



2012年度(2013年3月期)
第3四半期 決算説明資料

2013年1月31日

株式会社 商船三井

HP

目次

2012年度 第3四半期 連結決算概要	2
2012年度 第3四半期 連結決算の要点	4
2012年度 通期 連結決算見通し	6
2012年度 業績予想の要点	8

[補足資料]

2012年度 第3四半期 連結決算概要

(単位: 億円、億円未満切捨)

	2012年度				2011年度				増減	
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績		
売上高	3,788	3,781	3,625	11,194	3,491	3,682	3,563	10,736	+458	+4%
営業損益	△5	△18	△90	△113	△86	△14	△83	△183	+69	-
経常損益	△15	△52	△90	△157	△83	△37	△65	△186	+28	-
当期純損益	△50	△80	△455	△587	△80	△84	△86	△251	△335	-

為替(期中平均)	¥81.34/\$	¥79.03/\$	¥79.85/\$	¥80.07/\$	¥81.80/\$	¥78.72/\$	¥76.79/\$	¥79.10/\$	+¥0.97/\$
燃料単価(期中平均)	\$695/MT	\$667/MT	\$658/MT	\$673/MT	\$625/MT	\$664/MT	\$678/MT	\$656/MT	+\$17/MT

■ 連結 経常損益 前年同期比増減要因分析

【2011年12月期→2012年12月期】

為替変動	+14 億円	当期 ¥80.07/\$; ¥0.97 の円安
燃料油価格変動	△22 億円	当期 \$673/MT; \$17 上昇
積取り・運賃変動等	△123 億円	
コスト削減	+200 億円	
持分法投資損益増減	△55 億円	
その他(調整額含む)	+14 億円	
(差し引き)	+28 億円	

[セグメント別]

	上段		売上高		下段		経常損益			
(単位: 億円、億円未満切捨)	2012年度				2011年度				増減	
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4-12月実績		
不定期専用船事業	1,888 △ 23	1,803 △ 86	1,727 △ 72	5,420 △ 181	1,705 △ 47	1,828 △ 14	1,816 △ 2	5,350 △ 64	+69 △ 116	+1% -
コンテナ船事業	1,483 △ 24	1,545 △ 1	1,462 △ 74	4,492 △ 100	1,391 △ 54	1,426 △ 51	1,306 △ 121	4,124 △ 226	+367 +126	+9% -
フェリー・内航事業	127 △ 2	146 9	142 8	415 15	114 △ 14	136 2	142 5	393 △ 6	+22 +22	+6% -
関連事業	270 29	268 27	275 29	814 87	261 23	266 24	280 25	809 72	+4 +14	+1% +21%
その他	17 5	17 4	17 9	52 18	17 5	23 4	17 28	58 38	△ 6 △ 20	△ 10% △ 53%
調整(消去・全社)	- 0	- △ 6	- 9	- 2	- 4	- △ 3	- △ 1	- △ 0	- +3	- -
連結	3,788 △ 15	3,781 △ 52	3,625 △ 90	11,194 △ 157	3,491 △ 83	3,682 △ 37	3,563 △ 65	10,736 △ 186	+458 +28	+4% -

●「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 第3四半期 連結決算の要点(I)

【概況】

- 各国の金融緩和政策により世界的な景気減速は底入れの兆しなるも、新造船供給圧力が続く中、船腹需給ギャップの改善は進まず。
- 市況低迷により、ドライバルク船と油送船のフリー船隊は大幅な赤字運航続く。
- コンテナ船と自動車船は、前年同期比で損益が大幅に改善。

【セグメント別】 [1-3Q/2012(9ヶ月) 経常損益実績 (前年同期比増減)]

不定期専用船事業 [▲181億円 (▲116億円)]

■ドライバルク船： 歴史的な高水準が続く新造船大量竣工を背景として需給バランスの改善進まず。2012年暦年の市況平均は4船型(*)とも1万ドルを下回る。

(*) : Capesize及び中小型バルカー(Panamax, Handymax, Small Handy)

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利益を確保するも、スポット運航船の損失が上回り、部門全体で赤字計上。

◆ Capesize : 10月以降中国向けを中心とした需要で回復する場面あるも、年明けの荷動き減少を見込んで年末に反落。

◆ 中小型バルカー : 新造船の大量竣工や北米の早魃等の弱気心理が根強く、市況は1万ドルを下回る安値水準で推移。

2012年度 第3四半期 連結決算の要点（Ⅱ）

- 油送船 : 燃料費削減や運航効率の改善を継続するも、部門損失を計上。
 - －VLCC市況は、冬場の需要期に向けて中国を中心とした在庫の積増しの動きで改善進むも、上値は重く12月から停滞。
 - －石油製品船(プロダクト船)は、アジア向けナフサ需要、冬場の燃料需要、豪州の製油所停止、日韓を中心とした極東域の堅調な輸送需要などを背景として、太平洋水域を中心に市況回復。
- LNG船 : 長期契約を中心に安定利益を確保。
- 自動車船 : 夏場以降、日本出し完成車輸出台数は前年割れを継続、欧州向け完成車輸送も回復が見られない中、三国間輸送の取扱強化と効率配船の追求を継続。大震災の影響を受けた前年同期と比べ、大幅に損益改善。

コンテナ船事業 [▲100億円 (+126億円)]

- アライアンスの拡充(G6アライアンス)やサービスの合理化を図る中で、春先以降徐々に需給環境改善し運賃修復進展。需要期の夏場以降、特に欧州航路で荷動きが伸び悩み、運賃水準は軟化するも、11月・12月と2ヶ月連続で運賃水準の底上げに注力。
- コスト削減を強力に推進。前年同期比で大きく改善するも、損失を計上。

【法人税等調整額】

繰延税金資産の一部を取崩し、法人税等調整額286億円を計上。(損益悪化要因)

2012年度 通期 連結決算見通し

(単位: 億円、実績: 億円未満切捨)

	2012年度							2011年度	増減
	上期 実績	下期		通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異	通期実績		
		3Q実績	4Q見込み					見込み	
売上高	7,569	3,625	3,905	7,531	15,100	15,000	+100	14,352	+748
営業損益	△ 23	△ 90	△ 66	△ 157	△ 180	△ 130	△ 50	△ 244	+64
経常損益	△ 67	△ 90	△ 122	△ 213	△ 280	△ 220	△ 60	△ 243	△ 37
当期純損益	△ 130	△ 455	△ 1,183	△ 1,640	△ 1,770	△ 240	△ 1,530	△ 260	△ 1,510
為替(期中平均)	¥80.19/\$	¥79.85/\$	¥88.00/\$	¥83.93/\$	¥82.05/\$	¥80.10/\$	+¥1.95/\$	¥78.85/\$	+¥3.20/\$
燃料単価(期中平均)	\$681/MT	\$658/MT	\$650/MT	\$654/MT	\$668/MT	\$666/MT	+\$2/MT	\$667/MT	+\$1/MT

(参考) 連結経常損益へのSensitivity

為替Sensitivity	(2012年度4Q)	±2.0億円/¥1・3ヶ月 (最大)
燃料単価Sensitivity	(2012年度4Q)	±0.3億円/\$1・3ヶ月 (最大)

* 2Q決算発表時(2012年10月31日)の予想

[セグメント別]

	上段		売上高					2011年度 通期実績	増減
	下段		経常損益		2012年度				
	上期 実績	3Q実績	4Q見込み	下期 見込み	通期見通し (今回予想)	通期見通し (前回予想*)	差異		
不定期専用船事業	3,692 △ 109	1,727 △ 72	1,830 △ 109	3,558 △ 181	7,250 △ 290	7,200 △ 270	+50 △ 20	7,260 △ 69	△ 10 △ 221
コンテナ船事業	3,029 △ 26	1,462 △ 74	1,658 0	3,121 △ 74	6,150 △ 100	6,100 △ 80	+50 △ 20	5,424 △ 299	+726 +199
フェリー・内航事業	273 7	142 8	134 △ 4	277 5	550 12	540 10	+10 +2	521 △ 5	+29 +17
関連事業	539 57	275 29	265 18	541 48	1,080 105	1,090 105	△ 10 ±0	1,067 90	+13 +15
その他	34 9	17 9	18 1	36 11	70 20	70 20	±0 ±0	79 43	△ 9 △ 23
調整(消去・全社)	- △ 6	- 9	- △ 29	- △ 21	- △ 27	- △ 5	- △ 22	- △ 3	- △ 24
連結	7,569 △ 67	3,625 △ 90	3,889 △ 122	7,531 △ 213	15,100 △ 280	15,000 △ 220	+100 △ 60	14,352 △ 243	+748 △ 37

- 「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。

* 2Q決算発表時(2012年10月31日)の予想

2012年度 業績予想の要点 (I)

【概況】

通期業績予想を下方修正

	前回(10/31)	今回(1/31)
経常損益	▲220億円	⇒ ▲280億円

※為替前提 : 4Q- 88円/ドル (前回- 80円/ドル) (4Q Sensitivity ±2億円/¥1, 3ヶ月)

燃料油価格前提 : 4Q- 650ドル/MT (前回- 650ドル/MT) (4Q Sensitivity ±0.3億円/\$1, 3ヶ月)

	前回(10/31)	今回(1/31)
当期純損益	▲240億円	⇒ ▲1,770億円

- <変動要因>
- ①経常損益の下方修正 : ▲60億円
 - ②繰延税金資産取崩に伴う法人税等調整額計上 : ▲286億円
 - ③2012年度分の繰延税金資産繰り入れ見送り : ▲150億円
 - ④事業改革費用計上(4Q) : ▲1,010億円

【セグメント別】 [2012年度通期予想経常損益 (10/31発表値からの増減)]

不定期専用船事業 [▲290億円 (▲20億円)]

■ドライバルク船 : 3Q実績を織り込むとともに、各船型の4Q市況前提を足元に照らして修正⇒通期予想損益を下方修正。

◆Capesize: 主要積地の雨季入りや中国の旧正月休み(2月中旬)等の季節要因で荷動き減退が見込まれ、市況も弱含みを想定。

◆中小型バルカー: 寒波襲来による国内物流の停滞で、中国向け鉄鉱石/石炭輸送が増加する可能性あるも、船腹供給圧力により市況の上値は重いと想定。

2012年度 業績予想の要点 (II)

■油送船 : 3Q実績を織り込むとともに、4Q市況前提を足元に照らして修正。
⇒通期予想損益は据え置き。

◆VLCC: 中国の旧正月前の駆け込み需要や北米の製油所の本格稼働等で、WS40を上回るレベルへの回復を予想。

◆プロダクト船: 太平洋水域を中心に底堅い市況のファンダメンタルズを見込む。長距離航海増加に伴う需給タイト化を想定。

コンテナ船事業 [▲100億円 (▲20億円)]

- 3Q実績を織り込むとともに、4Qの積取り数量、運賃の想定を変更。
- 各船社による減便実施等で供給量増加は抑制され、中国の旧正月明け荷動き軟化による需給の大きな崩れは無いものと想定。

【コスト削減】通期目標(全社)は280億円を上回る見込み。(1-3Qでは200億円達成、達成率71%)

【事業改革】ドライバルク船・油送船のフリー船損益改善を図るため、4Qに事業改革を実施予定。

事業改革費用1,010億円を計上予定(4Q/12特別損失)

⇒ 2013年度損益改善効果 約400億円。

<※事業改革の詳細については別紙資料ご参照>

【配当】通期連結業績予想を大幅修正した結果を踏まえ、期末配当は無配予定。

[補足資料]

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日あたり傭船料) 単位:USDル

船型	対象航路	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)
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日あたり傭船料) 単位:USDル

船型	対象航路 (実績のみ)	2012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 見通し (*2)	通期 見通し (*2)
ケープサイズ	4航路平均	6,100	4,800	13,000	8,000	8,000
パナマックス	4航路平均	9,600	6,600	6,600	7,000	7,500
ハンディマックス	5航路平均	11,200	10,300	7,600	7,000	9,000
スモールハンディ	6航路平均	9,200	8,000	6,400	7,000	7,700

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. 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				
		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 見通し (*2)	通期 見通し (*2)
原油船(VLCC)	2012年ベース	55	36	43	47	45
【Arabian Gulf - East】	(2013年ベース)	(50)	(33)	(39)	(43)	(41)
石油製品船(MR型)		125	123	151		
【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)の収入算定において参照する中東/極東航路の想定運賃レベル。

但し、荷主と運賃を事前に合意済みの航海については合意運賃を損益予想に使用。

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			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

2. 2012年度(実績・予想)

(1,000台)

(完了ベース/航海備船を含む)	2012年度						
	上期			下期		通期見通し (A)+(B)	
	第1四半期 実績	第2四半期 実績	上期 実績(A)	第3四半期 実績	第4四半期 見通し		下期 見通し(B)
合計	1,004	977	1,981	972	943	1,915	3,896

主要コンテナ船航路 消席状況・運賃推移

1.北米航路(アジア/北米)

(単位:1000TEU)

		2011年度					2012年度				
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	通期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	通期
往	スペース	157	156	146	132	592	146	164	153		
	積高	132	141	134	120	526	136	150	135		
	消席率	84%	90%	92%	91%	89%	93%	91%	88%		
復	スペース	156	158	148	131	593	137	160	156		
	積高	83	74	87	82	326	84	85	93		
	消席率	53%	47%	59%	63%	55%	61%	53%	59%		

2.欧州航路(アジア/欧州)

		2011年度					2012年度				
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	通期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	通期
往	スペース	112	118	114	111	455	108	126	108		
	積高	104	118	102	107	431	97	116	91		
	消席率	93%	100%	90%	96%	95%	90%	92%	84%		
復	スペース	115	117	116	116	464	107	119	112		
	積高	69	64	68	73	274	77	76	73		
	消席率	60%	55%	59%	63%	59%	71%	64%	66%		

3.運賃推移(指数表示 2008年度 第1四半期=100)

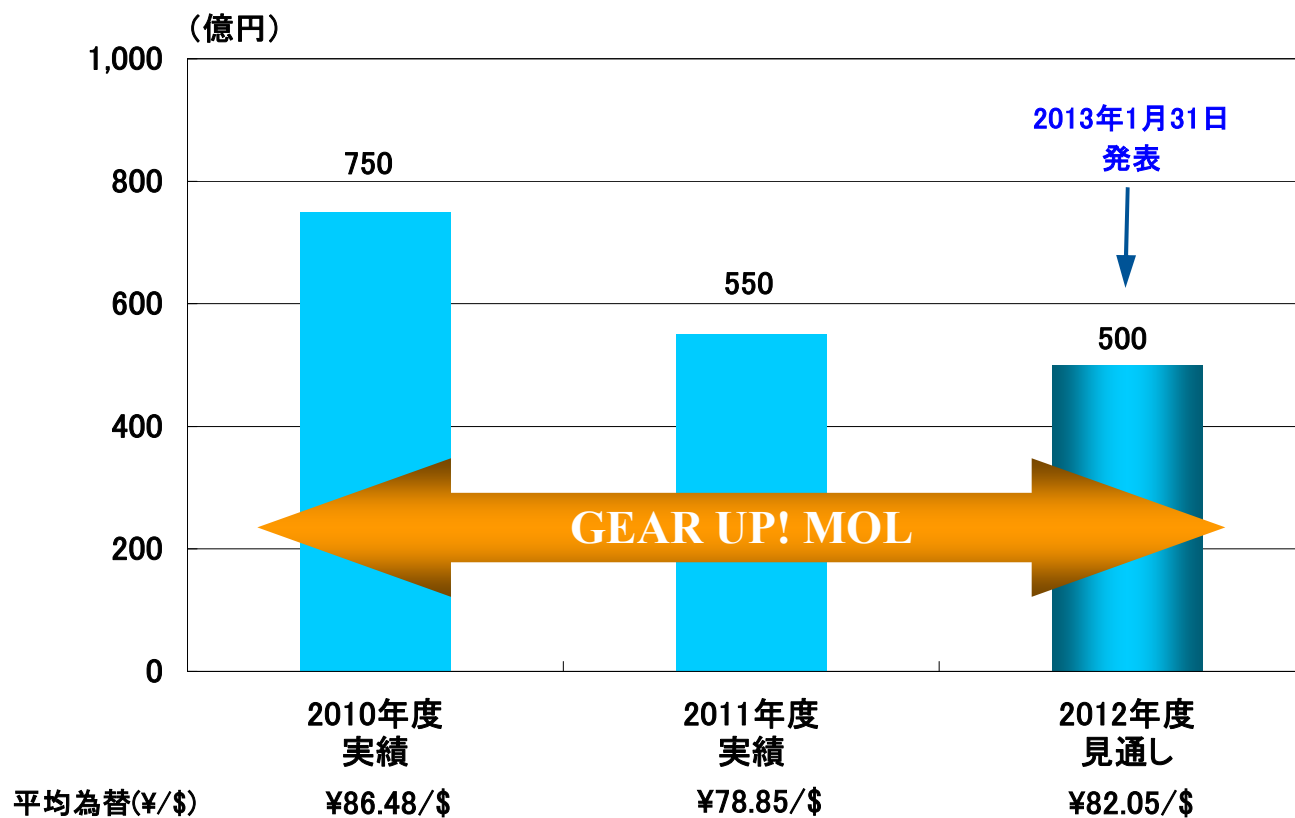
	2011年度				2012年度			
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
全航路平均	92	91	86	85	90	91	87	
燃料単価(\$/MT)	625	664	678	699	695	667	658	

船隊構成

			2012年3月末	2012年12月末		2013年3月末 (見込み)
			隻数	隻数	1,000dwt	隻数
ドライ	撤積み船	Capesize	107	102	19,023	
		Panamax	48	39	3,237	
		Handymax	60	65	3,594	
		Small Handy	34	53	1,765	
	重量物船	6	6	74		
	木材チップ船	53	45	2,326		
	石炭船	37	41	3,651		
	一般貨物船	47	49	800		
	(小計)	392	400	34,470	390	
油送船	原油タンカー	46	47	12,922		
	プロダクトタンカー	62	62	3,591		
	ケミカルタンカー	79	76	2,051		
	LPGタンカー	13	12	19,142		
	(小計)	200	197	19,142	180	
LNG船		69	69	5,310	69	
自動車船		128	129	2,067	127	
コンテナ船		115	113	6,278	114	
フェリー・内航船		45	46	162		
客船		2	2	10	50	
その他		3	3	19		
合計		954	959	67,458	930	

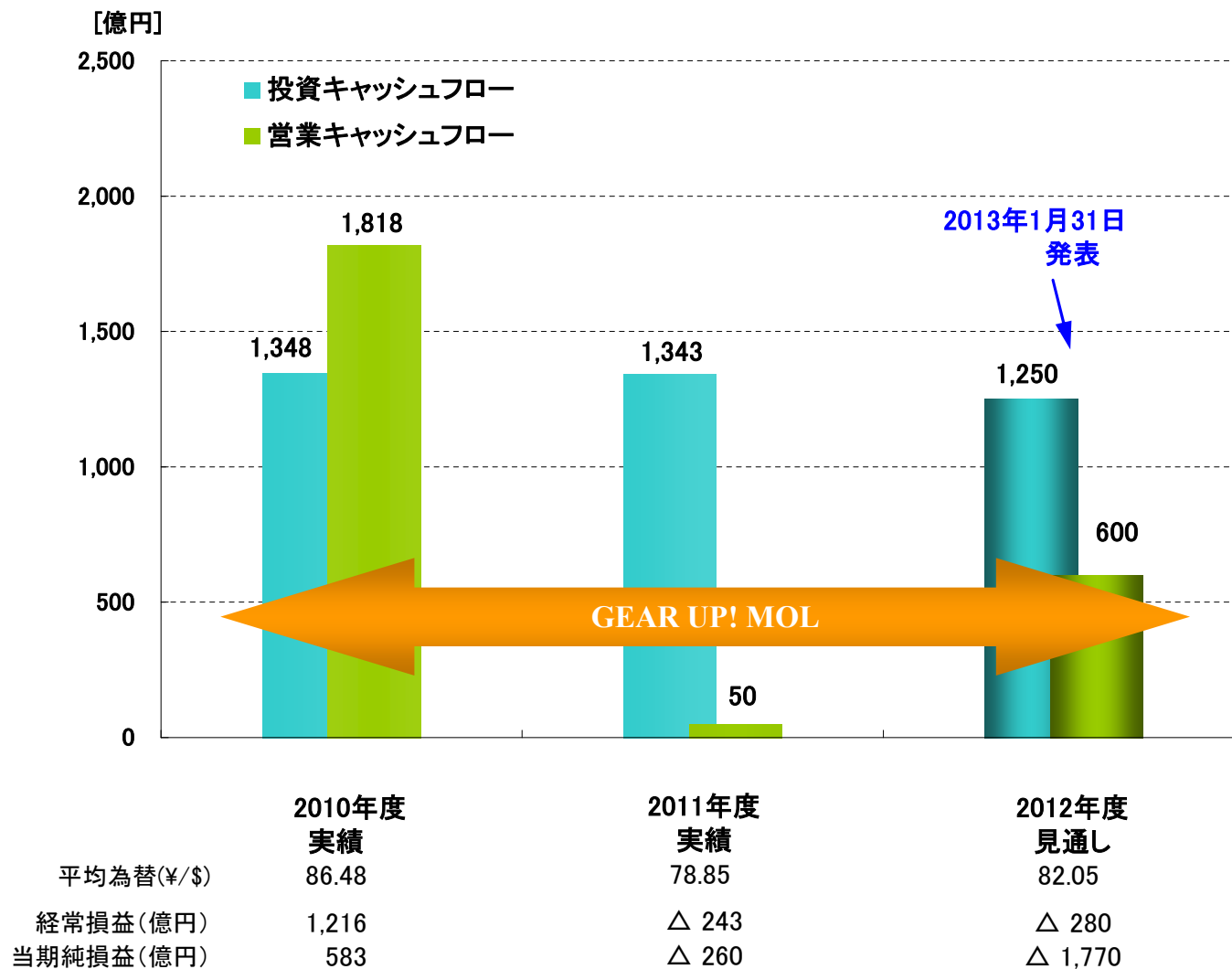
註) 短期傭船(5年以下)、J/V保有船を含む

安定利益



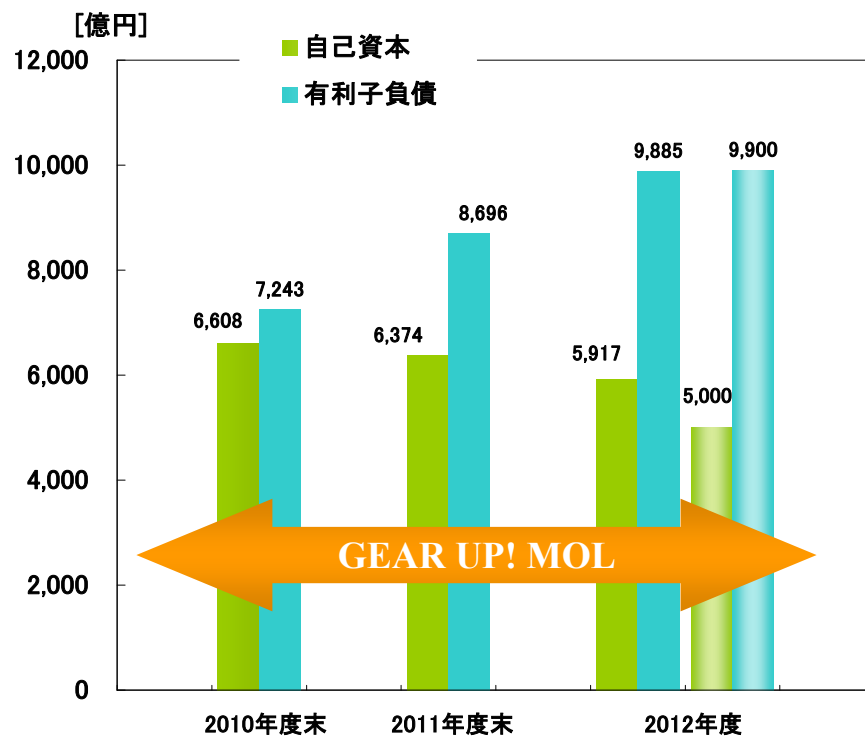
『安定利益』=1年を超える中長期契約により確定している利益、及び安定性の高い事業の利益
(対象部門:ドライバルク船、油送船、LNG船、関連事業、その他事業)

キャッシュフロー



※ 本表の投資キャッシュフローと営業キャッシュフローの差額(=フリーキャッシュフロー)に
 配当支払と現預金等増減を加味した数字が、次頁左側グラフの有利子負債額の変動に
 相当する。

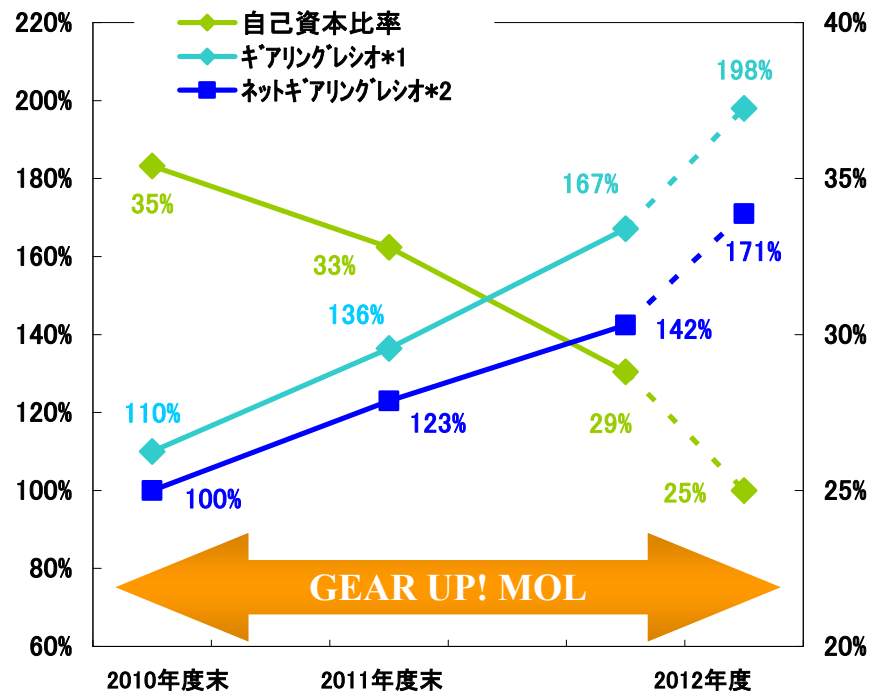
財務計画



GEAR UP! MOL

ギアリングレシオ/ネットギアリングレシオ

自己資本比率



GEAR UP! MOL

期末為替(¥/\$)	2010年度末	2011年度末	2012年度	2012年度
単体	83.15	82.19	86.58	90.00
海外会社	81.49	77.74	77.60	86.58

2013年1月31日発表

2013年1月31日発表

*1) ギアリングレシオ = 有利子負債 ÷ 自己資本

*2) ネットギアリングレシオ = (有利子負債 - 現金及び現金同等物) ÷ 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

(2012年度第3四半期累計)

(単位: 億円、億円未満切捨)

営業外収益	87
うち:	
受取利息	10
受取配当金	30
コンテナ売却益	22
その他営業外収益	24

営業外費用	131
うち:	
支払利息	93
持分法による投資損失	28
その他営業外費用	9

2. 連結 特別利益・損失明細 (2012年度第3四半期累計)

(単位: 億円、億円未満切捨)

特別利益	123
うち:	
固定資産売却益	89
傭船解約金	17
その他特別利益	16

特別損失	128
うち:	
固定資産売却損	26
固定資産除却損	5
減損損失	54
投資有価証券評価損	28
その他特別損失	13

3. 単体 運航費明細

(単位: 億円、億円未満切捨)

	(2012年度第3四半期累計)	(2011年度第3四半期累計)
港費	565	516
貨物費計	1,406	1,259
内訳: 荷役費及び接続費	1,258	1,127
歩金仲介料	118	106
一般貨物費	30	25
燃料費	2,140	2,084
雑費	19	40
合計	4,132	3,900