



**2011年度(2012年3月期)
第3四半期 決算説明資料**

2012年1月31日

株式会社 商船三井

HP

目次

2011年度 第3四半期 連結決算概要	2
2011年度 第3四半期 連結決算の要点	4
2011年度 通期 連結決算見通し	6
2011年度 業績予想の要点	8

[補足資料]

2011年度 第3四半期 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2011年度				2010年度				増減	
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績		
売上高	3,491	3,682	3,563	10,736	3,969	4,058	3,776	11,804	△1,068	△9%
営業利益	△86	△14	△83	△183	390	435	256	1,083	△1,266	-
経常利益	△83	△37	△65	△186	392	410	253	1,056	△1,242	-
当期純利益	△80	△84	△86	△251	208	274	78	560	△811	-

為替(期中平均)	¥81.80/\$	¥78.72/\$	¥76.79/\$	¥79.10/\$	¥91.44/\$	¥87.78/\$	¥83.36/\$	¥87.53/\$	△¥8.43/\$
燃料単価(期中平均)	\$625/MT	\$664/MT	\$678/MT	\$656/MT	\$474/MT	\$469/MT	\$485/MT	\$475/MT	+\$181/MT

■ 連結 経常利益 前年同期比増減要因分析

【2010年12月期→2011年12月期】

円高	△126 億円	当期 ¥79.10/\$; ¥8.43 の円高
燃料油価格上昇	△272 億円	当期 \$656/MT; \$181 上昇
積取り・運賃変動等	△1,035 億円	
コスト削減	+167 億円	
持分法投資損益増減	△42 億円	
その他(調整額含む)	+66 億円	
(差し引き)	△1,242 億円	

[セグメント別]

(単位: 億円、億円未満切捨)

		2011年度				2010年度				増減	
		1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績		
不定期専用船事業	売上高	1,705	1,828	1,816	5,350	2,098	2,017	1,907	6,023	△673	△11%
	経常利益	△47	△14	△2	△64	279	217	131	628	△692	-
コンテナ船事業	売上高	1,391	1,426	1,306	4,124	1,464	1,620	1,446	4,531	△407	△9%
	経常利益	△54	△51	△121	△226	85	173	80	339	△565	-
フェリー・内航事業	売上高	114	136	142	393	121	136	130	388	+5	+1%
	経常利益	△14	2	5	△6	△9	6	3	0	△6	-
関連事業	売上高	261	266	280	809	266	268	270	805	+4	+0%
	経常利益	23	24	25	72	26	26	27	80	△8	△10%
その他事業	売上高	17	23	17	58	18	16	20	55	+3	+5%
	経常利益	5	4	28	38	5	5	10	21	+17	+81%
調整(消去・全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	4	△3	△1	0	5	△19	0	△13	+13	-
連結	売上高	3,491	3,682	3,563	10,736	3,969	4,058	3,776	11,804	△1,068	△9%
	経常利益	△83	△37	△65	△186	392	410	253	1,056	△1,242	-

●「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 第3四半期 連結決算の要点 (I)

【概況】

- 先進国経済が低成長に留まる中、海運市況の停滞長引く。
⇒コンテナ船、ドライバルク船、油送船の収益低迷。
- 円高・燃料油高が3Q/2011(10-12月)に更に昂進し、業績を一層圧迫。
⇒1Q、2Qに続き3Q/2011も全社ベースでの赤字を計上。

【セグメント別】 [1-3Q/2011(9ヶ月)経常利益実績 (前年同期比増減)]

不定期専用船事業 [▲64億円 (▲692億円)]

- ドライバルク船部門：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、スポット運航船については4船型(Capesize, Panamax, Handymax, Small Handy)ともに前年同期からの市況レベル下落により大幅減益。
 - Capesizeについては2011年前半の天候不順等に起因する市況下落から回復し、3Qは日建て3万ドル前後で推移。2011年通年では中国を中心とする鉄鋼原料輸入需要底堅く、老齢船解撤、減速航海の広がりも寄与し船腹供給圧力を吸収。
 - Panamax以下の3船型は石炭、穀物の荷動きは堅調なるもインド産鉄鉱石の輸出減、タイ洪水による鋼材荷動き減、また、新造船の供給圧力もあり、市況の上値重い展開。

2011年度 第3四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

- 油送船部門 : 原油船(VLCC等)、プロダクト船とも市況回復に遅れ。中東からの輸出増でLPG船運賃上昇するも、部門全体の赤字継続。
 - VLCCについては、北半球の冬季需要の高まりを受け年末に向け市況改善見られるも、個船ベースの採算点には届かず。
- LNG船部門 : 長期輸送契約により安定収益を確保するも、円高等で減益。
- 自動車船部門 : 東日本大震災(2011年3月)の影響で日系自動車メーカーの荷量が大幅に減少し1Qの収益大幅悪化。その後、メーカーの生産回復に伴い、2Q、3Qの収益は改善。

回

コンテナ船事業 [▲226億円 (▲565億円)]

- 東西航路(アジア/北米航路、アジア/欧州航路)を中心に荷動きが想定より伸び悩み需給軟化 ⇒ 特にアジア/欧州航路(往航)で運賃が大幅に下落。高騰を続ける燃料油価格も損益を圧迫。

■東西航路荷動き(トレード全体)

アジア/北米航路(往航): +0.2% (2011年1-12月実績, 出所:Piers/JoC)

アジア/欧州航路(往航): +3.6% (2011年1-11月実績, 出所:CTS統計)

- サービス改編によるスペース供給調整、減速航海の深度化による燃料費削減等に取り組むも大幅損失を計上。

【コスト削減】 通期増額目標(全社)225億円に対し、1-3Qで167億円を達成(達成率74%)。

2011年度 通期 連結決算見通し

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

	2011年度							2010年度 通期実績	増減
	上期 実績	下期		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異			
		3Q実績	4Q見込み				見込み		
売上高	7,173	3,563	3,563	7,127	14,300	14,500	△ 200	15,436	△ 1,136
営業利益	△ 100	△ 83	△ 66	△ 150	△ 250	0	△ 250	1,234	△ 1,484
経常利益	△ 121	△ 65	△ 83	△ 149	△ 270	0	△ 270	1,216	△ 1,486
当期純利益	△ 164	△ 86	△ 39	△ 126	△ 290	△ 40	△ 250	582	△ 872
為替(期中平均)	¥80.26/\$	¥76.79/\$	¥77.00/\$	¥76.90/\$	¥78.58/\$	¥78.63/\$	△¥0.05/\$	¥86.48/\$	△¥7.90/\$
燃料単価(期中平均)	\$645/MT	\$678/MT	\$700/MT	\$689/MT	\$667/MT	\$652/MT	+\$15/MT	\$490/MT	+\$177/MT

(参考)

為替Sensitivity	(2011年度4Q)	±1.0億円/1¥・3ヶ月 (最大)
燃料単価Sensitivity	(2011年度4Q)	±0.2億円/1\$・3ヶ月 (最大)
(連結経常損益ベース)		

* 2Q決算発表時(2011年10月31日)の予想

[セグメント別]

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)		2011年度							2010年度 通期実績	増減
		上期 実績	下期		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異			
			3Q実績	4Q見込み				見込み		
不定期専用船事業	売上高	3,534	1,816	1,850	3,666	7,200	7,300	△ 100	7,905	△ 705
	経常利益	△ 61	△ 2	△ 11	△ 14	△ 75	50	△ 125	708	△ 783
コンテナ船事業	売上高	2,818	1,306	1,275	2,582	5,400	5,500	△ 100	5,866	△ 466
	経常利益	△ 105	△ 121	△ 103	△ 225	△ 330	△ 200	△ 130	388	△ 718
フェリー・内航事業	売上高	251	142	127	269	520	520	+0	500	+20
	経常利益	△ 12	5	△ 1	4	△ 8	△ 9	+1	△ 5	△ 3
関連事業	売上高	528	280	290	572	1,100	1,100	+0	1,084	+16
	経常利益	47	25	22	48	95	100	△ 5	106	△ 11
その他事業	売上高	40	17	21	40	80	80	+0	79	+1
	経常利益	10	28	△ 1	28	38	40	△ 2	33	+5
調整(消去・全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	0	△ 1	11	10	10	19	△ 9	△ 15	+25
連結	売上高	7,173	3,563	3,563	7,127	14,300	14,500	△ 200	15,436	△ 1,136
	経常利益	△ 121	△ 65	△ 83	△ 149	△ 270	0	△ 270	1,216	△ 1,486

●「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。

* 2Q決算発表時(2011年10月31日)の予想

2011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(10/31)	今回(1/31)
経常利益	0億円	⇒ ▲270億円

※為替前提 : 4Q- 77円/ドル (前回- 77円/ドル) (4Q Sensitivity ±1億円/¥1、3ヶ月)

燃料油価格前提 : 4Q- 700ドル/MT (前回- 660ドル/MT) (4Q Sensitivity ±0.2億円/\$1、3ヶ月)

【セグメント別】 [予想経常利益 (10/31発表値からの増減)]

不定期専用船事業 [▲75億円 (▲125億円)]

●ドライバルク船部門 : 3Q実績を織り込むとともに、各船型の4Q市況前提を足元に照らして下方修正⇒通期予想利益を下方修正。

■4Q市況前提の変更(前回⇒今回)

- ・Capesize 2.5⇒1.0万ドル/日 (※)
- ・Panamax 1.7⇒1.0万ドル/日 (※)
- ・Handymax 1.6⇒0.9万ドル/日 (※)
- ・Small Handy 1.2⇒0.8万ドル/日 (※)

※昨年末からのブラジル南部豪雨による鉄鉱石出荷の減少、中国の旧正月休み(本年1月下旬)、タイ洪水被害等の影響で足元のドライバルク市況は軟調なるも、こうした一時的要因の剥落、及び、南米新穀の出荷開始(3月)、減速航海の更なる広がり等で今後は市況回復に向かうと想定。

2011年度 業績予想の要点 (II)

●油送船部門 : 3Q実績を織り込むとともに、プロダクト船の4Q市況前提を足元に照らして修正⇒通期予想利益を下方修正。

■プロダクト船(MR)4Q市況前提 : 前回から14%引き下げ。

※今後のVLCC市況については、新興国が牽引する原油輸入需要増、減速航海の進展、VLCC運航各社による減船への取り組み等を通じて採算ラインに向けた回復軌道を辿ると想定。また、2012年2月に開始予定のVLCC共同運航による配船効率向上効果を期待。

コンテナ船事業 [▲330億円 (▲130億円)]

・3Q実績を織り込むとともに、4Qの積取り数量、運賃の想定を変更。

⇒特にアジア/欧州航路(往航)については4Qの運賃想定を大幅に下方修正。

・引き続き供給調整を含む航路運営合理化とコスト削減に努め、業績改善に向けて最大限注力する。(※)

※欧州航路に関する新たな取り組み「G6アライアンス」は、2012年4月頃のサービス開始に向け準備中。来期以降に効果。

【配当】通期予想配当1株あたり5円(中間2.5円(実施済)+期末2.5円)を据置き

[補足資料]

ドライバルク船市況

1. 2010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	2010年度				
		上期		下期		通期
		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)	
ケープサイズ	4航路平均	38,400	26,300	34,400	8,400	26,900
パナマックス	4航路平均	30,900	21,700	18,200	14,500	21,300
ハンディマックス	5航路平均	27,800	19,800	17,300	14,300	19,800
スモールハンディ	6航路平均	20,000	15,200	12,800	10,700	14,700

実績出典: The Baltic Exchange

2. 2011年度 ドライバルク船市況前提 単位:USDル

船型	対象航路 (実績のみ)	2011年度				
		上期		下期		通期
		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 見通し (*2)	
ケープサイズ	4航路平均	8,600	17,100	28,600	10,000	16,100
パナマックス	4航路平均	13,800	12,900	14,700	10,000	12,800
ハンディマックス	5航路平均	14,600	14,000	14,700	9,000	13,100
スモールハンディ	6航路平均	11,500	10,100	10,000	8,000	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. 2010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)	2010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)	2010年ベース	88	52	58	70	67
【Arabian Gulf - East】	(2011年ベース)	(72)	(43)	(48)	(58)	(55)
石油製品船(MR型)		139	137	139	135	138
【Singapore - Japan】						

実績出典: The Baltic Exchange

2. 2011年度 油送船市況前提

単位:ワールドスケール(WS)

船型	WS参照年 (VLCC)	2011年度				
		上期		下期		通期
		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 見通し (*2)	
原油船(VLCC)	2011年ベース	53	47	54	68	56
【Arabian Gulf - East】	(2012年ベース)	(44)	(39)	(46)	(57)	(47)
石油製品船(MR型)		151	153	153		
【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. 2010年度(実績)

(1,000台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2010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	823	862	1,685	940	963	1,903	3,588

2. 2011年度(実績・予想)

(1,000台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2011年度						
	上期 実績(A)			下期 見通し(B)		通期 (A)+(B)	
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期 見通し			
合計	765	862	1,627	1,004	1,013	2,017	3,644

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)

		2010年度					2011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	保有	142	166	166	151	624	157	156	146		
	稼働	144	165	129	123	561	132	141	134		
	消席率	101%	99%	78%	82%	90%	84%	90%	92%		
復	保有	132	165	166	154	617	156	158	148		
	稼働	78	87	93	82	341	83	74	87		
	消席率	59%	53%	56%	53%	55%	53%	47%	59%		

欧州航路(アジア/欧州)

		2010年度					2011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	保有	92	107	109	110	418	112	118	114		
	稼働	92	107	109	110	418	104	118	102		
	消席率	100%	100%	100%	100%	100%	93%	100%	90%		
復	保有	92	107	109	110	419	115	117	116		
	稼働	60	60	64	67	251	69	64	68		
	消席率	65%	56%	59%	60%	60%	60%	55%	59%		

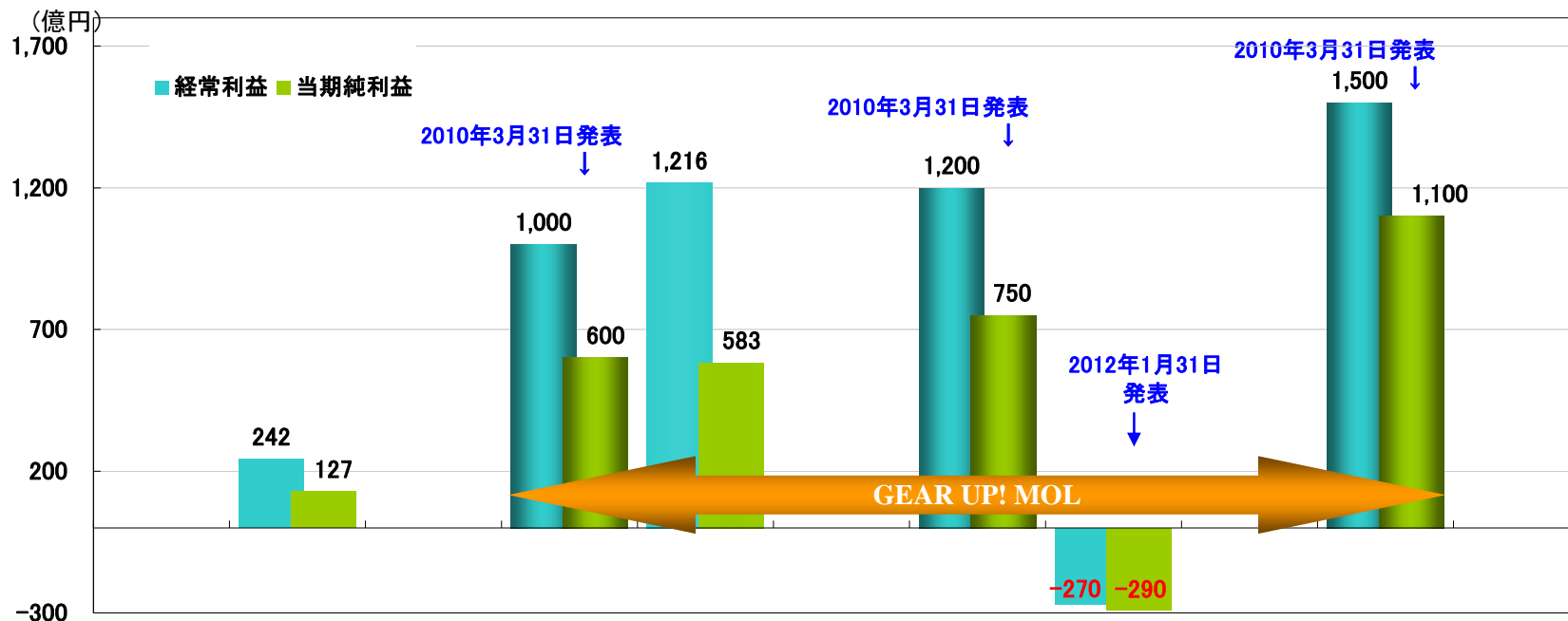
運賃推移(指数表示 2008年度 第1四半期=100)

	2010年度				2011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	99	107	98	94	92	91	86	
燃料単価(\$/MT)	474	469	485	535	625	664	678	

*リーマンショック後の最低値

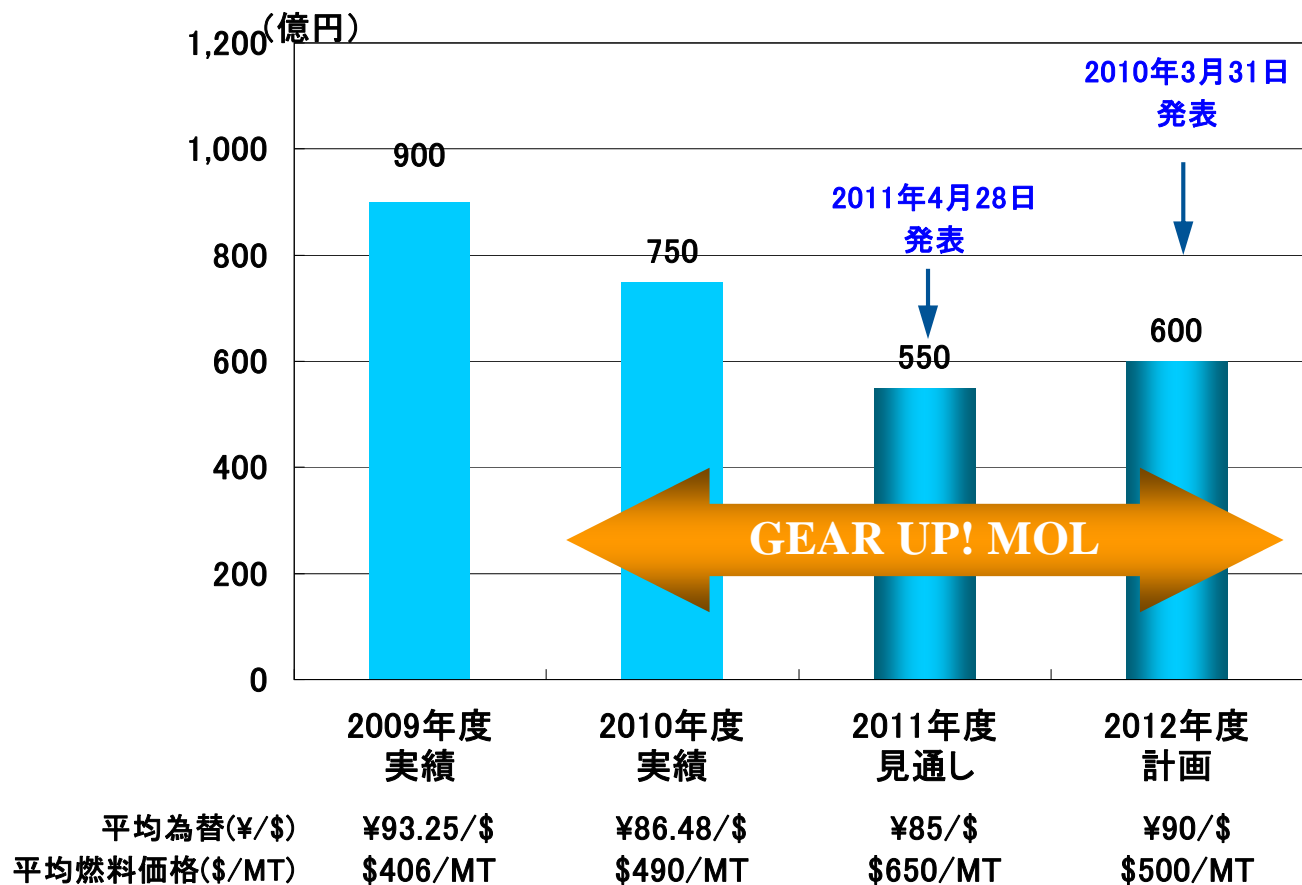
2009年度
第1四半期
70
313

GEAR UP! MOL 全体利益計画



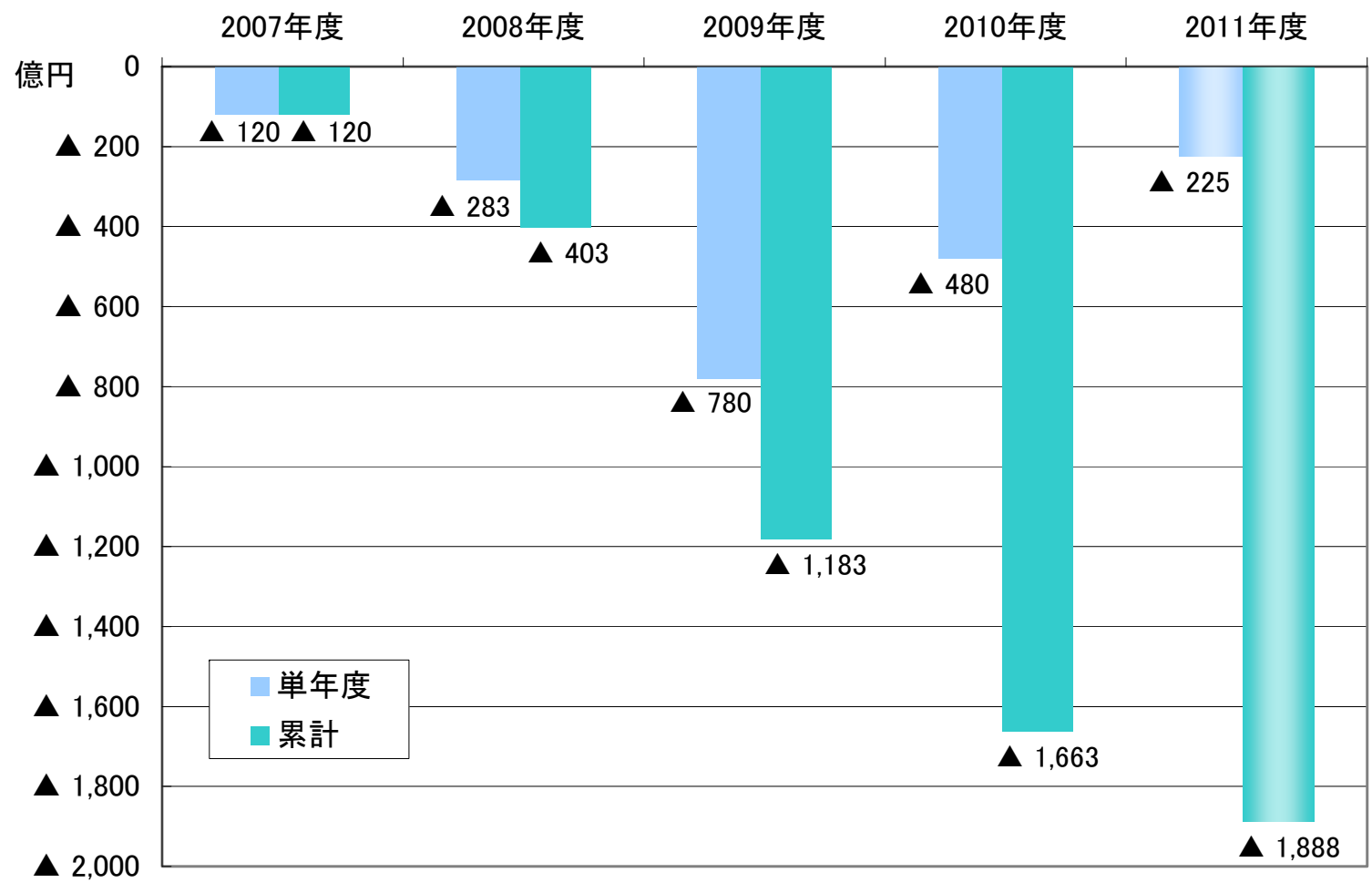
	2009年度 実績	2010年度		2011年度		2012年度 計画
		計画	実績	計画	見通し	
売上高	13,480	15,500	15,437	17,000	14,300	18,000
営業利益	209	1,000	1,234	1,200	-250	1,500
売上高經常利益率	1.8%	6.5%	7.9%	7.1%	-1.9%	8.3%
平均為替(¥/\$)	¥93.25/\$	¥90/\$	¥86.48/\$	¥90/\$	¥78.58/\$	¥90/\$
平均燃料油価格(\$/MT)	\$406/MT	\$500/MT	\$490/MT	\$500/MT	\$667/MT	\$500/MT

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)

コスト削減の推移(直近5年間)



← MOL ADVANCE →

← GEAR UP! MOL

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

(2011年度第3四半期累計)

(億円)

営業外収益 133

うち:

受取利息	7
受取配当金	58
持分法投資利益	25
その他営業外収益	41

営業外費用 136

うち:

支払利息	82
為替差損	27
その他営業外費用	26

2. 連結 特別利益・損失明細 (2011年度第3四半期累計)

(億円)

特別利益 88

うち:

固定資産売却益	68
その他特別利益	20

特別損失 202

うち:

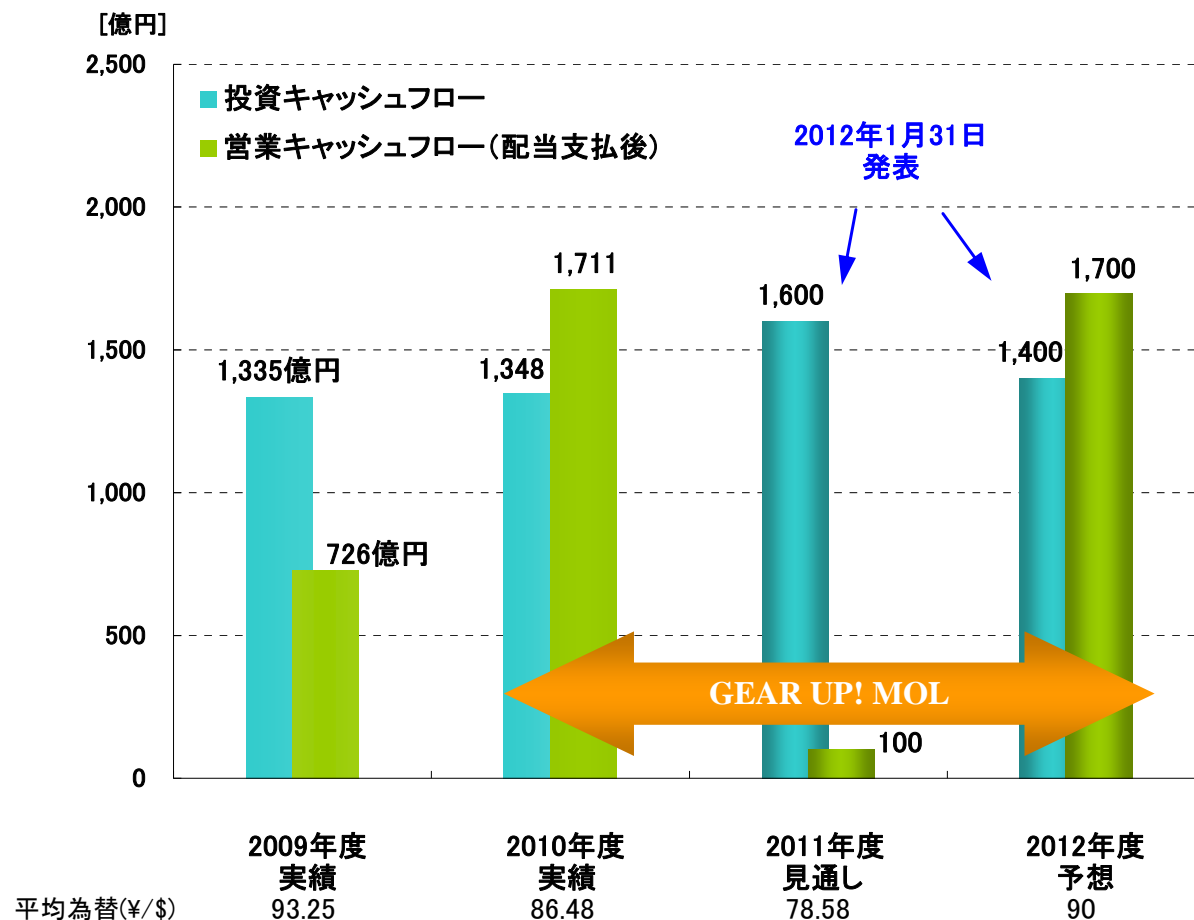
固定資産売却損	3
固定資産除却損	10
減損損失	16
投資有価証券評価損	144
備船解約金	3
その他特別損失	22

3. 単体 運航費明細

(億円)
(2011年度第3四半期累計) (2010年度第3四半期累計)

港費	516	546
貨物費計	1,259	1,351
内訳: 荷役費及び接続費	1,127	1,196
歩金仲介料	106	133
一般貨物費	25	22
燃料費	2,084	1,784
雑費	40	29
合計	3,900	3,713

キャッシュフロー

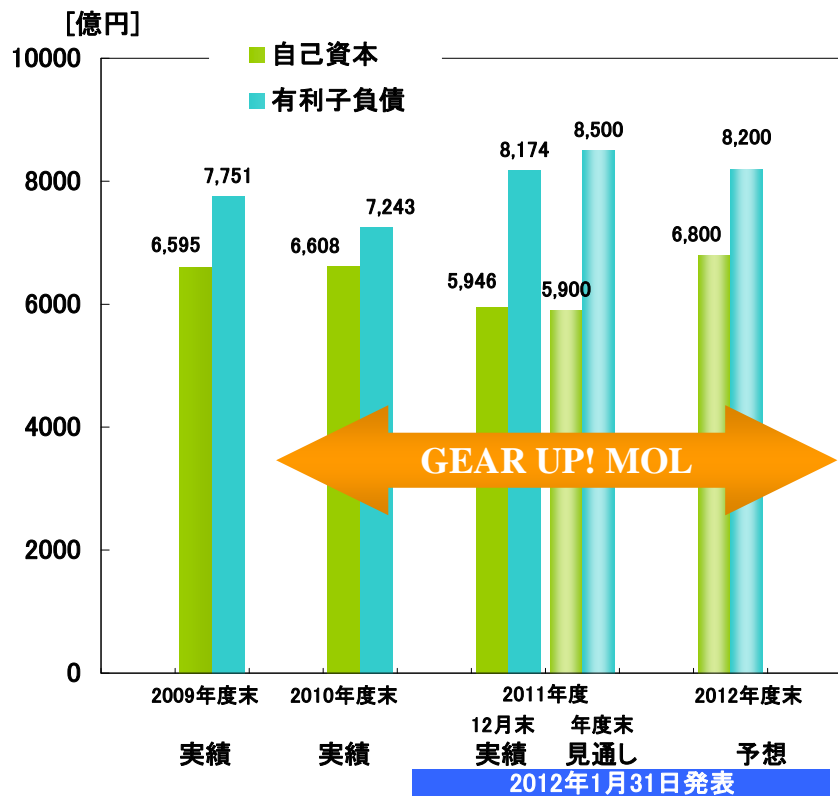


※従来本頁には、キャッシュフローと設備投資額のグラフを掲載し、キャッシュフローは簡易計算式(*1)に基づいた数値を、また、設備投資額は固定資産取得に関わる支出額を表示していたが、2011年度第1四半期より、それぞれ連結キャッシュフロー計算書の営業キャッシュフロー(*2)及び投資キャッシュフローに準じた数値表示に変更した。

(*1) 簡便法キャッシュフロー＝「当期純利益 + 減価償却 - 配当支払額」

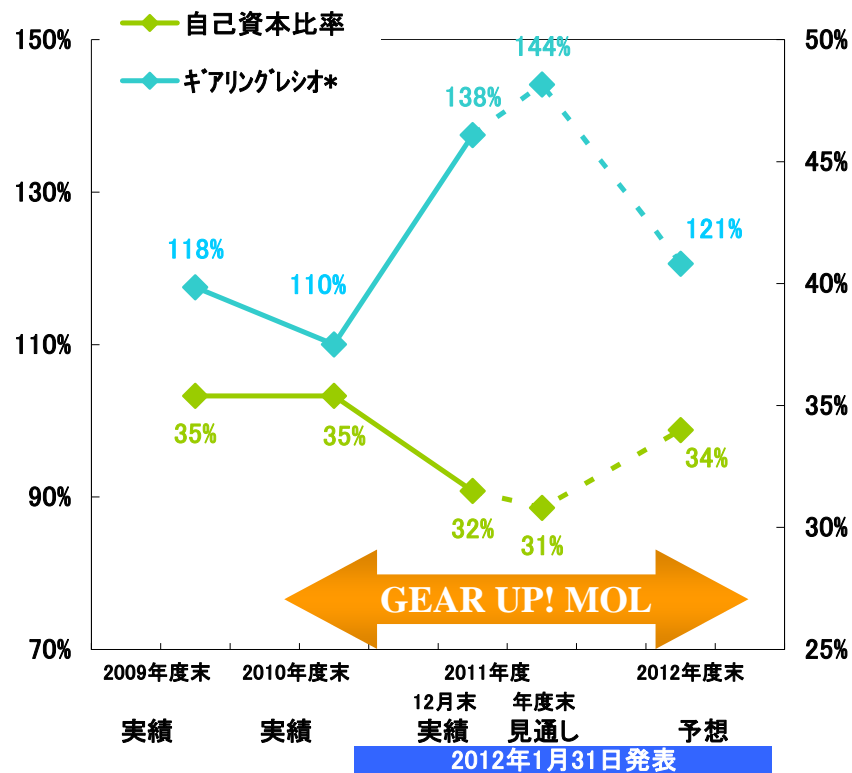
(*2) 但し、営業キャッシュフローより配当支払額は控除

財務計画



期末為替(¥/\$)	2009年度末	2010年度末	2011年度	2012年度末
単体	93.04	83.15	77.74	90
海外会社	92.10	81.49	76.65	90

ギアリングレシオ



*ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本