022年3月期 通期業績予想</b>	—————	<b>p. 10-14</b>
➤ <b>中期経営計画の進捗</b>	—————	<b>p. 15-20</b>
➤ <b>Appendix</b>	—————	<b>p. 21-31</b>
✓ <b>中期経営計画の進捗（補足資料）</b>		
✓ <b>セグメント別状況</b>		
✓ <b>運航船舶</b>		

(※) 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年度通期決算説明資料**

### 通期振り返り（前年度比）

▶ **売上高** : 16,084億円 (▲599億円 減収)

- ・ 上期 感染症の影響により、主として不定期専用船事業で大きく減少
- ・ 下期 航空運送と物流事業で大幅に増加、前年同期比でも増収 (432億円 増収)

▶ **経常損益** : 2,153億円 (1,708億円 増益)

- ・ 定期船や航空運送、物流事業での大幅な収支改善 (1,984億円 増益)
- ・ 不定期専用船事業は感染症の影響を受け、減益 (▲255億円 減益)

▶ **当期純損益** : 1,392億円 (1,080億円 増益)

- ・ ドライバルク輸送部門の構造改革として中大型船を対象に特別損失を計上 (▲547億円)

▶ **配当** : 期末配当180円/株を予定

- ・ 期末配当 前回3Q予想110円/株から70円/株 増配
- ・ 中間配当と合わせて年間200円/株

### セグメント別 (経常損益 前年度比)

▶ 定期船 : 1,408億円 (1,274億円 増益)

- コンテナ船 (ONE社) -

- ・ 1Qロックダウン明けからの需要急回復により短期運賃市況が上昇
- ・ 下期に入り輸送スペースとコンテナ不足が顕在化
- ・ 感染症再拡大による労働力不足も影響し、港湾や内陸部の混雑が深刻化

- ターミナル -

- ・ 感染症の影響で上期の取扱量は減少も、下期から回復

▶ 航空運送 : 332億円 (487億円 増益)

- ・ 国際旅客便の減便により輸送スペースが大幅に減少し需給逼迫
- ・ 日本出し貨物の回復とともに運賃水準は3Qピークシーズンにかけて再上昇
- ・ コンテナ船スペース不足で一部航空貨物にシフト、需要を更に押し上げ

▶ 物流 : 270億円 (223億円 増益)

- ・ 海上貨物 需給逼迫の中、下期取扱量は前年同期以上に
- ・ 航空貨物 国際旅客便減便により需給逼迫、一部海上貨物のシフトもあり業績を牽引
- ・ ロジスティクス 巣ごもり需要で取扱量が増加、コスト削減策も進捗し収支改善

### セグメント別（経常損益 前年度比）

#### ▶ 不定期専用船 : 186億円（▲255億円 減益）

##### - 自動車輸送 -

- ・ 1Qを底に想定以上のペースで回復するも、感染症の影響で取扱台数は減少
- ・ 前年度比 ▲23%も、上期 ▲39% 下期 ▲7%と下期に大幅に改善（航海完了ベース）

##### - ドライバルク輸送 -

- ・ 市況は4Q年初から各船型高値で推移するも、期初から上期の低迷が影響

##### - エネルギー輸送 -

- ・ ドリルシップの一過性損失を4Qに計上
- ・ 中長期契約を主とし、業績は安定して推移

### 前回通期予想と実績の差異（経常損益）

- ▶ 定期船、航空運送、物流事業 上方修正
- ・ 例年閑散期となる4Qも需給逼迫が継続

前回通期業績予想 (3Q決算発表)	1,600億円
通期実績	2,153億円
増益額	553億円

### 感染症への対応

#### 基本方針

「物流をとめない」という社会的使命を充足すべく、当社グループの事業運営に関わる海・陸・空の全従業員の安全確保を第一に、安定的な事業運営の継続に必要な施策を実施

#### < 具体的な対応 >

##### ▶ 従業員の安全確保

- ・ 国内外で迅速に在宅勤務体制を整備。本船を含む全ての現場で感染予防策を実施

##### ▶ 安全運航と乗組員交代策を含む運航維持

- ・ お客様の理解を得て、乗組員交代のための本船追加寄港等を実施（通期追加費用：約22億円）
- ・ 乗組員移動制限緩和に向けて国際機関、各国政府や当局への働きかけを実施

##### ▶ 長期性資金と借入枠の確保

- ・ 当年度償還予定額の大半をカバーすべく、1,000億円超の長期性資金を前倒し調達
- ・ 複数年に亘るコミットメントラインを確保

(億円)	20/3期					21/3期					通期 増減	前回 予想 4Q	前回 予想比 増減
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期			
売上高	4,064	4,183	4,285	4,150	16,683	3,611	3,608	4,239	4,624	16,084	▲ 599	3,940	684
営業損益	54	103	166	62	386	89	77	312	235	715	328	91	144
経常損益	64	96	224	60	444	165	308	746	932	2,153	1,708	379	553
親会社株主に 帰属する 当期純損益	91	19	76	123	311	116	104	301	868	1,392	1,080	376	492
為替レート	¥110.73	¥107.63	¥108.79	¥109.35	¥109.13	¥107.74	¥105.90	¥104.76	¥104.74	¥105.79	¥-3.34	¥103.00	¥2.79
燃料油価格	\$438.21	\$435.09	\$427.33	\$520.84	\$454.97	\$452.83	\$308.51	\$331.04	\$363.90	\$362.95	-\$92.03	\$393.00	-\$30.05

# 前年同期比較 (セグメント別)

通期決算



事業 セグメント (億円)	20/3期					21/3期					通期 増減	前回 予想 4Q	前回 予想比 増減	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期				
ライナー & ロジスティクス 事業	定期船	519	516	511	474	2,022	391	421	451	440	1,705	▲ 317	425	15
		19	77	36	0	134	67	217	400	723	1,408	1,274	335	388
	航空運送	177	186	203	185	751	288	256	333	345	1,224	473	281	64
		▲ 44	▲ 47	▲ 43	▲ 20	▲ 155	93	38	114	85	332	487	43	42
物流	1,177	1,204	1,219	1,161	4,763	1,129	1,221	1,525	1,735	5,612	849	1,344	391	
	▲ 0	23	19	4	47	27	53	93	95	270	223	36	59	
(単純合計)	1,874	1,907	1,934	1,820	7,537	1,810	1,898	2,311	2,521	8,542	1,004	2,049	472	
	▲ 25	54	13	▲ 16	25	188	309	608	904	2,011	1,986	413	491	
事業 船期 専用船	不定期	1,951	2,051	2,107	2,087	8,198	1,648	1,531	1,754	1,881	6,815	▲ 1,382	1,746	135
	専用船	92	50	205	93	441	▲ 11	13	139	44	186	▲ 255	3	41
その他 事業	不動産	18	17	18	18	73	17	17	16	17	68	▲ 4	18	▲ 1
		7	5	6	5	25	7	6	6	5	25	0	5	0
その他	397	371	447	440	1,656	273	314	320	388	1,297	▲ 359	321	67	
	7	2	14	▲ 7	17	▲ 4	▲ 10	1	▲ 8	▲ 22	▲ 39	▲ 20	12	
消去・全社	▲ 177	▲ 165	▲ 222	▲ 216	▲ 782	▲ 138	▲ 153	▲ 164	▲ 184	▲ 640	141	▲ 195	11	
	▲ 17	▲ 16	▲ 16	▲ 15	▲ 66	▲ 13	▲ 10	▲ 9	▲ 13	▲ 47	19	▲ 21	8	
連結	4,064	4,183	4,285	4,150	16,683	3,611	3,608	4,239	4,624	16,084	▲ 599	3,940	684	
	64	96	224	60	444	165	308	746	932	2,153	1,708	379	553	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

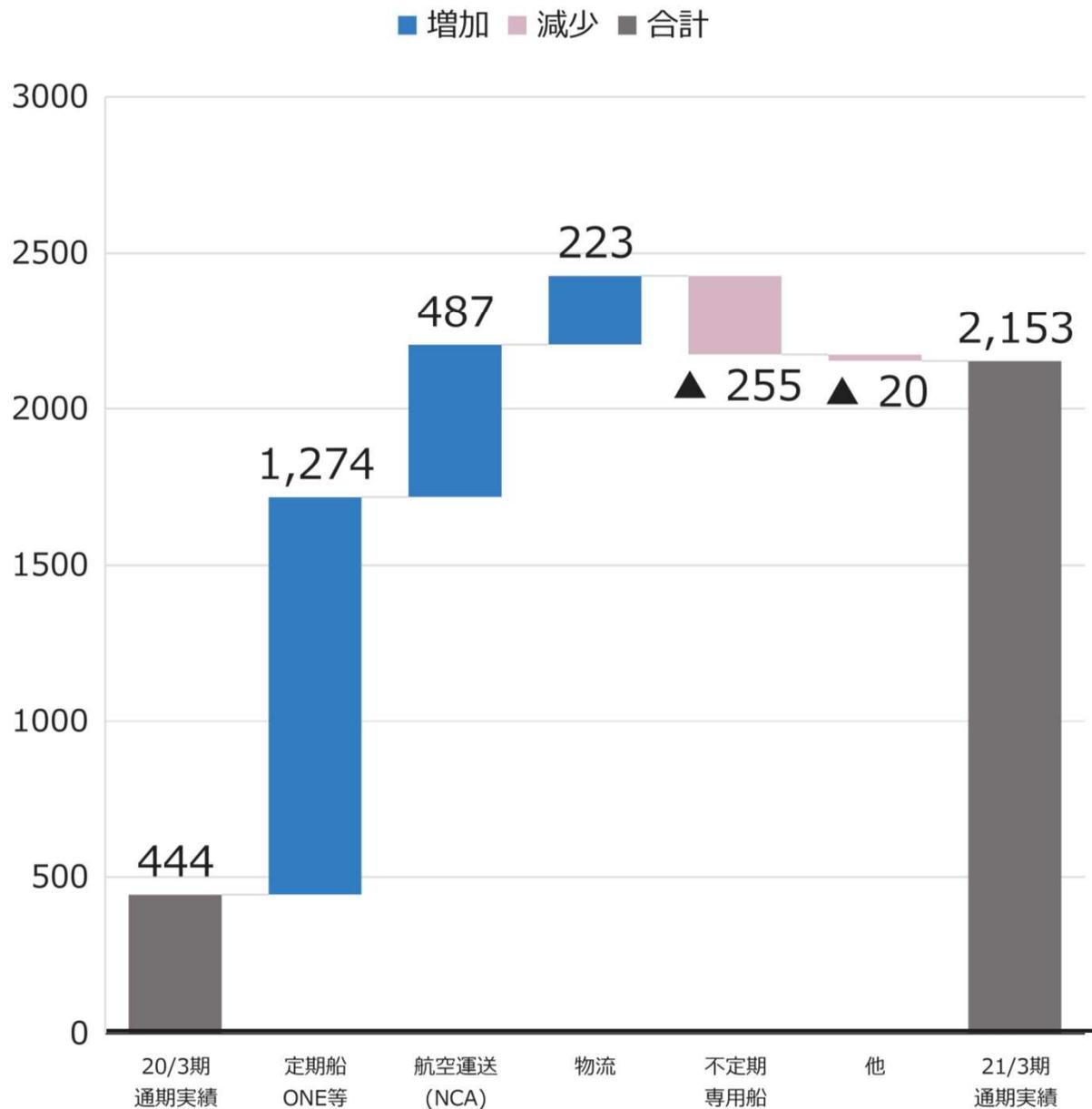
※ 2021年度より「一般貨物輸送事業」は「ライナー&ロジスティクス事業」に名称を変更

### 要因別分析

円高	▲ 12	今期 105.79円/\$ 3.34円の円高
燃料油安	32	今期 \$362.95/MT \$92.03/MTの下落
海運市況 変動等	977	
為替差損益	21	
その他	691	航空運送事業(NCA) +487
<b>合計</b>	<b>1,708</b>	

### 事業別分析

(単位：億円)



### 通期業績予想（前年度実績比）

▶ **売上高** : **15,000億円（▲1,084億円 減収）**

- ・ 物流事業 航空貨物を主に前年度からの取扱量減少を受け減収（▲652億円 減収）

▶ **経常損益** : **1,400億円（▲753億円 減益）**

- ・ 定期船、航空運送、物流事業 前年度で大きく減益（▲1,121億円 減益）
- ・ 不定期専用船事業 自動車輸送、ドライバルク輸送の回復を見込み増益（354億円 増益）
- ・ 前年度比で減益も、好調な水準を見込む

▶ **当期純損益** : **1,400億円（8億円 略横ばい）**

▶ **配当** : **通期 200円/株**

- ・ 中間100円/株、期末100円/株を予想

### セグメント別（経常損益 前年度比）

#### ▶ 定期船 : 570億円（▲838億円 減益）

##### - コンテナ船（ONE社） -

- ・ 感染症の収束時期は未だ見通せない状況
- ・ 足許、輸送需要や港湾混雑は継続も、需給バランス正常化の時期は不透明
- ・ 1Q後半以降、徐々に正常化に向かうという前提で見通しを策定

##### - ターミナル -

- ・ 国内 取扱量の復調を見込む
- ・ 海外 北米のコンテナ需要の落ち着きとともに取扱量は減少

#### ▶ 航空運送 : 200億円（▲132億円 減益）

- ・ 底堅い需要を見込むも国際旅客便の市場復帰が徐々に進むことを想定
- ・ 燃料油価格の高騰が収支を押し下げるも堅調な業績を見込む

### セグメント別（経常損益 前年度比）

#### ▶ 物流 : 120億円（▲150億円 減益）

- ・ 海上貨物 略前年度並みの取扱量を見込み、需要に応じた機動的なマーケティングを継続
- ・ 航空貨物 前年度比で取扱量の減少を見込むも市況は例年よりも高い水準を想定
- ・ ロジスティクス 契約見直しやコスト削減等を進め、収支安定化へ

#### ▶ 不定期専用船 : 540億円（354億円 増益）

##### - 自動車輸送 -

- ・ 世界的な半導体不足の影響は不透明も、前年度比で取扱台数回復を見込む（18%増）

##### - ドライバルク輸送 -

- ・ 上期の市況は各船型で高値推移を想定
- ・ 前年度の構造改革効果により業績改善を見込む（約100億円/年）

##### - エネルギー輸送 -

- ・ VLCC等の市況低迷が一定程度影響するも、中長期契約を主に業績は堅調

(億円)	21/3期 (実績)					22/3期(予想)			通期 増減
	上期		下期		通期	上期	下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q					
売上高	7,220		8,863		16,084	7,600	7,400	15,000	▲ 1,084
	3,611	3,608	4,239	4,624					
営業損益	166		548		715	360	300	660	▲ 55
	89	77	312	235					
経常損益	474		1,679		2,153	860	540	1,400	▲ 753
	165	308	746	932					
親会社株主に帰属する 当期純損益	221		1,170		1,392	870	530	1,400	8
	116	104	301	868					
為替レート	¥107.74	¥105.90	¥104.76	¥104.74	¥105.79	¥105.00	¥105.00	¥105.00	¥-0.79
燃料油価格 (全油種)	\$452.83	\$308.51	\$331.04	\$363.90	\$362.95	\$509.00	\$509.00	\$509.00	\$146.05
燃料油価格 (HSFO)	-	-	-	-	-	\$400.00	\$400.00	\$400.00	-
適合油価格 (VLSFO)	-	-	-	-	-	\$510.00	\$510.00	\$510.00	-

▶ 利益に対する感応度(通期)

為替レート : 1円の円安で約11.5億円/年の増益

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約3.9億円/年の増益

# 通期業績予想 (セグメント別)

## 業績予想



事業セグメント (億円)	21/3期 (実績)							22/3期(予想)			通期 増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	上期	下期	通期		
ライナー & ロジスティクス事業	定期船	391	421	813	451	440	891	1,705	870	660	1,530	▲ 175
		67	217	284	400	723	1,123	1,408	440	130	570	▲ 838
	航空運送	288	256	544	333	345	679	1,224	600	610	1,210	▲ 14
		93	38	132	114	85	200	332	90	110	200	▲ 132
	物流	1,129	1,221	2,350	1,525	1,735	3,261	5,612	2,460	2,500	4,960	▲ 652
		27	53	81	93	95	189	270	50	70	120	▲ 150
	(単純合計)	1,810	1,898	3,708	2,311	2,521	4,833	8,542	3,930	3,770	7,700	▲ 842
		188	309	498	608	904	1,512	2,011	580	310	890	▲ 1,121
	不定期専用船	1,648	1,531	3,179	1,754	1,881	3,635	6,815	3,330	3,260	6,590	▲ 225
		▲ 11	13	1	139	44	184	186	300	240	540	354
不動産	17	17	34	16	17	33	68	30	30	60	▲ 8	
	7	6	13	6	5	12	25	10	10	20	▲ 5	
その他	273	314	588	320	388	709	1,297	620	640	1,260	▲ 37	
	▲ 4	▲ 10	▲ 15	1	▲ 8	▲ 7	▲ 22	▲ 10	5	▲ 5	17	
消去・全社	▲ 138	▲ 153	▲ 291	▲ 164	▲ 184	▲ 348	▲ 640	▲ 310	▲ 300	▲ 610	30	
	▲ 13	▲ 10	▲ 24	▲ 9	▲ 13	▲ 22	▲ 47	▲ 20	▲ 25	▲ 45	2	
連結	3,611	3,608	7,220	4,239	4,624	8,863	16,084	7,600	7,400	15,000	▲ 1,084	
	165	308	474	746	932	1,679	2,153	860	540	1,400	▲ 753	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

※ 2021年度より「一般貨物輸送事業」は「ライナー&ロジスティクス事業」に名称を変更

## 中期経営計画の進捗

## Step 1

市況耐性の高い事業ポートフォリオの確立

- ドライバルク事業の抜本的見直し
- コンテナ船事業統合会社(ONE)の成功

ポートフォリオの最適化

ボラティリティへの耐性強化  
事業成長と収益力向上

## Step 3

技術力・情報力・ネットワーク力にさらに磨きをかけ、次世代の成長分野を切り拓く

- Digitalization and Greenへの取り組み

効率化  
新たな価値創出

運賃安定型事業の  
積み上げ

## Step 2

安定的な収益構造の確立

- YLK完全子会社化後の物流事業強化
- 自動車船・自動車物流事業の強化
- LNG・海洋事業の強化

Step	事業	進捗・取り組み
Step 1	ドライバルク (Page. 22)	<ul style="list-style-type: none"> <li>市況耐性強化のため、エクスポージャーを縮減</li> <li>中大型船を主に構造改革を実行                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2018年度から10隻の長期固定コスト備船の期限前返船を実施</li> <li>- 加えて2020年度に約547億円の特別損失を計上</li> </ul> </li> </ul>
	コンテナ事業 (ONE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベストプラクティスを採用し、シナジーによる事業統合効果を実現</li> <li>足許は港湾、内陸部での混雑に伴うスケジュール遅延やコンテナ不足の課題解消に尽力</li> <li>更なる競争力強化のため、中長期的な船隊整備に向け検討を継続</li> </ul>
Step 2	物流 (YLK)	<ul style="list-style-type: none"> <li>グローバルネットワークや経営資源の相互有効活用により、シナジーを追求</li> </ul>
	自動車輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>LNG燃料船による海上輸送や完成車ターミナルでの再生可能エネルギー利用を推進</li> <li>サプライチェーン全体のGHG排出を削減</li> </ul>
	LNG・海洋事業 (Page. 23)	<ul style="list-style-type: none"> <li>中長期契約の獲得で運賃安定型事業を積み上げ (LNG船：2022年度予想 89隻)</li> </ul>
Step 3	デジタルイゼーション (Page. 24)	<ul style="list-style-type: none"> <li>イノベーション人材育成のため、NYKデジタルアカデミーを創設</li> <li>デジタルトランスフォーメーションを推進し、現場をサポート</li> </ul>
	グリーン (Page. 25)	<ul style="list-style-type: none"> <li>LNG燃料供給、洋上風力、ゼロエミッション (水素・アンモニア) 等の取り組みを加速</li> <li>2030年を目途に経常利益 数十億円/年に</li> </ul>

# 利益・財務目標

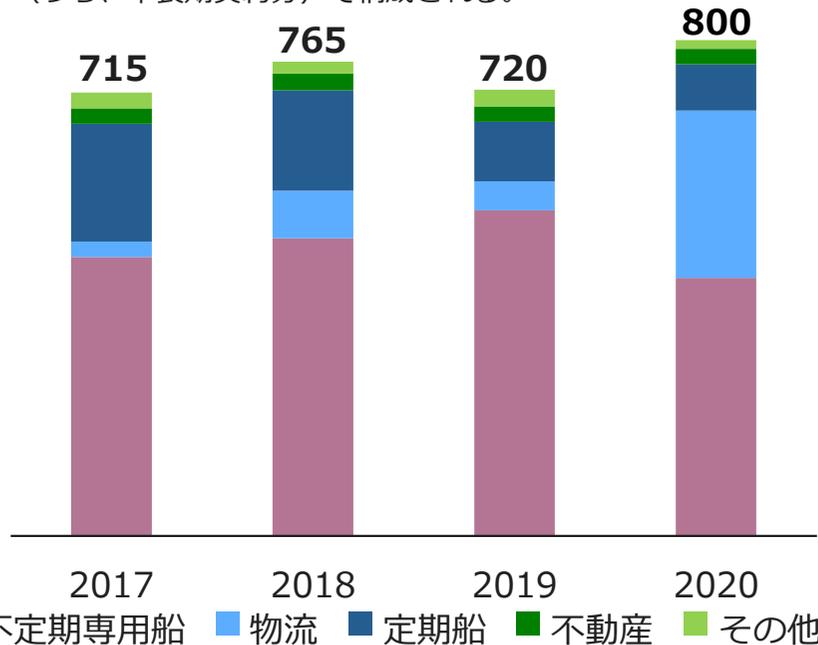
## ▶ 中計で掲げた数値目標の達成に向け進捗

	中計目標 (2022年度目途)	2020年度末(実績)	2021年度末(予想)
経常損益	700~1,000億円	2,153億円	1,400億円
ROE	min 8.0%	25.6%	21.0%
自己資本比率	min 30%	29.4%	32%
DER	1.5倍以下	1.52倍	1.31倍

## ▶ 更なる運賃安定型事業の積み上げを目指す (単位: 億円)

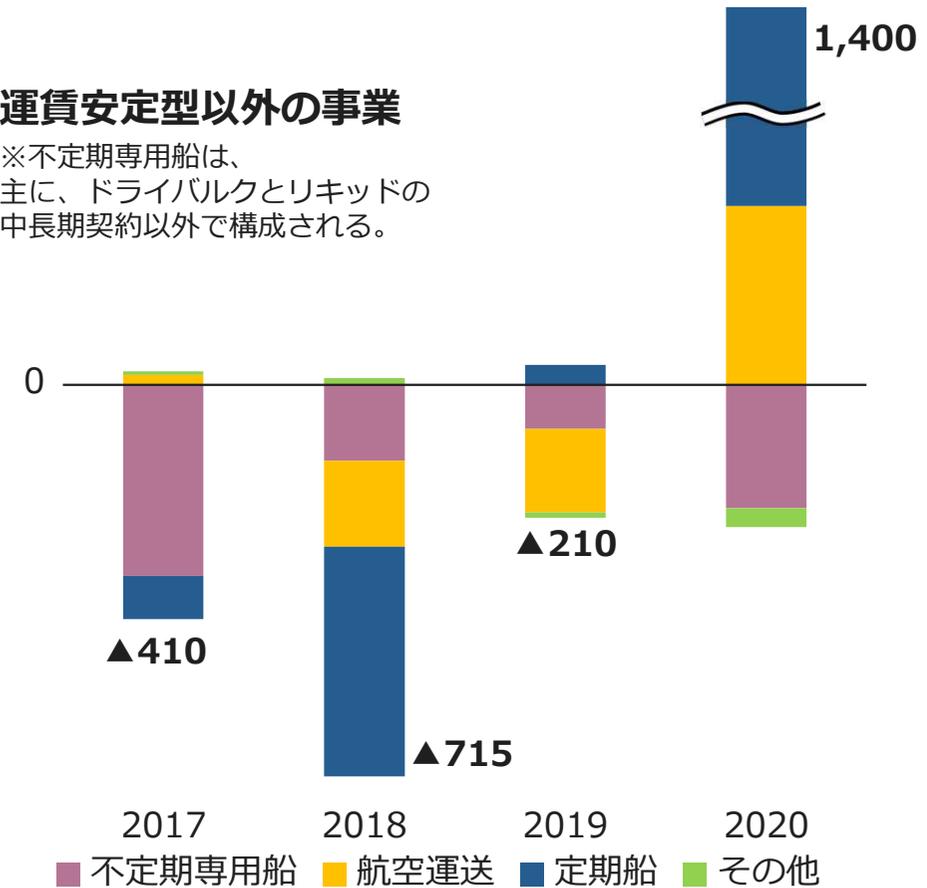
### 運賃安定型事業

※不定期専用船は、自動車船、ドライバルク（うち、中長期契約分）、リキッド（うち、中長期契約分）で構成される。



### 運賃安定型以外の事業

※不定期専用船は、主に、ドライバルクとリキッドの中長期契約以外で構成される。



## ▶ ESGの経営戦略への統合

- ・ 収益最大化と持続可能な社会・環境の実現、その両立を目指すことを中計で明示

## ▶ ESG経営を成長戦略へ

- ・ 当社グループがこれからも社会から必要とされる企業グループであり続けるために
- ・ ステークホルダーへ新たな価値を想像するSustainable Solution Providerへ

### これからのNYKグループを創る 新たな価値創造の 取り組み

- ・ GHG排出削減
- ・ LNG燃料転換の実現
- ・ エネルギー分野への挑戦
- ・ NYKグループ サステナビリティ イニシアティブ創設

### 新たな価値創造を推進する 人・組織の強化

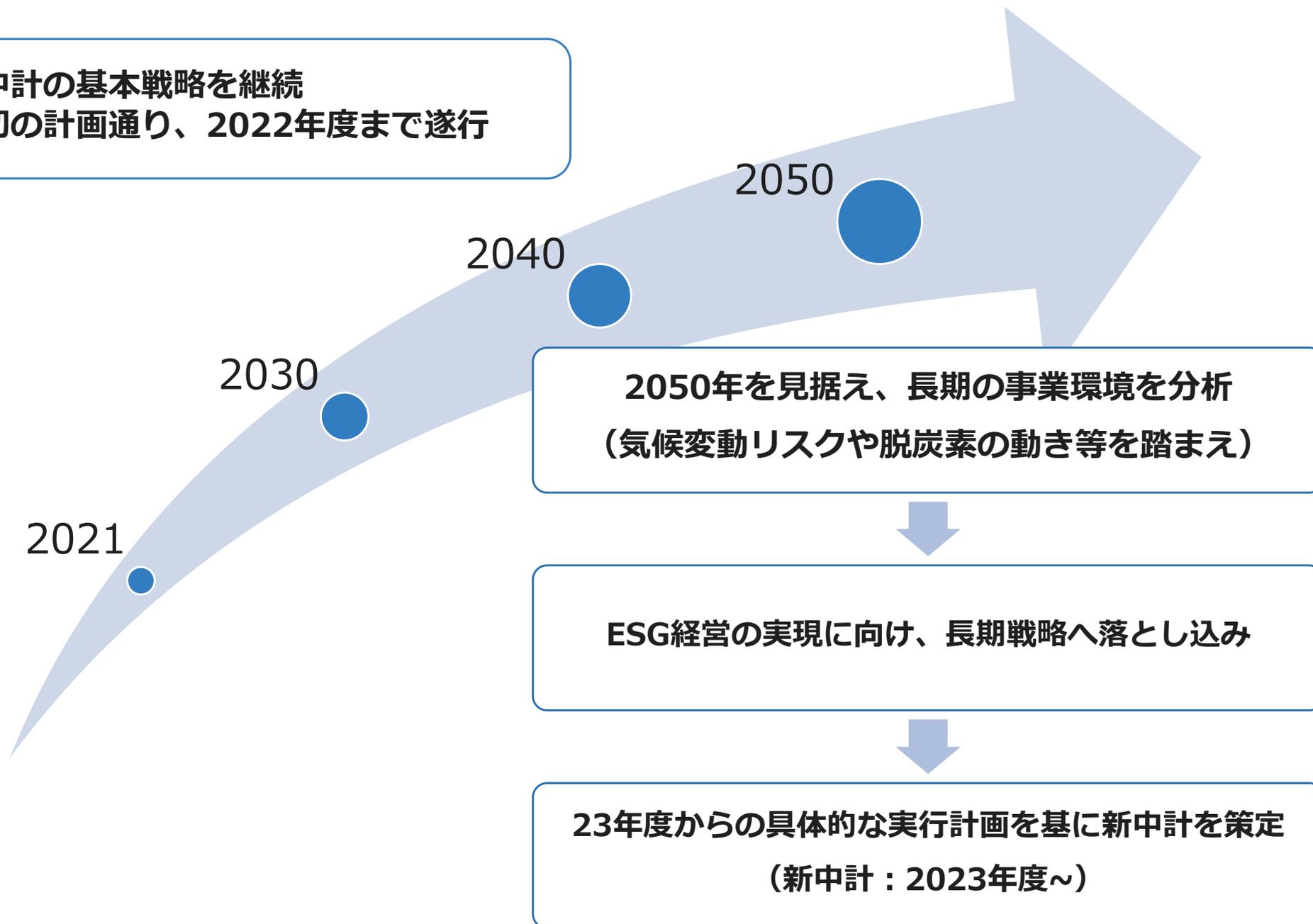
- ・ 変革を推進する人材の育成
- ・ 35,000人の多様性を活かす組織の構築
- ・ 個々の能力を伸ばす制度と働き方

### ESG経営を支える 経営基盤の強化

- ・ ESG経営を浸透させるグループ・ガバナンス
- ・ 次世代に向けた施策の提案・意思決定の在り方を整備し、NYKグループ全体の総合力を底上げ

# 今後の取り組み – 新中期経営計画策定に向けて

- ✓ 現中計の基本戦略を継続
- ✓ 当初の計画通り、2022年度まで遂行



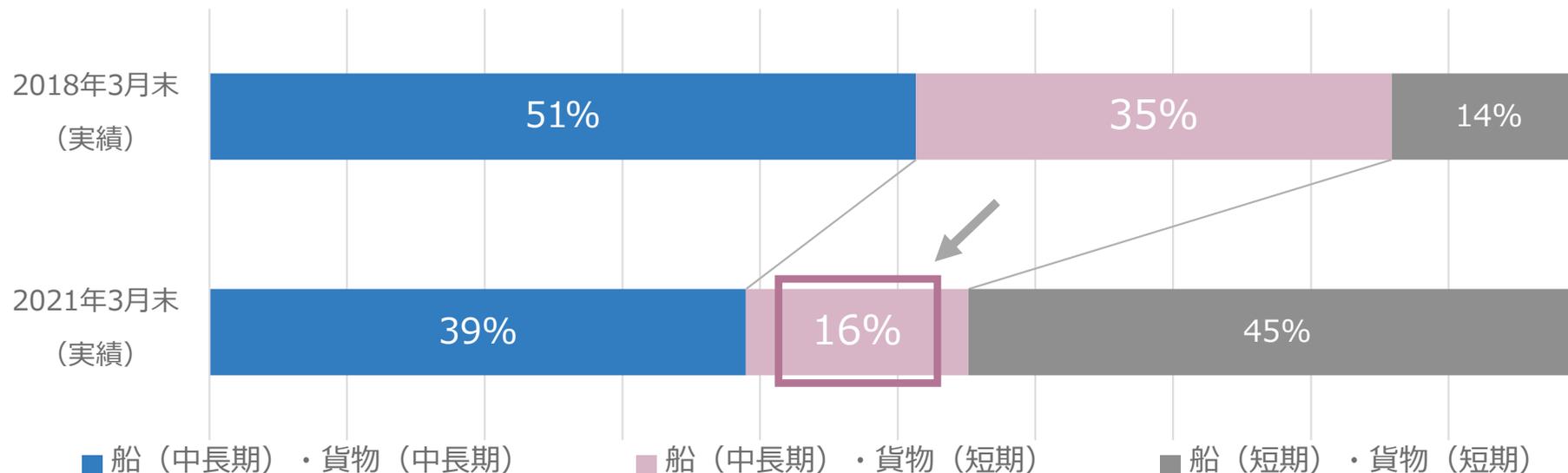
# ▶ Appendix

## ➤ 期限前返船（実績）

- 2018年度から高コスト備船**10隻**の期限前返船を実行済み
- 加えて2020年度には構造改革費用として約**547億円**を特別損失として計上
- これにより中大型船の構造改革に一定の目途

## ➤ 長期固定船比率見直しによる市況耐性の強化（船型：ケープサイズ・パナマックス）

- 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**16%**に縮減



### ➤ 期間の定義

中長期：2年以上、短期：2年未満

- 当年度に構造改革費用として計上した約547億円の対象船のうち、期限前返船が決まっていない本船は上記「船（短期）・貨物（短期）」に分類
- グラフ上のパーセンテージは大凡の数字

# 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 89隻)

21年3月末時点運航隻数 **81隻** + 21年4月以降竣工予定の成約済み案件 **6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	DIAMOND GAS METROPOLIS	現代重工	米国出し				
2	LNG ADVENTURE	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

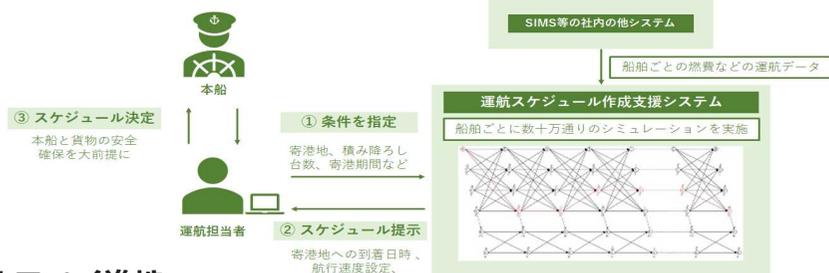
	バリューチェーン	用船者	油田/海域/スコープ	20年度	21年度	22年度	23年度
1	シャトルタンカー	Equinor ASA	ブラジル沖油田				
2	シャトルタンカー	Equinor ASA	ブラジル沖油田				
3	シャトルタンカー	TOTAL	ブラジル沖油田				
4	シャトルタンカー	GALP	ブラジル沖油田				
5	シャトルタンカー	ENI	北海・バレンツ海沖油田				
6	シャトルタンカー	ENI	北海・バレンツ海沖油田				
7	シャトルタンカー	Petro China	ブラジル沖油田				
8	FPSO	Petrobras	ブラジル沖油田				

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年下半期での取り組み事例（当社は2021年3月に経済産業省が進めるDX認定制度認定事業者となりました。）

### フィジカルな現場をデジタルでサポート

- ✓ 自動車専用船の運航スケジュール策定支援システムを開発(4/9 公表)  
運航条件の指定により最適スケジュールプラン提示をするシステム。  
運航業務の負荷軽減とともに、GHG排出量最小化プランも算出可能に。



- ✓ マルコペイ進捗  
第三者船員配乗会社に対して船員向け融資サービスの提供開始。  
電子通貨を正式発行。比国関係省庁とも確認のうえ、本年5月より乗船中の船員の給与一部を電子通貨で支給開始予定。

### 課題解決リーダーの育成

- ✓ NYKデジタルアカデミー第3期(12名)を全編リモートで実施  
リモート特性を活かし海外からも参加(3名)。終了生は27名に。
- ✓ (株)ShipDC・IoS-OPとコラボし、  
産学連携で海事産業界の中堅・若手社員・  
学生と共にイノベーションアイデア  
創出イベントを実施。更に拡大へ。



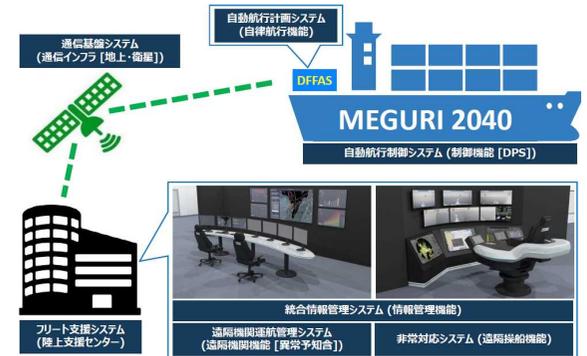
### よりセキュアなテレワーク環境を整備・拡充

- ✓ グローバルネットワーク刷新やクラウド活用など新技術活用による  
安全性・利便性向上とコスト低減を両立。
- ✓ 全PC・サーバーの監視システム刷新し、セキュリティ事故への  
24時間迅速対応体制を整備。
- ✓ リモートアクセス方式の刷新によるコスト低減と利便性向上。

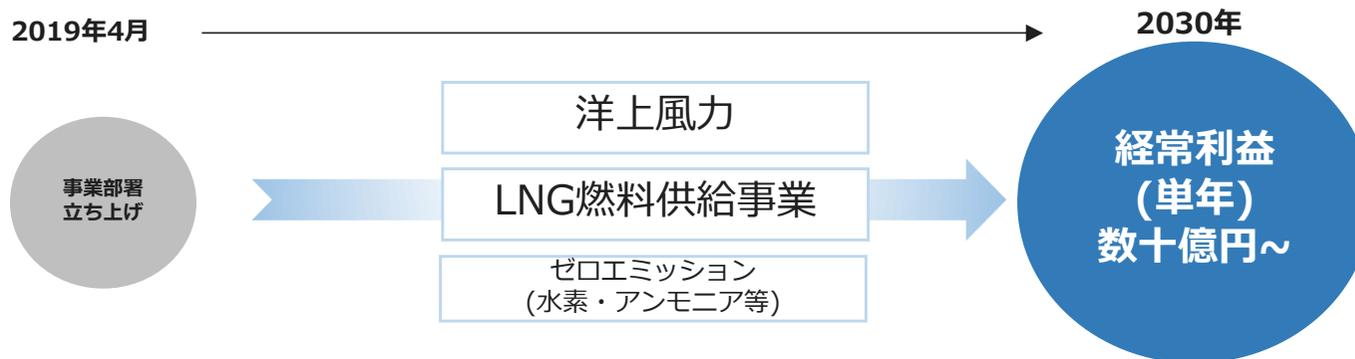
### 研究開発活動をパートナー企業とともに継続

- ✓ 日本財団「無人運航船の実証実験にかかる技術開発共同プログラム」に  
採択されたDFFASプロジェクトは、順調に進展・パートナー拡大中。

当社・(株)日本海洋科学および(株)MTIが主導するDFFASプロジェクトコンソーシアムメンバーはプロジェクト発足当初の22社から30社に拡大。国内外の協力会社は50社を超え、2022年初の実証実験に向けて、順調に進展中。



## 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



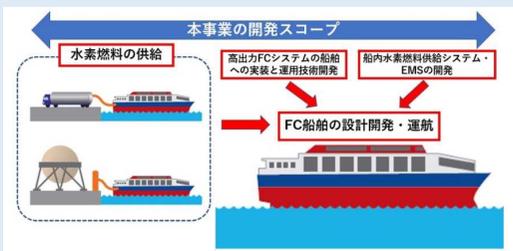
## ゼロエミッション化に向けて

- ✓ アンモニア等ゼロエミ燃料の船用における活用を早期に実現する
- ✓ 水素・アンモニアを中心とした新たなエネルギーバリューチェーンの構築を推進していく

## 2020年下期での主な取り組み

### 横浜市と高出力燃料電池搭載船(水素FC船)実証事業に関する包括連携協定書を締結(2/26公表)

- ・ NEDO(注1)の助成事業として実施する「高出力燃料電池搭載船の実用化に向けた実証事業」(注2)に関して、横浜市と包括連携協定書を締結
- ・ 水素FC船の開発・実証運航(2024年予定)に向け横浜港から脱炭素化社会の実現に貢献



注1: 国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構  
 注2 共同研究開発パートナー: 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、E N E O S株式会社

### 洋上風力発電向け作業員輸送船(CTV)の裸備船契約を締結(5/6 公表)

- ・ CTV事業でMoUを締結済のNorthern Offshore Groupの子会社Northern Offshore Service A.S.社(NOS社)より最新鋭CTVを購入・保有の上、NOS社への10年間の裸備船契約締結。
- ・ 当社初のCTVの保有となり、国内外の事業拡大にむけた第一歩となり、NOS社への当社技術者の派遣も予定。



	19/3期末 (実績)	20/3期末 (実績)	21/3期末 (前回予想) ※	21/3期末 (実績)	22/3期末 (予想)	中計 財務目標
経常損益 (億円)	▲ 20	444	1,600	2,153	1,400	700-1,000
有利子負債 (億円)	10,461	10,498	9,900	9,511	9,320	-
自己資本 (億円)	4,874	4,626	4,780	6,253	7,100	-
自己資本比率	24%	24%	26%	29%	32%	min 30%
DER	2.15	2.27	2.07	1.52	1.31	1.50
ROE	-	6.6%	7.4%	25.6%	21.0%	min 8.0%
営業CF (億円)	453	1,169	1,350	1,593	1,340	-
投資CF (億円)	▲ 1,322	▲ 548	▲ 860	▲ 168	▲ 1,108	-
(減価償却費) (億円)	(897)	(1,040)	(987)	(988)	(899)	-

※ 経常損益は3Q決算時、それ以外は2Q決算時

## ▶ 1. 航空運送事業（NCA）

	20/3期 (実績)	21/3期(実績)				通期	22/3期(予想)		
		上期		下期			上期	下期	通期
		1Q	2Q	3Q	4Q				
<b>売上高</b>	751	544		679		1,224	600	610	1,210
(億円)		288	256	333	345				
<b>経常損益</b>	▲ 155	132		200		332	90	110	200
(億円)		93	38	114	85				
<b>輸送重量</b>	386	238		262		500	219	223	442
(千トン)		118	120	133	128				
<b>輸送量(RTK)</b>	2,161	1,324		1,446		2,771	1,238	1,281	2,519
(百万トンキロ)		649	675	737	709				
<b>供給量(ATK)</b>	3,503	2,069		1,971		4,040	1,802	1,824	3,626
(百万トンキロ)		1,017	1,052	1,030	941				
<b>YIELD指数</b>	85	111		111		111	94	95	94
(09/3期 1Q=100)		121	102	111	110				
<b>MOPS</b>	\$73	\$36		\$55		\$46	\$60	\$60	\$60
(ジェット燃料) (US\$ per bbl)		\$30	\$42	\$47	\$63				

### ▶ 2. 物流事業：郵船ロジスティクス

		20/3期 (実績)	21/3期(実績)				通期	22/3期(予想)		
			上期		下期			上期	下期	通期
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q				
海上 輸出	TEU (1,000TEU)	764	336		387		723	370	366	736
	前年同期比		▲ 15%		5%					
		▲ 6%	▲ 19%	▲ 10%	▲ 1%	11%				
航空 輸出	重量 (1,000トン)	337	132		194		326	150	156	306
	前年同期比		▲ 22%		16%					
		▲ 11%	▲ 23%	▲ 21%	2%	30%				

### ▶ 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) 通期	21/3期(実績)					22/3期(予想)			
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	上期	下期	通期	
ドライバルカー	BDI	1,286	766	1,520	1,352	1,725	1,341	1,855	1,270	1,563
	Cape	16,805	9,598	20,661	16,657	17,133	16,012	22,000	14,500	18,250
	Panamax	11,997	7,313	13,165	12,067	18,289	12,709	17,000	11,500	14,250
	Handymax	9,543	5,439	9,945	10,778	16,363	10,631	15,500	11,500	13,500
	Handy	8,931	5,178	9,153	11,192	16,328	10,463	14,000	10,500	12,250
タンカー	VLCC	50,922	90,916	18,108	10,516	217	29,939	11,250	28,750	20,000
	VLGC	55,299	33,007	40,722	68,362	40,028	45,530	30,000	37,500	33,750

※ Cape = 5TC, Panamax = 5TC, Handymax = 10TC, Handy = 7TC

※ ドライバルク船型別市況（スポット傭船料）

5TC = 5航路平均、10TC = 10航路平均、7TC = 7航路平均（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(実績)				通期	22/3期(予想)		
		上期		下期			上期	下期	通期
		1Q	2Q	3Q	4Q				
輸送台数 (万台)	442	140		199		339	202	198	401
前年同期比	▲ 6%	▲ 39%		▲ 7%		▲ 23%	45%	▲ 1%	18%
		▲ 27%	▲ 52%	▲ 7%	▲ 7%				

※ 航海完了基準ベースで集計。欧州域内輸送台数を含む

事業 セグメント	船種	20/3期末 (実績)			21/3期末 (実績)					
		所有 (含共有)	備船	運航船 合計	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	28	30	58	26	1,659	29	3,039	55	4,698
物流	内航船・フェリー	4	8	12	4	23	8	48	12	71
不定期専用船 事業	撒積船 (ケープサイズ)	24	90	114	21	4,125	97	19,166	118	23,291
	撒積船 (パナマックスサイズ)	36	57	93	37	3,291	60	5,106	97	8,397
	撒積船 (ハンディサイズ)	60	103	163	57	2,845	93	4,467	150	7,312
	チップ船	9	34	43	9	460	31	1,717	40	2,177
	自動車船	44	80	124	42	758	78	1,382	120	2,140
	タンカー(油槽船)	53	21	74	49	6,176	19	2,448	68	8,624
	LNG船	75	3	78	76	6,164	3	226	79	6,390
	在来・プロジェクト貨物	22	19	41	21	397	24	330	45	727
	その他	6	0	6	4	29	0	0	4	29
その他事業	客船	1	0	1	1	7	0	0	1	7
	合計	362	445	807	347	25,934	442	37,929	789	63,863
海洋事業	シャトルタンカー			28					29	3,568
	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			0					2	-
	総合計			841					826	67,431

※ 共有船の重量トン是他社持ち分を含む。J/V保有船舶を含む。DWT…1,000KT

# ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2020年度通期決算説明資料

2021年4月30日

- ▣ 1. 2020年度通期決算概要 P.3
- ▣ 2. COVID-19影響と対応 P.4
- ▣ 3. 競争力強化に向けた取り組み P.5
- ▣ 4. 2021年度通期見通し P.6
- ▣ 5. 参考資料 (主要航路積高・消席率・運賃指数) P.7
- ▣ 6. 参考資料 (船隊構成、航路構成) P.8

# 1. 2020年度通期決算概要

## □ 要点

需要の急回復に伴う短期運賃市況の上昇により、前期比大幅に改善し通期で3,484百万US\$の黒字を達成 (+3,380百万US\$)

- 4Qも、COVID-19感染の再拡大によりサプライチェーンの混乱は続き、港湾や内陸の混雑、各港における滞船、世界的なコンテナ不足がより深刻化。
- かかる状況下、3Qから4Qにかけて運賃は想定を大幅に上回る水準で推移。旧正月の積高は例年通り下落するも直ぐに回復。

## □ 2020年度通期実績

(単位：百万US\$)

	2020年度						
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績
売上高	2,736	3,181	5,917	3,757	4,724	8,480	14,397
税引き後損益	167	515	682	944	1,858	2,802	3,484

燃料油価格 (US\$/MT)	\$348	\$309	\$328	\$314	\$356	\$335	\$331
-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

2019年度	対前年	
通期 実績	増減	増減 (%)
11,865	2,532	21.3%
105	3,380	3229.6%

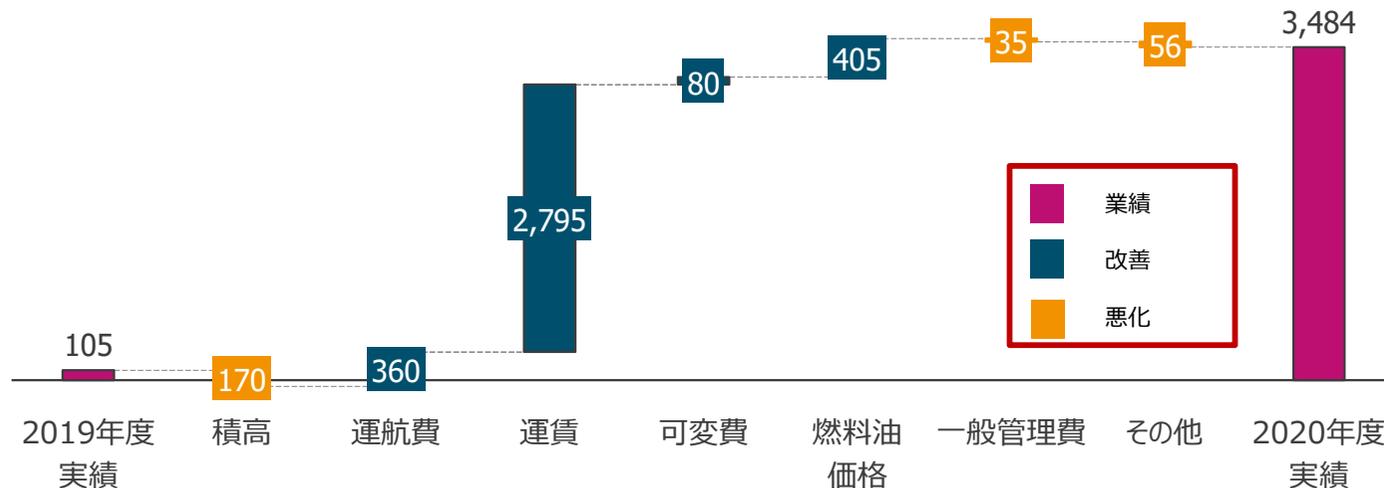
\$441	-\$110
-------	--------

\*2021年1月公表時点

2020年度	対前回予想	
通期 予想	増減	増減 (%)
13,674	723	5.3%
2,526	958	37.9%

\$337	-\$5
-------	------

## □ 2020年度通期実績対前年度比較



### 2020年度通期 その他実績

- EBITDA : 4,855 百万US\$
- EBIT : 3,832 百万US\$
- 総燃料消費量 : 3,595 千 MT
- 総積高 : 11,964 千 TEU

- 積高：2Hにて需要は急回復するも、1Hの大幅な落ち込みもあり対前期比で悪化。
- 運航費：プロダクト改善効果に加え、港湾混雑により各地で滞船が生じ船腹の回転率が低下したため運航費は減少。
- 運賃：短期市況が大きく上昇。
- 可変費：港湾や内陸の混雑により追加費用が発生するも、コスト削減は進展。
- 燃料油価格：油価は下落。
- 一般管理費：代理店費用が増加。
- その他：為替影響や金利等による悪化。

## 2. COVID-19影響と対応

### COVID-19影響と対応

#### 発生事象

- 第4四半期も消費財を中心に世界的な需要は増加。  
第4四半期前年同期比では、北米航路の市場荷動きは+40%増加、世界全体でも増加に転じており、COVID-19による貨物量減少が深刻であった上期から一転し、第3四半期以降の回復基調もより鮮明に。
- COVID-19感染再拡大による労働力不足等の影響で、港湾での入港待ち、荷役効率低下による停泊時間の長期化、鉄道やトラックの内陸輸送の遅延が続く。
- 在庫積み増しやトラック、シャーシ不足等による実入りコンテナ引き取りの遅延が4Qも引き続き発生。
- 世界各国の移動制限により、船員交代に関しては困難な状況が継続。



#### ONEの 対応

##### Customer service oriented

- eコマースの新機能“ONE QUOTE”を2021年2月より開始。
- 顧客とコンテナ、スペースの状況について密なコミュニケーションを行い、リソースの最大化。

##### Operation excellency

- 船の遅延と貨物量急増に応じて臨時便を投入し積み残しの解消、スケジュールを維持。
- コンテナ調達を継続、デリバリー次第投入中。
- AI技術も活用し、自社スペースの最大運用、及び追加船舶を活用したコンテナ回送を実施、コンテナ持ち帰り最大化。
- ターミナルと協業して効率的な荷役の実行、船の入れ替え等も状況に応じて実施、オペレーションの最小化。
- 船員交代のための臨時寄港にも最大限対応、船主との協力を強化。

##### Quality of employee

- 従業員の安全を第一に、全世界のオフィスで柔軟な在宅勤務の環境を手配、実施。
- 従業員同士の繋がりの維持を目的とした活動を世界各地で実施。地域社会に根差したCSR活動等。



**ONEとして最大限の対応をするも、  
サプライチェーン全体に対して許容量を超える負担がかかっている状況が継続中。**

### 3. 競争力強化へ向けた取り組み

- THE ALLIANCEの2021年度新プロダクトを発表。アジア発米国ガルフ向けサービスEC6の新設、北米東岸向けEC1、EC3サービスを統合し大型化、大西洋サービスにおいても大型化、合理化を実施。便数の増加やトランジットタイムの改善、より広範な寄港地のカバーを実現。
- 成長が見込まれるマーケットの取り込み強化を目的とした、アジア発東アフリカ向け新サービスEAFの開始を発表、2021年4月よりサービス開始。
- eコマースの更なる強化の一環で電子見積機能ONE QUOTEを2021年2月より開始。顧客からの運賃見積もり、Booking依頼をいつでもどこでもタイムリーに対応。
- 脱炭素化への取り組みとしてバイオ燃料のトライアルを実施。M/V MOL Experienceに供給、大西洋航路にて実験。環境対策促進に向け、実用化の検討を進める。
- グリーンストラテジー部門を新設、2021年4月より開始。脱炭素化に向けて社内の関係各所が社外のステークホルダーと連携しサステイナブルな社会構築を目指す。
- シンガポール海事港湾庁(MPA)と海事産業の脱炭素化に向けたファンドの設立に参画。政府と民間のコラボレーションを通じて研究開発、技術開発プロジェクトを加速させる。

## 4. 2021年度通期見通し

### □ 2021年度通期見通しの開示

- 足元の需要は堅調に推移する一方、COVID-19感染による様々な制限によりサプライチェーンに負荷がかかっている状況です。
- ワクチン接種の進展によりCOVID-19感染状況の改善が期待されるも、いくつかの国においてはCOVID-19感染が再拡大する懸念もあり、先行きは不透明です。
- 2021年度もCOVID-19感染動向次第で経済環境がダイナミックに変化する状況下において合理的な業績見通しの策定は現時点では困難であり、未定といたします。

## 5. 参考資料（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	2020年度						
		通期実績	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績	4Q実績	下期実績	通期実績
北米往航	積高	2,692	610	765	1,375	730	659	1,389	2,764
	消席率	91%	96%	100%	98%	103%	102%	103%	100%
欧州往航	積高	1,830	347	419	766	402	389	791	1,556
	消席率	93%	96%	98%	97%	102%	99%	100%	99%

北米復航	積高	1,310	327	328	654	368	330	698	1,352
	消席率	44%	51%	43%	47%	54%	56%	55%	51%
欧州復航	積高	1,339	290	289	579	331	308	639	1,219
	消席率	67%	75%	70%	73%	80%	80%	80%	76%

（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	2020年度						
		通期実績	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績	4Q実績	下期実績	通期実績
北米往航		105	110	119	115	140	157	148	132
欧州往航		102	106	103	104	125	280	201	153

- 積高・消席率： 積高は減少するも、港湾混雑等によりスペースも減少し、北米航路、欧州航路共に満船基調で推移。
- 運賃指数： 北米航路、欧州航路共に短期運賃市況の上昇を受け運賃指数は上昇。

## 6. 参考資料（船隊構成・航路構成）

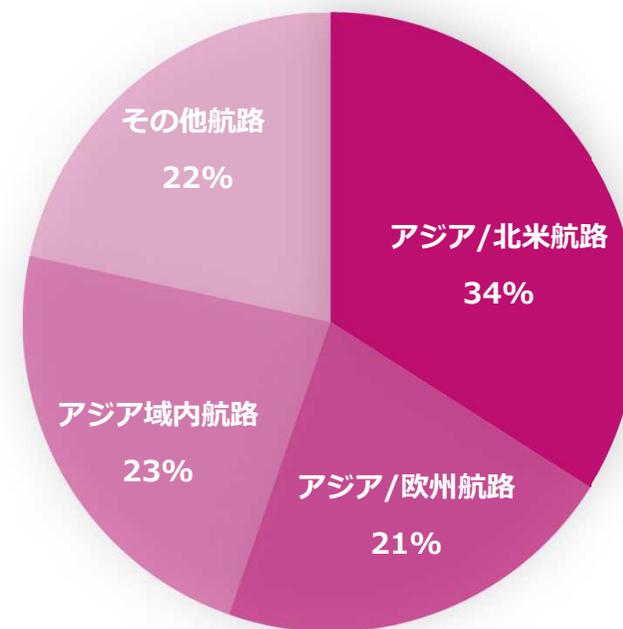
### □ 船隊構成

Size	1)2020年12月末		2)2021年3月末		2)-1)
	>= 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	120,600	120,600	0
	隻数	6	6	0	0
10,500 - 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	411,600	431,600	20,000	
	隻数	30	32	2	
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)	383,326	383,326	0	
	隻数	43	43	0	
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU)	177,216	170,866	▲ 6,350	
	隻数	27	26	▲ 1	
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU)	89,458	94,928	5,470	
	隻数	16	17	1	
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)	103,731	103,607	▲ 124	
	隻数	21	21	0	
4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU)	67,271	67,271	0	
	隻数	15	15	0	
3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU)	33,193	32,664	▲ 529	
	隻数	8	8	0	
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	71,143	79,282	8,139	
	隻数	27	30	3	
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	13,951	12,171	▲ 1,780	
	隻数	8	7	▲ 1	
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	9,584	8,536	▲ 1,048	
	隻数	9	8	▲ 1	
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU)	0	0	0	
	隻数	0	0	0	
<b>合計</b>	<b>キャパシティ(TEU)</b>	<b>1,581,173</b>	<b>1,604,951</b>	<b>23,778</b>	
	<b>隻数</b>	<b>220</b>	<b>223</b>	<b>3</b>	

第4四半期末

### □ 航路構成

(2020年4Q 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](mailto:iroffice@nykgroup.com)

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