

OUR VISION 2011-2013

“STEADY COURSE”



乾汽船株式会社

JUL. 2011

過去3年間の業績推移

	2008年度	2009年度	2010年度
売上高	22,281 百万円	14,868 百万円	15,770 百万円
営業利益	7,686 百万円	1,399 百万円	1,979 百万円
当期利益	3,679 百万円	983 百万円	1,080 百万円
売上高営業利益率	34.50 %	9.42 %	12.55 %
ROA	12.24 %	3.30 %	3.50 %
株主資本比率	75.33 %	73.11 %	74.30 %
BDI	4,949	2,986	2,337
BHSI	1,537	968	1,003
年度平均為替	¥100.50	¥92.92	¥86.42
稼働日数	7,222 日	8,239 日	8,504 日

2008年リーマンから3年

- 史上最高益の2007年度から2008年度順調に推移すると見ていたところに9月リーマンショックが来て、以降海運市況は下落の一途をたどる。
- 2009年度は上期低調、下期に回復基調を示した。
- 2010年度上期好調に推移、下期は一転して下落。
- リーマン以降は、低水準の中で上期・下期で好不調を繰り返している。
- 大変動の中、業容は確実に拡大してきた。

2010年度回顧

上期好調、下期下落

- 5－6月、中国が鉄鉱石の個別価格交渉を容認、輸入増を好感し、市況を押し上げた。
- 下期は米国の出荷シーズン期待から、季節的要因による若干の上昇があったが、11月以降中国の電力供給の抑制、豪州、ブラジル、コロンビア、インドネシアの大雨、洪水が影響し、下落した。
- インド、カルナカタ州の鉄鉱石禁輸が影響し、市況を下げた。
- バンカー価格が上昇し、採算が悪化した。
- MAFF小麦スキーム変更の影響を受け、スモールハンディの積み取り機会を失った。
- 3月、東日本大震災が発生

現状の認識と新三か年計画

- 市況は2011年度 足もと不調、下期緩やかに回復に向かうが、順調回復は来期以降にずれ込む。
2010年度比増収、減益(ただし半減以下)
- 2012年度、2013年度は、市況の順調な回復に期待し、2011年度比若干の増収、増益を見込む。
- 足もと東日本大震災による港湾インフラの未回復等輸送量へのマイナスの影響が出ているが、いずれ復興需要が出てくる。
- 円安方向への為替調整局面にあると認識。バンカーの高止まりの懸念。
- 一般炭の需要、米国、アルゼンチン穀物、中国大豆輸入に期待し、輸送量の極端な落ち込みは考えられない。
- スモール船腹量の増加、高齢船のスクラップの遅延による供給過剰が問題。
- 海賊問題の収束に期待するも、事態は依然深刻。

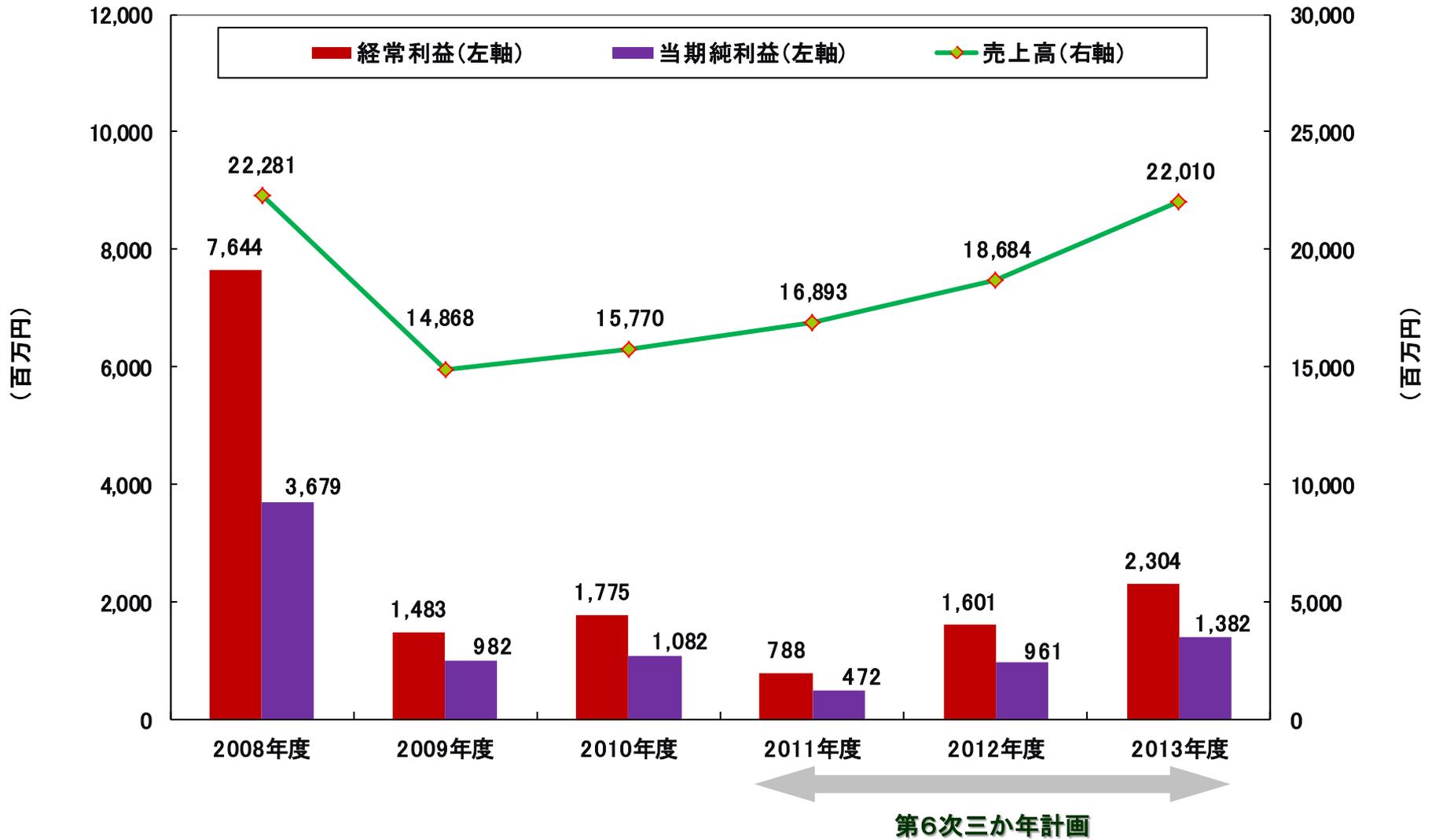
全体方針



震災から今後の3年

	2011年度	2012年度	2013年度
売上高	16,892 百万円	18,684 百万円	22,010 百万円
営業利益	902 百万円	1,792 百万円	2,608 百万円
当期利益	472 百万円	960 百万円	1,383 百万円
C/B (\$)	13,075	13,346	13,751
稼働日数	9,270 日	10,029 日	10,884 日
扱い船腹	27 隻	28 隻	30 隻
年度平均為替	¥80	¥85	¥90
燃料油価格	\$600	\$500	\$500
Unfixedの市況			
24型	\$11,750	12,000	12,500
29型	\$13,250	13,500	14,000
32型	\$13,750	14,000	14,500
52型	\$15,000	16,000	16,000

売上高と利益の推移



➡ 営業力の強化

- ① 中国炭・ロシア炭の獲得に重点シフトし、石炭・穀物の積み取り目標を上方に設定。
- ② 青島オフィスを活用し中国出し貨物に注力。
- ③ 新規航路開拓・新規顧客への働きかけを強化する。
- ④ 有力荷主との直販体制を築く
- ⑤ ハンディマックスの自営運航比率を高める。

➡ 競争力確保

- ① 営業システム・船舶管理システムの全面改良・本稼働。
- ② ドルコスト化を推進し、コスト削減に取り組む。

➡ 業容の拡大

- ① 船型のアップサイジングを図りながら、着実な運航規模の拡大を目指す。
- ② 長期用船契約の獲得。

競争力獲得のための全社 業務システムの改善と全面改良

* 2011年7月

IFRS適応を目指した経理基幹
システムの改編、稼働開始

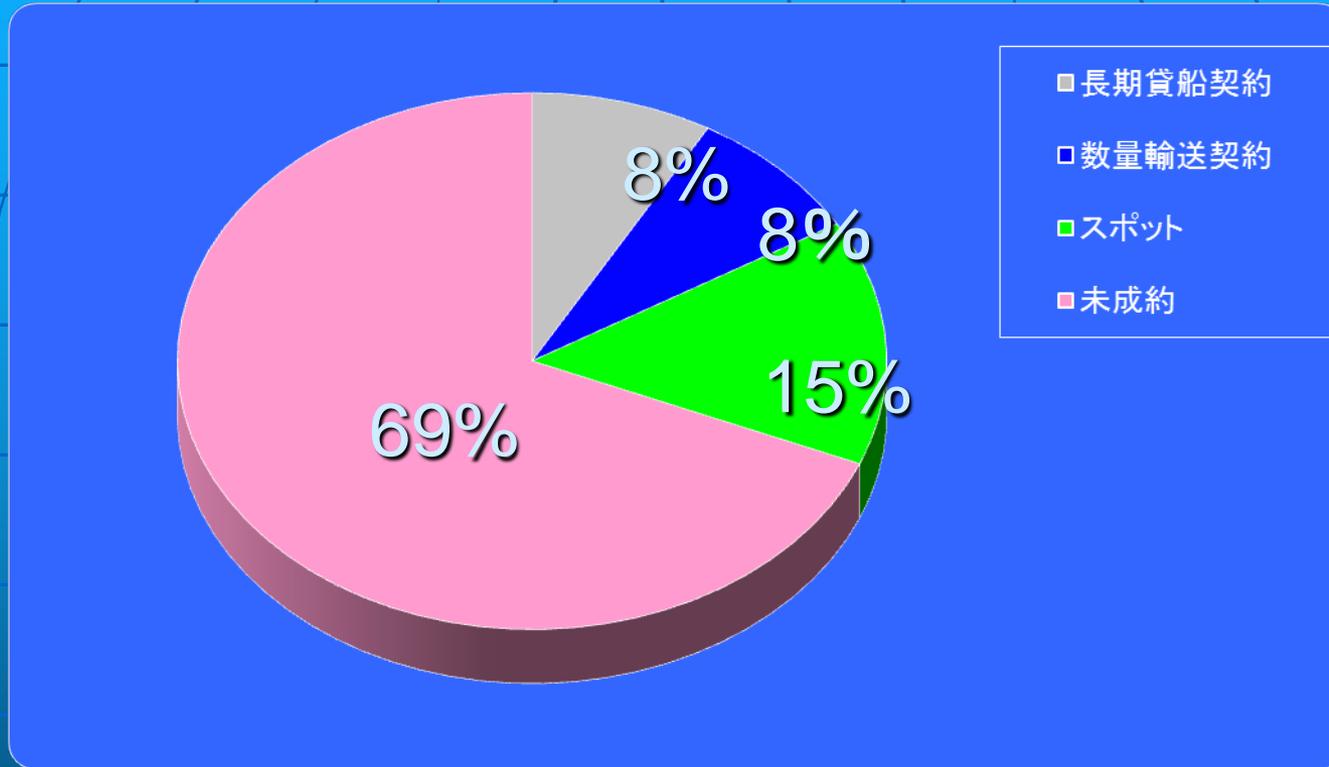
* 2012年1月

船舶管理システム稼働予定

* 2012年4月

営業管理システム稼働予定

船舶稼働予定日数(2011/5/1時点)

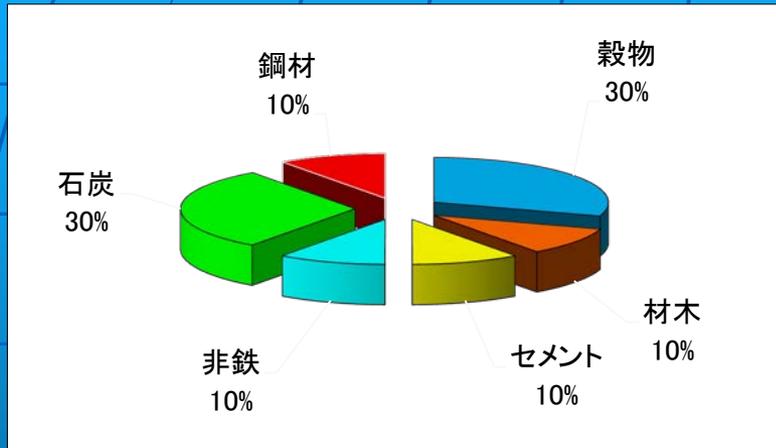


総稼働予定日数9,270日

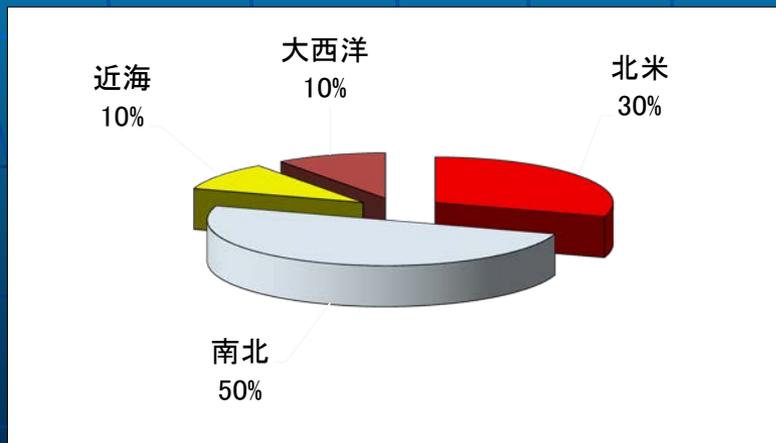
稼働日数を一層高める戦略

→ 31%分を契約済み

積荷別・航路別到達目標

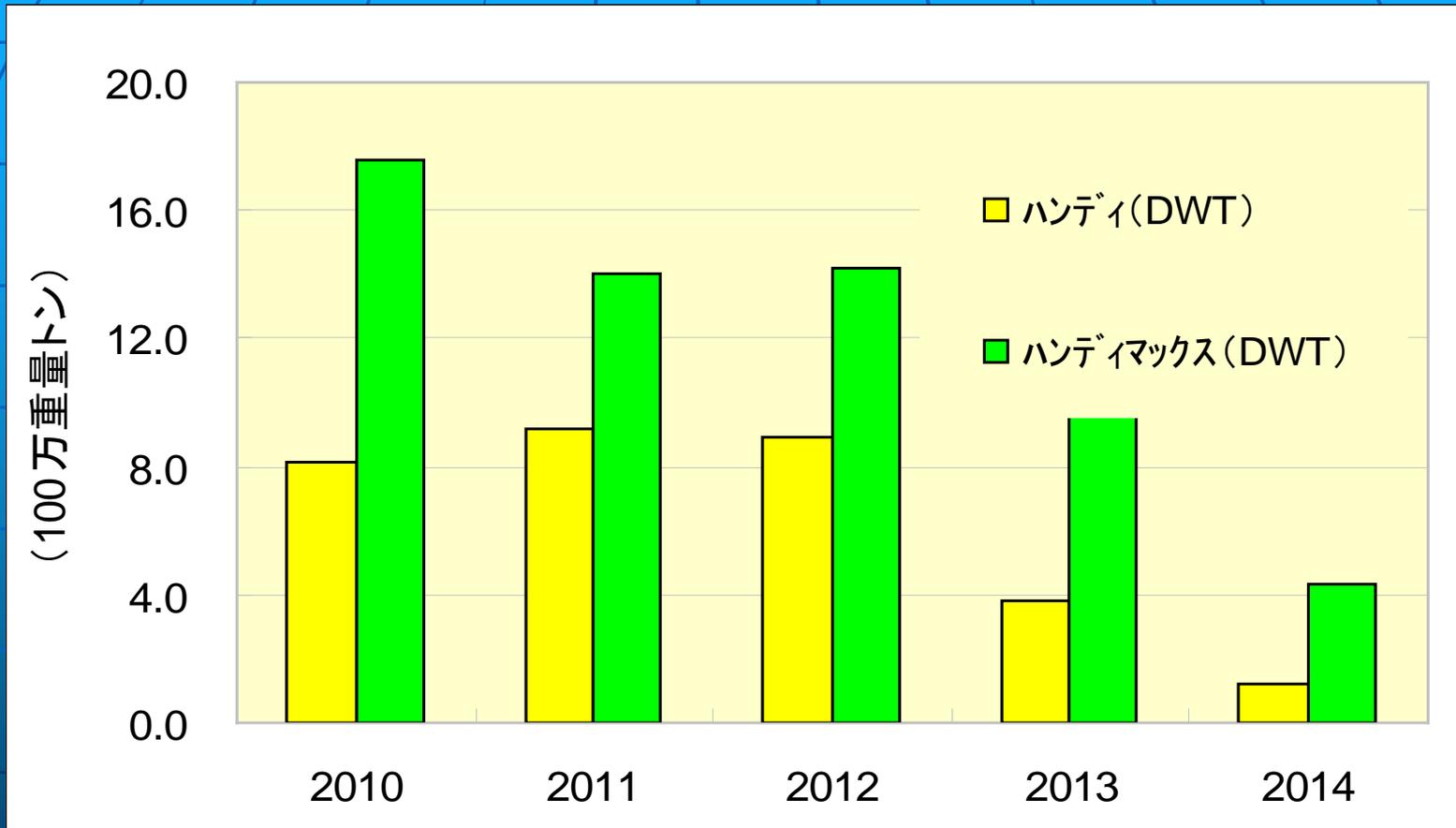


- 穀物・石炭の輸送増に力を入れる。
- それぞれ5ポイント増加させる。



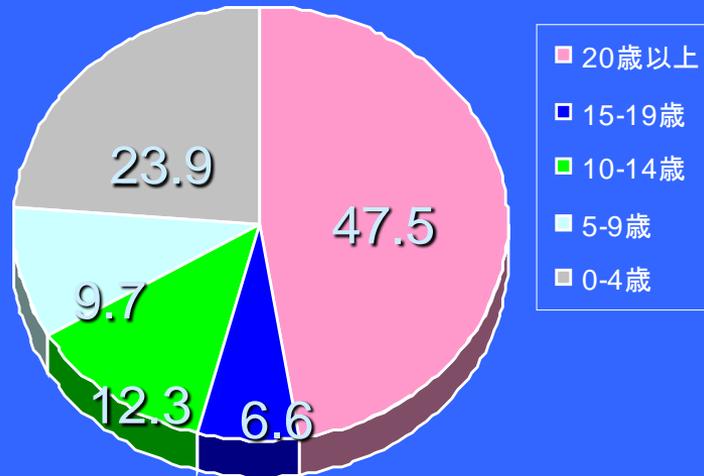
- 配船航路区分は、変更なし。

船型別新造船竣工予定

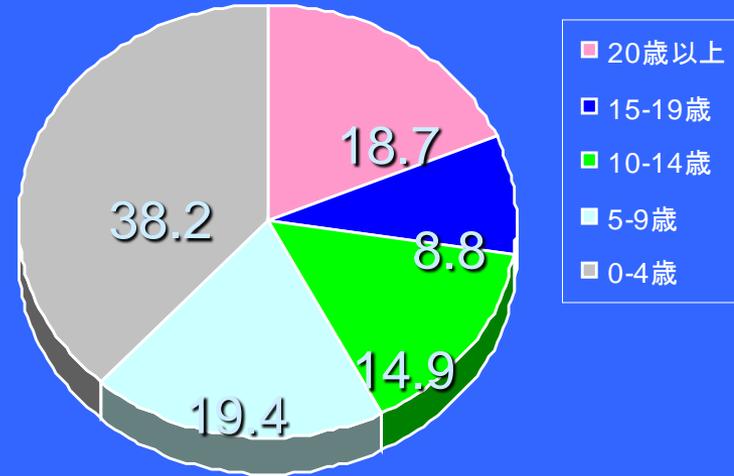


➤ 2010年が竣工のピーク

現有船腹の船齡比率



ハンディサイズ



ハンディマックス

ハンディサイズ

ハンディマックス

ハンディサイズでは、船齡15歳以上が50%以上占める

→ スクラップの増加が市況上昇のカギ

当社船隊の状況(2011/3末時点)

	所有船	用船
隻数	17	8
DWT(トン)	527,902	290,937
船型	ハンディ型	ハンディ型 ハンディマックス型
船齡	11歳 (共有船除く)	3歳
	8歳(共有船除く)	

船型・船齡ともに高い競争力を維持

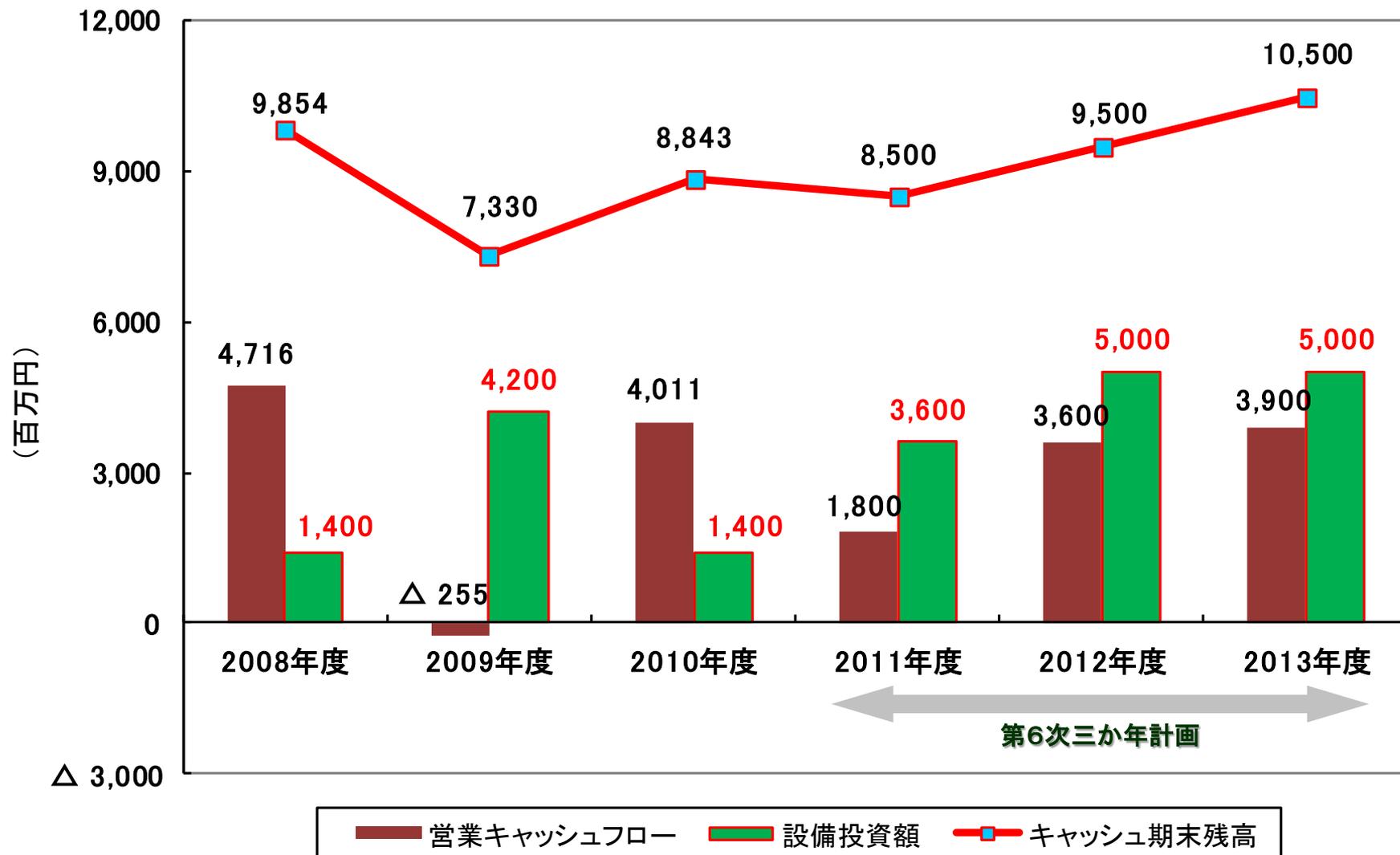
扱い船のゆるやかな拡充

区分	2011年度	2012年度	2013年度
社 船	16	18	20
中長期用船	7	6	5
短期用船	4	4	5
扱い船隻数	27	28	30

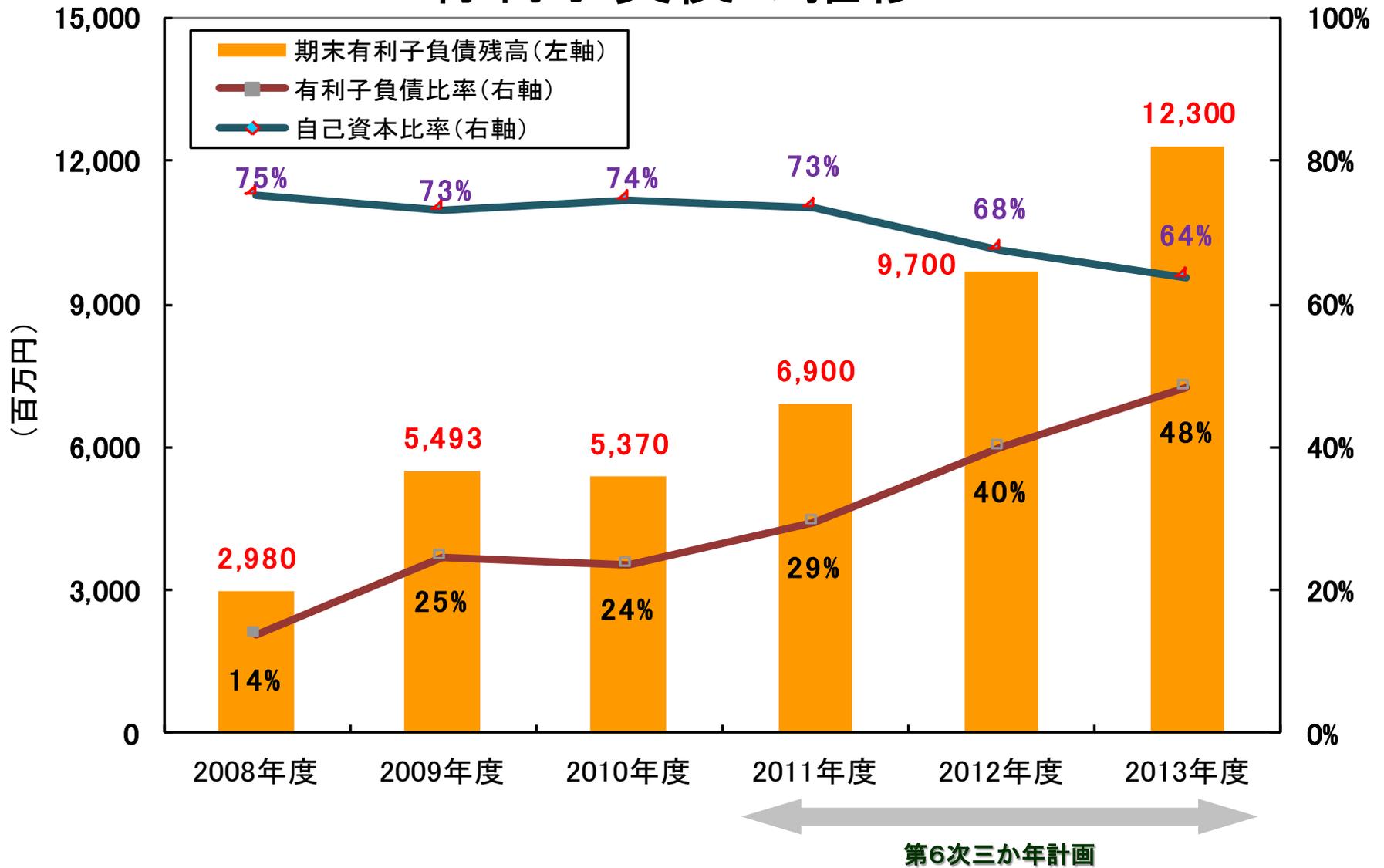
財政との良好なバランスを保った設備投資計画

2011年度	新造船	33,000型	1隻
2012年度	新造船	37,000型	1隻
	中古船	56,000型	1隻
2013年度	新造船	37,000型	1隻
	中古船	29,000型	1隻
総投資額	150億円		

キャッシュの推移



有利子負債の推移



➡ 安全運航と環境保全

船舶管理システムの稼働＝管理業務の合理化
訪船活動重視、安全指導強化
安全キャンペーン実施
SIの適正配置、管理能力向上
優秀船員の確保のための教育強化

バラスト航海の削減
大気汚染防止・温暖化抑止・海洋汚染防止
ISO14001維持の活動強化

連結財務指標

指 標	実 績				予 想		
	2007期末	2008期末	2009期末	2010期末	2011期末	2012期末	2013期末
ROA	26.18%	12.24%	3.30%	3.54%	1.51%	2.83%	3.64%
ROE	45.36%	17.41%	4.45%	4.79%	2.04%	4.02%	5.55%
営業利益率	42.06%	34.50%	9.40%	12.55%	5.35%	9.59%	11.85%
自己資本比率	65.64%	75.34%	73.12%	74.42%	73.44%	67.50%	63.75%
有利子負債比率	18.45%	13.64%	24.62%	23.52%	29.36%	39.92%	48.24%
期末株式数（千株）	29,429	29,429	29,429	29,429	—	—	—
期末株価（円）	1,280	600	706	496	—	—	—
時価総額（百万円）	37,670	17,658	20,777	14,597	—	—	—
1株当たり純利益（円）	245	125	33	37	—	—	—
配当（円）	40	26	10	10	—	—	—
配当性向	16.35%	20.80%	29.97%	27.20%	—	—	—
有利子負債（百万円）	3,768	2,980	5,493	5,370	6,900	9,700	12,300