

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2024年度第2四半期決算説明資料

2024年10月31日

1.	2024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.	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2四半期決算概要

□ 要点

旺盛な消費需要を背景に堅調な荷動きが続き、第2四半期は前年同期比で969%の増益となる1,999百万US\$の黒字。

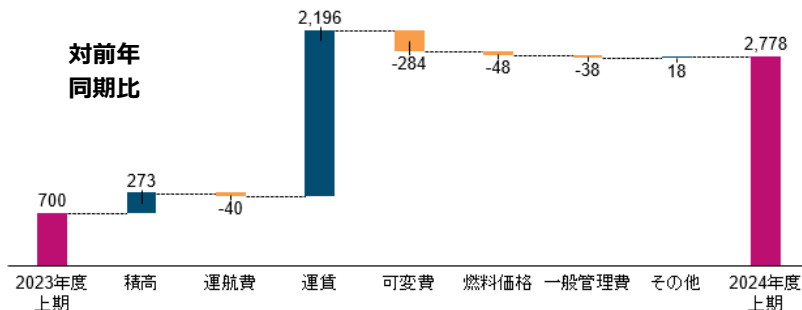
- アジア-北米航路およびアジア-欧州航路では、堅調な消費者需要と7・8月の例年より早い繁忙期にけん引され、旺盛な輸送需要が続いた。北米航路では、潜在的なサプライチェーン混乱に対応するため出荷の前倒しが行われた。
- 不安定な地政学的情勢を踏まえ、喜望峰（CoGH）ルートの利用が続いている。
- 全体的な需給状況はマーケットにおける船腹供給の増加により第2四半期末にかけて軟化した。

□ 2024年度2Q実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

	2023年度			2024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	3,765	3,549	7,314	4,211	5,864	10,075	2,315	65%	2,760	38%
EBITDA	770	436	1,206	1,217	2,386	3,603	1,950	447%	2,397	199%
EBIT	385	31	416	667	1,865	2,532	1,834	5,916%	2,116	509%
税引後損益	513	187	700	779	1,999	2,778	1,812	969%	2,078	297%

燃料油価格 (US\$/MT)	\$590	\$565	\$577	\$594	\$585	\$589	\$20	3%	\$12	2%
総燃料消費量 (K MT)	799	862	1,661	900	969	1,869	107	12%	208	13%
総積高 (K TEU)	2,825	3,087	5,911	3,142	3,291	6,433	204	7%	522	9%



- 積高 : 旺盛な荷動き需要により増加。
- 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 : 東西を中心とする主要航路で上昇。
- 可変費 : コンテナ荷役コストおよび内陸輸送コストの上昇により増加。
- 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						
		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	578	706	1,284	653	616	1,269	2,553
	消席率	82%	95%	89%	94%	97%	96%	92%
欧州往航	積高	385	434	819	382	382	764	1,584
	消席率	94%	92%	93%	90%	93%	91%	92%

2024年度		
1Q実績	2Q実績	上期実績
673	730	1,403
100%	100%	100%
434	451	886
100%	97%	98%

北米復航	積高	291	295	586	327	295	621	1,208
	消席率	44%	40%	42%	46%	49%	48%	45%
欧州復航	積高	240	221	461	232	238	470	931
	消席率	54%	45%	49%	50%	55%	52%	51%

290	281	571
43%	39%	41%
245	244	490
48%	45%	46%

(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		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
北米往航		126	109	117	108	135	121	119
欧州往航		139	116	127	106	183	144	135

2024年度		
1Q実績	2Q実績	上期実績
137	195	167
201	293	248

- 積高・消席率：北米往航では堅調な荷動きが続いた。同様に欧州往航では、一部の荷主が輸送日数の長期化を織り込んだことなどから、7・8月に年末商戦に向けた出荷の前倒しや消席率の上昇が見られた。需給バランスの逼迫を反映して、北米・欧州航路ともに高い消席率を維持した。
- 運賃指数：旺盛な貨物需要により、第2四半期の運賃水準は北米往航、欧州往航ともに第1四半期を上回った。

3. 2024年度通期見通し

□ 要点

地政学的な不透明感が残る一方、新造コンテナ船の継続的な竣工が需給状況に影響を与える。2024年度通期の業績予想は依然困難なるも、通期で3,095百万米ドルの利益を見込む。

- 荷動き見通しが不透明である一方、2024年度下期は大規模な新造コンテナ船竣工が続く。
- 特に年明け以降の情勢は、現時点での予測が困難となっている。
- 状況の変化を注視し、機動的かつ効率的なオペレーションを維持するとともに、顧客への高品質なサービスの提供に注力していく。

□ 2024年度通期見通し

(単位: 百万US\$)

	最新予想				
	第1四半期	第2四半期	上期	下期	通期
	実績			予想	
Revenue	4,211	5,864	10,075	8,000	18,075
EBITDA	1,217	2,386	3,603	1,250	4,853
EBIT	667	1,865	2,532	210	2,742
税引後損益	779	1,999	2,778	317	3,095

参考：2024年7月31日発表の予想数値

	前回予想				
	第1四半期	第2四半期	上期	下期	通期
	実績		予想		
税引後損益	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7月、8月の荷動きは前年同期比18%増。米国内の消費が依然として旺盛であることに加え、サプライチェーン混乱を見越した出荷前倒を背景に、堅調な荷動きが続いた。
- ▶ アジア発欧州向け航路の7月の荷動きは6.4%増。インフレ緩和で個人消費は持ち直しつつあるが、年末商戦の早期出荷が一段落する9月以降で荷動きの鈍化傾向にある。
- ▶ 地政学的情勢が不安定なため、喜望峰ルートの利用が続いている。紅海とスエズ運河における情勢の先行きは依然不透明である。一方、パナマ運河は水位が回復し、通航はほぼ平常化している。
- ▶ 天候不順やストライキ、内陸鉄道輸送の混雑などの影響で、北米、欧州、アジア各地で港湾混雑が続いた。
- ▶ 米国東海岸およびガルフ港湾ストライキに伴うサプライチェーン混乱への懸念から、一部の貨物が北米西岸港にシフトする動きが見られた。



ONEの対応

- ▶ 需要増に対応し、混雑した港湾の滞貨を解消するための臨時船の投入。
- ▶ 紅海／アデン湾情勢によるサプライチェーンの混乱を最小化するため、機動的な対応を実施。
- ▶ 米国東海岸およびガルフ港湾で懸念されていたストライキによる混乱を最小化するため、当該地域寄港船のスケジュール調整を実施。
- ▶ 港湾混雑や空コンテナ不足に対処するため、きめ細かなサービス・寄港地の見直しや空コンテナ回送・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

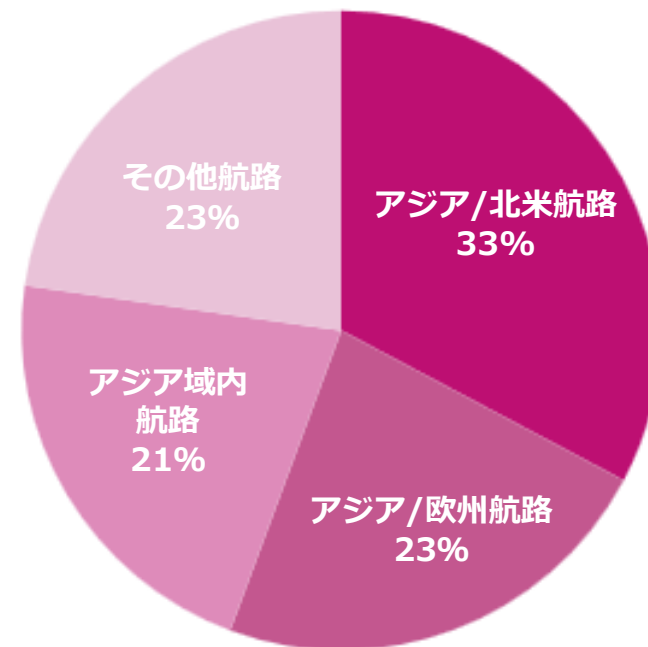
5. 参考資料 (船隊構成・航路構成・新造船発注残)

□ 船隊構成

Size			1)2024年 6月末時点	2) 2024年 9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) 657,920	657,920	0
			Vessels 47	47	0
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) 329,257	329,257	0
			Vessels 37	37	0
6,000 TEU -	7,800 TEU		Capacity (TEU) 207,128	227,702	20,574
			Vessels 31	34	3
5,200 TEU -	6,000 TEU		Capacity (TEU) 28,116	28,116	0
			Vessels 5	5	0
4,600 TEU -	5,200 TEU		Capacity (TEU) 78,068	78,068	0
			Vessels 16	16	0
4300 TEU -	4,600 TEU		Capacity (TEU) 62,872	62,872	0
			Vessels 14	14	0
3,500 TEU -	4,300 TEU		Capacity (TEU) 58,813	58,813	0
			Vessels 14	14	0
2,400 TEU -	3,500 TEU		Capacity (TEU) 84,370	84,580	210
			Vessels 31	31	0
1,300 TEU -	2,400 TEU		Capacity (TEU) 20,494	18,482	-2,012
			Vessels 12	11	-1
1,000 TEU -	1,300 TEU		Capacity (TEU) 14,002	12,892	-1,110
			Vessels 13	12	-1
0 TEU -	1,000 TEU		Capacity (TEU) 0	0	0
			Vessels 0	0	0
合計			キャパシティ(TEU) 1,915,840	1,933,502	17,662
			隻数 243	244	1

□ 航路構成

(2024年度2Q 往復スペースの構成
アロケーション)



□ 新造船発注残 (新造長期傭船含む)

	2024年 6月末時点	2024年度 2Q デリバリー	2024年度 2Q 新規発注	2024年 9月末 時点
新造船発注残 (隻数)	45	2	9	52

6. Appendix 北米航路運賃・荷動き推移

Lifting
(TEU)

Freight Index
(FY2018Q1=100)

