



**2009年度(2010年3月期)  
第2四半期 決算説明資料**

**2009年10月27日  
株式会社 商船三井**

## 目次

2009年度 第2四半期 連結決算概要	2
2009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
2009年度 通期 連結決算見通し	6
2009年度 業績予想の要点	8
四半期連結損益推移	9
[ 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	15
MOL ADVANCE 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
MOL ADVANCE 財務計画	19

# 2009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)

	2009年度			2008年度 上期実績	増減	'09/7/27 1Q決算時予想	増減
	1Q実績	2Q実績	上期実績				
売上高	2,975	3,271	6,246	10,948	△4,702	6,400	△154
営業利益	△123	8	△115	1,646	△1,761	△50	△65
経常利益	△115	15	△100	1,860	△1,960	△50	△50
当期純利益	△130	31	△99	1,240	△1,339	△70	△29
為替(期中平均)	¥97.21/\$	¥94.85/\$	¥96.03/\$	¥104.91/\$		¥95.11/\$	
燃料単価(期中平均)	\$313/MT	\$394/MT	\$354/MT	\$608/MT		\$372/MT	

## [セグメント別]

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		2009年度			2008年度	増減	'09/7/27 1Q決算時予想	増減
		1Q実績	2Q実績	上期実績	上期実績			
不定期専用船事業	売上高	1,549	1,755	3,304	5,949	△2,645	3,450	△146
	経常利益	41	160	201	1,712	△1,511	180	+21
コンテナ船事業	売上高	1,040	1,117	2,157	3,992	△1,835	2,150	+7
	経常利益	△200	△176	△376	△15	△361	△320	△56
フェリー・内航事業	売上高	123	132	255	292	△37	260	△5
	経常利益	△9	△2	△11	△3	△9	△10	△1
関連事業	売上高	240	246	485	666	△181	495	△10
	経常利益	31	25	55	74	△18	53	+2
その他事業	売上高	24	21	45	48	△4	45	△0
	経常利益	10	4	14	14	△0	10	+4
消去・全社	売上高	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	13	5	17	79	△61	37	△20
連結	売上高	2,975	3,271	6,246	10,948	△4,702	6,400	△154
	経常利益	△115	15	△100	1,860	△1,960	△50	△50

●「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

●従来ロジスティクス事業としてセグメント開示してきた売上高・利益はコンテナ船事業セグメントに含めている

## 2009年度 第2四半期 連結決算の要点

### 【概況】

- 景気低迷の影響を受け、第2四半期累計期間の経常損益は100億円の赤字。
- 但し、5月以降のドライバルク船市況回復を受け、第2四半期は黒字に転換。

### 【セグメント別】 \*( )内数字は経常利益の2008年度第2四半期(累計期間)対比

#### 不定期専用船事業 (▲1,511億円)

- ドライバルク船部門：前年同期比大幅減益なるも、中長期契約を背景に一定の利益を確保。5月以降の市況回復で黒字幅は1Q→2Qにかけて拡大。
- 油送船部門：原油・石油製品需要の停滞に伴い、原油船、プロダクト船、LPG船の各市況とも低迷し、部門全体として赤字。
- 自動車船部門：完成車荷動きの低迷に老齢船処分、係船等で対処するも赤字。

#### コンテナ船事業 (▲361億円)

- ◆北米東航積取りは前年同期比19%減。運賃交渉(年1回、5月)では運賃下落するも、荷動きの回復と減船による夏場以降の高消席率を背景に一定の運賃修復を図る。
- ◆欧州西航積取りは前年同期比41%減。夏場以降の高消席率を背景に運賃修復進展。
- ◆但し、荷動き激減のインパクト大きく前年同期比大幅減益。

### 【特別利益・損失】 ①期中27隻を売船→売船益74億円計上(特別利益)

②高コスト傭船7隻を中途解約→傭船解約金64億円計上(特別損失)。

## 連結 経常利益 前年同期比増減要因分析

円高	△70 億円
燃料油価格下落	+254 億円
積取り・運賃変動等	△2,189 億円
コスト削減	+191 億円
持分法投資損益増減	△117 億円
その他(消去または全社含む)	△30 億円
(差し引き)	△1,960 億円

# 2009年度 通期 連結決算見通し

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

	2009年度			2008年度 通期実績	増減	'09/7/27 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	6,246	6,754	13,000	18,658	△5,658	13,500	△500
営業利益	△115	215	100	1,972	△1,872	500	△400
経常利益	△100	200	100	2,045	△1,945	500	△400
当期純利益	△99	119	20	1,270	△1,250	300	△280
為替(期中平均)	¥96.03/\$	¥90.00/\$	¥93.02/\$	¥100.30/\$		¥94.05/\$	
燃料単価(期中平均)	\$354/MT	\$450/MT	\$402/MT	\$528/MT		\$391/MT	

(参考)

為替Sensitivity (2009年度下期)	±4.0億円/1¥	(最大)
燃料単価Sensitivity (2009年度下期)	±1.0億円/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)

		2009年度			2008年度 通期実績	増減	'09/7/27 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	3,304	3,696	7,000	9,985	△2,985	7,400	△400
	経常利益	201	339	540	2,133	△1,593	730	△190
コンテナ船事業	売上高	2,157	2,243	4,400	6,960	△2,560	4,500	△100
	経常利益	△376	△204	△580	△205	△375	△400	△180
フェリー・内航事業	売上高	255	255	510	545	△35	510	+0
	経常利益	△11	△11	△22	△9	△13	0	△22
関連事業	売上高	485	515	1,000	1,070	△70	1,000	+0
	経常利益	55	37	92	130	△38	98	△6
その他事業	売上高	45	45	90	97	△7	90	+0
	経常利益	14	5	19	28	△9	12	+7
消去・全社	売上高	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	17	34	51	△32	+83	60	△9
連結	売上高	6,246	6,754	13,000	18,658	△5,658	13,500	△500
	経常利益	△100	200	100	2,045	△1,945	500	△400

●「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

●従来ロジスティクス事業としてセグメント開示してきた売上高・利益はコンテナ船事業セグメントに含めている



## 2009年度 業績予想の要点

### 【概況】 通期業績予想を再修正

期初(4/27)      前回(7/27)      今回(10/27)  
経常利益      800億円 ⇒ 500億円 ⇒ 100億円

- ・上期は主にコンテナ船が予想を下回り赤字幅拡大(@7/27予想 ▲50億円⇒実績 ▲100億円)
- ・下期は為替・燃料油・市況等を見直し下方修正(@7/27予想 550億円⇒今回予想 200億円)
- ・ 業績的には2Qにてボトムアウトし、改善基調に入る。

※ 為替前提            : 下期- ¥90/\$      (前回 ¥93/\$)      (下期Sensitivity ±4.0億円/1¥(最大))  
燃料油価格前提 : 下期- \$450/MT (前回 \$410/MT) (下期Sensitivity ±1.0億円/1\$(最大))

### 【セグメント別】 (1Q時点発表値からの経常利益増減)

#### 不定期専用船事業 (▲190億円)

- ドライバルク船部門: 下期も底堅い荷動きが想定されるが、スポット船の市況前提を足元に照らし修正。
- 油送船部門 :      冬場の需要期を控え、目下市況回復の途上にあるが、下期の市況上昇幅の想定を若干下方に修正。

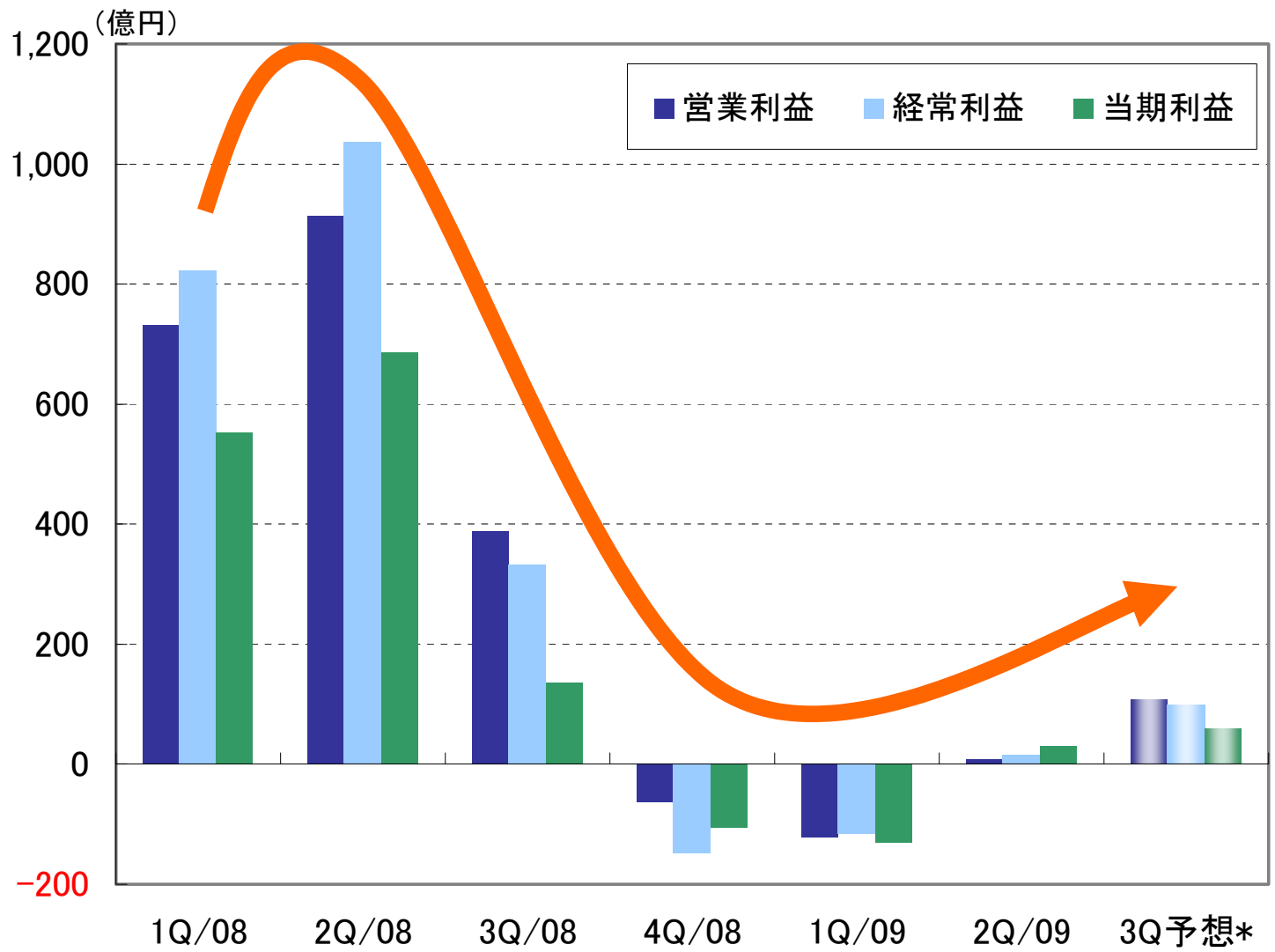
#### コンテナ船事業 (▲180億円)

世界的に荷動きは回復基調にあり、今後も一定の運賃修復進むと予想されるが、燃料油価格上昇、円高等のマイナス影響を勘案し下期の予想損益を下方修正。  
但し、減船、コスト削減の効果により、上/09期からは大幅改善となる見通し。

### 【コスト削減】 計画値570億円に向け着々と進行中(うちコンテナ船部門280億円)

【配当】 中間配当見送り。期末配当については配当性向20%の基本方針に照らし、今後の状況を見極め決定。

# 四半期連結損益推移



\* 便宜的に下期予想の半分とした

[ 補足資料 ]

## 船隊構成

			2009年9月末		2009年3月末	2008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	109	20,049	102	104
		Panamax	46	3,586	47	52
		Handymax	39	2,125	33	35
		Small Handy	34	1,017	35	40
	重量物船	8	109	8	9	
	木材チップ船	49	2,391	48	49	
	石炭船	36	3,134	37	38	
	一般貨物船	43	586	46	51	
	(小計)	364	32,998	356	378	
油送船	原油タンカー	47	12,257	42	40	
	プロダクトタンカー	56	3,264	49	44	
	ケミカルタンカー	78	1,914	78	71	
	LPGタンカー	10	448	9	12	
	(小計)	191	17,882	178	167	
LNG船		72	5,451	72	70	
自動車船		107	1,674	89	100	
コンテナ船		105	5,001	115	131	
フェリー・内航船		48	171	46	46	
客船		2	9	2	2	
その他		3	19	3	3	
合計		892	63,206	861	897	

註)短期傭船、J/V保有船を含む

\* 当期より連結子会社化した日産専用船の隻数を含む

# 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

(2009年度 第2四半期:累計)

(億円)

[億円未満切捨て]

**営業外収益 96**

うち:

受取利息	11
受取配当金	17
持分法投資利益	20
為替差益	3
その他営業外収益	43

**営業外費用 81**

うち:

支払利息	73
為替差損	-
その他営業外費用	8

## 2. 連結 特別利益・損失明細 (2009年度 第2四半期:累計)

(億円)

[億円未満切捨て]

**特別利益 140**

うち:

船舶売却益	74
投資証・関係会社株売却益	23
その他固定資産売却益	3
傭船解約金	10
その他特別利益	28

**特別損失 149**

うち:

船舶売却損	4
投資証・関係会社株売却損	-
その他固定資産除売却損	36
投資有証評価損	1
傭船解約金	63
その他特別損失	43

## 3. 単体 運航費明細

(百万円)

2009年度 第2四半期:累計 2008年度 第2四半期:累計

港費	32,067	43,682
貨物費計	75,775	123,339
内訳: 荷役費及び接続費	67,570	106,447
歩金仲介料	7,285	14,288
一般貨物費	920	2,604
燃料費	88,446	197,641
雑費	1,638	2,513
合計	197,926	367,176

# ドライバルク船市況

## 1. 2008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:ドル

船型	対象航路	2008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
ケープサイズ	4航路平均	176,300	118,000	10,000	23,200	81,900
パナマックス	4航路平均	74,600	54,000	7,400	9,200	36,300
ハンディマックス	5航路平均	60,500	45,500	8,600	9,900	31,100
スモールハンディ	6航路平均	42,000	32,600	6,600	6,600	22,000

実績出典: The Baltic Exchange

## 2. 2009年度 ドライバルク船市況見通し

単位:ドル

船型	対象航路 (実績のみ)	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 見通し	第4四半期 見通し	通期 見通し
ケープサイズ	4航路平均	46,100	45,000	40,000	40,000	42,800
パナマックス	4航路平均	18,000	21,600	20,000	20,000	19,900
ハンディマックス	5航路平均	16,600	19,700	19,000	19,000	18,600
スモールハンディ	6航路平均	10,900	12,300	13,000	13,000	12,300

実績出典: The Baltic Exchange

# 油送船市況

## 1. 2008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	対象航路	2008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- 極東アジア	160	136	75	62(*1)	108(*2)
石油製品船(MR型)	Singapore- 極東アジア	249	344	298	111	251

実績出典: Drewry "Shipping Insight"

\*1: 2008年ベースでの表示。2009年1月よりWSの基準運賃は約4割上昇しており、2009年ベースでは WS44に相当する。

\*2: 2008年ベースでの表示。2009年ベースではWS77に相当する。

## 2. 2009年度 油送船市況見込み

単位:ワールドスケール(WS)

船型	対象航路 (実績のみ)	2009年度				
		上期		下期		通期 見通し
		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- 極東アジア	32	35	45	60	43
石油製品船(MR型)	Singapore- 極東アジア	80(*3)	119			

実績出典: Drewry "Shipping Insight"

\* WSは2009年ベースでの表示。

\*3: 2009年6月のデータが未発表につき、4-5月の平均。

# 自動車輸送台数

(1000台)

(完了ベース／航海備船を含む)	2009年度					2008年度
			上期 実績(A)	下期 見通し(B)	通期 (A)+(B)	通期 実績
	第1四半期	第2四半期				
合計	410	549	958	1,078	2,036	2,552

\*2009年度は日産専用船を含む

# 主要コンテナ船航路 消席状況

(単位:1000TEU)

## 北米航路(アジア/北米)

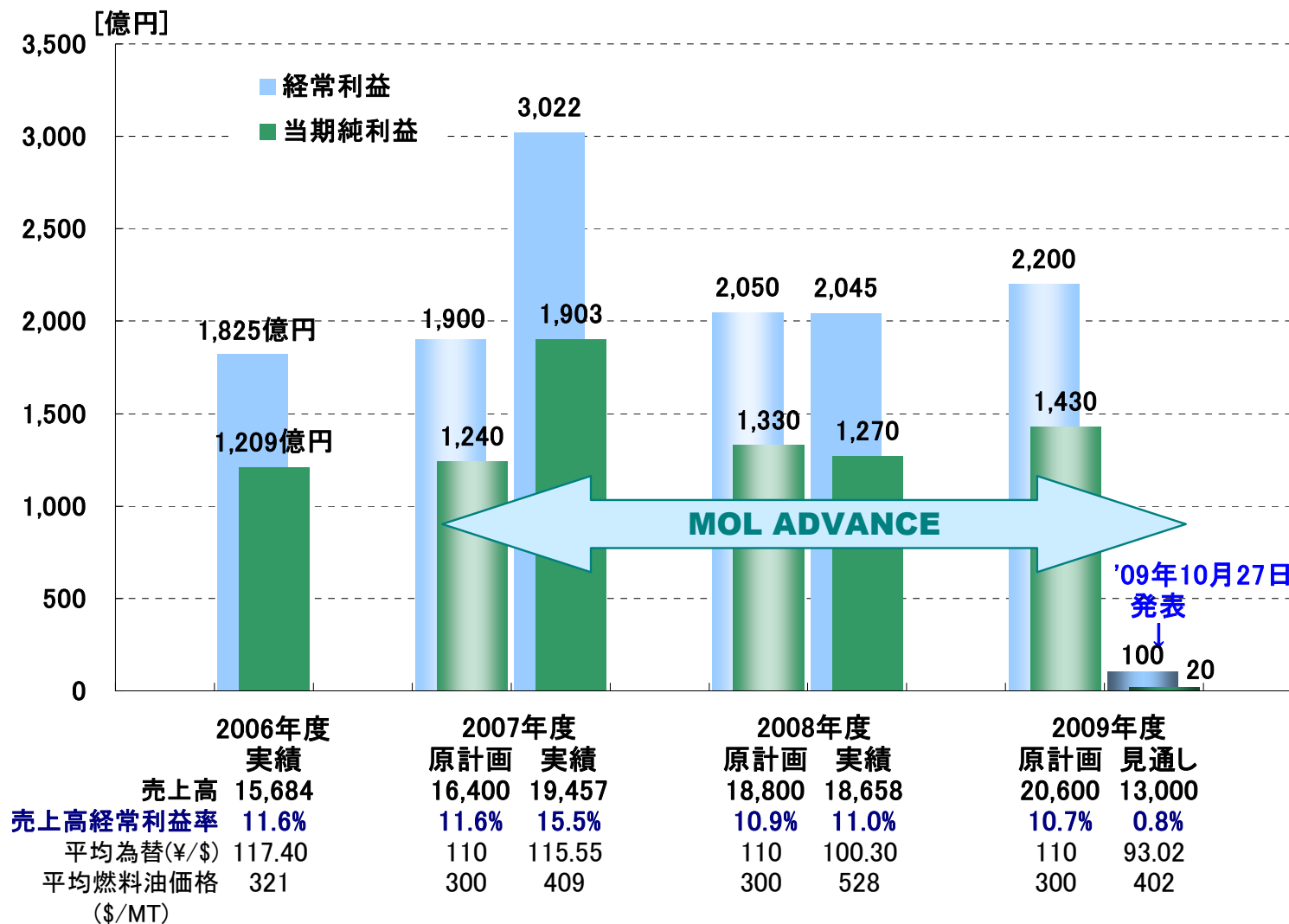
		往航						復航						
		保有		稼働		消席率		保有		稼働		消席率		
2009年度	下期	第4四半期												
	上期	第2四半期	128	253	117	221	92%	87%	128	248	86	171	67%	69%
2008年度	下期	第4四半期	116	257	100	225	86%	88%	116	260	75	157	64%	61%
		第3四半期	141	567	125	498	89%	88%	144	563	82	341	57%	61%
	上期	第2四半期	158	310	148	273	94%	88%	155	303	97	184	62%	61%
		第1四半期	152		125		82%		148		87		59%	

## 欧州航路(アジア/欧州)

		往航						復航						
		保有		稼働		消席率		保有		稼働		消席率		
2009年度	下期	第4四半期												
	上期	第2四半期	77	165	78	145	101%	88%	85	174	54	107	64%	62%
2008年度	下期	第4四半期	95	205	86	192	91%	94%	100	215	55	120	55%	56%
		第3四半期	110	467	106	438	96%	94%	115	474	65	255	56%	54%
	上期	第2四半期	134	262	125	246	94%	94%	132	259	67	135	51%	52%
		第1四半期	129		121		94%		127		68		53%	



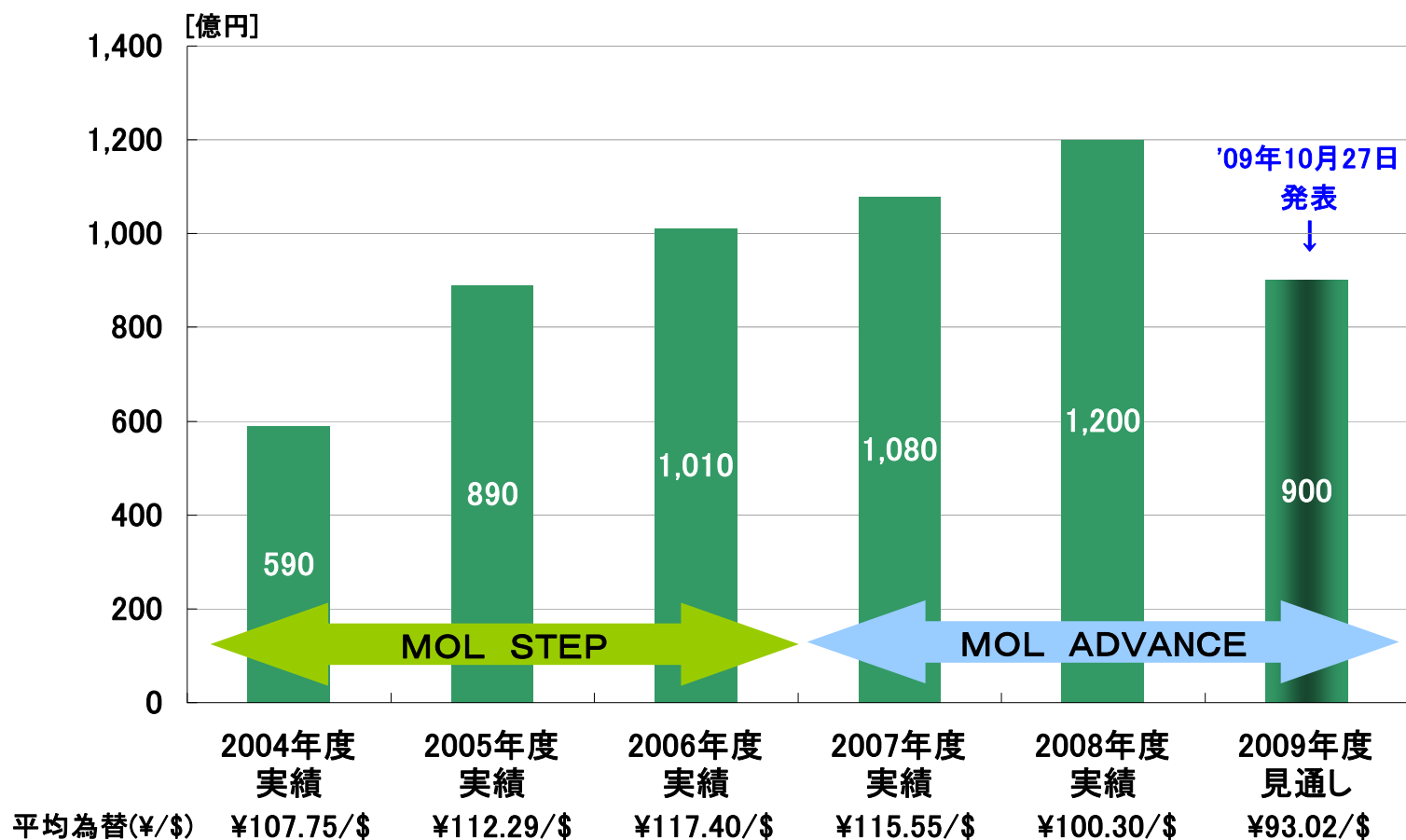
# MOL ADVANCE 全体利益計画



	2006年度 実績	2007年度 原計画	2007年度 実績	2008年度 原計画	2008年度 実績	2009年度 原計画	2009年度 見通し
売上高	15,684	16,400	19,457	18,800	18,658	20,600	13,000
売上高経常利益率	11.6%	11.6%	15.5%	10.9%	11.0%	10.7%	0.8%
平均為替(¥/\$)	117.40	110	115.55	110	100.30	110	93.02
平均燃料油価格 (\$/MT)	321	300	409	300	528	300	402

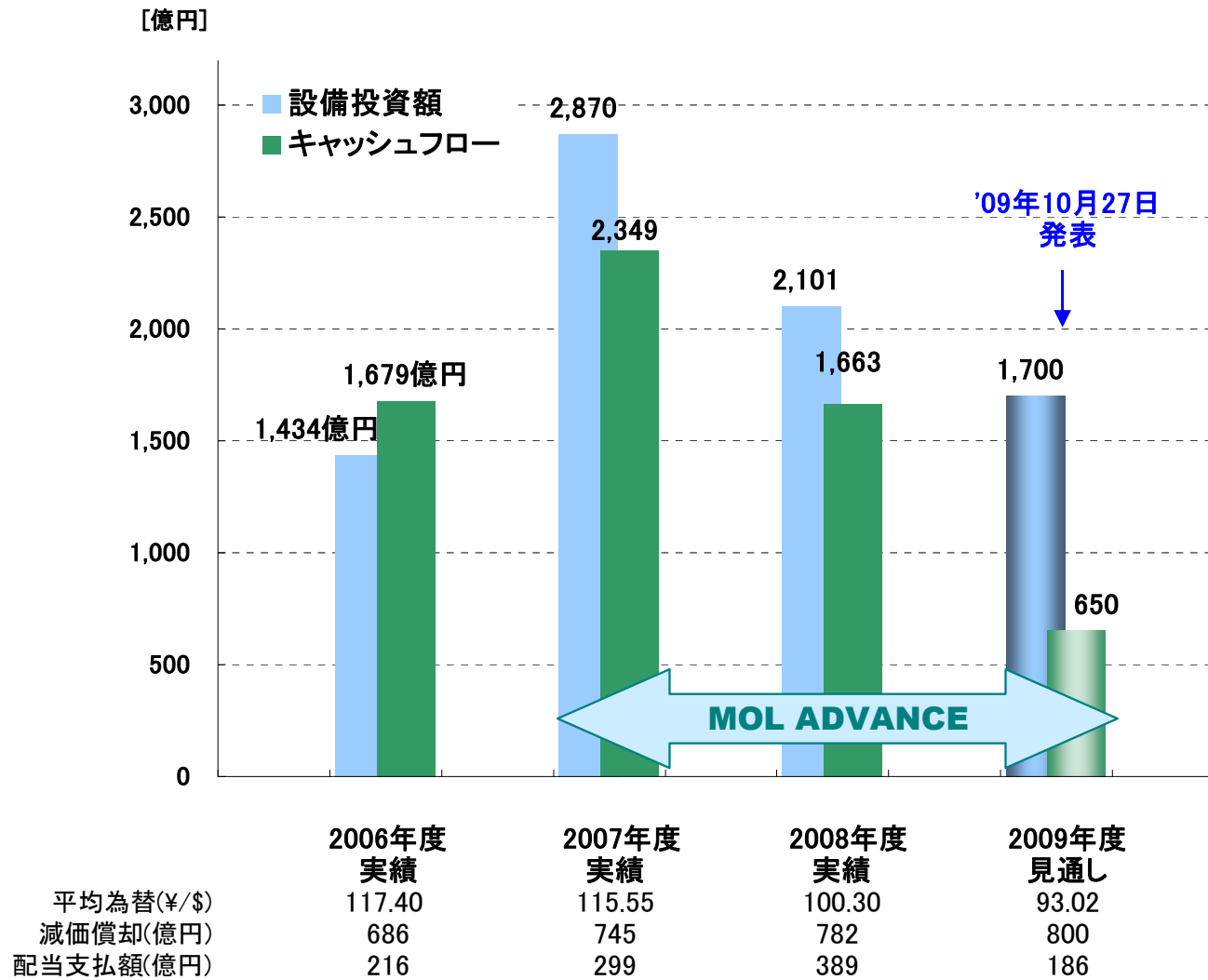
原計画は2007年3月に発表した中期経営計画「MOL ADVANCE」での計画値

# 安定利益



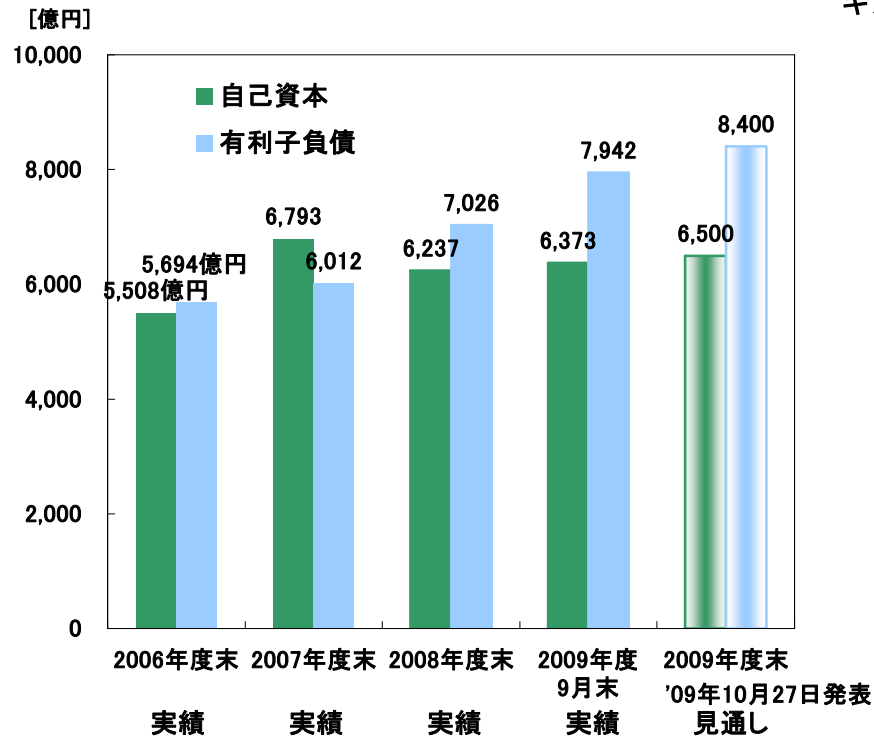
『安定利益』= 経常利益のうち1年を超える中長期契約により確定している利益、及び安定性の高い事業の利益  
 (但し2009年度は自動車船部門と、コンテナ船事業のターミナル関連及びロジスティクス関連を除く)

# 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

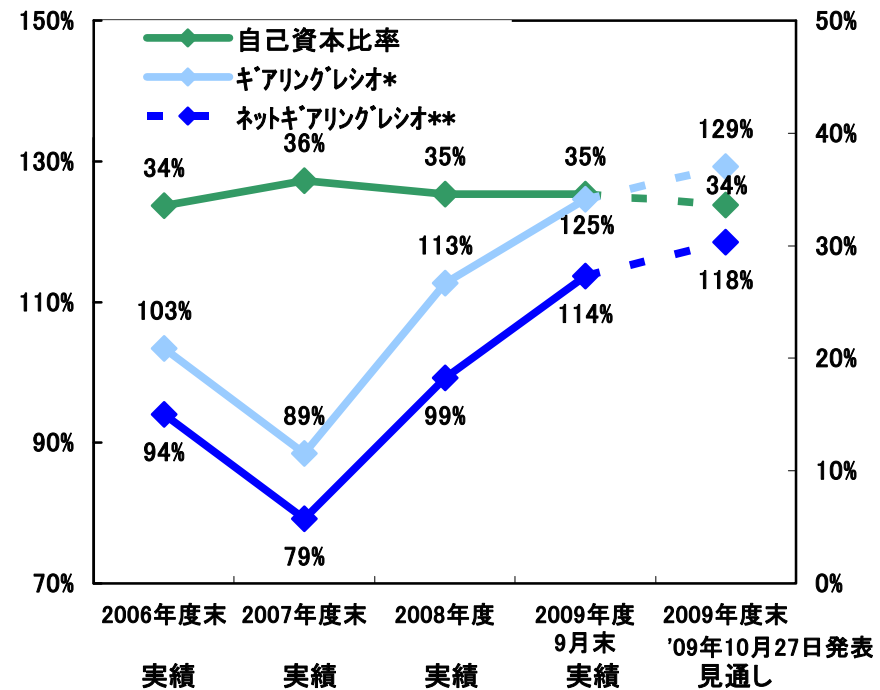
# MOL ADVANCE 財務計画



期末為替(¥/\$)	実績	実績	実績	実績	実績
単体	118.05	100.19	98.23	90.21	90
海外会社	119.11	114.15	91.03	96.01	90

ギアリングレシオ

自己資本比率



\*ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本  
 \*\*ネットギアリングレシオ = (有利子負債 - 現金及び預金) ÷ 自己資本