

# 2014年第1四半期決算説明資料

2014年7月31日

川崎汽船株式会社

## A. 2014年度第1四半期決算概要

- A-1 第1四半期決算概要
- A-2 上期業績予想
- 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事業

# A. 2014年度第1四半期決算概要

# A-1. 第1四半期決算概要

(単位:億円)

	2014年度 1Q実績	2013年度 1Q実績	増減額
売上高	3,198	2,957	241
営業損益	97	73	24
経常損益	65	109	▲ 45
当期純損益	43	70	▲ 27
為替レート	¥102.40	¥97.72	¥4.68
燃料油価格	\$615	\$638	▲ \$22

## 【前期比】

為替変動:4.68円安⇒+14億円

燃料油価格変動:\$22/MT安⇒+6億円

## 【配当】

中間配当1株あたり2円50銭を予定

(単位:億円)

		2014年度 1Q実績	2013年度 1Q実績	増減額
コンテナ船	売上高	1,584	1,419	166
	経常損益	22	▲ 0	23
不定期専用船	売上高	1,437	1,361	76
	経常損益	64	122	▲ 58
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	84	85	▲ 1
	経常損益	▲ 19	▲ 12	▲ 7
その他	売上高	93	93	0
	経常損益	4	15	▲ 10
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 7	▲ 15	8
合計	売上高	3,198	2,957	241
	経常損益	65	109	▲ 45

主な財務指標

(単位:億円、%)

	2014年度 1Q末	2013年度 期末	変動
自己資本	3,853	3,888	▲ 35
現預金等	1,965	2,364	▲ 399
有利子負債	5,947	6,438	▲ 491
DER	154%	166%	-11%
NET DER	103%	105%	-1%
自己資本比率	32.2%	31.0%	1.2%

# A-2. 上期業績予想

(単位:億円)

	2014年度			2013年度	前期比 増減額	期首公表	期首公表比 増減額
	1Q実績	2Q予想	上期	上期		上期	
売上高	3,198	3,302	6,500	6,066	434	6,300	200
営業損益	97	83	180	198	▲ 18	180	0
経常損益	65	85	150	200	▲ 50	170	▲ 20
当期純損益	43	67	110	147	▲ 37	110	0
為替レート	¥102.40	¥100.45	¥101.43	¥98.03	¥3.40	¥100.00	¥1.43
燃料油価格	\$615	\$615	\$615	\$628	▲ \$13	\$621	▲ \$6

(単位:億円)

事業部門		2014年度		
		1Q実績	2Q予想	上期
コンテナ船	売上高	1,584	1,616	3,200
	経常損益	22	38	60
不定期専用船	売上高	1,437	1,513	2,950
	経常損益	64	56	120
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	84	66	150
	経常損益	▲ 19	9	▲ 10
その他	売上高	93	107	200
	経常損益	4	6	10
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲ 7	▲ 23	▲ 30
合計	売上高	3,198	3,302	6,500
	経常損益	65	85	150

### 【収支前提】

為替レート前提 2Q 100.45円  
燃料費価格前提 2Q \$615/MT

# A-3. 通期業績予想

(単位: 億円)

	2014年度			2013年度			前期比 増減額	14年度期首公表		
	上期	下期	通期	上期	下期	通期		上期	下期	通期
売上高	6,500	6,000	12,500	6,066	6,175	12,241	259	6,300	6,000	12,300
営業損益	180	180	360	198	91	289	71	180	180	360
経常損益	150	190	340	200	125	325	15	170	170	340
当期純損益	110	70	180	147	19	165	15	110	70	180
為替レート	¥101.43	¥100.00	¥100.71	¥98.03	¥101.48	¥99.75	¥0.96	¥100.00	¥100.00	¥100.00
燃料油価格	\$615	\$621	\$618	\$628	\$623	\$626	▲ \$8	\$621	\$621	\$621

(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	3,200	2,900	6,100
	経常損益	60	▲ 40	20
不定期専用船	売上高	2,950	2,750	5,700
	経常損益	120	240	360
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	150	150	300
	経常損益	▲ 10	10	0
その他	売上高	200	200	400
	経常損益	10	10	20
調整額	売上高	-	-	0
	経常損益	▲ 30	▲ 30	▲ 60
合計	売上高	6,500	6,000	12,500
	経常損益	150	190	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 100円

燃料油価格前提 下期 \$621/MT

【下期変動影響】

為替変動: 1円増減⇒±6億円

燃料油価格変動: \$10/MT変動⇒±6億円

# A-4. 業績変動のポイント

<対前年同期比> 増収(434億円) 減益(▲50億円)

(単位:億円)

損益変動要因	14F上期 前年同期比	概況
為替変動	20	為替3.40円安
燃料油変動	8	\$13/MT安
市況変動	▲49	不定期専用船の市況低迷
コスト変動	63	コスト削減・収支改善 (スライドA-5)
その他	▲92	為替差損益変動、その他
合計	▲50	

<期首公表比> 増収(200億円)・減益(▲20億円)

(単位:億円)

損益変動要因	14F上期 期首公表比	概況
為替変動	7	公表比1.43円安
燃料油変動	3	燃料油価格\$6/MT安
市況変動	▲1	不定期専用船の市況低迷
コスト変動	18	コスト削減・収支改善 (スライドA-5)
その他	▲47	為替差損益変動、その他
合計	▲20	

## 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 142億円
- 通期では期首に設定した目標より11億円上積みの見込み。

単位(億円,%)

	期首目標			上期見込	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	56	40	88	114%
不定期専用船・その他	54	24	29	23	54	100%
合計	131	46	85	63	142	108%



## B. 部門別業績動向

# B-1. 部門別業績動向

## コンテナ船

### <2014年度1Q実績> 前年同期比 増収・損益改善

- ・東西航路において積高増、欧州航路で運賃修復を達成
- ・継続したコスト削減の取り組みにて業績の改善

### <今後のポイント>

- ・大型船竣工により船舶需給は不安定な状況続くも、一定の運賃修復を見込む
- ・収益性を重視した航路運営を継続しコスト競争力強化に努める

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

# B-2. 部門別業績動向 不定期専用船 ドライバルク

## <2014年度1Q実績> 前年同期比 増収・減益

- ・大型船: 中国の鉄鉱石輸入量が伸び続けるも船舶余剰感から上値の重い展開続く
- ・中小型船: 石炭輸送量鈍化など複合要因により船舶需給バランス崩れ市況下落

## <今後のポイント>

- ・大型船は夏場以降市況回復、中小型船は船舶余剰感解消に時間要する見込み
- ・収支改善策を継続し市況影響受けにくい収益構造を構築

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予想	上期予想
ケープ(170型)	\$6,300	\$19,100	\$27,400	\$16,200	\$17,300	\$11,900	\$15,000	\$13,450
パナマックス(74型)	\$7,800	\$9,000	\$14,300	\$10,500	\$10,400	\$6,300	\$8,700	\$7,500
ハンディ(53型)	\$9,300	\$9,800	\$14,200	\$11,600	\$11,200	\$9,000	\$8,800	\$8,900
スモール(28型)	\$7,400	\$7,500	\$9,500	\$9,300	\$8,400	\$7,800	\$7,300	\$7,550

(\*) 4T/C Average

# B-3. 部門別業績動向 不定期専用船 自動車船

## <2014年度1Q実績> 前年同期比 増収・減益

- ・輸送台数 :821千台(前年同期比5%減)
- ・完成車の海上輸送需要は、欧州・北米/極東路及び大西洋航路は堅調に推移
- ・日本出し完成車出荷台数は漸減傾向
- ・配船及び運航効率の改善に注力

## <今後のポイント>

- ・完成車の海上輸送需要は世界的には引き続き堅調に推移
- ・東南アジアからの出荷増及び大西洋の荷動き拡大等、トレードパターンの変化に対応

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
往航	264	265	288	280	1,095	248
復航	86	76	86	90	337	80
三国間	310	289	279	221	1,099	285
欧州域内	201	189	168	188	746	208
合計	861	818	820	778	3,278	821
船隊規模(隻数)	96	97	98	98	-	98

# B-4. 部門別業績動向 不定期専用船

## LNG船・油槽船

### <2014年度1Q実績> 前年同期比 減収・減益

【LNG船】・中長期契約の下、順調に稼働

【油槽船】・大型原油船/LPG船は中長期契約での稼働、一部市況連動契約の影響あり  
 ・中型原油船・石油製品船：船隊縮小により市況低迷の影響は限定的

### <今後のポイント>

【LNG船】・中長期契約により安定稼働

【油槽船】・大型原油船、LPG船は中長期契約のもとで安定収益の確保に取り組む  
 ・中型原油船、石油製品船は、効率的配船により収益の改善を図る

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
VLCC(中東/日本)	38 \$15,000	36 \$14,050	54 \$40,467	49 \$31,137	44 \$25,163	38 \$12,200
Aframax(南方/日本)	76 \$9,400	71 \$8,000	80 \$12,000	91 \$16,467	80 \$11,467	91 \$14,200
クリーン7万トン型(中東/日本)	84 \$9,800	92 \$13,700	82 \$9,733	79 \$8,605	84 \$10,460	88 \$14,600

# 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】

#### <2014年度1Q実績>

前年同期比 減収・損失が膨らむ

【オフショア支援船】・船隊は順調に稼働 スポット船市況は低調に推移  
・為替影響により減益

【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】

#### <2014年度1Q実績>

前年同期比 増収・損失が膨らむ

・重量物船市況全般は低調に推移  
・コスト削減(減速航行の徹底等)に取り組んで収益改善に努めた

#### <今後のポイント>

・今後はエネルギー・インフラ関連プロジェクトの増加に伴い、収益性の高い貨物輸送及び設置作業の受注増加へ向けて注力  
・コスト削減を進め、収益増大に努める