

# 2022年3月期 第2四半期決算説明会

2021年11月4日

# 目次

<b>1. 2022年3月期 第2四半期決算概要</b>	—————	<b>p. 3-8</b>
<b>2. 2022年3月期 通期業績予想</b>	—————	<b>p. 9-14</b>
➤ <b>中期経営計画の進捗</b>	—————	<b>p. 15-18</b>
➤ <b>Appendix</b>	—————	<b>p. 19-25</b>
✓ <b>セグメント別状況</b>		
✓ <b>利益・財務数値の推移</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 2021年度第2四半期決算説明資料**

### 上期振り返り（前年同期比）

▶ **売上高** : **10,513億円（3,293億円 増収）**

- ・ 物流事業の運賃水準上昇と取扱量増加により増収（1,422億円 増収）
- ・ ドライバルクの市況高騰を受け、不定期専用船事業で増収（1,389億円 増収）

▶ **経常損益** : **3,972億円（3,498億円 増益）**

- ・ ライナー&ロジスティクス事業（定期船・航空運送・物流事業）で大幅な増益（3,019億円 増益）
- ・ 不定期専用船事業も増益（475億円 増益）

▶ **当期純損益** : **4,113億円（3,891億円 増益）**

- ・ 不動産業における子会社の一部株式譲渡により、特別利益を計上（約230億円）

▶ **配当** : **中間配当200円/株**

- ・ 会社法上の財源規制に基づき、配当額を決定

### セグメント別（経常損益 前年同期比）

▶ 定期船 : 2,903億円（2,619億円 増益）

#### コンテナ船（Ocean Network Express社）

- ・ 港湾や内陸部の混雑により、船舶の回転率は低下
- ・ 北米を中心に旺盛な輸送需要が継続しており、需給が逼迫（ONE社 総積高 前年同期比で約1割増加）
- ・ 短期運賃が高止まり、長期運賃も上昇

#### ターミナル

- ・ 前年同期比で国内外の取扱量が回復

▶ 航空運送 : 330億円（197億円 増益）

- ・ 国際旅客便の運休、減便による輸送スペースの供給減少が継続
- ・ 主に好調な日本出し貨物の荷動きに支えられ、運賃は高い水準で推移
- ・ コンテナ船のスペース不足により一部の海上貨物が航空貨物へシフト、需要を更に押し上げ

### セグメント別（経常損益 前年同期比）

#### ▶ 物流 : 284億円（202億円 増益）

- ・ 海上貨物 前年同期比で取扱量が増加、高騰する輸送スペースの仕入価格に販売価格が追い付き、利益水準も改善傾向
- ・ 航空貨物 国際旅客便の減便継続により需給逼迫、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 底堅い一般消費財の需要に支えられ取扱量が増加

#### ▶ 不定期専用船 : 477億円（475億円 増益）

##### 自動車輸送

- ・ 日本発、海外発ともに前年同期比で取扱台数が増加
- ・ 半導体生産不足や感染症再拡大による自動車部品不足の影響は限定的

##### ドライバルク輸送

- ・ 市況は各船型で例年を上回る水準で推移

##### エネルギー輸送

- ・ 一部VLCC（大型タンカー）等の市況低迷が影響
- ・ LNGや海洋事業は中長期契約を主とし、業績は安定して推移

(億円)	21/3期							22/3期			上期 増減
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	
売上高	<b>3,611</b>	<b>3,608</b>	<b>7,220</b>	<b>4,239</b>	<b>4,624</b>	<b>8,863</b>	<b>16,084</b>	<b>5,046</b>	<b>5,467</b>	<b>10,513</b>	<b>3,293</b>
営業損益	<b>89</b>	<b>77</b>	<b>166</b>	<b>312</b>	<b>235</b>	<b>548</b>	<b>715</b>	<b>530</b>	<b>649</b>	<b>1,179</b>	<b>1,012</b>
経常損益	<b>165</b>	<b>308</b>	<b>474</b>	<b>746</b>	<b>932</b>	<b>1,679</b>	<b>2,153</b>	<b>1,536</b>	<b>2,436</b>	<b>3,972</b>	<b>3,498</b>
親会社株主に 帰属する 当期純損益	<b>116</b>	<b>104</b>	<b>221</b>	<b>301</b>	<b>868</b>	<b>1,170</b>	<b>1,392</b>	<b>1,510</b>	<b>2,602</b>	<b>4,113</b>	<b>3,891</b>
為替レート	¥107.74	¥105.90	¥106.82	¥104.76	¥104.74	¥104.75	¥105.79	¥109.80	¥109.99	¥109.90	¥3.07
燃料油価格	\$452.83	\$308.51	\$379.90	\$331.04	\$363.90	\$348.39	\$362.95	\$441.92	\$515.24	\$477.42	\$97.52

# 前年同期比較 (セグメント別)

## 2Q決算



事業 セグメント (億円)	21/3期							22/3期			上期 増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期		
ライナー & ロジスティクス 事業	定期船	391	421	813	451	440	891	1,705	501	438	940	126
		67	217	284	400	723	1,123	1,408	1,113	1,790	2,903	2,619
	航空運送	288	256	544	333	345	678	1,224	439	458	897	352
		93	38	132	114	85	199	332	153	177	330	197
物流	1,129	1,221	2,350	1,525	1,735	3,260	5,612	1,768	2,005	3,773	1,422	
	27	53	81	93	95	188	270	115	168	284	202	
(単純合計)	1,810	1,898	3,708	2,311	2,521	4,832	8,542	2,709	2,901	5,610	1,901	
	188	309	498	608	904	1,512	2,011	1,382	2,135	3,518	3,019	
事 専 不 業 用 定 船 期	不定期	1,648	1,531	3,179	1,754	1,881	3,635	6,815	2,176	2,392	4,569	1,389
	専用船	▲ 11	13	1	139	44	183	186	160	316	477	475
そ の 他 事 業	不動産	17	17	34	16	17	33	68	15	8	24	▲ 10
		7	6	13	6	5	11	25	7	4	12	▲ 1
その他	273	314	588	320	388	708	1,297	339	378	717	129	
	▲ 4	▲ 10	▲ 15	1	▲ 8	▲ 7	▲ 22	▲ 6	▲ 10	▲ 17	▲ 2	
消去・全社	▲ 138	▲ 153	▲ 291	▲ 164	▲ 184	▲ 348	▲ 640	▲ 195	▲ 213	▲ 408	▲ 116	
	▲ 13	▲ 10	▲ 24	▲ 9	▲ 13	▲ 22	▲ 47	▲ 7	▲ 9	▲ 17	6	
連結	3,611	3,608	7,220	4,239	4,624	8,863	16,084	5,046	5,467	10,513	3,293	
	165	308	474	746	932	1,678	2,153	1,536	2,436	3,972	3,498	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

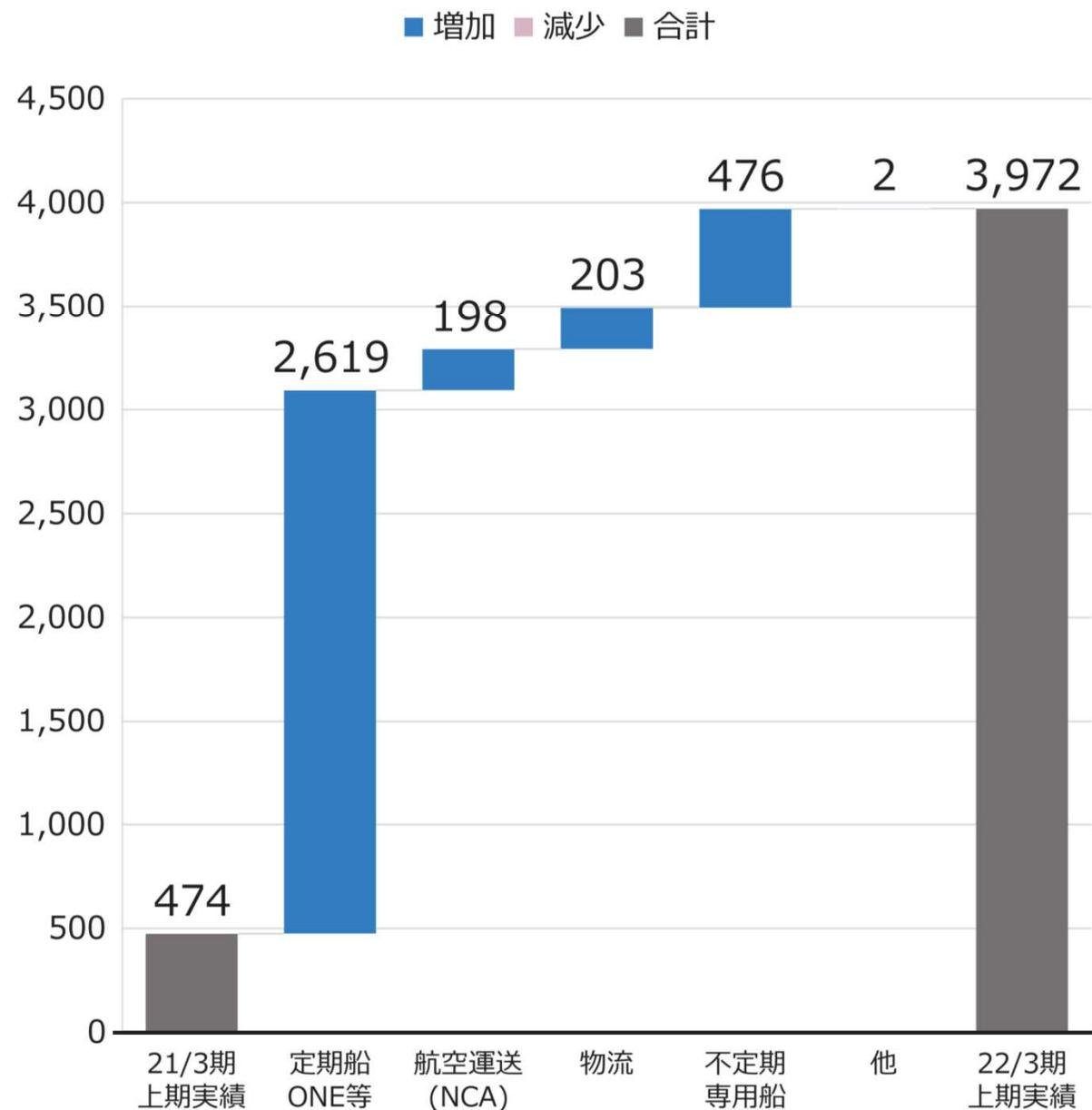
※ 2021年度より「一般貨物輸送事業」は「ライナー&ロジスティクス事業」に名称を変更

### 要因別分析

円安	62	今期 109.90円/\$ 3.07円の円安
燃料油高	▲ 22	今期 \$477.42/MT \$97.52/MTの上昇
海運市況 変動等	3,026	定期船(含むONE) +2,589 不定期船 +437
為替差損益	35	
その他	397	物流 +203 航空運送(NCA) +198
合計	3,498	

### 事業別分析

(単位：億円)



### 通期業績予想（前回 1Q決算時 予想比）

- ▶ **売上高** : **2兆円（1,500億円 上方修正）**
  - ・ 物流事業の上期における運賃上昇が寄与（490億円 増収）
  - ・ 不定期専用船事業もドライバルクの好調な市況推移を見込む（870億円 増収）
  
- ▶ **経常損益** : **7,100億円（2,100億円 上方修正）**
  - ・ ライナー&ロジスティクス事業（定期船・物流事業・航空運送事業）は前回予想比で大幅な上方修正（1,915億円 増益）
  - ・ 不定期専用船事業はドライバルクの市況見通しを引上げ上方修正（200億円 増益）
  
- ▶ **当期純損益** : **7,100億円（2,100億円 上方修正）**
  
- ▶ **配当** : **通期 800円/株**
  - ・ 中間配当200円/株、期末配当 600円/株とし、合わせて年間800円/株を予想（期末配当は前回1Q決算時予想から100円/株の引き上げ）
  - ・ 2022年5月以降での自己株式取得を含めた株主還元も検討
  - ・ 期末配当の水準 - 連結配当性向25%または自己株式取得を実施する場合には、その取得金額を含む還元性向で25%またはそれを超えることを予定

### セグメント別（経常損益 前回 1Q決算時予想比）

▶ 定期船 : **5,100億円（1,615億円 上方修正）**

#### コンテナ船（Ocean Network Express社）

- ・ 足許も旺盛な輸送需要と港湾、内陸部の混雑は継続、需給バランス正常化の時期は不透明
- ・ 船舶の回転率悪化による積高減少と季節性に伴う貨物需要の減退を見込み、下期後半にかけて徐々に正常化に向かう前提で見通しを策定

#### ターミナル

- ・ 国内 - 堅調な取扱量を見込む
- ・ 海外 - 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 : **570億円（160億円 上方修正）**

- ・ 3Qは季節的な需要期に入ることを見込み、また一部海上貨物の航空貨物へのシフトが継続し、需給も逼迫
- ・ 4Q以降は徐々に国際旅客便の市場復帰が進むことを想定し、コンテナ船スペースの需給が正常化に向かうと同時に、貨物搭載量、運賃も減少

### セグメント別（経常損益 前回 1Q決算時予想比）

#### ▶ 物流 : 480億円（140億円 上方修正）

- ・ 海上貨物 取扱量は下期にかけて徐々に落ち着くも、改善傾向にある利益水準を維持すべく、機動的なマーケティングを継続
- ・ 航空貨物 前回予想比で取扱量増加を見込むも、下期後半には季節性による需要の減少を想定
- ・ ロジスティクス 人件費高騰等の課題はあるも、価格改定等の契約見直しやコスト削減を進め、収支安定化へ

#### ▶ 不定期専用船 : 1,000億円（200億円 上方修正）

##### 自動車輸送

- ・ 半導体や自動車部品不足の影響により、前回予想比で6%の輸送台数減少を見込むも、下期は上期並みの輸送台数に

##### ドライバルク輸送

- ・ 各船型において前回予想比で市況前提を上方修正
- ・ 市況高騰を受け、返船等により生じる構造改革費用が変動し、収支押上げ要因に

##### エネルギー輸送

- ・ 一部VLCC（大型タンカー）等の市況低迷による影響を受けるも、LNG船や海洋事業の中長期契約に支えられ、安定して堅調な業績推移を見込む

(億円)	21/3期 (実績)					22/3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	7,220		8,863		16,084	10,513		9,487	20,000	3,916	1,500
	3,611	3,608	4,239	4,624		5,046	5,467				
営業損益	166		548		715	1,179		1,021	2,200	1,485	700
	89	77	312	235		530	649				
経常損益	474		1,679		2,153	3,972		3,128	7,100	4,947	2,100
	165	308	746	932		1,536	2,436				
親会社株主に帰属する 当期純損益	221		1,170		1,392	4,113		2,987	7,100	5,708	2,100
	116	104	301	868		1,510	2,602				
為替レート	¥107.74	¥105.90	¥104.76	¥104.74	¥105.79	¥109.80	¥109.99	¥110.00	¥109.95	¥4.16	¥3.75
燃料油価格 (全油種)	\$452.83	\$308.51	\$331.04	\$363.90	\$362.95	\$441.92	\$515.24	\$544.00	\$511.29	\$148.34	\$36.56
燃料油価格 (HSFO)	-	-	-	-	-	-	-	\$435.00	-	-	-
適合油価格 (VLSFO)	-	-	-	-	-	-	-	\$545.00	-	-	-

▶ 利益に対する感応度(通期)

為替レート : 1円の円安で約49.4億円/年の増益

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約2.2億円/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	下期	通期	1Q(実)	2Q(実)	上期(実)	下期	通期		
ライナー & ロジスティクス 事業	定期船	391	421	813	891	1,705	501	438	940	860	1,800	95
		67	217	284	1,123	1,408	1,113	1,790	2,903	2,196	5,100	3,692
航空運送		288	256	544	679	1,224	439	458	897	803	1,700	476
		93	38	132	200	332	153	177	330	240	570	238
物流		1,129	1,221	2,350	3,261	5,612	1,768	2,005	3,773	3,026	6,800	1,188
		27	53	81	189	270	115	168	284	196	480	210
(単純合計)		1,810	1,898	3,708	4,833	8,542	2,709	2,901	5,610	4,689	10,300	1,758
		188	309	498	1,512	2,011	1,382	2,135	3,518	2,632	6,150	4,139
事 専 不 用 定 業 船 期	不定期 専用船	1,648	1,531	3,179	3,635	6,815	2,176	2,392	4,569	4,531	9,100	2,285
		▲ 11	13	1	184	186	160	316	477	523	1,000	814
そ の 他 事 業	不動産	17	17	34	33	68	15	8	24	10	35	▲ 33
		7	6	13	12	25	7	4	12	8	20	▲ 5
その他		273	314	588	709	1,297	339	378	717	748	1,465	168
		▲ 4	▲ 10	▲ 15	▲ 7	▲ 22	▲ 6	▲ 10	▲ 17	▲ 8	▲ 25	▲ 3
消去・全社		▲ 138	▲ 153	▲ 291	▲ 348	▲ 640	▲ 195	▲ 213	▲ 408	▲ 492	▲ 900	▲ 260
		▲ 13	▲ 10	▲ 24	▲ 22	▲ 47	▲ 7	▲ 9	▲ 17	▲ 27	▲ 45	2
連結		3,611	3,608	7,220	8,863	16,084	5,046	5,467	10,513	9,487	20,000	3,916
		165	308	474	1,679	2,153	1,536	2,436	3,972	3,128	7,100	4,947

※ (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

# 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			今回予想			前回予想差			
	上期	下期	通期	上期(実)	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	920	760	1,680	940	860	1,800	20	100	120
		2,465	1,020	3,485	2,903	2,196	5,100	438	1,176	1,615
	航空運送	810	700	1,510	897	803	1,700	87	103	190
		250	160	410	330	240	570	80	80	160
	物流	3,360	2,950	6,310	3,773	3,026	6,800	413	76	490
	230	110	340	284	196	480	54	86	140	
(単純合計)	5,090	4,410	9,500	5,610	4,689	10,300	520	279	800	
	2,945	1,290	4,235	3,518	2,632	6,150	573	1,342	1,915	
不定期専用船事業	不定期専用船	4,250	3,980	8,230	4,569	4,531	9,100	319	551	870
		485	315	800	477	523	1,000	▲ 8	208	200
その他の事業	不動産	20	10	30	24	10	35	4	0	5
		10	10	20	12	8	20	2	▲ 2	0
その他	720	770	1,490	717	748	1,465	▲ 3	▲ 22	▲ 25	
	▲ 20	10	▲ 10	▲ 17	▲ 8	▲ 25	3	▲ 18	▲ 15	
消去・全社		▲ 380	▲ 370	▲ 750	▲ 408	▲ 492	▲ 900	▲ 28	▲ 122	▲ 150
		▲ 20	▲ 25	▲ 45	▲ 17	▲ 27	▲ 45	3	▲ 2	0
連結		9,700	8,800	18,500	10,513	9,487	20,000	813	687	1,500
		3,400	1,600	5,000	3,972	3,128	7,100	572	1,528	2,100

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益



## 中期経営計画の進捗

## 中期経営計画（中計）で掲げた数値目標進捗

	中計目標 (2022年度目途)	2020年度末 (実績)	2021年度9月末 (実績)	2021年度末 (予想)
経常損益	700~1,000億円	2,153億円	3,972億円	7,100億円
ROE	min 8.0%	25.6%	-	74.4%
自己資本比率	min 30%	29.4%	43.1%	47.8%
DER	1.5倍以下	1.52倍	0.81倍	0.64倍

## 新中期経営計画策定に向けて

- 現中計の利益・財務目標は概ね達成も、海外格付け機関の投資適格格付けへの復帰を目指す
- 現中計の基本戦略を深化させ、当初の計画通り、2022年度まで遂行
- 同時に2050年を見据えた長期の事業環境を分析し、ロードマップを策定
- 長期のロードマップを基に2023年度開始の新中計を策定し、2022年度中に発表を予定

【GHG削減 長期目標】

(2021/9/30公表)

外航海運 2050年までのネット・ゼロエミッション達成

グリーンイノベーション  
基金事業

アンモニア燃料国産エンジン  
搭載船舶の開発

高出力燃料電池搭載船の  
実用化に向けた実証事業

水素で船のゼロエミッ  
ション化実現を目指す日  
本初の取り組み

## 【2050年までのネット・ゼロエミッション達成に向けた主な取り組み】 (2021/10/26公表)

### ◆ グリーンイノベーション基金事業

#### ゼロエミッション船舶の技術開発

※:国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構

- ✓ NEDO※によるグリーンイノベーション基金事業「次世代船舶の開発プロジェクト」に係る事業に当社提案「アンモニア燃料国産エンジン搭載船舶の開発」が採択
- ✓ 事業内容：アンモニアを主燃料とするタグボート・アンモニア燃料アンモニア輸送船を開発・建造の上、商業船運航（世界初の取組）
- ✓ パートナー：ジャパンエンジンコーポレーション、IHI原動機、日本シップヤード、日本海事協会
- ✓ 期間：2021年~2027年



アンモニア燃料タグボート(内航船)の開発・運航

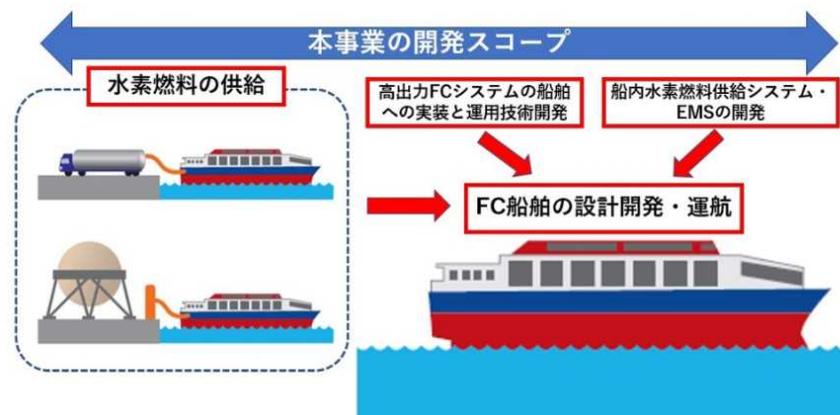
アンモニア燃料アンモニア輸送船(外航船)の開発・運航



### ◆ 高出力燃料電池搭載船の実用化に向けた実証事業

#### 高出力燃料電池搭載船(水素FC船)実証事業 進捗

- ✓ NEDO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」に関して、現在は安全性評価・基本設計段階
- ✓ 安全性評価及び基本設計の結果を踏まえ、22年度からは本船建造に向けた詳細設計フェーズに入る
- ✓ 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、ENEOS株式会社



# ▶ Appendix

## ▶ 1. 航空運送事業 (NCA)

	21/3期(実績)					22/3期(予想)					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(億円)	544		679		1,224	897		803	1700	190	
	288	256	333	345		439	458				
経常損益(億円)	132		200		332	330		240	570	160	
	93	38	114	85		153	177				
輸送重量	238		262		500	250		233	483	20	
千トン	118	120	133	128		129	121				
輸送量(RTK)	1,324		1,446		2,771	1,425		1,362	2,787	175	
百万トンキロ	649	675	737	709		726	699				
供給量(ATK)	2,069		1,971		4,040	1,874		1,822	3,696	▲ 14	
百万トンキロ	1,017	1,052	1,030	941		953	922				
YIELD指数	111		111		111	144		134	139	12	
09/3期 1Q=100	121	102	111	110		139	149				
燃料単価	\$36		\$55		\$46	\$74		\$80	\$77	\$5	
(ジェット燃料)											
US\$ per bbl	\$30	\$42	\$47	\$63		\$71	\$77				

### ▶ 2. 物流事業：郵船ロジスティクス

		20/3期	21/3期(実績)				通期	22/3期(予想)				前回 予想比 (通期)
		(実績)	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	764	336		387		723	370		352	722	▲ 9
	(1,000TEU)		154	182	197	190		188	182			
	前年同期比	▲ 6%	▲ 15%		5%		▲ 5%	10%		▲ 9%	▲ 0%	
			▲ 19%	▲ 10%	▲ 1%	11%		22%	0%			
航空 輸出	重量	337	132		194		326	201		199	400	18
	(1,000トン)		64	68	91	103		100	101			
	前年同期比	▲ 11%	▲ 22%		16%		▲ 3%	52%		3%	23%	
			▲ 23%	▲ 21%	2%	30%		56%	49%			

### ▶ 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

		21/3期(実績)					22/3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	766	1,520	1,352	1,725	1,341	2,791	3,732	2,945	3,103	2,405
	Cape	9,598	20,661	16,657	17,133	16,012	31,280	42,380	29,000	32,915	26,320
	Panamax	7,313	13,165	12,067	18,289	12,709	25,912	33,612	29,000	29,381	23,228
	Handymax	5,439	9,945	10,778	16,363	10,631	25,407	34,278	30,500	30,171	21,852
	Handy	5,178	9,153	11,192	16,328	10,463	22,420	32,204	28,000	27,656	19,855
タンカー	VLCC	90,916	18,108	10,516	217	29,939	▲ 589	▲ 3,053	15,000	6,589	9,853
	VLGC	33,007	40,722	68,362	40,028	45,530	35,655	22,961	35,000	32,154	35,164

※ 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

	21/3期(実績)					22/3期(予想)				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			
輸送台数 (万台)	145		211		356	205		206	411	▲ 23
	87	59	101	110		107	98			
前年同期比	▲ 39%		▲ 5%		▲ 22%	41%		▲ 2%	15%	▲ 6%
	▲ 25%	▲ 51%	▲ 5%	▲ 4%		23%	67%			

※ 21/3期は航海完了基準、22/3期は積切基準ベースで集計

※ 欧州域内輸送台数（スペースチャーター込み）を含む

	20/3期末 (実績)	21/3期末 (実績)	21/9期末 (実績)	22/3期末 (前回予想)	22/3期末 (今回予想)
経常損益 (億円)	444	2,153	3,972	5,000	7,100
有利子負債 (億円)	10,498	9,511	8,389	9,320	8,275
自己資本 (億円)	4,626	6,253	10,330	7,100	12,840
自己資本比率	24%	29%	43%	32%	48%
DER	2.27	1.52	0.81	1.31	0.64
ROE	6.6%	25.6%	-	21.0%	74.4%
営業CF (億円)	1,169	1,593	1,099	1,340	3,165
投資CF (億円)	▲ 548	▲ 168	56	▲ 1,108	▲ 1,655
(減価償却費) (億円)	(1,040)	(988)	(491)	(899)	(983)

事業 セグメント	船種	20/9期末 (実績)			21/9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	29	57	26	1,659	29	3,039	55	4,698
物流	内航船・フェリー	4	8	12	5	29	7	42	12	71
不定期専用船 事業	撒積船 (ケープサイズ)	24	97	121	20	3,923	96	18,918	116	22,841
	撒積船 (パナマックスサイズ)	37	65	102	35	3,108	64	5,390	99	8,498
	撒積船 (ハンディサイズ)	58	94	152	56	2,792	98	4,897	154	7,689
	チップ船	9	31	40	10	514	29	1,614	39	2,128
	自動車船	40	73	113	43	765	74	1,336	117	2,101
	タンカー(油槽船)	52	21	73	46	5,254	18	2,670	64	7,924
	LNG船	74	3	77	79	6,524	3	224	82	6,748
	在来・プロジェクト貨物船	22	20	42	23	428	19	269	42	697
	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	355	441	796	348	25,032	437	38,399	785	63,431
海洋事業	シャトルタンカー			27					25	3,095
	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					2	-
	総合計			830					818	66,526

※ 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

2021年度第2四半期決算説明資料

2021年10月29日

- ▣ 1. 2021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. サプライチェーン混乱の影響と対応 P.5
- ▣ 4. 2021年度通期見通し P.6
- ▣ 5. 競争力及びサステナビリティ強化へ  
向けた取り組み P.7
- ▣ 6. 参考資料（船隊構成、航路構成） P.8

# 1. 2021年度第2四半期決算概要

## □ 要点

活況な市況の継続により、前年同期比大幅に改善し、第2四半期で4,200百万US\$の黒字を達成 (+3,685百万US\$)

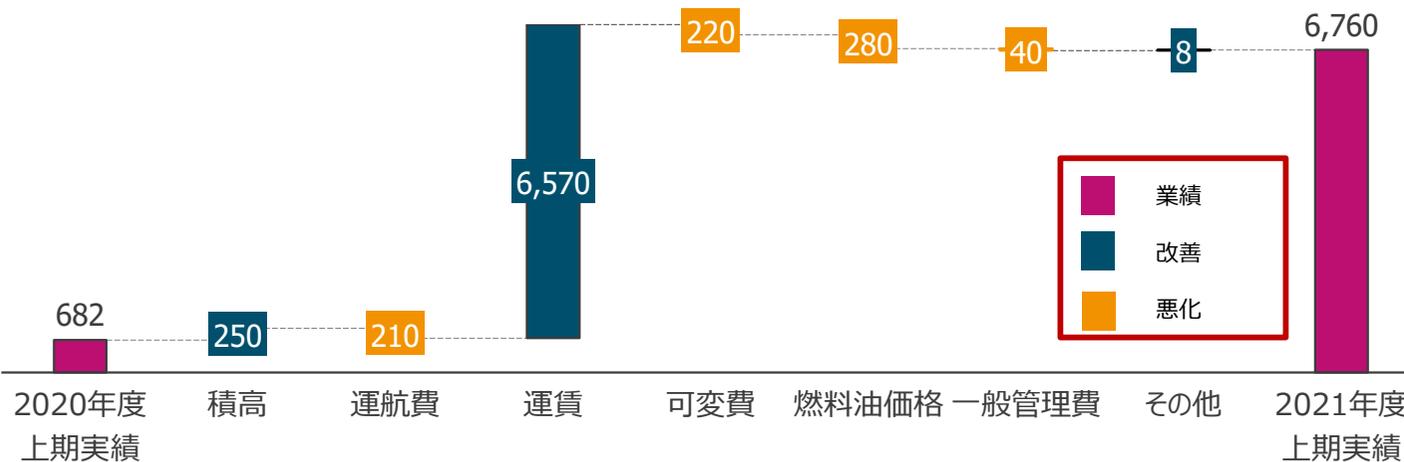
- 7-9月の世界の荷動きは対前年同期比約10%弱の増加で推移。旺盛な貨物需要により各航路満船の状況が継続。
- サプライチェーン全体の混乱は1Qからさらに悪化し、港湾や内陸の混雑、各港における滞船が引き続き発生。
- 運賃市況も想定を大幅に上回る水準で推移。

## □ 2021年度上期実績並びに対前年同期比較

(単位：百万US\$)

	2020年度			2021年度			2Q 対前年同期比		上期 対前年同期比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	増減	増減 (%)	増減	増減 (%)
売上高	2,736	3,181	5,917	5,776	7,557	13,333	4,376	138%	7,416	125%
EBITDA	488	854	1,342	2,924	4,572	7,496	3,718	435%	6,154	459%
EBIT	242	603	846	2,657	4,295	6,952	3,691	612%	6,106	722%
税引き後損益	167	515	682	2,559	4,200	6,760	3,685	715%	6,077	891%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$348	\$309	\$328	\$465	\$509	\$487	\$200	65%	\$159	48%
総燃料消費量 (K MT)	877	887	1,765	906	891	1,797	4	0%	32	2%
総積高 (K TEU)	2,673	3,061	5,734	3,104	3,181	6,285	120	4%	551	10%

## □ 2021年度上期実績対前年同期比較



- 積高：COVID-19の影響を受けた前年上期から取扱量は回復し、旺盛な貨物需要が継続。
- 運航費：港湾混雑により遅延が継続。スケジュール維持のための増速等により運航費は悪化。
- 運賃：長期運賃の上昇ならびに短期市況は大幅に上昇。
- 可変費：コスト削減は進展するも、港湾や内陸の混雑により追加費用が発生。
- 燃料油価格：油価は上昇。
- 一般管理費：代理店費用やシステム費用が増加。
- その他：為替影響や金利等による改善。

## 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		2020年度							2021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	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績
北米往航	積高	610	765	1,375	730	659	1,389	2,764	615	649	1,264
	消席率	96%	100%	98%	103%	102%	103%	100%	100%	100%	100%
欧州往航	積高	347	419	766	402	389	791	1,556	436	443	879
	消席率	96%	98%	97%	102%	99%	100%	99%	100%	100%	100%
北米復航	積高	327	328	654	368	330	698	1,352	328	309	638
	消席率	51%	43%	47%	54%	56%	55%	51%	54%	54%	54%
欧州復航	積高	290	289	579	331	308	639	1,219	339	347	687
	消席率	75%	70%	73%	80%	80%	80%	76%	82%	78%	80%

(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		2020年度							2021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	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績
北米往航		110	119	115	140	157	148	132	185	247	216
欧州往航		106	103	104	125	280	201	153	327	451	389

- 積高・消席率：北米往航の積高は需要増により1Q比で増加、消席率も満船を維持。前年同期比では西岸ターミナル混雑による影響が大きく、積高は減少。欧州往航は需要増により1Q比で積高増加、消席率は満船を維持。前年同期比でも積高、消席率共に改善。
- 運賃指数：前年同期比で運賃市況は大幅に上昇。1Q比でも上昇。

# 3. サプライチェーン混乱の影響と対応

## 発生事象

- 消費財を中心に、7-9月の世界的な貨物需要は対前年同期比約10%弱の増加と引き続き強含み。北米航路の7、8月の荷動きは対前年10%程度増加、2019年度と比較しても15%程度の増加と引き続き強い荷動き。欧州航路の7、8月の荷動きは前年並み。2019年度と比較しても同程度の荷動き。
- 貨物需要増加、中国港における台風の影響、また、COVID-19による労働力不足の影響も引き続き残り、世界的に港湾・内陸での混雑が悪化。
- トラック、シャーシ不足等によるコンテナ引き取りの遅延が引き続き発生。
- 世界各国の移動制限は一部改善の兆しが見えるも、船員交代に関しては未だ困難な状況が残る。



## ONEの対応

### Customer service oriented

- eコマースの新機能“ONE QUOTE” などデジタルソリューションの機能を拡充。
- ONE Mobile APPに新機能Track & TraceとChatを追加。顧客にタイムリーな情報を提供。

### Operation excellency

- 船の遅延と貨物量急増による積み残しの解消、スケジュール維持のため、増速を含めた運航最適化を実施。
- コンテナ調達を継続し、順次投入中。保冷コンテナのフリートを一層強化。
- 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。
- ターミナルとも協業しコンテナの早期引き取りおよび返却の働きかけを実施。
- 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

- 全世界のオフィスで柔軟な在宅勤務を実施。
- 社員同士の繋がりを維持し、地域社会に貢献するためのCSR活動を継続。



**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1Qと比べてさらに悪化。  
ONEとしては社会インフラを維持する責任を果たすべく最大限の対応を実施。**

## 4. 2021年度通期見通し

### □ 要点

**2021年度通期業績は旺盛な貨物需要と運賃市況の改善を背景に税引き後利益11,760百万US\$を見込む。**

- 足元の荷動きは堅調も、下期は例年の旧正月等の季節要因による荷動き減退を考慮し5,000百万US\$の税引き後利益を予想。

### □ 2021年度通期見通し

(単位：百万US\$)

	2020年度 実績			2021年度最新予想			通期	
	上期 実績	下期 実績	通期 実績	上期 実績	下期 予想	通期 予想	増減	増減 (%)
売上高	5,917	8,480	14,397	13,333	12,080	25,413	11,016	77%
EBITDA	1,342	3,513	4,855	7,496	5,630	13,126	8,271	170%
EBIT	846	2,987	3,832	6,952	5,100	12,051	8,219	214%
税引き後損益	682	2,802	3,484	6,760	5,000	11,760	8,276	238%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$328	\$335	\$331	\$487	\$589	\$541	\$209	63%

## 5. 競争力及びサステナビリティ強化へ向けた取り組み

- 新サービスKCS(Korea - China - Straits)を組成。10月30日より開始予定。マレーシアのPasir Gudangに寄港させることでニッチなポートペアを顧客へ提供。アジア域内サービスのさらなる拡充を図る。4月開始の東アフリカサービスEAFも堅調で満船が続く。
- ONE QUOTEのさらなる機能を追加、サービス範囲を拡充。9月28日からは北米往航にも適用を開始。顧客からの依頼に迅速に対応すべく対象国も徐々に拡大している。
- 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GCMD(Global Centre for Maritime Decarbonization)の設立に参画、総額10百万SGDの出資で合意。
- 海運におけるサステナビリティと環境負荷軽減の取り組み強化でPSA(Port of Singapore Authority)と連携。脱炭素など業界を挙げての活動を推進する。
- Getting to Zero Coalition(以下GTZ)による「Call to Action for Shipping Decarbonization」の趣旨に賛同し、海運の脱炭素化を目指して150以上の組織・団体と共同でGTZから各国政府へ提言する。

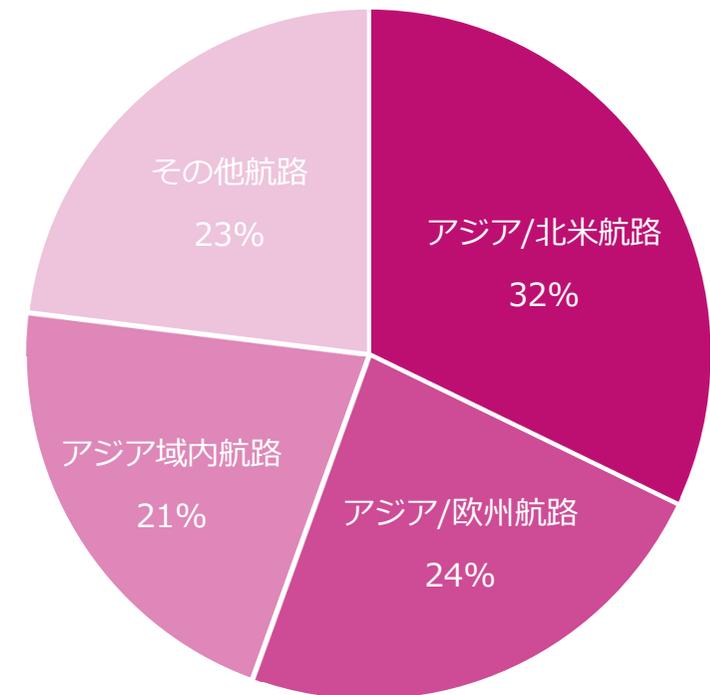
## 6. 参考資料（船隊構成・航路構成）

### □ 船隊構成

Size		1)2021年6月末	2)2021年9月末	2)-1)
>= 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	120,600	120,600	0
	隻数	6	6	0
10,500 - 20,000 TEU	キャパシティ(TEU)	441,600	456,600	15,000
	隻数	32	33	1
9,800 - 10,500 TEU	キャパシティ(TEU)	110,200	110,200	0
	隻数	11	11	0
7,800 - 9,800 TEU	キャパシティ(TEU)	365,698	365,698	0
	隻数	41	41	0
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU)	163,984	163,984	0
	隻数	25	25	0
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU)	83,699	77,632	▲ 6,067
	隻数	15	14	▲ 1
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)	103,607	103,169	▲ 438
	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)	29,130	29,130	0
	隻数	7	7	0
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	71,814	74,356	2,542
	隻数	27	28	1
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	10,415	10,415	0
	隻数	6	6	0
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	10,663	10,663	0
	隻数	10	10	0
< 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)	1,578,681	1,589,718	11,037
	隻数	216	217	1

### □ 航路構成

(2021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](mailto:iroffice@nykgroup.com)

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