

2014年3月期決算説明資料

2014年4月30日

川崎汽船株式会社

A. 2013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・経常損益)
- A-2 通期実績のポイント

B. 2014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
- B-3 中期経営計画進捗状況
- B-4 コスト削減の進捗状況

C. 部門別業績動向

- C-1 コンテナ船
- C-2 不定期専用船 — ドライバルク
- C-3 不定期専用船 — 自動車船
- C-4 不定期専用船 — LNG船・油槽船
- C-5 海洋資源開発及び重量物船事業

A. 2013年度決算概要

A-1-1. 決算概要

<2013年度実績> 前期比 増収・増益 / 公表比 増収・増益

(単位:億円)

	2013年度					前回公表比		前期比	
	1Q	2Q	3Q	4Q	通期実績	通期見込	増減額	2012年度 通期	増減額
売上高	2,957	3,109	3,114	3,061	12,241	12,100	141	11,348	894
営業損益	73	125	43	48	289	280	9	149	140
経常損益	109	91	92	33	325	300	25	286	39
当期純損益	70	77	10	9	166	160	6	107	60
為替レート	¥97.72	¥98.34	¥99.56	¥103.40	¥99.75	¥99.66	¥0.09	¥82.33	¥17.42
燃料油価格	\$638	\$619	\$621	\$626	\$626	\$625	\$1	\$671	▲ \$45

【前期比】

為替変動:17.42円安⇒+149億円

燃料油価格変動:\$45/MT安⇒+63億円

【配当】

連結当期純利益の増加により、期末配当1株あたり4円50銭を予定

(前期比2円増配、配当予想比1円増配)

A-1-2. 決算概要(事業別売上高・経常損益)

(単位:億円)

事業部門		2013年度					前回公表比		前期比	
		1Q	2Q	3Q	4Q	通期実績	通期見込	増減額	2012年度通期	増減額
コンテナ船	売上高	1,419	1,524	1,421	1,460	5,824	5,750	74	5,528	296
	経常損益	0	15	▲ 26	10	▲ 1	▲ 30	29	66	▲ 68
不定期専用船	売上高	1,361	1,415	1,509	1,442	5,727	5,700	27	5,026	701
	経常損益	122	97	124	70	413	410	3	241	172
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	85	81	92	70	328	300	28	357	▲ 29
	経常損益	▲ 12	▲ 7	▲ 12	▲ 14	▲ 45	▲ 50	5	▲ 24	▲ 21
その他	売上高	93	87	93	89	362	350	12	437	▲ 75
	経常損益	15	5	14	▲ 8	26	35	▲ 8	66	▲ 39
調整額	売上高	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	経常損益	▲ 15	▲ 20	▲ 8	▲ 25	▲ 68	▲ 65	▲ 3	▲ 63	▲ 5
合計	売上高	2,957	3,109	3,114	3,061	12,241	12,100	141	11,348	894
	経常損益	109	91	92	33	325	300	25	286	39

A-2. 通期実績のポイント

< 前回公表比 > 増収(141億円)・増益(+25億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	1	為替変動 0.09円安
燃料油価格変動	0	燃料油価格\$1/MT高
市況変動	14	コンテナ船での欧州積高増、バルク船市況回復
配船効率化	6	バルク船の配船効率向上
コスト変動	▲ 1	
その他	5	
合計	25	

< 前年比 > 増収(894億円)・増益(+39億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前期比	概況
為替変動	149	為替変動17.42円の円安
燃料油価格変動	63	燃料油価格 \$ 45/MT安
市況変動	▲ 298	コンテナ船で運賃悪化
配船効率化	81	主に不定期専用船の配船効率向上
コスト変動	258	コンテナ船でのコスト削減 (スライドB-4)
その他	▲ 214	為替差損益変動、前期決算期変更 関係会社損益変動等
合計	39	

B. 2014年度通期業績予想

B-1. 通期業績予想

(単位: 億円)

	2014年度			2013年度	前期比 増減額
	上期	下期	通期予想	通期実績	
売上高	6,300	6,000	12,300	12,241	59
営業損益	180	180	360	289	71
経常損益	170	170	340	325	15
当期純損益	110	70	180	166	14
為替レート	¥100.00	¥100.00	¥100.00	¥99.75	¥0.25
燃料油価格	\$621	\$621	\$621	\$626	▲\$5

(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	40	▲40	0
不定期専用船	売上高	2,750	2,750	5,500
	経常損益	150	230	380
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	150	150	300
	経常損益	0	0	0
その他	売上高	200	200	400
	経常損益	10	10	20
調整額	売上高	-	-	-
	経常損益	▲30	▲30	▲60
合計	売上高	6,300	6,000	12,300
	経常損益	170	170	340

【配当】年間 5円予定(中間2.5円)

【収支前提】

為替レート前提 100円

燃料油価格前提 \$621/MT

【変動影響(年間)】

為替変動: 1円増減⇒±12億円

燃料油価格変動: \$10/MT変動⇒±12億円

B-2. 通期業績予想のポイント

<前期比> 増収(+59億円)・増益(15億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前期比	概況
為替変動	2	為替変動 0.25 円安
燃料油価格変動	6	燃料油価格\$5/MT安
市況・運賃変動	5	不定期専用船部門
コスト変動	131	コスト削減・収支改善策 (スライドB-4)
その他	▲ 129	為替差損益変動等、その他
合計	15	

B-3. 中期経営計画進捗状況

主要な数値比較

(億円、%)

	2012F			2013F			2014F		
	実績	中計	差異	実績	中計	差異	見込	中計	差異
売上高	11,348	11,200	148	12,241	10,700	1,541	12,300	11,100	1,200
経常利益	286	120	166	325	390	▲ 65	340	600	▲ 260
当期純利益	107	110	▲ 3	166	250	▲ 84	180	420	▲ 240
EBITDA	1,048	1,000	48	905	1,100	▲ 195	890	1,350	▲ 460
自己資本	3,406	2,600	806	3,888	2,800	1,088	4,040	3,300	740
営業CF	598	670	▲ 72	882	900	▲ 18	680	1,130	▲ 450
投資CF	▲ 272	▲ 500	228	▲ 51	▲ 500	449	▲ 500	▲ 500	0
DER	185%	223%	▲ 38%	166%	193%	▲ 27%	136%	148%	▲ 13%
NET DER	137%	186%	▲ 48%	105%	158%	▲ 53%	97%	119%	▲ 22%
自己資本比率	28.9%	23.4%	5.4%	31.0%	25.7%	5.3%	34.3%	30.3%	4.1%

注: 中期経営計画は2012年4月公表の“K” Line Vision 100 - Bridge to the Future -

- 12F, 13Fの投資CFは目標とした500億円を大幅に下回る。14Fも500億円以下に抑制。
- 財務体質は順調に改善し、13F末自己資本比率30%以上を達成。
- 14Fも引き続き財務体質強化を推進していく。

B-4.コスト削減の進捗状況

- 2013年度期首目標 145億円
- 2013年度削減実績 258億円
- 目標比 +113億円の上積みを達成

単位(億円、%)

	期首目標	上期実績	下期実績	通期実績	期首目標比	達成率
コンテナ船:航路合理化・コスト削減・収益改善	75	56	134	190	115	253%
不定期専用船・その他	70	36	32	68	▲ 2	97%
合計	145	92	166	258	113	178%

- 2014年度のコスト削減目標は131億円。

単位(億円)

	上期目標	下期目標	期首目標
コンテナ船:航路合理化・コスト削減・収益改善	22	56	77
不定期専用船・その他	24	29	54
合計	46	85	131

C. 部門別業績動向

C-1. 部門別業績動向

コンテナ船

＜2013年度実績＞ 前期比 増収・ほぼ収支均衡 / 公表比 収支改善

- ・東西、南北航路共に不安定な運賃市況続き前期比悪化
- ・コスト削減に取り組み収支改善に努めた

＜2014年度予想＞ 前期比 増収・収支均衡

- ・米国経済の回復基調により東西航路の荷動きの回復が予想されるが、運賃市況の本格的な改善には時間を要する見込み
- ・慎重な事業運営を継続しコスト削減を通して収益改善に努める

		2012年度	2013年度				2014年度	
		通期実績	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)		5,528	1,419	1,524	1,421	1,460	5,824	6,100
経常損益(億円)		66	0	15	▲ 26	10	▲ 1	0
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	102	98	96	93	99	96	-
	欧州往航	85	62	76	71	83	73	-
積高(万TEU)	北米往航	76.6	19.4	21.0	19.8	17.4	77.7	82.5
	欧州往航	48.0	12.1	12.2	11.1	10.4	45.8	46.8
スペース(万TEU)	北米往航	81.3	21.4	23.1	20.6	19.2	84.3	87.3
	欧州往航	53.4	12.9	13.4	11.5	11.4	49.2	49.5
消席率(%)	北米往航	94%	91%	91%	96%	91%	92%	94%
	欧州往航	90%	94%	91%	96%	91%	93%	95%

C-2. 部門別業績動向 不定期専用船 ドライバルク

<2013年度実績> 前期比 増収・増益 / 公表比 見込み上回る

- ・大型船: 中国向け鉄鉱石の輸送量増加などを要因として夏場以降大幅に市況回復
- ・中小型船: 石炭やニッケルが活発な荷動き見せ船舶需要が高まり市況回復

<2014年度予想> 前期比 売上高横ばい・増益

- ・大型船 : 新造船竣工量減少と荷動き増加により更なる市況回復の見込み
- ・中小型船: 大型船市況に呼応し市況も安定して推移する見込み

バルク市況	2012年度	2013年度							2014年度		
	通期	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績	4Q実績	下期実績	通期実績	上期予想	下期予想	通期予想
ケープ(170型)	\$7,350	\$6,300	\$19,100	\$12,700	\$27,400	\$16,200	\$21,800	\$17,300	\$19,000	\$23,000	\$21,000
パナマックス(74型)	\$7,575	\$7,760	\$8,940	\$8,350	\$14,300	\$10,500	\$12,400	\$10,400	\$15,000	\$15,000	\$15,000
ハンディ(53型)	\$9,250	\$9,320	\$9,770	\$9,545	\$14,200	\$11,600	\$12,900	\$11,200	\$13,000	\$13,000	\$13,000
スモール(28型)	\$7,525	\$7,340	\$7,480	\$7,410	\$9,500	\$9,300	\$9,400	\$8,400	\$9,500	\$9,500	\$9,500

(*) 4T/C Average

C-3. 部門別業績動向 不定期専用船 自動車船

＜2013年度実績＞ 前期比 増収・増益 / 公表比 ほぼ見込み通り

- ・輸送台数 :328万台(前期比2%減)
- ・輸送契約の見直しや、航路改編など運航効率が改善

＜2014年度予想＞ 前期比 減収・減益

- ・完成車の海上輸送需要は世界的には堅調に推移
- ・日本出し完成車出荷台数は漸減傾向
- ・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)	2012年度	2013年度					2014年度		
	通期実績	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
往航	1,095	264	265	288	280	1,095	500	550	1,060
復航	309	86	76	86	90	337	160	160	320
三国間	1,180	310	289	279	221	1,099	560	550	1,110
欧州域内	760	201	189	168	188	746	370	340	710
合計	3,344	861	818	820	778	3,278	1,600	1,600	3,200
船隊規模(隻数)	95	96	97	98	98	-	-	-	-

C-4. 部門別業績動向 不定期専用船

LNG船・油槽船

＜2013年度実績＞ 前期比 売上高横ばい・増益 / 公表比 見込み通り

【LNG船】・堅調なLNG需要の中、中長期にて安定収益を確保

【油槽船】・大型原油船は中長期契約の下、順調に稼働

・中型原油船・石油製品船は前期までに返船・処分を進め、市況の影響を限定的なものとした

＜2014年度予想＞ 前期比 ほぼ横ばい

【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

船型		2012年度	2013年度						2014年度			
		通期実績	1Q実績	2Q実績	上期実績	3Q実績	4Q実績	下期実績	通期実績	上期実績	下期実績	通期予想
VLCC(中東/日本)	WS	43	38	36	37	54	49	52	44	54	54	54
	C/B	\$14,500	\$15,000	\$14,050	\$14,525	\$40,470	\$31,140	\$35,800	\$25,170	\$35,000	\$35,000	\$35,000
Aframax(南方/日本)	WS	90	76	71	73	80	91	86	80	97	97	97
	C/B	\$10,400	\$9,400	\$8,000	\$8,500	\$12,000	\$16,470	\$14,230	\$11,470	\$16,500	\$16,500	\$16,500
クリーン7万トン型(中東/日本)	WS	99	84	92	88	82	79	81	84	90	90	90
	C/B	\$16,650	\$13,800	\$17,700	\$15,750	\$13,730	\$12,605	\$13,170	\$14,460	\$15,000	\$15,000	\$15,000

C-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】

＜2013年度実績＞ 前期比 増収・減益 / 公表比 見込み上回る

【オフショア支援船】 船隊は順調に稼動 為替影響により減益

【ドリルシップ】 安定収益として寄与

＜2014年度予想＞ 前期比 売上高横ばい・増益

【オフショア支援船】 堅調な市況を予想 中長期契約船は安定収益に貢献

【ドリルシップ】 安定稼動による収益貢献を見込む

【重量物船】

＜2013年度実績＞ 前期比 減収・赤字縮小 / 公表比 収支若干悪化

・重量物船市況全般は低調に推移

＜2014年度予想＞ 前期比 売上高横ばい・赤字縮小

- ・ 中小型船の市況回復には今しばらく時間を要する
- ・ 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