

2014年度第3四半期決算説明資料

2015年1月30日

川崎汽船株式会社

A. 2014年度第3四半期決算概要

- A-1 第3四半期決算概要
- A-2 第3四半期累計実績のポイント
- 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

A. 2014年度第3四半期決算概要

A-1. 第3四半期決算概要

(単位:億円)

	2014年度			2013年度 9ヶ月累計	対前年 増減額
	上期実績	3Q実績	9ヶ月累計		
売上高	6,598	3,553	10,151	9,180	971
営業損益	249	154	403	241	162
経常損益	259	204	462	292	170
当期純損益	212	118	330	157	173
為替レート	¥102.52	¥112.34	¥105.80	¥98.54	¥7.26
燃料油価格	\$611	\$544	\$588	\$626	▲ \$38

(単位:億円)

主な財務指標	2014年度 3Q末	2013年度 期末	変動
自己資本	4,465	3,888	577
現預金等	2,018	2,364	▲ 346
有利子負債	5,605	6,438	▲ 833
DER	126%	166%	-40%
NET DER	80%	105%	-24%
自己資本比率	35.4%	31.0%	4%

(単位:億円)

		2014年度			2013年度 9ヶ月累計	対前年 増減額
		上期実績	3Q実績	9ヶ月累計		
コンテナ船	売上高	3,295	1,743	5,038	4,364	674
	経常損益	95	87	182	▲ 11	193
不定期専用船	売上高	2,925	1,594	4,519	4,285	235
	経常損益	175	152	327	343	▲ 16
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	186	113	299	258	41
	経常損益	▲ 6	▲ 35	▲ 41	▲ 31	▲ 10
その他	売上高	192	102	294	273	20
	経常損益	18	14	32	34	▲ 3
調整額	売上高	-	-	-	-	-
	経常損益	▲ 23	▲ 15	▲ 38	▲ 43	5
合計	売上高	6,598	3,553	10,151	9,180	971
	経常損益	259	203	462	292	170

【2014年度3Q フリーキャッシュフロー】

+541億円

(営業CF 680億円, 投資CF ▲139億円)

【2014年度3Q 前年同期比為替/燃料油影響】

為替変動: 7.26円 円安 ⇒ +51億円

燃料油価格変動: \$38 安 ⇒ +37億円

A-2. 第3四半期累計実績のポイント

<前年同期比> 増収(+971億円)・増益(+170億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前年同期比	概況
為替変動	51	為替7.26円安
燃料油変動	37	燃料油価格\$38/MT安
市況変動	17	コンテナ船市況回復・不定期専用船の市況低迷
コスト変動	121	コスト削減・収支改善 (スライドA-5ご参照)
その他	▲ 56	燃料油スワップ精算、その他
合計	170	

A-3.通期業績予想

(単位:億円)

	2014年度			2013年度	対前年	前回公表	対公表
	9ヶ月累計	4Q予想	通期予想	通期	増減額	通期	増減額
売上高	10,151	3,349	13,500	12,241	1,259	12,500	1,000
営業損益	403	57	460	289	171	360	100
経常損益	462	18	480	325	155	340	140
当期純損益	330	▲ 80	250	165	85	215	35
為替レート	¥105.80	¥116.85	¥108.56	¥99.75	¥8.81	¥103.76	¥4.80
燃料油価格	\$588	\$478	\$560	\$626	▲ \$66	\$601	▲ \$41

(単位:億円)

		2014年度		
		9ヶ月累計	4Q予想	通期予想
コンテナ船	売上高	5,038	1,762	6,800
	経常損益	182	3	185
不定期専用船	売上高	4,519	1,432	5,950
	経常損益	327	63	390
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	299	71	370
	経常損益	▲ 41	▲ 14	▲ 55
その他	売上高	294	86	380
	経常損益	32	▲ 8	25
調整額	売上高	-	-	0
	経常損益	▲ 38	▲ 27	▲ 65
合計	売上高	10,151	3,348	13,500
	経常損益	462	18	480

【2014年度 4Q 収支前提】

為替レート前提 116.85円
 燃料油価格前提 \$478/MT
 (消費燃料ベース)

【2014年度 4Q 変動影響】

為替変動: 1円増減⇒±2億円
 燃料油価格変動: \$10/MT変動⇒±3億円

【配当計画】

中間: 2.5円 (実施済)
 期末: 2.5円 (前回公表)

A-4.通期業績変動のポイント

<前年比> 増収(+1,259億円) 増益(+155億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前年比	概況
為替変動	79	為替8.81円安
燃料油変動	86	燃料油価格\$ 66/MT安
市況変動	▲ 40	主に不定期専用船の市況低迷
コスト変動	169	コスト削減の取組みは順調に進捗(スライドA-5ご参照)
その他	▲ 139	燃料油スワップ精算、その他
合計	155	

<前回公表比> 増収(+1,000 億円) 増益(+140億円)

(単位:億円)

損益変動要因	前回公表比	概況
為替変動	39	為替4.80円安
燃料油変動	53	燃料油価格\$41/MT安
市況変動	78	コンテナ・油槽船 市況回復
コスト変動	▲ 1	
その他	▲ 29	燃料油スワップ精算、その他
合計	140	

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 第3四半期時点で、121億円を達成
- 通期では期首目標より38億円上積み、169億円を達成見込み

単位(億円)

	期首目標		上期実績	3Q実績	3Q累計	進捗率	通期見込	通期 達成率見込
	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	28	62	90	117%	125	162%
不定期専用船・その他	54	24	21	10	31	57%	43	80%
合計	131	46	49	72	121	92%	169	129%

B. 部門別業績動向

B-1. 部門別業績動向

コンテナ船

<14F3Q累計実績> 前年同期比 増収・黒字回復

運賃市況は東西航路を中心に安定的に推移、荷動きも堅調
高収益貨物への取組みやコスト削減に努め、黒字回復達成

<今後のポイント>

- ・北米西岸港での労使交渉長期化に伴う影響
- ・運航費削減をはじめとしたコスト削減への取組みを継続
- ・欧州での景気減速に伴う荷動きへの影響、及び中国旧正月明けの市況動向

	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実績	上期実績	3Q実績	
売上高(億円)	1,419	1,524	1,421	1,460	5,824	1,584	1,711	3,295	1,743	
経常損益(億円)	▲ 0	15	▲ 26	10	▲ 1	22	73	95	87	
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	98	96	93	99	96	97	102	100	104
	欧州往航	62	76	71	83	73	78	78	78	65
積高(万TEU)	北米往航	19.4	21.0	19.8	17.4	77.7	21.3	23.0	44.3	21.9
	欧州往航	12.1	12.2	11.1	10.4	45.8	12.7	12.9	25.6	12.0
スペース(万TEU)	北米往航	21.4	23.1	20.6	19.2	84.3	21.7	23.1	44.8	22.3
	欧州往航	12.9	13.4	11.5	11.4	49.2	13.4	13.9	27.3	13.5
消席率(%)	北米往航	91%	91%	96%	91%	92%	98%	100%	99%	98%
	欧州往航	94%	91%	96%	91%	93%	95%	92%	93%	89%

B-2. 部門別業績動向 不定期専用船 ドライバルク

<14F3Q累計実績> 前年同期比 増収・減益

大型船: 鉄鉱石供給量減少の影響を受け市況は想定より低迷するも、影響は軽微

中小型船: 市況は石炭輸送量鈍化の影響などにより船舶余剰感の解消には至らず

<今後のポイント>

- ・季節的要因による鉄鉱石輸送需要の落ち込み
- ・全船型で厳しい市況展開が継続
- ・引き続き効率的配船・運航コスト削減など収支改善策を徹底
- ・中長期契約の積増しにより市況低迷の影響を受け難い収益構造強化

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実績	3Q実績	4Q予想	通期予想
ケープ(170型)	\$6,300	\$19,100	\$27,400	\$16,200	\$17,300	\$11,900	\$13,000	\$14,100	\$8,300	\$11,800
パナマックス(74型)	\$7,800	\$9,000	\$14,300	\$10,500	\$10,400	\$6,300	\$5,900	\$8,300	\$8,000	\$7,100
ハンディ(53型)	\$9,300	\$9,800	\$14,200	\$11,600	\$11,200	\$9,000	\$8,900	\$9,800	\$8,700	\$9,100
スモール(28型)	\$7,400	\$7,500	\$9,500	\$9,300	\$8,400	\$7,800	\$6,500	\$7,100	\$7,300	\$7,200

(*)4T/C Average

B-3. 部門別業績動向 不定期専用船 自動車船

<14F3Q累計実績> 前年同期比 増収・減益

輸送台数: 2,428千台(前年同期比約3%減)

欧州・北米出しの極東向けや大西洋域内の完成車荷動きは堅調に推移

日本出し貨物は全般的に漸減傾向

配船及び運航効率改善に継続的に取り組み

<今後のポイント>

- ・完成車の海上輸送需要は世界的に堅調に推移
- ・トレード構造の変化に対応した東南アジア諸国出し、及び大西洋域内などの事業強化

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	2Q実績	3Q実績	3Q累計
往航	264	265	288	280	1,095	248	280	281	809
復航	86	76	86	90	337	80	83	80	243
三国間	310	289	279	221	1,099	285	251	285	821
欧州域内	201	189	168	188	746	208	178	170	556
合計	861	818	820	778	3,278	821	791	816	2,428
船隊規模(隻数)	96	97	98	98	-	98	96	97	-

B-4. 部門別業績動向 不定期専用船

LNG船・油槽船

<14F3Q累計実績> 前年同期比 増収・増益

【LNG船】 中長期契約のもと、順調稼動

【油槽船】 大型原油船/LPG船 : 中長期契約のもと順調稼動、市況連動もあり
 中型原油船/石油製品船: 市況の回復により収支改善

<今後のポイント>

【LNG船】 中長期契約による安定稼動

【油槽船】 大型原油船/LPG船 : 中長期契約のもと、安定収益の確保、市況回復も寄与
 中型原油船/石油製品船: 市況回復、効率的配船により収支改善

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	2Q実績	3Q実績	4Q予想	通期予想
VLCC(中東/日本)	38 \$15,000	36 \$14,100	54 \$40,500	49 \$31,100	44 \$25,175	38 \$12,200	45 \$22,700	57 \$50,000	51 \$49,000	48 \$33,475
Aframax(南方/日本)	76 \$9,400	71 \$8,000	80 \$12,000	91 \$16,500	80 \$11,475	91 \$14,200	102 \$18,800	104 \$23,500	98 \$25,500	99 \$20,500
クリーン7万トン型(中東/日本)	84 \$9,800	92 \$13,700	82 \$9,700	79 \$8,600	84 \$10,450	88 \$14,600	106 \$20,000	111 \$26,500	96 \$23,600	100 \$21,175

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】

＜14F3Q累計実績＞ 前年同期比 増収・赤字計上

【オフショア支援船】 堅調な海底油ガス田の掘削活動に伴い、順調稼働
NOK(ノルウェークローネ)安による為替評価損発生

【ドリルシップ】 順調に稼働し、長期安定収益の確保に貢献

＜今後のポイント＞

【オフショア支援船】 北海での季節的要因や原油価格下落の影響で市況軟化の懸念
中長期契約の確保により、影響は限定的

【ドリルシップ】 長期契約にて安定収益確保を見込む

【重量物船事業】

＜14F3Q累計実績＞ 前年同期比 増収・赤字縮小

大型船:オフショア作業など収益性の高いプロジェクトの受注を確保
中小型船:市況回復

＜今後のポイント＞

- ・市況は引き続き改善傾向
- ・通期では前年度比 増収・大幅な赤字縮小を見込む
- ・収益性の高いプロジェクト貨物輸送、及びオフショア作業の受注に注力