



2018年1月4日

2018年 新年あいさつ

次なる飛躍へ

NS ユナイテッド海運株式会社
代表取締役社長 小島 徹

皆さん、明けましておめでとうございます。

今年の年末年始の休暇は暦どおりであり長くなかったのですが、皆さんそれぞれ十分に休暇を楽しまれたことと思います。今日は仕事始めの日です。新しい年を迎えるにあたり私から皆さんにごあいさつさせていただきます。

安定していた2017年

振り返って2017年を考えてみますと、昨年は過去数年に比べ安定していた年ではなかったかと思えます。「トランプ政権はどうなるのか?」とか「中国は破綻するのでは?」とか、年の初めにはいろいろ懸念材料が言われましたが、結果としては安定した1年であったと私は思っています。

当社の経営環境も安定していました。第一にマーケットが回復過程をたどりました。BDIは大型船が牽引する形でゆっくりとではありますが上昇し、12月中旬にケープサイズの5航路平均レートは3万ドルを少し上回るレベルまで達しました。その後、クリスマス休暇もあり下落しましたが、1年前あるいは1年半前に比べだいぶ改善されたと言えます。第二に為替についても2016年の後半から円安に動き、2017年は110円/ドルを少し上回るレベルで安定的に推移しました。また原油価格(WTI)もバーレル当たり50ドル前後、年の後半には50ドル台後半に上がりましたが、総じて安定的に推移しました。

オペレーターである当社にとって、マーケットが上がることはもちろん良いことであり、ドル収入が大半ですので円安は良いことであります。原油価格はバンカー価格に直結しますが、当社の保有・運航する船舶、顧客との間の契約内容からすると、バンカー価格の安定は好ましいのではと考えています。

こうした中で当社の上半期の決算は、売り上げが677億円、営業利益は38億円、経常利

益は31億円と当初の想定を上回る結果を出すことができました。これは外部環境に恵まれたこともありますが、役職員皆さん全員の努力の賜物^{たまもの}と理解しており、感謝しております。年度としてはあと3カ月ですが、気を緩めることなく収益を積み上げ、良い決算を発表できるように努力していただくようお願いいたします。

中期計画 NSU for 2021 の実行

昨年、当社は2017年度から始まる新たな中期計画として「NSU for 2021— Next Stage after United for 2021—」を発表しました。2011年以降、これまで3年計画を2回、「Unite and Full Ahead」の下に実行してきましたが、その成果を受け、さらに発展していくべく本計画を新たに策定したところです。内容については皆さんよくご存知のことと思いますので、詳細は触れませんが、2021年度において、稼ぐ力である営業利益を120億円レベルに、ROE(自己資本利益率)は10%以上、D/E レシオ(負債資本倍率)は1.30倍未満にしようという計画になっています。この目標達成にむけて日常業務を確実に積み重ねていただきたいと強く希望します。

中期計画の重点戦略の1つとして「安定収益事業への経営資源の集中」を掲げました。昨年、2017年は安定した外部環境であったかもしれませんが、これからもそうであるという保障はまったくありません。むしろ、新造バルカーの増加とか中国の需要鈍化など変動ファクター、市況を押し下げる懸念が多くあります。そうした中で当社はより得意とする分野に経営資源を投入していかなければならないと考えています。シンガポールで保有していたケミカルタンカーは昨年全て売船いたしました。今後は、バルクはもとより、エネルギー輸送としてVLGCを中心に荷物を積み上げ、顧客を拡大すべく船隊を整備したいと考えています。こうした中で同じく昨年11月にブラジル鉱石会社Vale社と40万重量トン型鉱石船を建造する前提で2系列目の25年COA契約を締結しました。新日鐵住金殿向けを含め合計3隻のいわゆるValemaxを保有・運航することになったことは大変喜ばしいことです。

環境規制への対応

船隊整備に当たっての1つのKey Factorは環境規制への対応です。NOx 3次規制はすでに適用されていますが、昨年9月にはバラスト水管理条約も発効しました。2020年からはSOx規制も導入される予定です。さらには今後CO2など温暖化ガスに関する規制も具体化される可能性があります。こうした規制の増加・厳格化は管理業務の増加、コストアップとして後ろ向きに捉えられがちですが、発想を転換し、これをチャンスとして捉え、当社

ビジネスの拡大につなげていきたいと考えています。例えば脱硫装置であるスクラバーの設置は、規制に適合した Low Sulfur C 重油と、High Sulfur C (HSC)重油との将来値差、HSC 重油の供給確保あるいはスクラバーの保守・運転などに懸念はあるとは思いますが、リスクをミニマイズして他社に先駆けてマーケットを取っていくという気持ちで臨みたいと考えています。環境問題は国際政治の交渉材料にされることも多く動向が読みにくい面がありますが、規制が厳しくなるという方向性には変わりはないと思っています。幸い、当社は自社保有の大型船が多く、例えばスクラバー設置・改造に関わる判断も自社で行えます。スピード感を持って対応していきましょう。

社内・グループ連携

こうした環境規制への対応は、各営業部門のみならず船舶管理・新造船部門あるいは顧客との契約改定に関しては法規部門など全社組織を横断 (Cross Function) した力が必要となります。皆の力を合わせて、想定される課題を的確に摘出して解決していただくようお願いします。

昨年も申し上げましたが、当社の強みは内外航含め大型船から小型船まで同じ社内で、または事務所を共同使用するグループ会社で対応できることです。その力を発揮するには日ごろからの情報共有・意思疎通が必要です。組織の壁を越え自由闊達に皆が意見交換できるような職場環境の育成に努めていただくようお願いします。特にチームリーダーやグループリーダーは、多忙で目先の業務に追われがちとは思いますが、職場全体を明るく伸びやかな環境にするように努力してください。

新規の需要は既存ビジネスから少し離れたところにあることが多くあります。例えば、石炭灰・スラグの国内外への輸送、あるいはウッドペレット・ウッドチップなどのバイオマス輸送については、グループ全体で顧客にアイデアを提案する機会が増えていくかと思います。新たなビジネスを取り込むチャンスとも言えます。これは日本発着の荷物についてだけではありません。アジア域内、インド洋までも視野を広げて安定的な荷物を確保していきたいと思っています。ぜひ皆さんのアンテナを高く張って、情報を得て、皆で共有し、知恵を出し合い、よりよい仕事をしていただくようお願いします。

安全運航・安定運航

こうしたビジネス拡大の基礎となるのは安全運航・安定運航です。幸い、2017年は大きなトラブルや怪我・疾病などがなかった年でした。ここ数年、管理船の「停船率」というものを設定し把握・管理していますが、2017年は近年になく低いレベルで推移しました。これは本船乗組員のみならず船舶管理・安全管理に携わる陸上スタッフあるいはマンニング会社の協力・努力の賜物であり、高く評価するところであります。今年、2018年もよりレベルを上げ「無事故・無災害」達成に向けて努力していただきたいと思います。いつも申し上げていますが、「当社の運航する船はトラブルをおこさない。」というマーケットからの評価が全ての基礎になります。船舶運航に直接関与しない社員を含め皆が常に「安全・安定」運航を思い努力することが非常に大事です。また、当社が用船する船主の皆さまにも引き続きトラブルレス運航を強くお願いしていきましょう。船主さんも含め関係者一体となって当社の評価を上げていきたいと思ひます。

いろいろ申し上げましたが、今年2018年を、皆さんの力を合わせて「次なる飛躍」の年にしたいと考えておりますのでよろしくお願ひします。また本年が、役職員個々人と家族の皆さまにとってより良い年になることを心から祈念いたします。以上が私からのごあいさつです。ご清聴ありがとうございました。