



2011年度(2012年3月期)
決算説明資料

2012年4月27日

株式会社 商船三井

HP

目次

2011年度 連結決算概要	2
2011年度 連結決算の要点	4
2012年度 連結業績予想	6
2012年度 業績予想の要点	8

[補足資料]

2011年度 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2011年度 通期実績					2010年度 通期実績	増減		2011年度 通期見通し (前回予想*)	差異
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績						
売上高	14,352	3,491	3,682	3,563	3,615	15,436	△1,084	△7.0%	14,300	+52
営業利益	△244	△86	△14	△83	△60	1,234	△1,478	—	△250	+6
経常利益	△243	△83	△37	△65	△56	1,216	△1,459	—	△270	+27
当期純利益	△260	△80	△84	△86	△8	582	△842	—	△290	+30

為替(期中平均)	¥78.85/\$	¥81.80/\$	¥78.72/\$	¥76.79/\$	¥78.07/\$	¥86.48/\$	△¥7.63/\$	¥78.58/\$	+¥0.27/\$
燃料単価(期中平均)	\$667/MT	\$625/MT	\$664/MT	\$678/MT	\$699/MT	\$490/MT	+\$177/MT	\$667/MT	+\$0/MT

*3Q/11決算発表時(2012年1月31日)の予想

■ 連結 経常利益 前期比増減要因分析

【2011年3月期→2012年3月期】

円高	△153 億円	当期 ¥78.85/\$; ¥7.63 の円高
燃料油価格上昇	△354 億円	当期 \$667/MT; \$177 上昇
積取り・運賃変動等	△1,216 億円	
コスト削減	+245 億円	
持分法投資損益増減	△49 億円	
その他(調整額含む)	+68 億円	
(差し引き)	△1,459 億円	

[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		2011年度 通期見通し (前回予想*)	差異
		通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績					
不定期専用船事業	売上高	7,260	1,705	1,828	1,816	1,909	7,905	△ 645	△8.2%	7,200	+60
	経常利益	△ 69	△ 47	△ 14	△ 2	△ 4	708	△ 777	-	△75	+6
コンテナ船事業	売上高	5,424	1,391	1,426	1,306	1,299	5,866	△ 442	△7.5%	5,400	+24
	経常利益	△ 299	△ 54	△ 51	△ 121	△ 72	388	△ 687	-	△330	+31
フェリー・内航事業	売上高	521	114	136	142	128	500	21	+4.2%	520	+1
	経常利益	△ 5	△ 14	2	5	1	△ 5	0	-	△8	+3
関連事業	売上高	1,067	261	266	280	257	1,084	△ 17	△1.6%	1,100	△33
	経常利益	90	23	24	25	18	106	△ 16	△15.1%	95	△5
その他	売上高	79	17	23	17	20	79	0	+0.0%	80	△1
	経常利益	43	5	4	28	4	33	10	+30.3%	38	+5
調整(消去・全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	△ 3	4	△ 3	△ 1	△ 2	△ 15	12	-	10	△13
連結	売上高	14,352	3,491	3,682	3,563	3,615	15,436	△ 1,084	△7.0%	14,300	+52
	経常利益	△ 243	△ 83	△ 37	△ 65	△ 56	1,216	△ 1,459	-	△270	+27

●「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。

*3Q/11決算発表時(2012年1月31日)の予想

2011年度 連結決算の要点 (I)

【概況】

- 先進国経済が低成長に留まる中、船腹大量供給を背景に海運市況は停滞。
⇒コンテナ船、ドライバルク船、油送船の収益低迷。
- 円高・燃料油高に加え、東日本大震災、タイ洪水の影響も受け、経常利益は前期比▲1,459億円と大幅に悪化。

【セグメント別】 [2011年度経常利益実績 (前期比増減)]

不定期専用船事業 [▲69億円 (▲777億円)]

- ドライバルク船：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) とともに前期からの市況レベル下落により大幅減益。
 - Capesize市況は鉄鉱石・石炭出荷地 (豪州・ブラジル) の天候不順等から2011年前半は低迷。7月以降、荷動き回復と老齢船解撤、減速航海進展等で上昇し秋には日建て3万ドルレベルを回復したが、新造船供給圧力続く中、本年に入って再び出荷地の天候不順と中国の輸入活動一服感等で1万ドル以下に低迷。
 - 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、中国経済の成長速度鈍化や欧州経済の不振等に加え、新造船の供給圧力もあり、スポット市況は採算点割れの状況が続いた。

2011年度 連結決算の要点（Ⅱ）

- 油送船 : 米日の原油輸入減、欧州経済の不透明感等を背景にVLCC等の原油船市況低調。石油製品船(プロダクト船)も市況回復ペース遅く、部門の赤字幅拡大。
 - VLCCについては、プール組成(Nova Tankers)による運航効率改善、保有ダブルハル船4隻の解撤等で採算改善に取り組む。
- LNG船 : 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 : 東日本大震災(2011年3月)、また、タイ洪水の影響で日系自動車メーカーの荷量減少。予想を上回るスピードで日本出し荷量は落ち込みから回復するも、円高や欧州経済低迷を受け年明け以降頭打ちに。震災による配船効率低下が響き前期比大幅減益。

コンテナ船事業 [▲299億円 (▲687億円)]

- 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船腹需給軟化 ⇒ 特にアジア/欧州航路(往航)で運賃が昨年末にかけて大幅下落。本年に入り、各社が運賃引き上げをアナウンスし、運賃修復進展中。
- アジア/欧州航路における新アライアンス設立(G6アライアンス。本年3月サービス開始)を始めとする配船見直し・サービス改編、また、減速航海深度化による燃料費削減等のコスト削減に取り組むも、円高・燃料油価格高もあり大幅損失を計上。

【コスト削減】 通期増額目標(全社)225億円に対し**245億円**を達成(達成率**108%**)。

【配当】 通期配当1株あたり5円を予定(うち中間配当2.5円を実施済)

2012年度 連結業績予想

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

	2012年度			2011年度			増減	
	通期見通し	上期見通し	下期見通し	通期実績	上期実績	下期実績		
売上高	16,000	7,900	8,100	14,352	7,173	7,178	+1,648	+11.5%
営業利益	160	△10	170	△244	△100	△144	+404	—
経常利益	100	△50	150	△243	△121	△122	+343	—
当期純利益	30	△20	50	△260	△164	△95	+290	—

為替(期中平均)	¥82.00/\$	¥82.00/\$	¥82.00/\$	¥78.85/\$	¥80.26/\$	¥77.43/\$
燃料単価(期中平均)	\$710/MT	\$710/MT	\$710/MT	\$667/MT	\$645/MT	\$689/MT

為替 Sensitivity (2012年度) ±19 億円/1¥・年間 (最大)
 燃料単価 Sensitivity (2012年度) ±1.7 億円/1\$・年間 (最大)
 (連結経常損益ベース)

[セグメント別]

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

		2012年度			2011年度			増減	
		通期見通し	上期見通し	下期見通し	通期実績	上期実績	下期実績		
不定期専用船事業	売上高	7,850	3,830	4,020	7,260	3,534	3,726	+590	+8.1%
	経常利益	70	△60	130	△69	△61	△7	+139	-
コンテナ船事業	売上高	6,400	3,200	3,200	5,424	2,818	2,605	+976	+18.0%
	経常利益	△80	△40	△40	△299	△105	△193	+219	-
フェリー・内航事業	売上高	540	270	270	521	251	270	+19	+3.6%
	経常利益	10	5	5	△5	△12	6	+15	-
関連事業	売上高	1,140	570	570	1,067	528	538	+73	+6.8%
	経常利益	100	50	50	90	47	43	+10	+11.1%
その他	売上高	70	30	40	79	40	38	△9	△11.4%
	経常利益	20	10	10	43	10	32	△23	△53.5%
その他(消去・全社)	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常利益	△20	△15	△5	△3	0	△4	△17	-
連結	売上高	16,000	7,900	8,100	14,352	7,173	7,178	+1,648	+11.5%
	経常利益	100	△50	150	△243	△121	△122	+343	-

●「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。

2012年度 業績予想の要点（I）

【概況】

- 中期経営計画「GEAR UP! MOL」3年目（最終年度）
 - －新興国成長の取り込みを継続
 - ⇒特にコンテナ船部門、自動車船部門がアジアでサービス拡大
 - －安全運航と財務基盤を活かし、長期安定収益を獲得
 - ⇒特にエネルギー輸送分野に注力
 - －ドライバルク・油送船のスポット運航部分についてはマーケットと向き合い、リスクをコントロールする方策を推進
 - ⇒高コスト船対策の継続実施
 - ⇒貸船、運賃先物取引の活用、市況の水域間格差を考慮した最適配船実施
 - ⇒プール組成による顧客サービス改善と運航効率向上（油送船）
 - －グループ全体で250億円のコスト削減目標

【セグメント別】 [2012年度経常利益予想（前期比増減）]

不定期専用船事業 [70億円（+139億円）]

- ドライバルク船：新造船竣工圧力によって上値が抑えられる懸念あるも、新興国向けを中心とした鉄鉱石、石炭、穀物等の荷動き堅調を背景に足元の低調な市況からは脱すると想定。

2012年度 業績予想の要点 (II)

- 油送船 : 市況改善、運航効率向上、コスト削減(減速航海等)による収益改善を見込む。
 - －原油船(VLCC)については、顧客による高品質船の選別傾向や、プール組成の効果、またイラン制裁に伴う原油調達ソースの多様化(トンマイルの増加)により足元の市況上昇しており、消費国による石油備蓄積み増し需要も勘案すると、堅調な推移が見込まれる。
 - －プロダクト船については、新造船の供給が限定的な中、欧米や豪州の製油所閉鎖により石油製品の荷動きが増加し、市況改善に向かうと見込む。
- 自動車船 : 大災害の影響を受けた前年度からの収益回復を期待。一方で、日本出し荷量の頭打ち傾向に対しては、三国間サービスの拡充を図り、収益増に繋げる。

コンテナ船事業 [▲80億円(+219億円)]

- 緩やかな世界景気の回復を背景とした堅調な荷動きと運賃レベルの修復を想定。
- G6アライアンスを始めとするサービス改編や新規航路開設により積取増を図る。

【配当】今後の経営環境を見極めた上で決定。

[補足資料]

連結 営業外・特別損益

1. 連結 営業外収益・費用明細 (2011年度計) (億円)

営業外収益		175		営業外費用		174	
うち:				うち:			
	受取利息	11			支払利息	115	
	受取配当金	67			為替差損	44	
	持分法による投資利益	33			その他営業外費用	14	
	その他営業外収益	63					

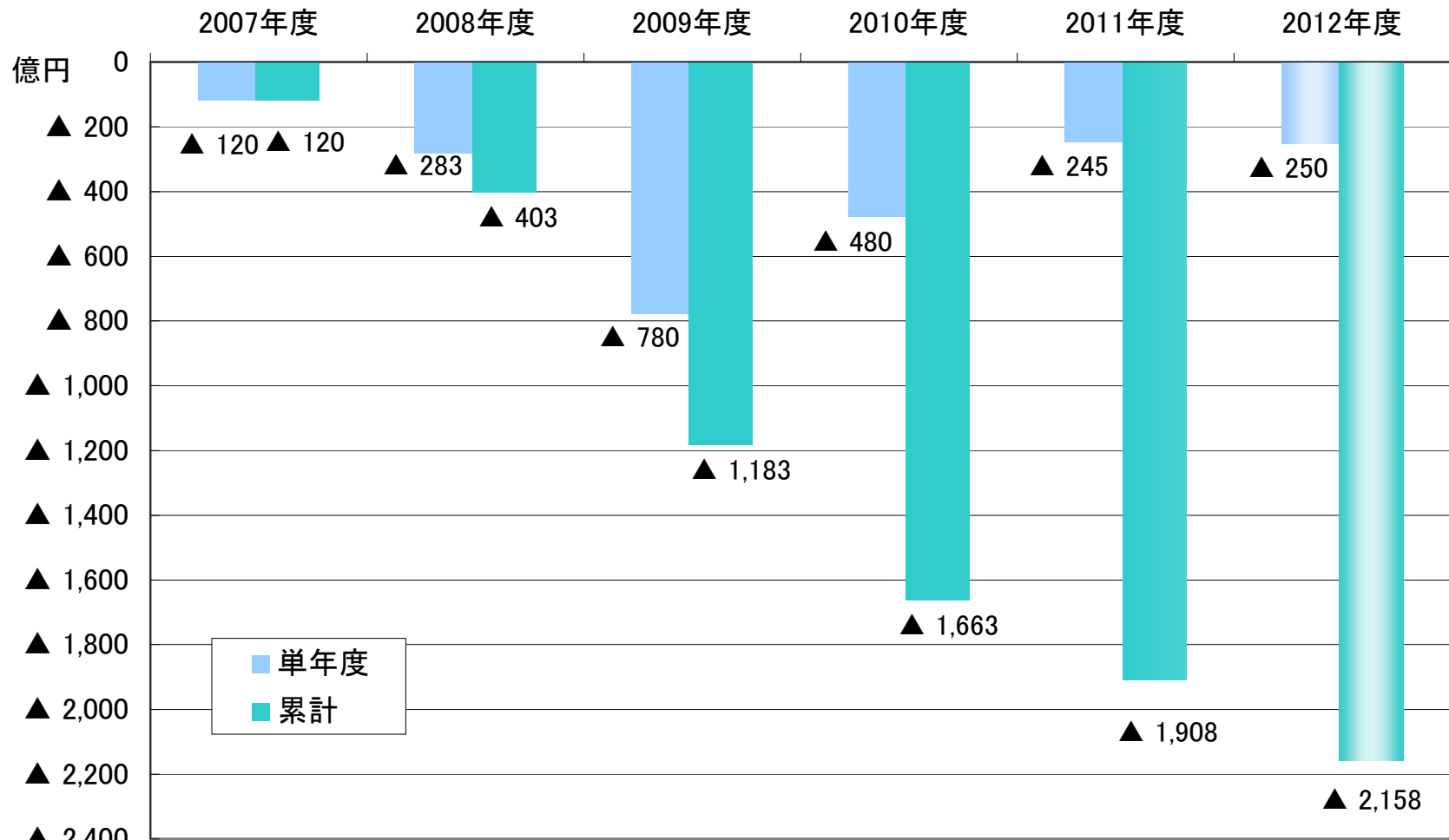
2. 連結 特別利益・損失明細 (2011年度計) (億円)

特別利益		140		特別損失		232	
うち:				うち:			
	固定資産売却益	115			固定資産売却損	6	
	その他特別利益	24			固定資産除却損	11	
					減損損失	54	
					投資有価証券評価損	91	
					為替換算調整勘定取崩損	23	
					その他特別損失	43	

3. 単体 運航費明細

	(2011年度計)	(2010年度計)
港費	693	727
貨物費計	1,658	1,764
内訳: 荷役費及び接続費	1,489	1,561
歩金仲介料	138	170
一般貨物費	30	32
燃料費	2,824	2,411
雑費	36	26
合計	5,213	4,929

コスト削減の推移(直近6年間)



船隊構成

			2012年3月末		2011年9月末	2011年3月末
			隻数	1,000dwt	隻数	隻数
ドライバルク船	撤積み船	Cape size	107	19,889	105	109
		Panamax	48	3,790	45	41
		Handymax	60	3,339	60	50
		Small Handy	34	1,126	32	28
	重量物船	6	73	7	8	
	木材チップ船	53	2,674	54	54	
	石炭船	37	3,279	37	36	
	一般貨物船	47	741	51	48	
(小計)			392	34,911	391	374
油送船	原油タンカー	46	12,398	50	48	
	プロダクトタンカー	62	3,560	61	60	
	ケミカルタンカー	79	2,171	85	85	
	LPGタンカー	13	627	13	13	
	(小計)	200	18,756	209	206	
LNG船			69	5,306	70	72
自動車船			128	2,055	121	114
コンテナ船			115	6,205	112	104
フェリー・内航船			45	158	44	42
客船			2	9	2	2
その他			3	19	3	3
合計			954	67,418	952	917

註) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む

ドライバルク船市況

1. 2011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:USドル

船型	対象航路	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 実績 (*1)	
ケープサイズ	4航路平均	8,600	17,100	28,600	7,000	15,200
パナマックス	4航路平均	13,800	12,900	14,700	8,000	12,300
ハンディマックス	5航路平均	14,600	14,000	14,700	8,700	12,900
スモールハンディ	6航路平均	11,500	10,100	10,000	6,900	9,600

実績出典: The Baltic Exchange

2. 2012年度 ドライバルク船市況前提

(スポット契約の1日あたり備船料)

単位:USドル

船型	2012年度		
	上期	下期	通期
	見通し (*2)	見通し (*2)	見通し (*2)
ケープサイズ	11,500	22,500	17,000
パナマックス	12,000	15,000	13,500
ハンディマックス	11,500	13,500	12,500
スモールハンディ	8,500	11,500	10,000

(*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. 2011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)	2011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)	2011年ベース	53	47	54	67	55
【Arabian Gulf - East】	(2012年ベース)	(44)	(39)	(46)	(56)	(46)
石油製品船 (MR型)		151	153	153	120	144
【Singapore - Japan】						

実績出典: The Baltic Exchange

2. 2012年度 油送船市況前提 (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)	2012年度		
		上期 見通し (*2)	下期 見通し (*2)	通期 見通し (*2)
原油船 (VLCC)	2012年ベース	60	60	60
【Arabian Gulf - East】				

(*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. 2011年度(実績)

(1,000台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2011年度						
	上期		通期	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	765	862	1,627	1,004	1,016	2,019	3,647
【参考】2010年度実績	823	862	1,685	940	963	1,903	3,588

2. 2012年度(予想)

(1,000台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2012年度		
	上期 見通し(A)	下期 見通し(B)	通期 見通し (A)+(B)
合計	2,020	2,207	4,227

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	スペース	142	166	166	151	624	157	156	146	132	592
	積高	144	165	129	123	561	132	141	134	120	526
	消席率	101%	99%	78%	82%	90%	84%	90%	92%	91%	89%
復 航	スペース	132	165	166	154	617	156	158	148	131	593
	積高	78	87	93	82	341	83	74	87	82	326
	消席率	59%	53%	56%	53%	55%	53%	47%	59%	63%	55%

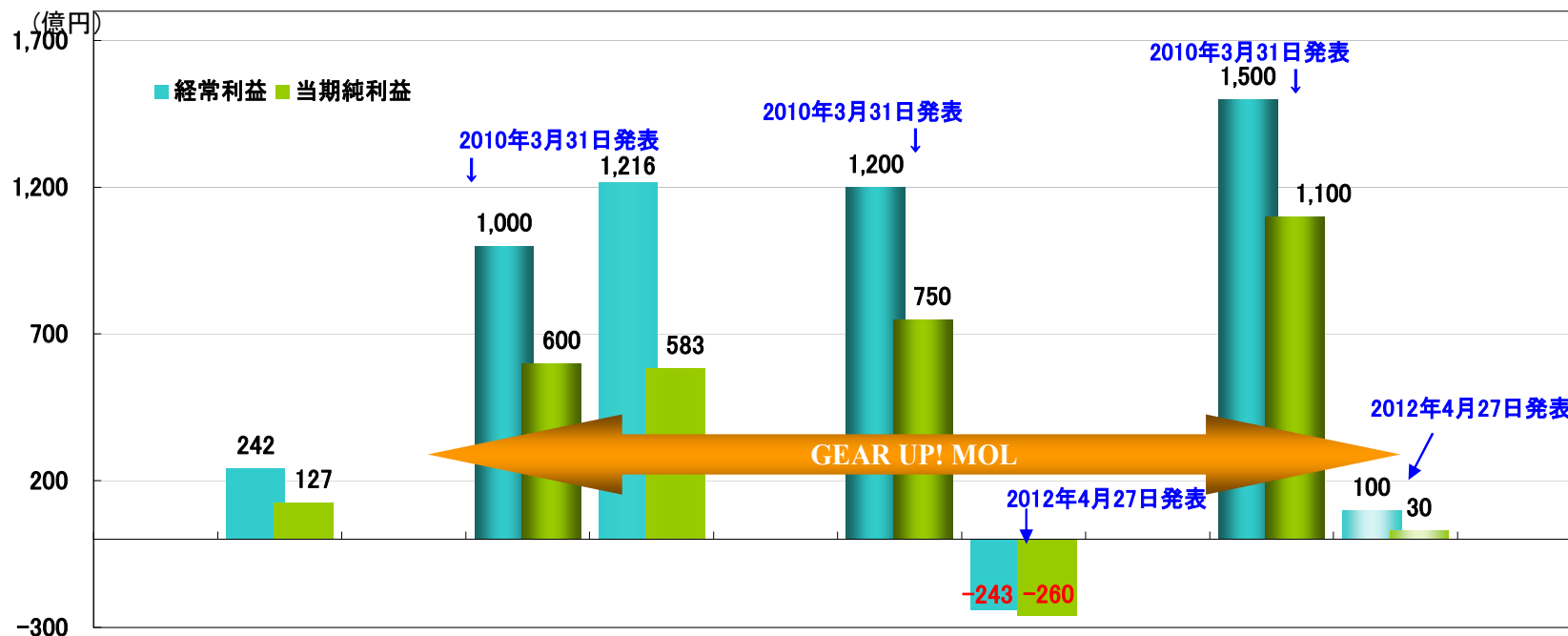
欧州航路(アジア/欧州)

		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	スペース	92	107	109	110	418	112	118	114	111	455
	積高	92	107	109	110	418	104	118	102	107	431
	消席率	100%	100%	100%	100%	100%	93%	100%	90%	96%	95%
復 航	スペース	92	107	109	110	419	115	117	116	116	464
	積高	60	60	64	67	251	69	64	68	73	274
	消席率	65%	56%	59%	60%	60%	60%	55%	59%	63%	59%

運賃推移(指数表示 2008年度 第1四半期=100)

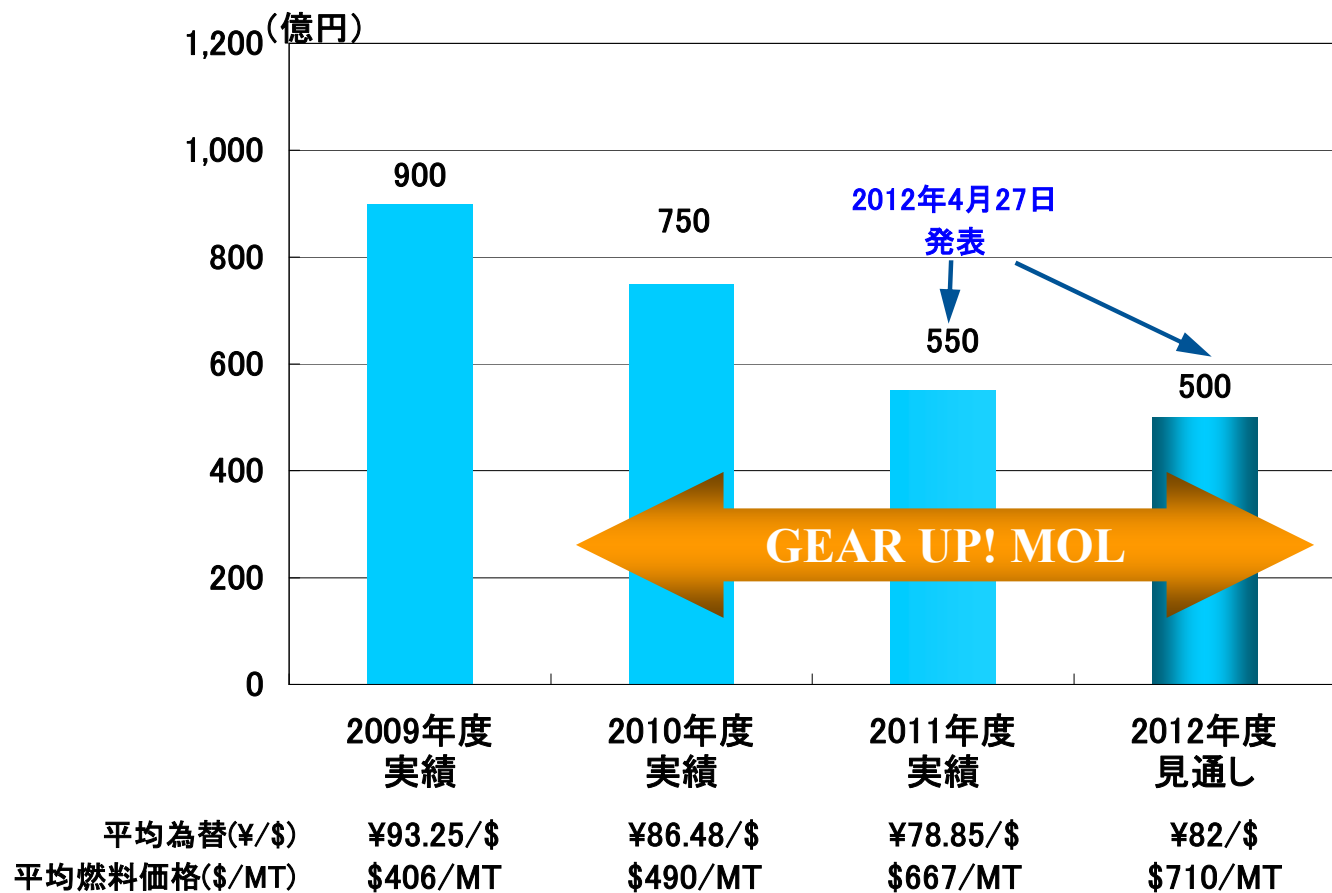
	2010年度				2011年度			
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
全航路平均	99	107	98	94	92	91	86	85
燃料単価(\$/MT)	474	469	485	535	625	664	678	699

GEAR UP! MOL — 全体利益計画



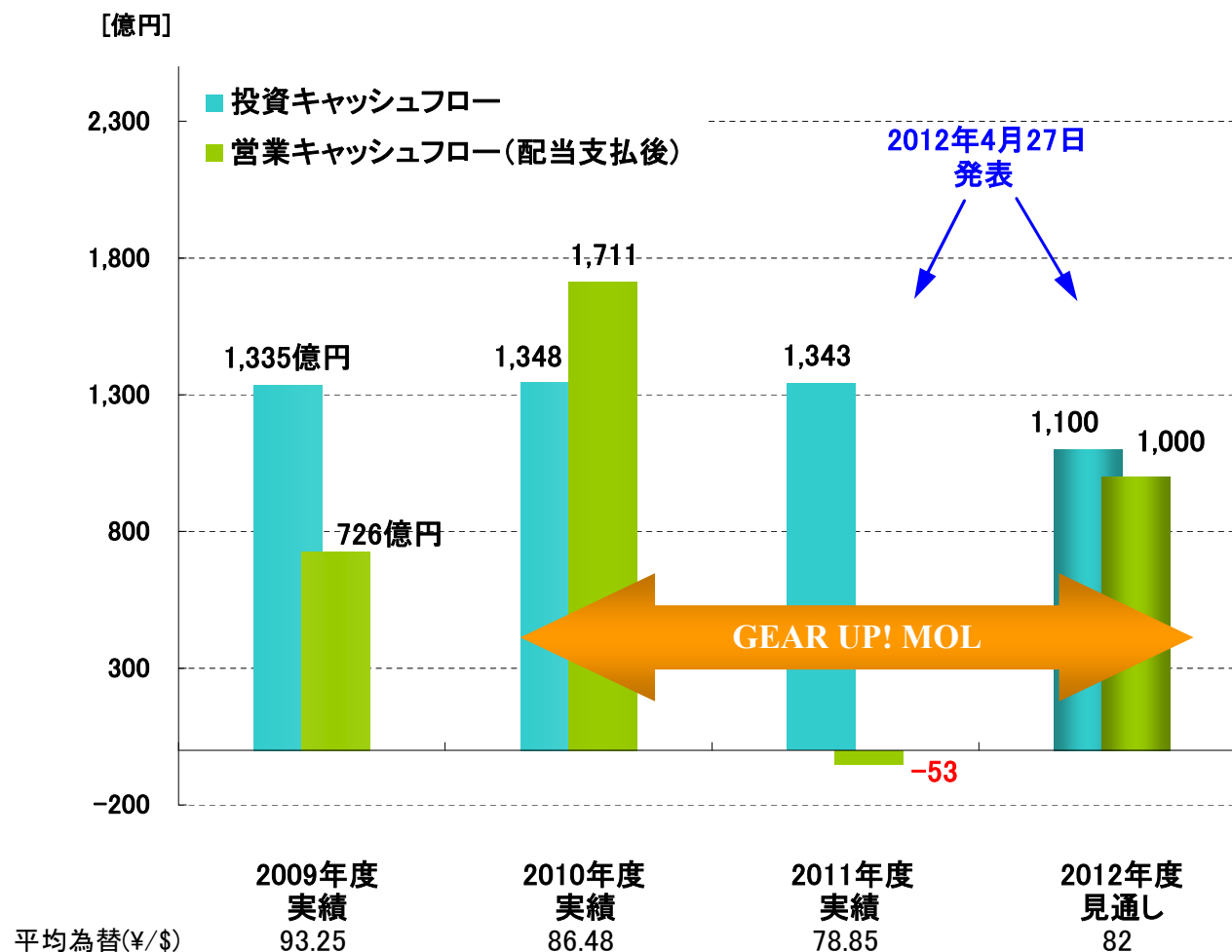
	2009年度		2010年度		2011年度		2012年度	
	実績		計画	実績	計画	実績	計画	見通し
売上高	13,480		15,500	15,437	17,000	14,352	18,000	16,000
営業利益	209		1,000	1,234	1,200	-244	1,500	160
売上高經常利益率	1.8%		6.5%	7.9%	7.1%	-1.7%	8.3%	0.6%
平均為替(¥/\$)	¥93.25/\$		¥90/\$	¥86.48/\$	¥90/\$	¥78.85/\$	¥90/\$	¥82/\$
平均燃料油価格(\$/MT)	\$406/MT		\$500/MT	\$490/MT	\$500/MT	\$667/MT	\$500/MT	\$710/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)

キャッシュフロー

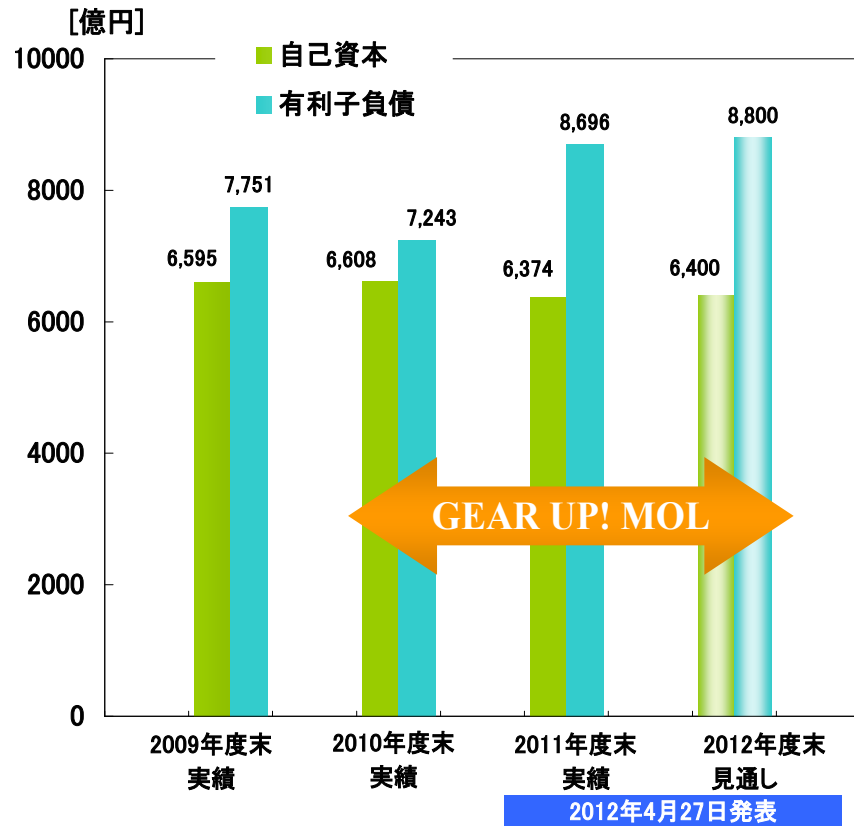


※従来本頁には、キャッシュフローと設備投資額のグラフを掲載し、キャッシュフローは簡易計算式(*1)に基づいた数値を、また、設備投資額は固定資産取得に関わる支出額を表示していたが、2011年度第1四半期より、それぞれ連結キャッシュフロー計算書の営業キャッシュフロー(*2)及び投資キャッシュフローに準じた数値表示に変更した。

(*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

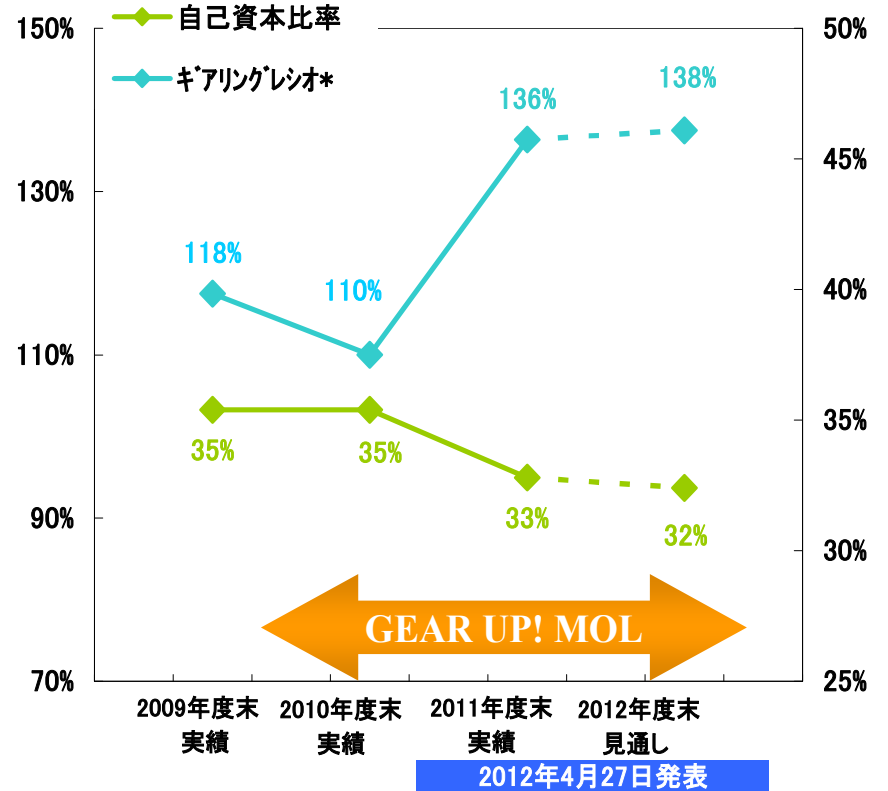
財務計画



期末為替(¥/\$)	2009年度末	2010年度末	2011年度末	2012年度末
単体	93.04	83.15	82.19	82
海外会社	92.10	81.49	77.74	82

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