



2021年度第1四半期
決算説明会資料

2021年8月4日

 **K LINE**
川崎汽船株式会社

目次

■ A. 2021年度第1四半期決算概要

- A-1 : 2021年度第1四半期業績
- A-2 : セグメント別第1四半期業績

■ B. 2021年度通期業績予想と取組み

- B-1 : 2021年度通期業績予想及び変動要素
- B-2 : セグメント別通期業績予想
- B-3 : 2021年度の改善ポイント
- B-4 : 企業価値向上への取組み
- B-5 : 主要コンテナ船会社 2020年度通期 収支実績比較

■ Appendix. インデックス等指標一覧

(市況・積高実績/前提、エクスポージャー比率)

A. 2021年度 第1四半期決算概要

A-1 : 2021年度第1四半期業績

■ 連結 決算概要

(億円)

売上高及び段階損益	2021年度	前年同期比	
	1Q 実績	1Q 前年実績	増減額
売上高	1,747	1,522	226
営業損益	24	△ 66	90
経常損益	884	△ 10	895
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,020	△ 10	1,029
為替レート(/\$)	¥109.80	¥107.74	¥2.06
燃料油価格(/MT)	\$479	\$377	\$102

■ 主な変動要素

- ▶ 主にドライバルク及び自動車船事業を含む製品物流においてCOVID-19感染拡大の影響からの回復を受け営業損益が改善
- ▶ 持分法適用会社OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (ONE) の運営するコンテナ船事業において、旺盛な貨物需要に伴い、市況も安定し経常損益、当期純損益が改善
- ▶ 米国の物流事業会社であるCENTURY DISTRIBUTION SYSTEMS, INC. の保有株式売却により、特別利益を計上し親会社株式に帰属する当期純損益が改善

■ 主な財務指標

(億円)

指標	2021年度1Q末	2020年度末	増減額
自己資本	3,214	2,182	1,032
有利子負債	5,221	5,070	151
現金及び現金同等物 期末残高	1,390	1,300	90
DER	162%	232%	△70ポイント
NET DER	118%	172%	△54ポイント
自己資本比率	30%(*)	22%	7ポイント

*格付け機関より資本制評価50%を取得している劣後ローンを加味した場合、自己資本比率は33%相当

A-2 : セグメント別第1四半期業績

■ セグメント別 第1四半期業績

(億円)

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2021年度	前年同期比	
	1Q 実績	1Q 前年実績	増減額
ドライバルク	597	452	145
	9	△ 44	53
エネルギー資源	204	192	12
	9	16	△ 8
製品物流	919	814	105
	888	30	858
うち、コンテナ船事業	107	108	△ 1
	877	51	827
その他	28	63	△ 35
	△ 1	2	△ 3
本部・調整	-	-	-
	△ 21	△ 14	△ 7
合計	1,747	1,522	226
	884	△ 10	895

■ セグメント別 主な変動ポイント

- ▶ **ドライバルク**
 - ・ 主要国の経済活動に伴う輸送需要の回復があり、市況は堅調に推移。また、前年度に実施した船隊規模適正化の効果が現出

- ▶ **エネルギー資源**
 - ・ VLCC(大型原油船)、LPG船、電力炭船及びLNG船において、中長期契約のもとで安定収益を確保

- ▶ **製品物流**
 - ・ 自動車船事業は、世界的な販売の回復により、輸送需要が増加。また、前年度に実施した船隊規模適正化の効果もあり稼働率改善
 - ・ コンテナ船市況は、旺盛な貨物需要に下支えされ、好調に推移

B. 2021年度 通期業績予想と取組み

B-1 : 2021年度通期業績予想及び変動要素

■ 連結 通期業績予想

(億円)

売上高及び段階損益	2021年度					2020年度		前年同期比		2021/6/22開示比			
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想	上期 実績	通期 実績	上期 増減額	通期 増減額	上期 予想	通期 予想	上期 増減額	通期 増減額
売上高	1,747	1,653	3,400	2,900	6,300	3,001	6,255	399	45	2,975	5,700	425	600
営業損益	24	66	90	△ 50	40	△ 102	△ 213	192	253	70	0	20	40
経常損益	884	1,116	2,000	750	2,750	100	895	1,900	1,855	1,590	2,000	410	750
親会社株主に帰属する 当期純損益	1,020	1,120	2,140	510	2,650	96	1,087	2,043	1,563	1,700	1,900	440	750
為替レート(/\$)	¥109.80	¥106.86	¥108.33	¥105.00	¥106.67	¥106.82	¥105.79	¥1.51	¥0.88	-	-	-	-
燃料油価格(/MT)	\$479	\$528	\$503	\$406	\$455	\$353	\$363	\$151	\$92	-	-	-	-

■ 通期業績 主な変動ポイント

- ▶ 営業利益はCOVID-19感染拡大の影響を受けたドライバルク事業・自動車船事業が回復し、2020年度比253億の改善で40億円を見込む
- ▶ 経常利益はコンテナ船市況が引き続き旺盛な貨物需要により堅調に推移し、2,750億円を見込む
- ▶ 上期に米国の物流事業会社CENTURY DISTRIBUTION SYSTEMS, INC. の保有株式売却により、特別利益を計上
- ▶ 下期に不採算船・事業の構造改革を予定

■ 前提

- ▶ 為替レート ¥106.67/\$
- ▶ 燃料油価格 \$455/MT
- ▶ 市況前提 Appendixご参照

■ 変動影響(2Q~4Q 9か月間)

- ▶ 為替レート変動 1円変動 ±4億円
- ▶ 燃料油価格変動 10ドル変動 ±0.1億円

■ 配当

中間・期末配当につきましては現時点で未定とさせていただきます。

B-2 : セグメント別通期業績予想

■ 連結 通期業績予想

(億円)

セグメント (上段：売上高) (下段：経常損益)	2021年度					2020年度		前年同期比	
	1Q 実績	2Q 予想	上期 予想	下期 予想	通期 予想	上期 実績	通期 実績	上期 増減額	通期 増減額
ドライバルク	597	653	1,250	980	2,230	880	1,820	370	410
	9	61	70	55	125	△ 93	△ 91	163	216
エネルギー資源	204	191	395	345	740	378	776	17	△ 36
	9	6	15	25	40	34	11	△ 19	29
製品物流	919	782	1,700	1,520	3,220	1,617	3,397	83	△ 176
	888	1,067	1,955	710	2,665	187	1,045	1,768	1,619
うち、コンテナ船事業	107	93	200	190	390	213	422	△ 13	△ 32
	877	1,048	1,925	665	2,590	215	1,038	1,710	1,552
その他	28	27	55	55	110	125	262	△ 71	△ 152
	△ 1	1	0	0	0	6	11	△ 6	△ 10
本部・調整	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	△ 21	△ 19	△ 40	△ 40	△ 80	△ 35	△ 81	△ 5	1
合計	1,747	1,653	3,400	2,900	6,300	3,001	6,255	399	45
	884	1,116	2,000	750	2,750	100	895	1,900	1,855

■ セグメント別 主な変動ポイント

▶ ドライバルク

- 各国の経済支援政策、COVID-19感染拡大の抑制策により、世界経済の回復基調が続くことが期待され、原材料を中心としたばら積み貨物の海上輸送需要も堅調に推移していくことが見込まれる

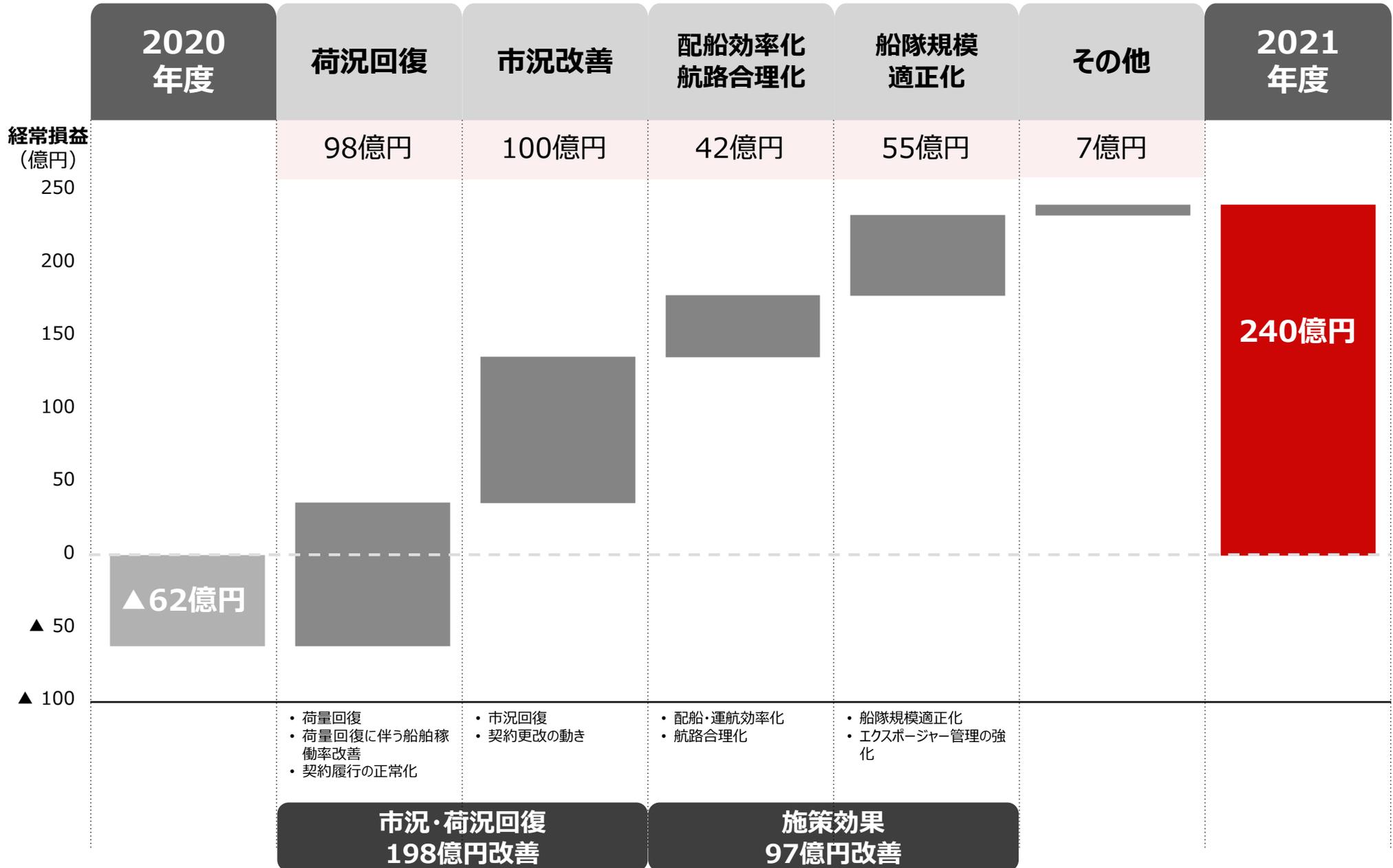
▶ エネルギー資源

- VLCC(大型原油船)、LPG船、電力炭船及びLNG船において、中長期契約のもとで安定収益の確保を見込む

▶ 製品物流

- 自動車船事業において、COVID-19感染拡大の影響から荷量は回復基調を継続
- 昨年度の船隊規模適正化、航路網再編の取組みなどによる効果も現出
- コンテナ船市況は、引き続き旺盛な貨物需要が継続するが、サプライチェーンの混乱は徐々に解消に向かう

B-3 : 2021年度自営事業セグメントの改善ポイント (2020年度比)



B-4 : 企業価値向上への取組み

ONE設立によるコンテナ船構造改革完遂

- 2016年10月 事業統合発表
- 2018年度 ONE営業開始
- 2019年度 1,100億円のシナジー創出
黒字化達成
- 2020年度 業界トップクラスの収益性達成(次頁参照)
- 2021年度 巣ごもり特需等の後押しで更に改善



ONEの収益力

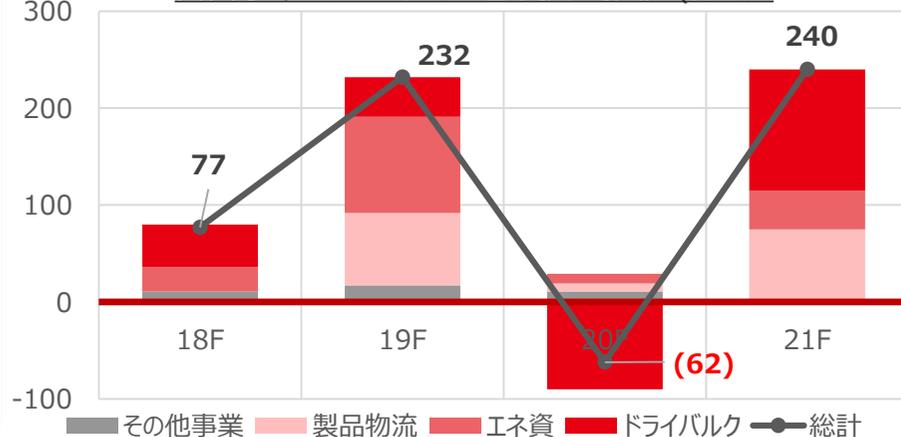
- 更なる競争力向上・企業価値向上へむけて事業計画、投資計画、配当方針を含む資本政策を策定中



自営事業の収益力

- 船隊適正化、サービス強化等の施策による収益力の向上

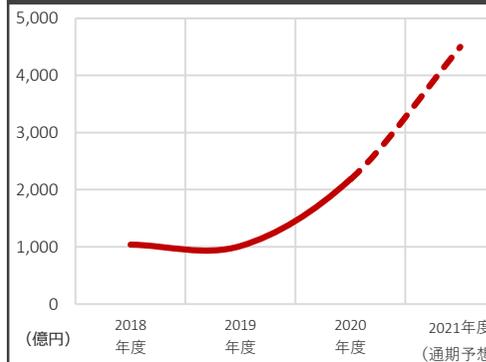
自営事業セグメント別 経常損益推移 (億円)



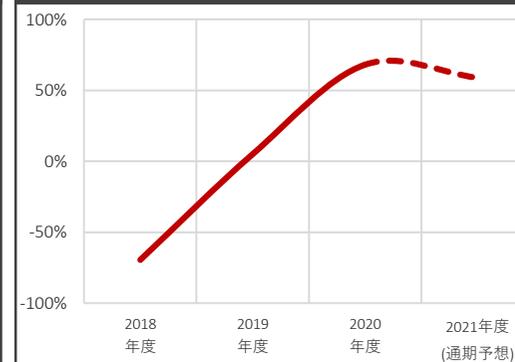
更なる収益力向上



自己資本の改善



ROEの改善



企業価値向上に向けた経営課題

成長戦略

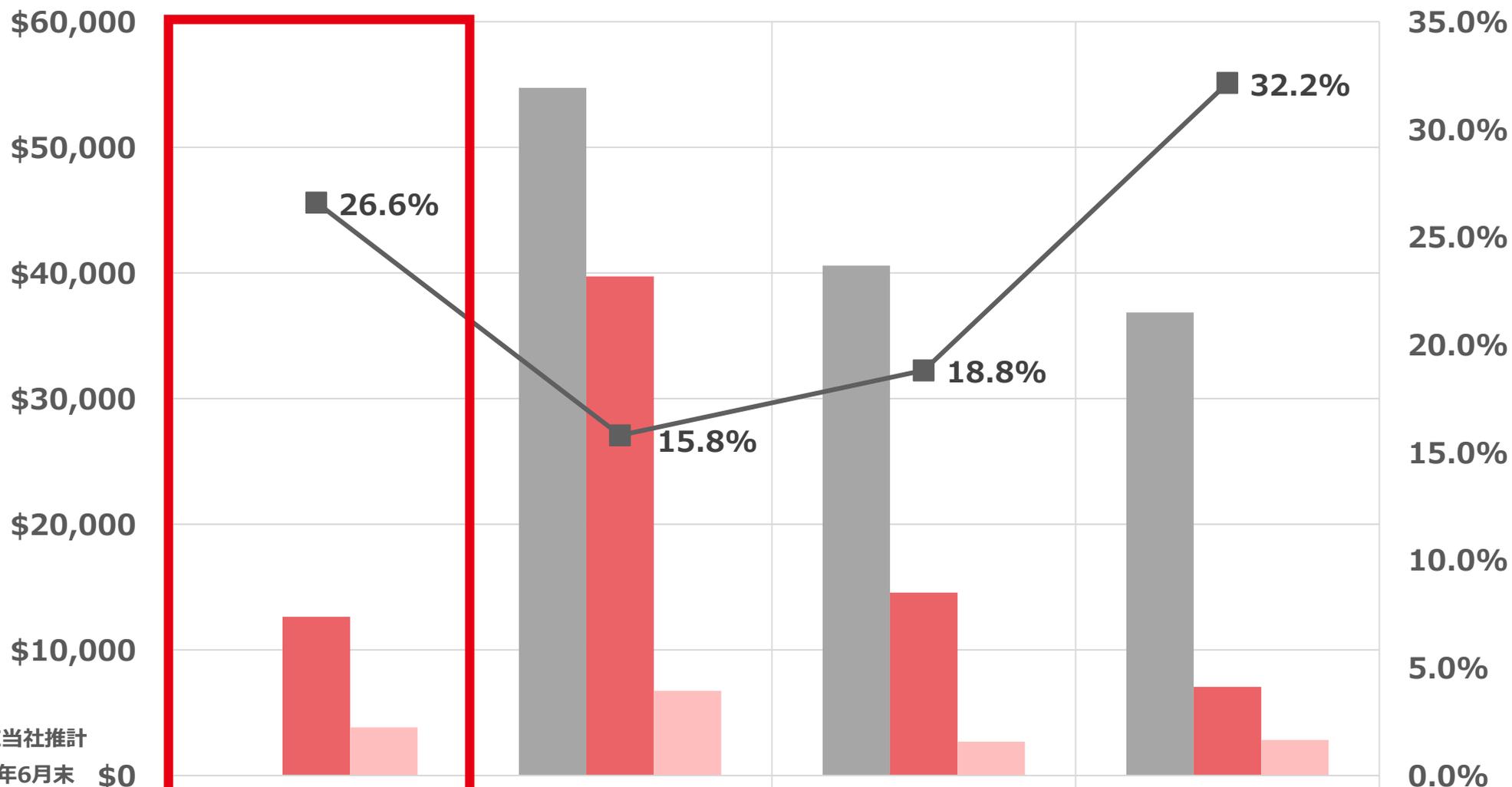
～コアバリューの再定義による成長戦略策定と規律ある投資の強化～

財務体質の一層の強化

株主還元

- ▶ 想定より早い財務基盤の強化に基づき、成長戦略を盛り込んだ新たな経営計画を策定中
- ▶ 適正資本レベルも考慮した株主還元策の検討

B-5 : 主要コンテナ船会社 2020年度通期 収支実績比較



※公開情報を基に当社推計

※時価総額：21年6月末 \$0

※船隊規模：21年3月末

■ 時価総額 (百万ドル)

■ 総売上 (百万ドル)

■ EBIT (百万ドル)

■ EBITマージン (%)

N/A

\$12,640

\$3,831

26.6%

A社

\$54,739

\$39,740

\$6,731

15.8%

B社

\$40,598

\$14,561

\$2,700

18.8%

C社

\$36,861

\$7,054

\$2,828

32.2%

| Appendix

市況実績・前提/エクスポージャー比率

■ ドライバルク市況実績・前提

ドライバルク市況	2020年度					2021年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
CAPE	\$9,950	\$20,750	\$16,950	\$17,150	\$16,300	\$31,100	\$35,000	\$28,000	\$16,000	\$27,550
PANAMAX	\$6,050	\$11,750	\$10,700	\$17,150	\$11,500	\$24,700	\$30,000	\$25,000	\$15,000	\$23,700
HANDYMAX	\$5,500	\$9,950	\$10,750	\$16,650	\$10,750	\$25,550	\$30,000	\$25,000	\$15,000	\$23,900
SMALL HANDY	\$3,250	\$7,150	\$9,200	\$14,650	\$8,600	\$20,550	\$24,000	\$21,000	\$15,000	\$20,150

■ 油槽船市況実績・前提

油槽船市況 (WS)	2020年度					2021年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
VLCC (中東/日本)	94 \$107,850	35 \$19,750	29 \$10,900	33 \$5,750	47 \$36,050	33 \$4,850	41 \$10,800	50 \$30,000	50 \$30,000	44 \$18,900
AFRAMAX (南方/日本)	119 \$26,350	69 \$9,650	54 \$4,650	73 \$2,650	79 \$10,850	84 \$5,000	121 \$14,350	126 \$21,000	126 \$21,000	114 \$15,350

■ 期末運航隻数規模

船型	2019年度末	2020年度末	2021年度 6月末
CAPE	93	86	90
中・小型船	92	88	88
チップ船	10	7	6
合計	195	181	184

船型	2019年度末	2020年度末	2021年度 6月末
VLCC	6	6	6
LPG船	5	4	4
他油槽船	6	6	6
電力炭船	29	26	26
LNG船	47	44	43
合計	93	86	85

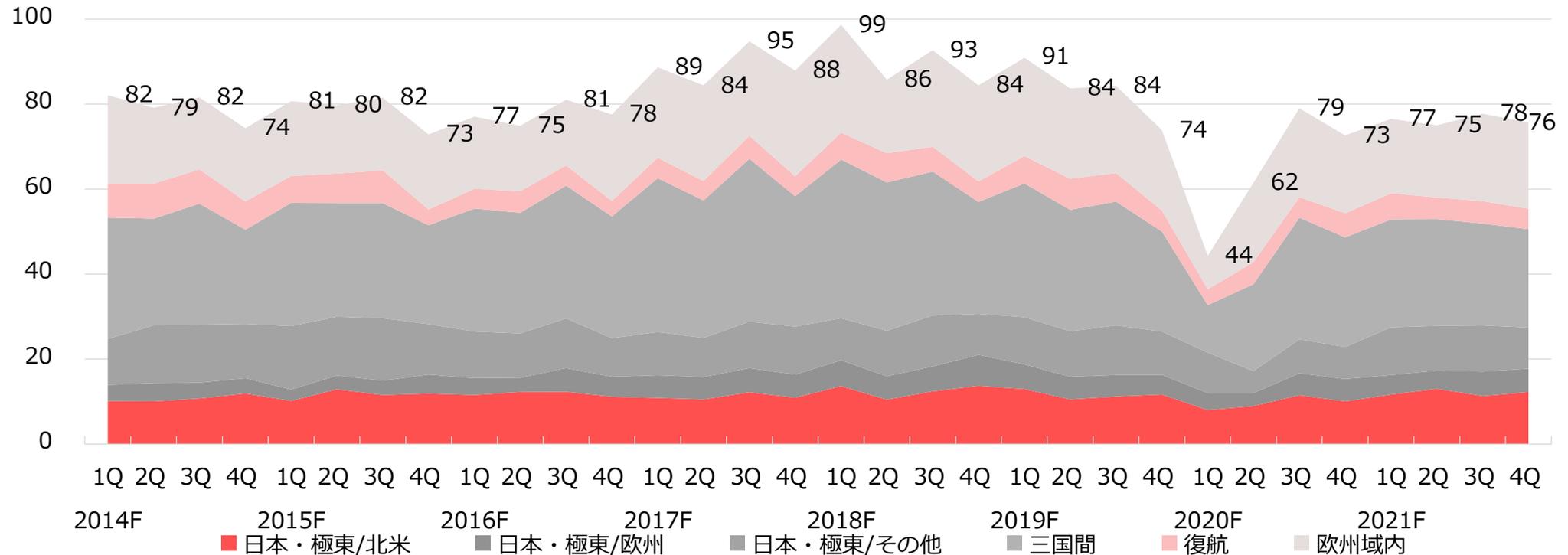
■ 2021年度：運航規模におけるエクスポージャー率

船型	エクスポージャー率
CAPE	14%
中・小型船	15%
チップ船	0%
VLCC	0%
LPG船	0%
他油槽船	67%
電力炭船	7%

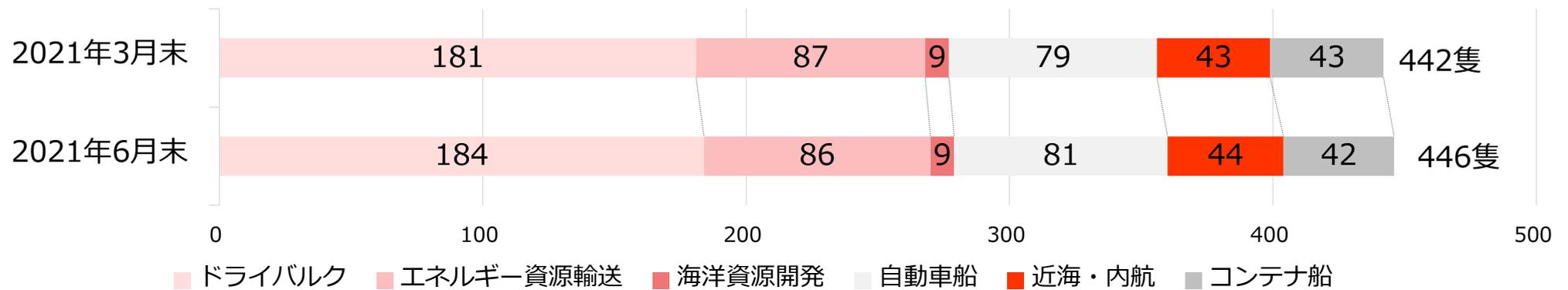
自動車船航路別積高実績・前提

輸送台数 (千台)	2020年度					2021年度				
	1Q実績	2Q実績	3Q実績	4Q実績	通期実績	1Q実績	2Q予想	3Q予想	4Q予想	通期予想
往航	215	172	247	228	862	275	278	279	274	1,107
復航	37	51	48	57	193	61	51	53	48	213
三国間	112	204	286	258	860	254	251	240	231	976
欧州域内	79	187	209	183	659	175	170	206	203	754
合計	443	615	790	726	2,575	765	750	777	757	3,049
船隊規模 (隻数)	84	76	75	79	79	81	79	79	78	78

(10,000 Units)



グループ船隊構成



船種	2021年6月末						2021年3月末	
	所有船		備船		合計		合計	
	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン	隻数	重量トン
ドライバルク	52	6,290,705	132	17,594,423	184	23,885,128	181	23,087,036
電力炭船	7	616,440	20	1,802,174	27	2,418,614	27	2,418,614
LNG船	42	3,579,351	1	77,163	43	3,656,514	44	3,731,623
油槽船	11	1,719,494	5	776,679	16	2,496,173	16	2,496,362
オフショア支援船	6	29,186	0	-	6	29,186	6	29,186
海洋掘削船	1	-	0	-	1	-	1	-
FPSO	1	-	0	-	1	-	1	-
LNG燃料供給船	1	2,431	0	-	1	2,431	1	2,431
自動車船	33	442,571	48	894,552	81	1,337,123	79	1,296,617
近海・内航	26	236,943	18	238,900	44	475,843	43	471,923
コンテナ船	9	656,626	33	3,235,882	42	3,892,508	43	3,963,794
合計	189	13,573,747	257	24,619,773	446	38,193,520	442	37,497,586

* 所有船の隻数は共有船を含み、重量トン数は共有船の当該船舶における他社持分を含む

* 基幹船隊に加え、期末時点の短期・スポット備船を含んだ隻数

グループ運航船舶/新造船竣工予定

■ グループ運航船舶

セグメント	事業部門・船種	2021年3月末	2021年6月末
ドライバルク	CAPE SIZE	82	86
	OVER PANAMAX	4	4
	PANAMAX	50	50
	HANDYMAX	31	34
	SMALL HANDY	7	4
	CHIP	7	6
	セグメント合計		181
エネルギー資源	原油タンカー/VLCC	6	6
	原油タンカー/AFRAMAX	3	3
	ケミカル船	3	3
	LPG船	4	4
	合計	16	16
	LNG船	44	43
	電力炭船	27	27
	オフショア支援船	6	6
	海洋掘削船	1	1
	FPSO	1	1
	LNG燃料供給船	1	1
セグメント合計		96	95
製品物流	7,000台型	15	16
	6,000台型	37	39
	5,000台型	10	10
	4,000台型	1	1
	3,000台型	5	4
	2,000台型	4	4
	2,000台型未満	7	7
	合計	79	81
	14,000TEU	12	12
	8,000TEU以上	13	13
	5,500TEU以上	6	5
	4,200TEU以上	7	7
	1,700TEU以上	5	5
	1,200TEU以上	0	0
合計	43	42	
近海・内航船	43	44	
セグメント合計		165	167
総合計		442	446

■ 新造船竣工予定 (年度別)

竣工隻数	2021	2022	2023
CAPE SIZE	1	1	2
OVER PANAMAX	2		1
HANDYMAX		1	
CHIP		1	
LNG船		2	
FPSO			1
近海・内航船	1		
合計	4	5	4

【免責事項】

本資料は投資判断の参考となる情報提供のみを目的とし、当社株式の購入や売却等を勧誘するものではありません。投資に関する決定は、投資家ご自身の判断において行われるようお願いいたします。

【見通しに関する注意事項】

本資料には将来についての予想や見通しが含まれておりますが、これらは当社が現時点で入手可能な情報に基づいており、経済動向、海運業界需給、燃料価格、為替相場等の動向により変動することをご了承下さい。

