

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2019年度通期決算説明資料

2020年4月30日 時点

1. 2019年度通期決算

□ 通期実績 対前年及び対前回予想 比較

(単位：百万US\$)

	2019年度						
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績
売上高	2,875	3,109	5,984	2,914	2,966	5,881	11,865
税引き後損益	5	121	126	5	-27	-22	105

(単位：US\$/MT)

燃料油価格	\$432	\$419	\$427	\$417	\$528	\$456	\$441
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

*2020年1月公表時点

2018年度	対前年	
	増減	増減 (%)
通期 実績	10,880	985 9.1%
	-586	691 -

2019年度 (前回予想*)	対前回予想	
	増減	増減 (%)
通期 予想	11,879	-14 -0.1%
	81	24 29.8%

	\$444	-\$3
--	-------	------

	\$457	-\$15
--	-------	-------

□ 通期実績 EBIT/EBITDA/総積高/総燃料油消費量

- EBIT 422 百万US\$
- EBITDA 1,368 百万US\$
- 総積高 12,399 千TEU
- 総燃料油消費量 4.2 百万 MT

□ 実績概要

- 2019年度通期 105百万US\$の黒字を計上、2019年度取り組みは想定通り達成（詳細：2）
- シナジー効果（対2015年 1050百万US\$）は1年前倒しで達成（詳細：3）
- COVID-19影響 積高が低迷・追加対応費用発生も、固定費を圧縮し前回予想ほど悪化せず落着（詳細：4）
- 積高、消席率、インバランスは改善傾向、運賃市況は底堅く、MARPOL2020対応進展（詳細：5）

2.2019年度通期実績 差異分析（対前年度実績）

□ 通期実績 対前年度比較

2019年度の取り組み

貨物ポートフォリオ最適化・
イールドマネージメント強化

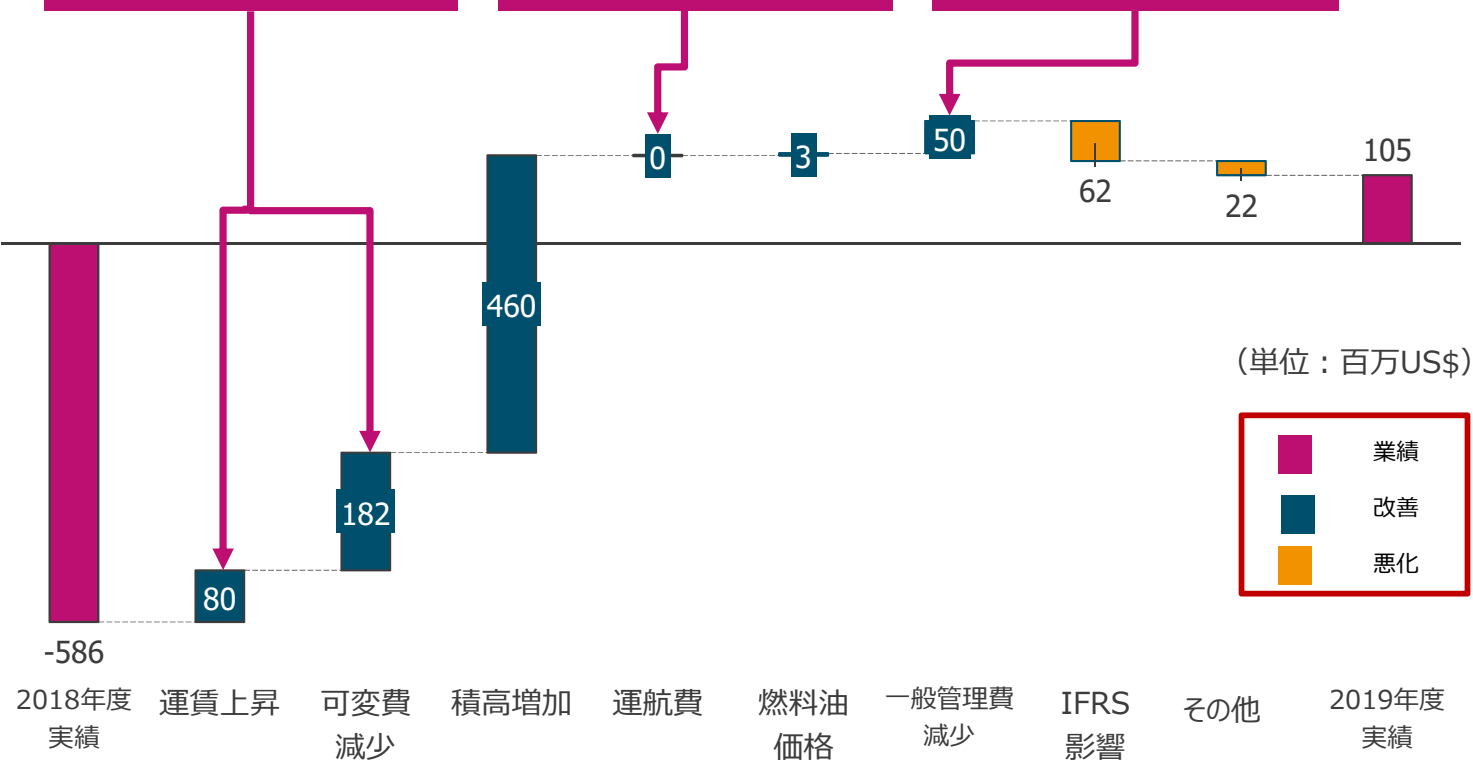
プロダクト（航路・投入船）
最適化

組織の最適化

190百万US\$/年

260百万US\$/年

50百万US\$/年



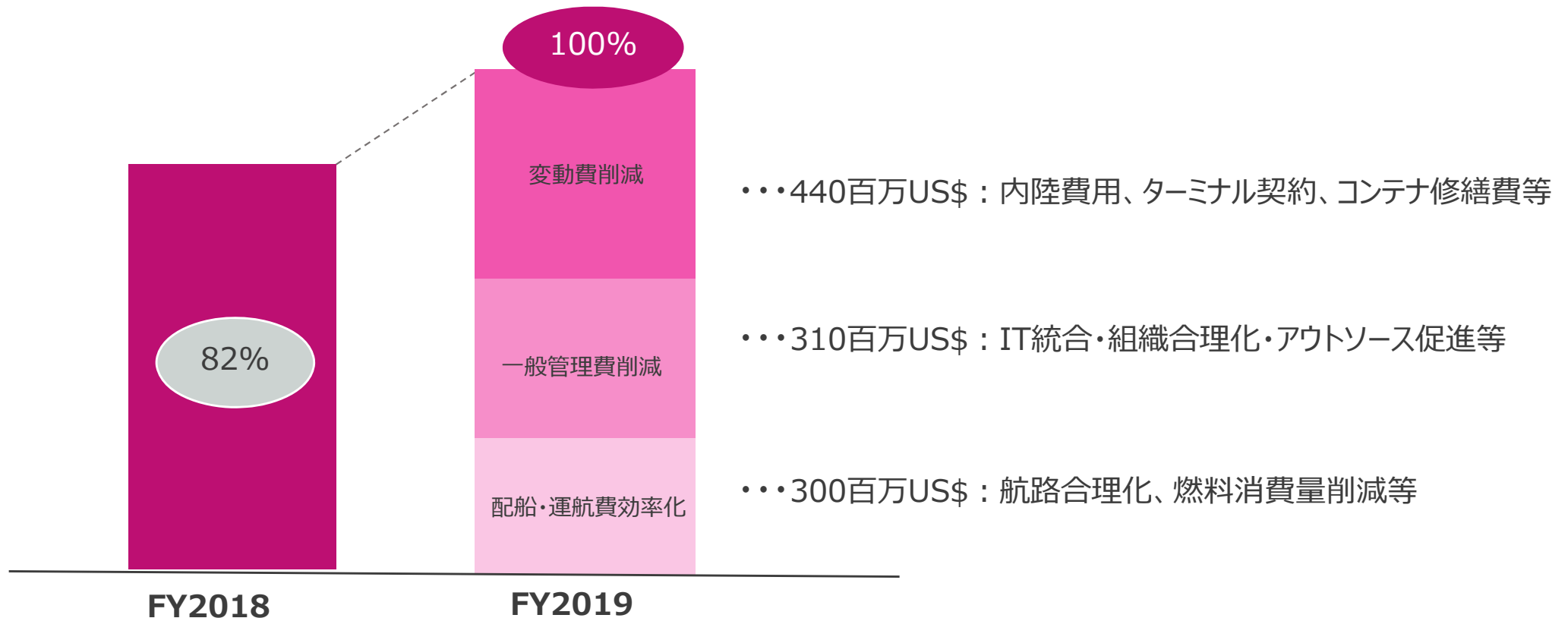
総額500百万US\$/年改善への
取り組みは見込み通り実現

- 運賃：貨物ポートフォリオ改善効果を含む運賃の上昇。
- 可変費：イールドマネージメント強化、コスト削減効果等。
- 積高：消席率改善・復航強化の取り組み等効果。
- 運航費：2019年度プロダクト効果と燃料油削減策により運航費単価の削減が成された一方、既存航路や新規開設航路（西アジア航路、アフリカ航路など）の拡充によりスペース及び運航費が増加した為、運航費総額ではほぼ昨年度並みに収まる。
- 燃料油価格：MARPOL 2020対応により上昇も、原油市況の下落により略昨年度並。
- 一般管理費：組織の最適化が進展。
- IFRS影響：19年度よりIFRSリース会計適用開始。
- その他：運賃増加によるFreight TAX増加等

3.シナジー効果総括

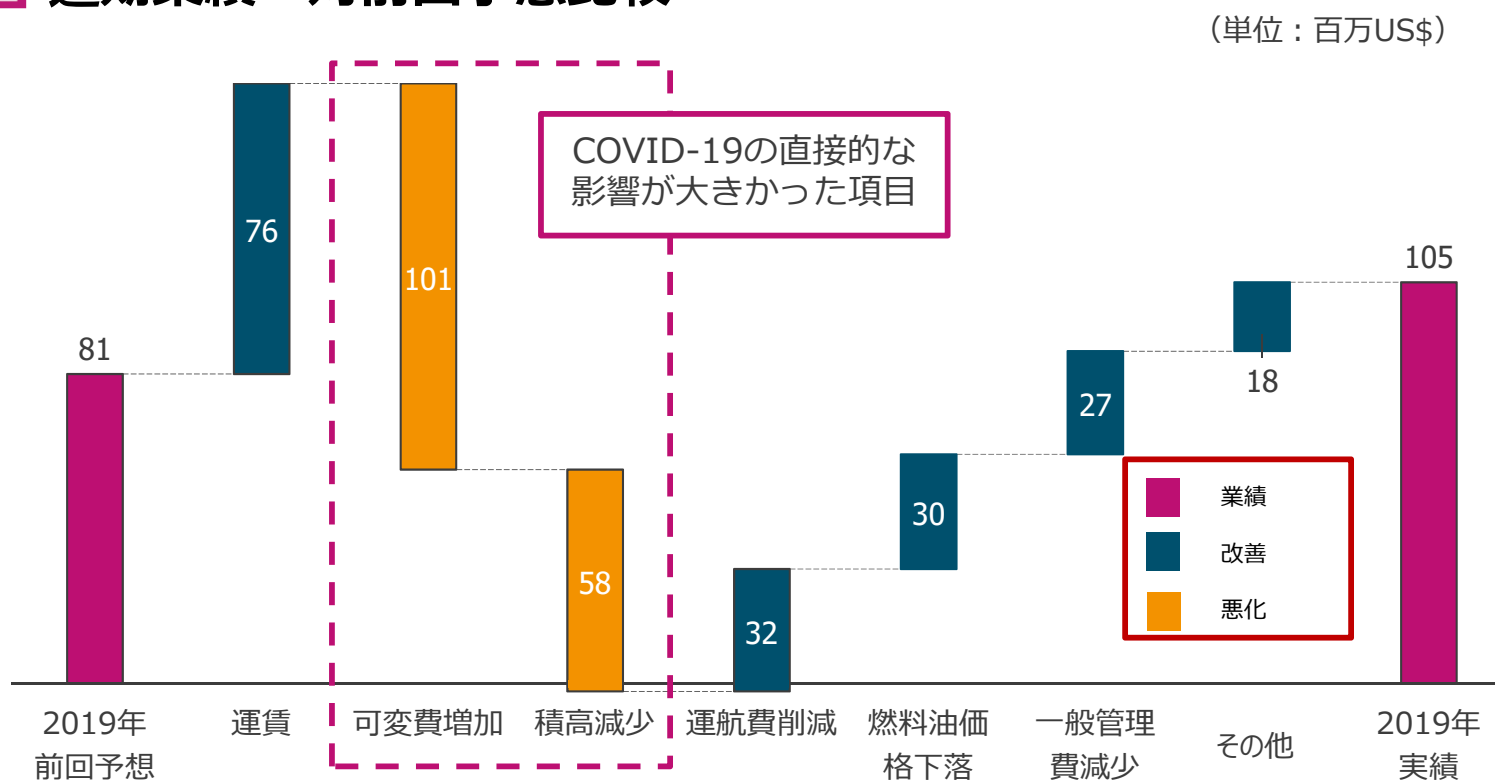
- ❑ 対2015年度との比較で、邦船三社のコンテナ船事業の統合後3年間に1,050百万US\$/年間のシナジー効果を生むとする目標に対し、初年度（2018年度）は82%のシナジーが現出。
- ❑ 当初、2019年度は14%積み増しとなる96%の現出を見込んでいたが、意思決定の迅速化、交渉力の強化等により想定以上の掘り下げ効果があり、一年前倒しとなる2019年度にて目標を達成。
- ❑ 今後はONEとしてのさらなる競争力強化策を継続していく予定。

目標に対する達成率



4.2019年度通期実績 差異分析（対前回予想）

通期業績 対前回予想比較



- 運賃：旧正月以降の短期市況水準は想定を上回る。
- 可変費：COVID-19による蔵置場所の逼迫対応等（一過性の要因）。
- 積高：COVID-19影響により、想定以上に弱含む。
- 運航費：旧正月後の需要減退に合わせ追加減便を実施。
- 燃料油価格：下落、前回予想を下回る。
- 一般管理費：代理店料、システム費用が想定を下回る。
- その他：為替影響やIFRS影響、Freight TAX 等。

COVID-19影響により、旧正月以降の積高は想定以上に落ち込んだ。世界的な感染拡大に伴い、入港前検疫強化による沖待ちや揚げ地コンテナ蔵置場所の逼迫による本船運航の遅延等の影響が散見された。ONEではCEOをトップとする危機管理委員会を1月下旬に設立、Business Continuity Plan (BCP) を各国順次発動しカスタマーサービス、本船運航、コンテナフローの維持に努めた。運航面では需要の減速に合わせた追加減便を実施し固定費の圧縮に努めた。年初に発効した低硫黄燃料規制に伴うONE Bunker Surcharge (OBS)適用は想定通り順調に進捗した。燃料油価格はOBSに先行して下落した一方で、短期運賃市況は比較的安定的に推移し、通期実績は前回予想を上回って落ち着いた。

5.主要航路別積高・消席率・運賃指数

(単位：千TEU)

航路別積高・消席率		2018年度	2019年度						
		通期実績	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績	4Q実績	下期実績	通期実績
北米往航	積高	2,664	669	773	1,442	665	585	1,250	2,692
	消席率	87%	86%	94%	90%	93%	92%	93%	91%
欧州往航	積高	1,687	460	488	947	440	443	882	1,830
	消席率	88%	87%	95%	91%	92%	100%	96%	93%

北米復航	積高	1,141	350	310	660	320	331	650	1,310
	消席率	37%	47%	37%	42%	42%	49%	45%	44%
欧州復航	積高	1,091	323	328	651	362	325	687	1,339
	消席率	55%	64%	64%	64%	72%	67%	69%	67%

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

航路別運賃指数		2018年度	2019年度						
		通期実績	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績	4Q実績	下期実績	通期実績
北米往航		104	103	105	104	104	110	107	105
欧州往航		104	100	101	100	98	111	105	102

(対2018年度) 収支改善へ向けた取り組みが実現、消席率は改善し復航の強化・インバランス改善。
(第4四半期) MARPOL2020対応により4Q運賃指数は上昇。COVID-19影響は未だ限定的。

□ COVID-19による影響

感染拡大に伴い世界経済は急速に悪化し、グローバルサプライチェーンにも甚大な影響を及ぼしている。一大消費地である欧米を含む世界各地での需要減退に伴い、荷動きが低迷し、4月は既に相当規模の減便を実施済。5月以降の状況も不透明感が増している。

□ 2020年度通期業績見通しの開示

状況が刻々とダイナミックに変化する状況下で、合理的な将来の見積もりが困難となっており、現時点では未定。

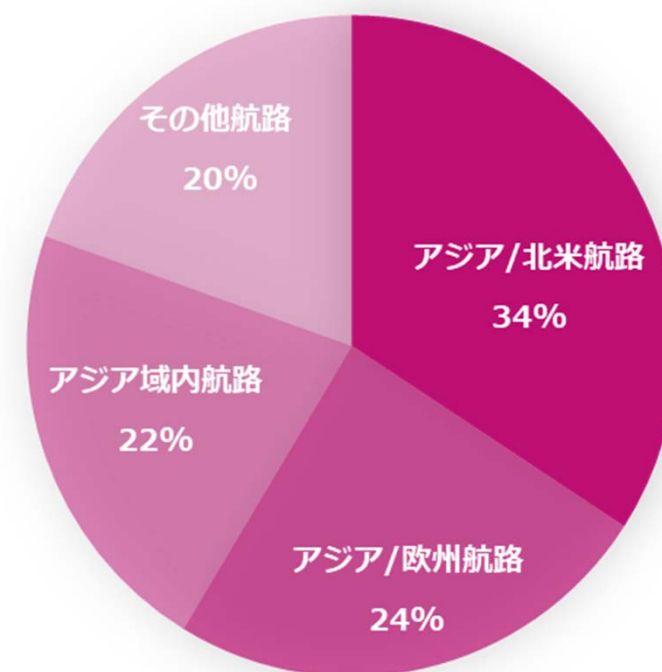
船隊構成

Size	1)2019年12月末		2)2020年3月末		2)-1)
	キャパシティ(TEU)	隻数	キャパシティ(TEU)	隻数	
>= 20,000 TEU	120,600	6	120,600	6	0
10,500 - 20,000 TEU	363,220	26	349,000	25	▲ 14,220
9,800 - 10,500 TEU	100,100	10	100,100	10	0
7,800 - 9,800 TEU	374,655	42	356,811	40	▲ 17,844
6,000 - 7,800 TEU	227,260	35	234,706	36	7,446
5,200 - 6,000 TEU	100,910	18	100,910	18	0
4,600 - 5,200 TEU	118,480	24	123,372	25	4,892
4,300 - 4,600 TEU	71,816	16	71,816	16	0
3,500 - 4,300 TEU	34,003	8	29,750	7	▲ 4,253
2,400 - 3,500 TEU	61,125	23	63,671	24	2,546
1,300 - 2,400 TEU	11,993	7	12,070	7	77
1,000 - 1,300 TEU	9,631	9	8,488	8	▲ 1,143
< 1,000 TEU	0	0	0	0	0
合計	1,593,793	224	1,571,294	222	▲ 22,499
					▲ 2

第4四半期末

航路構成

(2019年4Q 往復スペースの構成)



2019年度の取り組み		期初目標額（達成済）
貨物ポートフォリオ最適化・イールドマネージメント強化	内陸貨物マッチバック改善等による貨物ポートフォリオの改善、貨物オペレーション効率の向上、業務プロセスの合理化による可変費コスト削減イールドマネージメント強化。	190百万US\$/年
プロダクト（航路・投入船）最適化	ONEにとって初年度となる2018年の輸送実績を踏まえて、欧州-北米の振り子配船の開始（大型化と配船合理化）、フィーダーの自営化などサービスネットワーク最適化を進めたことによる単価削減効果、燃料油節減活動による改善効果。	260百万US\$/年
組織の最適化	代理店料、システム使用料等、一般管理費の削減。E-Commerce強化やライブチャット、ロボティクス導入などによる顧客の利便性向上や社内業務効率化などの取り組みも進む。	50百万US\$/年

KEY TOPICS

MARPOL2020対応	2020年1月より、使用する燃料油の硫黄含有量を0.5%以下に抑える規制（MARPOL2020）への対応。燃料油切り替えは円滑に完了。顧客の環境問題への意識は高く、OBS等BUNKER SURCHARGEによる対応コストの回収は想定通り達成。スクラバー設置は、基幹船隊である大型船を中心にスケジュール通り搭載していく予定。今後も業界の動向と適合油調達とスクラバー設置の最適な組み合わせを考慮して、導入船の検討を行う。
シナジー効果の現出	邦船三社のコンテナ船事業統合により、対2015年で1,050百万US\$/年間のシナジー効果を生むとされた。統合1年目となる2018年度には82%現出。2年目の2019年度に96%達成、3年目の2020年度に100%達成目標としていたが、2年目の2019年度終了時点での前倒し達成。
海外ターミナル事業の移管	邦船三社の海外ターミナル事業のONEへの移管。2020年度中の実行を目指し検討を行っている。