

# ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2023年度第3四半期決算説明資料

2024年1月31日

1.	2023年度第3四半期決算概要	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3四半期取り組み	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3四半期決算概要

## □ 要点

**消費の伸び悩みに加え、閑散期に入ったことで荷動きが減少した一方、新造船の竣工増による需給軟化傾向が続いたことから、引き続き短期運賃市況は低位で推移した。第3四半期は前年同期比で大幅な減益となる83百万US\$の赤字**

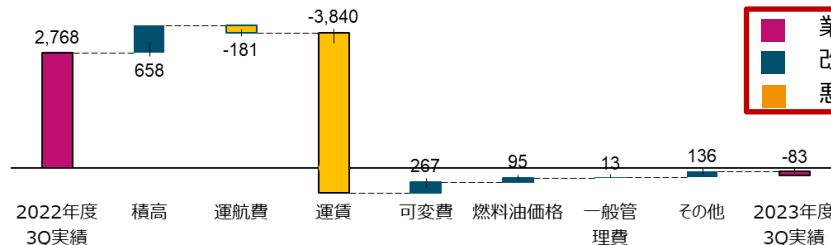
- 北米では前四半期から回復に転じた国内消費が当期も堅調さを保ったが、閑散期に入ったことで海上荷動きとしては鈍化した。欧州ではインフレの長期化が個人消費の停滞を招き、また、中東情勢を巡る不透明感も加わったことで荷動きの本格回復には至らず。
- 新造船竣工の増加により引き続き船腹供給圧力は強いが、冬季減便やサービス合理化の取り組みが本格化した。
- 12月に入って運賃水準は上昇に転じたが、10・11月の低迷から、四半期全体としては低い水準に留まった。

## □ 2023年度第3四半期実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

	2022年度					2023年度					3Q 対前四半期期比		3Q 対前年同期比	
	1Q 実績	2Q 実績	1H 実績	3Q 実績	1Q-3Q 実績	1Q 実績	2Q 実績	1H 実績	3Q 実績	1Q-3Q 実績	増減	増減 (%)	増減	増減 (%)
売上高	9,019	9,367	18,386	6,254	24,640	3,765	3,549	7,314	3,357	10,671	-192	-5%	-2,897	-46%
EBITDA	5,859	5,843	11,702	3,060	14,762	770	436	1,206	170	1,376	-266	-61%	-2,890	-94%
EBIT	5,561	5,528	11,089	2,732	13,821	385	31	416	-248	168	-279	-900%	-2,980	-109%
税引き後損益	5,499	5,521	11,019	2,768	13,788	513	187	700	-83	616	-270	-145%	-2,851	-103%
* EBITDA/EBITに関して2Qおよび上期実績を修正														
燃料油価格 (US\$/MT)	\$750	\$875	\$812	\$747	\$791	\$590	\$565	\$577	\$625	\$593	\$59	10%	-\$122	-16%
総燃料消費量 (K MT)	773	771	1,543	732	2,275	799	862	1,661	859	2,520	-3	0%	128	17%
総積高 (K TEU)	2,939	2,898	5,837	2,648	8,484	2,825	3,087	5,911	3,105	9,017	18	1%	457	17%

対前年同期比



- 積高 : 前年同期比で増加。
- 運航費 : 燃料消費量の増加に加え、用船料の上昇により増加。
- 運賃 : 対前年同期比で大幅減少。
- 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 : 油価は微減。
- 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

航路別積高・消席率		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
北米往航	積高 (千TEU)	577	578	1,155	449	468	916	2,072
	消席率	100%	91%	95%	80%	90%	85%	90%
欧州往航	積高 (千TEU)	402	395	796	368	346	713	1,510
	消席率	95%	95%	95%	90%	95%	92%	94%
北米復航	積高 (千TEU)	278	276	554	297	294	591	1,145
	消席率	48%	51%	49%	49%	55%	52%	51%
欧州復航	積高 (千TEU)	282	267	549	243	235	477	1,026
	消席率	58%	56%	57%	54%	54%	54%	55%

2023年度			
1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績
578	706	1,284	653
82%	95%	89%	94%
385	434	819	382
94%	92%	93%	90%
291	295	586	327
44%	40%	42%	46%
240	221	461	232
54%	45%	49%	50%

(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		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
北米往航		354	389	372	264	176	219	304
欧州往航		530	508	519	303	189	248	391

2023年度			
1Q 実績	2Q 実績	上期 実績	3Q 実績
126	109	117	108
139	116	127	106

- 積高・消席率 : 北米往航では、閑散期に伴う荷動きの減少と冬季減便により積高は前期比減。消席率は前期並。前年同期比では積高・消席率ともに大幅改善。欧州往航では、閑散期入りと消費停滞で積高・消席率とも前期比減少。前年同期比では、地中海向けが下支えする形で、積高は微増、消席率は前年並み。
- 運賃指数 : 短期運賃は総じて軟調、コロナ前の水準に戻った。前期比で北米は横ばい、北欧州は微減。前年同期比では共に大きく下落、また地中海では前期比・前年同期比とも短期運賃が下落した。

# 3. 2023年度通期見通し

## □ 要点

**2023年度通期業績は、船腹需給の軟化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856百万US\$を見込む。**

- 緩やかな回復傾向は見られるものの、インフレの長期化を背景に個人消費は力強さを欠き、海上輸送荷動きの本格的な回復にはなお時間を要する見通し。
- 新造船大量竣工による供給圧力は今後も継続するが、中東情勢などに起因するサプライチェーンの混乱から足元では船腹需要が高まっている。
- 船腹需給や運賃市況の見通しは極めて不透明だが、需要に合わせた機動的な配船と効率的な機材運用により、収益の最大化を目指す。

## □ 2023年度通期見通し

(単位：百万US\$)

	2023年度(前回予想)			2023年度(最新予想)					通期(対前回予想)	
	上期実績	下期予想	通期予想	上期実績	3Q実績	4Q予想	下期予想	通期予想	増減	増減(%)
売上高	7,314	7,157	14,471	7,314	3,357	3,411	6,768	14,082	-389	-3%
EBITDA	1,206	715	1,921	1,206	170	549	719	1,925	4	0%
EBIT	416	-65	351	416	-248	132	-116	300	-51	-15%
税引き後損益	700	151	851	700	-83	239	156	856	5	1%

\* EBITDA/EBITに関して上期実績および下期前回予想を修正

燃料油価格 (US\$/MT)	\$577	\$634	\$607	\$577	\$625	\$607	\$616	\$597	-\$10	-2%
-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

	2022年度 実績			通期(対前年)	
	上期	下期	通期	増減	増減(%)
売上高	18,386	10,896	29,282	-15,199	-52%
EBITDA	11,702	4,618	16,320	-14,395	-88%
EBIT	11,089	3,916	15,005	-14,706	-98%
税引き後損益	11,019	3,978	14,997	-14,142	-94%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$812	\$696	\$756	-\$159	-21%

### 【通期見込み 2023年10月時点予想からの変化】

- 積高 : 欠便の増加により前回予想比で減少。
- 運航費 : 主に燃料消費量の増加により前回比増加
- 運賃 : 前回予想比で改善。
- 可変費 : 積高の減少に伴い減少
- 燃料油価格 : 油価は減少。
- 一般管理費 : 前回予想並み。

## 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10~12月の荷動きは前年同期比13.1%増。主として荷動きが低迷していた前年同期からの反動増という側面が強いが、米国内の消費は第3四半期も堅調さを保つ。また、アジア発欧州向け航路の10月の荷動きは14.7%増。北米と同じく反動増によるものだが、長期化したインフレが個人消費の停滞を招いており、更に、直近では中東情勢を巡る不透明感も加わったことで、荷動きの本格回復には時間を要する見込み。
- ▶ 供給面では、新造船投入の本格化による船腹供給圧力の増大から需給の軟化傾向が続いたが、12月以降は、冬季減便による投入船腹の適正化効果により、需給バランスにタイト感が生じつつある。
- ▶ 紅海・アデン湾における通航船舶への襲撃多発を受け、アジア/欧州航路や一部のアジア/北米東岸航路を中心にスエズ運河を経由していた多くのサービスが喜望峰ルートへと変更された。
- ▶ パナマ運河では渇水に伴う通航制限により、運河両端で滞船が多く発生し、スケジュール遅延が生じた。



### 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。
- ▶ パナマ運河の混雑対応のため、アジア/北米東岸サービスの一部で西周りにルート変更する他、アジア/カリブ間、アジア/南米東岸間の一部では、パナマで荷揚げ・陸上輸送の後に大西洋側サービスに接続する施策を取った。
- ▶ 中期的な荷動き見通しに合わせた構造的なサービス改編を実施。サービス品質を維持しつつ運航コストを削減。
- ▶ 減便による本船アイドル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) 新造船竣工に伴う各航路の投入船腹の最適化
  - 2) 減速航海等による燃料消費量の低減
  - 3) 各航路におけるカーゴミックスの最適化
- ▶ 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。
- ▶ インドなど成長市場のサービス拡大や、堅実な市況が続く南米航路への臨時便投入などで収支基盤を拡大。



**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3四半期取り組み

方針	<ol style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>2. グリーン戦略を当社の最重要経営課題の一つと位置づけ、脱炭素化を始めとした業界の課題に取り組む。</li><li>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。</li></ol>	
進捗	投資	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 正栄汽船からの長期傭船24,000TEU 型 6隻のうち3隻が竣工し北欧州航路に投入。これにより全6隻の投入が完了(11-12月)</li><li>➢ Seaspan社からの長期傭船15,000TEU型船1隻、7,000TEU型船2隻が竣工(11月)</li><li>➢ 北米西岸ロサンゼルス港のYTIとTraPac、ロッテルダム港RWG(ロッテルダム・ワールド・ゲートウェイ)の株式取得を完了(11月)</li><li>➢ メタノール燃料に対応する二元燃料機関を搭載する13,000TEU型船12隻を発注(12月)</li><li>➢ インドと北米東岸を結ぶ初の自社サービス開設を発表(11月)</li></ul>
	環境	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ Econowind社のコンテナ型風力アシスト推進装置を導入し実証実験を実施へ(11月)</li></ul>
	デジタル	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ MPA(シンガポール海事港湾庁)支援のもと、シェルと電子バンカーデリバリーノート(e-BDN)導入に向けた実証実験を実施(11月)</li></ul>
	安全	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ P&amp;Iクラブや保険会社、保険ブローカーとロスプリベンションをテーマにしたワークショップをシンガポール本社で開催(11月)</li></ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 新会社ONE DEJIMAを長崎県長崎市に設立へ。グローバルネットワークの拡充と地域創生を両立(12月)</li></ul>

# 6. 参考資料 (船隊構成・航路構成・新造船発注残)

## □ 船隊構成

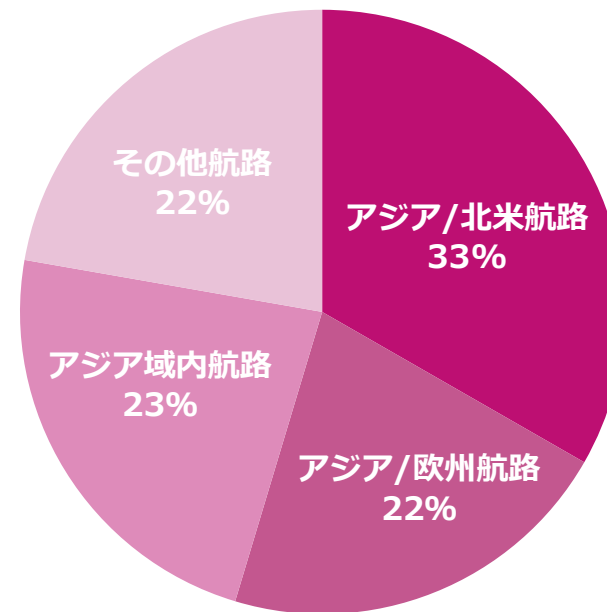
Size			1)2023年 9月末	2)2023年 12月末	2)-1)
20,000 TEU >=	Capacity (TEU)		192,600	264,600	72,000
	Vessels		9	12	3
10,500 TEU - 20,000 TEU	Capacity (TEU)		565,688	581,060	15,372
	Vessels		41	42	1
9,800 TEU - 10,500 TEU	Capacity (TEU)		110,200	110,200	0
	Vessels		11	11	0
7,800 TEU - 9,800 TEU	Capacity (TEU)		346,389	346,389	0
	Vessels		39	39	0
6,000 TEU - 7,800 TEU	Capacity (TEU)		151,279	158,618	7,339
	Vessels		23	24	1
5,200 TEU - 6,000 TEU	Capacity (TEU)		27,488	33,112	5,624
	Vessels		5	6	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)		62,602	62,602	0
	Vessels		14	14	0
3,500 TEU - 4,300 TEU	Capacity (TEU)		37,548	46,051	8,503
	Vessels		9	11	2
2,400 TEU - 3,500 TEU	Capacity (TEU)		81,573	84,370	2,797
	Vessels		30	31	1
1,300 TEU - 2,400 TEU	Capacity (TEU)		17,239	18,544	1,305
	Vessels		10	11	1
1,000 TEU - 1,300 TEU	Capacity (TEU)		16,061	16,088	27
	Vessels		15	15	0
0 TEU - 1,000 TEU	Capacity (TEU)		0	0	0
	Vessels		0	0	0
合計			1,686,735	1,799,702	112,967
キャパシティ(TEU)					
隻数			222	232	10

## □ 新造船発注残 (新造長期傭船含む)

	2023年度 9月末時点	2023年度 3Qデリバリー	2023年度 3Q新規発注	2023年度 12月末時点
新造船発注残 (隻数)	39	6	12	45

## □ 航路構成

(2023年度3Q 往復スペースの構成  
アロケーション)





# 7. Appendix コロナ禍前後の運賃・荷動き推移

