"K" LINE
川崎汽船株式会社

2018年度第１四半期決算
決算説明会資料

2018年７月31日

目次

A 2018年度第１四半期決算概要

- A-1：第１四半期決算概要
- A-2：上期及び通期業績予想
- A-3：セグメント別 上期及び通期業績予想
- A-4：2018年度通期業績予想 変動のポイント[期首公表比較]

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年度第１四半期決算説明資料

2018年度第１四半期決算概要

第１四半期決算概要

連結 第1四半期決算概要

（億円）

	2018年度 1Q 実績	前期比 1Q 前年実績	前期比 今回 増減額
売上高	2,122	2,874	▲ 752
営業損益	▲ 134	39	▲ 172
経常損益	▲ 171	60	▲ 231
親会社株主に帰属する当期純利益	▲ 193	85	▲ 278
為替レート(¥/$)	¥108.10	¥111.48	▲¥3.38
燃料油価格($)	$414	$326	$88

セグメント		2018年度 1Q 実績	前期比 1Q 前年実績	前期比 今回 増減額
ドライバルク	売上高	646	576	70
	経常損益	4	▲ 14	18
エネルギー資源	売上高	202	196	6
	経常損益	3	5	▲ 2
製品物流	売上高	1,191	1,972	▲ 781
	経常損益	▲ 168	72	▲ 240
内 コンテナ船事業	売上高	445	1,216	▲ 770
	経常損益	▲ 162	31	▲ 193
ONE 持分法	経常損益	▲ 43	-	▲ 43
その他	売上高	83	130	▲ 47
	経常損益	4	11	▲ 7
本部・調整	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 14	▲ 14	▲ 0
合計	売上高	2,122	2,874	▲ 752
	経常損益	▲ 171	60	▲ 231

主な変動要素

- 当社コンテナ船事業 ：一過性損失悪化で、期首予想▲85億円　実績▲115億円
- ONE社持分法損益：立ち上がり時のサービス混乱による積高減で下振れ
- ドライバルク事業：市況も堅調に推移し、黒字化
- 燃料油価格：期首1Q想定比＋$31/MTにより、約▲1億円

(注) 2018年度からの報告セグメント変更に伴い、当第1四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+52億円であり、その場合の同事業の前期比増減額は、▲214億円となります。

		2017年度 1Q実績	2018年度 1Q実績	通期差異 前期比
ドライバルク	CAPE	$12,200	$14,950	+$2,750
	PANAMAX	$9,000	$10,500	+$1,500
	HANDYMAX	$8,700	$11,050	+$2,350
	SMALL HANDY	$7,300	$8,800	+$1,500
油槽船	VLCC(中東-日本)	$19,800	$10,050	▲$9,750
	AFRAMAX (南方/日本)	$10,200	$7,000	▲$3,200
	クリーン船11万トン(中東/日本)	$8,700	$9,350	+$650

主な財務指標

（億円）

	2017年度	2018年度1Q	増減額
自己資本	2,170	2,045	▲ 125
有利子負債	5,706	5,763	57
DER	263%	282%	19%
NET DER	155%	214%	59%
自己資本比率	21%	20%	▲1%

A-2 2018年度第１四半期決算概要
上期及び通期業績予想

2018年度通期業績予想

（億円）

	2018年度					期首公表			期首公表比較			17年度実績	
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	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	1,993	4,115	3,635	7,750	3,820	3,725	7,545	295	▲ 90	205	11,620	▲ 3,870
営業損益	▲ 134	34	▲ 100	150	50	▲ 75	125	50	▲ 25	25	-	72	▲ 22
経常損益	▲ 171	51	▲ 120	170	50	▲ 90	140	50	▲ 30	30	-	20	30
親会社株主に帰属する当期純利益	▲ 193	43	▲ 150	220	70	25	45	70	▲ 175	175	-	104	▲ 34
為替レート (¥/$)	¥108.10	¥108.85	¥108.48	¥110	¥109.24	¥108.38	¥110	¥109	¥0.10	-	¥0.05	¥111.19	▲¥1.95
燃料油価格 (/MT)	$414	$468	$441	$460	$451	$376	$369	$373	$65	$91	$78	$349	$102

前提

- 為替レート ▶ **109円**
- 燃料油価格 ▶ **$451/MT**

下期予想燃料油価格を$460/MTに変更しました。

- 市況前提 ▶ 変更なし (詳細Ａ-4ご参照)

変動影響(２～４Ｑ９ヶ月間)

- 為替レート変動　1円変動 ▶ ±5.0億円
- 燃料油価格変動 10ﾄﾞﾙ変動 ▶ ±0.8億円

*ONE社の燃料油価格変動影響は含めておりません。

配当

上期の業績予想修正を踏まえ、財務体質の改善を喫緊の課題と捉え、誠に遺憾ながら中間配当は無配とさせて頂きます。

通期業績予想は期首公表通りであり、期末配当は引き続き未定とし、業績の改善に向けて取り組んで参ります。

主な変動要素

(上期予想)
業績予想下方修正

- 当社コンテナ船事業一過性損失の悪化 ：▲30億円
- ONE社持分法損益の悪化 ：▲16億円
- ドライバルク事業の業績向上 ：+10億円

(通期予想)
通期業績予想は期首予想から変更なし

- ドライバルク/製品物流の収支向上策実施 ：+25億円
- ONE社通期持分法損益は期首公表から変更なし ：+16億円
- 燃料油価格変更影響 ：▲ 5億円

A-3 2018年度第１四半期決算概要
セグメント別　上期及び通期業績予想

セグメント別業績予想

（億円）

セグメント		2018年度 1Q 実績	2018年度 2Q 予想	2018年度 上期 予想	2018年度 下期 予想	2018年度 通期 予想	期首公表 上期 公表	期首公表 下期 公表	期首公表 通期 公表	期首公表比較 上期 比較	期首公表比較 下期 比較	期首公表比較 通期 比較	17年度実績 通期 実績	17年度実績 通期 比較
ドライバルク	売上高	646	629	1,275	1,155	2,430	1,135	1,155	2,290	140	-	140	2,489	▲59
	経常損益	4	6	10	50	60	0	35	35	10	15	25	▲1	61
エネルギー資源	売上高	202	228	430	445	875	430	445	875	-	-	-	754	121
	経常損益	3	7	10	20	30	10	20	30	-	-	-	4	26
製品物流	売上高	1,191	1,049	2,240	1,860	4,100	2,085	1,950	4,035	155	▲ 90	65	7,986	▲3,886
	経常損益	▲ 168	48	▲ 120	115	▲ 5	▲ 75	90	15	▲ 45	25	▲ 20	58	▲63
内 コンテナ船事業	売上高	445	296	741	425	1,167	651	515	1,166	90	▲ 90	-	4,878	▲3,712
	経常損益	▲ 162	30	▲ 132	66	▲ 66	▲ 91	43	▲ 48	▲ 41	23	▲ 18	▲83	17
内 ONE持分法	経常損益	▲ 43	28	▲ 15	52	38	1	36	38	▲ 16	16	-	▲71	108
その他	売上高	83	87	170	175	345	170	175	345	-	-	-	391	▲46
	経常損益	4	1	5	5	10	5	5	10	-	-	-	30	▲20
本部・調整	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-
	経常損益	▲ 14	▲ 11	▲ 25	▲ 20	▲ 45	▲ 30	▲ 10	▲ 40	5	▲ 10	▲ 5	▲71	26
合計	売上高	2,122	1,993	4,115	3,635	7,750	3,820	3,725	7,545	295	▲ 90	205	11,620	▲3,870
	経常損益	▲ 171	51	▲ 120	170	50	▲ 90	140	50	▲ 30	30	-	20	30

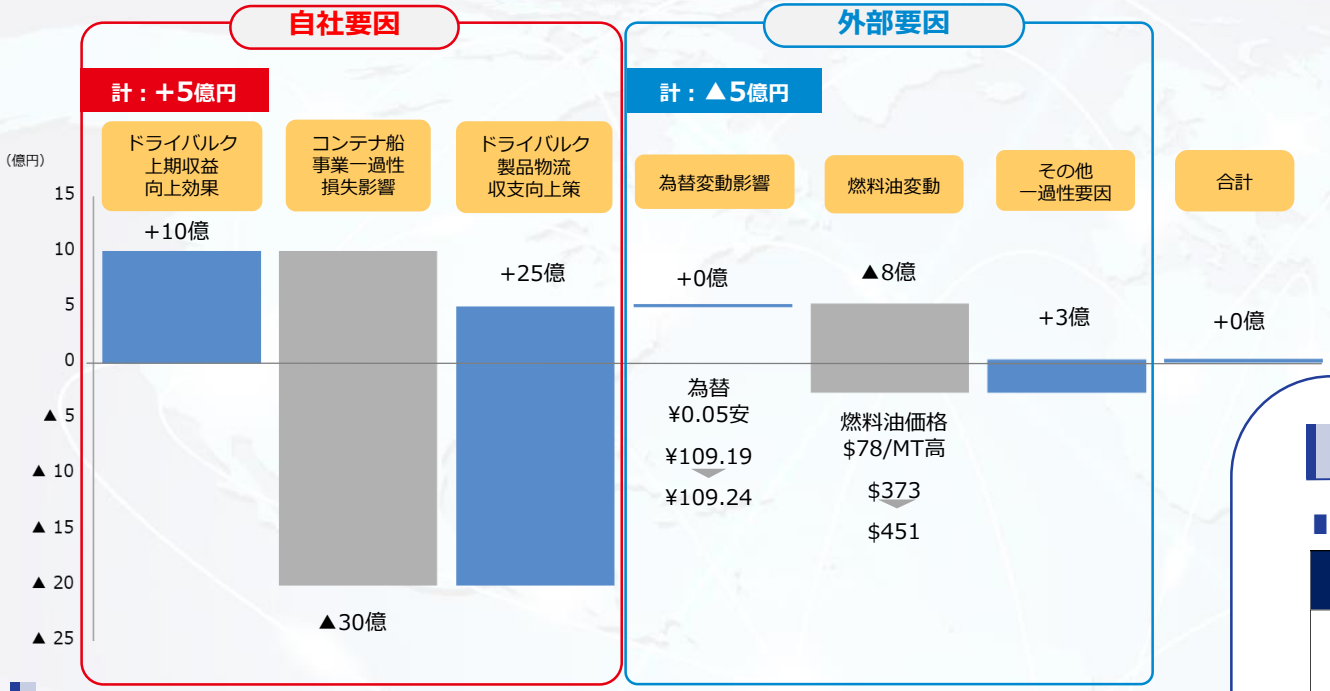
- ドライバルク　：市況も堅調に推移の上、効率的配船/収支向上策効果もあり、上期/通期とも**業績改善**
- エネルギー資源：油槽船市況は軟調だが、中長期契約による順調稼働/エクスポージャー削減効果あり、**期首想定通りの業績推移**
- 製品物流　　：期首想定比 上期▲45億円、下期+25億円で、通期では **期首想定比▲20億円の悪化**
  - ＊ONE社は上期の持分法損益の悪化があるも、シナジー効果前倒しなどにより、通期業績予想は変更なし
  - ＊当社コンテナ船事業一過性損失が上期▲30億円増加
  - ＊コンテナ船事業残置固定費負担(物流事業/自動車船事業帰属に変更)あり、早期の削減に向け取組み中
  - ＊当社コンテナ船事業/自動車船事業などを中心に収支向上策実施により、通期セグメント経常損益悪化を▲20億円に留める計画

(注) 2018年度からの報告セグメント変更に伴い、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▲55億円となります。

2018年度通期業績予想 変動のポイント[期首公表比較]

期首公表比 経常損益と損益変動要因

2018年度期首公表＋50億 ⇒ 2018年度1Q公表時点 +50億 (±0億)



市況前提比較

		期首公表 上期	期首公表 下期	期首公表 通期	2018年度最新 上期見込	2018年度最新 下期見込	2018年度最新 通期見込	通期差異 前期比
ドライバルク	CAPE	$16,000	$22,000	$19,000	$16,500	$22,000	$19,250	+$250
	PANAMAX	$12,500	$13,500	$13,000	$11,500	$13,500	$12,500	▲$500
	HANDYMAX	$10,500	$11,500	$11,000	$11,000	$11,500	$11,250	+$250
	SMALL HANDY	$9,000	$9,500	$9,250	$9,400	$9,500	$9,450	+$200
油槽船	VLCC	$14,250	$15,000	$14,600	$10,100	$15,000	$12,550	▲$2,050
	AFRAMAX	$11,000	$11,000	$11,000	$9,000	$11,000	$10,000	▲$1,000
	クリーン船11万トン	$12,000	$12,000	$12,000	$10,650	$12,000	$11,350	▲$650

収支向上策 (+25億円)

■ 下記項目に木目細かく取組む計画

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

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1Q実績

- ドライバルク市況は、海上輸送需要が好調さを維持する中、新造船の竣工による供給圧力が弱まったことから、堅調に推移
  - 大型船
    各地でのストライキ等の影響で一時的に下落する場面も見られたが、年初に停滞していたブラジル出し鉄鉱石の荷動きが回復したことで、総じて堅調さを持続
  - 中小型船
    米中貿易摩擦への懸念から価格が上昇した南米出し穀物の動き出しが鈍かったものの、その後復調してからは安定的に推移
- 市況の変化を見極めた効率配船の実施、最適経済運航の徹底、運航コスト削減に取り組む

期末運航規模推移

	2016年度末	2017年度末	2018年6月末
CAPE	95	106	111
中小型船	130	127	121
チップ船	11	10	10
合計	**236**	**243**	**242**

2018年度：運航規模におけるエクスポージャー率

	2018年度通年期首見込	2018年6月時点最新見込
CAPE	9%	9%
中小型船	37%	32%
チップ船	0%	0%

2018年度2Q以降

- 中長期契約の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
- 輸送品質とサービスの向上や環境負荷の低減を図り、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	上期予想	下期予想	通期予想
CAPE	$12,200	$14,600	$23,350	$12,900	$15,750	$14,950	$16,500	$22,000	$19,250
PANAMAX	$9,000	$10,200	$12,000	$11,500	$10,650	$10,500	$11,500	$13,500	$12,500
HANDYMAX	$8,700	$9,200	$10,700	$10,600	$9,800	$11,050	$11,000	$11,500	$11,250
SMALL HANDY	$7,300	$7,400	$9,350	$8,500	$8,150	$8,800	$9,400	$9,500	$9,450

B-2 部門別業績動向
エネルギー資源セグメント - 油槽船/電力炭船

2018年度1Q実績

- 油槽船
  - 船腹供給増による需給ギャップ拡大が継続、市況は低調に推移
  - 当社VLCC及びLPG船隊は、中長期契約を基盤とした順調稼働を継続
- 電力炭船
  - 中長期契約を基盤とし安定的な収益を確保
  - 配船/運航効率向上の追求とエクスポージャー縮小を実施

期末運航規模推移 (*予想)

	2016年度末	2017年度末	2018年度末(*)
VLCC	7	6	8
LPG船	6	7	8
他油槽船	9	9	4
電力炭船	24	23	25
合計	**46**	**45**	**45**

2018年度2Q以降

- 油槽船
  - 既存船新造代替と新規契約獲得による中長期契約の積み上げ（2018年度 LPG船 1隻竣工予定）
- 電力炭船
  - 中長期契約獲得による安定収益体制の維持拡大
  - 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

2018F：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6月時点最新見込
VLCC	31%	31%
LPG船	19%	19%
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	上期予想	下期予想	通期予想
VLCC	57	45	62	41	51	45	46	48	47
（中東/日本）	$19,800	$11,000	$20,350	$9,200	$15,000	$10,050	$10,100	$15,000	$12,550
AFRAMAX	99	93	110	83	96	87	94	100	97
（南方/日本）	$10,200	$8,350	$7,500	$5,700	$7,900	$7,000	$9,000	$11,000	$10,000
クリーン11万トン	92	112	117	95	104	94	101	95	98
（中東/日本）	$8,700	$12,200	$11,350	$11,200	$10,900	$9,350	$10,650	$12,000	$11,350

B-3 部門別業績動向
エネルギー資源セグメント – LNG船/液化ガス/海洋資源

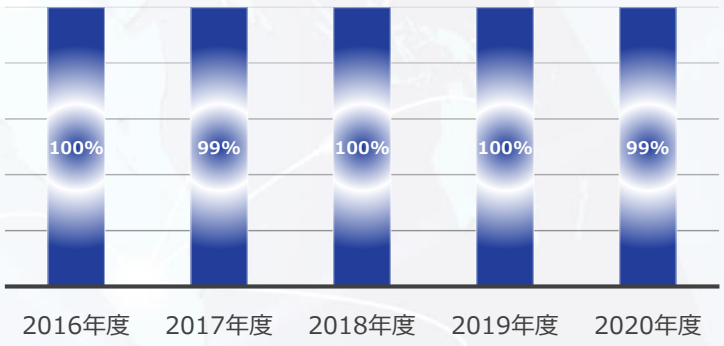
2018年度1Q実績

- LNG船
  - 中長期契約の下、順調に稼働し、安定的収益に貢献
- 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燃料供給の事業化を決定
  - 当社を含めた4社で設立した合弁会社より、川崎重工業にLNG燃料供給船を発注
- 海洋資源開発
  - 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的収益として順調稼働
- オフショア支援船
  - 海洋資源開発停滞により市況低迷

2018年度以降2Q以降

- LNG船
  - 中期契約需要では、事業リスクリターン管理を考慮した対応
  - 中長期契約による安定的収益積み上げに取り組む
- 液化ガス新事業
  - LNG/LPG燃料船の需要創出及び、LNG燃料供給拠点の拡大を図る
  - Gas to Power分野において、洋上発電船/FSRU事業など参画を目指す
- 海洋資源開発
  - 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
  - 収益安定化を進め、市場環境も考慮の上、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

2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
42	44	47	47	45

B-4 部門別業績動向
製品物流セグメント － 自動車船/自動車物流

2018年度1Q実績

- 輸送台数：987千台（前年同期比約11%増）
- アジア出し北米向けの貨物積取りが好調に推移
- 欧州往復航で新規契約を獲得
- 新規にメキシコー中南米サービスを開始
- 輸送台数増加の一方、配船/運航効率の向上に継続的取組み

自動車物流事業展開

- 年間取扱台数 265万台(2018年度)
- 事業展開拠点 10カ国

2018年度2Q以降

- 極東アジア出し欧州/北米向け貨物や大西洋域の荷動きは堅調に推移、中近東向け荷動きは回復にしばらく時間を要する見込み
- HIGH&HEAVY貨物(背高/重量貨物)増量の取組みの継続と収益拡大
- 7,500台超自動車船15隻をはじめとする次世代大型船効果による競争力向上
- トレード構造の変化や複雑化に対応すべく、航路ネットワークの改編並びに船隊整備を進め、事業基盤を強化
- 中南米/アジアにおける自動車物流ビジネスの拡大

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	上期予想	下期予想	通期予想
往航	264	250	288	277	1,079	307	613	658	1,271
復航	48	46	54	47	194	63	127	127	254
三国間	362	324	384	307	1,375	363	740	696	1,436
欧州域内	213	225	223	249	909	254	481	477	958
合計	887	844	948	879	3,557	987	1,961	1,958	3,919
船隊規模（隻数）	94	94	91	89	89	93			

B-5 部門別業績動向
製品物流セグメント - 物流

2018年度1Q実績

- 物流事業全体では前年同期比増収減益

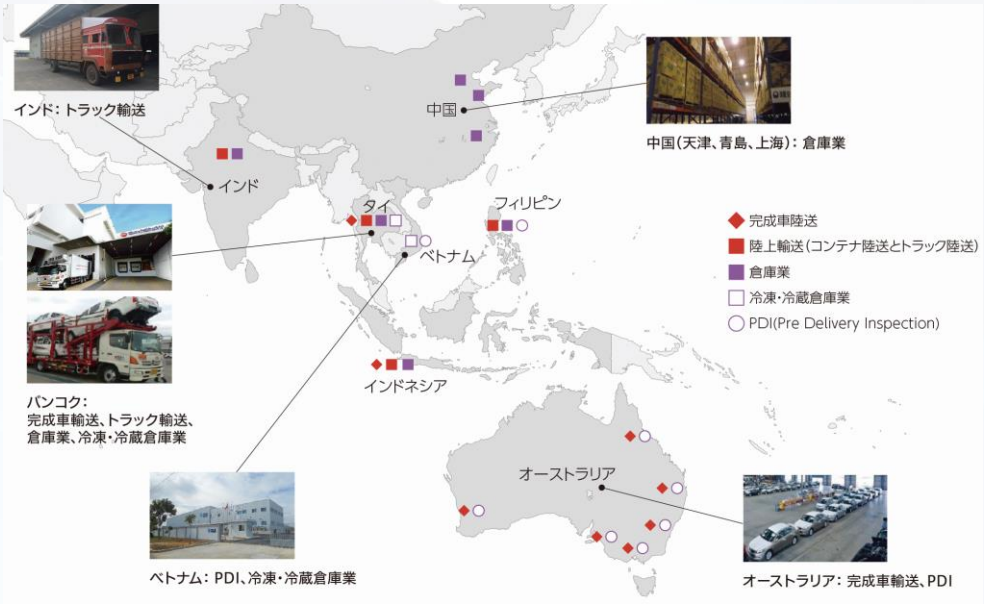
▶ 国内物流

全体の荷動きは堅調。新倉庫の営業開始に加え
顧客工場内の機械据付け業務を新規受注したこと等により増収増益

▶ 国際物流

航空貨物では半導体を中心とした荷動きは好調を維持
タイ・インドネシアでの新規投資による地域物流事業の拡大
コンテナ事業統合後のネットワーク再編、組織改革、
ITシステム投資などの先行費用が発生したことにより減益

当社の物流拠点



2018年度2Q以降

- 顧客基盤・ニーズに応え、グローバルな事業体制整備に注力

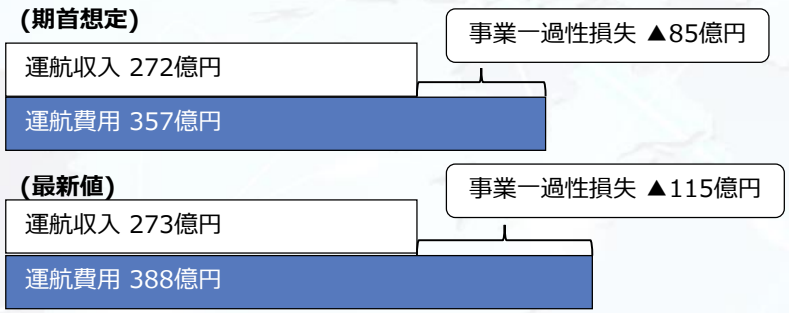
具体目標

- ケイラインロジスティックス社を物流事業の中核とするグループ全体のグローバルネットワーク再構築
- 新規配船（清水・大分間ROROサービス）を活用した海陸一貫輸送での集荷力向上
- 冷凍冷蔵倉庫事業の展開を含め各国/各地域に根差したバイヤーズコンソリデーション事業の顧客基盤拡大/事業深化
- プロジェクト貨物の物流サービス品質向上
- グループ間の人材交流/活用促進

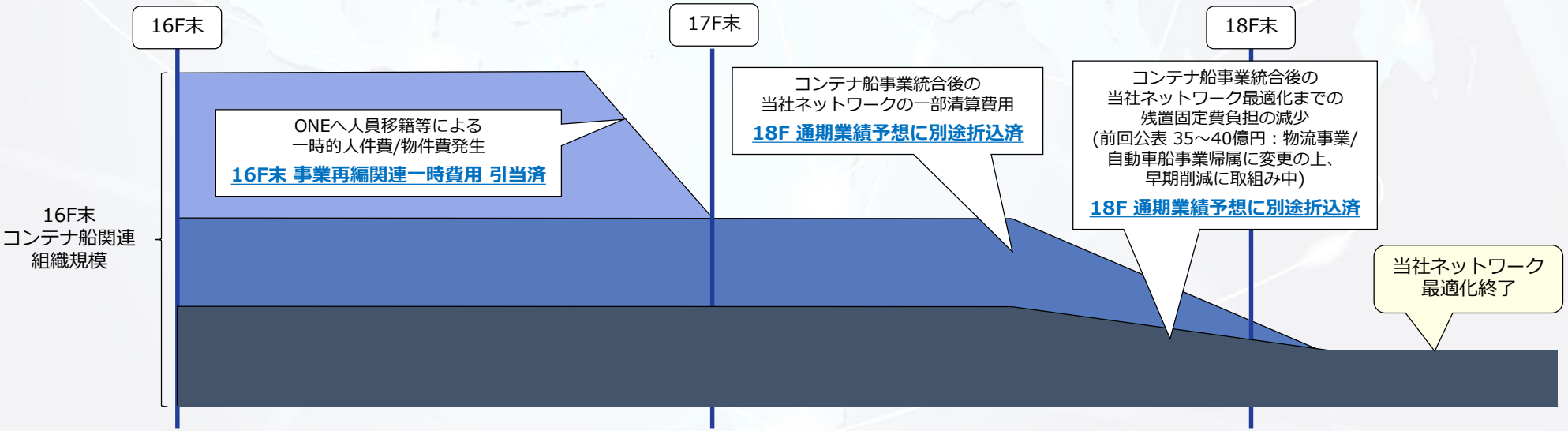
製品物流セグメント -コンテナ船

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



- 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



ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2018年度第1四半期決算説明資料

2018年7月31日

2018年度第1四半期及び通期概況

収支概況

2018年度第1四半期：

立ち上がり時に一部サービスの混乱もあり積高は想定を下回った事、また費用面でも想定以上のバンカー価格の高騰もあり、税引後損益は▲US$120百万の赤字。上期全体では、期首公表比で凡そ▲US$40百万の悪化。

2018年度通期見込み：

既にサービスも安定しており、第2四半期以降は、営業面では概ね定常状態に戻る見込み。バンカー価格の急激な上昇は悪化要因となるもののシナジー効果は前倒しで現れてきており、また会計処理方法の見直し等もあり期首想定通りの収益は確保できる見込み。
尚、海外ターミナル事業による収益については、事業移管の遅れに伴い、第4四半期からのみの計上とした。

シナジー効果の進捗

US$1,050百万(1,124億円)/年間のシナジー効果は順調に現出してきている。
初年度である2018年度は、当初の見込み60%程度に対し、80%程度は現出する見込み。

Copyright © 2018 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved

2018年度第1四半期決算（実績・予想）

1Q実績/通期業績予想

（単位：百万US$）

	2018年度				
	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

- **税引後最終損益に対する燃料油Sensitivity：US$10/MTあたり±26百万US$に（残り9ヶ月/最大）**

前回予想比

（単位：百万US$）　　*2018年4月時点

	2018年度前回予想*			2018年度					通期	
	上期 予想	下期 予想	通期 予想	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想	増減 (百万US$)	増減 (%)
売上高	6,269	6,891	13,160	2,066	3,376	5,442	6,812	12,254	-906	-6.9%
税引き後損益	3	107	110	-120	82	-38	147	110	0	0.0%
燃料油価格（US$/MT）	$383.00	$383.00	$383.00	$407.00	$468.00	$440.00	$468.00	$454.00	$71.00	

Copyright © 2018 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved

積高・消席率

航路別積高・消席率

（単位：千TEU）

航路別積高・消席率		2018年度 Q1 実績
北米往航	積高	530
	消席率	73%
欧州往航	積高	312
	消席率	73%

航路概況

- **北米往航：需給ともに対前年6%程度増加。各アライアンスでいくつかの合理化も公表されており、需給バランスの改善が一定程度期待される。7月の消席率は90%まで回復、2Q以降は期初想定並みの消席率を見込む。**
- **欧州往航：供給は対前年度5%増加。足元は需要の伸びが供給増には及ばなかったものの、今後の繁忙期に向けては、堅調な荷動きが見込まれる。7月の消席率は92%まで回復、2Q以降は北米往航と同様に、期初想定並みの消席率を見込む。**

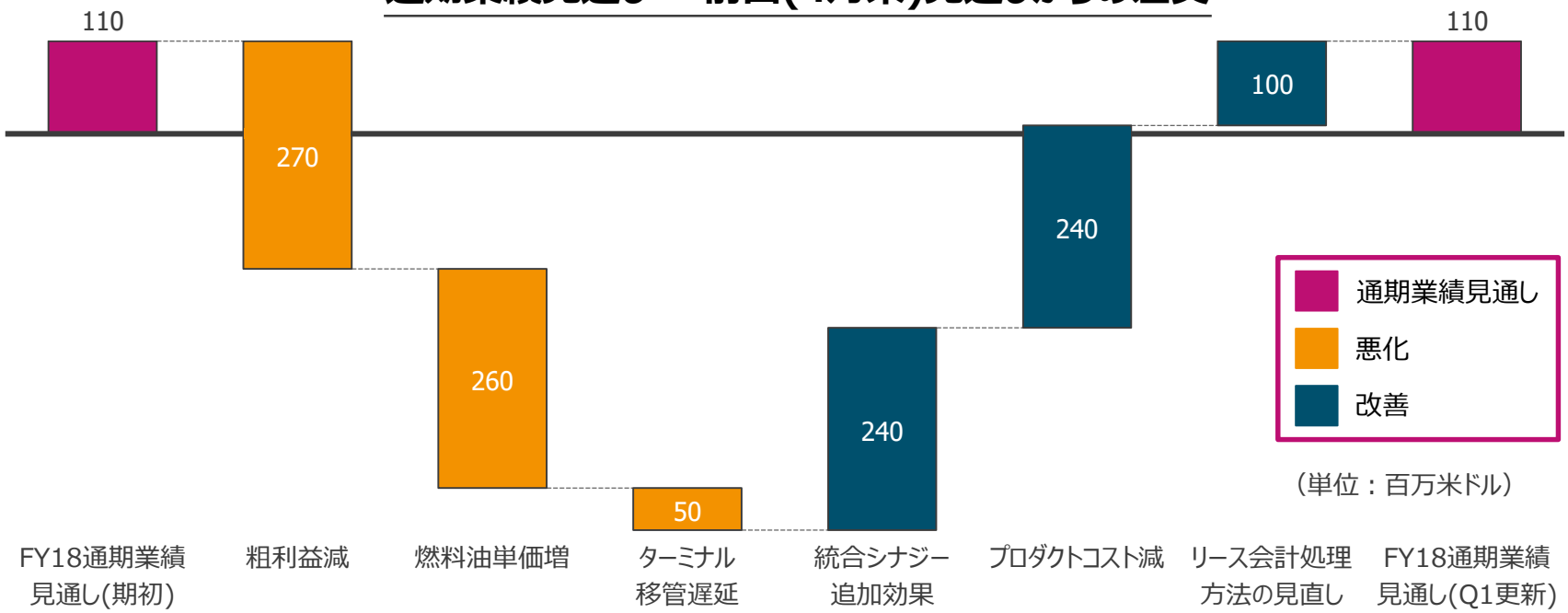
※2018年度1Q運賃実績を基準値として、第2四半期以降、指数による運賃実績開示を行う予定

Copyright © 2018 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved

通期業績見通し差異分析

粗利益減や燃料油単価値上がり等の収支悪化要因は有るものの、統合シナジー効果の前倒しやコスト削減、及びリース会計処理方法の見直し等により、110百万米ドルの2018年通期業績予想に変更なし。

通期業績見通し – 前回(4月末)見通しからの差異



差異要因分析		
	粗利益減	• 主に、消席率の悪化による
	燃料油単価増	• 期初想定 $383/MT → 今回想定 $454/MT
	海外ターミナル移管遅延	• 期初想定 2Qより移管 → 今回想定 4Qより移管
	統合シナジー効果増	• 主として内陸輸送費用、ターミナル費用等の変動費削減が想定以上のペースで進捗
	プロダクトコスト減	• 燃料消費量削減、8月からの北米西岸航路1便減便によるコスト削減効果等
	リース会計処理の見直し	• 期初にファイナンスリース処理を前提としていた定期傭船契約につき、今年度はオペレーティングリース処理となったことによるP/L上の改善

Copyright © 2018 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved

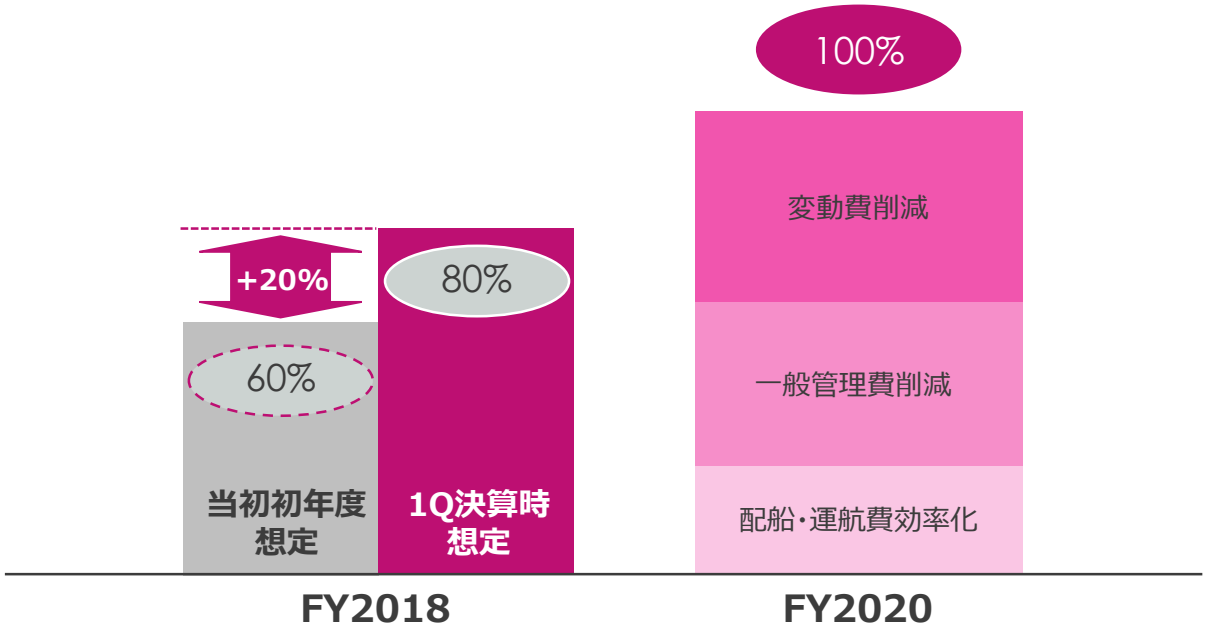
シナジー効果

当初見込み1,050百万米ドル(1,124億円)/年間のシナジー効果目標に対して、初年度にて当初想定の60%を上回る80%のシナジー現出を見込む。

（為替：1 US$=107円前提）

- 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



Copyright © 2018 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved

船隊構成

	Size		合計
第1四半期末	>= 20,500 TEU	キャパシティ(TEU)	120,600
		隻数	6
	10,500 - 20,500 TEU	キャパシティ(TEU)	265,100
		隻数	19
	9,800 - 10,500 TEU	キャパシティ(TEU)	100,100
		隻数	10
	7,800 - 9,800 TEU	キャパシティ(TEU)	357,194
		隻数	40
	6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU)	300,933
		隻数	46
	5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU)	101,898
		隻数	18
	4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)	123,286
		隻数	25
	4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU)	71,816
		隻数	16
	3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU)	42,403
		隻数	10
	2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	50,898
		隻数	19
	1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	18,711
		隻数	11
	1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	5,398
		隻数	5
	< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU)	3,562
		隻数	5
	合計	キャパシティ(TEU)	1,561,899
		隻数	230

Copyright © 2018 Ocean Network Express Pte. Ltd. All Rights Reserved

Value for our Next Century