

# ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2023年度第2四半期決算説明資料

2023年10月31日

1.	2023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.	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2四半期取り組み	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2四半期決算概要

## □ 要点

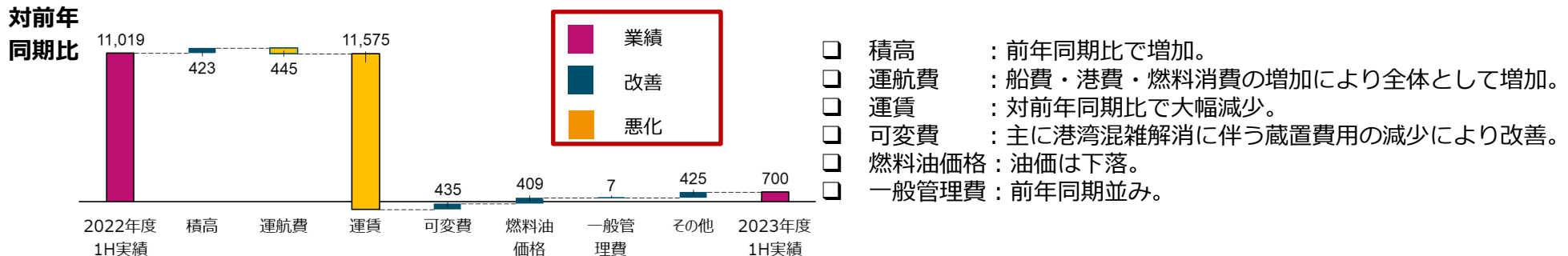
ピークシーズンに入るも荷動きに力強い回復は見られず、また、新造船の竣工増を背景に船腹需給が軟化したことから、短期運賃水準は上昇トレンドの継続には至らなかった。第2四半期は前年同期比で大幅な減益となる187百万US\$の黒字

- 北米では8月に荷動きが一定の盛り上がりを見せたものの、一般消費の低迷などを背景に持続性を欠いた。欧州ではインフレを背景とする需要減から緩やかな回復基調を辿っているが、荷動きの本格回復には至らなかった。
- 東西航路では減便やサービス合理化が行われたが、新造船竣工の増加などにより船腹供給が増加した。
- 上記要因により東西航路を中心に船腹需給が軟化し、運賃水準が低迷した。

## □ 2023年度上期実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

	2022年度			2023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	9,019	9,367	18,386	3,765	3,549	7,314	- 5,817	-62%	- 11,072	-60%
EBITDA	5,859	5,843	11,702	770	496	1,266	- 5,347	-92%	- 10,436	-89%
EBIT	5,561	5,528	11,089	385	58	443	- 5,470	-99%	- 10,647	-96%
税引き後損益	5,499	5,521	11,019	513	187	700	- 5,334	-97%	- 10,319	-94%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$750	\$875	\$812	\$590	\$565	\$577	-\$310	-35%	-\$235	-29%
総燃料消費量 (K MT)	773	771	1,543	799	862	1,661	92	12%	118	8%
総積高 (K TEU)	2,939	2,898	5,837	2,825	3,087	5,911	189	7%	75	1%



## 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		2022年度							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	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績
北米往航	積高	577	578	1,155	449	468	916	2,072	578	706	1,284
	消席率	100%	91%	95%	80%	90%	85%	90%	82%	95%	89%
欧州往航	積高	402	395	796	368	346	713	1,510	385	434	819
	消席率	95%	95%	95%	90%	95%	92%	94%	94%	92%	93%
北米復航	積高	278	276	554	297	294	591	1,145	291	295	586
	消席率	48%	51%	49%	49%	55%	52%	51%	44%	40%	42%
欧州復航	積高	282	267	549	243	235	477	1,026	240	221	461
	消席率	58%	56%	57%	54%	54%	54%	55%	54%	45%	49%

(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							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	1Q 実績	2Q 実績	上期 実績
北米往航		354	389	372	264	176	219	304	126	109	117
欧州往航		530	508	519	303	189	248	391	139	116	127

- 積高・消席率：北米往航はサプライチェーン混乱解消とピークシーズン入りで積高が増加。特に西岸向けの消席率が上昇した。欧州往航は積高に一定の回復が見られるも、船腹供給量の増加を背景に消席率が悪化した。
- 運賃指数：長期契約は今年度運賃への切り替わりが完了。短期市況は総じて軟化傾向にある。結果としてコロナ前の水準に戻り、前期比、前年同期比ともに大きく下落。

# 3. 2023年度通期見通し

## □ 要点

**2023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851百万US\$を見込む。 (-\$14,146百万US\$)**

- 金利高とインフレに伴う消費低迷は継続し荷動きの本格回復にはなお時間を要するが、年度後半には緩やかな回復を見込む。
- 今年度より顕著になった新造船大量竣工による供給圧力は下期も継続する見込み。
- 上記の需給ギャップより、厳しい運賃市況が下期も継続するが、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\$)

	2022年度 実績			2023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	18,386	10,896	29,282	7,314	7,157	14,471	-14,810	-51%
EBITDA	11,702	4,618	16,320	1,266	589	1,855	-14,465	-89%
EBIT	11,089	3,916	15,005	443	-191	252	-14,754	-98%
税引き後損益	11,019	3,978	14,997	700	151	851	-14,146	-94%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$812	\$696	\$756	\$577	\$634	\$607	-\$149	-20%

## 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7~9月の荷動きは前年同期比で7.5%減。ピークシーズンを迎え一時荷動きは盛り上がりを見せたが、在庫調整スピードは遅く、一般消費財の販売も停滞し、伸び悩んだ。またアジア発欧州向け航路の7月-8月の荷動きは6.1%増だった。昨年度下期の需要減からは緩やかな回復が続くも、インフレや高金利を背景に消費の回復はなお力強さを欠いた。
- 供給面では、サプライチェーン混乱が総じて解消したことに加え、新造船の投入が本格化したことで船腹供給圧力が増大。この結果、需給の軟化傾向が続いた。
- アジア域内や南米航路では需給軟化が見られるも、荷動き自体は旺盛な状況が続いた。



### ONE の対応

- 引き続き輸送需要に合わせた機動的な減便を継続。
- 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リング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。
- 南米東岸-北欧州航路など、成長市場における新サービス拡大。



**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2四半期取り組み

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2万4000TEU 型 6隻のうち2隻が竣工し北欧州航路に投入 (計3隻投入済)。Seaspan社からの長期傭船1万5000TEU型船 4隻のうち1番船が竣工 (7-9月)</li><li>➤ アジア域内新サービス「KCS2」「THX」開始 (7月)</li><li>➤ 地中海新サービス「AIB」開始 (7月)</li><li>➤ 南米発着新サービス「FLX」「LUX」開始 (9月)</li></ul>
	環境	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 上海/ロサンゼルス・ロングビーチ間のグリーン海運回廊に参画 (9月)</li></ul>
	デジタル	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Mobile Appに2段階認証搭載 (9月)</li><li>➤ eコマースの新機能として「ONE Finance」を実装 (9月)</li></ul>
	安全	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 船上での貨物火災など防止に向けSafetytech Accelerator社とのオンライン・ワークショップや協業を加速 (8月)</li></ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 第2回コンテナ海運サミットをシンガポールで開催 (8月)</li></ul>

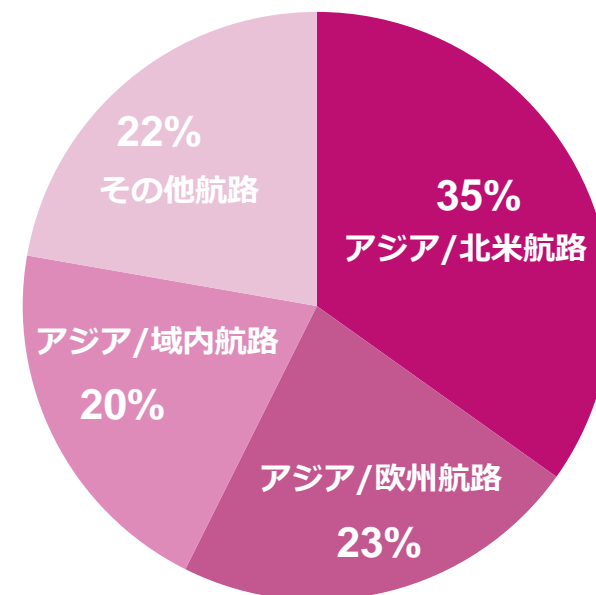
# 6. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

## 船隊構成

Size		1)2023年 6月末	2)2023年 9月末	2)-1)
20,000 TEU <=	Capacity (TEU)	144,600	192,600	48,000
	Vessels	7	9	2
10,500 TEU - 20,000 TEU	Capacity (TEU)	550,316	565,688	15,372
	Vessels	40	41	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)	151,811	151,279	-532
	Vessels	23	23	0
5,200 TEU - 6,000 TEU	Capacity (TEU)	38,654	27,488	-11,166
	Vessels	7	5	-2
4,600 TEU - 5,200 TEU	Capacity (TEU)	83,101	78,068	-5,033
	Vessels	17	16	-1
4300 TEU - 4,600 TEU	Capacity (TEU)	62,602	62,602	0
	Vessels	14	14	0
3,500 TEU - 4,300 TEU	Capacity (TEU)	29,042	37,548	8,506
	Vessels	7	9	2
2,400 TEU - 3,500 TEU	Capacity (TEU)	86,860	81,573	-5,287
	Vessels	32	30	-2
1,300 TEU - 2,400 TEU	Capacity (TEU)	10,354	17,239	6,885
	Vessels	6	10	4
1,000 TEU - 1,300 TEU	Capacity (TEU)	13,915	16,061	2,146
	Vessels	13	15	2
0 TEU - 1,000 TEU	Capacity (TEU)	0	0	0
	Vessels	0	0	0
	合計 キャパシティ(TEU)	1,627,844	1,686,735	58,891
	合計 隻数	216	222	6

## 航路構成

(2023年度2Q 往復スペースの構成)



## 新造船発注残（新造長期傭船含む）

	2023年度 6月 末時点	2023年度 2Q デリバリー	2023年度 2Q 新規発注	2023年度 9月 末時点
新造船発注残 (隻数)	42	3	0	39



# 7. Appendix コロナ禍前後の運賃・荷動き推移

