

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2023年度第1四半期決算説明資料

2023年7月31日

1.	2023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.	2023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.	2023年度第1四半期取り組み	P.7
6.	参考資料（船隊構成、航路構成、新造船発注残）	P.8
7.	Appendix コロナ禍前後の運賃・荷動き推移	P.9

1. 2023年度第1四半期決算概要

□ 要点

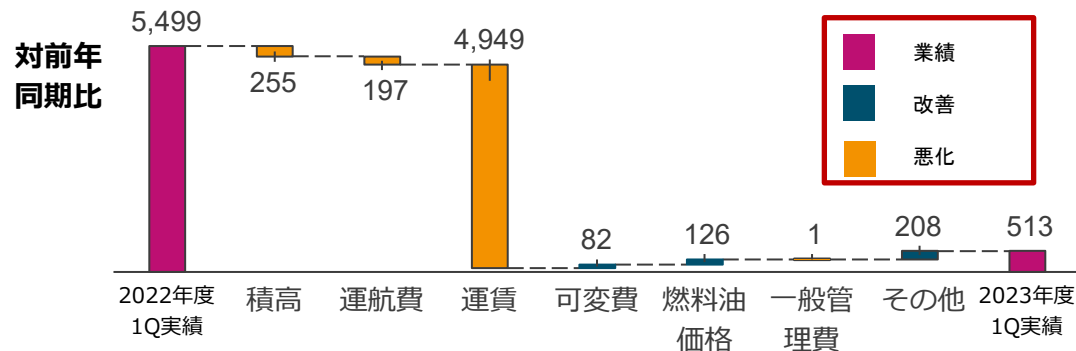
東西航路では需給バランスが回復せず、短期運賃水準は緩やかな下落傾向。第1四半期は前年同期比で大幅な減益となる513百万US\$の黒字 (▲4,986百万US\$)

- 4-6月の世界的な貨物需要は、金利高やインフレの影響に伴う欧米消費の停滞から、東西航路で前年同期を大きく下回った。
- 供給面では、港湾混雑の解消に伴い、実質的な船腹供給量が増加、当該四半期では需給関係の大きな改善は見られなかった。
- このため、運賃は前年同期を大幅に下回る水準で推移し、利益額を押し下げた。

□ 2023年度第1四半期実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

	2022年度		2023年度	対前年同期比		対前期比	
	1Q実績	4Q実績	1Q実績	増減	増減(%)	増減	増減(%)
売上高	9,019	4,642	3,765	-5,254	-58%	-877	-19%
EBITDA	5,859	1,558	770	-5,089	-87%	-788	-51%
EBIT	5,561	1,184	386	-5,175	-93%	-798	-67%
税引き後損益	5,499	1,210	513	-4,986	-91%	-697	-58%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$750	\$643	\$590	-\$160	-21%	-\$53	-8%
総燃料消費量 (K MT)	773	712	799	26	3%	87	12%
総積高 (K TEU)	2,939	2,596	2,825	-114	-4%	229	9%



- ❑ 積高：前年同期比で若干減少。
- ❑ 運航費：船費増加、混雑緩和と減便減少により燃料消費量は微増、全体として増加。
- ❑ 運賃：対前年同期比で大幅に減少。
- ❑ 可変費：主に港湾混雑解消に伴う蔵置費用の減少により改善
- ❑ 燃料油価格：油価は低下。
- ❑ 一般管理費：前年同期並み。

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		2022年度							2023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	577	578	1,155	449	468	916	2,072	578
	消席率	100%	91%	95%	80%	90%	85%	90%	82%
欧州往航	積高	402	395	796	368	346	713	1,510	385
	消席率	95%	95%	95%	90%	95%	92%	94%	94%
北米復航	積高	278	276	554	297	294	591	1,145	291
	消席率	48%	51%	49%	49%	55%	52%	51%	44%
欧州復航	積高	282	267	549	243	235	477	1,026	240
	消席率	58%	56%	57%	54%	54%	54%	55%	54%

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

運賃指数	2022年度							2023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	354	389	372	264	176	219	304	126
欧州往航	530	508	519	303	189	248	391	139

- 積高・消席率：前年度4Q比で北米往航は港湾混雑の改善が進み積高は増加、船腹稼働率の改善に伴い消席率は低下。欧州往航は地中海向けを中心に積高増加、消席率は横ばい。前年同期比では北米は前年並、欧州は減少。
- 運賃指数：前年度4Q比、前年同期比ともに、長期契約は短期運賃市況に引っ張られる形で北米・欧州の双方で大きく下落。

3. 2023年度通期見通し

- ・ COVID-19のパンデミック後、コンテナ船市場は、グローバルなサプライチェーンの混乱の余波、消費者行動の変化、国際的な緊張関係の高まりによるトレードパターンの変化など、大きな変化の最中にあります。
- ・ 当社は新しい常態に適応するために前進を遂げていますが、輸送需要やトレードパターンの変化に伴い、市場のさらなる変化が想定され、依然として先行き不透明で予測が難しい状況です。
- ・ 合理的な業績見通しの策定は現時点では困難であり、2023年度通期見通しは未定といたしますが、環境変化に柔軟に対応しながら、業績の安定化に努めてまいります。

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、インフレと金利高止まりによる消費停滞から在庫解消が進まなかったことから、前年同期比18%の減少。また、アジア発欧州向け航路の4月-5月の荷動きは、トルコ震災復興貨物を中心に地中海向けが増加、一方で北欧州向けは金利高による消費停滞から前年同期比並の荷動きとなり、結果、前年同期比9.1%の増加となった。
- ▶ 港湾混雑の収束に伴い船腹の稼働率は回復、実質的な船腹供給量は正常化した。が、貨物需要が回復せず、需給軟化の要因となっている。
- ▶ 米国西岸労使交渉は、6月中旬に暫定合意に達した。一方で、カナダについては労使交渉により本船運航や内陸輸送に一部影響が出た。



ONEの対応

- ▶ 引き続き輸送需要に合わせた機動的な減便を継続。
- ▶ 減便による本船アイドリング期間低減と収益力強化を兼ねて、以下の取り組みを実施。
 - 1) 追加寄港地の拡大による集荷強化
 - 2) 減速航海等による燃料消費量の低減
 - 3) 配船を工夫して、東西航路の大型化を前倒しで実施
 - 4) 需要に合わせたサービス集約により、サービス品質を維持しつつ運航効率を改善
- ▶ リースコンテナの返却や空コンテナの適時適所への回送によりコンテナ供給を最適化。
- ▶ 特殊コンテナ営業の強化により、特殊貨物積高増加。



荷動きに応じた柔軟な船腹・輸送機材のマネジメントによりオペレーション効率を最大化

5. 2023年度 第1四半期取り組み

方針	<ol style="list-style-type: none">1. サプライチェーンを支えるコンテナ船社として、高品質で安全なグローバル輸送サービスの提供を継続するための投資を着実に実行する。2. グリーン戦略を当社の最重要経営課題と位置づけ、脱炭素化を始めとした業界の課題に取り組む。3. 持続的成長を実現するため、デジタル化や運航の効率化、リスク管理を更に強化、業界トップクラスの収益性と安全性をさらに高める。	
進捗	投資	<ul style="list-style-type: none">▶ 正栄汽船社からの長期備船24,000TEU型6隻の内、一番船 (ONE Innovation) がデリバリー (2023年6月)。今後、2023年度に後続船を受領予定で、いずれも北欧州航路に投入予定。▶ インド-アフリカ東岸-中東サービスを強化 (2023年4月)▶ 欧州域内向けの2つのサービスをアップグレード (2023年5月、6月)、アイルランド支店を設立 (2023年4月)、欧州ネットワークを強化▶ ケニアに自営代理店“ONE Kenya”を設立・営業開始 (2023年4月)
	環境	<ul style="list-style-type: none">▶ 内陸輸送活動に関連するスコープ3のCO2排出量の削減を目指し、デンマークにてANDERS NIELSEN & COとのパートナーシップを拡大 (2023年5月)▶ 『サステナビリティリポート 2023』を発表 (2023年6月)▶ 生物多様性と環境教育の促進を目的として、シンガポール国立公園局によるSister's Islandの開発・保全プロジェクトに協賛 (2023年6月)
	デジタル	<ul style="list-style-type: none">▶ リーフアーコンテナにテレマティクス機器を搭載 (2023年6月)
	安全	<ul style="list-style-type: none">▶ SafetyTech Accelerator社の立ち上げた、船上での貨物火災や損失を減らすための共同技術加速イニシアティブに参加、当社運航本船が協力 (2023年5月)

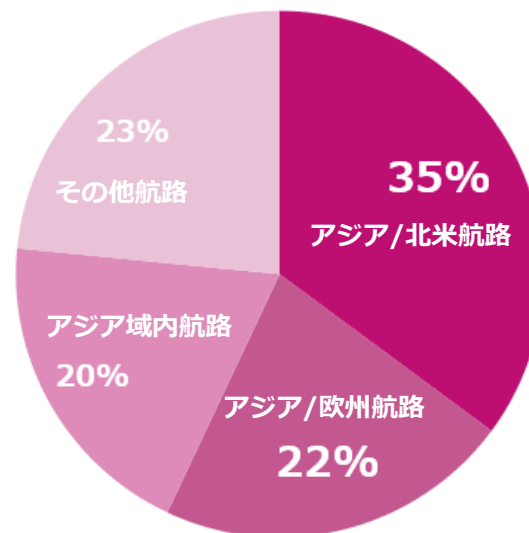
6. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

□ 船隊構成

Size		1)2023年 3月末	2)2023年 6月末	2)-1)
20,000 TEU <=	Capacity (TEU)	120,600	144,600	24,000
	Vessels	6	7	1
10,500 TEU - 20,000 TEU	Capacity (TEU)	519,572	550,316	30,744
	Vessels	38	40	2
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)	355,677	346,389	-9,288
	Vessels	40	39	-1
6,000 TEU - 7,800 TEU	Capacity (TEU)	145,461	151,811	6,350
	Vessels	22	23	1
5,200 TEU - 6,000 TEU	Capacity (TEU)	32,814	38,654	5,840
	Vessels	6	7	1
4,600 TEU - 5,200 TEU	Capacity (TEU)	78,371	83,101	4,730
	Vessels	16	17	1
4300 TEU - 4,600 TEU	Capacity (TEU)	62,602	62,602	0
	Vessels	14	14	0
3,500 TEU - 4,300 TEU	Capacity (TEU)	20,611	29,042	8,431
	Vessels	5	7	2
2,400 TEU - 3,500 TEU	Capacity (TEU)	86,514	86,860	346
	Vessels	32	32	0
1,300 TEU - 2,400 TEU	Capacity (TEU)	12,062	10,354	-1,708
	Vessels	7	6	-1
1,000 TEU - 1,300 TEU	Capacity (TEU)	11,746	13,915	2,169
	Vessels	11	13	2
0 TEU - 1,000 TEU	Capacity (TEU)	869	0	-869
	Vessels	1	0	-1
合計		1,557,099	1,627,844	70,745
+キャパシティ(TEU)				
隻数		209	216	7

□ 航路構成

(2023年度1Q 往復スペースの構成)



□ 新造船発注残（新造長期傭船含む）

	2023年 3月末時点	2023年度1Q デリバリー	2023年度1Q 新規発注	2023年 6月末時点
新造船発注残 (隻数)	45	3	0	42

7. Appendix コロナ禍前後の運賃・荷動き推移

