



2016年度第3四半期決算 説明会資料

K“K”LINE
川崎汽船株式会社

2017年1月31日

A

2016年度第3四半期決算概要

- ▶ A-1 : 2016年度第3四半期決算概要
- ▶ A-2 : 2016年度第3四半期のポイント[前年同期比較]
- ▶ A-3 : 通期業績予想
- ▶ A-4 : 通期業績変動のポイント[2Q公表比較]
- ▶ A-5 : 通期業績変動のポイント[2016年度上下期比較]
- ▶ A-6 : 構造改革/コスト削減進捗

B

部門別業績動向

- ▶ B-1 : コンテナ船
- ▶ B-2 : 不定期専用船 - 自動車船
- ▶ B-3 : 不定期専用船 - ドライバルク
- ▶ 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

2016年度第3四半期決算概要



連結 2016年度第3四半期業績実績

(単位：億円)

	2016年度			2015年度	増減額 前年比
	上期実績	3Q実績	9ヶ月累計	9ヶ月累計	
売上高	4,912	2,698	7,609	9,778	▲ 2,169
営業損益	▲ 264	▲ 83	▲ 347	152	▲ 499
経常損益	▲ 361	▲ 8	▲ 369	117	▲ 486
当期純損益	▲ 505	▲ 41	▲ 546	93	▲ 639
為替レート	¥107.31	¥106.13	¥106.92	¥121.58	▲¥14.66
燃料油価格	\$226	\$279	\$244	\$325	▲\$81

事業部門別 売上高/経常損益

(単位：億円)

事業部門		2016年度			2015年度	増減額 前年比
		上期実績	3Q実績	9ヶ月累計	9ヶ月累計	
コンテナ船	売上高	2,469	1,345	3,814	4,827	▲ 1,013
	経常損益	▲ 210	▲ 29	▲ 239	▲ 42	▲ 197
不定期専用船	売上高	2,177	1,208	3,385	4,458	▲ 1,072
	経常損益	▲ 98	42	▲ 56	263	▲ 319
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	95	55	149	209	▲ 59
	経常損益	▲ 17	▲ 15	▲ 32	▲ 65	33
その他	売上高	170	90	261	285	▲ 24
	経常損益	9	10	19	12	6
調整額	売上高	-	-	-	-	-
	経常損益	▲ 45	▲ 16	▲ 61	▲ 51	▲ 11
合計	売上高	4,912	2,698	7,609	9,778	▲ 2,169
	経常損益	▲ 361	▲ 8	▲ 369	117	▲ 486

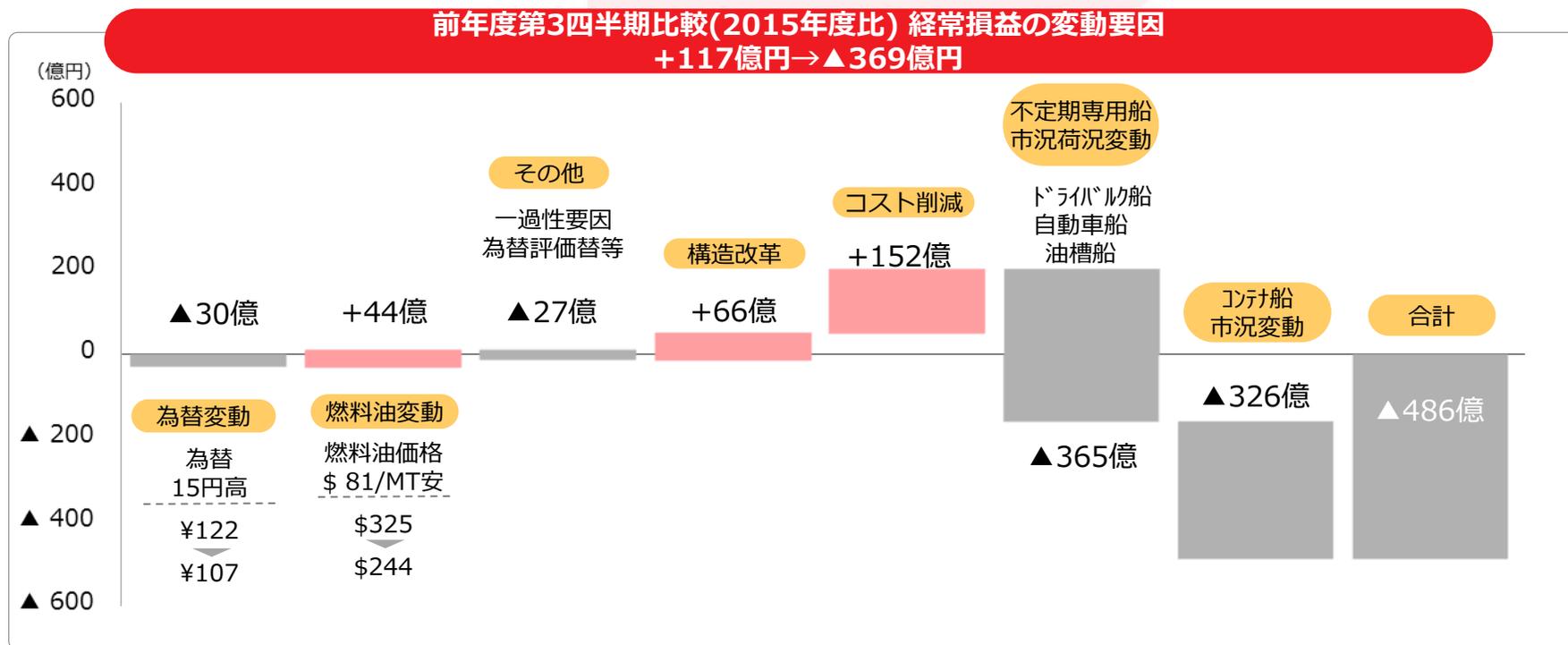
主な財務指標

	2016年度 3Q末	2015年度 期末	増減額
自己資本	3,101	3,554	▲ 453
有利子負債	5,256	5,252	4
DER	170%	148%	22%
NET DER	107%	80%	27%
自己資本比率	29%	32%	▲3%

2016年度第3四半期までの概況について

- ✓ コンテナ船：北米中心に総積高増加、厳しい市況環境継続も最悪期を脱する兆し
- ✓ 自動車船：資源国・新興国向け荷動き低迷継続
- ✓ ドライバルク：事業構造改革による競争力向上継続、市況も最悪期を脱する兆し

A-2 2016年度第3四半期のポイント [前年同期比較]



市況前提 比較

		2015年度			2016年度			9ヶ月累計差異 前年比
		上期実績	3Q実績	9ヶ月累計	上期実績	3Q実績	9ヶ月累計	
コンテナ船	北米往航運賃指数	95	87	92	71	76	73	▲19
	欧州往航運賃指数	50	43	48	44	47	45	▲3
ドライバルク	ケープ	\$9,150	\$8,000	\$8,800	\$7,400	\$12,000	\$8,900	\$100
	パナマックス	\$6,400	\$4,500	\$5,800	\$5,350	\$8,700	\$6,400	\$600
	ハンディマックス	\$7,750	\$5,700	\$7,100	\$6,450	\$8,400	\$7,100	\$0
	スモールハンディ	\$5,700	\$4,700	\$5,400	\$5,300	\$7,000	\$5,900	\$500
油槽船	VLCC(中東/日本)	\$59,500	\$92,000	\$70,300	\$29,000	\$48,000	\$35,300	▲\$35,000
	Aframax(南方/日本)	\$34,500	\$33,500	\$34,200	\$14,300	\$15,000	\$14,500	▲\$19,700
	クリーン船11万トン(中東/日本)	\$33,250	\$20,500	\$29,000	\$14,500	\$9,500	\$12,800	▲\$16,200

A-3 通期業績予想

連結 2016年度通期業績予想

	2016年度			2015年度 通期実績	2016年度 2Q公表通期
	上期実績	下期予想	通期予想		
売上高	4,912	5,188	10,100	12,439	9,700
営業損益	▲ 264	▲ 166	▲ 430	94	▲ 440
経常損益	▲ 361	▲ 109	▲ 470	33	▲ 540
当期純損益	▲ 505	▲ 435	▲ 940	▲ 515	▲ 940
為替レート	¥107.31	¥109	¥108.23	¥120.78	¥103.66
燃料油価格	\$226	\$293	\$260	\$295	\$268

(単位：億円)

増減額	
前年比	2Q公表比
▲2,339	400
▲524	10
▲503	70
▲425	-
▲¥12.55	¥4.57
▲\$35	▲\$8

事業部門別 売上高/経常損益

事業部門		2016年度			2015年度 通期実績	2016年度 2Q公表通期
		上期実績	下期予想	通期予想		
コンテナ船	売上高	2,469	2,631	5,100	6,149	4,830
	経常損益	▲ 210	▲ 110	▲ 320	▲ 100	▲ 360
不定期専用船	売上高	2,177	2,323	4,500	5,676	4,320
	経常損益	▲ 98	38	▲ 60	247	▲ 90
海洋資源開発 及び重量物船	売上高	95	80	175	247	200
	経常損益	▲ 17	▲ 23	▲ 40	▲ 66	▲ 30
その他	売上高	170	155	325	368	350
	経常損益	9	21	30	18	10
調整額	売上高	-	-	-	-	-
	経常損益	▲ 45	▲ 35	▲ 80	▲ 65	▲ 70
合計	売上高	4,912	5,188	10,100	12,439	9,700
	経常損益	▲ 361	▲ 109	▲ 470	33	▲ 540

(単位：億円)

増減額	
前年比	2Q公表比
▲ 1,049	270
▲ 220	40
▲ 1,176	180
▲ 307	30
▲ 72	▲ 25
26	▲ 10
▲ 43	▲ 25
12	20
-	-
▲ 15	▲ 10
▲ 2,339	400
▲ 503	70

2016年度通期業績予想について

- ✓ コンテナ船：厳しい市況環境継続も、最悪期を脱する兆し
- ✓ 自動車船：北米向け荷況は堅調も、資源国・新興国向け荷動き低迷継続
- ✓ ドライバルク：需給環境改善には時間掛かるも、市況は底値圏を脱する

変動影響(第4四半期)

▶ 為替・燃料油価格変動影響

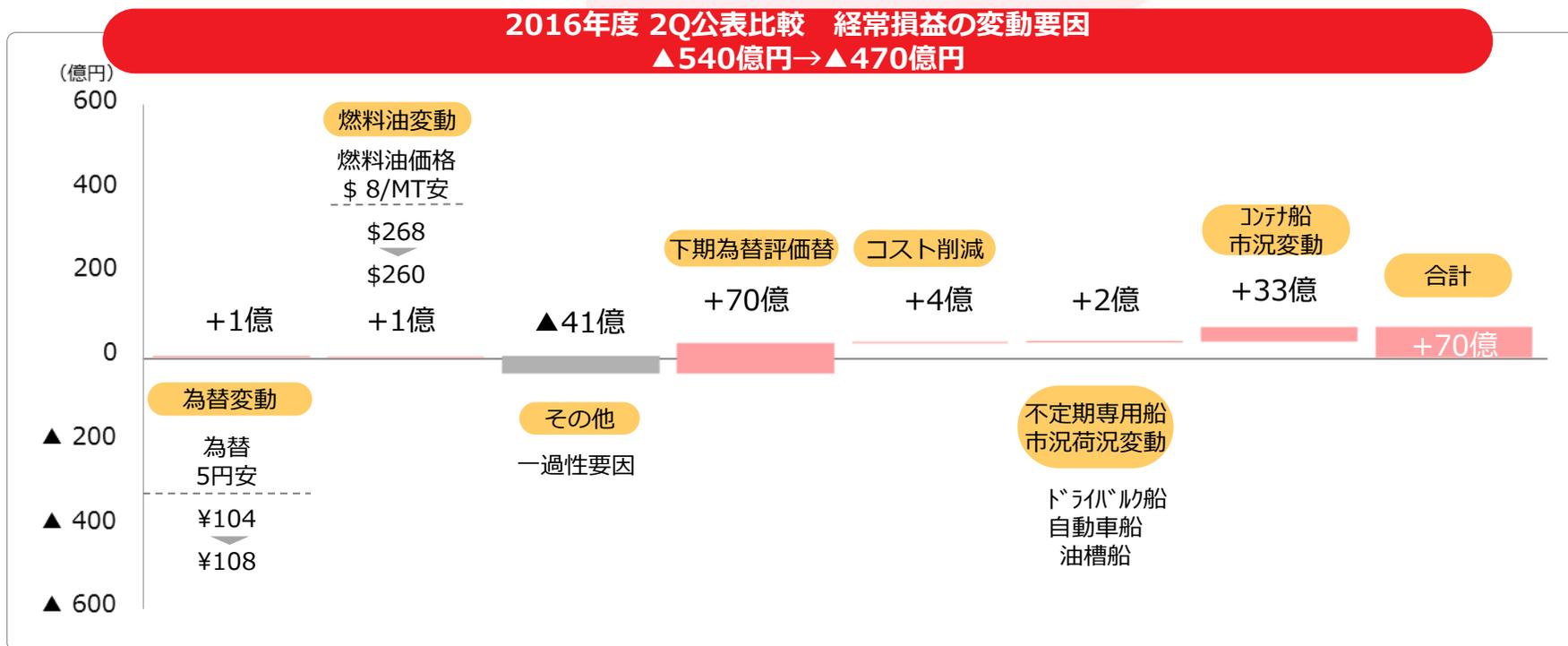
- 為替レート前提
1円増減 ±0.2 億円
- 燃料油価格前提
\$10/MT変動 ±0.8 億円

配当 (2016年度)

期末配当予想 - 無配

当期は当期純損失を見込むなか、財務体質の改善を喫緊の課題と捉え、遺憾ながら当期の期末配当予想は無配とさせていただきます。

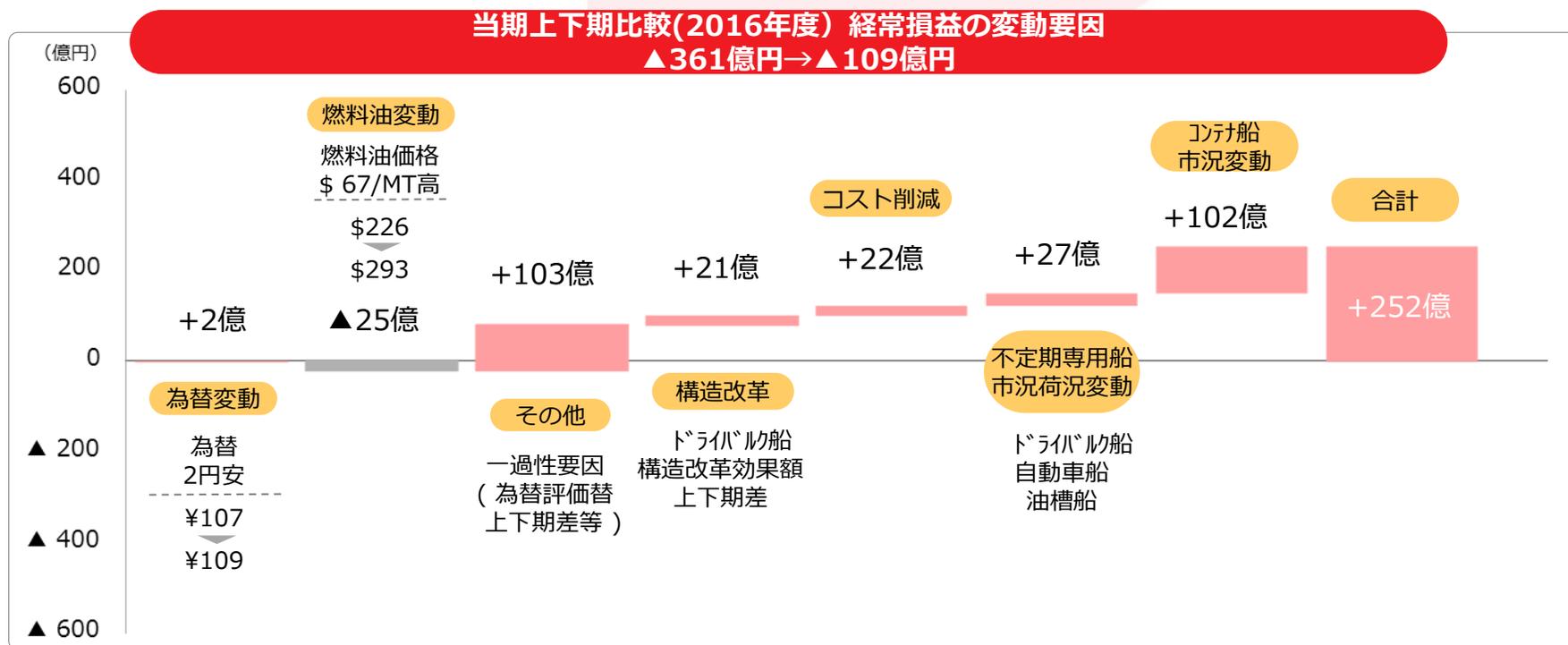
A-4 通期業績変動のポイント[2Q公表比較]



市況前提 比較

		2Q公表			2016年度			通期差異 2Q公表比
		上期実績	下期予想	通期予想	上期実績	下期予想	通期予想	
コンテナ船	北米往航運賃指数	71	73	72	71	78	75	3
	欧州往航運賃指数	44	50	47	44	48	46	▲1
ドライバルク	ケープ	\$7,400	\$12,000	\$9,700	\$7,400	\$12,000	\$9,700	\$0
	パナマックス	\$5,350	\$7,500	\$6,400	\$5,350	\$8,400	\$6,850	\$450
	ハンディマックス	\$6,450	\$6,000	\$6,200	\$6,450	\$7,200	\$6,770	\$570
	スモールハンディ	\$5,300	\$5,500	\$5,400	\$5,300	\$6,300	\$5,800	\$400
油槽船	VLCC(中東/日本)	\$29,000	\$35,000	\$32,000	\$29,000	\$41,500	\$35,000	\$3,000
	Aframax (南方/日本)	\$14,300	\$17,800	\$16,050	\$14,300	\$17,300	\$16,000	▲\$50
	クリーン船11万トン (中東/日本)	\$14,500	\$17,500	\$16,000	\$14,500	\$11,800	\$13,000	▲\$3,000

A-5 通期業績変動のポイント[2016年度上下期比較]



市況前提 比較

		2015年度			2016年度			前年比 通期差異	当年 上下期差異
		上期実績	下期実績	通期実績	上期実績	下期予想	通期予想		
コンテナ船	北米往航運賃指数	95	87	91	71	78	75	▲16	7
	欧州往航運賃指数	50	43	47	44	48	46	▲1	4
ドライバルク	ケープ	\$9,150	\$5,350	\$7,250	\$7,400	\$12,000	\$9,700	\$2,450	\$4,600
	パナマックス	\$6,400	\$3,750	\$5,100	\$5,350	\$8,400	\$6,850	\$1,750	\$3,050
	ハンディマックス	\$7,750	\$4,750	\$6,250	\$6,450	\$7,200	\$6,770	\$520	\$750
	スモールハンディ	\$5,700	\$4,050	\$4,900	\$5,300	\$6,300	\$5,800	\$900	\$1,000
油槽船	VLCC(中東/日本)	\$59,500	\$76,250	\$68,000	\$29,000	\$41,500	\$35,000	▲\$33,000	\$12,500
	Aframax (南方/日本)	\$34,500	\$32,250	\$33,000	\$14,300	\$17,300	\$16,000	▲\$17,000	\$3,000
	クリーン船11万ト (中東/日本)	\$33,250	\$21,600	\$28,000	\$14,500	\$11,800	\$13,000	▲\$15,000	▲\$2,700

事業構造改革

● 期首における事業構造改革 計画

- ▶ 2015年度 構造改革費用(特別損失) ▶ 約▲340億円
- ▶ 2016年度 構造改革費用(特別損失) ▶ 約▲350億円

- ▶ 合計 ▶ 約▲690億円

(単位：億円)	収益向上額	
	2016年度	2017年度
2015年度/2016年度 構造改革	100	135

● 2016年度第3四半期末における実施状況

(単位：億円)	収益向上額	
	2016年度	2017年度
現在までの積上げ済み	93	99
最新通期計画	100	135

✓ ドライバルク基幹船隊規模推移

(単位：隻)	14年度末	16年度末	
	実績	計画	14年度比
ドライバルク基幹船隊数	218	184	▲34
内数、中小型船	96	72	▲24

コスト削減/収支改善計画

● 16年度 期首目標 188億円

● 16年度 最新通期見込み 203億円

		最新見込み				期首目標比	達成率	
		上期実績	3Q実績	4Q見込	下期見込			
コンテナ船	航路合理化							
	運航経費削減	209	90	62	56	118	27	73%
	コスト削減							
	収益改善	▲ 32	▲ 10	▲ 11	▲ 11	▲ 22	▲ 15	65%
	合計	177	80	51	45	96	12	75%
	不定期専用船・その他	26	10	10	6	16	4	76%
	合計	203	91	61	51	113	16	75%

[取組み内容]

- 航路合理化：大型船投入による東西航路配船合理化・南米東岸航路整理 等
- 運航経費削減・コスト削減：コンテナ等機器管理強化・北米内陸費用削減・木目細かいYIELD MANAGEMENT強化 等
- 収益改善：リーファー貨増強による収益性の向上(市況影響を受けて前年比効果は低下)

部門別業績動向



B-1 部門別業績動向 コンテナ船

2016年度第3四半期累計実績

- 10月国慶節後の閑散期も含め、荷動き全体は堅調に推移するも、需給ギャップの解消までには至らず
- 北米航路：供給増はあるものの、需要は緩やかに拡大し消席率や短期運賃市況に回復の兆し
- 欧州航路：需給ギャップは改善しておらず、一部で市況の底入れが見られたが、回復は力強さには欠けた

2016年度4Q以降の取組み

- 運賃市況は底入れが見られるが、季節要因による荷況落ち込みや燃油価格上昇もあり、市況動向に注意が必要
- 需給変動にあわせた確実な減便対応と、徹底した各種コスト削減、消席率改善及び収益性の高い特殊貨物の強化を進める
- 2017年4月の「ザ・アライアンス“THE Alliance”」立ち上げに向け、顧客ニーズに応える、より強力なネットワークの構築準備

		2015年度					2016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
売上高 (億円)		1,717	1,659	1,451	1,322	6,149	1,222	1,247	1,345	1,286	5,100
経常損益 (億円)		41	▲ 10	▲ 74	▲ 57	▲ 100	▲ 123	▲ 87	▲ 29	▲ 81	▲ 320
運賃推移 08年1Q=100	北米往航	97	93	87	86	91	73	71	76	79	75
	欧州往航	49	51	43	43	47	40	47	47	49	46
積高 (万TEU)	北米往航	24.3	24.8	21.0	19.7	89.8	23.3	26.6	26.4	23.1	99.3
	欧州往航	10.3	10.3	10.1	10.0	40.6	10.0	10.4	10.6	9.9	40.8
スペース (万TEU)	北米往航	24.3	26.2	25.8	24.5	100.9	26.5	27.7	27.0	26.3	107.6
	欧州往航	12.1	12.4	12.5	12.7	49.7	11.4	11.7	11.6	11.2	45.9
消席率 (%)	北米往航	100%	95%	81%	80%	89%	88%	96%	97%	88%	92%
	欧州往航	85%	83%	81%	79%	82%	88%	89%	91%	88%	89%

B-2 部門別業績動向

不定期専用船 - 自動車船

2016年度第3四半期累計実績

- 9ヶ月間 輸送台数：2,327千台（前年同期比3.8%減）
- 世界の完成車海上輸送需要：
 - 欧米向け輸送の緩やかな拡大あり、全体量は堅調に推移したが、中近東・中南米・ロシア・アフリカなど資源国向けや、中国経済動向を背景とするアジア向け貨物が軟調に推移
- 日本出し完成車輸送量：新興国向け輸送量減少も、欧州・北米向け等が堅調で、全体として漸減傾向に歯止め

2016年度4Q以降の取組み

- 完成車海上輸送需要は、太平洋・大西洋共に北米向けは堅調に推移。資源国・新興国向け荷動き回復には時間を要する
- 短期備船による調整など、荷動き需要に即した運航船腹調整を実施
- 7,500台超自動車船15隻をはじめとする次世代大型船効果による競争力向上を進める
- HIGH&HEAVY貨物(背高・重量貨物)増量の取組みの継続と収益拡大
- 新たな輸送需要に対応した新規ルート開設・取込みによる事業基盤の拡大を進める

輸送台数 (千台)	2015年度					2016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
往航	278	300	296	282	1,156	265	261	296	245	1,067
復航	63	70	77	37	247	47	50	48	36	181
三国間	290	267	271	233	1,060	289	283	312	292	1,176
欧州域内	176	161	171	177	685	170	154	151	165	641
合計	807	797	815	729	3,149	771	748	807	738	3,065
船隊規模 (隻数)	98	102	101	102	102	100	97	95		

B-3 部門別業績動向

不定期専用船 - ドライバルク

2016年度第3四半期累計実績

- 大型船 - 中国向け鉄鉱石、石炭の海上荷動き量増加も、供給面の調整鈍化により上値の重い展開が続く
- 中小型船 - 歴史的市況低迷からは底打ちし回復基調を維持したものの、船腹余剰の状態は継続
- 中小型船を中心とした不経済船の処分による船隊の縮小

2016年度4Q以降の取組み

- 市況は緩やかな回復を見るが、余剰船腹の処分による供給面の調整には時間を要する見込み
- 不経済船の処分等を継続し、より競争力のある船隊の構築を目指す
- 安定収益の確保と運航効率の改善に取り組み、市況の影響を受けにくい収益構造の強化

バルク市況	2015年度					2016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	\$5,800	\$12,500	\$8,000	\$2,700	\$7,250	\$6,700	\$8,000	\$12,000	\$12,000	\$9,700
パナマックス	\$5,200	\$7,600	\$4,500	\$3,000	\$5,100	\$4,900	\$5,800	\$8,700	\$8,000	\$6,850
ハンディマックス	\$6,700	\$8,800	\$5,700	\$3,800	\$6,250	\$5,800	\$7,000	\$8,400	\$6,000	\$6,770
スモールハンディ	\$5,100	\$6,300	\$4,700	\$3,400	\$4,900	\$4,800	\$5,800	\$7,000	\$5,500	\$5,800

2016年度第3四半期累計実績

▶ LNG船

- 安定収益事業として中長期契約を基盤とした順調な稼動を継続

▶ 油槽船

- VLCC及びLPG船は、安定収益事業として中長期契約を基盤とし、順調な船腹稼動
- 中型船(アフラマックス及び石油製品船)は、船腹需給悪化により市況は低迷

2016年度4Q以降の取組み

▶ LNG船

- 足元のLNG取引は低調なるも、将来需要は継続して堅調
- 既確保契約(船隊合計49隻)を拡大し、2019年度57隻を目指す

▶ 油槽船

- VLCC及びLPG船は、引き続き順調な船腹稼動を見込む
- 新興国を中心に原油需要は引き続き堅調
- 冬季需要が一服することに加え、2016年度下期から新造船竣工による供給圧力で市況は昨年度に比べ上値の重い展開と予想

油槽船市況 (WS)	2015年度					2016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
VLCC(中東/日本)	64	54	75	71	66	60	37	70	60	57
	\$63,000	\$56,000	\$92,000	\$60,500	\$68,000	\$42,000	\$16,000	\$48,000	\$35,000	\$35,000
Aframax(南方/日本)	127	107	107	129	117	101	75	97	116	97
	\$37,000	\$32,000	\$33,500	\$31,000	\$33,000	\$18,600	\$10,000	\$15,000	\$19,500	\$16,000
クリーン11万ト (中東/日本)	109	132	80	111	108	88	91	75	95	87
	\$26,500	\$40,000	\$20,500	\$22,700	\$28,000	\$14,400	\$14,500	\$9,500	\$14,000	\$13,000

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

2016年度第3四半期累計実績

- ▶ オフショア支援船
 - 原油価格低迷・海洋資源開発停滞により市況が低迷
- ▶ ドリルシップ
 - 長期契約による船腹の順調稼働により安定的収益を確保

2016年度4Q以降の取り組み

- ▶ オフショア支援船
 - 市況回復にはしばらく時間を要する見通し
 - 中長期契約の獲得とコスト削減による収益性確保に努める
 - 収益に影響を与える外貨建債務評価損益縮小に向けた対策を機会を捉え実施
- ▶ ドリルシップ
 - 引き続き船腹の順調な稼働による安定収益を計画

重量物船

2016年度第3四半期累計実績

- 市況は弱含みで推移するも、船隊規模適正化により収支悪化抑制に一定の効果

2016年度4Q以降の取り組み

- 市況は引き続き厳しいと予想
- プロジェクト向け輸送への積極的取組、配船効率化、船舶経費削減による収益性改善への取組
- 抜本的な事業構造改革の検討

Value for our Next Century

- Action for Future -