

2013年3月期決算説明資料

2013年4月30日

川崎汽船株式会社

A. 2012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・経常損益)
- A-2 通期実績のポイント

B. 2013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 中期経営計画進捗状況
- B-4 コスト削減の進捗状況

C. 部門別業績動向

- C-1 コンテナ船
- C-2 不定期専用船 — ドライバルク
- C-3 不定期専用船 — 自動車船
- C-4 不定期専用船 — LNG船・油槽船
- C-5 海洋資源開発及び重量物船事業

A. 2012年度決算概要

A-1-1. 決算概要

<2012年度実績> 前期比 増収・黒字回復 / 公表比 売上高見込通り・増益

(単位:億円)

	2012年度				
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期累積
売上高	2,736	2,726	2,562	3,323	11,348
営業損益	41	81	▲ 15	43	149
経常損益	72	19	15	180	286
当期純損益	▲ 7	▲ 4	105	13	107
為替レート	¥80.77	¥78.69	¥79.79	¥90.08	¥82.33
燃料油価格	\$716	\$654	\$662	\$648	\$671

前回公表比		前期比	
通期見込	増減額	2011年度 通期	増減額
11,300	48	9,723	1,625
110	39	▲ 406	554
160	126	▲ 490	775
100	7	▲ 414	520
¥81.20	¥1.13	¥79.06	¥3.27
\$668	\$3	\$672	▲ \$2

【前年同期比】 為替変動:3.27円安⇒+36億円、燃料油価格変動:\$2/MT安⇒+3億円

【復配】 連結当期純利益の黒字化により、期末配当 1株あたり2円50銭を予定

A-1-2. 決算概要(事業別売上高・経常損益)

(単位:億円)

		2012年度					前回公表比		前期比	
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期 累積	通期見込	増減額	2011年度 通期	増減額
コンテナ船	売上高	1,332	1,379	1,228	1,589	5,528	5,500	28	4,630	898
	経常損益	6	32	▲ 9	37	66	30	36	▲ 397	463
不定期専用船	売上高	1,250	1,191	1,171	1,414	5,026	5,000	26	4,431	595
	経常損益	60	19	14	147	241	160	81	▲ 0	241
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	52	58	68	179	357	300	57	204	153
	経常損益	5	▲ 31	0	2	▲ 24	▲ 30	6	▲ 86	62
その他	売上高	102	100	94	141	437	500	▲ 63	458	▲ 21
	経常損益	12	14	18	21	66	50	16	41	25
調整額	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常損益	▲ 11	▲ 16	▲ 9	▲ 27	▲ 63	▲ 50	▲ 13	▲ 47	▲ 16
合計	売上高	2,736	2,726	2,562	3,323	11,348	11,300	48	9,723	1,625
	経常損益	72	19	15	180	286	160	126	▲ 490	775

A-2. 通期実績のポイント

< 前回公表比 > 増収(+48 億円)・増益(+126 億円)

(単位: 億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	17	為替変動 1.13円安
バンカー変動	▲ 3	バンカー価格\$3/MT高
市況変動	0	—
営業規模	0	—
減価償却費	0	—
コスト変動	1	—
関係会社	20	海外連結子会社 期末日レート差による円貨収支改善
その他	91	関係会社の為替評価損益
合計	126	

< 前年同期比 > 増収(+1,625 億円)・増益(+775 億円)

(単位: 億円)

損益変動要因	前期比	概況
為替変動	36	為替変動3.27円の円安
バンカー変動	3	バンカー価格 \$ 2/MT安
市況変動	123	コンテナ船で運賃回復
営業規模	115	自動車船の積高回復・コンテナ船の積高増
減価償却費	70	—
コスト変動	209	合理化効果・コスト削減効果が順調に進捗
関係会社	89	コンテナ船代理店の収支改善・決算期変更(15ヶ月決算)
その他	130	関係会社の為替評価益
合計	775	

B. 2013年度通期業績予想

B-1. 通期業績予想

(単位:億円)

	2013年度			2012年度	前期比 増減額
	上期	下期	通期予想	通期実績	
売上高	5,900	5,700	11,600	11,348	252
営業損益	160	150	310	149	161
経常損益	130	120	250	286	▲ 36
当期純損益	60	70	130	107	23
為替レート	¥95.00	¥95.00	¥95.00	¥82.33	¥12.67
燃料油価格	\$620	\$620	\$620	\$671	▲\$51

(単位:億円)

事業部門		2013年度		
		上期	下期	通期
コンテナ船	売上高	3,000	2,800	5,800
	経常損益	60	20	80
不定期専用船	売上高	2,500	2,500	5,000
	経常損益	100	120	220
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	200	200	400
	経常損益	▲ 10	0	▲ 10
その他	売上高	200	200	400
	経常損益	10	10	20
調整額	売上高	0	0	0
	経常損益	▲ 30	▲ 30	▲ 60
合計	売上高	5,900	5,700	11,600
	経常損益	130	120	250

【配当】年間 3.5円予定

【収支前提】

為替レート前提 95円

バンカー価格前提 \$620/MT

【変動影響(年間)】

為替変動：1円増減⇒±13億円

燃料油価格変動：\$10/MT変動⇒±15億円

B-2. 通期業績予想のポイント

<前期比> 増収(+252億円)・減益(▲36億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前期比	概況
為替変動	164	為替変動 13円安
バンカー変動	66	バンカー価格\$51/MT安
市況変動	▲ 105	コンテナ船、ドライバルク、足元の市況軟化を織り込む
営業規模	▲ 55	コンテナ船規模縮小
コスト変動	153	コンテナ船合理化によるコスト削減を含む
関係会社	▲ 20	-
その他	▲ 239	12F一過性要素(為替益、決算期統一等)
合計	▲ 36	

B-3. 中期経営計画進捗状況

主要な数値比較

(億円、%)

	2012F			2013F			2014F
	実績	中計	差異	見込	中計	差異	中計
売上高	11,348	11,200	148	11,600	10,700	900	11,100
経常利益	286	120	166	250	390	▲ 140	600
当期純利益	107	110	▲ 3	130	250	▲ 120	420
EBITDA	1,048	1,000	48	840	1,100	▲ 260	1,350
自己資本	3,406	2,600	806	3,600	2,800	800	3,300
営業CF	598	670	▲ 72	700	900	▲ 200	1,130
投資CF	▲ 272	▲ 500	228	▲ 500	▲ 500	0	▲ 500
DER	185%	223%	▲ 38%	162%	193%	▲ 31%	148%
NET DER	137%	186%	▲ 48%	125%	158%	▲ 33%	119%
自己資本比率	28.9%	23.4%	5.4%	31.0%	25.7%	5.3%	30.3%

注: 中期経営計画は2012年4月公表の“K” Line Vision 100 - Bridge to the Future -

- 12Fの投資CFは目標とした500億円を大幅に下回る。13Fも500億円以下に抑制
- 財務体質は順調に改善。13F末には自己資本比率30%の達成も視野に入る

B-4.コスト削減の進捗状況

- ・2012年度(中期経営計画)目標 280億円
- ・2012年度削減実績 325億円
- ・目標比 +45億円の上積みを達成

(単位:億円,%)

	通期実績	期首目標	期首目標比	達成率
コンテナ船:構造改革	100	105	-5	95%
コンテナ船:運航コスト削減・収益改善	141	100	41	141%
不定期専用船・その他	68	60	8	114%
本部:一般管理費削減	16	15	1	104%
合計	325	280	45	116%

- ・2013年度のコスト削減目標は145億円。

(単位:億円)

	上期目標	下期目標	期首目標
コンテナ船:航路合理化・コスト削減・収益改善	38	37	75
不定期専用船・その他	35	35	70
合計	73	72	145

C. 部門別業績動向

C-1. 部門別業績動向

コンテナ船

<2012年度実績> 前期比 増収・黒字回復 / 公表比 増収・増益
 ・運航効率化・不採算航路の整理により収益性向上

<2013年度予想> 前期比 増収・増益

(今後のポイント)

- ・欧州の市況動向
- ・夏場に向けての短期運賃市況
- ・減速航行を含む配船効率化、コスト削減の徹底

		2011年度	2012年度					2013年度
		通期	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	通期予想
売上高(億円)		3,955	1,332	1,379	1,228	1,589	5,528	5,800
経常損益(億円)		▲ 418	6	32	▲ 9	37	66	80
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	93	100	105	101	103	102	—
	欧州往航	68	97	88	73	77	85	—
積高(万TEU)	北米往航	63.1	18.4	21.2	19.9	17.1	76.6	81.1
	欧州往航	47.9	13.6	13.0	11.0	10.4	48.0	44.7
スペース(万TEU)	北米往航	68.2	19.1	21.9	20.6	19.6	81.3	88.0
	欧州往航	51.3	14.3	14.8	12.2	12.0	53.4	48.4
消席率(%)	北米往航	93%	96%	97%	96%	88%	94%	92%
	欧州往航	93%	95%	88%	90%	86%	90%	92%

C-2. 部門別業績動向 不定期専用船 ドライバルク

<2012年度実績> 前期比 増収・増益 / 公表比 減収・増益

- ・大型船 : 一時荷動きの復調があるも、低水準な市況推移
- ・中小型船 : 船腹余剰により市況低迷

<2013年度予想> 前期比 減収・減益

(今後のポイント)

- ・大型船 : 欧州金融不安・中国の経済成長鈍化により市況低迷を予想
- ・中小型船 : 船腹供給過剰感が当面は続き、市況低迷を予想

バルク市況	2011年度	2012年度							2013年度		
	通期	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績	4Q実績	下期実績	通期実績	上期予想	下期予想	通期予想
ケープ(170型)	\$15,350	\$6,000	\$4,800	\$5,400	\$12,600	\$6,000	\$9,300	\$7,350	\$10,000	\$14,000	\$12,000
パナマックス(74型)	\$12,325	\$10,000	\$6,600	\$8,300	\$6,600	\$7,100	\$6,850	\$7,575	\$8,500	\$8,500	\$8,500
ハンディ(53型)	\$13,225	\$11,000	\$10,300	\$10,650	\$7,600	\$8,100	\$7,850	\$9,250	\$9,500	\$9,500	\$9,500
スモール	\$10,075	\$9,000	\$9,100	\$9,050	\$6,500	\$6,600	\$6,550	\$7,800	\$8,000	\$8,000	\$8,000

(*) 4T/C Average

C-3. 部門別業績動向 不定期専用船 自動車船

＜2012年度実績＞前期比 増収・黒字回復 / 公表比 増収・増益

輸送台数: 334万台 (前期比 1%増)

東日本震災・タイ洪水の影響からの回復(効率配船への復帰)

＜2013年度予想＞前期比 増収・増益

北米や東南アジア及び中近東市場は堅調に推移

欧州市場の低迷や中国/インド/ロシアなど新興国市場の成長鈍化が懸念材料

大西洋航路の合理化

		2011年度	2012年度						2013年度	
		通期	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績	4Q実績	下期実績	通期実績	通期予想
輸送台数 (千台)	往航	1,016	301	276	577	259	259	518	1,095	1,040
	復航	290	84	78	161	89	58	146	308	320
	三国間	1,148	309	288	597	322	262	584	1,180	1,230
	欧州域内	852	212	199	411	172	178	349	760	760
	合計	3,306	905	841	1,746	840	757	1,597	3,343	3,350
当社船隊規模	隻数	-	100	101	-	99	95	-	-	-

C-4. 部門別業績動向 不定期専用船

LNG船・油槽船

<2012年度> 前期比 増収・黒字回復 / 公表比 増収・増益

【LNG】 堅調なLNG需要の中、中長期契約にて安定収益を確保

【油槽船】 大型原油船: 中長期契約の下、順調稼動
 中型原油船・石油製品船は市況低迷を受け船隊縮小

<2013年度予想> 前期比 減収・横ばい

【LNG】 中長期契約による安定稼動

【油槽船】 市況本格回復までは時間を要する。効率配船により収支改善を図る

油槽船市況 (WS)	2011年度	2012年度							2013年度
	通期	1Q実績	2Q実績	上期 実績	3Q実績	4Q実績	下期 実績	通期 実績	通期 予想
VLCC(中東/日本)	56 \$13,800	52 \$24,000	36 \$3,000	44 \$13,500	46 \$19,000	36 \$12,000	41 \$15,500	43 \$14,500	41 \$21,000
Aframax(南方/豪州)	102 \$9,200	84 \$7,800	91 \$11,500	88 \$9,650	91 \$12,300	75 \$8,000	83 \$10,150	85 \$9,900	96 \$19,000
クリーン7万吨型(中東/日本)	115 \$7,850	91 \$6,600	101 \$12,800	96 \$9,700	115 \$19,200	88 \$12,000	101 \$15,600	99 \$12,650	105 \$19,000

C-5. 部門別業績動向 - 海洋資源開発及び重量物船

【海洋資源開発】

＜12年度＞ 前期比 増収・増益 / 公表比 増収・増益

【オフショア支援船】 船隊の順調な稼動と為替影響により業績改善

【ドリルシップ】 12年度に稼動開始。安定収益として寄与

＜13年度見通し＞ 前期比 減収・減益

【オフショア支援船】 中長期契約にて安定収益確保を目指す

【ドリルシップ】 安定稼動による収益貢献を見込む

【重量物船事業】

＜12年度＞ 前期比 増収・赤字拡大 / 公表比 増収・赤字拡大

重量物船市況全般は低調に推移

＜13年度見通し＞ 前期比 減収・赤字縮小

オフショア貨物輸送・設置作業分野に参入、資源エネルギーや石油化学プラントなど

大型プロジェクトへの参画により収益改善

のれん代償却の減少により赤字縮小

ご清聴ありがとうございました