



2011年度(2012年3月期)
第1四半期 決算説明資料

2011年7月29日
株式会社 商船三井

目次

2011年度 第1四半期 連結決算概要	2
2011年度 第1四半期 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 連結業績予想	6
2011年度 業績予想の要点	8
[補足資料]	10-18

2011年度 第1四半期 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

	2011年度 1Q実績	2010年度 1Q実績	増減
売上高	3,491	3,970	△479
営業利益	△86	391	△477
経常利益	△84	392	△476
当期純利益	△80	208	△289
為替(期中平均)	¥81.80/\$	¥91.44/\$	△¥9.64/\$
燃料単価(期中平均)	\$625/MT	\$474/MT	+\$151/MT

[セグメント別]

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

		2011年度 1Q実績	2010年度 1Q実績	増減
不定期専用船事業	売上高	1,706	2,098	△ 393
	経常利益	△ 47	280	△ 327
コンテナ船事業	売上高	1,392	1,464	△ 73
	経常利益	△ 54	85	△ 140
フェリー・内航事業	売上高	114	122	△ 8
	経常利益	△ 15	△ 10	△ 5
関連事業	売上高	262	267	△ 5
	経常利益	23	26	△ 3
その他	売上高	17	19	△ 1
	経常利益	5	5	+0
調整 (消去・全社)	売上高	-	-	-
	経常利益	4	5	△ 1
連結	売上高	3,491	3,970	△ 479
	経常利益	△ 84	392	△ 476

●「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1四半期 連結決算の要点

【概況】

- 円高進行、燃料油価格高騰に加え、海運市況の下落・低迷で収益悪化。
- 全社として2009年度第1四半期以来の赤字を計上。

【セグメント別】 [1Q11経常利益実績 (1Q10比増減)]

不定期専用船事業 [▲47億円 (▲327億円)]

- 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鉄鋼原料出荷減の影響が尾を引き、加えて供給圧力も市況回復の重石に。
- 油送船部門：原油船(VLCC)、プロダクト船とも低位市況続く。中東からの輸出増でLPG船運賃改善方向なるも、部門全体の赤字継続。
- 自動車船部門：東日本大震災(2011.3.11)の影響で日本出し荷量が大幅減。赤字転落。

コンテナ船事業 [▲54億円 (▲140億円)]

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圧迫。

- －北米往航：積取り前年同期比▲9%／年1回の運賃交渉では目標未達
- －欧州往航：積取り前年同期比+13%／昨年ピーク比で運賃約3割下落

連結 経常利益 前年同期比増減要因分析

【2010年6月期→2011年6月期】

円高	△48 億円	当期 ¥81.80/\$; ¥9.64 の円高
燃料油価格上昇	△76 億円	当期 \$625/MT; \$151 上昇
積取り・運賃変動等	△390 億円	
コスト削減	+37 億円	
持分法投資損益増減	△12 億円	
その他(調整額含む)	+13 億円	
(差し引き)	△476 億円	

2011年度 通期 連結業績予想

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

2011年度	上期			上期 期初予想	期初 予想比
	1Q実績	2Q見込	見通し		
売上高	3,491	3,709	7,200	7,800	△600
営業利益	△86	116	30	200	△170
経常利益	△84	114	30	200	△170
当期純利益	△80	90	10	100	△90

為替(期中平均)	¥81.80/\$	¥80.00/\$	¥80.90/\$	¥85.00/\$	△¥4.10/\$
燃料単価(期中平均)	\$625/MT	\$650/MT	\$637/MT	\$650/MT	△\$13/MT

下期 見込み	通期		期初 予想比
	見通し	期初予想	
7,800	15,000	16,000	△1,000
320	350	600	△250
320	350	600	△250
160	170	300	△130

¥80.00/\$	¥80.45/\$	¥85.00/\$	△¥4.55/\$
\$650/MT	\$644/MT	\$650/MT	△\$6/MT

cf. 前年度実績

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

2010年度	上期			下期 実績	通期 実績
	1Q実績	2Q実績	実績		
売上高	3,970	4,059	8,028	7,408	15,437
営業利益	391	435	826	408	1,234
経常利益	392	411	803	413	1,216
当期純利益	208	274	483	100	583

為替(期中平均)	¥91.44/\$	¥87.78/\$	¥89.61/\$	¥83.36/\$	¥86.48/\$
燃料単価(期中平均)	\$474/MT	\$469/MT	\$471/MT	\$510/MT	\$490/MT

参考

2011年度 為替Sensitivity (9ヶ月)
±15億円/1¥ (最大)

2011年度 燃料単価Sensitivity (9ヶ月)
±1.1億円/1\$ (最大)

【 セグメント別 】

(単位: 億円、億円未満四捨五入)

	2011年度	上期			上期 期初予想	期初 予想比	下期 見込み	通期 見通し	通期 期初予想	期初 予想比
		1Q実績	2Q見込	見通し						
不定期専用船事業	売上高	1,706	1,824	3,530	3,850	△ 320	3,920	7,450	8,100	△ 650
	経常利益	△ 47	22	△ 25	40	△ 65	170	145	230	△ 85
コンテナ船事業	売上高	1,392	1,458	2,850	3,120	△ 270	3,000	5,850	6,200	△ 350
	経常利益	△ 54	24	△ 30	110	△ 140	80	50	220	△ 170
フェリー・内航事業	売上高	114	136	250	255	△ 5	270	520	520	+0
	経常利益	△ 15	5	△ 10	△ 8	△ 2	1	△ 9	△ 6	△ 3
関連事業	売上高	262	278	540	540	+0	570	1,110	1,110	+0
	経常利益	23	27	50	45	+5	50	100	100	+0
その他	売上高	17	13	30	35	△ 5	40	70	70	+0
	経常利益	5	25	30	15	+15	10	40	50	△ 10
調整(消去・全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	4	11	15	△ 2	+17	9	24	6	+18
連結	売上高	3,491	3,709	7,200	7,800	△ 600	7,800	15,000	16,000	△ 1,000
	経常利益	△ 84	114	30	200	△ 170	320	350	600	△ 250

●「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】

通期業績予想を下方修正

経常利益 前回(4/28) 今回(7/29)
600億円 ⇒ 350億円

※為替前提 : 2Q, 下期- 80円/ドル (前回-85円/ドル) (2-4Q Sensitivity ±15億円/¥1)

燃料油価格前提 : 2Q, 下期- 650ドル/MT (前回-650ドル/MT) (2-4Q Sensitivity ±1.1億円/\$1)

【セグメント別】 [予想経常利益 (4/28発表値からの増減)]

不定期専用船事業 [145億円 (▲85億円)]

- ドライバルク船部門** : 1Q実績を織り込むとともに、各船型の2Q以降の市況前提を見直し、通期予想利益を下方修正。鉄鋼原料出荷の正常化、中国による石炭輸入の回復等により下期に向けての市況改善を見込む。
- 油送船部門** : 1Q実績を織り込むとともに、各船型の2Q以降の市況前提を見直し、通期予想損益を下方修正。今後の需要期に向けた市況回復により下期黒字化を見込む。
- 自動車船部門** : 国内自動車メーカーの生産復旧ペースが予想外に早く、日本車輸出は2Qより前年同期並みに回復と予想。2Q以降黒字化を見込むも、円高影響を加味し通期利益見通しは前回予想より据置き。

コンテナ船事業 [50億円 (▲170億円)]

- ・東西航路の往航運賃を下方に修正。南米東岸航路では運賃修復が進展しているが、数量の多い東西航路の影響が勝る。
- ・当社加入アライアンスによる北米西岸航路1ループ休止(7月,PSW航路)の他、航路運営合理化、リーファー貨積取り増、追加コスト削減等の損益改善策を織り込むも、円高影響もあり通期利益を大幅に下方修正。

【コスト削減】 当初計画150億円⇒損益改善に資するべく、追加項目の洗い出しを行い、
通期予想を200億円に積み上げ

【配当】 通期予想配当一株当たり5円(中間2.5円+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日あたり傭船料) 単位:USドル

船型	対象航路	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 実績	第4四半期 実績	
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:USドル

船型	2011年度				
	上期		下期 見通し	通期 見通し	
	第1四半期 実績	第2四半期 見通し			
ケープサイズ	8,600	15,000	11,800	18,000	14,900
パナマックス	13,800	15,000	14,400	18,000	16,200
ハンディマックス	14,600	12,000	13,300	15,000	14,200
スモールハンディ	11,500	10,000	10,800	12,000	11,400

※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. 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	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)	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				
		第1四半期 実績	上期		下期	通期
			第2四半期 見通し	見通し	見通し	見通し
原油船(VLCC)	2011年ベース	53	60	57	68	62
【Arabian Gulf - East】						
石油製品船(MR型)		151				
【Singapore - Japan】						

実績出典: The Baltic Exchange

自動車輸送台数

1. 2010年度(実績)

(1000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			
合計	823	862	1,685	1,903	3,588

2. 2011年度(実績・予想)

(1000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	見通し(A)	見通し(B)	(A)+(B)
合計	765	859	1,624	2,069	3,693

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				
	稼働	144	165	129	123	561	132				
	消席率	101%	99%	78%	82%	90%	84%				
復 航	保有	132	165	166	154	617	156				
	稼働	78	87	93	82	341	83				
	消席率	59%	53%	56%	53%	55%	53%				

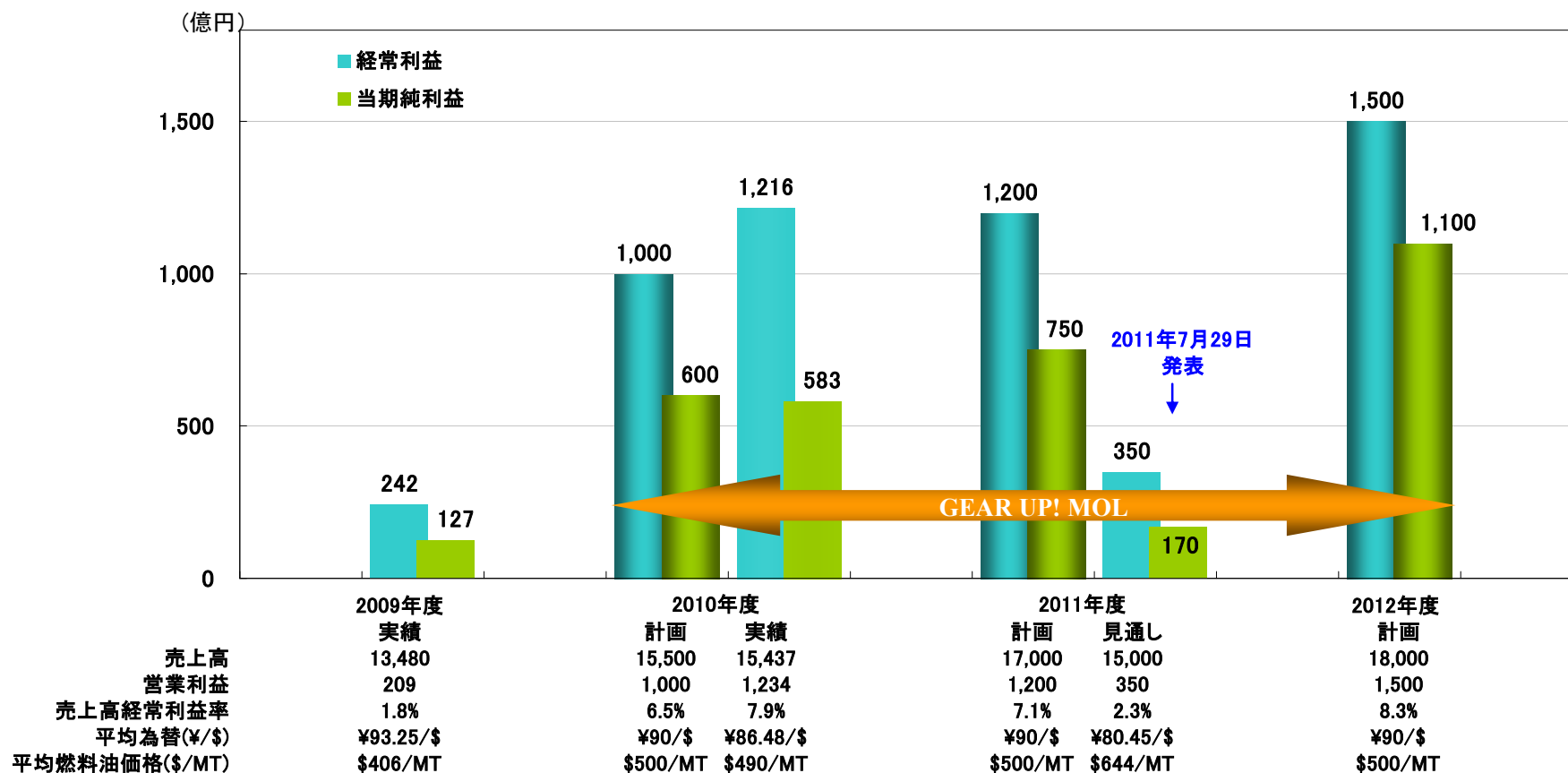
欧州航路(アジア/欧州)

		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				
	稼働	92	107	109	110	418	104				
	消席率	100%	100%	100%	100%	100%	93%				
復 航	保有	92	107	109	110	419	115				
	稼働	60	60	64	67	251	69				
	消席率	65%	56%	59%	60%	60%	60%				

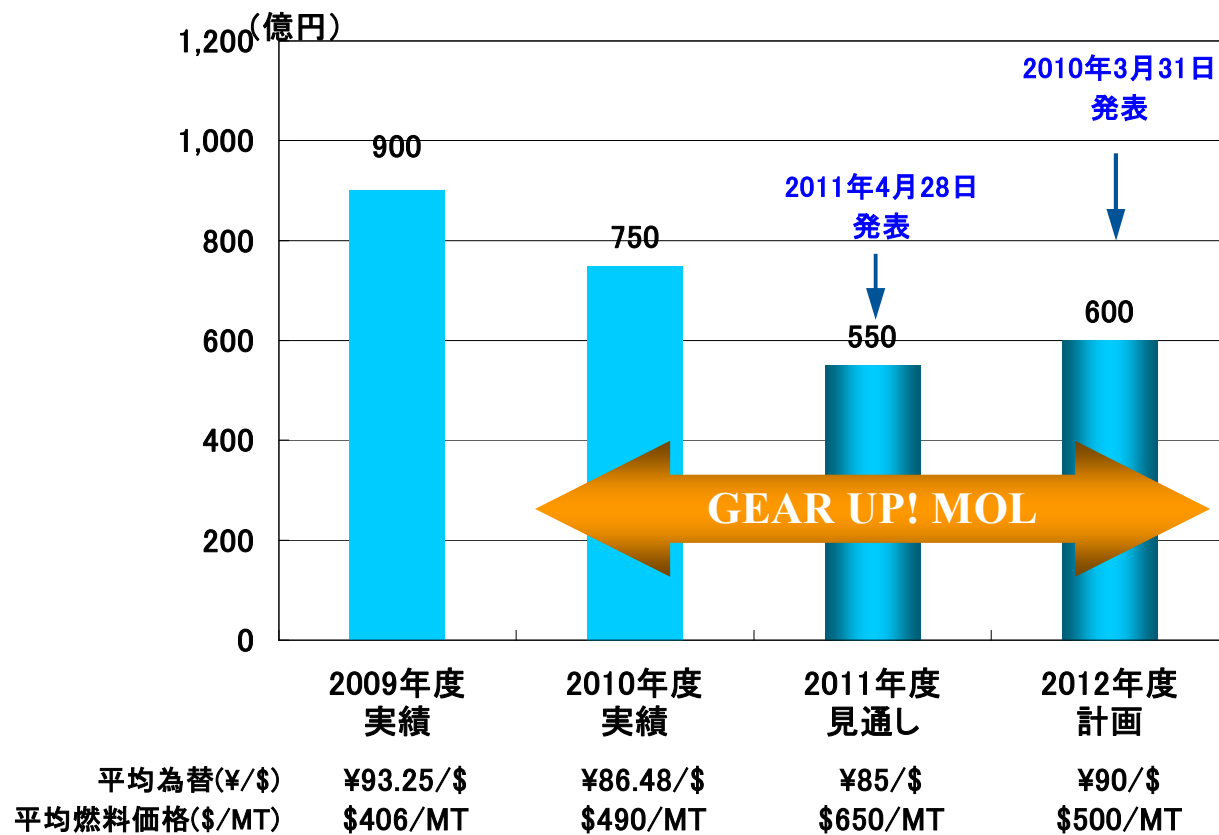
運賃推移(指数表示 2008年度 第1四半期=100)

	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			

GEAR UP! MOL 全体利益計画

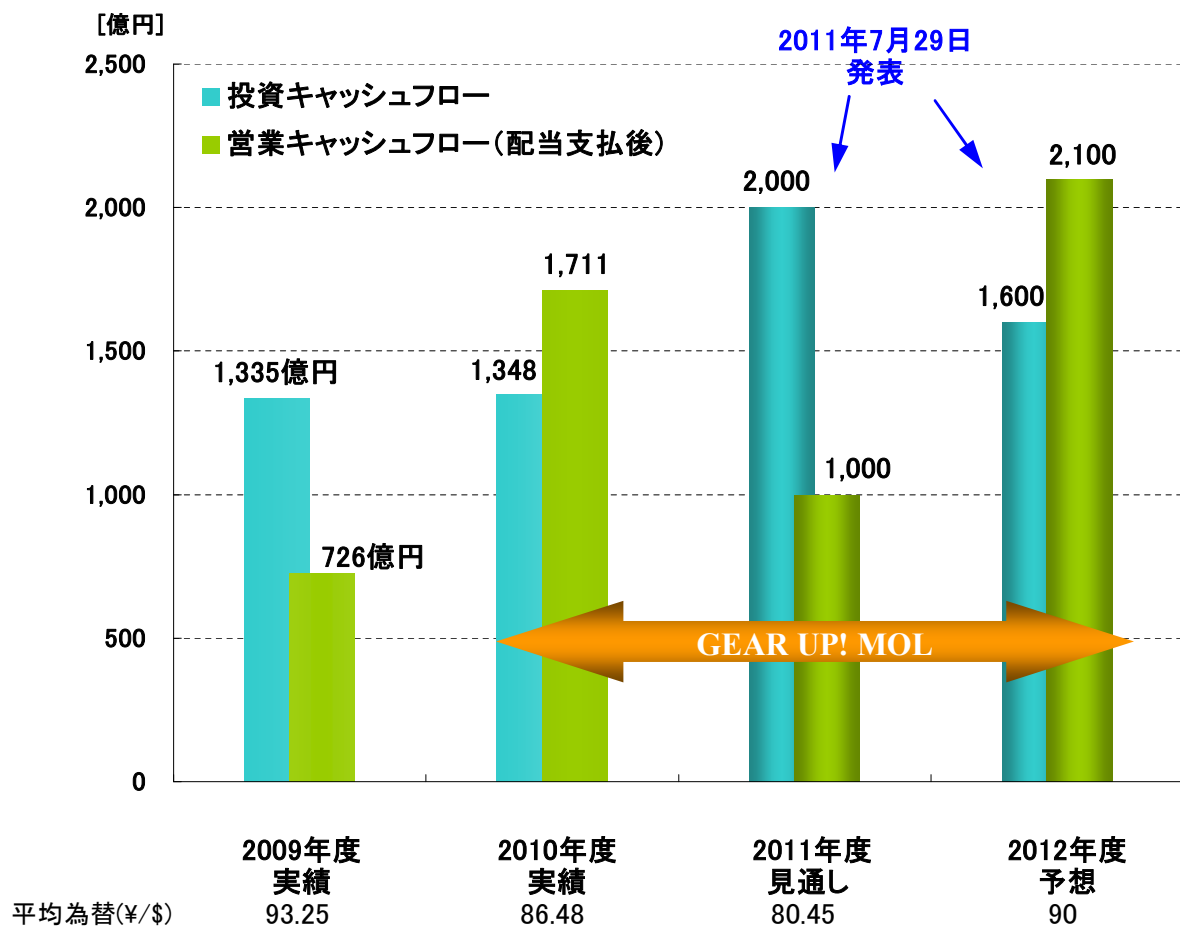


安定利益



『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

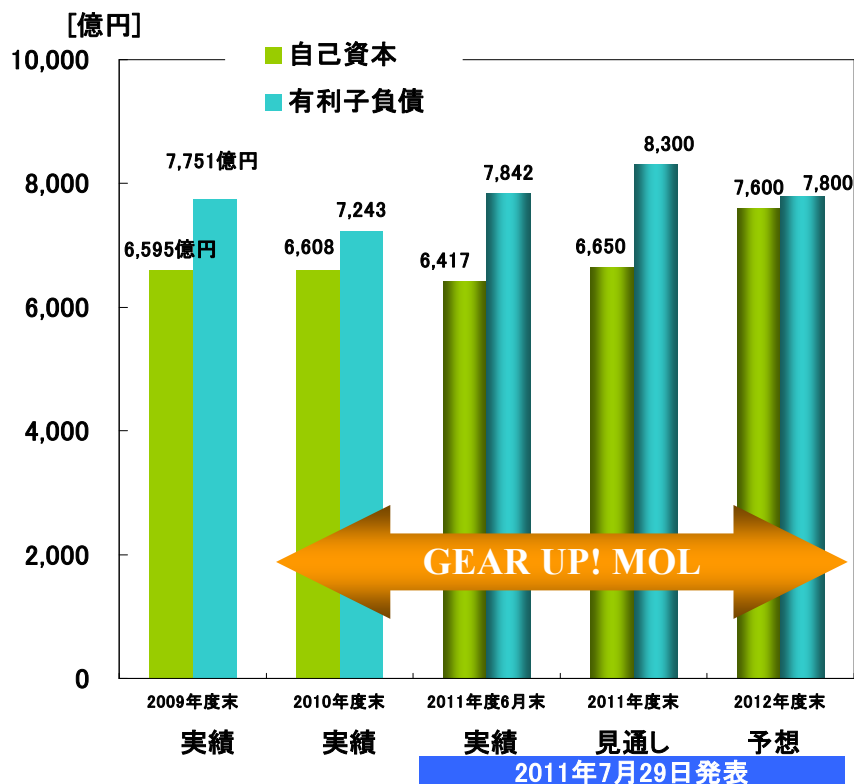


※従来本頁には、キャッシュフローと設備投資額のグラフを掲載し、キャッシュフローは簡易計算式(*1)に基づいた数値を、また、設備投資額は固定資産取得に関わる支出額を表示していたが、今回より、それぞれ連結キャッシュフロー計算書の営業キャッシュフロー(*2)及び投資キャッシュフローに準じた数値表示に変更した。

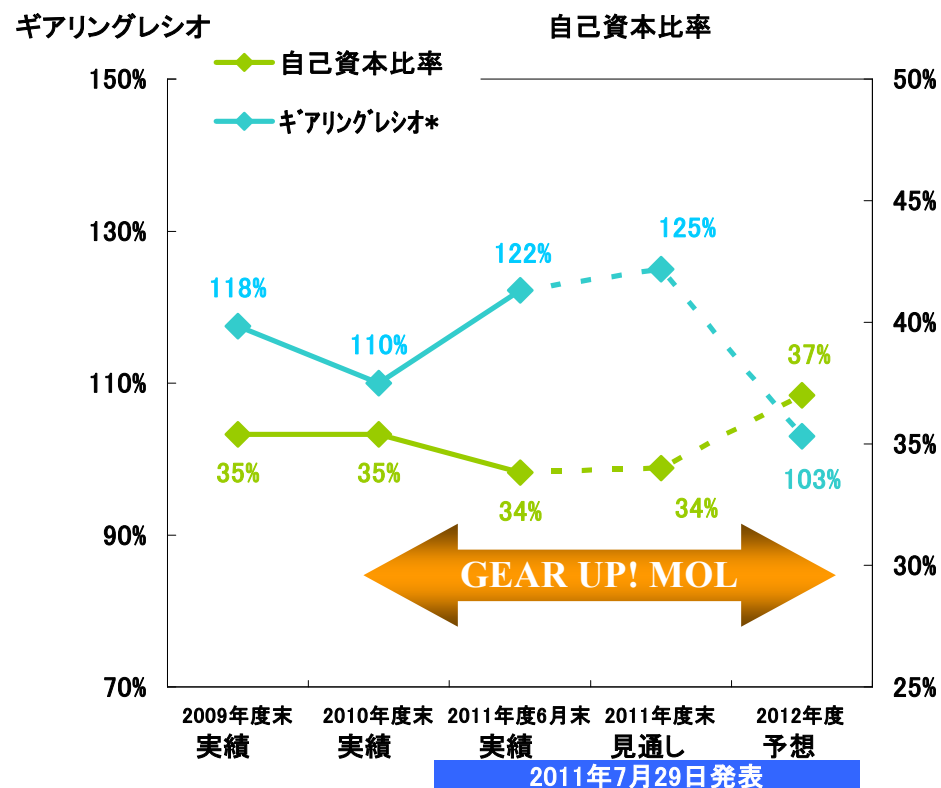
(*1) 簡便法キャッシュフロー＝「当期純利益 + 減価償却 - 配当支払額」

(*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6月末	2011年度末	2012年度末
単体	93.04	83.15	80.73	80	90
海外会社	92.10	81.49	83.15	80	90



*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

(2011年度 第1四半期)

(億円)

営業外収益 43

うち:

受取利息	1
受取配当金	14
持分法投資利益	11
その他営業外収益	18

営業外費用 41

うち:

支払利息	26
為替差損	4
その他営業外費用	10

2. 連結 特別利益・損失明細 (2011年度 第1四半期)

(億円)

特別利益 42

うち:

固定資産売却益	24
その他特別利益	18

特別損失 15

うち:

固定資産売却損	7
投資有価証券評価損	2
その他特別損失	6

3. 単体 運航費明細

(億円)

	2011年度 第1四半期	2010年度 第1四半期
港費	173	177
貨物費計	422	464
内訳: 荷役費及び接続費	377	409
歩金仲介料	38	47
一般貨物費	7	8
燃料費	655	588
雑費	12	13
合計	1,261	1,242

【MEMO】