

# 2004年度第3四半期決算 アナリスト説明会

2005年2月14日

川崎汽船株式会社

# A. 2004年度第3四半期決算概要

(単位:億円)

		2004年度 上期	2004年度 第3四半期	2004年度 9ヶ月累積	2003年度 9ヶ月累積	増減額 (増減率)	中間決算時 公表値	増減額 (増減率)
売上高	連結	4,136	2,084	<b>6,220</b>	5,378	+842(16%)	6,156	+64(1.0%)
	単体	3,320	1,638	<b>4,958</b>	4,364	+594(14%)	4,900	+58(1.2%)
営業利益	連結	603	256	<b>859</b>	500	+359(72%)	843	+16(1.9%)
	単体	483	186	<b>669</b>	392	+277(71%)	663	+6(1.0%)
経常利益	連結	619	239	<b>858</b>	440	+418(95%)	839	+19(2.3%)
	単体	500	185	<b>685</b>	349	+336(96%)	670	+15(2.2%)
当期純利益	連結	335	128	<b>463</b>	217	+246(113%)	475	△12 (2.5%)
	単体	272	100	<b>372</b>	171	+201(118%)	382	△10 (2.6%)
為替レート	平均	¥109	¥107	<b>¥109</b>	¥116	¥7高 (+6.5%)	¥108	¥1安
バンカー価格	平均	\$184	\$197	<b>\$188</b>	\$170	\$18高 (+10.7%)	\$190	\$2安

固定資産減損会計の早期適用による特別損失(単体47億円、連結70億円)

海外金融子会社を清算(単体△27億円を第3四半期に計上、当初第4四半期に予定)

## B. 当第3四半期(4月-12月)の経営環境

### (マクロ経済環境)

- 米国経済:設備投資・消費増加、景気拡大傾向
- 欧州経済:拡大EU域内経済活性化により好調維持
- アジア経済:輸出好調、国内消費伸び、投資旺盛、景気拡大
- 日本経済:企業収益改善、設備投資増加、景気堅調推移

### (当社の事業環境)

- コンテナ船:南北航路含め、運賃率修復
- 不定期船・油槽船:高市況享受
- 自動車船:米国・欧州・豪州向け輸送台数堅調推移

## C-1. 部門別業績動向(コンテナ船)

コンテナ船:前年同期比大幅増益

(積高:03F3Q累計171万TEU⇒04F3Q累計186万TEU+9%増)

- 中国出し貨物を中心に好調に荷動き推移
- 全航路積高大幅増(北米6%、欧州6%、アジア15%)
- 欧州・北米向け運賃率修復
- アジア/エーゲ海航路開設、南北アメリカ東岸新サービス開始、東南豪州航路増便、北米東岸航路増設
- 傭船マーケット、燃料油価格上昇、円高基調

## C-2. 部門別業績動向(不定期専用船)

不定期専用船:前年同期比大幅増益

- 不定期船:市況は一時的修正後  
第2四半期以降全面高の展開。  
(稼動延トシ10119万トシ⇒10618万トシ+5%増)
- 自動車船:北米向け輸送台数増加(+31%)  
欧州・豪州向け・三国間輸送堅調推移  
傭船マーケット、燃料油価格上昇、円高基調  
効率配船による運航コスト削減  
(積高125.4万台⇒154.2万台 23%大幅増加)

## C-3. 部門別業績動向(エネルギー-資源輸送)

エネルギー-資源輸送：前年同期比大幅増益

- 液化ガス運搬船：各プロジェクト共順調に進捗  
(稼動延トン415万トン ⇒ 397万トン △4%減)
- 電力炭：新造船投入 ⇒ 輸送量大幅増  
市況改善、逆鞘配船解消  
(稼動延トン1108万トン ⇒ 1123万トン +1.4%増)
- 油槽船：タンカー市況高位安定推移  
(稼動延トン1856万トン ⇒ 2205万トン +19%増)

## C-4. 部門別業績動向（連結子会社）

- 内航・フェリー部門：売上・利益横ばい
- 航空貨物取扱：増収・増益
- 物流・港運事業：貨物扱い増⇒増収・増益

## D. 当第3四半期連結決算ファクター別増減要因分析

(経常利益:公表839億円、前年同期440億円⇒858億円)

<u>損益変動要因</u>	対公表比	対前年同期比
• 為替変動	-億円	△57億円
• バンカー変動	-億円	△31億円
• 市況変動	+19億円	+337億円
• 営業規模拡大	-億円	+115億円
• <u>その他・コスト削減</u>	-億円	+ 54億円
• 合計	+19億円	+ 418億円



# E. 2004年度通期見込

(単位:億円)

		上期	下期	通期	2003年度 通期実績	増減額 (増減率)	中間決算時 公表値	増減額 (増減率)
売上高	連結	4,136	4,094	8,230	7,247	+983(14%)	8,200	+30(0.4%)
	単体	3,320	3,220	6,540	5,850	+690(12%)	6,500	+40(0.6%)
営業利益	連結	603	487	1,090	705	+385(55%)	1,060	+30(2.8%)
	単体	483	367	850	551	+299(54%)	830	+20(2.4%)
経常利益	連結	619	461	1,080	626	+454(73%)	1,050	+30(2.9%)
	単体	500	355	855	497	+358(72%)	840	+15(1.8%)
当期純利益	連結	335	265	600	332	+268(81%)	580	+20(3.4%)
	単体	272	208	480	245	+235(96%)	470	+10(2.1%)
配当	単体	7.5円	7.5円	15円	10円	+5円(50%)	15円	-
為替レート	平均	¥109	¥105	¥107	¥114	¥7高(6%)	¥107	-
バンカー価格	平均	\$184	\$198	\$191	\$170	\$21高(12%)	\$192	\$1安

# F. 部門別第4四半期の予想

## (コンテナ船)

- ・北米航路はPNW大型化、AW新サービスがPSW混乱の影響を相殺
- ・欧州航路は冬場スラック期なるも好調維持、アジア航路は荷動き堅調、南北航路は弱含み
- ・平均運賃：季節的要因にて欧州・南北航路にて調整を見込む。

## (撤積船)

- ・撤積船市況は第4四半期も高値圏で推移する見込み  
⇒売上高、利益いずれも前年を大幅に上回る見込み

## (自動車船)

- ・世界の販売台数は好調持続⇒需要増により供給スペース不足気味

## (LNG)

- ・新規プロジェクト船立ち上げも貢献

## (電力炭)

- ・国内電力炭需要は引き続き底固く堅調に推移⇒収益安定推移

## (油槽船)

- ・市況高位安定推移⇒AFRAMAXとLR2高市況享受

## G. 通期連結決算ファクター別増減要因分析

(経常利益:公表1050億円、前期626億円⇒1080億円)

<u>損益変動要因</u>	対公表比	対前期比
• 為替変動	- 億円	△70億円
• バンカー変動	- 億円	△48億円
• 市況変動	+30億円	+360億円
• 営業規模拡大	- 億円	+140億円
• <u>その他・コスト削減</u>	- 億円	+ 72億円
• 合計	+30億円	+454億円

(参考)経常利益に対するセンシティブティ(年間)

為替: ±10億円/1¥      バンカー価格: ±23億円/10\$

## H. キャッシュフロー・投資額ならびに主要財務指標

	2003年度 通期実績	2004年度 上期実績	2004年度 通期見込み
営業 C F (減価償却額)	786億円 (256億円)	454億円 (122億円)	840億円 (245億円)
投資 C F	△518億円	△215億円	△550億円
フリー C F	268億円	239億円	290億円
投資額	538億円	435億円	805億円
船舶関連	426億円	300億円	547億円
その他	112億円	135億円	269億円
株主資本	1210億円	1552億円	1800億円
有利子負債残高	2818億円	2616億円	2600億円
R O E	32.7%	48.6%	40%
R O A	11.6%	21.6%	19%
株主資本比率	21.6%	26.3%	30%
D E R 比率	233%	169%	144%

〔2004年度竣工新造船一覧〕

オンバランス:

Isuzugawa(油槽船)

RafflesRiver(油槽船)

オペレーティングリース:

Fujikawa(油槽船)

Universal Gloria(Chip)

Corona Kingdom(電力炭)

Verrazano Bridge(コンテナ)

Virginia Bridge(コンテナ)

Valencia Bridge(コンテナ)

# I. “K”Line Vision2008基本課題の遂行状況

## 戦略分野・地域への積極的取組み

(コンテナ・物流事業)

- ・BRICS諸国における代理店・支店網開設
- ・川崎航空サービス:上海に物流会社新設、深センに国際貨運代理会社設立

(鉄鋼原料)

- ・新造ケープサイズバルカー2隻が竣工

(エネルギー資源)

- ・サハリンエナジー社向け147,000m<sup>3</sup>型新造LNG定期貸船契約締結
- ・カタールラスガスⅡ社向け新造LNG船長期定期傭船契約締結
- ・大阪ガス株式会社向け新造LNG船造船契約締結の件
- ・ヤラ社向け38,000m<sup>3</sup>型新造アンモニア輸送船長期傭船契約締結

## コスト構造改革運動の遺伝子としての定着化

- ・04年度コスト削減目標50億円を上回る70億円削減見込(次頁参照)

## 財務体質強化と安定配当体制の確立

- ・債券格付の引上げ JCR「A-」→「A」、R&I「BBB+」→「A」

# J. コスト削減運動

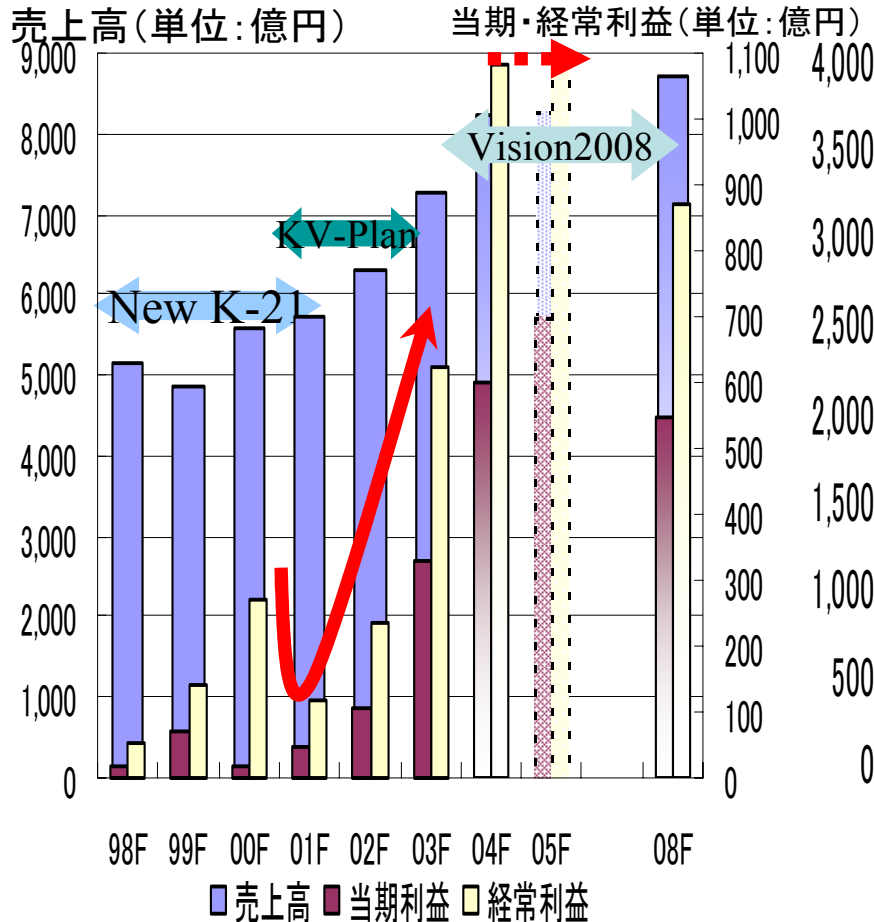
2004年度目標額：50億円

(単位：億円)

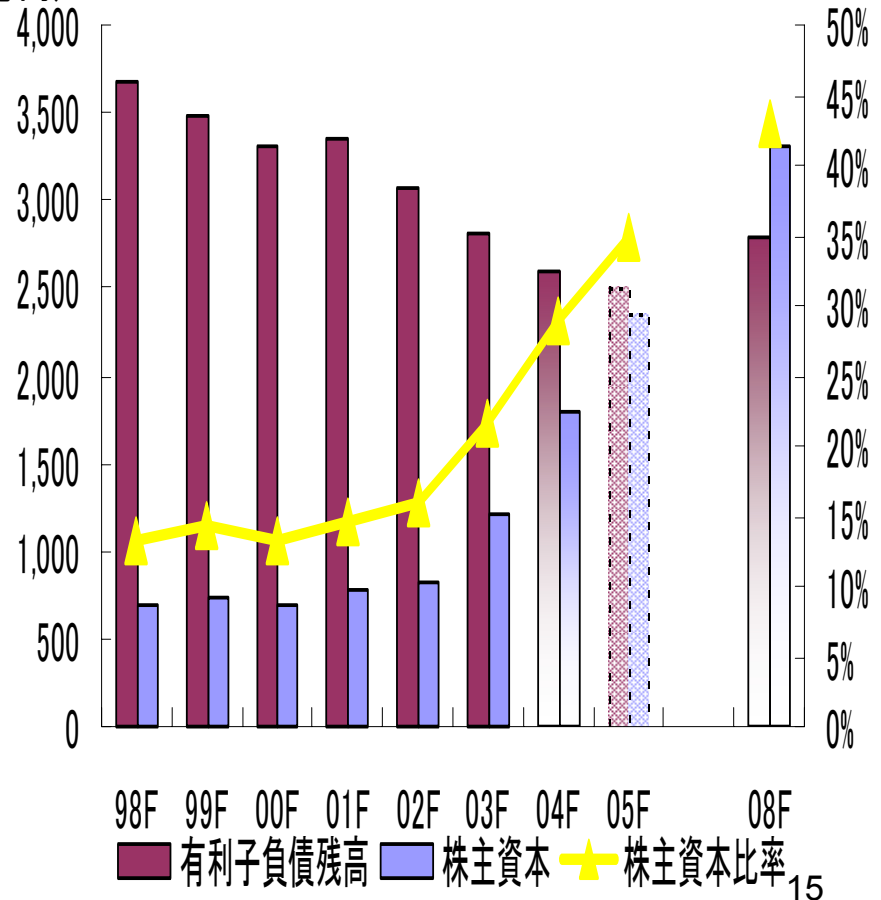
コストセーブ項目	上期	下期	通期
船費・傭船料削減	5	4	9
貨物費削減	13	8	21
サービス改編・合理化効果	3	8	11
関係会社営業関連費用削減	4	8	12
一般管理費削減	2	2	4
機器費・空コン費削減	8	5	13
合計	35	35	70
(部門別内訳)			
コンテナ船事業部門(含む海外)	24	20	44
他事業部門(含む海外)	7	7	14
国内関係会社	4	8	12

# K. Vision 2008 数值目標推移

## 收益推移



## 主要経営指標推移



# 2005年度の事業展望について



## 2005年度の経営環境

### (マクロ経済環境)

- ・米欧経済：上半期減速、年央以降は回復予想
- ・中国経済：成長抑制策続行、8%成長予想
- ・アジア経済：減速するも、5～6%台の成長

### (事業環境)

- ・原油価格騰勢など下押し圧力あるも、事業環境は2004年度と概ね変わらず推移の見込み

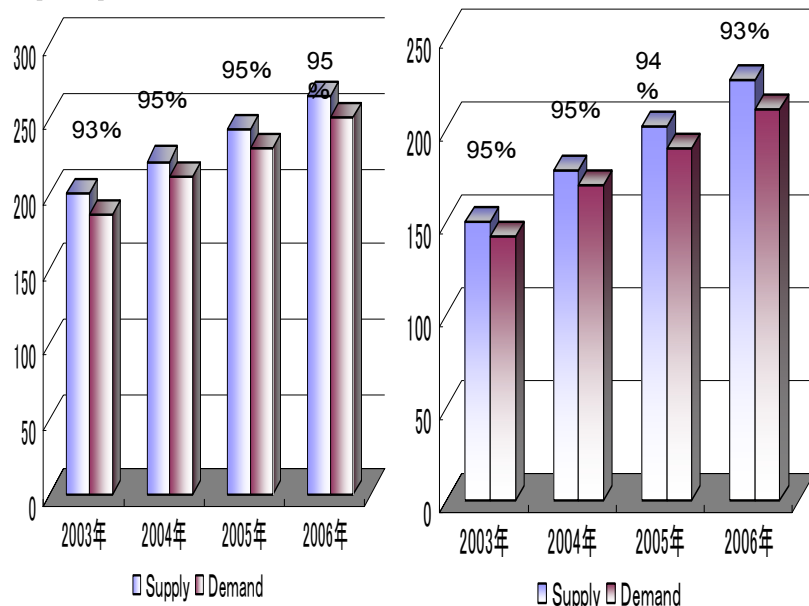
# <事業戦略-コンテナ輸送>

## 1. コンテナ船部門

### 【コンテナ荷動き予測】

航路	2003	2004	2005	2006
アジア-北米	8.5%	14.1%	10-12%	10-12%
アジア-欧州	17.6%	16.3%	13-16%	13-16%

### 【需給予測】 左側：北米航路、右側：欧州航路



### 【荷動き動向】

アジア/北米：05年1月のWTOによる衣料製品輸入  
枠撤廃⇒中国・インド出し輸出増加要因

アジア/欧州：拡大EUが堅調な荷動き牽引

### 【船腹需給動向】05年度需給バランス均衡継続

アジア/北米：供給12%伸びv.s.荷動き10-12%伸び

アジア/欧州：供給14%伸びv.s.荷動き13-16%伸び

### 【運賃動向】

傭船料、燃料費高騰、コンテナ建造コスト高、  
安全対策関連費用増大等、コスト増加要因  
⇒運賃修復取組み

### 【事業戦略】

- ・船隊整備によるコスト競争力強化、営業規模拡大
- ・複数年船積契約の拡大による運賃安定化、他

# <事業戦略-バルク輸送>

## 2. 鉄鋼原料部門

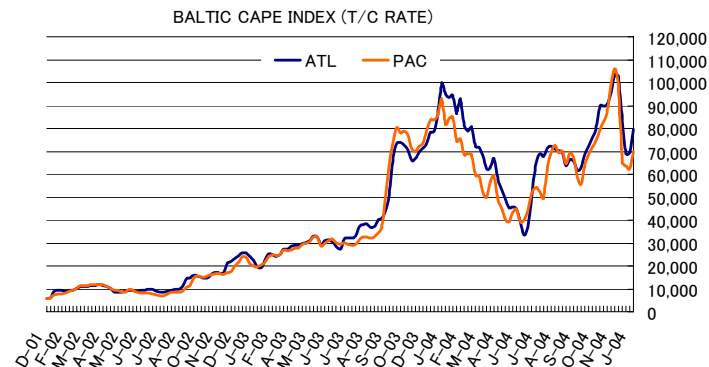
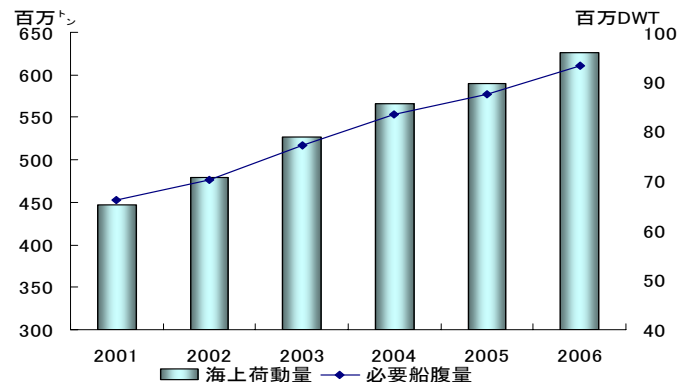
### 【事業環境】

- ・世界の粗鋼生産は2004年に10.3億トンを記録、2-3年以内に11億トンに突入見込み(中国の粗鋼生産は2004年2.6億トン、2010年は3.6億トンの見込み)
- ・鉄鉱石・原料炭の海上荷動きは年間40百万トン増加見込み
- ・ケープ新造供給量(40~50隻/年)は荷動き需要増と滞船による船腹需要の増加により吸収され、船腹需給の大きな変動はなく、今後3年以上は高レベルの市況継続の見込み。

### 【事業戦略】

- ・積極投資による事業拡大(04年事業規模目標10百万Dwt。ケープ50隻、パナマックス25隻体制は達成)
- ・船隊拡充とサービス品質の向上により主要キャリアーとしての地位の維持
- ・国内事業の継続強化
- ・当社ノウハウ、人材、技術開発と安全運航の実績を“K”Lineブランドとして確立
- ・アジア、欧米など拡大する市場への取組み強化

### 鉄鉱石海上荷動き量・必要船腹量推移



# <事業戦略-バルク輸送>

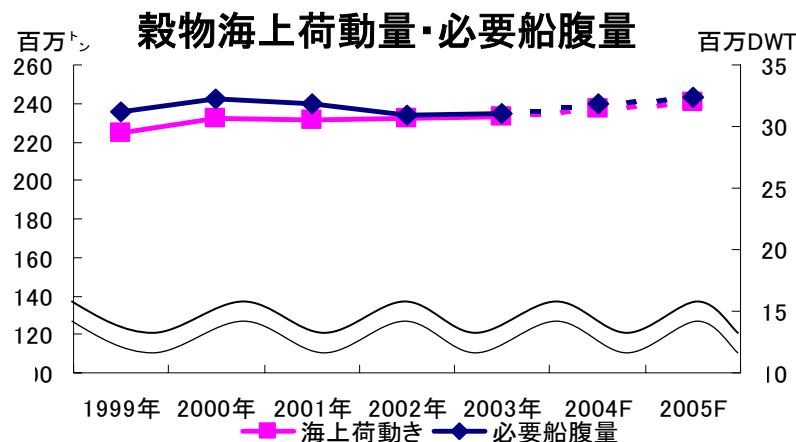
## 3. 一般不定期船部門

### 【事業環境】

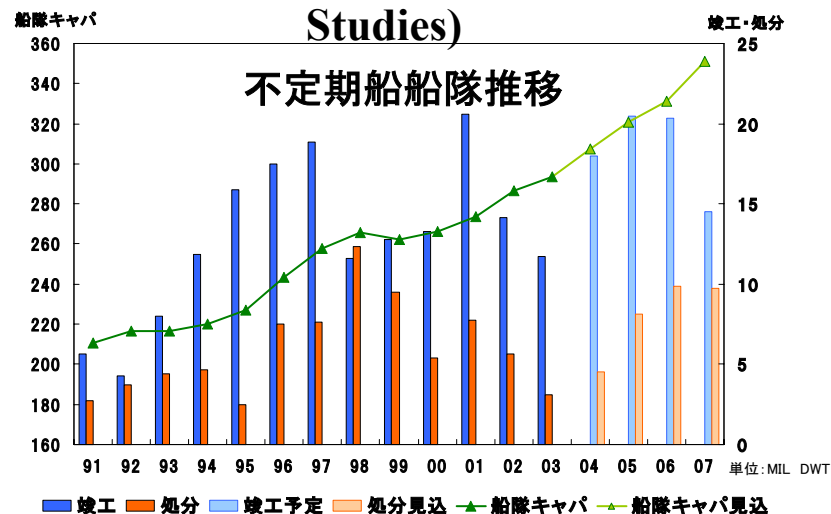
- ・不定期船市況に影響を及ぼす太宗貨物である穀物・石炭輸送では、中国を中心とするアジア圏への大豆・飼料の堅調な荷動き、原発離れの見える欧州域、アジア・中国向けの石炭荷動き増加の見込み
- ・パナマックス・ハンディーマックスのマーケットは大型船に牽引され1-2年は高水準で推移の見込み
- ・チップ船では06年以降に中国での製紙工場稼働等による新たなチップ船需要の可能性大

### 【事業戦略】

- ・既存顧客との取引拡大・深化
- ・新規コアとなりうべき貨物の開拓とその接続貨物の開拓と拡大



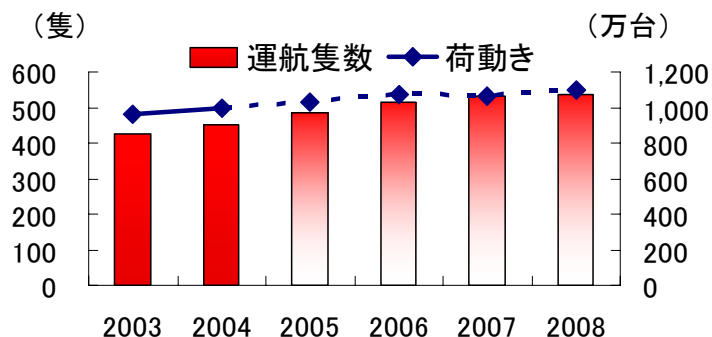
(出典: Clarkson Research Studies)



# <事業戦略-自動車輸送>

## 4. 自動車船部門

### 世界の船腹・荷動き推移



#### <事業環境>

- ・自動車業界のグローバル化により三国間輸送比率上昇
- ・米国市場は1700万台レベルまで底上げ、人口増を背景に市場拡大見込み
- ・世界的規模でのサプライソースの変化・多様化の進行により新輸送ルート・輸送需要見込まれる
- ・東欧・インド・中国等、新たな自動車市場として期待

⇒世界の完成車海上輸送荷動きは拡大の見込み

#### <事業戦略>

- ・世界の完成車の海上輸送量の増加と多様化に即応しつつ更なる規模の拡大
- ・各種輸送用機器を駆使した農建機・車両・一般貨等非自走貨物積み取りの一層強化
- ・安定輸送・輸送品質向上への不断の取り組みとIT関連サービスの拡充
- ・Global RORO Carrierとしての“K”LINEブランド価値の定着
- ・海外拠点の拡大と自己完結型地域事業会社化の推進
- ・周辺事業を含めた顧客サービスの拡充による顧客との長期信頼関係確立、サービスの差別化推進

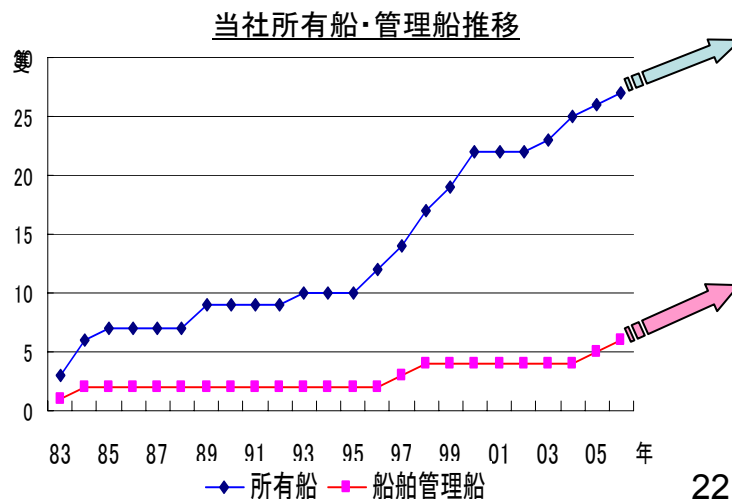
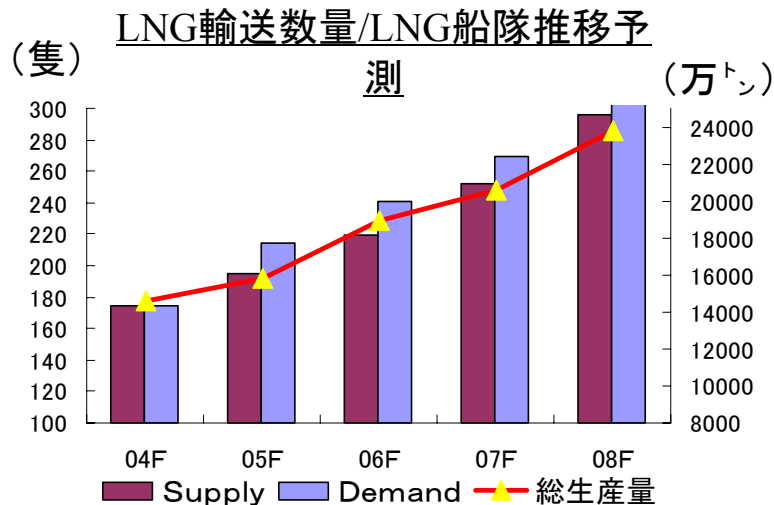
## 5. LNG部門

### 【事業環境】

- ・米国を中心とした世界的LNG需要拡大
- ・米国国産ガス産出コスト増加  
⇒LNGコスト競争力向上
- ・より柔軟な輸送契約形態への対応
- ・新技術への対応(大型船、新型エンジン、CNG等)

### 【事業戦略】

- ・選択と集中をベースとした新規プロジェクトへの対応
- ・三国間の船舶管理体制の充実



## 6. 電力炭部門

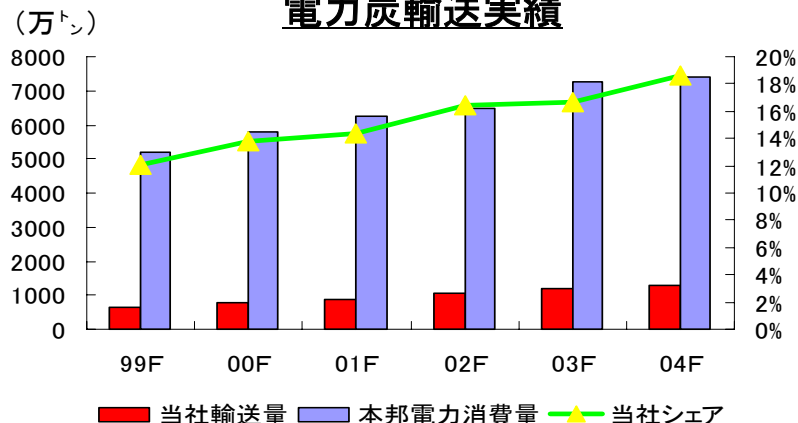
### 【事業環境】

石炭火力は今後も主要電源として存在し、市場規模は全ての石炭火力が出揃う04/05年以降7000～7500万トンの高原状態で推移

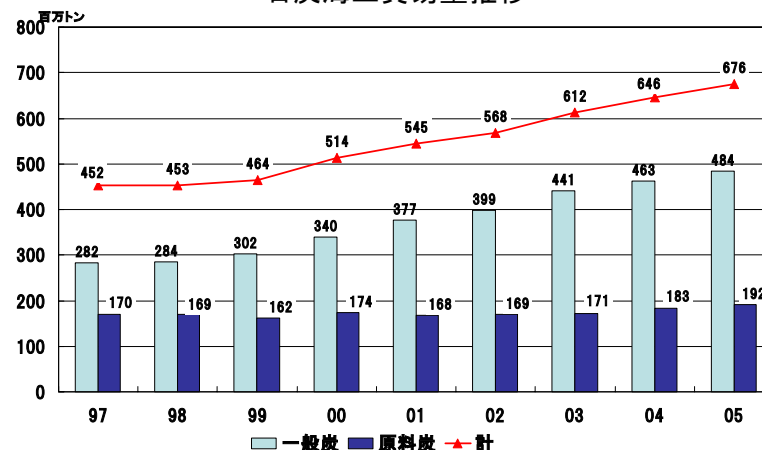
### 【事業戦略】

- 石炭火力の稼働率変動への柔軟対応
- コロナ型輸送システムを中心に補完船隊も含めたハード・ソフト両面での増強と整備

電力炭輸送実績



石炭海上貿易量推移



出典：Clarkson Dry Bulk Outlook ('05年は同社予想)

# <事業戦略-エネルギー資源輸送>

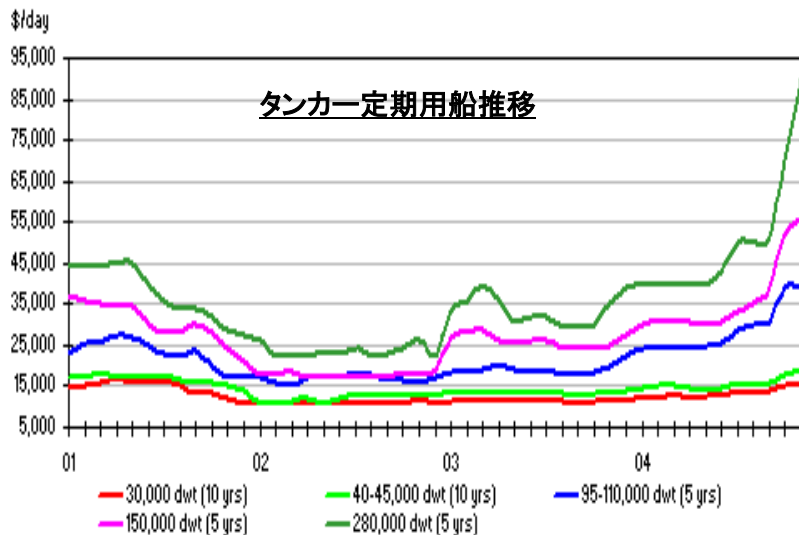
## 7. 油槽船部門

### 【事業環境】

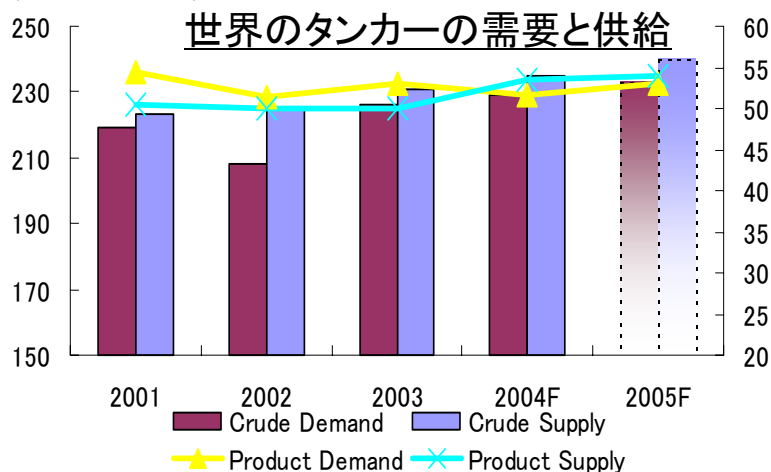
- ・世界の原油需要予測  
04年8240万バレル/日(前年比+3.3%)  
05年8390万バレル/日(前年比+1.7%)
- ・海上荷動量(原油2-3%,製品4-5%増加見込)  
⇒市況安定推移

### 【事業戦略】

- ・グローバルエクセレントオペレーターを目指す
- ・安全運航・高品質サービスの提供



(百万重量トン)



### VLCC/AFRAMAX船腹推移予想

