

各 位



平成23年5月26日



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 島川 恵一郎
コード番号	9110 東証第一部、大証第一部、 名証第一部、福証
URL	http://www.nsuship.co.jp/
問 合 せ 先	企画グループリーダー 井原 隆史 (TEL. 03-6895-6291)

中期経営計画(2011～2013年度) 策定のお知らせ

記

当社は昨年10月、新和海運株式会社と日鉄海運株式会社が合併し、社名を「NSユナイテッド海運株式会社」に改め、新たなスタートを切りました。そして今般、本年度を初年度とする中期経営計画『Unite & Full-Ahead! 』を策定しましたので、その概要をお知らせいたします。

以 上

中期経営計画

(2011～2013年度)

Unite & Full-Ahead!

～ 新たな価値の創造を目指して ～

2011年5月26日



NSユニテッド海運株式会社

- | | |
|--------------------------------------|----|
| (1) NSユナイテッド海運の誕生 | P2 |
| (2) 中期経営計画のテーマ | P3 |
| (3) 合併が生みだした「5つの新しい力」 | P4 |
| (4) 「Unite & Full-Ahead!」における「5つの展開」 | P5 |

はじめに：中期経営計画へのプロローグ



(1) NSユニテッド海運の誕生

NSユニテッド海運株式会社

新和海運株式会社

1950年創立(旧日鐵汽船株)

日鐵海運株式会社

1957年創立(旧日邦汽船株)

2010年10月1日 合併

鉄鋼原料輸送サービス	石炭輸送サービス	油送船サービス	不定期船サービス	近海水域サービス
効率的な輸送でコスト低減を実現する	欠かすことができないエネルギー資源を世界中に運ぶ	安全と環境への配慮を重視した原油・LPG・石油製品輸送	「いつでも、どこへでも」多様な輸送ニーズに対応	中国をはじめ東南アジア諸国の物流を支える
				
NSU INSPIRE 竣工:2011年3月 DWT:250,813	SAKURA WAVE 竣工:2010年4月 DWT:88,300	YUGAWASAN 竣工:2005年8月 DWT:302,481	PACIFIC ETERNITY 竣工:2004年1月 DWT:46,683	FOREST ANGEL 竣工:2007年12月 DWT:8,782

(2) 中期経営計画のテーマ



【中期経営計画タイトル】

Unite & Full-Ahead!

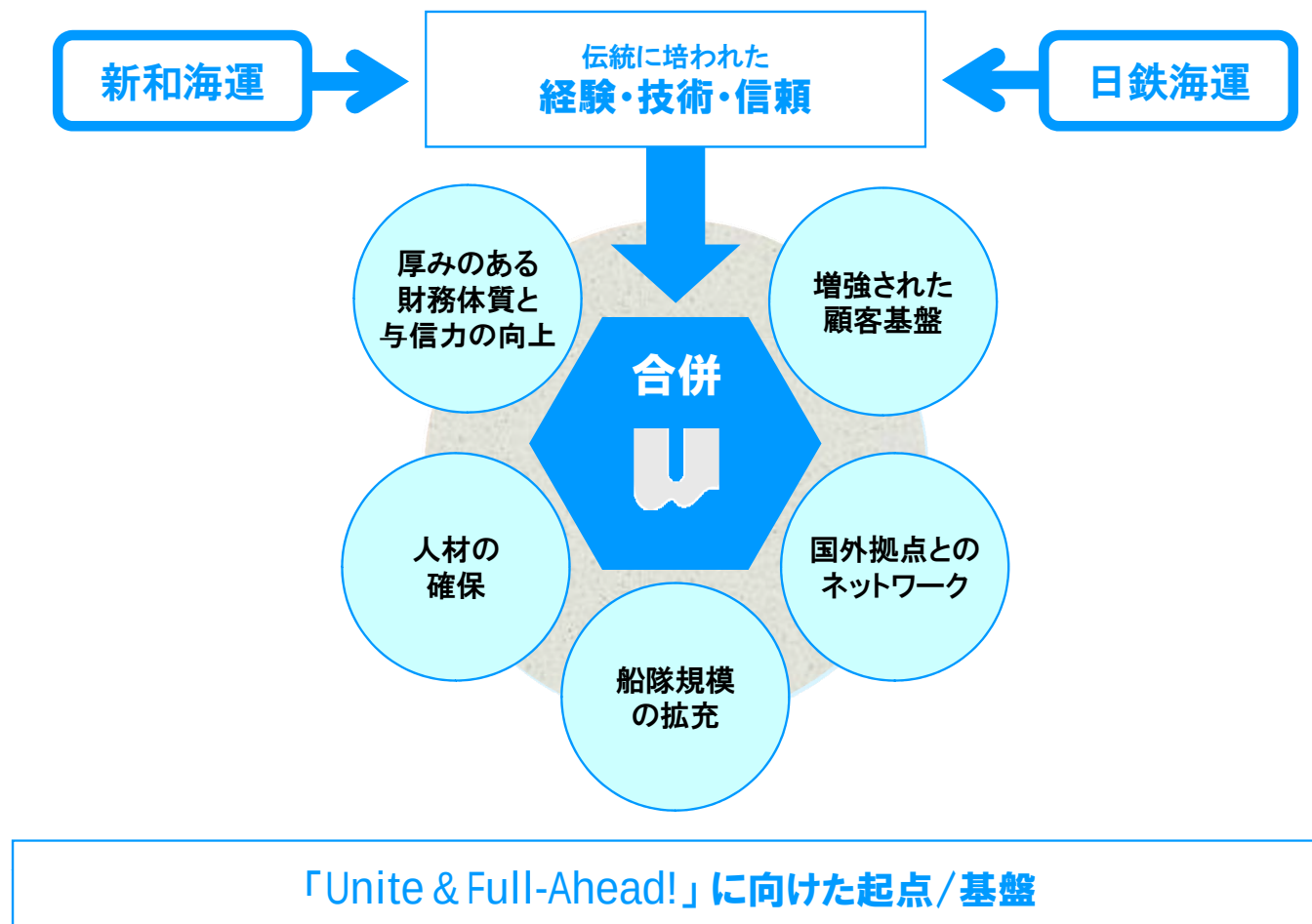
統合・融和を遂げ、全社一丸となり全力で前進する決意を表現。

【中期経営計画スローガン】

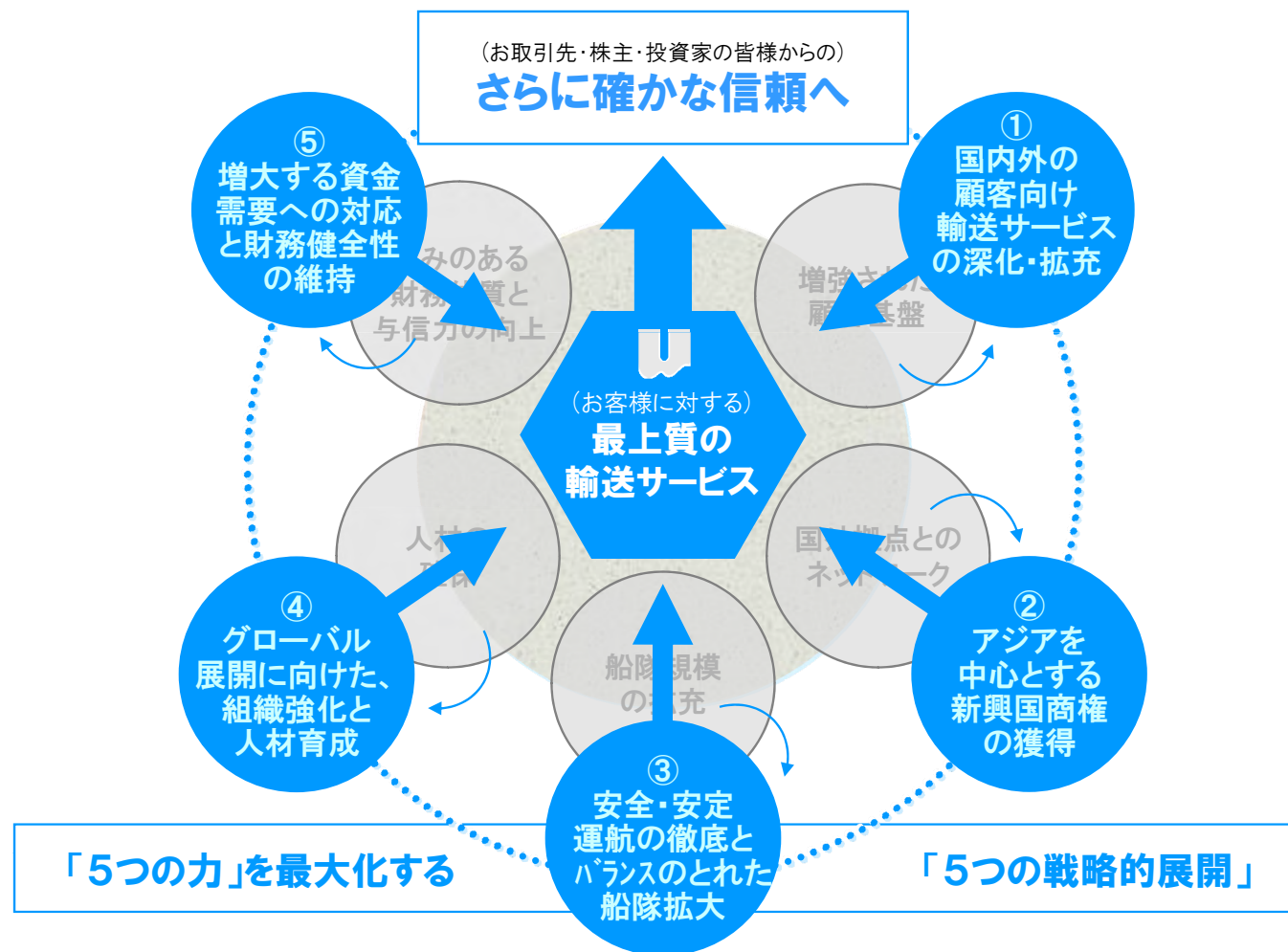
新たな価値の創造を目指して

旧両社それぞれの強み・特色を活かし、さらにそれを超える
「新たな価値」を備えた海運会社への飛躍を目指す。

(3) 合併が生み出した「5つの新しい力」



(4) 「Unite & Full-Ahead!」における「5つの展開」



- | | |
|-------------|----|
| (1) 足元の状況 | P7 |
| (2) 中期的な見通し | P8 |

1.事業環境認識



NS ユナイテッド海運株式会社

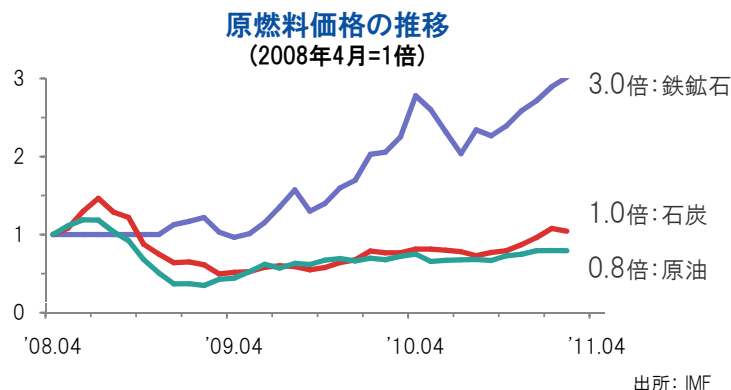
(1) 事業環境認識 足元の状況

➤ 世界経済は緩やかな成長を持続

- 中国：** 成長ペースに減速傾向見られるも、旺盛な内外需を背景に年率9～10%の成長率を維持。
- 欧米：** 財政危機に直面する一部の国では停滞するも、米・仏・独を中心に緩やかに回復。
- 日本：** 海外経済の回復を背景に改善の動き広がり、景気の踊り場から脱却の動き見せるも、震災により先行き不透明な状況に。

➤ 資源価格は高騰

- 鉄鉱石：** 中国買い控えも、他の新興国需要続伸により最高値に。
- 石炭：** 豪州での洪水被害により需給が逼迫し緩やかに上昇。
- 原油：** 中東・北アフリカ政情不安等により再びリーマンショック前の水準まで高騰。

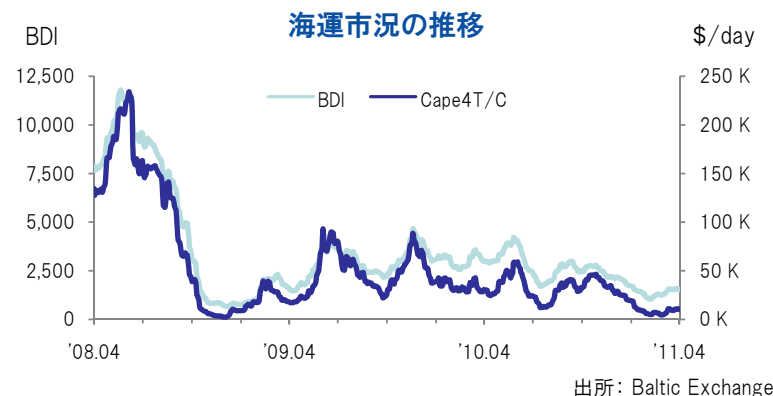


➤ 円高・燃料油急騰による業績圧迫懸念

- 為替：** 2010年夏場以降、80円台での円高が長期化。1995年来の高値更新後も、80円台前半で推移。
- 燃料油：** 原油価格高騰を反映し、2010年央より上昇を続け2011年初からは過去最高値圏で推移。

➤ 船腹需給の緩和により海運市況は低迷

- ドライバルク：** 鉄鋼原料の最大輸入国である中国向け輸送が伸び悩んだ一方で、新造船の大量竣工に伴う供給過多が重なり大型散積船を筆頭に市況が低迷。
- タンカー：** 実際の船腹需給以上にセンチメントが大きく作用し市況が低迷。

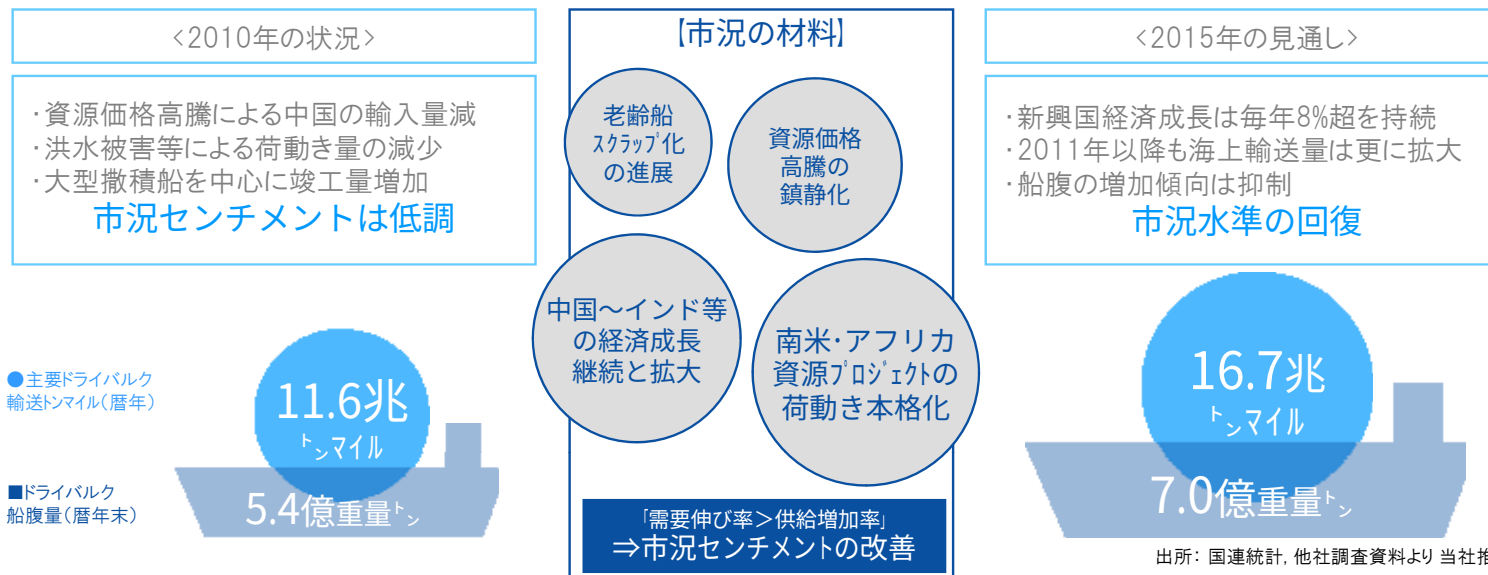


(2) 事業環境認識 中期的な見通し

➤ 足元の低市況からの市況回復を見込む

船腹需給	2011年以降も毎年10%超のペースで船腹量拡大(解撤等減少分除く) 輸送需要の増加を考慮しても、需給のギャップは拡大傾向 但し、船腹量の調整と新規輸送需要創出に伴い、将来的には改善の見通しあり
用船市況	船腹供給増加懸念から足元の市況センチメントは極めて弱い 中期的には、船腹バランスの漸進的改善に伴い市況回復を見込む

<ドライバルクマーケットの見通し>



(1) 目標と重点戦略	P10
(2) 利益計画	P11
(3) 合併シナジー効果の実現	P12

営業戦略 P13-15

- ① 国内外の顧客向け営業の深化・拡充 P13
- ② アジアを中心とする新興国商権の獲得 P14
- 本社・海外拠点一体のグローバル展開 P15

船隊整備計画 P16-17

- ③ 運航規模推移 P16
- 設備投資・用船計画 P17

コーポレート戦略 P18-19

- ④ 目標達成に向けた、組織強化と人材育成 P18
- ⑤ 財務健全性の維持 P19

2.中期経営計画「Unite & Full-Ahead!」



(1) 目標と重点戦略

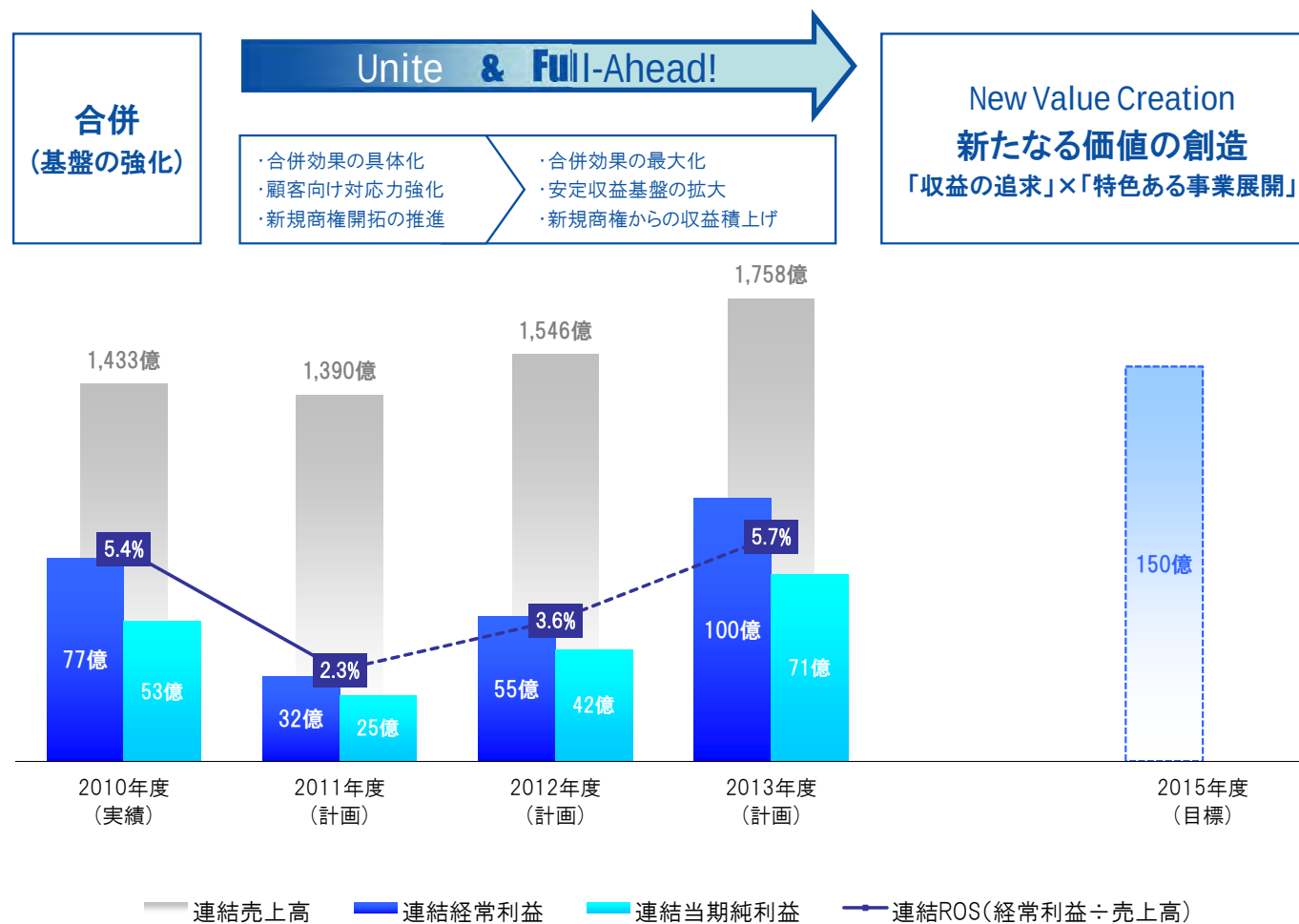
中期経営目標

合併によるシナジー効果をあらゆる角度から早期に実現し、2013年度において連結経常利益100億円を達成の上、2015年度には150億円に到達可能な経営基盤を確立する。

5つの重点戦略

- ① 国内外の顧客向け輸送サービスの深化・拡充
- ② アジアを中心とする新興国商権の獲得
- ③ 安全・安定運航の徹底とバランスのとれた船隊拡大
- ④ グローバル展開に向けた、組織強化と人材育成
- ⑤ 増大する資金需要への対応と財務健全性の維持

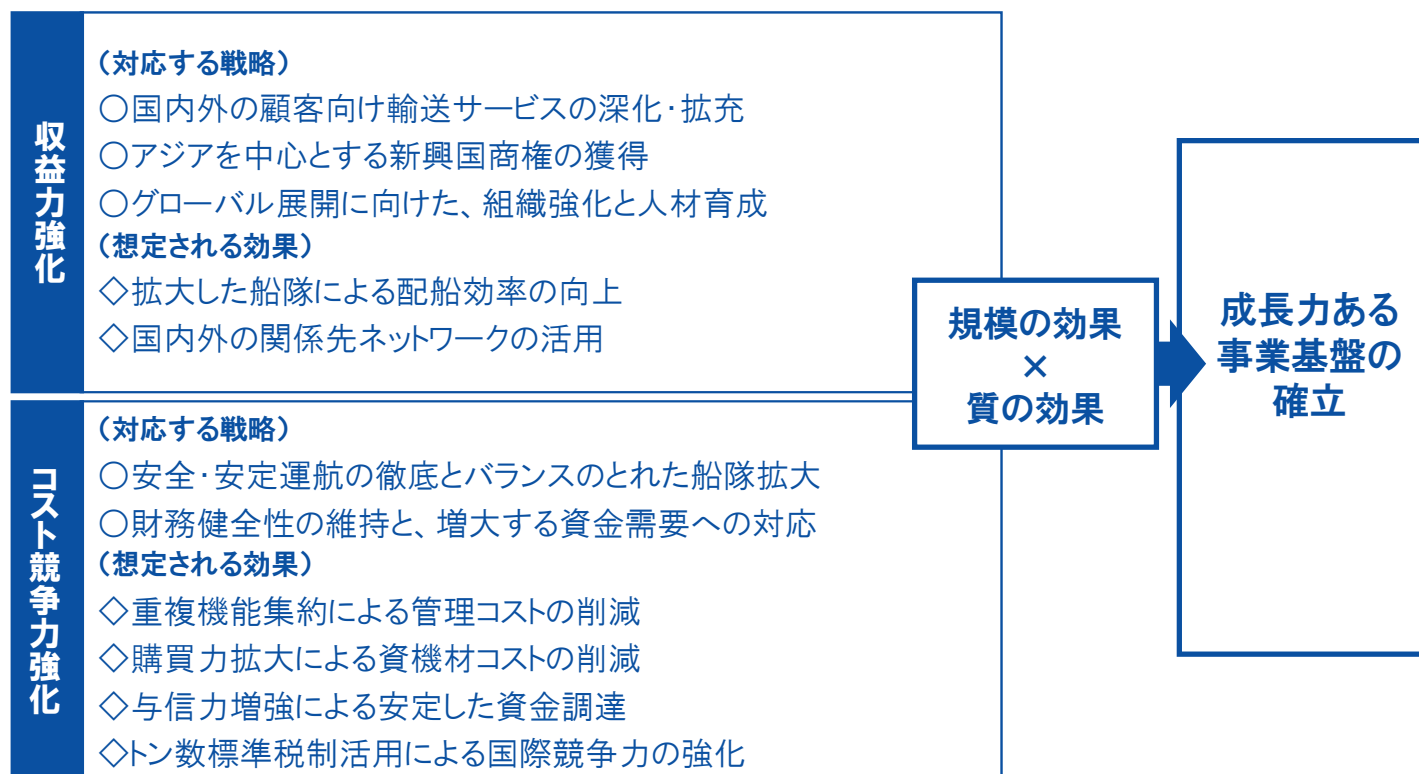
(2) 利益計画 2013年度において連結経常利益100億円を達成



※2010年度実績は旧日鉄海運2010年度上期実績を合算。



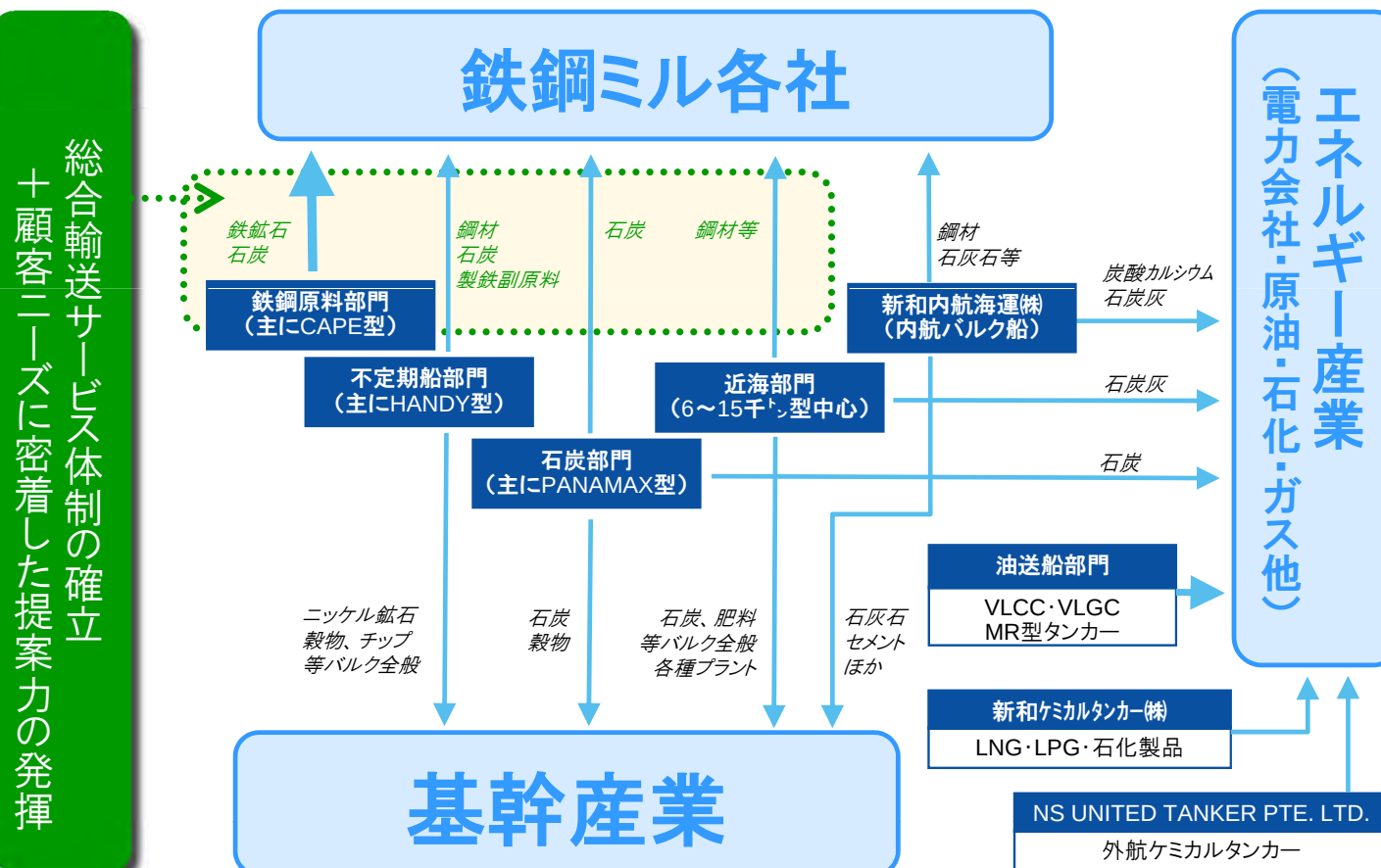
(3) 合併シナジー効果 あらゆる角度から効果を実現





営業戦略

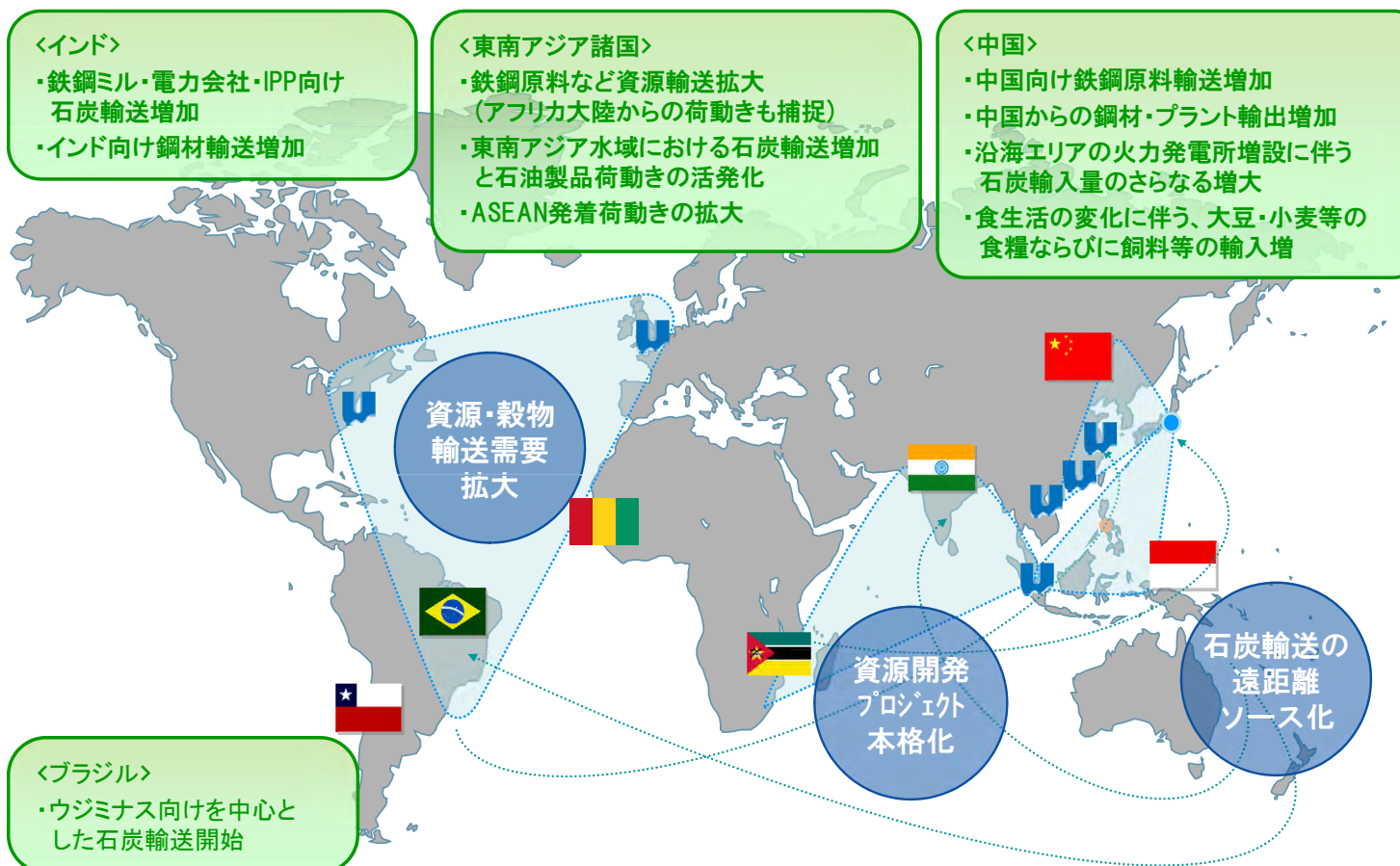
国内外の顧客向け輸送サービスの深化・拡充





営業戦略

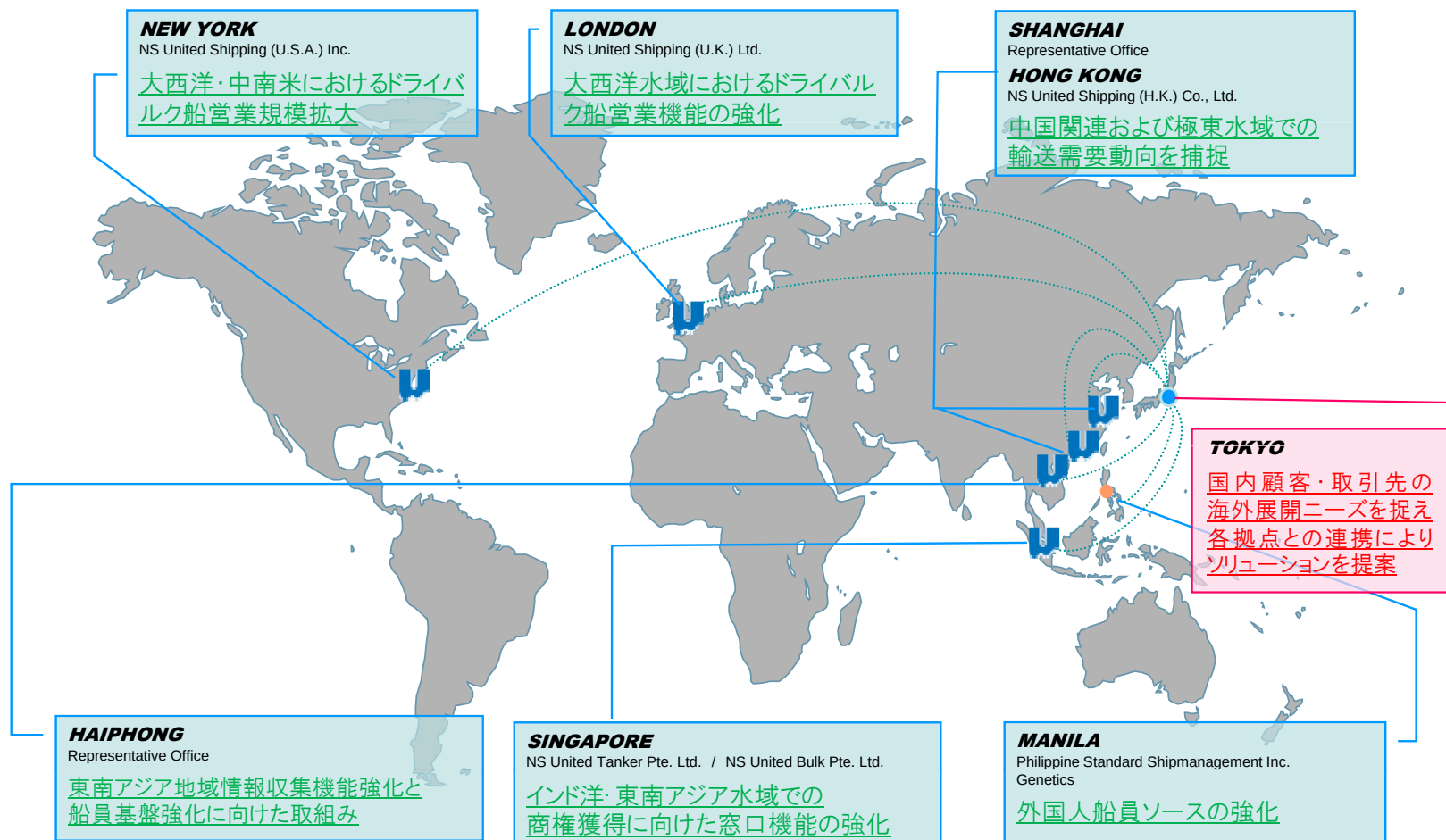
アジアを中心とする新興国商権の獲得





営業戦略

本社-国外拠点一体のグローバル展開





船隊整備

運航規模推移（各年度末時点）

バランスのとれた船隊規模拡大
安全・安定運航を支える体制の強化

Unite & Full-Ahead!

	2010	2011	2012	2013
鉄鋼原料・石炭部門	47	53	56	60
油送船部門	5	6	6	7
不定期・近海部門	52	55	59	59
シンガポール現法運航船	4	4	4	4
外航スポット用船	16	 2010年度末同規模を想定		
外航船腹計	124隻	134隻	141隻	146隻
内航船部門	72	73	73	73

<外航船>

[2013年度末～]

運航規模
150隻超



船隊整備

設備投資・用船計画

Unite & Full-Ahead!

既存投資計画の着実な実行

竣工年度		2011年度		2012年度		2013年度～		合計	
		所有船	長期用船	所有船	長期用船	所有船	長期用船	所有船計	長期用船計
ドライバルク	鉱石船 (DWT250,000～335,000)	1				3		4	
	ケーブサイズ (DWT175,000～200,000)	2	1	3	2	2		7	3
	ハナマックス～オーバーハナマックス (DWT82,000～95,000)				2	1	2	1	4
	ハンディマックス (DWT55,000～56,000)				2		1		3
	ハンディサイズ (DWT27,000～33,000)	1	3	1		4		6	3
	近海船 (DWT11,000～13,000)		1	2				2	1
計		4隻	5隻	6隻	6隻	10隻	3隻	20隻	14隻
合計		9隻		12隻		13隻		34隻	

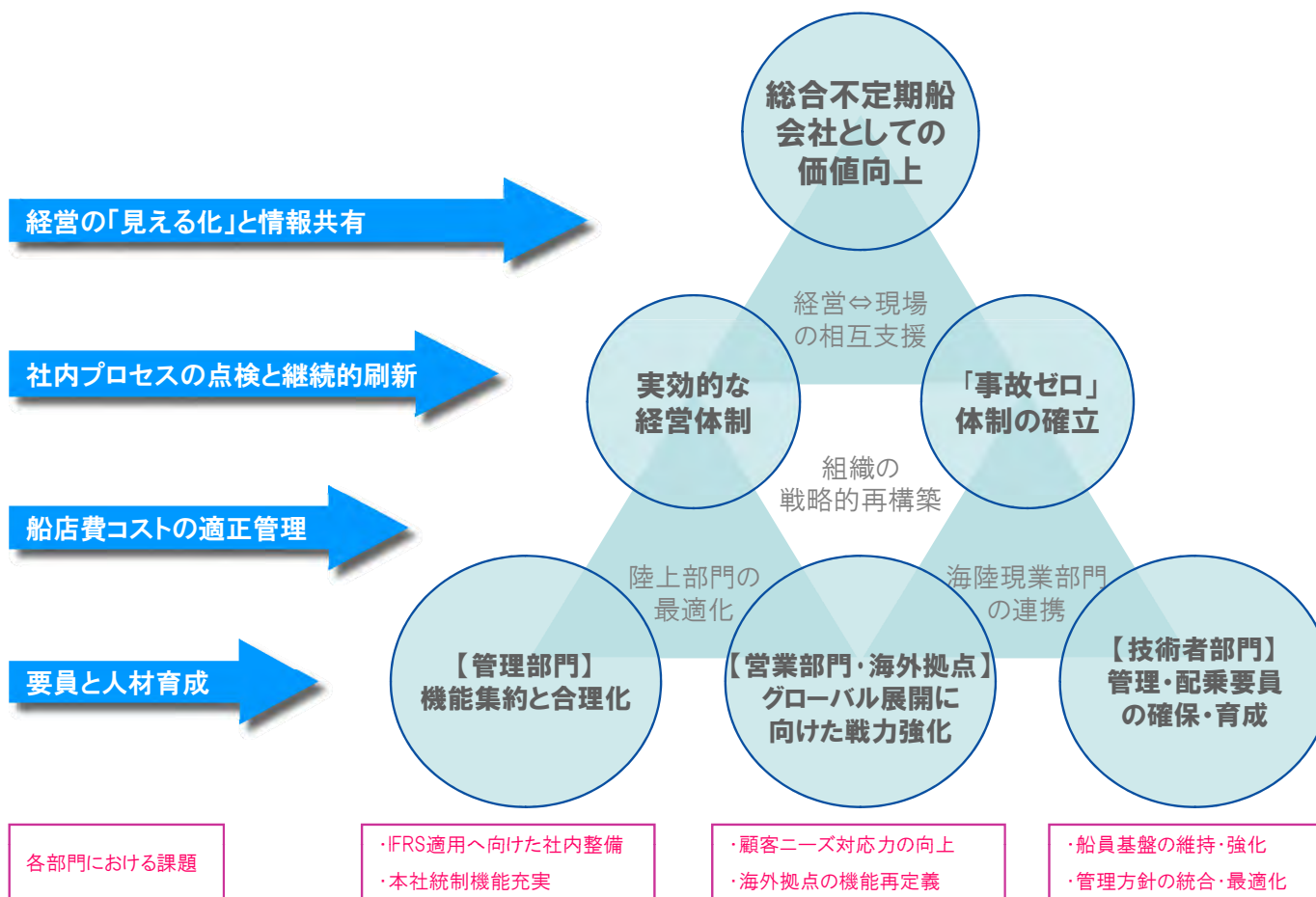
投資額
1,270億

競争力を重視した
船隊整備



コーポレート戦略

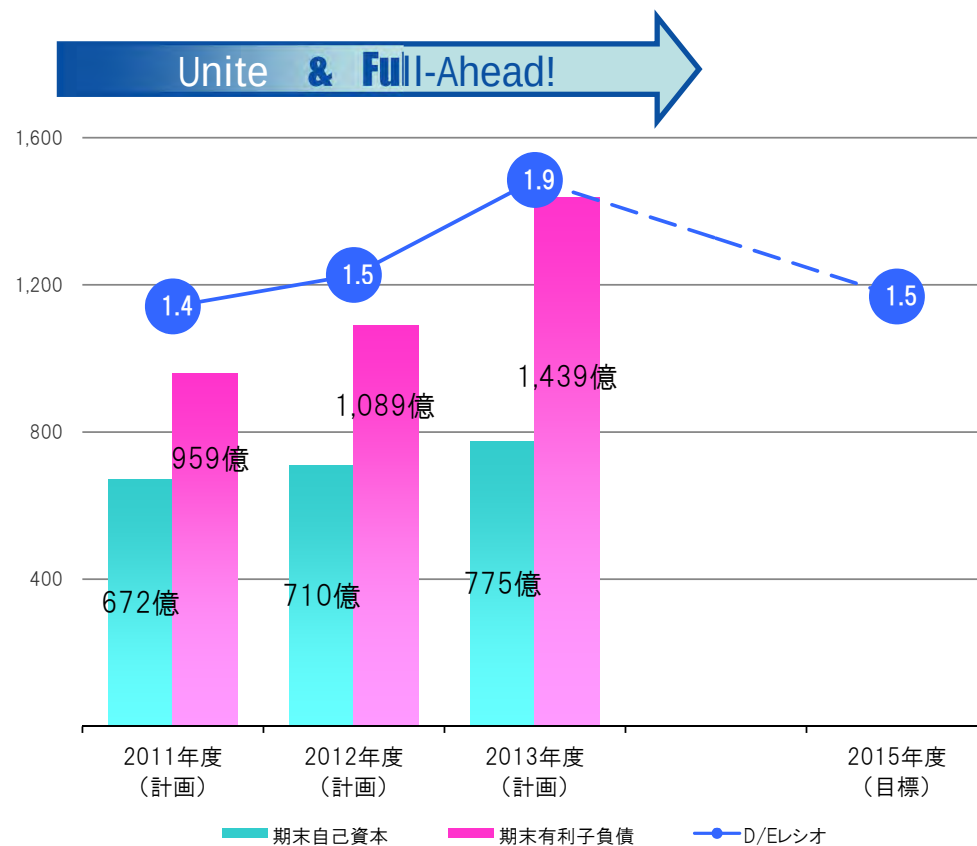
目標達成に向けた、組織強化と人材育成





コーポレート戦略 財務健全性の維持

拡大する船舶投資に対する確実な資金調達と財務体質の強化



2015年度末の
目標水準
DER=1.5以下

- | | |
|------------------------|-----|
| (1) 中期経営計画（収益・財務計画と前提） | P21 |
| (2) 2010年度連結決算の状況 | P22 |
| (3) 当社グループ事業構成 | P23 |

3. 補足資料（数値詳細とグループ構成）



(1) 中期経営計画 収益・財務計画と前提

		(億円)			
		2010年度 実績	2011年度 計画	2012年度 計画	2013年度 計画
連結	売上高	1,272	1,390	1,546	1,758
	営業利益	74	40	65	122
	経常利益	59	32	55	100
	当期純利益	32	25	42	71
	有利子負債	788	959	1,089	1,439
	自己資本	653	672	710	775
	D/Eレシオ	1.21	1.43	1.53	1.86
単体	売上高	1,021	1,153	1,305	1,515
	営業利益	56	18	37	81
	経常利益	63	30	47	87
	当期純利益	46	29	43	71
前提条件	為替	@¥87	@¥85	@¥90	@¥90
	バンカー(内地)	\$539	\$600	\$600	\$600
	用船料 ケープサイズ	\$23,300	\$20,000	\$25,000	\$30,000
	パナマックス	\$19,500	\$17,500	\$20,000	\$23,000
	ハンディマックス	\$17,000	\$13,000	\$15,000	\$18,000
	ハンディサイズ	\$13,650	\$11,500	\$12,000	\$14,400
<変動影響額>		(億円)			
参考	円ドル為替レート 1円当り		1.6	1.9	2.3
	燃料油価格 10ドル当り		1.7	1.8	2.1

(2) 2010年度連結決算の状況

(億円)

	NSユニテッド海運			ご参考	
	新和海運 (上期連結)	当 社 (下期連結)	(通期連結) ①	日鉄海運 (上期連結) ②	2010年度 合算値 (①+②)
売上高	590	682	1,272	161	1,433
営業利益	42	32	74	19	94
経常利益	34	25	59	18	77
連結ROS (売上高経常利益率)	5.7%	3.6%	4.6%	11.4%	5.4%
連結D/Eレシオ (有利子負債自己資本比率)	1.22	1.08	1.08	0.49	1.08

2010年度のポイント

- 用船市況は下期に入り下落し、特に大型船は回復が進まず。
- 急激かつ長期に亘る円高/原油価格の高騰など、外部要因も厳しい。
- 当社は10月1日の合併により事業基盤を強化、前年度比増収増益を達成。

(3) 当社グループ構成

NSユニテッド海運株式会社

新和内航海運株式会社

1961年設立



君鉄丸
石灰石専用船
DWT17,000

50年の歴史をもつ内航海運として、石灰石・セメント輸送から鉄鋼製品・プラント貨物まで、高付加価値の輸送サービスを展開(JASDAQ上場)。

【経営課題】

- ・既存商権拡充と新規商権獲得
- ・優良船員の確保と育成
- ・新船型の研究と技術開発
- ・震災復興への貢献

機能・地域に特化したグループ会社

国内 (株)シンワ エンジニアリング・サービス
NSユニテッドマリン(株)
日邦マリン(株)
NSユニテッドビジネス(株)
NSユニテッドシステム(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)
新和エイジェンシー(株)
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

新和ケミカルタンカー株式会社

1966年創立



第二新珠丸
LNG専用船
DWT1,781

LPG、LNGや各種石油化学製品などのエネルギー関連需要に特化し、高い専門性を持った国内輸送サービスを提供。

【経営課題】

- ・エネルギー動向を捉えた営業展開
- ・新規航路や貨物の開拓
- ・経営全般にわたる効率化推進
- ・震災復興への貢献