



各 位

平成26年5月27日

上場会社名	NSユナイテッド海運株式会社
代表者名	代表取締役社長 小 畠 徹
(コード番号)	9110 東証第一部)
URL	http://www.nsuship.co.jp/
問 合 せ 先	企画グループリーダー 小山田 充宏 (TEL. 03-6895-6411)

中期経営計画(2014～2016年度) 策定のお知らせ

記

当社はこのたび、NSUグループ企業全体の力の結集をテーマに、2014～2016年度を対象とした中期経営計画「Unite&Full-Ahead! II ～ 新たな発展へのスタート～」を策定いたしましたのでお知らせいたします。

以 上

中期経営計画

(2014～2016年度)

Unite & Full-Ahead! II

～ 新たな発展へのスタート ～

2014年5月27日



NSユニテッド海運株式会社

はじめに

当社は2010年10月、新和海運(株)・日鉄海運(株)の二社合併によりNSユナイテッド海運株式会社として新たな第一歩を踏み出しました。

そして翌年、2011年5月には、合併後初となる中期経営計画『Unite & Full-Ahead! ～新たなる価値の創造を目指して～』を策定し、**旧二社の統合・融和と、合併シナジー効果の早期実現**を経営目標に掲げました。

その後これまでの三年間、当社を取り巻く事業環境は総じて厳しく、利益目標については誠に遺憾ながら未達という結果に至りましたが、主目的である統合・融和と、合併シナジー効果の実現については達成段階にあるものと判断しています。

当社が今回発表する2014～16年度を対象とした新中期経営計画『Unite & Full-Ahead! II ～新たな発展へのスタート～』では、個別の重点戦略は従来路線を概ね踏襲しつつ、**NSUグループ企業全体の力の結集**という経営目標を設定しました。

将来起こり得る事業環境の変動にも対応可能な企業グループ作りを進め、ステークホルダーの皆様引き続き貢献してまいります。

～ NSUグループ事業構成 ～

NSUグループ一体となった事業展開を明確に目指す為、内航二社他の社名変更を行う事とした。

外航／鉄鋼原料G

鉱石専用船・ケープ型撒積船(18～20万トン)を数多く揃え
当社の強みとする鉄鋼原料の海上輸送を展開

外航／不定期船G

・ハンディ型(3～5万トン)を中心とした船隊構成
・鋼材輸送ほか、幅広いドライバルク輸送を展開

外航／石炭G

・パナマックス型(7万トン～)を中心とした船隊構成
・日本向け石炭をはじめ幅広いドライバルク輸送を展開

外航／油送船G

VLCC(30万トン型原油タンカー)、VLGC(8万^m型LPG船)
業務に従事

外航／近海G

・近海貨物船(5千～1万トン)を中心とした船隊構成
・中国向け鋼材輸送ほか、各種ドライバルク輸送を展開

外航／NS United Tanker Pte.Ltd.

外航ケミカルタンカー業務に従事する、シンガポール現地法人

内航／新和内航海運(株) ⇒NSユナイテッド内航海運(株)

(2014年10月1日より社名変更)

1961年設立(JQ上場)

・鉄鋼関連輸送ほか、石灰石・セメント・炭酸カルシウム等、
幅広いドライバルクの国内海上輸送を展開。
・新鋭技術を用いた専用船投入など高付加価値を提供

内航／新和ケミカルタンカー(株) ⇒NSユナイテッドタンカー(株)

(2014年7月1日より社名変更)

1956年設立

LNG(液化天然ガス)、LPG(液化石油ガス)をはじめとしたエネルギー需要
関連輸送を中心に、各種石油化学製品等国内海上輸送を展開

機能・地域に特化したグループ会社

国内 NSユナイテッドマリンサービス(株)、日邦マリン(株)、NSユナイテッドビジネス(株)、NSユナイテッドシステム(株)
(株)インターナショナルマリンコンサルティング、新和チャーターリング(株)⇒NSUチャーターリング(株)(2014年6月26日より社名変更)、
新和エイジェンシー(株)⇒NSUロジスティクス(株)(2014年6月26日より社名変更)、新昌船舶(株)

海外 NS UNITED SHIPPING (U.K.) LTD. NS UNITED SHIPPING (U.S.A.) INC. NS UNITED SHIPPING (H.K.) CO., LTD.
NS UNITED BULK PTE. LTD. NS UNITED TANKER PTE. LTD. その他船舶保有会社

目次

- (1) 新中期経営計画のテーマ
- (2) 目標と重点戦略
- (3) 収益・財務計画と前提
- (4) 財務計画・目標
- (5) 運航規模の推移

参考資料

- ①当社を取り巻く事業環境の認識
- ②当社の中期的な事業環境見通し
- ③2011年度策定の中期経営計画の軌跡 -総括-
- ④2011年度策定の中期経営計画の軌跡 -損益計画-



(1) 新中期経営計画のテーマ

2011～2013

Unite & Full Ahead!

～新たなる価値の創造を目指して～

【新和海運(株)・日鉄海運(株)の合併によるシナジー効果の最大限発揮】



2014～2016

Unite & Full Ahead! II

～新たな発展へのスタート～

【NSUグループ企業全体の結集により、内外航ともに収益向上を図る】

【大型船型による資源輸送などの強みを伸ばし、プレゼンス向上を図る】

(2) 目標と重点戦略

中期経営目標

2018年度連結売上高2,000億円、連結営業利益120億円達成を目標に、ドライバルクを中心とした事業基盤を強化する。

5つの重点戦略

- ① 新日鐵住金(株)グループをはじめとする、国内外の顧客向け輸送サービスの深化・拡充
- ② NSUグループ内の協働・連繋強化による新規商権開拓および獲得
- ③ 安全・安定運航の徹底
- ④ グローバル展開に向けた組織強化と人材育成
- ⑤ 財務体質の強化

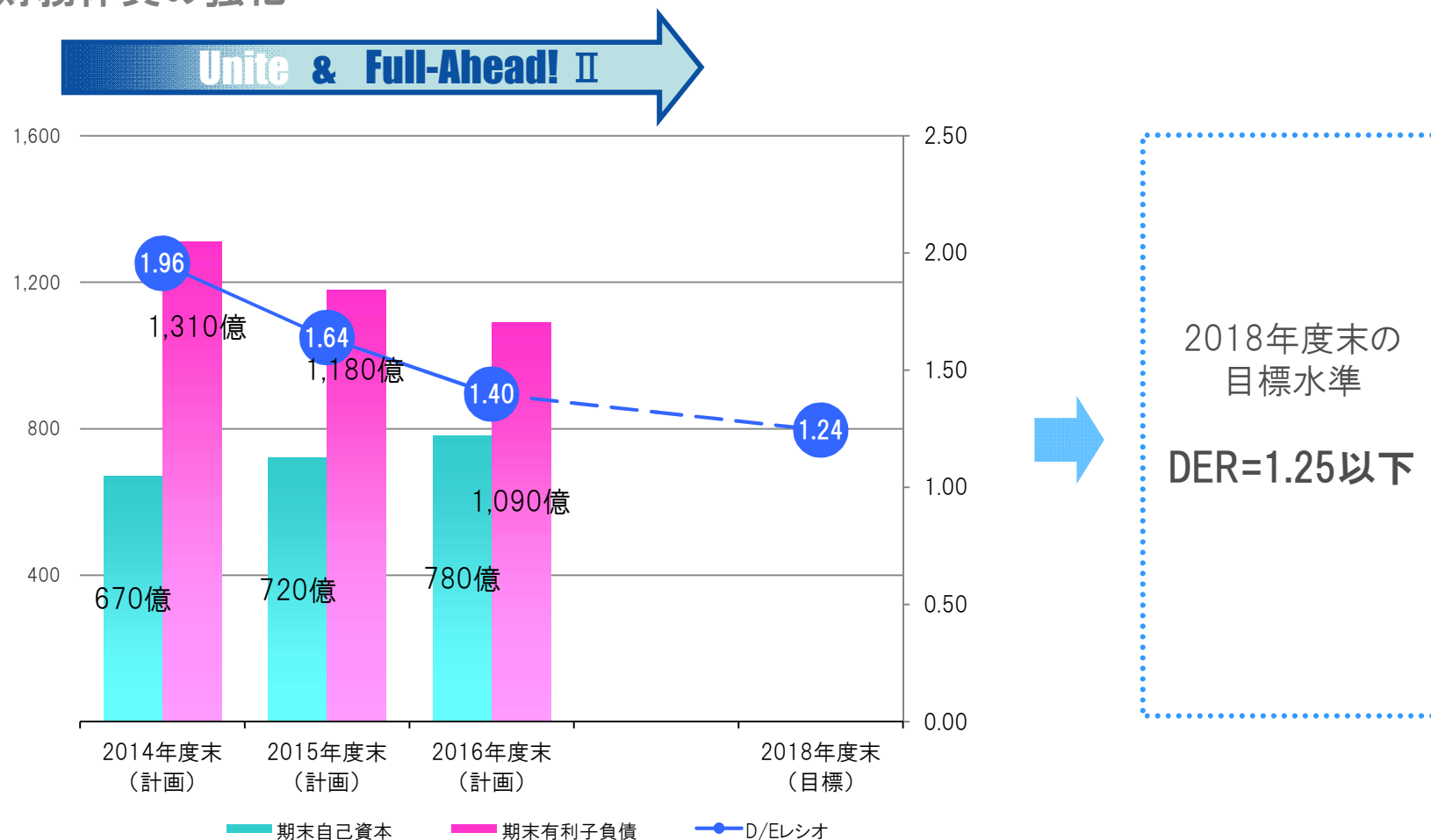
(3) 収益・財務計画と前提

11年度 実績	12年度 実績	13年度 実績	連結ベース (単位:億円)	14年度 計画	15年度 計画	16年度 計画	18年度 目標
1,350	1,314	1,537	売上高	1,640	1,720	1,790	2,000
16	12	88	営業利益	95	95	100	120
5	25	89	経常利益	73	78	83	100
▲9	▲155	108	当期純利益	57	64	69	
959	997	1,356	有利子負債	1,310	1,180	1,090	
633	506	625	自己資本	670	720	780	
1.51倍	1.97倍	2.17倍	D/E レシオ	1.96倍	1.64倍	1.40倍	1.25倍以下

事業環境(前提)						
@¥79 \$677	@¥82 \$667	@¥100 \$629	円ドル為替 内地バンカー価格	@¥100 \$670	@¥100 \$670	@¥100 \$670
\$13,700	\$7,600	\$16,500	外航海運市況	\$20,000	\$22,000	\$22,000
\$10,600	\$6,900	\$9,900	ケーブルサイズ	\$13,000	\$13,500	\$14,000
\$10,200	\$7,500	\$8,500	パナマックス	\$10,000	\$11,000	\$11,000
\$9,000	\$6,700	\$7,250	ハンディマックス	\$9,000	\$10,000	\$10,000
			ハンディサイズ			
変動影響額予想 (単位:億円)		円ドル為替レート 1円当り		2.7	2.7	2.8
		燃料油価格 10ドル当り		0.6	0.6	0.6

(4) 財務計画・目標

船舶投資におけるファイナンスの多様化および手持資金の有効活用による財務体質の強化



(5) 運航規模の推移（各年度末時点）

2014～2016年度の3カ年に総額620億円+αを投資し、
大型船を中心とした運航規模の増強を図る

Unite & Full-Ahead! II

	2013	2014	2015	2016
鉄鋼原料部門	32	35	39	42
石炭部門	24	25	25	26
不定期・近海部門	61	61	62	66
油送船・ 外航ケミカルタンカー	8	8	8	8
外航船腹計	125隻	129隻	134隻	142隻
内航船部門	79	79	82	82
グループ計	204隻	208隻	216隻	224隻

[2018年度目標]

＜外航船＞

150隻超

(うちケープサイズ約50隻)

＜グループ計＞

230隻超

参考資料 ① 当社を取り巻く事業環境の認識 - 足元の状況 -

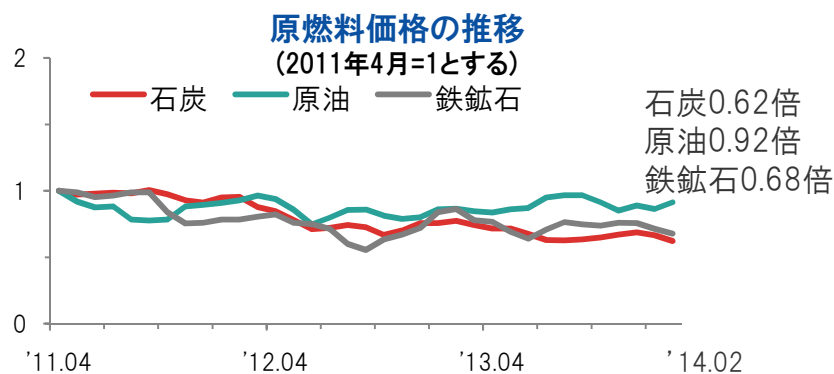
▶ 世界経済は日米欧が回復軌道、新興国は安定成長傾向となる

- 中国:** 成長ペースに減速傾向見られるも、旺盛な内需を背景に年率7~8%の安定成長路線を目指す。
- 欧米:** 金融緩和見直し等の影響もあり、自国に投資資金が戻りつつあり、米・仏・独を中心に緩やかに回復。
- 日本:** 政権交代後の大胆な金融緩和政策と円安の影響により多くの企業で業績が急回復。

▶ 為替・燃料油価格の動向

為替: 一昨年末以降、全体としては円安のトレンドとなり、13年年初の87円台から101円~105円レンジまで回復。

燃料油: 原油価格の高止まりを受けて高値圏にて推移。



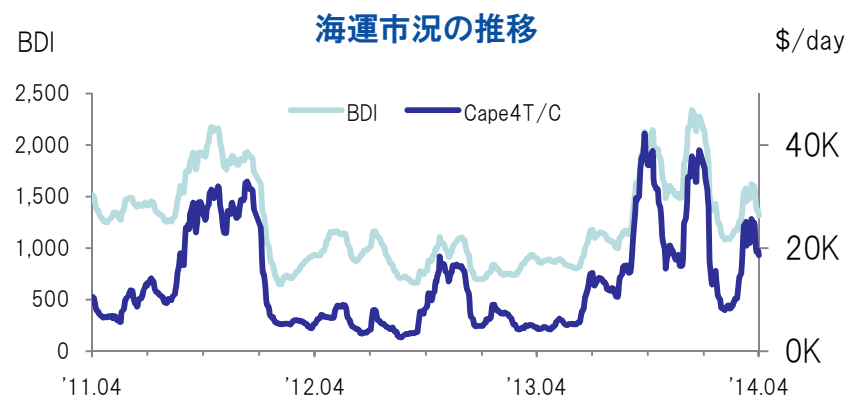
出所: IMF

▶ 資源価格動向は緩やかに鎮静化

- 鉄鉱石:** 鉱山各社の生産規模拡大による供給余力の増大が中国の経済成長の減速観測と相まって価格は下落傾向。
- 石炭:** 供給過剰感から価格は低迷。資源国は減産に着手。
- 原油:** 北米シェールオイル増産やブラジル深海油田の開発進捗などの影響によりピークよりは下がっているものの未だ高値圏を維持。

▶ 船腹供給過剰により海運市況は低迷

ドライバルク: 2011年から2013年度にかけての新造船の大量竣工に伴う供給過多が解消されておらず、市況が弱含みの中、2013年度後半から投機的な意味合いも含めた新造船発注再開をする動きが活発化。



出所: Baltic Exchange

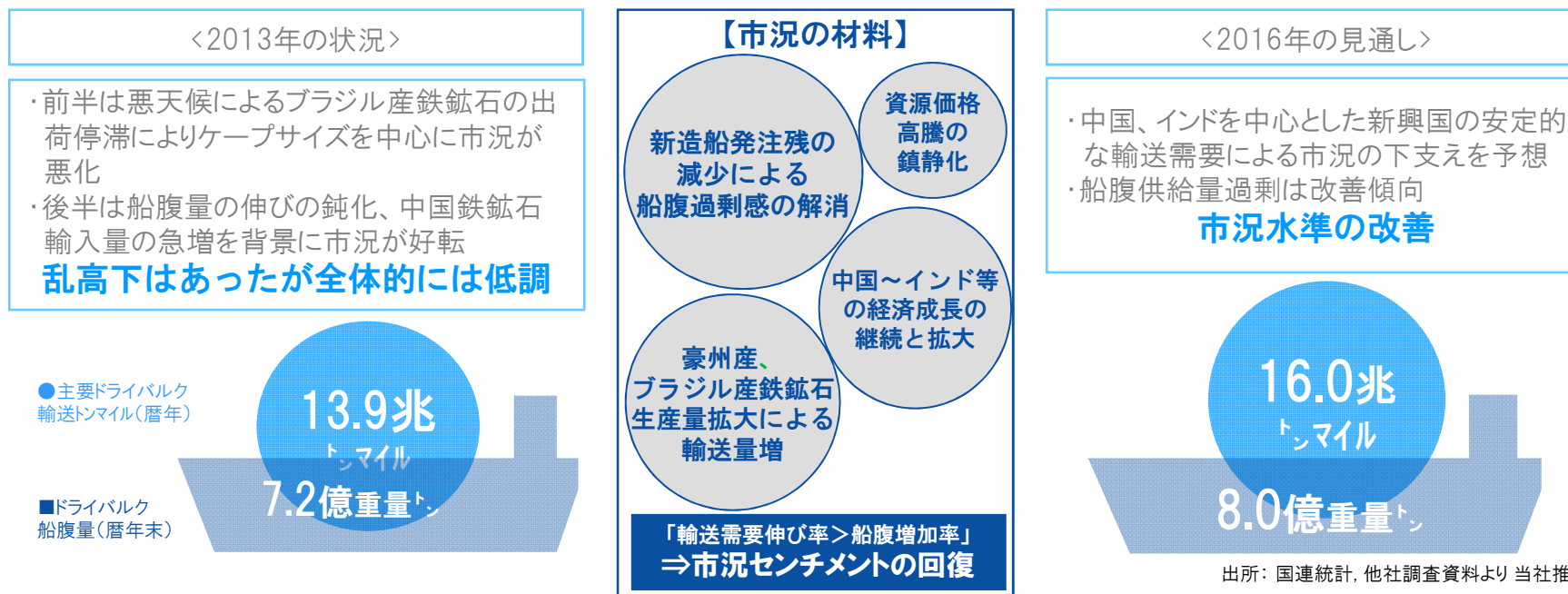
NSユニテッド海運株式会社

参考資料 ② 当社の中期的な事業環境見通し

➤ 緩やかではあるものの、着実な市況回復を見込む

<p>船腹需給</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・豪州鉄鉱石生産の拡張計画等により、2014年以降の輸送需要の予想伸び率約4.5%/年。対して船腹拡大量は約4.0%/年と、徐々にではあるが需給ギャップは縮小。
<p>用船市況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・2012年迄の新造船大量竣工による平均船齢の若返りにより、スクラップ隻数は伸び悩むが、船腹需給ギャップの緩和に伴い市況は緩やかに回復すると思われる。 ・更なる市況回復を見込んだ省エネ新造船発注の動きがみられるが、省エネ船供給の要である日本の造船会社の殆どは2016年までの仕事量を確保しており、市況に対する影響力は限定的。

〈ドライバルクマーケットの見通し〉



参考資料 ③ 2011年度策定の中期経営計画の軌跡 -総括-

- ・ 2008年のリーマンショック後、外航海運市場は採算レベルを大幅に下回るレベルにまで悪化。その当時発注残として大量に残っていた船舶が2012年をピークとして現在まで次々と竣工し折りしも世界の景気減速懸念と重なって、船舶の供給過多状態が慢性化しました。そのうえ船舶燃料油価格の高騰、また2011・2012年度における超円高は、ドル収入円決済比率の高い業態である当社には逆風となり、当社の計画達成を困難なものとなりました。
- ・ このような状況下、当社は高額用船料の定期用船契約期限前解約に伴う解約料および高価格船舶の減損損失として2011年度に約27億円、2012年度に約185億円の特別損失を計上して次年度以降を見据えた事業基盤の強化を実行しました。
- ・ そして2013年度は、前述の事業基盤の強化へ向けた取り組みの結果としての損益改善効果、減速運航による船腹供給調整、燃料油節減など効率運航、円高修正という大きな追い風、そして老齢船処分に伴う特別利益の計上もあり、経常利益は当初計画に19億円及ばなかったものの、当期純利益は当初計画を約37億円上回る108億円を達成する事が出来ました。
- ・ なお経営目標として掲げた「旧二社の統合・融和」と「合併シナジー効果の早期実現」は、信頼されるNSユナイテッド海運としてのブランド力を早急に構築するという共通の目標に向かってそれぞれの強みを惜しみなく分かち合うことで、円滑に統合・融和に至りました。
- ・ 合併シナジー効果としては、旧二社とも元来強みとしていた資源輸送の船隊に厚みが増したことで顧客ニーズ対応時の幅が広がったこと等、営業力の強化が挙げられる一方、一般管理費・船費などコスト面での節減シナジー効果も表れています。

参考資料 ④ 2011年度策定の中期経営計画の軌跡 - 損益計画 -

当初計画		(億円) 実績					(億円)		
		11年度 計画	12年度 計画	13年度 計画			11年度 実績	12年度 実績	13年度 実績
連結	売上高	1,390	1,546	1,758	連結	売上高	1,350	1,314	1,537
	営業利益	40	65	122		営業利益	16	12	88
	経常利益	32	55	100		経常利益	5	25	89
	当期純利益	25	42	71		当期純利益	▲9	▲155	108
有利子負債 自己資本 D/Eレシオ	有利子負債	959	1,089	1,439	有利子負債	959	997	1,357	
	自己資本	672	710	775	自己資本	633	506	625	
	D/Eレシオ	1.43	1.53	1.86	D/Eレシオ	1.52	1.97	2.17	
単体	売上高	1,153	1,305	1,515	単体	売上高	1,109	1,072	1,285
	営業利益	18	37	81		営業利益	▲6	▲13	49
	経常利益	30	47	87		経常利益	2	26	68
	当期純利益	29	43	71		当期純利益	▲12	▲160	71
前提条件	為替	@¥85	@¥90	@¥90	前提条件	為替	@¥79	@¥82	@¥100
	バンカー(内地)	\$600	\$600	\$600		バンカー(内地)	\$677	\$667	\$629
	用船料 ケープサイズ	\$20,000	\$25,000	\$30,000		用船料 ケープサイズ	\$13,700	\$7,600	\$16,500
	パナマックス	\$17,500	\$20,000	\$23,000		パナマックス	\$10,600	\$6,900	\$9,900
	ハンディマックス	\$13,000	\$15,000	\$18,000		ハンディマックス	\$10,200	\$7,500	\$8,500
ハンディサイズ	\$11,500	\$12,000	\$14,400	ハンディサイズ	\$9,000	\$6,700	\$7,250		
船腹数	外航船	134隻	141隻	146隻	船腹数	外航船	130隻	121隻	125隻
	内航船	73隻	73隻	73隻		内航船	73隻	69隻	79隻
	グループ計	207隻	214隻	219隻		グループ計	203隻	190隻	204隻