

2012年度第3四半期決算説明資料

2013年1月31日

川崎汽船株式会社

A. 2012年度第3四半期決算概要

- A-1 第3四半期決算概要
- A-2 第3四半期累計実績のポイント
- A-3 通期業績予想
- A-4 通期業績予想のポイント
- A-5 コスト削減の進捗状況

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 – LNG船・油槽船
- B-5 海洋資源開発及び重量物船

A. 2012年度第3四半期決算概要

A-1. 第3四半期決算概要

(単位: 億円)

	2012年度			2011年度	
	上期実績	3Q実績	9ヶ月 累積(A)	9ヶ月 累積(B)	増減額 (A)-(B)
売上高	5,462	2,562	8,024	7,329	696
営業損益	121	▲ 15	106	▲ 316	422
経常損益	91	15	106	▲ 406	512
当期純損益	▲ 11	105	94	▲ 422	516
為替レート	¥79.73	¥79.79	¥79.75	¥79.33	¥0.42
燃料油価格	\$685	\$662	\$677	\$661	\$16

(単位: 億円)

		2012年度		
		上期実績	3Q実績	9ヶ月 累積(A)
コンテナ船	売上高	2,711	1,228	3,939
	経常損益	38	▲ 9	29
不定期専用船	売上高	2,441	1,171	3,612
	経常損益	79	14	94
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	109	68	178
	経常損益	▲ 26	0	▲ 26
その他	売上高	201	94	296
	経常損益	26	18	44
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 26	▲ 9	▲ 35
合計	売上高	5,462	2,562	8,024
	経常損益	91	15	106

【主な営業外、特利特損】

3Q: 為替差益	+40 億円
投資有価証券評価損(前期戻入含)	+143億円
売船益	+7 億円
その他	▲3億円

A-2. 第3四半期累計実績のポイント

<前年同期比> 増収(696億円)・増益(512億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	4	為替変動 0.42円安
バンカー変動	▲14	バンカー価格\$16/MT高
市況変動	143	コンテナ船の運賃修復・ドライバルクの市況悪化
営業規模	106	自動車船の積高回復・コンテナ船の積高増
減価償却費	42	
コスト変動	190	コンテナ船等での合理化効果・コスト削減を実施
関係会社	15	
その他	26	関係会社の為替評価損益等
合計	512	

【前年同期比 為替変動：0.42円 円安 ⇒ 4 億円 / 燃料油価格変動：\$16/MT高 ⇒ ▲14 億円】

A-3.通期業績予想

(単位:億円)

	2012年度			2011年度	前期比 増減額	2Q決算発表時 公表数値		
	9ヶ月 累計	4Q 予想	通期予想	通期実績		上期	下期	通期
売上高	8,024	3,276	11,300	9,723	1,577	5,462	5,838	11,300
営業損益	106	4	110	▲ 406	516	121	39	160
経常損益	106	54	160	▲ 490	650	91	9	100
当期純損益	94	6	100	▲ 414	514	▲ 11	31	20
為替レート	¥79.75	¥85.53	¥81.20	¥79.06	2.14	¥79.73	¥80.00	¥79.87
燃料油価格	\$677	\$640	\$668	\$672	▲\$4	\$685	\$670	\$677

(単位:億円)

事業部門		2012年度		
		9ヶ月累計	4Q予想	通期
コンテナ船	売上高	3,939	1,561	5,500
	経常損益	29	1	30
不定期専用船	売上高	3,612	1,388	5,000
	経常損益	94	66	160
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	178	122	300
	経常損益	▲ 26	▲ 4	▲ 30
その他	売上高	296	204	500
	経常損益	44	6	50
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 35	▲ 15	▲ 50
合計	売上高	8,024	3,276	11,300
	経常損益	106	54	160

【配当計画】 中間:無配 / 期末:未定

【収支前提】

為替レート前提 4Q 85.53円

燃料油価格前提 4Q \$640/MT

【4Q変動影響】

為替変動: 1円増減⇒±2億円

燃料油価格変動: \$10/MT変動⇒±2億円

A-4. 通期業績予想のポイント

< 前回公表比 > 売上高見込通・増益(60億円)

(単位: 億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	16	為替変動1.33円の円安
バンカー変動	12	バンカー価格 \$ 9/MT安
市況変動	▲ 61	コンテナ船等の運賃下振れ
営業規模	0	
減価償却費	0	
コスト変動	19	
関係会社	1	
その他	74	関係会社の為替評価益等
合計	60	

< 前年比 > 増収(1,577億円)・増益(650億円)

(単位: 億円)

損益変動要因	前年比	概況
為替変動	22	為替変動 2.14円安
バンカー変動	7	バンカー価格 \$ 4/MT安
市況変動	110	コンテナ船で運賃修復・ドライバルクの市況悪化
営業規模	140	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・コスト削減が順調に進捗
関係会社	24	
その他	68	関係会社の為替評価損益等
合計	650	

A-5.コスト削減の進捗状況

- ・期首に設定した今年度のコスト削減目標は280億円。
- ・第3四半期までの達成額は237億円(進捗率85%)。
- ・最新見込みは320億円(期首公表比40億円の積み。達成率114%)。

単位(億円、%)

	期首目標	上期実績	3Q実績	累計	進捗率	通期見込	期首目標比	達成率
コンテナ船:構造改革	105	48	27	74	71%	100	-5	95%
コンテナ船:運航コスト削減・収益改善	100	71	32	103	103%	135	35	135%
不定期専用船・その他	60	31	18	48	81%	70	10	117%
本部:一般管理費コスト削減	15	7	5	11	75%	15	0	100%
合計	280	156	81	237	85%	320	40	114%

B. 部門別業績動向

B-1. 部門別業績動向

コンテナ船

<12F3Q累計> 前年同期比 増収・黒字回復

欧州航路を中心とした運賃修復

大型船舶投入、減速航行等による構造改革の成果

<今後のポイント>

旧正月時の運賃動向

減速航行等のコスト削減対応

		2010年度	2011年度				2012年度				
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績
売上高(億円)		4,450	1,047	1,055	930	923	3,955	1,332	1,379	2,711	1,228
経常損益(億円)		290	▲ 78	▲ 105	▲ 134	▲ 101	▲ 418	6	32	38	▲ 9
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	98	94	94	91	94	93	100	105	103	101
	欧州往航	98	71	68	62	69	68	97	88	92	73
積高(万TEU)	北米往航	65.7	16.3	17.0	15.6	14.3	63.1	18.4	21.2	39.5	19.9
	欧州往航	49.1	13.0	13.5	11.0	10.4	47.9	13.6	13.0	26.6	11.0
スペース(万TEU)	北米往航	69.5	17.6	17.8	17.0	15.8	68.2	19.1	21.9	41.1	20.6
	欧州往航	51.3	13.4	14.1	11.8	11.8	51.3	14.3	14.8	29.1	12.2
消席率(%)	北米往航	95%	93%	96%	91%	91%	93%	96%	97%	96%	96%
	欧州往航	96%	97%	96%	93%	88%	93%	95%	88%	92%	90%

B-2. 部門別業績動向 - 不定期専用船 ドライバルク

<12F3Q累計> 前年同期比 増収・減益

大型船:新造船の大量竣工による供給圧力が強く、市況低迷

中小型船:荷動きは堅調に推移するも、船腹供給過多が影響して市況は横ばいに推移

<今後のポイント>

大型船:新造船の竣工はピークを過ぎるものの、12年度内は低水準の市況を予想

中小型船:船腹供給過多の影響が続き、厳しい市況環境が継続

バルク市況	2011年度					2012年度						
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績	4Q予想	下期予想	通期予想
ケープ(170型)	\$8,600	\$17,000	\$28,800	\$7,000	\$15,350	\$6,000	\$4,800	\$5,400	\$12,600	\$10,000	\$11,300	\$8,350
パナマックス(74型)	\$13,800	\$12,900	\$14,600	\$8,000	\$12,325	\$10,000	\$6,600	\$8,300	\$6,600	\$8,000	\$7,300	\$7,800
ハンディ(53型)	\$14,600	\$14,000	\$15,600	\$8,700	\$13,225	\$11,000	\$10,300	\$10,650	\$7,600	\$6,500	\$7,050	\$8,850
スモール	\$11,800	\$10,100	\$10,600	\$7,800	\$10,075	\$9,000	\$9,100	\$9,050	\$6,500	\$7,000	\$6,750	\$7,900

(*)4T/C Average。

B-3. 部門別業績動向 - 不定期専用船 自動車船

<12F3Q累計> 前年同期比 増収・黒字回復

3Q累計輸送台数:2,586千台(前年同期比 6%増)

各航路での安定した荷動きにより収支回復

<今後のポイント>

荷動きは引き続き堅調な推移を予想するも、欧州向け/北米・欧州出し中国向けの荷動き減速の懸念あり

		2010年度	2011年度					2012年度			
		通期	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績
輸送台数 (千台)	往航	1,016	162	252	292	310	1,016	301	276	577	259
	復航	231	76	72	77	66	290	84	78	161	89
	三国間	985	281	282	304	281	1,148	309	288	597	322
	欧州域内	792	214	204	231	203	852	212	199	411	172
	合計	3,024	732	810	904	860	3,306	905	841	1,746	840
当社船隊規模	隻数	-	88	97	94	97	-	100	101	-	99

B-4. 部門別業績動向 - 不定期専用船 LNG船・油槽船

【エネルギー資源輸送】

<12F3Q累計> 前年同期比 減収・損失縮小

【LNG】 中長期契約の中、安定収益を確保

【油槽船】 VLCC 中長期契約船が安定的に稼動

AFRAMAX 船腹供給過剰による市況低迷も、船隊縮小にて対応

<今後のポイント>

【LNG】 引き続き長期・中期契約による安定稼動

【油槽船】 本格的な市況回復にはまだ時間を要する

油槽船市況 (WS)	2010年度	2011年度	2012年度						
	通期	通期	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績	4Q予想	下期予想	通期予想
VLCC(中東/日本)	65	56	52	36	44	46	50	48	46
Aframax(南方/豪州)	103	102	84	91	88	91	90	90	89
クリーン7万トン型(中東/日本)	115	115	91	101	96	115	109	112	104

B-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】

<12F3Q累計> 前年同期比 増収・黒字回復

【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

<今後のポイント>

【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】 12F2Qより稼動開始し収支に寄与。長期安定的な収益源として貢献

【重量物船事業】

<12F3Q累計>

前年同期比 増収・赤字縮小

<今後のポイント>

12年度内は厳しい市況環境を予想。市況回復は13年度以降を見込む