



2012年度(2013年3月期)
第1四半期 決算説明資料

2012年7月31日
株式会社 商船三井

目次

| | |
|----------------------|---|
| 2012年度 第1四半期 連結決算概要 | 2 |
| 2012年度 第1四半期 連結決算の要点 | 4 |
| 2012年度 通期 連結業績予想 | 6 |
| 2012年度 業績予想の要点 | 8 |
| [補足資料] | |

2012年度 第1四半期 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満切捨)

| | 2012年度 1Q実績 | 2011年度 1Q実績 | 増減 | 2011年度 4Q実績 |
|------------|----------------|----------------|-----------|----------------|
| 売上高 | 3,788 | 3,491 | +297 | 3,615 |
| 営業損益 | △5 | △86 | +81 | △60 |
| 経常損益 | △15 | △83 | +68 | △56 |
| 当期純損益 | △50 | △80 | +30 | △8 |
| 為替(期中平均) | ¥81.34/\$ | ¥81.80/\$ | △¥0.46/\$ | ¥78.07/\$ |
| 燃料単価(期中平均) | \$695/MT | \$625/MT | +\$70/MT | \$699/MT |

■ 連結 経常損益 前年同期比増減要因分析

【2011年6月期→2012年6月期】

| | | |
|------------|--------|-------------------------|
| 円高 | △2 億円 | 当期 ¥81.34/\$; ¥0.46 の円高 |
| 燃料油価格上昇 | △30 億円 | 当期 \$695/MT; \$70 上昇 |
| 積取り・運賃変動等 | +50 億円 | |
| コスト削減 | +63 億円 | |
| 持分法投資損益増減 | △23 億円 | |
| その他(調整額含む) | +10 億円 | |
| (差し引き) | +68 億円 | |

[セグメント別]

(単位: 億円、億円未満切捨)

| | | 2012年度 1Q実績 | 2011年度 1Q実績 | 増減 | 2011年度 4Q実績 |
|------------|------|----------------|----------------|------|----------------|
| 不定期専用船事業 | 売上高 | 1,888 | 1,705 | +183 | 1,909 |
| | 経常損益 | △ 23 | △ 47 | +24 | △ 4 |
| コンテナ船事業 | 売上高 | 1,483 | 1,391 | +92 | 1,299 |
| | 経常損益 | △ 24 | △ 54 | +30 | △ 72 |
| フェリー・内航事業 | 売上高 | 127 | 114 | +13 | 128 |
| | 経常損益 | △ 2 | △ 14 | +12 | 1 |
| 関連事業 | 売上高 | 270 | 261 | +9 | 257 |
| | 経常損益 | 29 | 23 | +6 | 18 |
| その他 | 売上高 | 17 | 17 | +0 | 20 |
| | 経常損益 | 5 | 5 | △ 0 | 4 |
| 調整 (消去・全社) | 売上高 | - | - | - | - |
| | 経常損益 | 0 | 4 | △ 4 | △ 2 |
| 連結 | 売上高 | 3,788 | 3,491 | +297 | 3,615 |
| | 経常損益 | △ 15 | △ 83 | +68 | △ 56 |

- 「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 連結決算の要点(Ⅰ)

【概況】

- 長引く欧州債務問題に中国の景気減速懸念加わる中、新造船の大量供給続く。
- 船腹需給ギャップの悪化に対し、他船社との提携や減船など「市況に対峙」する方策を推進。
- 配船の合理化、コスト削減を進めるも、四半期損失を計上。但し、前年同期比、前四半期比で経常損失を縮小させ、業績回復方向に。

【セグメント別】 [1Q/12経常損益実績 (1Q/11比増減)]

不定期専用船事業 [▲23億円 (+24億円)]

- ドライバルク船**：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な利益を確保したものの、隻数比で約3割のスポット運航船については4船型(Capesize, Panamax, Handymax, Small Handy)ともに前年同期比で市況下落。部門全体で赤字計上。
 - －Capesize市況については、中国の鉄鋼原料輸入は堅調に推移するも、年初のブラジル天候不順の影響が長引き、新造船供給圧力が続く中、底値圏で推移。
 - －Panamax以下の3船型は、堅調な穀物輸送と米炭・コロンビア炭の輸出増加期待から一時市況上昇するも、中国の景気減速懸念を背景に軟化。
 - －収支改善策の一つとして、Capesizeのスクラップ及び係船(コールドレイアップ)を10～20隻規模で実施することを決定。

2012年度 第1四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

- 油送船 : 部門全体の赤字続くも、前四半期比で損失縮小。
 - －VLCC市況は、中国などの消費国が遠距離ソースからの原油輸入を拡大し4月に向けて上昇するも、その後アジア各国の製油所が定期修理に入り軟化。本年2月開始のVLCCプール(NOVA Tankers)にて効率配船を実施するも、スポット船の赤字継続。
 - －石油製品船(プロダクト船)市況も依然足取り重く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 : 東日本大震災の影響を大きく受けた前年同期と比べ、大幅に改善。

コンテナ船事業 [▲24億円 (+30億円)]

- 新造船供給圧力の中、アライアンスの拡充等(G6アライアンス)により品質を保ちつつサービスの合理化を図る。
- 春先以降徐々に回復した荷動きを背景に需給環境改善。特に欧州航路で運賃修復進む。
- 減速航海深度化を含むコスト削減を推進し、燃料油価格上昇はあったものの、前年同期比で損失を縮小。

フェリー・内航事業 [▲2億円 (+12億円)]

- 東日本大震災の影響を受けた前年同期から損益改善。

【コスト削減】 通期目標(全社)250億円に対し**63億円**を達成(達成率**25%**)。

2012年度 通期 連結業績予想

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

| 2012年度 | 上期見通し (今回予想) | | 上期見通し (前回予想*) | 差異 |
|--------|-----------------|-------|------------------|------|
| | 1Q実績 | 2Q見込み | | |
| 売上高 | 3,788 | 3,912 | 7,700 | △200 |
| 営業損益 | △5 | 15 | 10 | +20 |
| 経常損益 | △15 | △15 | △30 | +20 |
| 当期純損益 | △50 | 30 | △20 | 0 |

為替(期中平均) ¥81.34/\$ ¥79.00/\$ ¥80.17/\$ ¥82.00/\$ △¥1.83/\$
 燃料単価(期中平均) \$695/MT \$630/MT \$663/MT \$710/MT △\$47/MT

| 下期見通し (今回予想) | 下期見通し (前回予想*) | 差異 |
|-----------------|------------------|------|
| 7,800 | 8,100 | △300 |
| 150 | 170 | △20 |
| 130 | 150 | △20 |
| 50 | 50 | 0 |

¥80.00/\$ ¥82.00/\$ △¥2.00/\$
 \$630/MT \$710/MT △\$80/MT

| 通期見通し (今回予想) | 通期見通し (前回予想*) | 差異 |
|-----------------|------------------|------|
| 15,500 | 16,000 | △500 |
| 160 | 160 | 0 |
| 100 | 100 | 0 |
| 30 | 30 | 0 |

¥80.09/\$ ¥82.00/\$ △¥1.91/\$
 \$646/MT \$710/MT △\$64/MT

* 2011年度決算発表時(2012年4月27日)の予想

cf. 前年度実績

(単位: 億円、億円未満切捨)

| 2011年度 | 上期 | | | 下期 | 通期 |
|--------|-------|-------|-------|-------|--------|
| | 1Q実績 | 2Q実績 | 実績 | 実績 | 実績 |
| 売上高 | 3,491 | 3,682 | 7,173 | 7,178 | 14,352 |
| 営業損益 | △86 | △14 | △100 | △144 | △244 |
| 経常損益 | △83 | △37 | △121 | △122 | △243 |
| 当期純損益 | △80 | △84 | △164 | △95 | △260 |

為替(期中平均) ¥81.80/\$ ¥78.72/\$ ¥80.26/\$ ¥77.43/\$ ¥78.85/\$
 燃料単価(期中平均) \$625/MT \$664/MT \$645/MT \$689/MT \$667/MT

(参考) 連結経常損益へのSensitivity

2012年度 為替Sensitivity (残り9ヶ月)

±14億円/1¥・9ヶ月 (最大)

2012年度 燃料単価Sensitivity (残り9ヶ月)

±1.2億円/1\$・9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)

| | 1Q実績 | | 上期見通し | | 差異 | 下期見通し (今回予想) | 下期見通し | | 差異 | 通期見通し (今回予想) | 通期見通し | | 差異 |
|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|----------------|---------|----|
| | 1Q実績 | 2Q見込み | (今回予想) | (前回予想*) | | | (今回予想) | (前回予想*) | | | (今回予想) | (前回予想*) | |
| 不定期専用船事業 | 1,888 △ 23 | 1,841 △ 67 | 3,730 △ 90 | 3,830 △ 60 | △ 100 △ 30 | 3,720 40 | 4,020 130 | △ 300 △ 90 | 7,450 △ 50 | 7,850 70 | △ 400 △ 120 | | |
| コンテナ船事業 | 1,483 △ 24 | 1,616 25 | 3,100 0 | 3,200 △ 40 | △ 100 +40 | 3,200 30 | 3,200 △ 40 | 0 +70 | 6,300 30 | 6,400 △ 80 | △ 100 +110 | | |
| フェリー・内航事業 | 127 △ 2 | 142 8 | 270 5 | 270 5 | 0 0 | 270 5 | 270 5 | 0 0 | 540 10 | 540 10 | 0 0 | | |
| 関連事業 | 270 29 | 299 25 | 570 55 | 570 50 | 0 +5 | 570 50 | 570 50 | 0 0 | 1,140 105 | 1,140 100 | 0 +5 | | |
| その他 | 17 5 | 13 5 | 30 10 | 30 10 | 0 0 | 40 10 | 40 10 | 0 0 | 70 20 | 70 20 | 0 0 | | |
| 調整 (消去・全社) | - 0 | - △ 10 | - △ 10 | - △ 15 | - +5 | - △ 5 | - △ 5 | - 0 | - △ 15 | - △ 20 | - +5 | | |
| 連結 | 3,788 △ 15 | 3,912 △ 14 | 7,700 △ 30 | 7,900 △ 50 | △ 200 +20 | 7,800 130 | 8,100 150 | △ 300 △ 20 | 15,500 100 | 16,000 100 | △ 500 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。

* 2011年度決算発表時(2012年4月27日)の予想

2012年度 業績予想の要点（I）

【概況】

前回発表より、上期予想経常利益を上方修正。通期予想は据え置き。

| | 期初(4/27) | ⇒ | 今回(7/31) |
|--------|----------|---|----------|
| 上期経常損益 | ▲50億円 | ⇒ | ▲30億円 |
| 通期経常損益 | 100億円 | ⇒ | 100億円 |

※為替前提 : 2Q- 79円/ドル、下期- 80円/ドル

燃料油価格前提 : 2Q- 630ドル/MT、下期- 630ドル/MT

【セグメント別】 [2012年度通期予想経常損益（4/27発表値からの増減）]

不定期専用船事業 [▲50億円（▲120億円）]

- ドライバルク船 : 1Q実績を織り込むとともに、大型船を中心に2Q及び下期の市況前提を下方修正。下期に向けては、ブラジル出し鉄鉱石荷動きの増加、石炭、穀物輸送等の伸びにより、大型船市況も足元底値圏を脱すると見込む。
- 油送船 : 1Q実績を織り込むとともに、VLCC等の2Q以降の市況前提を下方修正。秋以降の需要期に向けた市況回復を見込む。
- 自動車船 : 日本・アジア出し荷量堅調を踏まえ利益を上方修正。

コンテナ船事業 [30億円（+110億円）]

夏場まで進んだ欧州・北米航路での運賃修復と、期初想定を下回る燃料油価格の影響を織り込み、予想損益を上方修正。

2012年度 業績予想の要点（Ⅱ）

【社債発行】国内普通社債計450億円（3・5・10年債）を有利低コストで発行（7月）。
公募増資によることなく、必要資金を確保。

【配当】事業環境依然不透明であり、今後の経営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日あたり傭船料) 単位:USドル

| 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日あたり傭船料) 単位:USドル

| 船型 | 対象航路 (実績のみ) | 2012年度 | | | | |
|----------|----------------|------------------|-------------------|----------|----------------|----------------|
| | | 上期 | | 見通し (*2) | 下期 見通し (*2) | 通期 見通し (*2) |
| | | 第1四半期 実績 (*1) | 第2四半期 見通し (*2) | | | |
| ケープサイズ | 4航路平均 | 6,100 | 7,000 | 6,500 | 15,000 | 10,800 |
| パナマックス | 4航路平均 | 9,600 | 8,000 | 8,800 | 13,000 | 10,900 |
| ハンディマックス | 5航路平均 | 11,200 | 12,000 | 11,600 | 12,500 | 12,100 |
| スモールハンディ | 6航路平均 | 9,200 | 9,500 | 9,300 | 10,500 | 9,900 |

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 | | 見通し (*2) | 下期 | 通期 |
| | | 第1四半期 実績 (*1) | 第2四半期 見通し (*2) | | 見通し (*2) | 見通し (*2) |
| 原油船(VLCC) | 2012年ベース | 55 | 40 | 47 | 55 | 51 |
| 【Arabian Gulf - East】 | | | | | | |
| 石油製品船(MR型) | | 125 | | | | |
| 【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)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。

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 | 第3四半期 | 第4四半期 | | | |
| 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 見通し(A) | | 下期 見通し(B) | | 通期見通し (A)+(B) |
| | 第1四半期 | 第2四半期 | 第3四半期 | 第4四半期 | |
| 合計 | 1,004 | 1,003 | 2,007 | 2,207 | 4,213 |

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 | | | | |
| | 積高 | 132 | 141 | 134 | 120 | 526 | 136 | | | | |
| | 消席率 | 84% | 90% | 92% | 91% | 89% | 93% | | | | |
| 復 航 | スペース | 156 | 158 | 148 | 131 | 593 | 137 | | | | |
| | 積高 | 83 | 74 | 87 | 82 | 326 | 84 | | | | |
| | 消席率 | 53% | 47% | 59% | 63% | 55% | 61% | | | | |

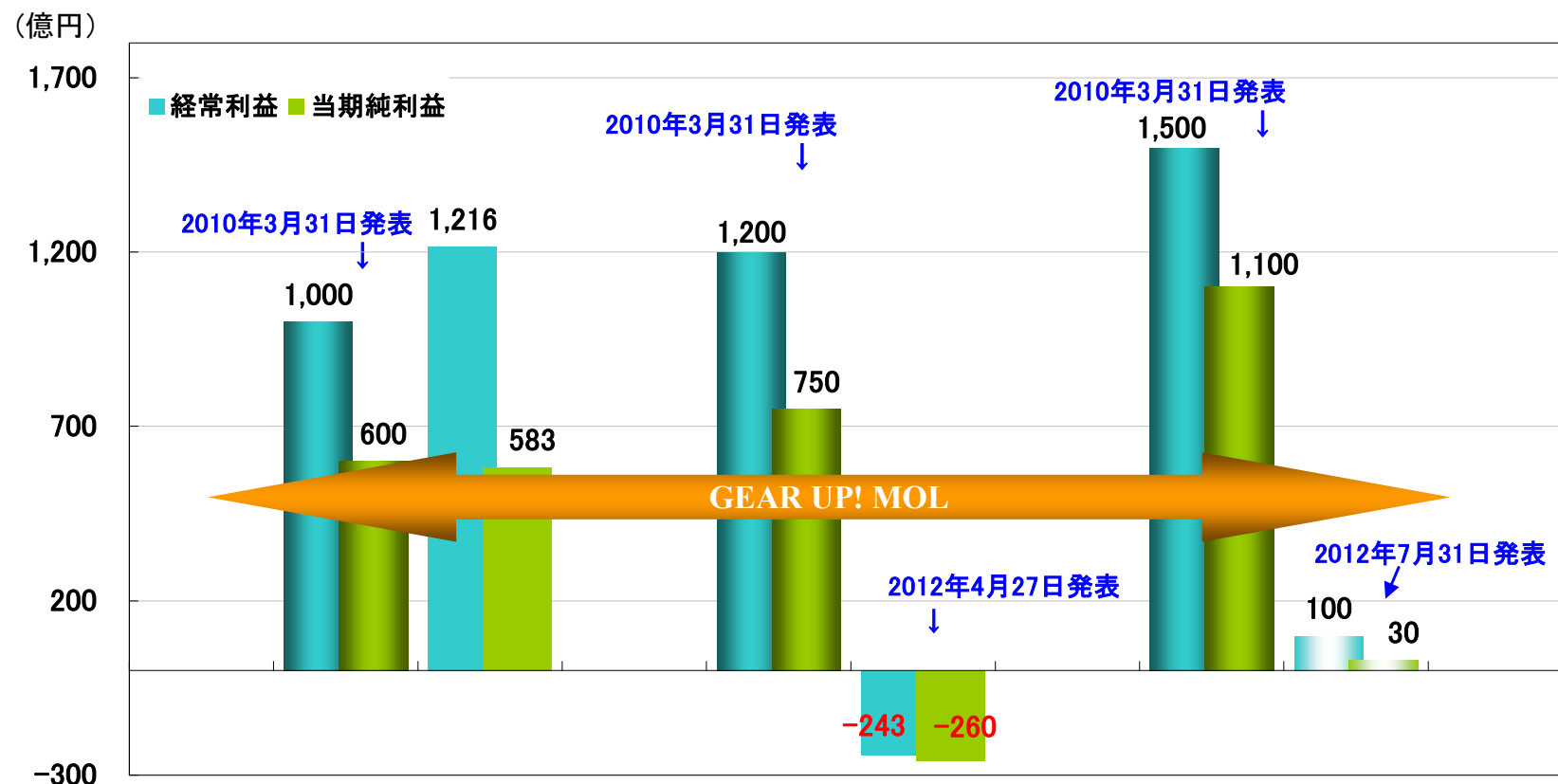
欧州航路(アジア/欧州)

| | | 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 | 118 | 114 | 111 | 455 | 108 | | | | |
| | 積高 | 104 | 118 | 102 | 107 | 431 | 97 | | | | |
| | 消席率 | 93% | 100% | 90% | 96% | 95% | 90% | | | | |
| 復 航 | スペース | 115 | 117 | 116 | 116 | 464 | 107 | | | | |
| | 積高 | 69 | 64 | 68 | 73 | 274 | 77 | | | | |
| | 消席率 | 60% | 55% | 59% | 63% | 59% | 71% | | | | |

運賃推移(指数表示 2008年度 第1四半期=100)

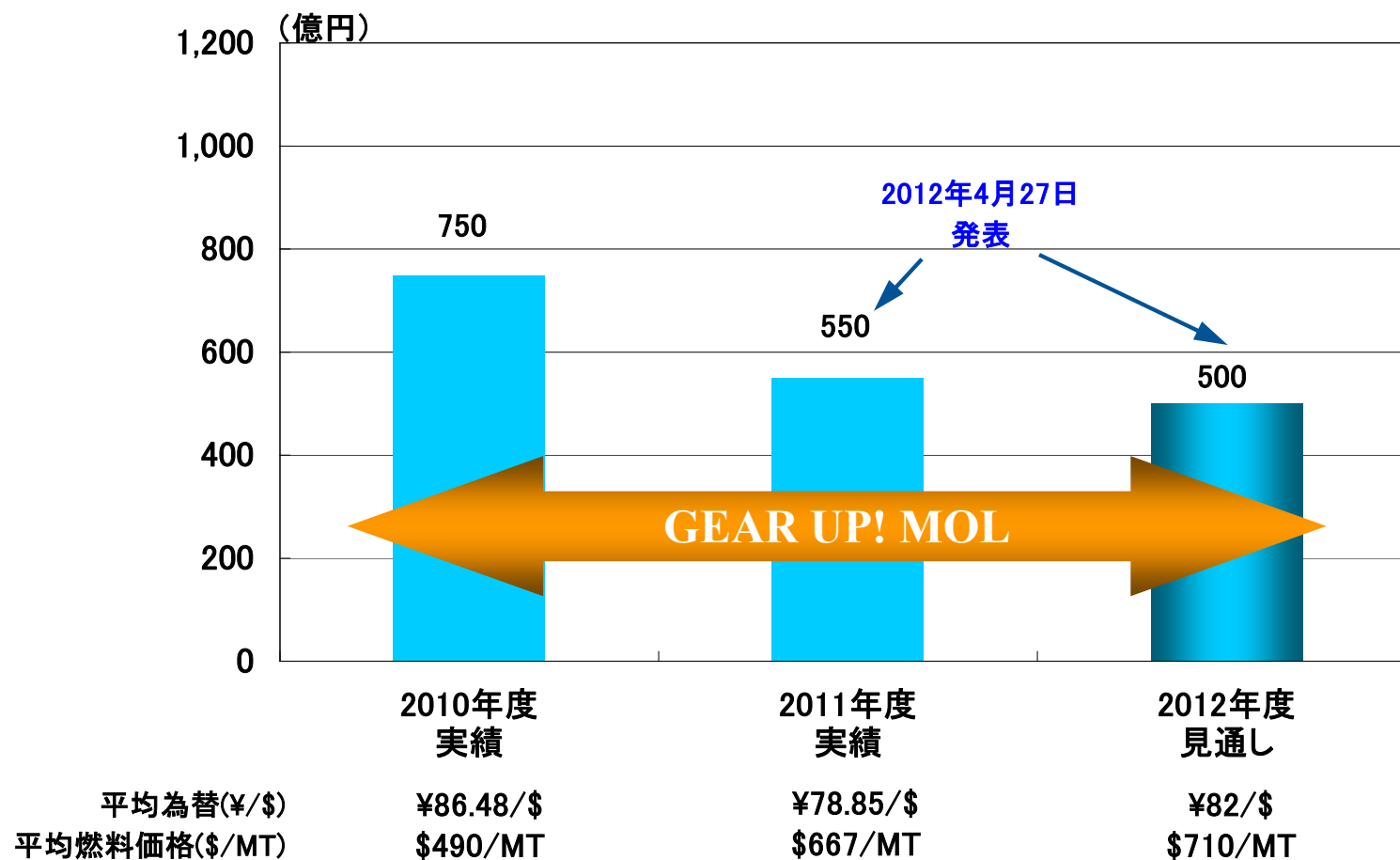
| | 2011年度 | | | | 2012年度 | | | |
|-------------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
| | 第1四半期 | 第2四半期 | 第3四半期 | 第4四半期 | 第1四半期 | 第2四半期 | 第3四半期 | 第4四半期 |
| 全航路平均 | 92 | 91 | 86 | 85 | 90 | | | |
| 燃料単価(\$/MT) | 625 | 664 | 678 | 699 | 695 | | | |

GEAR UP! MOL 全体利益計画



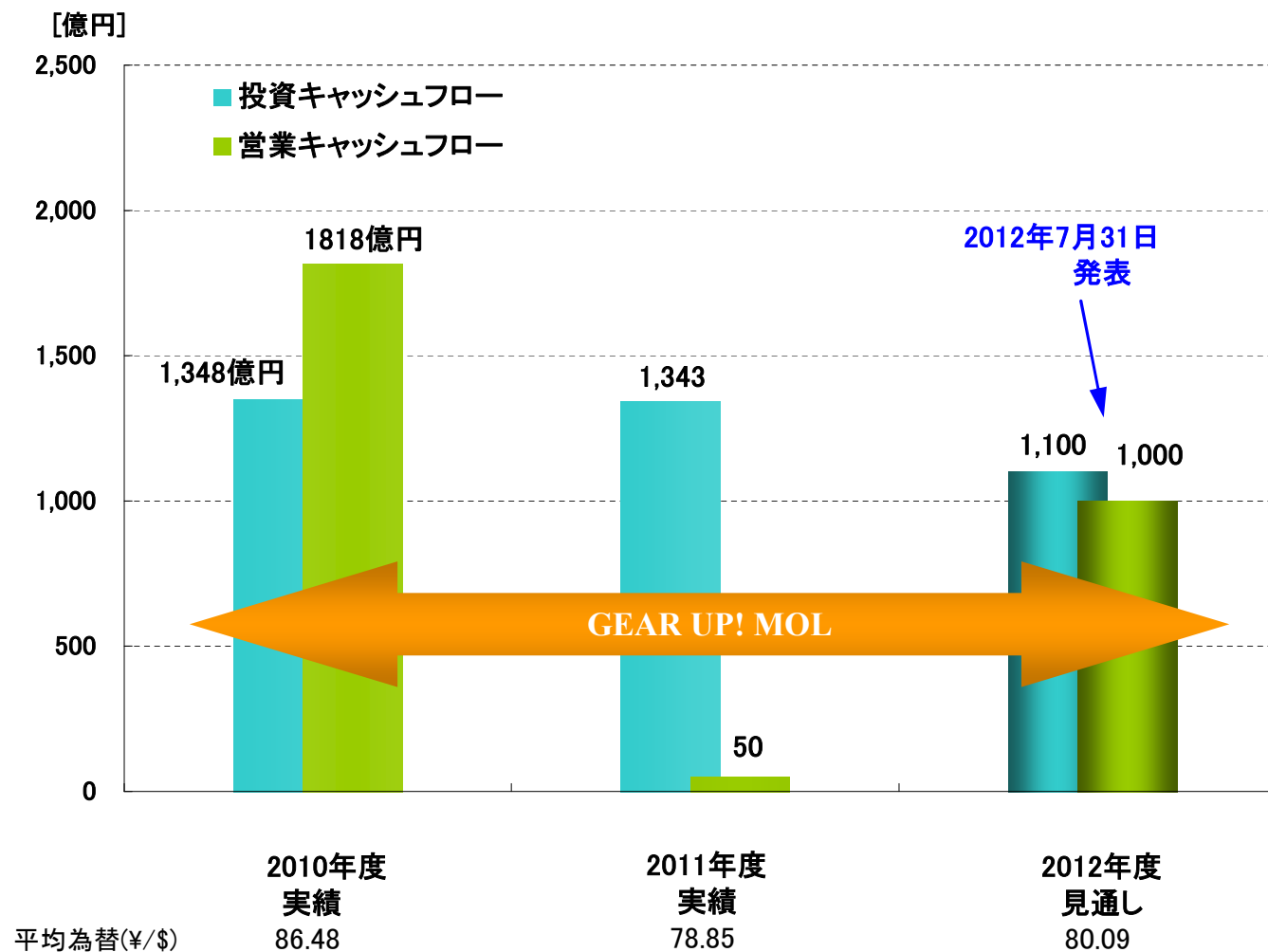
| | 2010年度 | | 2011年度 | | 2012年度 | |
|----------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | 計画 | 実績 | 計画 | 実績 | 計画 | 見通し |
| 売上高 | 15,500 | 15,437 | 17,000 | 14,352 | 18,000 | 15,500 |
| 営業利益 | 1,000 | 1,234 | 1,200 | -244 | 1,500 | 160 |
| 売上高経常利益率 | 6.5% | 7.9% | 7.1% | -1.7% | 8.3% | 0.6% |
| 平均為替(¥/\$) | ¥90/\$ | ¥86.48/\$ | ¥90/\$ | ¥78.85/\$ | ¥90/\$ | ¥80.09/\$ |
| 平均燃料油価格(\$/MT) | \$500/MT | \$490/MT | \$500/MT | \$667/MT | \$500/MT | \$646/MT |

安定利益



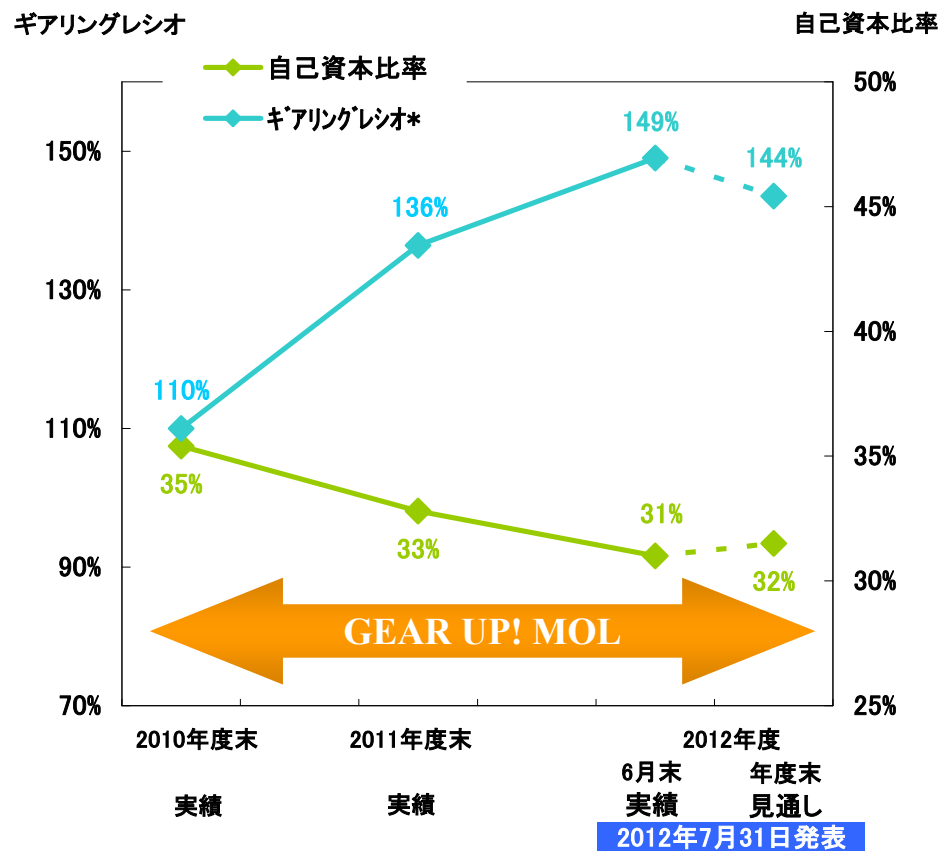
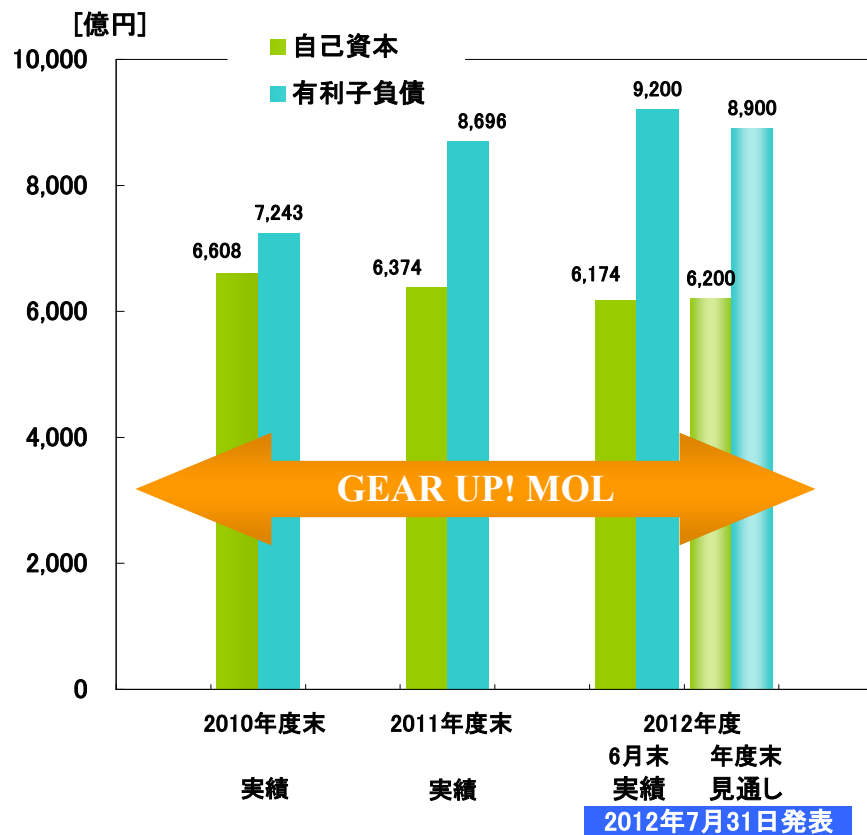
『安定利益』=1年を超える中長期契約により確定している利益、及び安定性の高い事業の利益
 (対象部門:ドライバルク船、油送船、LNG船、関連事業、その他事業)

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、P.17左側グラフの有利子負債額の変動に相当する。

財務計画



| 期末為替(¥/\$) | 2010年度末 | 2011年度末 | 2012年度 6月末 | 2012年度 年度末 |
|------------|---------|---------|---------------|---------------|
| 単体 | 83.15 | 82.19 | 79.31 | 80.00 |
| 海外会社 | 81.49 | 77.74 | 82.19 | 80.00 |

*ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 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1四半期) (億円)

| 営業外収益 45 | | 営業外費用 55 | |
|----------|----|------------|----|
| うち: | | うち: | |
| 受取利息 | 3 | 支払利息 | 31 |
| 受取配当金 | 15 | 持分法による投資損失 | 12 |
| コンテナ売却益 | 18 | 為替差損 | 4 |
| その他営業外収益 | 7 | デリバティブ評価損 | 3 |
| | | その他営業外費用 | 3 |

2. 連結 特別利益・損失明細 (2012年度 第1四半期) (億円)

| 特別利益 22 | | 特別損失 65 | |
|---------|----|-----------|----|
| うち: | | うち: | |
| 固定資産売却益 | 3 | 固定資産売却損 | 16 |
| 傭船解約金 | 8 | 固定資産除却損 | 3 |
| その他特別利益 | 10 | 投資有価証券評価損 | 43 |
| | | その他特別損失 | 2 |

3. 単体 運航費明細

| | 2012年度 第1四半期 | 2011年度 第1四半期 |
|--------------|--------------|--------------|
| 港費 | 183 | 172 |
| 貨物費計 | 478 | 421 |
| 内訳: 荷役費及び接続費 | 430 | 376 |
| 歩金仲介料 | 38 | 38 |
| 一般貨物費 | 9 | 7 |
| 燃料費 | 731 | 654 |
| 雑費 | 9 | 12 |
| 合計 | 1,404 | 1,261 |

【MEMO】