

2018年度第2四半期決算 決算説明会資料

2018年10月31日



A 2018年度第2四半期決算概要

- A-1 : 第2四半期決算概要
- A-2 : 通期業績予想
- A-3 : セグメント別 通期業績予想
- A-4 : 通期業績変動のポイント [2018年度1Q公表との比較]
- A-5 : 今後の取組み [2018年度下期～]

B 部門別業績動向

- B-1 : ドライバルクセグメント
- B-2 : エネルギー資源セグメント - 油槽船 / 電力炭船
- B-3 : エネルギー資源セグメント - LNG船 / 液化ガス / 海洋資源
- B-4 : 製品物流セグメント - 自動車船 / 自動車物流
- B-5 : 製品物流セグメント - 物流
- B-6 : 製品物流セグメント - コンテナ船

C ONE 2018年度上期決算説明資料

2018年度第2四半期決算概要



A-1 2018年度第2四半期決算概要

第2四半期決算概要

連結 第2四半期決算概要

(億円)

	2018年度			前年同期比		1Q公表比		10/16開示比	
	1Q実績	2Q実績	上期実績	上期前年実績	今回増減額	上期公表	今回増減額	上期10/16開示	今回増減額
売上高	2,122	2,040	4,161	5,789	▲1,628	4,115	46	4,150	11
営業損益	▲134	10	▲123	62	▲186	▲100	▲23	▲135	12
経常損益	▲171	▲42	▲213	111	▲325	▲120	▲93	▲230	17
親会社株主に帰属する当期純利益	▲193	▲53	▲246	132	▲378	▲150	▲96	▲265	19
為替レート(¥/\$)	¥108.10	¥110.87	¥109.48	¥111.20	▲¥1.72	¥108.48	¥1.00		
燃料油価格(\$)	\$414	\$459	\$437	\$324	\$113	\$441	▲\$4		

セグメント		2018年度			前年同期比		1Q公表比	
		1Q実績	2Q実績	上期実績	上期前年実績	今回増減額	上期公表	今回増減額
ドライバルク	売上高	646	673	1,320	1,185	134	1,275	45
	経常損益	4	17	21	▲12	33	10	11
エネルギー資源	売上高	202	218	420	364	56	430	▲10
	経常損益	3	13	16	17	▲0	10	6
製品物流	売上高	1,191	1,063	2,254	4,023	▲1,770	2,240	14
	経常損益	▲168	▲63	▲231	125	▲355	▲120	▲111
内 コンテナ船事業	売上高	445	313	758	2,507	▲1,749	741	17
	経常損益	▲162	▲72	▲234	39	▲273	▲132	▲103
ONE 持分法	売上高	▲43	▲72	▲115	▲11	▲104	▲15	▲100
	経常損益							
その他	売上高	83	85	168	216	▲48	170	▲2
	経常損益	4	6	10	19	▲10	5	5
本部・調整	売上高	-	-	-	-	-	-	-
	経常損益	▲14	▲16	▲30	▲37	8	▲25	▲5
合計	売上高	2,122	2,040	4,161	5,789	▲1,628	4,115	46
	経常損益	▲171	▲42	▲213	111	▲325	▲120	▲93

主な変動要素

- ドライバルク事業 : 堅調な市況が継続し、予想を上回る推移
- ONE社持分法損益 : 積高減/費用増により、大幅に下振れ
- 自動車船事業 : 運航効率悪化/荷況等により、業績悪化

(注)

2018年度からの報告セグメント変更に伴い、左記の当第2四半期連結会計期間の比較/分析は、変更後の区分に基づいております。昨年度の報告セグメント集計時でのコンテナ船事業経常損益は+72億円であり同事業前期比増減額は▲306億円となります。

主な財務指標

(億円)

	2017年度	2018年度2Q	増減額
自己資本	2,170	2,077	▲93
有利子負債	5,706	5,761	55
DER	263%	277%	14%
NET DER	170%	208%	38%
自己資本比率	21%	20%	▲1%

		2017年度	2018年度	上期差異
		上期実績	上期実績	前期比
ドライバルク	CAPE	\$13,400	\$18,500	+\$5,100
	PANAMAX	\$9,600	\$11,300	+\$1,700
	HANDYMAX	\$8,950	\$11,300	+\$2,350
	SMALL HANDY	\$7,350	\$8,500	+\$1,150
油槽船	VLCC(中東/日本)	\$15,400	\$12,600	▲\$2,800
	AFRAMAX(南方/日本)	\$9,300	\$8,200	▲\$1,100
	クリーン船11万トン(中東/日本)	\$10,450	\$9,650	▲\$800

A-2 2018年度第2四半期決算概要 通期業績予想

2018年度通期業績予想

(億円)

	2018年度					1Q公表			1Q公表比較			2017年度実績	
	1Q実績	2Q実績	上期実績	下期予想	通期予想	上期公表	下期公表	通期公表	上期比較	下期比較	通期比較	通期実績	通期比較
売上高	2,122	2,040	4,161	4,039	8,200	4,115	3,635	7,750	46	404	450	11,620	▲ 3,420
営業損益	▲ 134	10	▲ 123	73	▲ 50	▲ 100	150	50	▲ 23	▲ 77	▲ 100	72	▲ 122
経常損益	▲ 171	▲ 42	▲ 213	▲ 67	▲ 280	▲ 120	170	50	▲ 93	▲ 237	▲ 330	20	▲ 300
親会社株主に帰属する当期純利益	▲ 193	▲ 53	▲ 246	46	▲ 200	▲ 150	220	70	▲ 96	▲ 174	▲ 270	104	▲ 304
為替レート(¥/\$)	¥108.10	¥110.87	¥109.48	¥111.26	¥110.37	¥108.48	¥110.00	¥109.24	¥1.00	¥1.26	¥1.13	¥111.19	▲ ¥0.82
燃料油価格(/MT)	\$414	\$459	\$437	\$495	\$466	\$441	\$460	\$451	▲ \$4	\$35	\$15	\$349	\$117

前提

- 為替レート **110円**
- 燃料油価格 **\$466/MT (下期 \$495/MT)**

変動影響(3~4Q 6ヶ月間)

- 為替レート変動 1円変動 ±2.2億円
- 燃料油価格変動 10円/MT変動 ±0.2億円

*ONE社の燃料油価格変動影響は含めておりません。

配当

- 中間配当 - 無配
- 期末配当予想 - 無配

通期業績予想の下方修正に伴い、誠に遺憾ながら、既公表の当期中間配当無配に加え、期末配当予想も無配とさせていただきます。

	10/16開示		10/16開示比較	
	上期開示	通期開示	上期比較	通期比較
売上高	4,150	8,150	11	50
営業損益	▲ 135	▲ 60	12	10
経常損益	▲ 230	▲ 295	17	15
親会社株主に帰属する当期純利益	▲ 265	▲ 215	19	15

		2018年度 期首公表			2018年度 最新			通期差異
		上期	下期	通期	上期実績	下期見込	通期見込	前期比
ドライ バルク	CAPE	\$16,000	\$22,000	\$19,000	\$18,500	\$21,700	\$20,100	+\$1,100
	PANAMAX	\$12,500	\$13,500	\$13,000	\$11,300	\$13,500	\$12,400	▲ \$600
	HANDYMAX	\$10,500	\$11,500	\$11,000	\$11,300	\$12,000	\$11,650	+\$650
	SMALL HANDY	\$9,000	\$9,500	\$9,250	\$8,500	\$9,500	\$9,000	▲ \$250
油槽船	VLCC	\$14,250	\$15,000	\$14,600	\$12,600	\$23,200	\$17,900	+\$3,300
	AFRAMAX	\$11,000	\$11,000	\$11,000	\$8,200	\$10,700	\$9,400	▲ \$1,600
	クリーン船11万トン	\$12,000	\$12,000	\$12,000	\$9,650	\$12,000	\$10,800	▲ \$1,200

A-3 2018年度第2四半期決算概要 セグメント別 通期業績予想

セグメント別業績予想

(億円)

セグメント		2018年度					1Q公表			1Q公表比較			2017年度実績	
		1Q実績	2Q実績	上期実績	下期予想	通期予想	上期公表	下期公表	通期公表	上期比較	下期比較	通期比較	通期実績	通期比較
ドライバルク	売上高	646	673	1,320	1,410	2,730	1,275	1,155	2,430	45	255	300	2,489	241
	経常損益	4	17	21	44	65	10	50	60	11	▲6	5	▲1	66
エネルギー資源	売上高	202	218	420	450	870	430	445	875	▲10	5	▲5	754	116
	経常損益	3	13	16	9	25	10	20	30	6	▲11	▲5	4	21
製品物流	売上高	1,191	1,063	2,254	1,996	4,250	2,240	1,860	4,100	14	136	150	7,986	▲3,736
	経常損益	▲168	▲63	▲231	▲84	▲315	▲120	115	▲5	▲111	▲199	▲310	58	▲373
内 コンテナ船事業	売上高	445	313	758	522	1,280	741	425	1,167	17	97	114	4,878	▲3,598
	経常損益	▲162	▲72	▲234	▲91	▲325	▲132	66	▲66	▲103	▲157	▲260	▲83	▲242
内 ONE持分法	経常損益	▲43	▲72	▲115	▲93	▲207	▲15	52	38	▲100	▲145	▲245	▲71	▲136
その他	売上高	83	85	168	182	350	170	175	345	▲2	7	5	391	▲41
	経常損益	4	6	10	5	15	5	5	10	5	-	5	30	▲15
本部・調整	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常損益	▲14	▲16	▲30	▲40	▲70	▲25	▲20	▲45	▲5	▲20	▲25	▲71	1
合計	売上高	2,122	2,040	4,161	4,039	8,200	4,115	3,635	7,750	46	404	450	11,620	▲3,420
	経常損益	▲171	▲42	▲213	▲67	▲280	▲120	170	50	▲93	▲237	▲330	20	▲300

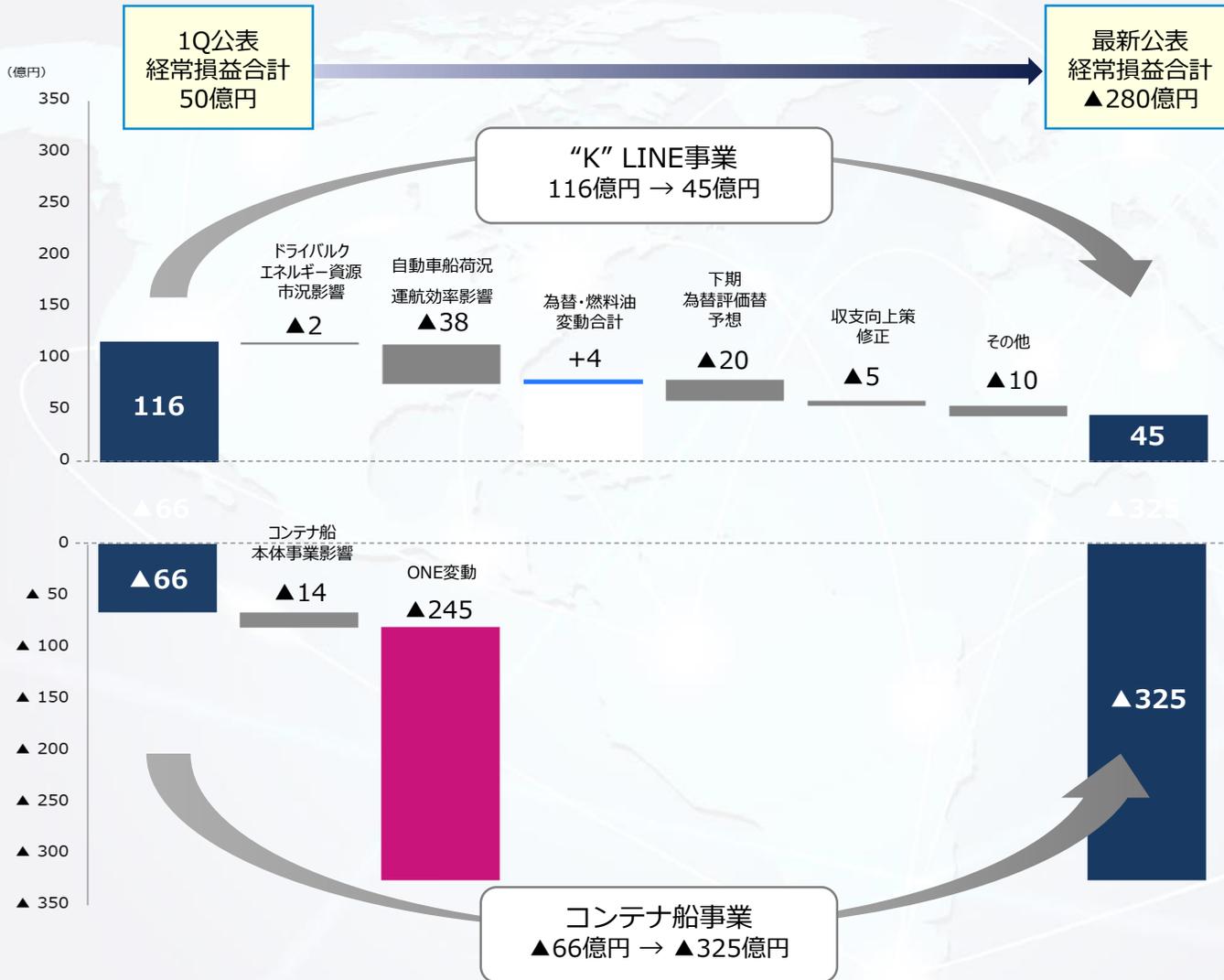
[特記事項]

- ドライバルク – 収支向上策/効率的配船効果に加え、市況も堅調に推移する見通しで、業績改善を見込む
- エネルギー資源 – LNG船/LPG船/油槽船/電力炭船の中長期契約船隊は順調稼働継続
– オフショア支援船/一部油槽船で想定以下の市況影響を受けた部分あり、セグメント全体の通期業績は1Q比微減を見込む
- 製品物流 – コンテナ船：本体側一時費用発生は終了するも、ONE社業績大幅修正(後述)により、通期経常損益で▲325億円を見込む
– 自動車船事業：アジア出し航路は概ね想定通り堅調も、中南米/豪州/中近東航路で想定を下回る荷況により業績悪化を見込む
大西洋水域では、南米経済悪化影響と欧州発航路の運航効率及び収益性悪化もあり、事業全体での通期業績予想悪化を見込む

(注) 2018年度からの報告セグメント変更に伴い、上記2018年度通期及び2017年度通期における連結会計期間の比較/分析は、変更後の区分に基づいております。
昨年度の報告セグメント集計時でのコンテナ船事業経常損益は▲11億円であり、その場合の同事業の前期比増減額は▲314億円となります。

通期業績変動のポイント [2018年度1Q公表との比較]

2018年度1Q公表比 経常損益と損益変動要因



[注記]

- 下期為替評価替予想
下期末\$=¥110前提での為替評価替予想値
- 収支向上策修正
残置固定費削減(進捗は計画通りも、早期削減取組み内容の修正を含め、当初計画の合計25億円を20億円に修正)

		1Q末 計画	2Q末 計画	差異
ドライバーク	効率配船/最適経済運航	5	6	1
	運航コスト削減/市況調達工夫	4	3	▲1
製品物流	効率配船/最適経済運航	6	5	▲1
	営業/運航コスト削減	1	1	0
ネットワーク再編	残置固定コスト削減早期化	4	2	▲2
その他	その他一般経費削減	4	3	▲1
合計(億円)		25	20	▲5

- コンテナ船本体事業影響
ONE社積高減による海外ターミナル業績への影響及び 1Q公表時より一過性費用が▲4億円増加(最終的に▲119億円)

A-5 2018年度第2四半期決算概要

今後の取組み [2018年度下期～]

今後の取組み課題

項目	課題	状況/課題	取組み内容
事業ポートフォリオ 事業経営方針	ONE社収益体制直し	<ul style="list-style-type: none"> ✓ シナジー効果は着実に現出 ✓ 積高/消席率落込み+追加コスト削減未達 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 課題に対応した施策(一時的悪化要因の克服+2019年度への構造改革)の実施 ⇒ 施策詳細は、P.22～P.23をご参照下さい
	自動車船事業	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 資源国/産油国向け荷量は、想定比低迷 但し、一定規模の事業/収益規模は確保 ✓ 南米張付航路-アルゼンチン経済等影響受ける 欧州発航路-運航効率悪化による収益悪化 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 南米東岸域にて配船集約、欧州発航路にて航路休止を含む改編を決定(2018年下期～) ▷ 2019年度に向けて、収益性を重視した運賃修復・配船合理化(航路改編含む)を進める ⇒ 年間合計 50～60億円の効果を見込む
	緊急的 重要課題 選択と集中に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 今後の"K" LINE事業構成を見据えた「選択と集中」による事業ポートフォリオ入替え実施 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ ドライバルク・自動車船・エネルギー資源・物流・関連事業の4本柱への徹底的集中と付加価値向上に向けた事業選択・資産入替えの取組みを実施中
中計方針は 継続的实施	<ul style="list-style-type: none"> ○ 安定収益型事業の徹底的強化拡大：中長期契約の新規積上げ/市況影響型船隊縮減/コスト削減徹底の実施/非コア資産の売却など整理 ○ 成長に向けた次代の中核事業育成：船舶向けLNG燃料供給事業など推進に加え、新たなビジネスモデル構築と融合した事業を磨く取組みを強化 ○ 2020年SOxグローバルキャップ：適合油使用と新たな回収スキームの導入 		
機能別戦略	新たなビジネスモデル構築	当社従来のCRM/環境/デジタル化対応取組みを、更に推し進める為の組織設置 <ul style="list-style-type: none"> ● マーケティング戦略室 - 顧客基盤を重視した当社の輸送技術と高いレベルの輸送品質を活かし、最適なソリューション提供を目指す ● AI・デジタライゼーション推進室 - AI/IoTなど技術を活用して当社サービス及び生産性を高め、ステークホルダーへの付加価値提供を目指す ● 環境・技術委員会 - SOx規制をはじめとする環境規制に対応し、社会の持続的成長に貢献するための諸施策を推進する 	
経営管理高度化	<ul style="list-style-type: none"> ○ 資本コストを意識した経営管理高度化による事業ポートフォリオ変革への連携を強化 ("K"VaCS/"K"RICの更なる活用) ○ 事業リスクリターン評価深度化による投資案件評価と選択/集中への取組みサポート 		
ESGの取組み	<ul style="list-style-type: none"> ○ リスクマネジメント強化(全社リスク管理台帳による捕捉強化と年度ごとの重要取組み課題設定による継続的マネジメント体制強化) ○ グループ環境マネジメント推進体制「DRIVE GREEN NETWORK」の深度化 ○ 第三者評価/選定の継続的維持拡大による客観的評価の取得 (FTSE4Good/Dow Jones Sustainability Asia Pacific Index構成銘柄継続選定など) 		

部門別業績動向



B-1 部門別業績動向 ドライバルクセグメント

2018年度上期実績

- ドライバルク市況は、輸送需要の緩やかな増加基調維持より、相対的に高水準で堅調に推移
 - ▶ 大型船
ブラジルの鉄鉱石輸血量増減に市況が左右される場面が見られたが、全体としては堅調さを維持
 - ▶ 中小型船
米中貿易摩擦の影響が懸念されたが、穀物/石炭/マイナーバルク等の荷動きが堅調で、総じて上昇基調で推移
- 市況変化を見極めた効率的配船の実施、最適経済運航の徹底、運航コスト削減など、収支向上策を含め実施

期末運航規模推移

	2016年度末	2017年度末	2018年9月末
CAPE	95	106	114
中小型船	130	127	112
チップ船	11	10	10
合計	236	243	236

2018年度：運航規模におけるエクスポージャー率

	1Q公表時点 見込	2018年9月時点 最新見込
CAPE	9%	6%
中小型船	32%	20%
チップ船	0%	0%

2018年度3Q以降

- 中長期契約拡充と最適経済運航の徹底/コスト削減等の収支向上策に引き続き取り組み、市況耐性の強化を図る
- 輸送品質/サービスの向上や環境負荷低減を図り、顧客基盤拡大と新たなビジネスモデル創出を目指す

バルク市況	2017年度					2018年度			
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	下期予想	通期予想
CAPE	\$12,200	\$14,600	\$23,350	\$12,900	\$15,750	\$14,950	\$22,000	\$21,700	\$20,100
PANAMAX	\$9,000	\$10,200	\$12,000	\$11,500	\$10,650	\$10,500	\$12,150	\$13,500	\$12,400
HANDYMAX	\$8,700	\$9,200	\$10,700	\$10,600	\$9,800	\$11,050	\$11,600	\$12,000	\$11,650
SMALL HANDY	\$7,300	\$7,400	\$9,350	\$8,500	\$8,150	\$8,800	\$8,250	\$9,500	\$9,000

2018年度上期実績

- ▶ 油槽船
 - ▶ 船腹供給増による需給ギャップ拡大は継続し、市況は低調に推移
 - ▶ 当社VLCC及びLPG船隊は、中長期契約基盤による順調稼働を継続

- ▶ 電力炭船
 - ▶ 中長期契約基盤による順調稼働を継続
 - ▶ 配船/運航効率向上追求とエクスポージャー縮小を実施

期末運航規模推移

	2016年度末	2017年度末	2018年度末 予想
VLCC	7	6	8
LPG船	6	7	8
他油槽船	9	9	4
電力炭船	24	23	24
合計	46	45	44

2018年度3Q以降

- ▶ 油槽船
 - ▶ 既存船代替と新規中長期契約の積上げによる安定収益拡充
(2018年度 LPG船1隻竣工予定)
 - ▶ 市況連動型船隊縮小によるエクスポージャー低減を進める

- ▶ 電力炭船
 - ▶ 継続的な中長期契約獲得による安定収益の維持拡大
 - ▶ 運航効率の向上に取り組み、市況変動の影響を受け難い収益構造の強化

2018年度：運航規模におけるエクスポージャー率

	2018年度通期 期首見込	2018年9月時点 最新見込
VLCC	31%	31%
LPG船	19%	13%
他油槽船	75%	75%
電力炭船	15%	6%

油槽船市況 (WS)	2017年度					2018年度			
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	下期予想	通期予想
VLCC	57	45	62	41	51	45	53	64	58
(中東/日本)	\$19,800	\$11,000	\$20,350	\$9,200	\$15,000	\$10,050	\$15,150	\$23,200	\$17,900
AFRAMAX	99	93	110	83	96	87	103	109	102
(南方/日本)	\$10,200	\$8,350	\$7,500	\$5,700	\$7,900	\$7,000	\$9,350	\$10,700	\$9,400
クリーン11万トン	92	112	117	95	104	94	100	104	101
(中東/日本)	\$8,700	\$12,200	\$11,350	\$11,200	10,900	\$9,350	\$9,900	\$12,000	\$10,800

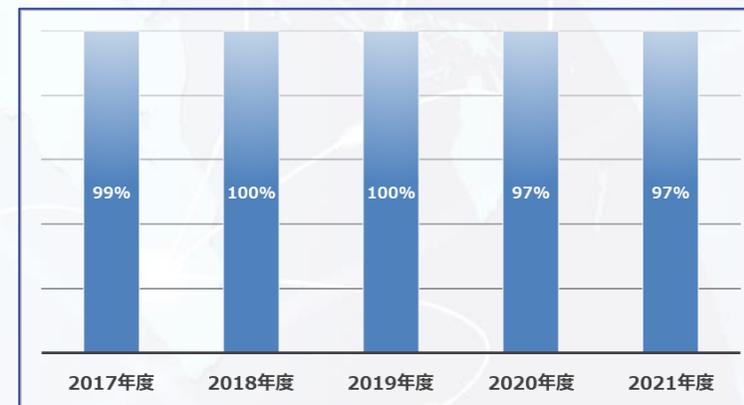
2018年度上期実績

- ▶ LNG船
 - ▶ 中長期契約船隊が安定的に稼働し、安定収益を確保
- ▶ 液化ガス新事業
 - ▶ 伊勢湾を対象に、中部電力/豊田通商/日本郵船と共に、LNG燃料供給事業化を決定
 - ▶ 当社を含めた4社で設立した合併会社より、川崎重工業にLNG燃料供給船を発注
- ▶ FPSO
 - ▶ ガーナ向けFPSOの保有/傭船事業参画契約が発効し、正式参画に至る(15年間傭船契約)
- ▶ ドリルシップ
 - ▶ 長期契約による安定収益として順調に稼働
- ▶ オフショア支援船
 - ▶ 海洋資源開発停滞により市況は想定より低迷して推移

2018年度3Q以降

- ▶ LNG船
 - ▶ 長期契約による安定的収益確保へ積上げに取組む
 - ▶ 中期契約需要へは、事業リスクターン管理に対応した取組みを進める
- ▶ 液化ガス新事業
 - ▶ LNG/LPG燃料船の需要創出及び、伊勢湾案件に続く顧客戦略に則ったLNG燃料供給拠点の拡大を図る
 - ▶ Gas To Power分野において、当社優良顧客とのパートナーリングを前提に、洋上発電船/FSRU/FLNG事業などの参画を目指す
- ▶ FPSO
 - ▶ 高い稼働率維持の上、安定収益確保を目指す
- ▶ ドリルシップ
 - ▶ 高稼働率による順調稼働を計画
- ▶ オフショア支援船
 - ▶ 足下での収益安定化を進め、市場環境考慮した事業構造改革も引き続き検討

LNG船 契約カバー率



LNG船 船隊規模推移

2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
44	47	47	45	44

2018年度上期実績

- 輸送台数：1,845千台（前年同期比約7%増）
 - ・アジア出し北米向けの貨物積取りが好調に推移
 - ・燃費試験基準変更影響もあり、欧州域内取扱台数は減少
- 上期実績/通期見通し
 - ・アジア出し中南米/豪州/中近東航路では当初想定を下回る輸送量
 - ・大西洋水域では、南米東岸域経済悪化影響/欧州発航路での配船効率悪化による業績悪化を見込む

2018年度3Q以降

- 輸送台数：
 - ・アジア出し欧州/北米向け貨物や北大西洋域の荷動きは堅調に推移と想定
 - ・中近東を始めとする産油国/資源国向け荷動き回復は、しばらく時間を要する見通し
- 南米東岸張付航路・欧州発航路で配船集約/航路休止を含む航路改編を実施
- 収益性を重視した運賃修復・配船合理化により、収益基盤強化を図る
- 7,500台超自動車船15隻などによる競争力を活かし、背高重量貨物など増量にも取組み、収益基盤強化を重視した事業経営を行う

自動車物流事業展開

- 年間取扱台数 255万台(2018年度)
- 事業展開拠点 9カ国/10拠点



輸送台数 (千台)	2017年度					2018年度			
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	下期予想	通期予想
往航	264	250	288	277	1,079	307	288	659	1,254
復航	48	46	54	47	194	63	69	119	251
三国間	362	324	384	307	1,375	363	329	705	1,396
欧州域内	213	225	223	249	909	254	173	438	866
合計	887	844	948	879	3,557	987	858	1,921	3,766
船隊規模 (隻数)	94	94	91	95	95	93	93		

B-6 部門別業績動向

製品物流セグメント - コンテナ船

当社コンテナ船事業 統合に関連する一過性費用状況

- **運航損益**：コンテナ船事業一過性損失 - 内陸/鉄道など運航費増 及び 空コンテナ費用増による、2018年度での一過性損失増加

(期首想定)



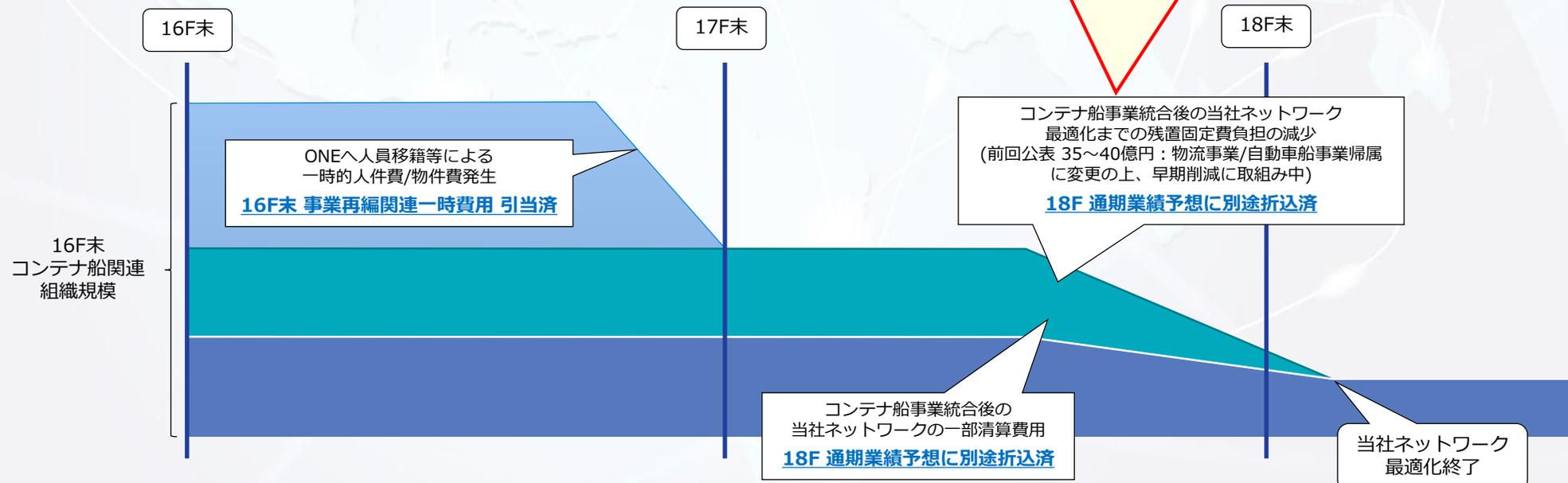
(最新)



2018年度のコンテナ船事業
最終的に一過性損失は119億円

残置固定費負担削減は、順調に進捗
削減早期化の取組み(収支向上策)効果は
下期に掛けて本格的実施

- **組織再編費用**：ONEへ人員移籍、当社ネットワーク再編に関わる費用変化





2018年度上期決算説明資料

2018年10月31日

2018年度上期及び通期概況

□ 収支概況

2018年度上期：本年4月の営業開始直後に発生したサービス混乱の影響により積高・消席率の落ち込みが発生し、7月から9月の貨物繁忙期にかけて巻き返しを図ったものの、北米・欧州航路のほかアジア域内航路などでもその影響が残り、想定を下回って推移した。これによる運賃収入減に加えて、復航（北米発アジア向け、欧州発アジア向け等）における積高減の影響によってアジアへのコンテナ回送費用が増加したことも損益を圧迫し、上期は▲US\$311百万の赤字。

2018年度通期見込み：サービスの混乱は既に収束しており、お取引先各社様からの信頼回復とサービス品質のさらなる向上に向け鋭意取り組んでいるが、主に復航の積高・消席率が依然回復途上にあることに加え、前回発表予想の前提として織り込んでいた燃料油価格高騰に対応した追加的コスト削減が目標額を下回る見通しとなったことから、1Q公表のUS\$110百万の黒字から▲US\$710百万悪化し、▲US\$600百万の赤字を見込む。

□ シナジー効果の進捗

シナジー効果は着実に現出してきており、目標額であるUS\$1,050百万(1,124億円)/年間に対する初年度達成率は75%程度を見込む（期初想定は60%程度、1Q決算時想定は80%。1Q決算時からの減少はシナジー進捗の遅れではなく、積取高が想定を下回ったことを反映した修正）。

□ 上期実績/通期業績予想 及び前回予想比

(単位:百万US\$)

*2018年7月時点

	2018年度前回予想*				
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想
売上高	2,066	3,376	5,442	6,812	12,254
税引き後損益	-120	82	-38	147	110

燃料油価格 (US\$/MT)	\$407.00	\$468.00	\$440.00	\$468.00	\$454.00
--------------------	----------	----------	----------	----------	----------

2018年度最新予想				
1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	下期 予想	通期 予想
2,066	2,963	5,030	5,970	11,000
-120	-192	-311	-289	-600

\$407.00	\$457.00	\$434.00	\$466.00	\$451.00
----------	----------	----------	----------	----------

通期	
増減	増減 (%)
-1,254	-10.2%
-710	-

- 税引後最終損益に対する燃料油Sensitivity :
US\$10/MTあたり±16百万US\$ (残り6ヶ月/最大)

- 親会社からの海外ターミナル移管時期は、
前回発表より変更なし(=4Qより移管)

□ 航路別積高・消席率

(積高単位：千TEU)

航路別積高・消席率		2018年度		
		1Q 実績	2Q 実績	上期 実績
北米往航	積高	530	761	1,291
	消席率	73%	90%	82%
欧州往航	積高	312	478	790
	消席率	73%	90%	82%
北米復航	積高	218	285	502
	消席率	33%	33%	33%
欧州復航	積高	194	263	457
	消席率	46%	47%	47%

□ 運賃指数

(単位：100 = 2018年度1Qの平均運賃)

航路別運賃指数		2018年度		
		1Q 実績	2Q 実績	上期 実績
北米往航		100	101	101
欧州往航		100	106	104

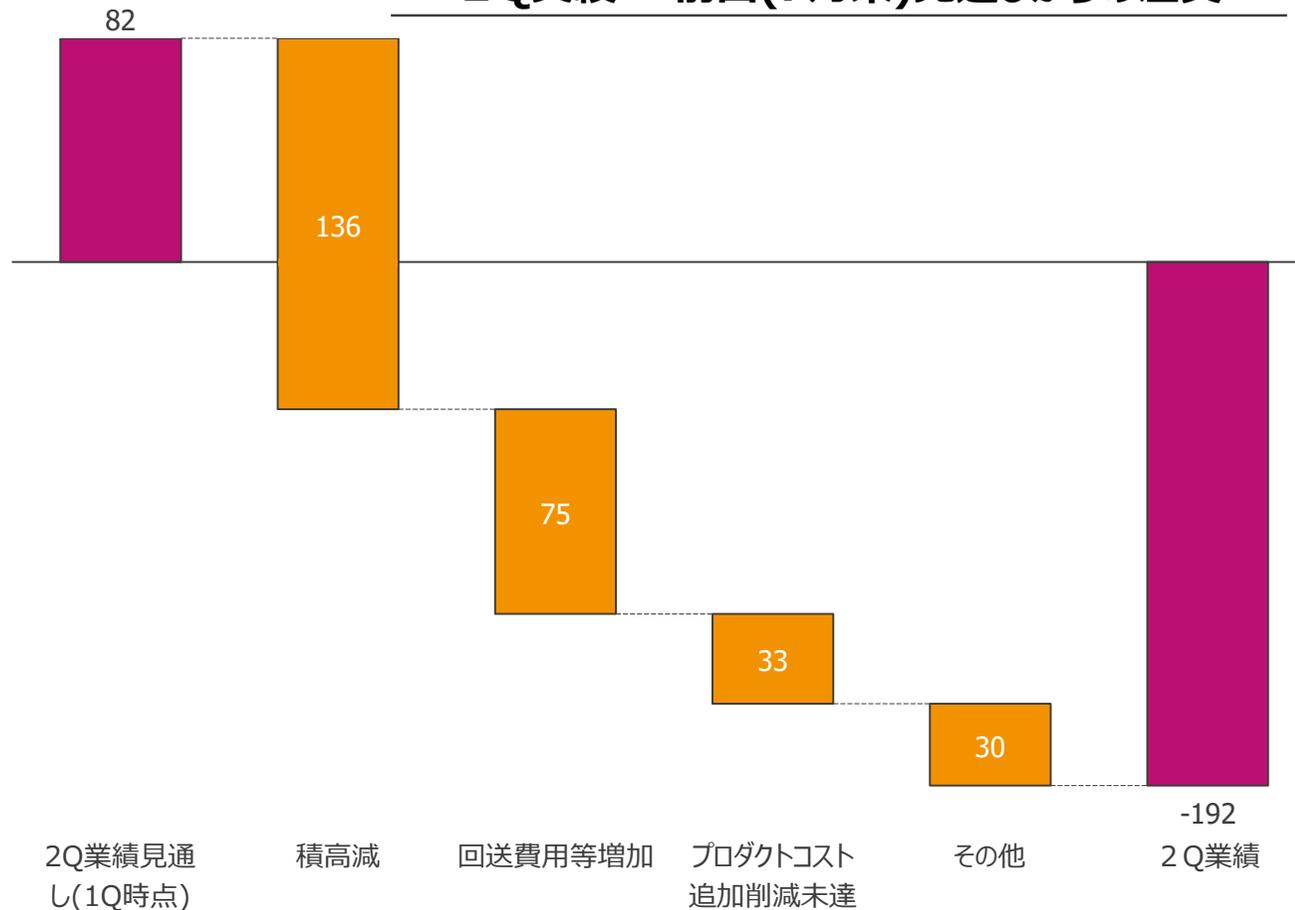
航路概況

- 北米往航：サービス混乱で1Qに落ち込んだ積高、消席率共に2Qは回復、下期は特に後半にかけて季節要因等による需要の低下を見込むも、需要にあわせた減便で消席率は維持。運賃は、年末に向けた駆け込み需要の効果もあり、夏以降引き続き高水準を維持。
- 欧州往航：北米同様、1Qに落ち込んだ積高、消席率は2Qは回復し、下期も同程度の消席率を見込む。スポット運賃は2Qに回復も、8月をピークに下降傾向。需要の軟化に合わせ柔軟な減便を行う。
- 北米・欧州復航：1Qに落ち込んだ積高、消席率の巻き返しの道半ばであり、2Qの消席率は1Qと同程度に終わるも、営業強化の結果足元の積高は回復傾向にある。運賃は安定的に推移。

第2四半期差異分析

積高減や回送費用等増加、プロダクトコスト追加削減一部未達等により、
 前回予想US\$82百万の黒字より▲US\$274百万悪化し、▲US\$192百万の赤字を計上。

2Q実績 – 前回(7月末)見通しからの差異

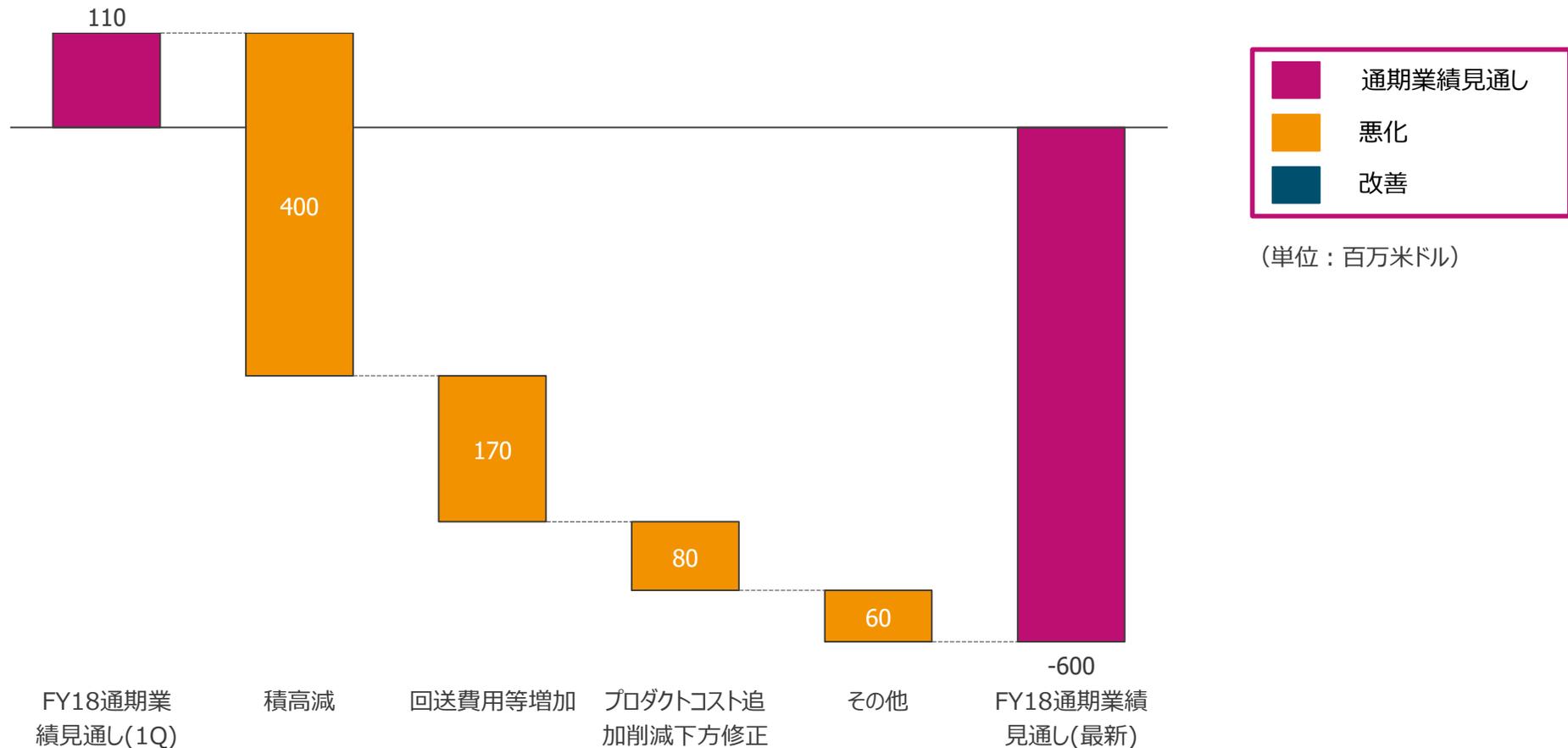


(単位：百万米ドル)

通期業績見通し差異分析

積高減や回送費用等増加、プロダクトコスト追加削減計画の下方修正等により、
 前回予想US\$110百万より▲US\$710百万悪化し、▲US\$600百万の赤字を見込む。

通期業績見通し - 前回(7月末)見通しからの差異



差異要因分析

積高減

1Qに発生したサービスやオペレーションの混乱は収束したものの、往航については、目標値には届かず。主力の北米・欧州航路では、消席率は上期で80%前半に留まる。足元の状況としては堅調な荷動きにも支えられ扱い本数は増大し、90%台まで回復。
復航については、市況全体の荷量そのものが往航の伸びに追いつかず、往復航のインバランスも拡大傾向にあった。積高は依然回復途上にある。

回送費用等増加

復航の積高・消席率の低下により輸出入のインバランスが想定以上に拡大し、特に、米国・欧州の内陸部などでの空コンテナ関連費用、及び同地域からアジアへの空コンテナ回送費用が増加した。

プロダクトコスト削減未達

1Q公表時にUS\$240百万見込んでいた、燃料価格高騰に対応した燃油削減計画や航路改編によるコスト削減について、想定以上の悪天候による燃料消費増加と中国・北米・欧州における船混みの下期への影響も考慮し、削減計画の目標をUS\$160百万に修正した。

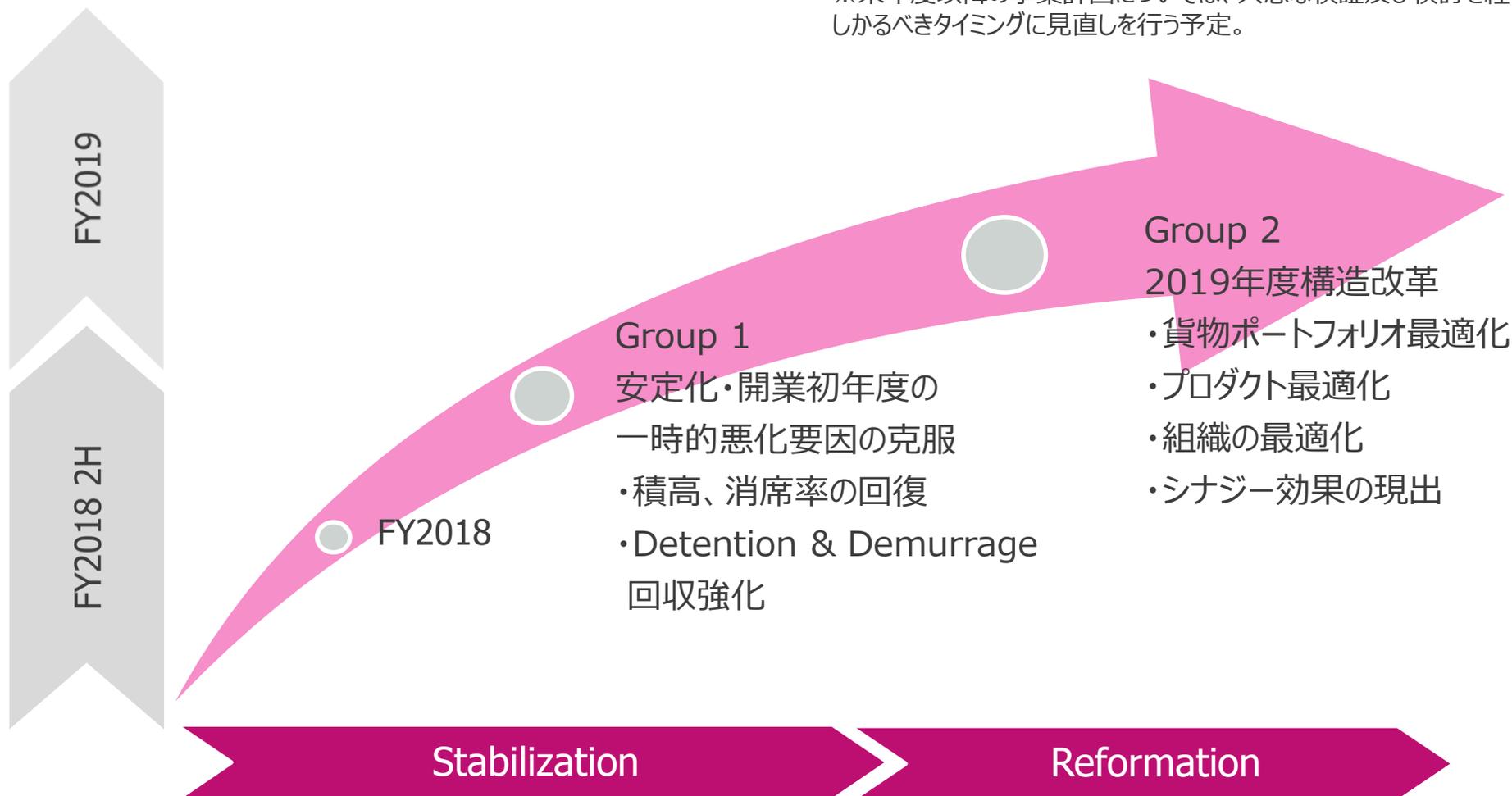
その他

フィーダー関連費用、パートナーとのスロット精算費用、業務委託料等が、追加費用として発生した。

収支改善への取り組み

開業初年度の課題を克服し、2019年度を見据えた構造改革を進め、マーケットボラティリティに耐える組織作りを推進。

※来年度以降の事業計画については、入念な検証及び検討を経て、しかるべきタイミングに見直しを行う予定。



収支改善への取り組み - 2

安定化・営業開始初年度の一時的悪化要因 (Teething Problems)の克服

Group 1	積高の回復	営業開始後のサービスの混乱が収束し、顧客に安心して利用して頂けるサービス品質が提供できる体制となった。今後も、eCommerceの積極的な活用等、更なるカスタマーサービスの充実及び営業力の強化を進め、顧客の信頼と積高の回復を促進していく。
	Detention & Demurrage回収強化	Detention & Demurrage (コンテナ延滞料・蔵置料) の一層の可視化と木目細やかなモニタリングを含めたプロセスの改善を通し、回収を強化する。

2019年度構造改革へ向けた取り組み

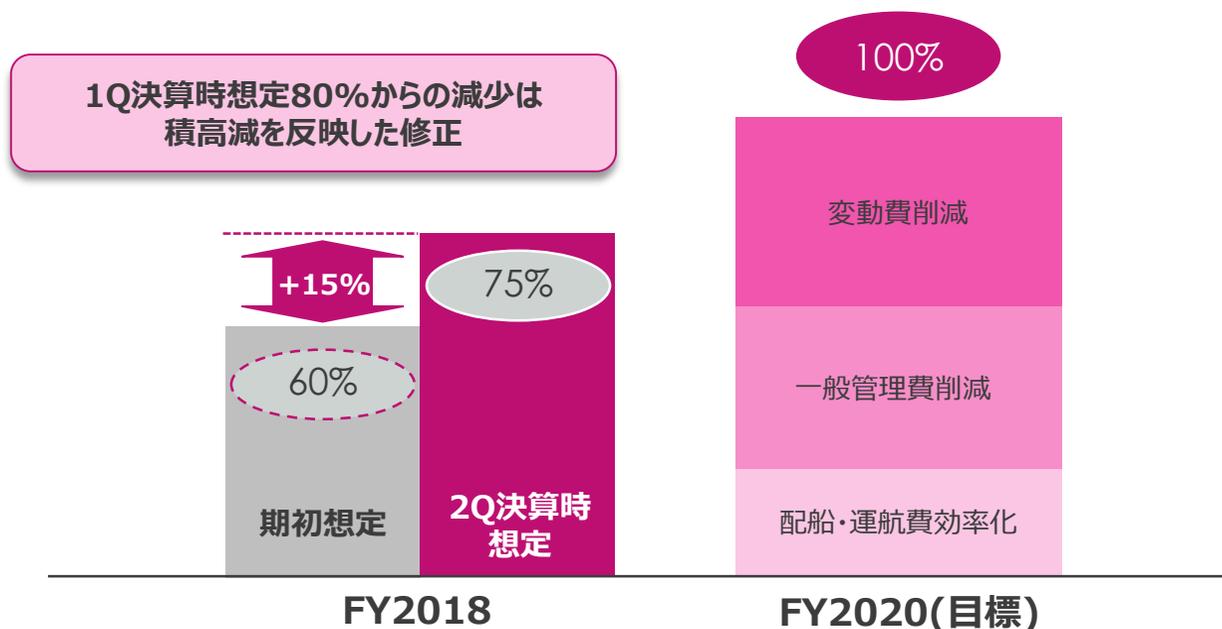
Group 2	貨物ポートフォリオ最適化	往航と復航貨物のマッチングを視野に入れた往復全体での収益の一層の改善を図る。来季のテnder交渉を通じて、貨物ポートフォリオの見直しも同時に進めていく。
	プロダクト最適化	貨物構成に適した形でプロダクトの最適化・運航効率の向上を図る。特に、ONE立ち上げ直後から開始している燃油削減プロジェクトについては、コスト削減に加え、環境面での負荷削減の観点からも、引き続き主要プロジェクトとして促進していく。
	組織の最適化	サービス立ち上げ時の一過性の混乱により発生した業務委託料等の一般管理費増加は収束。今後は、組織全体の見直しを通じ、より効率的且つ競争力のある体制の構築に向けて組織やシステムの最適化を進めていく。
	シナジー効果の現出	積高の回復を経て、当初の発表の通り、統合2年目となる2019年には80%程度は現出する見込み。統合3年目となる2020年に100%現出する見込みも変わらず。

1,050百万米ドル/年間のシナジー効果目標に対して、初年度にて75%（期首想定60%、1Q決算時想定は80%）のシナジー現出を見込む。

■ 1,050百万米ドルのシナジー効果の内訳は下記を見込む：

- **変動費削減** ……430百万米ドル：鉄道、トラック、フィーダー、ターミナル、コンテナ等の費用削減
- **一般管理費削減** ……370百万米ドル：IT統合・組織合理化・アウトソース促進等
- **配船・運航費効率化** ……250百万米ドル：燃料消費量削減・航路合理化等

目標に対する達成率



第2四半期末	Size		合計
	>= 20,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	120,600 6
	10,500 - 20,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	293,000 21
	9,800 - 10,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	100,100 10
	7,800 - 9,800 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	348,380 39
	6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	254,393 39
	5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	107,822 19
	4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	127,952 26
	4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	76,214 17
	3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	33,928 8
	2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	61,573 23
	1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	16,993 10
	1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	6,516 6
	< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	2,812 4
合計	キャパシティ(TEU) 隻数	1,550,283 228	



K Value for our Next Century