

2014年度第2四半期決算説明資料

2014年10月31日

川崎汽船株式会社

A. 2014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 業績変動のポイント
- 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. 2014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	3,198	3,400	6,598	6,500	98
営業損益	97	152	249	180	69
経常損益	65	194	259	150	109
当期純損益	43	169	212	110	102
為替レート	¥102.40	¥102.65	¥102.52	¥101.43	¥1.09
燃料油価格	\$615	\$607	\$611	\$615	▲ \$4

2013年度 上期実績	増減額
6,066	532
198	51
200	59
147	65
¥98.03	¥4.49
\$628	▲ \$17

(単位: 億円)

		1Q実績	2Q実績	上期実績
コンテナ船	売上高	1,584	1,711	3,295
	経常損益	22	73	95
不定期専用船	売上高	1,437	1,488	2,925
	経常損益	64	111	175
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	84	102	186
	経常損益	▲ 19	13	▲ 6
その他	売上高	93	99	192
	経常損益	4	14	18
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 7	▲ 16	▲ 23
合計	売上高	3,198	3,400	6,598
	経常損益	65	194	259

主な財務指標

(単位: 億円、%)

	2014年度 2Q末	2013年度 期末	変動
自己資本	4,210	3,888	322
現預金等	2,165	2,364	▲ 199
有利子負債	5,812	6,438	▲ 626
DER	138%	166%	-28%
NET DER	87%	105%	-18%
自己資本比率	33.8%	31.0%	2.9%

(前年同期比)

為替変動: 4.49円 円安 ⇒ +27億円

燃料油価格変動: \$17 安 ⇒ +10億円₃

A-2. 上期実績のポイント

<前年同期比> 増収(+532億円)・増益(+59億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	27	為替4.49円安
燃料油変動	10	燃料油価格\$17/MT安
市況変動	6	コンテナ船市況回復・不定期専用船の市況低迷
コスト変動	49	コスト削減・収支改善 (スライドA-5ご参照)
その他	▲ 33	その他
合計	59	

<前回公表比> 増収(+98億円)・増益(+109億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	6	為替1.09円安
燃料油変動	2	燃料油価格 \$4/MT安
市況変動	54	主にコンテナ船の市況回復
コスト変動	▲ 14	
その他	61	為替換算差損益、その他
合計	109	

A-3.通期業績予想

(単位:億円)

	2014年度			2013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		上期	下期	通期
売上高	6,598	5,902	12,500	6,066	6,175	12,241	259	6,500	6,000	12,500
営業損益	249	111	360	198	91	289	71	180	180	360
経常損益	259	81	340	200	125	325	15	150	190	340
当期純損益	211	4	215	147	19	166	49	110	70	180
為替レート	¥102.52	¥105.00	¥103.76	¥98.03	¥101.48	¥99.75	¥4.01	¥101.43	¥100.00	¥100.71
燃料油価格	\$611	\$590	\$601	\$628	\$623	\$626	▲ \$25	\$615	\$621	\$618

(単位:億円)

事業部門		2014年度		
		上期	下期	通期
コンテナ船	売上高	3,295	2,855	6,150
	経常損益	95	▲ 40	55
不定期専用船	売上高	2,925	2,675	5,600
	経常損益	175	145	320
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	186	184	370
	経常損益	▲ 6	6	0
その他	売上高	192	188	380
	経常損益	18	7	25
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 23	▲ 37	▲ 60
合計	売上高	6,598	5,902	12,500
	経常損益	259	81	340

【配当計画】 中間:2.5円 / 期末:2.5円

【収支前提】

為替レート前提 下期 105円

バンカー価格前提 下期 \$590/MT

【下期変動影響】

為替変動: 1円増減⇒±4億円

燃料油価格変動: \$10/MT変動⇒±6.5億円

A-4.通期業績変動のポイント

<前年比> 増収(+259億円) 増益(+15 億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前年比	概況
為替変動	40	為替4.01円安
燃料油変動	31	燃料油価格\$25/MT安
市況変動	▲ 118	主に不定期専用船の市況低迷
コスト変動	170	コスト削減の取組みは順調に進捗(スライドA-5ご参照)
その他	▲ 108	為替換算差損益、その他
合計	15	

<前回公表比> 売上高・収益:据え置き

(単位:億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	25	為替3.05円安
燃料油変動	22	燃料油価格\$17/MT安
市況変動	▲ 73	主に不定期専用船の市況低迷
コスト変動	28	コスト削減を上積み(スライドA-5をご参照)
その他	▲ 2	その他
合計	0	

A-5.コスト削減の進捗状況

- 2014年度 期首目標 131億円
- 2014年度 最新通期見込 170億円
- コンテナ船部門: 下半期で37億円の追加コスト削減を計画。

通期でのコスト削減目標は達成可能の見込み。

(上半期に予定していた輸送機器資産売却は、下半期にずれ込み)

単位(億円)

	期首目標		上期実績	対期首 進捗率	通期見込	通期 達成度見込
	上期目標	下期目標				
コンテナ船: 航路合理化・コスト削減・収益改善	77	22	28	36%	125	162%
不定期専用船・その他	54	24	21	39%	45	83%
合計	131	46	49	37%	170	130%

B. 部門別業績動向

B-1. 部門別業績動向

コンテナ船

＜上期実績＞ 前年同期比 増収・増益 / 公表前提比 改善

積高の増加、東西航路を中心に運賃の修復が進む

減速運航をはじめとするコスト削減対策を継続し損益が改善

＜今後のポイント＞

- ・回復傾向見せる米国経済、不透明感が強い欧州経済
- ・引き続き慎重な事業運営を継続しコスト削減活動を強化
- ・運賃修復に加えリーファー貨物増量などの増収策に取組み収益改善に努める

		2013年度					2014年度	
		1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績
売上高(億円)		1,419	1,524	1,421	1,460	5,824	1,584	1,711
経常損益(億円)		▲ 0	15	▲ 26	10	▲ 1	22	73
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	98	96	93	99	96	97	102
	欧州往航	62	76	71	83	73	78	78
積高(万TEU)	北米往航	19.4	21.0	19.8	17.4	77.7	21.3	23.0
	欧州往航	12.1	12.2	11.1	10.4	45.8	12.7	12.9
スペース(万TEU)	北米往航	21.4	23.1	20.6	19.2	84.3	21.7	23.1
	欧州往航	12.9	13.4	11.5	11.4	49.2	13.4	13.9
消席率(%)	北米往航	91%	91%	96%	91%	92%	98%	100%
	欧州往航	94%	91%	96%	91%	93%	95%	92%

B-2. 部門別業績動向 不定期専用船 ドライバルク

<上期実績> 前年同期比 増収・減益 / 公表前提比 改善

大中型船: 中国向け鉄鉱石輸送量は伸びるも石炭輸送量は伸び鈍化

船腹余剰感が解消されず市況は低迷

小型船: インド向け石炭荷動きなどが下支えとなるも、船腹余剰感が解消されず市況は低位安定

<今後のポイント>

- ・全船型において船腹余剰感の解消に時間を要す、厳しい市況の継続
- ・効率的配船や運航コスト削減など収支改善策を徹底
- ・中長期契約の積増しにより市況低迷の影響受け難い収益構造強化

バルク市況	2013年度					2014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	3Q予想	4Q予想	下期予想
ケープ(170型)	\$6,300	\$19,100	\$27,400	\$16,200	\$17,300	\$11,900	\$13,000	\$12,450	\$25,000	\$17,000	\$21,000
パナマックス(74型)	\$7,800	\$9,000	\$14,300	\$10,500	\$10,400	\$6,300	\$5,900	\$6,100	\$11,000	\$9,000	\$10,000
ハンディ(53型)	\$9,300	\$9,800	\$14,200	\$11,600	\$11,200	\$9,000	\$8,900	\$8,950	\$10,000	\$10,000	\$10,000
スモール(28型)	\$7,400	\$7,500	\$9,500	\$9,300	\$8,400	\$7,800	\$6,500	\$7,150	\$8,500	\$8,500	\$8,500

(*) 4T/C Average

B-3. 部門別業績動向 不定期専用船 自動車船

＜上期実績＞ 前年同期比 減収・減益 / 公表前提比 改善

輸送台数: 1,612千台(前年同期比4%減)

欧州・北米出しの極東向けや大西洋水域内の完成車荷動きは堅調に推移

日本出し貨物は全般的に漸減傾向

配船及び運航効率改善に継続的に取り組み

＜今後のポイント＞

- ・完成車の海上輸送需要は世界的に堅調に推移
- ・東南アジア諸国出し及び大西洋水域内の荷動きの拡大と
トレードパターンの変化への柔軟な対応

輸送台数 (千台)	2013年度					2014年度	
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q実績
往航	264	265	288	280	1,095	248	280
復航	86	76	86	90	337	80	83
三国間	310	289	279	221	1,099	285	251
欧州域内	201	189	168	188	746	208	178
合計	861	818	820	778	3,278	821	791
船隊規模(隻数)	96	97	98	98	-	98	96

B-4. 部門別業績動向 不定期専用船

LNG船・油槽船

<上期実績> 前年同期比 減収・増益/ 公表前提比 改善

【LNG】 中長期契約の下、順調稼動

【油槽船】大型原油船/LPG船：中長期契約の下、順調稼動、一部市況連動契約の影響あり
 中型原油船/石油製品船：船隊規模の適正化により、市況低迷の影響は限定的

<今後のポイント>

【LNG】 中長期契約による安定稼動

【油槽船】 大型原油船/LPG船：中長期契約の下、安定収益の確保
 中型原油船/石油製品船：効率的配船により収益改善

油槽船市況 (WS)	2013年度					2014年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期	1Q実績	2Q実績	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC(中東/日本)	38 \$15,000	36 \$14,100	54 \$40,500	49 \$31,100	44 \$25,175	38 \$12,200	45 \$22,700	52 \$33,500	54 \$36,400	47 \$26,200
Aframax(南方/日本)	76 \$9,400	71 \$8,000	80 \$12,000	91 \$16,500	80 \$11,475	91 \$14,200	102 \$18,800	98 \$17,300	98 \$17,300	97 \$16,900
クリーン7万トン型(中東/日本)	84 \$9,800	92 \$13,700	82 \$9,700	79 \$8,600	84 \$10,450	88 \$14,600	106 \$20,000	109 \$21,300	90 \$15,000	98 \$17,725

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】

＜上期実績＞ 前年同期比 増収・黒字化 / 公表前提比 改善

【オフショア支援船】 夏場の旺盛な海底油・ガス田の掘削活動に伴い、スポット船市況上昇

【ドリルシップ】 順調に稼働し、収益確保に貢献

＜今後のポイント＞

【オフショア支援船 / ドリルシップ】・安定稼働による収益貢献を見込む

【重量物船事業】

＜上期実績＞ 前年同期比 増収・赤字縮小 / 公表前提比 改善

市況は、緩やかではあるものの回復基調

減速航行等のコスト削減対策の継続

＜今後のポイント＞

- 市況回復予想を見込む
- 大型船によるプロジェクト貨物輸送、オフショア関連ビジネスの増加
- 収益性の高い貨物輸送及び設置作業の受注に注力