



2010年度(2011年3月期)  
第2四半期 決算説明資料

2010年10月  
株式会社 商船三井

## 目次

2010年度 第2四半期 連結決算概要	2
2010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
2010年度 通期 連結決算見通し	6
2010年度 業績予想の要点	8
[ 補足資料 ]	
船隊構成	10
連結営業外・特別損益／単体運航費	11
ドライバルク船市況	12
油送船市況	13
自動車輸送台数	14
主要コンテナ船航路消席状況・運賃推移	15
GEAR UP! MOL 全体利益計画	16
安定利益	17
キャッシュフロー・設備投資	18
財務計画	19

# 2010年度 第2四半期 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

	2010年度			2009年度 上期実績	増減	'10/07/29 1Q決算時予想	増減
	1Q実績	2Q実績	上期実績				
売上高	3,970	4,059	8,028	6,246	+1,783	7,900	+128
営業利益	391	435	826	△ 115	+941	700	+126
経常利益	392	411	803	△ 100	+903	700	+103
当期純利益	208	274	483	△ 99	+582	420	+63
為替(期中平均)	¥91.44/\$	¥87.78/\$	¥89.61/\$	¥96.03/\$	△¥6.42/\$	¥89.22/\$	+¥0.39/\$
燃料単価(期中平均)	\$474/MT	\$469/MT	\$471/MT	\$354/MT	+\$117/MT	\$477/MT	△\$6/MT

## [セグメント別]

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		2010年度			2009年度 上期実績	増減	'10/07/29 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	2,098	2,017	4,115	3,304	+811	4,100	+15
	経常利益	280	217	497	201	+296	460	+37
コンテナ船事業	売上高	1,464	1,620	3,085	2,157	+928	2,950	+135
	経常利益	85	174	259	△ 376	+635	170	+89
フェリー・内航事業	売上高	122	136	258	255	+3	260	△ 2
	経常利益	△ 10	7	△ 3	△ 11	+9	△ 2	△ 1
関連事業	売上高	267	268	535	485	+50	550	△ 15
	経常利益	26	26	53	55	△ 3	50	+3
その他事業	売上高	19	16	35	45	△ 10	40	△ 5
	経常利益	5	5	10	14	△ 3	6	+4
調整(消去・全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	5	△ 19	△ 14	17	△ 31	16	△ 30
連結	売上高	3,970	4,059	8,028	6,246	+1,783	7,900	+128
	経常利益	392	411	803	△ 100	+903	700	+103

●「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

## 2010年度 第2四半期 連結決算の要点

### 【概況】

- 先進国景気に減速懸念を孕みつつも、新興国の牽引で世界経済は緩やかに回復
- 世界最大級の高品質な船隊ポートフォリオを活かし、6四半期連続で経常増益

	4Q08	⇒	1Q09	⇒	2Q09	⇒	3Q09	⇒	4Q09	⇒	1Q10	⇒	2Q10
経常利益(億円)	▲148		▲115		15		138		205		392		411

### 【セグメント別】 [2010年度上期経常利益実績 (2009年度上期比増減)]

#### 不定期専用船事業 [497億円 (+296億円)]

- ドライバルク船部門：鉄鉱石売買契約の四半期毎更改化でCapesize市況の変動拡大⇒7月に1万ドル/日台まで下落するも、9月には4万ドル/日台を回復。Panamax以下は石炭、穀物輸送増加で堅調。前年同期比で大幅に増益。
- 油送船部門：7月以降VLCC市況低迷。プロダクト船市況も振るわず、部門全体の赤字継続。
- 自動車船部門：荷動きの復調続く。三国間輸送も好調。黒字確保。

#### コンテナ船事業 [259億円 (+635億円)]

荷動き・運賃市況ともに前年同期比大幅に改善。減速航海による燃料費削減、国内・海外組織の再編・要員適正化等の諸対策を実行しコスト競争力向上。

- －北米東航積取りは前年同期比40%増。年1回の運賃交渉では大幅値上げ達成。
- －欧州西航積取りは前年同期比37%増。運賃修復進展。

## 連結 経常利益 前年同期比増減要因分析

2009年度上期→2010年度上期

円高	△64 億円	当期 ¥89.61/\$; ¥6.42 の円高
燃料油価格上昇	△117 億円	当期 \$471/MT; \$117 上昇
積取り・運賃変動等	+848 億円	
コスト削減	+260 億円	内 コンテナ船事業120億円
持分法投資損益増減	+31 億円	
その他(調整額含む)	△55 億円	
(差し引き)	+903 億円	

# 2010年度 通期 連結決算見通し

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

	2010年度			2009年度 通期実績	増減	'10/07/29 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	8,028	7,472	15,500	13,480	+2,020	15,500	+0
営業利益	826	474	1,300	209	+1,091	1,200	+100
経常利益	803	497	1,300	242	+1,058	1,200	+100
当期純利益	483	167	650	127	+523	650	+0
為替(期中平均)	¥89.61/\$	¥80.00/\$	¥84.81/\$	¥93.25/\$	△¥8.44/\$	¥88.11/\$	△¥3.30/\$
燃料単価(期中平均)	\$471/MT	\$500/MT	\$486/MT	\$406/MT	+\$80/MT	\$488/MT	△\$2/MT

(参考)

為替Sensitivity (2010年度下期)	±9.0億円/1¥	(最大)
燃料単価Sensitivity (2010年度下期)	±0.7億円/1\$	(最大)
(連結経常損益ベース)		

## [セグメント別]

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		2010年度			2009年度 通期実績	増減	'10/07/29 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	4,115	3,885	8,000	7,217	+783	8,100	△100
	経常利益	497	323	820	670	+150	820	+0
コンテナ船事業	売上高	3,085	2,715	5,800	4,664	+1,136	5,700	+100
	経常利益	259	91	350	△ 569	+919	250	+100
フェリー・内航事業	売上高	258	252	510	508	+2	520	△10
	経常利益	△ 3	1	△ 2	△ 23	+21	1	△3
関連事業	売上高	535	585	1,120	998	+122	1,110	+10
	経常利益	53	57	110	97	+13	100	+10
その他事業	売上高	35	35	70	93	△23	70	+0
	経常利益	10	△ 0	10	13	△3	10	+0
調整(消去・全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	△ 14	26	12	55	△43	19	△7
連結	売上高	8,028	7,472	15,500	13,480	+2,020	15,500	+0
	経常利益	803	497	1,300	242	+1,058	1,200	+100

●「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



## 2010年度 業績予想の要点

### 【概況】

#### 業績予想を再度上方修正

	期初(4/27)	前回(7/29)	今回(10/29)
経常利益	1,000億円	⇒ 1,200億円	⇒ 1,300億円

※為替前提 : 下期- 80円/ドル (前回-87円/ドル) (下期Sensitivity ±9.0億円/¥1)  
燃料油価格前提 : 下期- 500ドル/MT (前回-500ドル/MT) (下期Sensitivity ±0.7億円/\$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 [820億円 (±0億円)]

●ドライバルク船部門 : Capesize市況の復調傾向を織り込み、下期前提を上方修正 (3.0⇒3.6万ドル/日)。一方、Panamax、Handymaxについては足元市況に照らし、若干下方修正 (2.0⇒1.9万ドル/日)。主に上期分を反映して通期予想利益を上方修正。

●油送船部門 : VLCC、プロダクト船の下期市況前提を下方修正し、通期予想利益を下方修正。

#### コンテナ船事業 [350億円 (+100億円)]

上期の上振れ分を取り込み、予想利益を大幅に上方修正。東西航路往航の下期の荷量低下傾向に関しては、タイムリーな供給調整で運賃下落は一定範囲内に留まると想定。

【コスト削減】当初計画455億円⇒通期予想480億円に積み上げ(うちコンテナ船240億円)

【配当】通期予想配当一株あたり10円(中間5円+期末5円)

# [ 補足資料 ]

# 船隊構成

			2010年9月末		2010年3月末	2009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	110	20,566	112	109
		Panamax	45	3,561	47	46
		Handymax	51	2,810	39	39
		Small Handy	31	913	30	34
	重量物船	7	88	7	8	
	木材チップ船	55	2,762	52	49	
	石炭船	36	3,140	36	36	
	一般貨物船	52	681	52	43	
	(小計)	387	34,520	375	364	
油送船	原油タンカー	49	13,253	46	47	
	プロダクトタンカー	53	3,111	51	56	
	ケミカルタンカー	84	2,209	85	78	
	LPGタンカー	13	614	13	10	
	(小計)	199	19,186	195	191	
LNG船		75	5,728	76	72	
自動車船		117	1,843	109	107	
コンテナ船		109	5,409	101	105	
フェリー・内航船		42	155	44	48	
客船		2	9	2	2	
その他		3	19	3	3	
合計		934	66,870	905	892	

註) 短期傭船、J/V保有船を含む

# 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

(2010年度 第2四半期:累計)

(億円)

[億円未満切捨て]

<b>営業外収益</b>	<b>93</b>
うち:	
受取利息	6
受取配当金	19
持分法投資利益	51
為替差益	-
その他営業外収益	15

<b>営業外費用</b>	<b>117</b>
うち:	
支払利息	58
為替差損	36
その他営業外費用	22

## 2. 連結 特別利益・損失明細 (2010年度 第2四半期:累計)

(億円)

[億円未満切捨て]

<b>特別利益</b>	<b>65</b>
うち:	
船舶売却益	30
投有証・関係会社株売却益	10
その他固定資産売却益	1
傭船解約金	14
その他特別利益	7

<b>特別損失</b>	<b>131</b>
うち:	
船舶売却損	25
投有証・関係会社株売却損	4
その他固定資産除売却損	37
投有証・関係会社株式評価損	13
傭船解約金	37
その他特別損失	12

## 3. 単体 運航費明細

(百万円)

2010年度 第2四半期:累計    2009年度 第2四半期:累計

港費	36,192	32,067
貨物費計	92,793	75,775
内訳: 荷役費及び接続費	81,894	67,570
歩金仲介料	9,423	7,285
一般貨物費	1,476	920
燃料費	118,834	88,446
雑費	2,069	1,638
合計	249,888	197,926

# ドライバルク船市況

## 1. 2009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:ドル

船型	対象航路	2009年度				
		上期		下期		通期
		第1四半期 実績	第2四半期 実績	第3四半期 実績	第4四半期 実績	
ケープサイズ	4航路平均	46,100	45,000	55,500	34,200	45,200
パナマックス	4航路平均	18,000	21,600	27,700	29,500	24,200
ハンディマックス	5航路平均	16,600	19,700	22,300	25,100	20,900
スモールハンディ	6航路平均	10,900	12,300	15,000	17,600	14,000

実績出典: The Baltic Exchange

## 2. 2010年度 ドライバルク船市況前提

単位:ドル

船型	対象航路 (実績のみ)	2010年度				
		上期		下期		通期
		第1四半期 実績	第2四半期 実績	第3四半期 見通し	第4四半期 見通し	見通し
ケープサイズ	4航路平均	38,400	26,300	36,000	36,000	34,175
パナマックス	4航路平均	30,900	21,700	19,000	19,000	22,650
ハンディマックス	5航路平均	27,800	19,800	19,000	19,000	21,400
スモールハンディ	6航路平均	20,000	15,200	16,000	16,000	16,800

※本頁及び次頁の市況表において、「実績」とは対象航路の一般的な市況実績を示し、「見通し」とは当社スポット運航船(期間1年以下の輸送契約を履行)の収入前提に使用した数値を指す。尚、業績予想発表時点で荷主と運賃を合意済みのスポット運航船については、合意運賃を損益計算に使用している。

# 油送船市況

## 1. 2009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(W\$)

船型	対象航路	2009年度				
		第1四半期 実績	第2四半期 実績	第3四半期 実績	第4四半期 実績	通期 実績
原油船(VLCC)	Arabian Gulf- East	36 (48)	36 (48)	48 (64)	68 (90)	47 (63)
石油製品船(MR型)	Singapore- Japan	69	82	107	136	99

実績出典: The Baltic Exchange

\* W\$は2009年ベースでの表示。但し、原油船VLCCの下段( )内は2010年ベース換算値。

## 2. 2010年度 油送船市況前提

単位:ワールドスケール(W\$)

船型	対象航路 (実績のみ)	2010年度				
		上期		下期		通期
		第1四半期 実績	第2四半期 実績	第3四半期 見通し	第4四半期 見通し	
原油船(VLCC)	Arabian Gulf- East	88	52	60	90	73
石油製品船(MR型)	Singapore- Japan	139	137			

実績出典: The Baltic Exchange

\* W\$は2010年ベースでの表示。

# 自動車輸送台数

(1000台)

(完了ベース／航海備船を含む)	2010年度					2009年度
	第1四半期	第2四半期	上期 実績(A)	下期 見通し(B)	通期 (A)+(B)	通期 実績
合計	823	862	1,685	1,852	3,537	2,521

# 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)

		2009年度					2010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	125	128	128	115	496	142	166			
	稼働	103	117	120	109	450	144	165			
	消席率	83%	92%	94%	95%	91%	101%	99%			
復 航	保有	120	128	129	118	495	132	165			
	稼働	85	86	94	88	352	78	87			
	消席率	71%	67%	73%	74%	71%	59%	53%			

## 欧州航路(アジア/欧州)

		2009年度					2010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	88	77	85	84	334	92	107			
	稼働	67	78	87	85	317	92	107			
	消席率	76%	101%	102%	101%	95%	100%	100%			
復 航	保有	89	85	89	87	350	92	107			
	稼働	53	54	60	59	226	60	60			
	消席率	60%	64%	68%	68%	65%	65%	56%			

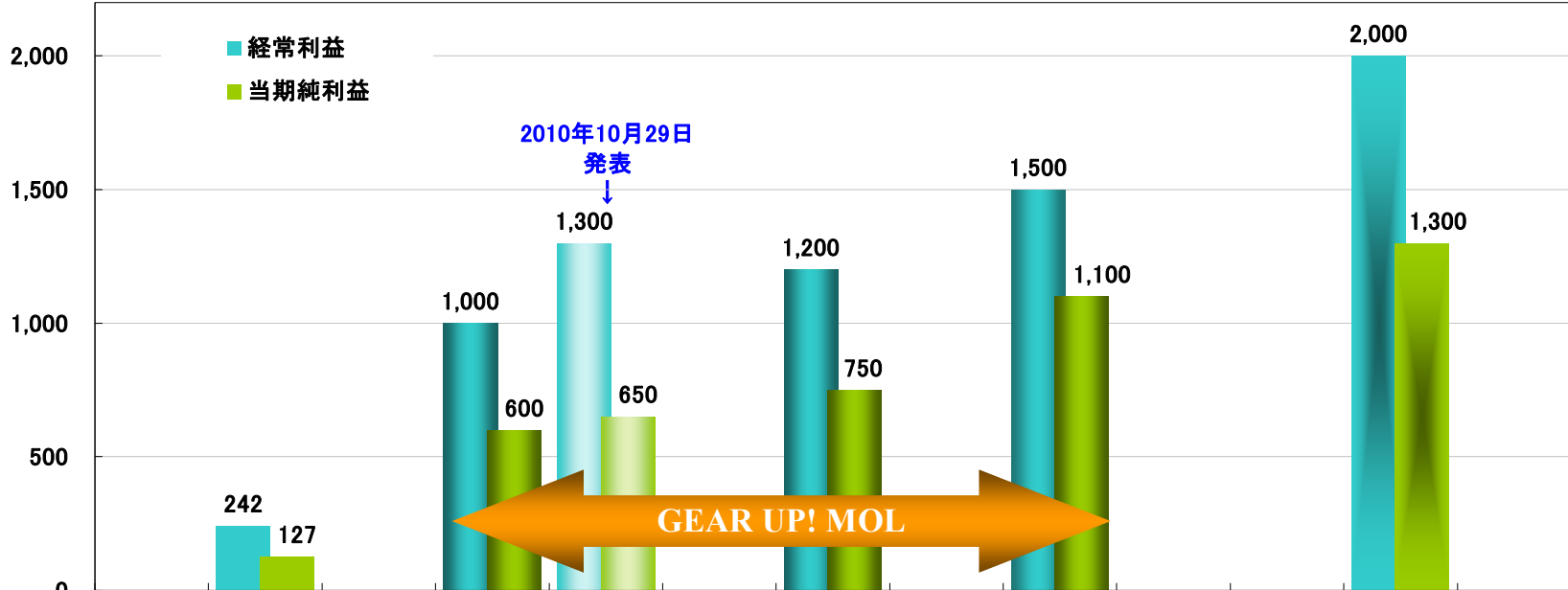
## 運賃推移(指数表示 2008年度 第1四半期=100)

	2008年度				2009年度				2010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	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	100	103	95	77	70	69	76	86	99	107		



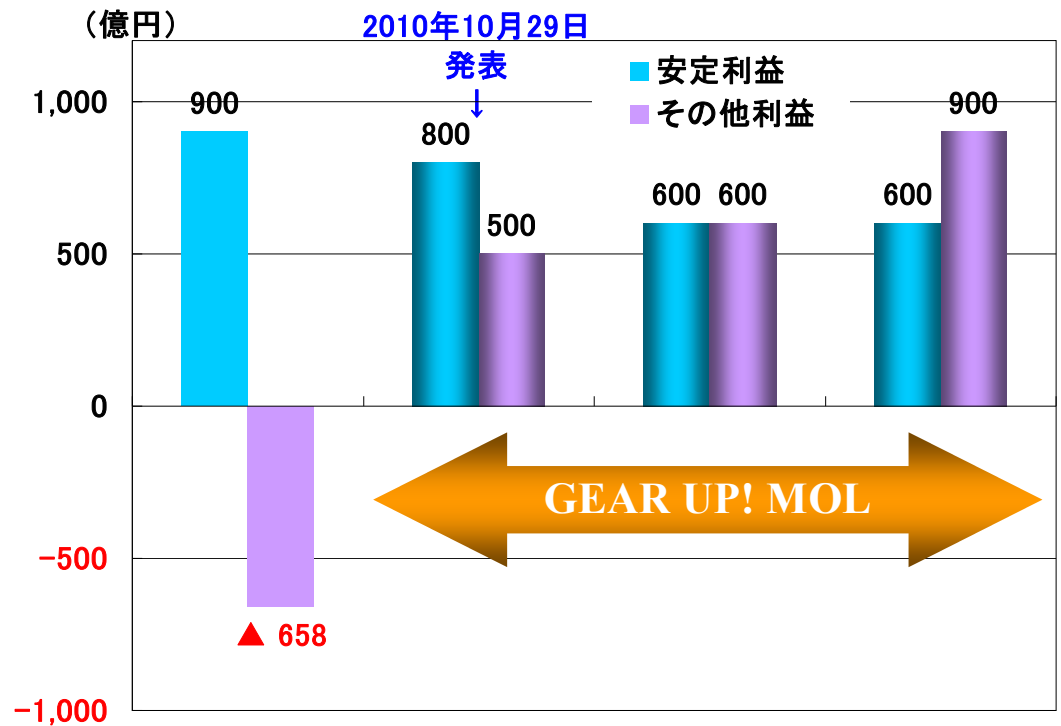
# GEAR UP! MOL 全体利益計画

(億円)



	2009年度 実績	2010年度 計画	2010年度 見通し	2011年度 計画	2012年度 計画	2015年度 目標
売上高	13,480	15,500	15,500	17,000	18,000	20,000
営業利益	209	1,000	1,300	1,200	1,500	
売上高經常利益率	1.8%	6.5%	8.4%	7.1%	8.3%	10.0%
平均為替(¥/\$)	¥93.25/\$	¥90/\$	¥84.81/\$	¥90/\$	¥90/\$	¥90/\$
平均燃料油価格(\$/MT)	\$406/MT	\$500/MT	\$486/MT	\$500/MT	\$500/MT	\$500/MT

# 安定利益

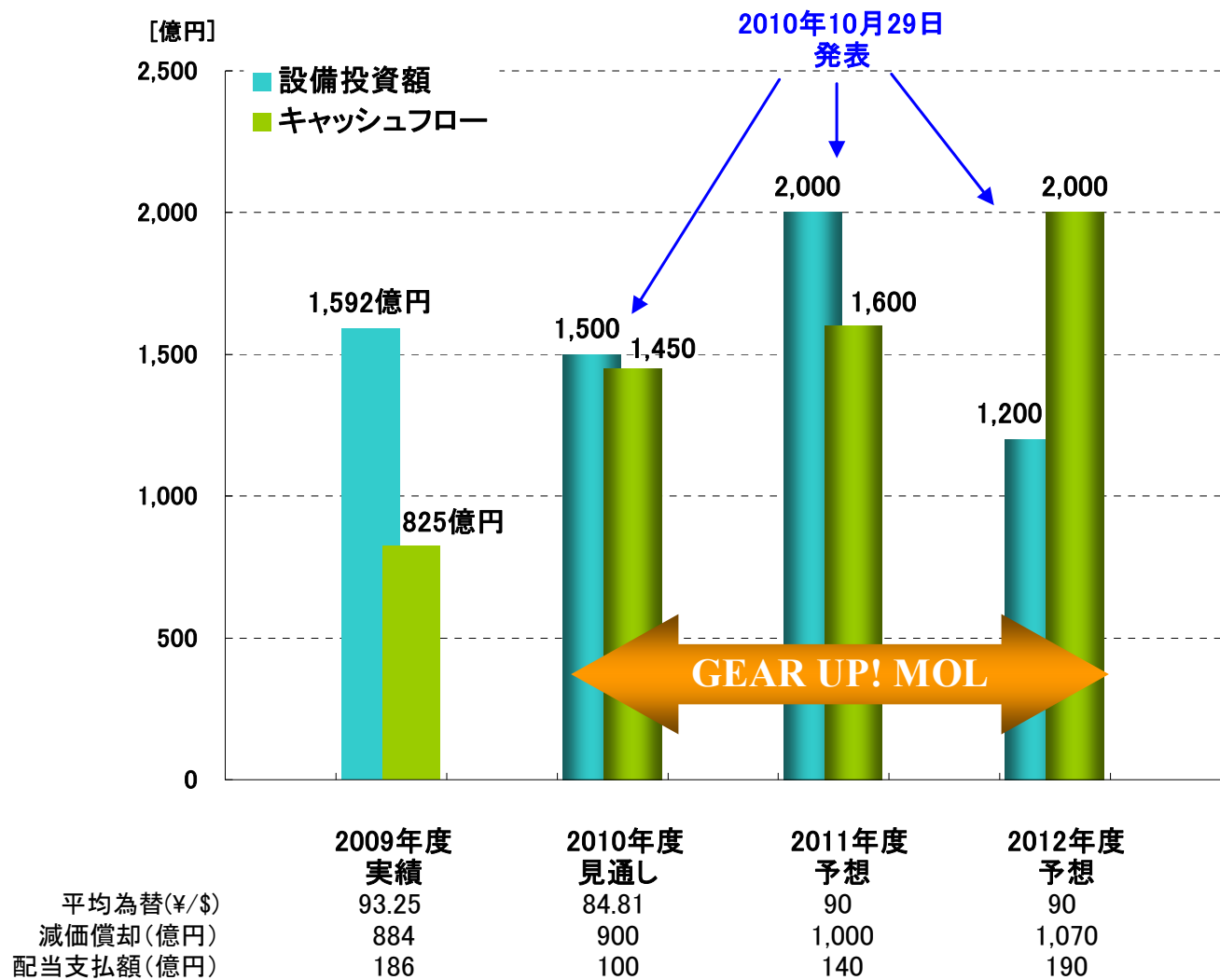


	2009年度実績	2010年度見通し	2011年度計画	2012年度計画
経常利益(億円)	242	1,300	1,200	1,500
平均為替(¥/\$)	¥93.25/\$	¥84.81/\$	¥90/\$	¥90/\$
平均燃料価格(\$/MT)	\$406/MT	\$486/MT	\$500/MT	\$500/MT

『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)

安定利益 + その他利益 = 経常利益

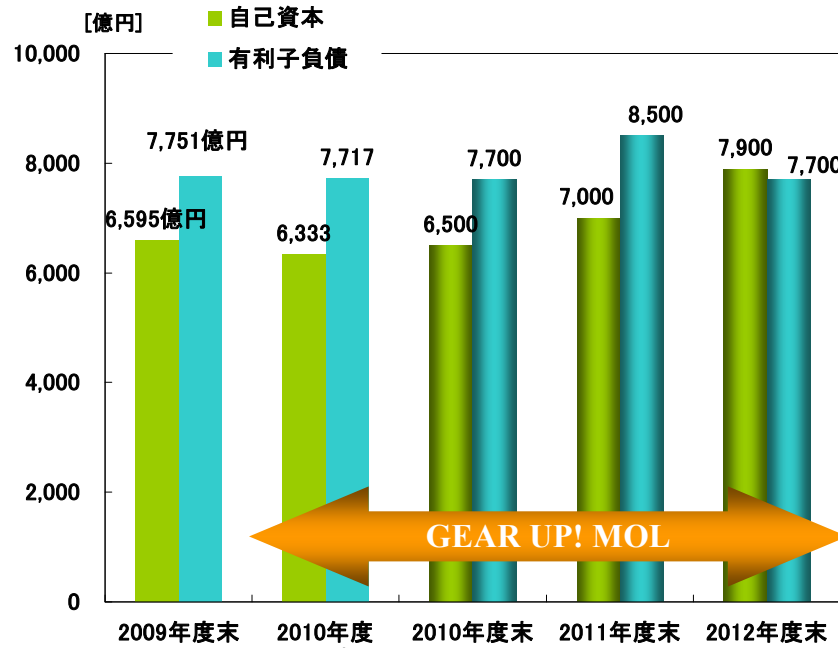
# キャッシュフロー・設備投資



註) キャッシュフロー = 当期純利益 + 減価償却 - 配当支払額(\*)

(\*) 配当性向20%前提(見通し・計画)

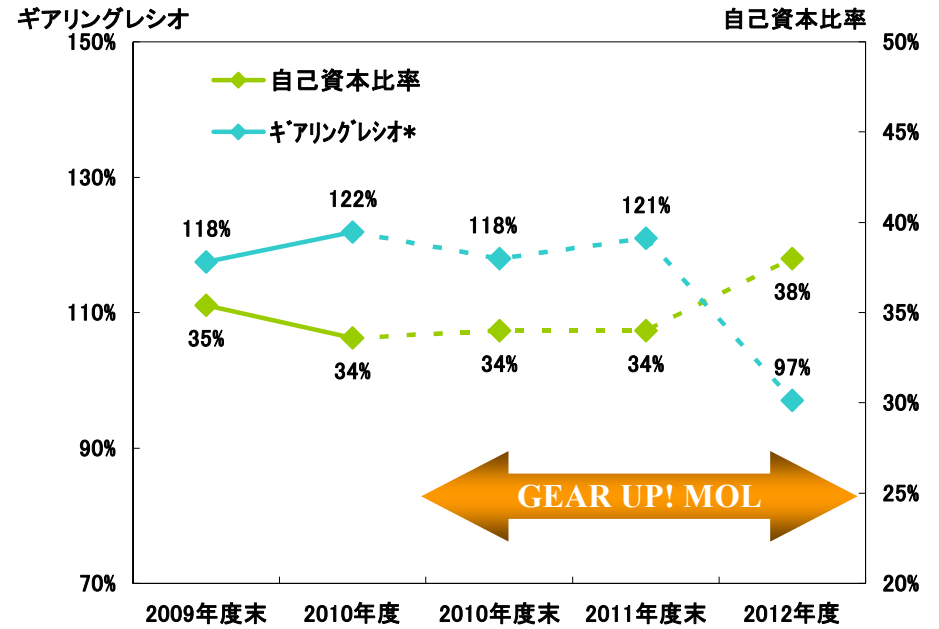
# 財務計画



	実績	実績	見通し	予想	予想
期末為替(¥/\$)					
単体	93.04	83.82	80	90	90
海外会社	92.10	88.48	80	90	90

2010年10月29日発表

2010年10月29日発表



\*ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本