

2011年度第2四半期決算説明資料

2011年10月31日

川崎汽船株式会社

A. 2011年度第2四半期決算概要

- A-1 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 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2四半期決算概要

A-1. 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	2010年度 上期実績	増減額
売上高	2,442	2,528	4,970	5,000	▲ 30	5,204	▲ 234
営業損益	▲ 99	▲ 85	▲ 184	▲ 150	▲ 34	500	▲ 684
経常損益	▲ 88	▲ 115	▲ 203	▲ 140	▲ 63	428	▲ 631
当期純損益	▲ 37	▲ 149	▲ 186	▲ 20	▲ 166	263	▲ 449
為替レート	¥82.04	¥78.44	¥80.24	¥81.14	▲¥ 0.90	¥89.70	▲¥ 9.46
燃料油価格	\$644	\$667	\$656	\$650	\$6	\$468	\$188

(単位:億円)

		2011年度 1Q実績	2011年度 2Q実績	上期実績	1Q決算時 公表数値	増減額(*)	2010年度 上期実績	増減額
コンテナ船	売上高	1,047	1,055	2,101	2,200	▲ 99	2,407	▲ 306
	経常損益	▲ 78	▲ 105	▲ 183	▲ 115	▲ 68	256	▲ 439
不定期専用船	売上高	1,101	1,197	2,298	2,200	98	2,338	▲ 40
	経常損益	▲ 20	▲ 7	▲ 27	▲ 35	8	170	▲ 197
その他	売上高	294	276	571	600	▲ 29	459	112
	経常損益	18	15	34	30	4	22	12
調整額	売上高	-	-	-	-	-	-	-
	経常損益	▲ 9	▲ 18	▲ 27	▲ 20	▲ 7	▲ 19	▲ 8
合計	売上高	2,442	2,528	4,970	5,000	▲ 30	5,204	▲ 234
	経常損益	▲ 88	▲ 115	▲ 203	▲ 140	▲ 63	428	▲ 631

【前年同期比 為替変動：9.46円 円高 ⇒ ▲52 億円 / 燃料油価格変動：\$188高 ⇒ ▲113 億円】

A-2. 上期実績のポイント

< 前回公表比 > 減収 (▲30億円)・減益 (▲63億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	-5	平均為替レート0.9円高
バンカー変動	-3	バンカー価格高(+6/MT)
市況変動	-28	コンテナ船の運賃修復が不調
営業規模	-15	コンテナ船の積高減
コスト増減	-15	—
関係会社	-1	—
その他	4	—
合計	-63	

< 前年同期比 > 減収 (▲234億円)・減益 (▲631億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	-52	平均為替レート9.46円高
バンカー変動	-113	バンカー価格高(+188/MT)
市況変動	-364	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	-38	自動車船の積高減
コスト増減	-46	コンテナの北米鉄道費及び船費の増加
関係会社	-11	—
その他	-7	—
合計	-631	

A-3.通期業績予想

(単位:億円)

	2011年度			2010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	通期実績		上期	下期	通期
売上高	4,970	4,940	9,910	5,204	4,647	9,851	59	5,000	5,600	10,600
営業利益	▲ 184	▲ 116	▲ 300	500	86	586	▲ 886	▲ 150	100	▲ 50
経常利益	▲ 203	▲ 187	▲ 390	428	45	474	▲ 864	▲ 140	80	▲ 60
当期純利益	▲ 186	▲ 134	▲ 320	263	43	306	▲ 626	▲ 20	40	20
為替レート	¥80.24	¥77.00	¥78.62	¥89.70	¥82.39	¥86.04	▲¥7.42	¥81.14	¥85.00	¥83.07
燃料油価格	\$656	\$650	\$653	\$468	\$509	\$489	\$164	\$650	\$650	\$650

事業部門		2011年度		
		上期	下期	通期
コンテナ船	売上高	2,101	1,949	4,050
	経常損益	▲ 183	▲ 157	▲ 340
不定期専用船	売上高	2,298	2,402	4,700
	経常損益	▲ 27	▲ 23	▲ 50
その他	売上高	571	589	1,160
	経常損益	34	6	40
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 27	▲ 13	▲ 40
合計	売上高	4,970	4,940	9,910
	経常損益	▲ 203	▲ 187	▲ 390

【配当計画】 中間:無配 / 期末:無配

【収支前提】

為替レート前提 下期 77円

バンカー価格前提 下期 \$650/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⇒±5億円

【主な営業外、特利特損】

上期: 海外子会社 外貨建借入為替評価益 25億円

売船益 20億円

豪州関連会社株式交換差益 70億円

投資有価証券減損 ▲166億円

下期: 海外子会社外貨建借入為替評価損 ▲50億円

売船益 30億円

A-4. 通期業績予想のポイント

< 前回公表比 > 減収 (▲690億円)・減益 (▲330億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	-53	平均為替レート4.45円高
バンカー変動	-3	バンカー価格高(+3/MT)
市況変動	-162	コンテナ船の運賃修復が不調
営業規模	-23	コンテナ船の積高減
コスト増減	16	—
関係会社	-78	連結子会社の為替評価損 等
その他	-28	—
合計	-330	

< 前期比 > 増収 (+59億円)・減益 (▲864億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	-84	平均為替レート7.42円高
バンカー変動	-211	バンカー価格高(+164/MT)
市況変動	-454	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	34	コンテナ船の積高増
コスト増減	-80	コンテナの北米鉄道費及び船費の増加
関係会社	-54	—
その他	-15	—
合計	-864	

B. 部門別業績動向

B-1. 部門別業績動向

コンテナ船

<11F上期> 前年同期比 減収・赤字転落/ 公表前提比 減収・損失拡大

当初予定していた夏場のピークシーズンサーチャージの課徴、値上げが不調に終わったことによる運賃未達が主要因

<今後のポイント>

欧米の荷動き

減便等による需給ギャップの改善度合い

		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
売上高(億円)		3,640	1,123	1,284	1,050	992	4,450	1,047	1,055	2,101
経常利益(億円)		▲ 670	89	167	57	▲ 23	290	▲ 78	▲ 105	▲ 183
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	72	92	107	99	95	98	94	94	94
	欧州往航	69	105	107	94	86	98	71	68	70
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
	欧州往航	43.4	12.6	13.1	11.8	11.6	49.1	13.0	13.5	26.5
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
	欧州往航	46.1	13.1	13.5	12.4	12.3	51.3	13.4	14.1	27.6
消席率(%)	北米往航	95%	99%	98%	92%	89%	95%	93%	96%	94%
	欧州往航	94%	96%	97%	95%	94%	96%	97%	96%	96%

B-2. 部門別業績動向 - 不定期専用船 ドライバルク



<11F上期> 前年同期比 増収・減益 / 公表前提比 ほぼ見込通り
船腹需給バランスの悪化に伴う市況低迷

<今後のポイント>

足元大型船の市況は急回復

本格的な市況回復にはもう暫く時間を要する

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見込	4Q見込	下期見込
ケープ(170型)	\$42,500	\$40,000	\$26,300	\$34,400	\$8,400	\$27,300	\$8,600	\$17,100	\$12,850	\$24,000	\$18,000	\$21,000
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	\$15,000	\$13,500	\$14,250
ハンディ(53型)	\$17,500	\$27,100	\$19,800	\$17,300	\$14,300	\$19,600	\$14,600	\$14,000	\$14,300	\$14,500	\$13,500	\$14,000

(*)4T/C Average。

B-3. 部門別業績動向 - 不定期専用船 自動車船

＜11F上期＞前年同期比 減収・赤字転落 / 公表前提比 増収・損失縮小

前年同期比: 震災の影響による日本からの完成車輸出大幅減

公表前提比: 予想より若干早い回復により若干積台数増

＜今後のポイント＞

下期は、国内メーカーが出荷量を当初計画(震災前策定)より上積み

但し、為替動向 及びタイの洪水により今後の荷動きに懸念あり。

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

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】

<11F上期> 前年同期比 減収・損失縮小 / 公表前提比 ほぼ見込通り・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 安定収益確保 / AFRAMAX、石油製品船 市況低迷

【オフショア】 PSVは中長期契約にて安定収益を確保/AHTSはスポット運航

<今後のポイント>

【LNG】 長期・中期契約で安定収益確保を目指す

【油槽船】 AFRAMAX、石油製品船の市況回復には時間がかかる見通し

【オフショア】 スポット運航中AHTSの中長期契約の確保

油槽船市況 (WS)	2009年度	2010年度	2011年度					
	通期	通期	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q見込	4Q見込	下期見込
VLCC(中東/日本)	53	65	54	47	50	46	57	52
Aframax(南方/豪州)	82	103	105	95	100	97	118	108
クリーン7万トン型(中東/日本)	97	115	119	123	121	118	129	124

【重量物船事業】

<11F上期予想/今後のポイント> 前年同期比 増収・損失縮小/ 公表前提比 ほぼ見込通り

前年度比で市況は緩やかながら回復しているが、本格回復にはしばらく時間がかかる見通し