

ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

2024年度第 1 四半期決算説明資料

2024年7月31日

| | | |
|----|------------------------|-----|
| 1. | 2024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. | 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1四半期決算概要

□ 要点

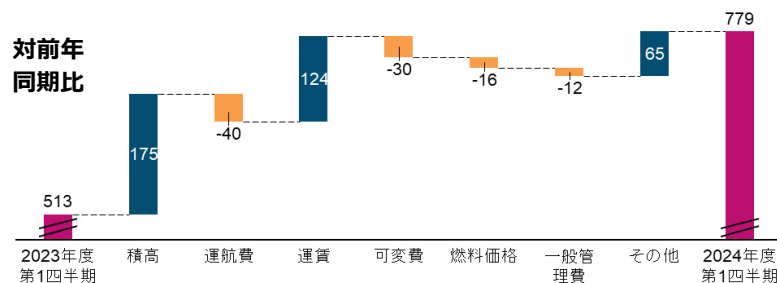
荷動きの着実な回復を背景に船腹需給のタイト感が強まり、短期運賃の上昇が継続。これを受け第1四半期は前年同期比で52%の増益となる779百万US\$の黒字。

- 北米では個人消費がなお勢いを保ち、欧州もインフレ緩和で個人消費が持ち直しつつあることから荷動きは回復傾向にある。
- 新造船竣工による供給圧力は続くが、中東情勢に起因する喜望峰ルートへの変更長期化により、船腹需給のタイト感が強まった。また一部地域ではコンテナの不足も見られた。
- この結果、北米・欧州のみならずその他の航路においても、前年度第4四半期と比べて短期運賃市況が上昇した。

□ 2024年度1Q実績並びに対前年度比較

(単位：百万US\$)

| | 2023 年度 | | | | | | | 2024 年度 | 対前年同期比 | | 対前期比 | |
|-----------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|---------|--------|--------|------|--------|
| | 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 | 増減 | 増減 (%) | 増減 | 増減 (%) |
| 売上高 | 3,765 | 3,549 | 7,314 | 3,357 | 3,864 | 7,221 | 14,536 | 4,211 | 446 | 12% | 347 | 9% |
| EBITDA | 770 | 436 | 1,206 | 170 | 668 | 838 | 2,044 | 1,217 | 447 | 58% | 549 | 82% |
| EBIT | 385 | 31 | 416 | -248 | 223 | -24 | 392 | 667 | 282 | 73% | 444 | 199% |
| 税引後損益 | 513 | 187 | 700 | -83 | 356 | 274 | 974 | 779 | 266 | 52% | 423 | 119% |
| 燃料油価格 (US\$/MT) | \$590 | \$565 | \$577 | \$625 | \$587 | \$605 | \$592 | \$594 | \$4 | 1% | \$7 | 1% |
| 総燃料消費量 (K MT) | 799 | 862 | 1,661 | 859 | 934 | 1,793 | 3,454 | 900 | 101 | 13% | -34 | -4% |
| 総積高 (K TEU) | 2,825 | 3,087 | 5,911 | 3,105 | 3,002 | 6,107 | 12,019 | 3,142 | 317 | 11% | 140 | 5% |



- 積高 : 荷動き需要の回復に伴い増加。
- 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 : 北米・欧州航路を中心に上昇。
- 可変費 : 取扱量の増加およびインフレに伴う荷役・内陸輸送費の高騰に伴い上昇。
- 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 | | | | | | | 2024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 | 578 | 706 | 1,284 | 653 | 616 | 1,269 | 2,553 | 673 |
| | 消席率 | 82% | 95% | 89% | 94% | 97% | 96% | 92% | 100% |
| 欧州往航 | 積高 | 385 | 434 | 819 | 382 | 382 | 764 | 1,584 | 434 |
| | 消席率 | 94% | 92% | 93% | 90% | 93% | 91% | 92% | 100% |
| 北米復航 | 積高 | 291 | 295 | 586 | 327 | 295 | 621 | 1,208 | 290 |
| | 消席率 | 44% | 40% | 42% | 46% | 49% | 48% | 45% | 43% |
| 欧州復航 | 積高 | 240 | 221 | 461 | 232 | 238 | 470 | 931 | 245 |
| | 消席率 | 54% | 45% | 49% | 50% | 55% | 52% | 51% | 48% |

(2018年度1Qの各航路総平均運賃を100とした指数)

| 運賃指数 | | 2023年度 | | | | | | | 2024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 | | 126 | 109 | 117 | 108 | 135 | 121 | 119 | 137 |
| 欧州往航 | | 139 | 116 | 127 | 106 | 183 | 144 | 135 | 201 |

- 積高・消席率：北米往航では荷動き需要の着実な増加に加え、対中輸入関税引き上げを見越した出荷増と思われる影響もあり、積高は直前四半期・前年同期比ともに大幅に増加。欧州往航も消費の回復に加え、航海日数増を背景に一部で洋上在庫を積み増す動きも見られ、さらに積高が押し上げられた。船腹需給がタイトになったことで、消席率は北米・欧州とも大幅に上昇した。
- 運賃指数：喜望峰ルートへの変更長期化や荷動き増で船腹需給のタイト感が継続。短期運賃は上昇した。

3. 2024年度通期見通し

□ 要点

第2四半期以降については需給環境が不透明であり、また地政学的な環境の複雑さも増している。2024年度通期予想は非常に困難なるも、種々の要因・状況を最大限勘案して、税引き後利益2,745百万US\$を見込む。

- 特に第2四半期以降の見通しが極めて不透明である。
- 中東情勢の正常化には一定程度時間を要する見通し。
- 情勢の変化を注視し、機動的かつ効率的なオペレーションを継続するとともに、顧客に対する高品質なサービスの提供を目指す。

□ 2024年度通期見通し

(単位：百万US\$)

| | 前回予想 | | |
|-------|----------|----------|----------|
| | 上期 予想 | 下期 予想 | 通期 予想 |
| 税引後損益 | 800 | 200 | 1,000 |

| 最新予想 | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|
| 1Q 実績 | 2Q 予想 | 上期 予想 | 下期 予想 | 通期 予想 |
| 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4～6月の荷動きは前年同期比8.1%増。米国の個人消費が依然として堅調さを保っていることに加え、対中追加関税の導入を見越した出荷増と思われる動きが荷動きをさらに押し上げた。アジア発欧州向け航路の4月の荷動きは4.4%増。インフレが落ち着き、個人消費が持ち直しつつある。また、喜望峰ルート利用で輸送日数が長期化していることから、一部で洋上在庫を積み増す動きが見られる。
- ▶ 新造船投入の本格化による船腹供給圧力は強いが、同時に喜望峰ルートの変更長期化を受け、アジア/欧州航路を中心に余剰船腹が吸収されている。
- ▶ 荷動き増加に加え主要港湾の混雑、コンテナの不足も重なり、需給タイト感は北米や欧州のみならず、南北航路やアジア域内航路などにも広がった。
- ▶ パナマ運河ではガトゥン湖の水位回復により、通航隻数や喫水の制限が段階的に緩和されつつある。



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。
- ▶ 北米東岸航路ではパナマ運河の通航制限緩和の状況を鑑み、喜望峰経由としていたサービスをパナマ運河経由に復帰。
- ▶ 需要の強い航路で臨時船を投入。
- ▶ 港湾混雑や空コンテナ不足に対応するため、きめ細かなサービス・寄港地の見直しや臨時船投入による空コンテナの回送や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

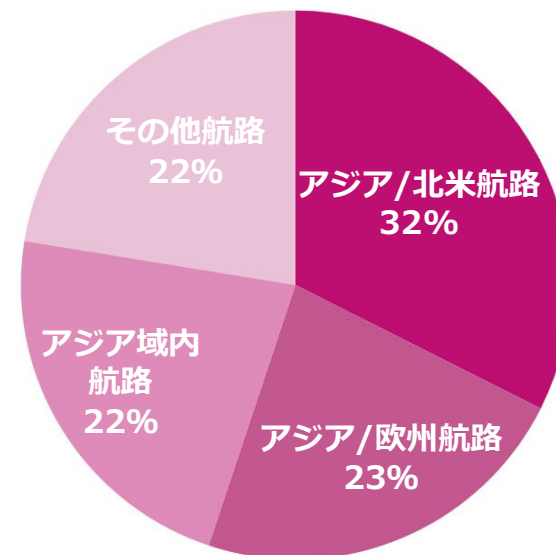
| Size | | | | 1)2024年 3月末時点 | 2) 2024年 6月末時点 | 2)-1) | |
|--------|-----|----|---------------------------|------------------|-------------------|-----------|--------|
| 20,000 | TEU | >= | Capacity (TEU) | 264,600 | 264,600 | 0 | |
| | | | Vessels | 12 | 12 | 0 | |
| 10,500 | TEU | - | 20,000 TEU Capacity (TEU) | 611,804 | 657,920 | 46,116 | |
| | | | Vessels | 44 | 47 | 3 | |
| 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 | 329,257 | -17,132 | |
| | | | Vessels | 39 | 37 | -2 | |
| 6,000 | TEU | - | 7,800 TEU Capacity (TEU) | 172,618 | 207,128 | 34,510 | |
| | | | Vessels | 26 | 31 | 5 | |
| 5,200 | TEU | - | 6,000 TEU Capacity (TEU) | 33,112 | 28,116 | -4,996 | |
| | | | Vessels | 6 | 5 | -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) | 58,294 | 62,872 | 4,578 | |
| | | | Vessels | 13 | 14 | 1 | |
| 3,500 | TEU | - | 4,300 TEU Capacity (TEU) | 50,304 | 58,813 | 8,509 | |
| | | | Vessels | 12 | 14 | 2 | |
| 2,400 | TEU | - | 3,500 TEU Capacity (TEU) | 84,370 | 84,370 | 0 | |
| | | | Vessels | 31 | 31 | 0 | |
| 1,300 | TEU | - | 2,400 TEU Capacity (TEU) | 20,494 | 20,494 | 0 | |
| | | | Vessels | 12 | 12 | 0 | |
| 1,000 | TEU | - | 1,300 TEU Capacity (TEU) | 13,962 | 14,002 | 40 | |
| | | | Vessels | 13 | 13 | 0 | |
| 0 | TEU | - | 1,000 TEU Capacity (TEU) | 0 | 0 | 0 | |
| | | | Vessels | 0 | 0 | 0 | |
| 合計 | | | | キャパシティ(TEU) | 1,844,215 | 1,915,840 | 71,625 |
| | | | | 隻数 | 235 | 243 | 8 |

新造船発注残（新造長期傭船含む）

| | 2024年 3月末時点 | 2024年度 1Q デリバリー | 2024年度 1Q 新規発注 | 2024年 6月末時点 |
|-------------|-------------|--------------------|-------------------|----------------|
| 新造船発注残 (隻数) | 46 | 6 | 5 | 45 |

航路構成

（2024年度1Q 往復スペースの構成
アロケーション）



6. Appendix 北米航路運賃・荷動き推移

Lifting
(TEU)

Freight Index
(FY2018Q1=100)

