

# 2012年3月決算説明資料

2012年4月27日

川崎汽船株式会社

## A. 2011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. 2012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

## C. 部門別業績動向

- C-1 コンテナ船
- C-2 ドライバルク
- C-3 自動車船
- C-4 エネルギー資源輸送・重量物船事業

# A. 2011年度決算概要

# A-1-1. 決算概要

<2011年度実績> 前期比 減収・減益 / 公表比 増収・増益

(単位:億円)

	2011年度					前回公表比		前期比	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期見込	増減額	2010年度 通期	増減額
売上高	2,442	2,528	2,359	2,394	9,723	9,700	23	9,851	▲ 128
営業損益	▲ 99	▲ 85	▲ 132	▲ 90	▲ 406	▲ 430	24	586	▲ 992
経常損益	▲ 88	▲ 115	▲ 203	▲ 84	▲ 490	▲ 540	50	474	▲ 964
当期純損益	▲ 37	▲ 149	▲ 236	8	▲ 414	▲ 540	126	306	▲ 720
為替レート	¥82.04	¥78.44	¥77.51	¥78.27	¥79.06	¥78.81	¥0.25	¥86.04	¥▲ 6.98
燃料油価格	\$644	\$667	\$672	\$705	\$672	\$671	\$1	\$489	\$183

【前年同期比】為替変動:6.98円高⇒▲79億円、燃料油価格変動:\$183/MT高⇒▲220億円

## A-1-2. 決算概要 (事業別売上高・経常利益)

(単位:億円)

		2011年度					前回公表比		前期比	
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	通期見込	増減額	2010年度 通期	増減額
コンテナ船	売上高	1,047	1,055	930	923	3,955	3,950	5	4,450	▲ 495
	経常損益	▲ 78	▲ 105	▲ 134	▲ 101	▲ 418	▲ 415	▲ 3	290	▲ 708
不定期専用船	売上高	1,101	1,197	1,142	1,195	4,635	4,650	▲ 15	4,471	164
	経常損益	▲ 20	▲ 7	▲ 80	21	▲ 86	▲ 135	49	170	▲ 256
その他	売上高	294	276	287	276	1,133	1,100	33	930	203
	経常損益	20	15	20	11	66	60	6	49	17
調整額	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常損益	▲ 10	▲ 18	▲ 9	▲ 15	▲ 52	▲ 50	▲ 2	▲ 35	▲ 17
合計	売上高	2,442	2,528	2,359	2,394	9,723	9,700	23	9,851	▲ 128
	経常損益	▲ 88	▲ 115	▲ 203	▲ 84	▲ 490	▲ 540	50	474	▲ 964

## A-2. 通期実績のポイント

< 前回公表比 > 増収(+23 億円)・増益(+50 億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	1	平均為替レートほぼ見込み通り(0.25円安)
燃料油価格変動	-1	バンカー価格ほぼ見込み通り(+1/MT)
市況変動	17	コンテナ船の運賃市況改善
営業規模	-1	コンテナ船の積高減(▲13)、自動車船荷動き回復(+12)
コスト増減	1	-
関係会社	14	連結子会社収支改善
その他	19	-
合計	50	

< 前年同期比 > 減収(▲128 億円)・減益(▲964 億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	-79	平均為替レート6.98円高
燃料油価格変動	-220	バンカー価格高(+183/MT)
市況変動	-584	コンテナ船の運賃下落、ドライバルク船の市況低迷
営業規模	-17	自動車船の積高減
コスト増減	26	—
関係会社	-87	市況低迷による収支悪化、海外子会社外貨建借入為替評価損
その他	-3	—
合計	-964	

## B. 2012年度通期業績予想

# B-1. 通期業績予想

(単位:億円)

	2012年度			2011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	5,400	5,800	11,200	4,970	4,753	9,723	1,477
営業利益	▲ 10	170	160	▲ 184	▲ 222	▲ 406	566
経常利益	▲ 20	140	120	▲ 203	▲ 287	▲ 490	610
当期純利益	10	100	110	▲ 186	▲ 228	▲ 414	524
為替レート	¥80.00	¥80.00	¥80.00	¥80.24	¥77.89	¥79.06	¥0.94
燃料油価格	\$720	\$720	\$720	\$656	\$689	\$672	\$48

(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	2,400	2,200	4,600
	経常損益	▲ 20	▲ 10	▲ 30
不定期専用船	売上高	2,500	2,800	5,300
	経常損益	▲ 10	130	120
その他	売上高	500	800	1,300
	経常損益	30	40	70
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 20	▲ 20	▲ 40
合計	売上高	5,400	5,800	11,200
	経常損益	▲ 20	140	120

【配当】未定

【収支前提】

為替レート前提 80円

バンカー価格前提 \$720/MT

【変動影響】

為替変動: 1円増減⇒±13億円

燃料油価格変動: \$10/MT変動⇒±13億円

【連結子会社決算期変更】

売上高 +560億円、経常+40億円



## B-2. 通期業績予想のポイント

<前年比> 増収(+1,477億円)・増益(+610億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
燃料油価格変動	-70	11F実績(\$670/MT)→12F前提(\$720/MT)(+50/MT高)
市況変動	185	コンテナ船の運賃市況改善、自動車船市況回復
自然災害影響の回復	100	震災・タイ洪水による影響の解消
コスト削減	280	コンテナ船改善(+205億円)、構造改革による効果を含む
新規事業稼働	20	ドリルシップの稼働開始等
その他	95	2011年度は為替差損計上・連結子会社決算期統一の影響
合計	610	

## C. 部門別業績動向

# C-1. 部門別業績動向 コンテナ船

＜2011年度実績＞ 前期比 減収・赤字転落 / 公表比 ほぼ見込通り

・バンカー高、及び運賃低迷で前期比減益

＜2012年度予想＞ 前期比 増収・赤字縮小  
(今後のポイント)

・運賃修復度合い

・減速航行による燃料費削減を含めたコスト削減や航路合理化

		2010年度	2011年度				2012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)		4,450	1,047	1,055	930	923	3,955	4,600
経常利益(億円)		290	▲ 78	▲ 105	▲ 134	▲ 101	▲ 418	▲ 30
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	98	94	94	91	94	93	-
	欧州往航	98	71	68	62	69	68	-
積高(万TEU)	北米往航	65.7	16.3	17.0	15.6	14.3	63.1	67.6
	欧州往航	49.1	13.0	13.5	11.0	10.4	47.9	50.3
スペース(万TEU)	北米往航	69.5	17.6	17.8	17.0	15.8	68.2	72.4
	欧州往航	51.3	13.4	14.1	11.8	11.8	51.3	53.0
消席率(%)	北米往航	95%	93%	96%	91%	91%	93%	93%
	欧州往航	96%	97%	96%	93%	88%	93%	95%

## C-2. 部門別業績動向 ドライバルク

＜2011年度実績＞ 前期比 増収・減益 / 公表比 減収・増益

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

＜2012年度予想＞ 前期比 増収・減益

(今後のポイント)

- ・大型船 : 中国の経済成長鈍化の懸念があるも、荷動きの堅調な推移により市況回復を予想
- ・中小型船 : 船腹需給ギャップのピークを終えて、ゆるやかな市況回復を予想

バルク市況	2010年	2011年					2012年度予想		
	通期	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	上期予想	下期予想	通期予想
ケープ(170型)	\$27,300	\$8,600	\$17,000	\$28,800	\$7,000	\$15,350	\$14,500	\$23,000	\$18,750
パナマックス(74型)	\$20,900	\$13,800	\$12,900	\$14,600	\$8,000	\$12,325	\$12,000	\$15,000	\$13,500
ハンディ(53型)	\$19,600	\$14,600	\$14,000	\$15,600	\$8,700	\$13,225	\$12,000	\$15,000	\$13,500
スモール	\$14,775	\$11,800	\$10,100	\$10,600	\$7,800	\$10,075	\$9,500	\$12,000	\$10,750

# C-3. 部門別業績動向

## 自動車船

＜2011年度実績＞前期比 増収・赤字転落 / 公表比 増収・赤字縮小

輸送台数: 330万台 (前期比 8%増:復航及び三国間輸送増による)

震災/タイ洪水/円高による出荷減少のため効率的配船が出来ず収支悪化

＜2012年度予想＞前期比 増収・黒字回復

2011年度比では往航荷量が回復、増加

中国向けなど好調な復航貨物の取り込み

三国間輸送含め効率的な配船による収益性改善

		2010年度					2011年度					2012年度
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	通期予想
輸送台数 (千台)	往航	240	254	272	250	1,016	162	252	292	310	1,016	1,250
	復航	57	55	55	65	231	76	72	77	66	290	330
	三国間	254	237	260	234	985	281	282	304	281	1,148	1,340
	欧州域内	203	169	190	230	792	214	204	231	203	852	780
	合計	754	715	777	779	3,024	732	810	904	860	3,306	3,700
当社船隊規模	隻数	83	84	87	89	-	88	97	94	97	-	-

# C-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】

＜2011年度実績＞ 前期比 減収・損失拡大 / 公表比 ほぼ見込通り・損失縮小

【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】 VLCC:中国向け貨物増加により市況上昇傾向、AFRAMA/石油製品船市況は船腹過剰により低迷

【オフショア】 発注船全船が竣工し、傭船を合わせた7隻の船隊が稼働開始

＜2012年度予想＞ 前期比 増収・損失縮小

【LNG】 中長期契約による安定稼働

【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

【オフショア】 強含みで市況推移を予想

油槽船市況 (WS)	2010年度					2011年度				2012年度	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	通期予想
VLCC(中東/日本)	87	51	58	62	65	54	47	56	67	56	45
Aframax(南方/豪州)	116	101	101	94	103	105	95	100	107	102	92
クリーン7万トン型(中東/日本)	118	130	112	101	115	119	123	115	101	115	123

### 【重量物船事業】

＜2011年度実績＞ 前期比 横ばい / 公表比 増収・損失縮小

＜2012年度予想＞ 前期比 増収・損失縮小

12年度は前期の市況低迷より引き続き厳しい市況を予想

ご清聴ありがとうございました