

韓国海事情報に関する経常的調査

2015年3月

日 本 船 舶 輸 出 組 合
一般財団法人 日本船舶技術研究協会

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第35号:平成26年4月

■ トピック記事

- ◎ 韓国の造船、2ヶ月連続で受注量世界1位----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 造船大手3社、燃費改善に集中----- P3
- ◎ 鉄鋼市場、逆転した力関係----- P4

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、2月まで43億ドルを受注----- P5
- ◎ 現代重工業、LNG設備の受注マーケティングに総力----- P6
- ◎ 現代三湖重工業、受注好調----- P7
- ◎ 現代尾浦造船、260の協力会社と成長の共有を確認----- P7
- ◎ 現代重工業と現代尾浦造船、5億ドル規模の受注----- P8
- ◎ サムスン重工業、ドリルシップで火事----- P9
- ◎ サムスン重工業、海外法人で237億ウォン赤字----- P9
- ◎ サムスン重工業、海洋プラント・一般商船市場に営業力を集中----- P10
- ◎ サムスン重工業、板橋R&Dセンターに移動----- P11
- ◎ 大宇造船海洋、次世代設計協業システムを構築----- P12
- ◎ 大宇造船海洋、世界初の砕氷LNG船----- P13
- ◎ 大宇造船海洋マンガリア、タンカー4隻を受注----- P14
- ◎ 大宇造船海洋、造船海洋設計ソフトウェア市場を攻略----- P14
- ◎ 大宇造船海洋、LNG新技術の広報に主力----- P15
- ◎ 韓進重工業、未来革新は「エネルギー」----- P16
- ◎ STX造船海洋、上場廃止が確定----- P17
- ◎ STXパートナーズを発足----- P17
- ◎ 鄭夢準議員、ソウル市長出馬を公式宣言----- P18
- ◎ 慶尚南道、海洋プラント国家特化産業団地に確定----- P19

■ トピック記事

韓国の造船、2ヶ月連続で受注量世界1位

3月5日、クラークソンによると、韓国の造船業界は2014年2月に139万CGT(受注額33億ドル)を受注し、グローバル市場の45.7%を占め業界首位の座を守った。この結果は、2位の中国(58万CGT・10億ドル)に比べ2倍以上高い実績である。韓国は、1月にも173万CGT(36億ドル)を受注し、2位の中国には4,000CGTの差をつけていた。

現代重工業をはじめとする韓国の造船会社は、商船の中でも付加価値の高いガス船(LPG船)、超大型石油運搬船(VLCC)、超大型ガス運搬船(VLGC)などを相次いで受注することで、高い技術力が認められていることになる。業界によると、現代重工業は、先月、主にLPG船とVLCCを受注して11億5,000ドルの実績をあげた。主にVLCCとVLGCを受注した大宇造船海洋は8億4,000万ドルを記録した。

2月の受注実績は、大手造船3社が約20億ドル、STX造船海洋・城東造船海洋をはじめとする中小造船所が16億ドルを受注するなど、比較的均等な分布を示している。

造船業界で最も重要な指標である新造船価指数が8ヶ月連続の上昇傾向を示しており、技術力の高い韓国の造船会社は好調を続けるものと予想される。造船業界の関係者は、「韓国の造船会社は、高付加価値船舶の建造技術をはじめ、多様な船舶の建造能力を保有しているため、グローバル市場で高い実績をあげている」と説明した。

また、造船業界としては、一般商船の受注が好調であるこの時期に海洋プラント分野を含め安定的に利益が生み出せるよう経営基盤を整えていくことも重要となろう。

■ 主要ニュース

造船大手3社、燃費改善に集中

これまで自動車など一部の業種に限られていた燃費競争が造船および機械関連業種にまで拡大している。

造船業界の場合、EEDI規制の施行により環境配慮型の船舶であるエコシップ(Eco-Ship)の建造で活路を模索している。船舶の場合、移動距離が長いだけに燃料の消費が多いため、燃費の向上が死活問題となっている。船舶の1年分の燃料費は、船価の20～30%に達する。現在、燃料として使用されるバンカーC油は1トン当たり600ドル水準であり、7,500TEU級コンテナ船の燃費を10%改善する場合、年間350万ドルの燃料費を削減することができる。

炭素排出の削減に向けた国際規制が出されている点も燃費改善の理由となっている。国際海事機関(IMO)は、船舶の温室効果ガス排出を削減するため2013年からEEDI規制を施行した。基準に満たない船舶は運航が制限されるため、造船会社はエネルギー効率の向上に取り組んでいる。現代重工業とサムスン重工業、大宇造船海洋など大手造船3社は、エンジンから船体の設計、塗料に至るまでエネルギー効率を高める方法を開発している。

現代重工業が取り入れたGタイプ船舶エンジンは、従来に比べ約5～7%の燃費改善効果がある。また、サムスン重工業は、船体の外部にセーバーフィン(SAVER-Fin)装置を搭載し、水の流れを制御することで燃費が向上した。大宇造船海洋は、エンジンから発生する熱を回収しエネルギー源としてリサイクルする排熱回収装置を適用している。また、船舶に使用される塗料を開発し、船舶の底面に海洋生物や浮遊物の付着を防ぐだけでなく、摩擦を減少させることで燃費の向上を図っている。

造船業界の関係者は、「詳細な規制が出されただけに、それに合わせてエンジンから塗料に至るまでエネルギー効率を最大に引き上げるために努力している」と説明し、「燃費改善に会社の命運がかかっている」と業界の雰囲気を変えた。

造船業界において、これら環境技術のレベルが一層高まり、さらに優位性が発揮されるような環境になることが今後も期待される。

鉄鋼市場、逆転した力関係

韓国最大の鉄鋼会社であるポスコ (POSCO) が造船業界から船舶用厚板の価格値下げに対する強い圧力を受けている。

韓国の鉄鋼市場を数十年間支配してきたポスコ (POSCO) は、国内で絶対的に優位な立場を占めていた。鋼材が不足していた時代、鉄鋼価格はポスコの言い値で決められた。しかし、ポスコの社員たちは「今のポスコは昔と立場が逆戦しており、大手企業との関係においてはなおさら弱い立場にある」と話している。

最近、現代製鉄は、現代自動車に供給する自動車用鋼板の価格を、3~4月には1トンあたり8万ウォン、5~7月には9万ウォンをそれぞれ値下げすることを決めた。現代自動車がコスト削減のために供給価格の引き下げを要求したためである。現代製鉄の関係者は、「最近、新日本製鉄が韓国GMに供給する鋼板の価格を下げるや、現代自動車も同水準を要求してきた。中国企業などライバル会社が多いため、収益が減少しても受け入れざるを得ない」としている。加えて、現代製鉄の次はポスコの番であるとの見方も示した。

実際、ポスコは現在、複数の造船会社から船舶用厚板の値下げに関する圧力を受けている。韓国の大手造船3社はポスコに対し、1トンあたり4万~5万ウォン程度の値下げを強く要求している。ポスコの関係者は、「品質や安定的な供給など非価格的要素を強調して説得しているものの、交渉は難航している。すでに我々は相手企業より弱者の立場にある」と語った。また、他の業界関係者は、「鉄鋼ナンバー1のポスコがその状態であるから、東国製鋼をはじめとする他の鉄鋼会社は言うまでもない」と状況を伝えた。造船用厚板の納品価格は2008年の好況期に比べ半分水準にまで下がっている。

その原因として挙げられるのは世界的な供給過剰である。現代製鉄の高炉生産開始により韓国国内の生産量も増加したが、何よりも中国企業の攻勢が鉄鋼市場を供給者優位から需要者優位に塗り替えたと評価されている。2000年に1億3,800万トン水準だった中国の鉄鋼生産量は、2010年以後6億8,000万トンと約5倍も急増した。そこに韓国、日本など鉄鋼大国の増産が重なり、東アジアにおける鉄鋼市場は2008年から供給過剰状態となっている。メーカーからすればポスコでなくとも、国内はもちろん日本や中国などからいくらでも鉄鋼を調達することができる。

専門家は、優位関係を再び逆転するのは難しいと見ている。ポスコの権五俊(クォン・オジュン)新任会長が「鉄鋼の競争力強化」を第1課題として言及したのは、このような危機感の表しに他ならないと解釈されている。

韓国では、これまで競うように鉄鋼会社の設備が拡充されてきたことから、このような状態になることは想定できた面もある。各々鉄鋼会社が今後どのような展開を図っていくのか、関心の高まるところである。

■ ニュース速報

現代重工業、2月まで43億ドルを受注

現代重工業は、今年に入って2月まで43億2,900万ドルを受注した。これは昨年に比べ27.1%増加したものであり、造船部門では185.6%もの増加である。

同社の『IR News』3月号によると、造船部門は26億7,600万ドルを受注し、今年の受注目標額91億5,000万ドルの29.2%を達成した。現代三湖重工業が受注した17.36億ドルを合わせると、グループ全体における2月までの受注実績は、60億6,500万ドルに達する。2月の新規受注は、合計14隻(11億2,700万ドル)で、LPG船10隻、タンカー船3隻、ばら積み船1隻である。

しかし、他の事業部門では不振が目立っている。69億ドルを受注目標としていた海洋部門は4億7,000万ドルの受注にとどまり、前年同期比62.3%減少となった。2月までの累計で、プラント部門は500万ドルの受注で前年同期比86.5%減少、エンジン機械部門は3億9,100万ドルの受注で同1.5%の減少、電機電子部門は3億6,400万ドルで同29.1%増加した。建設装備部門は3億6,500万ドルで前年同期比18.5%減少し、グリーンエネルギー部門は5,800万ドル受注で同1.8%増加した。

2月末基準の手持工事量は、総額565億4,300万ドルで、現代三湖重工業の103億9,500万ドルを合わせると669億3,800万ドルとなる。そのうち造船は234億3,800万ドル、海洋177億2,600万ドル、プラント91億6,600万ドル、エンジン機械38億9,200万ドル、電機電子22億9,400万ドル、グリーンエネルギー2,700万ドルである。

一方、現代重工業は、今年26兆6,080億ウォンの売り上げを目標としており、2月までの累計で前年同期比11.3%減少した3兆2,920億ウォンを記録し、年間目標の12.4%を達成している。造船部門は5.8%減少の1兆5,460億ウォン、海洋部門は12.7%減少の5,830億ウォン、プラント部門は42.4%増加の2,050億ウォン、エンジン機械部門は19.1%減少の2,410億ウォン、電機電子部門は2,380億ウォン(-38.5%)、建設装備部門は4,030億ウォン(-16.9%)、グリーンエネルギー部門は530億ウォン(-18.5%)となっている。

現代重工業、LNG設備の受注マーケティングに総力

現代重工業がクリーンエネルギーとして脚光を浴びているLNG分野で活発なマーケティング活動を展開している。

3月24日からソウルで開催された「ガステック2014」の会場で、現代重工業の李載星(イ・ジェソン)会長はカタールのエネルギー省長官と会談し、海上ガスプラントに関する相互協力について話し合った。

1年6ヶ月ごとに開催されるガステックは、世界ガス総会(WGC)、LNGカンファレンスとともに世界3大国際ガス展として知られ、韓国で開かれる今年のガステックには5万㎡規模の展示場に世界44ヶ国・383社が参加し、国内外から約1万5,000人以上の人が訪れた。

現代重工業も180㎡規模のブースを用意し、LNG船やLNG FPSO、LNG FSRUなど多彩なLNG設備の模型を展示して活発なマーケティング活動を行った。1994年、韓国初のLNG船を建造して以来、活発な受注活動と技術開発を進めている現代重工業は、これまで合計78隻(現代三湖重工業を含む)のLNG船を受注し、このうち44隻を引渡した。韓国では唯一、モース型LNG船とメンブレン型LNG船の両タイプが建造可能な技術力を保有している。

現代重工業の関係者は「日本の原発事故を受け、クリーンエネルギーであるLNGに対する需要が増加しているだけでなく、アメリカのシェールガス輸出に対する期待が高まっており、LNG設備の発注が増加するものと予想される」と説明した。

現代三湖重工業、受注好調

現代三湖重工業は、今年、42隻の船舶および海洋設備の建造で売上高4兆5,000億ウォンを目標としている。昨年3兆5,000億ウォンより新造船は12隻、売上高は1兆ウォンほど増加した。

現在の受注も好調で、2月末現在、超大型コンテナ船とタンカー船など合計17隻、17億ドルを受注して年間目標40億ドルの42%をすでに達成し、およそ2年分の安定的な手持工事量を確保している。

現代三湖重工業の工事量が増加していることから、大仏産業団地など地元の協力会社も仕事の量が増え、雇用が増えるなど活気付いている。大仏産業団地のDS重工業など現代三湖重工業の代表的な協力企業は、実際、30%ほど仕事が増えたという。雇用も増え、韓国ポリテック大学木浦キャンパスは、最近、現代三湖重工業に的をしぼって人材を育成し、150人を就職させた。現代三湖重工業が直接運営している技術教育院でも、現在、約60人が就職を目指して教育を受けている。

しかし、厳しい市場状況にともなう問題も山積している。現在の船価相場は低い水準であるため、収益性の回復が課題となっている。

現代三湖重工業の関係者は、「手持工事量が増えることで売上げが増加し、地元協力会社の仕事量と雇用が増えるプラスの側面もあるが、現在の船価相場では依然として収益性が低いため、コスト削減など経営の強化に注力している」と語った。

現代尾浦造船、260の協力会社と成長の共有を確認

現代尾浦造船は3月12日から20日まで協力会社260社の代表・関係者を招待し、経営状況の説明、工場の見学・乗船、共同成長推進状況の説明などを行った。蔚山税関の関係者による関税の払い戻しに関する特別講演も用意された。

2012年から毎年行われているこの行事は、協力会社の役員および共同成長分野の関係者などが参加し、世界の造船・海運業界の動向、主な政策情報な

どを共有する契機になっていると現代尾浦造船側は説明した。

参加者たちは、協力会社に対する実質的な支援プログラムおよび経営環境に関する情報を共有することで、親会社とともに苦境を乗り越えていく方法について話し合った。同社は今年から第2・3次協力会社にも経営コンサルタントおよび設備の支援、不当な値下げ防止に向けた合理的な価格調整、意見の聴取などを通じて、共同成長の基盤拡大に努めていきたいとしている。

また、これまで行ってきた技術・物流の支援、海外資機材の国産化、人材採用、販売ルート開拓などの支援プログラムを引き続き推進することで、相互関係の強化による生産効率性の向上に積極的に取り組む方針である。

現代重工業と現代尾浦造船、5億ドル規模の受注

現代重工業と現代尾浦造船が総額5億ドル規模の商船を受注した。3月27日、海外メディアのトレードウィンズによると、現代重工業は、ギリシアの海運会社であるCM Lemos社との間で16万DWT級スエズマックス原油運搬船4隻(オプション2隻を含む)に関するLOI(関心表明書)を締結した。これらの船舶は、2016年までに引渡される予定で、1隻あたりの船価は6,600万~6,700万ドルの水準と見られている。

業界では、これまで同級船舶の発注が少ないことから少数の造船所のみが受注に関心を示している点で、今回の発注は戦略的なものであると評価している。クラークソンリサーチの最近の資料によると、現在、世界で発注されているスエズマックス級タンカー船は合計36隻となっているが、Frontline Management社の最高経営者は、昨年第4四半期の実績発表を通じて、実際のスエズマックス級新造船の数は約20隻であることを発表している。

一方、シンガポールのEastern Pacific Shipping社は、現代尾浦造船に中型LPG船4隻(オプション2隻を含む)を発注した。同社が発注したLPG船は3万8,000CBM級で、2016年までに引渡される予定となっている。船価は公開されていないが、業界では1隻あたり5,100~5,200万ドル水準と推定されている。

サムスン重工業、ドリルシップで火事

2月26日、サムスン重工業巨済造船所のドリルシップ建造現場で火事が発生した。このドリルシップは今年5月にノルウェーの船主に引き渡される予定となっていた。

同社の関係者は、「昼食後、ドリルシップのエンジンルームにあるエアコンのダクトから最初に火が出た。高価な船舶であり、普段から火が発生しやすいような場所ではない」とコメントした。

同社は地元の消防当局に通報し、火事を早期に鎮火した。しかし、有毒ガスが発生し、現場への接近が難しいため火事の原因はまだ特定できていない。

今回の騒ぎは作業員のタバコが原因であるとの話もある。現地の関係者は「普段から協力会社の作業員がひそかにタバコを吸っていた」と指摘した。

これに対してサムスン重工業側は、仕上げ工事を進める中、溶接の火花によって火が発生したものと予測している。巨済警察署の火災担当者は、電話インタビューを通じて「現在は有毒な煙により現場鑑識の作業に困難がある。火事の原因については、まだ発表できる段階ではない」とコメントした。

同社は船舶の建造中に発生した単なる小さな火事に過ぎないとし、人命被害などはなく、現在すべて鎮火されているため、大きな問題はないと説明した。

サムスン重工業、海外法人で237億ウォン赤字

昨年、サムスン重工業の海外法人は237億ウォンに達する赤字を記録した。利益率の低い低価受注のしわ寄せが海外法人にまで及んだためである。

3月21日、サムスン重工業は2013年監査報告書を通じ、グループ傘下の12法人のうち7法人の赤字を明らかにした。当期純損失は合わせて237億ウォンと、サムスン重工業が昨年の第4四半期に記録した当期純損失546億ウォンの半分に相当する。

最も深刻なのは中国法人の経営悪化である。サムスン重工業栄成有限公司が、昨年記録した赤字の規模は146億ウォンと、海外法人における赤字全体の61%を占める。2007年、中国に設立された栄成法人は船舶用ブロックおよび海洋設備を生産する中国第2の生産基地である。また、中国第1の生産基地である寧波有限公司も昨年30億ウォンの赤字を出しており、寧城伽耶船業有限公司も13億ウォンの当期純損失を記録した。

ナイジェリアの現地法人(Samsung Heavy Industries Nigeria)とアメリカの海洋設計エンジニアリング法人(Camellia Consulting Corporation)なども軒並み赤字を出した。特に昨年、超大型FPSOを受注したナイジェリアの現地法人は、当期純損失77億ウォンを記録し資本欠損状態となっている。海外現地法人のうち純利益を出しているのは、ドイツ・ブラジル・インドのみである。3法人の純利益は合わせて約40億規模となる。

このような海外法人の損失は、サムスン重工業の実績にも影響を与えている。サムスン重工業は昨年、前年比20%減少し実績が悪化した。業界では、サムスングループ未来戦略室の経営診断が終わり次第、一部の海外法人で事業再構築が始まるものと予測している。サムスン重工業の関係者も、「今月末をめどにサムスングループの経営診断が進められている。特定の法人に焦点を当てるより、営業活動全体に渡る診断作業を行っている」と説明した。

サムスン重工業、海洋プラント・一般商船市場に営業力を集中

昨年、133億ドルを受注して年間目標を超過達成したサムスン重工業は、今年も海洋プラントと一般商船部門に営業力を集中し、不況を乗り越えんとしている。現在の深海資源開発の活発化と老朽船の交替に対する需要増加を生かし、掘削設備市場で優位の座を守りたいという。

今年、サムスン重工業の受注目標は150億ドルで、そのうち70%を海洋分野、残り30%を商船分野が占め、特に掘削設備とLNG船の受注が実績をリードすると予想されている。同社はここ数年間にわたる市況の萎縮にも関わらず、昨年、ドリルシップを含む掘削設備市場でシェア1位を維持した。

同社は、今年に入ってから現在まで、FLNG(フロート式LNG生産設備)1隻と超大型コンテナ船5隻など約20億5,000万ドルを受注している。同社が今年1

月にヨーロッパの海運会社から受注したコンテナ船5隻の船価は5億8,000万ドルであり、マレーシアのペトロナス(PETRONAS)社から受注したFLNGは14億7,000万ドル規模に達する。年間150万トン規模のLNG生産能力を備えたこの設備は、2018年にマレーシア東部のロータン(Rotan)ガス田に設置される予定である。

サムスン重工業は、大型ジャッキアップリグ市場にも進出している。昨年、同社が受注した大型ジャッキアップリグは、1基当たりの船価が6億5,000万ドルと、平均5~6億ドルのドリルシップより高い。

また、造船分野においてはLNG船と大型コンテナ船市場を積極的に攻略する計画である。サムスン重工業は、2013年に世界で発注されたLNG船36隻(LNG-FSRUを含む)のうち14隻を受注するなど、LNG船市場で1位を記録している。

サムスン重工業、板橋R&Dセンターに移動

サムスン重工業の経営診断が最終段階にさしかかる中、サムスン重工業がソウル事務所の閉鎖を決めた。

3月27日、業界関係者の話によると、サムスン重工業は経営診断が終わり次第、ソウル市瑞草区にあるサムスン生命瑞草タワーから撤収する予定である。同社は現在、サムスン生命に賃貸料を払って瑞草タワーの7つのフロアを使用している。瑞草タワーの役職員200人余りはそれぞれ巨濟本社と板橋R&Dセンターに異動する予定である。

経営診断の結果によって、サムスン重工業の大々的な組織改編が行われるものと見られる。経営支援室、経営診断チーム、人事支援室、造船海洋営業室、戦略購買室などの経営支援関連部署は巨濟本社へ、設計および研究関連部署は京畿道板橋へ移動し、今後研究と経営の二つの軸を中心に運営される。

同社は今年末の完成を目標に板橋R&Dセンターの建設を進めている。この建物は8階建てで約1,500人の研究・設計職員を収容することができる。巨濟本社の設計職員とソウル事務所の職員、水原の電機電子事業部分の研究職員がここへ移動することになっている。この件についてサムスン重工業の関係

者は、「瑞草タワーからの撤収は経営診断の以前から計画されていたことであり、今回の異動は首都圏の研究能力確保にもつながる」と説明している。

一方、サムスングループの未来戦略室経営診断チームは、2月から進めてきたサムスン重工業に対する経営診断を3月末までに終わらせる予定である。同社がグループの経営診断を受けるのは2002年以来12年ぶりのことである。

同社の昨年の営業利益は前年同期比24%減少した9,142億ウォンで、当期純利益も前年比20%減の6,322億ウォンを記録するなど、実績の悪化を受けグループレベルの経営診断が行われている。経営診断チームは、経営全般に対する点検を行うとともに、海洋プラント中心の受注過程における問題の有無、実績悪化に影響した過去の受注件などについて詳しく調査している。

大宇造船海洋、次世代設計協業システムを構築

3月13日、大宇造船海洋は先進的な設計協業システムの構築完了を発表した。設計協業システムとは、船舶と海洋構造物の設計作業時に、直営および社外の協力会社に所属する多数の設計職員が同時に作業することを可能にするシステムである。

このシステムの特徴は、より正確にリアルタイムの設計協業が可能などところにある。新たに構築された協業システムは、より優れたグラフィック処理および共有能力を備え、サーバー1台当たり30人以上の3D CADプログラム設計作業を高速かつリアルタイムで同時処理することができる。これまで15人程度に過ぎなかった従来の同時作業数を2倍以上引き上げた。

また、セキュリティーの面も強化された。新しいシステムでは作業を行った図面を個人的に保存することができず、設計情報を社内のサーバーに保存し必要なときにアクセスして使用する。それにより設計データが外に流出することを根本的に遮断し、セキュリティー性が一層高められる。

これまで大宇造船海洋は、船舶と海洋設備の大型化による設計システムの複雑化・大容量化に従い、セキュリティーを強化しつつ、より柔軟で迅速な協業設計業務を可能にするソリューションを模索してきた。

昨年3月から9月までの6ヶ月間、性能と安全性、セキュリティー性に焦点

を当て多様な製品をテストした結果、仮想化ネットワーク技術の専門企業であるシトリックス社の協業システムXenApp 6.5を含め、NVIDIA社の高性能業務用GRID K2グラフィックカード、HP社の次世代サーバーなどを採択し、高速で安定的な次世代設計協業システムを完成させた。

それに関連して大宇造船海洋の関係者は「従来の3D設計ソリューションをアップグレードしたため、高仕様の設計作業を円滑に支援する協業システムが求められていた」と説明し、「この次世代設計協業システムの活用により設計の生産性が向上し、年間10億ウォン相当のコスト節減効果が得られる」と期待を表明した。

大宇造船海洋、世界初の砕氷LNG船

大宇造船海洋が世界で初めて超大型砕氷LNG船を受注した。この船舶は事業費総額5兆ウォンのロシア・ヤマルプロジェクトに投入される。

3月17日、大宇造船海洋は、ロシアの国営海運会社のSovcomflot社との間で砕氷LNG船1隻の建造契約を締結したことを発表した。

今回受注した砕氷LNG船は、厚さが最大2.1mに達する北極海の氷を割りながらLNGを運搬する17万 m^3 級の船舶である。契約金額は一般的なLNG船より高く、1隻あたり3億ドルに上る。2016年の半ばに引渡される予定である。

この砕氷LNG船は、ロシアのガス会社であるノバテック社およびフランスのトータル社、中国CNPC社の合併投資によりシベリア西部ヤマル半島において1,650万トンのLNGを生産・開発するヤマルプロジェクトに用いられる。同プロジェクトに投入される船舶は16隻であり、船価総額は50億ドル(5兆3000億ウォン)に達する。

大宇造船海洋の高載浩(コ・ジェホ)社長は「砕氷LNG船の受注は世界初であり、大宇造船海洋の高い技術力が認められた結果である。今回の契約を契機に成功的な北極海市場入りを果たし、ノバテック、トータルなどグローバルエネルギー会社とも新たなビジネスパートナーシップを構築することができる」と語った。同社は今年に入り今回の契約を含めて15隻、およそ17億4,000万ドルを受注している。

大宇造船海洋マンガリア、タンカー4隻を受注

大宇造船海洋のルーマニア現地法人であるマンガリア造船所は、TEN社のオプション行使による11万2,700DWT級タンカー船4隻を受注した。

今回の船舶はIce-class仕様で建造される予定で、1隻あたりの船価は市場価格より高い5,000万ドル以上になるものと見られている。引渡しの時期は2017年である。

TEN社は最近の発表を通じて、「今回のオプション契約を含め、大宇造船海洋マンガリア造船所に発注した船舶は合計9隻となった。これらの船舶は2017年まで引渡され、ノルウェーのStatoil社に5～12年間傭船される予定であり、傭船収入は最大10億ドルに上る」としている。しかし、具体的な船価と運賃は公開していない。

業界では当初、現代重工業が受注するものと予想されていたが、受注競争を勝ち抜いたのは大宇造船海洋だった。

大宇造船海洋、造船海洋設計ソフトウェア市場を攻略

3月26日、大宇造船海洋は、イギリスのソフトウェア専門会社であるアビバ(AVEVA)社とともに造船海洋プラント設計ソフトウェア事業の戦略的協力に関する了解覚書(MOU)を締結した。

両社は、アビバ社のCAD用ソフトウェアである「アビバマリン(AVEVA Marine)」を基に大宇造船海洋が開発した造船海洋設計専門統合ソフトウェア「DACOS-G(DSME Advanced CAD system for Offshore & Shipbuilding-Global)」をリリースする予定となっている。

今回のMOU締結を通じて、造船と設計分野で高い知名度と技術力を誇る両社は、技術開発に関する多角的な協力を行うとともに営業活動の共同展開を通じて世界の造船業界における設計ソフトウェア市場を攻略していく方針である。また、長期的な協力関係構築によるシナジー効果も期待されている。

「DACOS-G」は、大宇造船海洋がこれまで培ってきたノウハウを生かし、

従来のアビバマリンに不足していた詳細な機能を補完したもので、多様な設計実務における効率性と実用性を兼ね備えた最適の設計専門ソフトウェアであると評価されている。

イギリスに本社を置くアビバ社は、現在、商船設計ソフトウェア市場の80%、海洋設計ソフトウェア市場の70%以上を占める世界的なCADソフトウェア専門企業である。

今回の件に関して大宇造船海洋の関係者は、「今回リリースされる「DACOS-G」は、各国造船会社の柔軟かつスピーディーな設計業務を可能にする最適のソリューションである。造船と設計分野におけるグローバル企業である両社が協力関係を結ぶことで、長期的なシナジー効果が期待される」と説明した。

大宇造船海洋、LNG新技術の広報に主力

世界初の砕氷LNG船を受注した大宇造船海洋が「ガステック2014」に参加し、韓国を訪問した船主たちに独自開発したLNGの新技術などを披露した。

同社は独自開発した天然ガス再液化装置「PRS (Partial Re-liquefaction System)」の試演会を開催するなど、海外の船主・船級関係者を対象に活発なマーケティング活動を展開した。

釜山市の資機材工場で開かれた今回のPRS試演会には、大宇造船海洋の高英烈(コ・ヨンリョル)副社長をはじめとする役職員および国内外の主要船主・船級関係者およそ50人が参加した。

今回のガステックで紹介されたPRSは、大宇造船海洋が独自開発した天然ガスの再液化装置である。LNG運搬船は気体状態の天然ガスを液状化させて輸送するもので、運航中に一部のガスが自然に気化し無駄が発生することから、気化したガスを再度液化させて貨物倉へと返す装置が必要となっていた。

大宇造船海洋が開発したPRSは、貨物倉で発生した蒸発ガス(natural boil off gas)をそのまま冷媒として使用する。動力や冷媒圧縮機がいらないため船舶を保有・運営する船主の立場からすれば、初期の投資費用とメンテナン

ス費用を大きく削減することができる。

この日の試演会では、大宇造船海洋が独自開発し世界初のLNG推進コンテナ船に搭載予定である「船舶用天然ガス燃料供給装置 (LNG-FGSS, LNG Fuel Gas Supply System)」の実物も展示された。

また、大宇造船海洋は世界各国の主要船会社および船級関係者およそ50人を招待して「DSME LNGC ユーザーフォーラム」を開催し、LNG運搬船などの関連技術および製品を紹介した。

韓進重工業、未来革新は「エネルギー」

造船業況が改善の傾向にあるものの、確実に回復するまではもう少し時間が必要であるとの見方が多い中、これまで造船分野の不振で苦戦を強いられている韓進重工業がエネルギー事業を柱とする新事業で不況の打開を模索しており、関心が集まっている。

同社は、2008年に大輪エネルギーを設立し、エネルギー市場へ本格的に進出した。昨年7月には3,700億ウォンを投じて京畿道南楊州市別内面に建設した熱併合発電所の商業運転が本格化し、事業は急速に進んでいる。今年6月には楊州の熱併合発電所が竣工を控えている。

大輪エネルギーのグループ会社である別内エネルギーは、発電所で生産された電気を韓国電力取引所に販売し、生産された熱は別内新都市をはじめとする近隣地域のおよそ6万5,000世帯に供給する。

これまで韓進重工業は、生き残りをかけて造船分野の割合を徐々に減らす一方で、再生可能エネルギー事業の養成プロジェクトを立ち上げた。特に韓進重工業が進めている集団エネルギー事業とは、熱併合発電所の建設で生産される電気だけでなく、発電所の排熱を冷暖房・給湯用として供給するエネルギー事業である。

現在、韓進重工業は、都市ガスを供給する大輪E&Sをはじめ、大輪エネルギーと大輪発電、別内エネルギーなど、エネルギー企業を多数運営しており、利益も改善するものと見られる。市場関係者、は集団エネルギー事業の利益

増加により安定的な事業ポートフォリオが構築されたと評価しており、同部門で年間200億ウォン台の収益を予想している。

また、影島造船所が今年下半期から正常稼働される見通しであり、フィリピンスービック造船所も昨年20億ドルの受注に続き今年も約17億ドル相当の受注が予想されることから、韓進重工業の収益改善が期待されている。

STX造船海洋、上場廃止が確定

4月1日、韓国取引所は12月決算法人の2013年度事業報告書を基にSTX造船海洋を株式市場から上場廃止することを確定したと発表した。

同社は昨年、資本欠損率が2247.5%に達した上、外部の監査法人から監査意見を拒絶され、上場廃止の可能性が高くなっていった。債権団の出資転換により莫大な資本欠損を解消して上場廃止を免れようとしたものの、結局、努力は報われなかった。

STX造船海洋は、債権団の出資転換により今年3月中旬まで4兆5,000億ウォンに達する資金援助を受けた。3月31日には、韓国輸出入銀行などを相手に第三者割当有償増資を決定したことを公示した。

3月28日に韓国取引所が上場廃止の可能性を示唆していたSTX、STXエンジン、STX重工業などのSTXグループ会社は、なんとか市場に残ることができた。これらの企業は事業報告書の締め切りである3月31日まで、資本欠損解消の根拠となる書類を韓国取引所に提出しており、それを基にした上場廃止実質審査の対象有無が4月21日まで発表される。

上場廃止が確定したSTX造船海洋は、4月4日から14日まで株の最終売買を経て、証券市場から撤収となるが、4日付で株価は80%以上暴落した。

STXパートナーズを発足

4月3日、STX造船海洋の協力会社45社の協議体である「STXパートナーズ」

を発足した。

STX造船海洋はこの日、慶尚南道昌原市のホテルで鄭聖立(ジョン・ソンリプ)総括社長、柳丁馨(リュ・ジョンヒョン)社長、協力会社の代表、造船資機材業界の元老など70人余りが参加する中、STXパートナーズ創立総会を行った。

同社は、STXグループ造船機械部門の協力会社で構成されるSTXメンバーズが今年初めに解散したことから、優秀協力会社を対象に新たな協議会の構成を進めてきた。今回発足したSTXパートナーズの初代会長としては、パナシア社の李樹泰(イ・ステ)代表取締役が選任された。

STX造船海洋は今後毎年、優秀協力会社を選定して新規作業を優先的に割り当て、貸出限度額を2倍に増やすなど各種の特典を与えることにした。李樹泰会長は「品質、納期など協力会社の基本に徹底し、パートナーとして研究と努力を重ね、STX造船海洋が早期に正常化するよう貢献していきたい」と述べた。

これに対し鄭聖立総括社長は「協力会社と力を合わせて品質・納期・価格などコスト競争力を高めていくことで、経営正常化を早めることができる。共存経営のお手本になりたい」と述べた。

鄭夢準議員、ソウル市長出馬を公式宣言

3月2日、現代重工業の筆頭株主である鄭夢準(チョン・モンジュン)議員がソウル市長選挙への出馬を公式宣言したことから、当選する際、持ち株の行方によるグループ経営構造の変化可能性について関心が高まっている。

鄭議員がソウル市長に当選する場合、「株式白紙信託制度」によって鄭議員が保有する10.15%の現代重工業持分は処分される可能性が高い。株式白紙信託制度とは、公職者が職務と関わりのある株式を保有している場合、それを売却するか代理人に委託し干渉できないようにする制度である。

ソウル市長の役職は株式白紙信託の対象となる。現代重工業とソウル市長の職務に関連性が認められ白紙信託の適用が決まれば、鄭議員は持ち株すべ

てを処分しなければならない。

現代重工業は本社が蔚山にあり、船舶・建設機械の製造など主に輸出を目的とする企業であるため、ソウル市長の職務とは関連性がないという分析もある。但し、現代重工業のグループ会社である現代オイルバンク、Hi投資証券、ホテル現代などはソウルに本社があり職務との関連性が高いともいえる。

しかし、長男のチョン・ギソン現代重工業首席部長など家族に贈与する形で株式が処分されれば、オーナーの地位はそのまま維持できる。法律では本人以外の配偶者および直系尊卑属が保有している株式も売却或いは白紙信託の対象になるが、別の世帯であることが認められればその対象にならない。但し、最高50%に達する贈与税・譲渡税率は問題として残る。

また、株式を財団に寄付する方法もある。現在、牙山社会福祉財団と牙山ナム財団が保有している現代重工業の持分はそれぞれ7.98%、2.53%で、それぞれ鄭議員が理事長・名誉理事長を務めているため、持株を寄付しても鄭議員の地位は維持できるものと見られる。財界の関係者は、「鄭議員が財団に持ち株を寄付しても、現代重工業グループに対する影響力はそのまま維持できる上、すでに専門経営者体制へ移行している現代重工業が大きな打撃を受けることはない」と見通しを語った。

慶尚南道、海洋プラント国家特化産業団地に確定

3月12日、韓国政府は慶尚南道巨済市の海洋プラント産業団地を国が支援する特化産業団地として育成することを発表した。

17日、巨済市は具体的な内容を盛り込んだ推進計画を発表した。2020年まで3兆3000億ウォンが投じられ、巨済市に381万㎡の産業団地が構築される予定である。

2015年には国家産業団地として指定・承認を受け、2016年に工事を開始し、2020年の完成を目標としている。産業団地の構築に必要な巨額の資金を調達するため、巨済市は釜山銀行・慶南銀行・企業銀行・ウリ銀行などの金融機関と業務協約を締結した。現在、サムスン重工業と大宇造船海洋の協力会社など47社が入居意思を示している。巨済市は今後、釜山新港産業団地共同組

合所属の海洋プラント関連企業180社を対象に入居企業を追加募集する予定である。

巨済市関係者は「海洋プラント特化産業団地が完成されれば、新都心として地元の均衡ある発展と海洋産業の前進基地構築に貢献することができ、巨済市の将来を支えるものと期待している。」とコメントした。

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第36号:平成26年5月

■ トピック記事

- ◎ ドリルシップ発注市場の停滞続く ----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ e-ナビゲーション、海洋安全の革新に期待 ----- P3
◎ 船舶海洋プラント研究所設立 ----- P4

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、海洋プラント子会社にテコ入れ ----- P5
◎ 現代重工業、第1四半期の営業利益低下 ----- P6
◎ 現代重工業、VLGC 2隻受注 ----- P6
◎ 世界の現代重工業に問われる安全対策 ----- P7
◎ 現代尾浦造船、ハンディーサイズPC船を受注 ----- P8
◎ 現代尾浦造船、第4四半期に黒字転換を予想 ----- P9
◎ 現代三湖重工業、9400TEU級コンテナ船4隻を受注 ----- P9
◎ サムスン重工業、ドリルシップ2隻を受注 ----- P10
◎ サムスン重工業、第1四半期の営業利益低下 ----- P11
◎ 大宇造船海洋、史上最高額の受注を達成 ----- P11
◎ 高載浩社長、大宇造船売却を促す ----- P12
◎ 大宇造船海洋、インドネシア油田の持分売却へ ----- P13
◎ 韓進重工業、影島造船所が今年初受注 ----- P14
◎ 韓進重工業、超大型タンカー船市場に初進出 ----- P15
◎ 韓進重工業、コンテナ船 4隻を受注 ----- P16
◎ 海運・造船・鉄鋼 相互成長セミナー開催 ----- P16
◎ 造船海洋資機材IP-R&D戦略セミナーを開催 ----- P17
◎ 海洋水産部、旅客船の安全革新TFを構成 ----- P18

■ トピック記事

ドリルシップ発注市場の停滞続く

ドリルシップ発注の勢いが停滞している。今年に入り、韓国のドリルシップ受注は、4月9日にサムスン重工業が受注した2基のみである。この傾向は来年下半年まで続くものと見込まれる。

4月17日、大信証券は、ドリルシップ市況報告書を通じて、2015年の下半期以降にドリルシップの発注が増加すると予想し、今年、造船大手3社が受注するドリルシップは前年に比べ5基(28億ドル)程度減少した9基に止まるとしている。

それによると、ドリルシップ市場で傭船先を確保できていないドリルシップが依然として多いことから船主らの発注意欲が薄れている。現在、発注されているドリルシップ45基のうち、62%が傭船契約を締結しておらず、今年引渡される11基のドリルシップについても約半数の傭船先が決まっていない。

大信証券は「2013年の下半期からオイルメジャーの設備投資が減少し、ドリルシップの傭船契約が大きく鈍化した」と説明し、「傭船先未確保の割合が高く、オイルメジャーによる設備投資も減っている状況にあるため、追加的な発注は望めない」と予想した。

傭船料下落の可能性も高まっている。今年下半期に入ると傭船先未確保船舶の引渡しが増え、傭船料の下落が避けられないと分析されている。大信証券は、新規のドリルシップを3年間傭船する場合、1日50万ドル以下に下落する可能性が高いと指摘している。

ちなみに同報告書は、2015年下半年に発注が回復すると予想している。2015年からは、2005年から始まった深海油田への投資が回収されるため、オイルメジャーの設備投資が増加し、ドリルシップの発注も回復するものと予想されている。

一部専門誌では、シェールガス開発を含め陸上での掘削ニーズや技術の向上により海洋プラントのニーズが全体的に減少していると分析している。ドリルシップを含む海洋プラントの受注動向は今後も注目される。

■ 主要ニュース

e-ナビゲーション、海洋安全に革新を期待

国際海事機関(IMO)の主導で2018年のe-ナビゲーション導入が推進されているなか、成功すればコスト削減はもちろん海洋安全分野の大きな転機を迎えるものと期待されている。

4月23日、海洋水産部と国際航路標識協会(IALA)の共同主催でソウルのロッテホテルにて第8回ソウル国際海事フォーラムが開催された。国際水路機構(IHO)のロバート・エドワード(Robert Edward)理事長は「e-ナビゲーションは、海上で必要な情報を、必要な時に、必要な方式で提供する海洋インターネットのことである。e-ナビゲーションを十分に活用すればコストの削減はもちろんの海洋安全分野における大々的な革新がもたらされる」と見通しを語った。また、「航空と陸上分野にはすでに情報通信技術が取り入れられ、有効なサービスが提供されているが、海洋分野はまだ初期段階にあるため海洋関連情報のデジタル化が急がれる。現在、IHOを含む各国際機関はe-ナビゲーションの導入に関する指針(技術標準)をまとめている」説明した。

e-ナビゲーションは、先端の情報通信技術(ICT)を活用し、船舶部門では電子海図(ECDIC)を基に航法システムを自動・標準化するとともに、陸上部門では管制・モニタリングによる船舶の安全運航を遠隔支援するため、海上の無線通信環境を改善した次世代の海洋安全総合管理システムである。海洋水産部は、今後5年間、約2千億ウォンの予算を投じて韓国型 e-ナビゲーションの開発を推進する予定となっており、今年の上半期にスウェーデン、デンマークなどとともに、実際の海域において国際共同実験を行う予定である。

e-ナビゲーションの導入は、2006年にIMOによって決められ、2008年のIMO航海安全委員会において開発計画およびプロセスが承認された。現在、2018年の導入を目標に開発が進められている。

長官代理で出席した海洋水産部の孫在学(ソン・ジェハク)次官は開会の挨拶で、「昨年からは e-ナビゲーションの開発が進み、韓国の海域でテストが行われている。e-ナビゲーションは、海洋安全はもちろん世界の海洋分野における創造経済を実現する」と期待を述べた。

4月16日にセウォル号の事故が発生したばかりであるため、韓国では一層の海洋安全が期待されている。その意味からも今後の海洋水産部に課せられる役割は非常に責任が重い。

船舶海洋プラント研究所設立

4月14日、海洋水産部の主催で、韓国の海洋プラント産業におけるコントロールタワーの役割を果たす「船舶海洋プラント研究所(KRISO)」の設立記念式が行われた。

KRISOは1973年10月に韓国科学技術研究所付設の船舶研究所として発足し、現在、韓国海洋科学技術院の分院として運営されてきたが、海洋プラント産業の技術波及効果を高めるとともに、専門人材の雇用機会を増やすため、今回、研究の独立性と専門性が確保される付設機関として昇格した。中国・日本・EUなどは韓国より先立って海洋プラント関連の独立研究機関を運営している。

今回改めて設立されたKRISOは国内唯一の氷河水槽および最大規模の海洋工学水槽など様々な研究施設を備えている。また、韓国で2番目に大きい船型試験水槽は各種船舶と艦艇・潜水体の推進運動に対する性能試験が可能であり、水中回転体の流体性能を評価する大型キャビテーショントンネルは世界で2番目の大きさを誇る。

海洋水産部は今後、海洋プラント分野への研究投資を増やし、2020年まで資機材の国産化率を50%に拡大する計画である。海洋プラント資機材の国産化率は現在、20%にとどまっている。そのため、海洋水産部は2016年まで252億ウォンを投じ、慶尚南道巨済市に17万㎡規模の海洋プラント産業支援センターを設立するとともに、産業通商資源部と共同で756億ウォンを投じ、釜山に深海工学水槽も構築する計画である。

海洋水産部のイ・ジュヨン長官は記念式のあいさつで、「韓国の海洋プラント産業は全体のライフサイクルから見ると建造段階にとどまっており、その付加価値は全体の25%に過ぎないが、世界トップクラスの造船、鉄鋼、電子産業がシナジー効果を生み出せば、近いうちに先進国と肩を並べるほど成長する。その過程で、船舶海洋プラント研究所は、必ず大きな役割をして

くれるはずである」と期待を示した。

当該研究所以外にも海洋プラント産業への支援施策は多方面で展開されている。しかし、今年に入り、大手を含む造船会社の営業利益が全体的に減少傾向に進んでいる。当該研究所も早期によい成果が出るよう期待されている。

■ ニュース速報

現代重工業、海洋プラント子会社にテコ入れ

現代重工業は海洋プラント設計能力を強化するため、グループ会社である現代E&Tの規模拡大に乗り出した。

4月4日、現代重工業の発表によると、現代重工業・現代三湖重工業・現代尾浦造船の3社は、船舶設計分野のグループ会社である現代E&Tに対し、2015年からの本格的な投資計画を発表した。同社は、今年初めに「尾浦エンジニアリング」の社名を「現代E&T」へ変更し、設計と検査部門の強化計画をすでに表明している。

投資の目標は海洋プラント部門における独自の設計能力を確保するとともに海洋プラント資機材の国産化率を高めることである。海洋プラントの構造は段々複雑になっており、多数の先端装備が搭載される傾向にあるため、設計・検査・品質管理などの全部門で技術競争力を確保することが重要である。昨年末基準で、現代重工業の受注全体に占める海洋プラントの割合は42%に達した。

現代E&Tは、現在350人水準の設計人材を2018年までに専門設計分野1,600人、検査分野400人など合計2,000人に拡大する計画で、現在、蔚山・木浦・群山などを拠点に新規採用を活発に進めている。プラント・エンジン・建設装備など非造船部門についても段階的に設計能力を強化する方針である。

現代重工業、現代三湖重工業、現代尾浦造船は、現代E&Tの社勢拡張に合わせて資本金を追加投入する予定である。具体的な資金規模は明らかになっていないが、そのほとんどを設計職員の確保と研究開発(R&D)、インフラ構築にあてるとしている。それにより、現代尾浦造船の100%子会社である現

代E&Tの持分構造にも変化が起こるものと見られる。

業界の関係者は「現代重工業を含む大手造船3社が独自の競争力を確保するため、投資規模を毎年増やしている。昨年、政府も海洋プラントを未来の成長エンジンとして育成することを発表するなど、今後、海洋プラント設計市場の規模が急速に拡大するものと予想される」とコメントした。

現代重工業、第1四半期の営業利益低下

4月30日、現代重工業は公示を通じて、2014年の第1四半期に1,889億ウォンの営業損失を記録したことを発表した。

また、売上高は13兆5,208億ウォン、当期純損失910億ウォンを記録した。この実績は、昨年第4四半期の売上高14兆8,158億ウォンに比べ8.7%減少したもので、営業損益の赤字幅は約117%も拡大した。

現代重工業の関係者は「ドリルシップの建造が減少し、海洋プラント部門の主な工事が完了したことから、前四半期に比べ売上げが減少した」とし、「造船市況の低迷による船価下落で造船部門の収益性が悪化したことが営業損益に影響を与えた」と説明した。

一方、前年同期と比べ売上高は2.9%増加したものの営業利益は赤字に転じた。精油部門の販売増加により売上高は若干伸びたものの、造船部門の収益悪化や精油部門の精製マージン縮小などにより営業利益は減少した。

現代重工業、VLGC 2隻受注

現代重工業がVLGC(超大型石油運搬船)2隻を受注した。4月11日、海外メディアによると、ノルウェーの海運会社であるオーロラLPG(Aurora LPG Holding)社はオプション行使を通じて現代重工業にVLGC 2隻を発注した。

VLGCは、液化石油ガス(LPG)と液化天然ガス(LNG)を運搬する4万トン規模の大型船舶である。これらの船舶は、2016年6月と8月にそれぞれ引渡される条件で、船価は先行発注されている船舶と同じ1隻当たり7,600万ドルで

ある。オーロラLPG社は同型船4隻に対するオプション契約を保有しており追加受注も期待されている。

現代重工業は、今年1月から現在まで、ヨーロッパ、アジアの船主から今回の受注を含めLPG運搬船など22隻を受注した。業界では、VLGCに対する需要があるため今後も持続的な発注が行われるものと見ている。VLGCの建造能力を備えている造船所は韓国を含めて少数に過ぎないため、発注競争が過熱するにつれ新造船価の上昇傾向が続くものと予想される。今回の場合、オプション行使による発注であるため1隻当たりの船価が7,600万ドルであるが、新造発注の場合は、8,000万ドル以上となっている。

世界一の現代重工業に問われる安全対策

4月21日、建造中のLPG船で火災が発生し、死者2人の人命被害を出した現代重工業に対して、雇用労働部よりガス運搬船の建造中止命令が下された。

今回の火災は、船舶内部にあった保温材に火が燃え移ったことから被害が大きくなったものと推定される。事故現場の捜査を行った蔚山東部警察署は、火災が鎮火された後に船舶の内部から大量の焼け焦げた保温材が発見されたと発表した。

火災当時、可燃性素材で作られた保温材に一斉に火が付き、大量の有毒ガスと煙が発生した。警察の発表によると火災は約1時間30分で鎮火されたが、船舶内部で作業を行っていた作業員2人が有毒ガスを吸い込み死亡、他の2人は緊急避難中に怪我をしたという。

4月23日、雇用労働部蔚山支庁は現代重工業に対し、火災が発生したのと同じ船種の残りの4隻についても溶接など火災の恐れがある作業の中止命令を下した。これは、警察、国立科学捜査研究院、消防当局などが合同で行った現場鑑識の結果、追加の作業中止が必要との判断による措置である。

加えて、5月2日には、4月28日の午後、船舶ブロックの移動作業中に協力会社の作業員が転落してなくなった事故と関連し、蔚山雇用労働支庁より現代重工業内にある18か所の荷役埠頭に対して作業中止命令が下された。これを受け現代重工業は、船舶ブロックの移動作業ができなくなったことから操

業に相当な支障を来たすものと予想される。

蔚山海洋警察は、事故当時、ブロックの移動車両に手信号をしていた作業員が欄干のない埠頭際の道路から足を踏みはずして転落したものと推定している。先月から現代重工業とグループ会社の現代尾浦造船、現代三湖重工業において、作業中の不注意で死亡した作業員は8人にも上る。

同社は故人と遺族に対し謝罪するとともに、今後、このような事故が再発しないよう関係当局との緊密な協力で根本的な対策を打ち出し、実践していきたいとしている。雇用労働支庁は、会社側が再発防止対策と安全性を確保したと判断されるまで、作業中止命令を解除しない方針である。現代重工業は、現在行われている雇用労働部の特別勤労監督の結果を反映し、安全管理対策を講じるなど積極的に対応するとしている。現場で重大な安全規則違反が発覚した場合、安全管理者が直ちに作業中止を命じられる「作業中止権」を強化し、事故防止に努めるとともに、事故の危険性がある場合、注意報や警報を出す制度を取り入れ、会社全体の施設や装備など作業に関わる諸環境をチェックする事故危険特別診断チームを常時運営する予定である。

現代尾浦造船、ハンディーサイズPC船を受注

4月3日のトレードウィンズによると、現代尾浦造船がイタリアの石油製品運送会社であるダミコ・インターナショナル・シッピング(d'Amico International Shipping)社の子会社ダミコ・タンカーズ(d'Amico Tankers)社からPC船 2隻を追加受注した。

ダミコ社が発注したPC船は5万DWT級のハンディーサイズで、1隻当たりの船価は3,660万ドルである。現代尾浦造船のベトナム現地法人である現代ビナシン造船所(HVS)で建造され、2016年末に引渡される予定となっている。

この船舶は、最新のエコデザインが適用され、従来に比べ燃料消費量を1日当たりおよそ6~7トン程度削減し、8~9種類もの多様な石油製品を扱うことができるため、運用の柔軟性が高い。

現代尾浦造船は、今回の契約を含めてダミコ・タンカーズ社からPC船9隻(MRタンカー5隻及びハンディーサイズタンカー4隻)を受注し、この外にも

ダミコ・インターナショナル社とベニス・ SHIPPING(Venice Shipping and Logistics)社の合併会社からも1隻を受注している。

また、現代尾浦造船がこれまでPC船の燃費向上に取り組んで来た結果が昨年の受注実績に反映されている。昨年の受注171隻のうちPC船が占める割合は77.7%(133隻)であり、マーケットシェアでは50%を超え、世界1位を記録した。

現代尾浦造船、第4四半期に黒字転換を予想

現代尾浦造船の営業利益が今年の第4四半期に黒字に転じるものと見込まれる。4月24日、韓国投資証券は現代尾浦造船の実績について、2012年に受注した利益率の低いPC船および新たに参入したジュース運搬船などが売上げに反映されることから、今年の上半期までは不振が続くものと分析した。

また、同社の第1四半期の売上高が前年同期比13.4%増の1兆300億ウォン、営業損失は860億ウォンとなり、引き続き赤字を記録するものと予想した。しかし、今年の下半期からは、売上げ全体に対して低収益の受注が占める割合が減少することから実績が大きく改善し、第4四半期には黒字に転じる可能性があるとしている。

韓国投資証券は「現代尾浦造船の商船は建造プロセスがシンプルで、船価が比較的明確に公開されているため、最近、問題となっている海洋プラントのように大規模な赤字を出す恐れはない」と説明し、「実績改善の傾向が明らかであるため過度に懸念する必要はない」と評価した。

現代三湖重工業、9400TEU級コンテナ船4隻を受注

最近の海外メディアによると、現代三湖重工業はギリシャのキャピタルシップマネジメント(Capital Ship Management)社との間で9,400TEU級コンテナ船4隻に関する建造契約を締結した。2015年9月と11月にそれぞれ1隻、2016年1月に2隻が引渡される予定となっており、船価は公開されていない。業界では、コンテナ船に対する需要が高いことから、船主の発注が今後も続

くものと期待している。

キャピタルシップマネジメント社は昨年12月末、大宇造船海洋のマンガリア造船所に9,100TEU級コンテナ船3隻を発注している。2015年の第4四半期までに引渡される予定のこの船舶はCMA-CGM社に傭船される予定である。

コンテナ船市場は、2016年まで引渡し可能なスロットの確保をめぐって競争が激しくなっている。今年3月、シーSPAN(Seaspan)社が中国の造船所に発注した1万TEU級コンテナ船6隻はすべて2016年下半期まで引渡される条件である。最近、トルコの船主会社が中国の造船所に発注した2,500TEU級の4隻も2016年末に引渡される条件となっている。

現在、業界では直接発注ではなく傭船により新造船を確保する傾向が多く傭船需要が増加していることから、ギリシャをはじめとする船主会社のコンテナ船発注が今後も続くものと見込まれる。現代三湖重工業に新造船を発注したキャピタルシップマネジメント社も燃費が改善されたエコシップの確保に注力するとして、2年以内にコンテナ船5~10隻程度を追加発注することを明らかにしている。

サムスン重工業、ドリルシップ2隻を受注

4月9日、サムスン重工業がオセアニアの船主会社から1兆3,399億ウォン規模のドリルシップ2隻を受注したことを明らかにした。これは同社の昨年度売上高の9%に相当する規模である。

サムスン重工業の関係者は「最近、オセアニア地域の船主からドリルシップ2隻を受注しており、船主の要請により具体的な契約条件は発表できない」と説明した。同社はこの船舶を2017年6月30日までに引渡す予定となっている。

サムスン重工業は、1998年の「ディープウォーターパスファインダー号」の建造を皮切りにドリルシップ市場に進出した。ライバル会社より10年ほど先んじて深海用ドリルシップの開発に注力してきたことからこの分野でのマーケットシェア42%を占めている。1996年以後建造されたドリルシップ139隻のうち59隻がサムスン重工業で建造された。

サムスン重工業、第1四半期の営業利益低下

サムスン重工業の収益性が大きく悪化し、今年第1四半期の営業利益および当期純利益がすべて赤字に転じた。

4月25日、サムスン重工業は2014年第1四半期の実績として、売上高3兆4,311億ウォン、営業損失3,625億ウォン、当期純損失2,724億ウォンを公示した。第1四半期に営業損失を出したのは、一部の海洋プラント工事で損失が予想されることから約5,000億ウォンの工事損失引当金を今期の実績に反映したためである。問題となる工事は、2012年に受注したオーストラリア・イクシス(Ichthys)の海洋ガス処理設備(CPF)と、昨年受注したナイジェリア・エジナ(Egina)のFPSOで、この2件で発生した損失額は7,600億ウォン規模に上るとしている。

イクシスのCPFはサムスン重工業としては初めて建造する船種で、初期設計の段階からすでに作業が遅延し、後続工程で仕様を変更することにより作業量と費用が増加した。エジナのFPSOは超大型海洋プラントで、当初はFPSO受注史上、その規模と金額(30億ドル)において最大と言われ、サムスン重工業にとっては会心の一撃になると注目されていた。しかし、現地生産で行われていることプロジェクトは、設計段階で既に4,200億の損失を計上している。

このように、検討を経て損失が予想される件については企業会計基準に基づき第1四半期の実績に反映させた。同社の関係者は「イクシスのCPFとエジナのFPSO以外のプロジェクトは予定通り進捗している。今後予想される損失を第1四半期の実績にすべて反映しただけに、第2四半期からは経営実績が回復するものと見込んでいる」と説明した。また、「2014年の年間目標は売上高14兆6,000億ウォン、損益は税引き前を基準として2,000億ウォンである。第1四半期の損失を挽回するよう努力していきたい」と抱負を語った。

大宇造船海洋、史上最高額の受注を達成

4月9日、造船業界の話を通じて、グローバル合弁法人のヤマルLNGが大宇造船海洋に17万 m^3 級の砕氷LNG運搬船15隻を一括発注する予定であることが伝えられた。

この船舶は大宇造船海洋・玉浦造船所で建造され、2016年6月から順次、船主側に引き渡される予定である。今回の受注は単一契約では世界造船史上最大規模であり、受注金額は1隻当たり3億ドルで総額45億ドルとなる。これは、サムスン重工業が昨年6月に受注したLNG FPSO(浮遊式液化天然ガス生産貯蔵積出設備)の受注額(30億ドル)よりも大きい規模である。

ヤマルプロジェクトは、ロシア最大の民間ガス会社であるノバテックと、フランス最大の精油会社であるトータル、中国CNPC社が手を組み、最大200億ドルを投資してシベリアのヤマル半島で天然ガスの採取・生産・輸出を行う大型プロジェクトである。ヤマル半島には推定1兆2,500億m³の天然ガスが埋蔵されている。

16隻に達する砕氷LNG船の受注をめぐっては、韓国の造船会社だけでなく海外トップクラスの造船会社が競争した。一括発注を発表する予定であるヤマルLNGは、ヤマルプロジェクトのLNG船発注・運営を手掛けるノバテック、トータル、CNPCなどの合作法人である。

砕氷LNG運搬船は、大宇造船海洋が3年間の研究を経て開発した最先端の船舶であり、厚さが最大2.1mに達する北極海の氷を砕きながら運航することができる。

高載浩社長、大宇造船売却を促す

大宇造船海洋の高載浩(コ・ジェホ)社長は記者との懇談の席で、長引く企業売却作業に対する協力を呼びかけた。

同社は2001年のワークアウト(財務構造改善作業)を終え、産業銀行が筆頭株主となった。2008年にはKDB産業銀行が大宇造船海洋売却の優先交渉相手としてハンファグループを指定したが、金融危機の直撃を受け白紙に戻った経緯がある。

以後、大宇造船海洋の売却は足踏み状態が続いてきた。現在、大宇造船海洋の大株主としてはKDB産業銀行(持分率31.5%)、公的資金管理委員会(12.15%)などがある。昨年12月、持分の5%をブロックセールで売却した公的資金管理委員会が再び持分の売却を推進しているものの、遅々として進ん

でない。

大宇造船海洋の労働組合側は売却自体には賛成するものの、海外への売却については強く反対している。同社の労組委員長は、「海外企業への売却は絶対反対する」とし、「海外に売却された企業は大規模なリストラを経て、造船海洋に関する技術情報まで奪われてしまい何も残らない。現在、ワークアウト状態にあるSTX大連の例を見ると、大宇造船海洋もその前鉄を踏む可能性が高い」と主張した。

一方、同席した大宇造船海洋の元社長である南相兌(ナム・サンテ)氏は、会社の売却について「迅速に引き受け手を見つけ、売却する必要がある」と積極的な立場を示した。同氏はまた、「国内企業・海外企業を問わず、大宇造船海洋に最も大事にしてくれる企業に売却するべきである」と主張した。

大宇造船海洋、インドネシア油田の持分売却へ

4月23日、大宇造船海洋はインドネシア最大の油田鉱区のひとつであるチェプ(Cepu)鉱区の持分売却を決定し、主管会社としてサミル会計法人を内定した。

大宇造船海洋が実際に保有している油田鉱区の持分は約1%で、投資銀行業界ではその売却価格を400億ウォン程度と推定している。売却先としては海外におけるエネルギー開発に関心が高い戦略的投資家(SI)および資産運用会社などが名乗りを上げている。

同社は、2009年、資源開発を手掛ける子会社のDSME ENRを通じてインドネシアのチェプ油田鉱区開発に参入した。当時、約2.3%に達する油田鉱区の持分を買収するため特殊目的会社(SPC)が設立され、SPCの49%の持分をDSME ENR CEPUが保有していた。2009年にはDSME ENR CEPUの85%の持分をDSME ENRが取得したあと、2012年には大宇造船海洋がDSME ENRを吸収合併し、チェプ鉱区の持分を直接所有している。

今回、大宇造船海洋が持分を売却するのは財務構造改善の一環である。同社は1990年代末に始まった大宇グループの解体過程で、2000年に大宇重工業から分離され、同じ年に債権団の出資転換により韓国産業銀行(KDB)の管

理を受けることになった。産業銀行はこれまで数回、大宇造船海洋の売却を試みたもののすべて失敗し、現在も大宇造船海洋の筆頭株主(31.5%)である。

その間、産業銀行は国会政務委員会の国政監査において大宇造船海洋の放漫経営に関する指摘を受けてきた。特に昨年、大宇造船海洋の役職員が協力会社から賄賂を受け取っていたことが発覚し、抜本的な改革が求められてきた。

これを受けて大宇造船海洋については、無駄を省き資産を売却するなど、経営改善を検討していることが伝えられた。実際、先月、大宇造船海洋は定期株主総会を開き、役員の退職金支給に関する規定変更を承認し、高載浩(コ・ジェホ)社長をはじめとする役員の退職金支給率を下方修正するなど、経営実績の改善に取り組んでいる。

韓進重工業、影島造船所が今年初受注

4月1日、韓進重工業の影島造船所はヨーロッパの船主から18万トン級バルク船3隻を2億ドルで受注したとして、今年初の受注であることを明らかにした。

今回受注したバルク船は、全長292m、幅45m、深さ25m規模で、運航速度15ノットの最新型船舶である。特に最近、船主の関心が高い高燃費、高効率のエコデザインが適用されている。この船舶は、釜山にある影島造船所で建造され2016年上半期から下半期にかけて順次、船主側に引き渡される予定となっている。

韓進重工業の影島造船所は世界的な造船市場の不調と労使紛争により苦戦を強いられ、昨年、5年ぶりの受注に成功した。その後、順調に受注実績を上げ、昨年に受注した合計15隻、7億ドルに次ぎ、今年も大型商船を受注することで2016年までの安定的な手持工事量を確保した。

昨年受注した船舶は今年7月から本格的な建造作業が始まる予定で、相次ぐ受注ニュースについて地元の造船業界も歓迎を示している。業界の関係者は、「影島造船所は昨年の大型商船に次ぎ、今年も超大型バルク船の受注に成功し、受注競争力を取り戻している」と評価した。

また、韓進重工業の関係者は「今回の契約は、過去に契約した船主会社が船舶の仕様や納期、船価などに満足して追加契約を希望したケースであり、わが社の経験と技術力を基に船主との良好な関係を再確認した」と説明し、「同型船舶の建造による収益性向上も期待できる」と述べた。

韓進重工業、超大型タンカー船市場に初進出

4月9日、韓進重工業のスービック造船所がイギリスのナビックエイト(Navig8)社から30万トン級の超大型原油運搬船(VLCC)4隻、他のヨーロッパ船主から同型船2隻の合計6隻を8億ドルで受注したことを明らかにした。今回受注した船舶はすべてエコデザインが適用される高燃費、高効率の船舶である。

韓進重工業は、これまで影島造船所の敷地が狭小で、超大型原油運搬船の受注競争に参入できなかったが、2009年に最新設備と世界最大のドックを備えたスービック造船所を完工し、今回、初めて同船種の受注に成功した。

この船舶は30万トン級で、全長333m、幅60m、深さ30mの規模を持ち、運航速度は15ノットである。最新型の二重船体船舶で、韓国の1日消費量に相当する原油を一度に運搬することができる。この船舶はスービック造船所で建造され、2016年下半年から2017年下半年まで順次、船主側に引渡される予定となっている。

韓進重工業スービック造船所は、昨年、主に中大型コンテナ船を受注し、今年は30万トン級超大型原油運搬船とコンテナ船を相次いで受注しており、超大型船舶市場に参入する足場を作ったものと評価されている。特に、昨年から現在まで合計45隻、29億ドル規模の建造契約を達成し、2017年までの3年分に相当する手持工事量を確保している。

韓進重工業の関係者は「韓進重工業は、大型商船・海洋プラントのスービック造船所と中型商船・特殊船の影島造船所を2トップに、最大の生産効率を出せる世界的な造船企業に跳躍したい」と意欲を示した。

韓進重工業、コンテナ船 4隻を受注

韓進重工業が超大型コンテナ船の受注に成功し、2016年下半期までの手持工事量を確保した。4月17日、海外メディアによると、ギリシャのCostamare社が韓進重工業にオプション行使を通じて1万1,000TEU級コンテナ船4隻を発注した。

今回の発注は、昨年8月に発注された9,000TEU級コンテナ船2隻のオプション行使によるものである。当時、Costamare社は、2015年9月と10月の引渡を条件として9,000TEU級コンテナ船2隻を1隻当たり8,000万ドルで発注した。当初のオプションは9,000TEU級だったが、その後1万1,000TEU級へ変更された。

今回の超大型コンテナ船の建造はスービック造船所で行われ、2016年の下半期に引渡される予定となっている。今回の船価は公開されていないが、業界では1隻当たり9,300万ドル程度を予想している。また、Costamare社が保有するオプションがあと2隻残っているため、今後の追加発注が期待される。

しかし、今回発注した船舶を含めて韓進重工業に発注したコンテナ船6隻など、Costamareが発注した船舶の傭船先は未だに決まっていない状態である。

海運・造船・鉄鋼 相互成長セミナー開催

4月15日、韓国海運・造船・鉄鋼業界を代表する韓国船主協会・韓国造船海洋プラント協会・韓国鉄鋼協会が主催する「同伴成長セミナー」が開催され、『世界エネルギー市場の変化と造船海洋産業』をテーマに、景気不況による危機の打開に向けた協力策が議論された。

韓国の造船業界では金融危機以後、一般商船の発注が急激に減少する中、海洋プラント部門の受注を増やす戦略がとられてきた。しかし、経験・人材・設備が不十分な状況の下で、大幅な海洋プラントの受注増加は納期の遅延という問題を引き起こし、造船会社の実績悪化に大きく響いている。

一般商船の場合、利益率は高くない分損失も小さいローリスク・ローリターンである反面、海洋プラントはハイリスク・ハイリターンの特徴を持って

いる。セミナーの出席者は、海洋プラントの納期遅延により大きな損失を出している韓国の造船業界が、今後、リスクを減らしていくためには、全体の受注における海洋プラントと一般商船のプロダクトミックス(Product Mix)を見直す必要があると指摘した。

また、シェールガスの輸出によるLNG船の発注増加とエコシップの需要を反映した一般商船の発注増加が見込まれることから、受注を増やしていく必要があると分析された。ドリルシップについては海洋設備に対する投資減少により発注が停滞している分、今後の需要回復につながる可能性があるものと評価された。

一方、深海開発については、アメリカの原油輸出予定とイランの原油輸出再開などにより、投資に対する不安材料は存在するものの、OPECの供給調節で現在の原油価格が維持されれば、深海開発に対する投資も持続的に行われるものと評価された。

一般商船市場については「底を打った」との評価が出された。グローバル経済が保護貿易主義の傾向に流れてはいるものの、一方では、自由貿易協定による貿易量の増加が予想されている点に加え、エコシップ需要が増えている点も楽観的な見通しの根拠である。

このように、セミナーでは、海洋プラント分野における持続的な需要と一般商船分野の需要回復が見込まれることから、中長期的には受注船種の調整などを通じて足元の実績悪化を克服できるという意見が多く出された。

造船海洋資機材IP-R&D戦略セミナーを開催

4月25日、特許庁をはじめ韓国知識財産戦略院、韓国造船海洋資機材グローバル支援センター、韓国産業団地公団釜山支社、韓国造船海洋資機材研究院が共同開催する「造船海洋資機材の強小企業発掘および育成」を目標とする戦略セミナーが行われた。

今回のセミナーは、海洋資源の確保をめぐる競争が激しさを増しているなか、韓国が造船海洋プラント大国の座を守り続ける上で、それらを模索するために開催された。

セミナーで韓国知識財産戦略院は、グローバル競争力を備えるためには世界的な技術と独自のブランドが重要であると強調し、それに関するIP-R&D事業とIP-R&D事業推進企業の成功事例を紹介した。特許庁は、中小企業に対する知識財産支援政策を紹介し、造船海洋分野における特許の動向および大手造船会社の知的財産権担当組織について発表した。韓国造船海洋プラント協会は大手造船会社と中小造船会社の現況および協力対策について発表した。

セミナーの関係者は、「今後も造船海洋資機材企業がグローバル強小企業に成長することを支援するため、このセミナーを毎年開催する予定であり、IP-R&D事業をさらに広めるよう努力していきたい」と抱負を語った。

海洋水産部、旅客船の安全革新TFを構成

海洋水産部は、珍島沖で発生した旅客線の沈没事故を受け、旅客船の安全管理全般に対する改善策をまとめるため、官民合同のタスクフォース(TF)を構成・運営することを発表した。

官民合同のTFは、海洋水産部の次官をチーム長とし、安全分野における政府関係者、民間の専門家など14人が参加するなか、週1回運営される。

5月2日、TFチームは、政府ソウル庁舎にて「旅客船安全分野」に関する初会合を行った。この日の会議には、海洋水産部と安全行政部、海洋警察庁、消防防災庁(以上政府)、ソウル大学、高麗大学、仁荷大学、海洋大学、木浦海洋大学(以上大学)、韓国海洋水産開発院、韓国海洋水産研修院(以上研究機関)、ロイド船級、ノルウェー船級(以上船舶検査機関)などの関係者が参加した。

旅客船安全に関するTFは5月末まで運営されることになっているが、必要に応じて延長になる可能性もある。海洋水産部は、TFで議論された内容を今後の政府における旅客船安全管理対策に持続的に反映していく方針である。

一方、政府は、先月の4月22~30日、全国の旅客船155隻(全173隻中、休航・休業中の船舶18隻を除く)に対する緊急安全点検を行い、救命艇のエンジン不良や乗組員に対する安全教育の不備などが摘発された11隻に対し、運航停止措置を下した。

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第37号：平成26年6月

■ トピック記事

- ◎ 手持工事量世界トップ5を韓国企業が席卷 ----- P2
- ◎ 産業通商資源部長官、ギリシャで船舶セールズ外交 ----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 造船大手3社の株価時価総額10兆ウォン蒸発 ----- P3
- ◎ 産業通商部、海洋プラント設計エンジニアを育成 ----- P4

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、「安全経営」総合対策を樹立 ----- P5
- ◎ 現代重工業、特別監督で562件摘発 ----- P6
- ◎ 現代尾浦造船、LPG運搬船を受注 ----- P6
- ◎ 現代尾浦造船、財務ERP統合システム構築 ----- P7
- ◎ 現代三湖重工業、1万トン級海上クレーンを建造 ----- P8
- ◎ 現代三湖重工業、海洋設備に無線音声通信システム構築 ----- P8
- ◎ 大宇造船海洋、VLGC 2隻受注 ----- P9
- ◎ 大宇造船海洋—SKテレコム、スマートシップ開発協力MOU ----- P10
- ◎ 大宇造船海洋、超大型ガス推進コンテナ船の開発推進 ----- P11
- ◎ 大宇造船海洋、フランス企業を相手に欧州で特許紛争勝利 ----- P11
- ◎ サムスン重工業、LNG船4隻を受注 ----- P12
- ◎ 長期化するサムスン重工業の経営診断、地元経済打撃 ----- P13
- ◎ 歴史の彼方に消え行くSTX造船海洋 ----- P14
- ◎ STX造船海洋、バルク船市場の台風の目になるか ----- P15
- ◎ STX重工業、BWMS市場から撤退 ----- P16
- ◎ STX大連、会社更生の手続きを申請 ----- P17
- ◎ 韓進重工業、新造船の増加で黒字転換 ----- P17
- ◎ 韓進重工業影島造船所、2億ドル受注を目前に ----- P18
- ◎ 韓進重工業スービック造船所、STXを抜いて世界トップ10入り ----- P19
- ◎ 海洋プラント産業のトレンドを求めてヒューストンOTCへ ----- P20
- ◎ LNG船に引き続きLPG船も乗組員不足 ----- P21
- ◎ 釜山市、海洋プラント高級技術研究所を誘致 ----- P22
- ◎ 釜山を海洋金融のメッカに ----- P22

■ トピック記事

手持工事量世界トップ5を韓国企業が席卷

今年の第1四半期、グローバル市場における手持工事量で韓国の造船会社がトップ5を席卷した。

5月2日クラークソンによれば、現代重工業蔚山造船所は今年第1四半期の手持工事量で7,559CGTを記録し、首位をキープした。2位と3位には、大宇造船海洋(5,702CGT)とサムスン重工業(5,398CGT)がそれぞれランクインした。4位と5位には現代尾浦造船(4,196CGT)と現代三湖重工業(3,187CGT)がそれぞれランクインし、両社の手持工事量を合わせると2位の大宇造船海洋を大きく上回る規模となる。

隻数基準では現代尾浦造船が202隻で最も多い。同じ船種の建造が増えたためである。現代重工業の手持工事量は168隻、大宇造船海洋とサムスン重工業はそれぞれ99隻と89隻、現代三湖重工業は77隻となっている。また、STX造船海洋は手持工事量175万8,000CGT、62隻で10位、城東造船海洋は142万5,000CGT、57隻で14位にランクインした。SPP造船は116万CGT、49隻で20位となった。

業界の関係者は「トップ5までは韓国企業がランクインしたが、100~200位まで見ると、主に中小型船舶を建造する中国の造船会社が圧倒的に多い」とし、「韓国の造船会社は先進の技術力を保持しているだけに、ある程度の工事量を維持しながら高付加価値船種の受注に注力する戦略が必要である」と意見を述べた。

産業通商資源部長官、ギリシャで船舶セールズ外交

造船大国の韓国と海運大国のギリシャが総合協力を約束した。

6月6日、ギリシャで行われた第2次造船海運長官会合で、韓国の尹相直(ユン・サンジク)産業通商資源部長官とギリシャのミルティアディス・ヴァルヴィチオティス海運部長官は両国の造船技術協力に関するMOUを締結した。

ギリシャは、4,894隻、2億9,100万DWTを保有している世界1の海運大国であり、その価値を金額で換算すると1,010億ドル、世界全体の約15%に相当する。特に、韓国としては年間受注量の20～30%を占める最大のお得意先でもある。

昨年ギリシャ大統領の訪韓以来、造船・海運分野における両国間協力が深まっている中、尹長官の今回の訪問は、ギリシャ海運部長官の招待に応じるかたちで実現された。

一方、民間交流の活性化に関するフォーラムも開催され、韓国の大手造船5社とギリシャの海運資機材メーカー15社が参加し、情報交流と協力について話し合った。また、造船海運分野における民間レベルの協力を目的に、韓国貿易保険公社とギリシャ船主会社の間で了解覚書が締結された。

尹長官は「両国の経済を支えている造船・海運分野で、今度とも持続的に協力するとともに、来年10月に釜山で開催されるKORMARINEにギリシャの海運部長官を招待し、協力関係をさらに深めていきたい」と語った。

■ 主要ニュース

造船大手3社の株価時価総額10兆ウォン蒸発

造船業界の株価が今年に入って値下がりの傾向を示しており、造船大手3社の株式の時価総額が約10兆ウォン近く蒸発したことが明らかになった。市場では造船業界の不振がいつまで続くのかに関心が集まっている。

5月20日、韓国取引所によると、現代重工業・サムスン重工業・大宇造船海洋など大手造船会社の株式時価総額が今年に入って9兆5,421億ウォン減少した。

減少幅が最も大きかったのは現代重工業で、昨年末時点で25万7,000ウォンだった同社の株価は、この日、28.0%下落した18万5,000ウォンを記録し、時価総額は19兆5,320億ウォンから14兆600億ウォンに5兆4,720億ウォンも減少した。

同じ期間、サムスン重工業の株価も25.2%下落し、時価総額は8兆7,848億ウォンから6兆5,684億ウォンに減少した。大宇造船海洋も株価が21.9%下落し、時価総額は6兆6,795億ウォンから5兆2,154億ウォンに減少した。

今年、大手造船会社の株価が振るわない理由は、受注と実績が懸念されているためである。証券情報提供会社の話によると、造船3社の今年第1四半期の実績はいずれも「アーニングサプライズ」レベルで、現代重工業とサムスン重工業はそれぞれ1,500億ウォンと2,200億ウォンの営業利益を予想していたが、実際(暫定発表値)には、1889億ウォンと3625億ウォンの大規模な営業損失が発生した。

産業通商部、海洋プラント設計エンジニアを育成

韓国政府は海洋プラントの高級設計エンジニアを育成するため、2015年から毎年20名をイギリスへ派遣する。

5月29日、産業通商資源部の発表によると、海洋プラント産業の高級設計エンジニアを志す若者を世界トップクラスのイギリスの大学へ留学させ、先進技術を習得できるよう支援を行うという。このため、イギリスにて5月28日~29日、産業通商資源部と韓国産業技術振興院の主管で韓国造船海洋プラント協会とニューキャッスル大学、ストラスクライド大学が参加するグローバル人材の育成に関する事業協定が締結された。

産業通商資源部の関係者は「韓国は海洋プラントの建造、詳細・生産設計を得意としているが、付加価値の高い基本設計、FEED(Front&End Engineering&Design)部門の競争力が脆弱であるため、高級人材が海外に流出されてきた」とし、「このような問題を解決するため、世界的な技術力を保有しているイギリスの大学に人材を派遣する」と説明した。

韓国側は、単位や英語など、イギリスの大学が要求する最低の入学要件を満たせば、海洋プラント設計大学院への入学から修士・博士の取得までかかる学費や生活費などを支援する。また、学校側は、学生の要請がある場合、現地企業で2カ月以上のインターンシップと年1回以上の国際学会出席、現地における産学協力プログラム参加などの機会を与え、修士・博士を取得した卒業生に対しては海洋プラント関連の現地企業または韓国企業に就職できる

よう支援する予定である。

■ ニュース速報

現代重工業、「安全経営」総合対策を樹立

現代重工業は、雇用労働支庁の安全報告特別監督の結果に対する措置として安全経営刷新対策を発表した。

5月13日、同社の発表によると、現代重工業の蔚山本社で、李載星(イ・ジェソン)会長をはじめ、崔元吉(チェ・ウォンギル)現代尾浦造船社長、権五甲(クオン・オガプ)現代オイルバンク社長、河炅振(ハ・ギョンジン)現代三湖重工業副社長などグループ会社の社長20人余りが参加する中、対策会議が行われた。

現代重工業グループは、3,000億ウォンの予算を投じて安全経営に徹底し、各社に潜在する災害要因を見つけ出すとともに、その予防対策を点検・補完することを決めた。特に、現代重工業は今月中に、安全保健公団による総合診断を受け、会社の安全経営体制に対する詳しい分析を通じて、従来の安全経営システムにおける抜本的な改善を図る。また、安全管理組織の強化、協力会社の安全活動に対する支援の拡大、潜在的災害要因の改善など、3つの対策をまとめた。

その内容としては、第一に、安全経営部をはじめ各事業本部傘下の9つの安全関連組織を金外鉉(キム・ウエヒョン)総括社長直属の安全環境室に改編し、副社長クラスを責任者にするなど、組織と機能を大幅に強化する。第二に、重大事故が多く発生した協力会社に対して支援を拡大する。各協力会社別に安全担当職員を配置するとともに、協力会社の全職員を対象に4時間の特別安全教育を実施する。第三に、安全診断の専門家による特別診断チームを運営し、これまで見過ごされてきた潜在的な危険要素も徹底的に改善するとしている。

李載星会長は、「グループの安全経営状況に対する全面的な見直しと根本的な体質改善で、災害のない職場づくりを最優先課題として取り組んでいきたい」と語った。

現代重工業、特別監督で562件摘発

5月13日、蔚山雇用労働支庁は、火災等による人命被害が発生した現代重工業に対する特別監督を実施した結果、562件の問題点が発覚したことを明らかにした。

4月28日から5月9日まで行われた安全保健特別監督で、これまで作業中止41件、使用中止18件、是正要求375件、是正勧告80件など、合計562件の事例が発覚した。雇用労働支庁は、このうち墜落危険、危険機械、電気災害、火災・爆発、作業場の保健措置、工程安全報告書に関する83件に対し合計10億ウォンの過料を賦課した。

また、雇用労働支庁は、安全保健特別監督の結果について現代重工業の安全担当者、各部署の管理者、労組の幹部などが参加する講評会を行った。ここでは、同社の安全担当者234人のうち産業安全関連のライセンス取得率が35%に過ぎないことが指摘され、教育と訓練による専門性の強化が求められた。特に労働災害予防のために会社だけでなく労組も参加した産業安全保健委員会の設置や、事故防止に向けた労使の協力が呼びかけられた。

現代尾浦造船、LPG運搬船を受注

5月26日、現代尾浦造船は、シンガポールのイースタンパシフィック(Principals of Eastern Pacific)社との間で1億200万ドル規模の38,000^m級LPG運搬船2隻に対する受注契約を締結した。

契約は崔元吉(チェ・ウオンギル)現代尾浦造船社長とKnut Estensenイースタンパシフィック営業総括理事が出席する中、シンガポールで行われた。今回の契約には最大2隻のオプションが付いており、今後、追加受注が予想される。今回受注した船舶は、長さ180m、幅28.4m、高さ18.2mで、2016年3月から建造に入り、2017年3月まで引き渡される予定となっている。

LPG運搬船は、揮発性と引火性が強い貨物を扱うことから、火災や爆発事故を未然に防ぐため、高い技術力が求められる。そこで現代尾浦造船は、-50℃の低温でも耐えられる鋼鉄で製作された貨物倉を搭載し、高度の溶接技術と最尖端の工法で建造を進める。

現代尾浦造船は2006年に初めてLPG運搬船市場に参入して以来、これまで25隻を建造してノウハウを蓄積してきた。現在は21隻の手持工事量を確保している。同社の関係者は「得意のPC船だけでなく、これから発注が増えると期待されるガス運搬船にも持続的な研究開発を行い、中型船舶部門のリーダーとしての地位を固めていきたい」と抱負を語った。

現代尾浦造船、財務ERP統合システム構築

5月29日、現代尾浦造船は業務効率向上に向けた「財務ERP(全社的資源管理計画)統合システム」構築開始の報告会を行った。

経営支援総括専務をはじめ原価管理部、会計部、情報技術部の関係者など約30人が出席する中で開かれた報告会では、システム開発会社による構築の背景および期待効果などに関する説明が行われた。

財務ERPシステムとは、これまで個別に運用されてきた財務会計(売上債権の管理など)、資金管理(入・出金管理など)、管理会計(予算統制など)を統合管理することで、財務管理の効率性を高められるものと期待されている。

このERP統合システムが構築されれば、これまで個別に管理されてきた財務情報がリアルタイムに分析できるため、迅速な損益分析が可能になるのはもちろん、会社の財務状況をひと目で把握できるようになる。

また、会社内外における経営環境の変化に素早く対応できるだけでなく、グループ造船3社の財務プロセスが一本化され、業務効率が上がると予想される。同社はこのERPシステムを、今回の財務部門を皮切りに生産・営業・資材などの全部門に拡大して行く方針である。

この財務ERPシステムは、情報技術部と会計部をはじめ社外のコンサルティング会社など20人余りの専門家による9ヶ月間の構築作業を経て、来年2月中に実際の業務へ適用される予定である。

現代三湖重工業、1万トン級海上クレーンを建造

現代三湖重工業は、来年3月、韓国最大規模となる1万トン級海上クレーンを現代重工業に引き渡す予定である。1万トン級の海上クレーンは世界でも数少ない施設であり、現在、現代三湖重工業にて建造作業が行われている。

艀の規模は長さ182m、幅70m、高さ11mであり、クレーンブームの長さが180mに達するこの設備は、去年6月に現代重工業が発注したもので、最大1万トンに達する船舶ブロックやモジュールなどを持ち上げることができる。

大宇造船海洋は、3,600トン級の海上クレーン2基を保有しており、サムスン重工業は3,000トン級、3,600トン級、8,000トン級の3基を保有している。大宇造船海洋やサムスン重工業の場合、不十分な生産設備をフローティングドックで補っているが、現代重工業はドライドックですべての船舶を建造できるため、海上クレーンの必要性が注目されなかった。しかし海洋プラントの大型化傾向と工事量の増加により、大型ブロックの移動と搭載を可能にして生産効率性を高めるため、海上クレーンの確保に乗り出した。

海外の場合、1980年代の半ばから超大型海上クレーンを確保する動きが活発になり、1万トン以上の設備が登場した。世界初の1万トン級海上クレーンは1985年、Mc Dermott社が開発した1万2,000トン級のDB-102号だった。現在、世界最大の海上クレーンはオランダのHeerema社が保有している1万4,200トン級である。

現代三湖重工業、海洋設備に無線音声通信システム構築

現代三湖重工業は建造作業中の大型半潜水型掘削船に業界で初めて無線音声通信システムを搭載し、安全性と生産性の向上を実現した。

これまで、工事が完了した設備は甲板の調整室と船内隔室が有線につながっており音声通話が可能だったが、工事中の設備の場合はまだ有線通信環境が整っていない上、電波も届かなかったため、作業員が直接連絡をするしか方法がなかった。

特に電線や配管、各種機械装置は設置が終わると、正常作動の有無を調整

室で同時に確認する作業が必要となるが、通信が出来ないため不便が多かった。このような作業は海洋設備1基だけでも、ケーブル敷設や各種運航・掘削装備の設置など数万件にのぼる。

安全も画期的に改善された。これまでは、隔室で火事や事故が発生した場合、作業員自らが事故を知らせて措置を取るしかなかったため、初期対応に失敗する恐れが大きかった。

同社は船内の無線音声通信システムを構築するため、簡易中継器を随所に設置し、設備全体に電波が届くようにした。電波は別途の許可や費用がかからない5GHz帯域 (Wi-Fi)を利用し、設置コストと時間を大幅に減らした。

現代三湖重工業は艤装と試運転、安全関連部署の現場職員約100人に端末を支給し、6月の初めから運営を開始する予定である。同社の関係者は「船舶や海洋設備の建造は、通信問題が解消するだけでも安全性と品質を画期的に高められる。持続的な改善と革新を通じて安全で働きやすい作業環境を作っていきたい」と述べた。

大宇造船海洋、VLGC 2隻受注

大宇造船海洋が超大型LPG運搬船2隻を受注した。同社は、5月3日付けでアジア地域の海運会社との間で合計2隻の84,000^m級超大型LPG運搬船(VLGC: Very Large Gas Carrier)の建造契約を締結したことを発表した。

1隻当たりの船価は8千万ドル水準で、全体の受注金額は約1億6,000万ドルに上る。この契約は、両社間で先行されたVLGC契約のオプション行使によるものである。大宇造船海洋は今年2月、アジアの海運会社2社からそれぞれ4隻、合計8隻のVLGCを受注しており、各契約にはそれぞれ2隻の追加オプションが付いている。

この船舶は長さ226m、幅36.6mの大きさを持ち、8万4,000^mの液化石油ガス(LPG)を運搬できる。大宇造船海洋玉浦造船所で建造され、2016年下半期まで引渡される予定となっている。

VLGCは世界のLPG輸送のおよそ70%を担当しており、環境規制の強化や

原油価格の高騰によるLPG需要の増加、それによる運賃上昇を受け、最近、アジアと米洲地域を中心に発注が増加している。

大宇造船海洋は今回の契約を含めて今年に入り合計10隻のVLGCを受注しており、オプション2隻を保有している。

大宇造船海洋－SKテレコム、スマートシップ開発協力MOU

大宇造船海洋とSKテレコムは5月27日、ソウルのSKテレコム本社にてスマートシップ開発に関する了解覚書(MOU)を締結した。スマートシップとは、スマート情報通信技術(ICT)を基に船舶内の融合サービスを提供する次世代船舶のことである。

このMOUの目的は、大宇造船海洋の市場競争力を高めるため、ICT技術を適用したスマートシップとグローバル運航管理システムを開発することである。

両社は、相互連結(Connected)技術に基づいた管制、自動化、無人化、安全・セキュリティなどシステムとサービスの構築を中心課題として掲げている。

このため、大宇造船海洋では、スマートシップ関連の研究成果やノウハウ、船主会社のニーズなどを共有することで、スマートシップの開発を進めるとしている。一方、SKテレコムは、スマートICT技術とノウハウを基にICTガイドラインの提供、最適化設計、製品・サービスの開発に向けた研究開発に協力する予定である。

両社は特に、年内に実質的な成果を上げるため、スマートシップの概念を早期に確立し、クイックウィン(Quick-win)課題を通じて目に見える結果を出すことに合意した。

両社は、2011年、世界初のLTE基盤スマート造船所(Smart Shipyard)の構築に関するMOUを締結し、これまで、玉浦造船所内のLTE網構築、リアルタイムの品質管理システム、資材追跡など、スマート造船所の構築と運営に協力してきた。また、大宇造船海洋にはスマートオフィスが構築され、効率的かつ安全なモバイル基盤の業務環境づくりと福祉向上に貢献している。

大宇造船海洋、超大型ガス推進コンテナ船の開発推進

大宇造船海洋はガス推進コンテナ船を開発するため、ロイド船級と協力する。海外メディアのトレードウィンズによれば、大宇造船海洋とロイド船級は1万4,000TEU級LNG推進コンテナ船の開発プロジェクトを共同推進することで合意した。

LNGの価格競争力はバンカー油に比べて依然高く、主要港湾のLNGバンカリング施設が5~10年以内には整うものと予想されることから、LNG推進船市場の見通しは明るいと言える。

大宇造船海洋は大型船分野のLNG推進技術をリードしており、超大型コンテナ船にも安全かつ効率的なLNG推進船技術を適用するため、今回、ロイド船級と協力することを決めた。

大宇造船海洋とロイド船級が手掛けるプロジェクトは、安全性と環境配慮性に重点を置いた形で、関連人材の育成とともに行われる。また、今回のプロジェクトにはギリシャのCapital Product Partners社も参加する予定であり、新造船発注も期待できる。

大宇造船海洋、フランス企業を相手に欧州で特許紛争勝利

大宇造船海洋が次世代船舶である天然ガス燃料船舶のコア技術と関連し、欧州における特許訴訟で勝訴した。

5月12日、同社は、2011年5月に欧州地域にて特許登録した「船舶用高圧天然ガス燃料供給装置(HiVAR-FGSS)」に対してフランスのクライオスター(Cryostar SAS)社が提起した特許無効異議申立てを現地の特許庁(EPO)が棄却したことを明らかにした。

造船海洋部品分野の世界的なメーカーであるフランスのクライオスターは、「大宇造船海洋が特許登録した高圧天然ガス燃料供給装置は進歩性と特許性に欠ける」と主張してきた。船舶用高圧天然ガス燃料供給装置(HiVAR-FGSS)技術は、次世代船舶として脚光を浴びている天然ガス燃料船舶のコア技術である。大宇造船海洋は4年余りの期間を経て、2011年、タンクに保存

された天然ガスを高圧処理した後、エンジンに供給する装置を開発した。この燃料供給装置は世界最大の船舶エンジンメーカーであるマンディールゼル(MAN-Diesel)社製の高圧ガス噴射式エンジンとともに設置されると、燃料効率を高め、汚染物質の排出量を軽減することができる。

大宇造船海洋は、今回の勝訴により主な造船海洋部品を独寡占してきた海外メーカーを牽制する効果が得られると期待している。天然ガス燃料船舶市場の成長可能性に注目した海外の部品メーカーはコア技術である高圧天然ガス燃料供給装置について欧州で特許登録するとともに、韓国メーカー等の市場参入を牽制してきた。

大宇造船海洋の関係者は、「昨年12月に高圧天然ガス燃料供給装置の特許技術を国内の中小資機材メーカー等に移転するMOUを締結、共同成長を主導してきた。今回の勝訴で、特許権と技術力を盾にした海外メーカーの牽制に対抗できる市場参入の足掛かりが掴めた」とコメントした。

サムスン重工業、LNG船4隻を受注

5月9日、サムスン重工業はヨーロッパの船主会社であるガスログ(GasLog)社から17万4,000CBM級 LNG船4隻(オプション2隻を含む)を受注したことを公示した。契約金額は4億900万ドルで、引渡しの時期は2017年8月までとなっている。

ガスログ社が発注したLNG船には、TFDE(Tri-Fuel Diesel Electric)システムが搭載され、LP-2S(Low-Pressure Gas Injection)の2ストロークディーゼルエンジンに変更できる条件が付いている。

ガスログ社のPaul Wogan CEOは、「世界最高の造船所であるサムスン重工業に今回発注した船舶は、優秀な品質と価格競争力を兼ね備えており、当社の事業戦略を進める上で大きな力になる。サムスン重工業はいつも納期を守っており、今回も発注した」と説明した。

長期化するサムスン重工業の経営診断、地元経済打撃

サムスングループの未来戦略室は、今年2月の初めからサムスン重工業に対する経営診断を進めている。当初、経営診断は2ヶ月程度と予想されたが、現在まで3ヶ月も続いている。経営診断の長期化に対して業界では様々な憶測が飛び交っている。

これに対してサムスン重工業側は、「経営診断の期限は決まっていない」とコメントしたが、業界では監査並みの厳しい経営診断が行われているのではとささやかれている。

今年第1四半期、サムスン重工業は最悪の実績を記録した。売上高は3兆4,311億ウォンで、昨年同期に比べ11.7%も減少した。当期純損失は2,724億ウォン、営業損失は3,625億ウォンに上る。

実績悪化の最大の原因として「造船市況の沈滞」と「海洋プラント中心の低価格受注」が指目されている。韓国の造船業界は、2008年のグローバル金融危機以降、コンテナ船などの商船受注が減少し、その分、海洋プラントへの割合を高めてきた。そんな中で、サムスン重工業は攻撃的な事業展開に乗り出したが、当時は船価が低く建造経験も不十分だったため、予想以上にコストが発生し損失が拡大した。

サムスン重工業がグループの経営診断を受けるのは2002年以来はじめてのことである。当初の予定より長引くことから、問題の深刻さが懸念されている。実際、サムスングループは、およそ100人にのぼる大規模な経営診断チームを構成し、サムスン重工業の事業戦略および財務構造を検討するとともに、低価格受注、不正納品疑惑、役職員のモラルに至るまで幅広く調査している。

サムスン重工業は実績悪化について、ナイジェリアのエジナ油田開発に投入されるFPSOを含む一部の海洋プラント建造で5,000億ウォンの損失が予想され、それを引当金として反映したためであると説明した。造船業界の関係者は「船価が低い時期に受注したのが問題で、そのしわ寄せは今後の実績にも及ぶ」と見通しを語った。

一方、サムスン重工業の経営診断が長期化することで、地元巨済市の景気が冷え込んでおり、商人たちの不満が高まっている。

今年2月から経営診断の関係者およそ50人が地元の飲食店などを訪ね、社員の出入りや同席者に関する情報などを探っていることから、客足が遠のいたためである。

店を訪ねたグループ関係者は社員たちの不正行為を洗い出しており、地元の人々は落ち着かない様子である。また、社員たちの間ではプライバシーや名誉にかかわる問題であるとして不満が高まっている。

しかし、このような地元の世論にも係わらず、経営診断とそれに伴う地元商人への調査はしばらく続くものと予想される。今回の経営診断でリストラになる社員の数は1,000人に達すると言われている。

歴史の彼方に消え行くSTX造船海洋

5月29日、業界関係者の話によると、STX造船海洋の国内造船所である鎮海と釜山造船所において、今年に入って職員の数が大きく減少しており、現在建造中の船舶を引渡した後は、空きドックが増えると予想される。さらに、賃金の未払い問題が深刻化し、造船所を後にする作業員の数が増えている。

特に釜山造船所の場合、2014年6月頃に閉業すると言われており、鎮海造船所も厳しい状況である。ク拉克ソンリサーチによれば、鎮海造船所の手持工事量は昨年末時点で合計80隻と、2012年に比べ45隻も減少した。また、今年第1四半期の手持工事量は62隻で、前年同期の110隻に比べ半分近くまで減少している。その他、STX大連は54隻、フランスとフィンランドはそれぞれ2隻と集計されている。

昨年、STX造船海洋は売上高3兆3,487億ウォン、営業損失2兆3,594億ウォン、当期純損失4兆696億ウォンを記録した。売上高は前年比46%減少し、営業損失は前年比238%、当期純損失は前年比420%も拡大した。昨年末基準で資本総計/資本金の割合はマイナス2,105%と、完全資本欠損の状態である。

わずか3~4年前、STX造船海洋は現代重工業・大宇造船海洋・サムスン重工業と肩を並べる世界トップ4の造船所だったが、昨年は10位内にとどまり、今年は中国の造船所にも追い越されるなど不振が続いている。大連造船所は

中国の裁判所に会社更生法の適用を申請するため必要な手続きを検討しているが、承認が下りる可能性は低いものと業界は予測している。一方、姜徳壽(カン・ドクス)元会長は5月15日、約3,000億ウォンの横領・背任の疑いで身柄を拘束された。

STX造船海洋、バルク船市場の台風の目になるか

ヨーロッパ船主を中心にバルク船発注の再開の動きが感知されている。業界では、STX造船海洋がバルク船市場の台風の目として浮上する可能性があるとしている。

業界関係者によると、年初の雰囲気とは変わり現在はバルク船の発注が鈍い状況であるが、最近、ヨーロッパ船主による発注の動きが再び見え始めており、市場が回復の傾向に向かっている。

最近、中国の熔盛重工がウルトラマックス級バルク船36隻をヨーロッパ系の船主から受注したことはその代表的な例である。業界では年初のバルク船発注増加について、早い納期求める船主と工事量の確保に腐心する中国造船所の利害が一致したためであると説明している。

韓国と日本の造船所は2016年までの手持工事量を既に確保していたため、2016年まで新造船が必要な船主たちが中国を選んだ結果である。最近、大規模なバルク船受注に成功した中国の熔盛重工とJESの場合、引渡しの時期は2015年と2016年になっている。

このように、早い納期が受注競争力を左右していることから、業界ではSTX造船海洋を注目している。同社が最近受注したLPG船3隻は引渡しの時期が非常に早いためである。1号船の引渡しは今年末まで、残り2隻も2015年に引渡される予定となっている。この件は2012年に受注したLPG船4隻のオプション行使によるもので、早い納期が可能なのは債権団の企業再構築により受注契約の解除が相次ぎ、空きドッグが発生したためである。業界ではSTX造船海洋が早い納期を武器に大規模なバルク船受注に乗り出すものとしている。

STX造船海洋の関係者は「収益改善が最優先課題であるため、収益性の高

い製品運搬船に営業力を集中している。債権団の受注ガイドラインを守る範囲内で、バルク船の受注も考えている」と説明した。

STX重工業、BWMS市場から撤退

債権団による企業再構築が行われているSTX重工業が船舶バラスト水処理システム(BWMS)事業を手放すことになる。

これは主力事業の強化を目的に債権団が2月に発表した一部事業の売却方針によるもので、BWMS事業は今後、市場規模の拡大が予想されるものの、直ちに収益が得られる分野ではないためである。

STX重工業はBWMS事業を一般競争入札で売却するという内容の公告を出した。5月23日まで買受意向書を提出した企業を対象に6月5日まで入札を行い、同月13日に優先交渉権者を選定する予定である。

船舶バラスト水とは船舶の運航時に船体の重心を取るためにタンクに溜める水のことであり、貨物を船積みする際、海に放出される過程で水質汚染などの問題を引き起こす場合もある。

そのような問題を防ぐため、国際海事機関(IMO)は一定基準以上の船舶を対象に2015年から段階的にBWMSシステムを搭載するよう義務付けており、金額で換算すると今後10年間80兆ウォンに達する規模である。

同社は2010年4月にBWMS事業への進出を宣言し、「スマートバラスト(SmartBallast)」をブランド名として市場に参入した。スマートバラストは電気分解によって発生させた塩素化合物で海水を消毒する仕組みであり、有害物質の排出がきわめて少ないため、環境にやさしいというメリットがある。同社はIMO承認と韓国政府の形式承認を受け、今年から量産を開始する計画だったが、会社側が中核事業である海洋プラントとエンジン事業に集中し、造船資機材関連事業は縮小することを決め、売却される結果となった。

一方、造船・機械関連メーカーをはじめ、中国などの海外企業も買収に関心を示していることが伝えられている。

STX大連、会社更生の手続きを申請

STX造船海洋の中国現地法人であるSTX大連が中国の裁判所に会社更生の手続きを申請した。5月23日、STX大連は造船、重工業、海洋、エンジン、金属、中型装備など6つの法人について、中国大連市の中級人民裁判所に重整(会社更生にあたる)を申請したことを明らかにした。

中国では企業の債務返済が不可能な場合または返済能力の喪失が大きいと判断される場合、和解、重整、破産清算制度を通じて債務を返済するか会社清算の手続きを進めるよう企業破産法に定められている。STX大連は、清算と重整の両方を検討してきたが、債務返済の割合が比較的高く、第3者への売却可能性が大きいことで、重整による経営再建の方向を選んだ。

重整による会社更生の手続きが進められると、債権者は清算の場合より高い比率で債権の返済を受けられるだけでなく、STX大連を相手に提起されている金融債務や商取引債務に関する訴訟・強制執行の手続きが中止され、重要資産を守ることができる。

特に現在、無給休職の状態にあるおよそ12,000人の役職員についても法律に基づく権益が保障される。社員たちに支給される未払い賃金と社会保障費用などは税金や普通債券に優先される。承認までは約1年程度がかかると予想されているが、今回の重整申請でSTX大連を相手に提起された裁判手続きがすべて中止になる。重整により債務が軽減されれば、新規投資を誘致するか会社を第3者に売却することも可能になると期待されている。

同社の関係者は「債権者と中国現地職員の権益を保護するため、清算ではなく重整を選択した」とし、「新規投資を誘致するなど通常の生産活動を再開することが一番の目的である」と説明した。重整申請の結果により残り8法人の行方も決まる予定である。

韓進重工業、新造船の増加で黒字転換

韓進重工業が新造船の増加と建設部門の実績改善により黒字転換した。

5月7日、同社は今年第1四半期の営業利益(連結ベース)として198億8千万

ウォンを記録し、前年同期比で黒字に転じたことを公示した。前年同期(-145億1,000万ウォン)比では約237%、前四半期(-105億4,950万ウォン)比では118.8%も増加した。売上高は6,043億7,400万ウォンを記録し前年同期比で10.1%伸びたものの、249億2,600万ウォンの当期純損失を記録した。

当初、韓進重工業の実績については、売上高6,200億ウォン、営業赤字30億ウォンが推計されていたが、予想を上回る奮闘を見せた。同社の黒字転換は今年の初めから相次いでいる大型船舶の受注によるものである。また、影島造船所も昨年の受注再開以来、順調な操業正常化により赤字幅が縮小しており、スービック造船所も受注が相次いでいることから、経営の建て直しに対する期待感も大きい。

新韓金融投資は、「影島造船所の操業正常化により赤字が急減し、建設部門におけるアパート分譲率の上昇も実績改善に大きく役立った」と評価した。また「釜山岩南洞の土地売却により現金の流動性も確保できたため、今月27日に満期が渡来する社債(1,500億ウォン)も現金で返済可能である」と分析し、「資産売却による流動性問題の解消と実績改善が今後の株価上昇をけん引する」と見通しを示した。

韓進重工業影島造船所、2億ドル受注を目前に

韓進重工業影島造船所がオプションを含む合計2億ドル規模の小型コンテナ船を受注するものと見込まれる。

5月28日のトレードウィンズによると、韓進重工業は最近、ベルギーの海運会社であるデルピス(Delphis)社との間で1,900TEU級コンテナ船10隻に関する意向書(LOI)を締結した。

発注契約には、オプション5隻が含まれており、本契約の5隻のうち1隻は2016年の末まで、残りの4隻は2017年まで引き渡される条件となっている。船価は明らかにされていないが、1隻当たり2,000万ドル以上と推定される。

Delphis社からの発注は2010年に3,800TEU級コンテナ船8隻以来4年ぶりのことである。2010年に発注された8隻にはオプション4隻が含まれていたが、結局、本契約の4隻以外にオプション行使による追加受注はなかった。

韓進重工業影島造船所は長年の不振から脱し、昨年、5年ぶりに商船を受注して以来、相次いで受注実績を上げている。短い納期を武器に、昨年には7億ドルの受注を記録した。今年は既に約1.2億ドルを受注しており、財務構造の改善努力が奏功し、今年の第1四半期には営業黒字を記録した。

韓進重工業スービック造船所、STX抜いて世界トップ10入り

韓進重工業のフィリピン現地法人であるスービック造船所が2009年4月の開業から5年目にして世界造船所ランキングのトップ10入りを果たした。

韓進重工業は5月27日、イギリスの造船海運専門誌クラークソンの集計結果を引用し、スービック造船所が手持工事量基準で175万7,000トンを記録し、世界トップ10にランクインしたことを発表した。

造船所別の順位は、現代重工業蔚山造船所が718万3,000CGT(144隻)で首位をキープし、その後を大宇造船海洋が549万8,000CGT(98隻)で2位、サムスン重工業が536万2,000CGT(87隻)で3位、現代尾浦造船が410万2,000CGT(193隻)で4位、現代三湖重工業が298万5,000CGT(73隻)で5位となった。6位から9位には、Jiangsu New YZJなどの中国の造船所がランクインした。

STX造船海洋鎮海造船所は171万8,000CGT(60隻)で11位、その後を城東造船海洋(157万8,000CGT、62隻)が14万CGTの差で追いあげている。

韓進重工業の本拠地である釜山の影島造船所は敷地が狭く、大型化する高付加価値船舶の建造が難しくなったため、中長期的な競争力強化を目標に2006年からスービック造船所の建設を推進し、2009年4月に完成した。スービック造船所は今年、30万トン級の超大型原油運搬船(VLCC)、6mのコンテナ1万個の積載が可能な超大型コンテナ船などを相次いで受注し、手持工事量が大きく増加した。現在、同造船所の手持工事量は、合計50隻、32億ドルに相当し、今後3年間の手持工事量を確保している。

フィリピンのスービック湾経済自由区域内の300万㎡の敷地に建設されたスービック造船所は、2つの超大型ドック、全長4kmの岸壁施設、4基の超大型ゴリアテクレーンなど先端設備を取り揃えている。特に世界最大規模の6

番ドックは、長さ550m、幅135m、水深13.5mで、コンテナ船6隻が同時に建造できる。

韓進重工業の関係者は「スービック造船所が開業5年目にして世界トップ10に成長した。今後も、グローバル競争力のある中核施設になるよう取り組んでいきたい」と抱負を語った。

海洋プラント産業のトレンドを求めてヒューストンOTCへ

5月5日から4日間、アメリカのヒューストンでOTC2014(Offshore Technology Conference 2014)展示会が開催された。

OTC展示会は1969年の初開催以来、今年で45回目を迎えた、世界海洋プラント産業のトレンドをリードするマーケティングの場として知られている。今回の展示会には各国の国営石油会社およびエンジニアリング設計会社など大勢の企業が参加した。

コリアパビリオンは開幕初日の5日、産業通商資源部・文勝焔(ムン・スンウック)局長の挨拶とともにオープンされた。4日間、産業通商資源部局長の主催による懇談会や海洋プラント産業交流協力シンポジウム、ポスコと大手造船会社によるレセプションなど、韓国の海洋プラント産業に関する多彩なプログラムで訪問客の注目を集めた。

韓国造船海洋資機材工業協同組合(KOMEA)が運営するコリアンパビリオンには、合計33社の韓国企業が参加し、KOMEAが主導で初参加した2009年度に比べて2倍も増えた。これまでコリアパビリオンは参加企業だけでなく訪問客の数も大きく増加した。業界では、造船大手3社を中心に海洋プラントの受注が増加していること、未来の成長エンジンとして政府の支援を受けていることがその背景にあると見ている。

KOMEAの関係者は「最近、サムスン重工業をはじめとする一部の大手造船会社が海洋プラント部門で損失を計上しており懸念されているが、産業の特性上、造船よりも更に長い準備期間が必要である。産業発展ロードマップに基づき、厳しいことがあってもしっかりとやっていきたい」と述べた。また、「OTCのような世界的な展示会を通じて、海洋プラント資機材の国産化率向

上に必要な先進技術を習得するのはもちろん、製品の知名度を高め輸出産業としての成長していけるよう、政府の持続的な関心と支援が求められる」とコメントした。

LNG船に引き続きLPG船も乗組員不足

乗組員の不足問題が新造船の発注に響いている。

最も深刻な状況が予想されるのはLNG船である。オーストラリアや西アフリカなどのLNG開発プロジェクトに引き続き、アメリカのシェールガス輸出によりLNG船の発注が大きく増加したためだ。LNGプロジェクトが本格的に生産を始める2017年頃には100隻に近い新造LNG船が市場に投入されると見られている。1隻当たり20人程度の乗組員が必要であるため、最大2,000人余りの乗組員は必要となる。

これに、昨年から新造発注急増しているVLGC部門でも乗組員の不足問題が浮き彫りになっている。世界での運航されているVLGCは158隻であり、2017年まではその50%以上に相当する80隻程度が新たに投入される予定である。交代乗組員を含めて1隻当たり20人と見積もっても1,500人以上が必要となる。

このような状況の中で、各ガス運搬会社は乗組員の確保と育成を急いでいる。ガス運搬船は冷却した液体を輸送するため、事故が発生した場合、大惨事につながる恐れが大きいことから、熟練した乗組員の確保が重要である。

業界では、LNG船とLPG船が本格的に引渡される2016年からは乗組員の確保をめぐる海運会社間の競争が激しくなると予想されている。乗組員の賃金上昇や大規模な採用による労働力水準の低下も懸念されており、乗組員不足問題が新造船発注にまで影響を与えるとの予測も出ている。

業界関係者は「昨年まで、各海運会社の関心事はいかに迅速かつ安価で新造船を発注するかにあったが、今年からは新造船に投入する乗組員の確保に向かっている。乗組員の不足で船舶の投入に支障を来たすことや、運送サービスの質の低下が問題になる可能性がある」と指摘した。

釜山市、海洋プラント高級技術研究所を誘致

5月18日、釜山市によると、船舶海洋プラント研究所(KRISO)は次世代成長産業として注目されている海洋プラント分野の高級技術を開発し、研究人材を育成するため、釜山に高級技術研究所の設立を決めた。

海洋プラント高級技術研究所は、国と市から518億ウォンの予算を受け、釜山市江西区の7000㎡規模の敷地に延べ1万6,000㎡規模で建設される。2015年6月に着工し、2019年7月に完成する予定である。

高級技術研究所では、研究の基盤を作るだけでなく、海洋プラントEPC(設計・調達・製作)プロジェクトを企業と共同で一括受注し、技術開発も共同で行う。釜山だけでなく蔚山・慶南の船舶、プラント資機材業界がともに発展できる基盤施設を構築する事業である。また、プロジェクトを共同遂行しながら2020年まで高級技術人材2,000人を育成する方針である。

産業界では、高級技術研究所が完成すれば現在20%に過ぎない海洋プラント資機材の国産化率を、2020年には50%まで高められると期待している。釜山市は、海洋プラント設計部門の世界シェア1位であるオーストラリアのウォーリーパーソンズ社の韓国法人誘致も推進している。

釜山を海洋金融のメッカに

釜山市を海洋金融の中心地とするため政府レベルの準備が本格化する。輸出入銀行、貿易保険公社、韓国産業銀行などは5月21日、釜山門岾金融団地にある技術保証基金の本社にて海洋金融総合センターの設立準備グループの発足式を行い、設立に向けた本格的な準備作業に取り掛かった。

海洋金融総合センターは、輸出入銀行、韓国産業銀行、貿易保険公社の船舶金融関連部署と職員を統合し、今年9月に釜山国際金融センター(BIFC)にオープンする予定となっている。設立当初は3機関の職員を2倍以上増やした100人規模でスタートする。

同センターは、海洋プラントおよび船舶関連の金融支援、中小造船所と海運会社への支援、船舶金融関連の調査研究などを行う。センターの独立性を確保するため副頭取クラスの本部長が常駐し、初代センター長は輸出入銀行

の副頭取が務める予定である。特に、人事、予算、組職など諸般の権限を本部長に委任し、与信承認の権限を大幅に強化することで、船舶金融に関するより実効性のある支援業務が行われるようにした。

金融委員会は、今年7月まで機関別の定款と内規を改正してセンター運営の方針を確立し、9月から業務を開始するとしている。

海運業をはじめ、景気に敏感な業種の新規プロジェクトを保証する海運保証機構も釜山地域に年内の設立を控えている。それに伴い、韓国産業銀行と輸出入銀行が持分を保有する韓国船舶金融とKSF船舶金融は、海洋金融総合センターの設立とともに釜山に移転する。

金融委員会は、海洋総合金融センターの円滑な定着を支援するため海洋金融政策官を派遣する予定である。金融委員会の関係者は、「釜山を名実共に船舶金融の中心地として育成するために、船舶金融に関するすべての政策機能を釜山に集中させ、緊密な協調体制を構築していきたい」とコメントした。

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第38号:平成26年7月

■ トピック記事

- ◎ 海洋水産部、インド洋に海洋鉱物探査鉱区を確保----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 船舶騒音協定発効前に発注増加----- P3

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、5月まで87億ドル受注----- P4
- ◎ 現代重工業、LNG船2隻受注----- P4
- ◎ 現代重工業、7億ドルの海洋施設を受注----- P5
- ◎ 現代尾浦造船、LPG船2隻を追加受注----- P6
- ◎ 現代尾浦造船、1億8500万ドル規模の石油化学運搬船を受注----- P6
- ◎ 現代三湖重工業、バルク船3隻を受注----- P7
- ◎ 現代重工業・サムスン重工業、既存の信用評価を維持----- P8
- ◎ サムスン重工業、経営診断終了----- P9
- ◎ サムスン重工業・大宇造船海洋、メガコンテナ船で受注競争----- P9
- ◎ 大宇造船海洋、業界初の電線敷設ロボットを開発----- P10
- ◎ 韓進重工業、コンテナ船5隻を同時命名----- P11
- ◎ 韓進重工業影島造船所、7月1日作業再開----- P12
- ◎ 韓進重工業、LNGバンカリング船を受注----- P13
- ◎ 東南圏造船資機材輸出商談会が成了----- P13
- ◎ 釜山に造船資機材性能高度化基盤を構築----- P14
- ◎ 海洋クラスター機関長協議会、今年初の会議開催----- P15
- ◎ 蔚山エンジニアリング業界、能力向上のために協力----- P16

■ トピック記事

海洋水産部、インド洋に海洋鉱物探査鉱区を確保

韓国がインド洋公海上の中央海嶺地域に1万km²規模の海底熱水鉱床の探査鉱区を確保し、単独探査が可能となった。

6月24日、海洋水産部は、国際海底機構(ISA)との間でインド洋公海上の海底熱水鉱床開発に向けた探査契約を締結したことを明らかにした。海底熱水鉱床とは、水深1,000~3,000mの海底でマグマにより加熱された熱水が温泉のように湧き出る際、金属イオンが冷たい海水により沈澱して出来る鉱物資源のことを意味する。金、銀、銅など主要金属が含まれているため次世代戦略資源のひとつとして注目されている。

インド洋の海底熱水鉱床探査鉱区は、太平洋のマンガン団塊独占鉱区(公海)、トンガEEZ海底熱水鉱床独占鉱区、フィジーEEZ海底熱水鉱床独占鉱区に次ぐ韓国4番目の海外海洋鉱物探査鉱区である。今回の契約締結により韓国は国の面積(約10万km²)の1.12倍に達する合計11.2万km²の海外海洋鉱物探査鉱区を確保することになった。

また、中国・ロシアに続き、公海上のマンガン団塊と海底熱水鉱床探査鉱区をすべて確保する国としては世界で3番目となり、深海底分野における国際的な競争力が立証された。

海洋水産部と韓国海洋科学技術院は、2009年から2011年までの3年間、当該海域の30万km²を探査し、そのうち可能性が見込まれる1万km²に対して、2012年、ISAに独占探査権を申請し承認を受けた。今回の契約はその後続措置に当たり、韓国の独占探査権が公式に認められた。海洋水産部は、今回の探査契約により2029年までの15年間、独占探査鉱区1万km²に対して精密探査を行い、最終的に開発地域2,500km²を選定し、その開発権をISAに申請する計画である。

海洋水産部海洋政策室の文海男(ムン・ヘナム)室長は「未来の戦略資源である深海底鉱物資源の先行開発という有利な立場を確保するきっかけを作った」とし、「現在、深海底鉱物資源探査装備の開発が同時進行されており、今後、当該装備の輸出だけでなく、造船・航空・宇宙などの極限環境分野への技術応用および波及効果も大きく期待できる」と語った。

■ 主要ニュース

船舶騒音協定発効前に発注増加

6月に入ってから新造船の発注が増加しており、日中韓の造船会社は相次いで受注ニュースを伝えている。

中堅造船会社のSPP造船は最近、MRタンカーを19隻受注した。大鮮造船はケミカルタンカーを2隻、現代三湖重工業はケープサイズバルク船3隻を受注し、中国の造船所も相次いでバルク船とタンカーを受注している。日本の造船所も中小型バルク船とケミカルタンカーを受注している。

業界では、このような傾向について、これまで市場の様子を見ていた船主たちが発注を再開したためであるとしている。最近のマーケットレポートでは、昨年と比べて発注市場は依然として停滞しているが、ギリシャ船主がタンカーとバルク船の発注に出ていることから、回復の兆しが見え始めると分析している。

しかし、6月の発注増加は短期的なものに過ぎないとの見方も多い。7月1日から国際船舶騒音協定(船上の騒音から乗組員を保護する)が発効される予定であり、それを回避するための飛び込み需要との意見である。

船舶騒音協定は、乗組員に快適かつ安全な作業環境を提供するために国際海事機関(IMO)が採択した国際協定で、7月1日以降から建造契約が締結される国際運航船舶のうち1,600トン級以上の船舶に適用される。今後建造される船舶は、設計の段階から構造や材質を選別して使用しなければならない。運航前の騒音テストで高い値が測定される場合は、聴覚保護器など保護装備の導入が義務付けられる。

多くの造船関係者は、4月から5月にかけて停滞していた新造船発注が6月に入って急増した理由について、騒音規制発効前の飛び込み需要によるものであり、7月からは再び発注が停滞すると見ている。

■ ニュース速報

現代重工業、5月まで87億ドル受注

5月27日、現代重工業は6月のIRニュースを通じて、今年5月まで87億1,600万ドルの受注実績を上げたことを明らかにした。

現代重工業は造船部門で35億4,400万ドル、海洋部門で9億8,100万ドルを受注し、現代三湖重工業は合計26億3,800万ドルを受注した。年間目標の達成率は、造船部門が目標額91億5000万ドルのうち38.7%、海洋部門が目標額69億ドルのうち14.2%を達成した。

しかし、前年同期に比べると、造船は17.4%、海洋は81.5%減少したもので、全体としては33.3%減となった。

新造船の受注は、LPG船が23隻で全体の49%を占めており、その後をタンカー12隻、コンテナ船5隻、バルク船3隻が次いでいる。

造船海洋以外の事業部門では、プラント10億7,300万ドル、エンジン機械10億8,700万ドル、電機電子9億6,200万ドル、建設装備9億2,800万ドル、グリーンエネルギー1億4,100万ドルの受注実績をあげた。

手持工事量は、現代三湖重工業(103億8,800万ドル)を含む造船部門で325億1,500万ドル、海洋部門で181億5,200万ドル、プラント部門で101億6,800万ドル、エンジン機械部門で40億5,700万ドル、電機電子部門で23億2,200万ドル、グリーンエネルギー部門で1億4,300万ドルをそれぞれ確保している。

現代重工業、LNG船2隻受注

LPG船の受注に力を入れている現代重工業が、今年初となるLNG船を受注した。

同社は6月25日、ギリシャのガスログ社から17万4,000CBM級のLNG船2隻を受注し、同じくLNG船のオプション4隻を確保したことを発表した。

引渡しは2017年下半期の予定であり、オプションの船舶は2017年から2018年の初めに引き渡される条件となっている。

今回の船舶は、ディーゼルと電気をともに使用する三重燃料(Tri-Fuel)エンジンが搭載され、LNG損失率が0.09%に過ぎないため、世界最高水準の効率を出せるものと期待できる。LNG損失率とは、運送過程で気化するLNGの割合を意味する。LNG船は天然ガスを-163℃以下の液化状態で運送するが、その際、どうしても一部が気化してしまうため、断熱技術を駆使してその割合を最小限に抑えるのが課題となっている。

ガスログ社はこれまで、サムスン重工業にLNG船を発注しており、現代重工業に発注したのは今回が初めてである。ガスログ社は先月も17万4千³m³級LNG船2隻をサムスン重工業に発注するなど、サムスン重工業に合計9隻の船舶を発注している。

現代重工業、7億ドルの海洋施設を受注

7月1日、現代重工業は、ヘスE&Pマレーシア社からガス中央処理プラットフォーム(CPP, Central Processing Platform) 1基と生産プラットフォーム1基を受注したことを発表した。

今回受注したCPPは3万3,000トン規模で、ガス生産プラットフォームから採掘された炭化水素を1日あたり1億3,100万³m³のガスと1万5,000バレルのコンデンセート(超軽質油)に分離する。

これらの設備は、2016年下半期までマレーシア北東部のコタバル(Kota Bharu)市から北東に約150km離れたBergading海上ガス田に設置される予定である。当該工事は今月から着工され、現代重工業は一括請負契約により設計から購買、製造、設置、試運転など、すべての工程に関わる。

現代重工業は、2004年に東海ガス田を含め、2012年にタイのBongkot、昨年6月にはミャンマーのShweなど多数の海上ガス田における固定式生産プラットフォームの製造、設置実績を保有している。

現代重工業の関係者は「LNG生産国であるマレーシアは、昨年から天然

ガスを輸入するほどその需要が急増している」とし、「今後、東南アジア地域の海上ガス田開発が続くものと予想されており、今回の受注はプロジェクトを先取りするという重要な意味を持つ」と語った。

現代尾浦造船、LPG船2隻を追加受注

6月9日、現代尾浦造船は、マーシャル諸島のステルスガス社との間で、1億400万ドル規模の2万2,000CBM級LPG船2隻に対する建造契約を締結したことを明らかにした。

今回受注した船舶は、長さ159m、幅25.6m、高さ17.3mの規模である。同社は先月末にもシンガポールのイースタンパシフィック社との間で1億200万ドル規模のLPG船2隻に対する建造契約を締結しており、その規模は長さ180.0m、幅28.4m、高さ18.2mの3万8,000m³級である。

現代尾浦造船はこの4隻の建造作業を2016年3月から開始し、2017年3月まで船主会社に引き渡す予定である。契約にはそれぞれ2隻のオプションが付いており、追加受注も期待できる。

2006年に初めてLPG運搬船市場に参入した現代尾浦造船は、これまで合計26隻のLPG運搬船を引渡した。現在確保しているガス運搬船の手持工事量は19隻であり、シェアを拡大しつつある。

現代尾浦造船の関係者は「今年に入ってLPG船11隻を含めて合計26隻、12億500万ドルの船舶を受注した」とし、「得意のLPG船以外にも、ガス運搬船に対する持続的な研究開発を通じて、今後も中型船舶市場をリードしていきたい」と抱負を語った。

現代尾浦造船、1億8500万ドル規模の石油化学運搬船を受注

7月1日、現代尾浦造船はアメリカのAlterna Capital社との間で2万5,000DWT級PC船6隻に対する建造契約を締結したことを発表した。

受注総額が1億8,500万ドルに達する今回の船舶は、長さ169m・幅25.6m・高さ15.6mの大きさで、燃料噴射バルブの開閉を各シリンダーごとに制御できる電子制御式エンジンや、海洋生態系に配慮した船舶バラスト水処理システムなど最新のエコ技術が適用される予定である。現代尾浦造船は来年の5月から工事を開始し、2016年9月まで順次引き渡すとしている。

これらの船舶は、現代尾浦造船が初めて建造するPC船で、これまで主に建造してきたMRタンカーより規模が小さく、ドックの空間を最大限に活用できることから生産性も高まると期待されている。

特に今回の受注は、近年の厳しい市場環境の中で、優れたエコシップ技術を保有している現代尾浦造船が中小型のPC船を1隻当たり3,080万ドルという比較的高い金額で受注した点で評価されている。現代尾浦造船は今回の受注を含め、今年上半期に35隻の船舶を約14億4,000万ドルで受注し、今年目標である35億ドルの41%を達成している。

現代三湖重工業、バルク船3隻を受注

海外メディアのトレードウィンズは、ドイツのMK Blumenthal社が現代三湖重工業にケーブサイズ級のバルク船3隻を追加発注したことを伝えた。

今回の発注は、昨年末に発注されたケーブサイズバルク船1隻のオプション行使によるもので、引渡しの時期は2015年と2016年である。1隻あたりの船価は5,900万ドルと推定される。

MK Blumenthal社は、上海外高桥造船有限公司にもケーブサイズのバルク船2隻を発注しており、引渡しの予定は2016年、1隻あたりの船価は4,750万ドルである。

MK Blumenthal社は、1901年に設立されたバルク船専門会社であり、2006年、ケーブサイズおよびパナマックス級バルク船を導入し船隊を拡大した。現在、5隻のケーブサイズ、4隻のパナマックス級バルク船を運用している。

現代重工業・サムスン重工業、既存の信用評価を維持

6月30日、現代重工業は、韓国企業評価の定期評価で前回と同じAA+(安定的)を獲得した。

同社は韓国最大の総合重工業メーカーで、造船および船用の大型エンジン部門における世界一の競争力を保有しており、世界最大規模の建造能力をもとに市場環境の変化にも対応できる高い受注競争力を備えている。

近年、損益指標の悪化と受注不振、運転資本負担の加重による借入金の増加問題などを抱えているが、財務能力は依然良好である。韓国企業評価は、3月末基準で現代重工業の借入金が6.9兆ウォンに達し、短期借入金が約70%と高い水準であることを指摘しながらも実際の返済負担は小さく、2兆ウォン規模の現金資産と未使用与信枠など、流動性の面でも良好な水準を示していると評価した。

一方、サムスン重工業は定期評価の結果、前回と同じAA(安定的)を獲得した。

韓国企業評価はサムスン重工業に対し、世界トップクラスの受注競争力とともに、優れた収益性と財務構造を兼ね備えていると評価した。サムスン重工業は設立以来30年間、バルク船、タンカー、コンテナ船からLNG船、海洋プラントに至るほぼすべての船種を建造し、豊富な経験を積んでいる。超大型船関連の建造能力と技術力で世界トップクラスの事業競争力を維持しており、ドリルシップ、FPSOなどのオフショア市場にいち早く参入し、マーケットリーダーシップとして認められている。

韓国企業評価は、近年、受注不振および運転資本負担の加重、一部海洋プラントプロジェクトにおける大規模損失により、当面の損益悪化は避けられないものの、引当金の設定が保守的に行われており、海洋プロジェクトにおける損失はとどめられると判断している。また、高付加価値船種であるドリルシップ15基が年内に引渡しを控えており、財務安全性の維持には問題がないと予想した。

短期借入金の増加問題についても、企業手形と社債9,000億ウォンを除けば返済負担が小さく、韓国企業評価は、1.3兆ウォンの現金資産と1.8兆ウォンの未使用与信枠を考えると、全体的な流動性は良好な水準であると評価した。

サムスン重工業、経営診断終了

サムスン重工業の経営診断が事実上終了した。同社は最近、海洋プラント部門の不振で実績が悪化しており、今回の経営診断結果によっては大規模なリストラも予想される。

6月5日、サムスングループの関係者によると、同社の未来戦略室は約4ヶ月間にわたる経営診断の結果と内部監査の結果を合わせて、今後の措置に必要な報告書をまとめているという。

今後は、利益率の低い低価受注による潜在的損失規模の算定とその解決策に焦点が合わせられると見られ、事業構造の改編やリストラなどが避けられないものと予想される。

サムスングループでは、サムスン重工業巨済本社に経営診断チームとは別途のタスクフォースチーム(TFT)を派遣される。協力会社関連の業務と経費支出が多い購買部署に常駐する案が検討されている。

TFTの作業開始とともにリストラの輪郭が見えてくると予想される。同社は組織改編後、経営と研究のふたつの軸を中心に会社を運営するという方針の下、現在のソウル事務所は閉鎖し、経営支援関連の職員は巨済本社に、設計と研究職員は京畿道板橋にそれぞれ分散される予定である、

また、造船業界では、サムスン重工業が早晚、役職員を対象に希望退職の申し込みを受け付けるという噂が流れている。対象は満50歳(1965~1966年生まれ)以上の生産職及び事務職社員で500人規模になると言われている。この件につき、サムスン重工業の関係者は、「監査対象の職員の間でリストラの話が出ているだけで、まだ何も決まってない。リストラも組織改編もあくまで噂に過ぎない」とコメントした。

サムスン重工業・大宇造船海洋、メガコンテナ船で受注競争

6月20日、海外メディアのトレードウィンズによると、サムスン重工業と大宇造船海洋は、9億ドル規模のメガコンテナ船受注を巡って、競争を繰り広げている。

中国Bank of Communication(Bocom)と Minsheng Leasing社が発注する予定の今回の船舶は1万9,000TEU級、計6隻で、両社が大宇造船海洋に1万9,000TEU級コンテナ船を発注した際のオプションだった。当初は1万8,000TEU級として発注されたものの、再交渉を経て1万9,000TEU級に変更された。

トレードウィンズによると、中国の船主会社が大宇造船海洋に希望する船価は1隻当たり1億4,500万ドルであるが、サムスン重工業がそれに近い金額を提示している。

市場相場は1億5,000万ドルであるが、サムスン重工業としては 2016年引渡される手持工事量を確保するため、受注に積極的であると伝えられた。大宇造船海洋が確保しているオプションをサムスン重工業が横取りする形である。

中国が発注するコンテナ船を巡って大宇造船海洋とサムスン重工業が競争している理由は、両社が中国現地で造船所を運営しており、中国から船舶金融を提供してもらえらるためである。現代重工業は中国に造船所がないため、今回の競争に参入できないとトレードウィンズは説明した。

大宇造船海洋、業界初の電線敷設ロボットを開発

6月17日、大宇造船海洋は、業界で初めて「電線敷設ロボット」を開発したことを発表した。電線敷設ロボットとは、船舶と海洋プラントを建造する際、自動的に電線を設置するロボットのことである。

このロボットは、外径40mm以上の太線用と外径40mm未満の細線用の2種類がある。圧縮空気を利用する空圧方式を採択し、高い安全性を確保しただけでなく、気象条件と関係なく使用することができる。昨年末に量産を開始した太線用ロボットは、現在、各工事に投入されている。ドリルシップの場合、太線全体(90km)の約30%をロボットが作業する予定である。細線用も6月中旬から現場に投入されている。

ロボットが開発される前は、直線通路では機械作業で、曲線通路では手作業で電線を張っていた。また、船体内部の空間は狭く、作業時間が長くかか

ることから、作業員にとっては厳しい環境だった。商船と海洋プラントに張り巡らされる電線の長さは、それぞれ約200kmと約800kmに相当する。この電線敷設ロボットの開発により、1m当たり最大15kgに達する大径ケーブル(外径95mm級の高圧線)の設置と解体が容易になっただけでなく、狭い空間内での水平・垂直・曲線作業も可能となった。

同社は、今回開発したロボットを活用することで、作業時間を大幅に短縮できるものと期待している。開発チームの関係者は「30年以上のベテラン作業員もこのロボットの登場に歓迎を示しており、石油メジャーのシェブロンからも安定的な作業能力を認められている。今後、現場への適用を積極的に増やしていく方針である」とコメントした。

韓進重工業、コンテナ船5隻を同時命名

6月10日、韓進重工業のフィリピン現地法人であるスービック造船所でコンテナ船5隻の命名式が同時に行われた。1日に5隻の船舶を同時に命名するのは世界的にも稀なことで、今年3月に現代重工業がコンテナ船5隻の命名式を同時に行って以来2番目のことである。

この日命名された船舶は、グローバル投資企業のオークツリー(Oaktree Capital Management)社が発注した5,400TEU級コンテナ船で、それぞれ『ワイドアルファ(Wide Alpha)』、『ワイドブラボー(Wide Bravo)』、『ワイドチャーリー(Wide Charlie)』、『ワイドデルタ(Wide Delta)』、『ワイドエコー(Wide Echo)』と命名された。

2009年に韓進重工業がフィリピンのスービック経済自由区域の300万㎡の敷地に建設したスービック造船所は、関連産業の成長、雇用創出および地元社会への貢献を通じて域内最大の輸出企業として地位を強固にしている。

今年に入り1万TEU級以上の超大型コンテナ船とVLCCを受注し、合計32億ドル、50隻の手持ち工事量を確保している同造船所は、先月クラークソンが発表したグローバル造船所ランキングで手持工事量基準の世界トップ10位に初めてランクインするなど、著しい成長を示している。

韓進重工業は、スービック造船所を大型商船と海洋プラント部門に特化し、

影島造船所は中型商船および高い技術が要求される特殊目的船に集中する2トラック戦略で、グローバルクラスの造船所へ返り咲くことを目標としている。

スービック造船所の安辰圭(アン・ジンギユ)社長は「オークツリーのような世界的な投資会社と仕事ができ嬉しい。今後とも持続的に競争力を強化し、顧客満足向上に努めていきたい」とコメントした。

韓進重工業影島造船所、7月1日作業再開

2011年11月に商船を引き渡して以来、2年7ヶ月も仕事がなかった韓進重工業影島造船所が商船建造を再開する。影島造船所では7月1日、トルコの船主会社から受注した18万トン級バルク船の鋼材切断が行われた。

最初に、船主会社の関係者、韓進重工業の役職員、協力会社の職員などおよそ150人が参加し、生産現場の安全を祈る祭事が行われた。引き続き鋼材切断式が行われ、「不注意による事故を起こさず、納期厳守で最高の船を作り上げ、影島造船所を立て直そう」と、出席者一同の決意が込められた掛け声で終了した。

影島造船所は昨年、一般商船と特殊船15隻を受注し、立て直しへの期待が高まった。今年に入ってから18万トン級バルク船2隻を追加受注し、2016年までの手持ち工事量を確保した。影島造船所は、中大型商船、高度な技術要する高付加価値船舶、特殊目的船の建造に力を集中する予定である。

韓進重工業は、世界最高水準の高効率生産システムを備えたフィリピンのスービック造船所を造船部門のメインに集中育成し、影島造船所は高度技術を必要とする特殊目的船を生産するツートラック戦略で、グローバル造船企業に返り咲くことを目標としている。

韓進重工業の崔聖文(チェ・ソンムン)社長は、「昨年の大規模受注により経営立て直しに専念できる環境が作られており、商船の生産ラインが再稼動されれば休業問題も自然に解消されるだろう」とし、「韓国造船の中心と呼ばれていた影島造船所の栄光を取り戻すため、全力を尽くしていきたい」と抱負を語った。

韓進重工業、LNGバンカリング船を受注

7月3日、韓進重工業は、日本のMYK社から多種の船舶に給油できる5,100m³級LNGバンカリング船2隻を1億ドルで受注したことを発表した。これまで特定船舶にLNG燃料を供給する小型バンカリング船や無動力バージ船が運用される場合はあったが、汎用目的のLNGバンカリング船が発注されるのは今回が初めてある。

LNGバンカリングとは、LNGを燃料として推進する船舶にガス燃料を供給することである。LNGバンカリング船を利用すれば、陸地に接岸することなく海上でLNG燃料の供給を受けることができる。

LNG燃料推進船は、石油系燃料を使用する従来の船舶より20%から最大50%まで燃料費が節約できるだけでなく、スモッグや硫酸化物のような温室効果ガスの排出も削減できる。環境にやさしく経済的にもすぐれたクリーン燃料であるLNGを使用する船舶の発注が増加していることから、バンカリング関連産業も急成長している。

業界では最近、国際海事機関(IMO)により船舶排出ガス規制が強化されるとともに、北米やオーストラリア等地における天然ガス生産の増加を受けLNG価格が安定しているため、LNG燃料推進船とバンカリング市場が造船産業のパラダイム変化をもたらすものと予想している。

この船舶は5,000km²の液化天然ガスを一度に充填可能であり、各2基の推進機と補助プロペラの採用による優れた操作性と接近能力で、海上でLNG燃料を供給する際に別途の支援船を必要としない。

韓進重工業の関係者は、「LNGバンカリング市場初の汎用LNGバンカリング船受注で認められた技術力をもとに、これからも高付加価値船舶の建造に取り組んでいきたい」と抱負を語った。

東南圏造船資機材輸出商談会が成

6月11日、釜山市・蔚山市・慶尚南道が共同主催する「2014東南圏造船海洋プラント資機材輸出商談会(Marine Export Plaza 2014)」が釜山市内のホ

テルで開催された。

釜山・慶南・蔚山の3つの広域地方自治体が主催し、中小企業振興公団釜山・慶南・蔚山地域本部、釜山造船海洋資機材工業協同組合(BMEA)が共同主管した今回の商談会は、2011年の初開催以来、今年で4回目を迎えた。

今回の輸出商談会には、ロシア、トルコ、日本など6ヶ国から15の造船所・海洋プラントメーカーと、釜山、蔚山、慶南地域から75社の中小メーカーが参加した。その結果、合計104件、3,628万7,000ドルの商談が進み、その中から1,430万3,000ドルの輸出契約が推進される。

これは昨年と比べて、契約件数で42%、契約額では64%も増加したことになる。この成果は、中小企業振興公団が海外バイヤーとメーカーの現状をあらかじめ把握し、国内企業それぞれに合った商談を仲介したためである。

実際、釜山のメーカーである国際機械工具社とマグスイッチテクノロジー社は今年の輸出商談会に初めて参加したが、事前準備を通じて日本の苅田(KANDA)社との間で6万ドル相当の輸出契約を締結することとなった。

中小企業振興公団釜山本部長は、「今回の輸出商談会は東南圏の造船海洋プラント資機材メーカーにとって新たな市場開拓のチャンスになるはず」とし、「輸出商談会以降にもサポートを続け、手ごたえを感じるよう頑張っていきたい」と抱負を語った。

釜山に造船資機材性能高度化基盤を構築

6月17日、釜山市は、造船海洋資機材研究院(KOMERI)が主管する「造船海洋資機材性能高度化基盤構築事業」を誘致したことを明らかにした。

KOMERIは、来年3月から2018年まで釜山市江西区にある美音研究開発ハブ団地内の1万8千㎡の敷地に試験認証施設を建設し、極限環境、防爆など各種の先端試験装備を構築する予定である。

この事業には、国費190億ウォン、市費133億ウォン(土地代と建築費の一部)、民間投資10億ウォンと合計333億ウォンが投じられる。釜山市とKOM

ERIの推定によると、試験認証施設が本格的に稼動されれば、約1兆5千億ウォンに相当する高性能資機材の輸入代替効果が得られる。また、毎年外国に支払われている約80億ウォン(2013年基準)の試験認証コストも節約できる。

国際海事機関(IMO)は環境と安全規制を強化しており、高効率、低炭素、軽量資機材に対する需要が高まっている。公認の試験認証基盤を構築することによって、国際標準の確立はもちろん、技術競争力の向上にも貢献できる。

また、釜山市に隣接している生谷産業団地には世界最大規模の深海工学水槽(長さ100m、幅50m、水深15m)も建設されているなど、造船海洋プラントと資機材に関する中核インフラがすべて完成されれば、釜山は造船海洋プラント産業のグローバル拠点として浮上すると期待されている。

海洋クラスター機関長協議会、今年初の会議開催

6月24日、釜山市影島区東三革新地区の海洋関連公共機関で構成される「海洋クラスター機関長協議会」の初会合が行われた。

韓国海洋大学はこの日、釜山海事高校にて同革新地区の海洋クラスターにある機関の代表が集り、相互協力の在り方などを話し合う「2014年第1次海洋クラスター機関長協議会」を開催したことを明らかにした。この日の会議で出席者たちは、機関の広報・教育協議体の運営に関する推進経緯を報告し、共通業務遂行に向けた小グループ構成など、新規案件について議論した。

協議会のパク・ハンイル会長は「機関長協議会が回を重ねるごとに、各機関からの案件が積極的に提案されており、今後の見通しは非常に明るい。海洋クラスターの成功は協業と創意活動から始まる」と強調した。

この日の協議会には、韓国海洋大学をはじめ、国立海洋博物館、国立海洋調査院、釜山広域市庁、釜山地方海洋港湾庁、釜山海事高校、釜山海洋警察署、影島区役所、韓国造船海洋資機材研究院、韓国海洋科学技術院、韓国海洋水産開発院、韓国海洋水産研修院など12の関連機関長が参加した。

海洋クラスター機関長協議会は、海洋水産関連の公共機関が釜山市影島区東三革新地区へ移転したことを機に、同地区を世界的な海洋クラスターへ、

影島を「海洋特区」へ育成するため、2012年10月に発足した。以来、毎年上・下半期に開催されている。

蔚山エンジニアリング業界、能力向上のために協力

蔚山地域のエンジニアリング業界が造船海洋プラントエンジニアリング能力を向上するため、互いに協力し合うことに決めた。社団法人蔚山マリンエンジニアリング振興協会(UME)は6月25日、蔚山市女性人力開発センターにて創立総会を開催した。造船・海洋部門のエンジニアリング協会としては国内初である。

同協会の初代理事長に選出された林鐘吉(イム・ジョンギル)ドゥイントータルエンジニアリング代表は、「近ごろ、大企業が新たな成長エンジンとして造船海洋プラントエンジニアリング分野を集中育成していることから、中小エンジニアリング企業の危機感が高まっている」と述べ、「生き残るためにも高級人材を養成することで実力を備え、世界市場に挑戦するために当協会を立ち上げた」とコメントした。

蔚山地域にある20社のエンジニアリング企業が志をひとつにして結成された同協会は、韓国の造船海洋分野における専門エンジニア人材を養成することで付加価値を高めるとともに、企業競争力の向上および産学連携の強化によるエンジニア人材育成教育のビジョン提示を目標としている。

協会では、第一に、造船海洋分野のエンジニアを集中育成する計画である。そのため、韓国ポリテック大学と協力し、造船海洋分野の設計プログラムをはじめ各種の研究開発を進めていく。また、世界海洋博覧会など国際海事展に参加し、新市場の共同開拓にも取り組む。

同協会は、将来的にクルーズ船舶の設計や海洋プラント基本設計にまで挑戦したいと抱負を示している。韓国の造船業界は世界水準の建造能力を保持しているものの、高付加価値市場であるクルーズ船や海洋プラントなどについては基本設計能力を備えていないのが実情である。韓国の造船大手3社は基本設計能力の向上に投資を行っており、協会はそれに足並みを揃え、基本設計人材の育成とインフラ構築に注力するとしている。

林理事長は「川下から優秀な人材を養成し、大企業と共同成長することに、協会としての役割を果たしていきたい」と抱負を語った。

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第39号:平成26年 8月

■ トピック記事

- ◎ 韓国政府、中小造船所へのR&D支援を本格化----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ LNG船市場、管理費用が問題----- P3
- ◎ 産業通商資源部、南海岸の3カ所に海洋プラントセンターを構築----- P4
- ◎ 産業通商資源部、造船海洋プラントの懸案に関する懇談会開催----- P5

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、モス型LNG船で新事業なるか----- P6
- ◎ 現代重工業、国内初の「船舶衝突回避システム」開発----- P7
- ◎ 現代重工業、第2四半期に大規模損失を計上----- P8
- ◎ 現代尾浦造船、第2四半期も実績不振----- P9
- ◎ サムスン重工業、ガス運搬船6隻を受注----- P9
- ◎ サムスン重工業、第2四半期は黒字転換----- P10
- ◎ サムスン重工業、砕氷MRタンカーを受注----- P11
- ◎ 現存最高値の船舶はサムスン重工業建造のLNG船----- P12
- ◎ 大宇造船海洋、サハリン海洋プラントの設置に成功----- P12
- ◎ 大宇造船海洋、VLCC4隻を受注----- P13
- ◎ 大宇造船海洋建造のFPSOが原油生産に成功----- P14
- ◎ 大宇造船海洋、スエズマックスタンカー4隻を受注----- P14
- ◎ 大宇造船海洋—韓国海洋大、掘削シミュレーションOJTの了MOU締結----- P15
- ◎ STX造船海洋、釜山造船所の売却開始----- P16
- ◎ STX造船海洋、ケミカルタンカーを最大で8隻受注----- P17
- ◎ 海洋研修院、初の海洋プラントコミッションング教育----- P18
- ◎ 海洋プラント産業発展戦略セミナー開催----- P18
- ◎ ガスフロムのLNG船受注戦に造船4社が競争----- P19
- ◎ 造船大手3社の風力発電事業がすべてストップ----- P20

■ トピック記事

韓国政府、中小造船所へのR&D支援を本格化

韓国政府は、中小造船所の競争力を強化するため、高燃費特化船種の開発による生産性向上を図る一方、沿岸旅客船建造拠点として育成する計画を明らかにした。

産業通商資源部は、中小造船所に情報安全技術やエネルギー節減技術などを適用することでスマート造船所に転換し、特化船種(沿岸旅客船、タンカー、バルク船、中小型コンテナ船など)の開発を骨子とする技術開発課題を23日から公告する。

今回の事業は、近年、船舶の安全・環境に対する国際規制の強化を受け、燃費やコストなどに対する船主の関心が高まっている中、造船所の競争力を決める技術力・生産性の向上を目的としている。

産業通商資源部では、今後5年間、官民共同で160億ウォン(政府から120億ウォン)を投資して中小造船所の競争力を強化する一方、現代重工業やサムスン重工業、大宇造船海洋などの大手造船所と、大韓造船学会、船舶海洋プラント研究所、中小造船研究院などが参加する産学研官のパートナーシップを通じ、中小造船所への本格的な支援を行う計画である。

特に、現代重工業などは、グリーンシップとエコシップ、旅客船などに関連し、自社が保有する重要特許およそ750件を中小造船所の技術開発のために提供し、造船学会などは、技術支援諮問団を構成し中小造船所の現場における技術問題の解決を支援することにした。

産業通商資源部の関係者は「今回の事業は、これまで基礎の脆弱さを指摘されてきた韓国造船産業の構造を改善し、沿岸旅客船の国内建造基盤を確保することに資すると期待している」とコメントした。技術開発事業の詳しい内容は韓国産業技術評価管理院のホームページ(www.keit.re.kr)または産業技術支援サイト(itech.keit.re.kr)で閲覧することができる。

これまでも産業通商資源部は、多くの中小企業支援施策を講じてきた。今回のR&D支援が着実に実を結ぶのか、大きな期待が寄せられている。

■ 主要ニュース

LNG船市場、管理費用が問題

今年下半期にはLNGの発注が再開すると見られる。一方、乗組員の確保が難しく、この影響により発注が続かないことへの懸念が高まっている。

業界の話によれば、現在、北米地域のシェールガス輸出やロシアの大規模LNGプロジェクトなどに投入されるLNG船の需要が大きく増加しており、各LNG船社は乗組員の確保に頭を悩まされている。一般的に、LNG船1隻に必要な乗組員の数は約10人で、交替組まで含めると約25人前後が必要となる。現在運航中のLNG船は400隻を越えており、2015年まで毎年20隻以上の新造船が投入される予定となっている。シェールガスの輸出が始まる2016年からは100隻近くの船舶が新たに運航を始める見込みであるため、約3,000~4,000人の乗組員が必要な状況である。

そのため、新造船発注を計画している船主は、乗組員を確保するため乗組員の育成に取り組んでいる。大規模なLNG船発注を計画しているTeekay社は、子会社のTeekay Gas Serviceを通じてイギリスのグラスゴーに最先端の訓練センターを設立した。日本の海運会社も、現在運航中のLNG船に新人の乗組員を乗船させて教育を実施している。

しかし、乗組員の確保にかかる資金が船舶管理コストの上昇につながることから、問題となっている。乗組員の教育費用も管理コストに含まれるため、船社はコスト上昇による収益性悪化を懸念している。一方で、優秀な乗組員を確保する船主がLNG船市場競争で有利な立場を占める可能性が高く、造船会社に船価引下の圧力を行使する可能性も考えられる。

業界の関係者は、「昨年まで船社の関心事は、いかに早くかつ安く新造船を発注するかにあったとするなら、今年からは、新造船に投入する乗組員をいかに確保するかに移っている。場合によっては、乗組員不足により船舶を投入できなくなることも考えられ、運航サービスの質が低下する可能性もある」と指摘した。

優秀な乗組員の確保や研修の実施は、運航の安全性の確保にも関係する。昨今発生した船舶事故を踏まえても、この課題は極めて重要である。

産業通商資源部、南海岸の3カ所に海洋プラントセンターを構築

釜山、河東、木浦など南海岸地域3ヶ所に海洋プラント中核技術センターが構築される。

7月29日、産業通商資源部は、特殊船舶用資機材、深海底生産設備、海洋ケーブルなど中核資機材の国産化を支援し、性能試験基盤を構築するため、2018年まで国費400億ウォンを含む総額800億ウォンを投入する計画を明らかにした。

造船海洋資機材研究院が主管する『造船資機材性能高度化事業』は、極地運航用船舶の性能評価、複合環境における震動騒音評価、構造物の火災試験評価、防爆試験認証などの分野で、今後5年間、約330億ウォンが投入される予定である。最近、国際安全規制強化により特殊複合性能(極限、震動騒音、火災、爆発対応)の試験評価に対する中小メーカーの需要が増加しているものの、試験設備の不足で十分に対処できない現状を打開するための事業である。

木浦大学が主管する『海洋ケーブル試験研究センター構築事業』は、今後5年間、245億ウォンが投資される。センターの構築を通じて、深海底電力ケーブル、通信ケーブル、石油ガス運送パイプなど、海洋プラント関連ケーブルを総合的に試験・評価することを目標にしている。産業通商資源部では、海洋油田開発が深海に移行している中、高機能、高信頼度の海洋ケーブルに対する需要が増加していることから、試験評価設備の構築により関連産業の活性化に貢献できると見ている。

河東の『深海資源生産設備運営性能実証ベッドの構築事業』は、油井流体模写システム、油井流体貯蔵設備システム、深海生産設備電源供給システム、統合制御システムなど、深海資源生産設備に関する運営性能実証基盤を構築する事業で、今後3年間、約230億ウォンが投じられる。

産業通商資源部の関係者は「世界的に海洋プラント分野での競争が激化している中、今回の事業を通じて、韓国の海洋プラントおよび関連資機材の競争力を強化していきたい」とコメントした。

ここ数年で、海洋プラント関連の研究施設設立だけでなく研究開発予算も増えた。真に産業の発展に寄与するかどうかは今後の勝負となる。

産業通商資源部、造船海洋プラントの懸案に関する懇談会開催

産業通商資源部は、8月13日午前7時30分からソウルのパレスホテルにて「造船海洋プラント産業の懸案に関する懇談会」を開催した。

今回の懇談会は、最近、グローバルエネルギー市場の発注減少により実績が悪化した韓国の造船海洋プラント業界に対する支援対策を議論するために行われた。

石油公社は、東海第8鉱区の廃試錐孔を国内の掘削船建造会社が試験評価施設として活用するよう、提供することを決めた。これまでは、掘削船を建造しても実際の海上テストができず問題が多かったが、使用が終わった廃試錐孔を試験評価施設として活用すれば、国内の造船会社が時間と費用を節約する上で大きく貢献するものと期待される。

ガス公社は、2017年に投入予定の新規LNG 船を近く発注する際、国産の中核資機材が搭載されるよう努力することにした。輸出入銀行と貿易保険公社は国内企業が海外のプラントを受注する際、金融問題で苦労しないよう船舶金融を円滑に提供する計画である。

海洋水産部は、旅客船・漁船など老朽した沿岸船舶の現代化事業を進め、中小造船所の手持工事量確保を積極的に支援する考えを示した。これに対し、一部の出席者は専門人材の不足問題を指摘し、次世代技術の開発に対する政府の支援を要請するとともに、沿岸船舶の発注などによる内需市場の活性化を建議した。

産業通商資源部は、既に推進されている深海工学水槽および深海資源運送・生産設備の実証ベッドなどを着実に構築することで産業インフラを整えるとともに、産業エンジンプロジェクトの一環として将来有望市場である深海・極地環境対応の技術開発を進めることにした。

産業通商資源部長官が主宰した今回の懇談会には、現代重工業の営業総括副社長をはじめとする海洋プラント業界の関係者と、韓進重工業などの中小造船会社、資機材メーカー、金融機関、学界・研究機関、公企業・協会から関係者 20 人が出席した。出席者たちは、技術革新と共生協力による競争力強化に向け積極的に努力するという決意を新たにし、懇談会を締めくくった。

現在、韓国の造船海洋プラント産業は、受注自体活発に行われているものの収益性は厳しい状況となっている。その中で関係者による懇親会において新たな決意を表明することは極めて意義が高い。

■ ニュース速報

現代重工業、モス型LNGで新事業なるか

7月16日付けの業界紙によると、大宇造船海洋がヤマルプロジェクトに投入される砕氷LNG船を受注したことを受け、モス型船舶が再び注目されている。LNG船舶の運航ルートがますます極地に集中していることから、モス型LNG船のように安全性の高い船舶が求められている。

現代重工業は昨年、マレーシアの国営エネルギー会社であるペトロナス(PETRONAS)社から15万m³級モス型LNG船4隻を受注した。これは2001年以来12年ぶりのことである。

モス型船舶の最大の強みとして安全性が挙げられる。万一、船舶が衝突または座礁する際は、ガスの流出を防ぐため半球型の貯蔵タンクが分離され、海上に浮び上がる仕組みとなっている。一方、短所としては、建造の新規投資費用が高く、追加資機材の費用がかかるなど、コスト上昇による高い船価が指摘される。

現代重工業によるモス型LNG船の受注は、メンブレン型のみで競争してきたこれまでとは異なる、差別化戦略であると分析されている。

特に現代重工業の場合、韓国で唯一モス型とメンブレン型LNG船がいずれも建造可能な技術力を確保することになり、競争する上で有利な立場になる。造船業界の関係者は「昨年、ペトロナス社によるLNG船発注の受注競争で、現代重工業と大宇造船海洋が最後まで残った」とし、「発注社側はモス型を希望し、それに合わせて現代重工業がモス型船舶建造に向け新規施設投資を行うなど、戦略を修正したことが受注につながった」とコメントした。

また、この関係者は「現代重工業と大宇造船海洋、サムスン重工業のメンブレン型LNG船建造技術には大差がないが、3社の中で現代重工業は規模が

最も大きく、船種拡大などの新規投資を行っており、LNG船市場における競争力はさらに高くなる」とコメントした。

現代重工業、国内初の「船舶衝突回避システム」開発

現代重工業は、7月23日、船舶の安全運航を助ける「衝突回避支援システム(Hi-CASS)を韓国で初めて開発したことを発表した。

同システムは、最大50km離れた海上の船舶や暗礁などの危険物を自動的に探知し、衝突を避けられる最適な航路を提示するとともに、航海士の行動指針を案内するものである。

同システムは、LNG船、コンテナ船など各船種の運航上の特徴だけでなく、波の高さ・海流・風など様々な環境要因が考慮されており、危険情報の精度が高い。また、衝突危険度の通知レベルが「注意」、「危機」、「危険」の3段階に分けられており、船舶運航の安全性が一層強化される。

「自動レーダー追跡装置(ARPA)」、「船舶自動識別装置(AIS)」、「電子海図システム(ECS)」などの船舶航海システムと連動されるこのシステムは、国際海事機関の衝突防止規程(IMO COLREGS)に基づき、危険物の位置や距離などすべての情報を総合的に分析・評価する。

現代重工業は昨年末から6ヶ月間、同システムを小型船舶に適用し安全性を検証しており、昨年5月と6月には1万3800TEU級の超大型コンテナ船および16万2000m³級の超大型LNG船に適用し、システムの性能評価を行った。

同システムは今後、長期運航における性能・安全性評価を経て、2016年から常用化される予定である。

現代重工業の関係者は「今回開発した衝突回避支援システムは、将来、船舶の安全運航に大きく役立つとともに、運航支援システムと統合航海システム(INS)の発展にも貢献し、韓国造船産業の新成長エンジンであるスマートシップのさらなる進化を可能にするもの期待される」とコメントした。

現代重工業は2011年3月、陸上から船舶の運航情報をリアルタイムでモニ

タリングし、船舶内の統合システムを遠隔診断・制御する「スマートシップ」を世界で初めて開発した。

現代重工業、第2四半期に大規模損失を計上

現代重工業が第2四半期に創業以来最大規模となる1兆ウォン超の営業損失を記録した。

7月29日、同社は公示を通じ、第2四半期の実績として売上高12兆8,115億ウォン、営業損失1兆1,037億ウォン、当期純損失6,166億ウォンを記録したことを発表した。売上高は前期比で5.2%減、前年同期比で2.1%減となった。第1四半期から赤字に転じた営業利益と当期純利益も、第2四半期にはその赤字幅が拡大した。

同社は昨年第2四半期に2,890億ウォンの営業利益を記録したが、今年第2四半期には1兆1,037億ウォンもの営業損失を出した。第1四半期の営業損失1,889億ウォンと比べても赤字幅が大きく拡大した。

現代重工業の関係者は「売上高の減少と大規模な営業損失が発生した背景には、造船海洋プラント分野の大型工事に約5,000億ウォンの工事損失引当金を計上し、今後発生可能な損失をあらかじめ損益に反映したことと、ウォン高が最大の原因である」と述べ「現在進められている受注の場合、発注元との契約変更を通じて、すでに発生した損失をある程度挽回できる」とした。

同社は、創業以来最大規模の赤字という事態を受け、非常経営体制に突入し、収益性を最優先とした経営活動を展開している。まず、経営の危機的状況に対する役職員の共通認識を深めるため、7月29日、「経営現況説明会」を開催し、人員と組織、制度再編によるコスト削減と経営効率の向上に取り組むことで、実績の早期改善を図るとしている。

一方、サムスン重工業は第2四半期の実績として、売上高3兆1,067億ウォン、営業利益2,623億ウォンを記録したことを発表した。同社も、第1四半期に工事の損失引当金5,000億ウォンをあらかじめ反映したことから3,625億ウォンの営業損失を出した。

現代尾浦造船、第2四半期も実績不振

7月29日、現代尾浦造船は公示を通じて、第2四半期の実績として売上高8,994億ウォン、営業損失2,506億ウォン、当期純損失2,040億ウォンを記録したことを発表した。

売上高は前四半期の9,654億ウォンに比べ6.8%減少し、営業損失は前四半期の808億ウォンに比べて210.1%増加した。当期純損失も前四半期の382億ウォンに比べて434.2%も増加した。

前年同期と比べても、売上高は5.3%減、営業損失と当期純損失はそれぞれ314.4%、58.1%増を記録した。赤字の継続により上半期の累積営業損失は3,314億ウォンに達し、当期純損失も2,341億ウォンを記録した。

同社の実績不振は、利益率の低い受注が売上高に反映された上、ウォン高傾向が重なった結果であると分析されている。これに船種拡大戦略の一環として受注したPSVやジュース運搬船が建造過程で損失を出したのも、赤字幅の拡大の一因となった。

業界では、現代尾浦造船が第2四半期をターニングポイントとして利益率の低い受注を解消し、損失が予想される新船種に引当金を設定したため、第3四半期からは実績が改善するものと見ている。

サムスン重工業、ガス運搬船6隻を受注

7月16日、サムスン重工業は公示を通じて、インドのReliance Industries社からガス運搬船6隻を受注したことを明らかにした。1隻あたりの価格は1億2,000万ドルで、引渡しの期限は2017年1月である。

今回発注された船舶は、アメリカのエタノール輸入プロジェクトに投入されるVLEC(超大型エタン運搬船、Very large Ethane Carrier)であり、積載量の面ではVLGCと差がないが、船価は1億2,000~1億4,000万ドルと高めである。

サムスン重工業は、今年2月から行われたグループレベルの経営診断の後

に今回の受注に成功し、業界の関心を集めている。同社では、海洋プラント建造で大規模な損失が浮き彫りとなり、4ヶ月間に渡る大規模な経営診断が行われた経緯がある。

経営診断終了後、同社は、経営の充実さを図るとともに、海洋部門のリスクを最小限に抑えるため、商船受注の拡大を決めた。現在、サムスン重工業の手持工事量に占める海洋プラントと商船の割合は7対3程度であるが、この格差を減らすことで収益を安定させていきたいとしている。

サムスン重工業、第2四半期は黒字転換

7月25日、サムスン重工業は公示を通じて、第2四半期の売上高が3兆1,067億ウォン、営業利益2,623億ウォン、営業利益率8.4%を記録し、黒字転換したことを発表した。第1四半期に比べ売上高は9.5%減少したが、営業利益と当期純利益はすべて黒字に転換した。昨年同期と比べると、売上高は18.2%、営業利益は8.3%、当期純利益は4.4%といずれも減少している。

昨年同期に比べ収益の規模は減ったものの、営業利益率は7.5%から8.4%と増加した。営業利益と利益率はいずれも市場の予想値を上回った。第1四半期の不振に大きく影響した海洋プラント事業について契約解除などの積極的な対応策を行ったのが実績回復の原因であると分析される。

今年の第1四半期は、オーストラリアのイクシスプロジェクトに投入されるCPFやナイジェリアのエジナプロジェクトに投入されるFPSOなど、2件の海洋プロジェクトにおいて大規模な損失が予想され、約5,000億ウォンを工事損失引当金として反映したことから、3,625億ウォンの営業損失を出す結果につながったが、第2四半期には経営実績が通常水準を回復した。

サムスン重工業の関係者は「市場の予想値を上回る営業利益を記録したのは、一部海洋プロジェクトの工事費追加精算(Change Order)が第2四半期の実績に反映された結果である」と説明した。

【サムスン重工業の2014年第2四半期の実績】

区分	2014年 1Q	2014年 2Q	増減
売上高	3兆4,311億ウォン	3兆1,067億ウォン	-3244億ウォン
営業利益	-3625億ウォン	2,623億ウォン	黒字転換
当期純利益	-2724億ウォン	2,060億ウォン	黒字転換

サムスン重工業、砕氷MRタンカーを受注

サムスン重工業が1隻当たり1億5千万ドル規模の砕氷MRタンカーを受注した。7月15日、トレードウィンズなどの海外メディアは、サムスン重工業がロシア国営船社のソブコムフロット(Sovcomflot)社から砕氷MRタンカー3隻を4.4億ドルで受注したことを伝えた。引渡しは2016年の第3四半期までとなっている。

これに先立つ7月10日、サムスン重工業は公示を通じて、ヨーロッパの船主から総額4,460億ウォン規模のタンカー3隻を受注し、引渡しは2016年10月31日であることを発表している。

クラークソンによれば、5万1千DWT級MRタンカーの市場相場は3,700万ドル水準であり、サムスン重工業の今回の受注は、一般的なMRタンカーより約1億1千万ドルも高いものである。

ロシアの業界では、ソブコムフロットが北極海を運航するため発注した今回の船舶に、大宇造船海洋が7月に受注した砕氷LNG船と同じ「アーク7(Arc 7)」砕氷技術が適用されるものと予想されている。

現地の業界関係者は「砕氷技術が適用されるだけに、今回の船価は非常に高いものとなる」とし、「これらの船舶は引き渡しの後、ロシアのエネルギー会社であるがガスプロムネフト(Gazprom Neft)社に長期傭船される予定である」と説明した。

現存する最高額の船舶はサムスン重工業建造のLNG船

現存する最高価格の船舶は、2010年にサムスン重工業が建造したLNG運搬船「ザルガ(Zarga)」で、2億2,180万ドル(中古価格)であることが分かった。8月10日、オンライン船舶評価サービスを提供する『VesselsValue.com』が伝えた。

この船舶は、サムスン重工業がカタールの国営海運会社QGTCから2006年～2007年に受注し、2008年から引き渡した12隻の世界最大級LNG運搬船のうち1隻である。長さ345m、幅54m、高さ27mで、26万6,000m³のLNGを貯蔵し、19.5ノットの速度で運航することができる。

この船舶は受注当初、1隻当たり2億9,000万ドルという最高価格を記録した後、追加受注の際は2億7,500万ドル台に下がった。現在、使用年数が約5年程度経過したにもかかわらず、2億ドルを超える中古価格が認められ、当初の受注価格と比べても依然高い価格を誇る。

船舶の大型化および先端技術の適用により、船舶建造にかかる費用は持続的に上昇しているため、船社の需要に基づく中長期的な船舶市場の予測に応じて船舶を設計し、同じ船種で複数の船舶を同時に受注することができれば、一隻を建造する場合に比べ大量の資機材を調達することができるだけでなく、作業員を長期的に活用することができるため、価格競争力が高くなる効果が期待できる。

船主側から見ても、場合によっては保有する船舶を売却することも考えられるので、当然、中古価格の高い船舶の方が有利である。韓国製の船舶は当初の性能を長期間維持しながら寿命も長く、中古売却時の船価も高いことから、船主の間で最も人気がある。

大宇造船海洋、サハリン海洋プラントの設置に成功

7月3日、大宇造船海洋は、4万5,000トン級の固定式海洋プラントであるアルクトン・ダギ(Arktun-Dagi)プラットフォームがサハリン海上に到着したことを明らかにした。

同社は2010年1月、エクソンモービルのロシア法人であるエクソンネフトガス社から掘削用固定式プラットフォームのトップサイドを受注し、生産設計と調達、製造までの一括作業を行った。玉浦造船所で建造されたトップサイドは、6月6日、慶尚南道巨済市を出発し、同月20日、ロシア現地に無事到着した。

長さ105m、幅70m、高さ21m、重量4万5,000トンに達する同施設は、サハリン島から北東へ25km離れた地点に位置するアルクトン・ダギフィールドに設置され、今後、1日9万バレル規模の原油生産に使用される予定である。

今回のプロジェクトに関連し、ロシア国営石油会社であるロスネフトのイゴール・セチン会長がプーチン・ロシア大統領に現地到着から設置作業の状況、今後の日程などについて直接報告を行った。

報告を受けたプーチン大統領は「プロジェクトの成功に尽力してくれた大宇造船海洋とすべての関係者に深い感謝の意を伝えると共に、高い建造技術をたたえたい。」評価した。大宇造船海洋の関係者は「独自開発した最新の工程技術と社員たちの努力のお陰で、無事に設置を完了した」と喜びを語った。

大宇造船海洋、VLCC4隻を受注

大宇造船海洋がギリシャ最大の海運会社であるAngelicooussis Groupから超大型原油運搬船(VLCC)4隻を受注した。

7月31日、大宇造船海洋の高載浩(コ・ジェホ)社長とAngelicooussis Groupのジョン・アンジェリクシス会長はVLCC4隻に対する受注契約書に署名した。Angelicooussis Group傘下のタンカー会社であるMaran Tankers Management社が発注した今回の契約総額は4億ドルに達する。

この船舶には、高効率エンジンや各種の燃料節減技術など、大宇造船海洋最新のエコシップ技術が網羅される。両社は、従来に比べ環境配慮性に優れたLNG燃料推進船の準備オプションにも合意した。これらの船舶はすべて大宇造船海洋の玉浦造船所で建造され、2016年中に船主側へ引き渡される予定である。

ギリシャの船舶王と呼ばれるジョン・アンジェリクシス会長と高載浩社長の縁は深い。Angelicoussis Groupが9万8,000トン級原油運搬船を大宇造船海洋に初めて発注した1994年、当時、ロンドン支社の社長だった高氏はクライアントだったAngelicoussis Groupと長年に渡って交流を深めてきた。

大宇造船海洋建造のFPSOが原油生産に成功

8月4日、大宇造船海洋が建造した超大型FPSOがアフリカのアンゴラにて原油生産を開始した。

大宇造船海洋は、フランスのトータル社に引き渡した『クローブFPSO』がアンゴラ現地で原油生産の開始を意味するファーストオイル(First Oil)、およびファーストオフローディング(First Offloading)に成功したことを明らかにした。

ファーストオイルとは設備と油田を安全に連結し、初めての試験生産を行うことであり、ファーストオフローディングとは採掘してFPSOに貯蔵した原油を初めて原油運搬船に積み出す作業である。このファーストオフローディングは、利益が実際に発生する出発点となるもので、船主の立場から見ると最も大事なプロセスのひとつである。

大宇造船海洋が2010年に受注したクローブFPSOは、長さ305m、幅61m規模で、1日当たり最大16万バレルの原油と650万m³の天然ガスを生産することができる。原油保存能力は180万バレルに達する。

大宇造船海洋では、クローブFPSOの建造過程で実施した安全活動が認められ、トータル社が選定する『2013年安全優秀事業場』に選ばれたことと、作業時間1,400万時間に達する無災害記録を達成したことを伝えた。

大宇造船海洋、スエズマックスタンカー4隻を受注

8月4日、トレードウィンズによると、大宇造船海洋がアンゴラの子会社であるSonangol社から16万DWT級タンカー2隻を受注した。今回発注され

た船舶は、2016年から2017年までの間に引き渡される予定となっている。

船価は公開されていないが、クラークソンの分析によれば、15万7,000DWT級スエズマックスタンカーの市場相場は6,500万ドル水準であり、今年初めの5,950万ドルと比べ、上昇傾向が続いている。

大宇造船海洋による今回の受注には、同型船2隻に対するオプション契約も含まれており、今後の追加受注も期待される。

Sonangol社は、現在、原油運搬船、石油製品船、LNG船、LPG船、曳航船など合計33隻の船団を運航しており、2000年代に入ってから大宇造船海洋に10隻のスエズマックスタンカーを発注し、良好な関係を維持している。

大宇造船海洋—韓国海洋大、掘削シミュレーションOJTのMOU締結

7月29日、大宇造船海洋と韓国海洋大学は「DSME掘削シミュレーションOJT(On Job Training)」教育支援の産学協力MOUを締結した。

玉浦造船所で開かれたこの日の協約式には、大宇造船海洋と韓国海洋大学の関係者およそ20人が出席し、掘削シミュレーション施設の使用や人材支援の範囲、技術情報の交流など、有機的な産学システムの在り方について議論し、協力を約束した。

大宇造船海洋は今回の協約式で『ドリリングシミュレーション研究所(DSL)』を通じて韓国海洋大学の掘削シミュレーションOJTを支援し、今後、優秀なエンジニアを育成するため、掘削技術とカリキュラムを持続的に共同開発していくことを決めた。

DSME掘削シミュレーション装備は、同社が独自開発して今年3月に導入した最新装備であり、半潜水式掘削船とドリルシップの調整室を完全に再現し、実際のドリリング装備と同じ環境で実習することができる。

これまで、掘削船のドリリング装備は海外企業エンジニアによって設置・検査されており、国内エンジニアたちの技術力向上は難しいのが現状だった。今回、大宇造船海洋が掘削シミュレーション装備を開発したことにより、ド

リリング装備の運航と試運転分野の自立に大きく貢献するものと見られる。

この日の協約式に出席した大宇造船海洋情報技術チーム長のソ・フンウォン理事は「今後、社外の様々な機関と協力し、会社が開発した掘削シミュレーション施設を海洋プラント分野の共同成長に向けた教育の場として活用していきたい」と述べ、「今回の協約を皮切りにドリリング技術の専門教育施設として育成していきたい」と抱負を語った。

STX造船海洋、釜山造船所の売却開始

7月28日、STX造船海洋は、釜山市影島区工場の売却対象資産(土地、建物、機械装置など)を全て公開競争入札で売却することを明らかにした。STX造船海洋は、8月14日、釜山造船所売却説明会を開催し、それから1週間、購入検討意向書を配布する。売却の主管会社はデロイトアンジン会計法人である。

STX釜山造船所は、1962年に大韓造船鉄工所として開業し、2001年にSTXに買収された。1970年代にはコンテナ船を、1983年には石油掘削船補助船を国内で初めて建造し、その後は主に1万3,000WT級の小型タンカー船を建造してきた。しかし、ここ数年、手持ち工事量の不足状態が続いている上、相対的に小さな工場規模(4万5592㎡)では主流の大型船建造に合わないと指摘され、売却の対象になった。実際、2012年に設立された高城造船所の敷地面積は釜山造船所の10倍を越える約52万㎡規模である。

現在、STX造船海洋は、財務構造改善のため釜山造船所を売却し、鎮海本社と高城造船所の運営に集中するとしている。釜山造船所を売却する場合、従業員および手持工事量などは2つの造船所に分けて移転する計画である。その以外にも同社は、海外子会社の売却にも拍車をかけている。

今月初めには海洋作業支援船(OSV)の設計と海洋技術サービスを手掛けるSTXカナダマリン(持分100%)をイタリアの国营造船会社であるフィンカンティエリに106億ウォンで売却した。STXカナダは、昨年末基準で資産総額86億ウォンとSTX造船海洋の売却対象のうち規模が最も小さい。

クルーズ、フェリー船の設計建造を担当するSTXフィンランド(持分100%)は、7月25日株式売買契約が締結された。買い手はフィンランド政府とドイ

ツの造船会社Meyer Werft社で構成されるコンソシアムで、7月1日のMOU締結で最終的に買収を決定していた。

STXフランス(持分66.7%)も現在、売却に向けて交渉が進められており、フランス政府が拒否権を行使しなければ、年内の売却も可能な状況である。

STX造船海洋、ケミカルタンカーを最大で8隻受注

8月8日、トレードウィンズなどの海外メディアによると、シンガポールのNavig8社がSTX造船海洋に4万9,000DWT級のMRタンカー4隻を発注した。2016年の3月から引き渡される条件で、4隻のオプション契約が含まれている。

契約金額の総額は3億3,000万ドルで、1隻当たり4,100万ドルの水準である。STX造船海洋の関係者は「高効率で高仕様のクリーン船舶であり、相場より高い金額で受注した」と説明している。

Navig8は、新造船の発注資金に充てるため、ノルウェーの市場外取引で1.1億ドルを調達し、STX造船海洋に発注するMRタンカーの建造費用と現代尾浦造船・北日本造船に発注したMRタンカーの建造費用として活用する計画である。Navig8は、北日本造船に2万5,000DWT級の船舶8隻を発注し、現代尾浦造船には3万7,000DWT級の船舶18隻を発注している。

同社は今年3月にもSTX造船海洋に7万4,000DWT級の精油運搬船12隻(オプション4隻を含む)を総額5.8億ドルで発注した経緯があり、今回もSTX造船海洋に新造船を発注することで、STX造船海洋の再建を応援する形となっている。

STX造船海洋の関係者は「昨年、鄭聖立(ジョン・ソンリブ)新社長の就任以降、中型船を中心に事業構造を改編し、競争力強化に取り組んでいる」とし、「海運会社からの信頼と技術力を基に、中型タンカーなど主力船種の受注に集中し、収益性を高めていきたい」とコメントした。

海洋研修院、初の海洋プラントコミッショニング教育

これまで海洋プラント関連の委託教育を実施してきた韓国海洋水産研修院で海洋プラントコミッショニング(Commissioning)人材の養成教育が開始され、7月8日、修了式が行われた。

海洋水産研修院は、2012年に雇用労働部主管の国家人的資源開発コンソシアム事業を誘致し、海洋プラント産業の運営・サービス分野に関する専門教育を目標に、これまでコンソシアム参加企業からの委託教育を実施してきたが、採用予定者を対象にした人材養成教育は今回が初めてである。

今回の採用予定者教育は、4月の事前需要調査を通じて合計25人の中から選ばれた19人に対し、5月から6月まで約200時間の専門教育が行われた。

19人の修了生のうち14人は、海洋プラント専門企業である(株)イサック、(株)カンシー運転技術、KS海洋技術、(株)KOCなどに就職が決まり、海洋プラント掘削船・FPSO関連設備の運営・メンテナンス作業を担当することになる。

海洋水産研修院は、残りの5人に対しても持続的に就職活動を支援し、9月まで全員就職を目標としている。今後、カリキュラムを補強し、来年も海洋プラントコミッショニングの採用予定者教育を行うとしている。

一方、海洋水産研修院は、今年下半期に別の採用予定者教育である海洋造船船舶設備運営教育を実施する予定である。現在、同研修院では合計20の海洋プラント関連職務教育プログラムが実施されている。

海洋プラント産業発展戦略セミナー開催

7月22日、釜山緑山工業団地にある韓国造船海洋資機材グローバル支援センター(KOMECC)にて「海外認証獲得による海洋プラント産業発展に向けた戦略セミナー」が開催された。

韓国政府は海洋プラント発展戦略ロードマップを発表し、様々な政策を通じて多くの成果を出しているものの、依然として資機材国産化率が低いのが現状である。今回のセミナーは、そのような現状を打開する努力の一環であ

り、造船海洋資機材特化地域として資機材メーカーが密集している釜山市江西地域の発展にも影響を与えるものと期待されている。

セミナーでは、東南地域事業評価院のジョン・イン室長による『海洋プラント資機材の競争力強化策』、API(アメリカ石油協会)のMr. Chambers Li 東アジア支部長による『API規格認証とプログラム紹介』、KOMECSセンターのジョン・チャンス代表による『造船海洋資機材企業への支援状況』など、専門家による発表が行われた。

国会議員の金度邑(キム・ドウプ)氏は「今回のセミナーを通じ、海洋プラント産業発展における海外認証の重要性を広めるとともに、厳しい環境のなかで頑張っている地元の資機材メーカーには少しでも活力を与えたい」とコメントした。そして、「造船海洋プラント産業の土台である資機材産業をしっかりとすることで、造船分野のようにダイナミックなクラスターが構築されれば、将来、韓国経済を支える成長エンジンとしてその役割を果たしてくれるはず」と期待を語った。

KOMECSのジョン・チャンスセンター長は、「1次事業を評価した結果、国際規格認証に対する企業の要求が大きいことが確認された」と説明し、「来年から5年間、合計100億ウォンが投入される2次事業では、APIなどの国際規格認証獲得支援事業を追加する予定である」と語った。

ガスフロムのLNG船受注戦に造船4社が競争

ロシアのガスフロム社が推進するGAZ-ICEプロジェクトがその輪郭を現している。船主の決定までにはまだ時間が必要であるが、9月からは本格的に推進される予想である。

Gaz-Iceプロジェクトとは、世界最大のガス生産会社ガスフロム社の子会社であるGazprom Marketing & Trading(GM&T)が極地用の砕氷LNG船を確保するため推進するプロジェクトのことであり、アイスクラス(100A101)が適用される17万~17万5,000CBM級LNG船が最大20隻発注される予定である。建造されるLNG船は、2018年からサハリンとウラジオストクのLNGプラントにそれぞれ投入され、最大20年間のLNG輸送に使用される。

GM&Tは、建造能力が認められている現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、STX造船海洋の4社に限定して発注を行う計画であると伝えられている。ME-GIエンジンを装着し、FLNGからLNGを積み出す能力を備え、LNG損失率を0.1%水準で維持する必要があるなど、高い建造技術が要求されるためである。

GM&Tは、発注の条件として、ロシアのZvezda造船所へLNG船建造技術を提供することと、乗組員を全員ロシア人にすることを提示した。船主会社にとってはロシア人乗組員の教育と管理計画が重要な事案であり、造船会社にとってはZvezda造船所に対する技術移転問題が受注のカギとなる。ロシアは、2020年までLNG船を国産化する計画で、関連施設の現代化と技術習得に注力している。

最大20隻に達する砕氷LNG船のうち、3隻は年内に発注される見込みである。現在進行中の船主入札には、ギリシャのDynagas社、ロシアのSCF Group(Sovcomflot)社、スウェーデンのStena LNG社、カナダのTeekay社、ギリシャのTMS Cardiff Gas社が参加しており、この5社は、9月から韓国の造船大手4社とそれぞれパートナーを組み入札を進める。落札した船主会社は、その砕氷LNG船3隻を発注し、2018年からGM&Tとの間で15~20年間の備船契約を締結することになる。

業界は受注に向け積極的に動き出している大宇造船海洋に注目している。同社は、GM&Tの造船所の復興政策に対応するため、Zvezda造船所設立の技術支援および諮問を行っており、Zvezda造船所の近辺にエンジニアリングセンターを設立する計画である。また、ヤマルLNGから砕氷LNG船を受注した経験があるため、大宇造船海洋のパートナーを巡って船主の競争が激化するものと予想される。

造船大手3社の風力発電事業がすべてストップ

韓国の造船大手3社が商船部門の受注難を打開するため積極的に推進してきた風力事業に歯止めがかかった。大規模な営業損失による実績不振や市場悪化などがその理由である。

現代重工業は、今年第2四半期に1兆1,000億ウォンの営業損失を出したこ

とから、グリーンエネルギー事業にも支障が出ている。同社は2010年、風力事業と太陽光分野を新成長エンジンであるグリーンエネルギー事業部として分離新設したものの、営業赤字が続いている。

8月6日に金融監督院に公示された事業報告書によると、昨年、現代重工業のグリーンエネルギー事業部は、売上高3,143億ウォン、営業損失1,031億ウォンを記録した。2012年には売上高3,446億ウォン、営業損失1,063億ウォンを記録し、2011年度は売上高3,988億ウォン、営業損失1,748億ウォンと不振が続いている。現代重工業の関係者は「第2四半期に大規模な営業損失を記録し、今は、新成長エンジンより現事業に集中する時期である」と状況を伝えた。

サムスン重工業と大宇造船海洋も同じ状況である。韓国の造船業界で初めて84MW級の済州島海上風力発電機を受注したサムスン重工業は、現在、全体の売上高に占める風力事業の割合がゼロに近い状態である。また、アメリカの風力会社ドウィンドを買収して風力事業への進出基盤を固めた大宇造船海洋もその後、これといった活躍を見せていない。

国内で進められる予定だった3件の大型海上風力発電事業も漂流しており、収益性はさらに悪化する見込みである。関連業界によれば、今年、着工予定の海上風力発電事業3件のうち、現在まで進行中の事業は皆無の状況である。特に、サムスン重工業と韓国南部発電が共同で推進する予定だった済州島の大静海上風力事業は、地元住民たちの反発により発電地区の指定すらできていない状況である。

業界の関係者は「現在、造船大手3社の風力事業部門はすべて厳しい状況に置かれている」とし、「サムスンや現代など大手造船所の実績が悪化したことから各社ともに緊縮体制に転換しており、市況もよくないことから、会社側の風力事業に対する投資の割合はさらに減るだろう」と予想を語った。

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第40号:平成26年 9月

■ トピック記事

- ◎ 造船業界、シェールガス運搬船の需要増加----- P2
- ◎ 造船各社の今年の受注目標達成は困難----- P3

■ 主要ニュース

- ◎ 韓国ガス公社発注のLNG船を狙い、各社が競争----- P4
- ◎ 造船大手3社、半分にも及ばぬ受注実績----- P5

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、崔吉善会長を選任----- P6
- ◎ 現代重工業、全社員に非常経営の必要性を訴える----- P7
- ◎ 現代重工業、19年間の無紛糾記録破れるか----- P8
- ◎ 現代尾浦造船、新船種「LEG運搬船」の建造準備に万全----- P9
- ◎ 現代尾浦造船、アスファルト運搬船を受注----- P9
- ◎ サムスン重工業、サムスンエンジニアリングと合併----- P10
- ◎ サムスン重工業、サムスンエンジニアリング合併後財務負担が拡大----- P11
- ◎ サムスン重工業、スコルピオ社とメガコンテナ船契約締結----- P12
- ◎ 大宇造船海洋、上半期の営業利益は1,833億ウォン----- P13
- ◎ 大宇造船海洋、メガコンテナ船を追加受注----- P14
- ◎ 合併なるか、STX造船海洋と城東造船海洋----- P15
- ◎ 韓国船級、革新委員会を本格稼動----- P16
- ◎ H-CSR規制、造船業界の新たな好材料----- P17

■ トピック記事

造船業界、シェールガス運搬船の需要増加

シェールガス開発に伴うガス船(LNG船、LPG船)の需要増加により、受注難の造船業界に明るい兆しが見え始めている。2010年から始まったシェールガスの開発ブームに乗り、昨年からのガス船の発注が続いている。

8月3日、クラークソンが14万 m^3 級以上のLNG船、6万 m^3 以上のLPG船など大型船舶を基準に集計した資料によると、2008年から2009年までの2年間、世界のガス船受注量は計8隻に過ぎなかったが、2010年には10隻、2011年には56隻に急増した。また、2012年49隻から2013年には77隻に急増し、今年に入ってから46隻を記録するなど上昇傾向を示している。

国際エネルギー機関(IEA)は、シェールガスの埋蔵量を世界使用量の59年分に達する187兆4,000億 m^3 であると推算しており、ガス運搬船の発注増加が期待されている。現在、シェールガスの開発はアメリカを中心に行われているが、業界では、今後、ロシアと中国も参入する予定である。

このような期待感を反映するかのようになり、7月17日、サムスン重工業は超大型エタノール運搬船(VLEC)6隻を受注した。船価総額は7億2,000万ドルであり、世界で初めて建造される船種である。船舶の規模は8万8,000 m^3 、一隻当たりの船価は約1億2,000万ドルで、引渡しの予定は2017年1月までとなっている。一方、現代重工業(現代三湖重工業を含む)は、ガス運搬船の受注が2010年の5隻から2013年には42隻に増加し、4年間で約8倍も増えた。これは、昨年の世界で受注されたガス船77隻の約57%に達する数値である。大宇造船海洋は、2011年に初めてガス運搬船10隻を受注し、今年上半期だけで22隻を受注している。

このガス船の需要増加はしばらく続くものと思われる。しかし、特に造船大手3社では、海洋プラントの受注や船台の確保などを同時に調整していかなければならない。そういった意味においても新たな局面を迎えていると言える。

ガス船(LNG+LPG)の受注実績

区分	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年現在
現代重工業	5	15	20	42	26
サムスン重工業	4	18	4	14	2
大宇造船海洋	0	10	4	8	22

造船各社の今年の受注目標達成は困難

8月19日、ウリ投資証券は造船業レポートで「ドリルシップを含む海洋掘削・生産設備の需要が改善されない限り、造船各社は今年の受注目標を達成できない」と診断した。年末まで50隻程度のLNG船発注が見込まれる中、30隻程度を韓国の造船会社が受注すると見られるものの、それだけでは受注目標の達成は難しいということである。

レポートによると、造船大手3社の受注目標達成率は40~50%水準である。現代重工業の受注目標は295億ドルだが、現在126億ドルで43%、サムスン重工業は150億ドルのうち55億ドルで37%、大宇造船海洋は150億ドルのうち60億ドルで40%に留まっている。一方、現代尾浦造船は受注目標の35億ドルの50%である17億ドルを受注し、他社と比べまだましな状況と言える。LNG船やメガコンテナ船の発注が期待されているが、海洋部門の深刻な発注不振が業界全体の足を引っ張っている。つまり、掘削船の発注不振が他の船種の受注競争を招き、受注収益性が悪化していることにもつながっている。

さらに、業績の悪化による負担が増した造船会社らが、下半期の受注戦略を受注量の確保から収益性の確保へと切り替える可能性が高いという点も受注目標の達成を妨げる要因となっている。現代重工業は第2四半期に1兆ウォンを超える大規模な損失を出したことから「非常経営体制への転換」を宣言、収益性に重点を置く受注戦略に切り替えることを表明した。サムスン重工業も状況はそれほど変わらないと見られる。

一方、ウリ投資証券は、第3四半期以降の業績悪化についてレポートにおいて、多少緩和されると見通した。サムスン重工業は、第1四半期に大規模な引当金を設定したことから、第4四半期には5%水準ではあるが安定的な営業利益が計上できると予想した。現代重工業は、船舶の値上げや収益率の低

い海洋工事の売上比重を縮小することで業績の改善が期待されるため、陸上プラント部門の収益性に対する懸念は続くものの、第4四半期には多少業績が改善されると見通した。大宇造船海洋に対しては、残っている収益率の低い工事が売上へ影響することから、業績の改善は難しいと展望した。現代尾浦造船は、第3四半期から緩やかな業績改善が期待されるが、本格的な回復は来年上半期に持ち越されると分析した。

これまで造船各社は受注目標を大きな指標として掲げてきたが、上記のような状況では、やはり収益性の確保をベースとした指標に今後切り替わっていくことが予想される。

■ 主要ニュース

韓国ガス公社発注のLNG船を狙い、各社が競争

韓国ガス公社による総額1兆3,000億ウォン規模の液化天然ガス(LNG)輸送権を獲得するため、海運会社と造船会社間の協議が活発に行われている。

海運会社にとっては20年間LNGを安定的に輸送することができる事業を確保することができ、造船会社としては韓国型LNG貨物倉(KC-1)方式の国産技術が適用された初めてのLNG船舶を建造することができるため、造船・海運各社は一歩も譲らない態勢である。

8月31日、関連業界の話によると、韓国ガス公社が28日に公告を出した新規LNG運営海運会社の選定に、韓国最大の海運会社である現代商船と韓進海運が入札しないことから中堅の海運会社らが事業権の確保に総力をあげている。ガス公社が今回発注する事業は、2017年から20年間、アメリカのルイジアナ州サビンパスのLNG基地から毎年280万トンのシェールガスを韓国へと運送するものである。合計6隻のLNG船輸送権が配分されるが、海運会社が船舶を建造する造船会社とチームとなって入札に参加する方式である。

韓国の造船会社のうち、LNG船を建造することができる造船会社は、現代重工業・大宇造船海洋・サムスン重工業など造船大手3社とSTX造船海洋・韓進重工業しかないため、海運会社からの要請が後を絶たない。

業界では、パートナー関係を結んだことがある大韓海運と大宇造船海洋、SK海運とサムスン重工業、パンオーシャンと韓進重工業が今回も協力し合うのではないかと予想している。主に現代商船とチームを組んだ現代重工業は、現代グロービスと新たに接触していると言われており、STX造船海洋は中堅企業等との協力を探っている。

造船会社としては、多数の海運会社が競争している状況を利用し、複数の会社とチームを組んで船舶を一隻でも多く建造したいという立場である。何より6隻のうち2隻に導入されるKC-1方式に関心が集中している。KC-1プロジェクトとは、産業通商資源部の中期課題として、政府とガス公社、造船大手3社が共同で開発した韓国型LNG貨物倉建造方式である。ある大手造船会社の関係者は「収益性も考慮しなければならないが、初導入という象徴性も無視できない」として「現在、複数の海運会社と協議している」と述べた。

韓国ガス公社は、今後入札を行い、今年の10月24日に落札者を発表する予定である。

この韓国ガス公社によるプロジェクトは造船業界を活発化させる効果がある。今後の動向を慎重に見守っていく必要がある。

造船大手3社、半分にも及ばぬ受注実績

9月現在、現代重工業・サムスン重工業・大宇造船海洋など造船大手3社が今年の受注目標の50%にも達していないことが明らかになった。

9月3日、業界関係者の話によれば、現代重工業(現代三湖重工業を含む)は今年に入ってから合計122億ドルの発注を受けた。これは今年の受注目標だった250億ドルの49%水準となる。現代重工業は商船81隻と海上プラント6基を受注している。

大宇造船海洋は、今年58億2,000万ドルの受注を確保した。ロシアのヤマルプロジェクトの砕氷LNG船などの商船で56億4,000万ドル、潜水艦の補給処整備で1億8,000万ドルを受注している。今年目標は145億ドルで、現在受注目標の約40%を達成した。来月中に追加契約が成立するヤマルプロジェクトの後続契約5隻を受注しても合計74億ドルで、年間目標の半分をわずか

に上回ることになる。

年間受注目標を150億ドルと定めたサムスン重工業は、50億ドルの受注で目標の33.3%を達成し、造船大手3社の中で業績が最も低い。同社は今年初の受注として14億7,000万ドル規模のLNG-FPSOを契約したものの、それ以来大型受注を獲得できず、一部のLNG船などの受注に止まっている。

造船大手3社の今年の受注目標は、合わせて545億ドルだったが、今年に入ってから9月までの受注実績は230億ドルと目標の42.2%に過ぎない。特に、下半期の発注はほとんど終わっているため、年末までの造船大手3社の受注実績は目標の70%にも及ばないのではないかとというのが業界の見解である。

このような受注不振は、海上プラント発注の急激な減少が主な要因とされている。アメリカでシェールガス輸出に対する本格的な動きが始まり、国際原油価格が下落傾向にある。そのため、原油価格が高いほど競争力を持つ海上プラントの発注に大きな打撃を与えている。

ある業界関係者は「金融危機だった2008年を除き、年間受注目標を達成できなかったことはない。来年からは業界の現状を踏まえて現実的な受注目標を設定するはず」と述べた。

一方、先の記事にあるように、今後は受注量ではなく収益性を一つの指標として考慮して行くべきとの意見もある。今後、造船大手3社がどのような経営の舵取りをしていくのか注目される場所である。

■ ニュース速報

現代重工業、崔吉善会長を選任

創業以来最大の営業損失を記録した現代重工業が造船海洋プラント部門の総括会長を新設し、崔吉善(チェ・ギルソン)元代表取締役を任命した。

崔吉善新任会長は、現代重工業の経営を総括している李載星(イ・ジェソン)代表取締役会長とともに、造船・海洋・プラントの3部門を総括経営することになる。同社は、造船海洋プラント部門の工事損失引当金を実績に反映

したことから、第2四半期に1兆1,037億ウォンという営業損失を計上し、1973年の創業以来最大の赤字を記録した。

崔会長は、ソウル大学造船工学科を卒業後、1972年に現代重工業に入社した。以来、現代重工業グループ各社の社長を歴任し、現代重工業、現代尾浦造船、現代三湖重工業が世界的な造船会社に成長する上で貢献した人物として評価されている。現代重工業の代表取締役役に在任していた2009年、世界金融危機の影響で受注が急減すると、同年11月に退任するまで無給で務め話題となった。2009年退任後は、韓国プラント産業協会の会長を引き受け、現在に至っている。

崔会長は就任初日の8月12日、蔚山本社に出勤して現場を確認し、午後からは各事業本部の業務報告を受けた。今後は主に蔚山で収益改善策の模索に集中する予定である。

現代重工業、全社員に非常経営の必要性を訴える

現代重工業が「非常経営体制」を宣言、全社員の参加を呼び掛けた。8月19日、同社の役員らは「非常経営の実践に全社員の協力を要請する」という談話を発表し、その中で「夏季休暇の前に発表された上半期の業績が1兆2千億ウォンの営業損失という史上最大の赤字となり、全社員に衝撃を与えた」と伝えた。

同役員らは、夏季休暇にもかかわらず全役員と各部所長らが休暇返上で出勤してまとめた危機克服のための対策を実施し、赤字が集中した造船・海洋・プラント部門再建のために崔吉善(チェ・ギルソン)前社長を担当会長として任命すると発表した。

また、今後すべてのコストをゼロベースで考え直す徹底した原価削減計画を推進し、組織と人材の効率的な改編や運営によって社員全員が生き残るための基盤を整えることに全力を尽くすと強調した。加えて、従来の受注量を円滑に処理することが会社の損失を最小限に抑え、顧客の信頼を増進できることを認識し、全社を挙げて力量を集中していくべきであると強く訴えた。

引き続き、労使が今年の賃金・団体交渉を無難に終わらせることが当面の危機を克服する上で緊急な課題だと前提にしながら、賃金の引き上げより重

要なのは、雇用を守ることであり、雇用安定と労使関係の安定は選択ではなく必須条件だとして、労組の協力も呼び掛けた。

8月12日に造船・海洋・プラント部門総括会長に就任した崔吉善会長は、現在の危機は単なる赤字の問題ではなく、企業文化そのものに起因するものと判断し、全社員の献身によって後世の生活基盤が築かれたという達成感に向けて、力量や熱意を注ぎ、危機を乗り越えていくことを訴えた。

現代重工業、19年間の無紛糾記録破れるか

現代重工業は、同社労働組合との賃金団体交渉で異見を縮めることができず、19年間続いてきた無紛糾記録が破れる可能性が高まっている。

9月3日、同社労組は、中央労働委員会に労働争議の調整を申請し、ストライキのための動きを始めた。一般的に争議調整の審議期間は10日余りであることから、秋夕の連休明けにストライキに入ると予想される。実際にストライキが起きれば、1995年から19年間続いた賃金交渉無紛糾記録が途絶えることになる。

現代重工業労組は、会社側と3ヶ月以上に渡って33回も交渉を繰り返したが、妥協案が見つからず、8月25日から非常体制に突入した。同社労組が会社側に提示した要求案は、基本給13万2,013ウォン(6.51%)アップ、ボーナス800%支給、成果給250%+追加成果給の支給、在籍専従への賃金支給など約50項目に渡るが、会社側は、今年上半期の営業赤字だけでも1兆3,000億ウォンに上るため労組の要求案を受け入れることができないとして対立している。

業界では、現代重工業の労組がストライキを始めた場合、長期化は避けられないと見ている。製品の製造期間が長いという特性を考えると、最低3ヶ月以上続かなければ会社に打撃を与えることができないためである。

このような状況において、会社側は労使が協議を円満に進め、ストライキのような極端な状況は避けたいという方針を発表した。同社の関係者は「現在最も重要なことは、賃金の引き上げより、造船業の危機を懸命に乗り越えて雇用を守ることだ」と述べ、「交渉の雰囲気は良くないが、連休の前に妥結の糸口を見つけたい」と語った。

現代尾浦造船、新船種「LEG運搬船」の建造準備に万全

現代尾浦造船は、新船種であるLEG(液化エチレンガス)運搬船の本格的な建造を前に、順調な工事進行と品質確保を決意した。

7月30日、同社の設計部門は、設計、企画支援、生産部門などの関係者およそ150人が参加する中、LEG運搬船に関する説明会を開催した。この日は、ギリシャのエレスンガス(Eletson Gas LLC)社から発注され、今年9月から本格的な建造作業が始まる1万2,000CBM級のLEG運搬船5隻に対し、概要、特性、船主会社の要求事項、設計および建造上の注意事項などについて説明が行われた。

特にLEG運搬船は、主な貨物であるエチレンガスの液化温度が -104°C であり、これまで現代尾浦造船が建造したLPG運搬船のプロパンガス液化温度(-42°C)に比べ約2.5倍も低く、さらに複雑な設備と高度の溶接技術が要求される。

そのため、エチレンを液化させる再液化装置が船舶内部に追加設置され、カーゴタンクの素材としては極低温でも耐えられる5%ニッケル鋼が使用される。カーゴの配管もLPG船に設置されたものより厚い資材が使用される。

また、エチレンはLPGのように強い揮発性と引火性を持つことから、火災や爆発事故を徹底的に防ぐため、高い安全性を確保する必要がある。

長さ147m、幅22.6m、高さ12.6mであるこの船舶は、今年9月に第1号船の鋼材切断式を皮切りに本格的な建造が始まり、2016年1月まで、順次引き渡される予定となっている。

現代尾浦造船、アスファルト運搬船を受注

8月27日、現代尾浦造船は世界最大のアスファルト運搬船をはじめ、合計3隻の船舶を約1億5,400万ドルで受注したことを発表した。

同社は8月22日、ヨーロッパの発注先から3万7,000トン級のアスファルト運搬船1隻を約5,000万ドルで受注した。船舶の諸元は、長さ183.0m、幅32.

2m、高さ17.0mで、2017年1月頃に引き渡される予定となっている。

同社の独自の技術力で開発した世界最大規模のアスファルト運搬船であるこの船舶は、4つの貨物倉に16の個別タンクが備えられ、アスファルトなど特殊貨物の運搬に最適化されている。

また同月26日には、LPG船など61隻の船舶を保有するマーシャルアイランド所在のステルスガス(Stealth Gas Inc.)から2万2,000CBM級LPG船2隻を1億400万ドルで受注した。これらの船舶は、長さ159.0m、幅25.6m、高さ17.3mの諸元を備え、2017年7月まで引き渡される予定となっている。今回受注した船舶は、火災や爆発に対する安全を確保し、氷点下50℃でも耐えられる低温用鋼鉄で造られた貨物倉を搭載して、現代尾浦造船が誇る世界最高水準のエコシップ技術が活用される。

世界最大の小型LPG船社のステルスガスは、今年6月、LPG運搬船2隻の発注に続き、今回2隻を追加することになった。

現代尾浦造船の関係者は「今回の受注で高付加価値船舶部門での影響力をさらに拡大し、今後、高い建造・生産性による実績改善が期待される」と述べた。

一方、同社は今回の受注で246隻(約93億ドル)の手持ち工事量を確保した。

サムスン重工業、サムスンエンジニアリングと合併

9月1日、サムスン重工業とサムスンエンジニアリングはそれぞれ取締役会を開き、合併を発表した。

合併比率は1対2.36となり、サムスン重工業が新株を発行して、サムスンエンジニアリング1株につきサムスン重工業2.36株を割り当てる予定である。両社は、10月27日に臨時株主総会を開催して、12月1日まで合併を完了する計画だ。

サムスン重工業とサムスンエンジニアリングは、今回の合併を通じてオイルメジャーを含む顧客らに陸上と海上を合わせた総合ソリューションを提供

できる能力を確保すると見られる。

サムスン重工業は、サムスンエンジニアリングの強みである設計・調達・プロジェクト管理能力を獲得することで、石油プラットフォーム事業の安定的な成長基盤を整えることができる。一方、陸上の化学プラントに重点を置いてきたサムスンエンジニアリングは、サムスン重工業の石油プラットフォーム建設能力を確保することで、陸上液化プラント(LNG)や石油プラットフォーム分野など付加価値の高い分野で事業を拡大することができる。売上から見ると、2013年の約25兆ウォンから2020年には40兆ウォンの超大型総合プラント会社へと成長すると期待している。

サムスングループの構造改編は、3代目経営の構図とかみ合って経済界から注目を集めており、これまでも業界では、サムスン物産がサムスンエンジニアリングを合併するのではないかと噂されていた。

業界では、サムスン重工業は石油プラットフォーム、サムスンエンジニアリングは陸上プラントの石油化学分野で強みを持っており、合併すれば両社の主力部門が重なることなく相乗効果を生み出すことができると見ている。サムスン重工業に残ることになる建設部門は、サムスン物産の建設部門と統合する方案も検討されていることが伝えられた。

サムスン重工業の朴大永(パク・デヨン)社長は「両社が備えた生産設備と製作経験、優秀な陸上・海上のエンジニアをもとに、世界最高の競争力を有する総合プラント会社へと生まれ変わる転機となる」と発表した。合併後は、新たなビジョンにふさわしい社名への変更も検討する予定だ。

サムスン重工業、サムスンエンジニアリング合併後財務負担が拡大

サムスン重工業とサムスンエンジニアリングの合併に対して、証券界から否定的な展望が出されている。両社の海洋分野におけるプラント設計能力不足、合併による財務の安定性低下などを理由に、短期間で相乗効果を得るのは難しいと分析している。

9月2日、ハナ大投証券は「サムスン重工業とサムスンエンジニアリングは、海洋分野における基本設計能力を保持していない。これは韓国の海洋産業の

構造的問題であり、韓国の企業同士が合併したところで実力は向上しないと指摘した。

9月1日、サムスン重工業とサムスンエンジニアリングは、今年12月1日を予定期日として合併を決めた。存続会社はサムスン重工業となり、消滅会社であるサムスンエンジニアリングの普通株1株につきサムスン重工業の普通株2.36株を割り当てる。

大宇証券も、「陸上と海上プラント部門での共通項は、一部の主要部品に限られるため、2年以内の相乗効果は期待できない」と分析した。

9月3日、韓国信用評価は今回の合併について、中長期的にはサムスン重工業の海上プラント製作技術とサムスンエンジニアリングの設計・プロジェクト管理能力との相乗効果が期待できると評価した。ただし、サムスン重工業がサムスンエンジニアリングを吸収合併することによって財務負担が拡大する面があると見ている。

また、東洋証券は、合併しても解決できない財務構造の問題を指摘し、「今年の第2四半期末における負債比率は、重工業が225%、エンジニアリングが531%であり、合併法人の負債比率も270%と高い水準だ」と懸念した。

一方、今回の合併で得るものはないとささやかれているサムスン重工業では、サムスン重工業の海上プラント事業基盤とサムスンエンジニアリングの設計・調達・管理能力を活用して事業間の相乗効果を生み出すため吸収合併に踏み切ったと説明した。サムスン重工業が合併を承認するための株主総会は10月27日に開かれる。

サムスン重工業、スコルピオ社とメガコンテナ船契約締結

サムスン重工業は、スコルピオグループと1万9200TEU級のコンテナ船の建造契約を締結した。

9月2日、業界によると、サムスン重工業が今年8月中旬にモナコの海運会社であるスコルピオグループと1万9,200TEU級のコンテナ船3隻に対する建造契約を結び、8月末には受注のための最終作業を終えた。また、この契約

にはオプション3隻が付いている。建造が確定した3隻の引渡し時期は、2016年の5～8月に予定されており、船価は1隻当たり1億5,300万ドルである。

現代重工業が中国の船主から受注して建造している1万9,000TEU級コンテナ船が最大規模とされていたが、今回の受注でサムスン重工業が記録を更新した。

この船舶は、長さ399.9m、幅58.8m、高さ16mで、大宇造船海洋が建造したマースクラインのトリプルE(長さ400m、幅59m)と外見はほぼ同じだ。しかし、2基の超ロングストロークディーゼルエンジンが搭載されたトリプルEとは違い、スコルピオからの発注分にはディーゼルエンジンが1基搭載される予定である。

造船業界の関係者は「韓国の造船大手3社が2万TEU級船舶の建造に一步近づいたことに意味がある」と述べた。

大宇造船海洋、上半期の営業利益は1,833億ウォン

大宇造船海洋は今年上半期の営業利益が1,800億ウォンを上回り、韓国の造船大手3社のうち唯一黒字となった。

8月14日、同社は上半期の報告で、今年上半期の売上高は8兆237億ウォン、営業利益は1,833億ウォン、当期純利益は708億ウォンだったと発表した。前年同期(7兆3,468億ウォン)に比べると、売上高は9.2%増えたものの、営業利益は前年同期(1,940億ウォン)比5.5%、当期純利益は前年同期(1,014億ウォン)比30.2%減少した。

第2四半期の業績は、売上高が前年同期比3.2%、前四半期比2.6%減少の3兆9,586億ウォン、営業利益が1,027億ウォンで前年同期比19%減少したものの、前四半期より27.4%増加した。当期純利益は76億ウォンで前年同期比85.5%、前四半期比88%の減少となった。

競合他社に比べ大宇造船海洋の業績が良好なのは、高載浩(コ・ジェホ)社長の経営力によるものだという分析もある。中国が急成長するなど厳しさを増している造船業界で、技術力の強化に力を入れ、その技術力を基に社長本

人の強みでもある営業能力を発揮し、海外営業で成果を挙げているからである。特に今年、ロシアのヤマルプロジェクトで10隻の砕氷液化天然ガス(LNG)船を受注することに成功、追加契約も確実と見られる。

このようなことから業界では、莫大な営業損失を計上した現代重工業やサムスン重工業に比べると良好だと評価されている。現代重工業は今年上半期に1兆3,000億ウォン、サムスン重工業は1,000億ウォンに達する営業損失を計上した。

大宇造船海洋、メガコンテナ船を追加受注

大宇造船海洋がメガコンテナ船建造のために空けていたスロットを順調に埋めている。今年、コンテナ船を1隻も受注できなかった大宇造船海洋が最近、中国のBCLC(Bank of Communications Financial Leasing Co)から1万9,000TEU級のコンテナ船2隻の受注を控えている中、最近もう1隻を追加して、合計3隻の1万9,000TEU級コンテナ船を受注する見込みだ。

大宇造船海洋にメガコンテナ船を発注する中国のBCLCは、MSC(Mediterranean Shipping Co)と長期傭船契約の締結を控えている。このため、1万9,000TEU級のコンテナ船2隻を2016年6月と7月に引き受けることを条件に大宇造船海洋に発注する予定だが、最近さらに1隻を追加することにした。この件について大宇造船海洋側は交渉が進められている途中であると述べたが、海外のブローカーらは受注を既定の事実として伝えている。

大宇造船海洋が追加受注した1隻の引渡しは2016年12月で、船価は先立って発注された2隻と同様1億4,050万ドルである。同じく最近、サムスン重工業がスコルピオ社から受注した1億9,200TEU級の船価が1隻当たり1億5,300万ドルであることに比べると低い水準といえる。発注が確定した場合、BCLCがMSCへの傭船のため大宇造船海洋に発注したメガコンテナ船は合計6隻となる。

大宇造船海洋は今回の受注で、マースク社が1万8,000TEU級10隻のオプションを行使しなかったため空いていたスロットをほとんど満たした。昨年7月に香港のHKAM(Hong Kong Asset Management)社から1万8,000TEU級を3隻受注したことに続き、同年8月にBCLCから1万8,400TEU級を3隻受

注、さらに今年に追加で3隻を受注した。

合併なるか、STX造船海洋と城東造船海洋

造船業界や金融当局の関係者によると、産業銀行、輸出入銀行などの債権団は、8月18日にSTX造船海洋と城東造船海洋の合併など統合運営対策の具体化を始めた。債権団では、両社を合併するか、両社で競争力のある分野だけを切り離し別の合併会社を設立するかについて話し合っている。

ある造船関係者は「現在のような世界的造船不況の中では、造船会社の数が10社以内に統廃合される方が無駄な低価受注競争を無くし、コスト削減に向けた技術開発に集中できる」と説明した。

現在、韓国の造船業は非常に厳しい状況に置かれている。2008年に欧州から端を発したグローバル金融危機の影響で、ギリシャ、イタリア、ドイツなど欧州の主要海運会社(発注元)は、資金繰りの悪化を理由に、船舶の値下げや決済方式の変更を要求した。これを受けていわゆるヘビーテール(Heavy Tail)方式が船舶代金の支払い方として定着し、結果的に造船に必要な資金の利子を造船会社が全部負担することになった。

こういった状況から韓国の造船大手3社の収益性も低下せざるを得なかった。造船産業において売上高、営業利益などの業績は、通常2~3年前の受注実績と直結している。そのため、金融危機以前の受注量を計上することができた2010年まではまだまだ業績は良好だった。しかし、2011年から世界最高の造船大国と自負していた韓国の造船会社の営業利益率は二桁台から一桁台に落ちた。

中堅・中小造船会社の状況は言うまでもない。STX造船海洋の墜落がそれを証明する。同社は、2012年から営業利益が赤字に転じて以来、二度と黒字に戻すことができなかった。

このような状況でSTX造船海洋と城東造船海洋の合併は、産業構造において国内造船会社間の低価格競争を防ぎ、コスト削減や技術・価格競争力の向上へとつながる『好循環』を実現させる契機となりうるのか、業界の注目が集まっている。

後退する造船大手3社の営業利益率(単位%)

区分	現代重工業	サムスン重工業	大宇造船海洋
2011年	8.5	8.7	9.1
2012年	3.6	8.3	3.5
2013年	1.5	6.2	3.0
2014年(第1四半期)	▼(1,890億ウォン)	▼(3,625億ウォン)	2.6

韓国船級、革新委員会を本格稼働

8月28日、フェリー船セウォル号沈没事故当時、安全点検機関としての面目を失った韓国船級(KR)が「韓国船級革新委員会」を本格稼働することを発表した。

韓国船級は事故後、セウォル号の安全検査機関として検察からの捜査と海洋水産部および監査院からの監査、国政調査などを経てさまざまな問題点を改善し、総合的な革新を通じて危機を乗り越えていくことを発表した。

革新委員会の具体的な計画として、最初に海洋事故の再発を防止するための検査・審査・技術分野の制度改善および技術力向上をあげた。そのために内航旅客船の安全体制強化、船級の安全情報共有体系の確立、復原性モニタリングシステムの導入を進めると同時に、外航船にのみ適用された安全運航の国際規定であるISM Code(国際安全管理コード)を内航船まで拡大できるよう船主・乗組員に対する教育を実施する。

続いて、綿密な検査を行える環境を整えることをあげた。そのため経験豊かな検査員の現場投入を増やし、検査の迅速性よりも安全性を重視して十分な検査時間を持つ方向で改善していく計画である。

特に、透明経営・倫理経営を掲げ、法人カードの厳しい管理、理不尽な慣行の是正、職員の汚職根絶などを通じて制度を改善し、倫理規定および内外部監査での指摘に対する経過措置や関連制度の改善などに取り組む予定である。

韓国船級は「今年4月のセウォル号事故に対する道義的責任を取って会長が辞任した以降、非常経営体制に突入したばかりで、何かと限界があるのは

事実」としながらも「海洋事故の再発防止、不適切な組織文化の改善および経営安定化など、喫緊の課題に対する革新方案を策定して早急に施行していく」と表明した。

H-CSR規制、造船業界の新たな好材料

来年7月から施行されるH-CSR(Harmonized Common Structural Rules)規制が造船業界の新たな好材料として注目されている。規制の適用を避けるための発注増加はもちろん、規制を施行してから燃費競争が加速すると見られるためである。

国際船級連合会(IACS)が採択したH-CSRはIMOの目標指向型の新造船構造基準(GBS, Goal-Based new ship construction Standards)に先行するもので、海上にて船舶の構造的な欠陥による人的被害や海洋汚染などの海難事故を防止に向けた船体構造の安全性確保のために設けられた規制である。この規制は、船舶の設計、建造だけでなく、運航および廃船時のリサイクルに至るまで船舶のライフサイクル全般に関する内容が含まれており、海運・造船業界の両方に適用される。

規制が発効すると、来年7月からIASC会員社の船級に入級する90m以上のばら積み貨物船と150m以上の原油運搬船はH-CSRの適用を受けることになる。IMOの規制ではないため強制はできないが、船舶保険などに関係しているため、実際は強制的な規制のように作用すると見られる。

問題は、H-CSR規制を履行するためには従来の船舶より設計および鋼材のコストが上昇せざるを得ないという点である。安全性を確保するため、従来の船舶に比べて鋼材を1~2%程度増やして投入しなければいけないためである。それによる設計コスト増大で新造船価の上昇は避けられない。

業界では、規制を回避するために船主らが発注を繰り上げる可能性が高いと見ている。今年7月から施行された船舶騒音規制を回避するため、上半期に商船の発注が増加したことと同じと言える。

そして、規制施行後には、造船会社間の燃費改善競争に拍車がかかると思われる。鋼材の投入が増加すれば燃費が悪くなるため、H-CSR規制を履行し

ながらも既存船と同じあるいは既存船よりすぐれた燃費の船舶を造ることが各造船会社の受注競争力を左右すると見られる。ある業界関係者は「金融危機以降、商船の新造発注が増えるはずのない状況だったにもかかわらず発注が増加した理由は、エコシップが持つ燃費性能だった」と説明し、「H-CSR規制施行後、どの造船会社で燃費が改善された船形を出すかによって発注が集中する可能性がある」と見通した。

現在の燃費競争は、韓国の造船会社らが主導している。最近、引渡された船舶の燃費を見ると、韓国の船舶は中国の船舶に比べて最大30%近く燃費が良いことが明らかになっている。規制対象船舶がばら積み船とタンカーに限られているため、中国や日本の造船業界に有利であると予想する声もあるが、燃費競争力と船価上昇を鑑みれば、韓国の造船会社の受注増加が期待される。

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第41号:平成26年10月

■ トピック記事

- ◎ 造船業界、長期不況に備えた協力が必要----- P2
- ◎ 韓国の造船会社株式の時価総額、今年15兆ウォン蒸発----- P3

■ 主要ニュース

- ◎ 造船各社の信用格付けを格下げ----- P4
- ◎ 2023年まで大陸棚でガス掘削探査----- P5

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、LNG船3隻を受注----- P6
- ◎ 現代重工業、船舶塗装自動化で競争力向上----- P6
- ◎ 現代重工業、社長団人事を断行----- P7
- ◎ 現代重工業、VLGC2隻を受注----- P8
- ◎ 現代重工業労組、ストライキ賛否投票を実施----- P9
- ◎ 現代尾浦造船、マルチガス運搬船を公開----- P9
- ◎ サムスン重工業、LNG-FSRU再気化機の国産化に成功----- P10
- ◎ サムスン重工業、東南アジアに造船所を建設----- P11
- ◎ サムスン重工業、砕氷タンカー3隻を受注----- P12
- ◎ サムスン重工業の海外造船所を年内に決定----- P12
- ◎ 大宇造船海洋、20億ドルの受注が頓挫----- P13
- ◎ 大宇造船海洋、超大型LPG船を受注----- P14
- ◎ 大宇造船海洋、ポストICTと造船・ITの融合で協力----- P15
- ◎ 大宇造船海洋、世界初のFLNG上部構造物搭載に成功----- P16
- ◎ 第11回造船海洋の日記念式を開催----- P16
- ◎ LNG燃料船への政策支援が必要----- P17
- ◎ マリンテック2014が開催----- P18
- ◎ 慶尚南道固城の造船海洋産業特区変更計画を確定----- P19
- ◎ 海洋金融総合センターが発足----- P20
- ◎ 全羅南道、大仏産業団地のインフラ改善が必要----- P21

■ トピック記事

造船業界、長期不況に備えた協力が必要

9月11日、韓国企業評価は『Issue Report』で、海運業界が長期不況に陥っている中で造船分野が生き残るためには産業間、造船会社間の協力が重要であると強調した。現在、一部船種の新造船価格が上昇するなど市場回復の兆しが見られるものの、依然として回復の見通しが立たないため、造船業界は長期化する海運不況の中で新たな生存戦略を模索しなければならないという分析である。

造船会社の実績が改善されるためには、受注船価が高くなければならない。新造船価格は運賃の動きとつながっている。韓国企業評価は、運賃と船価の相関関係に関する主要論文を検討した結果、運賃の変化が新造船価格の変化に先行しており新造船価格の予測に活用できると発表した。海運運賃が約3～6ヶ月の期間において新造船価格に反映されるという分析だ。

海運指標が造船指標に先行するのは、船主のリスク負担と関連している。造船業では新造船の発注から引渡しまでおよそ1～2年かかるが、発注当時に予測した市場と引渡し後の市場の状況が異なる可能性があるため、船主は慎重に発注を決めることになる。このように海運指標から回復の兆しが見えたからといって、船主が直ちに新造船を発注することはないため、海運市場の変化が造船市場に反映されるまで時間差ができる。

韓国企業評価は、海運業に対して否定的な展望を維持した。長期不況に入っていると判断したためであるが、その理由として海運会社の対策を指摘している。最近需給バランスを取り始めているのは、老朽船の廃船増加の影響もあるが、係船や減速運航など海運会社による苦肉の策によるものでもある。したがって、海運市場が回復基調に入れば供給も急増し得るという見解である。

さらに、船舶の供給過剰により荷主中心の市場が形成されていることも不況長期化を引き起こしていると指摘した。海運会社の運賃引き上げへの努力が空振りしているのはそのためである。一部では船舶供給量の減少で今後1～2年以内に市況が回復すると予想しているが、係船や減速運航などで隠れていた潜在供給やエコシップの引渡し増加が市況改善の不確実性を高めている。

一方、韓国国内の造船業については肯定的に評価している。財務評価項目が悪化しているが、中核資機材の調達能力が優秀で、グローバル市場でのシェアが高いためである。韓国企業評価は、海運分野の長期不況の中で造船業界が競争力を維持するためには業界内の協力が欠かせないと強調した。市況が低迷している中で、営業および財務リスクが浮き彫りになっているが、韓国の造船産業は生産設備の面で7つの造船所が世界トップ10入り、海運産業も世界5位である。そのため長期不況に備えた生存戦略に取り組むことができれば、危機を迎えても世界的な競争力を維持できると評価した。

このように韓国の造船業は潜在的体力、可能性を秘めていることから、各種施策とともに復活できる余地がある。しかし、業界内の協力などがうまく展開されなければ空回りする可能性があるため、これからが正念場となる。

韓国の造船会社株式の時価総額、今年15兆ウォン蒸発

9月23日、韓国取引所の発表によると、現代重工業・サムスン重工業・大宇造船海洋・現代尾浦造船の前日の株価が年初と比べ平均35.9%下落した。今年に入ってから、上記4種目の時価総額の合計は、38兆2,903億ウォンから23兆3,255億ウォンに下がり、14兆9,648億ウォン減少している。

韓国の造船会社の株価が続落しているのは、外国人投資家の売り傾向が強まっているためである。今年に入ってから外国人の売り越し規模は、サムスン重工業が6,745億ウォン、現代重工業は4,621億ウォンである。

韓国の造船業が「受注減少→実績悪化→信用格下げ→資本調達費用の増加」という悪循環に陥っていることに対してモルガン・スタンレーは、来年、韓国の造船会社が再度低価格受注に乗り出した場合、最悪のシナリオが展開される可能性があると分析した。

また、モルガン・スタンレーは最近のレポートで、韓国の造船会社の受注減少問題に触れ、中国や日本など世界の手持工事量が着実に回復している反面、韓国だけが停滞していると指摘した。また、韓国の各造船会社が売り上げを維持しているが、手持工事量の減少分を挽回できるほど新規受注が活発ではないと強調した。

さらに、クラークソンのデータによると、韓国の造船会社の今年の新規受注額は約209億ドル(約21兆7,360億ウォン)で、前年同期比32%減少している。これは、中国(-9%)、日本(-29%)、世界(-19%)の新規受注減少率を大きく上回る数値である。モルガン・スタンレーは「来年の上半期まで受注鈍化が続くと、船価を引き下げてでも受注を確保しようとする可能性があり、そうなる場合、造船会社の収益性の悪化を招き最悪の状況に陥りかねない」と指摘した。

上記のようなサイクルは、造船業界ではいつも繰り返しているが、少なくとも船価が引き下がらない努力は必要である。

■ 主要ニュース

造船各社の信用格付けを格下げ

9月18日、韓国企業評価は、現代重工業の信用格付けを「AA+」から「AA」に、大宇造船海洋と韓進重工業を「AA-）」と「BBB+」からそれぞれ「A+」と「BBB」に格下げしたと発表した。

同機関は、現代重工業の格付けについて「世界トップレベルの事業能力を基盤に、事業評価項目も非常に優秀で全般的な財務評価項目も優秀であるものの、損益とキャッシュ・フローが低下傾向にある」と説明し、「船価の下落と工程の遅延などで大規模な赤字となり、悪化した受注環境を考慮すると、業績が安定するまで多少時間がかかると見られる」と付け加えた。ただし、「保有資産の価値は、対外信認度などを踏まえると優れた財務弾力性を維持している」と評価した。

また、同機関は、大宇造船海洋の格下げについて「財務評価項目は概ね優秀であるものの現金創出力に比べて借入負担が重くなり、営業収益性が低下する中で運転資本の負担などによる財務負担が増している」と説明した。加えて、「受注環境の悪化で損益およびキャッシュ・フローの改善には多少時間がかかると見られる」と評価した。

続いて、韓進重工業に対しては「建造設備への対応能力など事業評価項目は概ね良好だが、一部の項目は低下傾向にある」としながら「現金創出力に比べて重い借入負担など財務評価項目で多少弱い」と評価した。また、「競

争激化などによる受注環境の悪化で、大規模な赤字を記録するなど収益創出力が低下しており、造船部門における事業リスクが拡大するなど、しばらくは損益およびキャッシュ・フローの変動リスクが高いと見られる」として「保有資産を活用して財務構造を改善しなければならない」と指摘した。

2023年まで大陸棚でガス掘削探査

韓国の産業通商資源部(以下、産業部)が、国内の大陸棚でガス田を追加確保するための掘削事業を推進する。9月19日、産業部は第2回エネルギー委員会を開き、同内容を盛り込んだ『国内外の資源開発と新再生可能エネルギー分野における中長期基本計画』を発表した。

産業部は、大陸棚から経済性のある生産鉱区を確保、従来の施設を活用して関連事業を積極的に育成していく計画である。このため2023年まで鬱陵、西海、済州など3地域の大陸棚で最大9カ所の掘削・探査を行う。

同時に鬱陵堆積盆地に埋蔵されていると推定される固体エネルギー源であるガスハイドレートに関しては、最近のシミュレーション結果を踏まえて2015年に予定していた現場試験生産計画を延期する一方、6億2,000万トン規模の天然資源を開発するための研究開発(R&D)は続ける。また、大陸棚の鉱区開発のため大陸棚がある海域を精密探査することができる新規探査船の建造を検討、閉鎖された試錐孔は深海掘削船の性能テスト用に活用する。

海外の資源開発については、資源探査の段階では公企業が主導、開発と生産に入ってから民間企業の参加を活性化する。民間投資を促すため融資支援を拡大し、海外資源開発ファンドの投資リスク保証規模も2017年まで4兆ウォンに増やす計画である。また、シェールガス分野への進出を支援するために産業部が運営権事業を確保、民間投資者に投資リスク保証を優先的に支援していくことにした。

一方で、企業と大学で産学協力研究団を構成、企業が必要とする修士・博士級の高級専門人材を養成し、サウジアラビアのアブダビ石油大学と共同でグローバル専門家を育成していく方針である。

専門人材の育成とともに自国掘削鉱区での資源開発は必ずや発展に繋がる。

■ ニュース速報

現代重工業、LNG船3隻を受注

現代重工業は、サムスン重工業と大宇造船海洋との競争を勝ち抜き、アルジェリアからLNG船3隻の受注を確保した。

9月5日付のトレードウィンズによると、アルジェリアの国営石油会社Sonatrach社の海運子会社であるHyproc社は、LNG船発注プロジェクトの優先入札者として現代重工業を選択した。

Hyproc社は、Sonatrach社のLNG輸送のため15万5,000CBM級1隻と17万CBM級3隻(オプション1隻を含む)の発注を進めてきた。入札には韓国の造船大手3社と中国の滬東中華造船が参加したが、最終候補として現代重工業が選ばれ、早晩正式契約を結ぶ予定である。引渡しの時期は2017年初めで、総契約規模は6億ドルに上る。

当初、この件は2013年に発注が完了する予定だったが、今年の第1四半期まで期日が延期され、その後また下半期に延期された。発注もSonatrach社が発注元であるカタールのNakilat社とLNG・LPG輸送に関して協力することになったため、Nakilat社とHyproc社の共同発注が予想されたが、結局、Hyproc社の単独発注となった。

Hyproc社は現在、LNG船3隻とLPG船6隻を運用している。新造LNG船が引渡されれば、このうち3隻は解体の手順を踏むと見られる。1970年代に建造された3隻が解体の対象となると予想されている。

現代重工業、船舶塗装自動化で競争力向上

9月11日、現代重工業は船舶ブロックの下部を自動塗装できる塗装装置を開発し製造現場に投入したことを発表した。船舶ブロック下部の塗装作業を自動化したのは、造船業界では同社が世界初となる。

現代重工業の発表によると、これまで船舶ブロックの下部は作業者がブロックを仰ぐ姿勢で作業しなければならなかったため、作業効率や品質の向上

が困難だった。

同社が開発したこの装備は、事前に設定されたプログラム通り自動で動く4つの噴射口から塗料が噴射される仕組みとなっている。手作業に比べて塗膜の厚さが均一であるため塗装品質に優れており、塗料の使用量も20%ほど減らすことができるという。塗装に関する技術を専門的に研究している現代重工業塗装研究室で数年間の作業データを分析し生み出した「塗装施工条件最適化プログラム」のおかげで開発に至ることができた。

現代重工業は性能検証試験を経て、現在11台の自動塗装装備を現場に投入、1台当たり年間7千万ウォンのコスト削減効果を期待している。また、従来の手作業の際にかかった作業者の身体への負担を軽減することで筋骨格系疾患などを予防することができ、操作も簡単なことから不慣れな作業者でも高水準の作業成果を得ることができる。

同社の関係者は「自動塗装装備に対する国内特許も出願した」と述べ、「船舶の品質向上とコスト削減による受注競争力の向上にも大きく貢献すると期待している」と話した。

現代重工業、社長団人事を断行

現代重工業は9月15日付で、グループ企画室長兼現代重工業社長に権五甲(クォン・オガブ)現代オイルバンク社長を任命するなど社長団人事に踏み切った。

同グループは今回の人事に対して「グループ会社の経営を刷新し、危機を乗り越え、新たに跳躍していくという意志を反映したもの」と背景を説明、「社長団人事とともに、より効率的な経営体制を構築するために従来の現代重工業企画室をグループ企画室に改編した」と述べた。

新任の権五甲社長は1951年生まれで、韓国外国語大学を卒業後、1978年に現代重工業に入社した。その後、現代重工業の副社長を経て、2010年から現代オイルバンク社長として仕事に従事してきた。

一方、同社は、9月15日付の公示で、現代重工業の李載星(イ・ジェソン)

代表取締役会長が辞任し、金外鉉(キム・ウエヒョン)代表取締役社長の単独代表体制で運営することを発表した。李載星会長は代表取締役から相談役に退くことになった。代表取締役の任期が1年6ヶ月も残っている状況で発表された李会長の辞任は、現代重工業の相次ぐ危機に対する責任を取るための更迭であると解釈されている。

今後、現代重工業は、先月就任した崔吉善(チェ・ギルソン)造船海洋プラント部門総括会長と権五甲社長とのツートップ体制で危機に対処していくものと見られる。エンジニア出身で研究開発(R&D)の専門家である金外鉉社長は、次期株主総会が開かれるまで代表取締役社長職として現代重工業を公式的に代表する役割になると予想される。

現代重工業、VLGC2隻を受注

9月19日、トレードウィンズは、ノルウェーのAurora LPG社が現代重工業に対してオプション権を行使し、8万2,000CBM級のLPG船2隻を発注したことを報じた。

今年の1月末、現代重工業はVLGC2隻を1隻当たり7,600万ドルで2016年初めまで引き渡す条件でAurora社の発注を受けた。そして、Aurora社は4月にオプション権を行使して2隻を追加発注、このほどさらに2隻を発注した。

オプション分の船価は1隻当たり7,600万ドルで、市場相場の8,000万ドルより低い水準となっている。ちなみに最近、大宇造船海洋が受注したVLGC2隻は1隻当たり8,000万ドルである。Aurora社はさらに、現代重工業に対するオプション権2隻分を保有しており、行使の可能性が高いと思われる。

Aurora LPG社は、ノルウェーのAkerグループとアメリカのSundt社が設立した合弁会社で、VLGCの新造発注のために1億1千万～1億5千万ドル規模の資金確保に取り組んでいる。建造資金を確保してVLGC新造船を発注し、VLGC船隊を8～12隻まで拡大する計画である。同社はアメリカでのLPG生産増加が、LPG輸送量の増加へとつながると見ている。

現代重工業労組、ストライキ賛否投票を実施

現代重工業労組が20年ぶりのストライキに向けた準備を進めている。同労組は、9月17日の臨時代議員大会で、争議行為への決議と争議費用の策定案件が参加代議員の全会一致で成立したことを明らかにした。

これにより現代重工業労組は、23日から4日間、組合員約1万8,000人を対象に『争議行為賛否投票』を行う。また、そのため必要な予算8億3,200万ウォンも確保した。

現代重工業労組は争議行為賛否投票が賛成多数で議決されると期待する一方、20年ぶりのストライキによる組合員らの混乱を防ぐため、団体行動権行使に対する宣伝に取り組んでいる。

一方、両者の調停を検討していた中央労働委員会は、25日午後、現代重工業労使双方の代表団が参加する中で開かれた調停会議で『調整中止』を発表した。労使の立場の差が大きく、調停案をまとめるのは無理と判断したものである。したがって現代重工業労組は、組合員総会にて在籍組合員の50%以上の賛成を獲得すれば合法的な『ストライキ権』を確保することになる。

このような状況の中、現代重工業労組のチョン・ビョンモ委員長は24日に緊急記者会見を開き、権五甲(クォン・オガプ)現代重工業社長をはじめとする会社役員や管理者による組合員総会への介入・妨害が常識を越える深刻な状況に至っているとして、当初26日までに予定していた組合員総会の締め切りを無期限延長すると発表、「団体交渉の無期限中断、現場交渉委員の29日現場復帰」を宣言した。

現代尾浦造船、マルチガス運搬船を公開

現代尾浦造船は、9月9日から12日までドイツのハンブルクにて開催された『SMM2014』に参加、世界最高水準の技術力を披露して活発な営業活動を展開した。

今回の展示会で現代尾浦造船は、現代重工業と現代三湖重工業など5社および韓国の造船資機材メーカー約30社とともに『韓国館』を設置した。

特に現代尾浦造船は、LNG、LPG、エチレンなど、様々なガスを輸送できる3万トン級「マルチガス運搬船」をモデルシップとして展示し、世界の海運関係者の注目を集めた。

一方、今年で26回目を迎えたSMMは、ノル SHIPPING、ポシドニアとともに世界3大海事展として挙げられる。ハンブルクで開催された今回の展示会には67ヶ国から約2100社が参加した。

サムスン重工業、LNG-FSRU再気化機の国産化に成功

サムスン重工業がこれまで輸入に依存していた浮体式LNG貯蔵再ガス化施設(LNG-FSRU)の中核設備である再ガス化装置(Re-gasification vaporizer)の開発に成功した。LNG-FSRUは、海上にてLNGを天然ガスに気化し、陸上の需要先に直接供給することができる特殊船舶である。この船舶に装備される再ガス化装置はLNGを天然ガスに変換する中核装置であるが、これまで輸入に依存してきた。

9月23日、サムスン重工業は、韓国の資機材メーカー「SEWON CELLONTECH」と2012年から共同研究してきたLNG-FSRUの再ガス化装置の開発に成功、商品化の段階に入ったことを明らかにした。サムスン重工業は、2014年5月に試作品を完成、7月にはLNG-FSRU分野の主要船主会社の関係者らを招き、試作品の性能テストまで行った。

サムスン重工業の話によると、このほど共同開発に成功した再ガス化装置は、従来の輸入してきた製品より製作コストを2~3割削減できたという。また、従来の装置より騒音を低減、デザインや装置の大きさも改善された。また、国内で生産されるため、装置の運送や納品遵守、品質管理の面でも有利であるという。同社は、今後受注するLNG-FSRUから同装置を搭載する予定である。

また、このほど開発に成功した再ガス化技術は、陸上LNGプラント分野でも適用することができるため、サムスンエンジニアリングとの合併によるシナジー効果も期待されている。サムスンエンジニアリングは、エチレンプラント、空気分離施設、LNGターミナルなどの低温気化装置が必要なプラント工事を多数遂行した経験がある。

サムスン重工業の関係者は「再ガス化装置の独自開発を通じて安定的な装備供給が可能となり、価格競争力も確保できるようになった」と述べ、「輸入装置を代替できる韓国の資機材の発掘し、共同技術開発に取り組んでいきたい」と語った。

サムスン重工業、東南アジアに造船所を建設

9月29日、海外メディアのブルームバーグニュースは、サムスン重工業の全泰興(ジョン・テフン)CFOが、2017年まで東南アジアに1兆ウォンを投資して造船所を建設する計画を明らかにしたと報道した。10月1日、サムスン重工業は正式に「東南アジア地域における造船所設立の妥当性を検討しているが、具体的に決まったことはまだ何もない」と説明した。

9月28日に行われたブルームバーグとのインタビューで全泰興CFOは、バルク船、タンカー、中小型コンテナ船などの商船建造を担当する海外造船所を建設するために、インドネシア、ベトナム、マレーシアを対象に立地を検討していると語った。

サムスン重工業は、東南アジア地域に商船専門の造船所を建設する計画を1年前から検討してきた。しかし、最近、造船市況の低迷にサムスン重工業の実績不振が重なり、最終的な結論を出していない。同社が造船所の海外移転を検討する理由は、中国と競争するためである。中国との競合分野の生産拠点を東南アジアへ移すと、サムスン重工業の巨済造船所はガス船など付加価値の高い船舶と海洋プラントにのみ集中できるようになる。

韓国の造船会社は中国との競争で後れをとっている。中国が造船所を多数建設し、受注を確保するため低価格攻勢に出ているため、韓国の商船受注は徐々に減少している。

サムスン重工業は以上の点を考慮し、人件費の安い東南アジア地域に低価格・低付加価値の船舶を建造することができる別の造船所を建設しようとしているものと見られる。

サムスン重工業、砕氷タンカー3隻を受注

10月7日、サムスン重工業はヨーロッパの船社から砕氷タンカー3隻を約4億4,000万ドルで受注したことを明らかにした。

1隻当たりの船価は約1億4700万ドルである砕氷タンカーは、1隻1億ドル程度であるVLCCより1.5倍ほど高い。サムスン重工業は今年7月にも他のヨーロッパの船社から砕氷タンカー3隻を受注している。

このほど受注した船舶は長さ249m、幅34mの4万2000DWT級で、引き渡し後、ロシアのヤマル半島付近のノーブイポルト(Novy Port)油田で生産された原油をロシア北西部の不凍港であるムルマンスク(Murmansk)まで運送する予定となっている。

この船舶は、厚さ1.4mまでの氷を割りながら時速3.5ノットの速さで航海することが可能で、氷点下45度の酷寒にも耐えられるよう設計された。通常、極地での原油運送は、別の砕氷船が前方で氷を割りながら海路を開き、タンカーがその後ろに付いていく方式で行われてきたが、砕氷タンカーはこの2つの船舶をひとつに組み合わせた船舶である。また、現在まで国内の造船所が受注した砕氷商船の中では最高仕様となるArc-7を適用している。

サムスン重工業は2005年にロシアのソブコムフロット社から世界初の双方向砕氷タンカー3隻を受注、2009年まで3隻をすべて引き渡した。同社の関係者は「現在、LNG船と超大型コンテナ船、海洋プラットフォームなどの受注交渉が最終段階にある」と紹介し、「10月中にも追加の船舶受注が期待されている」と述べた。

サムスン重工業の海外造船所を年内に決定

サムスン重工業は10月12日、東南アジア造船所建設プロジェクトについてインドネシアのチレゴンが有力であるという韓国のメディアの報道を否定した。

10月7日、韓国のメディアは、サムスン重工業が推進している海外造船所の建設地としてインドネシアのチレゴンが検討されていると報じた。東南ア

ジア地域に建設予定の造船所の立地として、マレーシア・ベトナム・インドネシアを検討しているが、その中でもインドネシアのチレゴンが有力であるとの内容だった。チレゴンはインドネシアの首都ジャカルタから西に100kmほど離れた港町である。現在、45万㎡の敷地に港湾を建設する計画があり、スマトラ島につながる橋の建設も進められている。

しかし、10月12日、サムスン重工業の関係者はこの報道に対して「チレゴンは、考慮していない地域」と否定、「ベトナム、マレーシア、インドネシアの3ヶ国から選定しようとしている」と説明した。

同社は、2017年まで、バルク船、タンカー、中小型コンテナ船などの一般商船の建造を専門とする造船所を東南アジア地域に建設する方針である。そうすると、中国との商船競争においてコスト競争力を確保できると見られる。韓進重工業のスービック造船所(フィリピン)のように人件費削減などの面で有利になるためである。

サムスン重工業の全泰興(ジョン・テフン)経営支援室長(CFO・副社長)は、最近のインタビューで「長期的には海洋石油ガスプロジェクトに対する需要が増加すると見られるため、巨済造船所は海洋および付加価値の高い船舶の建造に集中できる環境を整えたい」と説明し、「東南アジア造船所の建設計画は早ければ年内に最終決定すると予想している」と述べた。

サムスン重工業は、10月1日の公示で「(東南アジア地域への造船所建設推進のための)妥当性を検討しているが、具体的に確定したものはない」と発表した。

大宇造船海洋、20億ドルの受注が頓挫

9月5日、大宇造船海洋はアメリカの発注元と交渉を進めてきた大規模海上プラントの受注について、契約諸条件をめぐり合意に至ることができなかったとして交渉中止を公示した。

このほど決裂した交渉は、2012年8月からアメリカのExcelerate Energy社と話し合った最大8隻のLNG-FSRUに関するものである。長さ294m、幅46m、貯蔵用量17万3,400m³のこの船舶は、1日で8億m³のガスを供給するこ

とが可能で、従来のLNG船としての役割も果せるよう建造される予定だった。1隻当たりの船価が2億5,000万ドルから2億8,000万ドル水準であるため、総契約規模は20億ドルを超えると予想されていた。

Excelerate Energy社は、LNG-FSRUの新造発注のために2012年から大宇造船海洋と交渉を進めてきた。2013年には、サウジアラビアのフジャイラ(Fujairah)が推進するLNGプロジェクトに投入するLNG-FSRUの供給者として選ばれたことから第1号船の発注が予想されていた。

一部の報道では、大宇造船海洋の交渉決裂の背景にはシェールガスの開発があると分析している。技術の発展とともに採掘費用が低下、経済性が確保されたことからアメリカを中心にシェールガスブームが巻き起こっており、その影響で海上プラント市場が勢いを失っているということである。

一方、今回の受注交渉中止により大宇造船海洋の年間受注目標達成はさらに難しくなった。同社の今年の受注実績は「ヤマルプロジェクト」と関連する砕氷LNG船10隻など約58億ドル。145億ドルに上る受注目標の40%を達成している。

大宇造船海洋、超大型LPG船を受注

9月16日、大宇造船海洋が中国のチャイナピース(China Peace)社から8万4,000m³級の超大型LPG船(VLGC)2隻を受注した。

今回の発注はオプション行使によるもので、1隻当たりの船舶価格は約8,000万ドル水準である。当該船舶は長さ226m、幅36.6mで、大宇造船海洋の玉浦造船所で建造、2017年中に引き渡される予定となっている。

VLGCは、世界のLPG輸送の70%程度を占めている船舶で、アジアとアメリカを中心に発注量が増加している。環境規制の強化や原油高によるLPG需要の増加、それに伴う運賃上昇が発注拡大の背景とされている。大宇造船海洋は、今回の契約を含めて今年12隻のVLGC受注を確保した。

一方、15日に開かれた契約式には、ソン・マンホ大宇造船労組委員長が参加し注目を集めた。先月、賃金・団体交渉を終え、労使とも海外受注に本腰

を入れ、協力する姿をクライアント側にアピールした。同社は今年まで24年連続無紛争で交渉を終わらせている。

高載浩(コ・ジェホ)社長は「労使が協力して世界最高品質の船舶を適期に引き渡し、クライアントの信頼に応えたい」と述べた。ソン・マンホ委員長は「闘争一辺倒だった1980~90年代と今では時代が変わった。互いに協力し、それを対外的にアピールして信頼度を向上させることが会社と労組が共存・発展できる方向であると思う」と語った。

大宇造船海洋、ポスコICTと造船・ITの融合で協力

9月22日、大宇造船海洋とポスコICTは、造船産業とIT技術を融合した『船舶建造用統合生産管理システム』を開発し、韓国メーカーと競合しない国家の中小型造船所を対象に、市場進出することを発表した。

ポスコICTは、大宇造船海洋が保有する世界最高水準の造船技術を適用した統合生産管理システムを中小型造船所に合わせて単純化・軽量化して、韓国国内はもちろん、海外の中小型造船所に適用する事業を共同推進していく計画である。両社は、ポスコICT社屋にて事業協力のためのMOU(了解覚書)を締結、2015年初めまでパッケージ開発を完了し、本格的な事業を推進する計画である。

造船所の統合生産管理システムを活用すると、船舶を建造するための設計、製作、進水、引渡しに至る全過程を統合的に管理することができる。現在まで統合生産管理システムは、投資余力のある大手の造船会社が個別開発して適用していた。しかし、今回のパッケージ開発によって、今まで生産システムの導入が難しかった中小型造船所にも適用できる一方、韓国企業の船舶生産技術がIT技術と融合して海外進出できる基盤を整えることになった。

ポスコICTの関係者は「今回の協力で、産業とIT技術の融合による創造的ビジネスを創出するための基盤が整った。今後も様々な分野の企業と協力して事業領域を拡大していきたい」と述べた。

大宇造船海洋、世界初のFLNG上部構造物搭載に成功

世界初のFLNGとなるマレーシアのペトロナスFLNGが、最初の上部構造物(Topsides Module)搭載を皮切りに岸壁工事を開始した。

大宇造船海洋は、2012年3月に受注したFLNGの最初の上部構造物搭載記念式典を玉浦造船所のG岸壁で9月22日に開催した。当該FLNGは、大宇造船とテクニップ社のコンソーシアムが2012年3月に、マレーシアの国営石油会社であるペトロナスから受注したものである。長さ365m、幅60m、高さ33m規模で、年間最大120万トンの液化天然ガスを生産することができる設計となっている。

この日、搭載に成功した電気計装設備は、海底で生産された天然ガスを精製するための上部構造物の電力供給および電気システム制御機能を担当する。重量は約2,000トンで、大宇造船海洋が保有する3,600トン級海上クレーンを利用して無事、船上に搭載した。

今年4月に進水式を終えたペトロナスFLNGは、上部構造物全体の重量だけで約4万トンに上る。今後、22の上部構造物を工程に合わせて適時搭載した後、試運転および命名式を経て、2015年9月頃、現地への設置のため出航する予定となっている。

ペトロナスFLNGは、2016年の第1四半期からマレーシアのサラワク州北西部海域に位置するカノウィットフィールドの天然ガス生産現場に投入される計画である。初のガス生産に成功すれば、世界初のFLNGという象徴的な記録を残すことになるかと大宇造船海洋の関係者は伝えた。現在、世界各国ではLNG関連市場の需要が増加傾向にあり、FLNGを利用した海底天然ガス開発が本格化している。

第11回造船海洋の日記念式を開催

9月18日、産業通商資源部(以下、産業部)は、「第11回造船海洋の日記念式」を開催し、造船・海洋プラント産業に対する政府の支援政策推進の意志を明らかにした。

同日、朴清遠(パク・チョンウォン)産業部産業政策室長は激励のことばを通じて「政府の政策をもって造船海洋プラント産業を後押しする」と述べ、「造船海洋プラント産業が再跳躍できるよう造船海洋関係者らが力を合わせて取り組んでほしい」と協力を呼び掛けた。

今後、産業部は、ガス公社のLNG運搬船新規発注を通じて中核機資材の遂行実績を確保する方針である。また、海洋プラントエンジニアリング部門を強化するための政策も推進すると発表した。同時に中小造船所の生産性向上のためのスマート造船所構築と特化した船型の開発支援政策も予定通りに推進していく計画である。

業界では、大中小造船所が共存共栄のため協力することにした。小型造船業界は、去年の造船海洋の日記念式において『造船海洋プラント協力システム整備協約』を締結、その後、大中小造船所の共存共栄のために努力してきた。当該協約の締結により、大手造船所は今年、特許提供説明会や溶接・工法・ロボットなどの生産技術支援セミナーを開催、今後も共存共栄のための努力を続けていくことにした。

政府は、造船受注1,000万トンを突破した日(1997年9月15日)を記念し、毎年9月15日を『造船の日』に制定、2004年から記念式典を開催した。そして、2011年からは『造船海洋の日』に変更して記念式典を開催している。

LNG燃料船への政策支援が必要

9月18日、釜山で開催された「第8回世界海洋フォーラム」において、仁川港湾公社の金春善(キム・チュンソン)社長をはじめとする韓国の海洋グリーン技術分野の専門家らがLNG燃料船の導入に対する政府の政策的・制度的関心や支援の必要性を訴えた。

今年で8回目となる世界海洋フォーラムは、海洋分野における世界的な碩学や専門家を招聘、海洋に関する世界的な懸案に焦点を合わせ、未来の中核産業としての価値やビジョンを共有する権威ある国際学術フォーラムである。

仁川港湾公社(IPA)の金春善社長は、同日、フォーラムの「グリーン技術アジェンダセッション」で『LNG燃料船の現状と発展方案』というタイトルで

テーマ発表を行い、船舶の推進剤としてのLNGの特性を強調した。現在のLNG燃料船は、従来のディーゼル燃料船に比べて建造費用が8%~10%程度高いが、燃料コストが約30%安いなど十分な経済性を備え、政策的にも低炭素グリーン成長に適したエコ燃料であることから、今後、成長する可能性が非常に高い産業であると述べた。

金社長は「LNG燃料船は、国際海事機関(IMO)の船舶温室ガス排出規制基準が強化されても環境基準を満たす船種として注目されている」と述べ、「石油系の燃料船とは違い、事故が発生しても広範な海洋汚染のリスクがないという点も長所である」と説明した。また現在、世界的に49隻のLNG燃料船が運航、新規に61隻が建造中であるが、アジアにおいては、韓国1隻、中国2隻と、たった3隻しか導入されていない状況を指摘、「LNG燃料船の導入活性化のために国レベルのロードマップをまとめ、関連インフラの構築を推進すべき」と強調した。

同フォーラムでは、金社長に続いて『韓国のLNG使用と戦略』（韓国ガス公社イ・サンギョ首席研究員）、『ガス燃料LNG運送』（マランガス スタブロス社長）、『燃料としてのLNGの展望と規制』（DNV-GL 首席検査官）などのテーマで発表が行われ、海洋を含む様々な分野でエコな動力源としてのLNG(液化天然ガス)の戦略的価値と関連産業の成長への可能性に注目が集まった。

マリンテック2014が開催

9月29日、今年で5回目となる「2014国際造船海洋産業展」が昌原コンベンションセンターで開催された。

開幕式には、慶尚南道知事や慶尚南道議会の議長、昌原市長、巨済市長および大宇造船海洋、サムスン重工業、STX造船海洋、城東造船海洋、SPP造船など、大手造船会社役員や造船・海洋プラント資機材メーカー関係者、関連団体の代表、海外バイヤーなどが大勢参加した。

今回の産業展は10月2日までの4日間、国内外の造船海洋企業が参加して先進技術をアピールする場となった。参加企業の実質的なビジネスを創出するための輸出商談会や韓国の造船海洋産業の競争力を強化するための造船海洋

分野の様々なカンファレンスも開催された。

産業展の初日には、第2回「韓国・ギリシャ造船協力会議」が開催され、ギリシャから外務省次官補や駐韓ギリシャ大使、船舶資機材輸出協会会長など約40人が参加して両国の造船、海運、資機材産業間の協力方案について議論した。

また、30日には、ギリシャをはじめとする各国の船主会社及び世界的なバイヤーと参加企業との1対1の輸出商談会や新たに注目されているLNGバンカリングに関する海上浮遊式LNGバンカリングシステムカンファレンスや造船海洋ICT融合カンファレンス、2014東南圏風力カンファレンスなどの造船海洋発展のためのカンファレンス、参加企業の技術発表会も同時に開催された。

洪準杓(ホン・ジュンピョ)慶尚南道知事は開幕式のあいさつで「世界的な造船市況の低迷が続く中、世界各国の造船海洋企業が参加して開催された国際造船海洋産業展が、参加企業の海外販路開拓の一助となることを祈願する」と述べ、「韓国の造船海洋産業最大の集積地・中心地である慶尚南道で国際造船海洋産業展が開催されたことに歓迎する」と語った。

慶尚南道固城の造船海洋産業特区変更計画を確定

9月29日、中小企業庁所管の地域特化発展特区委員会で、固城(コソン)造船海洋産業特区の変更計画案が原案の通り可決され特区変更計画が確定した。

慶尚南道の発表によると、固城造船海洋産業特区変更計画案は、当初、2007年から2015年までとなっていた事業期間を2018年まで延長し、面積は265万㎡から388万㎡に123万㎡拡大するもので、地区別に増加される面積は内山地区が22万7,000㎡、壯佐地区が100万4,000㎡となっている。

特区計画変更案では、単純労働集約的な中小型船舶の建造および資機材生産から高付加価値海洋プラント生産設備を追加、特区期間を2015年終了から2018年までと3年延長し、名称を固城造船産業特区から固城造船海洋産業特区へと変更、共有水面の埋立および占使用で特区面積を合計1,232,464㎡拡張することになっている。

この計画により海洋プラント設備の生産空間を確保することで、中小造船企業の海洋プラント産業への転換、地域経済の活性化だけでなく国の経済発展にも貢献することになると期待している。

洪準杓(ホン・ジュンピョ)道知事は、選挙公約として造船海洋産業特区育成推進を表明しており、海洋プラント関連事業を慶尚南道の未来50年戦略事業として選定、産業育成のため取り組んでいる。これを受けて慶尚南道では、固城造船海洋産業特区を付加価値の高い海洋プラント産業特区へと切り替える特区変更承認を得るために総力を挙げてきた。

慶尚南道の朴日東(パク・イルトン)造船海洋プラント課長は「10月初めに中小企業庁の特区計画変更案が確定告示されれば、来年8月まで慶尚南道産業団地計画審議委員会から一般産業団地変更計画の承認を得て、2018年末には竣工する計画である」と述べた。

海洋金融総合センターが発足

9月29日、総合的な海洋金融を支援する海洋金融総合センターが釜山国際金融センター(BIFC)で公式的に発足した。韓国輸出入銀行・韓国貿易保険公社・韓国産業銀行は、同日、本格的な海洋金融業務を開始したことを明らかにした。

海洋金融総合センターは、昨年8月27日に政府が設立計画を発表してから国会・釜山市・業界などの協議を経て発足に至った。同センターは、韓国輸出入銀行、韓国貿易保険公社、韓国産業銀行の海洋金融組職を移転し専門人材を集めてスタートした。今後は国内造船および海洋プラント、海運、海洋資機材などに関する総合的な海洋金融業務を行う予定である。また、今年中に人員をおよそ100人まで増やし、組織を3本部7部体制に拡大していく計画である。初代センター長としては、崔城永(チェ・ソンヨン)輸出入銀行副頭取が就任した。

同センターは3機関が参加する「海洋金融協議会」を設置して共同金融支援など実効性のある協力方案を進めていくという。特に「ワンストップ相談センター」を運営することで顧客に対する便宜を図るなど3機関によるシナジー効果を最大化していく方針である。

崔城永・初代センター長は、「3つの移転機関の豊かな海洋金融経験とクリエイティブなチャレンジ精神をもとに、海洋金融を大幅に拡大させるだけでなく、釜山を海洋金融ハブとして成長させていくための礎になりたい」と述べた。一方、同センターは、10月27日にセンター開所式および「総合海洋金融拡大方案」をテーマに開所記念セミナーを開催する予定である。

全羅南道、大仏産業団地のインフラ改善が必要

10月1日、全羅南道の造船海洋産業発展のために、一般産業団地として造成された大仏国家産団を『特化産業団地』に育成する必要があるという報告が発表された。

木浦大学の産学協力団が10月1日に全羅南道に報告した『全南造船海洋産業育成総合計画の研究用役』によると、「大仏国家産業団地の造成当時、特化産業団地ではなく一般産業団地として企画されたためインフラが足りない」と分析、「造船海洋業種が集積された大仏産業団地を特化産業団地として育成し、インフラを改善すべきである」と主張している。

同産学協力団は、大仏産業団地の敷地が産業施設を中心に構成され、企業のビジネス活動に必要な施設が絶対的に不足、派遣人材および外国人の技術者が増えているにも関わらず、国際ビジネスを支援する施設や外国人のための生活基盤が皆無であると指摘した。

そのため、大仏産業団地の質的成長のために同産学協力団は、「霊岩郡三湖邑と大仏産業団地を統合する都市空間システムの改編が必要であり、人材養成および雇用創出支援、高級専門人材の生活基盤の整備が必要」と強調した。

また、「石油化学やバルク船などの特化船種と、グリーン資機材の開発および事業化の推進が必要であり、製品企画、技術開発、営業力向上のための努力も欠かせない」と指摘した。

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第42号:平成26年11月

■ トピック記事

- ◎ 第3四半期までの海外プラント受注は430億ドル----- P2
- ◎ 海洋金融総合センター、初の金融支援----- P3

■ 主要ニュース

- ◎ 特許庁、知財権強化対策を発表----- P4
- ◎ 2014国際海洋プラント展示会開催----- P5

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、造船3社の営業組織を統合----- P6
- ◎ 現代重工業労組、18年ぶりのストを決議----- P7
- ◎ 現代重工業、LNG船受注を確定----- P7
- ◎ 現代重工業、第3四半期も大規模赤字を計上----- P8
- ◎ 現代重工業、FSRUを受注----- P9
- ◎ 現代尾浦造船の業績改善は来年下半年----- P9
- ◎ サムスン重工業、LNG船3隻を受注----- P10
- ◎ サムスン重工業、第3四半期の業績を発表----- P11
- ◎ サムスン重工業、造船所危険管理評価で2年連続A獲得----- P11
- ◎ サムスン重工業、サムスンエンジニアリングとの合併案を承認----- P12
- ◎ サムスン・大宇、ガス公社のLNG船を受注----- P13
- ◎ 大宇造船海洋、モザンビークのFLNG基本設計を受注----- P14
- ◎ 大宇造船海洋、コンテナ船を受注----- P14
- ◎ 大宇造船海洋、VLCC 2隻を受注----- P15
- ◎ STX造船海洋、LR1タンカー2隻を受注----- P16
- ◎ 韓進重工業、来年の業績改善に期待----- P16
- ◎ 韓進重工業、バルク船2隻を受注----- P17

■ トピック記事

第3四半期までの海外プラント受注は430億ドル

産業通商資源部は、今年第3四半期までの海外プラント受注額が前年同期比(462億ドル)7%減少した430億ドルであったことを発表した。

発電、石油・ガス(Oil&Gas)など陸上プラントの受注は、前年同期(303億ドル)比30.4%増の395億ドルだったが、海洋プラントの受注は国際石油資本(Oil Major)の海洋部門に対する投資縮小で78%減少した34.5億ドルに止まった。

産業通商資源部は、中東市場の不安やヨーロッパ市場の海洋プラント発注減少など厳しい状況を耐えきったと評価した。特に、これまで新興市場への進出拡大に取り組んだ結果、アフリカでの受注が69.2億ドルと過去最高値を記録したことは大きな成果であると強調した。

第3四半期までの海外プラント受注を地域別に見ると、中東、アフリカ、米州地域は、大型の石油・ガス、発電プロジェクト受注の好調によって前年同期に比べ上昇した。一方、ヨーロッパとアジア地域は、海洋プラントの発注減少や石油化学、産業施設プロジェクトの減少傾向が第3四半期まで続いたため受注が減少した。

設備別には、大型の精油プラントプロジェクトを連続受注したことで石油・ガス(Oil&Gas)の受注が全体の60%を占め、過去最高記録を更新した。海洋プラントを含むその他の設備は前年同期に比べて減少し、全体的な受注減少へとつながった。

産業通商資源部は、上半期まで続いたプラント受注の増加傾向にもかかわらず、世界景気の鈍化や国際原油価格の低迷で海洋プラントなど主要設備の発注回復の見込みが不透明であるため、今年の受注額は前年度水準に止まると予想した。しかし、第4四半期にも新興市場の発電プラントなど受注する可能性が高いプロジェクトが多数あるため、年末まで受注支援に総力を挙げる方針である。特に、アフリカ、中南米など新興国との産業協力を維持し、主要発注元の招請事業も推進することにした。また、プラント資機材・エンジニアリング技術分野における競争力を確保するための研究開発投資も強化していく計画である。

産業通商資源部も中期的な政策を打ち立て産業界を支援しているが、正念場はこれからである。

海洋金融総合センター、初の金融支援

9月末、釜山で発足した海洋金融総合センターが初の金融支援を行うことを発表した。

10月15日、韓国輸出入銀行は、現代重工業と総額6億8,000万ドル規模のコンテナ船8隻を発注・契約したギリシャのオーシャンバルクコンテナ(Oceanbulk Container)社に1億7,000万ドルの船舶金融を提供することを明らかにした。

今回の支援は、9月29日に釜山BIFCにて開所した海洋金融総合センターが共同支援を実施した初の事例となる。輸出入銀行や貿易保険公社、産業銀行など海洋金融組職と人材が集まった釜山海洋金融総合センターで、各機関が力を合わせて初の支援に漕ぎ着いた。

輸出入銀行と外資系商業銀行は、それぞれ1億7,000万ドルと1億4,000万ドルの船舶金融を提供、貿易保険公社も1億7,000万ドルを支援する予定となっている。現代重工業が受注した8隻のコンテナ船は蔚山造船所で建造され、来年1月から順次オーシャンバルクに引渡される。また、今回の船舶輸出の外貨手取率は84%で、輸出効果が非常に大きいと言われている。

韓国輸出入銀行の関係者は「受注量の減少や中国・日本との競争激化などにより国内の造船会社が苦境に立たされているだけに、今後、海洋金融総合センターは船舶の受注を支援するため先を見据えた金融支援を実施していきたい」と述べた。

今後も実績が積み上がれば、より安定した金融支援が実施できるようになる。

■ 主要ニュース

特許庁、知財権強化対策を発表

韓国特許庁が不況に苦しむ造船業界を支援するため造船海洋分野の特許競争力強化支援対策を発表した。韓国の造船業界は、中国の急成長や日本の円安などの影響を受け、最近、受注量が大幅に減少、大手造船会社の営業利益が急落するなど苦戦を強いられている。

韓国の造船海洋分野の危機を乗り越えるため、特許庁では、大手造船会社、中小資機材メーカーのみならず大学など教育機関の特許競争力を強化するための総合支援計画をまとめた。特に、今回の総合支援計画は各業界の水準に合わせたプログラムを提供するという点で注目されている。

まず、大手造船会社の場合、中核・独自技術の特許を創出するよう誘導し、研究開発した技術を高品質特許として保護できるよう支援していく方針である。そのため特許庁は、造船海洋分野における『国家特許戦略ビジョン構築事業』を推進、今後造船海洋分野において集中的に研究開発する10大有望技術を選び、知識財産(IP)戦略技術ロードマップを構築して今年の年末まで提供する。

また、今年は造船海洋分野における17の政府R&D課題を対象に特許動向調査および特許戦略支援事業を提供、来年にはさらに拡大し、研究開発段階から知的財産権を中心に戦略を樹立・運営できるよう支援していくことになる。

同時に造船海洋分野を担当する特許審査官が直接研究開発現場を訪問、現場で必要とされる特許相談・教育を提供する。高度な特許の出願に対しては、発明者と審査官が審査に関する意見を事前に交換できる『予備審査』制度を適用して正確な審査および迅速な権利化を図っていく。また、特許の審査過程において優秀な技術と判断された場合、より強い権利が確保できるよう事前に審査官が修正する方向を提示する『ポジティブ審査サービス』を拡大・提供していく。同時に、特許審査の正確度を高めるため、特許審査官以外に民間の技術専門家も審査に参加させる『特許審査クラウドソーシング(Crowd Sourcing)』を活用した特許協力活動も強化していく方針である。

特許に対する力量不足で苦戦している中小造船所および資機材メーカーの場合、特許創出のための基盤を整えられるよう支援していくことにした。経

験不足により社内で知識財産分野を担当する組織を設置することが難しい中小造船会社を対象に特許庁の専門家が相談・諮問に対応、今後、特許庁の『IPスター企業育成事業』への参加を呼び掛け、特許経営をサポートする計画である。

金栄敏(キム・ヨンミン)特許庁長は、「今回の総合支援計画を通じて韓国の造船海洋業界が未来の中核・独自技術に対する技術的優位を占めることができるよう支援していきたい」と語った。

このように特許競争力を強化するためには政府の支援が必須である。今後の成果に期待したい。

2014国際海洋プラント展示会開催

海洋プラント資機材の国産化率向上や事業化支援のために2012年から開催されている国際海洋プラント展示会(Offshore Korea 2014)が、11月12日から14日まで釜山BEXCOで開催された。

同展示会は、産業通商資源部・海洋水産部・釜山広域市の主催、釜山造船海洋資機材工業協同組合・BEXCO・KOTRA・KIMEXグループ・韓国造船海洋プラント協会などが主管しており、海洋プラント分野の技術カンファレンスやKOTRA輸出商談会などが同時に開催された。

展示会は2012年、27ヶ国の400社が参加し777ブースを設置したのに比べ、今年は30ヶ国の約500社により1300ブースが設けられた。

主要参加企業は現代重工業、大宇造船海洋、MHWirth(Aker Solutions)、National Oilwell Varco(NOV)、HALLIBURTON、FMC Technologies、Wartsila、Kongsberg、Atlas Copco、Alfa Lavalなど世界的な資機材・設備メーカーが参加した。また、イギリス、ノルウェー、デンマーク、シンガポール、スウェーデン、フィンランドの6ヶ国が大規模で各国のブースを設けた。

ともに開催された技術カンファレンスは、大手造船所、資源開発会社、船級、大学、研究所、業界などからの専門家26人で構成されたカンファレンス

諮問委員会が準備したものだ。3日連続で基調演説やパネルディスカッション、13のセッションでおよそ60のテーマ発表が行われた。また、国際石油資本(Oil Major)の関係者や造船所の専門家らが急変する海洋プラント市場やシェールガスが関連産業に及ぼす影響などについて多角的な分析を行った。

一方、KOTRAは主要発注元、造船所、E&P、EPC、装備メーカーなど厳選した約100社が参加する輸出商談会を開催した。今後、その成果がどのように表れるか関心が高まる場所である。

■ ニュース速報

現代重工業、造船3社の営業組織を統合

先日、役員262名のうち81名のリストラ(31%)に踏み切るなど強力な組織改編を行った現代重工業グループが、今回は組織の統廃合および縮小作業にとりかかる。10月22日、現代重工業は、船舶営業を強化するため現代三湖重工業と現代尾浦造船を含むグループ内造船3社の営業組織を統合した「船舶営業本部」を発足すると発表した。

権五甲(クオン・オガブ)社長が直接率いる企画室は人員を大幅に削減、機能を統合した。企画室はそれぞれ、企画・財務・人事・コミュニケーション・倫理経営・遵法経営・資産運営の7つの事業本部に再編した。今後、企業体質を改善し、競争力を確保するため企画・調整を行う。海外法人および支社に対する統廃合にも動き出す。現在、グループ内造船3社は、海外に25の法人と21の支社など46の海外組織を運営しているが、その内、事業成果の低い法人および支社を統合して効率化を図る。海外駐在員の数も大幅に減らし、必要な人員は短期派遣で補うことにした。国内支社も同じくグループの支社を活用して統合運営していく。

一方、新たに生まれる組織もある。同社は職員の提言を項目別に分けて分析、改善する課題を見つける部署として「制度改善専門担当チーム」を新設することにした。職員の意見は電子メールのみならず現場からも直接聞いて改善事項を取りまとめている。また、改善事項に対する迅速な意思決定のため社長室の隣にチームを設置することにした。

現代重工業は収益の創出が難しい限界事業に対する事業調整、工程および

作業環境改善のための生産現場の革新なども継続的に進めていく方針である。

現代重工業労組、18年ぶりのストを決議

現代重工業労組は結局ストライキを選択した。大幅な改革を実施している現代重工業としては最悪の状況と言える。10月22日、現代重工業労組は組合員が参加する争議行為賛否投票を行った結果、全組合員1万7,906人のうちの1万313人が投票(57.6%)、賛成率97.1%でストライキ案が可決したと発表した。

現代重工業労組は争議行為の可決で18年ぶりの争議権を確保したことから、今後開かれる賃金団体交渉において労組が主導権を握ると見られる。しかし、労組は直ちにストライキを開始するのではなく、これまで中断されてきた会社側との交渉を再開すると宣言した。

業界では、現代重工業労組がストライキ案の可決を武器に会社側を圧迫しながら賃金引き上げや通常賃金拡大など労組側の要求案を主張していくと予想しているが労使双方の意見の隔たりが大きいいため合意に至ることは難しいとされている。

現代重工業、LNG船受注を確定

10月20日、現代重工業と日本の伊藤忠商事は、アルジェリアの国営エネルギー企業Sonatrach社の海運子会社であるHyproc社からLNG船2隻およびオプション1隻を受注したことを明らかにした。4社は10月9日にアルジェリア現地にて新造船建造契約を締結、14日に契約締結記念式を行った。

Hyproc社はSonatrach社の液化天然ガス(LNG)を輸送するため15万5,000CBM級1隻と17万CBM級2隻の発注を推進してきた。現代重工業は伊藤忠商事とペアを組み受注を確定した。現代重工業が受注したLNG船は、17万CBM級のガス焚きディーゼル電気推進(DFDE)システムを搭載する最新の船舶である。引渡し時期は2016年末から2017年上半年期までを予定している。

伊藤忠商事は、アルジェリアの独立から2年が過ぎた1964年からアルジェ

リアに進出、石油・ガス・化学プラント工事や石油・ガス田の開発に参加してきた。また、SonatrachとHyprocが運営しているLNG船3隻を共同で保有し、発注会社と緊密な関係を維持している。

現代重工業、第3四半期も大規模赤字を計上

現代重工業が造船とプラント分野の工事損失引当金や工程遅延などにより第3四半期の営業赤字が約2兆ウォンに上ったことを明らかにした。10月30日、同社が公示した第3四半期の売上高は2兆4,040億ウォン、営業損失は1兆9,346億ウォン、当期純損失は1兆4,606億ウォンである。

売上高は前四半期に比べ3.2%減少し、営業利益と当期純利益は赤字幅が拡大した。造船部門における低価受注の割合の拡大や、世界景気の長期低迷による電気・電子および建設装備部門での販売不振が売上減少に影響を与えた。

現代尾浦造船と現代三湖重工業を含む造船部門では、半潜水型掘削装置や5万トン級の石油化学製品運搬船など建造経験が少ない特殊船舶、高仕様の船舶に対する作業期間の延長による工事損失引当金4,642億ウォンを含む1兆1,459億ウォンの営業損失が発生した。

海洋部門では、発注元との契約変更(change order)により価格を3億1,000万ドル増額することに合意したことから、売上高は1兆2,041億ウォンと前四半期比3,537億ウォン増加したものの、営業損失は103億ウォンに上った。

現代重工業の関係者は「全事業部門に渡る予測可能な損失要因をすべて反映することで市場の不確実性を取り除き、信頼を回復するきっかけとなることを望む」と述べ、「経営陣の刷新により全分野に渡る改革作業が進められているだけに、第4四半期には黒字に転じるはず」と説明した。同社はこの日、第4四半期には約500億ウォンの営業利益が生まれる見込みであると発表した。

現代重工業は先日、組織改編を行い7つの事業本部体制を維持したが、成果の出ない事業本部の廃止・海外法人支社の統合など組織の効率化を図っていく方針を打ち出している。

現代重工業、FSRUを受注

現代重工業がノルウェーのホーグLNG(Hoegh LNG)社が発注する5隻目のFSRUを受注した。ホーグLNG社は今後5年以内に最大12隻のFSRUを発注することを表明しているが、すでに発注した4隻の傭船契約をすべて締結したことから追加発注に乗り出したものと見られる。

11月3日、ホーグLNG社は3隻目のFSRUをエジプトのEgyptian Natural Gas Holding(Egas)に5年間、4隻目のFSRUをコロンビアのSociedad Portuaria El Cayao(SPEC)に最大20年間傭船する契約も締結した。

この度の発注は、ホーグLNG社が現代重工業に対して確保していたオプションを行使する形で行われた。新造するFSRUは、従来の施設より再ガス化能力を強化しており、2017年上半期に引渡される予定となっている。

現代重工業は、ホーグLNG社から4隻のFSRUを受注してすでに2隻を引渡しており、今月末に3隻目のFSRUを引渡す予定となっている。また、ホーグLNG社が追加発注の意思を強く表明していることから現代重工業が追加受注する可能性が高いと思われる。

現代尾浦造船の業績改善は来年下半期

10月31日、ウリ投資証券は現代尾浦造船の業績改善は来年の下半期から可能になると見通した。

ウリ投資証券は、現代尾浦造船が第3四半期に大規模な引当金を計上し、今後利益が改善されると思われるが、来年度売上の6割が収益性の低い船舶からのものであるため、来年の下半期から業績が有意義に改善する見込みだと発表した。

また、現代尾浦造船が第3四半期に過去最大の赤字となったのは、2013年まで受注した船舶のほとんどが低価格受注だったためであり、本質的な収益創出能力に対する市場の懸念を招いていると指摘した。中小型船部門において強い競争力を持っているとは言い難いとの指摘である。

受注不振も続いているため業績改善は難航すると見られる。今年、現代尾浦造船は16億ドルの受注に止まっているが、主力船種であるPC船の発注が減少しているため、今後の受注もあまり期待できない状況である。ウリ投資証券は、近頃北米地域からコンデンセートの輸出とともに原油を輸出する可能性が高まっているため、船主側がPC船の発注に踏み出せないでいると指摘した。

受注不振とともに船種の多角化戦略によって受注した新たな船種(大型PCTC、エチレン運搬船など)も赤字となり、現代尾浦造船は積極的に動けず、しばらくはこのまま受注不振が続くと見られる。

サムスン重工業、LNG船3隻を受注

10月13日、サムスン重工業がアジアの船社から液化天然ガス(LNG)運搬船3隻を6,640億ウォンで受注したことを明らかにした。

同LNG船は二元燃料(Dual Fuel)エンジンを搭載したため、従来のLNG船よりも運航効率が良く、排気ガスの排出量も削減できる最新のエコシップである。このほど受注したLNG船は17万4,000CBM級で2018年に引渡され、アメリカから輸出されるシェールガスをアジアまで運送することになる。

アメリカのシェールガス輸出プロジェクトは、サビンパス(Sabine Pass)・キャメロン(Cameron)・フリーポート(Freeport)・コーブポイント(Cove Point)プロジェクトなどがアメリカ連邦エネルギー規制委員会(FERC)の輸出承認を得ており、各プロジェクトのLNG運送に必要な船舶は約90隻に上ると見込まれる。そのうちの約60隻ははまだ発注が行われていないため、当分の間、LNG船の発注が続くと見られる。

また、輸出承認を受けた4つのプロジェクト以外にも14のシェールガスプロジェクトがFERCに認可を申し込んでおり、オーストラリアやモザンビーク、タンザニアなど東アフリカ地域のLNG開発も活発である。

サムスン重工業の関係者は「アメリカ、オーストラリア、東アフリカなどからのLNG輸出が拡大し、年間30隻以上のLNG船発注があると予想される」と述べた。同社は今回の受注を含めて10月現在約65億ドルの受注実績を

上げている。これは今年の受注目標である150億ドルの43%水準である。

サムスン重工業、第3四半期の業績を発表

10月20日、サムスン重工業が第3四半期の業績を公示した。売上高は3兆2,635億ウォン、営業利益1,815億ウォンで営業利益率が5.6%、当期純利益は1,723億ウォンである。

サムスン重工業の第3四半期の営業利益は前四半期に比べ減少したが、前年同期の営業利益率5.8%と大差はなかった。第2四半期の業績には一部ではあるが、海洋プロジェクト工事費の追加精算(Change Order)など一過性の要因が反映されたことから、業績悪化ではなく業績の正常化であると同社は説明した。

サムスン重工業は、今年第1四半期に3625億ウォンの営業赤字を出したが、第2四半期には2,623億ウォンの黒字となり、第3四半期にも黒字を維持している。

同社の関係者は、「第2四半期に続き第3四半期にも営業利益率が5%を超えるなど業績が回復し、第3四半期までの累計営業利益(813億ウォン)が黒字に転じた。累計税引前利益も1,442億ウォンで、当初公示した年間目標2,000億ウォンを超えられる見通しである」と述べた。

サムスン重工業、造船所危険管理評価で2年連続A獲得

10月19日、サムスン重工業がイギリスの海上保険会社から世界で最も安全な造船所であると評価された。同社は、イギリスの海上保険各社が加盟しているJHC(Joint Hull Committee)が実施する造船所危険管理評価(JH143 Survey)で業界初の2年連続Aランクであったと発表した。

今回の評価でAランクを獲得した造船所は、サムスン重工業とドイツのマイヤー・ヴェルフト(Meyer Werft)など3ヶ所に過ぎず、2回連続Aランクはサムスン重工業が初めてである。JHCはイギリスの海上保険会社らによって

1910年に設立されて以来100年以上活動している団体で、世界各国の保険業界からその権威を認められている。

JHCは、2003年に世界各国の造船所で火災やクレーン転覆事故などが相次いで発生したことから造船所の危険管理評価を定期的に行い、保険料率を算定するための参考資料として活用してきた。造船所危険管理評価は、非常時の対応・火災鎮圧能力・安全規定や手続きなど13の評価項目で構成されている。造船所の安全・品質管理システムに対する点検や厳しい現場調査を経て格付けをしている。

サムスン重工業が獲得したAランクはトップレベルであり『危険度が極めて低く、これ以上安全について改善できない状態』を意味する。同社の安全管理システムと職員の高い安全意識を保険業界が認めたと言える。同社は、2001年に造船業界では初めて労働安全衛生に対する国際認証であるOHSAS 18001を取得、2009年からは作業者が同僚の安全を共に守る先進安全管理システムであるBBS+制度を導入している。

サムスン重工業の関係者は「2回連続Aランクということは、世界の保険業界から『サムスン重工業は世界で一番安全な造船所』であると認められたもの」と強調、「今後とも安全管理にさらに取り組んでいきたい」と述べた。

サムスン重工業、サムスンエンジニアリングとの合併案を承認

サムスン重工業とサムスンエンジニアリングの合併案が臨時株主総会で可決された。

10月27日、サムスン重工業は臨時株主総会を開き、サムスンエンジニアリングとの合併、取締役および監事の選任、定款の一部変更などの案件を承認したと公示した。同時にサムスンエンジニアリングも本社にて臨時株主総会を開き、合併決議案を可決した。国民年金が株価下落を理由に合併反対意見を出したものの、他の株主らの賛成により合併案が通過した。

合併予定日は12月1日、子株の上場は同月15日に行われる。株式買取請求権は11月17日まで行使することができる。合併の割合は、1対2.36でサムスン重工業が子株を発行し、サムスンエンジニアリングの株式1株当たりサム

スン重工業の株式2.36株をサムスンエンジニアリング株主に交付する形で合併が実施される。

一方、この日サムスン重工業では、朴重欽(パク・ジュンフム)サムスンエンジニアリング代表取締役社長と全泰興(ジョン・テフン)サムスン重工業経営支援室長(副社長)を社内取締役、サムスンエンジニアリングの社外取締役だった張志鍾(チャン・ジジョン)漢南大学副総長と金泳世(キム・ヨンセ)延世大学経済学部教授を社外取締役として新たに任命する案も可決された。

両社の合併が完了すると、サムスン重工業は、年間売上25兆ウォン規模の超大型総合プラント企業として新たに生まれ変わることになる。

サムスン・大宇、ガス公社のLNG船を受注

10月24日、韓国ガス公社がシェールガス輸送のための17万4,000CBM級LNG専用船6隻に対する入札を行った結果、SK海運、大韓海運、現代LNG海運がそれぞれ2隻ずつ落札した。それにより、SK海運とコンソーシアムを構成したサムスン重工業が2隻、大韓海運、現代LNG海運と手を組んだ大宇造船海洋が4隻のLNG船を建造することになった。

サムスン重工業は、SK海運が韓国型LNG貨物倉であるKC-1を搭載するLNG船2隻を落札したことから、初めて韓国型のLNG船を建造することになる。大宇造船海洋は、従来の貨物倉方式であるメンブレン方式(マークⅢ)のLNG船を建造する。船価は1隻当たり約2億ドル、総額は12億ドルである。

10月2日に契約履行能力評価をパスしたHライン海運、現代LNG海運、SK海運、大韓海運、パンオーシャン、現代グロービス、KSS海運など7つの海運会社が競り合った今回の入札は、最低価落札方式で行われた。特に、LNG専用船市場への参入を狙う現代グロービス、KSS海運などが強力な候補として予想されたが、結局、既存の海運会社に軍配があがった。

一方、韓国ガス公社は落札者として選ばれたSK海運、大韓海運、現代LNG海運と今年の年末まで長期傭船契約を締結し、金融・建造契約などを完了させる計画だという。大宇造船海洋が建造するマークⅢタイプのLNG船4隻は2017年5月末まで、サムスン重工業のKC-1搭載LNG船2隻は2017年

9月末まで引渡される予定である。

大宇造船海洋、モザンビークのFLNG基本設計を受注

現代重工業をはじめとする韓国の造船大手3社が、モザンビークのFLNGプロジェクトに対する基本設計(FEED)契約を締結し本格的な受注競争に乗り出した。

10月27日、海外メディアは大宇造船海洋とアメリカのEPC会社であるKBRによるコンソーシアムがイタリアのエネルギー企業であるEni社とLNG-FPSO(FLNG)のFEED契約を締結したと報じた。

アフリカ東部モザンビーク海域のCSD(Coral South Development)プロジェクトに投入される今回のFLNG入札では、現代重工業・サイペム(Saipem)コンソーシアム、サムスン重工業・テクニップ(Technip)コンソーシアムもFEED契約を締結した。

通常、発注会社は入札を行い一つのコンソーシアムとFEED契約を締結、協議過程において問題がない以上、同コンソーシアムと本契約を締結する。しかし、今回の入札では、発注会社であるEni社が『造船大手3社』すべてとFEED契約を締結したことから、今後、激しい受注競争が繰り広げられると見られる。

大宇造船海洋とコンソーシアムを構成したKBRは、2015年4月までFEED契約を完了させ、1カ月後にEni社とEPCIC(設計、調達、建設、設置、試運転)契約を締結することを目指している。大宇造船海洋の関係者は「基本設計の受注がEPC受注につながるという保障はない」としながらも「造船会社がFLNGの基本設計作業に参加するということは、大宇造船海洋のFLNG技術力が認められたということだ」と述べた。

大宇造船海洋、コンテナ船を受注

10月30日、大宇造船海洋がヨーロッパの船主からコンテナ船3隻を受注し

たことを公示した。

契約総額は4,901億ウォンで、引渡し時期は2017年2月15日となっている。今回の契約に関する具体的な内容は公開されていないが、1隻当たりの契約金額は約1億5,500万ドル水準であると見られる。

今年8月、サムスン重工業がスコルピオグループ(Scorpio Group)から受注した1万9,000TEU級コンテナ船が1隻当たり1億5,300万ドルだったことから、大宇造船海洋が受注したコンテナ船は1万8,000~1万9,000TEU級と推定されている。

今回の契約が非公開で行われたことから実際に運営する海運会社はMSC(Mediterranean Shipping Company S.A.)ではないかと予想されている。昨年、香港のHKAMを通じて1万8,000TEU級3隻を大宇造船海洋に発注したMSCは、同年、中国のBocomを通じて1万8,400TEU級3隻を発注している。

ある業界の関係者は「これまでMSCは、中国の金融圏または他の海運会社を通じて船舶を発注し、それを傭船する形で超大型船舶を確保してきたため、今回も船舶発注の背後にMSCがあるとの見方がある」と述べ、「OOCL、MOLも今年中に1万8,000TEU級以上の船舶発注を進めていことから韓国の造船業界による追加受注が期待されている」と説明した。

大宇造船海洋、VLCC 2隻を受注

大宇造船海洋が32万DWT級VLCC2隻を受注した。11月7日、トレードウィンズはノルウェーのThe Anders Wilhelmsen(Awilhelmsen)グループとアメリカのWilbur Rossが大宇造船海洋に32万DWT級のVLCCを2隻発注したと報じた。

2隻の船舶は2016年末と2017年初めに引渡すことが条件で、1隻当たり9,700万ドルで発注した。受注先はWilbur Rossが率いるTransportation Recovery Fund(TRF)とAwilhelmsenが50対50の割合で出資・設立したAwilco Eco Tankers社である。同社は今年初めにも韓進重工業のスービック造船所に同級のVLCCを2隻発注している。

Awilco Eco Tankersがスービック造船所に発注したVLCCは、1隻当たり9,700万ドルであると知られている。当時、韓国の造船所に比べて1隻当たり700~800万ドルほど低い船価であると言われていたが、半年が過ぎたところで大宇造船海洋がそれと同じ船価で受注したのである。これに対してトレードウィンズは、大宇造船海洋が受注を確保するため攻撃的な作戦を取っていると報道した。

STX造船海洋、LR1タンカー2隻を受注

10月17日、トレードウィンズはギリシャのPleiades Shipping Agents社がSTX造船海洋にLR1タンカー2隻を1隻4,600万ドルで発注したと報じた。引渡しの時期は2016年末とされている。

Pleiades Shipping社はこの発注報道に対して公式表明をしておらず、一部のブローカーは交渉の初期段階に過ぎないとも伝えている。発注が確定した場合、Pleiades Shipping社は昨年4月と5月にSTX造船海洋から引渡された5万DWT級PC船2隻に続き、新造PC船4隻を確保することになる。

一方、STX造船海洋は鎮海造船所で中小型船、固城造船所で大型船を建造する体制を確立するため事業再編を行っている。敷地の狭い釜山造船所は売却し、鎮海と固城に集中するという方針である。固城造船所は現在1万TEU級のコンテナ船を建造しているが、1万8,000TEU級の受注も受け入れる計画である。

韓進重工業、来年の業績改善に期待

韓進重工業の造船部門が4年ぶりに黒字転換すると予想されていることから、来年から徐々に業績が改善すると期待されている。

10月27日、SK証券は韓進重工業の業績が2015年から徐々に改善し、流動性リスクも減少すると見通した。同社によると、これまで赤字幅の大きかった影島造船所が、2013年に受注したバルク船建造に取りかかり始めたことから固定費率が減少し、赤字減少が予想される。スービック造船所の場合、低

価格で受注した部分が売上に反映されるため収益性の回復が困難とみられるが、建造量の増加や生産性の改善により今年に比べて収益性が改善すると見込まれる。

また、韓進重工業が来年、造船部門において1兆3,224億ウォンの売上高と212億ウォンの営業利益を上げると見通した。今年の1兆1,692億ウォンの売上高および455億ウォンの赤字予想に比べ業績が大幅に改善されるという分析である。韓進重工業全体においては、今年の売上高が2兆6,347億ウォン、営業利益が222億ウォンと予想されるが、来年には売上高が2兆8,097億ウォン、営業利益が886億ウォンになると予想した。

韓進重工業にとって足かせとなった流動性リスクも徐々に減少すると思われる。SK証券は、韓進重工業の社債残額が4,700億ウォンであるのに対し、3,000億ウォンの現金保有高と土地売却資金1,900億ウォンが第4四半期に入る予定であることなど、来年まで社債償還のための資金は十分であると判断した。今後、仁川北港敷地の土地や東ソウルターミナルの開発によって流動性を確保し、財務構造を改善していくと説明した。

韓進重工業、バルク船2隻を受注

11月4日、韓進重工業の影島造船所はヨーロッパの船主から18万トン級のバルク船2隻、韓国の防衛事業庁から高速艇1隻を受注したことを明らかにした。

18万トン級のバルク船は、長さ292m、幅45mであり、15ノットで航行できる最新船型の船舶である。エコ設計やエネルギー低減装置によって燃費を従来の船舶に比べて20%以上高めたエコシップである。同船舶は影島造船所で建造され2016年末に引渡される予定となっている。

韓進重工業の関係者は「今回のバルク船受注は、過去に契約した船主会社が同様の船舶を発注、建造された船舶に満足し追加契約を希望したケースであり、今後、同じ船舶を連続で建造することによる収益の増大も期待できる」とコメントした。

今回の受注で韓進重工業の影島造船所は、昨年に特殊船を含めて15隻、今

年に18万トン級バルク船2隻と世界初のLNGバンカリング船の受注に成功した。さらにこのほど3隻の発注を受け2016年下半期までの手持ち工事量を確保した。

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第43号:平成26年12月

■ トピック記事

- ◎ 深刻な中小造船所の受注減少----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 海洋金融ハブ「海洋金融総合センター」が開所----- P3
- ◎ 韓中FTA妥結後、釜山市が中国の資機材メーカーを投資誘致----- P4

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、成果主義の年俸制を導入----- P5
- ◎ 現代重工業、世界最大のコンテナ船完工----- P6
- ◎ 現代重工業、20年ぶりのストライキ----- P6
- ◎ 現代重工業、VLGC 1隻を受注----- P7
- ◎ 現代重工業、昇進率を上げ組織転換を図る----- P8
- ◎ 現代重工業労組、現代尾浦造船労組を非難----- P8
- ◎ サムスン重工業、FPU・プラットフォームなど受注確定----- P9
- ◎ サムスン重工業、サムスンエンジニアリングとの合併断念----- P10
- ◎ 大宇造船海洋、世界初のLPG推進LPG船を開発----- P11
- ◎ 大宇造船海洋、LNG船を受注----- P12
- ◎ 大宇造船海洋、信用格付け下落----- P12
- ◎ 韓進重工業、耐氷コンテナ船を受注----- P13
- ◎ 釜山大学、2万5,000TEU級コンテナ船開発を推進----- P14
- ◎ 蔚山のエンジニアリング業界が造船海洋設計会社を設立----- P15
- ◎ 韓国海洋水産開発院、2015年海運展望セミナー開催----- P16

■ トピック記事

深刻な中小造船所の受注減少

韓国の中小造船会社の受注減少が深刻化している。主力船種の発注減少や日本の造船会社の躍進がその原因として挙げられる。

韓国輸出入銀行の海外経済研究所が発表したレポート『中小造船産業の2014年度第3四半期動向』によると、国内中小造船会社の受注実績は第3四半期まで131万CGTと集計された。前年同期比30.2%減少している。特に第3四半期には7隻の受注に留まった。

レポートでは、受注減少の原因として主力船種の発注減少や日本の造船所の躍進を挙げている。昨年は主力船種であるPC船市場の好調によりPC船の受注が多かったが、今年は市場の冷え込みで受注が急減している。バルク船においては、円安により日本の造船所が価格競争力を取り戻して受注を獲得したことが韓国の中小造船会社の受注減少へとつながったとしている。

今年の第3四半期までのバルク船発注は897万CGT、アフラマックス級以下のタンカー発注は303万CGTと前年同期比それぞれ18.3%、39.3%減少した。減少傾向は第3四半期に入ってさらに深刻化し、バルク船は第2四半期に比べ59.2%、中小型タンカーは25.1%減少している。中小造船会社の主力船種がバルク船と中小型タンカーであることから受注が急減した。

一方、中小造船会社の受注額は前年同期比5.9%減少した24.8億ドルと集計された。新造船価格の上昇により受注額の減少幅が小幅にとどまったのである。また、手持工事量には大きな変動はなかった。中小造船会社の9月末の手持工事量は439万CGTで第2四半期末とほぼ同じ水準だった。受注が急減したにも係わらず手持工事量が減少しなかったのは建造実績が悪化したためである。第3四半期までの累積引渡し量は前年同期比48.7%減少した221万DWTと集計された。

同レポートでは、市況が非常に悪化しているため第4四半期にも受注の改善はあまり期待できないとしている。第4四半期には穀物シーズンがあるためある程度の回復は予想されるものの、船腹量の過剰が深刻な水準でもあることから大幅な改善を期待するのは難しいと予想している。

現在韓国では、労務関係の規制や法令が今後改正されることで話題になっている。中小造船会社の場合も社内で労使交渉が円滑に進むことが少なくないため、その意味でも業況は厳しくなっていく。

■ 主要ニュース

海洋金融ハブ「海洋金融総合センター」が開所

11月10日、韓国輸出入銀行、韓国貿易保険公社、韓国産業銀行は、釜山国際金融センターにて『海洋金融総合センター』の開所式を行ったことを発表した。開所式には、政官界・金融機関および経済界の関係者など約150人が参加した。

同センターは、造船・海洋プラント・海運・資機材など総合的な海洋金融共同支援のため韓国輸出入銀行、韓国貿易保険公社、韓国産業銀行などの海洋金融組職や専門家77人で構成、今年9月29日に釜山国際金融センターにて業務を開始した。

同センターは3つの参加機関による協議体である『海洋金融協議会』や顧客サービス向上のための『ワンストップ相談センター』を運営することで機関同士の連携を強化、海洋金融ハブとしてのシナジー効果を拡大していく計画である。

この日の開所式は、記念あいさつ・祝辞、テープカット、センター視察の順で行われた。韓国輸出入銀行の李徳勲(イ・ドクフン)頭取は、記念あいさつで「従来の船舶・海洋プラント・海運金融に加えて、港湾・物流・海洋サービスなどまで業務領域を広げ、センターが名実共に総合海洋金融支援機関へと跳躍することに貢献していきたい」と述べた。

一方、同センターはこの日の午後、釜山市内のホテルで『海洋金融総合センター開所記念セミナー』を開催した。セミナーには、釜山市をはじめ学界、研究機関、造船・海運業界および海洋水産開発院、釜山港湾発展委員会など関連機関の関係者約100人が参加、造船・海運業界の現状やセンターの金融支援策をめぐり様々な議論を行った。ただ、センターの運営が軌道に乗るかどうかは造船・海洋プラント業界の市場動向にもかかわってくるため、今後の動向は引き続き注目される。

韓中FTA妥結後、釜山市が中国の資機材メーカーを投資誘致

韓中自由貿易協定(FTA)妥結後はじめて、中国の有名船舶部品メーカーが合弁企業を立ち上げ韓国に進出する。11月28日、釜山市は中国上海のホテルにて、船舶部品であるバルブスピンドル専門メーカーである南京のHD VALVE社と釜山の地元企業チング社が共同で2,000万ドル規模を投資する了解覚書(MOU)を締結したことを明らかにした。

(株)チングとHD VALVE社は釜山に新たな法人(仮称：チング&HD)を設立し、釜山市江西区美音部品素材外国人投資地域内の2万8,173㎡の敷地に工場を建設する予定である。中国最大の海運会社COSCOグループの子会社であるHD VALVE社は、中国における船舶用中速エンジンバルブ市場の約70%を占めるほどの技術力・量産能力を保有し、バルブスピンドルなどの主力生産品を中心に中国のディーゼルエンジンバルブ市場をリードしている企業である。

釜山市の「Pre-World Class モデル事業」の対象企業として選ばれた(株)チングは、30年間船舶の構成部分品を生産しており、特に低速エンジンバルブスピンドル分野においてその技術力を認められている釜山企業である。「Pre-World Class モデル事業」とは、世界的な成長潜在力を持っている地域の有望企業を地方自治体が直接見つけ出し集中支援する事業である。

美音外国人投資地域に建てられる新工場は、韓国内での需要が増えている低速エンジン・中速エンジンバルブスピンドルの生産・供給に集中する計画である。中長期的に韓国製品の輸出割合が高く、造船市場が急成長している中国とのFTA締結による効果が期待できる。また、製品供給のための輸出拠点型工場として活用される見通しだ。

今回の事業で両社は生産活動において釜山地域の企業との連携・協力を強化し、工場設立にともなう新たな雇用の創出など地域経済に貢献することが期待されている。また、今後韓中FTAによりこういった中国の船舶部品メーカーの進出が増えていく可能性がある。

■ ニュース速報

現代重工業、成果主義の年俸制を導入

最近、役員が3割をリストラするなど大々的な組織改編に踏み切った現代重工業が11月10日、成果主義の年俸制を導入することを発表した。同社の年俸制の特徴は、成果による賃金の差を拡大し、最大70%までの格差が生じることである。

現代重工業はこれまで産業の特性を考慮、個人評価によって一部で多少の差はあったものの協力や和を重視する組織文化をつくるため年功制を維持してきたが、今回の改編で組織・個人評価によって実質的な差が出るように変更した。

同社は今回の成果年俸制導入の背景について「これまで特定の事業本部が赤字を出しても他の事業本部が黒字となれば同じくインセンティブを受け取ることができたが、新たな賃金制度は各本部の成果に徹底した競争システムを取り入れたもの」と説明した。また、「社長室直属の制度改善チームで職員の意見をまとめた結果、多くの職員が仕事のできる人とそうでない人に対して給与に差をつけてほしいと要求する声が強かった」と述べた。

現代重工業は、企画室、人事関連部署を中心に営業利益、受注、売上、安全などを指標とする各事業本部の評価基準を新たに設定した。また、各事業本部が短期的な成果のみにとらわれないよう、3～5年間を総合的に評価し長期成果給与を支給する方案も検討することにした。今回の年俸制導入により個人・組織の評価によって年俸が変わるだけに、従来よりも客観的で正確な評価が行われ、組織にもさらなる活力が創出されることを期待している。

同社は、10日から全職員を対象とする説明会を開催し、今年は役員や課長級以上の職員を対象に導入、来年には全職員にまで拡大していくとしている。職員に対する給与は±30%(最大60%)にして、役員(±35%)とは差を置くことにした。現代重工業はこの年俸制を現代尾浦造船、現代三湖重工業にも導入、今後、全系列会社まで拡大していく計画である。

現代重工業、世界最大のコンテナ船完工

現代重工業が世界最大級のコンテナ船を建造した。11月18日、同社は蔚山本社にて崔吉善(チェ・ギルソン)会長やチャイナ SHIPPING グループ(CSG)の許立英(Xu LiRong)会長など関係者約150人が参加する中、当該コンテナ船の命名式を行った。

CSCLグローブ号と名付けられたこの船舶は、長さ400メートル、幅58.6メートル、高さ30.5メートルで、20フィートのコンテナ1万9千個を一気に運ぶことができる。この船舶は昨年5月、現代重工業がチャイナ SHIPPING コンテナライン社から受注した同級コンテナ船5隻のうち1隻目の船舶で、運航スピードや環境に合わせて燃料を自動調節する電子制御式エンジン(MEエンジン)を搭載し、1TEU当たりの燃料消費率が1万TEU級コンテナ船よりも20%程度改善された。

現代重工業は2005年に世界ではじめて1万TEU級コンテナ船を受注して以来、これまで世界でもっとも多い約80隻の1万TEU級以上のコンテナ船を引渡し、超大型コンテナ船市場をリードしている。

同社の関係者は「最近海運業界が燃料費や運航費用を削減するため、2万TEU級以上の超大型コンテナ船の発注を検討している」と述べ、「長期に渡り蓄積してきたコンテナ船建造技術や設計能力を基に積極的に受注していく方針である」と表明した。

現代重工業、20年ぶりのストライキ

11月27日、現代重工業の労働組合が4時間という時間制限付きながら20年ぶりにストライキを決行した。

同社労組はこの日、蔚山本社にて4時間の時限ストライキを実施した。労組側は今回のストに参加した人を6,000~7,000人と推算、今後、スト参加者がさらに増えるとしている。一方、会社側は3,000人余りがストに参加したと見ている。

権五甲(クォン・オガブ)現代重工業社長は、時限スト前日の26日に「会社

側が厳しい経営状況の中で通常賃金の100%(株式で支給)+300万ウォンの激励金支給という賃金交渉の修正案を提示、それ以上の賃金引き上げはできないが、今後大きく利益が出ればその分を補償する」との要請文を社員らに手渡した。

労使は賃上げ幅をめぐって今年の6月から6ヶ月間50回を越える交渉を続けてきたが、未だ合意できていない。さらに、労組は12月4日に行われた2度目の時限ストに続き17日には7時間の時限ストに入ると宣言した。

会社側はすでに実施された2回の時限ストによる生産への影響は非常に少ないものの一部の工程が遅延した部分に関しては、ストに参加した組合員に対して法的責任を問う方針である。

現代重工業の関係者は「厳しい経営環境を考慮して最善の方案を提示した。今後、交渉が円満に解決することを望む」と述べた。

現代重工業、VLGC 1隻を受注

現代重工業が香港の海運会社からVLGCを受注した。11月28日、海外メディアは現代重工業が香港のユニーク SHIPPING(Unique Shipping)社から8万4,000CBM級のLPG船2隻(オプション1隻を含む)を受注したと報じた。

具体的な内容は公開されていないが、業界では船価を7,950万ドル程度であると予想している。船舶の引渡し時期は2016年末となっており、同型船1隻に対するオプション契約が含まれていることから追加受注も期待されている。

最近の発注が2017年引渡し予定であることに比べ同契約の引渡し時期が早いのは、Aurora LPG社が放棄したVLGC2隻のオプション権をユニーク SHIPPING社が引き受けたためである。

ユニーク SHIPPINGは久しぶりに韓国の造船所へ新造船を発注した。現代重工業が建造して2006年に引渡しした8万2,000CBM級のBerge Ningbo号とBerge Nantong号以来、9年ぶりとなる。

現代重工業、昇進率を上げ組織転換を図る

現代重工業は今年10月、グループ全役員の31%を削減する改革に踏み切ったことに続き、12月7日、年末の職員人事も早期に行った。これらの措置は、来年の事業目標を順調に達成し、今年の第2-3四半期にかけて約3兆ウォンの営業損失を出した不振を早めに挽回するための体制整備の一環である。

同社は、今回の人事で代理・課長への昇進率をそれぞれ20%向上させ、特別昇進の割合を昨年の8%から10%以上に引き上げた。特別昇進年限も従来の年限より1年引き下げた。さらに、これまで実施しなかった生産職の特別昇進も新設し、今回初めて27人がその対象者となった。

同社は、これらの改革は激しいグローバル競争から勝ち残るために組織文化を刷新し、優秀な人材を積極果敢に抜擢し中核人材として育成していくための方策であると説明した。

それと共に従来の本部長体制は短期的な成果にとられる傾向があると判断、各事業部門の責任経営を強化するために本部長の肩書きを「代表」に変更した。それにより今後、各事業本部代表は組織に対する実質的な権限や責任のある事業の推進、コスト競争力の強化、組織文化の改善などに取り組み、従来の部門長は副本部長として専決権の多くを譲り受け、一般業務を行うことになる。

現代重工業グループは、役員のリストラとともにグループ内の造船3社(現代重工業、現代尾浦造船、現代三湖重工業)の営業組織を統合するなど部署を432部から406部まで減らした。来年からは全職員を対象に成果主義年俸制度を取り入れるなど果敢な改革を進めている。

現代重工業労組、現代尾浦造船労組を非難

12月5日、現代重工業グループの系列会社である現代尾浦造船労組が会社側から提示された賃金交渉案を受け入れたことで現代重工業労組は窮地に追い込まれた。

現代重工業の労組関係者は、現代尾浦造船の労組に対して「生存権の問題

を商品券20万ウォンで売り渡した」と主張、「何もせず現代重工業のストライキによる利益を享受しようとしている」と強く非難した。

現代尾浦造船の労使は、11月6日に第1次暫定合意に達したものの賛否投票で否決となり再交渉を進めていた。その後、労使は第2次暫定合意案として、組合員に少しでも多くの利益が与えられるよう激励金として支給する株式を削減、無争議18年を記念して20万ウォン相当の商品券を追加支給することにした。12月3日、現代尾浦造船労使は、基本給3万7,000ウォン引上げ(昇給分を含む)、激励金として通常賃金の100%(株式)+300万ウォン支給、無争議妥結記念商品券(20万ウォン相当)支給で暫定合意した。インセンティブは支給基準にしたがって年末に支給することにした。

この案に対して12月5日に賛否投票を行った結果、同社の全組合員2,913人中96.5%に当たる2,812人が投票に参加、1,658人が賛成(59%)して可決した。

サムスン重工業、FPU・プラットフォームなど受注確定

サムスン重工業が浮遊式生産設備(FPU)と海上プラットフォームの海洋プラント2基を受注した。受注金額は2基を合わせて7億ドルに上ると見られる。

同社は、シェル(Royal Dutch Shell)社が発注するFPUの下部構造物(Hull)1基に対する設計作業に入っており、近々契約を締結する予定となっている。契約締結よりも早く設計に取り掛かったのは、サムスン重工業が昨年4月にシェルとFPUの下部構造に対する10年間の長期供給独占契約を締結したためである。

このほど受注したFPUは長期供給契約による第1号船となる。この設備は基本設計で資材の投入量などを算出してから受注価格を決めて契約が行われる。同社は2009年にシェルとFLNGに対する長期供給契約を結んでおり、昨年はFPUの下部構造に対する長期供給契約も締結するなどシェルとの緊密な協力関係を維持している。

また、来年には2009年に締結したFLNG長期供給契約による後続プロジェクトの発注も行われる見込みである。シェルが開発に参加しているオーストラリア北西部海上のブラウズ(Browes)ガス田に必要なFLNG発注が迫ってい

るためである。

一方、サムスン重工業はアメリカ地域の石油会社が発注する海上プラットフォーム製造プロジェクトの優先交渉権者として指定され、事実上受注を目前に控えている。同社は今年10月末に発注元と受注金額を含めた契約諸条件において合意した。11月初めにはサムスン重工業の設計担当者らが発注元のエンジニアとともに設計作業に取り掛かっており、11月中旬以降、正式契約を締結すると見られる。

サムスン重工業、サムスンエンジニアリングとの合併断念

サムスン重工業が総合プラント企業を目指し推進していたサムスンエンジニアリングとの合併案が振り出しに戻った。両社は11月17日まで合併に反対する株主らが行った株式買取請求権の規模が、合併契約に盛り込まれていた制限を超えたため合併契約を断念すると発表した。

サムスングループが系列会社の合併に失敗したのは今回が初めてである。両社の発表によると、11月17日まで株式買取請求を受け付けた結果、株主らが請求権の行使を表明した株式が両社合わせて総額1兆6,299億ウォンに上った。国民年金をはじめとする機関投資家や個人株主の一部が買取請求権を行使した。サムスン重工業に対する株式買取請求総額は9,235億ウォンで当初の制限額の9,500億ウォンには及ばなかったが、サムスンエンジニアリングの方は7,063億ウォンで制限額の4,100億ウォンを大幅に上回った。

両社は、過度な株式買取請求負担を抱えたまま合併を進めると、合併後の財務状況を悪化させ、結果的に株主らに損害を与える恐れがあると判断、株式買取請求権行使で明らかになった市場や株主らの反対意見を尊重し、それを謙虚に受け止めるとした。

これまでサムスン重工業は、合併後、R&Dセンターを設立して関連専門家やサムスンエンジニアリングの技術者を集め海洋部門における設計能力を向上させるという計画を立てていた。しかし、合併しないとなると設計(Engineering)、調達(Procurement)、建設(Construction)を統括するEPC企業という目標も不透明なものになる。

同社の関係者は、海洋プラント分野におけるグローバル競争力を確保し市場への影響力を拡大するためにもサムスンエンジニアリングとの協業を続け、今後の合併の再推進は、市場の状況や株主らの意見を見ながら慎重に考慮し計画を見直していきたいと表明した。

大宇造船海洋、世界初のLPG推進LPG船を開発

11月11日、大宇造船海洋は総合エンジニアリング子会社のDSECがLPGを燃料とするエコ・高効率LPG運搬船の開発に成功したと発表した。

大宇造船海洋は、DSECなど4社と今年3月から開発してきたLPG推進船舶に対するDNV GLの基本承認を獲得したという。基本承認とは船舶基礎設計の適合性を検証するもので、確定しなければ当該船種の受注を推進することができない。

このほど開発されたLPG船は、長さ182m、幅29.6m、貯蔵タンクは3万9,000CBMである。LPGを主燃料とするMAN D&TのME-LGIエンジンが搭載される。LPG船の主要貨物であるプロパンやブタン、その混合物を燃料として使用することができる。タンクに貯蔵された燃料を高圧噴射して駆動する仕組みである。

大宇造船海洋は今年3月、DSECとベルギーの海運会社EXMAR、船舶エンジンメーカーのMAN D&T、ノルウェー船級のDNV GLなどとともに世界初のLPG推進船舶共同研究プロジェクトを発足して開発を進めてきた。5社は、韓国で開かれた『Gastech2014』で開発を進めるための会議を開催、7月のワークショップで同船舶において発生可能な潜在リスクを最小化することに成功した。10月末、DNV GLがLPG燃料供給システムや貨物処理システムに対する技術的実現可能性を基本承認することで開発が最終完了した。

5社の国際的協業は短期間で成果を成し遂げた原動力であると言われている。大宇造船海洋とDSECは多くのLPG船建造経験やガス燃料の供給装置を開発した経験を背景にLPG燃料供給システム、貨物処理技術およびLPG運搬船の設計・開発を共同で遂行した。ベルギーのEXMARは船舶運用で蓄積したノウハウを提供、DNV GLは設計診断、危険要素の発見および基本承認(AIP)を担当した。MAN D&Tもエンジン開発メーカーとしてプロジェクト

に参加した。

大宇造船海洋は、シェールガス開発の本格化により急増するLPG輸送量や環境規制に効果的に対応して高効率LPG運搬船市場を積極的に攻略していく方針である。

大宇造船海洋、LNG船を受注

海外メディアは、大宇造船海洋がギリシャのマランガス社から17万4,000 CBM級LNG船4隻(オプション2隻を含む)を受注したと伝えた。確定した2隻の引渡し時期は2018年と伝えられたが、船価などは公開されていない。

今回の受注は、今年7月30日にマランガス社が大宇造船海洋へ発注したVLCC4隻のうち一部をLNG船へと変更したことによるものである。

同社は今回のマランガス社からの受注を含めて合計8隻のLNG船を建造することになった。16万CBM級2隻については来年の5月と6月に、17万4,000 CBM級4隻は2016年4月から10月までを引渡し計画となっている。

大宇造船海洋のLNG船建造技術は世界トップレベルであると評価されている。今年7月まで合計116隻のLNG船を受注した同社は、世界初の再ガス化装置付LNG船(LNG-RV)を建造するなど優れた技術力や建造能力で付加価値の高い船舶であるLNG船市場をリードしている。

大宇造船海洋、信用格付け下落

11月28日、韓国のNICE信用評価は、大宇造船海洋の長期信用格付けを「AA-」から「A+」に、短期信用格付けも「A1」から「A2+」に格下げした。

NICE信用評価は、借入負担が拡大する中、造船産業の厳しい競争など不利な市場状況が続くことから収益創出力が弱まり財務安定性が過去に比べ低下したためであると説明した。

NICE信用評価によると、大宇造船海洋はトップクラスの船舶建造能力、優秀な設計・製作能力をもとに、ガス運搬船、エコシップなど付加価値の高い船舶の受注を拡大し不利な市場環境に対応している。しかし、商船発注市場の低迷や過剰な建造能力、中国の造船会社の躍進などにより適正な収益確保が難しい状況となっている。

全般的な収益創出力が低下する中、2011年から運転資金の増加により借入総額が拡大したことも負担となっている。個別基準で2011年末に2兆9,346億ウォンだった借入金は今9月末現在で6兆4,073億ウォンまで膨れ上がり、借入金依存度が36.2%に達している。

同信用評価は、麻谷R&Dセンターの建設など中短期的な投資負担やテールヘビー方式の決済による構造的な運転資金負担などが財務安定性の改善を妨げる要因であると評価した。

しかし、最近LNG船など付加価値の高い船種を中心に受注を獲得していること、海洋プラント部門の建設経験が積み重なっていることなどで、営業収益性は一部改善される見込みである。同信用評価は、来年まで約10隻のドリルシップ引渡しが予定されているため運転資金負担が一部軽減できると見て、格付けの見通しは「安定的(Stable)」と評価した。

韓進重工業、耐氷コンテナ船を受注

11月14日、韓進重工業はヨーロッパの船主から1,900TEU級コンテナ船2隻を7,000万ドルで受注したと発表した。

当該船舶は影島造船所にて建造され、2016年上半期に引き渡される予定となっている。規模は長さ177.5m、幅30.5m、深さ8.5mであり、18.5ノットで航行できる同コンテナ船は、極地でも航行できる耐氷仕様である。

耐氷コンテナ船は氷海での運航性能を確保するために、通常のコンテナ船よりもさらに強化された船体構造を持ち、船内各所にヒーターや凍結防止システムを設備するなど高度の耐氷設計が求められる。同時に船内の主要装備や資機材なども酷寒の中で作動できるよう特殊製作される。

韓進重工業がこのほど受注した耐氷コンテナ船は、アイスクラス(耐氷能力に関する国際規定)において4段階のうち上位から2番目の段階にあたる高性能の耐氷船舶である。また、海運会社のニーズに合わせて燃料をLNGへと簡単に切り替えられるよう設計された。耐氷船は主に氷海での航行が必要な極地近隣諸国を中心に需要が増えている。

今回の契約で2016年下半期まで影島造船所のドックがすべて埋まった韓進重工業は、合計8隻のオプション契約が含まれていることから追加受注も期待している。同社の関係者は「韓国初の砕氷船であるアラオン号の建造に成功した技術力をもとに、極地で航行できる耐氷コンテナ船の受注にも成功した」と述べ、「今後も極地運航のための耐氷船需要が増えると予想されているだけに活発な研究開発を通じて付加価値の高い船舶の受注に集中していきたい」と話した。

釜山大学、2万5,000TEU級コンテナ船開発を推進

釜山大学の船舶海洋プラント技術研究院が技術的に不可能と言われていた2万5,000TEU級コンテナ船の開発を進めており、早ければ3年以内にその詳細が明らかになる見通しである。

11月17日、同研究院は世界ではじめて2万5,000TEU級コンテナ船の開発に取りかかったことを発表した。世界的にコンテナ船の大型化が進められているが、超大型コンテナ船の構造設計技術開発においては苦戦している。技術的課題や大型コンテナ船の海難事故が相次いでいるためである。

同研究院は、このような状況の中で独自に開発してきた世界最高水準の精密塑性崩壊解析技術や最先端の最適構造設計技術を用いて世界最大級のコンテナ輸送船の開発に取りかかることになった。

この技術開発は、釜山大学の船舶海洋プラント技術研究院の総括の下、韓国からはSTX造船海洋、海外からは日本船級協会、アメリカのDRSグループ、フィンランドのNAPA社が参加してこれから3年間、国際共同事業として推進される。今回の事業が成功した場合、世界のコンテナ輸送において画期的な変化をもたらすと思われる。

蔚山のエンジニアリング業界が造船海洋設計会社を設立

蔚山地域のエンジニアリング業界が造船海洋プラントのエンジニアリング能力向上のための造船海洋専門総合設計会社を設立することを決めた。

11月18日、蔚山産学融合本部は、蔚山マリンエンジニアリング協会や造船設計会社および造船資機材メーカーの海外市場進出のため造船海洋専門総合設計会社の(株)USOE(仮)を設立することを発表、19日に蔚山大学にて法人設立発起人大会を開催した。

USOEは、蔚山地域の造船海洋設計および関連資機材メーカーなど約30社と蔚山産学融合本部などの支援機関が連携して設立した単一システムの総合目的会社で、造船海洋設計・資機材供給分野に向けて国際的な総合サービスを提供することになる。それにより韓国の造船海洋業界の弱点と言われている設計技術分野の発展はもちろん、船舶の受注増加や資機材の輸出増大に貢献することを期待している。

2019年まで市場シェアを約10%、年間売上高を5,000億ウォン程度まで引き上げ、2030年までに市場シェア20%、年間売上高2兆ウォン、雇用1万人規模に成長させることを目指している。2013年、韓国の造船海洋設計産業が104億ドル規模だった世界市場で3%程度のシェアしか確保できなかったことを踏まえると相当厳しい目標といえる。

蔚山産学融合本部の関係者は「最近、カザフスタンやインドネシアなど海外市場から蔚山地域にある造船海洋設計会社への設計依頼が増えているが、分散された単一業種の零細な中小企業では需要を受け入れることが難しいため総合工種のプロジェクトとして行われる国際市場の需要に対応できないことから、その対策として総合設計会社の設立を推進した」と説明した。また、「海外マーケティング、職務教育、技術高度化事業などを進め、国際市場に向けた効果的な進出と市場シェアの拡大を目指していく計画である」と述べた。

蔚山マリンエンジニアリング協会は、蔚山地域の造船海洋エンジニアリング企業20社が協力して2014年6月25日に発足した韓国初の造船海洋部門エンジニアリング協会で、造船海洋分野のエンジニアリング競争力強化を目指している。

韓国海洋水産開発院、2015年海運展望セミナー開催

来年の海運市況は船種によって差はあるものの今年と同じで非常に厳しくなる見込みである。11月25日、韓国海洋水産開発院(KMI)が開催した「2015年世界海運展望国際セミナー」には、海洋水産部や韓国船主協会をはじめ海運・金融・造船業界の関係者約200人が参加した。

今年のセミナーは、世界経済の現状と今後の見通しから始まり、シェールガスやエコシップ、中国の鉄鉱石輸送量の変動など、海運業界に大きく影響すると思われる主要テーマについて議論した。そして最後の各船型別セミナーでは、主に海運業界の関係者が直接現場で感じている海運市況の先行きについて発表した。

各部門の発表内容によると、コンテナ部門は世界経済の回復の遅れや船舶の大型化によるカスケード効果により2015年は遠洋航路やアジア域内航路を含めて非常に厳しい状況が続く見通しである。タンカー部門は来年度の市況が他の船種に比べると比較的悪くないと予想されるが、ケープサイズバルカー市場は鉄鉱石需要の伸び悩みやケープサイズ船隊の増加により今年よりも厳しくなるとの見込みである。そして、パナマックス・スープラマックス部門は全体的に今年と同じ水準を維持すると思われるが、中国とインドの石炭輸入量や、来年に大量の引渡しが見込まれているウルトラマックスが市場の変数になると予想されている。

韓国船主協会の李潤載(イ・ユンジエ)会長は「ある産業の業況を展望することは決して容易ではない。そのためKMIが提供する市況情報や予測は、海運業界が毎年の事業計画を樹立する上でその方向性を提示する重要な役割を果たしている」と述べ、「市況の回復は我々の予想以上に遅れている。海運業界とKMIが良質の市場情報を共有し、緊密にコミュニケーションを取ることが、現在直面している難題をより早く乗り越え、新たな市場をリードしていくためのベースになる」と指摘した。

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第44号:平成27年1月

■ トピック記事

- ◎ 韓国の造船業、来年も受注不振か----- P2
- ◎ 海洋プラント発注遅延が浮き彫りに----- P3

■ 主要ニュース

- ◎ 海運保証機構の法人設立が遅れていることに懸念----- P4
- ◎ 韓国貿易保険公社、世界初の船舶債権保険を提供----- P5
- ◎ マイナス成長が予想される2015年の造船大手3社----- P6

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、韓国ガス公社と資機材技術開発で協力----- P6
- ◎ 現代重工業労組、暫定案に年内合意するも否決----- P7
- ◎ 現代重工業、第4四半期も赤字----- P8
- ◎ サムスン重工業、組織改変でスリム化図る----- P8
- ◎ サムスン重工業労働者協議会が上京集会----- P9
- ◎ サムスン重工業、Quantum Scorpio Box社からメガコンテナ船を受注 P10
- ◎ サムスン重工業、今年も受注不振の見通し----- P10
- ◎ 大宇造船海洋、カナダTeekayLNG社よりLNG船を受注----- P11
- ◎ 大宇造船海洋、LNG船6隻を受注----- P12
- ◎ 大宇造船海洋、受注目標を超過達成----- P13
- ◎ STX造船海洋、シンガポールBW Pacific社からLR1タンカー4隻を受注 P13
- ◎ 韓進スービック造船所、累積売上高50億ドルを達成----- P14
- ◎ 蔚山市、ICT融合造船海洋ハイテクタウンを造成----- P15
- ◎ 海洋水産部、海洋新技術認証のためのモデル事業を推進----- P16
- ◎ 2度目を迎える海洋金融総合センターの共同支援----- P16
- ◎ 産業部と韓国造船海洋CEO、新年会を開催----- P17

■ トピック記事

韓国の造船業、来年も受注不振か

12月10日、韓国輸出入銀行の海外経済研究所が公開した『2014年度造船・海運市場の動向および2015年度の展望』によると、2015年の受注は前年より10%以上減少する見込みである。受注量は12%減少した950万CGT、受注額は14%減少した250億ドル程度になる見通しである。

受注不振が続くと予想する理由は原油価格の下落のためである。海外経済研究所は、原油価格の下落による海洋エネルギー開発の低迷で、世界的に見て、海洋プラントの発注が減少すると分析している。また、原油安の影響でタンカーやバルク船などの汎用船に対するエコシップへの投資が冷え込み、船舶の全体的な発注量も減少すると見通した。

船種別に見ると、バルク船は、発注が維持されると見られるものの、そのほとんどが中国の需要であるため、韓国の受注を期待するのは難しい。タンカーは、OPECの輸出拡大でVLCCの傭船料が上がっているため投機目的の発注が行われると見られる。製品運搬船は、実需があるものの2013年の発注過多が市況に悪影響を及ぼす恐れがあり、エコシップの人気による投資ブームが終わったため、2015年の受注は前年比約20~30%減少する見通しである。

コンテナ船は、原油安にもかかわらず、依然としてエコシップに対する投資需要があり、2015年には受注が大幅に増加すると見られる。一方、ガス船は、シェール革命の影響で発注増加が期待されていたが、既に発注された船舶が多いことから、今後の発注は減少すると思われる。加えて、LPG船は、今年に大規模な発注が行われており、LNG船は2011年以降続いている発注の影響で2015年の受注は30%前後減少すると見られる。

韓国が得意としている海洋分野が原油価格の下落により、2015年も低迷が長引く見通しであるため、造船・海洋プラント産業の見通しは全体的に厳しい。現在、社内の組織改編を行い、苦難を乗り越えようという企業が多いが、かなりの覚悟が必要と推測される。

海洋プラント発注遅延が浮き彫りに

原油価格の下落による海洋プラントの発注遅延が浮き彫りになっている。12月16日、オーストラリアのBrowseプロジェクトを推進しているWoodside社は、FID(最終投資決定)を2016年に延期することを発表した。原油価格の下落により、海洋エネルギー開発から得られる収益が期待に及ばないと懸念されているためである。同社のピーター・コールマン代表は、原油価格が急落した市場の状況を踏まえ、コスト削減対策を見直す計画であると発表した。

Woodside社のプロジェクト見直しによりFLNGの発注は2016年以降に持ち越されることになった。同プロジェクトにはサムスン重工業がテクニップ社と提携して参加している。

プロジェクトの遅延はBrowseプロジェクトだけではない。日本のInpex(国際石油開発帝石)が推進しているインドネシアのAbadiと、スイスのノーブル(Noble)が推進するイスラエルのLeviathanプロジェクトもFLNG発注が検討され、韓国の造船会社の受注が有力だったが、遅延する可能性が高いと噂されている。しかし、ナイジェリアのBonga、アンゴラのChissonga、モザンビークのガス田、北米のPort Lavaca FLNGプロジェクトは当初の予定通り進められている。

一部プロジェクトの遅延可能性により国内造船業界の2015年の受注見通しは暗い。この件に関してウリ投資証券は、2014年の海洋生産設備受注額は112億ドルだったが、2015年にはそれより10.7%減少の100億ドル水準まで落ちるとの見通しを発表した。HMC投資証券は、原油安により海洋発注市場の不確実性が高まっており、海洋エネルギー開発プロジェクトへの投資先延ばしにより最大の打撃を受けるのはサムスン重工業になると予想した。

実際に、ドリルシップを得意とするサムスン重工業は、2014年の受注目標において海洋プラントの低迷で実績との差が大きく開く結果となった。2015年は、従来と比べ大胆な営業戦略を展開せざるを得ない。

■ 主要ニュース

海運保証機構の法人設立が遅れていることに懸念

最近、海運保証機構の法人設立が遅れていることをめぐって懸念の声が高まっている。当初は、11月中に法人設立、2015年3月まで金融委員会からの保険業本許可を取得、4月から本格的な活動を開始する計画だったが、法人の設立が12月中旬になっても完了されなかった。このままでは4月に営業を開始することは難しい。

海運保証機構の法人設立が遅れている最大の理由は出資金である。最近の国会予算審議で金融委員会の予算のうち海運保証機構への出資額が500億ウォンに確定されたが、円滑なスタートのために必要な金額とされる1,500億ウォンにははるかに及ばない。

当初、金融委員会は、2019年までの5年間、政府と民間からそれぞれ2,700億ウォン、2,800億ウォンを出資してもらい海運保証機構を発足させる計画であった。このうち第1次年度である2015年の出資予算は、政府から1,000億ウォン、民間から500億ウォンで合計1,500億ウォンとなった。ところが、政府予算がその半分の500億ウォンに策定されたことから民間からの出資金500億ウォンの確保まで不透明になった。

釜山市は、海運保証機構が正常に機能するためには当初政府が約束した1,000億ウォンの投入を守るべきだと指摘する。また、これができない場合は、今回政府が予算を確保した500億ウォンに、輸出入銀行と産業銀行がそれぞれ300億ウォンずつ投入、さらに民間で500億ウォンを出資して、合計1,600億ウォンで海運保証機構を発足させる必要があると訴えている。

海運保証機構の当初計画していた民間出資金500億ウォンを調達することも今のところ厳しい状況である。海洋水産部と船主協会では、民間出資金2,800億ウォンをトン税収益の一部と海運保証機構の発足により利益を得る海運会社に賦課する分担金で補う方策を検討している。だが、具体的な制度的基盤が整っていないため、2015年の海運保証機構出資金としてどの程度集まるかは不透明である。このほど政府予算として策定された500億ウォンも民間部門からの出資状況を見ながら執行するという条件付きであるため民間の出資を早急に確保しなければいけない。

海運保証機構の設立は産業界からの期待も高いため、出資金の確保は官民挙げて努めていく必要がある。

韓国貿易保険公社、世界初の船舶債権保険を提供

12月23日、現代尾浦造船がフランスのCMA CGM社から受注した1億ドル規模のコンテナ船3隻の輸出取引に対して、韓国貿易保険公社は8,000万ドルの船舶債券保険を初めて提供すると発表した。

船舶債券保険は、韓国貿易保険公社が始めた世界初の貿易保険商品である。韓国の造船会社に新造船を発注した海外の海運会社が建造資金を調達するために発行した債券において、投資者への元利金の返済を保障するためのものである。

CMA CGMは船腹量基準で世界3位のフランスの代表的な海運会社で、2013年6月末現在、405隻の船舶を運用している。現代尾浦造船は2013年9月にCMA CGMから2,100TEU級コンテナ船3隻を1隻当たり約3,400万ドルで受注した。これらのコンテナ船は2015年7月から10月まで順次引渡され、CMA CGMの中核路線である北ヨーロッパ・ブラジル航路に投入される予定となっている。

韓国貿易保険公社は、今回の船舶債券保険を活用することで①船舶購買資金調達の多角化(銀行のローンだけでなく一般投資にまで拡大)、②海運会社による元利金返済リスクの取り除き、③船舶金融市場における巨額の投資資金の誘致などが可能になると評価している。

金栄鶴(キム・ヨンハク)貿易保険公社社長は「今後も船舶債券保険を通じて海外の海運会社や銀行、債券投資者などさまざまな市場参加者のニーズを満たし、国内造船会社の受注競争力を向上させられるよう支援していきたい」と述べた。

世界的な発注量が減ってきていることを踏まえると、この保険制度はニーズが高まる可能性がある。今後の動向が注目される。

マイナス成長が予想される2015年の造船大手3社

1月1日、韓国投資証券は、造船大手3社による2014年の受注総額が前年比23%も減少したことから、2015年の韓国造船業がマイナス成長になる可能性があるとの見通しを発表した。

企業別に見ると、サムスン重工業の受注額は前年比50.5%、現代重工業は28%減少している。3社の中ではサムスン重工業の受注実績が最も低かった。同社の場合、原油価格の下落による市況の悪化で、得意とするドリルシップの受注が13億ドルと前年に比べて4分の1の水準に止まった。その一方で、大宇造船海洋は前年比9.9%増えた149億ドルに上り、目標額を超過達成した。

韓国投資証券は、大宇造船海洋を除いた2社はここ2年間の受注減少による手付金の減少などのため2015年の売上げが鈍化する恐れがあると予想した。また、2015年には成長よりも流動性の確保に取り組み、固定費用を最少に抑えることが重要であると指摘した。

さらに、今後3~4年間は北米を中心に年間40~50隻のLNG船発注が予想されているため、LNG船の市況だけは悪化しないと思われるものの、造船大手3社にとってLNG船受注だけでは現状を維持することさえ厳しいと分析した。現状では、有効な打開策を見つけるのは難しい。

■ ニュース速報

現代重工業、韓国ガス公社と資機材技術開発で協力

12月11日、現代重工業と韓国ガス公社は「技術開発および事業化に向けた協力のための了解覚書(MOU)」を9日に締結したことを明らかにした。

現代重工業で開催された調印式には、韓国ガス公社のヤン・ヨンミョン研究開発院長や現代重工業エンジン機械事業代表のキム・ジュテ副社長などが参加した。両社はMOU締結を通じて政府のエネルギー新産業推進政策に対応し、液化天然ガス(LNG)分野と造船資機材産業を共に発展させるための戦略の一環として共同技術開発および事業化に向けた協力基盤を整えていく。

協力するのは主にLNG分野である。産業通商資源部の『グリーンエネルギー

ギー自立島』政策を支援するため島嶼地域における天然ガス・ディーゼル混焼技術の開発、エコなLNG・ディーゼル混焼鉄道車両の開発・実証などを含む研究や事業開発を推進し、先端技術の早期実用化を目指す。

韓国ガス公社研究開発院のヤン院長は「両社の協力を通じて世界最高水準のLNG関連技術を開発し、世界のLNG産業と資機材市場に貢献していきたい」と述べた。韓国ガス公社は、今回のMOU締結のように世界のLNG・資機材市場で活動する韓国企業を支援するため、企業との協業体制の構築に取り組んでいる。

現代重工業労組、暫定案に年内合意するも否決

12月31日、20年ぶりのストライキに入った現代重工業労組が会社側と賃金団体交渉について暫定合意した。

この日、同社の労使は蔚山の本社で第70回目の交渉を行い、7ヶ月に及ぶ交渉にけりをつけた。暫定合意案の内容は、基本給3万7,000ウォン(号俸昇給分2万3,000ウォンを含む)アップ、激励金150%(株式支給、3割引)+200万ウォン支給、職務環境手当1万ウォンアップ、商品巻20万ウォン分支給、ボーナス(700%)を通常賃金に含めること、そして特別休務の実施などである。

同社労使の賃金団体交渉をめぐる対立は昨年、労組指導部選挙で強硬路線の新たな労組委員長が当選された時から予想されていた。実際に9月のストライキ賛否投票では、1万人以上の組合員が賛成票を投じるなど強硬路線への支持を表明した。その結果、11月27日の4時間ストライキを皮切りに年末まで4回の時限ストを行った。

これに対し会社側も強硬態勢を取った。労組がストライキ賛否投票を任意に無期限延長したのは違法の疑いがあるとして蔚山地方裁判所に争議行為禁止仮処分を申込み、11月26日には権五甲(クオン・オガプ)社長名義の要請文を通じて「これ以上の賃上げ提示案はない。ストライキを決行すれば民・刑事上の責任を問う用意もある」ことを強調した。

しかし、年明けの1月7日に行われた組合員による賛否投票では、暫定合意案が否決された。これにより同社の労使交渉は混迷を極めることになると予

想される。会社側は、昨年の経営不振のためこれ以上の譲歩は難しいと主張しており、労組執行部もまた組合員の声を反映しなければならないため負担が増している。

現代重工業、第4四半期も赤字

1月2日、NH投資証券は現代重工業の見通しについて、2014年第4四半期には巨額の赤字からは脱するものの、2015年まで収益の低迷が続くと発表した。また、同社の2014年第4四半期の売上高は14兆1,046億ウォンと前年同期比4.8%減少、営業損失も702億ウォンと赤字が続くと分析した。

特に、2015年にも受注不振が続くとの予想に関しては、第1四半期に商船部門における大型コンテナ船、LNG船の発注が出てくる一方で、競争の激化により収益性の改善は難しいと判断したようだ。

原油価格の下落による海洋プラント需要の鈍化や発電プラント部門の保守的な営業活動も同社の受注確保に悪影響を及ぼすと見られる。

NH投資証券の研究院は、「現代重工業の2014年の受注目標は296億ドルだったが、年末まで63%しか達成できなかった。2015年も250億ドル程度の受注に止まるなど不振が続く見込みである」と述べた。

サムスン重工業、組織改変でスリム化図る

12月12日、サムスン重工業が組織のスリム化により運営効率を高め、事業毎の責任経営を強化する方向で組織改変を断行した。

同社は造船海洋営業室を解体し、傘下の営業チームは造船ボーリング事業部や海洋生産事業部などへと移管した。同時に効率的な営業支援のため両事業部の基本設計チームを技術営業チームとして再編した。また、巨済造船所とソウルの瑞草社屋に分散していた海洋プラント分野の設計、研究開発部門も11月14日から京畿道城南市にある板橋R&Dセンターに移転させ営業の効率性を高めた。

さらに、大型プロジェクトへの対応能力を高めるため設計、EM(設計管理)組織を再編、統合されたプロジェクト管理組織を新設した。これは最近海洋プラントなど大型プロジェクトにおける頻繁な設計変更で大きな損失を被ったことへの対策と見られている。また、それぞれ管理されてきた各プロジェクトを会社全体のマクロ的な視点で管理・調整することで海洋プラントなど大型プロジェクトに対する管理・監督を厳しくしていく方針である。

サムスン重工業の関係者は「今回の組織改編は急変する経営環境に対する迅速な対応、業務の効率化に焦点を合わせた」と説明した。

サムスン重工業労働者協議会が上京集会

サムスン重工業労働者協議会(以下、協議会)がソウル本社へと上京し、賃金再交渉を求める集会を行った。

1月9日、協議会の執行部や代議員約50名は巨済島からソウルに上京、サムスン重工業の本社前で会社側の一方的な強要に対して抗議した。サムスン重工業には公式的な労働組合は無いが、実際には労働者協議会が労組と同じ役割をしている。

現在問題となっているのはインセンティブの一方的な削減である。昨年、上半期の生産性目標インセンティブを基本給の50%しか支給しなかったのがことの発端となった。基本給の300~500%水準で支給されていたものが半減したことから事実上の賃金削減であると協議会側が激しく反発している。また、協議会と話し合いをせず、基本給の100%+ α を約束していた成果インセンティブもグループの基準に合わせて79%しか支給しなかったことがさらなる反発を招いた。

協議会側は、サムスングループが莫大な赤字を理由にサムスン重工業に対する経営診断を始めてから、労働者側と度々対立を招いた上に、賃金と同じ意味を持つ成果給を一方的に削減したことが主な原因であると指摘した。

協議会は、昨年5月に会社側と賃金交渉の暫定案に合意したものの、9月に現代重工業と同じく組合員による賛否投票で否決された。その後11月まで協議会の新たな執行部を構成し、12月から交渉が再開した。

賃金交渉に進展が無いことを理由に、協議会は本格的な実力行使に出ようとしている。上京集会を皮切りに争議行為に対する賛否投票を行う計画である。ストライキも辞さない態勢だが、正式的な労働組合ではないためスト権が保障されるかは不透明である。

サムスン重工業、Quantum Scorpio Box社からメガコンテナ船を受注

サムスン重工業が2015年初の受注をメガコンテナ船でスタートした。1月9日、海外メディアの報道によると、スコルピオグループとイスラエルコーポレーションの合併会社であるQuantum Scorpio Box社はサムスン重工業に対して保有していたオプション権3隻分を行使した。発注総額は約4.6億ドルに達する。

今回の発注は、昨年9月にサムスン重工業がQuantum Scorpio Box社の親会社であるスコルピオグループと締結した19,200TEU級の超大型コンテナ船契約(最大6隻)に含まれていたオプション分である。今回の契約でQuantum Scorpio Box社はサムスン重工業に合計6隻のメガコンテナ船シリーズ建造を発注したことになる。1隻当たりの新造船価格は約1億5,000万ドルで、受注総額は約9億1,800万ドルに上る。

スコルピオグループは昨年の夏にメガコンテナ船市場への進出を宣言して以来、業界の注目を集めている。同グループのEmanuele Lauro会長は、実弟のFilippo Lauroとともにコンテナ船部門の法人を設立し、サムスン重工業にメガコンテナ船を発注した。そして昨年末、イスラエルの投資家であるIdan Oferから投資を誘致し、スコルピオグループとイスラエルコーポレーションによる合併会社「Quantum Scorpio Box社」を立ち上げた。

サムスン重工業、今年も受注不振の見通し

1月7日、大信証券は、昨年70億ドルの受注に止まったサムスン重工業が今年も受注不振に悩まされると見通した。同証券は、サムスン重工業の今年の受注額を100億ドルと予想、昨年の70億ドルに比べると増えてはいるが、2013年の業績(133億ドル)には及ばないとの分析である。

昨年の受注不振は海洋プラントの発注激減が決め手となった。今年はLNG船やコンテナ船の受注で補うと思われるが、サムスン重工業の受注の大半を占めていた海洋プラントの発注が回復するまでは、業績向上は難しいと予想した。特に、主力船種であるドリルシップやFLNG市場が今年も低迷すると展望されていることも受注不振の一因となっている。

業績の伸び悩みも続く見込みである。大信証券は、サムスン重工業の2014年第4四半期の業績は市場の期待に応える水準であると見ているが、今年の売上げと営業利益は引き続き鈍化すると指摘した。

第4四半期の業績は、売上高は3兆5,690億ウォン、営業利益は1,860億ウォンとなり、2014年の総売上高13兆3,700億ウォン、営業利益は2,670億ウォンになると予想した。その反面、今年は受注不振による売上げ減少だけでなく、Egina FPSOやIchthys CPFなど収益性の低いと予想されるプロジェクトの割合が増加、収益性の高いドリルシップの割合が減少するなどの理由で収益が伸び悩むと思われる。2014年、大型海洋プラントプロジェクトであるEgina FPSOとIchthys CPFで発生した損失は、2015年に倍増する見通しであるため、営業利益の悪化は避けられないと見られる。

したがって大信証券は、サムスン重工業の今年の業績を売上高12兆9,010億ウォン、営業利益は5,270億ウォンと予想している。

大宇造船海洋、カナダTeekayLNG社よりLNG船を受注

12月15日、トレードウィンズをはじめとする海外メディアは、カナダのTeekay LNG社が大宇造船海洋に対して確保している17万3,400CBM級のLNG船3隻のオプション権を行使したことを報じた。

ME-GI(MAN Electronic Gas Injection Engine)エンジンが搭載される同船舶は、2018年の引き渡しと同時にグローバルオイルメジャーのシェル(Shell)社に傭船される予定となっている。

2012年12月、Teekay LNGは大宇造船海洋に世界初のME-GIエンジン搭載LNG船を2隻発注した。オプションの発注が遅れていたことから業界では同社がオプション権を放棄すると予想する人も少なくなかった。同社は既に

発注したLNG船2隻の傭船契約が締結すればすぐにオプション権を行使すると表明していたが、実際の行使までは2年の時間がかかった。

一方で12月12日には、同社がギリシャの海運会社であるChandrisグループから17万5,000CBM級LNG船1隻を受注したことが報じられた。2018年に引き渡される予定で、同型船1隻に対するオプション契約もあり、今後の追加受注も期待される。船価は公開されていないが、業界では1隻当たり1億9,500万ドル水準と見ている。Chandrisグループは大宇造船海洋にタンカーやバルク船は発注したことはあるが、LNG船を発注したのは今回が初めてである。

大宇造船海洋は、LNG燃料船も普及しはじめたLNG船市場をリードするためME-GIエンジンで代表される推進システムに関する研究開発に取り組んできた。同社が特許を持つFGSS(高圧ガス燃料供給装置)、PRS(再液化装置)はME-GIエンジンとともに良い燃費と低いガス化率を誇っている。同社はこのような技術競争力を武器に今年30隻近いLNG船を受注した。

大宇造船海洋、LNG船6隻を受注

12月15日、大宇造船海洋は公示を通じてヨーロッパの海運会社からLNG船6隻を受注したことを明らかにした。2019年の3月まで引き渡される予定となっているこのLNG船の船価は、1隻当たり2億700万ドル水準と見られる。

同社は発注元を明らかにしていないが、業界関係者の話によるとイギリスのBP社が発注した17万4,000CBM級船舶である。これらの船舶には、MAN Dieselが開発したME-GI(MAN Electronic Gas Injection)エンジンと大宇造船海洋が開発した天然ガス再液化装置が搭載される予定となっている。オプション3隻を含む受注総額は18億ドルに達する。

BP社はアメリカのフリーポートLNG社から20年間、毎年440万トンのLNGを輸入する計画である。BP社が保有している13万8,000CBM級のLNG船3隻だけでは対応できないため、新造船の発注に踏み切ったものと見られる。

一方、今回の受注により大宇造船海洋は総額127億ドルの受注実績を達成

し、今年の受注目標である145億ドルに迫っている。同社の関係者は、「年末までヤマルプロジェクトや韓国ガス公社が発注するLNG船など、受注が予想される船舶が多数あるため受注目標を達成できると期待している」と述べた。

大宇造船海洋、受注目標を超過達成

12月30日、大宇造船海洋はギリシャのアンジェリクシスグループ(Angelicoussis Group)から17万3,400CBM級のLNG船4隻を受注したことで2014年の受注目標を超過達成したと発表した。

アンジェリクシスグループに属するマランガス社(Maran Gas Maritime Inc.)が発注した今回の船舶は、長さ294.9m、幅46.4mの規模で、大宇造船海洋の玉浦造船所で建造され2017年から順次引渡される予定である。そして今回の契約は、アンジェリクシスグループが初めて発注するME-GIエンジン搭載のLNG船プロジェクトでもある。

今回のLNG船受注で大宇造船海洋は、年間約149億ドルの船舶・海洋プラントを受注することに成功した。2014年の12月だけで受注総額のおよそ30%(約46億ドル)を受注する底力を見せた。149億ドルという金額は大宇造船海洋の創業以来、2番目に高い年間受注額でもある。

同社の受注を牽引したのはガス運搬船であった。大宇造船海洋は合計49隻(LNG船37隻、LPG船12隻)のガス船を受注し、ガス船だけで100億ドル以上を占めた。その外にも、タンカー10隻、コンテナ船6隻、特殊船3隻などがある。昨年に引き続き、海洋プラントや軍艦などの受注も続いており、大宇造船海洋が目標としている『バランスのとれた受注戦略』を着実に実現させている。

STX造船海洋、シンガポールBW Pacific社からLR1タンカー4隻を受注

12月14日、STX造船海洋はシンガポールのBW Pacific Limited社から7万4,000DWT級LR1タンカー4隻および追加オプションに関する契約を11日に

締結したことを発表した。

この日に契約した船舶は、2016年の下半期から順次引き渡される予定となっているが、船主の要請により船価やオプションの詳細は明らかにしていない。これらの船舶は燃料消費量を減らし、排気ガスの排出量を削減できるエコシップとして設計される予定である。

STX造船海洋は、今月5日に7万3,500DWT級LR1級タンカー6隻(オプション4隻を含む)と6,500CBM級LNGバンカー船1隻の計7隻を受注している。今回の受注と合わせると12月に11隻(オプション4隻を含む)を受注することができた。

同社の関係者は「2013年のワークアウト以降、中型船舶を中心に事業構造を改編して以来、今年の手持ち工事量のほとんどをMR・LR1タンカーで埋めている」と述べ、「船種の専門化が計画通り進んだことから会社の生産性も大きく拡大することを期待している」と語った。

2013年のワークアウト後、中型タンカー専門の造船会社として成長したSTX造船海洋は、LR1タンカー(6万~8万DWT)を相次いで受注し、2000年以降発注されたLR1タンカー367隻のうちの約17%のシェア(クラークソンの集計)を占め、この分野で世界一となった。

韓進スービック造船所、累積売上高50億ドルを達成

12月17日、韓進重工業はフィリピンの海外現地法人であるスービック造船所が完工5年で累積売上高50億ドルを達成したことを発表した。

同造船所は、長さ550m、幅135mの超大型ドックと全長4kmに渡る10個の岸壁に加え、ゴライアスクレーンや自動化施設などの設備を備えており、年間60万トンの建造能力を有している。2007年、初の建造に取りかかって以来、2014年10月までコンテナ船やタンカーなどの船舶68隻と陸上プラント、海上プラットフォーム7基を引渡した。

特にスービック造船所は着工前の2006年2月、4,300TEU級の船舶4隻の受注を皮切りに世界的な造船不況の中でも受注競争力を発揮、2014年8月には

累積受注量100隻を突破した。その結果、フィリピンは世界トップ4の造船国家として発展し、スービック造船所はクラークソンが発表した手持工事量基準世界造船所ランキングで初めてトップ10入りを果たした。

韓進重工業は、大型船舶はスービック造船所で、付加価値の高い特殊船舶は影島造船所で建造し、グローバル造船所への跳躍を目指している。スービック造船所のアン・チンギュ社長は、「今までは造船所の規模や設備など量的面が注目されたが、今後さらに競争力を確保し、収益の高い船種や海洋プラントまで建造能力を拡大していきたい」と述べた。

蔚山市、ICT融合造船海洋ハイテクタウンを造成

12月9日、蔚山市は、韓国政府による予備調査の対象事業として選ばれた『ICT融合Industry4.0S(造船海洋)事業企画案』に関する説明会を開催した。

今回の説明会は、2014年度予備調査の対象事業選定による事業推進のために用意されたもので、予備調査対応チームや諮問委員、蔚山創造経済協議会ICT融複合分科委員、地元のICT中小企業関係者など40人あまりが参加した。

蔚山市は危機に直面している造船海洋事業とICT技術を融合させて競争力を強化することを目標に『ICT融合Industry4.0S(造船海洋)事業』を企画した。総額1,825億ウォン(国費1,304億ウォン、市費200億ウォン、民間資本321億ウォン)が投入されるこの事業は、基盤造成(711億ウォン)や研究開発(1,114億ウォン)を中心に進められる。

蔚山市は、基盤整備のため蔚山テクノ産業団地の産学融合地区に敷地面積9,900㎡、地下1階、地上10階規模の『産学融合型ハイテクタウン』を2016年に着工して2017年に竣工する計画である。ハイテクタウンには、造船海洋ICT創意融合センター、創造経済革新センター、ICT融合エンジニアリングセンターなどが入り、造船海洋ICT中小企業支援、ICT融合創意人材育成、国際創業支援などの事業を推進していく。

研究開発事業は、情報通信産業振興院(NIPA)が2016年から2020年まで推進する。船舶の安全・エコ運航分析技術、デジタル生産技術、船舶の遠隔メンテナンス技術など『スマートシップ基盤および応用技術の開発』が本格化する。

蔚山市は、2015年上半期まで予備調査を進め、通過すればハイテクタウンの建設などの事業を本格的に推進する予定である。

海洋水産部、海洋新技術認証のためのモデル事業を推進

12月16日、海洋水産部は海洋水産分野における優秀な新技術を発掘・普及・拡散し、技術のビジネス化に貢献できる「海洋水産新技術認証制度」を導入するためのモデル事業を推進すると発表した。

新技術認証モデル事業は、海洋資源、海洋環境、海洋水産バイオ、海洋装備・インフラ、水産業の5つの分野を対象としており、国内ではじめて開発された技術や従来の技術を革新的に改良・改善した技術を保有している機関または個人が申し込むことができる。

申請された技術に対して、各分野の専門分科委員会による1次審査と現場評価団による2次審査、総合審査委員会による3次審査を行い、新技術かどうかを判断する。特に今回の新技術認証モデル事業は、審査費が免除されるだけでなく、認証を受けた技術は今後当該事業を正式に実施する際に1・2次審査が免除され、3次審査のみで認証を受けられるよう優遇するとしている。

海洋水産部では新技術として認証を得た機関(個人)に対して、国・自治体との随意契約、調達品目の指定、入札における優遇措置、新技術の優先使用勧告、資金援助、技術指導などのインセンティブを与えることにした。同事業により、今後、海洋水産分野の中小企業が持っている技術のビジネス化や商品化に貢献できると見られる。

2度目を迎える海洋金融総合センターの共同支援

2014年9月に開所した海洋金融総合センターが2度目の船舶金融支援に乗り出した。12月26日、海洋金融総合センターの韓国輸出入銀行と韓国貿易保険公社は、現代三湖重工業、現代重工業、大宇造船海洋とVLGC18隻(総額13億6千万ドル)に関する購買契約を結んだアメリカのドリアンLPG(Dorian LPG)社に5億ドルの船舶金融を提供すると発表した。

ドリアンLPG社は2013年7月に設立されたLPG専門の海運会社である。今回の船舶金融は、9月末に開所した海洋金融総合センターが共同で行った2番目の支援となる。輸出入銀行と貿易保険公社は10月15日、ギリシャのオーシヤンバルクコンテナ(Oceanbulk Container)社にそれぞれ1億7千万ドルずつ、合計3億4千万ドルの船舶金融を提供して海洋金融総合センター初の共同支援を成立させた。

ドリアンLPG社に対する今回の船舶金融支援は、輸出入銀行と貿易保険公社がそれぞれ4億ドルと1億ドルの船舶金融をVLGC輸出プロジェクトに提供し、それとは別に外資系商業銀行も2億5千万ドルの船舶金融に参加する予定となっている。このうち、輸出入銀行による4億ドルの金融支援は、貸出金2億500万ドルと対外債務保証1億9,500万ドルで構成されている。

現代三湖重工業(10隻)、現代重工業(5隻)、大宇造船海洋(3隻)が受注した合計18隻のVLGCのうち2隻はすでに引渡され、残りの16隻は2015年4月から順次引渡される予定である。

海洋金融総合センターは、今年、釜山市や釜山に移転した海洋関連機関などと協力して、国内の造船会社や海運会社への支援を拡大していく方針である。同センターの関係者は、「海洋金融総合センターは造船産業の厳しい対内外環境を踏まえ、2015年にもセンター内の機関同士の協力を強化して船舶受注支援のための金融提供を拡大していきたい」と述べた。

産業部と韓国造船海洋CEO、新年会を開催

1月8日、産業通商資源部は2015年造船海洋業界のCEO懇談会および2015年の新年会を開催した。業界の代表らは、韓国造船海洋業界の今年の目標を受注553億ドル、輸出425億ドルに定めた。

懇談会には産業通商資源部の産業政策室長、釜山市の副市長、造船海洋プラント協会会長、造船学会会長、造船資機材組合理事長など18名が、新年会には造船海洋業界や学界から100人余りが参加した。

会場には集まった業界の代表らは、受注目標達成のために事業再編やリストラなど内部における改革を進めながら、将来の有望市場であるエコシップ

などへの先行投資を続けていくと発表した。

また、政府の支援を求める声もあった。業界では2016年以降、LNG船など韓国の主力船種を中心に世界造船市場が回復に転じると予想、短期的な困難を乗り越えるための政府支援を要請した。

大手造船会社の場合、金融危機以来、多数の低価格受注を抱える中で、人手不足による納期の遅延、規制強化などによる生産コストの上昇により収益性が悪化したと指摘した。中小造船会社や資機材メーカーも国内外からの注文が減少し、経営が厳しいと訴えた。

これに対し、朴清遠(パク・チョンウォン)産業通商資源部産業政策室長は「投資環境の改善や規制緩和を通じて造船海洋業界を後押しし、関連政策課題が履行されるよう最善を尽くす」とし、「海外から労働者を受け入れて人手不足を解消し、中小造船所の競争力を強化するため政府支援を行い、老朽化した船舶の新造船需要を国内の造船所が確保できるよう取り組む」と述べた。

さらに産業通商資源部は、LNGなどグリーン燃料船舶関連産業の育成や海洋プラントサービスの産業化など、韓国造船産業の競争力を確保するための政策を推進する方針であると発表した。

KOREA MARITIME NEWS

-韓国海事通信-

第45号:平成27年2月

■ トピック記事

- ◎ LNG船市場、今年も見通しは暗い----- P2

■ 主要ニュース

- ◎ 海洋金融総合センター、韓進重工業に金融支援----- P3
◎ 韓国資産管理公社（KAMCO）が釜山に移転----- P3

■ ニュース速報

- ◎ 現代重工業、2度目の希望退職を募集----- P4
◎ 現代重工業、統合サービスセンターを設立----- P5
◎ 現代重工業、海洋プラント資機材国産化を本格推進----- P6
◎ 現代重工業、昨年受注目標を大幅に下回る198億ドルを受注----- P7
◎ 現代重工業、事務職労組を設立----- P8
◎ 現代重工業、インドのLNG船発注条件に困惑----- P9
◎ サムスン重工業、ギリシャのCostamare社からメガコンテナ船を受注-- P10
◎ サムスン重工業、2014年の業績を発表----- P11
◎ サムスン重工業受注のドリルシップ、タンカーに変更も----- P11
◎ 大宇造船海洋の展望についての異見----- P12
◎ 大宇造船海洋労組、賃金問題でスト決議----- P13
◎ 大宇造船海洋、ガス公社とLNG運搬船4隻を契約----- P14
◎ 大宇造船海洋、LNG船舶技術を中堅・中小造船所に移転----- P15
◎ 大宇造船海洋、ドイツのエーオン(E.ON)からLNG船2隻を受注----- P16
◎ 大宇造船海洋、ギリシャからVLCCを受注----- P17
◎ 大宇造船海洋、新型グリーンLNG船を受注----- P18
◎ 露USC、STXフィンランドのアーケテック造船所を完全引き受け----- P18
◎ STX重工業、世界初の電子制御エンジンを開発----- P19
◎ 韓進重工業、2014年の営業損失は1450億ウォン----- P20
◎ クルーズ産業活性化に関係機関協力----- P20

■ トピック記事

LNG船市場、今年も見通しは暗い

イギリスの海運専門リサーチ機関であるDrewry Maritime Researchは最新のレポートを通じて、「昨年続き今年もアジアのLNG需要鈍化が予想される一方、LNG船の新造引渡しは相次ぐことで需給格差が生じ、運賃の下落傾向が続く見通しである」と発表した。

昨年のLNG船のスポット運賃は1日当たり平均5万ドルで、2013年(9万8,000ドル)に比べ49%も下落、電気推進方式であるDFDEエンジンを搭載した最新LNG船の運賃も6万8,000ドルと2013年(11万ドル)に比べ38%下落した。

昨年、LNG船市場が下落傾向にあったのは、2011年の福島第一原発事故以来アジア地域のLNG需要が急増したものの、日本の景気回復の遅れや韓国の原子力発電所の再稼働、石炭火力発電の続伸などの理由でLNG運送需要が急減したためである。

同レポートでは、昨年のLNG船市場が下落に転じたことに対して「LNG船市場も供給側がリードする時代は終わっている。今後、LNGは石炭などの代替エネルギーと激しく競争することになり、これまでの高運賃市場は期待できない」と分析した。

また、これまで世界のLNG需要をリードしてきた日本や韓国などアジア諸国のLNG輸入が鈍化していることがLNG船市場の先行きを不透明にする要因であると指摘した。特に日本の場合、デフレの深刻化や公共負債が増加を受け、景気テコ入れのために日本政府が攻撃的な為替政策を推進しているが、未だに景気回復の兆しは見えない。また、日本の原子力規制委員会が最近、2基の原子炉に対する安全検査を承認したことから今後LNGの需要が減少する見込みである。

このようにアジアのLNG輸入需要が減少しているが、LNG船の供給は増加し続けている。Drewry社は「現在、LNG船の手持工事量は約150隻に上り、今年引渡される予定の船舶だけで37隻もある。LNG船運送需要は減少する一方、船腹量の急増で運賃市場の先行きは暗い」と予想している。これに加えて原油価格の下落もあり、この点も大きく影響を受けると推測される。

■ 主要ニュース

海洋金融総合センター、韓進重工業に金融支援

2014年9月に釜山国際金融センター(BIFC)にて業務を開始した海洋金融総合センターが開所以来初めて、釜山にある造船会社の輸出取引に対して船舶金融を提供した。

1月13日、韓国貿易保険公社は、海洋金融総合センターを通じて韓進重工業が建造する5,500万ドル規模のバルク船1隻の輸出取引に対し、2,890万ドルの船舶金融を提供すると発表した。

ギリシャのゴールデンユニオン(Golden Union)社が韓進重工業に発注したこの船舶は、今年9月に引渡される予定となっている。金融支援は、韓国貿易保険公社がゴールデンユニオン社に保証を提供する方式で行われる。

今回の船舶金融支援は、韓国貿易保険公社の海洋金融部が昨年9月にBIFCにある海洋金融総合センターに配置されて以来、釜山地域の造船会社の輸出契約を支援する最初の事例となる。

韓国貿易保険公社は、バルク船の場合、国産化率が90%と高いため、今後、釜山・慶南に位置する各造船資機材メーカーにも船舶金融支援による利点があることを期待していると表明した。

今般やっと初めての実績ができることになるが、政府の大きな後押しを受けて創設された同金融制度が今後軌道に乗るよう、各関係者は努めていく必要がある。

韓国資産管理公社 (KAMCO) が釜山に移転

2014年末、釜山国際金融センター(BIFC)に本社を移転した韓国資産管理公社(KAMCO)が1月15日に移転記念式を開き、釜山が海洋金融中心都市として発展できるよう積極的に支援していくと宣言した。

KAMCOは、釜山移転を機に釜山市と共に新たな成長を始めるという意志

を込めて『New start KAMCO, Go together 釜山』というスローガンを掲げることにした。また、昨年末に確定した釜山地域経済活性化支援施策によって実施されることになった地域人材に対する雇用創出支援、海洋・金融中心都市に向けた発展支援、釜山地域の国・共有地開発、ボランティア活動拡大などを計画通り進めるなど、地域経済との共存共栄にも取り組む方針であると発表した。

なお、1月22日には、釜山地域経済活性化支援施策の詳細を明らかにした。まず、船舶ファンドを活用して2016年中に1,000億ウォン以下の中古船舶を買入れ、海運業界の事業再編を支援する。釜山銀行など地域の金融機関と来年上半期中に業務協定を結び、一時的な経営困難に陥っている中小企業の経営正常化も支援することにした。

釜山地域の老朽化した国・共有地を積極的に開発する計画も発表した。釜山農産物品質管理院の建物を再建築して多数の中央行政機関が使用する統合庁舎事業を2016年の第1四半期中に取りかかり、長期間使用されていなかった釜山の国・共有地を花壇や公園など市民のための施設として造成する予定である。

KAMCOの洪永萬(ホン・ヨンマン)社長は、「釜山市民に愛される公共機関になるために最善を尽くしていきたい」と述べた。KAMCOは、2014年12月1日に釜山BIFCに本社を移し、事業企画、人事などの経営支援機能、庶民金融業務、国有財産の管理開発業務、公共資産管理など26の部署すべての業務を釜山に移転、約700人が釜山で業務を始めている。

もちろん、KAMCOが取り扱う資産などは海運業界に特定されたものだけではない。しかし、確実に釜山地域を中心とした支援施策は強化される傾向になるため、今後の韓国の海事産業にとっても有益となることは間違いない。

■ 主要ニュース

現代重工業、2度目の希望退職を募集

現代重工業が事務職で課長級以上の1,500人を対象に希望退職者を募集する。希望退職は2012年10月に実施して以来、2年3ヶ月ぶりとなる。

業界関係者の話によると、1月14日、同社は1960年代生まれの事務職の中、課長級以上に対する希望退職を実施すると発表した。募集規模は1,000~1,500人と予想されるが、主に業務成果の低い次長・部長級が対象になると見られている。

希望退職の具体的な条件は公表されていないが、2012年10月に実施した希望退職と同じ水準になると推測されている。当時、現代重工業は50歳以上の事務職課長級に対して希望退職を実施、退職者には退職金とともに月給の24~60ヵ月分の慰労金を支給した。

同社の職員数は全2万8,000人、このうち事務職は約1万人である。つまり、事務職の約15%が希望退職の対象者である計算となる。昨年は全役員262人中、31%の81人をリストラした。2012年には約100人が希望退職の募集に応じた。

現代重工業は、事業部に対する事業再編を進める計画である。海洋プラントをメインとする海洋事業本部と、陸上プラントをメインとしているプラント事業本部を統合し「海洋プラント事業本部」に改編することにした。昨年、第1~第3四半期に1兆520億ウォンの営業赤字を出したプラント事業本部よりは海洋事業に重点を置くという意味である。これにより同社の事業本部は7カ所から6カ所に減っている。

一方、現代重工業の事業再編に対する職員の不満も少なくないことから、一角では事務職労組の設立の可能性もささやかれている。

現代重工業、統合サービスセンターを設立

1月23日、業界によると現代重工業は受注額229億5,000万ドルと売上高24兆3,259億ウォンを今年目標として掲げ、競争力確保のための組織の統廃合を推進しているという。同社は昨年の受注不振および海洋プラント部門における工程管理の失敗などで約3兆ウォン(2014年第3四半期末基準)の赤字を出した。

現代重工業は昨年、船舶営業を強化するために現代三湖重工業と現代尾浦造船など現代グループ内造船3社の営業組織を統合した船舶営業本部を開設、

最近は各社のアフターサービス組職を統合したグループ船舶アフターサービスセンターを設立した。

その最初段階として現代尾浦造船と現代三湖重工業のアフターサービス部を現代重工業の蔚山本社に移転させ、第2段階としてエンジン機械事業本部と電機電子システム事業本部における船用資機材のアフターサービス組職も統合する方策を検討している。

現代重工業は、グループ船舶アフターサービスセンターの開設でアフターサービスの窓口を一本化し、さまざまな状況に対する迅速な対応システムを整備することで、顧客満足度を向上させる方針である。また、船舶の改造や図面支援、修理などを専門的に担当する技術・修理人員を拡充し、船種別の部品を直接販売するなど有償アフターサービスを本格化するなど新たな事業領域を開拓していくとしている。

同社の関係者は「船舶に関する多様なアフターサービス問題を総合的に分析して同じ問題の再発を防止し、長期的には船舶の品質向上にも貢献できると思われる。今後、アフターサービスセンターの運営や事業推進の経過を見ながらアフターサービス法人を設立することも検討している」と述べた。

現代重工業、海洋プラント資機材国産化を本格推進

1月22日、現代重工業は、昨年9月に海洋プラント資機材の国産化を図るためのタスクフォースを構成し、その第1段階として製品国産化開発を完了、発注先と承認に関する協議を行っていることを発表した。

現代重工業によると、今回の国産化プロジェクトは合計4段階で進められる。ドリルシップ、FPSO(浮体式生産貯蔵積出設備)、海洋プラットフォームなどを構成する151種の海洋プラント資機材の国産化水準によって1～4段階に分類し、2018年まで韓国の中小企業と共同開発することが計画の柱である。

現代重工業は海洋プラント分野だけで年間18億ドルの資機材を輸入しており、その約54%に達する中核資機材の国産化を進めるとしている。同社が進めている第1段階の対象となるのは、海洋設備に欠かせない冷温空調システムや熱交換器など74品目であり、現在は製品開発を完了している。第2段階

は深海底ケーブルなど現在国産化が一定水準以上進んでいる27品目が対象となり、2015年末まで推進される。第3段階は2017年まで海外企業がエンジニアリングおよび技術を提供し、韓国企業がパッケージで製作するもので、19品目に関する技術を確保する計画である。第4段階は2018年まで合計16品目に関する技術を保有している海外企業の合併・買収、または自社の技術開発で国産化を推進することである。

現代重工業の関係者は「現代重工業が世界トップの造船会社として成長できたのは、親企業と協力会社が一致団結して部品の国産化を成功させた結果であり、海洋プラント資機材の国産化を通じて新たな成長エンジンを確保し、共に成長していきたい」と述べた。

一方、現代重工業は2009年に韓国の資機材メーカーの海外発注先に対するベンダー(納品企業)登録を支援、2013年にはサムスン重工業、大宇造船海洋の造船大手3社で「プラントバルブ国産化協議会」を構成するなど輸入資機材の国産化に取り組んでいる。

現代重工業、昨年受注目標を大幅に下回る198億ドルを受注

現代重工業はプラント受注の急減により2014年の営業実績が年間受注目標(295億6,500万ドル)を大幅に下回る198億3,400万ドルであったと発表した。但し、発電設備関連の電気・電子部門と太陽光部門の受注は持続的に増えていることも確認された。

1月26日、現代重工業の公示によると、2014年の各事業部門の受注は、造船部門が61億9,200万ドルで前年比34.9%減少、海洋部門は60億500万ドルで7.7%減少した。受注目標と比べると、造船部門は67.7%、海洋部門は87%を達成したことになる。現代三湖重工業が受注した27億2,600万ドルを合わせると、造船・海洋分野で149億2,300万ドルの受注を確保した。

受注額50億ドルを目指していたプラント部門では、12億5,600万ドルの受注に止まり前年比71.4%も減少、エンジン・機械部門(19億9,600万ドル)、電気・電子部門(20億600万ドル)、建設装備部門(20億7,100万ドル)もそれぞれ前年比10%以上減少した。グリーンエネルギー部門は3億800万ドル(29.4%増加)を受注し、7つの事業部門で唯一、受注額が増加した。

最大の打撃を受けた分野はプラント部門である。プラント部門は当初、受注目標を50億ドルに設定したが、実際の受注は12億5,600万ドルに止まった。造船部門は91億5,000万ドルを目標として設定したが、受注は61億9,200万ドルに止まり、海洋部門は目標額の69億ドルより少ない60億500万ドルの受注を確保した。

ある程度の受注成果を出したのは、電気・電子部門とグリーンエネルギー部門である。電気・電子部門とは発電設備および送配電を担当する事業分野であり、グリーンエネルギー部門とは太陽光事業のことである。

業界の関係者は「原油価格の下落によりプラント部門は成長が鈍化しているが、発電施設・設備の拡大により発電部門の受注は良好である」と説明し、「太陽光発電分野は供給過剰が解消され、受注が増加する見込みであるため、今後の見通しも楽観的である」と述べた。

現代重工業、事務職労組を設立

希望退職の対象となった現代重工業の課長級以上の事務職が、会社側の事業再編に反発して労働組合を結成した。1987年に生産職労組が設立されて以来、初めて複数の労組を運営することになった。

1月28日、現代重工業の一般職労組支会は、蔚山市庁プレスセンターにて記者会見を開き、希望退職という名のリストラに立ち向かっていくことを表明した。一般職労組は同日、蔚山市東区役所の大講堂で創立総会を開き、労組設立を公式宣言した。

現代重工業の一般職労組結成は、先日同社が事業再編の一環として1960年以前生まれの課長級以上6,000人余りを対象として約1,500人の希望退職者を募集することを明らかにしてから拍車がかかった。同社の一般職労組には、数百人の職員が加入したと伝えられているが、正確な組合員数の公開は時期尚早であるとしている。

また、産業災害や賃金問題などの解決に向けて各造船会社の労働者が連携を深めている。1月27日、現代重工業労組は、2月下旬をめぐりに現代重工業、大宇造船海洋、サムスン重工業、現代三湖重工業、韓進重工業、城東造船海

洋、STX造船海洋、新亜SBの8社の労組による「造船業種労組連帯」の設立を推進することを明らかにしている。

現代重工業、インドのLNG船発注条件に困惑

シェールガス導入のためにLNG船9隻の発注を推進しているインドガス公社が受入れ困難な入札条件を提示し、受注を狙う各造船会社が困惑している。

海外メディアの報道によると、インドガス公社は米サビンパスLNGより2018年から年間350万トンのシェールガスを導入する計画であり、15~18万CBM級のLNG船を最大で9隻発注すると報じた。インドガス公社は、メンブレン型LNG船を希望しているため韓国造船所の受注が有力な状況である。

問題は、インドガス公社が発注する9隻のうち3隻をインドの造船所で建造しなければならないという条件である。自国の造船産業発展のためにLNG船発注と引き換えに海外の造船会社から技術支援を受けようとしているのである。この件に対し、入札に参加した造船会社は無理な条件として強い不満を表明している。インドの造船所はLNG船どころかタンカーやLPG船の建造実績さえ皆無であるため、LNG船の建造は不可能と主張する。

インドガス公社の要求の背景にはインド政府の後押しが存在する。インド政府は、韓国の造船会社の参加を促すため、ポスコのインド・オリッサプロジェクトを利用している。2005年、ポスコはインドのオリッサ州と120億ドル規模の投資MOUを締結した。このプロジェクトは2020年まで1,200トン規模の銑鋼一貫製鉄所を建設し、製鉄所で使用する鉄鉱石を採掘するための採掘権を得ることが骨子である。しかし、10年が過ぎた現在までプロジェクトはあまり進んでいない。製鉄所の敷地をめぐる近隣住民の反発が激しいことや、採掘権に関するインド政府の方針が変わったためである。

ポスコとしては念願のオリッサプロジェクトを成功させ銑鋼一貫製鉄所を建設したいところである。相互持分保有協定により現代重工業の持分1.9%を保有するポスコは、現代重工業の株価暴落により昨年だけで1,700億ウォンの損失を被っているため、現代重工業が条件を受け入れることを望んでいる。

しかし、現代重工業はインドガス公社のLNG発注に高い関心を持っているが、技術移転は困難であるとしている。サムスン重工業や大宇造船海洋も韓国政府が技術移転を禁止しているとして難色を示している。

サムスン重工業、ギリシャのCostamare社からメガコンテナ船を受注

1月16日、海外メディアの報道によると、サムスン重工業はギリシャのCostamare社から2万500TEU級の超大型コンテナ船6隻(オプション2隻含む)を総額9億3,000万ドルで受注した。引渡し時期は2017年である。但し、この件についてサムスン重工業の関係者は、「契約が進行中であることは事実であるが最終的に受注が確定したわけではない」とコメントしている。

現在、世界最大のコンテナ船は、最近完工した大宇造船海洋の1万9,224TEU級『MSCオスカー』である。今回の契約が公式発表されればサムスン重工業が2万TEU級コンテナ船時代の切り開くことになる。一方で、日本の正栄汽船も今治造船に同規模のコンテナ船2隻を発注する計画であることが報じられた。

これまでウルトラマックス級(約1万8,000TEU級以上)の超大型コンテナ船は、現代重工業・サムスン重工業・大宇造船海洋など世界最高水準の技術力を保持している韓国の造船大手3社が受注を独占してきた。しかし最近、台湾のエバーグリーン社に傭船するウルトラマックス級コンテナ船11隻を正栄汽船が今治造船に発注したことから日韓の競争に火がついた。

韓国の業界では、今治造船が先に「世界初の2万TEU級コンテナ船建造」というタイトルを獲得した場合、韓国造船会社のプライドに傷が付くとの声も出ている。但し、今治造船は実際に超大型コンテナ船を建造した経験がなく、日本全体から見てもKラインが発注した1万4,000TEU級が最大であるため、今治造船の建造能力を疑う意見もある。

海外メディアでは、このような指摘を意識した今治造船が超大型コンテナ船建造のために香川県丸亀市に乾ドックを新たに建造する予定であると報じた。サムスン重工業と今治造船で建造される2万TEU級コンテナ船は両方とも商船三井に10~15年間長期傭船される予定となっている。

サムスン重工業、2014年の業績を発表

サムスン重工業が2014年の業績を発表した。1月29日、同社の公示によると2014年の売上高は12兆8,791億ウォン、営業利益は1,830億ウォン、当期純利益は1,473億ウォンであることを明らかにした。売上高は前年比13.2%減少、営業利益と当期純利益もそれぞれ80.0%と76.7%減少している。

売上高は、一般商船の建造量の減少や一部プロジェクトの工程遅延の影響で減少したと見られる。営業利益の減少は2014年第1四半期のイクシス(Ichyth)、エジナ(Egina)という2つの海洋プラントプロジェクトにおける工事損失引当金として約5,000億ウォンを反映したことによるものである。

サムスン重工業の関係者は「2014年第1四半期の大規模な工事損失引当金によって3,625億ウォンの営業赤字となったが、第2四半期以降、経営が正常化し、累積営業利益は1,830億ウォンの黒字である」と述べた。

一方、28日、サムスン重工業の労働者協議会は基本給2.0%(3万7,370ウォン)引き上げ、60歳まで定年延長などの内容が含まれた2014年賃金交渉の暫定合意案に合意した。投票者5,112人のうち、64.1%が賛成票を投じ、投票率は93.3%に上った。

争点となったPS(成果インセンティブ)は基本給の21%支給、PI(目標インセンティブ)は会社評価および経営目標達成の結果によって支給額を決めることになる。賞与金の600%を通常賃金に含むかについては今年の第1四半期に改めて話し合うことになった。

サムスン重工業受注のドリルシップ、タンカーに変更も

1月23日、海外メディアの報道によると、サムスン重工業にドリルシップ4隻を発注したギリシャのECONOMOUグループが、発注済みのドリルシップ1隻をスエズマックスタンカー4隻とアフラマックスタンカー4隻に変更する計画であると報じた。

当該ドリルシップの発注は、ECONOMOUグループ傘下のOCEAN RIGを通じて行われたものであるが、変更案のタンカー発注はバルク船および石

油タンカー部門の子会社CARDIFF MARINEを通して推進している。サムスン重工業は、4隻のドリルシップのうち第1号船をすでに引渡しており、第2号船は来年引渡す予定となっている。残りの2隻は2017年上半期中に引渡す計画である。

業界関係者の間では、船価の差が大き過ぎるためECONOMOUの船種変更は難しいのではないかと声も出ている。ECONOMOUが発注したドリルシップは、いわゆる第7世代深海底ドリルシップと呼ばれるもので、1隻当たりの船価が7億2,800万ドルに達する。一方、タンカー8隻をすべて合わせても4億7,000万ドルに過ぎない。一部では、ECONOMOUが契約変更のためオプションを追加し金額を合わせるのではないかと予想している。

また、ECONOMOUグループは、中国の造船所に発注したバルク船もタンカーに変更しようと計画している。CARDIFF MARINEは、中国の揚子江船業と上海外高橋造船有限公司に20万8,000DWT級ニューキャッスルマックスバルク船10隻を発注しており、今年と来年中に新造船を引受ける計画であった。しかし最近、バルク船市場の悪化やタンカー市場の好調を受けて、発注済みのバルク船をLR2タンカーに切り替えようとしている。

大宇造船海洋の展望についての異見

大宇造船海洋の今年の業績展望について証券業界から異なる分析が発表された。今年も良好との見通しもあるが、一方では受注競争の激化により収益の改善が難しいと見通した。

1月7日、大信証券は大宇造船海洋に対し、十分な手持工事量と安定的な受注で不況時に生き抜くと見通した。持続的な発注が予想されるLNG船市場において、大宇造船海洋が優れた競争力を備えていることがその根拠である。

昨年、大宇造船海洋が好業績を残せたのは、ヤマルLNGプロジェクトから砕氷LNG船15隻を受注したためであるが、保有技術がLNG船市場で高い評価を受けており受注競争力を備えていることもその理由の一つと言える。大宇造船海洋は昨年、LNG船だけで37隻、LPG船も12隻を受注し、ガス運搬船だけを合わせても100億ドルを超える受注業績を残した。

続いて、大信証券は今年の市況も昨年とあまり変わらないと予想した。原油価格の下落で海洋プラントやエコシップの発注が低迷するものの、大宇造船海洋は原油安の影響が少ないシェールガスを輸送するためのLNG船受注が今年も続く見通しである。

また、大信証券は、大宇造船海洋の今年の受注業績を130億ドルと予想しているが、このうちLNG船が50億ドルに達すると見ている。また、昨年と今年受注したLNG船が売上げに認識される2016年からは収益性が大きく改善すると予想した。

一方、NH投資証券は、1月9日、大宇造船海洋の海洋プラントにおける受注不振が続くと、収益性の確保が難しくなると指摘した。大宇造船海洋は昨年、海洋部門においてはカザフスタンの陸上原油生産設備1基(27億ドル)の受注に止まった。事実上、海洋部門では受注が全くなかったと言っても過言ではない。

もうひとつの懸念材料は、海洋受注不振が今年も続くとの見通しである。大宇造船海洋がLNG船や大型コンテナ船の受注を獲得し続けるとしながらも、海洋部門からの発注不振により商船市場で受注競争が激化し、収益性の確保が難しくなるだろうという指摘である。

NH投資証券は、大宇造船海洋の今年の受注業績として120億ドルを予想しており、130億ドルを予想した大信証券と大差はない。だが、両証券会社による受注競争の激化で収益性の確保が困難との指摘と十分な手持工事量と安定的な受注で2016年に大幅な収益改善が見込まれるとの分析は相当な違いを見せている。

大宇造船海洋労組、賃金問題でスト決議

通常賃金問題で交渉が難航している大宇造船海洋の労働組合が投票を行い、争議行為に出ることを決議した。

1月13日、大宇造船海洋労組は組合員を対象に通常賃金に関する争議行為賛否投票を行ったが、賛成多数で可決された。組合員6,874人のうち5,649人が投票に参加、投票者の96.4%に当たる5,446人が賛成票を投じた。

現代重工業の労組は基本給問題で、サムスン重工業の労組は成果給問題で交渉が難航しており、大宇造船海洋は通常賃金に対する労使間の異見が最大の争点となっている。同社の労使合意書に定期賞与は通常賃金に含まれると明記されていないことを理由に会社側が通常賃金を削減しようとしていると労組側は主張している。

争議行為の可決により労組は争議対策委員会体制に切り替わり会社側を圧迫している。労組の関係者は、「会社側と口頭での合意を条件に労使合意書を作成する際、その内容を明文化しなかったのに、それを理由に会社側では定期賞与は固定給ではないとして通常賃金を削減しようとしている」と主張した。

大宇造船海洋の労使は、昨年、意見差の大きい通常賃金を除いた部分に対しては賃金団体交渉を終えた。その後、昨年の11月26日から合計8回に渡る賃金交渉を進めてきたが溝は埋まらず労組は争議行為を決意した。

労組側は、会社側がライバル会社も労使間で通常賃金に合意していない点を気にして交渉に積極的ではないとして、交渉のためにはストライキも辞さないと表明した。しかし、実際にストライキに乗り出すかは未知数である。2012年にも90%を越える圧倒的賛成でストライキを決議したが、実際には1回の部分ストライキだけで終わった前例があるためだ。

大宇造船海洋、ガス公社とLNG運搬船4隻を契約

1月21日、韓国ガス公社が2014年に発注し、大宇造船海洋が受注を確定したLNG船4隻に対する契約式が行われた。大宇造船海洋は、大韓海運と現代LNG海運からそれぞれ2隻、合計4隻の17万4,000CBM級LNG船を受注したことを翌日の22日に発表した。4隻の契約総額は約8億ドル規模である。

この船舶は、韓国ガス公社が実施する国策事業としては初めて建造されるME-GI LNG船で、大宇造船海洋が独自開発したLNG燃料供給システムと再液化装置が搭載される。当該装置が搭載されたME-GI LNG船は燃料効率が高く、従来の船舶に比べて運航費用を画期的に削減できると評価されている。現在、大宇造船海洋しか建造することができないME-GI LNG船は、長さ295.5m、幅46.4mの規模で、玉浦造船所で建造され2017年5月まで順次引渡

される予定となっている。

韓国ガス公社は、昨年10月にアメリカからシェールガスを導入するために6隻のLNG船を発注した。2005年以降10年ぶりの発注となる新規建造プロジェクトである。大宇造船海洋はこのうちの4隻を受注した。海運会社が造船所を事前に指定して参加する方式で行われたこの入札で、大宇造船海洋と大韓海運、現代LNG海運はプロジェクトの初期段階から緊密に協力して受注を獲得した。

大宇造船海洋と大韓海運の絆は、1996年にガス公社が発注した2隻のLNG船を受注したときから始まっている。今回の2隻を含め、大韓海運が運営するLNG船6隻を全て大宇造船海洋が建造するなど、両社は20年に及ぶ信頼関係を築いてきた。また、2014年に現代商船のLNG事業部門が独立してできた現代LNG海運は、事業分離後に推進する初めての契約を大宇造船海洋と締結して連携し始めた。

契約式に参加した高載浩(コ・ジェホ)社長は「この度の船舶は、韓国が保有する初の次世代LNG船という点で大きな意味を持つ」と説明し、「世界が認める大宇造船海洋の技術を背景に韓国を代表する船舶を建造するため最善を尽くしていきたい」と述べた。

大宇造船海洋、LNG船舶技術の中堅・中小造船所に移転

大宇造船海洋がLNG燃料推進船舶(LFS)に関する設計・エンジニアリングなどの将来のコア技術の中堅・中小造船会社に移転することにした。韓国の大手造船会社が自社で特許を取得したコア技術を同種業界に移転するのは業界初のことであり、韓国造船業のグローバル競争力の強化および大・中小企業間の共存共栄を図るための決定であると表明した。

1月23日、大宇造船海洋は複数の韓国造船所と特許技術移転MOU協定を結び、LNG燃料推進船の設計・エンジニアリング技術移転を推進していくと発表した。協定式には技術移転を希望する大鮮造船、大韓造船、城東造船海洋、韓進重工業、SPP造船、STX造船海洋など韓国企業6社をはじめ、船舶エンジンメーカーなど関連企業、産業通商資源部、釜山市、韓国造船海洋プラント協会など関連機関の関係者も参加した。

移転対象となる「LNG燃料供給システム」は、大宇造船海洋が独自開発した天然ガス燃料推進船舶のコア技術である。LNG燃料供給システムがなければ天然ガスを船舶の動力として利用するのは不可能であると同社は説明した。大宇造船海洋は、特許発明を営利目的に使用できる権限を与える形で当該技術以外のLFSに関する国内外特許技術127件を国内の造船会社に移転する方針である。

大宇造船海洋は、2012年以降に世界で発注されたME-GIエンジン搭載LNG推進船舶44隻の中、27隻を受注している。特に、2014年度に受注した37隻のLNG船の中、20隻にLFS特許技術が適用されている。既に市場で検証された技術を移転することで、中堅・中小造船会社が成長しているグローバルLNG市場において競争力を備えられることが期待される。

高載浩(コ・ジェホ)大宇造船海洋社長は「今回の技術移転は、大・中小企業が共存共栄を図ることで付加価値の創出を促し、韓国造船産業全体の成長も期待できる」と述べた。

大宇造船海洋、ドイツのエーオン(E.ON)からLNG船2隻を受注

大宇造船海洋が新たにLNG船2隻を受注した。1月30日、海外メディアによると、ドイツ最大の発電会社であるエーオン(E.ON)が米テキサスのフリーポートLNG社を通じて年間80万トンのシェールガスを導入するためLNG船2隻を発注する計画である。

シェールガス導入計画においてエーオンが選定した海運会社は日本の商船三井であり、商船三井と提携している大宇造船海洋のLNG船建造が確定した。エーオンが早ければ2月頃にLNG船新造発注を発表する予定であるため、LNG船建造契約は第1四半期中に完了する見込みである。

エーオンのLNG船入札には日本郵船と商船三井を含む日本の海運会社が参加したが、エーオンがLNG船の船型をメムブレ型に指定したことから韓国の造船所での建造が事実上確定した。エーオンのシェールガス導入はフリーポートLNG社から年間220万トンのシェールガス購買契約を締結した日本の大阪ガスから80万トンをFOB契約で再購入したことによるものである。

ドイツはLNG総需要の40%をロシアに依存しているが、ウクライナ紛争をきっかけにロシアに対するガス依存率を下げるため米テキサスのシェールガスを導入する方針にしたと見られている。

フリーポートLNG社は、2018年から1基のトレインにつき年間440万トン、計3基のトレインから約1,300万トンのシェールガスを生産する計画である。このうち、トレイン1基の生産量は日本の中部電力と大阪ガスが導入することが確定しており、中部電力は5隻、大阪ガスは3隻のLNG船発注を準備している。中部電力の5隻は日本の造船所での建造が確定しており、大阪ガスの3隻はその一部が韓国に発注される可能性がある。BPもまた440万トンの導入を決めており、現在、大宇造船海洋に6隻を発注して導入準備を終えた状態にある。

大宇造船海洋、ギリシャからVLCCを受注

1月30日、大宇造船海洋は、ギリシャ最大の海運会社アンジェリクシス・グループに属するマラン・タンカース・マネジメントから31万9,000DWT級超大型石油タンカー(VLCC)2隻を受注したことを明らかにした。

大宇造船海洋とマラン・タンカース・マネジメントの関係者は、1月29日にギリシャのアテネでVLCC2隻に対する最終受注契約書に署名した。1隻当たりの船価は9,900万ドルで、契約総額は約2億ドルである。このほど受注した船舶は、長さ336m、幅60mの規模で、高効率エンジンや最新のエコ船型などの省エネ技術が適用された大宇造船海洋の新型グリーン船舶である。

100隻あまりの船舶を保有しているアンジェリクシス・グループは、1994年の初取引以来、今回の契約を含めて合計75隻の船舶を大宇造船海洋に発注した。現在、同社の玉浦造船所とマンガリア造船所(DMHI)でアンジェリクシス・グループが発注した19隻の船舶が建造されている。グローバル金融危機以来、最悪の造船不況に陥った2014年にも、同グループは合計12隻の船舶(VLCC2隻、スエズマックスタンカー4隻、LNG船6隻)を大宇造船海洋に発注した。

契約式に参加した大宇造船海洋・船舶営業チーム長のパク・ヒョンゴン常務は、「この度の受注を足掛かりに、LNG船だけでなくタンカー市場も大

宇造船海洋がリードしていきたい」と述べた。

大宇造船海洋、新型グリーンLNG船を受注

2月4日、大宇造船海洋が2億ドル規模の17万4,000CBM級新型グリーンLNG船1隻を受注したことを明らかにした。発注元の要請により社名は公開していない。

新型グリーンLNG船であるこの船舶には、大宇造船海洋が独自開発したLNG燃料供給システムが搭載される。このシステムは、天然ガスを船舶の動力として使える燃料供給装置と運送時に発生する損失率を最小限に抑える再液化装置で構成されている。

当該装置をマンディーゼル社のガス噴射式(ME-GI)エンジンと組み合わせると、資材費の削減はもちろん、燃料効率も従来のDFDEエンジンに比べ20%まで向上できると大宇造船海洋は説明する。また、LNG運搬船の平均速度である12ノット(22km/h)で運航する場合、1日当たり最大1万5,000ドルまで運航費を削減することができることで話題になっている。二酸化炭素(CO₂)、窒素酸化物(NO_x)、硫黄酸化物(SO_x)など、汚染物質の排出量も30%以上削減できるため、最近強化されている各国の環境規制にも対応できる。

契約式に参加した高載浩(コ・ジェホ)社長は、「環境への配慮と高い経済性を両立できるコア技術を背景に、今後のグリーン船舶市場をリードしていきたい」と述べた。なお、大宇造船海洋は、今年に入って5隻のLNG船、超大型石油タンカー(VLCC)2隻と合わせて7隻、12億ドル程度の船舶を受注している。

露USC、STXフィンランドのアーケテック造船所を完全引き受け

STXフィンランドのアーケテックヘルシンキ造船所(Arctech Helsinki Shipyard)の売却が完全に終了した。持分の50%を保有していたロシアのUSC社(ユナイテッド・ SHIPPING・コーポレーション)が残り50%を引き受

け、 同社の子会社となったことが明らかになった。

同造船所は、2010年にSTXフィンランドとUSCが50%ずつ出資して設立した造船所であり、極地用特殊船舶の建造を担当している。

STXフィンランドは出資当時からUSCに対して保有持分を売却することができるオプション権を持っており、そのオプション権の行使により2014年12月31日に持分売却が完了した。

アークテックヘルシンキ造船所は、2010年にロシアのソブコムフロットが発注した砕氷船を引渡し、2014年には2番目の砕氷船引渡しも成功した。ロシアの極地開発が加速化している状況で、USCは砕氷船建造技術を持つ同造船所を引き受けることで極地資源の開発や砕氷船建造技術を確保しようとしている。

STX重工業、世界初の電子制御エンジンを開発

STX重工業が中小型船舶用エンジンとしては世界で初めて電子制御システムを搭載したG45型エンジンの開発に成功した。2月3日、STX重工業は、マンディーゼル社と共同で開発した5G45ME-C9.5エンジンの開発に成功し、型式試験を終えたことを明らかにした。

2014年から開発を始めたこのエンジンは、中小型船舶のエンジンに電子制御システムを組み合わせて高燃費かつ汚染物質の排出削減を実現化する。業界でも最適のエコシップ用のエンジンになると評価され、同社も今後需要が拡大することを期待している。

STX重工業は、5G45ME-C9.5エンジンの生産に先立って、2013年12月に中国の南通太平洋海洋工程有限公司造船所と計8機の契約を締結した。船社はノルウェーのOdfjell社であり、第1号船のエンジンを2015年2月末まで造船所に引渡すことになっている。

STX重工業の関係者は、「中国のHongqiang、Jiangzhou造船所からもオプションを含めて合計12台の当該エンジンを受注しており、追加受注の確保に取り組み、造船不況を乗り越えていくため努力している」と説明した。

韓進重工業、2014年の営業損失は1450億ウォン

2月5日、韓進重工業は公示を通じて2014年の連結業績(暫定)を発表した。

公示によると、売上高は2兆5,203億ウォンで前年(2兆5,293億ウォン)に比べて0.4%減少し、営業損失は1,450億ウォンで前年(△696億ウォン)に比べ108.4%が増加した。当期純損失も2,998億ウォンで前年(△1,902億ウォン)より57.6%増加した。第4四半期の業績を見ると、売上高は前年比7.6%増えた7,123億ウォン、営業損失は484億ウォンとなった。

このような業績悪化に対して同社は、造船部門の操業不振やスービック造船所のLPG船部門における工事損失引当金の設定が主な要因であったことを伝えた。また、未収債権に対する貸倒償却および公正委員会からの課徴金など一過性の費用が発生したことも業績に悪影響を与えたとしている。

これに対し東部証券は「第4四半期の売上高が造船部門の建造量の増加や為替上昇によって増えたものの、収益性は市場の期待値を大幅に下回った」とコメントし、今後の見通しについては「造船部門の売上高が増加傾向にあるため操業損失も徐々に改善していく」述べた。

クルーズ産業活性化に関係機関協力

2月5日、韓国の海洋水産部はクルーズ産業活性化に向けた第4回クルーズ育成協議体会議を開催した。

韓国政府は、経済革新3カ年計画である「内需・輸出均衡経済」の詳細課題のひとつとして観光サービス業の育成を進めており、その中核課題として「クルーズ産業の育成および支援に関する法律」が1月12日に臨時国会で成立した。

クルーズ法成立後、初めて開催される今回の会議では、自国のクルーズ船社の育成方案、外国クルーズ船の寄港拡大など、クルーズ産業の早期活性化に向けた後続措置について話し合い、機関・団体別のクルーズ関連政策を共有した。

クルーズ育成協議体は、クルーズ産業活性化のために海洋水産部、法務部、文化体育観光部、疾病管理本部、地方自治体(釜山・仁川・全南・江原・済州)、港湾公社(釜山・仁川・麗水)、観光公社など、クルーズ産業に関連するあらゆる分野を網羅し、政府レベルで構成されている。2014年は、国内入港クルーズ観光客105万人、直接消費効果が約1兆1,000億ウォンに達するなどクルーズ産業活性化のために取り組んでいた。

海洋水産部は、今回の会議を通じて関係機関と積極的に協力し、船上カジノの許可基準、外国人乗務員への査証発給手続きなど下位法令の整備や国内外クルーズ船合同誘致説明会など、クルーズ法成立後の後続措置を計画通り進めていく方針である。田基整(チョン・キジョン)海洋水産部・海運物流局長は「海洋産業のブルーチップとして注目されているクルーズ産業育成にすべての力量を集中して経済革新3カ年計画の実行に励みたい」と述べた。

以上

この報告書はボートレース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。

韓国海事情報に関する経常的調査

2015年（平成27年）3月発行

発行 日本船舶輸出組合

〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-15-12

日本ガス協会ビル 3階

TEL 03-6206-1663 FAX 03-3597-7800

一般財団法人 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。