



2012年度(2013年3月期)
第2四半期 決算説明資料

2012年10月31日
株式会社 商船三井

目次

2012年度 第2四半期 連結決算概要	2
2012年度 第2四半期 連結決算の要点	4
2012年度 通期 連結決算予想	6
2012年度 業績予想の要点	8

[補足資料]

2012年度 第2四半期 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2012年度			2011年度 上期実績	増減	2012年度 上期見通し (前回予想*)	増減
	1Q実績	2Q実績	上期実績				
売上高	3,788	3,781	7,569	7,173	+396	7,700	△131
営業損益	△5	△18	△23	△100	+76	10	△33
経常損益	△15	△52	△67	△121	+53	△30	△37
当期純損益	△50	△80	△130	△164	+33	△20	△110
為替(期中平均)	¥81.34/\$	¥79.03/\$	¥80.19/\$	¥80.26/\$	△¥0.07/\$	¥80.17/\$	+¥0.02/\$
燃料単価(期中平均)	\$695/MT	\$667/MT	\$681/MT	\$645/MT	+\$36/MT	\$663/MT	+\$18/MT

* 2012年度第1四半期決算発表時(2012年7月31日)の予想

■ 連結 経常損益 前年同期比増減要因分析

【2011年上期→2012年上期】

為替変動	△1 億円	当期 ¥80.19/\$; ¥0.07 の円高
燃料油価格変動	△31 億円	当期 \$681/MT; \$36 上昇
積取り・運賃変動等	△22 億円	
コスト削減	+130 億円	
持分法投資損益増減	△37 億円	
その他(調整額含む)	+14 億円	
(差し引き)	+53 億円	

[セグメント別]

(単位: 億円、億円未満切捨)

		2012年度			2011年度 上期実績	増減	2012年度 上期見通し (前回予想*)	増減
		1Q実績	2Q実績	上期実績				
不定期専用船事業	売上高	1,888	1,803	3,692	3,534	+158	3,730	△38
	経常損益	△23	△86	△109	△61	△47	△90	△19
コンテナ船事業	売上高	1,483	1,545	3,029	2,818	+210	3,100	△71
	経常損益	△24	△1	△26	△105	+78	0	△26
フェリー・内航事業	売上高	127	146	273	251	+22	270	+3
	経常損益	△2	9	7	△12	+19	5	+2
関連事業	売上高	270	268	539	528	+10	570	△31
	経常損益	29	27	57	47	+10	55	+2
その他	売上高	17	17	34	40	△5	30	+4
	経常損益	5	4	9	10	△0	10	△1
調整(消去・全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-
	経常損益	△0	△6	△6	0	△7	△10	+4
連結	売上高	3,788	3,781	7,569	7,173	+396	7,700	△131
	経常損益	△15	△52	△67	△121	+53	△30	△37

●「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。

* 2012年度第1四半期決算発表時(2012年7月31日)の予想

2012年度 第2四半期 連結決算の要点(Ⅰ)

【概況】

- 欧州経済の停滞に加え、夏場に向けて中国の成長スピードにも翳り。新造船供給圧力続く中、海運市況は全般に低迷。
- ドライバルクと石油製品(プロダクト)船は2Q市況が想定レベルに到達せず、スポット運航船の損益は予想を下回る。
- コンテナ船と自動車船については、前年同期比で損益が大幅に改善し、全社経常損益の改善に寄与。

【セグメント別】 [上/12期経常損益実績(上/11期比増減)]

不定期専用船事業 [▲109億円(▲47億円)]

- ドライバルク船：歴史的な高水準が続く新造船大量竣工を背景として需給バランスの改善が進まず、特にCapesize、Panamax市況が底値圏で推移。鉄鋼原料船、電力炭船、木材チップ船等の長期契約による安定的利益を確保するも、スポット運航船の損失が上回り、部門全体で大幅赤字計上。
 - －Capesize：欧州での粗鋼減産や中国粗鋼生産の伸び悩みで低位市況続く。解撤増の一方で新造船供給も多く、需給ギャップの改善が進まず。
 - －Panamax：大量の新造船によって需給ギャップが悪化した上に、好調だった中国の石炭輸入が夏場以降減速。北米旱魃によるとうもろこし荷動きへの懸念も市場心理にマイナス影響を及ぼす。

2012年度 第2四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

- 油送船 : 夏場に向かいVLCC市況急落、プロダクト船市況も採算割れ状況
続き、部門の赤字拡大。
 - －中国経済の成長速度鈍化とともに夏場に向けて同国向け原油輸送も減少に転じ、VLCC市況は7月以降急落。
 - －石油製品船(プロダクト船)は需給バランス改善方向なるも、欧州関連荷動き弱く、裁定取引に伴う荷動きも振るわず採算ラインに届かず。
- LNG船 : 長期契約を中心に安定利益を確保。
- 自動車船 : 日本出し米国向け、豪州向け完成車輸送が堅調。大震災の影響を受けた前年同期と比べ、大幅に損益改善。

コンテナ船事業 [▲26億円 (+78億円)]

- アライアンスの拡充(G6アライアンス)やサービスの合理化を図る中で、春先以降徐々に需給環境改善し運賃修復進展。但し、夏場以降の欧州航路については、需要期に拘わらず荷動きが伸び悩み運賃水準軟化。
- 減速航海深度化を継続しコスト削減を強力的に推進。前年同期比で改善するも、損失を計上。

フェリー・内航事業 [7億円 (+19億円)]

- フェリー事業は東日本大震災の影響を受けた前年同期から大幅に損益改善し黒字転換果たす。
- 内航事業はエネルギー輸送関連が好調。

2012年度 通期 連結決算予想

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

	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	2011年度 通期実績
売上高	7,569	7,700	△131	7,430	7,800	△370	15,000	15,500	△500	14,352
営業損益	△23	10	△33	△106	150	△256	△130	160	△290	△244
経常損益	△67	△30	△37	△152	130	△282	△220	100	△320	△243
当期純損益	△130	△20	△110	△109	50	△159	△240	30	△270	△260
為替(期中平均)	¥80.19/\$	¥80.17/\$	+¥0.02/\$	¥80.00/\$	¥80.00/\$	+¥0.00/\$	¥80.10/\$	¥80.09/\$	+¥0.01/\$	¥78.85/\$
燃料単価(期中平均)	\$681/MT	\$663/MT	+\$18/MT	\$650/MT	\$630/MT	+\$20/MT	\$666/MT	\$646/MT	+\$20/MT	\$667/MT

* 2012年度第1四半期決算発表時(2012年7月31日)の予想

(参考) 連結経常損益へのSensitivity

為替Sensitivity (2012年度下期)	±9.0億円/1¥・6ヶ月 (最大)
燃料単価Sensitivity (2012年度下期)	±0.7億円/1\$・6ヶ月 (最大)

[セグメント別]

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨、上段: 売上高/下段: 経常損益)

	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	2011年度 通期実績
不定期専用船事業	3,692 △ 109	3,730 △ 90	△ 38 △ 19	3,507 △ 161	3,720 40	△ 213 △ 201	7,200 △ 270	7,450 △ 50	△ 250 △ 220	7,260 △ 69
コンテナ船事業	3,029 △ 26	3,100 0	△ 71 △ 26	3,071 △ 54	3,200 30	△ 129 △ 84	6,100 △ 80	6,300 30	△ 200 △ 110	5,424 △ 299
フェリー・内航事業	273 7	270 5	+3 +2	266 3	270 5	△ 4 △ 2	540 10	540 10	+0 +0	521 △ 5
関連事業	539 57	570 55	△ 31 +2	551 48	570 50	△ 19 △ 2	1,090 105	1,140 105	△ 50 +0	1,067 90
その他	34 9	30 10	+4 △ 1	35 11	40 10	△ 5 +1	70 20	70 20	+0 +0	79 43
調整(消去・全社)	- △ 6	- △ 10	- +4	- 2	- △ 5	- +7	- △ 5	- △ 15	- +10	- △ 3
連結	7,569 △ 67	7,700 △ 30	△ 131 △ 37	7,430 △ 152	7,800 130	△ 370 △ 282	15,000 △ 220	15,500 100	△ 500 △ 320	14,352 △ 243

●「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。

* 2012年度第1四半期決算発表時(2012年7月31日)の予想

2012年度 業績予想の要点 (I)

【概況】

通期業績予想を下方修正

	前回(7/31)	今回(10/31)
経常損益	100億円	⇒ ▲220億円
※為替前提	: 下期- 80円/ドル	下期- 80円/ドル
燃料油価格前提	: 下期- 630ドル/MT	下期- 650ドル/MT

【セグメント別】 [2012年度通期予想経常損益 (7/31発表値からの増減)]

不定期専用船事業 [▲270億円 (▲220億円)]

■ドライバルク船 : 足元市況に照らしスポット運航船の下期市況前提を下方修正
⇒通期予想損益を下方修正。

◆下期市況前提の変更(前回⇒今回)

- ・Capesize : 15,000 ⇒ 13,500ドル/日
- ・Panamax : 13,000 ⇒ 8,000ドル/日
- ・Handymax : 12,500 ⇒ 8,000ドル/日
- ・Small Handy : 10,500 ⇒ 7,000ドル/日

※成長速度に鈍化は見られるものの、中国の粗鋼生産は引き続き高水準で推移。輸入鉄鉱石価格の安定に伴い、中国鉄鋼メーカーの輸入鉄鉱石依存度上昇。また、冬場に向け中国の石炭輸入増も見込まれる。

◆Capesizeの解撤及び係船(コールドレイアップ)、チップ船の解撤を進め、スポット運航隻数を抑制し損益改善を図る。

2012年度 業績予想の要点 (II)

- 油送船
 - ：スポット運航船の下期市況前提を下方修正
⇒通期予想損益下方修正。
 - ◆下期市況前提の変更
 - ・VLCC : WS55(前回)⇒WS49(今回)
 - ・プロダクト船(MR型): 1日当り傭船料前提を前回比10%引き下げ
 - ※原油荷動きについては、中国の原油在庫量が減少しており、冬場需要期に向け輸入増加が見込まれる。石油製品についても、冬場に向けた韓国・日本への灯油荷動き増、在庫が極めて低水準となっているアメリカによるガソリン輸入増等が市況を押し上げると想定。
 - ◆ マースクタンカー等とのJ/VによるVLCCプール「NOVA Tankers」は順調な立ち上がり。効率配船で市況水準を上回る運航収益を確保。
 - ◆ VLCC及びプロダクト船(MR型)のスポット運航規模を抑制し、収益改善を図る。

コンテナ船事業 [▲80億円(▲110億円)]

- 欧州航路(往航)を中心に下期の運賃・輸送数量前提を下方に見直し、燃料油価格前提の引き上げと合わせて、通期予想損益を下方修正。
- 欧州経済停滞により荷動き弱含みなるも、各船社による減便・サービス休止により需給バランスの悪化は食い止められ、運賃修復が進展すると想定。

【コスト削減】通期目標(全社)を250→280億円に引き上げ。(上期は130億円達成)

【配当】中間配当見送り。

事業環境不透明であり、期末配当については今後の状況を見極めた上で決定。

[補足資料]

ドライバルク船市況

1. 2011年度 ドライバルク船市況 (スポット契約の1日あたり備船料) 単位:USDル

船型	対象航路	2011年度				
		第1四半期 実績 (*1)	第2四半期 実績 (*1)	第3四半期 実績 (*1)	第4四半期 実績 (*1)	通期 実績 (*1)
ケープサイズ	4航路平均	8,600	17,100	28,600	7,000	15,200
パナマックス	4航路平均	13,800	12,900	14,700	8,000	12,300
ハンディマックス	5航路平均	14,600	14,000	14,700	8,700	12,900
スモールハンディ	6航路平均	11,500	10,100	10,000	6,900	9,600

実績出典: The Baltic Exchange

2. 2012年度 ドライバルク船市況前提 (スポット契約の1日あたり備船料) 単位:USDル

船型	対象航路 (実績のみ)	2012年度				
		上期			下期	通期
		第1四半期 実績 (*1)	第2四半期 実績 (*1)	実績 (*1)	見通し (*2)	見通し (*2)
ケープサイズ	4航路平均	6,100	4,800	5,400	13,500	9,500
パナマックス	4航路平均	9,600	6,600	8,100	8,000	8,100
ハンディマックス	5航路平均	11,200	10,300	10,800	8,000	9,400
スモールハンディ	6航路平均	9,200	8,000	8,600	7,000	7,800

実績出典: The Baltic Exchange

(*1)対象航路の一般的な市況実績

(*2)当社スポット運航船(期間1年以下の輸送契約を履行)用の収入前提。

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使用しており、「見通し」の適用は運賃未確定船に限定。

油送船市況

1. 2011年度 油送船市況 (スポット契約の運賃指標)

単位: ワールドスケール (WS)

船型	WS参照年 (VLCC)	2011年度				
		第1四半期 実績 (*1)	第2四半期 実績 (*1)	第3四半期 実績 (*1)	第4四半期 実績 (*1)	通期 実績 (*1)
原油船 (VLCC)	2011年ベース	53	47	54	67	55
【Arabian Gulf - East】	(2012年ベース)	(44)	(39)	(46)	(56)	(46)
石油製品船 (MR型)		151	153	153	120	144
【Singapore - Japan】						

実績出典: The Baltic Exchange

2. 2012年度 油送船市況前提 (スポット契約の運賃指標)

単位: ワールドスケール (WS)

船型	WS参照年 (VLCC)	2012年度				
		上期			下期	通期
		第1四半期 実績 (*1)	第2四半期 実績 (*1)	実績 (*1)	見通し (*2)	見通し (*2)
原油船 (VLCC)	2012年ベース	55	36	46	49	47
【Arabian Gulf - East】						
石油製品船 (MR型)		125	123	124		
【Singapore - Japan】						

実績出典: The Baltic Exchange

(*1) 対象航路の一般的な市況実績

(*2) 当社スポット運航船 (期間1年以下の輸送契約を履行) の収入算定において参照する中東/極東航路の想定運賃レベル。

但し、荷主と運賃を事前に合意済みの航海については合意運賃を損益予想に使用。

自動車輸送台数

1. 2011年度(実績)

(1,000台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2011年度						
	上期		下期	通期			
	第1四半期	第2四半期					
合計	765	862	1,627	1,004	1,016	2,019	3,647

2. 2012年度(実績・予想)

(1,000台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2012年度				
	上期		下期	通期見通し	
	第1四半期	第2四半期			
合計	1,004	977	1,981	2,088	4,068

主要コンテナ船航路 消席状況・運賃推移

北米航路(アジア/北米)

(単位:1000TEU)

		2011年度					2012年度				
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計
往 航	スペース	157	156	146	132	592	146	164			
	積高	132	141	134	120	526	136	150			
	消席率	84%	90%	92%	91%	89%	93%	91%			
復 航	スペース	156	158	148	131	593	137	160			
	積高	83	74	87	82	326	84	85			
	消席率	53%	47%	59%	63%	55%	61%	53%			

欧州航路(アジア/欧州)

		2011年度					2012年度				
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	合計
往 航	スペース	112	117	114	111	454	108	126			
	積高	104	118	102	107	431	97	116			
	消席率	93%	100%	90%	96%	95%	90%	92%			
復 航	スペース	115	117	116	116	464	107	119			
	積高	69	64	68	73	274	77	76			
	消席率	60%	55%	59%	63%	59%	71%	64%			

運賃推移(指数表示 2008年度 第1四半期=100)

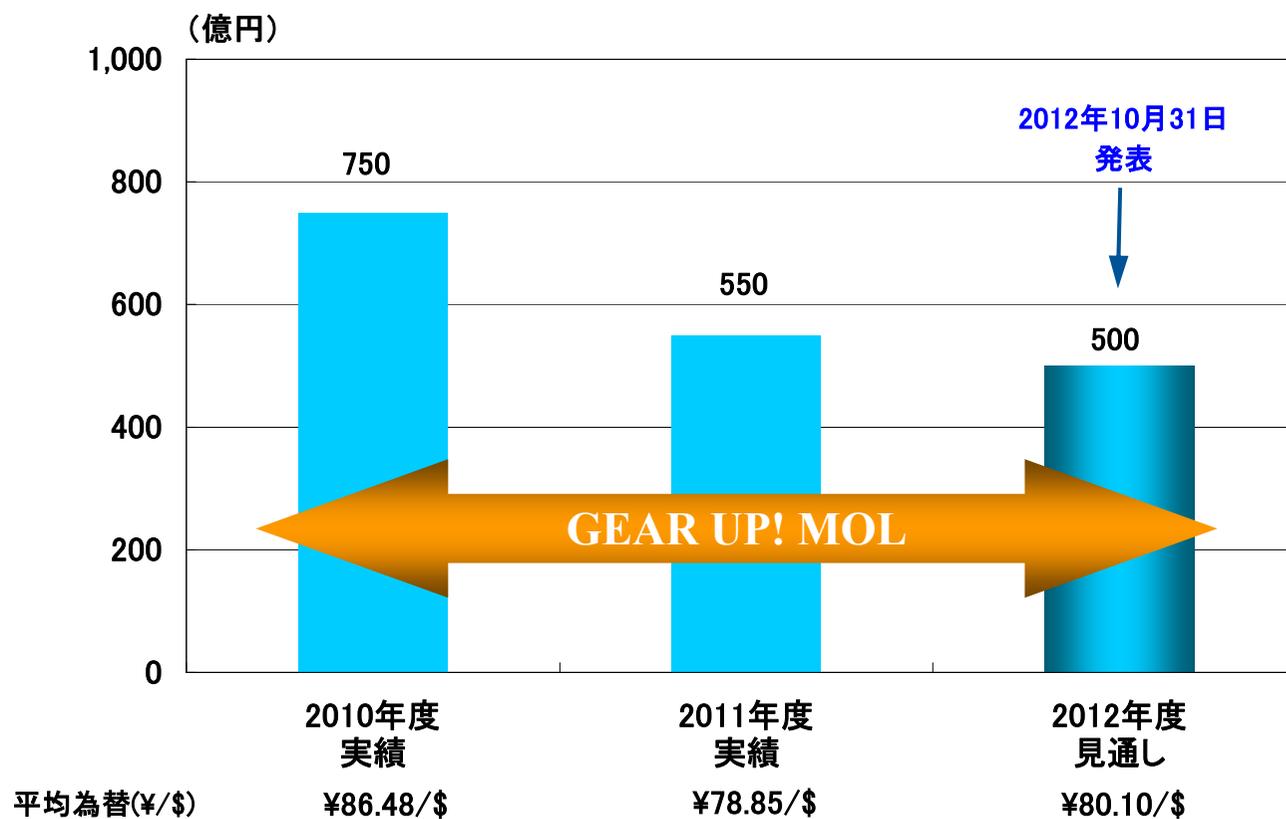
	2011年度				2012年度			
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
全航路平均	92	91	86	85	90	91		
燃料単価(\$/MT)	625	664	678	699	695	667		

船隊構成

		2012年3月末		2012年9月末		2013年3月末 (見込み) 隻数
		隻数		隻数	1,000dwt	
ドライバルク船	撤積み船	Capesize	107	106	19,765	
		Panamax	48	44	3,608	
		Handymax	60	69	3,828	
		Small Handy	34	51	1,699	
	重量物船	6	6	74		
	木材チップ船	53	49	2,507		
	石炭船	37	39	3,467		
一般貨物船	47	50	787			
(小計)		392	414	35,736	390	
油送船	原油タンカー	46	47	12,922		
	プロダクトタンカー	62	64	3,683		
	ケミカルタンカー	79	77	2,060		
	LPGタンカー	13	13	627		
(小計)		200	201	19,292	185	
LNG船		69	68	5,233	68	
自動車船		128	131	2,087	131	
コンテナ船		115	116	6,357	116	
フェリー・内航船		45	46	162	50	
客船		2	2	10		
その他		3	3	19		
合計		954	981	68,894	940	

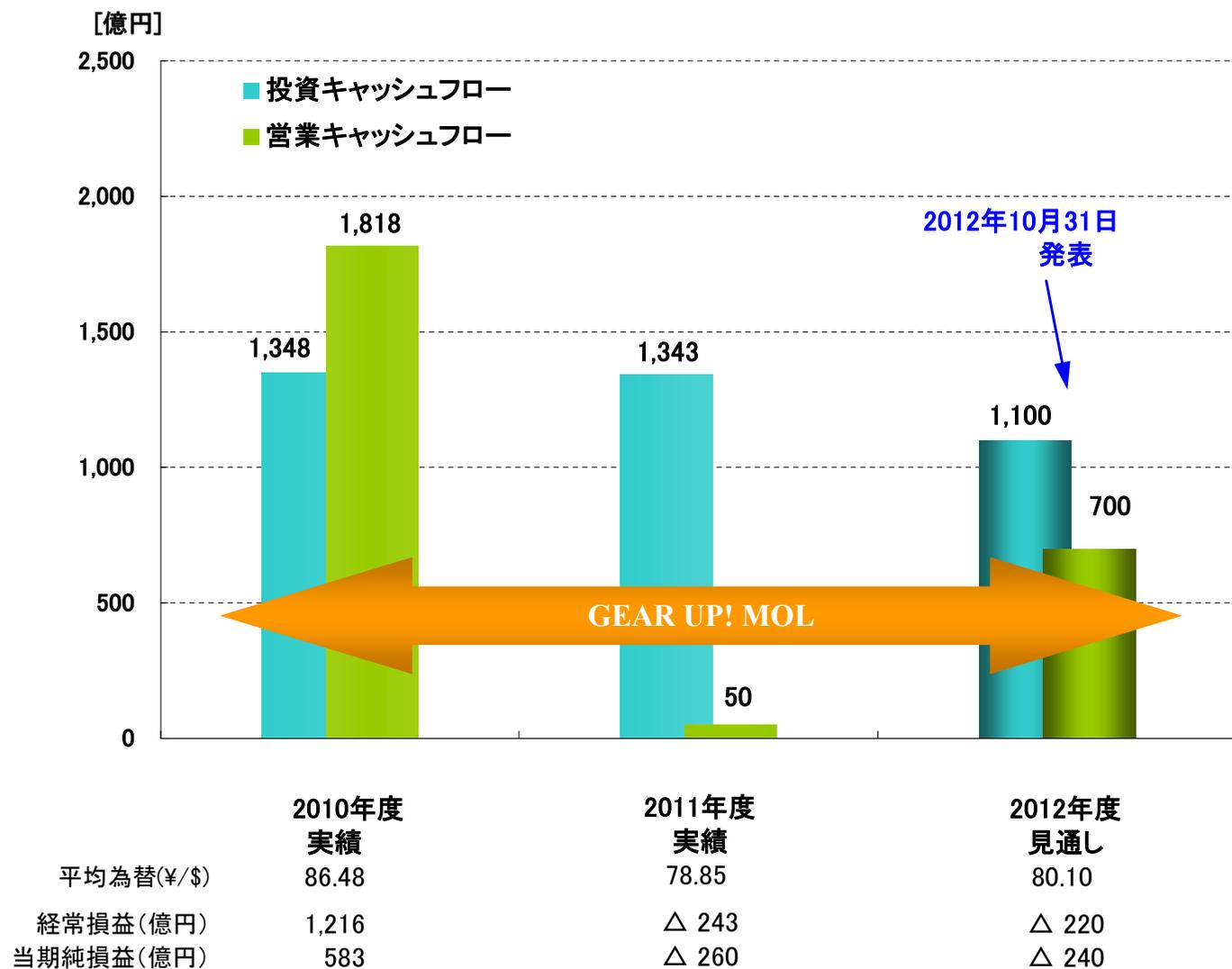
註) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む

安定利益



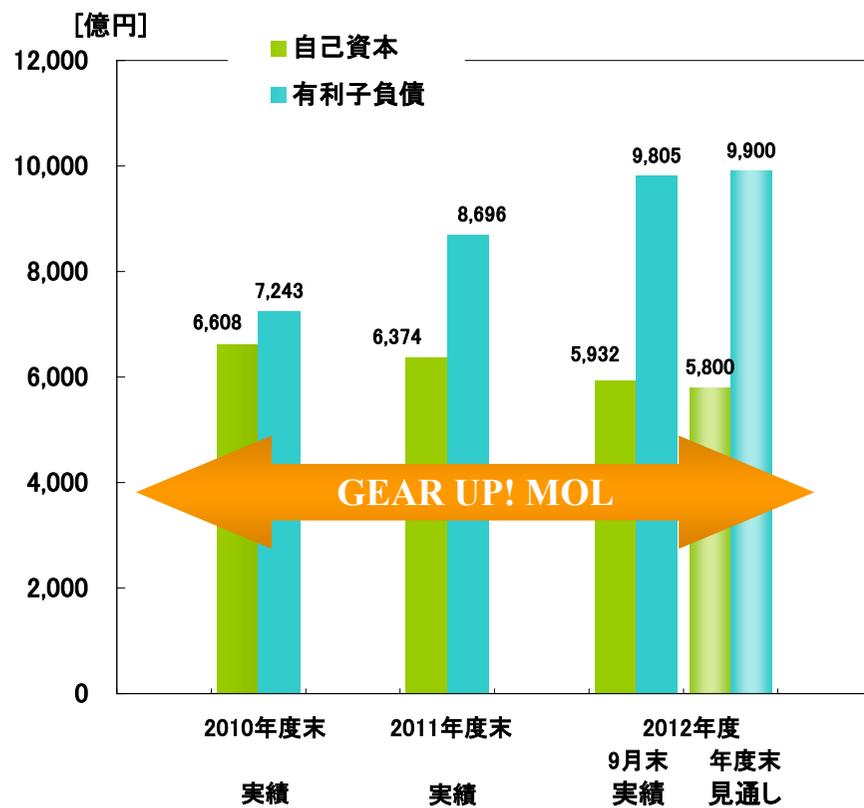
『安定利益』=1年を超える中長期契約により確定している利益、及び安定性の高い事業の利益
(対象部門:ドライバルク船、油送船、LNG船、関連事業、その他事業)

キャッシュフロー



※ 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)に配当支払と現預金等増減を加味した数字が、次頁左側グラフの有利子負債額の変動に相当する。

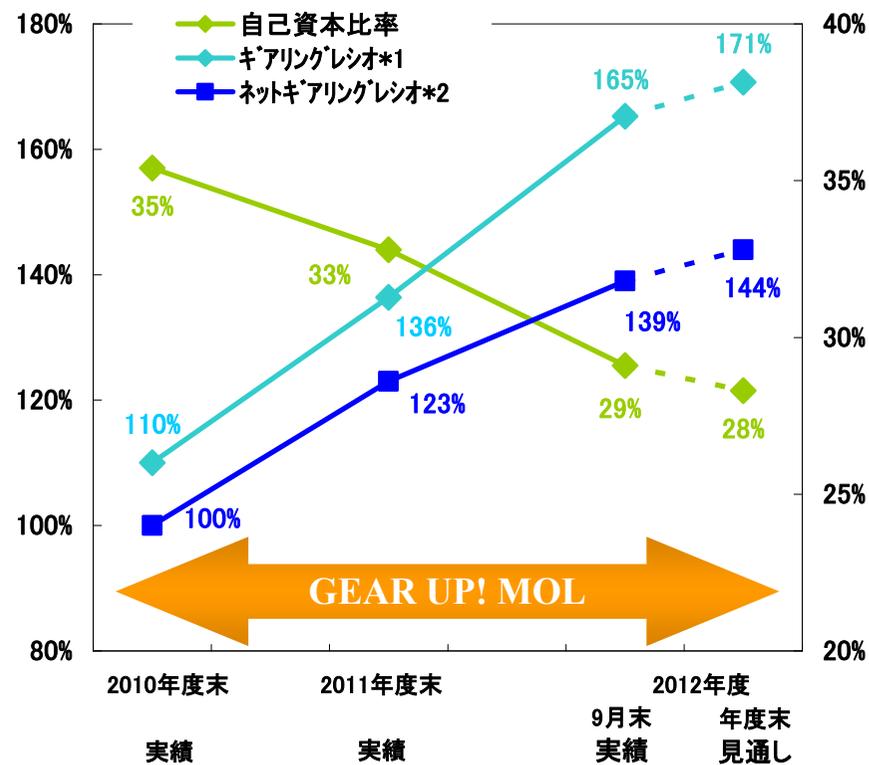
財務計画



2012年10月31日発表

期末為替(¥/\$)	2010年度末	2011年度末	2012年度 9月末	2012年度 年度末
単体	83.15	82.19	77.60	80.00
海外会社	81.49	77.74	79.31	80.00

ギアリングレシオ/ネットギアリングレシオ 自己資本比率



2012年10月31日発表

*1)ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本
 *2)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

(2012年度第2四半期累計)

(億円)

営業外収益		営業外費用	
63		107	
うち:		うち:	
受取利息	5	支払利息	61
受取配当金	19	持分法による投資損失	22
その他営業外収益	38	為替差損	12
		その他営業外費用	11

2. 連結 特別利益・損失明細

(2012年度第2四半期累計)

(億円)

特別利益		特別損失	
82		115	
うち:		うち:	
固定資産売却益	54	固定資産売却損	27
備船解約金	15	固定資産除却損	5
その他特別利益	13	投資有価証券評価損	74
		その他特別損失	8

3. 単体 運航費明細

(億円)
2012年度第2四半期累計 2011年度第2四半期累計

港費	376	344
貨物費計	942	845
内訳: 荷役費及び接続費	843	756
歩金仲介料	77	72
一般貨物費	21	16
燃料費	1,446	1,371
雑費	9	28
合計	2,774	2,589