

2019年3月期 第2四半期決算説明会

2018年10月31日

目次

1. 2019年3月期 第2四半期決算概要 ————— p.3-6
2. 2019年3月期 通期業績予想 ————— p.7-10
3. セグメント別 資料 ————— p.11-16
4. 財務状況 ————— p.17
5. 運航船舶 ————— p.18
6. 中期経営計画進捗報告と緊急対応 ————— p.19-24

**(添付) Ocean Network Express社
2018年度上期決算説明資料**

1. 2019年3月期第2四半期決算概要

- ▶ 売上高 持分法適用のONE社の営業開始によりコンテナ船部門の売上計上が無くなり、対前年同期比で減収。
- ▶ 経常損益 経常赤字。不定期専用船は対前年同期比で増益の一方、定期船及び航空運送で対前年同期比で大幅減益となり、損益悪化。
- ▶ 特別利益・損失 航空機・予備エンジンの減損損失や、ドライバルク船の備船解約金等を損失計上する一方、投資有価証券を初め資産売却による利益も計上。

< 上期振り返り >

定期船と航空運送は経常赤字。そのほかの各セグメントは経常黒字。

- 定期船 単体コンテナ船部門の事業終了に要した一時費用、及び ONE社の業績不振で経常赤字。
- 航空運送 自社運航機の運航停止に伴う業績悪化で経常赤字。健全性が確認された機体から順次運航を再開。9月末時点で3機が復帰。
- 物流 堅調に推移。フォーワーディング部門、コントラクトロジスティクス部門ともに着実に改善。前年同期比で増益。
- 不定期専用船 市況改善を背景にドライ船を中心に前年同期比で増益。自動車輸送は資源国向け輸送需要の回復が遅れた他、豪雨に伴う一時的な需要減も影響。

▶ 対前年同期比で減収減益、各段階損益は赤字

(億円)	18/3期							19/3期			上期 増減
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	
売上高	5,217	5,425	10,642	5,663	5,525	11,189	21,832	4,648	4,507	9,156	▲1,486
営業損益	35	91	127	120	30	150	278	▲81	39	▲41	▲169
経常損益	102	117	220	135	▲75	60	280	▲66	▲24	▲90	▲310
親会社株主に 帰属する 当期純利益	53	8	62	105	33	138	201	▲45	▲52	▲97	▲160
為替レート	¥111.48	¥110.92	¥111.20	¥112.65	¥109.72	¥111.19	¥111.19	¥108.10	¥110.87	¥109.48	+ ¥1.72
燃料油価格	\$326.72	\$316.32	\$321.52	\$339.76	\$382.84	\$361.30	\$341.41	\$395.94	\$443.36	\$419.65	+\$98.13

前年同期比較（セグメント別）

2Q決算



- ▶ 定期船 単体コンテナ船部門の事業終了に要した一時費用、及びONE社の業績不振で大幅悪化
- ▶ 航空運送 NCA社の運航停止に伴う業績悪化で経常赤字
- ▶ 不定期専用船 ドライ船を中心に増益

事業セグメント (億円)	18/3期							19/3期			上期増減	
	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期		
一般貨物輸送事業	定期船	1,715	1,790	3,505	1,768	1,640	3,408	6,914	801	700	1,502	▲2,003
		57	76	133	38	▲63	▲24	108	▲166	▲22	▲188	▲322
	航空運送	233	237	471	258	248	506	978	217	74	291	▲180
		7	▲8	▲0	8	10	18	18	▲16	▲62	▲79	▲79
物流		1,189	1,277	2,467	1,356	1,299	2,655	5,123	1,304	1,353	2,657	189
		▲0	13	12	10	0	11	23	13	19	32	20
(単純合計)	3,139	3,305	6,444	3,382	3,188	6,571	13,015	2,323	2,127	4,450	▲1,994	
	63	81	145	58	▲52	5	150	▲169	▲65	▲235	▲381	
不定期専用船		1,889	1,922	3,812	2,055	2,088	4,144	7,956	2,065	2,081	4,146	334
		27	22	50	65	▲19	45	96	104	54	158	107
不動産		19	19	39	19	20	40	79	18	19	38	▲1
		6	8	14	6	5	12	26	7	7	14	▲0
その他		390	400	791	466	465	931	1,723	435	466	901	110
		11	9	20	10	0	11	31	9	▲3	5	▲14
消去・全社		▲222	▲221	▲444	▲261	▲236	▲498	▲942	▲194	▲186	▲380	63
		▲6	▲4	▲10	▲5	▲9	▲14	▲25	▲17	▲16	▲33	▲22
連結		5,217	5,425	10,642	5,663	5,525	11,189	21,832	4,648	4,507	9,156	▲1,486
		102	117	220	135	▲75	60	280	▲66	▲24	▲90	▲310

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

© 2018. NYK Group. All rights reserved.

(億円)

円高	▲5	今期 109.48円/\$, 1.72円の円高
燃料油高	▲92	今期 \$419.65/MT, \$98.13の上昇
海運市況変動等	14	(定期船(含むONE)▲101、不定期船+115)
為替差損益	6	
その他	▲233	(単体コンテナ船事業終了一時費用 ▲150) (NCA運航一時休止に伴う影響 ▲79)
合計	▲310	

▶ 前回予想比 増収・営業増益。経常利益・当期純利益は大幅悪化を見込む。

(経常利益)

- ▶ 定期船 下方修正。ONE社の業績下方修正を反映（当社とのバンカー前提の差分も織込み済）単体の事業終了コストは2Qでほぼ終了。
（当社業績予想では海外ターミナル事業は年度末まで当社保有を前提）
- ▶ 航空運送 前回予想を据え置き。自社運航機材11機のうち、747-400Fの3機は運航体制から外し、747-8Fの8機体制に向け、健全性の確認を継続。本日までに5機が復帰。
- ▶ 物流 期初から概ね予想通り、フォワーディング部門・コントラクトロジ部門ともに堅調に推移。不採算事業の構造改革も継続。
- ▶ 不定期専用船 概ね前回予想並。
 - ドライバルク部門 荷動き増加を背景に市況回復は継続。
 - リキッド部門 石油製品輸送の市況は依然として弱含み。LNG・海洋は堅調。
 - 自動車輸送部門 資源国向け輸送需要は依然回復に遅れ。

▶ 資産流動化を継続。一定の特別利益を見込む。

▶ 中間配当10円を実施。期末配当10円を予定し、年間20円の見通しを堅持。

(億円)	18/3期 (実績)				通期	19/3期 (予想)				通期増減	前回予想比 (通期)
	上期		下期			上期(実績)		下期	通期		
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q				
売上高	10,642		11,189		21,832	9,156		8,943	18,100	▲3,732	450
	5,217	5,425	5,663	5,525		4,648	4,507				
営業損益	127		150		278	▲41		96	55	▲223	35
	35	91	120	30		▲81	39				
経常損益	220		60		280	▲90		▲40	▲130	▲410	▲230
	102	117	135	▲75		▲66	▲24				
親会社株主に 帰属する 当期純利益	62		138		201	▲97		37	▲60	▲261	▲180
	53	8	105	33		▲45	▲52				

為替レート	¥ 111.48	¥ 110.92	¥ 112.65	¥ 109.72	¥ 111.19	¥ 108.10	¥ 110.87	¥ 110.00	¥ 109.74	+ ¥ 1.45
燃料油価格	\$326.72	\$316.32	\$339.76	\$382.84	\$341.41	\$395.94	\$443.36	\$500.00	\$459.83	+\$118.42

▶ 経常利益に対する感応度

為替レート : 1円の円安で約1億円/年の増益

燃料油価格 : \$ 10/MTの燃料油価格下落で約14億円/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)	18/3期 (実績)					19/3期 (予想)					通期 増減	
	1Q	2Q	上期	下期	通期	1Q	2Q	上期(実)	下期	通期		
一般貨物輸送事業	定期船	1,715	1,790	3,505	3,408	6,914	801	700	1,502	1,298	2,800	▲4,114
		57	76	133	▲24	108	▲166	▲22	▲188	▲126	▲315	▲423
	航空運送	233	237	471	506	978	217	74	291	319	610	▲368
		7	▲8	▲0	18	18	▲16	▲62	▲79	▲81	▲160	▲178
物流	1,189	1,277	2,467	2,655	5,123	1,304	1,353	2,657	2,663	5,320	197	
	▲0	13	12	11	23	13	19	32	28	60	37	
(単純合計)	3,139	3,305	6,444	6,571	13,015	2,323	2,127	4,450	4,280	8,730	▲4,285	
	63	81	145	5	150	▲169	▲65	▲235	▲179	▲415	▲565	
不定期専用船	1,889	1,922	3,812	4,144	7,956	2,065	2,081	4,146	4,104	8,250	294	
	27	22	50	45	96	104	54	158	142	300	204	
その他事業	不動産	19	19	39	40	79	18	19	38	37	75	▲4
		6	8	14	12	26	7	7	14	11	25	▲1
その他	390	400	791	931	1,723	435	466	901	898	1,800	77	
	11	9	20	11	31	9	▲3	5	19	25	▲6	
消去・全社	▲222	▲221	▲444	▲498	▲942	▲194	▲186	▲380	▲375	▲755	187	
	▲6	▲4	▲10	▲14	▲25	▲17	▲16	▲33	▲32	▲65	▲40	
連結	5,217	5,425	10,642	11,189	21,832	4,648	4,507	9,156	8,943	18,100	▲3,732	
	102	117	220	60	280	▲66	▲24	▲90	▲40	▲130	▲410	

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

➤ 定期船の売上高大幅減少は、主として持分法適用会社であるONE社の売上高が含まれないため

通期業績予想 (セグメント別・前回今回予想比較)

業績予想



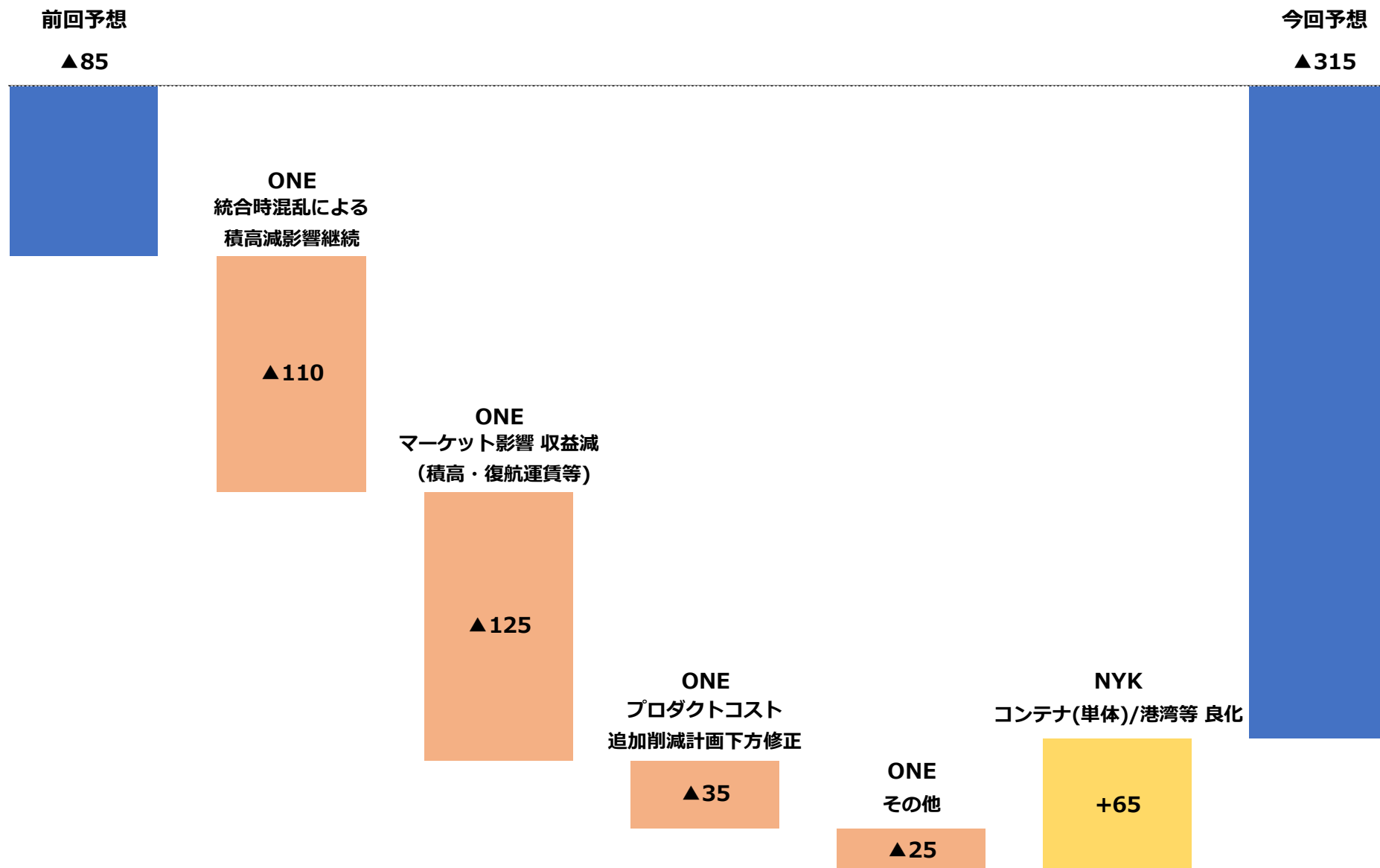
事業セグメント (億円)	前回予想			今回予想			前回予想差			
	上期	下期	通期	上期(実)	下期	通期	上期	下期	通期	
一般貨物輸送事業	定期船	1,470	1,320	2,790	1,502	1,298	2,800	32	▲22	10
		▲145	60	▲85	▲188	▲126	▲315	▲43	▲186	▲230
	航空運送	320	310	630	291	319	610	▲29	9	▲20
		▲75	▲85	▲160	▲79	▲81	▲160	▲4	4	0
物流		2,670	2,660	5,330	2,657	2,663	5,320	▲13	3	▲10
		35	30	65	32	28	60	▲3	▲2	▲5
(単純合計)	4,460	4,290	8,750	4,450	4,280	8,730	▲10	▲10	▲20	
	▲185	5	▲180	▲235	▲179	▲415	▲50	▲184	▲235	
不定期専用船		3,990	3,920	7,910	4,146	4,104	8,250	156	184	340
		140	160	300	158	142	300	18	▲18	0
不動産		40	40	80	38	37	75	▲2	▲3	▲5
		15	10	25	14	11	25	▲1	1	0
その他		840	810	1,650	901	898	1,800	61	88	150
		15	10	25	5	19	25	▲10	9	0
消去・全社		▲370	▲370	▲740	▲380	▲375	▲755	▲10	▲5	▲15
		▲35	▲35	▲70	▲33	▲32	▲65	2	3	5
連結		8,960	8,690	17,650	9,156	8,943	18,100	196	253	450
		▲50	150	100	▲90	▲40	▲130	▲40	▲190	▲230

※ (上段) 売上高 (下段) 経常損益

- 定期船 経常利益 増減分析
- 航空運送 業績・諸元
- 物流 取扱量（海上・航空）
- 不定期専用船 市況動向（ドライ・タンカー）
輸送台数（自動車輸送）

▶ 1. 定期船事業 前回通期予想比 増減分析

※いずれもNYK推計 単位：億円



▶ 2. 航空運送事業 (NCA)

	18/3期(実績)				通期	19/3期(予想)				前回予想比 (通期)
	上期		下期			上期(実績)		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			
売上高(億円)	471		506		978	291		319	610	▲20
	233	237	258	248		217	74			
経常損益(億円)	▲0		18		18	▲79		▲81	▲160	0
	7	▲8	8	10		▲16	▲62			
輸送重量 千トン	286		270		556	148		127	275	▲42
	142	145	138	132		112	36			
輸送量(RTK) 百万トンキロ	1,703		1,607		3,310	853		763	1,616	▲346
	847	855	819	787		669	183			
供給量(ATK) 百万トンキロ	2,401		2,199		4,601	1,222		1,133	2,355	▲243
	1,180	1,221	1,111	1,087		944	278			
YIELD指数 09/3期 1Q=100	82		90		86	90		94	92	2
	81	82	91	89		94	79			
MOPS (ジェット燃料) US\$ per bbl	\$62		\$76		\$69	\$88		\$90	\$89	\$0
	\$61	\$64	\$73	\$80		\$87	\$89			

▶ 機材復帰スケジュール

3機(9月末) ⇒ 5機(10月末) ⇒ 6機(3Q末) ⇒ 8機(4Q末)

▶ 3. 物流事業：郵船ロジスティクス

		17/3期 (実績)	18/3期(実績)				通期	19/3期(予想)				前回 予想比 (通期)
			上期		下期			上期(実績)		下期	通期	
			1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			
海上 輸出	TEU (1,000TEU)	775	395		385		780	419		433	852	▲86
			195	200	200	186		203	216			
	前年同期比	22%	4%		▲3%		1%	6%		12%	9%	
		5%	3%	▲2%	▲4%	4%		8%				
航空 輸出	重量 (1,000トン)	369	184		191		375	190		198	389	▲23
			88	96	98	93		94	97			
	前年同期比	11%	4%		▲1%		2%	3%		4%	4%	
		2%	6%	▲4%	2%	7%		1%				

➤ 海上事業・航空事業

取扱いは堅調。貿易摩擦懸念で前回予想比では減少。
航空事業は粗利改善が進捗、海上事業は仕入れ値が高止まりし粗利改善に遅れ。

➤ ロジスティクス事業

前期を上回る堅調な取扱高や新興国等への投資に加え、品質・
効率化等の改善にも注力し、損益改善。

▶ 4. 不定期専用船事業 - 1) ドライバルカー・タンカー市況動向

	18/3期(実績)					19/3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	1,018	1,137	1,519	1,174	1,212	1,258	1,603	1,571	1,501	1,426
	Cape (5TC)	12,231	14,632	23,331	12,919	15,778	14,928	22,054	21,000	19,746	17,982
	Panamax (Pac)	8,304	9,811	11,271	10,945	10,083	10,741	10,444	11,750	11,171	11,435
	Handymax (Pac)	7,832	8,657	9,239	9,180	8,727	11,467	10,718	11,500	11,296	11,617
	Handy (Pac)	6,778	7,112	8,640	7,671	7,551	8,684	7,932	8,750	8,529	9,046
タンカー	VLCC	22,582	13,541	23,099	8,083	16,827	9,076	13,966	30,000	20,761	23,269

※ドライバルク船型別市況 (スポット傭船料) 5TC = 5航路平均、Pac = 太平洋ラウンド 単位 = \$/day

- ▶ ドライバルク部門 荷動き増加を背景に市況は緩やかに回復。
- ▶ リキッド部門 原油・LPGは回復基調。石油製品輸送は船腹供給圧力で市況は弱含み。

▶ 4. 不定期専用船事業 - 2) 自動車船

	18/3期(実績)				通期	19/3期 (予想)				前回予想比 (通期)
	上期		下期			上期(実績)		下期	通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q		1Q	2Q			
輸送台数 (万台)	179		184		363	168		163	331	▲17
	88	91	94	90		87	81			
前年同期比	7%		9%		8%	▲6%		▲11%	▲9%	▲5%
	5%	10%	9%	9%		▲1%	▲11%			

- 資源国向け積み台数が伸び悩み。
- 三国間輸送の収支改善を目指し、配船効率化に着手。

4. 財務状況

	17/3期末 (実績)	18/3期末 (実績)	18/9期末 (実績)	19/3期末 (今回予想)	19/3期末 (前回予想)
有利子負債 (億円)	9,453	9,834	11,164	10,000	9,800
自己資本 (億円)	5,224	5,519	5,292	5,250	5,700
自己資本比率	26%	27%	25%	27%	28%
DER	1.81	1.78	2.11	1.90	1.72
ROE	-	3.8%	-	-	5.2%
営業CF (億円)	279	890	▲135	600	900
投資CF (億円)	▲1,446	▲1,379	▲1,301	▲600	▲900
(減価償却費)(億円)	(920)	(878)	(454)	(834)	(834)

5. 運航船舶

事業 セグメント	船種	17/9期末(実績)			18/9期末(実績)					
		所有 (含共有) 隻数	備船 隻数	運航船 合計 隻数	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	29	70	99	32	2,095	32	3,056	64	5,151
不定期専用船 事業	撒積船 (ケープサイズ)	27	82	109	26	5,101	82	16,136	108	21,237
	撒積船 (パナマックスサイズ)	39	56	95	37	3,306	55	4,671	92	7,977
	撒積船 (ハンディサイズ)	56	92	148	57	2,683	98	4,764	155	7,448
	チップ船	9	33	42	9	460	34	1,867	43	2,327
	自動車船	35	82	117	42	781	75	1,400	117	2,182
	タンカー(油槽船)	41	26	67	39	7,292	21	2,946	60	10,239
	LNG船	67	3	70	71	5,757	3	228	74	5,985
	在来・プロジェクト 貨物	23	18	41	23	427	19	273	42	701
	その他	1	0	1	1	7	0	-	1	7
その他事業	客船	1	0	1	1	7	0	-	1	7
合計		328	462	790	338	27,921	419	35,345	757	63,267
海洋事業 (J/V保有船)	シャトルタンカー			29					29	3,437
	FPSO			4					3	-
	FSO			1					1	-
	ドリルシップ			1					1	-
総合計				825					791	66,698

※ 共有船の重量トン是他社持ち分を含む。LNG船の隻数・重量トンにはJ/V保有を含む。DWT・・・1,000KT

➤ 中期経営計画 “Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green” の基本方針は不変



- **ドライバルク事業の見直し**
 - ✓ 高コスト用船の期前返船
(今期は3隻決定済。追加で実施予定)
 - ✓ 市況耐性の強化
- **運賃安定型事業の積み上げ**
 - ✓ LNG船隊整備計画の推進
- **D&Gへの取り組み**
 - ✓ 専任部署を新設し、国内・海外で推進

➤ 中間期実績および今年度業績下方修正を受け「緊急対応」を実施

- 資産流動化 / グループ経営強化 / 法令遵守徹底の「加速化」
- NCA社 (事業の安定化) / ONE社 (収支改善への取組み)
- ガバナンスの更なる強化

➤ 資産流動化 / グループ経営強化 / 法令遵守徹底の「加速化」

□ 資産流動化

- ✓ 政策保有株式

上期実績	約180億円の売却益計上
	2008年度比で約6割（取得価額比）削減
3Q以降	継続して削減予定
- ✓ 不動産

上期実績	厚生用社宅売却の実施
3Q以降	一部物件の売却と優良物件の再開発検討の加速化

□ グループ経営強化

(実施済)

- ✓ グループ会社役員を選任・報酬制度の再構築

(検討)

- ✓ 内外グループ会社数削減と機能別統合・再編の実施
- ✓ ITを活用した内部監査の高度化

□ 法令遵守徹底

- ✓ 真摯に反省
- ✓ 社長のリーダーシップの下、緊急アピール集会の実施
- ✓ 国内外の各グループ会社トップに緊急総点検を指示

➤ NCA社・ONE社

◆ 運航復帰スケジュール

	6月17日 全便運航 停止	2Q末	3Q末	4Q末
運航 機材数	0	3	6	8

□ NCA社 - 事業の安定化

- ✓ 747-8F x 8 機の早期運航復帰
- ✓ 整備体制の再構築
- ✓ 海外提携先との協業による 747-400F のスペース有効活用の追求

□ ONE社 - 収支改善への取組み

- ✓ 創業期の混乱は既に収束
- ✓ 積高・消席率（主として復航）の未回復や3J時代の契約履行等で、混乱時のマイナスをリカバリーできず
- ✓ 安定化と一時的悪化要因の克服
 - 積高・消席率の回復とDetention & Demurrage（コンテナ延滞料・蔵置料）の回収強化
- ✓ 収益力回復の為の構造改革推進
 - 貨物ポートフォリオ最適化
 - プロダクト再構築
 - 組織の最適化
 - シナジー効果の現出
- ✓ ONEに対するガバナンス強化（上記施策の進捗管理・ベストプラクティスの浸透）

➤ ガバナンスの更なる強化

□ ガバナンス強化委員会新設（2019/1/1～）

- ✓ 社外役員のカバナンス関与の更なる強化
- ✓ 社外役員、常勤監査役および執行側取締役（総務本部長・経営企画本部長）で構成
- ✓ 外部専門家も随時参加
- ✓ 新グループ（常設事務局）設置・総務本部長がグループ長を兼務

□ 社外役員構成

- ✓ ガバナンスの強化に資する「専門性と経験」の更なる多様化
- ✓ 指名諮問委員会を経て、3Q決算発表時に発表予定

□ NCA事案に関する対応

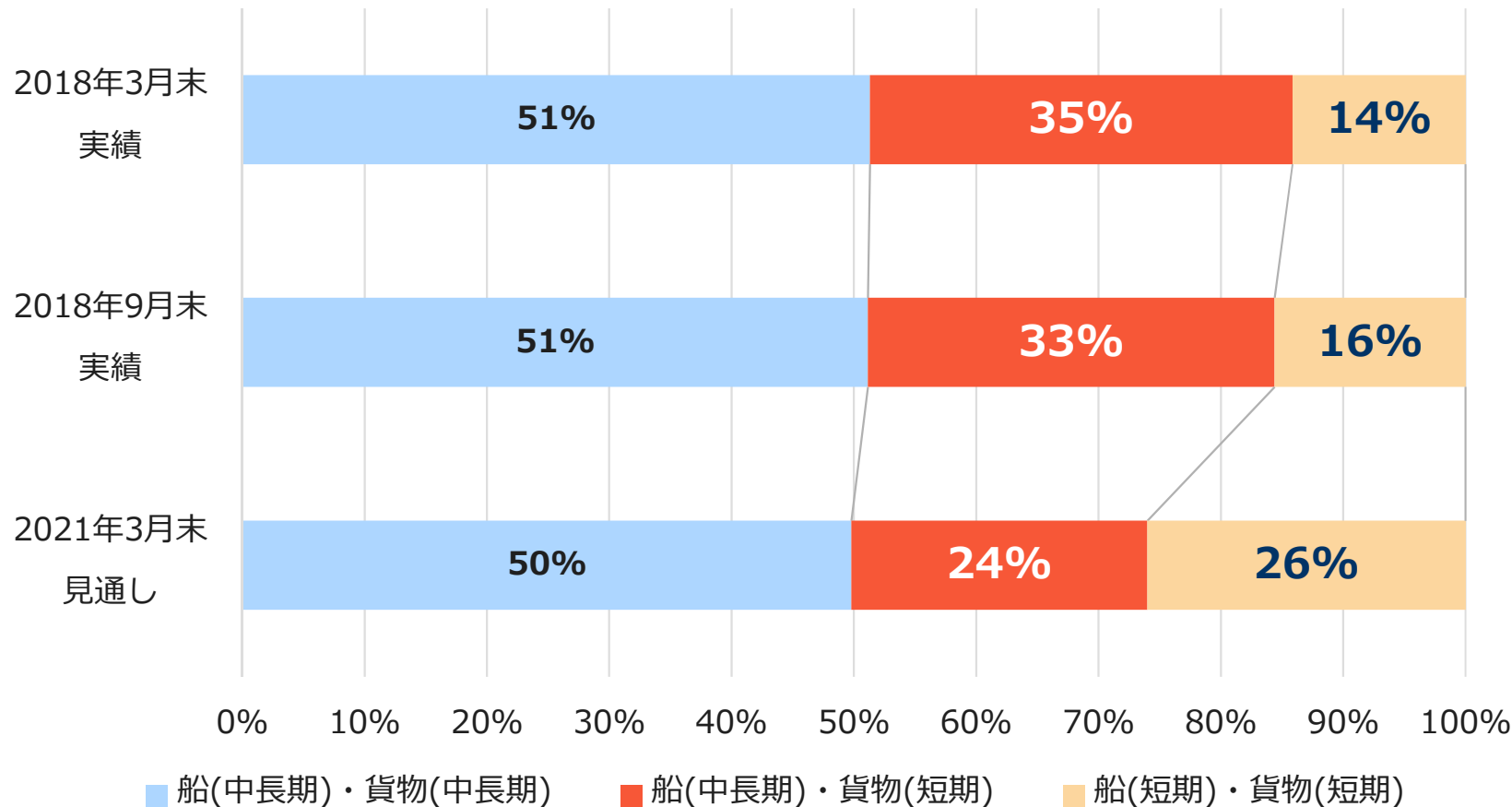
- ✓ 社内調査委員会（NCA）と対策委員会（NYK）をそれぞれ設置済
- ✓ 両委員会では外部弁護士が調査を主導
- ✓ 徹底的な原因究明と多角的な検証を踏まえた再発防止の為の施策の策定・実施に向け取組中（1月末までに策定予定）

中期経営計画進捗状況 (ケーブサイズ・パナマックス)

➤ 市況耐性強化の為、運航船隊に占める長期固定船比率の見直しを図る

今期は高コスト傭船 3隻の期前返船を決定済。今後も追加で実施予定。

長期固定船比率の見直し

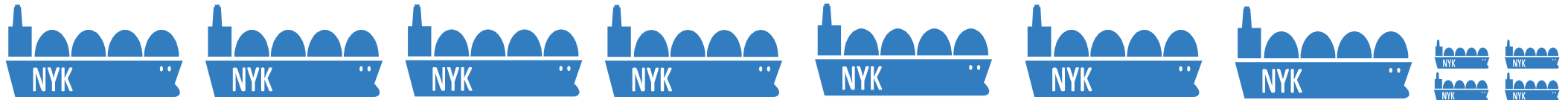


➤ 期間の定義
 中長期：2年以上
 短期： 2年未満
 * グラフ上の%は大凡の数字

中期経営計画進捗状況 (LNG・海洋事業)

➤ LNG船隊計画の進捗 (18年3月末 71隻 → 23年3月末 予想97隻)

18年9月末時点LNG船運航隻数 74隻



18年9月以降竣工予定の成約済み案件 8隻

	船名/造船所	用船者	プロジェクト	出し地	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
1	ENERGY GLORY	東京ガス	Covepoint	アメリカ					
2	川崎重工	JERA	Freeport	アメリカ					
3	三菱造船	JERA	Freeport	アメリカ					
4	三菱造船	三井物産	Cameron	アメリカ					
5	三菱造船	三菱商事	Cameron	アメリカ					
6	現代重工	Iberdrola	Corpus Christi	アメリカ					
7	現代重工	EDF	Corpus Christi	アメリカ					
8	三星重工	TOTAL	—————	Worldwide					

➤ 海洋事業成約済み案件

	船種	用船者	海域/油田	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
1	FSO	Equinor	ノルウェー沖合 Martin Linge油田					
2	シャトルタンカー	Equinor	ブラジル沖合 Roncador油田					
3	シャトルタンカー	Equinor	ブラジル沖合 Roncador油田					

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

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	-

-\$3.00

□ 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%

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。

□ 運賃指数

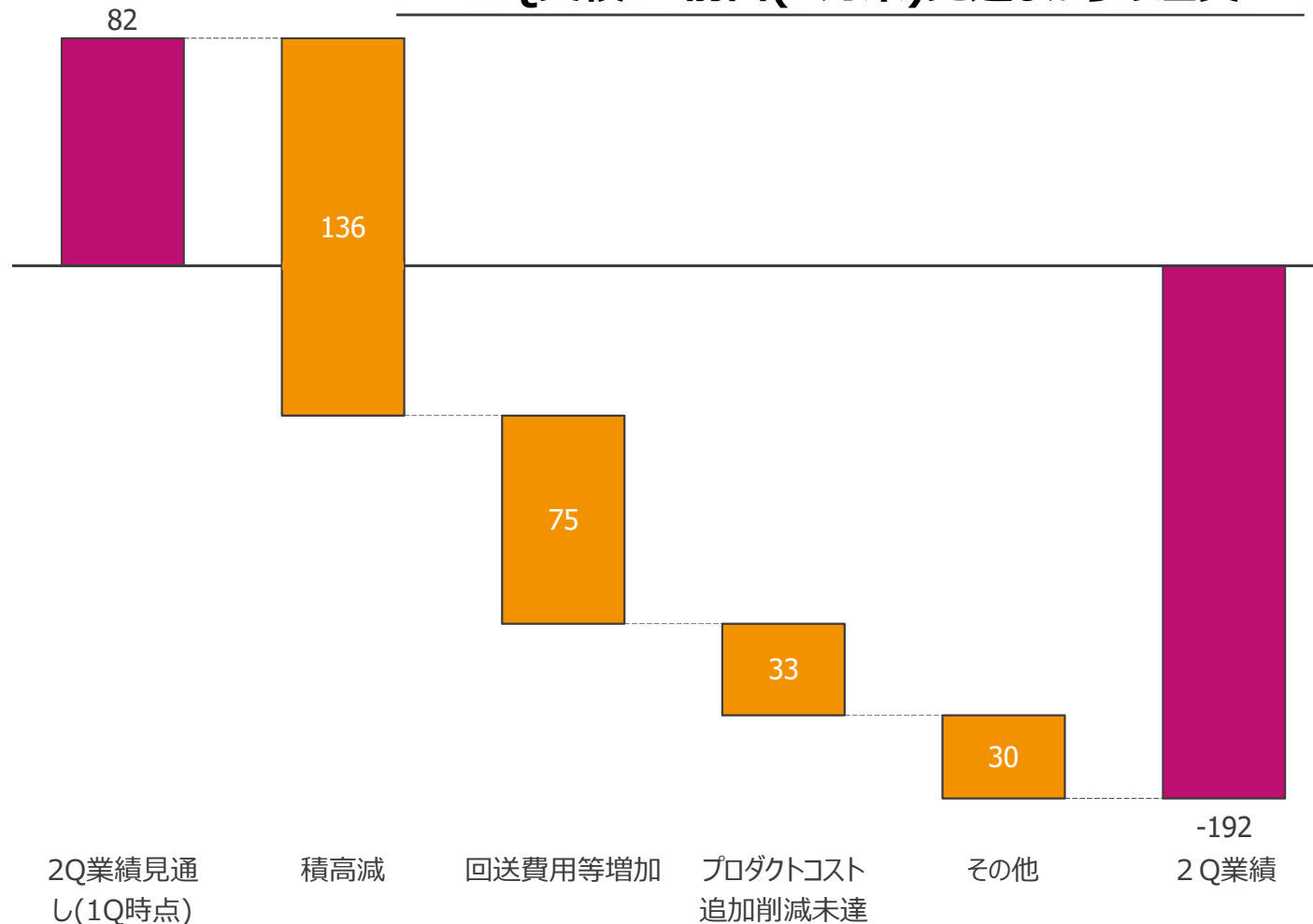
(単位：100 = 2018年度1Qの平均運賃)

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

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

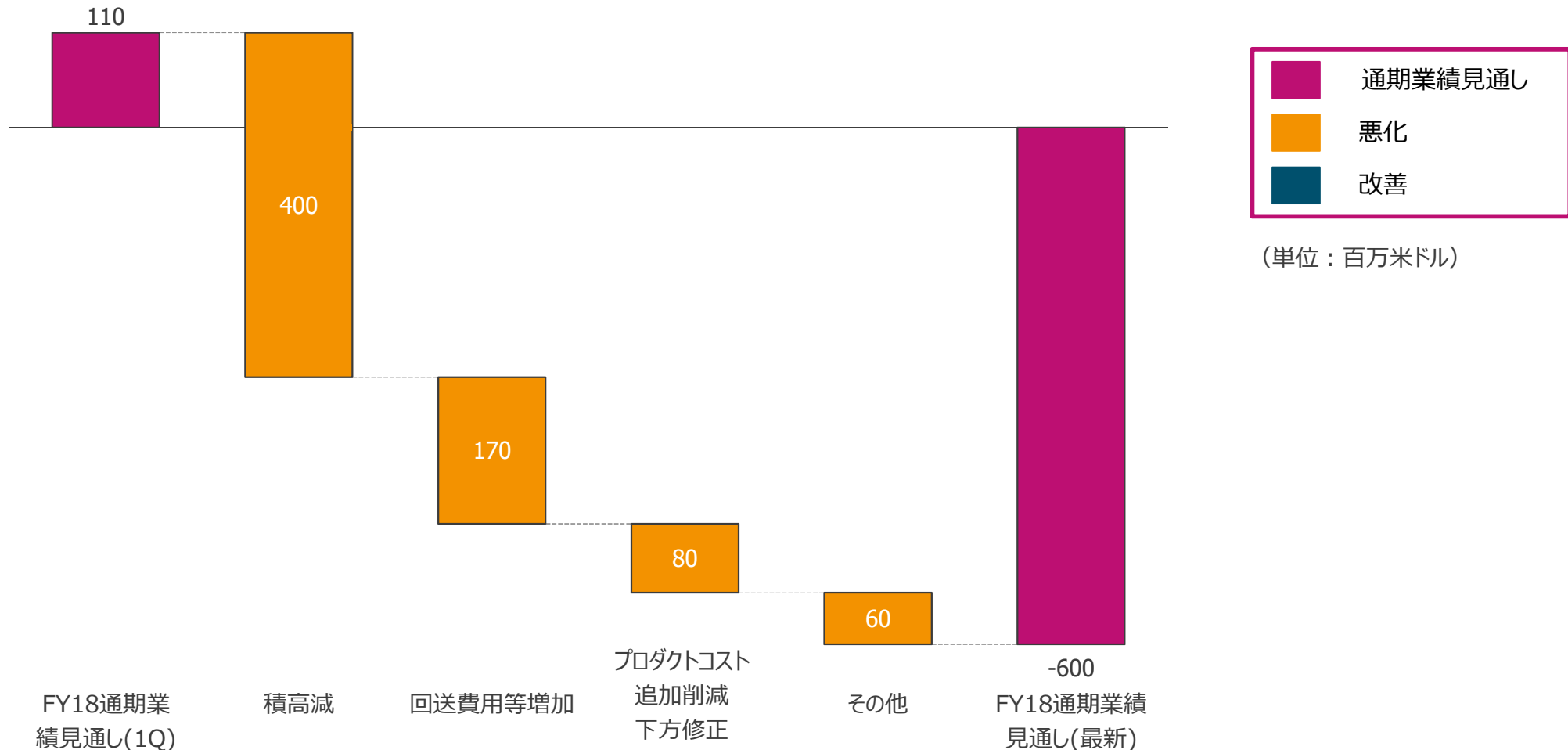


(単位：百万米ドル)

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。

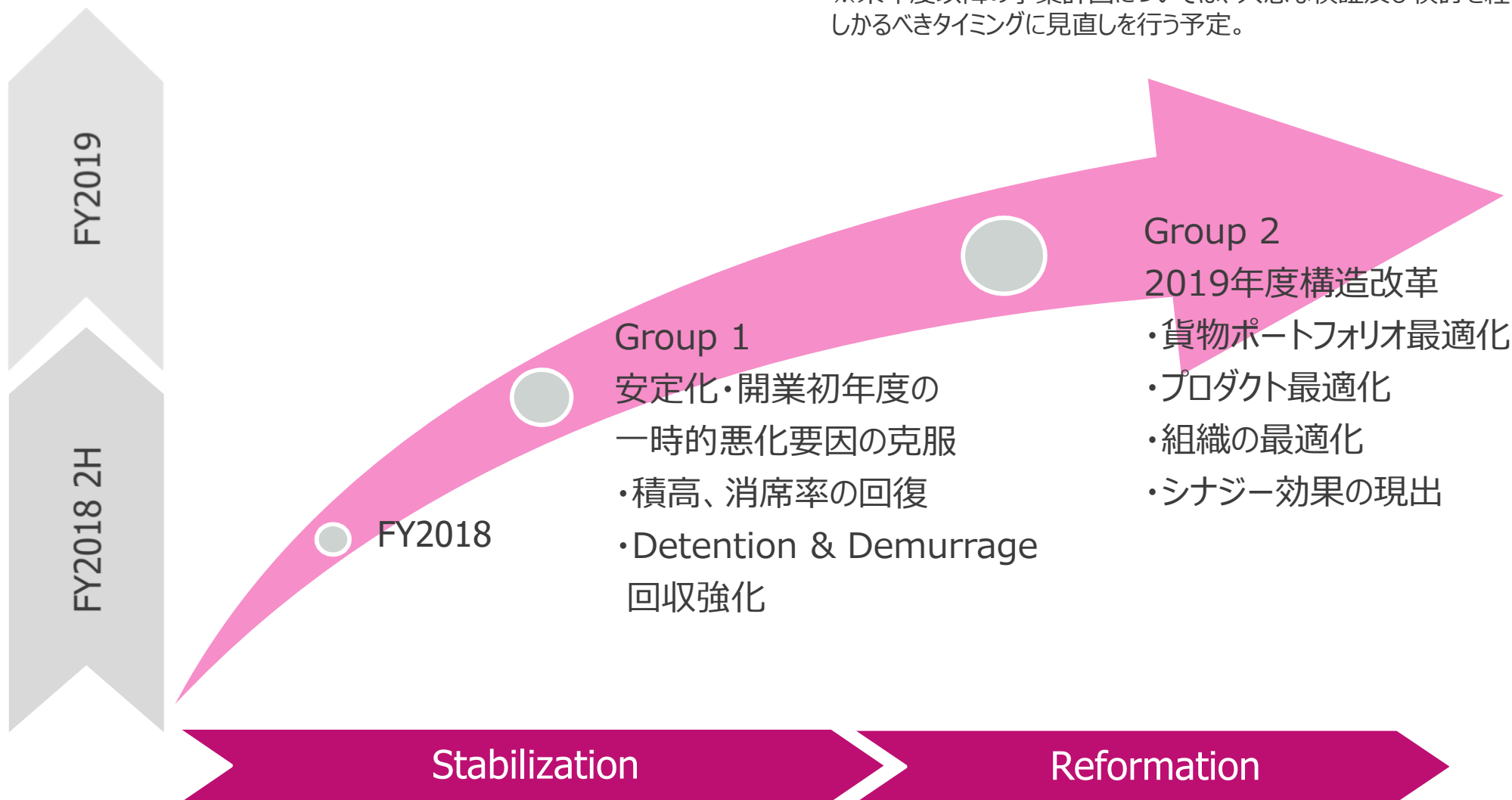
その他

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。



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

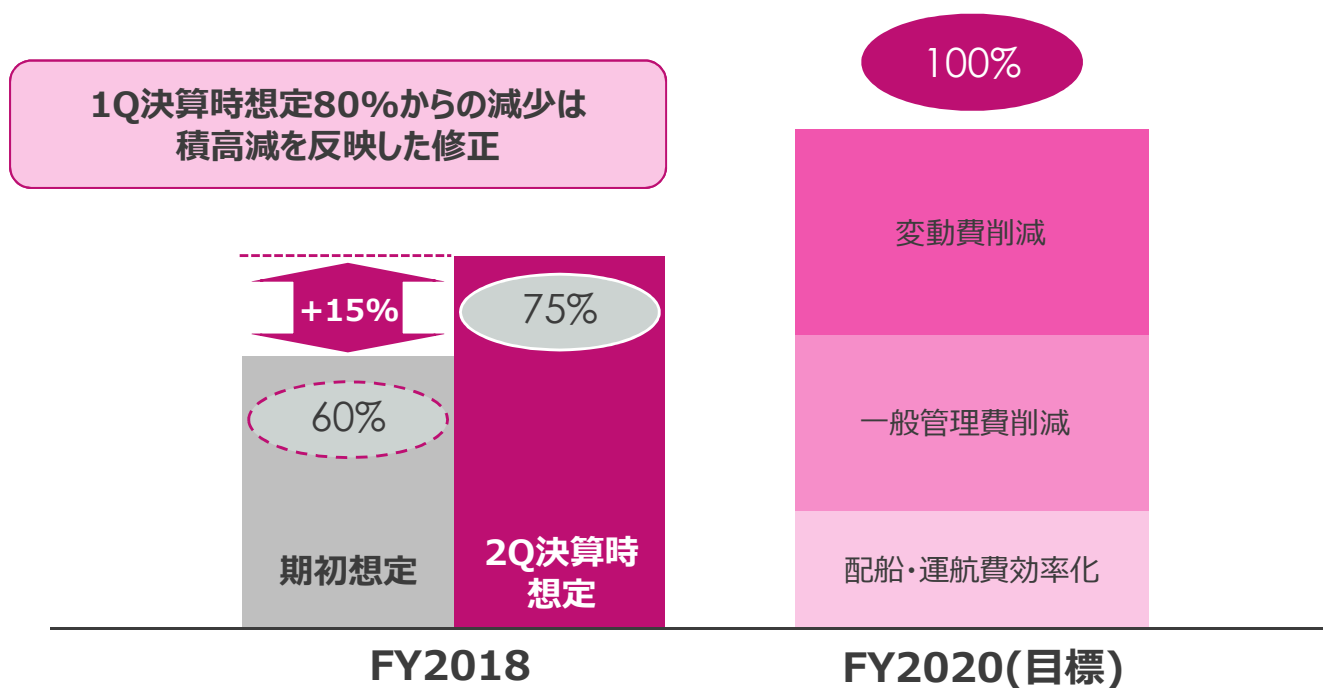
Group 2	貨物ポートフォリオ最適化	往航と復航貨物のマッチングを視野に入れた往復全体での収益の一層の改善を図る。来季のテnder交渉を通じて、貨物ポートフォリオの見直しも同時に進めていく。
	プロダクト最適化	貨物構成に適した形でプロダクトの最適化・運航効率の向上を図る。特に、ONE立ち上げ直後から開始している燃油削減プロジェクトについては、コスト削減に加え、環境面での負荷削減の観点からも、引き続き主要プロジェクトとして促進していく。
	組織の最適化	サービス立ち上げ時の一過性の混乱により発生した業務委託料等の一般管理費増加は収束。今後は、組織全体の見直しを通じ、より効率的且つ競争力のあ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	