

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2022年度通期決算説明資料

2023年4月28日

1.	2022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.	2023年度通期見通し	P.5
4.	コロナ禍による事業環境の変化とONEの対応	P.6
5.	足元の事業環境の変化への対応	P.7
6.	2022年度取り組み - 通期振り返り	P.8
7.	参考資料（船隊構成、航路構成、新造船発注残）	P.9

1. 2022年度通期決算概要

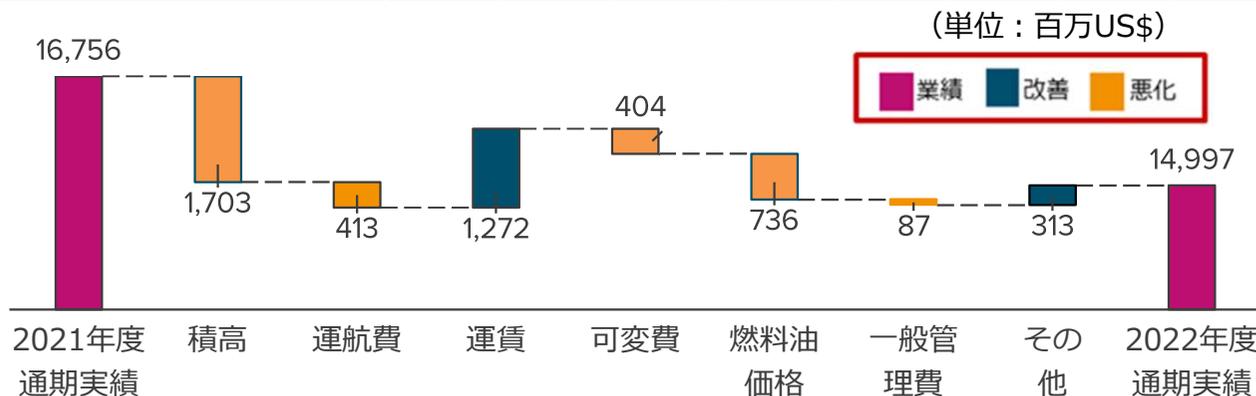
□ 要点

上期までは、高水準の運賃市況により好調に推移するも、下期からは、サプライチェーンの正常化による船腹供給量の回復と輸送需要の急激な減退により、短期運賃市況が悪化。通期では14,997百万ドルの黒字となる（対前年同期比-1,759百万ドル）

- ・ 需要面では、北米での商品在庫の積み上がりやインフレ進展による欧州での消費減退を背景に、2022年7月以降の輸送需要減退が4Qに入って一層顕著になった。
- ・ 供給面では混雑解消に伴って船腹稼働率が回復。一方で需要減退に対応するため年末以降は減便を継続的に実施した。
- ・ 減便などを通じ荷動きの減少に対応したが、それ以上のペースで需給軟化が進み、4Q短期運賃は対前四半期比で下落した。

□ 2022年度通期実績並びに対前年度比較

	2021年度							2022年度							対前年	
	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	3Q 実績	4Q 実績	下期 実績	通期 実績	増減	増減 (%)
売上高	5,776	7,557	13,333	8,332	8,433	16,765	30,098	9,019	9,367	18,386	6,254	4,642	10,896	29,282	-816	-3%
EBITDA	2,924	4,572	7,496	5,286	5,497	10,783	18,279	5,859	5,843	11,702	3,060	1,558	4,618	16,320	-1,959	-11%
EBIT	2,657	4,295	6,952	5,019	5,225	10,244	17,196	5,561	5,528	11,089	2,732	1,184	3,916	15,005	-2,190	-13%
税引き後損益	2,559	4,200	6,760	4,889	5,108	9,997	16,756	5,499	5,521	11,019	2,768	1,210	3,978	14,997	-1,759	-10%
燃料油価格 (US\$/MT)	465	509	487	531	548	539	512	750	875	812	747	643	696	756	244	48%
総燃料消費量 (K MT)	906	891	1,797	854	788	1,642	3,439	773	771	1,543	732	712	1,443	2,987	-452	-13%
総積高 (K TEU)	3,104	3,181	6,285	2,939	2,837	5,777	12,061	2,939	2,898	5,837	2,648	2,596	5,244	11,081	-980	-8%



項目別対前年同期比較

- 積高 : 下期以降の欧米貨物需要の鈍化に伴い、大幅減少
- 運航費 : 燃料消費は上期の港湾混雑と下期の減便等から減少したが、主に船費増加により全体としては増加。
- 運賃 : 下期から短期運賃が大幅に下落したものの、上期の好況と長期契約が下支えして増加。
- 可変費 : 主にインフレ影響による内陸輸送コスト増加により、全体として増加。
- 燃料油価格 : 油価は上昇。
- 一般管理費 : 前年同期並。

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	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	615	649	1,264	564	523	1,088	2,352	577	578	1,155	449	468	916	2,072
	消席率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	91%	95%	80%	90%	85%	90%
欧州往航	積高	436	443	879	411	422	833	1,712	402	395	796	368	346	713	1,510
	消席率	100%	100%	100%	97%	97%	97%	100%	95%	95%	95%	90%	95%	92%	94%
北米復航	積高	328	309	638	258	240	498	1,135	278	276	554	297	294	591	1,145
	消席率	54%	54%	54%	47%	51%	49%	52%	48%	51%	49%	49%	55%	52%	51%
欧州復航	積高	339	347	687	305	289	594	1,281	282	267	549	243	235	477	1,026
	消席率	82%	78%	80%	69%	63%	66%	73%	58%	56%	57%	54%	54%	54%	55%

(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		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	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		185	247	216	285	304	294	252	354	389	372	264	176	219	304
欧州往航		327	451	389	539	552	546	466	530	508	519	303	189	248	391

➤ 積高・消席率

：北米往航・欧州往航とも、上期まで満船基調で推移するも、下期からは需給軟化が進んだことから積高・消席率是对前年比で大きく下落。また、4Qにおいては、北米航路では、積高で対前四半期比で微増、減便実施により消席率は上昇。

➤ 運賃指数

：短期運賃市況は上期まで高水準で推移したものの下期に下落した。前年比では北米航路では上昇、欧州航路では下落。4Qの対前四半期比較では、北米航路・欧州航路とも大幅に下落。

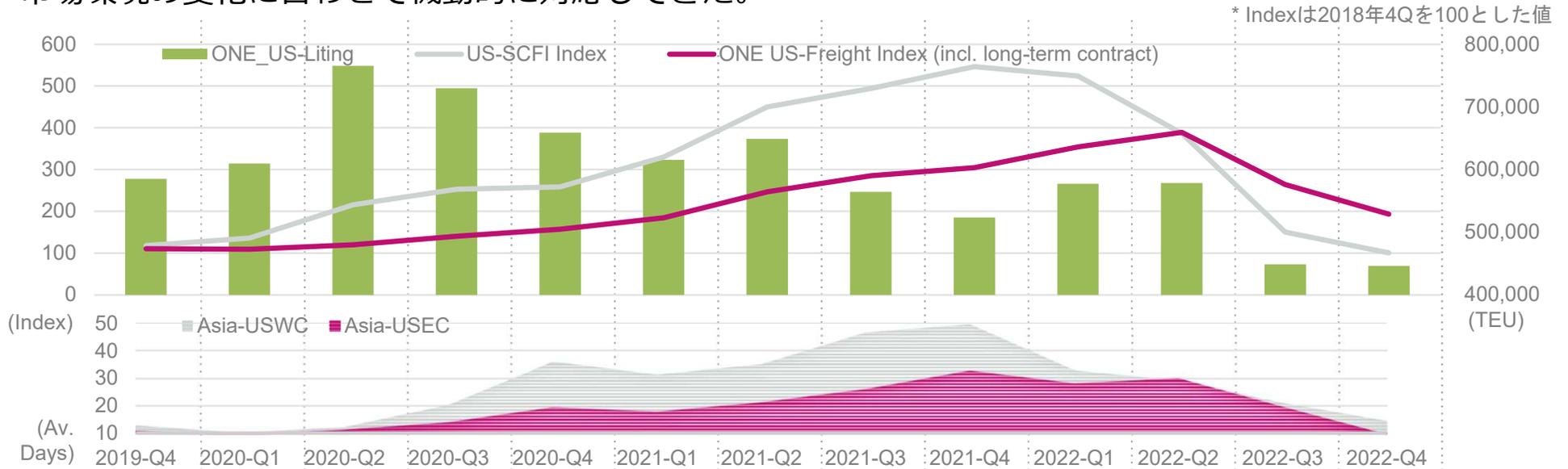
3. 2023年度通期見通し

- ・ COVID-19のパンデミック後、コンテナ船市場は、グローバルなサプライチェーンの混乱の余波、消費者行動の変化、国際的な緊張関係の高まりによるトレードパターンの変化など、大きな変化の最中にあります。
- ・ 当社は新しい常態に適応するために前進を遂げていますが、輸送需要やトレードパターンの変化に伴い、市場のさらなる変化が想定され、依然として先行き不透明で予測が難しい状況です。
- ・ 合理的な業績見通しの策定は現時点では困難であり、2023年度通期見通しは未定といたします。

4. コロナ禍による事業環境の変化とONEの対応

アジア-北米航路運賃・積高・到着遅延日数推移

コロナ禍に伴う需給逼迫からサプライチェーンが混乱、運賃急騰。その後、正常化に伴い需給が変化。市場環境の変化に合わせて機動的に対応してきた。

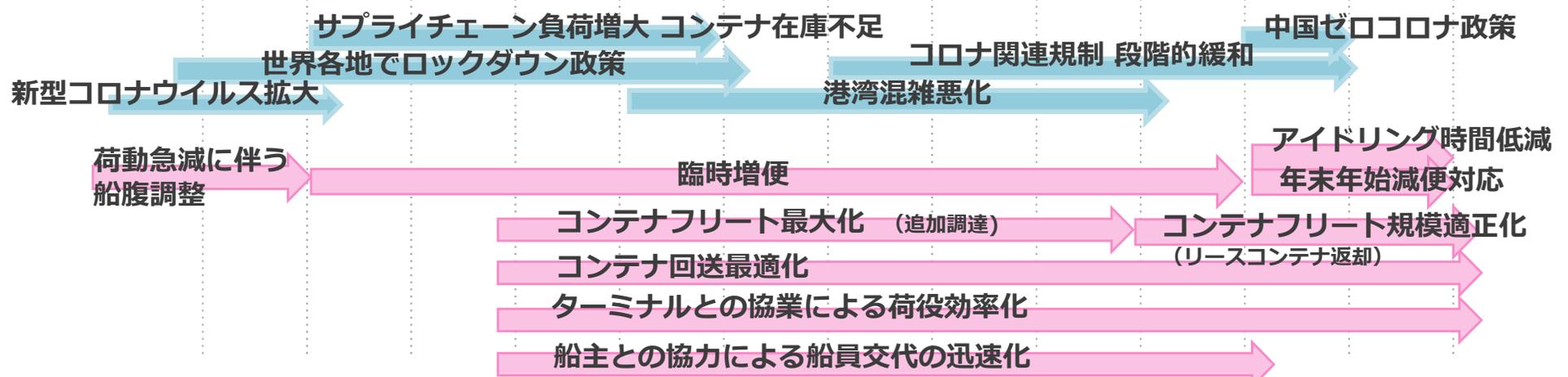


運賃・荷動き

平均遅延日数

外部環境

ONEのアクション



5. 足元の事業環境の変化への対応

発生事象

- 7月から始まった輸送需要の鈍化傾向が更に強まり、特にアジア発北米・欧州向けの需要が減速した。アジア発北米向け航路の1-2月の荷動きは、小売在庫が僅かに減少に転じたものの米国輸入量の増加にまでは至らず、前年同期比24.5%の減少。アジア発欧州向け航路の1月の荷動きは、エネルギー価格高騰やインフレの傾向が緩和したことで、一定の景況感の改善はあったものの、顕著な消費回復までは至らず、前年同期比12.9%減少。
- 港湾機能は世界的にほぼ正常化。滞船解消に伴い、船腹の稼働率は回復。新造船の大量竣工による供給増加が懸念されていたが、現時点では表立った影響は出ていない。
- 北米西岸労使交渉は、2月末に新協約が近く合意に達する見込みとの共同声明が出るも、依然継続協議中。

ONEの対応

- 例年は旧正月期に留まる減便対応を、年末年始から3-4月にまで拡大。
- 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) 極東-欧州/北米東岸ループ(復航)における喜望峰経由ルート of 適宜利用
 - 2) 追加寄港地の拡大による集荷強化
 - 3) 減速航海等による燃料消費量の低減
 - 4) 配船を工夫して、東西航路の大型化を前倒しで実施
 - 5) 比較的荷動きの強い、南北航路・大西洋航路への転配
- 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、特殊貨物積高が増加。

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

6. 2022年度取り組み – 通期振り返り

2022年3月公表 中期戦略及び グリーン戦略

2022年度の主な取り組み事項

投資	2030年までにコンテナ船事業関連で52万TEU以上の新造船投資を含む、200億米ドル以上の投資実行	<p>船舶/機材</p> <ul style="list-style-type: none"> ●最新鋭大型船 13,700TEU型10隻発注 (2022年6月) ●最新鋭大型船 13,700TEU型10隻発注 (2023年3月) ●自社コンテナ発注 (合計58,000本) <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ●親会社2社と北米西岸ターミナル会社2社の株式取得に合意(2022年12月) ●世界最大手コンテナ船専門船主Seaspan社を傘下に持つAtlas社の株式取得 (2023年3月) <p>サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ●アフリカ周辺サービスを強化 (東アフリカ・北アフリカ向け新サービス、戦略的拠点としてケニアに自営代理店を新設)
環境	<p>以下7つの主要イニシアチブを通じて2050年までにカーボンニュートラルを達成</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) グリーン投資 2) 代替燃料 3) カーボンマネージメント 4) 効率的オペレーション 5) エコシステムの構築 6) クリーン シップリサイクル 7) 環境保護 	<ol style="list-style-type: none"> 1) <ul style="list-style-type: none"> ●上記新造船における、代替燃料やCSS、AiPや認証の取得に向けた取り組み ●運航船2隻を対象にBow Wind Shieldを設置 (2022年12月) 2) <ul style="list-style-type: none"> ●バイオ燃料のトライアルを2回実施 (2022年4月、2023年2月) 3) <ul style="list-style-type: none"> ●Scope 1+2排出量に関して外部監査を導入(22年7月) ●CDPスコア改善 (22年12月) ●社内炭素価格スキームの実装 (22年6月) ●CO2排出量計算サービス“Eco Calculator”の実装 (23年3月) 4) <ul style="list-style-type: none"> ●CII対応の一環として船舶管理システムに排出量モニタ機能を追加実装 (22年12月) 5) <ul style="list-style-type: none"> ●GCMDを通じた各種取り組み (ロッテルダム-シンガポールグリーン回廊への参加、バイオ燃料トライアルの参加) ●長崎市の出島で「コンテナ海運サミット」を開催、産学ステークホルダーとの連携強化 (23年3月) 6) <ul style="list-style-type: none"> ●自社所有船のデリバリー時期を目指してシップリサイクルを準備 7) <ul style="list-style-type: none"> ●グローバルCSR活動の一環としてWorld Clean-Up Dayに合わせた清掃活動実施

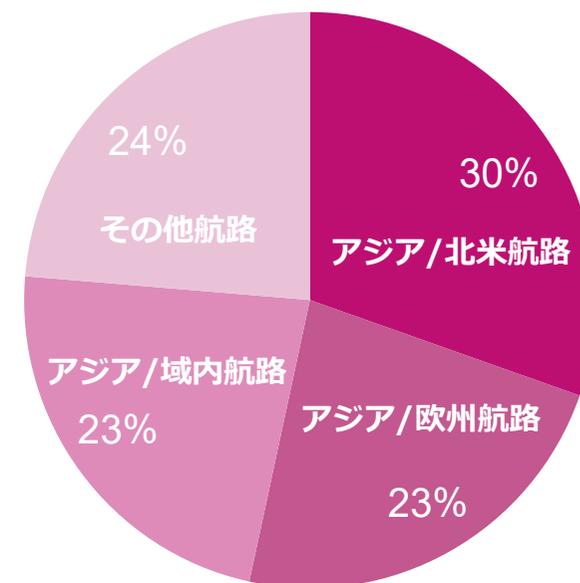
7. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

□ 船隊構成

Size		1)2022年12月末	2)2023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)	519,572	519,572	0
	隻数	38	38	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)	355,677	355,677	0
	隻数	40	40	0
6,000 - 7,800 TEU	キャパシティ(TEU)	138,307	145,461	7,154
	隻数	21	22	1
5,200 - 6,000 TEU	キャパシティ(TEU)	32,814	32,814	0
	隻数	6	6	0
4,600 - 5,200 TEU	キャパシティ(TEU)	83,293	78,371	▲4,922
	隻数	17	16	▲1
4,300 - 4,600 TEU	キャパシティ(TEU)	62,952	62,602	▲350
	隻数	14	14	0
3,500 - 4,300 TEU	キャパシティ(TEU)	16,358	20,611	4,253
	隻数	4	5	1
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	86,615	86,514	▲101
	隻数	32	32	0
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	10,354	12,062	1,708
	隻数	6	7	1
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	10,628	11,746	1,118
	隻数	10	11	1
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU)	966	869	▲97
	隻数	1	1	0
合計	キャパシティ(TEU)	1,548,336	1,557,099	8,763
	隻数	206	209	3

□ 航路構成

(2022年度4Q 往復スペースの構成)



□ 新造船発注残（新造長期備船含む）

	2022年 12月末時点	2022年度 4Q デリバリー	2022年度 4Q 新規発注	2022年 3月末時点
新造船発注残（隻）	35	0	10	45