



2020年度
(2021年3月期)
決算報告

NSユニテッド海運株式会社

2021年4月30日

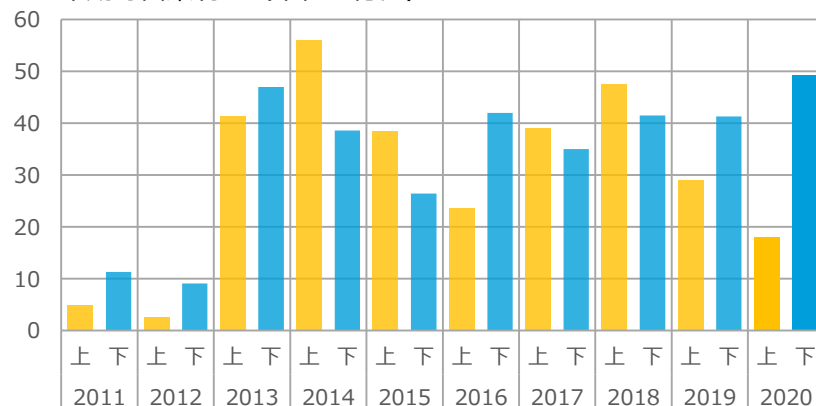
目次

1． 2020年度業績ハイライト	 p. 2
2． 2020年度決算の概要	 p. 3
3． 2021年度業績見通し	 p. 4
4． 2021年度市況見通し	 p. 6
5． 中期経営計画 FORWARD 2030 の進捗	 p. 7
(ご参考) 運航船腹構成	 p. 8
財務アウトルック	 p. 9

1. 2020年度業績ハイライト

【単位：億円】 (連結)	売上高	営業利益	経常利益	親会社株主に帰属 する当期純利益
上期	657	18	8	29
下期	727	50	48	32
通期	1,385	67	55	61

半期毎営業利益（単位：億円）



通期業績レビュー

上期 長期輸送契約が寄与し安定収益確保

- 新型コロナウイルス感染症拡大等の影響を受け市況は大きく落ち込みましたが、長期契約に基づく安定収益を確保し、各段階利益で黒字を確保いたしました。

下期 市況回復局面を捉え下期としては2010年合併来の最高益

- 2020年9月、12月と相次ぎ世界最大船型400,000トンの鉄鉱石専用船（Valemax）2隻が竣工。2019年12月に竣工した1隻と併せ、当社の安定収益を象徴する基盤として稼働いたしました。
- 経済活動正常化に伴う国内外鉄鋼原料及び鋼材輸送需要の回復、穀物輸送需要拡大等から市況は大きく上昇し、下期としては営業利益ベースで合併以来の最高益となりました。

通期経常利益、当期純利益は前年比増益を確保いたしました。

配当還元 通期で1株当たり80円を見込み前年と同水準の配当還元

- 当社は株主への利益還元を経営上の重要な施策の一つとして位置づけ、配当性向30%を掲げております。当期は1株あたり80円と前年と同水準の配当を見込みます。

2. 2020年度決算の概要

外航海運 経済活動減速に伴う市況低迷により上期営業損益は落ち込みましたが、下期は特に2月中旬から3月にかけての上昇局面を捉え、営業損益は下期38億円と前年比増益となりました。

内航海運 第1四半期に主に内需の低迷や粗鋼減産による影響を受けたものの、第2四半期以降輸送需要が回復し、営業損益は18億円と前年比増益となりました。

以上により、通期の連結業績は前年同期比で営業損益では約3億円の減益、経常損益では約1億円、当期純利益では約2億円の増益となりました。

【連結】 (単位：億円)	2019年度							2020年度							対前年度 通期比
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	
売上高	362	357	719	380	384	765	1,484	316	342	657	359	368	727	1,385	▲ 100
営業利益	15	14	29	29	12	41	70	1	17	18	25	24	50	67	▲ 3
外航部門	14	12	25	25	8	33	59	0	12	12	19	19	38	49	▲ 9
内航部門	2	2	4	4	4	8	12	1	5	6	7	5	12	18	+ 6
経常利益	10	9	19	28	8	36	55	▲ 3	10	8	22	26	48	55	+ 1
親会社株主に帰属する 当期純利益	12	26	37	21	2	22	59	21	8	29	26	6	32	61	+ 2

3. 2021年度業績見通し

事業環境 新型コロナウイルスの感染状況の推移による影響を見極める必要がありますが、世界の経済成長は回復が見込まれ、海上輸送需要の増加が期待されます。（次項目 4. 2021年度市況見通しご参照）

収益構造 2020年度に海運市況高騰下で建造した高コスト船舶の売却や定期用船契約の期限前解約など、構造改革を実行したことから、収益力の強化が見込まれます。

これにより、通期の連結業績見通しは前年度比で増収増益を見込んでおります。

配当予想 未定。当社配当方針に基づきこれまで通り連結業績の30%を配当する予定ですが、年度初めより市況が過熱気味に推移していることから、今後の動向を見極めた上でご報告申し上げます。

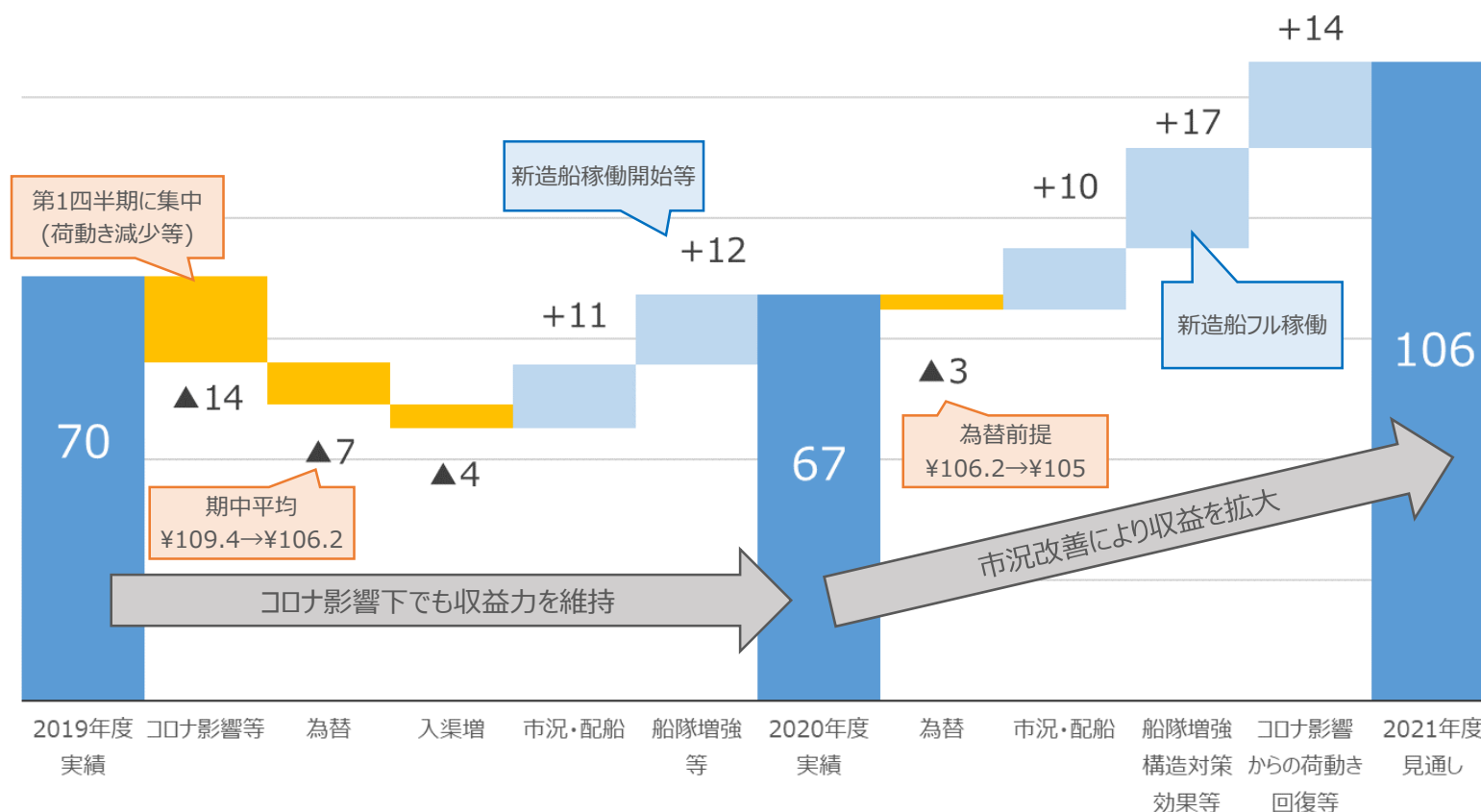
【連結】 (単位：億円)	2020年度			2021年度			前期比 増減
	上期 (実績)	下期 (実績)	通期 (実績)	上期 (予想)	下期 (予想)	通期 (予想)	
売上高	657	727	1,385	740	720	1,460	+75
営業利益	18	50	67	53	53	106	+39
経常利益	8	48	55	43	46	89	+34
親会社株主に帰属する 当期純利益	29	32	61	40	40	80	+19

	2020年度			2021年度		
	上期	下期	通期	上期前提	下期前提	通期
為替	¥107.67	¥104.67	¥106.17	¥105.00	¥105.00	¥105.00
市況 ケープサイズ	\$15,517	\$16,897	\$16,207	\$20,000	\$20,000	\$20,000
パナマックス	\$9,697	\$14,841	\$12,269	\$15,000	\$15,000	\$15,000
スモールハンディ	\$6,500	\$11,125	\$8,813	\$11,000	\$11,000	\$11,000

3. 2021年度業績の見通し

◆ 営業利益の推移（2019年度実績～2021年度見通し）

単位：億円



4. 2021年度市況見通し

3大バルクカーゴ、マイナーバルクも含め2021年度は旺盛な輸送需要が予測されます。一方、船腹供給は各船型に於いて例年になく絞られます。よって、2021年度の市況見通しは総じて堅調に推移するものと思われます。

海上輸送需要見通し

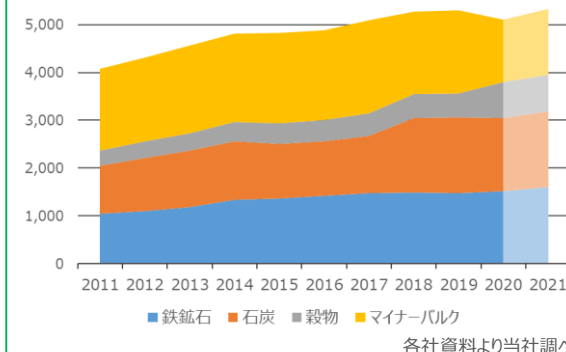
鉄鉱石：世界の鉄鋼生産は、好調な中国に加えて、それ以外の国々でも生産の回復が見込まれており、それと同様に鉄鉱石の輸送需要も堅調な推移が予測されます。

石炭：先進国での石炭消費量や世界のエネルギー構成に於ける石炭の割合は減少していますが、東南アジアを中心とした新興経済国の火力発電需要が石炭の輸送需要を牽引するとみられ、2020年度比での増加が見込まれます。

穀物：世界人口の増加による食糧需要に加え、国内の供給力不足に直面している中国向け穀物の輸送量が引き続き堅調に推移すると予測されます。

マイナーバルク：欧州やアメリカでのグリーンインフラ投資により、マイナーバルクの輸送需要拡大が見込まれます。また、鉱石資源としてはアフリカからのボーキサイト輸出荷動きが最も伸びると予測されます。

海上輸送需要推移（百万ト）

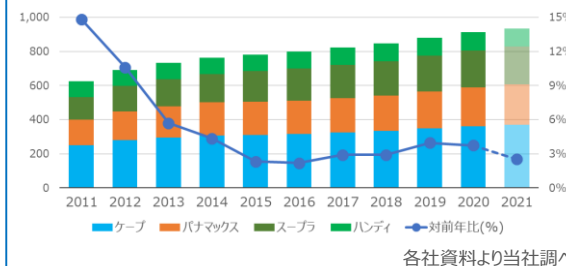


ドライバルク船腹供給見通し

気候変動への取り組みがより強く求められる中、温室効果ガス排出量削減及び環境規制対応に伴う陳腐化リスクへの懸念などから、依然、船主によるドライバルクの新造船発注には慎重な姿勢が見受けられます。

年初時点における2021年内の竣工予定船腹量は過去10年で二番目に少なく、さらに工期の後ろ倒しも予想されるなど、各船型において船腹の供給圧力は抑えられる見込みです。

ドライバルク船腹量見通し（百万DWT）



現時点における2021年度先物指標

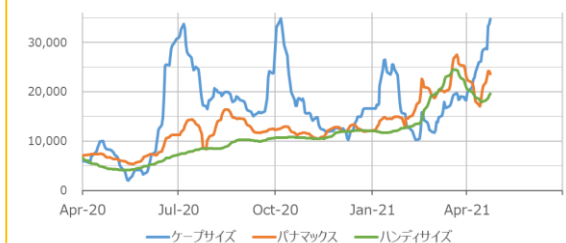
船型	2021年度平均
ケープサイズ	\$24,100
パナマックス	\$19,000
スモールハンディ	\$16,300

4/23付 先物指標値より算出

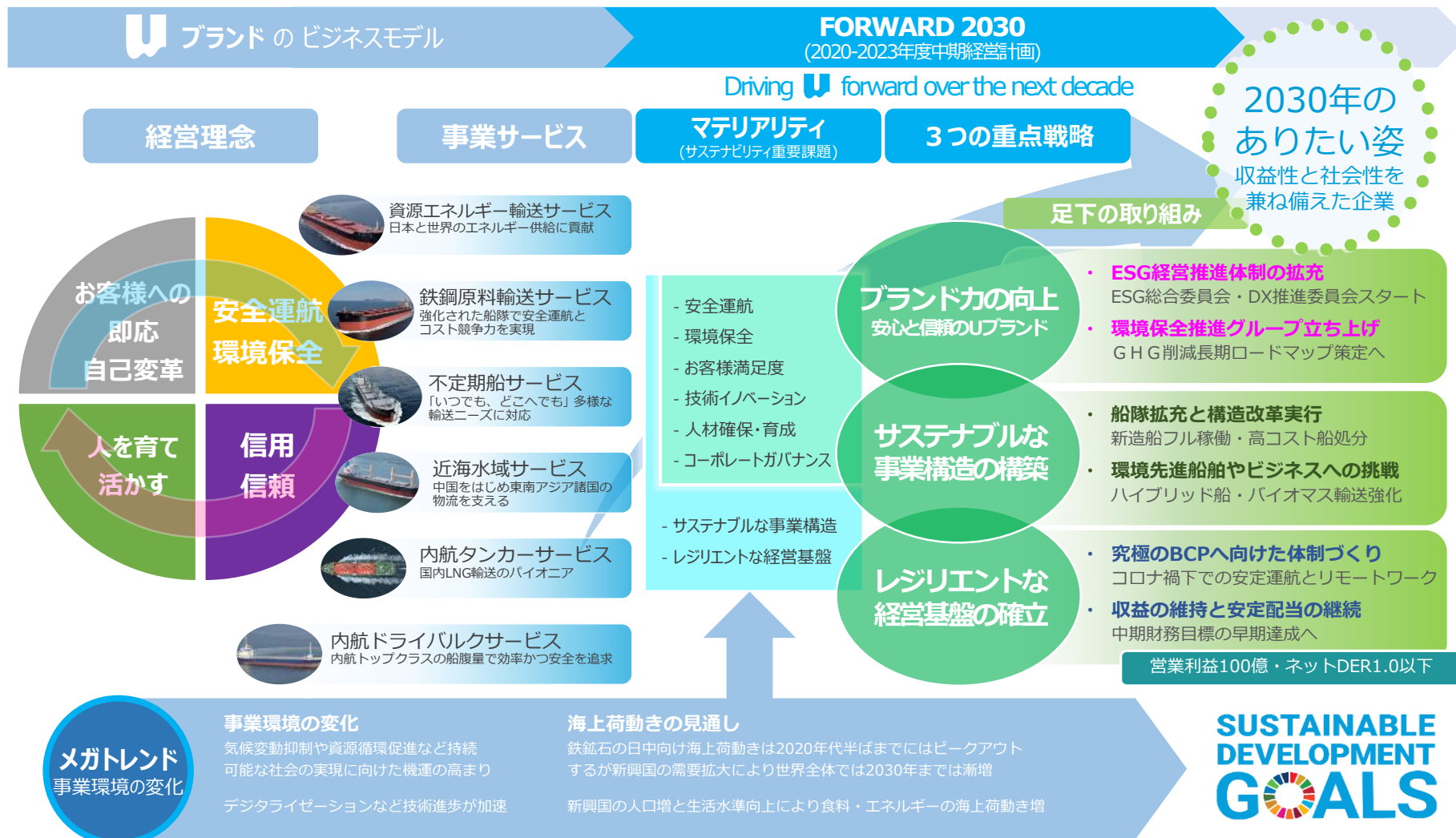
足元は中国向け鉄鉱石の輸送需要の高まり等からケープ市況は高い水準で推移、パナマックス以下の船型も南米からの穀物輸送需要などが市況をけん引し堅調です。これにより、現時点における2021年度先物指標は当社業績予想の市況前提を大きく上回る水準で推移しています。

船型別市況推移（\$/day）

出典：Baltic Exchange



5. 中期経営計画 FORWARD 2030 の進捗



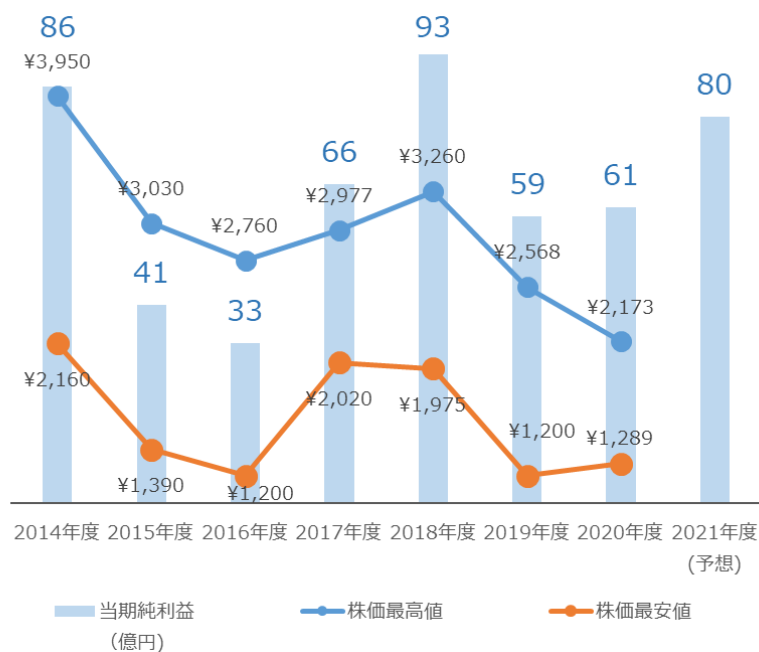
(ご参考) 運航船腹構成

船種	2020年3月末 合計	2021年3月末			20/3末比 増減
		所有	用船	合計	
鉄鋼原料船	45隻	30隻	22隻	52隻	+ 7隻
中小型バルカー	76隻	9隻	63隻	72隻	▲ 4隻
LPG/原油タンカー	4隻	3隻	0隻	3隻	▲ 1隻
外航船 小計	125隻	42隻	85隻	127隻	+ 2隻
内航船	72隻	22隻	49隻	71隻	▲ 1隻
合計	197隻	64隻	134隻	198隻	1隻

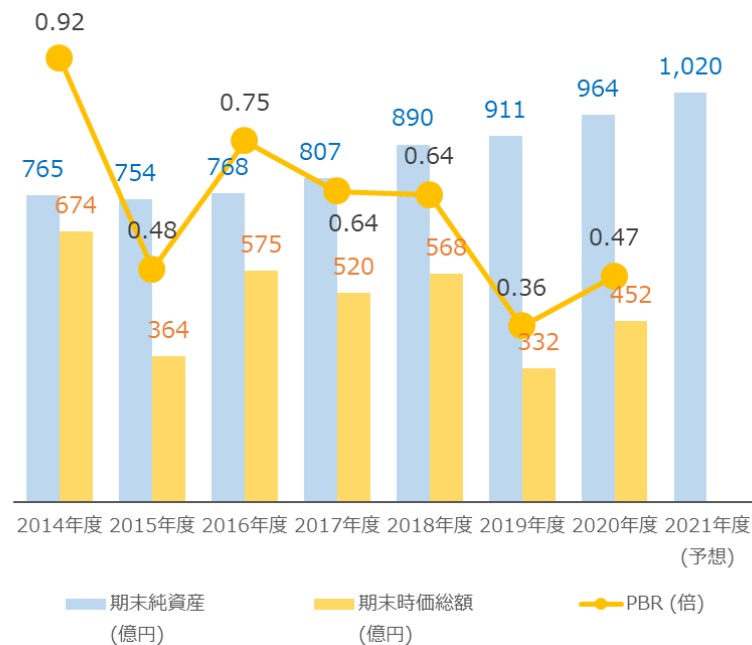
*運航船舶数には短期スポット用船も含まれております。

(ご参考) 財務アウトルック

当期純利益と期中株価の推移



期末純資産・時価総額

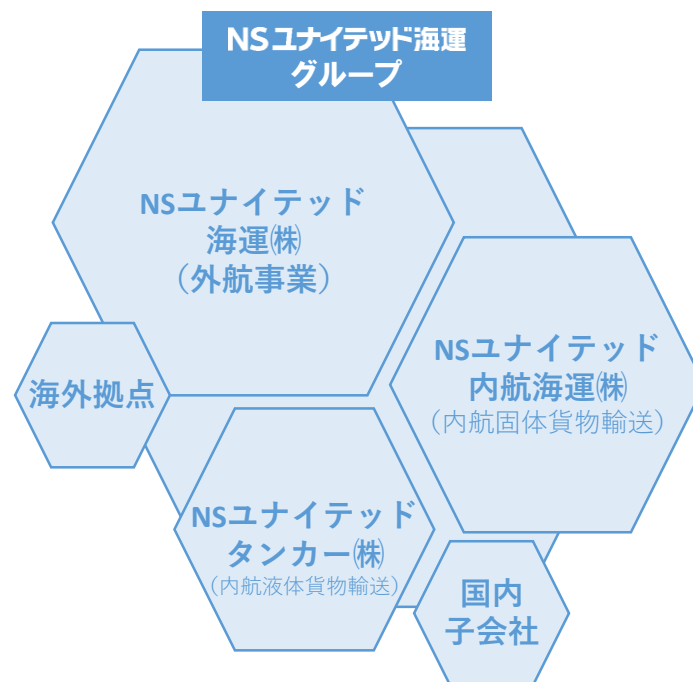


NSユニテッド海運株式会社

NSユニテッド海運グループは、
誠実で良質な海上輸送サービスの提供を通じて
社会の発展に貢献します。

(本資料に関する注意)

本資料に記載されている業績予想等の将来に関する記述は、当社が本資料発表日現在において入手可能な情報に基づき作成したものであり、実際の業績は様々な要因により異なる可能性があります。



当社ウェブサイト：<http://www.nsuship.co.jp>

本資料についてのお問い合わせ先：03-6895-6411