

海運 <不定期専用船>

2022年3月22日

今期の連結営業益80億円見込む イースタン・カーライナー、過去最高益

アジア域内を中心に自動車船、在来・多目的船を運航するイースタン・カーライナー（ECL）は、2021年度の営業利益が連結で80億円、単体で37億円となる見通しだ。いずれも過去最高で、単体の営業黒字は9期ぶりになる。同社では昨年6月に就任した長手繁社長の指揮の下、単体の黒字転換を目指して不採算航路の運賃修復や効率配船などの収支改善に取り組んだ。そこに近海船・自動車船マーケットの上昇が追い風となり、大幅な業績改善を果たした。

ECLの2020年度の単体営業損益は8億7600万円の赤字で、このうち在来船部門の赤字が5億5000万円だった。長手社長は「20年度は連結で10億円弱の黒字を確保したが、単体での黒字化が大きな経営課題だった」と語った。今期は当初単体で10億円の営業黒字を目標としていたが、大幅に上振れして達成できる見通しとなり、「過去10年で棄損した単体の純資産60億～70億円を2～3年で取り返したいと考えていたが、1年前倒しでほぼ達成できる」（長手社長）。

単体営業利益のうち、在来船部門で約2億円を見込む。インド・ベンガル地域・三国間は約4億円の黒字だが、日本出し東南アジア向けの往航は依然として赤字の見通しという。長手社長は引き続き往航の赤字解消が課題と述べ、「近海船の総数が減少し需給が逼迫する中で、われわれがこの事業を維持するためには収支の改善が不可欠だ」と語った。

復航ではバイオマスを中心とした数量輸送契約（COA）を着実に履行しつつ、プラント貨物などのスポット契約で好調な市況を享受した。高山浩司副社長は「昨年から東南アジア出しバングラデシュ向け案件やミャンマー出しインド向け案件などの三国間トレードでプラント貨物輸送を強化し、収益を積み増すことができた」と話す。

自動車船部門は今期22億円の営業黒字を見込む。新型コロナウイルスの影響で前期に落ち込んだ完成車の荷動きが回復し、市況が高騰するコンテナ船から中古車などの貨物が流れ込んできたことも収益に寄与した。

連結では、ECLエージェンシーなどの国内子会社が18億円の営業黒字で、海外に14拠点ある現地法人も9カ所で過去最高益となる見通し。

一方、ロシア軍のウクライナ侵攻を受けて日本発極東ロシア向けの配船を一時休止し、ロシア向けのブッキングを停止することを決断した。長手社長は「極東ロシア航路は当社にとって大きな収益源であり、同航路の休止は痛い」としつつ、「一時的に余剰になる船腹は不足感のある航路に振り向けることができる」と語った。

船隊整備では今年、ツインデッカー 3 隻の新造用船を決めた。1 万3400重量トン型 2 隻が新来島どっくで23年4月・6月に、1 万4000重量トン型 1 隻が檜垣造船で23年10月に竣工する予定。全て10年の長期用船で、E E D I（エネルギー効率設計指標）フェーズ3に対応している。さらに今期は期間が満了した近海船の用船 2 隻を中古買船した。現在は多目的船 1 隻の新造整備を検討している。

自動車船の運航船隊は10隻で、新造整備の計画は今のところない。自動車船の需給逼迫を受けて短期用船料がこの1年で3倍近くに上昇したが、リスクを考慮して用船期間を延ばす考えはないという。自動車船では「配船を効率化、最適化しながら収益を上げていく」（高山副社長）方針だ。

経営体制については、6月の株主総会後に吉田勝代表取締役会長が取締役会長に、高山氏が取締役副社長から代表取締役副社長になる。取締役を2人減らす一方、4月1付で理事を10人（常務理事4人・理事6人）に倍増する。



長手社長（左）と高山副社長

海事プレスに掲載の記事・写真等の無断転載を禁じます。すべての内容は日本の著作権法並びに国際条約により保護されています。

© Kaiji Press Co., Ltd. All rights reserved.

No reproduction or republication without written permission.