



2021年度通期決算説明資料

2022年4月28日

- ▣ 1. 2021年度通期決算概要 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. 競争力及びサステナビリティ強化へ  
向けた取り組み P.7
- ▣ 6. 参考資料（船隊構成、航路構成） P.8

# 1. 2021年度通期決算概要

## □ 要点

需給のひっ迫に伴う短期運賃市況の高止まりにより、前年度比で大幅な改善となる、通期で16,756百万US\$の黒字を達成 (+13,273百万US\$)

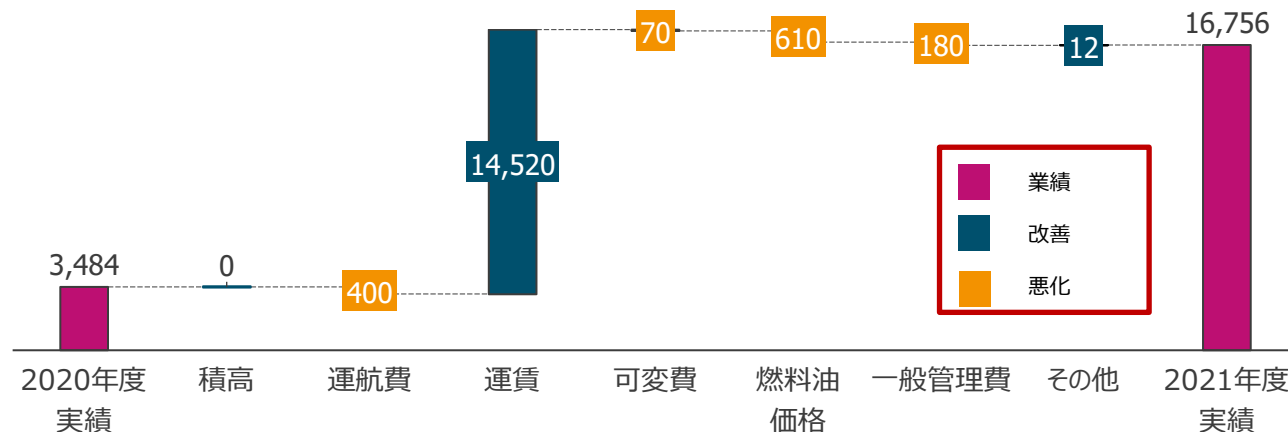
- 1-3月は、旧正月等の季節要因、ロシア/ウクライナ問題、中国ロックダウン等による影響はありつつも、貨物需要は堅調に推移。
- 供給面では北米西岸の港湾と内陸の混雑は若干の改善がみられるものの、サプライチェーン全体の混乱は各地で継続。
- かかる状況下、4Q短期運賃市況は想定を上回る水準で推移、通期の運賃水準も前年度比で大幅に改善。

## □ 2021年度通期実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

\*2022年1月公表時点

	2021年度							2020年度			対前年			2021年度			対前回予想		
	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績	通期 実績	増減	増減 (%)	通期 予想	増減	増減 (%)	通期 予想	増減	増減 (%)			
売上高	5,776	7,557	13,333	8,332	8,433	16,765	30,098	14,397	15,701	109%	29,045	1,053	4%	29,045	1,053	4%			
EBITDA	2,924	4,572	7,496	5,286	5,497	10,783	18,279	4,855	13,424	276%	16,862	1,417	8%	16,862	1,417	8%			
EBIT	2,657	4,295	6,952	5,019	5,225	10,244	17,196	3,832	13,363	349%	15,800	1,395	9%	15,800	1,395	9%			
税引き後損益	2,559	4,200	6,760	4,889	5,108	9,997	16,756	3,484	13,273	381%	15,398	1,358	9%	15,398	1,358	9%			
燃料油価格 (US\$/MT)	\$465	\$509	\$487	\$531	\$548	\$539	\$512	\$331	\$180	54%	\$520	-\$8	-2%	\$520	-\$8	-2%			
総燃料消費量 (K MT)	906	891	1,797	854	788	1,642	3,439	3,595	-156	-4%	3,455	-16	0%	3,455	-16	0%			
総積高 (K TEU)	3,104	3,181	6,285	2,939	2,837	5,777	12,061	11,964	97	1%	11,902	159	1%	11,902	159	1%			



- 積高：通期では対前年度並みに推移。
- 運航費：主に船費の増加により運航費は増加。
- 運賃：長期運賃及び短期市況が大幅に上昇。
- 可変費：コスト削減は進展するも、港湾や内陸の混雑により追加費用が発生。
- 燃料油価格：油価は上昇。
- 一般管理費：代理店費用やシステム費用が増加。
- その他：概ね前年度並み。

## 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		2020年度	2021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	2,764	615	649	1,264	564	523	1,088	2,352
	消席率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
欧州往航	積高	1,556	436	443	879	411	422	833	1,712
	消席率	99%	100%	100%	100%	97%	97%	97%	100%

北米復航	積高	1,352	328	309	638	258	240	498	1,135
	消席率	51%	54%	54%	54%	47%	51%	49%	52%
欧州復航	積高	1,219	339	347	687	305	289	594	1,281
	消席率	76%	82%	78%	80%	69%	63%	66%	73%

(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		2020年度	2021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		132	185	247	216	285	304	294	252
欧州往航		153	327	451	389	539	552	546	466

- 4Q 積高・消席率：北米往航では、港湾混雑等による欠航の影響を受け、3Q比並びに前年同期比で積高は減少するも、堅調な貨物需要に支えられ、消席率は満船を維持。欧州往航は3Q比で積高は横ばい、前年同期比では需要の増加に伴い上昇するも、消席率はスケジュールの乱れによる影響を受けた。
- 4Q 運賃指数：長期契約の更新もあり、運賃指数は前年同期比では大幅に上昇。3Q比でもさらに上昇。

# 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"> <li>➢ 消費財を中心に、1-2月の世界的な貨物需要は堅調に推移。アジア発北米向け航路の1、2月の荷動きは前年同比9%程度増加、小売業の在庫水準は依然として低く輸送需要は旺盛な状況が続いている。アジア発欧州向け航路の1月の荷動きは対前年同期4%程度増加。</li> <li>➢ 北米西岸の混雑はロスアンゼルス・ロングビーチ等、改善が見られた一方で、状況が悪化した港もあり、全体としてはターミナルの混雑状況は継続している。加えて北米東岸でも一部で（ニューヨーク、チャールストン等）混雑が悪化。中国（上海、深圳等）ではロックダウンも発生しヤードが逼迫、トラックの規制により状況が悪化。世界的に港湾、内陸混雑は未だ続いている。</li> <li>➢ 世界各国の移動制限は緩和されつつあるが、船員交代に関しては未だ困難な状況が残る。</li> </ul>
-------------	---



<p>ONEの 対応</p>	<p>Customer service oriented</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ eコマースの新機能“ONE QUOTE” などデジタルソリューションの機能を拡充、対象地域も大幅に拡大。</li> <li>➢ ONE Mobile APPを一新し、コンテナ追跡機能を改善。顧客の利便性をさらに向上させタイムリーな情報を提供。</li> </ul>
	<p>Operation excellency</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ コンテナ調達を継続し、リーファーコンテナ6500本を追加調達を実行。RAD(Reefer as Dry)としても汎用可能。</li> <li>➢ 自社スペースの最大運用、及び追加船舶を活用したコンテナ回送を徹底。</li> <li>➢ 船の遅延と貨物量急増による積み残しの解消のため、柔軟な配船の実施並びに増速を含めた運航最適化を実施。</li> <li>➢ ターミナルとも協業しコンテナの早期引き取りおよび返却の働きかけを実施。</li> <li>➢ 船員交代のための臨時寄港にも最大限対応、船主との協力を強化。</li> </ul>
	<p>Quality of employee</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 全世界のオフィスで柔軟な在宅勤務を実施。</li> <li>➢ 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。</li> </ul>



**一部改善はみられるもののサプライチェーンの混乱は各地において引き続き継続中。  
 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の追加調達や臨時船の投入等により  
 最大限の対応を実施。**

## 4. 2022年度通期見通し

- 引き続き世界各地でCOVID-19感染拡大を主因とするサプライチェーン全体への負荷が続いていますが、影響は港湾・内陸含めて非常に多岐に渡っており、収束時期を見通すことは非常に難しい状況となっております。
- また、足元ではロシア・ウクライナ問題の長期化、上海地域で続くCOVID-19によるロックダウンに加え、今後予定されている北米西岸労使交渉や世界規模で急速に進むインフレーションなど、業績に大きな影響を与えうる事象が同時的に発生しております。
- ついては、2022年度も引き続き経済環境がダイナミックに変化する状況下において合理的な業績見通しの公表は現時点では困難であり、未定といたします。

## 5. 競争力及びサステナビリティ強化へ向けた取り組み

- 2022年春からのTHE ALLIANCEサービス変更を発表。アジア発北米、欧州向けの振り子サービスFP2を東南アジア発欧州向けのFE5、東南アジア、南中国発北米西岸向けのPS7に分離し単独サービスとすることで各々迅速かつ柔軟な対応が取れるように改編。
- 2022年度中旬に新造船12,000TEU型4隻がデリバリー予定。更に2023年度には15,000TEU型4隻、及び24,000TEU型6隻、2024年度には15,000TEU型6隻、及び7,000TEU型10隻と、新造船投資を決定。
- アジア東アフリカ(EAF)サービスを、EA3 (East Africa 3 (モンバサ))とEA4 (East Africa 4 (ダルエスサラーム))の2サービスに改編。モンバサ、ダルエスサラームそれぞれに寄港する新サービスによりサービスの安定化を達成、航海頻度を高め、お客様の更なる利便性向上に寄与する。
- 冷凍・冷蔵貨物の輸送需要増に対応するため、6,500本のリーファーコンテナ（CA技術を搭載する500本を含む）を新規調達。リーファービジネスを強化していく。
- #OneOceanプロジェクトを立ち上げ、岩礁強化ユニット(REU)育成のために2万シンガポールドルを寄付するなど、シンガポールGarden City基金(GCF)のサンゴ礁保全活動に参画。世界各地でビーチクリーニングを実施。
- シンガポールにおける将来のリーダー育成と地域貢献のため、シンガポール国立大学リー・クワン・ユー公共政策大学院への奨学金12.5万シンガポールドルと、同院Social Mobility基金への活動資金3万シンガポールドルを寄付。

# 6. 参考資料（船隊構成・航路構成）

## 船隊構成

Size		1)2021年12月末	2)2022年3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)	456,600	456,600	0
	隻数	33	33	0
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)	365,698	356,679	▲ 9,019
	隻数	41	40	▲ 1
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)	66,463	55,234	▲ 11,229
	隻数	12	10	▲ 2
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)	93,122	82,922	▲ 10,200
	隻数	19	17	▲ 2
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)	24,874	20,599	▲ 4,275
	隻数	6	5	▲ 1
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	80,602	85,998	5,396
	隻数	30	32	2
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	12,093	10,354	▲ 1,739
	隻数	7	6	▲ 1
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	10,573	10,573	0
	隻数	10	10	0
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU)	618	0	▲ 618
	隻数	1	0	▲ 1
合計	キャパシティ(TEU)	1,542,702	1,511,018	▲ 31,684
	隻数	211	205	▲ 6

## 航路構成

(2021年度4Q 往復スペースの構成)

