

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2024年度第 1 四半期決算説明資料

2024年7月31日

1.	2024年度第1四半期決算概要	P.3
2.	主要航路別積高・消席率・運賃指数	P.4
3.	2024年度通期見通し	P.5
4.	足元の事業環境の変化への対応	P.6
5.	参考資料（船隊構成、航路構成、新造船発注残）	P.7
6.	Appendix 北米航路運賃・荷動き推移	P.8

1. 2024年度第1四半期決算概要

□ 要点

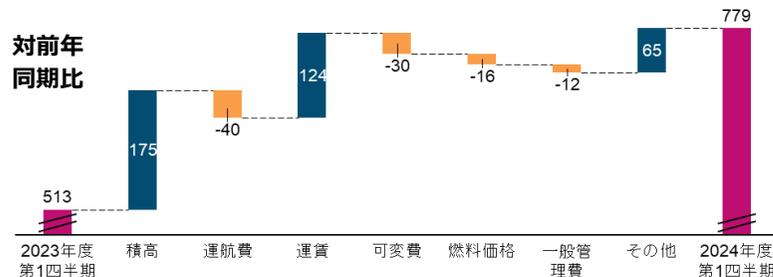
荷動きの着実な回復を背景に船腹需給のタイト感が強まり、短期運賃の上昇が継続。これを受け第1四半期は前年同期比で52%の増益となる779百万US\$の黒字。

- 北米では個人消費がなお勢いを保ち、欧州もインフレ緩和で個人消費が持ち直しつつあることから荷動きは回復傾向にある。
- 新造船竣工による供給圧力は続くが、中東情勢に起因する喜望峰ルートへの変更長期化により、船腹需給のタイト感が強まった。また一部地域ではコンテナの不足も見られた。
- この結果、北米・欧州のみならずその他の航路においても、前年度第4四半期と比べて短期運賃市況が上昇した。

□ 2024年度1Q実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

	2023 年度							2024 年度	対前年同期比		対前期比	
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績	1Q 実績	増減	増減 (%)	増減	増減 (%)
売上高	3,765	3,549	7,314	3,357	3,864	7,221	14,536	4,211	446	12%	347	9%
EBITDA	770	436	1,206	170	668	838	2,044	1,217	447	58%	549	82%
EBIT	385	31	416	-248	223	-24	392	667	282	73%	444	199%
税引後損益	513	187	700	-83	356	274	974	779	266	52%	423	119%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$590	\$565	\$577	\$625	\$587	\$605	\$592	\$594	\$4	1%	\$7	1%
総燃料消費量 (K MT)	799	862	1,661	859	934	1,793	3,454	900	101	13%	-34	-4%
総積高 (K TEU)	2,825	3,087	5,911	3,105	3,002	6,107	12,019	3,142	317	11%	140	5%



- 積高 : 荷動き需要の回復に伴い増加。
- 運航費 : 喜望峰ルート利用に伴う船費や燃料費の増加。
- 運賃 : 北米・欧州航路を中心に上昇。
- 可変費 : 取扱量の増加およびインフレに伴う荷役・内陸輸送費の高騰に伴い上昇。
- 燃料価格 : 油価は微増。
- 一般管理費 : 対前年同期比で増加。

2. 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		2023年度							2024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	1Q 実績
北米往航	積高	578	706	1,284	653	616	1,269	2,553	673
	消席率	82%	95%	89%	94%	97%	96%	92%	100%
欧州往航	積高	385	434	819	382	382	764	1,584	434
	消席率	94%	92%	93%	90%	93%	91%	92%	100%
北米復航	積高	291	295	586	327	295	621	1,208	290
	消席率	44%	40%	42%	46%	49%	48%	45%	43%
欧州復航	積高	240	221	461	232	238	470	931	245
	消席率	54%	45%	49%	50%	55%	52%	51%	48%

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

運賃指数		2023年度							2024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	1Q 実績
北米往航		126	109	117	108	135	121	119	137
欧州往航		139	116	127	106	183	144	135	201

- 積高・消席率：北米往航では荷動き需要の着実な増加に加え、対中輸入関税引き上げを見越した出荷増と思われる影響もあり、積高は直前四半期・前年同期比ともに大幅に増加。欧州往航も消費の回復に加え、航海日数増を背景に一部で洋上在庫を積み増す動きも見られ、さらに積高が押し上げられた。船腹需給がタイトになったことで、消席率は北米・欧州とも大幅に上昇した。
- 運賃指数：喜望峰ルートへの変更長期化や荷動き増で船腹需給のタイト感が継続。短期運賃は上昇した。

3. 2024年度通期見通し

□ 要点

第2四半期以降については需給環境が不透明であり、また地政学的な環境の複雑さも増している。2024年度通期予想は非常に困難なるも、種々の要因・状況を最大限勘案して、税引き後利益2,745百万US\$を見込む。

- 特に第2四半期以降の見通しが極めて不透明である。
- 中東情勢の正常化には一定程度時間を要する見通し。
- 情勢の変化を注視し、機動的かつ効率的なオペレーションを継続するとともに、顧客に対する高品質なサービスの提供を目指す。

□ 2024年度通期見通し

(単位：百万US\$)

	前回予想		
	上期 予想	下期 予想	通期 予想
税引後損益	800	200	1,000

最新予想				
1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想
779	1,466	2,245	500	2,745

4. 足元の事業環境の変化への対応

発生事象

- ▶ アジア発北米向け航路の4～6月の荷動きは前年同期比8.1%増。米国の個人消費が依然として堅調さを保っていることに加え、対中追加関税の導入を見越した出荷増と思われる動きが荷動きをさらに押し上げた。アジア発欧州向け航路の4月の荷動きは4.4%増。インフレが落ち着き、個人消費が持ち直しつつある。また、喜望峰ルート利用で輸送日数が長期化していることから、一部で洋上在庫を積み増す動きが見られる。
- ▶ 新造船投入の本格化による船腹供給圧力は強いが、同時に喜望峰ルートの変更長期化を受け、アジア／欧州航路を中心に余剰船腹が吸収されている。
- ▶ 荷動き増加に加え主要港湾の混雑、コンテナの不足も重なり、需給タイト感には北米や欧州のみならず、南北航路やアジア域内航路などにも広がった。
- ▶ パナマ運河ではガトゥン湖の水位回復により、通航隻数や喫水の制限が段階的に緩和されつつある。



ONEの対応

- ▶ 紅海・アデン湾情勢に起因するサプライチェーン混乱を最小限に抑えるべく、機動的な対応を実施。
- ▶ 北米東岸航路ではパナマ運河の通航制限緩和の状況を鑑み、喜望峰経由としていたサービスをパナマ運河経由に復帰。
- ▶ 需要の強い航路で臨時船を投入。
- ▶ 港湾混雑や空コンテナ不足に対応するため、きめ細かなサービス・寄港地の見直しや臨時船投入による空コンテナの回送やコンテナ調達を機動的に実施。



荷動きに応じた柔軟な配船およびコンテナフローの最適化によりオペレーション効率を最大化

5. 参考資料 (船隊構成・航路構成・新造船発注残)

船隊構成

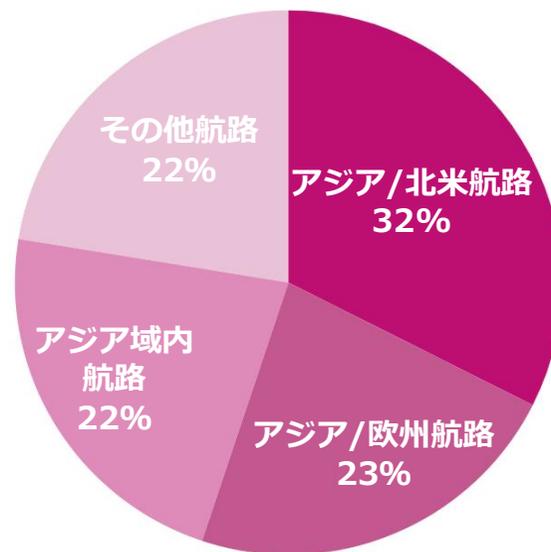
Size				1)2024年 3月末時点	2) 2024年 6月末時点	2)-1)	
20,000	TEU	>=	Capacity (TEU)	264,600	264,600	0	
			Vessels	12	12	0	
10,500	TEU	-	20,000 TEU	Capacity (TEU)	611,804	657,920	46,116
			Vessels	44	47	3	
9,800	TEU	-	10,500 TEU	Capacity (TEU)	110,200	110,200	0
			Vessels	11	11	0	
7,800	TEU	-	9,800 TEU	Capacity (TEU)	346,389	329,257	-17,132
			Vessels	39	37	-2	
6,000	TEU	-	7,800 TEU	Capacity (TEU)	172,618	207,128	34,510
			Vessels	26	31	5	
5,200	TEU	-	6,000 TEU	Capacity (TEU)	33,112	28,116	-4,996
			Vessels	6	5	-1	
4,600	TEU	-	5,200 TEU	Capacity (TEU)	78,068	78,068	0
			Vessels	16	16	0	
4300	TEU	-	4,600 TEU	Capacity (TEU)	58,294	62,872	4,578
			Vessels	13	14	1	
3,500	TEU	-	4,300 TEU	Capacity (TEU)	50,304	58,813	8,509
			Vessels	12	14	2	
2,400	TEU	-	3,500 TEU	Capacity (TEU)	84,370	84,370	0
			Vessels	31	31	0	
1,300	TEU	-	2,400 TEU	Capacity (TEU)	20,494	20,494	0
			Vessels	12	12	0	
1,000	TEU	-	1,300 TEU	Capacity (TEU)	13,962	14,002	40
			Vessels	13	13	0	
0	TEU	-	1,000 TEU	Capacity (TEU)	0	0	0
			Vessels	0	0	0	
合計				キャパシティ(TEU)	1,844,215	1,915,840	71,625
				隻数	235	243	8

新造船発注残 (新造長期傭船含む)

	2024年 3月末時点	2024年度 1Q デリバリー	2024年度 1Q 新規発注	2024年 6月末時点
新造船発注残 (隻数)	46	6	5	45

航路構成

(2024年度1Q 往復スペースの構成
アロケーション)



6. Appendix 北米航路運賃・荷動き推移

Lifting
(TEU)

Freight Index
(FY2018Q1=100)

