

第 5 章 受注分析

2007－2009 年重要な受注内訳

日付	船型	積載量	船主	隻数
2010年4月	Kamsarmax 型ばら積貨物船	81,000 DWT	シンガポール、 ギリシア	2
	特種船	24,000 DWT	アジア	2
2010年1月	ばら積貨物船	57,300 DWT	トルコ	4
2009年12月	ばら積貨物船	37,000 DWT	アジア	2
2009年10月	特種船－自航式浚渫船	11,800 DWT	ルクセンブルク	2
	特種船－Side Stone Dumping Vessel	6,500 DWT	ベルギー	1
2009年4月	海軍観測船	1,200 トン	韓国	1
	超大型省エネ鉱石運搬船	400,000 DWT	日本	1
2008年12月	タンカー	50,400 DWT	欧州	4
2008年9月	超大型タンカー	320,000 トン	デンマーク	8
2007年11月	プロダクトタンカー	50,000 DWT	台湾	2
	プロダクトタンカー	115,000 DWT	ギリシア	2
	プロダクトタンカー	51,000 DWT	ドバイ	1
	プロダクトタンカー	50,000 DWT	韓国	2
2007年8月	コンテナ船	12,400 TEU	欧州	9
	ばら積貨物船	81,000 DWT	欧州	8
	プロダクトタンカー	74,000 DWT	欧州	4

2010年4月、シンガポールとギリシア海運会社が発注した Kamsarmax 型ばら積貨物船はパナマックス型ばら積貨物船の改善版であり、パナマックス型ばら積貨物船より貨物を多く積載できる。ドライ貨物の輸送市場が活況である中、Kamsarmax 型ばら積貨物船は船主から人気を集めている。

2010年1月、トルコの Densa からばら積貨物船4隻を受注した。当該船は長さ190m、幅32.3m、高さ18.5mで、航海速度は14.5ノットである。現在鎮海造船所にて建造され

ており、2011年引き渡される予定である。

2009年12月、アジアで受注した2隻のばら積貨物船は長さ189m、幅30mで航海速度は14.1ノットである。同じく鎮海造船所で建造され、2011年に引渡しされる予定である。

STX造船海洋は880,000,000ドルに達する手持ち工事量を持っており、受注した船種に、海洋観測船、尾吸自航式浚渫船及びSide Stone Dumping Vessel等がある。その他、STX欧州は特種船とオフショア支援船も大量に受注している。

2009年10月に受注した自航式浚渫船は、長さ119.1m、幅23m、深さ10.8mで、海底、河川及び港より土、砂、石等を移動させる特種船である。Side Stone Dumping Vesselは石を海底から海上に移動させる特種船で、長さ115m、幅23m、深さ7mである。2011年ブサン（釜山）造船所にて竣工する予定である。

2009年4月、韓国国防部から受注した海洋観測艦は、金額が430億ウォン、重さ1,200トン、定員30人で、2012年引渡しされる予定である。その他、日本船級協会から受注した超大型省エネ鉱石運搬船は世界最大の鉱石運搬船であり、ハッチカバーの数を保証すると共に、ガソリタンク及び船体中央構造の合理的な配置が当該プロジェクトの重点事項である。

2008年12月、欧州から210,000,000ドルのタンカーを受注し、鎮海造船所にて建造される。当該タンカーは長さ183m、幅32.2m、高さ19.1mで、航海速度は15.1ノットである。2008年末は、造船市場が不況に突入したため、船価下落が見込まれている中、STX造船海洋は53,000,000ドル/隻というタンカーの受注船価（新造船の受注価格）が維持できた。

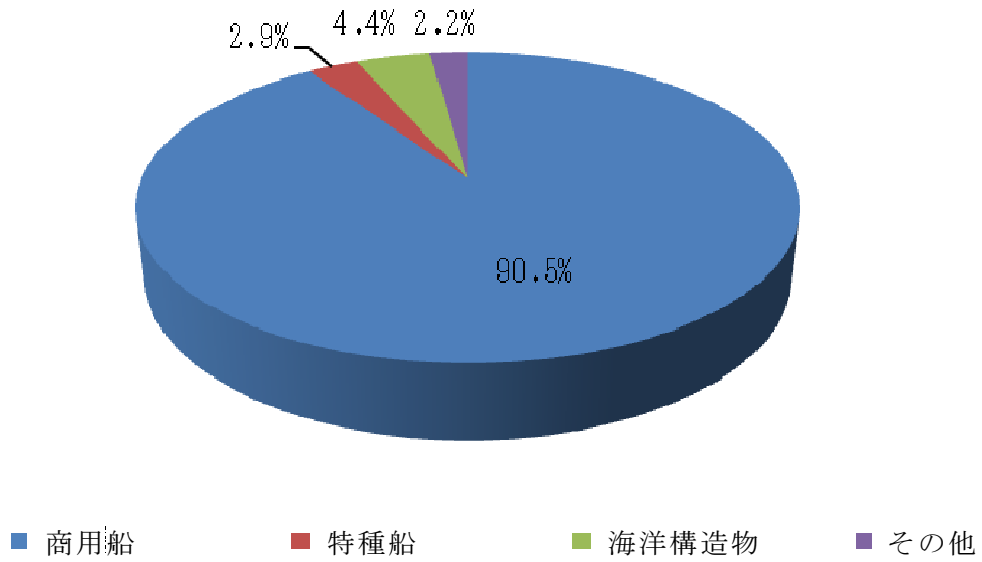
2008年、デンマークから総額13億ドルに達する超大型タンカーを受注した。当該超大型タンカーは重さ320,000トン、長さ332m、幅60m、深さ30.5mで、2012年に続々と引渡しされる見通しである。

2007年11月、総額370,000,000ドルのプロダクトタンカーを合計7隻受注した。うち、2隻は台湾のFormosa Plastics Marineから受注した50,000DWTのプロダクトタンカーで、長さ183m、幅32.2m、深さ19.1m、航海速度が15.2ノットである。ほか2隻はギリシアのLiquimar Tankers Management会社から受注した115,000DWTのプロダクトタンカーで、長さ250m、幅44.0m、深さ21.9m、航海速度は14.4ノットである。その他、Korea Line会社から51,000DWTのプロダクトタンカー1隻と50,000DWTのプロダクトタンカー2隻を受注した。

2007年8月、欧州の海運会社4社から81,000DWT級ばら積貨物船8隻を受注、当該ばら積貨物船は長さ222.0m、幅30.2m、深さ20.1mで、航海速度は14.4ノットである。その他欧州海運会社から74,000DWT級のプロダクトタンカー4隻を受注した。当該タンカーは長さ228.0m、幅32.2m、深さ20.6mで、航海速度が15.7ノットである。2007年8月末時点で、STX造船海洋の手持ち工事量は合計254隻の130億ドルである。

2009年 製品別売上高比率

商用船	特種船	海洋構造物	その他
90.5%	2.9%	4.4%	2.2%



第6章 財務分析及び予測
6.1 貸借対照表

(単位：千ウォン)

項目	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
一、資産					
流動資産					
現金預金	18,599,550	109,547,661	140,912,429	196,738,389	403,234,623
短期投資金	22,174,734	39,702,466	68,000,000	31,000,000	35,500,000
受取手形	0	0	0	0	0
売掛金	258,849,506	259,075,361	390,952,291	656,465,775	1,196,184,048
その他未収入金	5,276,395	25,860,140	30,503,737	34,167,098	64,922,557
前払金	118,064,581	159,938,629	186,898,056	393,843,992	492,429,070
貯蔵品	85,746,828	93,769,456	95,969,130	463,949,194	321,730,843
貸倒引当金	69,319,317	99,300,108	188,935,107	238,323,893	201,171,704
その他流動資産	58,024,525	51,140,918	82,516,141	1,280,549,676	1,360,131,465
流動資産合計	636,055,436	838,334,739	1,184,686,891	3,295,038,017	4,075,304,310
	---	---	---	---	---
長期投資					
長期投資	484,440,799	526,572,102	1,491,854,311	2,484,661,455	1,571,655,530
その他	---	---	---	---	---

項 目	2005 年度	2006 年度	2007 年度	2008 年度	2009 年度
固定資産					
固定資産純額	532,984,185	552,245,285	686,726,767	1,221,444,123	1,351,804,452
その他	532,984,185	552,245,285	686,726,767	1,221,444,123	1,351,804,452
固定資産合計	---	---	---	---	---
無形資産及びその他					
無形資産	3,186,177	11,183,926	11,873,955	10,556,007	9,826,836
長期貸倒引当金					
その他	29,996,827	65,696,046	154,005,527	1,605,686,082	614,243,106
無形資産及びその他資産合計	33,183,004	76,879,972	165,879,482	1,616,242,089	624,069,942
資産合計	1,686,663,424	1,994,032,098	3,529,147,451	8,617,385,684	7,622,834,234
	---	---	---	---	---

項 目	2005 年度	2006 年度	2007 年度	2008 年度	2009 年度
二、負債					
流動負債					
短期借入金	0	0	39,000,000	261,517,079	1,170,769,761
支払手形	82,360,467	56,581,197	139,930,068	492,239,511	239,179,837
未払費用					
前受金	398,752,551	459,545,147	803,035,645	1,560,066,022	1,324,804,473
未払費用（給料）					
未払配当金			26,845,913		
未払税金	0	0	90,476,170	154,604,307	150,377,605
その他未払費用	30,646,459	23,718,221	225,262,230	1,498,890,326	1,495,687,309
その他流動負債					
流動負債合計	614,686,199	713,498,259	1,324,550,026	3,967,317,245	4,380,818,985
	---	---	---	---	---
長期負債					
長期借入金	75,981,692	112,335,334	84,175,000	58,956,010	55,000,000
社債	185,544,407			0	176,347,707
その他	428,323,066	620,697,992	1,371,425,621	3,215,663,831	1,908,067,560
長期負債合計	689,849,165	733,033,326	1,455,600,621	3,274,619,841	2,139,415,267
	---	---	---	---	---
負債合計	1,304,535,364	1,446,531,585	2,780,150,647	7,241,937,086	6,520,234,252
	---	---	---	---	---

項 目	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
三、所有者权益					
资本金	149,370,855	180,000,000	180,000,000	180,000,000	180,011,737
资本剰余金	135,274,514	219,762,734	221,050,149	335,072,711	360,617,816
利益剰余金	0	0	0	0	0
繰越利益剰余金	80,539,343	107,250,243	248,727,553	267,075,448	107,434,834
その他	16,943,348	40,487,536	99,219,102	593,300,439	454,535,595
正味財産合計	382,128,060	547,500,513	748,996,804	1,375,448,598	1,102,599,982
	---	---	---	---	---
負債及び正味財産合計	1,686,663,424	1,994,032,098	3,529,147,451	8,617,385,684	7,622,834,234
	---	---	---	---	---

6.2 損益計算書

(単位：千ウォン)

項目	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
一、営業収益					
売上高	1,147,908,929	1,639,221,384	2,129,017,290	3,005,654,793	4,191,256,694
その他	1,147,908,929	1,639,221,384	2,129,017,290	3,005,654,793	4,191,256,694
	---	---	---	---	---
二、営業費用					
売上原価	1,308,767,439	1,622,750,654	2,034,186,933	2,911,196,119	4,092,502,153
販売費及び一般管理費	1,286,641,004	1,590,179,214	1,984,902,210	2,845,387,833	4,018,982,644
その他	22,126,435	32,571,440	49,284,723	65,808,286	73,519,509
	---	---	---	---	---
三、営業外損益					
財務損益	142,849,636	32,286,355	114,310,334	-58,842,925	-219,530,637
為替業務損益	-8,857,996	-8,857,996	17,620,761	50,506,508	16,451,066
投資有価証券売却益	18,193,215	4,039,152	3,851,251	-28,294,096	257,970,695
その他	21,693,329	10,713,529	-33,281,026	-893,804,074	311,473,060
	111,821,088	26,391,670	126,119,348	812,748,737	-805,425,458
	---	---	---	---	---
四、利益総額					
	-18,008,874	48,757,085	209,140,691	35,615,749	-120,776,096
減：所得税	-11,928,389	7,573,130	48,342,053	-7,382,042	34,900,992
	---	---	---	---	---
五、純利益					
	-6,080,485	41,183,955	160,798,638	42,997,791	-155,677,088

6.3 キャッシュフロー計算書

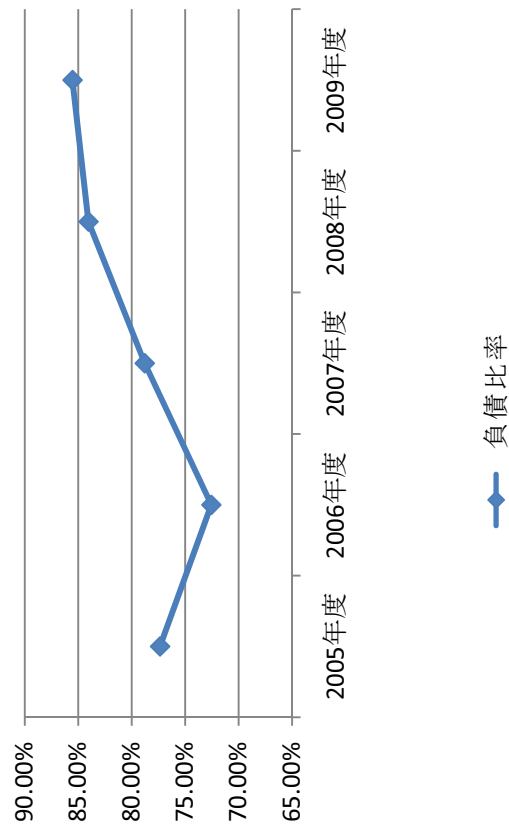
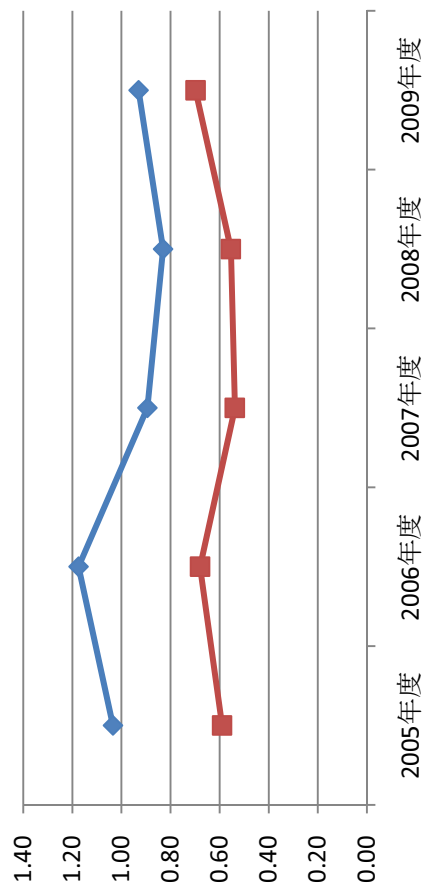
(単位：千ウォン)

項 目	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
一、営業活動によるキャッシュフロー					
純利益	-6,080,485	41,183,955	160,798,638	42,997,791	-155,677,088
減価償却費	27,332,362	33,096,799	36,956,890	39,733,781	50,715,851
為替業務損益	-21,404,069	-7,160,673	-12,297,398	78,946,272	-148,886,477
支払利息	-2,692,844	-7,535,472	30,713,489	796,927,776	-286,619,192
投資有価証券評価損	-112,911,690	-24,906,202	-117,092,933	-121,391,678	344,382,650
販売保証評価損	0	0	0	-690,393,868	573,120,021
仕入債務の増減額	-45,284,540	-226,846	-131,755,119	-259,233,662	-579,428,805
貯蔵品変動	-34,274,942	-8,022,627	-2,199,674	-367,980,064	164,899,125
金融派生商品変動	78,139,984	14,363,628	31,286,245	1,803,544,904	-1,099,855,322
販売保証増減額	0	0	0	-1,773,791,401	762,252,362
仕入債務増減額	15,149,518	-25,797,166	83,211,711	376,171,714	-248,025,413
前預け金増減額	104,658,950	314,968,292	1,013,114,391	976,767,259	-600,379,248
その他	48,744,330	-112,289,447	-16,795,005	-222,093,900	-184,877,712
営業活動によるキャッシュフロー	51,376,574	217,674,241	1,075,941,235	680,204,924	-1,408,898,520
二、投資活動によるキャッシュフロー					
短期金融商品価格変動	-17,200,000	-17,527,732	-28,297,534	37,000,000	-4,500,000

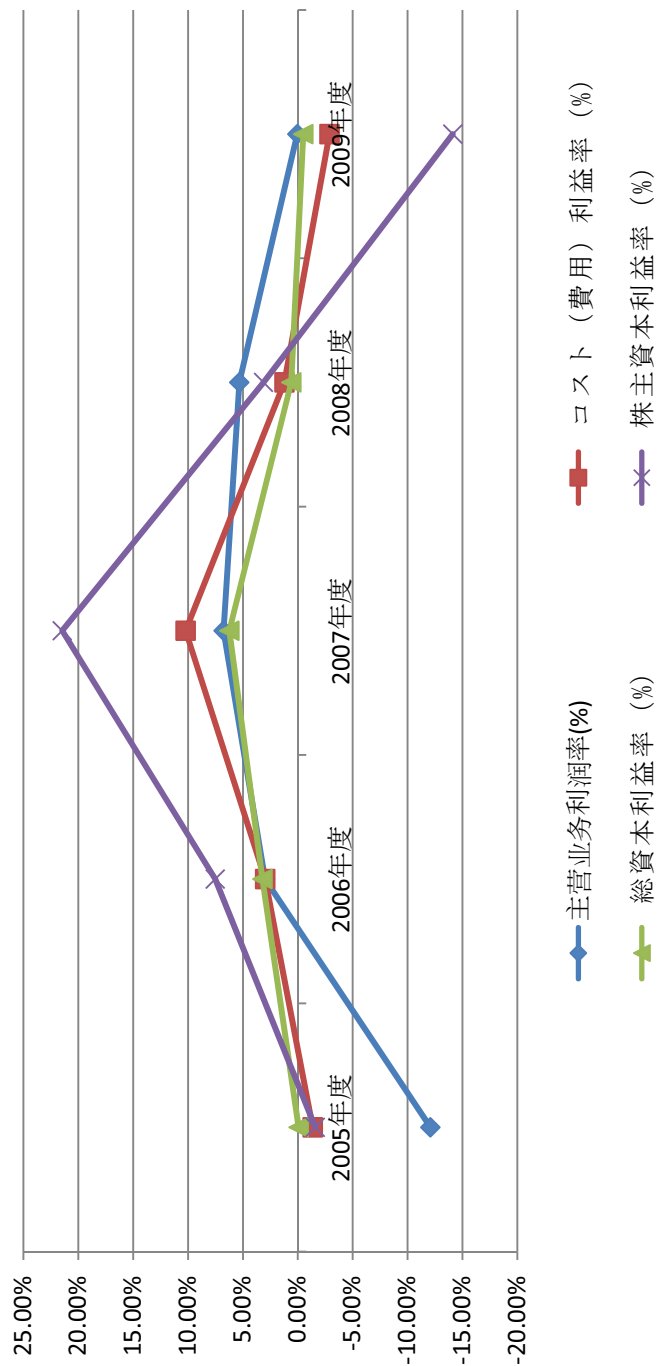
項 目	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
長期金融商品価格変動	0	0	0	0	-500
有価証券投資増減額	-52,661,800	-39,398,720	-247,258,545	-118,401,525	374,771,873
固定資産投資増減額	-61,344,174	-60,310,347	-170,670,519	207,839,702	-152,091,991
デリバティブ評価損益	0	-638,622	-454,224,363	-457,621,750	-82,893,950
その他	60,066,947	-6,730,800	-89,901,223	-583,016,076	89,930,940
投資活動によるキャッシュフロー	-71,139,027	-124,606,221	-994,352,184	-914,199,649	225,216,372
三、財務活動によるキャッシュフロー					
短期借入金増減額	-63,000,000	0	39,000,000	219,593,592	909,315,188
長期借入金増減額	-11,209,281	38,219,861	-28,257,083	19,186,333	-68,574,270
会社債券増減額	0	-141,876,294	-45,000,000	65,000,000	389,603,800
配当金の支払額	-16,456,627	-14,473,055	-19,321,328	-26,429,207	-17,686,587
その他	105,965,696	116,009,579	3,354,128	12,469,967	177,520,251
財務活動によるキャッシュフロー	15,299,788	-2,119,909	-50,224,283	289,820,685	1,390,178,382
四、現金及び現金同等物の増減額					
五、現金及び現金同等物期首残高	-4,462,665	90,948,111	31,364,768	55,825,960	206,496,234
六、現金及び現金同等物期末残高	23,062,215	18,599,550	109,547,661	140,912,429	196,738,389
	18,599,550	109,547,661	140,912,429	196,738,389	403,234,623

6.4 財務分析

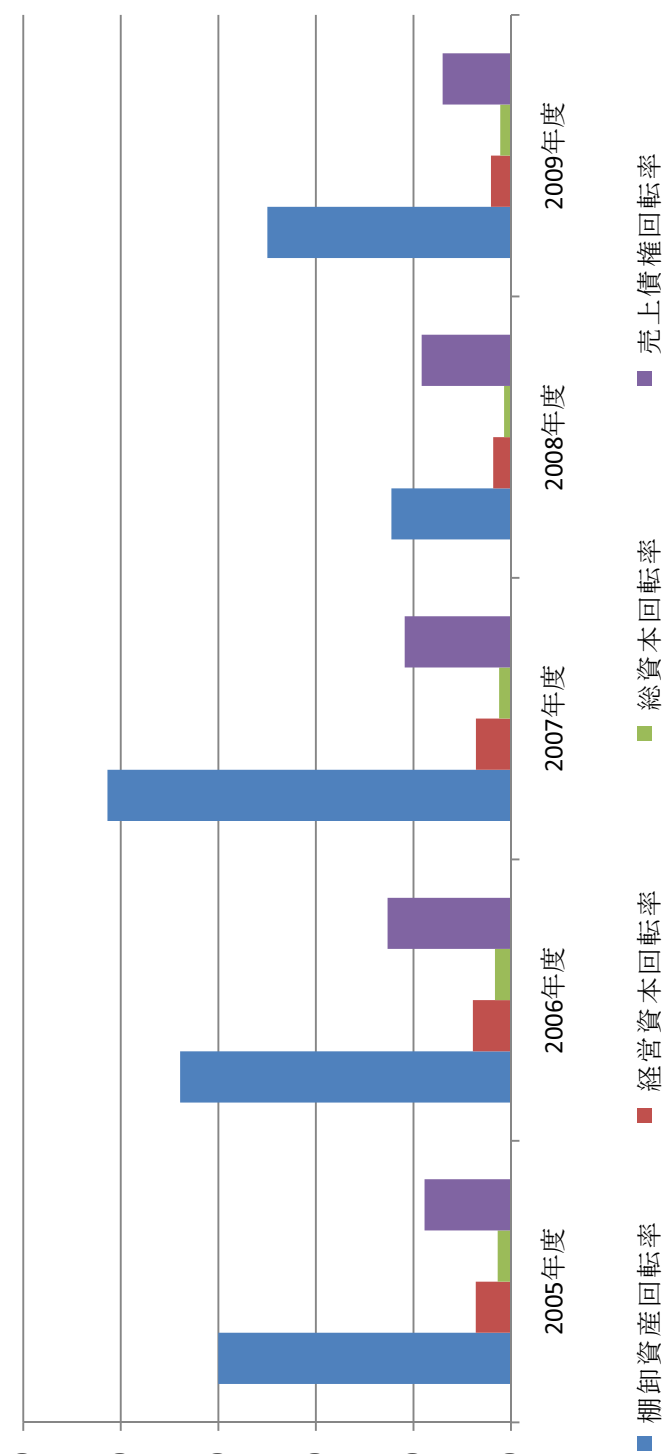
項目	同業界 平均値	2005年度 評価	2006年度 評価	2007年度 評価	2008年度 評価	2009年度 評価
一、安全性分析						
流動比率 (%)		103.5	117.5	89.4	83.1	93.0
当座比率 (%)	72.6	59.0 普通	68.0 普通	53.8 やや低い	55.4 やや低い	69.8 普通
インタレスト・カバレッジ・レシオ	3.8	-0.1 不良	4.1 普通	19.9 優秀	3.2 やや低い	-0.5 不良
負債比率 (%)	73.5	77.3 普通	72.5 普通	78.8 普通	84.0 良好	85.5 良好



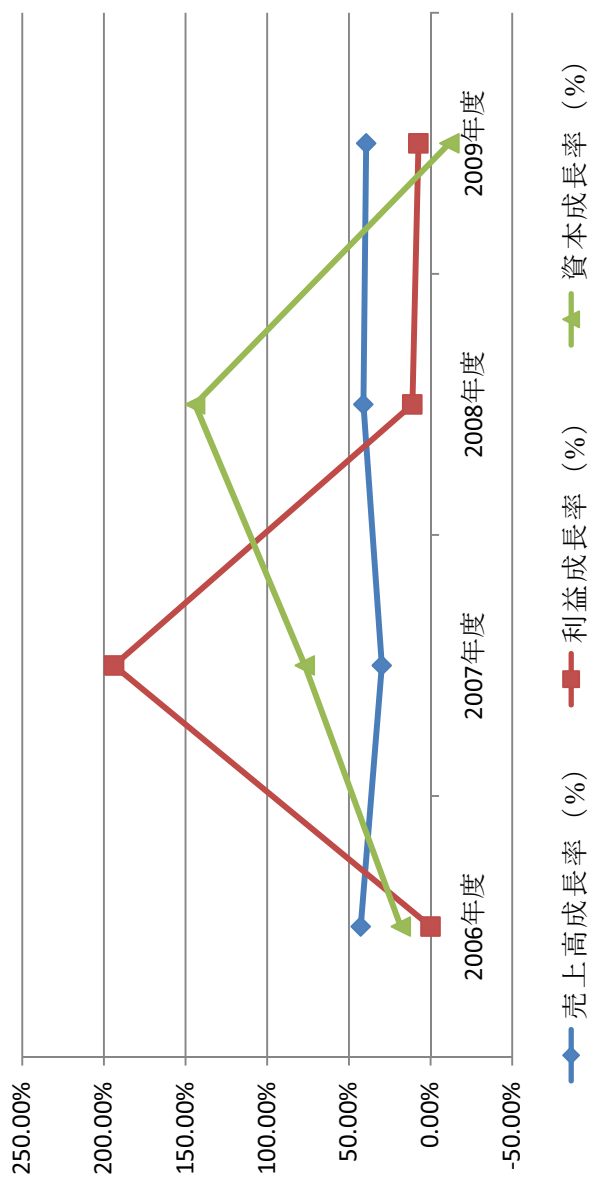
項目	同業界 平均値	2005 年度	2006 年度	2007 年度	2008 年度	2009 年度	評価
二、収益性分析							
売上高利益率 (%)	6.1	-12.1	3.0	6.8	5.3	0.0	やや低い
コスト (費用) 利益率 (%)	6.1	-1.4	3.0	10.2	1.2	-2.9	やや低い
総資本利益率 (%)	5.0	-0.1	3.2	6.2	0.6	-0.5	やや低い
株主資本利益率 (%)	7.2	-1.6	7.5	21.5	3.1	-14.1	不良



項目	同業界 平均値	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	評価
三、効率性分析							
棚卸資産回転率	0.0	15.0	17.0	20.7	6.1	12.5	優秀
経営資本回転率	1.0	1.8	2.0	1.8	0.9	1.0	普通
総資本回転率	0.6	0.7	0.8	0.6	0.3	0.5	やや低い
売上債権回転率	8.1	4.4	6.3	5.4	4.6	3.5	やや低い



項目	同業界 平均値	2006年度 評価	2007年度 評価	2008年度 評価	2009年度 評価
四、成長性分析					
売上高成長率 (%)	11.5	優秀	良好	41.2	優秀
株主資本成長率 (%)	105.2	優秀	優秀	183.6	優秀
利益成長率 (%)	6.3	N	優秀	11.2	普通
資本金成長率 (%)	0.0	優秀	優秀	83.6	優秀
総資本成長率 (%)	5.6	普通	優秀	144.2	優秀
				39.4	優秀
				80.2	不良
				7.5	普通
				-19.8	不良
				-11.5	やや低い



第7章 戦略的な事業展開

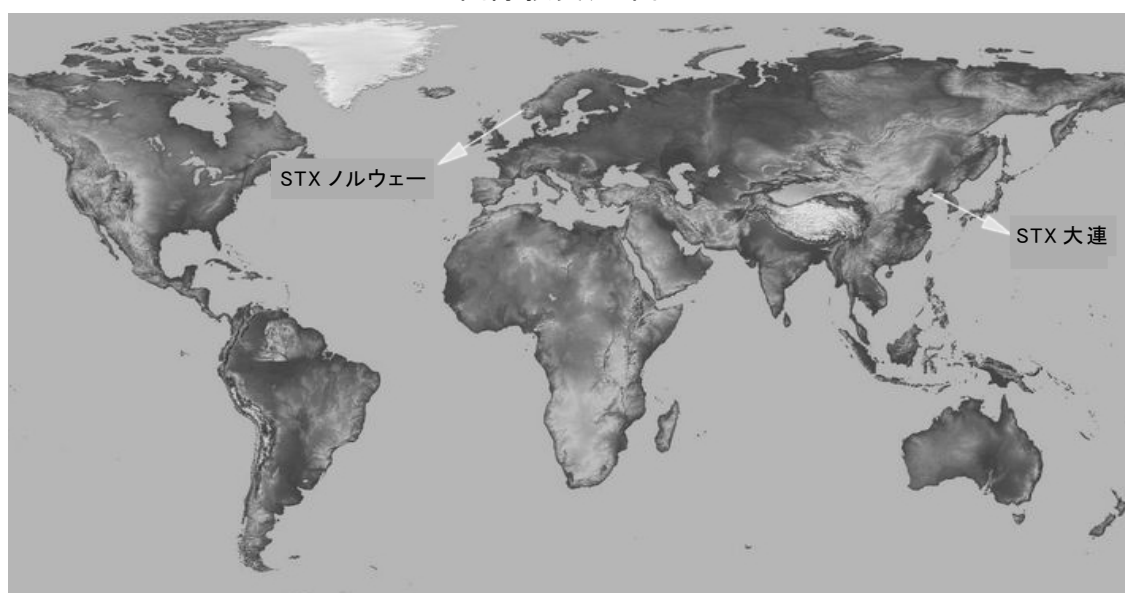
STX 造船海洋は次第に韓国本部、ヨーロッパ、中国大連を拠点とする戦略分布を成してきた。STX 造船海洋の中長期戦略目標によれば、韓国本部の鎮海と昌原造船所は高付加価値船舶の建造を中心にし、主要舶用機器及び部品の生産を主要業務とする。STX 大連造船基地はプロダクトタンカー、ばら積み船など一般船型の建造を中心に、大連基地の生産を確保するための必要な船体ブロックなどを製造する。ヨーロッパ基地では主に郵船、特殊船を建造する。

STX 造船海洋韓国本部の主要役割は、会社発展のための資金調達である。韓国政府が自国造船企業を対象に多くの支援策を策定しているため、STX 造船海洋は韓国においてより容易に資金を調達することができる。造船業は資本集約型産業である故、政府からの資金援助は企業の発展に力になり、競争優位性を高める。

STX 造船海洋がヨーロッパに進出した理由の1つは、業務範囲を郵船と特殊船に広げるためである。ヨーロッパは世界造船業の発祥地で、世界最先端の造船技術を擁し、郵船、客船、特殊船の受注量において世界第一位の座を独占している。韓国企業は2009年世界10大造船企業ランキングにおいて、上位を占めているものの、高付加価値船舶建造の核心技術は擁していない。これらの核心技術をヨーロッパ国家が擁している。ゆえに、STX 造船海洋がヨーロッパに進出した戦略的目的は、高付加価値船舶建造の核心技術を学ぶことである。

STX 造船海洋が中国にて造船所を設置したのは、中国市場の安価な労働力を求める狙いである。近年、中国労働力コストは上昇したが、総合労働力コスト、すなわち労働力コストと生産効率より算出した結果では、今後5-10年間、中国における造船業総合労働力コストは韓国を遥かに下回る。

国際投資分布図



7.1 全体的戦略

STX 造船海洋の発展戦略は多種類船舶の建造可能な世界クラスの会社になり、韓国、中国、ヨーロッパを三大重要な戦略拠点として、世界範囲で業務を展開することである。現在、STX 造船海洋は STX 大連集団の設立を通じて、中国における戦略配置を完成した。また、STX ヨーロッパ会社の設立により、ヨーロッパ進出を遂げた。

7.1.1 主要業務の転換

STX 造船海洋は造船業において積み重ねた経験を活かし、商船、客船、海洋構造物、特殊船及び国防軍艦を含む各種船舶の建造が可能である。国際金融危機の影響で商船建造市場の不況を招いたため、STX 造船海洋は将来の主要業務を海洋構造物及び特殊船の建造に変換しつつある。

特殊船及び国防軍艦の建造は、政府国防機関との業務提携であり、STX 造船海洋が当該分野に主要業務をシフトするメリットは、受注量が経済環境の変化に左右されないこと、また、国防機関が船舶の品質を何より重視するため、より高価格でも契約を締結できること。ゆえに、政府機関との提携関係が定着すれば、STX 造船海洋は当該分野を独占し、高利益を得るうえ、政府機関からも多大な優遇支援策を享受できる

商船から特殊船及び軍艦への主要業務変換において、2009年5月、STX 造船海洋は国防部から、契約価格は430億ウォンに達する海運実験用船舶を受注した。また、2009年4月、STX ヨーロッパは軍事輸送（軍用ヘリコプター輸送用）船1隻、砕氷船3隻の建造契約を受けた。以上より、STX 造船海洋が軍艦及び特殊船の建造において、商船建造と同様な地位を固めたことが窺える。

7.1.2 外国市場開拓

将来、STX 造船海洋は世界範囲で新たな市場、とりわけ海上構造物建造市場を開拓する予定である。企業グローバル化に必要な情報を把握したため、STX 造船海洋は今や世界著名企業ブランドとなり、自主開発能力と企業知名度を同時に擁している。また、STX 造船海洋は中国大連、韓国及びヨーロッパ三大造船基地間の提携により、企業競争力を一層高め、グローバル化を促進させる予定である。

外国市場開拓において、2009年8月、造船業市場開拓及びグローバル企業管理システムの構築における貢献を表彰するため、韓国工商管理機構傘下にある学術団体はSTX 造船海洋に「最優秀経営賞」を授与した。また、2009年10月、STX 造船海洋の主席Duk-Soo Kang氏は工業サービス分野の「ゴールドタワーオーダー賞」を受賞し、同時に、STX 造船海洋は輸出額30億米ドルより、「輸出大賞」を受賞した。以上のことより、STX 造船海洋が韓国造船業におけるリーダー的地位が再証明される。

7.1.3 多元化均衡発展

STX 造船海洋は高付加価値、潜在力の高い海上構造物建造分野に業務開拓する予定であり、主に掘削船、FPSO、液化天然ガス生産施設などを建造し、当該分野において高利益

を獲得。造船業に 40 年以上従事する技術面の優位性、及び STX ヨーロッパの設計面における優位性を活かした故、STX 造船海洋は海上構造物建造分野への進出に成功した。また、STX 造船海洋は技術と芸術の完璧な融合分野といわれる郵船建造においても高い成果を上げた。

省エネ・環境保全船型の開発において、2009 年 10 月、STX 造船海洋は「環境保全船型技術開発の「Green Dream Project」で、排気ガス排出量を大幅に削減し、燃料コスト 50% 以上節約可能な新型省エネ・環境保全船型の開発に成功」と発表した。当該環境保全船型への開発費用は 3 年間で回収できる。今後、STX 造船海洋は省エネ・環境保全船型に関する技術を改善し、「零排出船舶」を目指して開発を続ける予定である。

7.1.4 省エネ・環境保全船型の開発

世界範囲での燃料コスト高騰及びガス漏れ事件の頻発に伴い、船舶建造に関する環境保護条例が今後更に改善されるに違いない。これに応じて、STX 造船海洋は環境保全船型の開発を発展戦略の重要な一環と位置付け、すでに開発した省エネ・環境保全船型は将来 20 年のうち、環境保護条例の要求に満たすことができる。STX 造船海洋は変化しつつある船舶建造及び海上構造物建造分野において、新型船舶市場における競争力を高めるため、2008 年に環境保全船型の開発に従事する専門的部門を設置した。

多元化均衡発展において、海上構造物建造への進出決意を強調するため、2009 年 3 月、STX 造船海洋は会社名を STX 造船から STX 造船海洋へと変更。STX 造船海洋は STX グループ傘下の元海洋工事設備建造に従事していた STX 重工業を買収し、当該会社の株 94.06%を持つなどより、海上構造物建造分野へ進出する実力を高めた。STX 造船海洋は 2007 年、海底配管契約を、2008 年、掘削船 1 隻及び FPSO1 基、2009 年には、11,800DWT 浚渫船 2 隻と 6,500 浚渫埋立て工事用作業船 1 隻を受注した。

7.2 ヨーロッパ戦略

アジア造船所間、とりわけ韓国、日本及び中国の競争は激しく、世界造船業への影響が著しい。上述の各国はばら積み船、タンカー、コンテナ船など伝統的船型において建造コスト、建造量において優位性を持っている。STX 造船海洋のヨーロッパ戦略は、会社競争力を一層高めるため、郵船、フェリーなどを含む特殊船及び海上構造物などの建造に尽力する計画である。

ヨーロッパは、世界最先端の造船技術を擁し、高質のコンテナ船、フェリー、ローロ船、タンカー、石油プラットフォーム及び FPSO、ケミカルタンカー、LNG 船、漁船及び他の小型特殊船を建造できる。

世界造船市場の分化に伴い、今後ノルウェー及び他のヨーロッパ造船所との競争がますます激しくなる見通しである。ゆえに、アジアにおける各造船所は競争の中、造船契約を受けるために、海上構造物及びフェリー建造能力の向上により、会社の競争力を高めなければならない。

7.2.1 アーケル・ヤーズ造船の買収過程

2007年10月23日、STXグループ会長 姜 徳洙氏はノルウェーオスロにてアーケル・ヤーズ造船グループと合意書に署名した。STXグループは8億ドル（STX造船7億ドル、STXエンジン1億ドル）でアーケル・ヤーズ造船グループの株39.23%を買収、アーケル・ヤーズ造船グループの最大株主となった。これまで、STXが最大株主の採決権、経営権を取るには、欧州連合委員会の認可が必要であった。2007年末までに審査が終わる見通しであったが、買収合併の手続きが比較的複雑なため、欧州連合法案による調査期間が数ヶ月必要であった。6ヶ月間の審査を経て、2008年5月初旬にようやく欧州連合委員会の認可を獲得した。

その後、引続き買増し及び経営管理強化のため、STX造船とSTXエンジンはノルウェーにて独立法人企業—STX ノルウェー合資会社を設立した。2008年4-8月、同社は公開買付により、持株比率を88.39%に増やした。また、ノルウェー上場会社法と証券取引法により、同社はアーケル・ヤーズ造船グループの500万株（3ヶ月以内に買付けを完成）を受取り、アーケル・ヤーズ造船グループの持株比率は92.46%まで上昇した。

2008年9月3日、STXはノルウェーにて開催されたアーケル・ヤーズ造船グループの臨時株主総会で、グループ名称を「アーケル・ヤーズ造船グループ」から「STXヨーロッパ」に改名し、韓国STXグループの新メンバーとして新しいスタートを切った。「STXヨーロッパ」はすでに登録を完了し、10月下旬に正式に開業した。10ヶ月をかけた買収プロジェクトを終了させた。詳細は下表のとおり。

時 期	主要内容
2007年10月23日	STXグループがアーケル・ヤーズ造船グループの株39.23%を買収
2008年3月5日	ノルウェーHavyard がアーケル・ヤーズ造船グループ第二大株主となった
2008年5月初	STXグループの買収方案が欧州連合委員会より認可を獲得
2008年6月20日	STXの持株比率が40.42%まで上昇
2008年6月中上旬	フランス政府はアーケル・ヤーズ造船グループの株を34%保有することに同意
2008年7月中旬	ロシア FLC WEST 会社がアーケル・ウクライナ持株会社100%の株を持つことについて、ウクライナ政府より認可を獲得
2008年7月18日 ～2008年8月15日	STX ノルウェーは1株当たり63ノルウェークローネで残り株を公開買付し、持株比率が88.39%まで上昇

7.2.2 アーケル・ヤーズ（STXヨーロッパ）の概況

アーケル・ヤーズ造船所はヨーロッパ最大規模の造船グループであり、ノルウェーオスロに本部を置き、フィンランド、フランスなど8カ国における18社の造船所を運営し、イタリアのフィンカンティエリ（Fincantieri）社、ドイツのマイヤーヴェルフト（MeyerWerft）社とともに世界郵船市場を独占している。世界トップ四位の郵船船主のうち、三社がアーケル・ヤーズ造船所のクライアントである。アーケル・ヤーズ造船所は海上構造物及び特殊船の設計・建造に従事する事業者であり、北極を航行する船舶の核心技術と知的財産権を擁している。

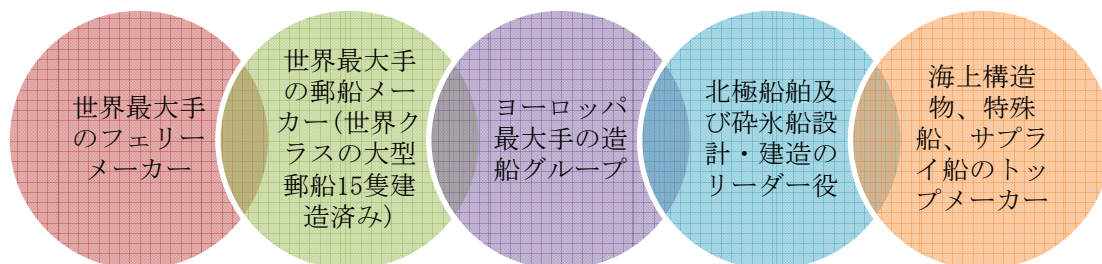
2007年まで、アーケル・ヤーズ造船所の主要出来事

年 度	主要出来事
1738	フィンランドにおいて小型造船所を設立。木造船舶を建造し、従業員17人
1841	オスロにて第一社の工場をたて、船舶建造に従事し始めた
1861	Saint-Nazaire 造船所がフランスにて設立
1946	ドイツヴィスマール、メックレンブルク・フォアポメルン州に造船所を設立
1841-1970	捕鯨船、客船、貨物船建造の主要事業者となる
2000	Kværner 造船グループの大部分の株を獲得。当該グループはフィンランド、ドイツにて造船所を有する
2000	ルーマニアの Tulcea 造船所を買収
2001	ブラジルの Promar 造船所を買収
2001	ノルウェーの Brevik 造船所を買収
2002	Kværner 造船グループの最大株主となる
2003	ルーマニアの Braila 造船所を買収
2004	アーケル・ヤーズ造船所が正式に設立、オスロ証券取引所にて株式上場
2006	ウクライナの Damen 造船所（部分）を買収し、同時にフランスの Saint-Nazaire 造船所及び Lorient 造船所、ノルウェーの Florø 造船所を買収
2007	ベトナムにて造船所を設立。韓国 STX がアーケル・ヤーズ造船所の株 39.2% 買収し、同社の最大株主となった

7.2.3 STX ヨーロッパ概況

2008年11月、STXグループはアーケル・ヤーズ造船所の株のすべてを買収後、アーケル・ヤーズの会社名をSTXヨーロッパに変更した。

STXヨーロッパの五つの優位性



STXヨーロッパの業務範囲



STX ヨーロッパの造船所分布

主要船型	国
郵船及びフェリー 	フィンランド フランス
海上構造物及び特殊船 	ノルウェー ルーマニア ブラジル ベトナム
他の業務 	ノルウェー

国際クライアント一覧

郵船及びフェリー



海洋構造物及び特種船



7.2.4 買収前後の変化

7.2.4.1 従業員

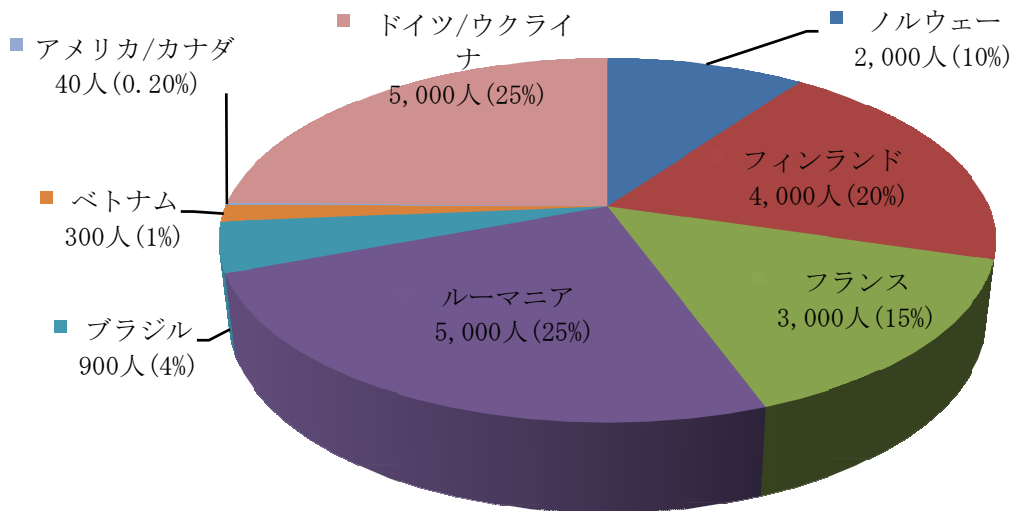
2007 年末まで、アーケル・ヤーズの従業員数は 20,947。

国	人数
ノルウェー	20,027
フィンランド	4,084
ドイツ	2,487
フランス	2,783
ウクライナ	2,767
ルーマニア	5,737
ブラジル	1,045
ベトナム	17

Aker Yards 在 2007 年,共新招职工 3,520 名,其中 27.5%属行政人员,72.5%属技术工人。人员平均流动率为 17.2%。截止至 2008 年底,STX 欧州共有员工 15,455 名。

国	人数
ノルウェー	2,000
フィンランド	4,000
フランス	3,000
ルーマニア	5,000
ブラジル	900
ベトナム	300
アメリカ/カナダ	40
ドイツ/ウクライナ	5,000

STX ヨーロッパ各国従業員割合図



2009 年末、STX ヨーロッパの従業員は約 16,000 人で、うちノルウェー社の従業員は約 1,900 人。STX ヨーロッパの従業員数は 2007 年がピークであり、2008 年、STX グループに買収された後、従業員数が大幅に減り、2009 年からは従業員数がわずかに増えた。

STX グループ傘下の STX ノルウェーに買収された後、アーケル・ヤーズの管理層は韓国本土にある STX グループ内部の人に替わった。一方、各造船基地の責任者は依然として地元の人が担当する。

STX 現在の管理層

主席&CEO



- ・Sang Ho Shin
- ・韓国国籍
- ・2008年9月、COOとしてSTXヨーロッパに入社。2009年5月に主席&CEOに任命された。1980年STXグループ業務部に入り、STXヨーロッパに入る前、STX造船会社の主席を務め、同時にSTX韓国造船所の所長を兼ねていた。STX造船の技術、生産、物流、仕入部に勤めた経験を有する。

CFO



Byung-Ryoon Woo
韓国国籍

2009年1月からSTXヨーロッパのCFOを務めている。STXヨーロッパに入る前、STX海洋フランス管理本部に勤め、肩書は副主席。2002年、STXグループに入社、当時からSTXグループで多くの職務を務めてきた。最近、韓国政府財務諮尋委員会会計政策グループメンバーに任命された。

オフショア施設及び特殊船舶部主席



- ・Roy Reite
- ・ノルウェー国籍
- ・2001年から海上構造物及び特殊船業務部を管理。1996-1999年、アドバイザーとしてIntentia ASに努めた。プロジェクトマネージャー、生産マネージャー、技術マネージャーを務めた経験がある。

フィンランド郵船及びフェリー支部主席



- ・Juha Heikinheimo
- ・フィンランド国籍
- ・2008年9月から、フィンランドのTURku造船所、Rauma造船所及びHelsinki造船所の主席を務めた。フィンランド最大工業投資「Olkiluoto 3」プロジェクトの執行員を務めた。

フランス郵船及びフェリー支部主席



- ・Jacques Hardelay
- ・フランス国籍
- ・2005年1月からSTXヨーロッパのSVP運営職を務めた。STXヨーロッパに入社する前、アルストム鉄道輸送会社の現場マネージャを務めた。その後、イタリアある会社の取締役を務めた。1991-2002年、SAB Wabcoに勤めた。

7.2.4.2 会社分布

2007年 STX ヨーロッパ会社分布

会社名	国	場 所
London Office	イギリス	ロンドン
STX PanOcean (U.K) Co., Ltd.	イギリス	ロンドン
Athens Office	ギリシア	アテネ

2008年 STX ヨーロッパ会社分布

会社名	国	場 所
STX PanOcean (U.K) Co., Ltd	イギリス	ロンドン
STX Corporation London Office	イギリス	ロンドン
STX Corporation Athens Office	ギリシア	アテネ
STX Norway AS	ノルウェー	オスロ
STX Europe ASA	ノルウェー	オスロ
Sp/f STX Faroes Ltd.	デンマーク	フェロー諸島
STX Enpaco Denmark Branch	デンマーク	Holeby
STX PanOcean Antwerp Office	ベルギー	アントウェルペン

2009年 STX ヨーロッパ会社分布

会社名	国	場 所
STX PanOcean (U.K) Co., Ltd.	イギリス	ロンドン
STX Corporation London Office	イギリス	ロンドン
STX Corporation Athens Office	ギリシア	アテネ
STX Norway AS	ノルウェー	オスロ
STX Europe AS	ノルウェー	オスロ
STX Norway Florø AS	ノルウェー	Florø
STX Norway Offshore, Aukra	ノルウェー	Aukra
STX Norway Offshore, Brattvaag	ノルウェー	Brattvaag
STX Norway Offshore, Brevik	ノルウェー	Brevik
STX Norway Offshore, Langsten	ノルウェー	Langsten
STX Norway Offshore, Søvikne	ノルウェー	Søvikne

会社名	国	場 所
Sp/f STX Faroes Ltd.	デンマーク	Holeby
STX Metal Denmark Branch	デンマーク	Rauma
STX PanOcean Antwerp Office	ベルギー	アントウェルペン
STX Ireland Limited	アイルランド	アイルランド
STX France Lorient SAS	フランス	ロシアン
STX France SA	フランス	サンナゼール
STX Finland Cruise, Helsinki	フィンランド	ヘルシンキ
STX Finland Cruise, Rauma	フィンランド	Rauma
STX Finland Cruise, Turku	フィンランド	トゥルク
STX Windpower B.V.	オランダ	レリスタット
STX RO Offshore Braila SA	ルーマニア	ブライラ
STX RO Offshore Tulcea SRL	ルーマニア	トゥルチャ

STX 造船海洋は、2007 年、ヨーロッパに会社を設立したのはイギリスとギリシアだけ。2008 年末まで、ヨーロッパにおける会社数が小幅に増加、ノルウェーにて 2 社、デンマークにて 2 社、ベルギーにて 1 社を増やした。また、2009 年末まで、STX 造船海洋急速にヨーロッパ市場へ進出し、ノルウェーにて 6 社を増やしたほか、アイルランド、フランス、フィンランド、オランダ、ルーマニアにても会社を設立した。

7.2.5 STX ヨーロッパの地域統合

STX グループのメンバーとして、STX ヨーロッパは潜在的ビジネスチャンスを捕まえ、会社の競争力を更に高め、国際市場における地位を高める予定。具体的には、グループ内各機構間において船舶建造技術を交流し、また、管理技術、船舶建造経験、知的財産権をネットワーク内で統合する。

STX ヨーロッパの短期財務戦略は会社経営の資金を確保し、新たな資本を導入、実行中の財務計画を固めることである。また、STX ヨーロッパは現在の受注規模を維持し、コスト削減に努め、会社の利潤の上昇を目指している。STX ヨーロッパの造船所は生産能力の面において、2010 年世界市場からの挑戦に対応できる。

STX ヨーロッパは債券市場及び株市場における融資能力がますます高まっている。金融危機の影響で、融資が困難となっていたが、市場回復につれ、信用貸付が容易となった。ゆえに、鋼材及び船用機器への資金投入が減少し、会社に潤沢な流動資金があり、一時停滞していた事業も新たに始まった。

2009 年、STX ヨーロッパはノルウェーオスロ証券取引所から上場廃止し、株式売買が

中止となった。一方、株式市場が好調に持ち直したら、株式売買を再開する見通し。韓国経済日報 2010年7月5日の報道によると、10月、STXグループは傘下のヨーロッパ造船所をシンガポールにて株式上場させ、6,000～7,000億ウォンを公募する計画。STXグループはSTXヨーロッパの海上構造物建造と船舶建造企業を分離する予定である。

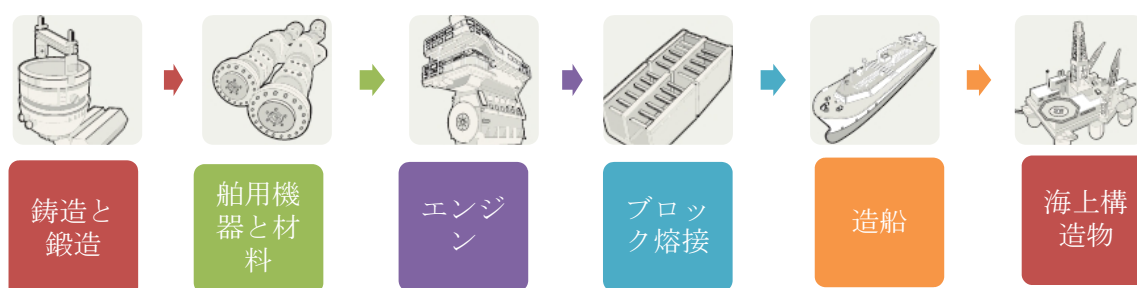
7.3 中国大連戦略

大連STXはSTXグローバル戦略の重要な一環として、韓国、ヨーロッパと中国を結びつける中心となり、将来、世界最優秀な造船所及びエンジンメーカーを目指している。



大連STXは中国最も優秀な造船海洋公司を目指し努力する計画。STXグループが中国にて造船産業「垂直一体化」拠点を置くのは、2010年主要造船会社の目標を実現するためである。大連STX造船基地の建設において、STX傘下のSTX造船海洋、STXエンジン、STXEnpaco、STX建設なども力を貸した。

大連基地「垂直一体化」造船プロセス



プロセス概要

プロセス	備 考
铸造と鍛造	造船所には大型生産施設がある。鍛造、铸造などを経て、造船過程の第一歩を完成
船用機器と材料	エンジン、軸、プロペラなど船用機器及び材料を製造
エンジン	世界で認可を受けたエンジン製造技術に基づき、各種船舶にハイレベルのエンジンを提供
ブロック熔接	元々会社のブロック年間生産量は約 250,000 トンであったが、現在は倍増して年間生産量は約 500,000 トン。
造船	会社の発展戦略に応じて、ばら積み船、ローロ船など大型船舶を建造
海上構造物	海上構造物の開発に専念、多種類の石油プラットフォームを建造

STX 大連造船集団には、5,000 メートルの海洋構造物建設用埠頭がある。当該埠頭には世界最大の鋼材切断装置が配置され、年間生産量は 100 万トン。

STX 造船海洋大連投資表詳細

単位：千ウォン

会社名	持株比例	純資産	帳簿価額
STX（大連）重工有限公司	40%	46,223,617	6,223,617
STX（大連）商務有限公司	100%	59,460,605	59,460,605
STX（大連）不動産開発有限公司	30%	28,158,958	28,158,958
STX（大連）海洋重工有限公司	100%	123,699,047	123,699,047
STX（大連）造船有限公司	40%	38,371,217	38,371,217
STX（大連）精工有限公司	40%	50,994,764	50,994,764

STX 大連造船集団は、敷地面積 550 万㎡、海運設備製造、原材料加工、エンジン部品製造、ブロック製造などの工場を有している。同集団は 2006 年から建設を始め、2008 年 4 月より経営開始。経営開始後わずか 8 ヶ月後、第 1 隻目の船舶を建造し始め、2009 年 4 月、第 1 隻目の船舶を竣工させた。STX 大連造船集団は世界最も良い造船基地、大規模な造船所、最先端の設備及び優秀な技術者を有している。

STX 大連造船集団は造船、海上構造物建造、エンジン製造という三つの生産基地に分ける。造船基地では主にばら積み船、ローロ船、プロダクトタンカーなどの船舶を建造する。海上構造物建造基地では FPSOなどを建造する。エンジン製造基地では鋳造と鍛造、プロペラ及び軸、エンジン及び部品を製造する。また、STX 大連造船集団はソーラーエネルギー、風力エネルギーなど再生可能なエネルギー開発にも取り組み、3MW と 5MW 風力エネルギー技術を製品開発に使用する。

造船所を建設する際、STX 大連造船基地は SLS (Skid Launching System) システムを利用した。当該システムは鎮海造船所が近年、急速な発展を維持した重要な核心技術である。また、STX 大連造船集団は独立的に船舶建造を行う設備及び生産工場を有している。

STX 造船海洋は大連造船基地を将来発展に繋がる重要な一環と位置付けた。大連造船基地をもとに、将来世界トップクラスの造船グループに発展する青写真を描いた。ゆえに、STX 大連造船基地の設計及び建造において、STX グループは多大な注目を払い、クライアント及び大連政府の要求に満たすよう工夫してきた。

第 8 章 政府補助と政策研究

船舶産業は海運業、海洋開発及び国防のために技術杜設備を提供する総合産業であり、鉄鋼、石油化学、紡績、設備製造、電子情報科学など産業の発展を促進する役割がある。船舶産業構造調整を加速し、船舶産業における自主開発能力を高めるため、韓国政府は政策面において国内造船所を支援している。

8.1 韓国造船業への支援策

8.1.1 船舶輸出における支援策

船舶は韓国輸出商品のうち重要な一部である。中国国内市場の船舶に対する需要量が多いのに対して、韓国市場では船舶需要量が限られ、建造する船舶の大部分は輸出船舶である。ゆえに、韓国政府は船舶輸出貸付金において造船企業に多くの優遇政策を実施している。具体的には下記のものが含まれる。

8.1.1.1 輸出資金の提供

これは船舶、船用機器などの輸出製品を対象に貸付金を提供する制度である。韓国法律により同制度の支持対象は設備セット及び HS 類第 72-90 項目下の商品である。同制度により、支持対象商品が獲得する外貨融資の割合は、設備セットが契約価格の 30%以上、船舶が 70%となっている。また、輸出船舶に対する融資期間最長は 8.5 年。

同制度の融資方式は二種類ある。一つ目は製造融資であり、即ち輸出事業者、製造事業者及び材料サプライヤーを対象に、最終的に輸出製品の製造に関連する事業者であれば、必要となる資金を提供する方式。二つ目は長期支援融資であり、即ち輸出事業者を対象に、商品輸出以降、クライアントが支払っていない間に必要な資金を提供する方式。

輸出に関する具体的な融資条件

	製造融資	長期支払融資
融資内容	輸出製品の製造など輸出前のあらゆる過程において必要となる資金	商品輸出後、クライアントが支払う前に企業経営に必要なとなる資金
実施対象	輸出事業者また製造事業者	輸出事業者
融資定額	((契約額－前金) × 90%) 以内	(契約額－契約額 × 15%) 以内
貸付利子	韓国ウォン：輸出入銀行の特恵利率＋加算率 外貨：LIBOR＋加算率	CIRR (アメリカの特恵利率)
返済期限	貸付金を借り入れた日から、輸出商品引渡日以降 30 日以内。	輸出商品引渡日以降 20 日以内 (貿易条件の規定により長期支払期限内)
返済方式	長期支払融資の場合： 輸出事業者への信用融資の場合：長期支払融資として、一括支払う 輸出先事業者への信用融資の場合：事業者が随時に分譲支払する 一般貿易の場合：商品引渡完了前、金額を支払う	商品引渡し完了後、1 年以内に 2 回分けて支払う
担保	金融機関支払担保書、信用担保書、輸出信用担保書など	輸出先事業者の支払引受手形、外国金融機関の支払担保書
対外リスク 手続費		OECD 案内に規定された対外リスク手続費 (輸出保険に加入した場合、未加入の部分だけを対象に課する)
貸付貨幣	韓国ウォン (外国市場に使う資金は、外貨貸付が可能)	外貨 (米ドル、日本円、ドイツマルク、スイスフラン、及び銀行が安全性を認めた他の貨幣)

8.1.1.2 中小企業向けの特別資金提供

機械などの商品を定期的に、小規模に輸出する中小企業を対象に、生産及び輸出に必要なとなる資金を提供する特殊制度である。手続きが便利、貸付金は一回で提供されることが同制度の特徴である。同制度は設備セットを輸出する中小企業を対象にし、支持対象は設

備セット及び HS 類第 72-90 項目下の商品及びである。

同制度の融資条件は、一つ目は貸付金が韓国ウォンであること。二つ目は貸付金の制限額が 30 億ウォン（場合によって 50 億ウォンも可能）であること。三つ目は貸付利息で、利率は輸出入銀行の特恵利率（10.17%）＋加算利率となる。四つ目は貸付期限が 6 ヶ月（企業の実情に応じて 1 年まで延長が可能）。五つ目は国内担保を取得すること（金融機関の支払担保、信用担保書、輸出信用担保書など）。以上の条件に満足するほか、金融機関が企業信用良好であり返済能力があると評定した場合、貸付金の提供も可能となる。

8.1.1.3 市場開拓保険

市場拡大を行う中小規模輸出事業者を対象とした保険である。他の国と地域に商品を輸出したものの、何等かの原因で輸出事業者が投入した資金を回収できず、損をした場合、輸出事業者に補償する保険である。

市場開拓保険の対象は外国市場拡大を目的とした事業者である。例えば、輸出業務拡大のため、外国の展示会に参加したり、外国にて売り場を設けたりすることが含まれる。また、同保険の保険料は市場開拓費用予算額の 80%以内であり、補償金計算方法は：損失額×保険料/市場開拓費用。

8.1.1.4 中長期輸出保険

企業が海外の建設工事契約を締結後、何等かの原因で工事に必要な設備が輸出できず、または設備損害、工事費用が回収できなく、輸出事業者が損をした場合に補償する保険である。

同保険の保険料は輸出できないリスクについて、（海外工事契約の中の）輸出商品の代金×90%（中小企業の場合は 95%）以内で、工事費用が回収できないリスクについて、関連費用の 90%（中小企業の場合は 95%）以内で、設備損害リスクについて、関連費用の 90%（中小企業の場合は 95%）。

賠償金は、輸出できない場合は損失額×90%（中小企業の場合は 95%）で、工事費用が回収できない場合は損失額×保険料/工事費用で、設備損害の場合は損失額×90%。

8.1.1.5 海外工事保険

企業が海外の建設工事契約を締結後、何等かの原因で工事に必要な設備が輸出できず、または設備損害、工事費用が回収できなく、輸出事業者が損をした場合に補償する保険である。

同保険の保険料は輸出できないリスクについて、（海外工事契約の中の）輸出商品の代金×90%（中小企業の場合は 95%）以内で、工事費用が回収できないリスクについて、関連費用の 90%（中小企業の場合は 95%）以内で、設備損害リスクについて、関連費用の 90%（中小企業の場合は 95%）。

賠償金は、輸出できない場合は損失額×90%（中小企業の場合は 95%）で、工事費用が回収できない場合は損失額×保険料/工事費用で、設備損害の場合は損失額×90%。

8.1.2 流動資金の提供

2009年2月26日韓国メディアの情報によると、韓国政府は造船業の発展に刺激を与えるため、造船業を対象に手当を支給する措置を取った。具体的には、中小型造船所を対象に流動資産を提供し、企業間再編成を促進すること。

また、報道によると、2008年韓国政府は造船業を含む主要産業を対象に、技術開発部門の改善のため706億ウォン（7,120万米ドル）規模の資金を提供した。

8.1.3 川上市場船用機器産業への政策

韓国は船用機器製造への着手が比較的遅れているが、短い間で船用機器産業システムを構築した。現在、韓国自国産船用機器の使用率は90%以上である。韓国の船用機器産業は典型的な政府主導型であり、産業発展において、政府の関与と調整はますます減少していく傾向にあるものの、依然として存在している。とりわけ、産業発展初期において、韓国政府の関与は手段が多く、政策及び法律など強制的な手段が多かった。また、産業発展の成熟期では、市場需要などにより産業発展を促進したが、管理手段としては税収、融資などの政策がある。

船用機器メーカーを対象とした政策

具体措置	目的
国産化推進協議会	船用機器国産化の促進
政府関与の下「韓国造船機質材工業協同組合」を成立	政府及び企業と協力し、船用機器の研究・開発・生産・販売を行う
船用機器業界協会	船用機器メーカーを統一管理
「造船材料設備国産化促進法案」の編成	船用機器国産化を計画的に推進する
国内製造可能な船用機器は原則として輸入禁止	船用機器の輸入を制限する
工商エネルギー部は年間船用機器部品の開発を二種類奨励する	船用機器部品の輸入を抑える
政府関与の下、韓国造船所が国内の船用機器を優先して購入する	大型造船企業間の関係を調整する
商工部が船用機器メーカーに直接関与する	

他に、船用機器メーカーへの支援策として、造船企業と船用機器メーカー間の交流を促進すること。造船所と船用機器メーカーが長期提携協議を締結し、共同出資による船用機器開発基金の設立することなどにより船用機器産業の発展を促進する。また、外国大手会

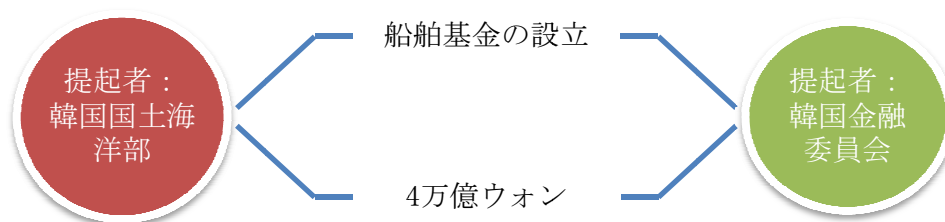
社との提携を強化すること。外国の先端技術、生産方式、経営理念を導入し、韓国船用機器の製造技術が世界先進レベルに追いかけるよう支持する。

8.2 STX 造船海洋が受けた政策支援

STX 造船海洋は世界第四位の大手造船所として、韓国政府の主要支援対象であり、政府から多方面の支援を受けている。

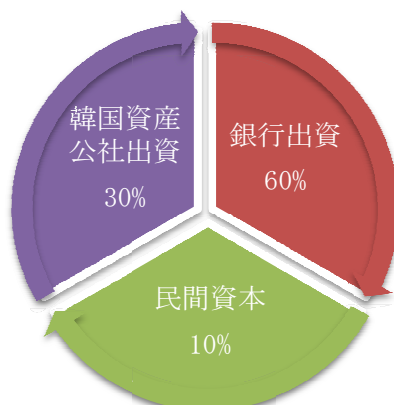
一、造船業を支持するための基金。韓国政府は海運基金を設立した。造船業の下川市場である海運業を支援することにより、韓国造船業の競争力を高め、国際市場におけるシェア率を拡大する狙いである。

船舶基金設立過程



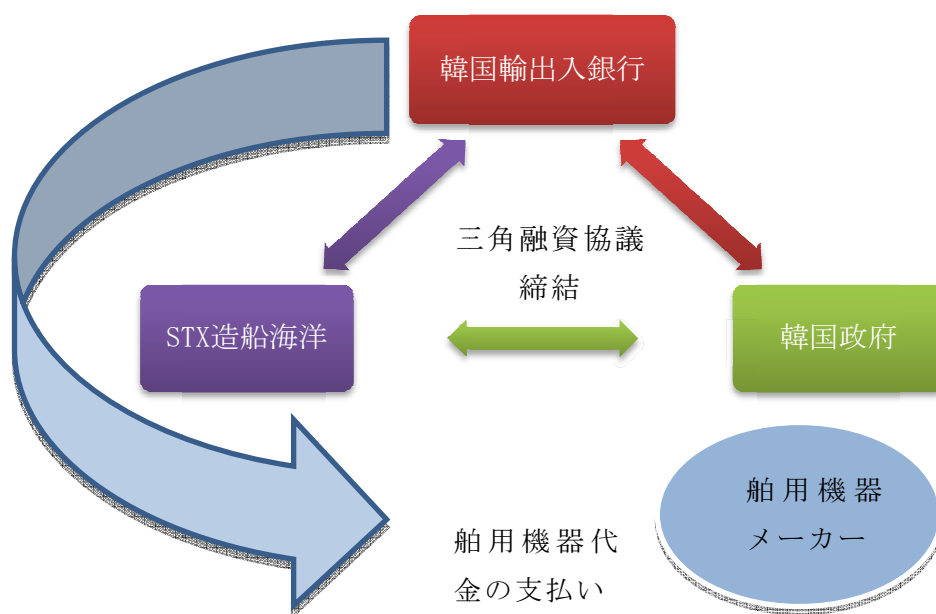
同基金は経営不振に陥った海運会社の商船の買収に使用される。買収後これらの商船を（優遇）条件付きにまた同海運会社にレンタルして、会社の経営を維持する。経営不振に陥った海運会社が債務を返済するため安価で商船を販売することによる市場混乱を防ぐためである。

船舶基金構成図



二、韓国輸出入銀行が提供する資金支持。STX 造船海洋は、韓国輸出入銀行、韓国政府と三角融資協議を締結することにより、船用機器購入の特別資金支持を受けている。協議により、銀行が船用機器代金の立て替え払いを行い、船用機器メーカーが生産維持するための資金を確保し、STX 造船海洋は後に銀行からの貸付金を返済する。

三角融資協議図



造船コストのうち、船用機器が70%を占め、船体が30%を占める。韓国政府の提出した当該三角融資協議はSTX造船海洋及び船用機器メーカーの資金を確保すると同時に、STX造船海洋が貸付金を他の目的に使用することを防ぎ、船用機器メーカーの利益を保証できる。

三、政府が提供する技術開発手当。政府が直接造船企業に特惠融資政策より支持すると、ほかの国から非難する可能性が高い。ゆえに、韓国政府は自国造船企業の競争力を高めるため、大型造船企業を対象に技術開発手当を支給している。こういう方式は無難であり、WTOの規則及び「国際造船協定」にも満たす。STX造船海洋はLNG船、液化石油ガス船など高付加価値船舶の建造を主要業務にしているため、毎年、技術開発に多大な資金を必要としている。

2009年9月、STX造船海洋は「未来型の親環境船型GD ECO-Shipの開発に成功。同船型は排出ガスによる大気汚染を最小限に抑え、燃料コスト50%超を節約できる」と発表した。STX造船海洋が同船型を開発する際、多大な開発資金を投入したが、そのすべてを政府からの技術開発手当で賄ったという。また、韓国政府は船舶設計、オートマチック化開発及び活用に支給する開発手当だけでも2億米ドル超となっている。

四、ほかの国の造船手当。2010年、STX造船海洋のフィンランド支社がフィンランド政府と砕氷船の建造契約を締結すれば、同社はフィンランド政府が支給する5億ユーロの造船手当を獲得可能。STXフィンランド造船所CEO Martin Landtman氏は同建造契約の締結についてフィンランド政府と交渉中であり、契約締結したら、当該砕氷船はSTXヨーロッパに属し、ヘルシンキに位置する造船所にて建造される見通し。ヘルシンキ造船所が建造する主要船型は特殊船、砕氷船及び海洋作業船である。

五、低利息融資政策。2009年STX造船海洋年報によると、STX造船海洋の短期低利息貸付金は主に韓国産業銀行、農業協同組合、韓国外換銀行、韓国輸出銀行が提供してい

る。短期貸付金利息は 2.8%~7.4%の間で変動し、うち、韓国輸出入銀行が提供する短期貸付金利息は 5.5%~5.9%の間で変動している。

輸出融資制度は韓国政府が輸出業を支持するための重要な制度である。韓国の輸出融資制度は二つの部分からなり、一つは輸出入銀行及び産業銀行が提供する政策性融資であり、もう一つは一般銀行が提供する商業融資である。全般的に見れば、企業にとって商業性融資より政策性融資が得である。更に、金融危機発生後、一般銀行の融資条件が厳しくなったことにつれ、政策性融資の重要性が一層顕著に表れた。

2009年10月、STX造船海洋は「30億米ドル輸出大賞」を受賞した。2008年、同社も同じ賞を受賞したが、当時の輸出額は20億米ドルであった。ゆえに、STX造船海洋は韓国政府から多様な融資優遇政策を享受できる。

短期貸付金輸出融資一覧

単位：千ウォン

機関名	2008年	2009年	変動
韓国産業銀行	60,240,519	113,162,555	87.9%
農業協同組合	39,812,166	51,869,519	30.3%
韓国外換銀行	22,631,039	201,669,057	-7.9%
韓国輸出入銀行	86,000,000	318,709,270	270.6%

長期貸付金輸出融資における支持では、2009年、韓国産業銀行が提供した貸付金総額は60,863,153千ウォンであり、利率は2.3%~5.7%の間で変動した。一方、2008年に比較、STX造船海洋が韓国産業銀行から取得した貸付金は大幅に下がり、下げ幅は56.2%となった。

第9章 融資関連

2009年12月31日までの短期借入金の状況は以下の通り。

単位：千ウォン

Lender	利率	2009年	2008年
Korea Development Bank	2.5% ~ 7.8%	113,162,555	60,240,519
National Agricultural Cooperative Federation	2.8% ~ 6.6%	51,869,519	39,812,166
Woori Bank	2.8% ~ 7.4%	183,554,075	6,586,557
Shinhan Bank	2.9% ~ 7.4%	34,105,285	46,246,798
Korea Exchange Bank	2.6% ~ 5.1%	201,669,057	22,631,039
The Export – Import Bank of Korea	5.5% ~ 5.9%	318,709,270	86,000,000
The Kwangju Bank, Ltd.	7.50%	10,000,000	—
Kyongnam Bank	6.90%	30,000,000	—
Yuhwa Securities Co.,LTD	9.90%	30,000,000	—
Dongbu Securities Co.,LTD	6.8% ~ 7.4%	52,800,000	—
Meritz Investment Bank	6.3% ~ 7.4%	74,000,000	—
Eugene Investment & Securities Co., LTD	6.9% ~ 7.4%	8,800,000	—
LIG Investment & Securities Co., LTD.	6.80%	3,000,000	—
Hanyang Securities Co., LTD.	6.3% ~ 6.8%	55,300,000	—
Golden Bridge Investment & Securities Co., LTD	6.30%	3,800,000	—
計	—	1,170,769,761	261,517,079

186,564,000 ドルの売掛金があり、短期借入金返済の保証にもなっている。

2008年12月31日と2009年12月31日、社債発行状況は以下の通り。

単位：千ウォン

社債	発行期日	年利率	期限日	2009	2008
第8回分社債	2008年10月	8.5%	2009年11月	—	35,000,000
第9回分社債	2008年12月	7.6%	2009年12月	—	30,000,000
第10回分社債	2009年5月	8.2%	2010年5月	220,000,000	—
第11回分社債	2009年6月	8.6%	2010年6月	200,000,000	—
第12回分社債	2009年7月	2.0%	2010年7月	179,927,970	—
第13回分社債	2009年7月	7.9%	2010年7月	35,000,000	—
計				634,927,970	65,000,000
うち長期負債				(455,000,000)	(65,000,000)
長期負債を除く				179,927,970	

2009年12月31日までの株購入権付き債券の発行状況は以下の通り。

発行時間	2009年7月20日
発行価額	額面金額
期限日	2012年7月20日
実行日	2012年6月20日
実行価額（朝鮮、韓国）	₩14,350
発行高	₩176,040,648,000

株価下落に伴い上記債権の実行価額は₩14,350 から₩13,700 に調整した。株購入権付きの債券は期限日に額面金額の113.04%で請け出す。2009年12月31日まで合計4,695株の新規株を発行した。

2009年12月31日、長期借入金状況は以下の通り。

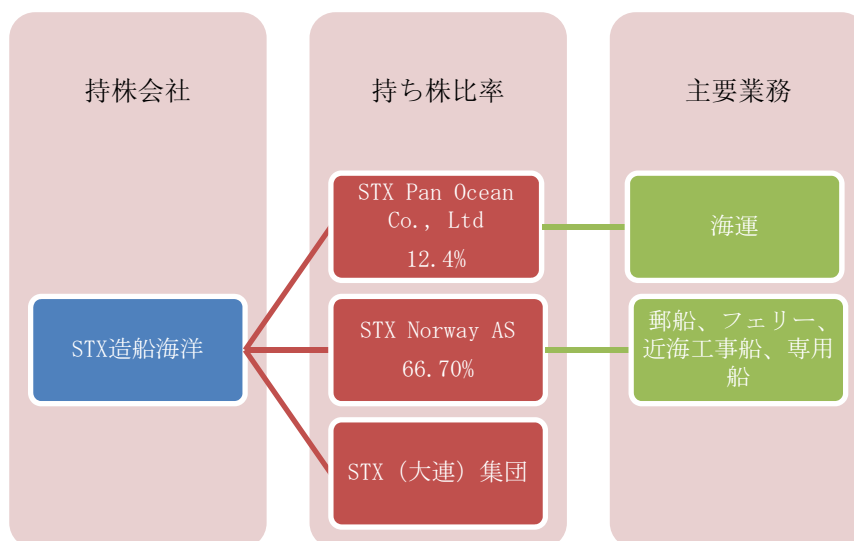
単位：千ウォン

Lender	利率	2009	2008
C&Merchant Marine Co., Ltd.	—	—	1,212,312
Golden Bridge Investment & Securities Co., LTD	7.7%	10,000,000	—
Korea Development Bank	2.3~5.7%	60,863,153	139,079,124
計 ①	—	70,863,153	140,291,436
Present-value discount ②	—	—	(137893)
Current portion ③	—	(15863153)	(81197533)
① - ② - ③	—	55,000,000	58,956,010

2009年12月31日、公司長期借入金累計到期日は以下の通り。

12月31日まで	金額
2010年	15,863,153
2011年	22,000,000
2012年	12,000,000
2013年	12,000,000
2014年	9,000,000
2014年以降	70,863,153

第 10 章 関連会社分析



10.1 STX Pan Ocean

10.1.1 基本情報

STX Pan Ocean は、韓国ソウルに本部のある大手海運会社で、2009年時点で合計 350 隻の船舶を運営しており、うち自社船舶は 75 隻である。2012年までは合計 500 隻を運営し、うち自社船舶 120 隻を保有する計画である。2009年当該社の営業収益は 36.37 億ドルである。

10.1.2 株主構成

株主名	持株数	比率
STX CORPORATION	41,200,000	20.01%
KOREA DEVELOPMENT BANK	30,860,000	14.99%
STX OFFSHORE & SHIPBUILDING CO., LTD.	25,557,640	12.42%
ESOP (Employee Stock Ownership Plan)	5,317,027	2.58%
STX ENGINE CO., LTD.	3,198,500	1.55%
その他	99,724,679	48.45%
合計	205,857,846	100.00%

10.1.3 役員

- (1) 取締役会長：Kang,Duk－Soo
- (2) 取締役副会長：Lee Jong－chul

10.1.4 職員状況

職員合計人数は 2,310 人、内、船員が 1,606 人。

10.1.5 業務状況

自社船舶 75 隻はそれぞれ、ばら積貨物船 46 隻、タンカー19 隻、コンテナ船 7 隻、自動車専用船（PCC）2 隻、大型クレーン船が 1 隻である。以下は業務別の収入比率である。

業務内容	収入比率
大型ばら積業務	42.3%
不定期貨物船業務	25.7%
コンテナ業務	11.5%
ばら積貨物業務	9.8%
タンカー業務	7.2%
自動車運搬業務	0.7%
天然ガス輸送業務	0.7%
その他	2.1%

10.1.6 財務状況

貸借対照表

(単位：千ドル)

項目	2007 年度	2008 年度	2009 年度
一、資産の部			
流動資産			
現金預金	580,812	361,137	544,185
短期投資金			
受取手形			
売掛金	719,043	202,179	199,048
その他未収金		81,653	66,104
前払金			
貯蔵品	32,639	29,036	30,815
貸倒引当金			

項 目	2007 年度	2008 年度	2009 年度
その他流動資産	129,478	618,090	775,352
流動資産合計	1,461,972	1,292,095	1,615,504

長期投資			
長期投資	72,591	100,812	133,930
その他			

固定資産			
固定資産純額	1,230,071	2,013,022	2,441,994
その他			
固定資産合計	1,230,071	2,013,022	2,441,994

無形資産及びその他			
無形資産	25,729	24,813	26,182
長期貸倒引当金			
その他	288,708	26,079	57,753
無形資産及びその他資産合計	314,437	50,892	83,935

資産合計	1,617,099	3,456,821	4,275,363

項 目	2007 年度	2008 年度	2009 年度
二、負債の部			
流動負債			
短期借入金	62,472	85,155	468,119
支払手形			
未払費用	546,604	106,305	101,128
前受金			

項 目	2007 年度	2008 年度	2009 年度
未払費用（給料）			
未払配当金			
未払税金	4,794		
その他未払費用		61,153	46,745
その他流動負債	94,982	318,965	202,925
流動負債合計	708,852	571,578	818,917
	-----	-----	-----
長期負債			
長期借入金	471,323	681,916	1,313,622
社債			
その他	50,960	34,221	22,788
長期負債合計	522,283	716,137	1,336,410
	-----	-----	-----
負債合計	1,231,135	1,287,715	2,155,327
	-----	-----	-----

項 目	2007 年度	2008 年度	2009 年度
三、正味財産の部			
資本金	170,895	170,895	170,895
資本剰余金	701,190	701,190	701,190
利益剰余金	938,787	1,324,318	1,258,695
繰越利益剰余金			
その他	37,064	-27,297	-10,744
正味財産合計	1,847,936	2,169,106	2,120,036
	-----	-----	-----
負債及び正味財産合計	3,079,071	3,456,821	4,275,363
	-----	-----	-----

損益計算書

(単位：千ドル)

項 目	2007年度	2008年度	2009年度
一、営業収益	5,818,719	9,288,676	3,637,027
売上高	5,818,719	9,288,676	3,637,027
その他収入	-----	-----	-----
二、営業費用	5,310,732	8,671,813	3,735,691
売上原価	5,132,580	8,490,870	3,656,702
販売費及び一般管理費	124,173	117,846	85,585
その他費用	53,979	63,097	-6,596
	-----	-----	-----
三、営業外損益		-123,287	33,205
利息損益	-2,158	4,444	-841
為替業務損益	496	-124,174	34,356
投資有価証券売却損益			
その他損益	947	-3,557	-310
	-----	-----	-----
四、税引前当期純利益	507,272	493,576	-65,459
その他		-79,369	631
減：税金	-10,274	765	3,834
	-----	-----	-----
五、当期純利益	496,998	414,972	60,994

主要財務指標分析

項目	同業界 平均値	2007 年度	評価	2008 年度	評価	2009 年度	評価
一、安全性分析							
流動比率 (%)		206.2		226.1		197.3	
当座比率 (%)	100.2	201.6	優秀	221.0	優秀	193.5	優秀
インタレスト・カバレッジ・レシオ	1.2	33.4	優秀	20.5	優秀	-1.2	やや低い
負債比率 (%)	62.5	76.1	不良	37.3	不良	50.4	良好

項目	同業界 平均値	2007 年度	評価	2008 年度	評価	2009 年度	評価
二、盈利能力							
売上高利益率 (%)	2.0	11.8	優秀	8.6	優秀	-0.5	普通
コスト (費用) 利益率 (%)	0.5	9.5	優秀	5.7	優秀	-1.7	普通
資本利益率 (%)	0.4	32.3	優秀	15.0	優秀	-0.8	普通
株主資本利益率 (%)	0.7	26.9	優秀	19.1	優秀	2.9	良好

項目	同業界 平均値	2007 年度	評価	2008 年度	評価	2009 年度	評価
三、効率性分析							
棚卸資産回転率	0.0	157.3	優秀	292.4	優秀	118.7	優秀
経営資本回転率	0.6	4.0	優秀	7.2	優秀	2.3	普通
総資本回転率	6.8	3.6	優秀	2.7	優秀	0.9	不良
売上債権回転率	3.2	8.1	優秀	45.9	優秀	18.3	優秀

項目	同業界 平均値	2007 年度 評価	2008 年度 評価	2009 年度 評価
四、成長性分析				
売上高成長率 (%)	-15.5	¥	59.6 優秀	-60.8 不良
株主資本成長 (%)	101.0	¥	117.4 優秀	97.7 優秀
利益成長率 (%)	-9.8	¥	-10.1 不良	-116.0 不良
資本金成長率 (%)	0.0	¥	17.4 優秀	-2.3 不良
総資産増加率 (%)	6.5	¥	113.8 優秀	23.7 優秀

10.1.7 将来展望

海運市況が不安定の中、ばら積ドライ貨物とその他業務をバランスよく発展させると共に、投資を追加し、コスト競争力を持続的に向上させる方針である。

10.2 STX Europe

10.2.1 基本情報

STX Europe は郵船と近海航路船をメインに建造しているグローバル造船グループで、フィンランド、フランス、ノルウェー、マレーシア、ブラジル及びベトナム等に合計 15 基のドックを有する。現在、従業員の数は約 16,000 人である。

10.2.2 株主構成

STX Europe は STX Norway の 100% 子会社で、STX offshore& shipbuilding は STX Norway 66.7% の株を持っている筆頭株主である。

10.2.3 役員

(1) 最高経営責任者 (CEO)

姓 名	Sang-Ho Shin
学歴	ソウル大学機械工学部
主要履歴	STX Corporation
	STX Europe COO
	STX Europe CEO

(2) 最高財務責任者 (CFO)

姓 名	Byung-Ryoon Woo
学歴	韓国開放国立大学 学士
	韓国外国研究大学 修士
主要履歴	STX Corporation
	STX Pan Ocean 財務部副 CEO
	STX Europe CFO

10.2.4 職員状況

フィンランド、フランス、ノルウェー、マレーシア、ブラジル及びベトナム等地の造船所に従業員が合計約 16,000 人いる。

10.2.5 業務状況

STX 欧州傘下の造船所では主に豪華客船、フェリー、近海工事船及び専用船等の設計と建造を行う。2010 年 4 月までの実績として、合計 484 隻を引き渡した。うち、豪華客船とフェリーが 91 隻、近海工事船及び専用船が 312 隻、その他商船が 81 隻である。昨年引き渡した船舶は合計 38 隻で、うち近海工事船及び専用船が 24 隻、豪華客船とフェリーが 7 隻、タンカーが 4 隻、ケミカルタンカーが 3 隻である。造船以外に、船舶の設計、建造、改造及び修理等の業務も一部受注した。

10.2.5.1 豪華客船及びフェリー

STX 欧州は世界トップクラスの豪華客船メーカーで、フェリーの建造能力も欧州でトップ 3 に入る。今年の最新統計によると、STX 欧州が引き渡した豪華客船とフェリーは合計 91 隻で、うち今年引き渡したのが 1 隻、昨年は 5 隻、2008 年に 8 隻、2007 年に 5 隻である。今年の 2 月に引き渡した MSC Magnifica は MSC Cruises の最新のクルーズ船で、長さ 294m、幅 32m である。客室が 1,275 室、乗客 2,600 人を乗せることができる。公室は 22,000 平方メートル以上に拡張され、これには主題を持つ 7 つの区画、2 つのプール、4 つの温水浴槽、更に 1,160 平方メートルの MSC Aurea SPA 健康・美容施術センターが含まれている。

引き渡した豪華客船の中、比較的有名なのは「シーズ」シリーズで、例えば Voyager of the Seas、Freedom of the Seas 及び Oasis of the Seas などがある。うち、2009 年 10 月 28 日に引き渡した Oasis of the Seas は世界最大級、最先端の客船で、長さ 361m、幅 66m、海面から一番高い所が 72m で、重さは 225,000 総トンである。16 階の甲板、2,100 名の乗員、97,000 KW のエンジ及び 22.6 ノットの航海速度、船上には様々な娯楽施設も置いてある。

10.2.5.2 近海工事船及び専用船

STX 欧州は有名な近海航路船の設計会社と業務提携し、建造有多型系列化的和单独定制的近海工事船舶。主要造船所にノルウェーとブラジル造船所があり、ルーマニア造船所では主にブロックを建造している。

近海工事船以外に、STX 欧州は、砕氷船、北極船、漁船、海軍艦艇、調査船、監視船等も受注しており、上記船種はおもにノルウェーとフィンランドで建造されている。うち、砕氷船の建造は STX 欧州の得意分野であり、70 年以上の経験を持っており、世界の約 60% の砕氷船が STX 欧州で建造されている。現在も STX 欧州は砕氷船の研究開発に引き続き注力をしており、原子力砕氷船（厚さ 2.9m の氷を砕くことができる）、油漏れ防止能力をアップさせた新型砕氷船及び船体を傾いて航行することのできる砕氷船（船体の幅が広い、例えばタンカーや LNG 船等が海水氷区で航行するために開発。）

2010 年 4 月まで、STX 欧州が引渡した近海工事船及び専用船は合計 312 隻で、うち今年に引き渡したのが 7 隻で、現在手持ち工事量 9 隻を抱えている。

10.2.5.3 その他業務

豪華客船とフェリー、近海工事船及び専用船以外に、STX 欧州はタンカー、ケミカルタンカー及び北極圏関連技術、LNG 関連技術とその他技術の開発と販売も行っている。特に、北極圏関連技術は進んでおり、フィンランドに氷極と北極関連実験室と研究開発センターの Aker Arctic Technology 会社も持っている。また、ノルウェーに商船の改装、メンテナンスをメインに行っている子会社もあり、現在ケミカルタンカー 6 隻を建造中である。

全体から見ると、国際金融危機の影響で近年 STX 欧州の財務状況は悪化しており、2008 年の収益は 315 億 NOK、2009 年は 291 億 NOK で、新規受注量は 79.5 億 NOK で、同期比 21.1% 減少した。2009 年 12 月 31 日までの手持ち工事量は 247 億 NOK で、同期比 48.4% 減少となっている。

10.2.6 財務状況

貸借対照表

項目	2007 年度	2008 年度	2009 年度
一、資産			
流動資産			
現金預金	4,638	3,262	3,339
短期投資金			
受取手形	359	28	19
売掛金	3,859	4,012	2,104
その他未収入金			

項 目	2007 年度	2008 年度	2009 年度
前払金			
貯蔵品	1,767	1,432	764
貸倒引当金			
その他流動資産	13,937	18,796	17,776
流動資産合計	24,559	27,530	24,002
	-----	-----	-----
長期投資			
長期投資	38	335	21
その他			
	-----	-----	-----
固定資産			
固定資産純額	3,450	3,329	2,755
その他			
固定資産合計	3,450	3,329	2,755
	-----	-----	-----
無形資産及びその他			
無形資産	1,672	1,379	1,343
長期貸倒引当金			
その他	780	1,062	1,233
無形資産及びその他資産合計	2,452	2,441	2,576
	-----	-----	-----
資産合計	30,499	33,635	29,356
	-----	-----	-----

項 目	2007 年度	2008 年度	2009 年度
二、負債			
流動負債			
短期借入金	6,987	10,725	10,066
支払手形	894	1,311	490
未払費用	13,513	11,551	10,276
前受金			
未払費用（給料）			
未払配当金			
未払税金	25	78	41
その他未払費用			
その他流動負債	558	510	314
流動負債合計	21,977	24,174	21,187
	-----	-----	-----
長期負債			
長期借入金	2,417	2,255	2,167
社債			
その他	945	274	285
長期負債合計	3,361	2,529	2,452
	-----	-----	-----
負債合計	25,339	26,703	23,638
	-----	-----	-----

項 目	2007 年度	2008 年度	2009 年度
三、所有者权益			
資本金	3,702	3,702	3,912
資本剰余金	-206	766	43
利益剰余金	1,623	1,297	776
繰越利益剰余金			

項 目	2007 年度	2008 年度	2009 年度
その他	41	1,167	986
正味財産合計	5,160	6,933	5,718
	-----	-----	-----
負債及び正味財産合計	30,499	33,635	29,356
	-----	-----	-----

損益計算書

項 目	2007 年度	2008 年度	2009 年度
一、営業収益	26,992	31,496	29,141
売上高	26,992	31,496	29,141
その他			
	-----	-----	-----
二、営業費用			
売上原価	25,279	29,479	26,803
販売費及び一般管理費			
その他	1,890	2,577	2,717
	-----	-----	-----
三、営業外損益			
財務損益	148	-90	-330
為替業務損益			
投資有価証券売却益			
その他	1	-28	-165
	-----	-----	-----
四、利益総額	-28	-679	-875
その他	-87	624	-81
減:税金	-206	-95	-173
	-----	-----	-----
五、純利益	92	40	-782

財務分析

項目	同業界 平均値	2007 年度	評価	2008 年度	評価	2009 年度	評価
一、安全性分析							
流動比率 (%)		111.7		113.9		113.3	
当座比率 (%)	72.6	103.7	普通	108.0	普通	109.7	普通
インタレスト・カバレッジ・レシオ	3.8	0.9	不良	-0.9	不良	-0.9	不良
負債比率 (%)	73.5	83.1	良好	79.4	良好	80.5	普通

項目	同業界 平均値	2007 年度	評価	2008 年度	評価	2009 年度	評価
二、収益性分析							
売上高利益率 (%)	6.1	6.3	普通	6.4	普通	8.0	普通
売上高費用比率 (%)	6.1	-11.1	不良	-190.2	不良	-189.0	不良
資本利益率 (%)	5.0	0.7	やや低い	-1.0	不良	-1.4	やや低い
総資本利益率 (%)	7.2	1.8	やや低い	0.6	やや低い	-13.7	不良

項目	同業界 平均値	2007 年度	評価	2008 年度	評価	2009 年度	評価
三、効率性分析							
棚卸資産回転率	3.5	14.3	優秀	20.6	優秀	35.1	優秀
経営資本回転率	5.5	1.1	普通	1.1	普通	1.2	普通
総資本回転率	8.1	0.9	不良	0.9	不良	1.0	不良
売上債権回転率	3.5	6.4	優秀	7.8	優秀	13.7	優秀

項目	同業界 平均値	2007 年度	評価	2008 年度	評価	2009 年度	評価
四、成長性分析							
売上高成長率 (%)	11.5	16.7	普通	-7.5	やや 低い	11.5	16.7
株主資本成長 (%)	105.2	134.4	優秀	82.5	優秀	105.2	134.4
利益成長率 (%)	6.3	17.7	やや 低い	15.9	良好	6.3	17.7
資本金成長率 (%)	21.3	34.4	優秀	-17.5	不良	21.3	34.4
総資産増加率 (%)	5.6	10.3	やや 低い	-12.7	不良	5.6	10.3

10.2.7 将来展望

当該社は将来引き続きデラックスクルーズ船とフェリー関連業務及び近海航路船と特殊船業務での優勢を維持すると共に、研究開発及び技術改善にもっと力を加え、製品の競争力をより一層高めて行く方針である。また、営業収益中でのサービス関連費用の割合を高めて行く計画である。

10.3 STX（大連）重工有限公司

10.3.1 基本情報

名称	内容
登録番号	14462
名称	STX（大連）重工有限公司
法定代表者	張元甲
住所	大連長興島臨港工業区龍口村
電話	0411-3939-1051
	18904283609
企業形態	有限責任公司（外資合弁会社）
資本金	15400（万ドル）
株主（発起人）	STX 重工業株式会社
	出資額：9240 万ドル

名 称	内 容
	STX 造船海洋株式会社
	出資額：6160 万ドル
経営内容	各種船舶の船体、ハッチカバー、RO-RO 船構造物の加工、組み立て及び製造、販売等

10.3.2 株主構成

2009 年 12 月 31 日時点、STX 造船海洋は STX（大連）重工有限公司の株 40%を持っていた。当該株の購入価額は 45,441,490 千ウォン、帳簿価値は 46,223,617 千ウォン、2008 年末の帳簿価値は 54,723,029 千ウォンである。

株主名	応募資金（万ドル）
STX 重工業株式会社	9,240,000,000
STX 造船海洋株式会社	6,160,000,000

10.3.3 管理職

姓 名	役 職
李株正	取締役
金江壽	取締役
申楓般	監督役員
鄭俊枸	取締役
都聖得	取締役
金源旭	監督役員

10.3.4 生産状況

主要製品に、滑車（超大型タンカー用の大型滑車）、ハッチカバー、甲板室、RORO 船構造物等がある。うち滑車は、造船産業の急速な発展に伴い、大型化が求められている。STX（大連）重工有限公司は大連生産基地にて敷地面積 160 万 m²の大型滑車生産工場を建設し、2008 年 7 月に竣工した。当該工場生産される滑車は定期的に STX（大連）造船有限公司に提供している他、ULCC 船、RORO 船構造物の建造に使われる 2,500 トン級大型（Giga 級）滑車も生産できる。

STX（大連）重工は生産を始めてから第 1 年目は 10 万トンの滑車を生産したものの、急速に増加している造船ニーズに応えるため、2012 年までは、年間生産能力を 60 万トンまで拡大する計画である。

10.3.5 財務状況

貸借対照表

(単位：元)

項 目	2008 年度	2009 年度
一、資産		
流動資産		
現金預金	27,424,552	290,000,402
短期投資金		
受取手形		
売掛金	169,796,703	202,122,566
その他未収入金	56,366,961	13,502,600
前払金	570,032,863	73,069,238
貯蔵品	1,159,886,180	825,402,530
貸倒引当金	888,451	1,415,448
その他流動資産		
流動資産合計	1,984,395,710	1,405,512,784
	-----	-----
長期投資		
長期投資		
その他		
固定資産		
固定資産純額	275,086,598	3,269,171,385
その他		
固定資産合計	275,086,598	3,269,171,385
	-----	-----
無形資産及びその他		
無形資産		256,143,489
長期貸倒引当金		
その他		
無形資産及びその他資産合計		
	-----	-----
資産合計	5,251,117,585	5,613,043,628
	=====	=====

項 目	2008 年度	2009 年度
二、負債		
流動負債		
短期借入金		492,856,508
支払手形		
未払費用	71,358,828	19,221,277
前受金	3,417,560,360	2,052,587,962
未払費用（給料）		
未払配当金		
未払税金	(309,822,445.00)	(460,051,120.00)
その他未払費用	181,043,685.00	991,522,929.00
その他流動負債	324,806.00	156,710,803.00
流動負債合計	3,372,645,794.00	3,268,353,793.00
	=====	=====
長期負債		
長期借入金	1,189,220,400.00	1,656,521,320.00
長期未払金		
その他		118,105,545.00
長期負債合計	1,189,220,400.00	1,774,626,865.00
	-----	-----
負債合計	5,042,980,658.00	4,561,866,194.00
	-----	-----

項 目	2008 年度	2009 年度
三、所有者权益		
資本金	808,970,063	808,970,063
資本剰余金		
利益剰余金		
繰越利益剰余金	(119,718,672)	(238,907,093)
正味財産合計	689,251,391	570,062,970
	-----	-----
負債及び正味財産合計	5,251,117,585	5,613,043,628
	=====	=====

損益計算書

(単位：元)

項 目	2008 年度	2009 年度
一、売上高	682,627,116	2,214,828,117
減：売上原価	698,787,557	2,279,372,956
税金及びその他		
二、営業利益	-16,160,441	-64,544,839
加：その他業務利益		
減：営業費		
管理費	96,378,267	48,774,401
財務費	12,257,293	8,797,178
三、経営利益	-124,796,001	-122,116,418
加：補助金		
投資収益		
営業外収益	5,078,202	3,122,997
減：営業外費用	873	195,000
四、税引き前当期利益	-119,718,672	-119,188,421
減：所得税	0	0
五、純利益	-119,718,672	-119,188,421

主要財務指標分析

項目	同業界 平均値	2008年度	評価	2009年度	評価
一、安全性分析					
流動比率 (%)		58.8		43.0	
当座比率 (%)	78.7	7.5	不良	15.5	不良
インタレスト・カバ レッジ・レシオ	3.1	10.8	優秀	14.5	優秀
負債比率 (%)	65.8	96.0	不良	81.3	やや 低い

項目	同業界 平均値	2008年度	評価	2009年度	評価
二、盈利能力					
売上高利益率 (%)	10.8	202.4	優秀	202.9	優秀
コスト(費用)利益 率 (%)	6.0	14.8	優秀	5.1	普通
資本利益率 (%)	4.0	-2.5	やや 低い	-2.3	やや 低い
総資本利益率 (%)	7.9	100.0	優秀	49.9	優秀

項目	同業界 平均値	2008年度	評価	2009年度	評価
三、効率性分析					
棚卸資産回転率	2.7	-0.6	不良	-2.8	不良
経営資本回転率	1.0	0.3	不良	1.6	普通
総資本回転率	0.6	0.1	不良	0.4	やや 低い
売上債権回転率	4.3	4.0	普通	11.0	良好

10.3.6 将来展望

今後 STX（大連）重工有限公司は引き続き技術開発能力と生産効率を高め、世界造船市場での競争力を強化するとともに、船用機器の世界トップメーカーを目指している。

10.4 STX（大連）海洋重工有限公司

10.4.1 基本情報

名 称	内 容
登録番号	015488
名所	STX（大連）海洋重工有限公司
法定代表者	張元甲
住所	大連長興島臨港工業区龍口村
電話	0411-39391034
企業形態	有限責任公司（外国独資）
資本金	11400 万ドル
株主（発起人）	STX 造船海洋株式会社
	応募資金：11400 万ドル
経営範囲	各種海洋構造物及び関連部品の設計、製造及び販売

STX（大連）海洋重工有限公司は STX 大連グループ中での重要なメンバーとして、STX グループの高い技術力、合理的な経営管理モデル及び厳しい品質管理システム等により、オフショア設備における設計、製造、監督及び販売等の全面的なサービスを提供している。

10.4.2 株主構成

2009 年末、STX 造船海洋は STX（大連）海洋重工有限公司の 100%株を持っていた。2009 年 12 月 31 日、STX（大連）海洋重工の帳簿価値は 123,699,047 千ウォンである。

株主名称	応募資金（万元）	元の通貨種類
STX 重工業株式会社	510	ドル

10.4.3 管理職

姓 名	役 職
朱明基	取締役
李株正	取締役
鄭英映	取締役

10.4.4 生産状況

2007年10月、STX（大連）海洋重工有限公司は2.2億ドルの「深海海底配管設備セット」を受注し、オフショア設備の生産に向けて重要な一步を踏み出した。

世界最大規模の海洋構造物建造工場として、ブロック、大型構造物等の組立を行っており、設備の規格は460m×135m×14mで、同時に320,000DWTのVLCC（幅60m×長さ330m）2隻とTandem176m超大型施設を建造することができる。他、径間225mと185mの900トンガントリ・クレーン2台及び長さ700m、幅135mの海洋構造物建造工場等がある。

10.4.5 財務状況

貸借対照表

（単位：元）

項目	2008年度	2009年度
一、資産		
流動資産		
現金預金	297,643,519	588,675,609
短期投資金		
受取手形		
売掛金	1,220,035	81,550,654
その他未収入金	161,806,250	63,076,610
前払金	76,672,042	156,387,382
貯蔵品	9,053,696	8,104,751
貸倒引当金	10,505,750	1,451,366
その他流動資産		
流動資産合計	556,901,292	899,246,372
長期投資		
長期投資		
その他		
固定資産		
固定資産純額	49,197,199	1,351,537,647
その他	701,234,223	209,929,374
固定資産合計	750,431,422	1,561,467,021
	-----	-----

項 目	2008 年度	2009 年度
無形資産及びその他		
無形資産		276,287,571
長期貸倒引当金		4,493,975
その他		12,773,726
無形資産及びその他資産合計		293,555,272
資産合計	1,307,332,714	2,754,268,665
	=====	=====

項 目	2008 年度	2009 年度
二、負債		
流動負債		
短期借入金	500,000,000	27,357,559
支払手形		
未払費用	2,223,348	9,183,352
前受金	178,843,131	599,509,531
未払費用（給料）	8,272,494	16,514,350
未払配当金		
未払税金	-58,359,164	-122,284,418
その他未払費用	83,374,479	134,159,938
その他流動負債		32,547,340
流動負債合計	714,354,288	696,987,652
	=====	=====
長期負債		
長期借入金		1,500,000,000
長期未払金		
その他		
長期負債合計		1,500,000,000
	-----	-----
負債合計	714,354,288	2,196,987,652
	-----	-----

項 目	2008 年度	2009 年度
三、所有者权益		
資本金	648,613,620	826,204,020
資本剰余金		
利益剰余金		
繰越利益剰余金	-55,635,194	-268,923,007
正味財産合計	592,978,426	557,281,013
	-----	-----
負債及び正味財産合計	1,307,332,714	2,754,268,665
	=====	=====

損益計算書

(単位：元)

項 目	2008 年度	2009 年度
一、売上高	39,189,055	231,155,264
減：売上原価	43,341,534	372,565,586
税金及びその他		
二、営業利益	-4,152,479	-141,410,322
加：その他業務利益	607,610	4,027,676
減：営業費		
管理費	48,930,295	47,639,956
財務費	3,186,022	29,999,439
三、経営利益	-55,661,186	-215,022,041
加：補助金		
投資収益		
営業外収益	25,992	2,739,244
減：営業外費用		1,005,016

項 目	2008年度	2009年度
四、利益総額	-55,635,194	-213,287,813
減：所得税		
五、純利益	-55,635,194	-213,287,813

主要財務指標

項 目	同業界 平均値	2008年度	評価	2009年度	評価
一、安全性分析					
流動比率 (%)		78.0		129.0	
当座比率 (%)	76.4	64.5	普通	105.2	普通
インタレスト・カバ レッジ・レシオ	3.9	-16.5	優秀	-6.1	優秀
負債比率 (%)	64.0	54.6	良好	79.8	やや低い

項 目	同業界 平均値	2008年度	評価	2009年度	評価
二、盈利能力					
売上高利益率 (%)	14.0	-10.6	不良	-61.2	不良
コスト (費用) 利益 率 (%)	4.0	-58.3	不良	-47.4	不良
資本利益率 (%)	2.7	-4.0	不良	-6.7	不良
総資本利益率 (%)	6.1	-9.4	不良	-38.3	不良

項 目	同業界 平均値	2008年度	評価	2009年度	評価
三、効率性分析					
棚卸資産回転率	3.1	4.8	良好	46.0	優秀
経営資本回転率	1.4	0.1	不良	0.3	不良
総資本回転率	0.8	0.0	不良	0.1	不良
売上債権回転率	5.1	32.1	優秀	2.8	やや低い

10.4.6 業務状況

主要製品に、ジャッキアップ式掘削プラットフォーム、半潜水掘削プラットフォーム、ドリルシップ、固定式プラットフォーム、FPSS&TLP、FPSO&FDPSO 等ハイテク製品が挙げられる。

10.4.7 将来展望

当該社の発展戦略としては重点的にハイテク、高付加価値船舶及びオフショア設備の製造事業を発展させることである。石油開発事業が毎年 6%–8%の伸び率で成長をしているため、現在オフショア関連新規プロジェクト（掘削設備 10 台、生産設備 10 台）は毎年平均 160 億ドルに達しており、オフショア関連市場は将来性が高いと見られる。

STX（大連）海洋重工有限公司は、今後 STX 重工業昌原工場、STX 重工業鎮海江川ドックと協力し、STX グループのオフショア関連事業を支え、世界造船会社第 2 位を目指している STX グループの目標達成に大きく貢献する。

10.5 STX（大連）エンジン有限公司

10.5.1 基本情報

STX（大連）エンジン有限公司は STX エンジン株式会社の独資企業であり、中国における初めての韓国資本エンジンメーカーである。

項目	内容
登録番号	015485
名称	STX（大連）エンジン有限公司
法定代表人	李康植
住所	大連長興島臨港工業区龍口村
電話	39391075
企業形態	有限責任公司（外国法人独資）
資本金	11400 万ドル
株主（発起人）	韓国 STX Engine 株式会社 応募資金 11400 万ドル
経営範囲	各種ディーゼルエンジン（主機、緊急発電機等）、関連設備及び部品等の設計、製造及び販売；エンジン関連部品の輸出入及び卸業務

10.5.2 株主構成

STX グループの系列会社である STX エンジンが STX（大連）エンジン有限公司の株を100%保有している。

株主名称	応募資金（万元）	通貨種類
STX ENGINE 株式会社	510	ドル

10.5.3 管理職

姓 名	役 職
金源旭	取締役

10.5.4 生産状況

STX（大連）エンジンは設立後、工場建設を行いながら、わずか2ヶ月余で当社初のエンジン MT101 号を生産し、STX（大連）グループのエンジン事業が新しいステップを踏み出した。STX（大連）エンジンは、年間生産能力 200 台、300 馬力のエンジン生産システムを構築し、STX（大連）造船及び中国各造船所に最高品質のエンジンを提供する計画である。

10.5.5 財務状況

貸借対照表

（単位：元）

項 目	2009 年度
一、資産	
流動資産	
現金預金	618,143,853
短期投資金	
受取手形	
売掛金	77,542,908
その他未収入金	41,959,551
前払金	362,487,692
貯蔵品	282,828,525
貸倒引当金	
その他流動資産	

項 目	2009 年度
流動資産合計	1,382,962,529

長期投資	
長期投資	
その他	
固定資産	
固定資産純額	987,255,235
その他	467,827,539
固定資産合計	1,455,082,774

無形資産及びその他	
無形資産	50,779,355
長期貸倒引当金	2,114,333
その他	
無形資産及びその他資産合計	52,893,688

資産合計	2,890,938,991
	=====

項 目	2009 年度
二、負債	
流動負債	
短期借入金	
支払手形	
未払費用	47,870,061
前受金	697,450,900
未払費用（給料）	5,232,108
未払配当金	-5,397,478

項 目	2009 年度
未払税金	-5,397,478
その他未払費用	121,932,823
その他流動負債	95,740,000
流動負債合計	962,828,414
	=====
長期負債	
長期借入金	954,260,000
長期未払金	
その他	23,614,200
長期負債合計	977,874,200

負債合計	1,940,702,614

項 目	2009 年度
三、所有者权益	
資本金	811,014,300
資本剰余金	
利益剰余金	
繰越利益剰余金	139,222,077
正味財産合計	950,236,377

負債及び正味財産合計	2,890,938,991
	=====

損益計算書

(単位：元)

項 目	2009 年度
一、売上高	471,868,516
減：売上原価	292,581,258
主營業務税金及び附加	
二、営業利益	179,287,258
加：その他業務利益	
減：営業費	9,022,156
管理費	19,321,421
財務費	20,325,430
三、経営利益	130,618,251
加：補助金	
投資収益	
営業外収益	8,603,826
四、利益総額	139,222,077
減：所得税	
	139,222,077
五、純利益	

主要財務指標分析

項 目	同業界 平均値	2009 年度	評価
一、安全性分析			
流動比率 (%)		143.6	
当座比率 (%)	3.1	76.6	優秀
インタレスト・カバ レッジ・レシオ	60.3	7.8	不良
負債比率 (%)	2.2	67.1	不良

項目	同業界 平均値	2009年度	評価
二、盈利能力			
売上高利益率 (%)	1.4	38.0	優秀
コスト (費用) 利益率 (%)	7.0	40.8	優秀
資本利益率 (%)	13.1	5.5	やや低い
総資本利益率 (%)	3.0	0.0	やや低い

項目	同業界 平均値	2009年度	評価
三、効率性分析			
棚卸資産回転率	7.6	1.0	やや低い
経営資本回転率	2.4	0.3	普通
総資本回転率	4.5	0.2	不良
売上債権回転率	5.0	6.1	優秀

10.5.6 業務状況

主要製品は 35MC-98MC の低速エンジンである。現在抱えている手持ち受注量は 95 台で、製品の質は中国政府及び同業界から認められている。

10.5.7 将来展望

STX エンジンは 2 大研究開発センター、エンジン技術研究所及び電子通信研究所を持っており、世界最先端のディーゼルエンジン及び関連部品を研究開発している。STX (大連) エンジンは、世界で有名な STX エンジンと年間生産能力 500 馬力の STX 重工業の支援を受けながら、しっかりとした技術、生産及び品質管理、また最新の設備などを通して、積極的に世界最高レベルのエンジンブランドを作り上げている。STX (大連) エンジンは、現地 (大連長興島) の生産優勢を十分活かし、世界ベストエンジン工場になることを目指している。

10.6 STX 重工（撫順）有限公司

10.6.1 基本情報

項 目	内 容
企業名称	STX 重工（撫順）有限公司
法定代表人	李康植
企業形態	有限責任公司（外資独資）
業種	製造業
主要製品	ディーゼルエンジン及びその他機械用鋳物
経営範囲	ディーゼルエンジン、発電設備、一般機械と部品、環境保護関連設備の生産と販売

10.6.2 財務状況

貸借対照表

（単位：元）

項 目	2008 年度	2009 年度
一、資産		
流動資産		
現金預金	58,760,000	116,800,000
短期投資金		
受取手形		
売掛金	21,400,000	56,920,000
その他未収入金	10,890,000	31,500,000
前払金		
貯蔵品	97,610,000	114,760,000
貸倒引当金		
その他流動資産	31,420,000	103,730,000
流動資産合計	220,080,000	423,710,000
	-----	-----
長期投資		
長期投資		
その他		

項 目	2008 年度	2009 年度
固定資産		
固定資産純額		
その他		
固定資産合計	385,680,000	369,750,000
	-----	-----
無形資産及びその他		
無形資産		
長期貸倒引当金		
その他	366,250,000	396,240,000
無形資産及びその他資産合計	366,250,000	396,240,000
	-----	-----
資産合計	972,010,000	1,189,700,000
	=====	=====

項 目	2008 年度	2009 年度
二、負債		
流動負債		
短期借入金	92,500,000	99,620,000
支払手形		
未払費用	88,170,000	107,000,000
前受金		
未払費用（給料）		
未払配当金		
未払税金		
その他未払費用	114,760,000	156,250,000
その他流動負債	81,560,000	109,220,000
流動負債合計	376,990,000	472,090,000
	=====	=====

項 目	2008 年度	2009 年度
長期負債		
長期借入金	64,080,000	52,100,000
長期未払金	0	0
その他		
長期負債合計	64,080,000	52,100,000
	-----	-----
負債合計	441,070,000	524,190,000
	-----	-----

項 目	2008 年度	2009 年度
三、所有者权益		
資本金	447,540,000	537,500,000
資本剰余金		
利益剰余金		
繰越利益剰余金	83,400,000	128,010,000
正味財産合計	530,940,000	665,510,000
	-----	-----
負債及び正味財産合計	972,010,000	1,189,700,000
	=====	=====

損益計算書

(単位：元)

項 目	2008 年度	2009 年度
一、売上高	485,320,000	626,290,000
減：売上原価	378,670,000	479,800,000
税金及びその他	0	0

項 目	2008 年度	2009 年度
二、営業利益		
加：その他業務利益		
減：営業費	6,860,000	9,250,000
管理費	17,350,000	26,160,000
財務費	5,180,000	6,240,000
三、経営利益		
加：補助金		
投資収益	0	0
営業外収益	60,000	180,000
減：営業外費用	5,010,000	5,620,000
四、利益総額	72,310,000	99,400,000
減：所得税	18,080,000	24,850,000
五、純利益	54,230,000	74,550,000

主要財務指標分析

項 目	同業界 平均値	2008 年度	評価	2009 年度	評価
一、安全性分析					
流動比率 (%)		58.4		89.8	
当座比率 (%)	78.7	32.5	やや低い	65.4	普通
インタレスト・カバ レッジ・レシオ	3.1	15.0	優秀	16.9	優秀
負債比率 (%)	65.8	45.4	優秀	44.1	優秀

項目	同業界 平均値	2008年度	評価	2009年度	評価
二、盈利能力					
売上高利益率 (%)	10.8	0.0	やや低い	0.0	やや低い
コスト (費用) 利益率 (%)	6.0	17.7	優秀	19.1	優秀
資本利益率 (%)	4.0	8.0	良好	8.9	優秀
総資本利益率 (%)	7.9	10.2	普通	11.2	普通

項目	同業界 平均値	2008年度	評価	2009年度	評価
三、効率性分析					
棚卸資産回転率	2.7	3.9	普通	4.2	普通
経営資本回転率	1.0	2.2	良好	1.5	普通
総資本回転率	0.6	0.5	普通	0.5	普通
売上債権回転率	4.3	22.7	優秀	11.0	良好

10.7 STX 大連基地の中国政府との協力

10.7.1 温家宝中国総理、STX 大連基地視察

2009年9月11日、温家宝総理がSTXグループの姜徳寿会長同行のもと、STX大連造船海洋生産基地を見学した。温家宝総理はSTXグループの中国への投資、また中国での雇用創出などに対する貢献に感謝の意を表明すると同時にSTXグループが引き続き中国での投資を拡大することを期待すると述べた。

今回、温家宝総理のSTX大連基地への訪問は、中国における韓国企業への感謝の意を表したいほか、遼寧省沿海経済開発の拠点である大連市のイメージをアップさせ、企業誘致を促進するためであると分析される。

10.7.2 中国の銀行から融資獲得

STX大連集団は中国建設銀行を始めとする10社の金融機関から共同で総額28.5億元を融資し、2009年4月18日、調印式を行った。調印式には張成寅大連市委員会書記、姚家凱秘書長と戴玉林副市長等が出席した。大連市が複数の金融機関より外資系企業向けにこれほど大金の融資を提供したのは今回が初めてである。

その4ヶ月後の2009年8月、中国交通銀行及びその他銀行からまた3,290億ウォンを

融資した。追加融資した資金は、主に設備への投資と前受金返還保証に使われる計画である。

10.7.3 大連エンジンプロジェクトが中国から融資を獲得

STX 大連エンジン有限公司はエンジン第 2 工場を建設するため、中国建設銀行等現地の金融機構から 15 億元の融資を受けた。融資期間は 9 年で、利率は 6.136%である。STX 大連生産基地は 2009 年末に第 1 工場である造船及びオフショア設備の生産工場を竣工し、現在は引き続き第 2 工場の建設を行っている。

10.7.4 李 克強中国副総理、STX 大連造船基地見学

李 克強中国副総理は中国東北三省の発展戦略、遼寧省における生産設備現状視察の一環として STX 大連基地を訪問し、STX グループの会長である姜 徳寿氏と面談を行った。李克強副総理は、STX 大連が僅か 1 年 8 ヶ月で造船所の建設を完成したことに對し高く評価した。李 克強氏は温 家宝総理及び賈 慶林政協主席次に STX 大連を訪問した第 3 人目の中国上級官吏である。

第 11 章 競争相手及び SWOT 分析

11.1 競争相手分析

2009 年国際金融危機の影響で、欧州一部の造船企業が新造船市場から撤退したため、日中韓三カ国の世界造船市場シェアは更に増加したものの、三カ国が占めている世界シェア（2009 年）は、新造船竣工量 93.40%、新規受注量 93.99%、手持工事量 91.81%でその比率は圧倒的に高くなった。

2009 年、日中韓三カ国造船三大指標世界シェア

		世界	日中韓
新造船竣工量	百万 DWT	115.2	107.6
	シェア	100%	93.40%
新規受注量	百万 DWT	33.3	31.3
	シェア	100%	93.99%
手持工事量	百万 DWT	491	450.8
	シェア	100%	91.81%

出所：英クラークソン

11.1.1 競争相手概況

2009 年世界における造船グループ新造船竣工量トップ 10

ランキング	グループ	万 DWT
1	現代重工グループ	2,032
2	中船グループ (CSSC)	1,075
3	大宇 (デウ) 造船	903
4	中船重工グループ (CSIC)	563
5	日本今治造船	552
6	三星 (サムスン) 重工	518
7	統一造船	398
8	STX 造船グループ	379
9	日本常石グループ	349
10	成東造船	272

新造船竣工量から見ると、STX 造船グループの韓国国内での主な競争相手は、現代重工、大宇 (デウ) 造船、三星 (サムスン) 重工で、海外における主要競争相手は中国船舶

集団（CSSC）、中国船舶重工（CSIC）、日本今治造船及び統一造船である。

しかしながら、STX 造船海洋は主に造船（高付加価値の液化天然ガス（LNG）運搬船、LPG 船、コンテナ船、特種船、郵船及びばら積貨物船）と海洋構造物の建造（浮き屋根式タンク及び生産施設、配管機器、ドリルシップ/アンローダー）を行っているため、主要製品及び業務内容から見ると、その競争相手は韓国国内では、現代重工業、サムソン及びデウ、海外では中国船舶集団（CSSC）に所属する中国造船企業等がある。

11.1.1.1 現代重工業

現代重工業は世界トップ造船所として、その造船工事量は世界シェアの 15%を占めている。当該造船基地は 4km 以上の海岸線（韓国尾浦海岸）を持っており、主要設備に大型ドライドック 9 基と巨型クレーン 7 基等がある。

年	竣工量(万 DWT)
2008 年	1,328
2009 年	2,393
2010 年	2,400

現代重工業の特種海軍造船部では、韓国国防部が授権し、韓国海軍向けに船舶建造及び機械設備工事関連のコンサルティング業務を行っており、先端的な潜水艦、軍艦及び各種補助施設の設計と建造能力を有している。

11.1.1.2 サムスン重工業

サムスン重工業は、1974 年設立以来世界有名な船主から高い評判を受けており、現在その造船技術は世界トップレベルに達している。当該社は世界初の前後方向砕氷船を建造し、北極での原油運搬において画期的な成果を上げた。同時に、液化天然ガス（LNG）運搬船（浮体式海洋石油生産・貯蔵・積み出し設備）、液化天然ガス（FSRU）と砕氷コンテナ船等の建造技術も世界トップレベルである。その他、世界最大の半潜水型海洋石油掘削プラットフォームの開発に成功する等、海運設備においても豊富な経験と技術力を積み上げ、同業界で高い評判を受けている。

11.1.1.3 デウ造船

デウ造船海洋（DSME）は世界トップ造船メーカーであり、優れた IT 技術とシステム化した建造技術を持っており、民間船、海洋工事設備および軍艦等を建造している。当該社は 1973 年設立、2008 年の売上高は 11 万億ウォンを超えた。従業員の数は合計 29,000 人、その中、技術者と研究者はそれぞれ 15,000 人と 1,500 人強である。

11.1.1.4 中国船舶（China CSSC Holdings Limited）

中国船舶は中船グループ傘下の民間船建造の中核企業で、中船グループの大型船舶の建造、修繕船及び船用主機製造業務を統合した、上場会社である。

当該社総株数は 6.6255 億株で、中船集団、宝鋼集団（Baosteel）と上海電気グループの親会社及びその他投資者の保有株数と持ち株率はそれぞれ 4.0458 億株の 61.06%、0.3763 億株の 5.68%、0.3264 億株の 4.92%と 1.8771 億株の 28.34%である。

当該社の主要事業は、船舶とディーゼルエンジン製造への投資；民間船の販売、船用設備と電気設備の製造・販売及び設置工事；船舶技術の開発、移転及びコンサルティング；貨物及び技術の輸出；自社設備のレンタルサービス等がある。

11.1.2 競争相手分析

競争相手主要製品比較表

STX 海洋造船	現代重工	サムスン重工業	デウ造船	中国船舶
LNG 船、LPG 船、超大型タンカー、コンテナ船、超大型鉱石運搬船及びばら積貨物船、郵船及びフェリー、海洋構造物	超大型客船、タンカー、プロダクトタンカー、化学製品油送船、コンテナ船、ばら積貨物船、鉱石運搬船、パナマックス貨物船、Ro-Ro 船、LNG 船、LPG 船、潜水艦、駆逐艦、護衛艦、海洋構造物	掘削船、超大型コンテナ船、LNG 船と浮体式海洋石油生産貯蔵船、海洋構造物	民間船：LNG 船、コンテナ船、タンカーが主力製品で、特に LNG 船とタンカーは世界で強い競争力を持っている。その他、RO-RO 船、客船、ばら積貨物船等がある。 軍艦：潜水艦、駆逐艦、護衛艦、パトロール艦等 海洋プラットフォーム、海洋構造物	大型ばら積貨物船と大型タンカーに 10 万トン以上ばら積貨物船とアフラマックス型タンカー、20 万トン以上超大型タンカー（VLCC）及び FPSO、半潜式海洋プラットフォーム、海洋構造物、軍事船

サムスン重工業は世界初の 8,500TEU、9,200TEU 及び 9,600TEU コンテナ船を建造した。2008 年には 13,800TEU のコンテナ船を建造し、世界最大のコンテナ船建造メーカーとなった。

2008 年、デウ造船所は世界で初めて超大型油槽船（VLCC）の建造量が 100 隻を超えた

造船所になった。当該社建造の VLCC は航海速度 15.6kn、世界最速の VLCC で、また、当該社の「Blue Star 号」フェリーと超豪華フェリーはそれぞれ 2000 年と 2001 年に世界最優秀船舶に選定された。デウ造船所は軍艦建造において、韓国造船業界でトップレベルで、軍艦、潜水艦、護衛艦を含む各種軍艦等の建造が可能である。当該社は約 10 数年の業務調整と発展を経て、海洋工事関連業務も既にデウ造船海洋（DSME）の主要業務の一つとなった。

現代重工業は、1983 年からすでに世界最大の造船メーカーとなり、1976 年から、海洋工事関連事業をスタートし、主要船主とは 30 年も渡って業務提携をして来た。

中国船舶重工（CSIC）は、中国最大の海軍装備建造メーカーで、中国における最も実力のある造船企業である。年間生産量は 700 万 DWT に達し、韓国現代重工業次ぎ世界 2 番目となる大手造船メーカーで、現在研究・開発を行っている船種にケープサイズダブルハルばら積貨物船、大型コンテナ船および海上プラットフォーム等がある。

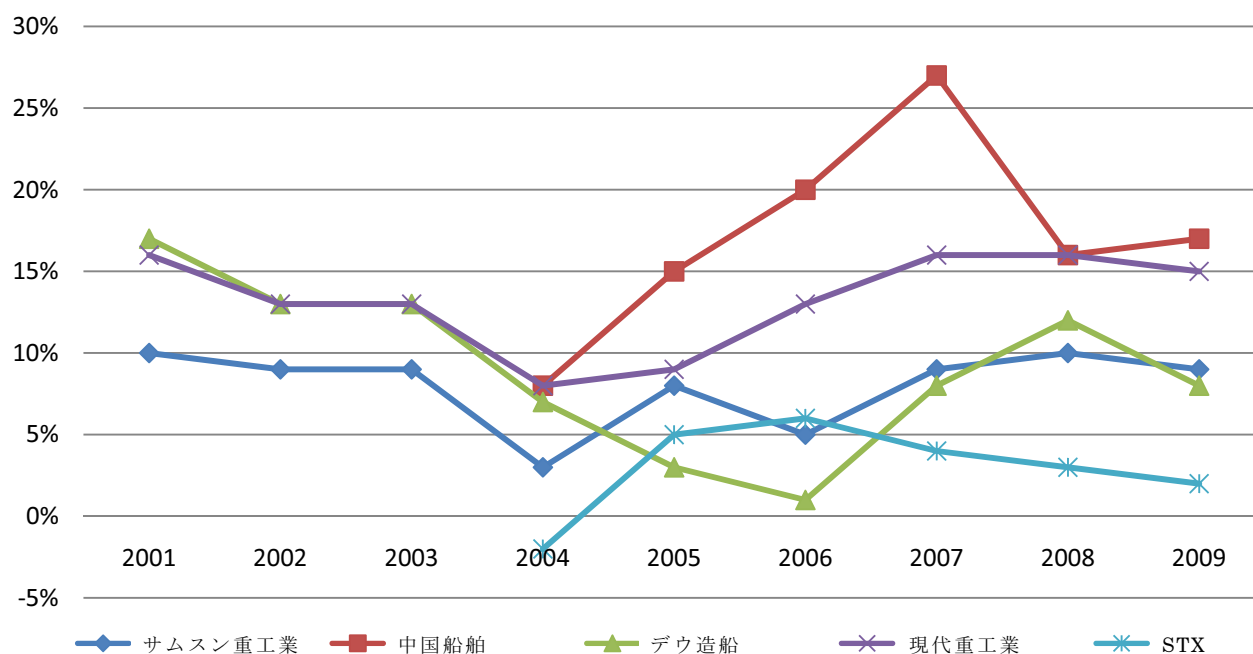
STX 造船海洋の主要製品は 2,500-3,500TEU コンテナ船であり、2007 年には 13,000TEU コンテナ船を受注した。サムスン重工業がその次の年である 2008 年に世界最大のコンテナ船建造メーカーになった。2008 年、STX 造船海洋が高い造船技術力を誇る Aker Yards を買収し、超大型砕氷コンテナ船の建造も可能となった。

STX 造船海洋が郵船とフェリーの建造を始めたのは 2007 年であるが、Aker Yards を買収したため、ヨーロッパ最先端の造船技術を吸収することができ、今は当該領域において、デウ造船を追い抜く勢いである。海洋工事関連事業は 2008 年になって新しく進出を決めたため、既に 10 数年も経験を積み上げて来たデウ造船所に比べ、比較的経験上不足しているのが現状である。

現代重工業に比べ、STX 造船海洋は約 32 年も遅く海洋工事関連事業に進出をしたため、船主と取引を行った年数と回数ともが現代重工業に比べ大分少ない。また、特種船の建造においても、韓国政府からの受注は現代重工業より遥かに少なく、製品に対する評価も現代重工業より落ちている。

STX 造船海洋の今後の発展戦略は軍用船と特種船への進出である。2009 年 5 月、STX 造船海洋は韓国国防部から 430 億ウォンの海洋機器と船舶の受注を受けた。軍用船は政府からの発注がメインであり、市況変動などの影響は殆ど受けず、高収益が確保できる。

競合相手の粗利率比較図



上の図のように、STXの粗利率は低いものの、更に下がる傾向を見せており、主要競争相手ともまだ距離が遠く、当該社にとって粗利率を上げることは必要である。

11.1.3 国際金融危機への主要対策

会社名称	主要対策	具体的な措置
現代重工業	生産能力を縮小	2009年12月、平地における造船を停止
		2009年3月末より新規受注の目標を低く設定した
		2009年6月末、群山における第2造船所の建設を一時停止
	業務内容の多様化	風力と太陽光発電設備およびロボット等への投資を増加
		海運事業に進出
	舶用関連設備と新技術への研究・開発	バラストタンクのバルブ自動制御システムを開発
		自動断電装置を開発
		溶接用ロボットを使用
	資金を上手く運用し、企業の実力を向上	買収と併合、上場など

会社名称	主要対策	具体的な措置
	技術革新	研究開発資金を増やす
		造船業以外のそのた事業を展開する
		主力製品を開発し、業界でリーダー的地位を確保
		核心技術を向上させ、製品の競争力高める
		世界における研究開発のネットワークを広げる
		開発部と業務部との連携を強化
	人材育成を強化	人材蓄積、技術養成、調和のとれた労使関係を構築
サムスン重工業	新工場拡大工事計画を中止	2009年11月、工場拡大工事を中止
	造船以外業務を積極的に開拓	国際風力発電市場に進出
	新型船舶を開発	研究開発に必要な設備備える
		技術力を高め、豪華客船建造市場に進出
	環境に優しい大型 RO-RO 船を開発	
デウ造船	経営・管理の簡素化を実現し、効率的、効果的な運営・管理を実行	企業の組織を簡略化し、階層を減らし、稟議プロセスを短縮
	生産能力を拡大	2号ドックを拡大
		450トンのクレーンを900トンのガントリー・クレーンにチェンジ
		新規浮きドックを建造し、作業率を高める
		新工場と埠頭護岸堤を建設し、生産効率を高める
	船舶及び海洋工事における新技術を開発	ハイテク製品の研究開発に重点を置く
	海外市場と造船以外業務を開拓	ブラジルある造船所の株を購入し、海洋工事関連プロジェクトへの入札参加資格を取得
		ロシアのある造船メーカーとの業務提携で、ロシアにて会社を設立
		ロシアの新工場では、タンカー、掘削船および LNG 船を建造
		業務内容を船用燃料、石油等に拡大
アメリカのある風力タービン会社を買収し、風力発電市場に進出		

会社名称	主要対策	具体的な措置
	環境保全に十分配慮した新型船舶を開発	省エネコンテナ船を開発
中国船舶	生産能力を拡張	民間資金を受け入れる（長興造船所を買収）
	中船グループの主要業務を統合	中山市にて造船基地を建設
	海洋工事における新たな業務を開拓	珠海市にて、海洋工事関連の新規事業を展開
STX 造船海洋	運営・管理能力向上	迅速且つ効率的な垂直統合生産システムおよび財務管理法を実行し、エンジン、プロペラ、クランクシャフトおよび船体艤装製造部門等の運営資金を保証する
	銀行等を利用し、資金フローを確保	ウリィ銀行（Woori Bank）と提携し、中小企業向けに「相互援助基金」を設けた
	フランス政府と、造船及び国防領域で業務提携	STX Europe France の株式一部を購入
	海洋工事への事業進出	超大型タンカーより、50,000 トンのドリルシップ等の海洋構造物の建造に力を入れる
	経営管理力強化	造船部と海洋構造物部門における資源を結集し、最大限活用する
	ヨーロッパ市場に進出	Aker Yards の残り株を買収

11.2 SWOT 分析

		強み (Strength)	弱み (Weakness)
		<p>内部環境</p> <p>外部環境</p>	<p>1、本部が韓国に位置しており、韓国企業の進んだ経営管理能力と経験を持っている。</p> <p>2、2008年、ヨーロッパトップ造船メーカーである Aker Yards を完全買収し、ヨーロッパ最先端の造船技術を獲得した。</p> <p>3、中国大連市にて大規模な造船基地を建設し、中国のコスト競争力を活かし、収益性を大きく改善した。</p>
機会 (Opportunities)		SO	WO
<p>1、ウォンの価値の下落により、造船所の利益は多少増加。</p> <p>2、人民元の切り上げの影響で、中国造船市場からの競争圧力が低下。</p> <p>3、韓国の各商業銀行から融資等金融支援を受ける。</p>		<p>1、ウォン価値の下落を機に積極的に海外市場を開拓し、海外から受注を獲得する。</p> <p>2、韓国商業銀行からの融資支援を利用し、韓国本社 of 融資力を高める。政府からの支援策を積極的に利用する。</p>	<p>1、ウォン価値の下落を機に、海外から受注量を増やし、純利益を引き上げる。</p> <p>2、人民元の切り上げを機に、中国市場への輸出量を増やす。</p> <p>3、資金ショートに備え、船主からの支払いはなるべく早めに済ませて貰う。</p>
脅威 (Threats)		ST	WT
<p>1、中国が新造船で世界の建造量シェアをじわりじわりと拡大しており、韓国企業の地位を脅かしている。</p> <p>2、航运不能走出低迷海運業、低迷から抜け出せない。</p> <p>3、船価の下落は、直接造船所の利益に影響を与える。</p> <p>4、钢铁等原材料价格大幅波动鋼材など原材料の価格が大幅変動。</p>		<p>1、中国でのコスト優位性を十分活かし中国、ヨーロッパ、韓国における造船基地の資源を上手く統合する。</p> <p>2、コスト削減を通し、会社の利潤を確保する。研究開発に力を入れ、造船資源を最大限利用し、生産効率を高める。</p>	<p>1、利潤減少の根本的な原因を究明の上、マネジメントを強化し、大連造船基地におけるコスト優位性を最大限に活かす。</p> <p>2、マーケティングに力を入れ、割引を通して新規受注を受け、会社の純利益に影響することはできるだけ回避する。</p>

第 12 章 国際金融危機による影響

12.1 生産コスト

アメリカのサブプライム危機に端を発した国際金融危機の影響は金融面から実態経済にも波及した。石油、鋼鉄及び非鉄金属等大口商品の需要量は大幅減少し、価額も急落した。鋼鉄を始めとする造船用の主要原材料が大幅値下げし、生産コストは減少したものの、船価の値下げ幅とは比べなかった。

製品構造の中、高付加価値船舶の割合が高いにも関わらず、金融危機の影響で STX 造船海洋の売上高は大幅減少し、生産コストの削減等を通して、金融危機克服を図った。

12.2 新規受注量

国際金融危機の影響で、世界各地の海運業務量は急速に減少し、運輸価額も値下げした。多くの海運会社は利益減少のため、新規船舶の発注を減少するほか、既契約船をキャンセル或いは納期延期等の要請も多く発生し、造船に対するニーズは急速に減少したのが、各国政府が打ち出した緊急経済対策、国際貿易の回復等により造船市場の下落ペースはある程度緩和した。

世界経済に大きく影響をしているアメリカは、一連の景気刺激策を通して、2009 年第 1～4 四半期及び 2010 年第 1 四半期の成長率はそれぞれ -6.4%、-0.7%、2.2%、5.6%と 3.2%となり、景気回復気味を見せ、世界経済の景気回復にも大きな役割を果たす見通しである。

世界経済の回復、発展途上国のエネルギー需要の増加及び海運のコスト優位性等により、世界造船市場は景気を回復しつつ、新造船ニーズもますます増加すると見込まれる。

12.3 STX 造船海洋の国際金融危機対応策

1. STX 造船海洋は受注した各船舶の契約項目、船主状況、与信銀行の支払い状況等について整理・分析の上、船主の信用状況について追跡し、信用を失っている船主の場合、関連工事のスタートをできるだけ延ばす他、対策を考え、伴うリスクを最小限に抑える。頭金の徴収率を増やすほか、インフラ設備及び技術開発への投資を減少し、十分なキャッシュフローを確保する。

生産配置を調整し、高価船は優先的に建造し、出来るだけ早く引渡す。管理を強化し、原材料及び設備等の利用効率を高め、コストの削減を図りながら、品質をしっかりと管理し、品質的問題で納期遅れが発生することを徹底的に防止する。

新規受注を海洋工事設備、地域としては韓国国内及び東南アジアに重点を置く。現代的な造船モデルを構築し、生産管理を強化、また生産効率を向上させ、船舶建造期間を短縮すると共に、手持ち工事量の契約通りの履行を確保する。

2. 研究・開発に尽力し、船舶の品質を高め、生産コストを削減すると同時に、主要製品も、LNG/LPG 船、豪華客船、海洋構造物等高付加価値船と設備にシフトする。



この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

韓国 STX 造船所の現状と発展戦略に関する調査

2011 年（平成 23 年）3 月発行

発行 社団法人 日本中小型造船工業会

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-16 海洋船舶ビル
TEL 03-3502-2063 FAX 03-3503-1479

財団法人 日本船舶技術研究協会

〒107-0052 東京都港区赤坂 2-10-9 ラウンドクロス赤坂
TEL 03-5575-6426 FAX 03-5114-8941

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。