



2011年度(2012年3月期)  
第2四半期 決算説明資料

2011年10月31日  
株式会社 商船三井

HP

## 目次

2011年度 第2四半期 連結決算概要	2
2011年度 第2四半期 連結決算の要点	4
連結 経常利益 前年同期比増減要因分析	5
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2四半期 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2011年度			2010年度 上期実績	増減	'11/07/29 1Q決算時予想	増減
	1Q実績	2Q実績	上期実績				
売上高	3,491	3,682	7,173	8,028	△855	7,200	△27
営業利益	△ 86	△ 14	△ 100	826	△926	30	△130
経常利益	△ 83	△ 37	△ 121	803	△924	30	△151
当期純利益	△ 80	△ 84	△ 164	482	△646	10	△174
為替(期中平均)	¥81.80/\$	¥78.72/\$	¥80.26/\$	¥89.61/\$	△¥9.35/\$	¥80.90/\$	△¥0.64/\$
燃料単価(期中平均)	\$625/MT	\$664/MT	\$645/MT	\$471/MT	+\$174/MT	\$637/MT	+\$8/MT

## [セグメント別]

(単位: 億円、億円未満切捨)

		2011年度			2010年度 上期実績	増減	'11/07/29 1Q決算時予想	増減
		1Q実績	2Q実績	上期実績				
不定期専用船事業	売上高	1,705	1,828	3,534	4,115	△581	3,530	+4
	経常利益	△47	△14	△61	497	△558	△25	△36
コンテナ船事業	売上高	1,391	1,426	2,818	3,084	△266	2,850	△32
	経常利益	△54	△51	△105	259	△364	△30	△75
フェリー・内航事業	売上高	114	136	251	258	△7	250	+1
	経常利益	△14	2	△12	△2	△10	△10	△2
関連事業	売上高	261	266	528	535	△7	540	△12
	経常利益	23	24	47	52	△5	50	△3
その他	売上高	17	23	40	34	+6	30	+10
	経常利益	5	4	10	10	+0	30	△20
調整(消去・全社)	売上高	—	—	—	—	—	—	—
	経常利益	4	△3	0	△13	+13	15	△15
連結	売上高	3,491	3,682	7,173	8,028	△855	7,200	△27
	経常利益	△83	△37	△121	803	△924	30	△151

●「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

## 2011年度 第2四半期 連結決算の要点

### 【概況】

- 欧米経済の不透明感を背景に荷動き、運賃市況が停滞(コンテナ船、油送船)。
- コスト削減(上/11期実績87億円)を進めるも、円高・燃料油高も業績を大きく圧迫し、1Q/11に続き 2Q/11も全社ベースでの赤字を計上。
- 但し、自動車船の回復を主因に経常赤字幅は1Q⇒2Qと半減。業績回復方向に。

### 【セグメント別】 [上/11期経常利益実績 (上/10期比増減)]

#### 不定期専用船事業 [ ▲61億円 (▲558億円) ]

- ドライバルク船部門：4船型(Capesize, Panamax, Handymax, Small Handy)ともに前年同期比市況下落するも、中長期契約の寄与で黒字確保。Capesizeについては昨年末以降の豪州・ブラジル天候不順等に起因する市況下落からはようやく回復(8月下旬)。
- 油送船部門：VLCC等の原油船、プロダクト船とも市況回復遅い。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。
- 自動車船部門：東日本大震災(11年3月)の影響で日本出し荷量が大幅に減少し、上/11期は赤字に転ず(但し2Qは黒字復帰)。

#### コンテナ船事業 [ ▲105億円 (▲364億円) ]

- 東西航路で荷動きが想定を下回り計画運賃未達。燃料油価格高騰も損益の重しに。
- －北米往航：積取り(上/10期⇒上/11期)▲12%。年1回の運賃交渉(5月)では目標未達。
  - －欧州往航：積取り(上/10期⇒上/11期)+12%。運賃(上/10期⇒上/11期)約3割下落

## 連結 経常利益 前年同期比増減要因分析

【2010年上期→2011年上期】

円高	△94 億円	当期 ¥80.26/\$; ¥9.35 の円高
燃料油価格上昇	△174 億円	当期 \$645/MT; \$174 上昇
積取り・運賃変動等	△746 億円	
コスト削減	+87 億円	
持分法投資損益増減	△36 億円	
その他(調整額含む)	+39 億円	
(差し引き)	△924 億円	

# 2011年度 通期 連結決算見通し

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2011年度			2010年度 通期実績	増減	'11/07/29 1Q決算時予想	増減
	上期実績	下期見込み	通期見通し				
売上高	7,173	7,326	14,500	15,436	△936	15,000	△500
営業利益	△100	100	0	1,234	△1,234	350	△350
経常利益	△121	121	0	1,216	△1,216	350	△350
当期純利益	△164	124	△40	582	△622	170	△210
為替(期中平均)	¥80.26/\$	¥77.00/\$	¥78.63/\$	¥86.48/\$	△¥7.85/\$	¥80.45/\$	△¥1.82/\$
燃料単価(期中平均)	\$645/MT	\$660/MT	\$652/MT	\$490/MT	+\$162/MT	\$644/MT	+\$8/MT

(参考)

為替Sensitivity (2011年度下期)	±9.0億円/1¥	(最大)
燃料単価Sensitivity (2011年度下期)	±0.6億円/1\$	(最大)
(連結経常損益ベース)		

## [セグメント別]

(単位: 億円、億円未満切捨)

		2011年度			2010年度 通期実績	増減	'11/07/29 1Q決算時予想	増減
		上期実績	下期見込み	通期見通し				
不定期専用船事業	売上高	3,534	3,765	7,300	7,905	△605	7,450	△150
	経常利益	△61	111	50	708	△658	145	△95
コンテナ船事業	売上高	2,818	2,681	5,500	5,866	△366	5,850	△350
	経常利益	△105	△94	△200	388	△588	50	△250
フェリー・内航事業	売上高	251	268	520	500	+20	520	+0
	経常利益	△12	3	△9	△5	△4	△9	+0
関連事業	売上高	528	571	1,100	1,084	+16	1,110	△10
	経常利益	47	52	100	106	△6	100	+0
その他	売上高	40	39	80	79	+1	70	+10
	経常利益	10	29	40	33	+7	40	+0
調整(消去・全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	0	18	19	△15	+34	24	△5
連結	売上高	7,173	7,326	14,500	15,436	△936	15,000	△500
	経常利益	△121	121	0	1,216	△1,216	350	△350

●「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



## 2011年度 業績予想の要点

### 【概況】

#### 通期業績予想を再度下方修正

	期初(4/28)	前回(7/29)	今回(10/31)
経常利益	600億円	⇒ 350億円	⇒ 0億円

※為替前提 : 下期- 77円/ドル (前回-80円/ドル) (下期 Sensitivity ±9億円/¥1)

燃料油価格前提 : 下期- 660ドル/MT (前回-650ドル/MT) (下期 Sensitivity ±0.6億円/\$1)

### 【セグメント別】 [予想経常利益 (7/29発表値からの増減)]

#### 不定期専用船事業 [50億円 (▲95億円)]

- ドライバルク船部門 :
  - Capesize市況については、中国による鉄鉱石・石炭(発電用を含む)輸入の堅調、豪伯山元からの出荷順調、老齢船解撤の進展等により、供給圧力は続くものの今後の底堅い推移を想定し、下期前提を上方修正(1.8⇒2.5万ドル/日)。
  - Panamax以下については、中国向けの穀物・石炭輸送、インド向け石炭輸送堅調等により足元レベルが続くと想定。
  - 但し、部門通期利益予想は上期分を反映し小幅下方修正。
- 油送船部門 :
  - 市況回復の遅れを受け、原油船・プロダクト船の下期市況前提を下方修正(VLCCについては、WS68⇒WS64)。上期の市況下ブレ影響と合わせ、通期予想を大幅下方修正。
  - 今後については油送船での減速航海進展、また、冬場の需要期を迎える点、及び、原油船に関してはボスポラス海峡通航制限の影響による需給引き締まりを予想。

- 自動車船部門 : ー国内自動車メーカーの生産復旧は当初想定以上に早く、日本出し完成車輸出台数は8月には前年同月並に回復。  
ー下/11期は海外での販売シェア回復を睨んだ堅調な出荷を予想。

### コンテナ船事業 [▲200億円 (▲250億円)]

- ・東西往航の荷動き停滞を受け、輸送キャパシティ、積取り量、運賃想定を下方修正。
- ・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。

【タイ洪水の影響】自動車船事業及びコンテナ船事業への影響を一定額織り込み。

【コスト削減】当初計画150億円 ⇒ 前回発表200億円 ⇒ 今回更なる目標積み上げ  
最新通期予想**225億円**

【配当】通期予想配当1株あたり5円(中間2.5円+期末2.5円)を据置き

# 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ドル

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ドル

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)	見通し (*2)	見通し (*2)
ケープサイズ	4航路平均	8,600	17,100	25,000	18,900
パナマックス	4航路平均	13,800	12,900	17,000	15,200
ハンディマックス	5航路平均	14,600	14,000	16,000	15,200
スモールハンディ	6航路平均	11,500	10,100	12,000	11,400

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)	見通し (*2)	見通し (*2)
原油船(VLCC)	2011年ベース	53	47	64	57
【Arabian Gulf - East】					
石油製品船(MR型)		151	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／航海傭船を含む)	2010年度				
			上期	下期	通期
	第1四半期	第2四半期			
合計	823	862	1,685	1,903	3,588

## 2. 2011年度(実績・予想)

(1,000台)

(完了ベース／航海傭船を含む)	2011年度				
			上期	下期	通期
	第1四半期	第2四半期	実績(A)	見通し(B)	(A)+(B)
合計	765	862	1,627	2,042	3,669

# 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
往航	保有	142	166	166	151	624	157	156			
	稼働	144	165	129	123	561	132	141			
	消席率	101%	99%	78%	82%	90%	84%	90%			
復航	保有	132	165	166	154	617	156	158			
	稼働	78	87	93	82	341	83	74			
	消席率	59%	53%	56%	53%	55%	53%	47%			

## 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
往航	保有	92	107	109	110	418	112	118			
	稼働	92	107	109	110	418	104	118			
	消席率	100%	100%	100%	100%	100%	93%	100%			
復航	保有	92	107	109	110	419	115	117			
	稼働	60	60	64	67	251	69	64			
	消席率	65%	56%	59%	60%	60%	60%	55%			

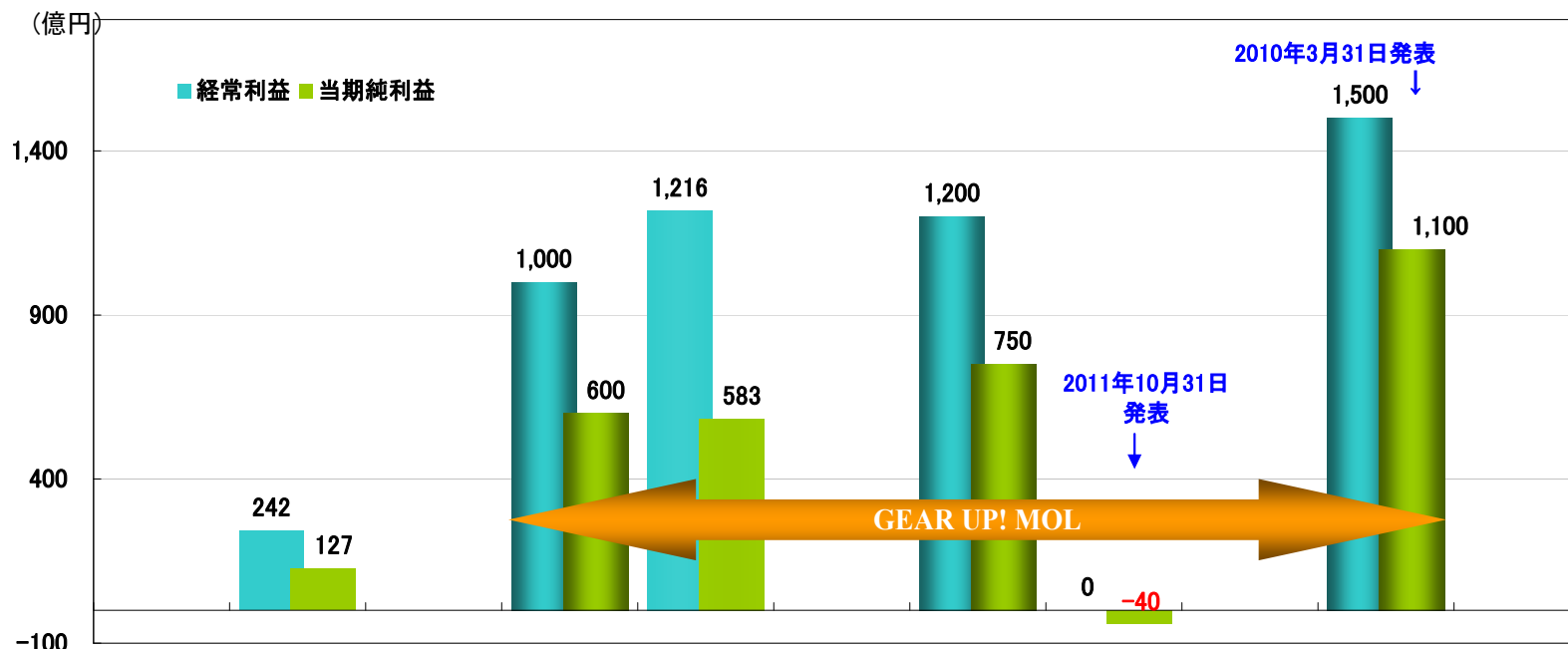
## 運賃推移(指数表示 2008年度 第1四半期=100)

	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		
燃料単価(\$/MT)	474	469	485	535	625	664		

\*リーマンショック後の最低値

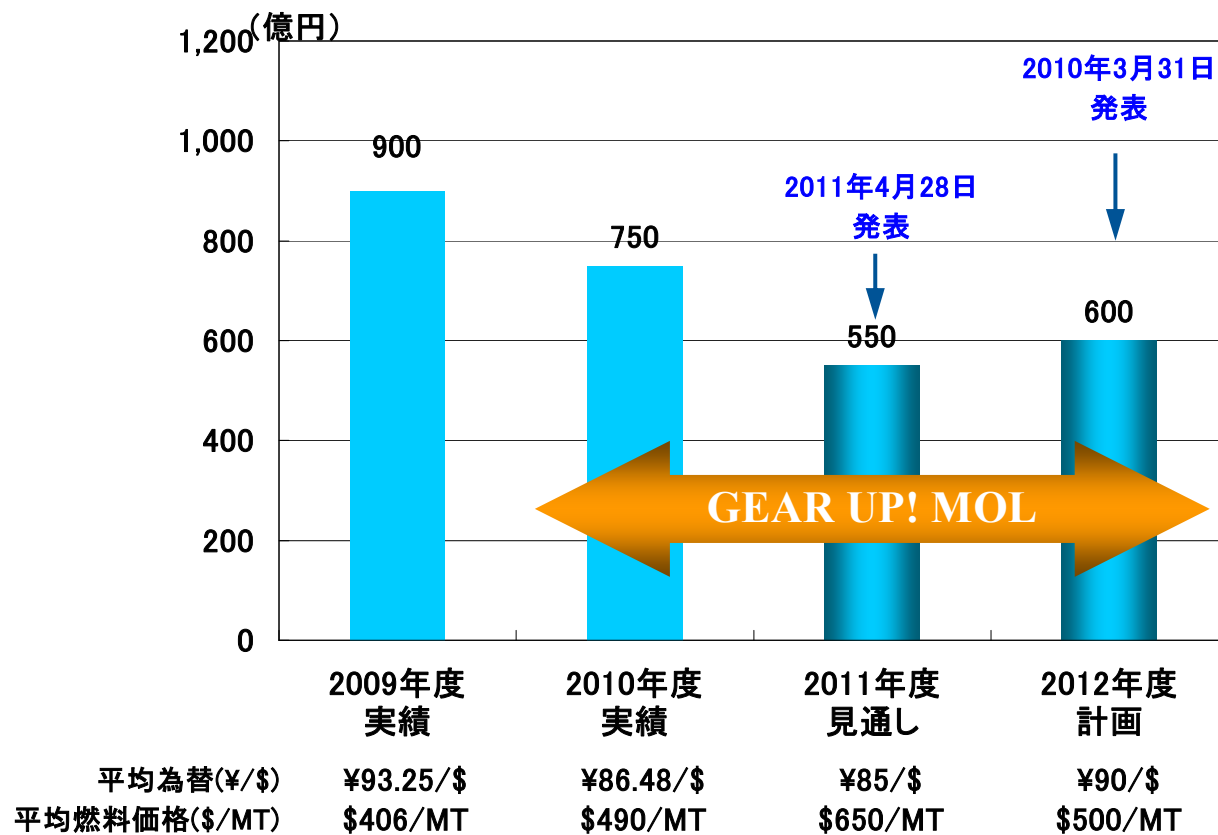
2009年度
第1四半期
70
313

# GEAR UP! MOL 全体利益計画



	2009年度	2010年度		2011年度		2012年度
	実績	計画	実績	計画	見通し	計画
売上高	13,480	15,500	15,437	17,000	14,500	18,000
営業利益	209	1,000	1,234	1,200	0	1,500
売上高經常利益率	1.8%	6.5%	7.9%	7.1%	0.0%	8.3%
平均為替(¥/\$)	¥93.25/\$	¥90/\$	¥86.48/\$	¥90/\$	¥78.63/\$	¥90/\$
平均燃料油価格(\$/MT)	\$406/MT	\$500/MT	\$490/MT	\$500/MT	\$652/MT	\$500/MT

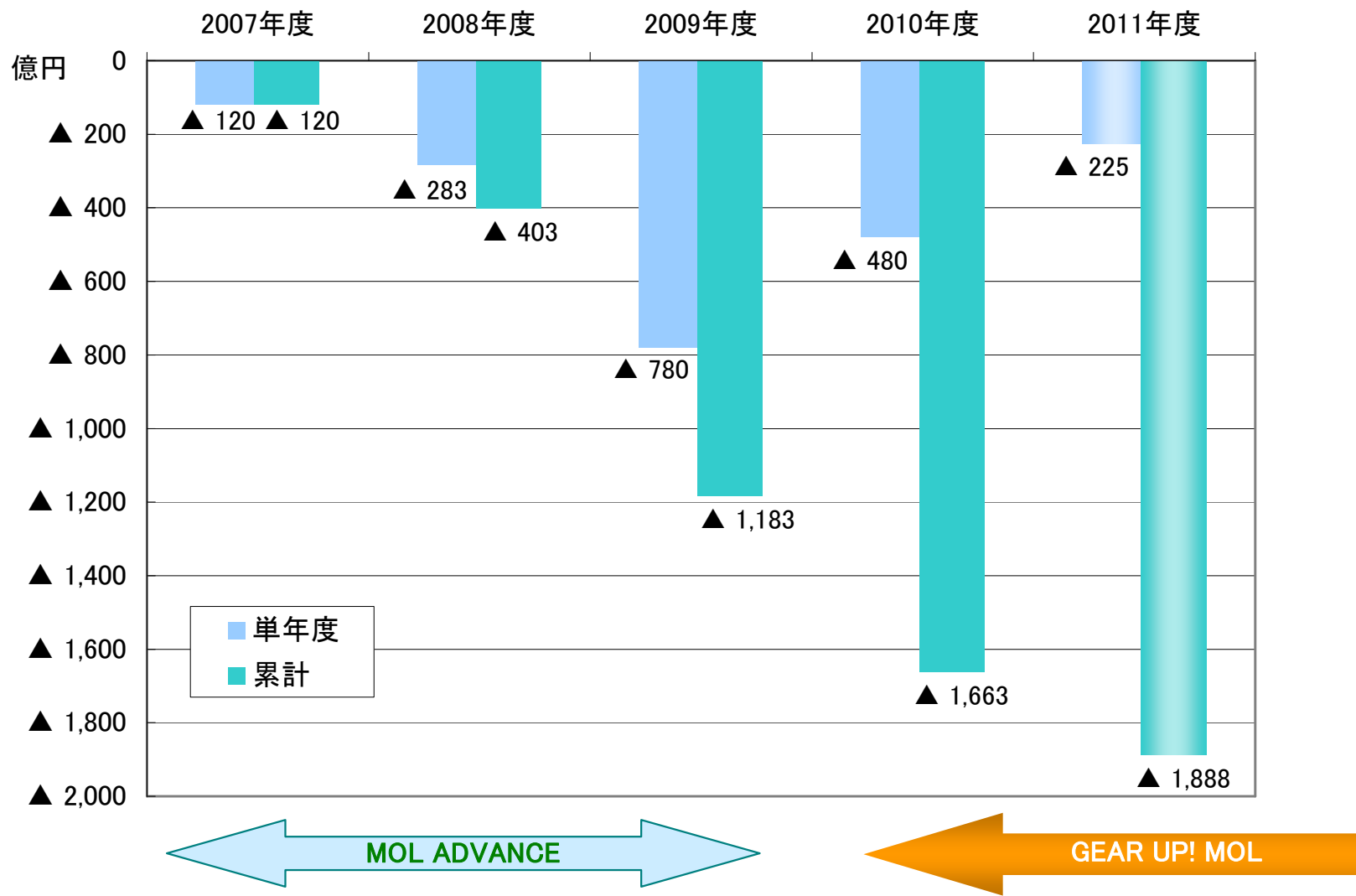
# 安定利益



『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)



# 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2四半期累計)

(億円)

【億円未満切捨】

営業外収益		71		営業外費用		92	
うち:				うち:			
	受取利息	7			支払利息	55	
	受取配当金	17			為替差損	19	
	持分法投資利益	15			その他営業外費用	16	
	その他営業外収益	31					

## 2. 連結 特別利益・損失明細

(2011年度第2四半期累計)

(億円)

【億円未満切捨】

特別利益		58		特別損失		112	
うち:				うち:			
	固定資産売却益	39			固定資産売却損	5	
	投資有価証券売却益	2			固定資産除却損	10	
	その他特別利益	16			投資有価証券評価損	81	
					傭船解約金	3	
					その他特別損失	12	

## 3. 単体 運航費明細

2011年度第2四半期累計

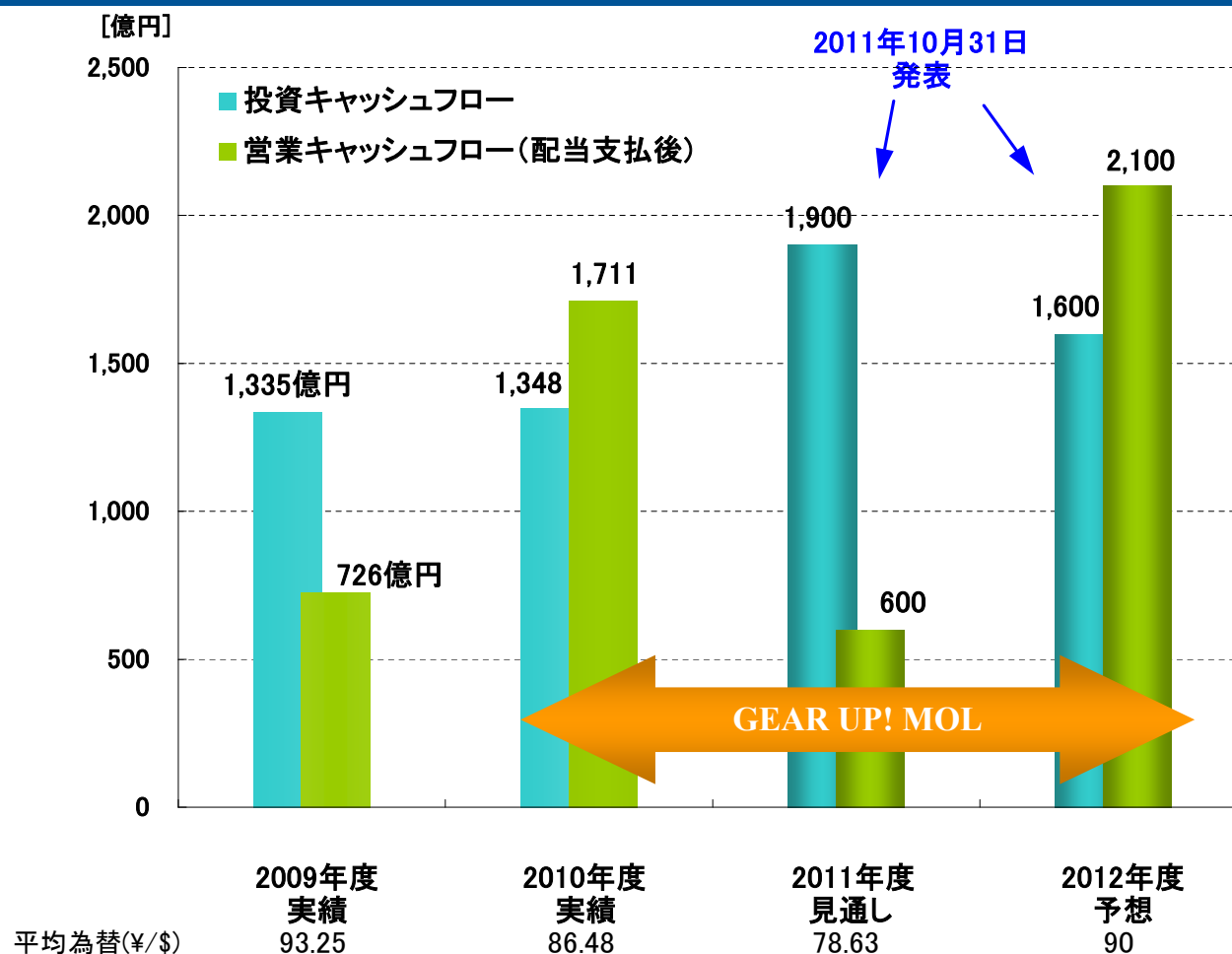
(億円)

【億円未満切捨】

2010年度第2四半期累計

港費	344	361
貨物費計	845	927
内訳: 荷役費及び接続費	756	818
歩金仲介料	72	94
一般貨物費	16	14
燃料費	1,371	1,188
雑費	28	20
合計	2,589	2,498

# キャッシュフロー

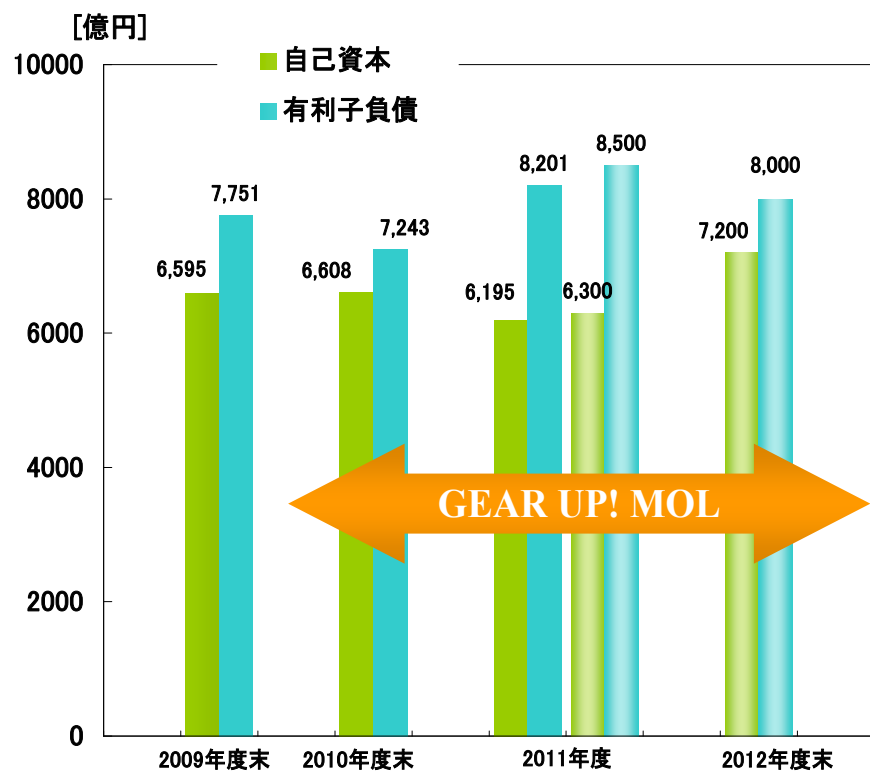


※従来本頁には、キャッシュフローと設備投資額のグラフを掲載し、キャッシュフローは簡易計算式(\*1)に基づいた数値を、また、設備投資額は固定資産取得に関わる支出額を表示していたが、2011年度第1四半期より、それぞれ連結キャッシュフロー計算書の営業キャッシュフロー(\*2)及び投資キャッシュフローに準じた数値表示に変更した。

(\*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」

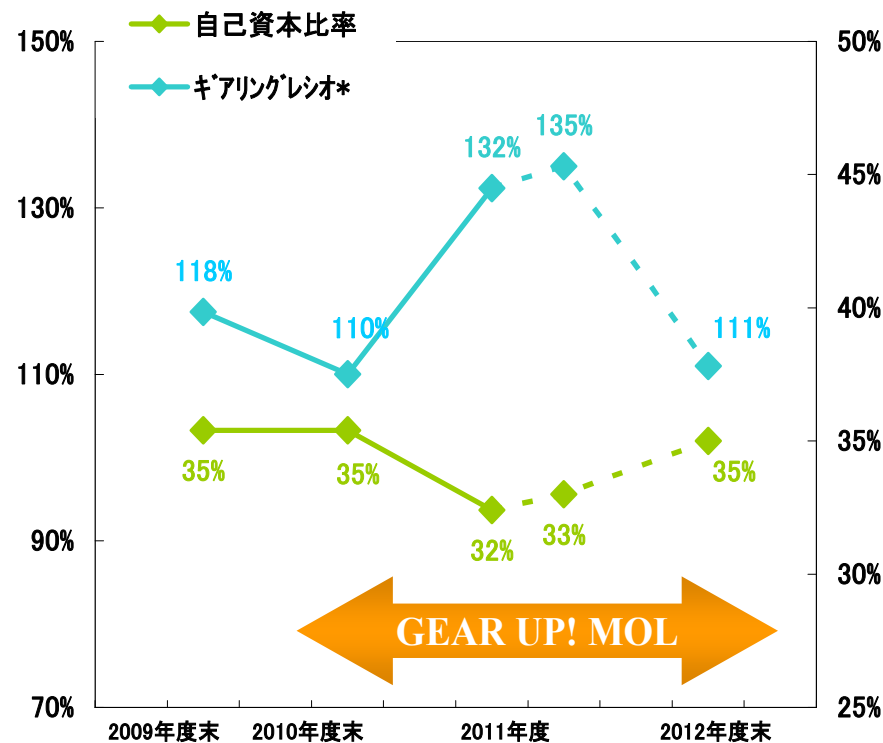
(\*2) 但し、営業キャッシュフローより配当支払額は控除

# 財務計画



ギアリングレシオ

自己資本比率



GEAR UP! MOL

GEAR UP! MOL

2011年10月31日発表

2011年10月31日発表

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	76.65	90
海外会社	92.10	81.49	80.73	90

\*ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本

# 船隊構成

			2011年9月末		2011年3月末	2010年9月末
			隻数	1,000dwt	隻数	隻数
ドライバルク船	撒積み船	Cape size	105	19,424	109	110
		Panamax	45	3,649	41	45
		Handymax	60	3,297	50	51
		Small Handy	32	989	28	31
	重量物船	7	88	8	7	
	木材チップ船	54	2,719	54	55	
	石炭船	37	3,268	36	36	
	一般貨物船	51	779	48	52	
	(小計)	391	34,213	374	387	
油送船	原油タンカー	50	13,404	48	49	
	プロダクトタンカー	61	3,514	60	53	
	ケミカルタンカー	85	2,238	85	84	
	LPGタンカー	13	627	13	13	
	(小計)	209	19,784	206	199	
LNG船	70	5,383	72	75		
自動車船	121	1,896	114	117		
コンテナ船	112	5,910	104	109		
フェリー・内航船	44	157	42	42		
客船	2	9	2	2		
その他	3	19	3	3		
合計		952	67,371	917	934	

註) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む