



**2013年度(2014年3月期)
第2四半期 決算説明資料**

**2013年10月31日
株式会社 商船三井**

目次

2013年度 第2四半期 連結決算概要	2
2013年度 第2四半期 連結決算の要点	4
2013年度 通期 連結業績予想	6
2013年度 業績予想の要点	8

[補足資料]

2013年度 第2四半期 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満切捨)

* 2013年度第1四半期決算発表時(2013年8月9日)の予想

	2013年度			2012年度	増減	2013年度	増減
	1Q実績	2Q実績	上期実績	上期実績		上期見通し (前回予想*)	
売上高	4,119	4,332	8,451	7,569	+882	8,400	+51
営業損益	114	102	217	△ 23	+241	250	△ 33
経常損益	152	103	256	△ 67	+324	250	+6
当期純損益	129	81	211	△ 130	+342	200	+11

為替(期中平均)	¥98.81/\$	¥97.86/\$	¥98.34/\$	¥80.19/\$	+¥18.15/\$	¥98.41/\$	△¥0.07/\$
燃料単価(期中平均)	\$606/MT	\$609/MT	\$608/MT	\$681/MT	△\$73/MT	\$613/MT	△\$5/MT

■ 連結 経常損益 前年同期比増減要因分析

【2012年上期→2013年上期】

為替変動	+182 億円	当期 ¥98.34/\$; ¥18.15 の円安
燃料油価格変動	+66 億円	当期 \$608/MT; \$73 下落
積取り・運賃変動・その他	△96 億円	事業改革効果200億円、償却延長効果50億円を含む。
コスト削減	+175 億円	
持分法投資損益増減	△3 億円	
(差し引き)	+324 億円	

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

* 2013年度第1四半期決算発表時(2013年8月9日)の予想

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2013年度			2012年度	増減	2013年度 上期見通し (前回予想*)	増減
	1Q実績	2Q実績	上期実績	上期実績			
不定期専用船事業	1,939	2,058	3,997	3,692	+304	3,900	+97
	126	113	239	△ 109	+349	190	+49
コンテナ船事業	1,746	1,812	3,558	3,029	+529	3,600	△ 42
	△ 11	△ 26	△ 37	△ 26	△ 11	5	△ 42
フェリー・内航事業	132	144	277	273	+3	280	△ 3
	0	12	12	7	+4	8	+4
関連事業	282	297	580	539	+40	585	△ 5
	29	28	57	57	+0	55	+2
その他	17	19	37	34	+2	35	+2
	15	3	19	9	+10	20	△ 1
調整(消去・全社)	-	-	-	-	-	-	-
	△ 6	△ 27	△ 34	△ 6	△ 28	△ 28	△ 6
連結	4,119	4,332	8,451	7,569	+882	8,400	+51
	152	103	256	△ 67	+324	250	+6

●「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

●不定期専用船事業には、ドライバルク船部門、油送船部門、LNG船部門、自動車船部門の部門業績を含む

●関連事業には、不動産事業の他、客船、曳船、商社、人材派遣業等を含む。

2013年度 第2四半期 連結決算の要点(Ⅰ)

【概況】

- ◆ 損益は前年同期比で大幅改善し、見通しを上回る経常利益・当期純利益を達成。
- ◆ 単年度経営計画“**RISE 2013**”利益目標達成に向け着実に前進。

- ・ 海外市場での事業展開強化等、事業モデルの変革
- ・ 「事業改革」費用計上等による船隊コスト競争力強化
- ・ ステージを変えたコスト削減

円安
燃料油価格の低下
ドライバルク市況改善

【セグメント別】 [上/13経常損益実績(上/12比増減)]

不定期専用船事業 [239億円(+349億円)]

■ドライバルク船:

- ・ 大型船(ケープサイズ)市況は6月から上昇、前年同期を大幅に上回る水準に急伸。
← 中長期的な船腹需給の改善 + 季節的要因(ブラジル鉄鉱石輸出量の回復等)
- ・ 中小型船(パナマックス以下)市況も連動して徐々に上昇するも、平均では前年同期並み※の水準で推移(※ 連結決算計上ベースでは前年同期を下回る水準 ⇨ P10)
- ⇔ ・ 競争力あるフリー船隊によるシンガポールでの営業を本格化
 - ・ 有利契約の獲得、市況エクスポージャーの縮小を継続
 - ・ 鉄鋼原料、電力炭、木材チップ等の長期輸送契約による安定利益を引続き確保
- ⇒ 大幅増益で黒字を回復。(前回見通し比でも増益。)

2013年度 第2四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

- 油送船 : [VLCC] 市況は5-7月に遠距離輸送の増加等で回復したが、船腹需給の改善が進まず、夏場は低迷。プール運航による効率配船も及ばず、減益。
[プロダクト船]市況は概ね前年同期を上回る水準で推移、損益が改善。
[ケミカル船] シンガポールでの営業・運航を強化し、増益。
⇒ 損益改善するも、赤字継続。
- LNG船 : 長期契約を中心に引き続き安定利益を確保。
- 自動車船 : 効率運航、三国間・復航貨物の積み取り強化。 ⇒ 増益

コンテナ船事業 [▲37億円 (-11億円)]

- 荷動き: 北米向け・南北航路で、対前年同期比増を維持。欧州航路も、6月以降ボトムアウト感。 → 運賃修復が進行
- ⇔ 大型船竣工が続く中、船腹需給ギャップが拡大。
- 8月以降、特に欧州航路・南北航路で運賃が大幅下落。
- コスト削減、運航効率改善(「G6アライアンス」の北米東岸への拡大等)も及ばず、赤字拡大。(前回見通し比でも悪化)

フェリー・内航事業 [12億円 (+4億円)] フェリー貨物・旅客輸送量が増加。

関連事業 [57億円 (±0億円)] 不動産事業を中心に堅調。

【コスト削減】 通期目標(全社)315億円に対し175億円を達成(達成率55%)。

2013年度 通期 連結業績予想

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

* 2013年度第1四半期決算発表時(2013年8月9日)の予想

	上期実績	上期見通し (前回予想*)	差異	下期見通し (今回予想)	下期見通し (前回予想*)	差異	通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異
売上高	8,451	8,400	+51	8,548	8,600	△52	17,000	17,000	0
営業損益	217	250	△33	282	350	△68	500	600	△100
経常損益	256	250	+6	343	350	△7	600	600	0
当期純損益	211	200	+11	289	300	△11	500	500	0
為替(期中平均)	¥98.34/\$	¥98.41/\$	△¥0.07/\$	¥98.00/\$	¥98.00/\$	+¥0.00/\$	¥98.17/\$	¥98.20/\$	△¥0.03/\$
燃料単価(期中平均)	\$608/MT	\$613/MT	△\$5/MT	\$620/MT	\$620/MT	+\$0/MT	\$614/MT	\$616/MT	△\$2/MT

cf. 前年度実績

(単位: 億円、億円未満切捨)

2012年度	上期実績	下期実績	通期実績
売上高	7,569	7,522	15,091
営業損益	△23	△133	△157
経常損益	△67	△217	△285
当期純損益	△130	△1,657	△1,788
為替(期中平均)	¥80.19/\$	¥84.44/\$	¥82.31/\$
燃料単価(期中平均)	\$681/MT	\$644/MT	\$662/MT

(参考) 連結経常損益へのSensitivity

2013年度 為替Sensitivity (残り6ヶ月)
±10.0億円/1¥・6ヶ月 (最大)

2013年度 燃料単価Sensitivity (残り6ヶ月)
±0.9億円/1\$・6ヶ月 (最大)

[セグメント別]

上段	売上高
下段	経常損益

* 2013年度第1四半期決算発表時(2013年8月9日)の予想

(単位: 億円、億円未満切捨)

	上期実績		差異	下期見通し (今回予想)		差異	通期見通し (今回予想)		差異
	上期実績	上期見通し (前回予想*)		下期見通し (今回予想)	下期見通し (前回予想*)		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	
不定期専用船事業	3,997 239	3,900 190	+97 +49	4,102 310	4,140 260	△38 +50	8,100 550	8,040 450	+60 +100
コンテナ船事業	3,558 △37	3,600 5	△42 △42	3,581 △32	3,600 45	△19 △77	7,140 △70	7,200 50	△60 △120
フェリー・内航事業	277 12	280 8	△3 +4	263 6	260 6	+3 0	540 18	540 14	0 +4
関連事業	580 57	585 55	△5 +2	570 52	565 50	+5 +2	1,150 110	1,150 105	0 +5
その他	37 19	35 20	+2 △1	32 20	35 15	△3 +5	70 40	70 35	0 +5
調整(消去・全社)	- △34	- △28	- △6	- △13	- △26	- +13	- △48	- △54	- +6
連結	8,451 256	8,400 250	+51 +6	8,548 343	8,600 350	△52 △7	17,000 600	17,000 600	0 0

●「売上高」は外部顧客に対する売上高を表示

● 不定期専用船事業には、ドライバルク船部門、油送船部門、LNG船部門、自動車船部門の部門業績を含む

● 関連事業には、不動産事業の他、客船、曳船、商社、人材派遣業等を含む。

cf. 前年度実績

上段	売上高
下段	経常損益

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

	上期実績	下期実績	通期実績
不定期専用船事業	3,692 △109	3,619 △138	7,312 △247
コンテナ船事業	3,029 △26	3,036 △86	6,065 △112
フェリー・内航事業	273 7	269 5	542 12
関連事業	539 57	557 50	1,096 107
その他	34 9	39 14	74 24
調整(消去・全社)	- △6	- △62	- △69
連結	7,569 △67	7,522 △217	15,091 △285

2013年度 業績予想の要点（I）

【概況】

- ◆ 前回(8/9)発表の経常利益・当期純利益予想を据え置き。
- ◆ ドライバルク市況改善・足元コンテナ運賃低下を受け、セグメント別内訳を変更。

	前回(8/9)				今回(10/31)		
	上期	下期	通期経常損益	⇒	上期(実績)	下期	通期経常損益
不定期専用船	190	260	450億円	⇒	239	310	550億円
コンテナ船	5	45	50億円	⇒	△37	△33	△70億円
合計※	250	350	600億円	⇒	256	343	600億円

※その他3セグメントと調整(全社・消去)を含む合計。

- ◆ 営業利益予想の減益は、業績予想における一部為替差益の計上先修正等による。

【セグメント別】 [2013年度通期予想経常損益 (8/9発表値からの増減)]

不定期専用船事業 [550億円 (+100億円)]

■ドライバルク船： 前回比で市況前提を上方修正。

- ・ 大型船(ケープサイズ)： 8月以降特に急伸した市況を、3Qに享受。4Qの市況は、季節的要因でいったん下降するも、中長期的需給改善で前年同期を上回ると想定。
- ・ 中小型船(パナマックス以下)： 特にパナマックスで前年同期を上回る市況を享受。
(← 北米出し穀物の順調な出荷、冬季電力需要の備えた石炭在庫の積み増し等。)

2013年度 業績予想の要点（Ⅱ）

■油送船: [VLCC・プロダクト船] 冬場の需要期に向け、例年の市況回復を見込む。
→ 前回並みの市況想定。

[LPG船] 米国のLPG輸出増加により運賃が高騰、冬場における例年の下落も限定的。 → 前回比で市況前提を上方修正。

コンテナ船事業 [△70億円（－120億円）]

・ 運賃: 下期期初における運賃レベルの前回想定比低下を踏まえ、前提を下方修正。

11月以降、北米航路・欧州航路・南北航路等でGRI※を実施し、引き上げを図る。

※ 11月実施予定の主なGRI(General Rate Increase: 運賃値上げ)は以下の通り。

北米向け : \$ 400 /FEU (FEU=40フィートコンテナ換算)

欧州向け : \$ 900 /TEU (TEU=20フィートコンテナ換算)

南米東岸向け: \$ 750 /TEU

・ コスト削減: 冬季減便の拡大、燃料油消費の更なる節減等により削減額を上積み。

【財務指標】

- ・ 2Q末で自己資本を6000億円台に回復。
- ・ 安定利益積み上げのための投資(LNG船・海洋事業等)に向け、財務基盤の改善を継続。(期末で自己資本比率28%を見込む。)

【配当】 復配。通期で1株当たり5円（中間2円 + 期末3円）を予定。

[補足資料]

ドライバルク船市況 (スポット傭船料)

1. 2012年度(実績)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2012年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期
ケープサイズ	4航路平均	6,100	4,800	13,000	6,100	7,500
パナマックス	4航路平均	9,600	6,600	6,600	7,100	7,500
ハンディマックス	5航路平均	11,200	10,300	7,600	8,100	9,300
スモールハンディ	6航路平均	9,200	8,000	6,400	6,900	7,600

註: 一般的な市況実績 (出典: The Baltic Exchange)

2. 2013年度(実績・見通し)

(単位: US\$/日)

船型	対象航路	2013年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期
当社(単体)運航船に関わる市況		13年4-6月	7-9月	10-12月	14年1-3月	平均
ケープサイズ	4航路平均	6,200	19,000	27,000	12,000	16,000
海外子会社運航船に関わる市況		13年1-3月	4-6月	7-9月	10-12月	平均
ケープサイズ	4航路平均	6,100	6,200	19,000	27,000	14,600
パナマックス	4航路平均	7,100	7,800	8,900	14,000	9,400
ハンディマックス	5航路平均	8,100	9,300	9,800	10,000	9,300
スモールハンディ	6航路平均	6,900	8,000	7,900	8,500	7,800

註:

- 1) 黒字は一般的な市況実績を示す (出典: The Baltic Exchange)。
- 2) 青字は見通しを示す。見通しは、フリー船(スポット契約や1年未満の短期契約に従事)の損益予想において参照する市況水準。但し、荷主と運賃を合意済みの場合は合意運賃を損益予想に反映。
- 3) 海外子会社運航船については、暦年ベース(1-12月)の市況実績・見通しを表示。(海外子会社は12月決算であり、3カ月遅れで当社連結決算に計上される為。)

油送船市況（ワールドスケール）

1. 2012年度(実績)

船型	WS基準年	2012年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期
原油船 (VLCC)	2012年	55	36	43	38	43
【中東/極東航路】	(2013年)	(50)	(33)	(39)	(35)	(39)
石油製品船 (MR型)	2012年	125	123	151	155	138
【シンガポール/日本航路】	(2013年)	(115)	(113)	(138)	(142)	(127)

註：一般的な市況実績（出典：The Baltic Exchange）

2. 2013年度(実績・見通し)

船型	WS基準年	2013年度				
		上期		下期	通期	
		1Q	2Q			
原油船 (VLCC)	2013年	37	36	37	41	39
【中東/極東航路】						
石油製品船 (MR型)	2013年	139	114	126		
【シンガポール/日本航路】						

註：

- 1) 黒字は一般的な市況実績を示す（出典：The Baltic Exchange）。
- 2) 青字は見通しを示す。見通しは、フリー船（スポット契約や1年未満の短期契約に従事）の損益予想において参照する市況水準。但し、荷主と運賃を合意済みの場合は合意運賃を損益予想に反映。

自動車船 輸送台数

1. 2012年度(実績)

(単位: 1,000台)

(完了ベース/航海傭船を含む)	2012年度						通期
	上期			下期		通期	
	1Q	2Q	3Q	4Q			
合計	1,004	977	1,981	972	956	1,928	3,908

2. 2013年度(実績・見通し)

(単位: 1,000台)

(完了ベース/航海傭船を含む)	2013年度					通期
	上期		下期		通期	
	1Q	2Q	見通し			
合計	957	979	1,936	2,001	3,937	

コンテナ船 主要航路消席状況・運賃推移

1. 北米航路(アジア/北米) 消席状況

(単位:1,000TEU)

		2012年度					2013年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往 航	スペース	146	164	153	153	617	167	186			
	積高	136	150	135	141	562	154	181			
	消席率	93%	91%	88%	92%	91%	92%	97%			
復 航	スペース	137	160	156	153	606	164	183			
	積高	84	85	93	101	363	88	82			
	消席率	61%	53%	59%	66%	60%	54%	45%			

2. 欧州航路(アジア/欧州) 消席状況

		2012年度					2013年度				
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
往 航	スペース	108	126	108	113	455	113	111			
	積高	97	116	91	103	407	98	109			
	消席率	90%	92%	84%	91%	89%	87%	98%			
復 航	スペース	107	119	112	108	446	113	108			
	積高	77	76	73	67	293	75	66			
	消席率	71%	64%	66%	62%	66%	66%	61%			

3. 全航路平均運賃(指数表示: 2008年度1Q=100)

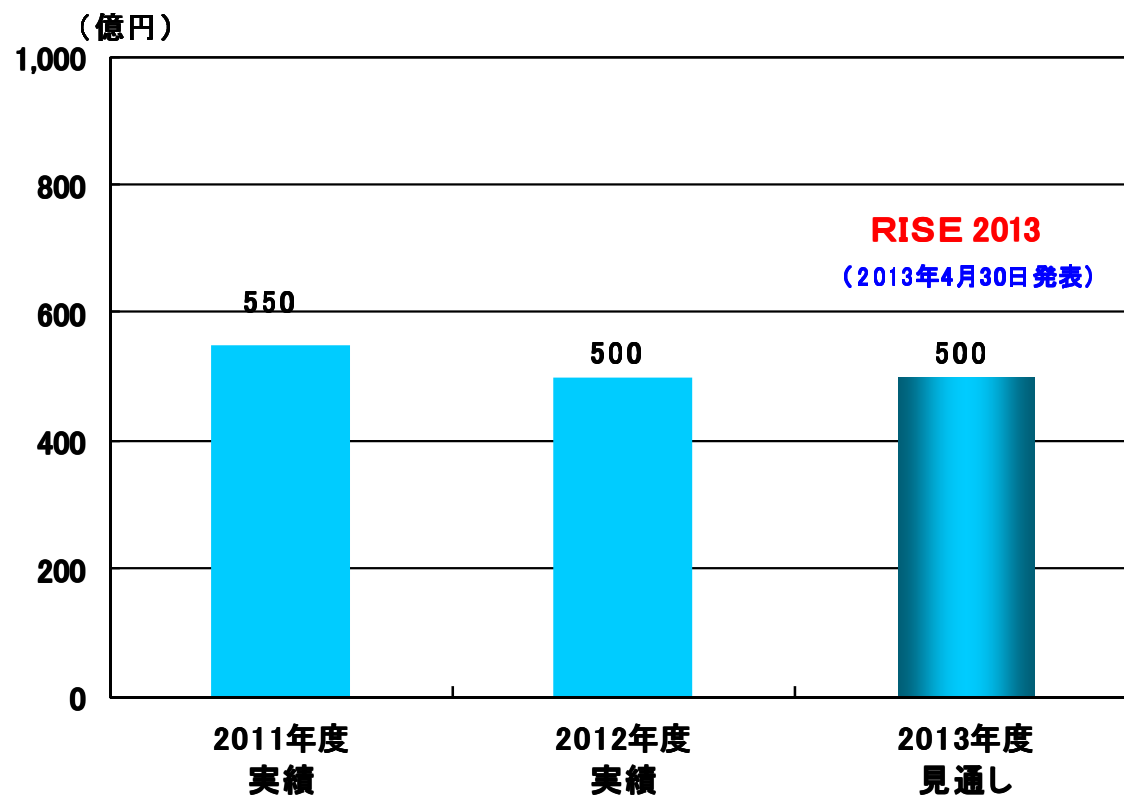
	2012年度					2013年度				
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期
運賃指数	90	91	87	87	89	85	82			
(参考) 燃料単価(\$/MT)	695	667	658	631	662	606	609			

船隊構成

		2012年9月末	2013年3月末	2013年9月末		2014年3月末 (見込み)	
		隻数	隻数	隻数	1,000dwt	隻数	
ドライ バルク船	撤積み船	Capesize	106	103	101	19,147	
		Panamax	44	38	32	2,734	
		Handymax	69	68	66	3,670	
		Small Handy	51	52	52	1,745	
	重量物船	6	6	6	74		
	木材チップ船	49	44	43	2,039		
	石炭船	39	41	39	3,498		
	一般貨物船	50	52	46	791		
	(小計)	414	404	385	33,696	369	
	(内、フリー船)	(170)	(159)	(134)	-	(113)	
油送船	原油タンカー	47	47	40	11,288		
	プロダクトタンカー	64	61	62	3,560		
	ケミカルタンカー	77	75	72	1,988		
	LPGタンカー	13	11	11	573		
	(小計)	201	194	185	17,409	182	
	(内、フリー船)	(80)	(74)	(68)	-	(64)	
LNG船		68	69	68	5,326	67	
自動車船		131	127	127	2,062	122	
コンテナ船		116	115	116	6,822	117	
フェリー・内航船		46	44	41	161		
客船		2	2	2	10		
その他		3	3	2	13		
合計		981	958	926	65,498	901	

註) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む

安定利益



平均為替

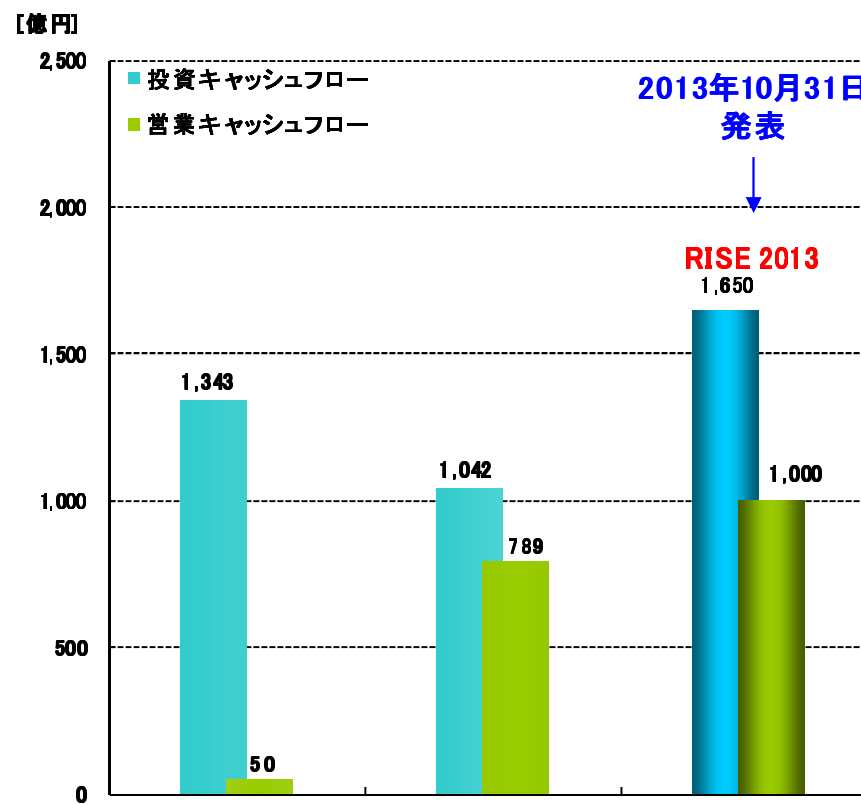
¥78.85/\$

¥82.31/\$

¥95.00/\$

『安定利益』=1年を超える中長期契約により確定している利益、及び安定性の高い事業の利益
(対象部門:ドライバルク船、油送船、LNG船、関連事業、その他事業)

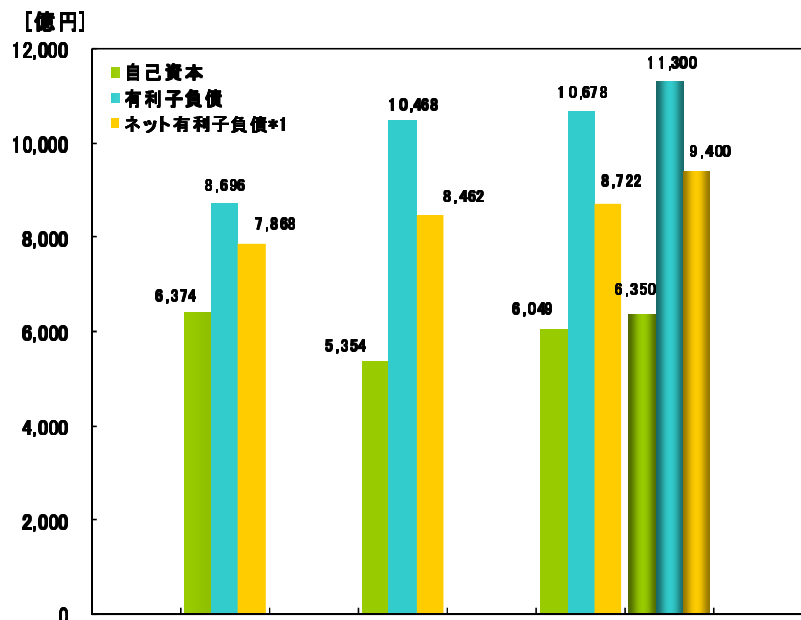
キャッシュフロー



	2011年度 実績	2012年度 実績	2013年度 見通し
平均為替(¥/\$)	78.85	82.31	98.17
経常損益(億円)	△ 243	△ 285	600
当期純損益(億円)	△ 260	△ 1,788	500

※ 本表の投資キャッシュフローと営業キャッシュフローの差額(=フリーキャッシュフロー)に配当支払を加味した数字が、次頁左側グラフのネット有利子負債額の変動に相当する。(為替水準一定の場合)

財務計画

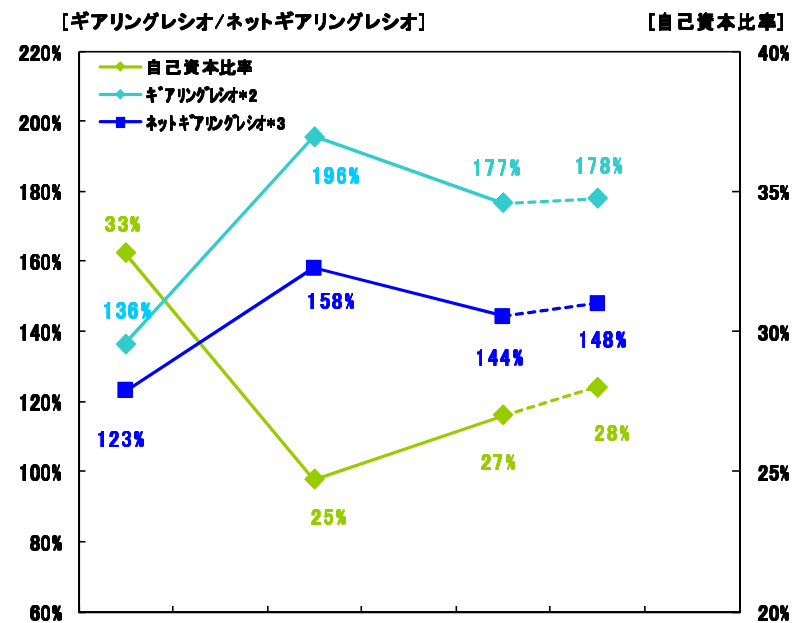


2011年度末 2012年度末 2013年度
 実績 実績 9月末実績 年度末見通し
2013年10月31日発表

期末為替(¥/\$)

単体	82.19	94.05	97.75	98.00
海外会社	77.74	86.58	98.59	98.00

*1) ネット有利子負債 = 有利子負債 - 現金及び現金同等物



2011年度末 2012年度末 2013年度
 実績 実績 9月末実績 年度末見通し
2013年10月31日発表

*2) ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本

*3) ネットギアリングレシオ = (有利子負債 - 現金及び現金同等物) ÷ 自己資本

連結 営業外・特別損益／単体運航費

1. 連結 営業外収益・費用明細

(2013年度第2四半期累計)

(億円)

営業外収益	136
うち:	
受取利息	10
受取配当金	35
為替差益	33
コンテナ売却費	30
その他営業外収益	25

営業外費用	97
うち:	
支払利息	63
持分法による投資損失	25
その他営業外費用	7

2. 連結 特別利益・損失明細

(2013年度第2四半期累計)

(億円)

特別利益	87
うち:	
固定資産売却益	54
その他特別利益	33

特別損失	62
うち:	
固定資産売却損	33
固定資産除却損	1
その他特別損失	9
海難関連費用	17

3. 単体 運航費明細

(億円)

	2013年度第2四半期累計	2012年度第2四半期累計
港費	419	376
貨物費計	1,118	942
内訳: 荷役費及び接続費	1,009	843
歩金仲介料	86	77
一般貨物費	22	21
燃料費	1,465	1,446
雑費	21	9
合計	3,025	2,774

【MEMO】