

2016年3月期第3四半期決算説明会 質疑応答の要旨

【定期船事業】

Q1 足元のスポット運賃状況を教えてください。

A1 毎月のように値上げを行っていますが、上がったりがったりを繰り返している状況です。北米・欧州航路共に年末から年始にかけて一旦上昇しましたが、北米運賃の下落はやや持ちこたえているものの、欧州は値上げ前とほぼ同レベルまで下がっている状況です。

【不定期専用船事業】

Q1 今回行ったドライバルク部門の構造改革の内容と来期以降の収支に与える影響額を教えてください。

A1 ケープサイズバルカーでは、期初より売船・期限前返船を中心に継続的に構造改革を行ってきており、前回決算でお伝えしました通り、期初時点で123隻だったのが9月末時点では114隻と9隻減りました。引き続き売船・期限前返船を同様のペースで進めており、今期末時点でもほぼ同程度の削減を見込んでおります。パナマックスサイズ以下の中小型船では、船齢が比較的若い所有船を対象に、3Qで20隻弱の減損処理を行いました。来期以降の収支に与える影響額は、減損以外も含めた構造改革全体で約50億円です。

Q2 来期以降の構造改革の進め方や考え方について教えてください。

A2 一度に大量の船を対象に構造改革を行うことも一つの考え方かもしれませんが、足元市況の低迷は甚だしく、リスク分散の観点からも一度に売船・期限前返船を行わず、ある程度分散し様子を見ながら進めていきたいと考えています。

【その他】

Q1 コンテナとドライバルカーの足元市況が低迷する中、今期比で来期増益を達成するための対応策や増益ファクターを教えてください。

A1 コンテナに関しては、油価の行方が一つのポイントになります。今期は、油価が下落した応分以上の運賃下落が起こったことが収支悪化の背景でもありますが、現在の運賃市況はすでに大変低いレベルで、欧州航路のスポット運賃はすでに係船点に達しており、これ以上に運賃が下落すると、船を運航させた分だけ採算が悪くなることもあるため、さすがにそのような状況にはならないと見ています。ドライバルクは、来期の市況が今期並みであれば、収支は構造改革効果分改善すると見ています。来期の市況に関しては現在予算策定作業の中で検討中ですが、市況がさらに下がれば、構造改革による収支良化分を押し下げることになります。一方、足元の市況はすでに係船点に近づいてきており、船を動かしていても収支を悪化させることになるので係船・停船が始まっております。1月18日週時点ではケープサイズの係船が40隻ほど出てきており、当社船も係船場所へ3隻が向かっております。船腹供給の削減という刺激をマーケットへ与えるこのような動きもあり、来期は最低でも今期並みにはなると期待しております。

Q2 来期の運賃安定型事業の利益に関し、今期比で良化する要因を教えてください。

A2 幾つか要因はありますが、VLCC市況が好調で予想より良い状況であることや、新規案件が一部始まる事業もございます。

以上