

# 2009年度第1四半期決算説明資料

2009年7月27日

川崎汽船株式会社

# アジェンダ

- A. 2009年度第1四半期決算概要
  - A-1 決算概要
  - A-2 業績のポイント
  - A-3 部門別業績動向
  
- B. 2009年度業績予想
  - B-1 上期・通期業績予想
  - B-2 事業別売上高経常利益予想
  - B-3 上期業績予想のポイント
  - B-4 上期部門別業績予想
  - B-5 下期のポイントと見通し
  - B-6 収益改善・コスト削減の取組み

# A. 2009年第1四半期決算概要

# A-1. 決算概要



(単位:億円)

	2009年度 1Q実績	2008年度 1Q実績	増減額	増減率
売上高	1,919	3,495	▲ 1,576	▲ 45%
営業利益	▲ 221	321	▲ 543	
経常利益	▲ 227	333	▲ 560	
当期純利益	▲ 149	215	▲ 364	
為替レート	¥97.50	¥103.36	▲ ¥5.86	-
燃料油価格	\$304	\$542	▲ \$238	-

(単位:億円)

事業部門		2009年度 1Q実績	2008年度 1Q実績	増減
コンテナ船	売上高	862	1,488	▲ 627
	経常損益	▲ 200	▲ 10	▲ 191
その他海運	売上高	861	1,724	▲ 863
	経常損益	▲ 42	333	▲ 375
その他	売上高	196	283	▲ 86
	経常損益	15	10	5
合計	売上高	1,919	3,495	▲ 1,576
	経常損益	▲ 227	333	▲ 560

【前年同期比 為替変動：5.86 円高      6.5億円 / 燃料油価格変動：\$238安      + 113億円】

## A-2. 業績のポイント

< 前年同期比 > 減収( 1,576億円)・減益( 560億円)

変動要因:

- ・世界同時不況による海上荷動き減少
- ・コンテナ船運賃市況下落
- ・不定期船・油槽船市況下落

< 公表前提比 > 減収・減益

変動要因:

- ・コンテナ船運賃市況下落
- ・油槽船市況下落

(08F1Q 333億円 => 09F1Q 227億円)

損益変動要因	対前年同期比
為替変動	▲ 6
バンカー変動	113
市況変動	▲ 611
営業規模変動	▲ 139
コスト変動	115
関係会社	▲ 24
その他	▲ 8
合計	▲ 560

# A-3-1. 部門別業績動向

## - コンテナ船 -



### < 前年同期比/公表前提比 > 減収・減益

売上	862億円	前年同期比	627億円減収	公表前提比	96億円減収
経常	200億円	前年同期比	191億円減益	公表前提比	100億円減益
総積高	72.9万TEU	前年同期比	15.1%減	公表前提比	2.0%減

### < 変動要因 >

- 前年同期比
- ・世界的な荷動き停滞の影響で積高減少
  - アジア出し北米向け荷動き低迷      荷動き減少に合わせてサービス規模縮小
  - 欧州航路荷動き低迷                      北欧州向けサービスを一旦休止
  - ・荷動き減退につれ船腹需給悪化、運賃大幅下落

- 公表前提比
- ・積高微減
  - ・運賃下落

運賃率:	前年同期比					
	第1四半期	北米	欧州	大西洋*	アジア	南北
	往航	29%	54%	28%	29%	50%
	復航	23%	41%	+1%	15%	9%

\*大西洋往航=西航

## A-3-2. 部門別業績動向

### - ドライバルク -



< 前年同期比 > 減収・減益

< 公表前提比 > 減収・増益

稼働延ト 49.8 百万ト (前年同期比 7.1%)

< 変動要因 >

前年同期比

- ・前年8月をピークに市況下落
- ・荷動き減少によりスポット契約減少
- ・なだらかに回復するも記録的な好業績をあげた前年同期比では減益

公表前提比

- ・中国の鉄鉱石輸入量急増を背景に、大型船を中心に市況上昇

バルク市況 (太平洋ラウンド)	09年度 1Q	08年度 1Q	前年同期比		09年度1Q 公表前提
			増減額	増減率	
ケープ(170型)	\$46,000	\$165,000	▲ \$119,000	▲ 72%	\$30,000
パナマックス(74型)	\$16,000	\$67,000	▲ \$51,000	▲ 76%	\$12,500
ハンディ(53型)	\$12,500	\$57,500	▲ \$45,000	▲ 78%	\$7,000

## A-3-3. 部門別業績動向

### - 自動車船 -



< 前年同期比 > 減収・減益

< 公表前提比 > ほぼ見込通り

輸送台数(含む欧州域内): 38.6万台 (前年同期比 57%)

< 変動要因 >

前年同期比

・世界的な販売減少による在庫調整 前年度下期より荷動き急速に減少

公表前提比

・輸送台数減少

・航路合理化・船隊規模縮小によるコスト削減効果

## A-3-4. 部門別業績動向

### - エネルギー資源輸送 -



< 前年同期比 > 減収・減益

< 公表前提比 > 売上見込通り・減益

【LNG】 前年同期比 増収・減益

- ・荷動き減少
- ・新造船竣工で規模拡大
- ・短期傭船市況低迷

【油槽船】 前年同期比 減収・減益

- ・新造VLCC 1隻竣工。当社運航のVLCCは7隻体制に拡大
- ・Aframax、クリーン船の市況下落

油槽船市況 (WS)	09年度 1Q	08年度 1Q	前年同期比		09年度 1Q公表前提
			増減額	増減率	
VLCC (中東/日本)	WS 35	WS 174	▲ WS 139	▲ 80%	WS 50
Aframax (南方/日本)	WS 60	WS 195	▲ WS 135	▲ 69%	WS 90
クリーン7万トﾝ型 (中東/日本)	WS 63	WS 193	▲ WS 130	▲ 67%	WS 115

## A-3-5. 部門別業績動向

### - その他事業部門 -



#### 【重量物船事業】

< 前年同期比/公表前提比 > 増収・増益

- ・金融危機以前に成約した貨物が多く、荷況緩和も直接的な影響少
- ・前年度後半から大型船3隻竣工

#### 【内航・フェリー】

< 前年同期比/公表前提比 > 減収・減益

内航不定期船部門：国内外需要の低迷から粗鋼生産量の減少が顕著  
小型貨物船等の輸送量大幅減

内航定期船部門：製紙メーカー向け紙輸送専用船は安定輸送量を確保  
一般雑貨輸送の輸送量は減少

フェリー部門：八戸～苫小牧航路でトラック・旅客ともに輸送量増加

#### 【物流事業】

< 前年同期比/公表前提比 > 減収・減益

- ・航空貨物、海上貨物ともに取扱量が大幅に減少

## B. 2009年度上期・通期業績予想

# B-1. 上期・通期業績予想



(単位:億円)

	2009年度上期		公表比	2008年度	前期比
	今回予想	4月公表		上期実績	
売上高	4,000	4,500	▲ 500	7,355	▲ 3,355
営業利益	▲ 410	▲ 50	▲ 360	747	▲ 1,157
経常利益	▲ 440	▲ 70	▲ 370	751	▲ 1,191
当期純利益	▲ 330	▲ 60	▲ 270	512	▲ 842
配当	¥0.0	¥0.0	¥0.0	¥13.5	▲ ¥13.5
為替レート	¥96.00	¥100.00	▲ ¥4.00	¥105.66	▲ ¥9.66
燃料油価格	\$349	\$300	\$49	\$601	▲ \$252

	2009年度通期		公表比	2008年度	前年比
	今回予想	4月公表		通期実績	
	8,700	9,500	▲ 800	12,443	▲ 3,743
	▲ 350	160	▲ 510	716	▲ 1,066
	▲ 420	110	▲ 530	600	▲ 1,020
	▲ 310	65	▲ 375	324	▲ 634
	-	¥2.5	-	¥13.5	-
	¥96.00	¥100.00	▲ ¥4.00	¥100.82	▲ ¥4.82
	\$375	\$300	\$75	\$504	▲ \$129

【通期為替変動：1円増減 ± 4.5億円】

【通期燃料油価格変動：\$10/MT変動 ± 19億円】

## B-2. 事業別売上高経常利益予想

(単位:億円)

事業部門		2009年度			2008年度			増減		
		上期	下期	通期	上期	下期	通期	上期	下期	通期
コンテナ船	売上高	1,800	2,200	4,000	3,148	2,153	5,301	▲ 1,348	47	▲ 1,301
	経常損益	▲ 380	▲ 200	▲ 580	▲ 59	▲ 314	▲ 373	▲ 321	114	▲ 207
その他海運	売上高	1,800	2,100	3,900	3,642	2,449	6,091	▲ 1,842	▲ 349	▲ 2,191
	経常損益	▲ 70	215	145	779	150	929	▲ 849	65	▲ 784
その他	売上高	400	400	800	565	486	1,052	▲ 165	▲ 86	▲ 252
	経常損益	10	5	15	31	13	44	▲ 21	▲ 8	▲ 29
合計	売上高	4,000	4,700	8,700	7,355	5,088	12,443	▲ 3,355	▲ 388	▲ 3,743
	経常損益	▲ 440	20	▲ 420	751	▲ 151	600	▲ 1,191	171	▲ 1,020

## B-3. 上期業績予想のポイント

### < 前年同期比 >

売上高4,000億円(減収 3,355億円)・経常利益 440億円(減益 1,191億円)

前提:燃料油価格\$601 \$349、為替¥106 ¥96

### < 公表比 >

減収( 500億円)・減益( 370億円)

前提:燃料油価格\$300 \$349、為替¥100 ¥96

(08F上期 751億円、09F上期公表 70億円 => 09F上期見込 440億円)

損益変動要因	対前年同期比	対公表前提比
為替変動	▲ 23	▲ 9
バンカー変動	215	▲ 47
市況変動	▲ 1,282	▲ 218
営業規模変動	▲ 276	▲ 108
コスト変動	283	46
関係会社	▲ 69	▲ 15
その他	▲ 39	▲ 19
合計	▲ 1,191	▲ 370

# B-4-1. 上期部門別業績予想



## < コンテナ船 >

### 前年同期比 / 公表比

### 減収・減益

売上	1,800億円	(前年同期比	1,348億円	/ 公表比	280億円)
経常利益	380億円	(前年同期比	321億円	/ 公表比	240億円)

積高: 152.0万TEU (前年同期比 11.8%の減少を見込む)

- ・各社のスペース調整が進み需給関係は改善
- ・主要航路での運賃修復を予定
- ・運航規模の調整とアライアンス僚社とのサービス合理化によるコスト削減を予定

### 運賃率:

#### 前年同期比 上期見込み

	北米	欧州	大西洋*	アジア	南北
往航	31%	45%	32%	27%	44%
復航	28%	38%	11%	17%	11%

\*大西洋往航=西航

## B-4-2. 上期部門別業績予想

### <ドライバルク>

前年同期比 減収・減益、公表比 減収・増益

- ・中国向けの鉄鋼原料荷動きは堅調に推移
- ・秋口からの穀物輸送需要増

バルク市況 (太平洋ラウンド)	期首公表時 上期見込	第1四半期 実績	第2四半期 市況見込	上期 見込	下期 見込
ケープ(170型)	US\$30,000	\$46,000	\$45,000	\$45,500	\$40,000
パナマックス(74型)	US\$12,500	\$16,000	\$22,000	\$19,000	\$20,000
ハンディ(53型)	US\$7,000	\$12,500	\$10,000	\$11,250	\$10,000

### <自動車船>

前年同期比/公表比 減収・減益

- ・5月頃に世界各地での在庫調整終了
- ・夏以降の荷動き回復

## B-4-3. 上期部門別業績予想

### < エネルギー資源輸送 > 前年同期比/公表比 減収・減益

#### 【LNG】

- ・新造船が竣工し規模拡大
- ・短期傭船市況は徐々に回復

#### 【油槽船】

- ・中国、インドなどの新興国の石油需要は底堅く推移 荷動きは徐々に回復

油槽船市況 (WS)	期首公表時 上期見込	第1四半期 実績	第2四半期 市況見込	上期 見込	下期 見込
VLCC (中東/日本)	WS 50	WS 35	WS 33	WS 34	WS 45
Aframax (南方/日本)	WS 90	WS 60	WS 60	WS 60	WS 78
クレーン7万トン型 (中東/日本)	WS 115	WS 63	WS 80	WS 72	WS 93

### < 重量物船事業 > 前年同期比 横ばい・増益

公表比 増収・増益

- ・荷況軟化も既存の契約で安定的に推移

## B-5. 下期のポイントと見通し

### 下期の見方

### キーポイント

コンテナ

赤字幅縮小

運賃修復の達成度  
更なるコスト削減の上積み額  
コンテナ専門船社の経営悪化

ドライバルク

安定的

中国の鉄鉱石需要の持続性  
穀物需要(中・小型船市況動向)

自動車

下期黒字化

荷動き回復のスピード  
日系メーカー車の海外販売

エネルギー資源

赤字幅縮小

欧米での需要回復  
中国・インドの需要拡大

重量物船

安定推移

## B-6. 収益改善・コスト削減の取り組み



期首公表 450億円 実施見込み 580億円 : 130億円の上積み

(億円)

	期首公表(通年)			最新実施見込み(通年)		
	コンテナ船	不定期専用船他	合計	コンテナ船	不定期専用船他	合計
<b>収益改善策</b>	<b><u>165</u></b>	<b><u>45</u></b>	<b><u>210</u></b>	<b><u>202</u></b>	<b><u>141</u></b>	<b><u>342</u></b>
配船合理化(減便、船型/航路見直し等)	145	10	155	195	69	264
傭船料改定・キャンセル他	20	35	55	7	71	78
<b>運航経費削減</b>	<b><u>100</u></b>	<b><u>35</u></b>	<b><u>135</u></b>	<b><u>110</u></b>	<b><u>25</u></b>	<b><u>135</u></b>
船舶経費削減	<u>15</u>	<u>20</u>	<u>35</u>	<u>14</u>	<u>35</u>	<u>48</u>
燃料費削減	<u>10</u>	<u>40</u>	<u>50</u>	<u>8</u>	<u>12</u>	<u>20</u>
一般管理費	<u>10</u>	<u>10</u>	<u>20</u>	<u>18</u>	<u>18</u>	<u>35</u>
<b>収支改善・コスト削減策 合計</b>	<b><u>300</u></b>	<b><u>150</u></b>	<b><u>450</u></b>	<b><u>350</u></b>	<b><u>230</u></b>	<b><u>580</u></b>

ご清聴ありがとうございました