

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2022年度第2四半期決算説明資料

2022年10月31日

- ▣ 1. 2022年度第2四半期決算概要 P.3
- ▣ 2. 主要航路別積高・消席率・運賃指数 P.4
- ▣ 3. サプライチェーン混乱の影響と対応 P.5
- ▣ 4. 2022年度通期見通し P.6
- ▣ 5. 2022年度取り組み P.7
- ▣ 6. 参考資料（船隊構成、航路構成） P.8

1. 2022年度第2四半期決算概要

□ 要点

需給に軟化傾向が見られるも運賃市況は高水準を維持。第2四半期は前年同期比増益となる5,521百万US\$の黒字を達成 (+1,320百万US\$)

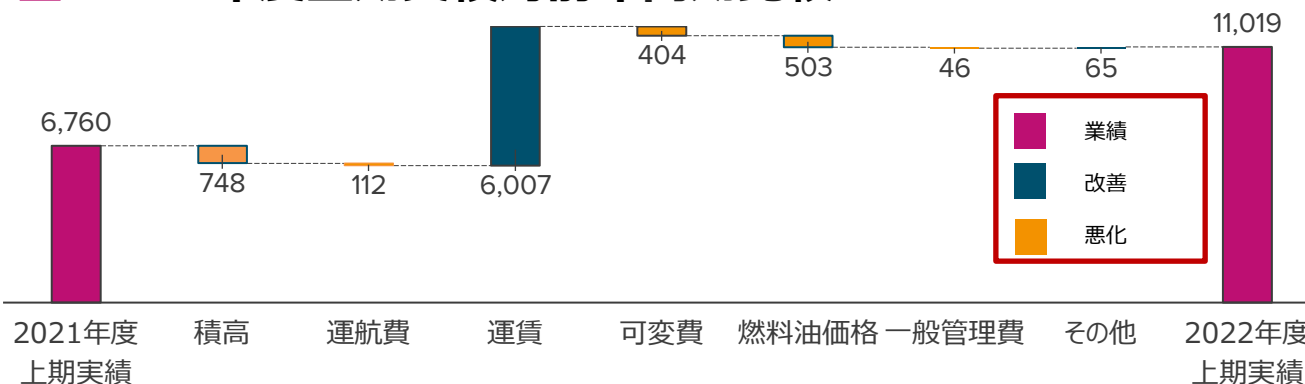
- 7-9月の世界的な貨物需要は、7月の堅調な荷動きから一転、8-9月に入って輸送需要が減退した。
- 供給面では港湾混雑は一部で改善の傾向がみられるものの、北米東岸や欧州では引き続き混雑が続くなど、サプライチェーンの混乱は世界各地で継続している。
- 足元では継続的に市況が悪化するものの、第2四半期を通じて前年同期を上回る運賃水準で推移し、利益額を押し上げた。

□ 2022年度上期実績並びに前年同期比較

(単位：百万US\$)

| | 2021年度 | | | 2022年度 | | | 2Q 対前年同期比 | | 上期 対前年同期比 | |
|-----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 1Q 実績 | 2Q 実績 | 上期 実績 | 1Q 実績 | 2Q 実績 | 上期 実績 | 増減 | 増減 (%) | 増減 | 増減 (%) |
| 売上高 | 5,776 | 7,557 | 13,333 | 9,019 | 9,367 | 18,386 | 1,810 | 24% | 5,053 | 38% |
| EBITDA | 2,924 | 4,572 | 7,496 | 5,859 | 5,843 | 11,702 | 1,271 | 28% | 4,206 | 56% |
| EBIT | 2,657 | 4,295 | 6,952 | 5,561 | 5,528 | 11,089 | 1,233 | 29% | 4,138 | 60% |
| 税引き後損益 | 2,559 | 4,200 | 6,760 | 5,499 | 5,521 | 11,019 | 1,320 | 31% | 4,260 | 63% |
| 燃料油価格 (US\$/MT) | \$465 | \$509 | \$487 | \$750 | \$875 | \$812 | \$366 | 72% | \$325 | 67% |
| 総燃料消費量 (K MT) | 906 | 891 | 1,797 | 773 | 771 | 1,543 | -121 | -14% | -253 | -14% |
| 総積高 (K TEU) | 3,104 | 3,181 | 6,285 | 2,939 | 2,898 | 5,837 | -283 | -9% | -448 | -7% |

□ 2022年度上期実績対前年同期比較



- 積高：前年同期比で若干減少。
- 運航費：船費増加。一方で、運航隻数は減少。また、港湾混雑による滞船増加から燃料消費は減少し、前年同期並みに推移。
- 運賃：対前年同期比で上昇。
- 可変費：コスト削減は進展するも、世界的なインフレ及び港湾や内陸の混雑による追加費用により悪化。
- 燃料油価格：油価は上昇。
- 一般管理費：代理店費用やIT費用が増加。

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 | | 2021年度 | | | | | | | 2022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 | 2Q 実績 | 上期 実績 |
| 北米往航 | 積高 | 615 | 649 | 1,264 | 564 | 523 | 1,088 | 2,352 | 577 | 578 | 1,155 |
| | 消席率 | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 91% | 95% |
| 欧州往航 | 積高 | 436 | 443 | 879 | 411 | 422 | 833 | 1,712 | 402 | 395 | 796 |
| | 消席率 | 100% | 100% | 100% | 97% | 97% | 97% | 100% | 95% | 95% | 95% |
| 北米復航 | 積高 | 328 | 309 | 638 | 258 | 240 | 498 | 1,135 | 278 | 276 | 554 |
| | 消席率 | 54% | 54% | 54% | 47% | 51% | 49% | 52% | 48% | 51% | 49% |
| 欧州復航 | 積高 | 339 | 347 | 687 | 305 | 289 | 594 | 1,281 | 282 | 267 | 549 |
| | 消席率 | 82% | 78% | 80% | 69% | 63% | 66% | 73% | 58% | 56% | 57% |

(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 | | 2021年度 | | | | | | | 2022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 | 2Q 実績 | 上期 実績 |
| 北米往航 | | 185 | 247 | 216 | 285 | 304 | 294 | 252 | 354 | 389 | 372 |
| 欧州往航 | | 327 | 451 | 389 | 539 | 552 | 546 | 466 | 530 | 508 | 519 |

- 積高・消席率：北米往航の積高は1Q比で横ばい、前年同期比で減少。西岸混雑緩和によるサービス頻度増で消席率は減少。欧州往航は1Q比で積高・消席率とも横ばい。前年同期比では積高・消席率共に減少。
- 運賃指数：1Q比では北米往航は微増、欧州往航は微減。前年同期比でスポット運賃は下落したものの、全体での平均運賃は高水準を維持。

3. サプライチェーン混乱の影響と対応

| | |
|-------------|--|
| <p>発生事象</p> | <ul style="list-style-type: none"> 世界的な貨物需要は減少傾向。例年にはピークを迎える中国国慶節前の荷動きの盛り上がりは見られなかった。アジア発北米向け航路の7、8、9月の荷動きは、各国の水際対策の緩和によるモノ消費からコト消費への転換、消費財の在庫積み上がり、また、インフレによる消費意欲の減退から、前年同期比5%の減少。アジア発欧州向け航路の7、8月の荷動きは、インフレに加えて、エネルギー価格上昇による影響等で前年同期比4%減少。 一部港湾の混雑は改善しつつあるが、ハンブルクや北米東岸など局所的な混雑は継続しており、北米西岸も鉄道への接続が混雑している。 中国では断続的なロックダウンが行われてきたが、港湾機能は平常に維持されている。 北米西岸労使交渉は継続協議中。 |
|-------------|--|



| | | |
|--------------------|----------------------------------|--|
| <p>ONEの 対応</p> | <p>Customer service oriented</p> | <ul style="list-style-type: none"> ONE Quote内のChat機能を拡充。今年の12月末までに、全世界のカスタマーサービススタッフの8割がChat機能を利用可能になり、お客様とのよりスムーズなコミュニケーションの実現と迅速なソリューション提供を目指す。 |
| <p>ONEの 対応</p> | <p>Operation excellency</p> | <ul style="list-style-type: none"> マーケットの需要に柔軟に対応すべく、コンテナ調達や空コンテナ回送の最適化を徹底。 船員交代は平常化しつつあるが、各港状況を注視しながら船主との連携を強化。 |
| <p>ONEの 対応</p> | <p>Quality of employee</p> | <ul style="list-style-type: none"> 全世界のオフィスで柔軟な在宅勤務を実施。 社員同士の繋がりを維持し、地域社会に貢献するためのCSR活動を継続。 |



サプライチェーンの混乱は各地で継続。
ONEとしては社会インフラを維持する責任を果たすべくコンテナ調達や回送の最適化、顧客とのコミュニケーション強化により、需給変動に合わせた最大限の対応を実施する

4. 2022年度通期見通し

□ 要点

2022年度通期業績は、需要減退による運賃市況の悪化を背景に、前年度比減益となる税引き後利益15,269百万US\$を見込む。(-\$1,487百万US\$)

- ・ 継続するサプライチェーンの混乱とインフレにより、荷役・内陸輸送を中心に費用は増加傾向。
- ・ 北米の在庫積み上がり状況、欧州は景気後退局面に入ったことを受けて、荷動き及び短期運賃市況の回復には一定の時間を要する見込み。
- ・ 輸送需要の減退は下期を通して継続することを想定して、下期は4,250百万US\$の税引き後 利益を予想。

□ 2022年度通期見通し

| | 2021年度 実績 | | | 2022年度 予想 | | | 通期 | |
|-----------------|-----------|----------|----------|-----------|----------|----------|--------|-----------|
| | 上期 実績 | 下期 実績 | 通期 実績 | 上期 実績 | 下期 予想 | 通期 予想 | 増減 | 増減 (%) |
| 売上高 | 13,333 | 16,765 | 30,098 | 18,386 | 11,530 | 29,916 | -182 | -1% |
| EBITDA | 7,496 | 10,783 | 18,279 | 11,702 | 4,760 | 16,462 | -1,817 | -10% |
| EBIT | 6,952 | 10,244 | 17,196 | 11,089 | 4,130 | 15,219 | -1,976 | -11% |
| 税引き後損益 | 6,760 | 9,997 | 16,756 | 11,019 | 4,250 | 15,269 | -1,487 | -9% |
| 燃料油価格 (US\$/MT) | \$487 | \$539 | \$512 | \$812 | \$813 | \$813 | \$301 | 59% |

5. 2022年度取り組み

| | |
|--|---|
| 3月に公表した中期戦略及びグリーン戦略に則った着実な事業の遂行 | |
| 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. 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 |
| | 環境 |
| | 安全 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 最新鋭大型コンテナ船の建造契約締結を発表。日本シッパード株式会社および現代重工業株式会社に、13,700TEU超型の大型コンテナ船を各5隻、計10隻を発注(2022年5月)。2025年に竣工予定。 ➢ 新造船 12,000TEU型(長期傭船) 2隻が計画通り引き渡し済み。(2022年8-9月) ➢ 中東/インドーモザンビーク直行サービスを改編、ケニア・モンバサの直接寄港により東南アフリカの新たなゲートウェイオプションを拡大。(2022年8月) ➢ インド・ハジラ向けフィードサービス開始(シンガポール/コロンボ/ハジラ)、東インド向けサービスの利便性を向上(2022年9月) ➢ 世界最大手のコンテナ船専業船主Seaspan Corporationを傘下に持つAtlas Corp.の株式取得を同社主要株主とともに提案。(2022年8月/10月) |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➢ EEXI/CIIへの対応について、本船別・航路別の対応をパートナー各社を含め検討継続中。また、システムを利用したCIIモニタリング機能を構築中。 ➢ Singapore/Rotterdam間の“Green and Digital Corridor”^{*1}に当社の参画するGCMD^{*2}が協賛。(2022年9月) ➢ 2023年中の取得を目指しているゼロ・エミッション船のAI取得の為の、社外関係者とのProject組成。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 運航船を対象に安全キャンペーンを実施。本年は各船での最善事例、取り組みの紹介、共有を主眼とした。(2022年8月) |

* 1 : 脱炭素を目的としたMaritime & Port Authority of SingaporeとCity of Rotterdamの取り組み。
 * 2 : Global Centre of Maritime Decarbonization。産官連携によるシンガポールの海事脱炭素化拠点。

6. 参考資料（船隊構成・航路構成）

□ 船隊構成

| Size | | 1)2022年6月末 | 2)2022年9月末 | 2)-1) |
|---------------------|-------------|------------|------------|----------|
| >= 20,000 TEU | キャパシティ(TEU) | 120,600 | 120,600 | 0 |
| | 隻数 | 6 | 6 | 0 |
| 10,500 - 20,000 TEU | キャパシティ(TEU) | 480,400 | 504,200 | 23,800 |
| | 隻数 | 35 | 37 | 2 |
| 9,800 - 10,500 TEU | キャパシティ(TEU) | 110,200 | 110,200 | 0 |
| | 隻数 | 11 | 11 | 0 |
| 7,800 - 9,800 TEU | キャパシティ(TEU) | 373,255 | 355,677 | ▲ 17,578 |
| | 隻数 | 42 | 40 | ▲ 2 |
| 6,000 - 7,800 TEU | キャパシティ(TEU) | 138,307 | 138,307 | 0 |
| | 隻数 | 21 | 21 | 0 |
| 5,200 - 6,000 TEU | キャパシティ(TEU) | 49,629 | 32,814 | ▲ 16,815 |
| | 隻数 | 9 | 6 | ▲ 3 |
| 4,600 - 5,200 TEU | キャパシティ(TEU) | 78,260 | 78,260 | 0 |
| | 隻数 | 16 | 16 | 0 |
| 4,300 - 4,600 TEU | キャパシティ(TEU) | 62,952 | 62,952 | 0 |
| | 隻数 | 14 | 14 | 0 |
| 3,500 - 4,300 TEU | キャパシティ(TEU) | 16,358 | 16,358 | 0 |
| | 隻数 | 4 | 4 | 0 |
| 2,400 - 3,500 TEU | キャパシティ(TEU) | 89,089 | 83,874 | ▲ 5,215 |
| | 隻数 | 33 | 31 | ▲ 2 |
| 1,300 - 2,400 TEU | キャパシティ(TEU) | 12,163 | 12,163 | 0 |
| | 隻数 | 7 | 7 | 0 |
| 1,000 - 1,300 TEU | キャパシティ(TEU) | 10,628 | 10,628 | 0 |
| | 隻数 | 10 | 10 | 0 |
| < 1,000 TEU | キャパシティ(TEU) | 0 | 966 | 966 |
| | 隻数 | 0 | 1 | 1 |
| 合計 | キャパシティ(TEU) | 1,541,841 | 1,526,999 | ▲ 14,842 |
| | 隻数 | 208 | 204 | ▲ 4 |

□ 航路構成

(2022年度2Q 往復スペースの構成)

