

第 8 次 三力年計画

(平成 25 年度～平成 27 年度)

平成 25 年 6 月



乾汽船株式会社

三カ年計画-目的

「二つの基本方針」

✓『**経常黒字回復のための緊急対策**』

✓『**持続的発展のための中期計画**』

今年度策定致しました第 8 次 3 年計画におきましては、『経常黒字回復のための緊急対策』を行う事、及び『持続的発展のための中期計画』を策定し、実行する事を「二つの基本方針」として定め、それに対する具体案を打ち出すことを目的と致しました。

経常黒字回復のための緊急対策

営業部門

- Super Slow Steaming
- 自営運航比率拡大と運航費の削減

船舶管理部門

- 継続した自社船コストの削減
- 自社船運航ロスの徹底した回避

経営管理部門

- 一般管理費の更なる削減

「経常黒字回復のための緊急対策」に関して具体策を作成いたしましたので、部門毎にご紹介いたします。

主なものは表示の通りですが、各部門とも、これまで行ってきた収益拡大及びコスト削減を継続しつつ更に深度化する事を基本理念としております。

特に営業部門において掲げている“Super Slow Steaming”、これは、燃料費削減の為の超減速航海を指しておりますが、この実現には技術的にクリアすべき課題がありますので、船舶管理部門と共同し、現在鋭意実行中です。

持続的発展のための中期計画

営業部門

- 長期契約獲得を主眼とした「新営業戦略」の展開

船舶管理部門

- 「船舶管理体制の長期構想」の立案と実行

経営管理部門

- グループ全体の成長を目指す「世界戦略」の策定

「持続的発展のための中期計画」の具体策をご紹介します。

これまでの業務を抜本的に見直し、当社のあり方を大きく変える挑戦的な課題に取り組んでまいります。

営業部門においては、「新営業戦略」として、長期契約の獲得による安定利益の比率を増すことを目指しています。既存荷主のみならず新規の荷主にも積極的なアプローチを展開し、既に成果をあげつつあります。

船舶管理部門における「長期構想」では、日本人の船員が激減していく現状にあつて、将来の船舶管理をいかに適切に行っていくかを検討しております。フィリピン人船員を活用した船舶管理について調査する為、本社要員1名をマニラに長期派遣しております。

また、経営管理部門における“グループ全体の成長を目指す「世界戦略」の策定”につきましては、昨年その一環としてシンガポールに船舶保有・貸渡しを目的とした海外子会社“イヌイ シッピング シンガポール”を2012年7月に設立致しております。

三カ年計画-市況前提

| | 2012年度 | 2013年度 | 2014年度 | 2015年度 |
|---------|--------|----------|----------|----------|
| 為替前提 | ¥95 | ¥95 | ¥95 | ¥95 |
| 燃料油価格前提 | \$680 | \$700 | \$700 | \$700 |
| 市況前提 | | | | |
| 24型 | | \$8,000 | \$9,800 | \$9,800 |
| 32型 | | \$9,000 | \$10,300 | \$10,300 |
| 52型 | | \$11,500 | \$13,900 | \$13,900 |

三カ年計画の前提条件ですが、為替は95円、燃料費は1トン当たり700米ドルと想定し、算出しています。

船型別の市況前提ですが、外部調査機関の資料に基づき、策定いたしました。

三カ年計画-連結損益



2013年度

最終黒字回復

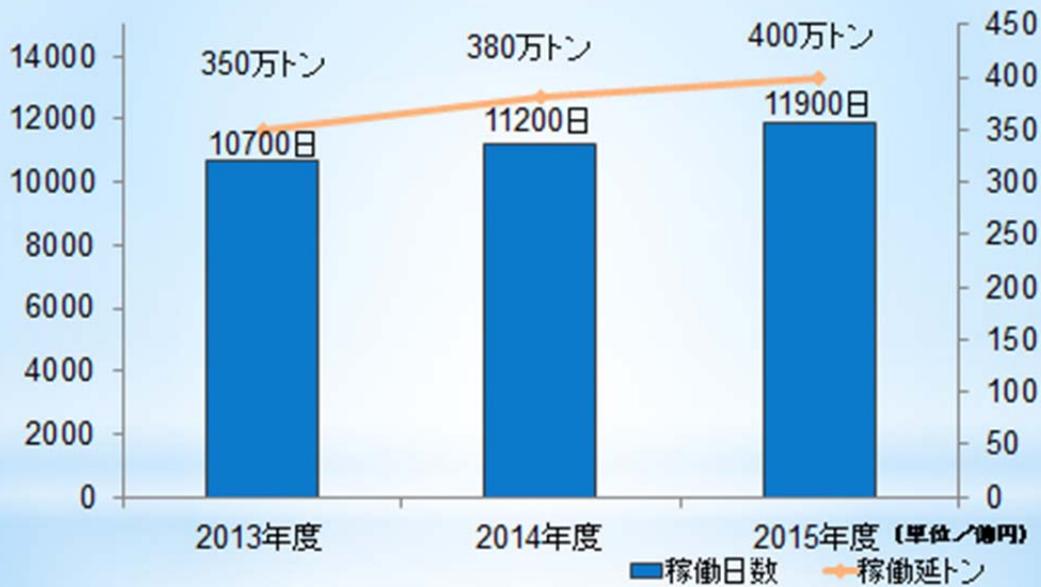
2014年度

経常黒字回復

三カ年計画の策定の根拠となる具体的な数値については、2013年度後半以降、新造船腹供給量の鈍化と緩やかな(ゆるやかな)世界経済の回復の予想を根拠として、海運市況、特に当社の営業活動の主体である ハンディサイズ船型については緩やかな(ゆるやかな)回復基調となる事を想定しております。

先に掲げた「経常黒字回復のため、早急に必要な対策」との相乗効果によって2014年度及び2015年度には「経常黒字」を達成する見込みです。

三カ年計画-船隊規模



ゆるやかな拡大を維持

船隊に関しては、バランスのとれた新造船の発注及び老齢船の処分、長期用船による船腹の調達推進により、営業規模をあらわす「稼働日数」、及びそれとともに船腹の大型化を示す指数としての「稼働延トン」も緩やかな(ゆるやかな)増加を見込んでおります。

三カ年計画-設備投資計画

設備投資計画

| 区分 | 2012年度 | 2013年度 | 2014年度 | 2015年度 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|
| 新造船 (社船) | 1隻 | 2隻 | 1隻 | 2隻 |
| 売却隻数 (社船) | △3隻 | △2隻 | △2隻 | △2隻 |
| 年度末 | 16隻 | 16隻 | 15隻 | 15隻 |

基幹船隊整備計画及びそれに伴う設備投資計画はご覧の通りです。特に、近年は取扱貨物量単位の大型化等による需要者のニーズに対応し、ハンディサイズ船の中でも比較的大型の船型による、船隊整備を進めて行く予定です。

[2013年度 業績予想]

2013年度 連結業績予想

(平成25年4月1日～平成26年3月31日)

売上高 193億円

営業損失 △5億円

経常損失 △6億円

当期純利益 2億円

今年5月8日に発表いたしました、2013年度の通期連結業績予想は、売上高が193億円、営業損失が5億円、経常損失が6億円、2013年度の当期純利益が、2億円と、前期に引き続き厳しい業績になると予想しております。

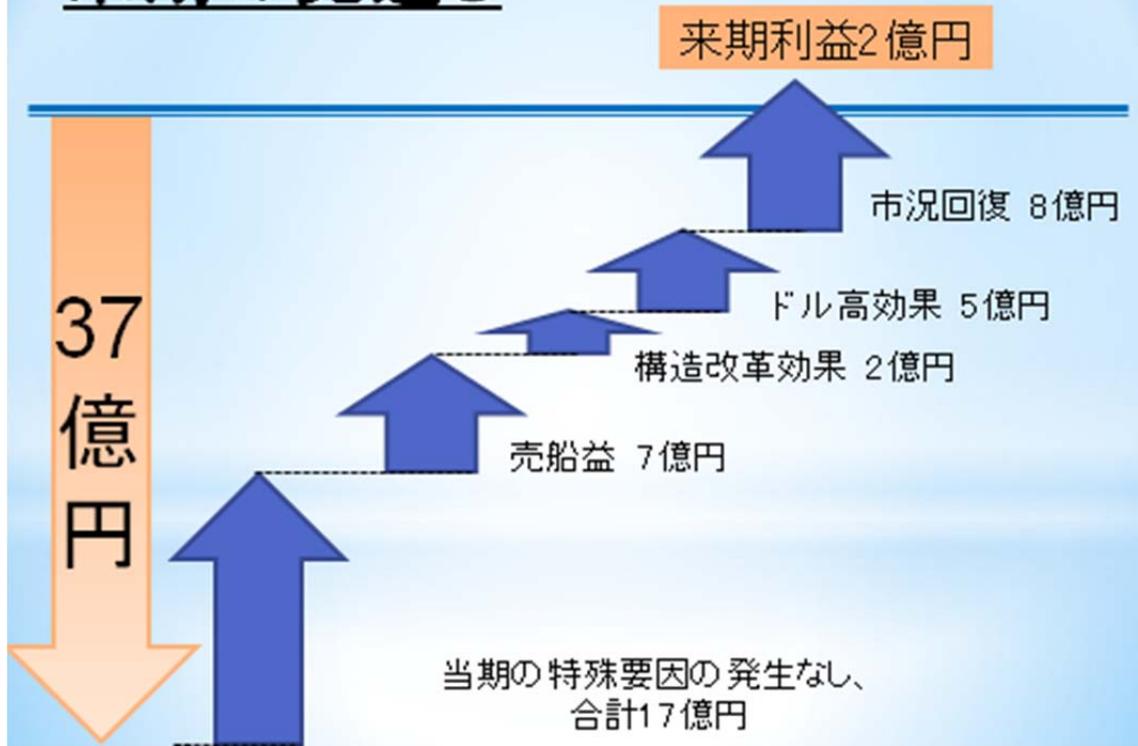
2013年度 前提

(平成25年4月1日～平成26年3月31日)

| | 当期実績 | 来期前提 |
|-----------------|---------|---------|
| 為替 (対米ドル) | 82.40円 | 95.00円 |
| 燃料油価格 (トン当り) | US\$680 | US\$700 |

2013年度の当社為替、燃料油価格の前提は為替を1ドル当たり95円、燃料油価格は、1トン当たり700ドルと想定しております。

来期の見通し



2013年度は当期純利益2億円をみこんでおります。

2012年度の当期純損失は37億円でしたが、そのうち2012年度の特種要因であった特別損失、特別利益ならびに為替差益を除きますと、約17億円の改善が見込まれます。

老齢船2隻の売却見込み益は足元の中古船市況を参照し約7億円を見込んでおります。

2012年度の特別損失としてご説明致しました用船解約金ならびにシンガポールへの船舶売却損が、2013年度にはそれぞれ用船料負担の軽減、減価償却費の減額というかたちで、年間合計約2億円の構造改革効果を生みます。

1円の円安が当社の営業利益にあたる影響は、1円あたり約4千万円です。2012年度は82円40銭だった為替レートが2013年度平均95円で推移することを前提とし、為替レートによる約5億円の押し上げを見込んでおります。

運賃・用船市況については、さきほどご説明致しました世界的な船腹需給が、徐々に引き締まることを考慮致しまして、年間の平均で約\$1,000ドルの上昇を見込み、これによる収支の改善効果は約8億円を見込んでおります。

[さいごに]

当社の企業理念を常に念頭におきつつ、上記の3か年計画を確実に達成するための方針を常に意識し、実行に移してまいります。

海運業界を取り巻く環境は引き続き厳しいものがありますが、目標達成に向けて邁進していく所存でございます。