

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2022年度第1四半期決算説明資料

2022年7月29日

- 1. 2022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. 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1四半期決算概要

□ 要点

需給に一部軟化の傾向がみられるも運賃市況は堅調に推移。第1四半期は前年同期比大幅な増益となる5,499百万US\$の黒字を達成(+2,940百万US\$)

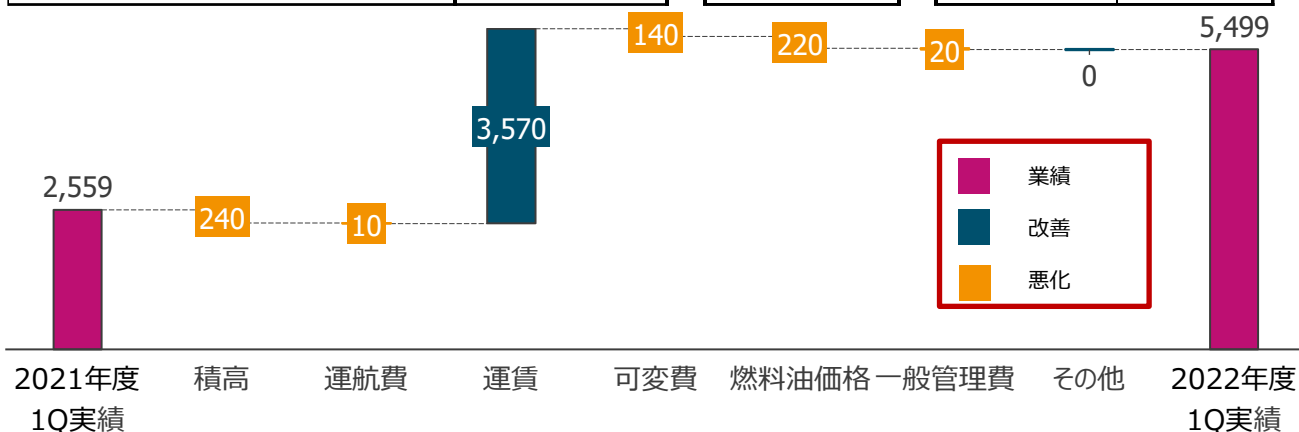
- 4-6月の世界的な貨物需要は、上海のロックダウンやウクライナ問題の影響を受けながらも大きく崩れることはなく、堅調に推移。
- 供給面では港湾混雑は一部で改善の傾向がみられるものの、北米東岸等では悪化するなど、サプライチェーンの混乱は世界各地で継続。
- このため、運賃は前年同期を大幅に上回る水準で推移し、利益額を押し上げた。

□ 2022年度第1四半期実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

	2021年度	2022年度	1Q	
	1Q実績	1Q実績	増減	増減 (%)
売上高	5,776	9,019	3,243	56%
EBITDA	2,924	5,859	2,935	100%
EBIT	2,657	5,561	2,904	109%
税引き後損益	2,559	5,499	2,940	115%

燃料油価格 (US\$/MT)	\$465	\$750	\$285	61%
総燃料消費量 (K MT)	906	773	-133	-15%
総積高 (K TEU)	3,104	2,939	-165	-5%



- 積高：前年同期比で若干減少。
- 運航費：船費は増加している一方運航隻数の減少、港湾混雑による燃料消費量減少等により、対前年同期並みに推移。
- 運賃：対前年同期比で大幅に上昇。
- 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。
- その他：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		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
北米往航	積高	615	649	1,264	564	523	1,088	2,352	577
	消席率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
欧州往航	積高	436	443	879	411	422	833	1,712	402
	消席率	100%	100%	100%	97%	97%	97%	100%	95%
北米復航	積高	328	309	638	258	240	498	1,135	278
	消席率	54%	54%	54%	47%	51%	49%	52%	48%
欧州復航	積高	339	347	687	305	289	594	1,281	282
	消席率	82%	78%	80%	69%	63%	66%	73%	58%

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

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
北米往航	185	247	216	285	304	294	252	354
欧州往航	327	451	389	539	552	546	466	530

- 積高・消席率：前年度4Q比で北米往航は港湾混雑等が一部改善したことで積高は増加。欧州往航は積高、消席率共に若干減少。前年同期比では北米、欧州往復航共に積高が減少。
- 運賃指数：前年度4Q比では長期契約の更新もあり北米往航は上昇。欧州往航は下落。前年同期比では北米往航、欧州往航共に大幅に上昇。

3. サプライチェーン混乱の影響と対応

発生事象	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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4、5月の荷動きは前年同期比4%程度増加、依然として堅調な輸送需要が続いている。アジア発欧州向け航路の4月、5月の荷動きは上海のロックダウン、ウクライナ問題の影響等により前年同期比7%程度減少。 ➢ ロサンゼルス、ロングビーチの混雑は改善するも、北米他港（バンクーバー、ニューヨーク、サバンナ等）は悪化。また、内陸も再び悪化傾向にある。欧州（ハンブルグ等）の混雑も継続している。 ➢ 中国（上海、深圳等）ではロックダウンが発生しヤードが逼迫、トラックの規制により状況が悪化。6月に解除されるもその後の厳格な対策により回復には時間を要している。 ➢ 北米西岸労使交渉は6月末で協約は失効。引き続き協議中。
------	--



ONEの 対応	Customer service oriented	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。 ➢ eコマースの全てのサービス機能を一新し、新たな顧客体験を提供する。
	Operation excellency	<ul style="list-style-type: none"> ➢ コンテナ調達を継続し、当四半期もドライコンテナ、リーファーコンテナ共に追加の調達を実行。 ➢ 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。 ➢ 引き続き、貨物需要に応えるべく柔軟な配船の実施並びに運航最適化を実施。 ➢ 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。 ➢ 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。
	Quality of employee	<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。



**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

- コロナ感染症拡大を主因とするサプライチェーン全体への負荷については、あるタイミングでオペレーションのボトルネックがある程度解消され、徐々に正常化に向かう事が予想されますが、影響が広範囲に渡ることから正常化の時期を見通すことは現状難しい状況となっております。
- さらに継続するロシア／ウクライナ問題、中国のゼロコロナ政策の影響、北米西岸労使交渉等の不確定要素が増えている状況において事業環境全体を予測することはより難しくなっております。
- ついては、現段階で合理的な見通しをすることは非常に難しい状況となっており、FY2022の通期見通しの公表については、未定といたしますが、環境変化に柔軟に対応しながら、混乱の解消、業績の安定化に努めてまいります。

5. 2022年度取り組み

方針	<p>3月に公表した中期戦略及びグリーン戦略に則り事業を着実に遂行していく</p>	
	<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していく。 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んでいく。 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ていく。 	
進捗	投資	<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。日本シップヤード株式会社および現代重工業株式会社との間で、13,700TEUを超える大型コンテナ船をそれぞれ5隻ずつ、計10隻を発注。2025年に竣工予定。 ➢ 新造船 12,000個型（長期傭船）2隻は計画通り引き渡し済み。北米西岸航路に投入。 ➢ 中東/インドーモザンビーク直行サービス、MIM(Mozambique - India - Middle East) サービスを開始。マブート直接寄港により南アフリカ、スワジランドやジンバブエといった国々の内陸マーケットへの新たなゲートウェイオプションを提供。
	環境	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 13,700TEUを超える新造船は、アンモニアやメタノールなどの環境負荷の低い代替燃料やCCS*の「レディノーテーション**」 或いはAiP（基本設計に対する承認）を取得予定。 *CCS (Carbon dioxide Capture and Storage): CO2回収・貯留技術。燃焼排ガスに含まれるCO2を回収し、船上に一時貯留することを想定。 **レディノーテーション：将来の使用を見越してシステムの基本設計を事前に行う船舶に対し、船級協会が要件を満たした場合に付与する符号。 ➢ PSA Corporation Ltd(PSA)とONEはグリーンサプライチェーンへの試みの一貫として、リーファーコンテナの冷凍ガスをリサイクルする試みに成功。 ➢ 海運事業における脱炭素化に向けて、3回目のバイオ燃料のトライアルに成功。
	デジタル	<ul style="list-style-type: none"> ➢ eコマースの全てのサービス機能を一新し、新たな顧客体験を提供する。 ➢ クラウド上に保管された顧客情報を世界各国のオフィス間で共有、顧客への最適サービスの提供を通して、関係構築強化に活用。

6. 参考資料（船隊構成・航路構成）

船隊構成

Size		1)2022年3月末	2)2022年6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	480,400	23,800
	隻数	33	35	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)	356,679	373,255	16,576
	隻数	40	42	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)	55,234	49,629	▲ 5,605
	隻数	10	9	▲ 1
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)	82,922	78,260	▲ 4,662
	隻数	17	16	▲ 1
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)	20,599	16,358	▲ 4,241
	隻数	5	4	▲ 1
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	85,998	89,089	3,091
	隻数	32	33	1
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	10,354	12,163	1,809
	隻数	6	7	1
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	10,573	10,628	55
	隻数	10	10	0
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU)	0	0	0
	隻数	0	0	0
合計	キャパシティ(TEU)	1,511,018	1,541,841	30,823
	隻数	205	208	3

航路構成

(2022年度1Q 往復スペースの構成)

