

2012年度第2四半期決算説明資料

2012年10月31日

川崎汽船株式会社

A. 2012年度第2四半期決算概要

- A-1 第2四半期決算概要
- A-2 上期実績のポイント
- A-3 通期業績予想
- A-4 通期業績のポイント
- 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2四半期決算概要

A-1. 第2四半期決算概要

(単位: 億円)

	1Q実績	2Q実績	上期実績	1Q決算時 公表数値	増減額
売上高	2,736	2,726	5,462	5,500	▲ 38
営業損益	41	81	121	50	71
経常損益	72	19	91	40	51
当期純損益	▲ 7	▲ 4	▲ 11	▲ 50	39
為替レート	¥80.77	¥78.69	¥79.73	¥80.27	▲ ¥ 0.54
燃料油価格	\$716	\$654	\$685	\$678	\$7

2011年度 上期実績	増減額
4,970	492
▲ 184	306
▲ 203	294
▲ 186	175
¥80.24	▲ ¥ 0.51
\$656	\$29

(単位: 億円)

		2012年度 1Q実績	2012年度 2Q実績	上期実績	1Q決算時 公表数値	増減額(*)
コンテナ船	売上高	1,332	1,378	2,711	2,700	11
	経常損益	6	32	38	20	18
不定期専用船	売上高	1,250	1,191	2,441	2,500	▲ 59
	経常損益	60	19	79	40	39
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	52	58	109	100	9
	経常損益	5	▲ 31	▲ 26	▲ 20	▲ 6
その他	売上高	102	100	201	200	1
	経常損益	12	14	26	20	6
調整額	売上高	-	-	-	-	-
	経常損益	▲ 11	▲ 16	▲ 27	▲ 20	▲ 7
合計	売上高	2,736	2,726	5,462	5,500	▲ 38
	経常損益	72	19	91	40	51

2011年度 上期実績	増減額
2,466	245
▲ 168	206
2,186	255
▲ 18	97
112	▲ 3
▲ 9	▲ 18
206	▲ 5
20	6
-	-
▲ 28	1
4,970	492
▲ 203	294

【前年同期比 為替変動：0.51円 円高 ⇒ ▲ 2 億円 / 燃料油価格変動：\$29高 ⇒ ▲ 19億円】

A-2. 上期実績のポイント

< 前回公表比 > 減収 (▲38億円)・増益 (51億円)

(単位: 億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	-4	為替変動▲0.54円
バンカー変動	-5	バンカー価格\$7/MT高
市況変動	-13	コンテナ船の運賃下振れ
営業規模	5	コンテナ船積高が増加
減価償却費	0	
コスト変動	35	コンテナ船等でコスト削減が進む
関係会社	7	
その他	26	不定期専用船売船に伴う入渠費取崩益等
合計	51	

< 前年同期比 > 増収 (492億円)・増益 (294億円)

(単位: 億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	-2	為替変動▲0.51円
バンカー変動	-19	バンカー価格\$29.38/MT高
市況変動	88	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	70	自動車船の積高回復・コンテナ船の積高増
減価償却費	27	
コスト変動	150	コンテナ船等で合理化効果・コスト削減を実施
関係会社	-5	
その他	-15	関係会社の為替評価損益
合計	294	

A-3.通期業績予想

(単位:億円)

	2012年度			2011年度			前期比 増減額	1Q決算時公表数値		
	上期	下期	通期予想	上期	下期	通期実績		上期	下期	通期
売上高	5,462	5,838	11,300	4,970	4,753	9,723	1,577	5,500	5,800	11,300
営業利益	121	39	160	▲ 184	▲ 222	▲ 406	566	50	220	270
経常利益	91	9	100	▲ 203	▲ 287	▲ 490	590	40	180	220
当期純利益	▲ 11	31	20	▲ 186	▲ 228	▲ 414	434	▲ 50	130	80
為替レート	¥79.73	¥80.00	¥79.87	¥80.24	¥77.89	¥79.06	0.81	¥80.27	¥80.00	¥80.13
燃料油価格	\$685	\$670	\$677	\$656	\$689	\$672	\$5	\$678	\$720	\$699

(単位:億円)

事業部門		2012年度		
		上期	下期	通期
コンテナ船	売上高	2,711	2,789	5,500
	経常損益	38	2	40
不定期専用船	売上高	2,441	2,559	5,000
	経常損益	79	21	100
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	109	191	300
	経常損益	▲ 26	▲ 9	▲ 35
その他	売上高	201	299	500
	経常損益	26	14	40
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 27	▲ 18	▲ 45
合計	売上高	5,462	5,838	11,300
	経常損益	90	10	100

【配当計画】 中間:無配 / 期末:未定

【収支前提】

為替レート前提 下期 80円

バンカー価格前提 下期 \$670/MT

【下期変動影響】

為替変動: 1円増減⇒±5億円

燃料油価格変動: \$10/MT変動⇒±6億円

【主な特利特損】

上期: 売船益 60億円

投資有価証券減損 ▲180億円

下期: 売船益 40億円

A-4. 通期業績予想のポイント

< 前回公表比 > 売上高見込通・減益 (▲120億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	-4	為替変動0.26円高
バンカー変動	24	バンカー価格\$21.53/MT安
市況変動	-238	ドライバルク市況の悪化・コンテナ船運賃の軟化
営業規模	53	コンテナ船積高が増加
減価償却費	0	—
コスト変動	40	コスト削減の上積み
関係会社	-6	—
その他	11	—
合計	-120	

< 前年度比 > 増収(+1,577億円)・増益(590億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	5	為替変動0.81円安
バンカー変動	-7	バンカー価格\$5/MT高
市況変動	140	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	153	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	190	合理化効果・コスト削減が順調に進捗
関係会社	12	—
その他	28	関係会社の為替評価損益
合計	590	

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。
- ・上期に156億円のコスト削減・収支改善を達成済み(進捗率56%)。
- ・通期では期首目標を上回る金額を達成する見込み(40億円上積み)。

単位(億円、%)

	期首目標	上期実績	進捗率	通期見込	達成率
コンテナ船:構造改革	105	48	45%	105	100%
コンテナ船:運航コスト削減・収益改善	100	71	71%	130	130%
不定期専用船・その他	60	31	51%	70	117%
本部:一般管理費コスト削減	15	7	44%	15	100%
合計	280	156	56%	320	114%

B. 部門別業績動向

B-1. 部門別業績動向

コンテナ船

<12F上期> 前年同期比 増収・黒字回復/ 公表前提比 ほぼ見込み通り

欧米航路を中心とした運賃修復

航路合理化による不採算航路の整理/縮小

<今後のポイント>

欧州の市況変動

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
売上高(億円)		4,450	1,047	1,055	930	923	3,955	1,332	1,379	2,711
経常利益(億円)		290	▲ 78	▲ 105	▲ 134	▲ 101	▲ 418	6	32	38
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	98	94	94	91	94	93	100	105	103
	欧州往航	98	71	68	62	69	68	97	88	92
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
	欧州往航	49.1	13.0	13.5	11.0	10.4	47.9	13.6	13.0	26.6
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
	欧州往航	51.3	13.4	14.1	11.8	11.8	51.3	14.3	14.8	29.1
消席率(%)	北米往航	95%	93%	96%	91%	91%	93%	96%	97%	96%
	欧州往航	96%	97%	96%	93%	88%	93%	95%	88%	92%

B-2. 部門別業績動向 - 不定期専用船 ドライバルク

<12F上期> 前年同期比 増収・減益 / 公表前提比 ほぼ見込み通り/増益

大型船: 停船/減速航行等が行われたものの、

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: 船腹供給過多に加えて、中国の景気減退が影響し厳しい事業環境が続く

<今後のポイント>

大型船: 新造船の供給圧力が継続、市況の大幅回復は遅延

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予想	4Q予想	下期予想
ケープ(170型)	\$8,600	\$17,000	\$28,800	\$7,000	\$15,350	\$6,000	\$4,800	\$5,400	\$14,000	\$10,000	\$12,000
パナマックス(74型)	\$13,800	\$12,900	\$14,600	\$8,000	\$12,325	\$10,000	\$6,600	\$8,300	\$6,000	\$9,000	\$7,500
ハンディ(53型)	\$14,600	\$14,000	\$15,600	\$8,700	\$13,225	\$11,000	\$10,300	\$10,650	\$7,000	\$9,000	\$8,000
スモール	\$11,800	\$10,100	\$10,600	\$7,800	\$10,075	\$9,000	\$9,100	\$9,050	\$7,000	\$8,000	\$7,500

(*) 4T/C Average。

B-3. 部門別業績動向 - 不定期専用船 自動車船

<12F上期>前年同期比 増収・黒字回復 / 公表前提比 ほぼ見込み通り

上期輸送台数:1,746千台(前年同期比 13%増)

日本出し、復航、三国間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/中国向けの荷動き減速の懸念あり

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

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】

<12F上期> 前年同期比 減収・損失縮小 / 公表前提比 ほぼ見込通り

【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予想	4Q予想	下期 予想
VLCC(中東/日本)	65	56	52	36	44	50	50	50
Aframax(南方/豪州)	103	102	84	91	88	89	89	89
クリーン7万トン型(中東/日本)	115	115	91	101	96	100	100	100

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】

<12F上期実績> 前年同期比 見込み通り・減益 / 公表前提比 ほぼ見込み通り

【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】

<12F上期実績>

前年同期比 減収・減益 / 公表前提比 ほぼ見込み通り

<今後のポイント>

市況の回復具合