

2011年3月決算説明資料

2011年4月28日

川崎汽船株式会社

A. 2010年度決算概要

- A-1-1 決算概要
- A-1-2 決算概要(事業別売上高・経常利益)
- A-2 通期実績のポイント

B. 2011年度通期業績予想

- B-1 通期業績予想
- B-2 通期業績予想のポイント
- B-3-1 コンテナ船
- B-3-2 ドライバルク
- B-3-3 自動車船
- B-3-4 エネルギー資源輸送・重量物船事業

A. 2010年度決算概要

A-1-1. 決算概要

(単位: 億円)

	2010年度					前回公表比		前期比	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期見込	増減額	2009年度 通期	増減額
売上高	2,538	2,666	2,415	2,232	9,851	9,900	▲ 49	8,380	1,471
営業損益	231	269	123	▲ 37	586	650	▲ 64	▲ 521	1,107
経常損益	206	223	97	▲ 52	474	530	▲ 56	▲ 663	1,137
当期純損益	158	105	69	▲ 26	306	330	▲ 24	▲ 687	993
為替レート	¥92.81	¥86.58	¥82.99	¥81.78	¥86.04	¥85.72	¥0.32	¥93.04	¥▲ 7.00
燃料油価格	\$475	\$461	\$475	\$545	\$489	\$482	\$7	\$407	\$82

【前年同期比】為替変動: 7円高⇒▲53億円、燃料油価格変動: \$82/MT高⇒▲145億円

A-1-2. 決算概要(事業別売上高・経常利益)

(単位:億円)

		2010年度					前回公表比		前期比	
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期見込	増減額	2009年度 通期	増減額
コンテナ船	売上高	1,123	1,285	1,050	992	4,450	4,450	0	3,640	810
	経常損益	89	167	57	▲ 23	290	315	▲ 25	▲ 670	960
不定期専用船	売上高	1,184	1,154	1,120	1,014	4,471	4,520	▲ 49	その他 海運 3,948	/
	経常損益	117	53	30	▲ 30	170	205	▲ 35	▲ 29	
その他	売上高	231	228	245	226	930	930	0	その他 793	
	経常損益	7	15	19	8	49	45	4	37	
調整額	売上高	-	-	-	-	-	-	-		
	経常損益	▲ 7	▲ 12	▲ 9	▲ 8	▲ 35	▲ 35	0		
合計	売上高	2,538	2,666	2,415	2,232	9,851	9,900	▲ 49	8,380	1,471
	経常損益	206	223	97	▲ 52	474	530	▲ 56	▲ 663	1,137

(*)参考値 09年度通期実績は旧セグメント数値。一部区分が異なるが損益比較での影響は軽微。

A-2. 通期実績のポイント

< 前回公表比 > 減収 (▲49 億円)・減益 (▲56 億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	8	平均為替レート 0.32円安
バンカー変動	-8	バンカー価格高 (\$7/MT)
市況変動	-29	バルク市況の低迷
営業規模	-2	—
コスト変動	-19	—
関係会社	-7	—
その他	1	—
合計	-56	

< 前年同期比 > 増収 (+1,471 億円)・増益 (+1,137 億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	-53	平均為替レート 7円高
バンカー変動	-145	平均バンカー価格 \$82/MT高
市況変動	928	コンテナ船の運賃修復
営業規模	269	コンテナ、自動車の荷動き改善
コスト変動	-10	—
関係会社	62	—
その他	86	—
合計	1,137	

B. 2011年度通期業績予想

B-1. 通期業績予想

(単位:億円)

	2011年度			2010年度			前期比 増減額
	上期	下期	通期予想	上期	下期	通期実績	
売上高	5,300	5,600	10,900	5,204	4,647	9,851	1,049
営業利益	▲ 40	100	60	500	86	586	▲ 526
経常利益	▲ 50	80	30	428	45	474	▲ 444
当期純利益	▲ 20	40	20	263	43	306	▲ 286
為替レート	¥85.00	¥85.00	¥85.00	¥89.70	¥82.39	¥86.04	▲¥1.04
燃料油価格	\$650	\$650	\$650	\$468	\$509	\$489	\$161

(単位:億円)

事業部門		2011年度		
		上期	下期	通期
コンテナ船	売上高	2,400	2,400	4,800
	経常損益	▲ 10	10	0
不定期専用船	売上高	2,300	2,500	4,800
	経常損益	▲ 40	60	20
その他	売上高	600	700	1,300
	経常損益	20	30	50
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 20	▲ 20	▲ 40
合計	売上高	5,300	5,600	10,900
	経常損益	▲ 50	80	30

【配当計画】

連結配当性向25%

【収支前提】

為替レート前提 85円

バンカー価格前提 \$650/MT

【変動影響】

為替変動：1円増減⇒±12億円

燃料油価格変動：\$10/MT変動⇒±12億円

B-2. 通期業績予想のポイント

<前年比> 増収(+1,049億円)・減益(▲444億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	-11	平均為替レート 1.04円高
バンカー変動	-193	平均バンカー価格 \$161/MT高
市況変動	-229	コンテナ船、ドライバルクの運賃市況低迷
営業規模	-64	自動車の荷動き減
コスト変動	7	—
関係会社	47	—
その他	-1	—
合計	-444	

B-3-1. 部門別業績動向 コンテナ船



	<2010年度実績>		前期比 増収・黒字転換 / 公表比 売上見込通り・減益
		売上高(億円)	経常利益(億円)
実績	4,450	290	
前期	3,640	▲670	

・バンカー高、及び航路によっては需給ギャップ拡大で公表比減益

	<2011年度予想>		前期比 増収・減益
		売上高(億円)	経常利益(億円)
今回見込	4,800	0	

(今後のポイント)

・夏場にかけての需給バランス改善度合い

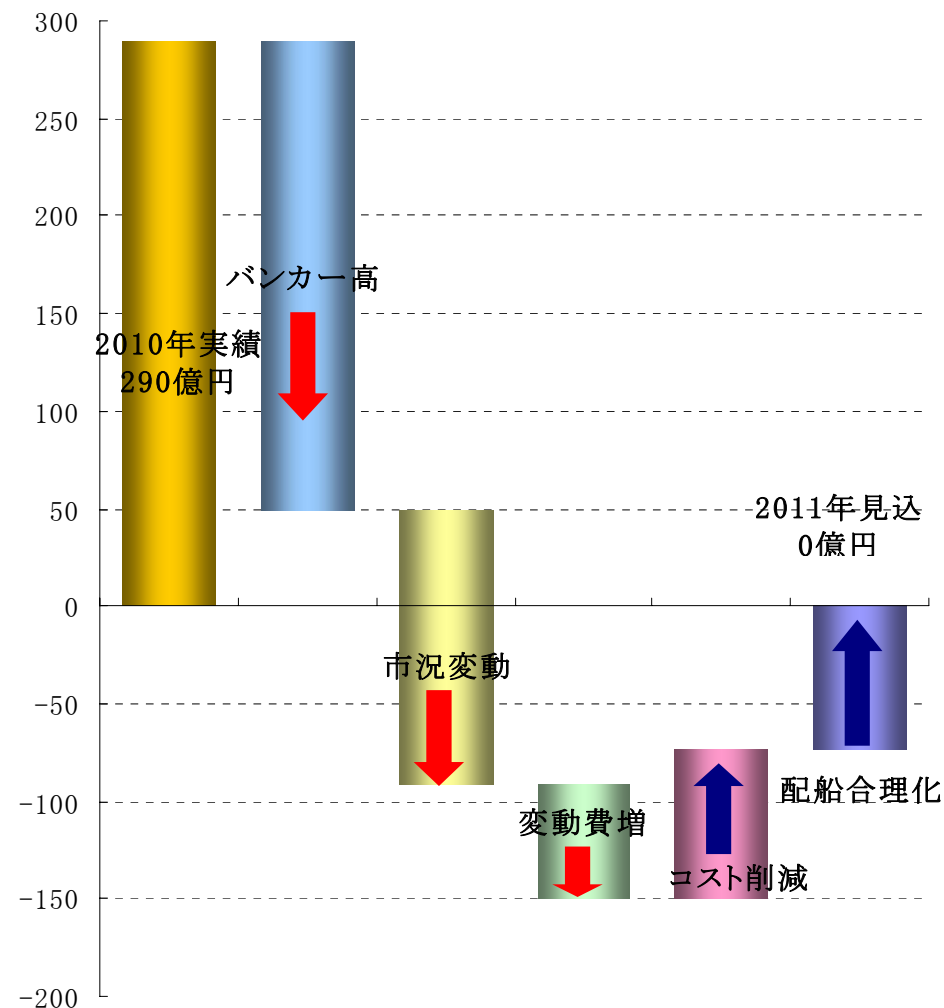
		2009年度					2010年度					2011年度
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期見込
売上高(億円)		862	921	906	950	3,640	1,123	1,284	1,050	992	4,450	4,800
経常利益(億円)		▲200	▲271	▲155	▲44	▲670	89	167	57	▲23	290	0
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	71	66	70	79	72	92	107	99	95	98	99
	欧州往航	46	61	76	97	69	105	107	94	86	98	81
積高(万TEU)	北米往航	15.9	18.0	16.8	16.0	66.8	16.9	17.6	16.4	14.9	65.7	69.4
	欧州往航	11.1	12.1	10.3	9.9	43.4	12.6	13.1	11.8	11.6	49.1	51.7
消席率(%)	北米往航	89%	98%	97%	97%	95%	99%	98%	92%	89%	95%	96%
	欧州往航	90%	97%	96%	94%	94%	96%	97%	95%	94%	96%	95%

B-3-1. 部門別業績動向

コンテナ船 -2

(単位: 億円)

2011年度 コンテナ船事業部門 収支計画



【事業戦略】

- 更なる運賃修復努力の継続。
- コスト競争力のある中古船買取による船隊拡充、短期処分・返船可能比率を高め、需給変動リスクへの備えとする。
- (註) 短期処分可能船 :
1年以内に処分可能な短期備船及び仕組船
- アジア・南北地域重視の事業展開。
- 配船合理化、コスト削減への更なる取組。
- 将来の布石となる大型コンテナ新造船隊を含む船隊整備計画の検討。

B-3-2. 部門別業績動向

ドライバルク

<2010年度実績> 前期比 増収・増益 / 公表比 増収・減益
稼動延^{トシ} 245 百万^{トシ} (前期比 +15%)

年末以降船腹需給バランスが悪化し、市況大幅下落
大型船の市況下落顕著

<2011年度予想> 前期比 増収・減益
稼動延^{トシ}見込 281 百万^{トシ} (前期比 +14%)

(今後のポイント)

新造船大量竣工に伴う更なる需給ギャップの拡大を予想
需給調整が進めば2012年以降に市況は徐々に回復

バルク市況	2009年度					2010年度					2011年度
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期 見込
ケープ(170型)	\$46,000	\$40,500	\$53,000	\$30,600	\$42,500	\$40,000	\$26,300	\$34,400	\$8,400	\$27,300	\$20,000
パナマックス(74型)	\$16,000	\$18,500	\$27,000	\$27,250	\$22,200	\$29,200	\$21,700	\$18,200	\$14,500	\$20,900	\$15,000
ハンディ(53型)	\$12,500	\$15,000	\$20,500	\$21,500	\$17,500	\$27,100	\$19,800	\$17,300	\$14,300	\$19,600	\$13,000

B-3-3. 部門別業績動向

自動車船



＜2010年度実績＞前期比 増収・黒字転換 / 公表比 ほぼ見込み通り

輸送台数: 302万台 (前期比 42%増)

バンカー高の影響あるも、ほぼ想定通り

＜2011年度予想＞震災の影響で赤字転落の公算大

足元は日本出し荷動き激減

新興国の需要増で世界的には荷動きは緩やかに増加傾向

		2009年度					2010年度					2011年度
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期見込
輸送台数 (千台)	往航	140	185	251	226	802	240	254	272	250	1,016	900
	復航/三国間	150	153	258	247	808	311	291	314	299	1,215	1,350
	欧州域内	96	115	117	188	516	203	169	190	230	792	850
	合計	386	454	626	661	2,127	754	714	776	779	3,023	3,100
当社船隊規模	隻数	84	86	82	78	-	83	84	87	87	-	86

B-3-4. 部門別業績動向

エネルギー資源輸送・重量物船事業



【エネルギー資源輸送】

＜2010年度実績＞ 前期比 売上横ばい・損失縮小 / 公表比 減収・ほぼ見込み通り

【LNG】 期間傭船契約で安定稼働 ほぼ想定通り

【油槽船】VLCC長期契約で安定稼働、AFRAMAX市況は想定を下回る

＜2011年度予想＞ 前期比 売上横ばい・損失縮小

【LNG】 需給環境は引続き改善傾向

【油槽船】荷動きは堅調だが、船腹供給圧力高く、市況本格回復までは時間を要する

油槽船市況 (WS)	2009年度					2010年度					2011年度
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期 見込
VLCC(中東/日本)	35	35	50	93	53	87	51	58	62	65	63
Aframax(南方/豪州)(※1)	60	60	80	127	82	116	101	101	93	103	107
クリーン7万トン型(中東/日本)	63	83	110	130	97	118	130	112	101	115	117

(※1)2010年より南方/豪州に変更。2009年までは南方/日本。

(※2)2010年度4Qは、2011年のベースの数値。

【重量物船事業】

＜2010年度実績＞ 前期比 減収・損失拡大 / 公表比 増収・ほぼ見込み通り

＜2011年度予想＞ 前期比 増収・損失縮小

ご清聴ありがとうございました