

2011年度第3四半期決算説明資料

2012年1月31日

川崎汽船株式会社

A. 2011年度第3四半期決算概要

- A-1 決算概要
- A-2 第3四半期累計実績のポイント
- A-3 通期業績予想
- A-4 通期業績予想のポイント

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 – エネルギー資源輸送・重量物船事業

A. 2011年度第3四半期決算概要

A-1. 決算概要

(単位:億円)

	2011年度			2010年度	
	上期実績	3Q実績	9ヶ月 累積	9ヶ月 累積	増減額
売上高	4,970	2,359	7,329	7,619	▲ 290
営業損益	▲ 184	▲ 132	▲ 316	623	▲ 939
経常損益	▲ 203	▲ 203	▲ 406	526	▲ 932
当期純損益	▲ 186	▲ 236	▲ 422	332	▲ 754
為替レート	¥80.24	¥77.51	¥79.33	¥87.46	▲ ¥8.13
燃料油価格	\$656	\$672	\$661	\$471	\$190

(単位:億円)

		2011年度			2010年度	増減額 (A) - (B)
		上期実績	3Q実績	9ヶ月 累積 (A)	9ヶ月 累積 (B)	
コンテナ船	売上高	2,101	930	3,031	3,457	▲ 426
	経常損益	▲ 183	▲ 134	▲ 317	313	▲ 630
不定期専用船	売上高	2,298	1,142	3,440	3,457	▲ 17
	経常損益	▲ 27	▲ 80	▲ 106	200	▲ 306
その他	売上高	571	287	858	704	154
	経常損益	34	21	55	41	13
調整額	売上高	-	-	-	-	-
	経常損益	▲ 27	▲ 10	▲ 37	▲ 28	▲ 10
合計	売上高	4,970	2,359	7,329	7,619	▲ 289
	経常損益	▲ 203	▲ 203	▲ 406	526	▲ 932

A-2. 第3四半期累計実績のポイント

＜前年同期比＞ 減収(▲290億円)・減益(▲932億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	-68	平均為替レート8.13円高
燃料油価格変動	-172	バンカー価格高(+190/MT)
市況変動	-533	コンテナ船の運賃下落、ドライバルク船の市況低迷
営業規模	-40	自動車船の積高減
コスト増減	-6	
関係会社	-95	海外子会社外貨建借入為替評価損 等
その他	-18	—
合計	-932	

【前年同期比 為替変動：8.13円 円高 ⇒ ▲68 億円 / 燃料油価格変動：\$190高 ⇒ ▲172 億円】

A-3.通期業績予想

(単位:億円)

	2011年度			2010年度	前期比 増減額	2Q決算発表時 公表数値		
	9ヶ月 累計	4Q 予想	通期予想	通期実績		上期	下期	通期
売上高	7,329	2,371	9,700	9,851	▲ 151	4,970	4,940	9,910
営業損益	▲ 316	▲ 114	▲ 430	586	▲ 1,016	▲ 184	▲ 116	▲ 300
経常損益	▲ 406	▲ 134	▲ 540	474	▲ 1,014	▲ 203	▲ 187	▲ 390
当期純損益	▲ 422	▲ 118	▲ 540	306	▲ 846	▲ 186	▲ 134	▲ 320
為替レート	¥79.33	¥77.25	¥78.81	¥86.04	▲¥7.23	¥80.24	¥77.00	¥78.62
燃料油価格	\$661	\$700	\$671	\$489	\$182	\$656	\$650	\$653

(単位:億円)

事業部門		2011年度		
		9ヶ月累計	4Q予想	通期
コンテナ船	売上高	3,031	919	3,950
	経常損益	▲ 317	▲ 98	▲ 415
不定期専用船	売上高	3,440	1,210	4,650
	経常損益	▲ 106	▲ 29	▲ 135
その他	売上高	858	242	1,100
	経常損益	55	6	60
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 37	▲ 13	▲ 50
合計	売上高	7,329	2,371	9,700
	経常損益	▲ 406	▲ 134	▲ 540

【配当計画】 中間:無配 / 期末:無配

【収支前提】

為替レート前提 4Q 77.25円

燃料油価格前提 4Q \$700/MT

【4Q変動影響】

為替変動: 1円増減⇒±1億円

燃料油価格変動: \$10/MT変動⇒±1億円

【主な営業外、特利特損】

3Q: 海外子会社外貨建借入為替評価損 ▲54 億円

投資有価証券評価損(前期戻入含) +10 億円

投資有価証券売却損 ▲13 億円

船舶/土地の減損 ▲43 億円

売船益 +12 億円

4Q: 売船益 +14 億円

船舶減損/新造船解約 ▲19 億円

A-4. 通期業績予想のポイント

< 前回公表比 > 減収 (▲210億円)・減益 (▲150億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	1	平均為替レート0.19円安
燃料油価格変動	-19	バンカー価格高(+18/MT)
市況変動	-86	コンテナ船の運賃下落
営業規模	-52	コンテナ船の積高減
コスト増減	32	—
関係会社	-32	—
その他	6	—
合計	-150	

< 前期比 > 減収 (▲151億円)・減益 (▲1,014億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	-82	平均為替レート7.23円高
燃料油価格変動	-219	バンカー価格高(+182/MT)
市況変動	-553	コンテナ船の運賃下落、ドライバルク船の市況低迷
営業規模	-26	自動車船の積高減
コスト増減	-9	—
関係会社	-94	海外子会社外貨建借入為替評価損 等
その他	-31	—
合計	-1,014	

B. 部門別業績動向

B-1. 部門別業績動向

- コンテナ船

<11F3Q累計実績> 前年同期比 減収・赤字転落

荷動きの伸び悩みと大型新造船供給による需給の緩みにより運賃下落

<今後のポイント>

旧正月後の運賃動向

冬季減便策によるコスト削減と需給の改善

		2009年度	2010年度				2011年度				
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績
売上高(億円)		3,640	1,123	1,284	1,050	992	4,450	1,047	1,055	2,101	930
経常利益(億円)		▲ 670	89	167	57	▲ 23	290	▲ 78	▲ 105	▲ 183	▲ 134
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	72	92	107	99	95	98	94	94	94	91
	欧州往航	69	105	107	94	86	98	71	68	70	62
積高(万TEU)	北米往航	66.8	16.9	17.6	16.4	14.9	65.7	16.3	17.0	33.3	15.6
	欧州往航	43.4	12.6	13.1	11.8	11.6	49.1	13.0	13.5	26.5	11.0
スペース(万TEU)	北米往航	70.2	17.0	17.9	17.8	16.7	69.5	17.6	17.8	35.4	17.0
	欧州往航	46.1	13.1	13.5	12.4	12.3	51.3	13.4	14.1	27.6	11.8
消席率(%)	北米往航	95%	99%	98%	92%	89%	95%	93%	96%	94%	91%
	欧州往航	94%	96%	97%	95%	94%	96%	97%	96%	96%	93%

B-2. 部門別業績動向 - 不定期専用船 - ドライバルク



<11F3Q累計実績> 前年同期比 増収・減益

大型船： 中国向け鉄鉱石の堅調な荷動きにより市況は回復し、安定推移

中小型船： 荷動き停滞による船腹余剰により市況は下落

<今後のポイント>

大型船： 中国における高水準の鉄鉱石在庫量を背景に船腹調達が一服し、当面は市況軟化

中小型船： 新造船の供給圧力等から厳しい市況を予想

バルク市況	2009年	2010年度					2011年度						
	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績	4Q見込	下期見込	通期見込
ケープ(170型)	\$42,500	\$40,000	\$26,300	\$34,400	\$8,400	\$27,300	\$8,600	\$17,100	\$12,850	\$28,800	\$13,000	\$20,900	\$16,875
パナマックス(74型)	\$22,200	\$29,200	\$21,700	\$18,200	\$14,500	\$20,900	\$13,800	\$12,900	\$13,350	\$14,600	\$11,500	\$13,050	\$13,200
ハンディ(53型)	\$17,500	\$27,100	\$19,800	\$17,300	\$14,300	\$19,600	\$14,600	\$14,000	\$14,300	\$14,600	\$8,500	\$11,550	\$12,925
スモール(28型)	\$12,000	\$19,900	\$15,600	\$12,900	\$10,700	\$14,775	\$11,800	\$10,100	\$10,950	\$10,600	\$9,500	\$10,050	\$10,500

(*)4T/C Average。

B-3. 部門別業績動向 - 不定期専用船 自動車船



<11F3Q累計実績> 前年同期比 増収・赤字転落

震災影響による出荷減に対応した停船・係船で配船効率が低下
円高、燃料油価格高止まりによるコスト増

<今後のポイント>

震災の影響からは完全に脱却し、日本出しの出荷台数は回復
タイの洪水による出荷減の影響
円高、欧州の経済環境による影響

		2009年度	2010年度					2011年度			
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績
輸送台数 (千台)	往航	802	240	254	272	250	1,016	162	252	414	292
	復航/三国間	808	311	291	314	299	1,216	357	353	710	381
	欧州域内	516	203	169	190	230	792	214	204	418	231
	合計	2,127	754	714	776	779	3,024	732	809	1,542	904
当社船隊規模	隻数	-	83	84	87	87	-	88	97	-	94

B-4. 部門別業績動向 - 不定期専用船 エネルギー資源輸送・重量物船事業



【エネルギー資源輸送】

<11F3Q累計実績> 前年同期比 減収・損失拡大

【LNG】 長期契約 順調稼動 / スポット運航船 中期契約確保

【油槽船】 VLCC 安定収益 / AFRAMAX 石油製品船 市況は船腹過剰により低迷

【オフショア】 PSV 中長期契約にて安定収益 / AHTS 堅調な市況推移

<今後のポイント>

【LNG】 中長期契約による安定稼動

【油槽船】 中東情勢の影響によりアフリカ積み極東向けが増加傾向にあり市況がやや改善

【オフショア】 AHTSはスポット市況での運航下でも安定的な収益を狙う

油槽船市況 (WS)	2009年度	2010年度						2011年度					
	通期	1Q	2Q	上期 実績	3Q	4Q	通期	1Q実績	2Q実績	上期 実績	3Q実績	4Q見込	下期 見込
VLCC(中東/日本)	53	87	51	69	58	62	65	54	47	50	56	52	54
Aframax(南方/豪州)	82	116	101	109	101	94	103	105	95	100	100	103	102
クリーン7万トン型(中東/日本)	97	118	130	124	112	101	115	119	123	121	115	96	106

【重量物船事業】

<11F3Q累計実績/今後のポイント> 前年同期比 減収・損失拡大

大型貨物の荷動き低迷による運賃下落