



2022年度第3四半期決算説明資料

2023年1月31日

1. 2022年度第3四半期決算概要 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、新造船発注残） P.8

1. 2022年度第3四半期決算概要

□ 要点

**短期運賃市況の急激な下落により前年同期比では大きく減益、第3四半期は2,768百万US\$の黒字となる
(対前年同期比▲2,120百万US\$、対前四半期比▲2,752百万US\$)**

- ・需要面では、10-12月は、7-8月以来顕著となった北米商品在庫の積み上がりと、インフレ進展による欧州での消費減退から、東西航路を中心に輸送需要が前四半期よりも更に落ち込んだ。
- ・供給面では、世界的な港湾混雑が一部を除き改善した結果、船腹供給量が増加した。
- ・更に軟化した需給バランスにより、短期運賃市況が2Qから急下落。対前年同期比・対前四半期比で収益を大きく落とした。

□ 2022年度第3四半期実績並びに対前年同期・対直前四半期比較

(単位：百万US\$)

	2021年度					2022年度					3Q 対前四半期期比		3Q 対前年同期比	
	1Q 実績	2Q 実績	1H 実績	3Q 実績	1Q-3Q 実績	1Q 実績	2Q 実績	1H 実績	3Q 実績	1Q-3Q 実績	増減	増減 (%)	増減	増減 (%)
売上高	5,776	7,557	13,333	8,332	21,665	9,019	9,367	18,386	6,254	24,640	-3,113	-33%	-2,078	-25%
EBITDA	2,924	4,572	7,496	5,286	12,782	5,859	5,843	11,702	3,060	14,762	-2,783	-48%	-2,226	-42%
EBIT	2,657	4,295	6,952	5,019	11,970	5,561	5,528	11,089	2,732	13,821	-2,796	-51%	-2,287	-46%
税引き後損益	2,559	4,200	6,760	4,889	11,648	5,499	5,521	11,019	2,768	13,788	-2,752	-50%	-2,120	-43%
燃料油価格 (US\$/MT)	\$465	\$509	\$487	\$531	\$501	\$750	\$875	\$812	\$747	\$791	-\$128	-15%	\$216	41%
総燃料消費量 (K MT)	906	891	1,797	854	2,651	773	771	1,543	732	2,275	-39	-5%	-123	-14%
総積高 (K TEU)	3,104	3,181	6,285	2,939	9,224	2,939	2,898	5,837	2,648	8,484	-250	-9%	-292	-10%



項目別の対前年同期比較

- 積高：欧米貨物需要の鈍化に伴い、大幅減少
- 運航費：船費増加。また、減便増加から燃料消費は減少し、全体として増加。
- 運賃：短期運賃が大幅に下落
- 可変費：インフレ影響はあるものの積高減による荷役費用減、空コンテナ関連費用の増加で微増
- 燃料油価格：油価は上昇
- 一般管理費：前年同期比並

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	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	3Q
北米往航	積高	615	649	1,264	564	523	1,088	2,352	577	578	1,155	449
	消席率	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	91%	95%	80%
欧州往航	積高	436	443	879	411	422	833	1,712	402	395	796	368
	消席率	100%	100%	100%	97%	97%	97%	100%	95%	95%	95%	90%
北米復航	積高	328	309	638	258	240	498	1,135	278	276	554	297
	消席率	54%	54%	54%	47%	51%	49%	52%	48%	51%	49%	49%
欧州復航	積高	339	347	687	305	289	594	1,281	282	267	549	243
	消席率	82%	78%	80%	69%	63%	66%	73%	58%	56%	57%	54%

(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	2Q	上期	3Q	4Q	下期	通期	1Q	2Q	上期	3Q
北米往航		185	247	216	285	304	294	252	354	389	372	264
欧州往航		327	451	389	539	552	546	466	530	508	519	303

➤ 積高・消席率

：北米航路の積高は、2Q比では北米側在庫の積み上がりにより急減。ターミナル混雑解消に伴う供給船腹増加により消席率も大きく低下。同様の理由から、前年同期比でも、積高・消席率ともに低下。

：欧州航路はエネルギー価格高騰やインフレ進展を受けた消費減退から、2Q比で積高・消席率は低下。同様の理由から対前年同期比でも大きく下回った。

➤ 運賃指数

：前年同期比で短期運賃市況は大幅に下落。2Q比でも同様に下落。

3. サプライチェーン混乱の影響

発生事象	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 8月から始まった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10-11月の荷動きは、小売在庫が引き続き高い水準にあることから米国輸入量が減少したことで、前年同期比19%の減少。アジア発欧州向け航路の10-11月の荷動きは、エネルギー価格の高騰やインフレ進展を受けた消費減退により前年同期比21%減少。 ▶ 中国におけるコロナロックダウンに伴う経済活動への影響、欧州諸港でのヤード逼迫、韓国でのトラックドライバーによるストライキ、カナダを中心とした北米鉄道の混雑等、散発的に陸上部分での物流混乱は発生したが、港湾機能は世界的にほぼ正常化。滞船解消に伴い、船腹供給量が増加。 ▶ 北米西岸労使交渉は継続協議中。
------	--



ONEの 対応	Customer service oriented	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Chat機能を拡充。本年5月末までに全世界のカスタマーサービススタッフの約90%がChat機能を利用可能になり、お客様とのよりスムーズなコミュニケーションの実現と迅速なソリューション提供を目指す。
	Operation excellency	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 年末年始等を中心とした減便対応による消席率の維持。 ▶ 減便施策による本船アイドリング期間低減のため、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の適宜利用。 ▶ 減速航海等による燃料消費量/CO2排出量の低減。 ▶ 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。
	Quality of employee	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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。



**港湾混雑を中心としたサプライチェーンの供給混乱は正常化に向かう。
ONEとしてはマーケットの需要に柔軟に対応すべく、
本船スペース・コンテナ機材供給の最適化を追求する。**

4. 2022年度通期見通し

□ 要点

4Qは貨物需要回復と運賃市況改善までに一定の時間がかかることを背景に減益が予想されるが、2022年度通期では、税引き後利益14,728百万US\$を見込む。

(対前年度実績比▲2,028百万US\$、対前回予想比▲542百万US\$)

3Qの税引き後利益2,768百万US\$。4Qは、旧正月休みの長期化、旧正月後の荷況回復に時間がかかることから減便の増加が見込まれる。運賃市況の回復も時間がかかる想定から、税引き後利益940百万US\$を予想。

□ 2022年度通期見通し

* 2022年10月末時点

(単位：百万US\$)

	2022年度 (前回予想*)			2022年度 (最新予想)					通期 (対前回予想)	
	上期 実績	下期 予想	通期 予想	上期 実績	3Q 実績	4Q 予想	下期 予想	通期 予想	増減	増減 (%)
売上高	18,386	11,530	29,916	18,386	6,254	4,507	10,761	29,147	-769	-3%
EBITDA	11,702	4,760	16,462	11,702	3,060	1,257	4,317	16,019	-443	-3%
EBIT	11,089	4,130	15,219	11,089	2,732	927	3,659	14,748	-471	-3%
税引き後損益	11,019	4,250	15,269	11,019	2,768	940	3,708	14,728	-542	-4%

燃料油価格 (US\$/MT)	\$812	\$813	\$813	\$812	\$747	\$691	\$719	\$767	-\$46	-6%
-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

	2021年度 実績			通期(対前年)	
	上期	下期	通期	増減	増減 (%)
売上高	13,333	16,765	30,098	-951	-3%
EBITDA	7,496	10,783	18,279	-2,260	-12%
EBIT	6,952	10,244	17,196	-2,447	-14%
税引き後損益	6,760	9,997	16,756	-2,028	-12%

燃料油価格 (US\$/MT)	\$487	\$539	\$512	\$255	50%
-----------------	-------	-------	-------	-------	-----

項目別対前回予想比較

- 積高：荷況低下に対応する減便の増加に伴い減少。
- 運航費：減便の増加に伴い燃料消費・港費が減少。
- 運賃：短期運賃の下落に伴い減少
- 可変費：積高の減少に伴い減少。
- 燃料油価格：油価は下落予想。
- 一般管理費：前回予想並。
- その他：概ね前回予想並。

5. 2022年度取り組み

3月に公表した中期戦略及びグリーン戦略に則った着実な事業の遂行

方針

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。
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。
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る。

投資

- Seaspans社からの長期傭船15,000TEU型10隻の内、一番船 (ONE Freedom) がデリバリー (2022年10月)、今後、2023年度に後続船を受領予定。
- フィリピン向けフィーダー開始 (シンガポール/マニラ/ダバオ)、フィリピン南北ネットワークを強化。(2022年11月)
- 世界最大手のコンテナ船専業船主Seaspans社を傘下に持つAtlas Corp.の株式取得を同社主要株主とともに提案、取得契約合意に至る。(2022年11月)
- 親会社のコンテナ船事業統合の一環として日本郵船・商船三井からの北米西岸ターミナル買収に合意。(2022年12月)
- 貨物イールドマネジメント強化の一環として、自社特殊コンテナを発注 (リーファーコンテナ32,000本、その他特殊コンテナ950本)。(2022年12月)
- 南米西岸フィーダー開始 (イキケ/アリカ/カヤオ)、アジア-南米西海岸サービスを補完するサービスを提供。(2023年1月)

進捗

環境

- 国際的環境非営利団体CDP*による2022年気候変動調査でBスコアを取得。(2020年 Dスコア、2021年 Cスコア)
- ONE Trust, ONE Traditionの大型船2隻において、船首に設置することで航行中の空気抵抗を低減しCO2/FOC削減効果が見込まれるBow Wind Shieldを設置。(2022年10-11月)
- CIIへの対応について、本船動静管理システムへのCIIモニタリング機能の実装を完了(2022年12月)

デジタル

- ONE eCommerce / Mobile AppのUI/UXの向上を継続、見積もりからブッキング、B/L発行、支払い、貨物リリース等全ての工程がセルフサービスで完了可能となる。デジタルツールの利用を全世界でプロモーション。

安全

- 運航船を対象とした安全キャンペーンにて、ONE Helsinkiを含む9隻の優秀本船への表彰を実施。(2022年12月)

* 持続可能な経済を実現させる活動を行う国際非営利団体。
CDPの環境情報開示は、企業の環境報告のグローバルスタンダードとして広く認知される。

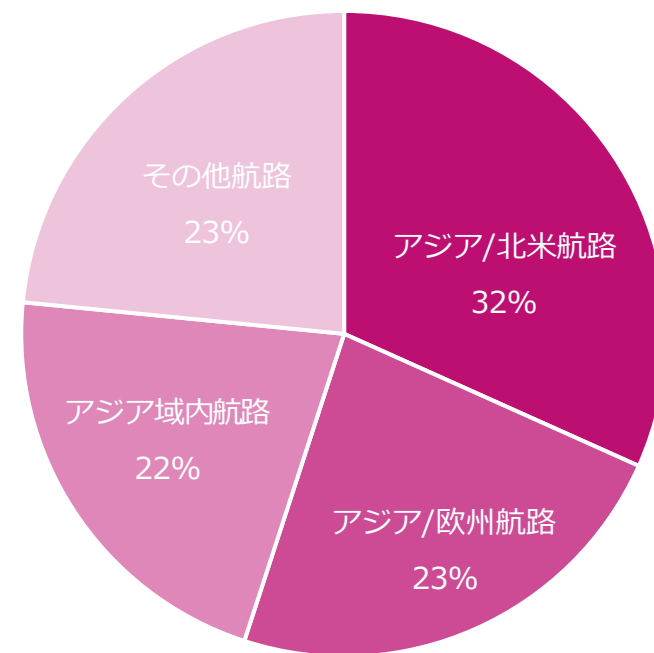
6. 参考資料（船隊構成・航路構成・新造船発注残）

□ 船隊構成

Size		1)2022年9月末	2)2022年12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)	504,200	519,572	15,372
	隻数	37	38	1
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	138,307	0
	隻数	21	21	0
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)	78,260	83,293	5,033
	隻数	16	17	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)	16,358	16,358	0
	隻数	4	4	0
2,400 - 3,500 TEU	キャパシティ(TEU)	83,874	86,615	2,741
	隻数	31	32	1
1,300 - 2,400 TEU	キャパシティ(TEU)	12,163	10,354	▲ 1,809
	隻数	7	6	▲ 1
1,000 - 1,300 TEU	キャパシティ(TEU)	10,628	10,628	0
	隻数	10	10	0
< 1,000 TEU	キャパシティ(TEU)	966	966	0
	隻数	1	1	0
合計	キャパシティ(TEU)	1,526,999	1,548,336	21,337
	隻数	204	206	2

□ 航路構成

(2022年度3Q 往復スペースの構成)



□ 新造船発注残 (新造長期傭船含む)

	2022年 9月末時点	2022年度 3Q デリバリー	2022年度 3Q 新規発注	2022年 12月末時点
新造船発注残 (隻)	36	1	-	35