

2013年度第2四半期決算説明資料

2013年10月31日

川崎汽船株式会社

A. 2013年度第2四半期決算概要

- A-1 第2四半期決算概要
- A-2 上期実績のポイント
- A-3 通期業績予想
- A-4 業績変動のポイント
- A-5 コスト削減の進捗状況

B. 部門別業績動向

- B-1 コンテナ船
- B-2 不定期専用船 – ドライバルク
- B-3 不定期専用船 – 自動車船
- B-4 不定期専用船 – LNG船・油槽船
- B-5 海洋資源開発及び重量物船

A. 2013年度第2四半期決算概要

A-1. 第2四半期決算概要

(単位: 億円)

	1Q実績	2Q実績	上期実績	1Q決算時 公表数値	増減額
売上高	2,957	3,109	6,066	6,100	▲ 34
営業損益	73	125	198	130	68
経常損益	109	91	200	150	50
当期純損益	70	77	147	75	72
為替レート	¥97.72	¥98.34	¥98.03	¥98.63	▲ ¥ 0.60
燃料油価格	\$638	\$619	\$628	\$629	▲ \$1

2012年度 上期実績	増減額
5,462	603
121	76
91	109
▲ 11	159
¥79.73	¥18.30
\$685	▲ \$57

(単位: 億円)

		1Q実績	2Q実績	上期実績
コンテナ船	売上高	1,419	1,524	2,943
	経常損益	0	15	15
不定期専用船	売上高	1,361	1,415	2,776
	経常損益	122	97	219
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	85	81	166
	経常損益	▲ 12	▲ 7	▲ 19
その他	売上高	93	87	180
	経常損益	15	5	20
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 15	▲ 20	▲ 35
合計	売上高	2,957	3,109	6,066
	経常損益	109	91	200

2012年度 上期実績	増減額
2,711	232
38	▲ 22
2,441	336
79	140
109	57
▲ 26	7
201	▲ 21
26	▲ 7
-	-
▲ 26	▲ 9
5,462	603
91	109

主な財務指標

(億円、%)

	13年度2Q末	12年度期末	変動
自己資本	3,832	3,406	426
現預金等	2,311	1,621	690
有利子負債	6,509	6,299	210
DER	170%	185%	-15%
NET DER	110%	137%	-28%
自己資本比率	30.7%	28.9%	1.8%

(前年同期比)

為替変動: 18.30円 円安 ⇒ +87億円

燃料油価格変動: \$57安 ⇒ +42億円

A-2. 上期実績のポイント

< 前回公表比 > 減収 (▲34億円)・増益 (50億円)

(単位: 億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	▲ 3	為替0.60円高
バンカー変動	0	
市況変動	▲ 30	主にコンテナ船の市況低迷
配船効率化	58	主に不定期専用船の配船効率向上
コスト変動	30	コスト削減を上積み
関係会社	13	
その他	▲ 17	為替差損益差異等
合計	50	

< 前年同期比 > 増収 (603億円)・増益 (109億円)

(単位: 億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	87	為替18.30円安
バンカー変動	42	バンカー価格\$57/MT安
市況変動	▲ 214	主にコンテナ船の市況低迷
配船効率化	68	主に不定期専用船の配船効率向上
コスト変動	92	コスト削減の取組みは順調に進捗(コンテナ船合理化効果を含む)
関係会社	3	
その他	30	為替差損益差異等
合計	109	

A-3.通期業績予想

(単位:億円)

	2013年度			2012年度			前期比 増減額	1Q決算時公表数値		
	上期	下期	通期予想	上期	下期	通期		上期	下期	通期
売上高	6,066	5,734	11,800	5,462	5,886	11,348	452	6,100	5,700	11,800
営業損益	198	82	280	121	27	149	131	130	150	280
経常損益	200	70	270	91	195	286	▲ 16	150	120	270
当期純損益	147	13	160	▲ 11	118	107	53	75	70	145
為替レート	¥98.03	¥100.00	¥99.02	¥79.73	¥84.94	¥82.33	¥16.69	¥98.63	¥95.00	¥96.81
燃料油価格	\$629	\$600	\$614	\$685	\$655	\$671	▲ \$56	\$629	\$620	\$624

(単位:億円)

事業部門		2013年度		
		上期	下期	通期
コンテナ船	売上高	2,943	2,757	5,700
	経常損益	15	▲ 60	▲ 45
不定期専用船	売上高	2,776	2,624	5,400
	経常損益	219	156	375
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	166	184	350
	経常損益	▲ 19	▲ 11	▲ 30
その他	売上高	180	170	350
	経常損益	20	15	35
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 35	▲ 30	▲ 65
合計	売上高	6,066	5,734	11,800
	経常損益	200	70	270

【配当計画】 中間:無配 / 期末:3.5円

【収支前提】

為替レート前提 下期 100円

バンカー価格前提 下期 \$600/MT

【下期変動影響】

為替変動: 1円増減⇒±4億円

燃料油価格変動: \$10/MT変動⇒±6億円

A-4.通期業績変動のポイント

< 前回公表比 > 売上高: 前回公表通り・収益: 前回公表通り

(単位: 億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	16	為替2.21円安
バンカー変動	14	バンカー価格\$10/MT安
市況変動	▲ 194	主にコンテナ船の市況低迷
配船効率化	74	主に不定期専用船の配船効率向上
コスト変動	100	コスト削減を上積み
関係会社	4	
その他	▲ 15	為替差損益差異等
合計	0	

< 前年比 > 前年比 増収(+452億円) 減益(▲16億円)

(単位: 億円)

損益変動要因	前年比	概況
為替変動	146	為替16.69円安
バンカー変動	75	バンカー価格\$56/MT安
市況変動	▲ 326	主にコンテナ船の市況低迷
配船効率化	74	主に不定期専用船の配船効率向上
コスト変動	242	コスト削減の取組みは順調に進捗(コンテナ船合理化効果を含む)
関係会社	14	
その他	▲ 241	12F一過性要素(為替益、決算期統一など)
合計	▲ 16	

A-5.コスト削減の進捗状況

- 2013年度 期首目標 145億円(足元の通期予想は242億円)
- 上期で92億円のコスト削減・収支改善を達成済み(進捗率64%)。
- 通期では期首に設定した目標は達成可能の見込み。
- コンテナ船部門は第2四半期以降で100億円の追加コスト削減を予定。

単位(億円、%)

	期首目標	上期実績	進捗率	下期見込	通期見込	達成率
コンテナ船:航路合理化・コスト削減・収益改善	75	56	75%	119	175	233%
不定期専用船・その他	70	36	52%	30	67	95%
合計	145	92	64%	149	242	167%

- 上記に加え、不定期専用船において配船効率化による収支改善を達成
上期に公表比 58億円、下期に更なる改善を目指す。

B. 部門別業績動向

B-1. 部門別業績動向

コンテナ船

＜上期実績＞ 前年同期比 増収・減益/公表前提比 ほぼ見込通り・増益

夏場の値上げが不調であるも、

運航効率化・コスト削減への取り組みにより前年同期比で同水準を維持

＜今後のポイント＞

運賃修復度合い

欧州の景気動向

「選択と集中」を柱とする事業運営・コスト削減の継続

		2012年度					2013年度	
		1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績
売上高(億円)		1,332	1,378	1,228	1,589	5,528	1,419	1,524
経常損益(億円)		6	32	▲ 9	37	66	0	16
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	100	105	101	103	102	98	96
	欧州往航	97	88	73	77	85	62	76
積高(万TEU)	北米往航	18.4	21.2	19.9	17.1	76.6	19.4	21.0
	欧州往航	13.6	13.0	11.0	10.4	48.0	12.1	12.2
スペース(万TEU)	北米往航	19.1	21.9	20.6	19.6	81.3	21.4	23.1
	欧州往航	14.3	14.8	12.2	12.0	53.4	12.9	13.4
消席率(%)	北米往航	96%	97%	96%	88%	94%	91%	91%
	欧州往航	95%	88%	90%	86%	90%	94%	91%

B-2. 部門別業績動向 不定期専用船 ドライバルク

＜上期実績＞ 前年同期比 増収・増益 / 公表前提比 増収・増益
 大型船・中小型船共に船腹供給過剰があったものの、
 8月以降の中国向け鉄鉱石荷動き回復等により市況は回復基調にある

＜今後のポイント＞

中国の経済動向

市況は回復傾向にあるものの船腹供給過剰残り厳しい市況展開

引き続き効率的配船・運航コスト削減等収益改善策を徹底

バルク市況	2012年度					2013年度					
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q予想	4Q予想	下期予想
ケープ(170型)	\$6,000	\$4,800	\$12,600	\$6,000	\$7,350	\$6,300	\$19,000	\$12,650	\$30,000	\$15,000	\$22,500
パナマックス(74型)	\$10,000	\$6,600	\$6,600	\$7,100	\$7,575	\$7,760	\$8,900	\$8,330	\$13,000	\$9,000	\$11,000
ハンディ(53型)	\$11,000	\$10,300	\$7,600	\$8,100	\$9,250	\$9,320	\$9,800	\$9,560	\$11,000	\$9,000	\$10,000
スモール(28型)	\$9,000	\$8,650	\$6,200	\$6,250	\$7,525	\$7,340	\$7,500	\$7,420	\$8,000	\$8,000	\$8,000

(*)4T/C Average

B-3. 部門別業績動向 不定期専用船 自動車船

＜上期実績＞ 前年同期比 増収・増益 / 公表前提比 増収・増益

輸送台数：1,679千台(前年同期比4%減)

輸送契約の見直しや航路改編などにより、運航効率改善

極東/中近東や極東/中南米航路が好調

＜今後のポイント＞

北米や東南アジア市場は堅調に推移

欧州市場の低迷や中国/インド/ロシアなど新興国市場の成長鈍化が懸念材料

円安による日本からの輸出増は限定的

		2012年度					2013年度	
		1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績
輸送台数 (千台)	往航	301	276	258	259	1,095	264	265
	復航	84	78	89	58	309	86	76
	三国間	309	288	322	262	1,180	310	289
	欧州域内	212	199	172	178	760	201	189
	合計	905	841	841	757	3,344	861	818
当社船隊規模	隻数	100	101	99	95	-	96	97

B-4. 部門別業績動向 不定期専用船

LNG船・油槽船

<上期実績> 前年同期比 減収・黒字回復 / 公表前提比 横ばい・増益

【LNG】 堅調なLNG需要の中、中長期契約にて安定収益を確保

【油槽船】 大型原油船: 中長期契約の下、順調稼動

中型原油船・石油製品船: 船隊縮小により市況低迷の影響は限定的

<今後のポイント>

【LNG】 中長期契約による安定稼動

【油槽船】 市況本格回復までは時間を要する。効率配船により収支改善を図る

油槽船市況 (WS)	2012年度					2013年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC(中東/日本)	52	36	46	36	43	38	36	41	41	39
	\$24,000	\$3,000	\$19,000	\$12,000	\$14,500	\$15,000	\$14,050	\$20,000	\$20,000	\$17,263
Aframax(南方/日本)	84	91	91	75	85	70	75	90	93	82
	\$7,800	\$11,500	\$12,300	\$8,000	\$9,900	\$5,300	\$9,275	\$17,800	\$17,840	\$12,554
クリーン7万トン型(中東/日本)	91	101	115	88	99	84	92	105	105	96
	\$6,600	\$12,800	\$19,200	\$12,000	\$12,650	\$9,800	\$13,700	\$18,000	\$18,000	\$14,875

B-5. 部門別業績動向

海洋資源開発及び重量物船

【海洋資源開発】

＜上期実績＞ 前年同期比 増収・赤字転落 / 公表前提比 増収・赤字拡大

【オフショア支援船】 船隊は順調に稼動 為替影響により業績悪化

【ドリルシップ】 12年度に稼動開始。安定収益として寄与

＜今後のポイント＞

【オフショア支援船】 中長期契約にて安定収益確保を目指す

【ドリルシップ】 安定稼動による収益貢献を見込む

【重量物船事業】

＜上期実績＞ 前年同期比 増収・赤字縮小 / 公表前提比 増収・横ばい

重量物船市況は低迷するも、のれん代償却終了により業績改善

＜今後のポイント＞

- 市況の停滞が予想される中小型貨物をターゲットとするセミライナーサービスから、高性能大型船の貨物をはじめとした収益性の高いオフショア案件、及びプロジェクト貨物の増量を図り収益改善を図る。
- 本格的な市況の回復は2014年度以降を見込む。