

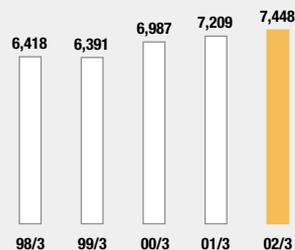
外航海運業

- ・ 船舶運航業
- ・ 船舶運航管理業
- ・ 貸船業
- ・ 客船事業

2001年度業績

同セグメントの売上高は3.3%増の7,448億円、営業利益は20.7%減の587億円となりました。円安や燃料油価格は損益へのプラス要因となりましたが、特に下期において、世界景気減速に伴う荷動きの減少からスペース供給過剰状態となって競争が激化、運賃が下落して経営環境は厳しさを増し、定期船部門の損益は大幅に悪化しました。このため下期は基幹航路において減船による船腹調整を行うと共に、コスト削減対策をさらに強化しました。不定期専用船部門は増益となりましたが、これは、三国間輸送など新規契約の獲得や運航効率化、各種専用船、油送船、その他エネルギー関連の長期契約が収益を下支えたことによります。また、客船事業はほぼ前期並に推移しました。

連結売上高
(億円)



連結売上高の内訳

外航海運業

77%

コンテナ船「えむおーえる りばていー」



フェリー内航事業

- ・ フェリーおよび内航海運業
- ・ 曳船業

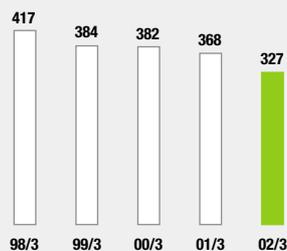
2001年度業績

同セグメントの売上高は11.1%減の327億円、営業損失は10億円となりました。フェリー事業の再構築を進め、2001年7月からは商船三井フェリー(株)が営業を開始、サービスを向上させ、不採算航路を改廃しました。しかしながら、2001年度は大幅な荷動きの減少や競争激化などにより、業績は悪化しました。フェリー事業では、特定航路地域に焦点を当てた運営体制を整備し、顧客ニーズに合致したサービスを提供していきます。また、商船三井グループの連携を一層強化し、シナジー効果の最大化も追求していきます。

フェリー「さんふらわあ とまこまい」



連結売上高
(億円)



フェリー内航事業

3%

運送代理店および港湾運送業

- ・運送代理店業
- ・港湾運送業および通関業

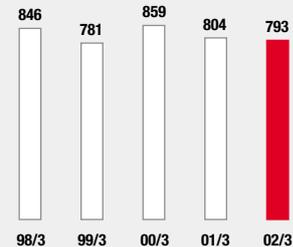
東京国際コンテナターミナル



2001年度業績

同セグメントの売上高は1.4%減の793億円、営業利益は63.7%減の12億円となりました。これは主に、主要定期航路の荷動きの鈍化による取扱量の減少などで、コンテナターミナルの損益が悪化したことによります。こうした中、2001年10月には最新鋭の設備を誇る東京国際コンテナターミナル大井新4号パースが完成しました。また、国内の物流部門においては、国内景気の低迷、競争の激化など厳しい環境にさらされましたが、前年度に行ったコスト削減などの合理化策が寄与し、損益は前期並を確保しました。

連結売上高
(億円)



運送代理店
および港湾
運送業

8%

貨物取扱業
および
倉庫業

5%

その他事業

7%

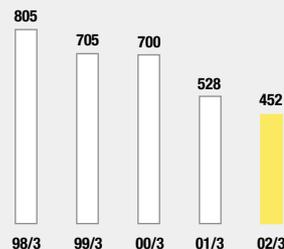
貨物取扱業および倉庫業

- ・貨物運送取扱業
- ・倉庫業

MOL Logistics (Netherlands) B.V.
head office



連結売上高
(億円)



2001年度業績

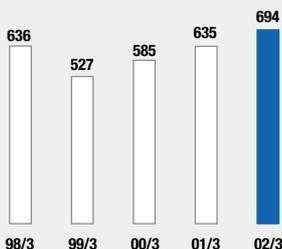
同セグメントの売上高は14.5%減の452億円、営業損失は3億円となりました。これは主に、航空貨物運送業において、コスト削減を推進したものの、米国経済の減速や国内景気低迷に伴い荷動きが減少し、損益が悪化したことによります。

その他事業

- ・不動産賃貸業
- ・金融業務
- ・その他事業



連結売上高
(億円)

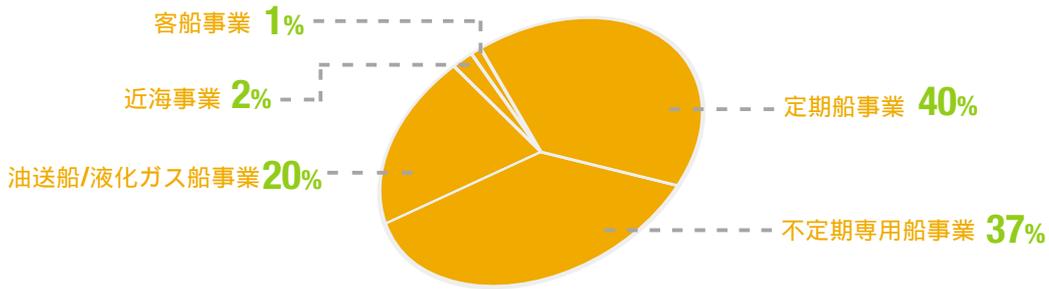


2001年度業績

同セグメントの売上高は9.2%増の694億円、営業利益は10.1%減の26億円となりました。人材派遣業においては、グループ会社2社の合併により商船三井キャリアサポート(株)を設立し、経営資源の統合を進めました。商社部門においては、船用品を中心とする営業基盤の強化に努めましたが、業績の改善には至りませんでした。旅行代理店業においては、エムオーツーリスト(株)が新たに設立され、業績の改善に寄与しました。

注:上記の数字にはセグメント間の内部売上高が含まれています。

外航海運業売上高



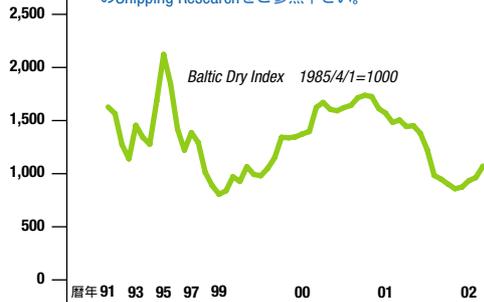
注:上記の円グラフは連結売上高の77%を占める外航海運業の内訳を示しています。

		概況
<p>定期船事業</p> <p>コンテナ船「MOL Thames」</p> 		<p>商船三井は65隻のコンテナ船の運航に加え、ターミナルや倉庫の運営、フォワーディング業務など総合的な海運サービスを提供し、世界の定期船市場をリードしています。主要航路でAPL社および現代商船と共に、世界最大の定期船船隊を誇るアライアンス(TNWA)を形成し、近年は、情報システム投資や新造船の投入などにより生産性を大幅に高め、サービス品質の向上を実現しています。</p>
<p>不定期専用船事業</p> <p>ケープサイズバルカー「Brilliant Arc」</p> 		<p>鉄鉱石、原料炭、電力炭、チップ材、穀物などを主要貨物とするバルクキャリア部門では、当社は、ケープサイズ、パナマックス、ハンディマックス、スモールハンディバルカーなど、175隻から成る世界最大級の船隊を持ち、顧客ニーズに応じた様々なサービスを提供しています。世界の約20%のシェアを誇る自動車船事業では、大西洋航路の充実を目指し、2001年3月には欧州、北米、南米、アフリカの4大陸を結ぶエクスプレスサービスを開始するなど、グローバルに広がるネットワークを基盤に、自動車メーカーの世界市場への進出および生産拠点拡大に即したサービスを展開しています。</p>
<p>油送船/液化ガス船事業</p> <p>ダブルハルVLCC「Washusan」</p> 		<p>当社は、油送船および液化ガス船では、世界最大規模の船隊を擁しています。VLCCの約2/3は国内の石油会社向けに、残りは欧米系オイルメジャー向けに貸船しています。LNG船では、現在21隻を運航し、世界市場の約30%のシェアを占めるなど、世界トップの地位を獲得しています。メタノール輸送船は約70%と高シェアを維持しており、そのほとんどが日本以外の三国間トレードとなっています。</p>
<p>近海事業</p> <p>ツインデッカー「Sun Grace」</p> 		<p>2001年7月に(株)エム・オー・シーウェイズとナビックス近海(株)の近海部門を事業統合により誕生した商船三井近海(株)は、アジア近海を中心としたトレードでツインデッカーを運航しています。新会社設立により、当社グループはアジア域内での競争力確保に成功しました。商船三井近海は45隻の運航規模を誇り、年450万トンの貨物を輸送しています。</p>
<p>客船事業</p> <p>客船「にっぽん丸」</p> 		<p>商船三井客船(株)は、約100年の間、一貫して外航客船を運航してきた日本唯一の会社です。2001年の客船事業再編により、同社は現在「にっぽん丸」1隻を運航しています。1990年に建造され、204客室を備えた「にっぽん丸」は、知名度も高く、日本国内で人気の高い客船として、ワンナイトクルーズから世界一周クルーズまでの幅広い商品を提供しています。更に2002年4月より、「ふじ丸」は、チャータークルーズ事業の日本チャータークルーズ(株)(商船三井客船(株)による出資比率50%)の運航へ移行、現在は、商船三井客船(株)運航の「にっぽん丸」と合わせて、2隻体制となっています。</p>

主要マーケット指標

不定期船マーケット

最新情報については[http://www.mol.co.jp/Shipping Research](http://www.mol.co.jp/ShippingResearch)をご参照下さい。



タンカーマーケット(VLCC)

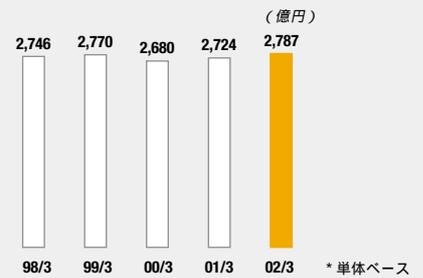
最新情報については[http://www.mol.co.jp/Shipping Research](http://www.mol.co.jp/ShippingResearch)をご参照下さい。



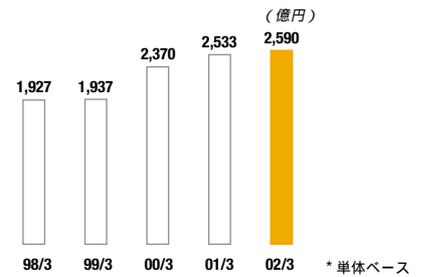
業績

定期船事業の単体売上高は、前年度比2.3%増の2,787億円となりました。増収の要因は、欧州および北米航路への大型高速船の投入や、アジアにおける新規航路開設などのサービス拡充です。しかしながら、荷動きが横ばいで推移する一方、スペース供給過剰による競争激化のため、損益は大幅に悪化しました。こうした状況に対応するため、当社は、基幹航路での船腹調整と同時に、コスト削減策を強化しました。

売上高



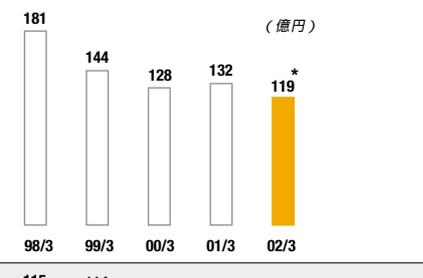
不定期船事業の単体売上高は前年度比2.2%増の2,590億円となりました。バルクキャリア事業の売上高は下半期の市況軟化の影響を受けましたが、上半期の荷動きは好調であったため、通年では売上高は増加しました。自動車船事業では、新たなサービスの開始により売上高は増加しました。



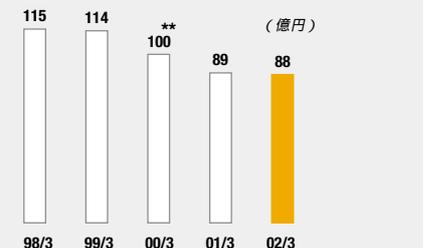
2001年夏以降のOPECの減産により、VLCCマーケットは深刻な影響を受け、低迷は長期化しました。しかしながら、当社のVLCCは長期契約が主体であるため、運賃低下の影響を最小限に食い止め、油送船事業の単体売上高は前年度比0.7%減の1,445億円にとどまりました。また、LNG船事業は、安定した収益源として成長を続けています。



商船三井近海の売上高は前年度比10.1%減の118億円となりました。日本出シアジア向け鋼材輸出が比較的堅調に推移し、燃料油価格も安定したものの、東南アジア出しの合板荷動きが低迷したこともあり、2001年7月の合併による配船効率改善効果が実現するまでには至りませんでした。



日本国内の個人消費の冷え込みが続く中で、9月11日に発生した米国同時多発テロ事件以降のチャーター・レジャークルーズ需要のさらなる低下などにより、売上高は前年度比横ばいの88億円となりました。



注：定期船、不定期専用船、油送船/液化ガス船、近海、客船事業の売上高の合計は、連結外航海運業の合計とは一致しません。

* 近海事業の売上高は当社と旧ナビックスの近海事業子会社の合計となっており、内航部門売上高を除いた数値となっています。2001年度の売上高が前年度に比べ減少しているのは、エム・オー・シーウェイズとナビックス近海の統合時期が2001年7月であることから、ナビックス近海の売上高9カ月分のみを計上していることによります。

** 1999年度には新さくら丸がサービスを終了し、ふじ丸とにっぽん丸の2隻体制となりました。