

2018年度（2019年3月期） 第3四半期 決算説明資料

2019年1月31日
株式会社商船三井



目次

1. 2018年度 第3四半期 連結決算概要 P3-4
2. 2018年度 第3四半期 連結決算の要点 P5-6
3. 2018年度 連結業績予想 P7-8
4. 2018年度 連結業績予想の要点 P9-10
5. コンテナ船事業セグメントの業績見通し差異 P11
6. コンテナ船事業セグメントの損益改善計画 P13
7. 損益改善へのロードマップ P14
8. 補足資料 1-8 P15-22

1. 2018年度 第3四半期 連結決算概要

(単位: 億円)	2018年度 実績				2017年度 実績				増減	
	1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績		
売上高	3,044	3,154	3,223	9,422	4,032	4,156	4,207	12,396	△2,974	△24%
営業損益	36	110	149	296	11	99	132	243	+53	+22%
経常損益	2	100	144	246	58	114	172	345	△98	△29%
親会社株主に帰属する 当期純損益	△16	74	143	200	52	78	161	292	△91	△31%
為替(期中平均)	¥107.95/\$	¥110.99/\$	¥112.53/\$	¥110.49/\$	¥110.79/\$	¥110.86/\$	¥112.44/\$	¥111.36/\$	△¥0.87/\$	△1%
燃料油単価(期中平均)	\$438/MT	\$479/MT	\$478/MT	\$464/MT	\$319/MT	\$325/MT	\$376/MT	\$341/MT	+\$123/MT	+36%

(註)燃料油単価 = 平均補油単価

【経常損益】前年同期比増減分析

(単位: 億円)

為替変動	△6	前年同期比	¥0.87/\$	円高
燃料油価格変動	△166	前年同期比	\$123/MT	上昇
積取り/運賃変動・その他	+75			
(合計)	△98			

1. 2018年度 第3四半期 連結決算概要 (セグメント別)

		上段		売上高		下段		経常損益			
		2018年度 実績				2017年度 実績				増減	
(単位: 億円)		1Q	2Q	3Q	4-12月実績	1Q	2Q	3Q	4-12月実績		
ドライバルク船事業	ドライバルク船	660	766	781	2,207	693	642	667	2,002	+204	+10%
	(石炭船除く)	38	48	85	172	48	31	32	112	+60	+54%
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	647	707	782	2,138	645	635	678	1,959	+178	+9%
	LNG船、海洋事業	31	48	57	137	34	15	43	93	+44	+47%
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	1,450	1,385	1,355	4,191	2,423	2,612	2,592	7,629	△3,437	△45%
	フェリー・内航RORO船	△56	△29	△34	△120	△49	52	46	48	△169	-
うち、コンテナ船事業		824	645	677	2,147	1,797	1,935	1,927	5,660	△3,513	△62%
		△47	△53	△42	△142	△62	21	37	△3	△138	-
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	249	253	258	760	228	223	225	677	+82	+12%
		33	27	39	100	37	29	35	102	△2	△2%
その他		37	41	45	124	41	42	44	127	△2	△2%
		6	4	6	17	11	0	10	23	△5	△24%
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△51	0	△10	△61	△24	△14	2	△35	△25	-
連結		3,044	3,154	3,223	9,422	4,032	4,156	4,207	12,396	△2,974	△24%
		2	100	144	246	58	114	172	345	△98	△29%

註1) 「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

2. 2018年度 第3四半期 連結決算の要点（Ⅰ）

【概況】

- ◆ 経常利益は前回(10/31)社内見通しから上振れての落着
← コンテナ船事業業績改善、ドライバルク・油送船市況は堅調に推移。
- ◆ ONE社のサービスは安定化。消席率は往復航とも2Qから改善
- ◆ 第3四半期累計期間売上高はONE社(持分法適用会社)へのコンテナ船事業移管による減少の一方、その他部門での増収の結果、前年同期比約3,000億円減少。

【セグメント別】 [1-3Q/2018（9か月） 経常損益実績（前年同期比増減）]

ドライバルク船事業 [172億円 (+60億円)]

- 市況連動船： ケープサイズ市況は11月に豪州鉱山の鉄道脱線事故等の影響から大きく下落したが、その後回復。中小型船は市況エクスポージャーを大幅に縮小しスポット市況影響は小さいが、全般に底堅く推移。
 - 中長期契約船： 鉄鋼原料・電力炭・木材チップ等の輸送で引き続き安定利益を確保。
- ⇒ 前年同期比増益。前回社内見通しからも若干上振れての落着。

エネルギー輸送事業 [137億円 (+44億円)]

■ 油送船

- 原油船： 冬場需要期となるなか、イラン原油の代替として西アフリカ及び米国からの輸出量が増加（トンマイル増加）したことにより、市況は高水準で推移。中長期契約も利益貢献。
 - プロダクト船： 上期低迷した市況は、冬場需要期に加え原油船高市況の影響も波及し、一転して回復。
 - その他： メタノール船・シャトルタンカーは着実に安定利益を計上。
- ⇒ 前年同期比では上期市況低迷の影響もあり損益悪化。前回社内想定からは若干の上振れ。

2. 2018年度 第3四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

■ LNG船・海洋事業

中長期契約からの安定利益を着実に計上。持分法適用会社の船舶処分損があった前年同期から大幅に増益。

製品輸送事業 [▲120億円（－169億円）]

■ コンテナ船事業 [▲142億円（－138億円）]

- ONE：立ち上げ時のサービス混乱は解消、安定化。上期に低迷した消席率は、3Q目標値に欧州航路などで一部未達となったが全般に大幅回復。北米往航運賃が堅調に推移したこともあり、上期分を替評価益の期ズレ修正（費用増）があったものの、前回社内想定からは上振れて落着。
- その他（ONE以外）：統合に伴う移行期費用は前回想定から若干低減。
⇒ 移行期費用の計上もあり、前年同期比では赤字拡大も、前回社内想定からは上振れ。

■ 自動車船

中国向け(米中貿易摩擦影響)、欧州出し(新排ガス・燃費テスト基準影響)等、クロストレード・復航の貨物が減少。運航効率の改善に努めるも、1Qに発生した一部航路における検疫問題等による追加コスト(1Q)の影響もあり、前年同期から損益は悪化。前回社内想定からも若干下振れ。

■ フェリー・内航RORO船

モーダルシフト進展による堅調な荷動きや、カジュアルクルーズ販促により事業環境は堅調なるも、一部フェリーの不具合に伴う長期入渠や燃料油価格上昇により、前年同期比で減益。

3. 2018年度 連結業績予想

*2018年度2Q決算発表時点(2018年10月31日)

(単位: 億円)	2018年度							2017年度	増減
	上期 実績	下期 見通し		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	通期実績		
		3Q実績	4Q見通し						
売上高	6,198	3,223	2,677	5,901	12,100	12,000	+100	16,523	△4,423
営業損益	147	149	53	202	350	300	+50	226	+123
経常損益	102	144	33	177	280	220	+60	314	△34
親会社株主に帰属する 当期純損益	57	143	9	152	210	170	+40	△473	+683

為替(期中平均)	¥109.47/\$	¥112.53/\$	¥110.00/\$	¥111.27/\$	¥110.37/\$	¥109.73/\$	+¥0.64/\$	¥111.08/\$	△¥0.71/\$
燃料単価(期中平均)	\$457/MT	\$478/MT	\$425/MT	\$452/MT	\$454/MT	\$469/MT	△\$15/MT	\$354/MT	+\$100/MT

(註)燃料油単価 = 平均補油単価

【cf】前年度実績	上期	下期		通期	
		3Q	4Q		
売上高	8,189	4,207	4,127	8,334	16,523
営業損益	111	132	△16	115	226
経常損益	173	172	△30	141	314
親会社株主に帰属する 当期純損益	131	161	△766	△605	△473

為替(期中平均)	¥110.82/\$	¥112.44/\$	¥110.22/\$	¥111.33/\$	¥111.08/\$
燃料単価(期中平均)	\$322/MT	\$376/MT	\$396/MT	\$386/MT	\$354/MT

(参考) 経常損益へのSensitivity	
2018年度	
為替:	±1.8億円/¥1/\$ (残り3ヶ月間)
燃料単価:	±0.3億円/\$1/MT (残り3ヶ月間)

3. 2018年度 連結業績予想 (セグメント別)

上段	売上高
下段	経常損益

*2018年度2Q決算発表時点(2018年10月31日)

(単位: 億円)		2018年度							2017年度	
		上期 実績	下期		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	通期実績	増減	
			3Q実績	4Q見通し						見通し
ドライバルク船事業	ドライバルク船	1,426	781	692	1,473	2,900	2,850	+50	2,729	+170
	(石炭船除く)	87	85	37	122	210	190	+20	154	+55
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	1,355	782	611	1,394	2,750	2,700	+50	2,622	+127
	LNG船、海洋事業	80	57	32	89	170	150	+20	136	+33
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	2,836	1,355	1,108	2,463	5,300	5,300	0	10,108	△4,808
	フェリー・内航RORO船	△86	△34	△39	△73	△160	△180	+20	△63	△96
	うち、コンテナ船事業	1,469	677	502	1,180	2,650	2,650	0	7,497	△4,847
		△100	△42	△37	△79	△180	△200	+20	△106	△73
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	502	258	239	497	1,000	1,000	0	900	+99
		61	39	19	58	120	120	0	126	△6
その他		78	45	25	71	150	150	0	162	△12
		11	6	2	8	20	20	0	26	△6
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-	-	-	-	-
		△50	△10	△18	△29	△80	△80	0	△65	△14
連結		6,198	3,223	2,677	5,901	12,100	12,000	+100	16,523	△4,423
		102	144	33	177	280	220	+60	314	△34

註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

【cf】前年度実績	上期	下期		通期		
		3Q	4Q			
ドライバルク船事業	ドライバルク船	1,335	667	726	1,393	2,729
	(石炭船除く)	79	32	41	74	154
エネルギー輸送事業	油送船、石炭船、	1,281	678	663	1,341	2,622
	LNG船、海洋事業	49	43	42	86	136
製品輸送事業	自動車船、コンテナ船事業、	5,036	2,592	2,479	5,072	10,108
	フェリー・内航RORO船	2	46	△112	△66	△63
	うち、コンテナ船事業	3,732	1,927	1,836	3,764	7,497
	△41	37	△103	△65	△106	
関連事業	不動産、曳船、商社、客船等	452	225	223	448	900
		67	35	23	59	126
その他		83	44	34	78	162
		12	10	2	13	26
調整 (消去・全社)		-	-	-	-	-
		△38	2	△29	△26	△65
連結		8,189	4,207	4,127	8,334	16,523
		173	172	△30	141	314

註1)「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

4. 2018年度 業績予想の要点 (I)

【概況】

- ◆ 経常利益： コンテナ船事業業績改善傾向、油送船市況回復に加え、足元燃料油価格下落による費用減が4Qに現出することもあり、前回見通し(10/31)から上方修正。
- ◆ 売上高： コンテナ船事業のONE社（持分法適用会社）へ移管による減少の一方、その他部門の増収の結果、前年度からは約4,400億円減少（27%）
- ◆ 前回見通しからの修正サマリ

	前回見通し(10/31)			⇒	今回		
	上期(実績)	下期	通期経常損益		上期(実績)	下期	通期経常損益
ドライバルク船事業	87	102	190億円	⇒	87	122	210億円
エネルギー輸送事業	80	69	150億円	⇒	80	89	170億円
製品輸送事業	▲86	▲93	▲180億円	⇒	▲86	▲73	▲160億円
全社合計※	102	117	220億円	⇒	102	177	280億円

※その他セグメントと調整（全社・消去）の合計

【セグメント別】 [2018年度通期予想経常損益（10/31発表値からの増減）]

ドライバルク船事業 [210億円（+20億円）]

市況は季節的要因から軟調を見込む。米中貿易摩擦が市場のセンチメントに影響する懸念。一方、中小型船については当社の市況エクスポージャーは小さく、ケープサイズについても今期残りのエクスポージャーは5隻のみ。

⇒ 引き続き安定した利益を創出、前年度からは増益を見込む。

4. 2018年度 業績予想の要点（Ⅱ）

エネルギー輸送事業 [170億円（+20億円）]

■ 油送船

原油船・プロダクト船においては、冬場需要期である2月末頃までは比較的堅調な市況を見込む。

⇒ 下期市況回復に加え中長期契約からの安定利益の貢献もあり一定の利益は確保するものの、上期市況低迷の影響により前年度比では減益を見込む。

■ LNG船・海洋事業

既決案件の稼働に伴い安定利益が着実に増加。前年度比増益を見込む。

製品輸送事業 [▲160億円（+20億円）]

■ コンテナ船 [▲180億円（+20億円）]

消席率回復に加え燃料油価格低下の追い風はあるものの、米中貿易摩擦・欧州経済動向等の外部環境不透明要素を4Qに追加的・保守的に織り込み、ONE社業績はほぼ前回見通し並み。当社の移行期費用減等によりセグメント損益見通しは前回想定からは改善を見込む。

■ 自動車船

復航・クロストレードにおいて、米中貿易摩擦や新排ガス・燃費テスト基準の影響が懸念されるが、引き続き運航効率の改善に努める。

■ フェリー・内航RORO船

燃料費上昇、一部フェリーの長期欠航影響により前年度比では減益を見込む。

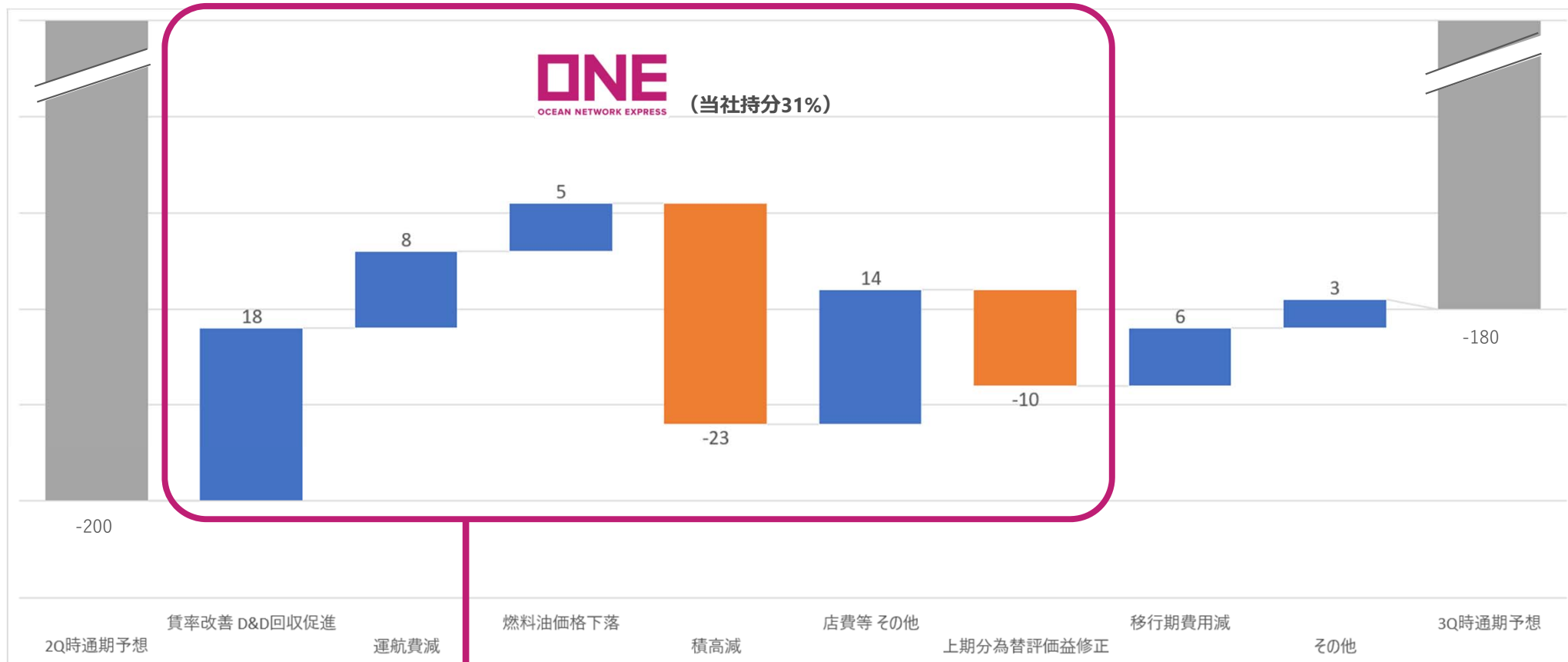
【配当】 前回発表から変更なし。通期で40円（うち中間配当20円を実施済）の配当を予定

5. コンテナ船事業セグメントの通期業績見通し差異（前回vs今回）

コンテナ船事業セグメント 通期業績の差異分析

■ 改善 ■ 悪化 ■ 合計

(単位：億円)



詳細：P.27 ONE社開示資料

Intentionally Blank

6. コンテナ船事業セグメントの損益改善計画

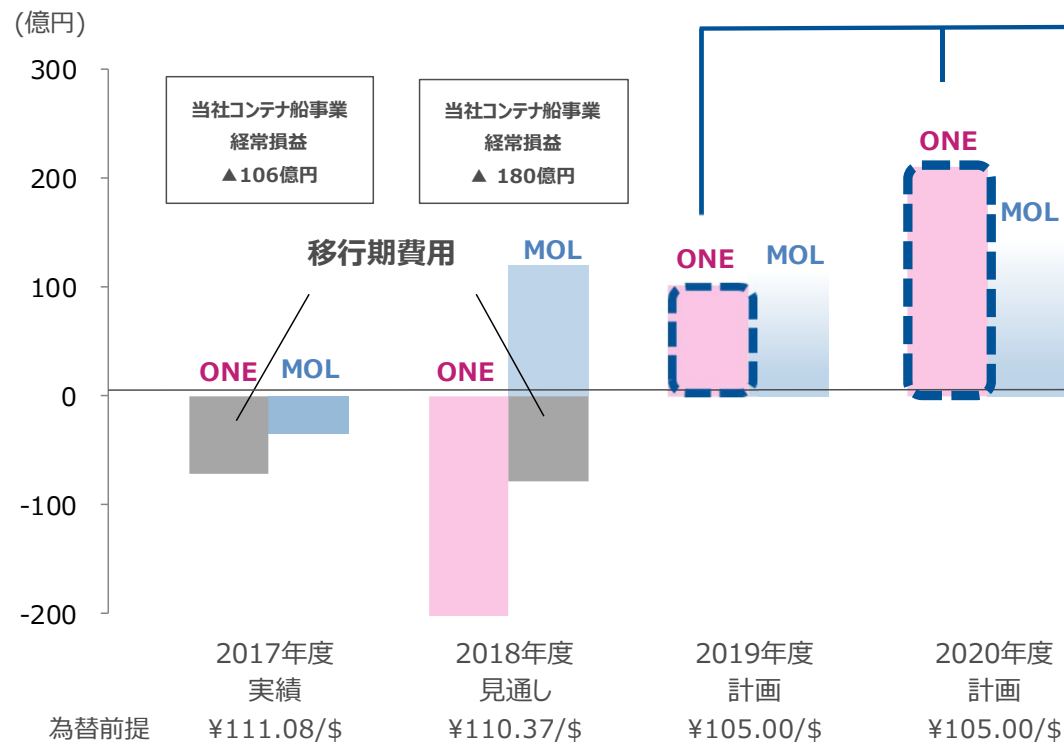
当社コンテナ船事業
経常損益

=

ONE : ONE社に関わる当社持分法投資損益 (ONE社当期損益の31%)

+

MOL : 上記持分法投資損益を除く経常損益 (ターミナル・ロジスティクス事業を含む)



2019及び2020年度のONE社に関わる当社持分法投資損益は、今後実施予定の同社事業計画により見直し予定

(2019・2020年度計画は、2018年4月27日発表時点)

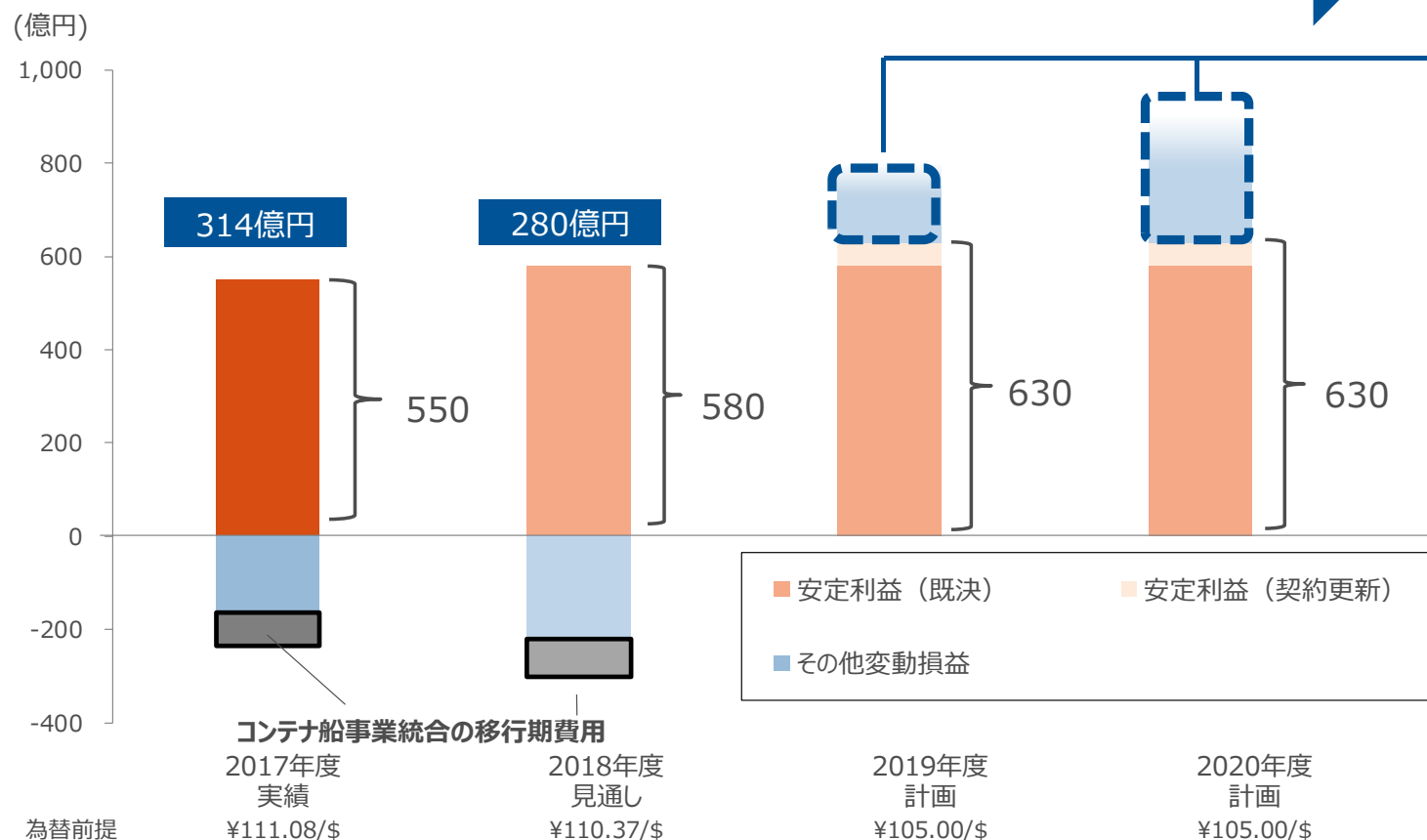
(註) 2019・2020年度計画は2018年4月27日発表時点

7. 損益改善へのロードマップ

ローリングプラン2018

中期的にイメージする経常利益水準
800～1000億円

経常利益



2019及び2020年度の「その他変動損益」については、今後実施予定のONE社事業計画の見直しを踏まえ、再度精査予定

(2019・2020年度計画は、2018年4月27日発表時点)

「安定利益」 + 「その他変動損益」 = 経常利益 (合計)

安定利益 : ドライバルク船・油送船 (中長期契約)、LNG船・海洋事業、関連事業

その他変動損益 : ドライバルク船・油送船 (スポット運航)、自動車船、コンテナ船、ターミナル・ロジスティクス、フェリー・内航RORO船

ドライバルク船市況（スポット傭船料）

[補足資料1]

1. 2017年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	2017年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況	2017年4-9月			2017年10月-2018年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	12,000	14,700	13,300	23,000	13,000	18,000	15,700
パナマックス	8,800	10,100	9,500	11,900	11,500	11,700	10,600
ハンディマックス	8,800	9,500	9,200	11,000	10,700	10,900	10,000
スモールハンディ	7,300	7,400	7,300	9,400	8,500	8,900	8,100
海外子会社運航船に関わる市況	2017年1-6月			2017年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	11,200	12,000	11,600	14,700	23,000	18,800	15,200

2. 2018年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	2018年度						通期
	上期			下期			
当社（単体）運航船に関わる市況	2018年4-9月			2018年10月-2019年3月			平均
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
ケープサイズ	15,000	22,200	18,600	15,800	13,000	14,400	16,500
パナマックス	10,500	12,100	11,300	12,400	10,000	11,200	11,300
ハンディマックス	11,500	11,900	11,700	11,900	11,000	11,400	11,600
スモールハンディ	8,800	8,300	8,500	9,300	8,500	8,900	8,700
海外子会社運航船に関わる市況	2018年1-6月			2018年7-12月			平均
	1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
ケープサイズ	13,000	15,000	14,000	22,200	15,800	19,000	16,500

- (註)
- 1) 黒字は一般市況実績。
 - 2) 青字は見通し。見通しは、フリー船（スポット契約や2年未満の短期契約に従事）の損益予想において参照する市況水準。但し、荷主と運賃を合意済みの場合は合意運賃を損益予想に反映。
 - 3) 海外子会社運航船については、暦年ベース（1-12月）の市況実績・見通しを表示。（海外子会社は12月決算であり、3カ月遅れで当社連結決算に計上される為。）
 - 4) ケープサイズは5航路（2014年度通期決算発表より変更）、パナマックスは4航路、ハンディマックスは5航路、スモールハンディは6航路の平均。

油送船市況（スポット傭船料換算）

[補足資料2]

1. 2017年度(実績)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2017年度						
		上期			下期			通期
当社（単体）運航船に関わる市況		2017年4-9月			2017年10月-2018年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船（VLCC）	中東-極東	20,500	9,700	15,100	19,700	8,400	14,000	14,600
石油製品船（MR）	主要5航路	9,100	10,300	9,700	11,300	10,400	10,900	10,300
海外子会社運航船に関わる市況		2017年1-6月			2017年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
LPG船（VLGC）	中東-日本	17,400	17,500	17,400	9,100	16,000	12,500	15,000

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

2. 2018年度(実績・見通し)

(単位：US\$/日)

船型	対象航路	2018年度						
		上期			下期			通期
当社（単体）運航船に関わる市況		2018年4-9月			2018年10月-2019年3月			平均
		4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
原油船（VLCC）	中東-極東	9,400	14,100	11,800	46,600	26,000	36,300	24,000
石油製品船（MR）	主要5航路	8,200	6,300	7,200	12,000			
海外子会社運航船に関わる市況		2018年1-6月			2018年7-12月			平均
		1-3月	4-6月		7-9月	10-12月		
LPG船（VLGC）	中東-日本	14,900	9,100	12,000	23,300	26,100	24,700	18,300

(註)

(出所) 石油製品船及びLPG船：クラークソン

- 1) 黒字は一般市況実績。
- 2) 青字は見通し。見通しは、フリー船（スポット契約や2年未満の短期契約に従事）の損益予想において参照する市況水準。但し、荷主と運賃を合意済みの場合は合意運賃を損益予想に反映。
- 3) VLCCの市況は、中東-中国航路を前提とする。
- 4) 石油製品船の市況は、欧州-北米、北米-欧州、シンガポール-豪州、韓国-シンガポール、インド-日本の主要5航路単純平均。
- 5) LPG船は海外子会社に運航しており、暦年ベース（1-12月）の市況実績を表示。（海外子会社は12月決算であり、3カ月遅れで当社連結決算に計上される為。）

コンテナ運賃市況 (CCFI*)

[補足資料3]

1. 2017年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2017年度						通期平均
	上期 2017年4-9月			下期 2017年10月-2018年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	622	643	632	615	631	623	628
北米東岸向け	848	851	850	780	870	825	837
欧州向け	1,086	1,124	1,105	1,016	1,084	1,050	1,078
南米向け	750	851	800	757	749	753	777

2. 2018年度 (実績)

(1998年1月1日 = 1,000)

対象航路	2018年度						通期平均
	上期 2018年度4-9月			下期 2018年10月-2019年3月			
	4-6月	7-9月		10-12月	1-3月		
北米西岸向け	620	711	665	812			
北米東岸向け	840	896	868	991			
欧州向け	1,008	1,083	1,045	1,021			
南米向け	546	642	594	576			

*China Containerized Freight Index

1. 2017年度 (実績)

(単位：千台)

(完了ベース／航海備船を含む)	2017年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	1,034	1,137	2,172	1,095	1,130	2,225	4,397

2. 2018年度 (実績・見通し)

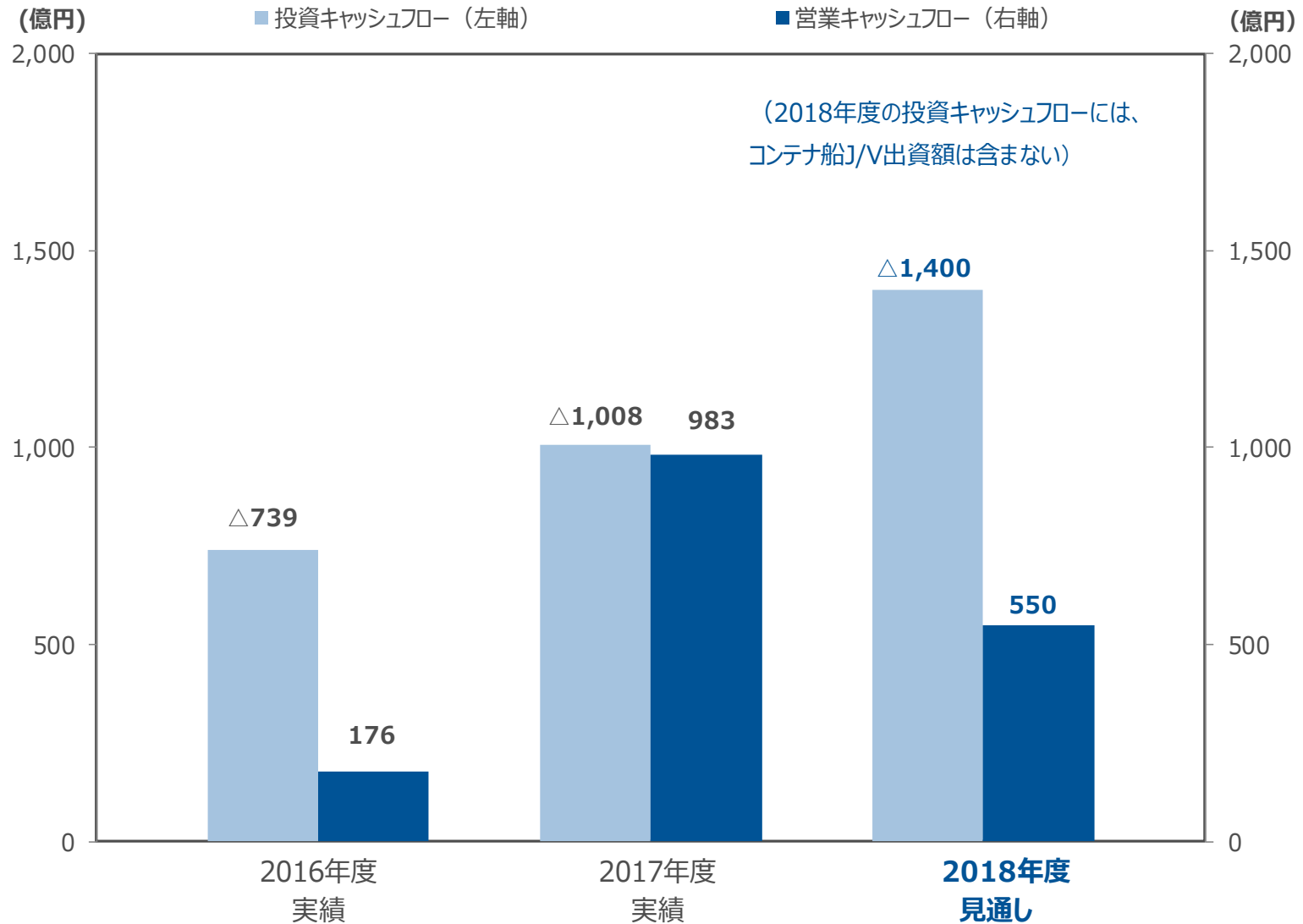
(単位：千台)

(完了ベース／航海備船を含む)	2018年度						
			上期			下期	通期
	1Q	2Q		3Q	4Q		
合計	1,098	1,130	2,229	975	1,024	1,999	4,228

*青字は見通し

キャッシュフロー

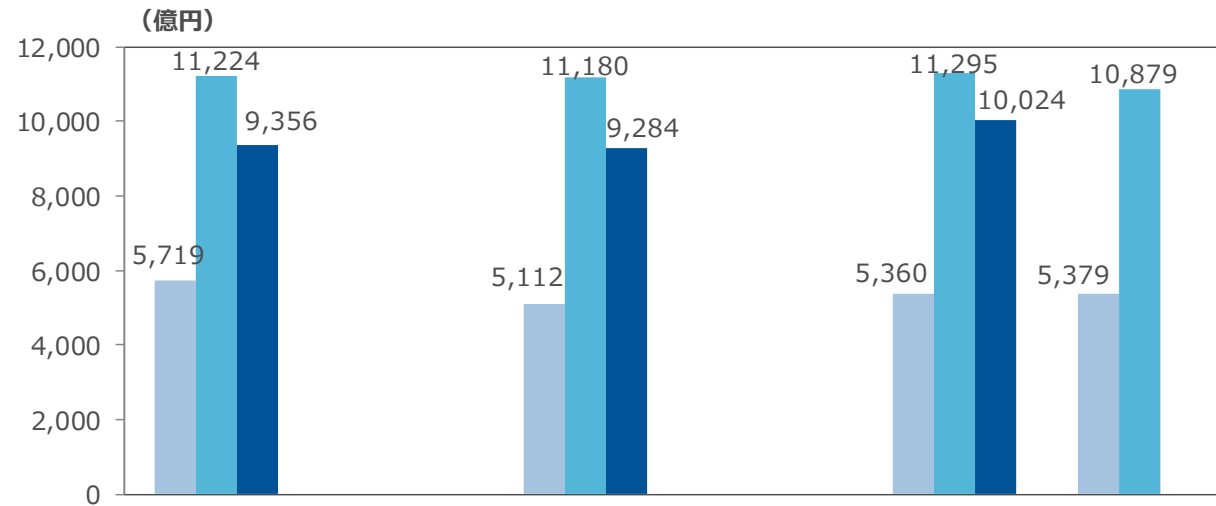
[補足資料5]



経常損益(億円)	254	314	280
親会社に帰属する当期純損益(億円)	52	△ 473	210
平均為替	¥108.57/\$	¥111.08/\$	¥110.37/\$

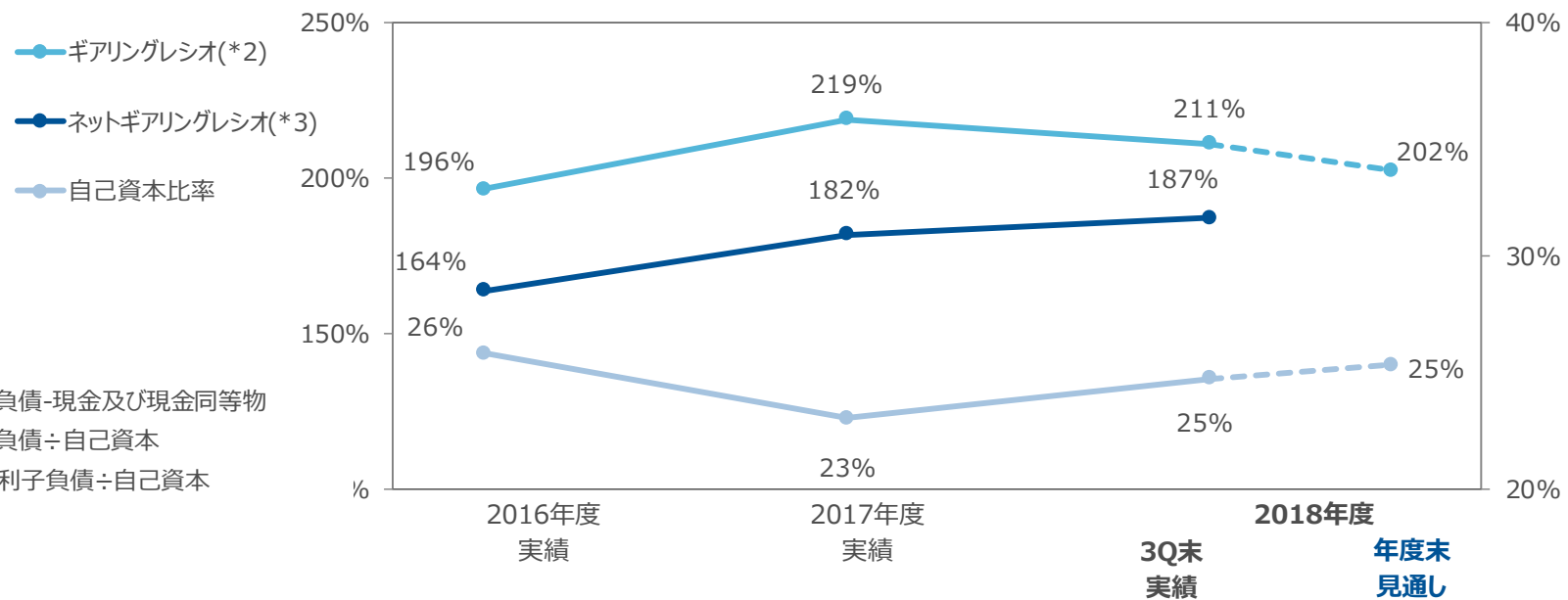
□本表の投資キャッシュフローと営業キャッシュフローの差額 (=フリーキャッシュフロー) に配当支払いを加味した金額が、ネット有利子負債額の変動に相当 (為替水準一定の場合)。(P20上段グラフご参照)

- 自己資本
- 有利子負債
- ネット有利子負債(*1)



[(ネット)ギアリングレシオ]

[自己資本比率]



(*1)有利子負債-現金及び現金同等物

(*2)有利子負債÷自己資本

(*3)ネット有利子負債÷自己資本

(期末為替)

単体	¥112.19/\$	¥106.24/\$	¥111.00/\$	¥110.00/\$
海外子会社	¥116.49/\$	¥113.00/\$	¥113.57/\$	¥111.00/\$

船隊構成 (海洋事業含む)

[補足資料7]

		2018年 3月末	2018年 9月末	2018年12月末		2019年 3月末 (見込み)	
				1,000dwt			
ドライバルク船 事業	Capesize	88	87	87	17,142		
	中小型 一般バルカー	Panamax	26	27	22	1,810	
		Handymax	54	52	52	2,872	
		Small Handy	28	33	29	1,019	
		(小計)	108	112	103	5,701	
	木材チップ船	39	39	39	2,160		
	近海船	61	58	47	889		
(小計)	296	296	276	25,891	274		
	(内、市況エクスポージャー)	(71)	(76)	-	-	(74)	
エネルギー輸送 事業	油送船	原油タンカー	39	38	41	11,023	
		プロダクトタンカー	39	34	32	1,955	
		ケミカルタンカー (メタノールタンカー含む)	87	92	88	2,724	
		LPGタンカー	8	8	8	447	
		(小計)	173	172	169	16,150	
	石炭船	41	48	46	4,180		
	(小計)	214	220	215	20,330	202	
		(内、市況エクスポージャー)	(84)	(81)	-	-	(80)
	LNG船 (エタン船含む)	83	85	89	7,115	90	
	海洋事業	FPSO	5	6	6	0	6
FSRU		1	1	1	152	1	
サブシー支援船		1	1	3	27	3	
内航船 (内航RORO船除く)	30	31	31	102	31		
製品輸送 事業	自動車船	119	119	113	1,873	113	
	フェリー・内航RORO船	14	15	15	84	16	
関連事業・ その他	客船	1	1	1	5	1	
	その他	2	2	2	13	2	
小計		766	777	752	55,592	739	
製品輸送 事業	コンテナ船	91	72	67	6,001	65	
合計		857	849	819	61,593	804	

註1) 短期備船、J/V保有船を含む。

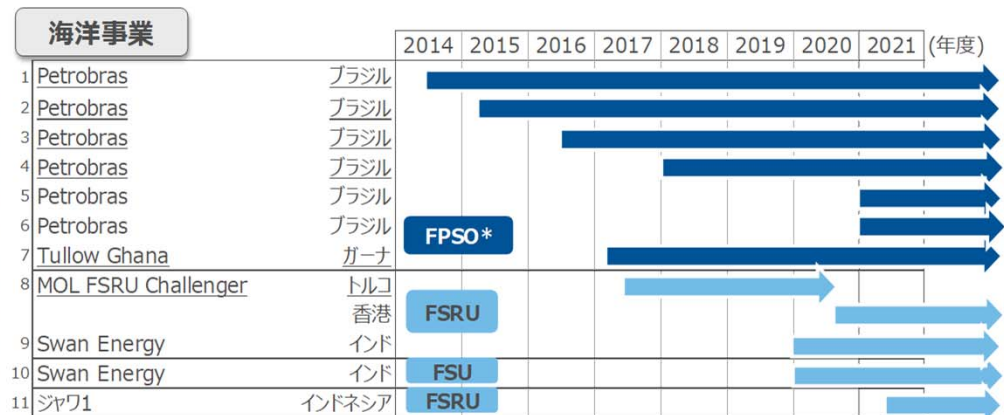
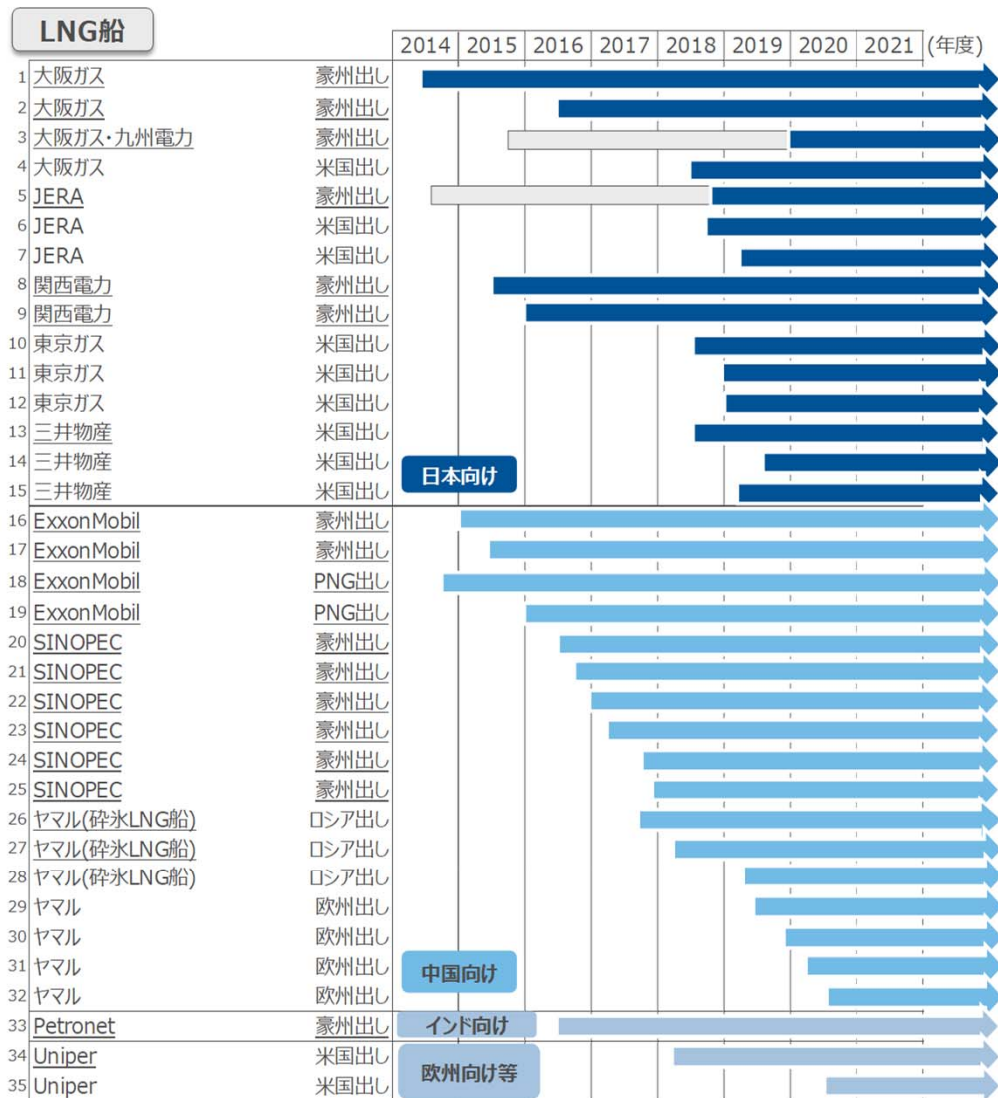
註2) 『市況エクスポージャー』= 中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船。

註3) コンテナ船は4月以降ONE社が運航。

註4) 1月末日以降にMOL Chemical Tankersが全株式取得を予定しているNordic Tankers A/Sの船隊は隻数に含めていない。

LNG船・海洋事業 成約状況 (2014年度以降竣工船)

[補足資料8]



(*)FPSOは、2010年度より稼働開始済みの1基を含め、合計8基



(註)下線は稼働中

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2018年度第3四半期決算説明資料

2019年1月31日

第3四半期実績/通期業績予想 及び前回予想比

(単位:百万US\$)

*2018年10月時点

	2018年度(前回予想)*						
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 予想	4Q 予想	下期 予想	通期 実績
売上高	2,066	2,963	5,030	2,982	2,988	5,970	11,000
税引き後損益	-120	-192	-311	-218	-71	-289	-600

2018年度(最新予想)						
1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 予想	下期 予想	通期 予想
2,066	2,963	5,030	3,025	2,830	5,855	10,885
-120	-192	-311	-179	-104	-283	-594

通期	
増減	増減 (%)
-115	-1.0%
6	1.0%

燃料油価格(US\$/MT)	1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期
	\$407.00	\$457.00	\$434.00	\$466.00	\$466.00	\$466.00	\$451.00

1Q	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期
\$407.00	\$457.00	\$434.00	\$487.00	\$417.00	\$453.00	\$444.00

-7.00

□ 税引後最終損益に対する燃料油Sensitivity :
US\$10/MTあたり±US\$6M (残り3ヶ月/最大)

収支概況

第3四半期実績： 前回(10/31)想定▲US\$218Mに対し実績は▲US\$179Mと改善しての落着。消席率は前回想定に若干の未達となったものの、上期からは大幅に回復。北米往航運賃高止まりも寄与。その他収益性改善に向けた活動も一定の成果が出ている。足元燃料油価格低下による費用減は4Qに持ち越し。

第4四半期・通期見込み： 4Qについては米中貿易摩擦の動向、欧州経済の動向、また中国環境規制の復航荷動きへの影響など、外部環境不透明要素を追加的・保守的に織り込み、通期予想は前回想定並みの▲US\$594Mを見込む。

□ 主要航路別積高・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	3Q 実績
北米往航	積高	530	761	1,291	746
	消席率	73%	90%	82%	95%
欧州往航	積高	312	478	790	442
	消席率	73%	90%	82%	92%
北米復航	積高	218	285	502	320
	消席率	33%	33%	33%	40%
欧州復航	積高	194	263	457	315
	消席率	48%	47%	48%	62%

□ 主要航路別運賃指数

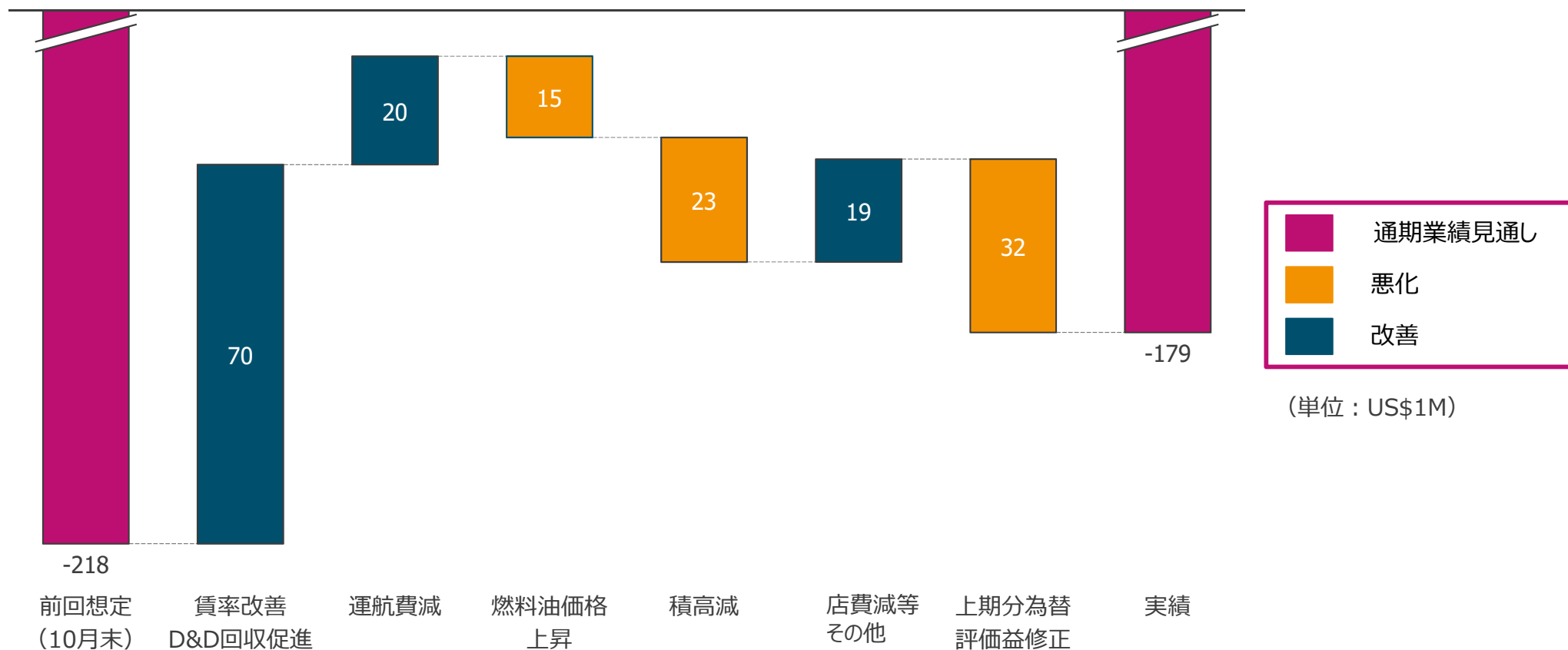
(単位:100=2018年度1Qの平均運賃)

航路別運賃指数		2018年度			
		1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績
北米往航		100	101	101	108
欧州往航		100	106	104	100

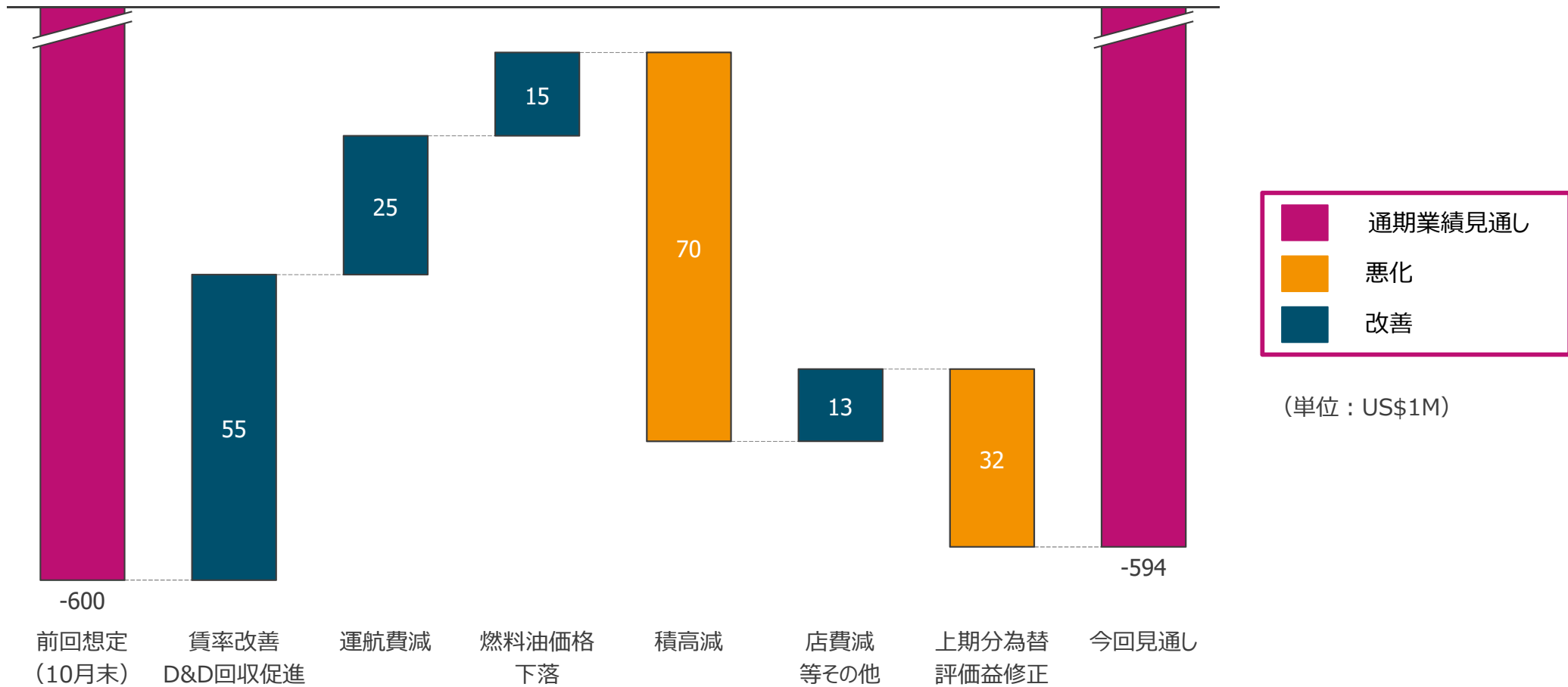
航路概況

- 北米往航：米国の中国への追加関税措置に伴う駆け込み需要の影響もあり、通常は閑散期となる中国国慶節後の10月、11月も例年以上に需要が強かった。減便に伴い需給がタイトな状況が続き、消席率と運賃は高水準を維持、2Qよりも高い水準で推移。
- 欧州往航：中国国慶節後10月、11月の閑散期には例年通りの積高の落ち込みが見られたが、12月以降年末/旧正月前に需要は回復し、ほぼ満船での出航が続いた。10月に下落した運賃は大きく崩れる事なく推移するも、12月の需要増に伴う上昇は限定的。
- 北米・欧州復航：積高、消席率は2Qから大幅に改善、運賃も安定的に推移。引き続きイールドマネジメントの強化及び消席率の改善を図る。

第3四半期業績差異分析（対前回想定）



北米往航スポット運賃が前提を上回って推移したほか、Detention & Demurrage（コンテナ延滞料、蔵置料）回収を促進。中国国慶節に伴う需要減に対応した減便により運航費は減少。燃料費は3Q前半補油価格上昇影響により増加。積高は欧州航路など一部で目標値に若干未達となった。上期分を替評価益関連で一過性の期ズレ修正が発生。



差異要因分析

賃率改善 D&D回収促進	北米航路は米国関税引き上げ前の駆け込み需要があり3Qは比較的堅調に推移したが、欧州は若干軟化。4Qには米中貿易摩擦等の外的要因影響を織り込み済。D&Dについては、回収額が増加、前回(10月末)想定を上回る水準で推移。
運航費減	例年以上に深刻な華東、華北地域の濃霧と混雑の影響を受けるも、需要減に合わせた柔軟な減便を実施。燃料消費節減活動効果もあり、運航費は前回想定を若干下回る見通し。
燃料油価格下落	3Q後半からの燃料油価格下落を反映。 下期予想単価見直し \$466 ➔ \$453 通期予想単価見直し \$451 ➔ \$444
積高減	3Q 消席率は北米往航で95%、欧州往航で92%に改善し、統合前3社並の水準に到達。ただし4Qは閑散期となり若干の下落を予想。積高は全般的に改善しているものの、旧正月明けの外的要因を見直し想定に織り込み。
店費減等その他	店費は減少。親会社からの海外ターミナルの移管は引き続き18年度中の実行を目指す。
上期分為替評価益修正	上期発生の為替評価損益に関する期ズレ修正を3Qに計上(▲US\$32M)。一過性要因。

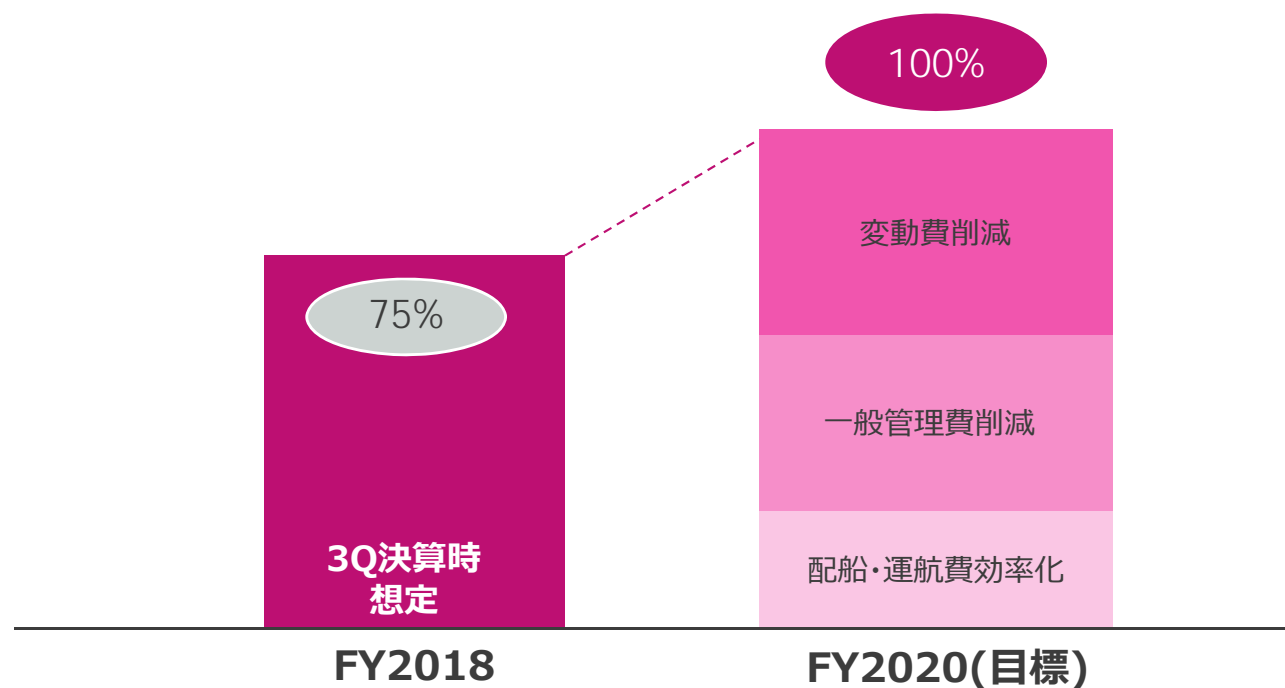
通期業績は前回予想並みの▲US\$594Mを見込む

FY2020年でのUS\$1,050M/年間のシナジー効果目標に対して、初年度75%のシナジー現出を見込むとした前回公表時より変更無し。

■ US\$1,050Mのシナジー効果の内訳は下記の通り：

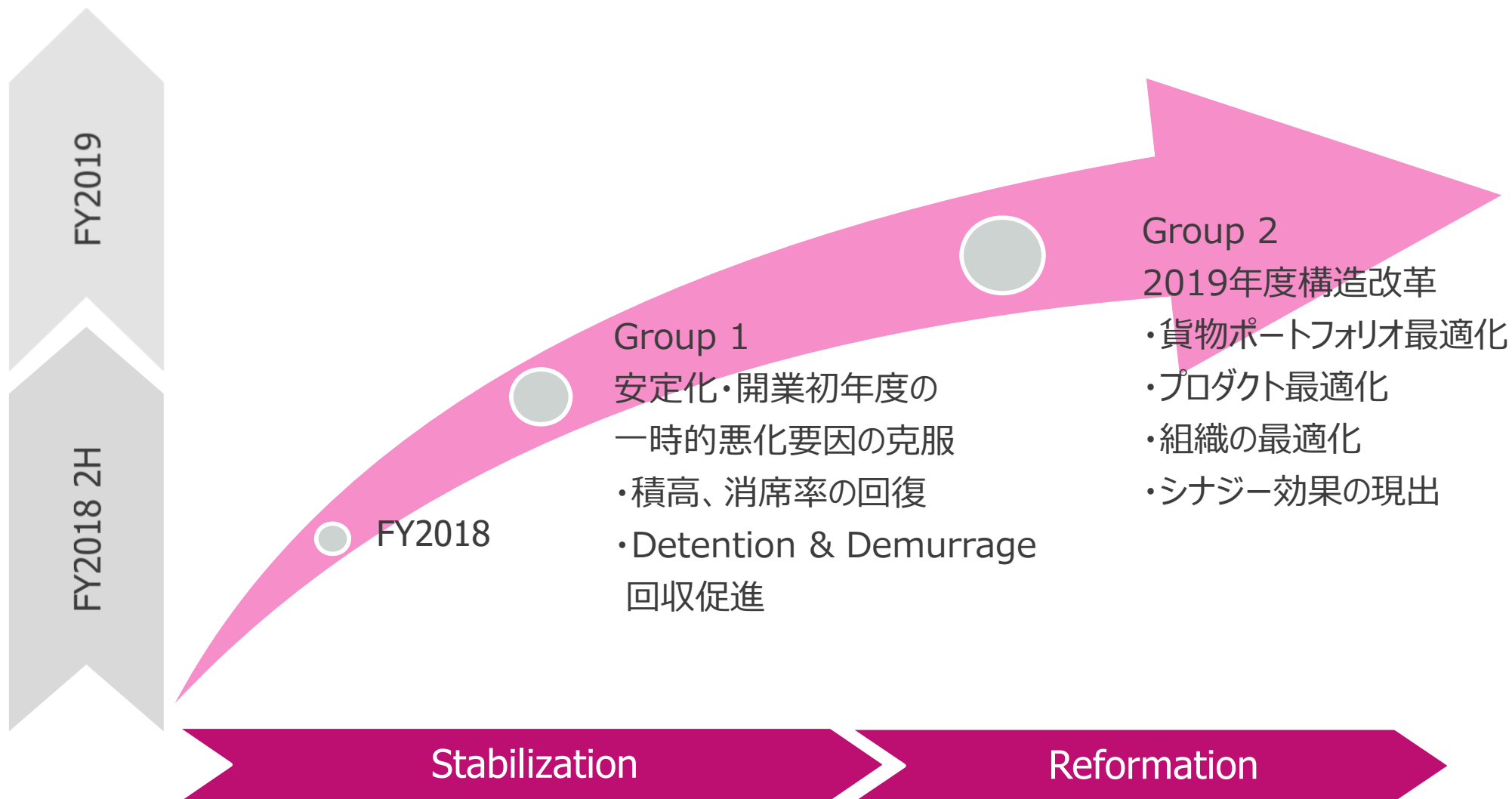
- **変動費削減** ……US\$430M：鉄道、トラック、フィーダー、ターミナル、コンテナ等の費用削減
- **一般管理費削減** ……US\$370M：IT統合・組織合理化・アウトソース促進等
- **配船・運航費効率化** ……US\$250M：燃料消費量削減・航路合理化等

目標に対する達成率



収支改善への取り組み進捗-1/2

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。



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・消席率の回復	消席率については柔軟な減便を実施している事もあり、大幅改善。課題となっていた復航積高も回復傾向。
	Detention & Demurrage回収促進	Detention & Demurrage (コンテナ延滞料・蔵置料) は目標を上回る水準で回収を達成。

2019年度へ向けた取り組み

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考慮し往復全体での収益の一層の改善を図る。19年テNDER交渉を通じて、貨物ポートフォリオの組み換えも進行中。
	プロダクト最適化	プロダクト改編についてTHE ALLIANCEはじめ順次プレスリリースにて公表している通り、着々と進んでいる。燃料消費節減の取り組みについては、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	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。E-commerceの強化、ロボティクス等の技術の導入や業務省力化を検討。
	シナジー効果の現出	統合1年目となる2018年度には75%現出。3年目の2020年度には100%達成見込み。

第3四半期末	Size	合計
	>= 20,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数
10,500 - 20,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	307,000 22
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	330,856 37
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	266,139 41
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	84,170 15
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	132,624 27
4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	71,816 16
3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	29,691 7
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	60,952 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	6,449 6
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU) 隻数	2,106 3
合計	キャパシティ(TEU) 隻数	1,529,496 223